

## МЕТАФОРА В АСПЕКТЕ ПРОБЛЕМЫ ИНТЕРДИСКУРСИВНОСТИ\*

*Аннотация.* В статье на основе анализа транспортной метафоры и метафоры, используемой в транспортном дискурсе, обосновывается интердискурсивный характер метафоры как фактор сближения и взаимопроникновения различных типов дискурсов.

*Ключевые слова:* транспортный дискурс, метафора, коммуникация, интердискурсивность, интердискурсивное пространство.

В современном глобализованном мире обозначилось и интенсивно развивается сближение экономик, сближение культур, сближение коммуникантов, сближение языков. Последнее проявляется не только в лавинообразном характере заимствований и словообразовании, основанном на тенденциях сплошной метафоризации социально-экономического лексикона. Очевидным становится сближение и взаимопроникновение стилей, жанров, дискурсов. Среди насущных проблем исследований современной лингвистики сегодня выделяется проблема интердискурсивности [4, 5-6].

В данной статье с основой на новейшие разработки в области теории метафоры [1; 2; 3; 5; 6; 7] ставится цель продемонстрировать роль данного феномена как мощного и эффективно средства, которое по своей природе призвано обеспечить связь и взаимопересечение различных типов дискурсов. Сферы-цели метафор, родившихся и зарождающихся в том или ином дискурсе (бытовом, политическом, экономическом, транспортном, архитектурном, медицинском и т.д.) соотносятся со сферами-источниками, ко-

торые метафора черпает из неограниченного репертуара языкового и речевого запаса человека.

С помощью следующей таблицы показана такая характеристика метафоры, которая может быть интерпретирована как интердискурсивная (см. табл.).

Каждая из ячеек данной таблицы может быть заполнена примерами метафор, характерных для типов дискурса, представленных условно в соответствии с доминантными для них понятиями: бытовой дискурс (человек), транспортно-механический (механизм/транспорт), строительно-архитектурный (дом/строительство), эстетический (искусство/музыка), политический и экономический (политика/экономика).

Так, множественные метафоры, имеющие сферы-источники из строительно-архитектурного дискурса, обогатили политический и экономический дискурс (политическая *крыша*, общий европейский *дом*, *потолок* цен, *локомотивные* экономики, *валютный* коридор). Последний, в свою очередь, представил в качестве источника метафору *рабство* (*рабы*) для характеристики незаконного использования рабочей силы строителей-иммигрантов, а метафора-топоним *европейский* свидетельствует сегодня о повышенной комфортности строительства – *евроремонт*, квартал *Европейский*.

Метафора может быть образована за счет пересечения признаков понятий, принадлежащих одному типу дискурса: человек → человек; механизм/транспорт → механизм/транспорт и т.п. В данном случае ассоциации чаще происходят по моделям часть → целое, (*голова* о человеке),

### Интердискурсивность метафоры

источник/ цель	человек	механизм/ транспорт	дом/строительство	искусство/ музыка	политика/ экономика
человек	+	+	+	+	+
механизм/ транспорт	+	+	+	+	+
дом/строительство	+	+	+	+	+
искусство/ музыка	+	+	+	+	+
политика/ экономика	+	+	+	+	+

\* © Бородулина Н.Ю., Звягина А.И.

экспликация функции (*колеса* о машине), экспликация свойства, что приводит к появлению пейоративных метафор типа *хибара* о доме, *базар* о рынке, *тачка* об автомобиле.

Остановимся более подробно на интердискурсивной характеристике метафоры, используя в качестве примера транспортный дискурс (далее – ТД), который, по нашему мнению, незаслуженно обделен вниманием со стороны исследователей различных типов дискурса.

Мы считаем возможным трактовать ТД как сложное коммуникативное явление, включающее акт создания определенного текста транспортной тематики и отражающее зависимость речевого произведения от большого количества экстралингвистических обстоятельств. Так, например, особенности формирования системы железнодорожного транспорта России демонстрируют своеобразие истории, культуры народа, развитие техники. Первая в мире железная дорога общего пользования с паровой тягой была построена в Англии Джорджем Стефенсоном в 1825 году и была протяженностью 21 километр. Строительство российской железной дороги началось 200 лет назад, а в 1851г. была завершена важнейшая для страны линия Санкт-Петербург – Москва длиной 650 км. В ночь с 10 на 11 марта 1918 года в специальном поезде № 4001 советское правительство во главе с В.И. Лениным переехало из Петрограда в Москву, и Москва вновь стала столицей России.

Позже через обозначение транспортных средств и сопровождающих их атрибутов в русском языке образовалась некоторая символика, связанная с характеристикой сферы власти (*партия – наш рулевой; у кормила правления, кормчий*) и приближенности к ней: престижные личные автомобили, которые в народе окрестили «членовозами», самолеты, мигалки и свободные полосы движения.

Транспортные средства фигурируют в большом количестве художественных произведений, они привлекают внимание поэтов и писателей, художников и музыкантов. Часто, например, герои фильмов, романов и песен знакомятся в поездах. Поезда и автомобили сами становятся героями мультфильмов, а в компьютерных и видеоиграх существует целый жанр игр, посвященный этим видам транспорта — железнодорожный симулятор, автомобильный симулятор.

В такой интерпретации ТД представляется, во-первых, как почва, дающая многочисленные источники для формирования транспортных метафор. Мы определяем транспортную метафору (далее – ТМ) как такую метафору, сфера источ-

ника которой включает понятия, характерные для деятельности человека, связанной с транспортом. К этой деятельности относятся:

- виды транспорта (*локомотив, поезд, эшелон, вагон, автомобиль, велосипед, паром, тандем, корабль, лодка, самолет, вертолет, ракета*);
- детали транспортных средств (*руль, штурвал, колесо, парус, двигатель, мотор, тормоз*);
- объекты, необходимые для обеспечения функционирования транспортных средств (*дорога, путь, сигнал, рельсы, светофор, семафор, канал, шлюз, маяк, вокзал, порт, гавань, перекресток, топливо*);
- характер функционирования (*движение, скорость, запуск, таран, дрейф, навигация, торможение, поломка, авария, мягкая/жесткая посадка*).

В результате мы получаем такие ТМ, которые пополняют различные типы дискурсов, более всего, политический, экономический, архитектурный и бытовой: *политические рельсы, рулить, стоять у руля власти, выражи реформ, налоговая гавань, парус* как элемент купольной конструкции, *дом-фрегат, ванна-лодка, вагон проблем, колесо фортуны*. При этом следует помнить, что перечисленные типы дискурсов близки по составу и намерениям коммуникантов, а также условиям коммуникации.

Во-вторых, ТД представляет собой мощную сферу притяжения метафор практически из всех существующих типов дискурсов:

- бытовой (*голова и хвост поезда, башмак, автомобильная пробка, балластная подушка/балластное корыто, нити железных дорог*);
- научно-технический (*вакуум автомобильной сети, вагон-термос*);
- военный (*поезд-пуля, рельсовая пушка, Рельсовая война*);
- политический (*«буржуйская» маршрутка, транспортный империализм, безлошадный – о человеке без автомобиля*);
- исторический (*электровозы-«бурлаки»*);
- медицинский (*железнодорожные артерии, железнодорожный тромбоз, транспортный коллапс*);
- экономический (*акулы транспортного бизнеса, базар-вокзал*);
- строительно-архитектурный (*купол цистерны, окно в расписании движения поездов, вокзал-дворец*);
- эстетический (*железные дороги переживают ренессанс*).

Метафоры фигурируют в названиях транспортных средств: «Сокол» (электropоезд Санкт-

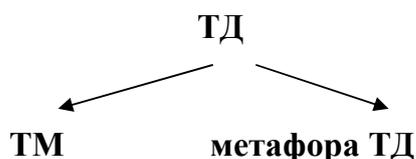
Петербург – Москва), «Питон» (спецавтомобиль-амфибия), «Ракета», «Метеор», «Комета» (пассажирские суда на подводных крыльях) и мн. др.

Наконец, некоторые жаргонизмы работников транспортного дела также основаны на метафорическом (метонимическом) переносе. Например:

- *бабочка* - датчик положения коленчатого вала двигателей Renault;
- *баранка* – руль;
- *«бешеный»* – скоростной поезд;
- *«гармошка»* – сочлененный автобус или троллейбус;
- *«горбатый»* – поезд с негабаритным грузом;
- *железо* – машина;
- *металлолом* – машина в плохом состоянии;
- *морда* – передняя часть кузова;
- *петля* – конечная остановка трамвая;
- *«подкидыш»* – пригородный поезд, состоящий из локомотива и 1-4 вагонов, либо электропоезд из 4-6 вагонов;
- *«табуретка»* – скутер, мотороллер;
- *«уголёк»* – поезд, гружённый углём.

Перечисленные примеры - это лишь небольшая часть метафор ТД, формирующих лексикон данного типа дискурса.

Выделяя ТД в качестве сегмента интердискурсивного пространства, мы можем на примере анализа ТД следующим образом схематично представить обогащение метафорами других типов дискурсов и, наоборот, обогащение ТД за счет метафор с источниками, отражающими разнообразные сферы деятельности:



ТМ, основанные на источниках из сферы ТД, перетекают в различные дискурсы, составляющие интердискурсивное пространство. При этом одни и те же метафоры могут быть перенесены одновременно в несколько дискурсов с одинаковым либо отличающимся основанием переноса значения, что приводит к возникновению смысловых оттенков. Так, основанием метафорического переноса лексемы *тандем* является идея совместной деятельности, которая переносится на понятия мира политики и экономики (*тандем Путин-Медведев, тандем власти, тандем госу-*

*дарства и бизнеса*), медицины (*в тандеме с хирургом*), строительства и архитектуры (*тандем мебели и обоев, тандем с архитектором*), искусства (*актерский тандем*), спорта (*прыжок в тандеме с опытным инструктором*).

С другой стороны, метафора из области железнодорожного дела *балластная подушка* основана на идее опоры, принимающей на себя давление. Экономический же термин *финансовая подушка безопасности* основан на идее сбережения денег (по старинке деньги хранили под подушкой).

Метафоры ТД основаны на источниках из различных областей человеческой деятельности и активно пополняют ТД, осуществляя связь данного типа дискурса с другими, но, прежде всего, как показывает проведенный анализ, с бытовым дискурсом. Различные сферы обыденной жизни человека и его облика служат источниками метафор ТД: тело человека (*мозги* об автомобильном процессоре, *плечо, скелет локомотива, тело рельса, шейка рельса*), его лицо (*лоб паровоза, «глаза»* - буферные фонари локомотива), манеры поведения и физиологические действия (*автомобильная жизнь, бегущее шоссе, здоровая транспортная система, рельсовая травма, убитая машина*), жилище (*окно в расписании поездов*), одежда и обувь (*рельсовое полотно, рельсовый башимак, подошва рельса; фартук, юбка автомобиля*), предметы быта (*костыль, посудина, плеть, пробка, рельсовая вилка*), предметы и объекты, окружающие человека (*железнодорожная ветка, песочница*).

Таким образом, можно сделать вывод о том, что метафора является доступным и эффективным способом объединения различных типов дискурсов в единое интердискурсивное пространство, а интердискурсивность есть неотъемлемая характеристика любой метафоры.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

1. Бородулина Н.Ю. Метафорическая репрезентация экономических понятий как объект семиотического анализа: моногр. - Тамбов, 2007.
2. Лакофф Дж. Женщины, огонь и опасные вещи: Что категории языка говорят нам о мышлении / пер. с англ. И.Б. Шатуновского. – М., 2004.
3. Лебедева С.В., Зубкова О.С. Медицинская метафора в современном языке: моногр. Курск, 2006.
4. Степанов Ю.С. В мире семиотики: вводная ст. Семиотика: антол. / сост. Ю.С. Степанов. - М.; Екатеринбург, 2001.
5. Харченко В.К. Функции метафоры. – М., 2007.
6. Чудинов А.П., Будаев Э.В. Когнитивная теория метафоры на современном этапе развития // Вопросы когнитивной лингвистики. – 2007. № 4. – С.54–57.

7. Чудинов А. П. Российская политическая метафора в начале XXI века. - Екатеринбург, 2008.

N. Borodulina, A. Zvyagina

METAPHOR IN TERMS OF INTERDISCOURSE

*Abstract.* This article, based on analysis of

transport metaphor and metaphors of the transport discourse interdiscourse nature of metaphor as a factor of convergence and interpenetration of different types of discourses is substantiated.

*Key words:* transport discourse, metaphor, communication, interdiscursivity, interdiscourse space.

УДК 81'23

**Бухтиярова С.А.**

## **ПСИХОЛИНГВИСТИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ИНГИБИТОРОВ ЛИЧНОСТНО-ОРИЕНТИРОВАННОГО ИНОЯЗЫЧНОГО ОБЩЕНИЯ, А ТАКЖЕ ВЕРБАЛЬНЫХ И НЕВЕРБАЛЬНЫХ СПОСОБОВ ИХ ПРЕОДОЛЕНИЯ\***

*Аннотация.* Статья посвящена психолингвистической характеристике ингибиторов иноязычного личностно-ориентированного общения. Описываются вербальные и невербальные способы их преодоления. Автор раскрывает причины и особенности страха, лежащего в основе «зажимов», которые мешают общаться на иностранном языке. Анализируются способы вербальной характеристики преодоления страха.

Представлено интересное описание выразительных средств иноязычного личностно-ориентированного общения, компонентов имиджа, вербальных и невербальных типов, параметров и способов сообщения информации, стереотипов поведения, вербальная презентация темпераментов и характеров.

*Ключевые слова:* лингвистика, психолингвистика, иноязычное личностно-ориентированное общение, преодоление ингибиторов общения, стереотипы поведения, выразительные средства общения.

Целью нашего исследования является достижение успешности профессиональной деятельности учащихся в области иноязычного личностно-ориентированного общения. Необходимо отметить, что успешность складывается из преодоления ингибиторов деятельности, тормозящих деятельность, и развития оптимизаторов ее, способствующих успешности деятельности [Бухтиярова 2009 (1)], [Бухтиярова 2009 (2)], [Бухтиярова 2009 (3)], [Бухтиярова 2010].

В работах психологов выделены следующие

методы преодоления ингибиторов [Гройсман 1987]:

1. Психофизиологические (например, выбор индивидуального стиля деятельности обучаемых).

2. Социотерапевтические методы (например, удовлетворенность учащихся социометрическим статусом).

3. Тренинговые методы.

Так как все методики, в конечном счете, направлены на повышение успешности общения и обучения, то для них оптимальными являются так называемые «арт-тренинги», которые обеспечивают повышение потенциала успешности. Так как «арт-тренинги» родились из элементов системы К.С. Станиславского [Станиславский 1938], то они частично заимствованы из системы великого театрального педагога и его учеников М.А. Чехова [Чехов 1936], Г.А. Товстоногова [Товстоногов 1984], А.Л. Гройсмана [Гройсман 1987].

Исследуя ингибиторы и оптимизаторы иноязычного личностно-ориентированного общения, мы использовали вышеупомянутые работы по театральной психологии и педагогики, естественно, в той мере, в которой они могли помочь нам при изучении ингибиторов и оптимизаторов иноязычного личностно-ориентированного педагогического общения.

Каковы же эти ингибиторы и оптимизаторы? Как избавиться от ингибиторов и развить оптимизаторы? Кратко ответим на эти вопросы.

### **I. Вербальная характеристика зажимов иноязычного общения и методов их преодоления**

\* © Бухтиярова С.А.