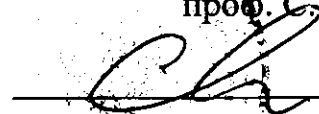


УТВЕРЖДАЮ
Проректор по научной работе
Санкт-Петербургского государственного университета
проф. С.П. Туник


«23» _____ 2015 г.

Отзыв

ведущей организации федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Санкт-Петербургский государственный университет» о диссертации Москвитина Евгения Владимировича «Немецкий железнодорожный социолект: системный, структурно-семантический и функциональный аспекты», представленной на соискание ученой степени кандидата филологических наук по специальности 10.02.04 – германские языки.

Актуальность диссертационного исследования

Рецензируемое диссертационное исследование на тему «Немецкий железнодорожный социолект: системный, структурно-семантический и функциональный аспекты» представляется актуальным, так как находится на пересечении нескольких современных лингвистических направлений – терминоведения, социолингвистики, семиотики и теории дискурса. Несмотря на долгую традицию изучения профессиональных подязыков и различных терминосистем, в настоящее время наблюдается оживление интереса лингвистики, в целом, и германистики, в частности, к профессиональному дискурсу и его единицам. Используя современные методы лингвистического анализа и принимая во внимание результаты новейших исследований в указанных областях, Е.В. Москвитин в своей работе решает многие вопросы, связанные с идентификацией, стратификацией, структурно-семантическим и функциональным анализом единиц специальной коммуникации. Актуальным исследование можно считать и в силу малоизученности в отечественной германистике железнодорожного социолекта, а также в силу инновационного подхода к профессиональным языкам, когда в центре внимания автора оказываются кодифицированные и некодифицированные, языковые и неязыковые единицы немецкого железнодорожного социолекта.

Таким образом, диссертация Е.В. Москвитина органично вписывается в контекст современной германистики, а поставленная в ней цель – «выявление системных, структурно-семантических и функциональных характеристик железнодорожного социолекта немецкого языка» (с. 7) представляется вполне обоснованной и актуальной.

Теоретическая значимость исследования

Предлагаемые автором диссертации положения и выводы обладают несомненной теоретической значимостью. Она заключается, прежде всего, в том, что работа вносит значительный вклад в теорию поликодового профессионального дискурса. Привлечение в традиционный социолингвистический научный контекст рассмотрения профессиональных подязыков семиотического и дискурсивного аспектов и умелая аргументация в пользу такого интегративного подхода делают данную диссертацию теоретически весомым исследованием как для отечественной, так и зарубежной германистики.

Практическая значимость

Теоретические выводы и авторские наблюдения над типологическими, структурными, семантическими и дискурсивными характеристиками немецкого

железнодорожного социолекта могут быть использованы на различных этапах подготовки будущих филологов-германистов в ВУЗе, например, в курсах лексикологии, терминоведения, теории текста, стилистики, социолингвистики. Кроме того, богатый иллюстративный материал и его анализ можно применить в практических курсах немецкого языка при обучении студентов технических специальностей, а также при создании специализированных учебных пособий и словарей. Богатый корпус примеров вполне может стать основой для нового одноязычного или двуязычного словаря железнодорожных терминов и жаргонизмов.

Выводы автора диссертации достаточно убедительны и в целом не вызывают сомнения. Во-первых, они базируются на тщательной проработке и критическом анализе необходимого количества теоретических работ (196 наименований). Во-вторых, выводы и основные положения подкреплены анализом 2500 единиц и текстов общим объемом около 900 страниц. В-третьих, степень достоверности материалов исследования обеспечивается применением традиционных и современных методов комплексного анализа данных языка, среди которых метод сплошной выборки, формально-структурный, семантический и дискурсивный анализ. Глубокое осмысление автором исследуемой проблематики наглядно демонстрируют составленные им таблицы и схемы.

Структура диссертации подчинена общей логике авторского замысла и включает в себя введение, три главы, заключение, список литературы, список источников практического материала и 17 приложений. Основной текст диссертации составляет 200 страниц, приложения приведены на 30 страницах.

Все три главы связаны единым замыслом и последовательно раскрывают задачи исследования, сформулированные во введении.

В **первой главе** «Стратификация немецкого железнодорожного социолекта» представлен подробный обзор точек зрения на понятие социолекта, далее Е.В. Москвитин даёт своё определение этому центральному для работы термину и рассматривает различные пласты языковых и неязыковых знаков в немецком железнодорожном социолекте.

Во **второй главе** «Структурно-семантический анализ единиц немецкого железнодорожного социолекта» анализируются языковые и неязыковые единицы изучаемого подъязыка с точки зрения их структуры и семантики, а также в аспекте парадигматических отношений.

Третья глава «Функциональный аспект железнодорожного социолекта» посвящена изучению дискурсивной реализации исследуемых профессиональных единиц. В частности, диссертант последовательно рассматривает функционирование немецкого железнодорожного социолекта в различных жанрах регламентированного, пассажирского и справочного дискурсов.

В **заключении** подводятся итоги и обобщаются результаты исследования.

В **списке литературы** перечисляются теоретические работы на русском и иностранных языках, **список источников практического материала** составили железнодорожные словари, энциклопедии, сайты, профессиональная документация.

Приложения включают в себя примеры специальных текстов разных жанров, таблицы, отражающие различные характеристики единиц железнодорожного социолекта, списки железнодорожной лексики.

Положения, выносимые на защиту, находят непосредственное обоснование в диссертации, подкрепляются теоретическими, методологическими и эмпирическими наблюдениями автора над языком немецких железнодорожников в реальной коммуникации. Так, в отношении ключевого положения о необходимости рассматривать железнодорожный социолект как «совокупность профессионально детерминированных семиотических единиц» (с. 9), а, следовательно, выделять в нём языковые и неязыковые единицы, в главе 1 указывается на то, что, наряду с традиционно рассматриваемыми в лингвистике терминами, жаргонизмами, номенами и онимами, железнодорожный дискурс

«обслуживается» неязыковыми, поликодовыми, комбинированными символами, командами.

Положение о противопоставлении стандартизованности и нестандартизованности языковых единиц рассматриваемого социолекта обсуждается не только в основном тексте диссертации, оно убедительно подкреплено эмпирической базой (Приложения Б, В). Положения о жанровой репрезентации единиц немецкого социолекта, которым посвящена третья глава диссертации, также дополнительно иллюстрируются в Приложениях Г-Т.

Значимыми для науки являются следующие результаты.

Во-первых, в диссертации впервые даётся расширенная трактовка понятия железнодорожного социолекта, в результате чего к данной разновидности языка отнесены «не только лексические средства, но и неязыковые знаки, а также знаки, образованные в процессе слияния и взаимодействия разных знаковых систем – языка и кода» (с. 76), стандартизованные и нестандартизованные единицы естественного и искусственного языков. С учётом нового взгляда на социолект на с. 79 автор наглядно при помощи схемы представил дифференциацию профессиональных единиц немецкого железнодорожного социолекта.

Во-вторых, огромный практический (например, лексикографический) интерес представляет собранный диссертантом корпус единиц немецкого железнодорожного социолекта, особенно ценным можно назвать список железнодорожных жаргонизмов.

В-третьих, в диссертации впервые определяется железнодорожный дискурс «как вид институционального дискурса, сложное коммуникативное явление, включающее текст с использованием социолекта и экстралингвистические факторы ситуации не-/профессионального общения, в котором производится и воспринимается данный текст» (с. 178). Кроме того, поднимаются вопросы типологии железнодорожного дискурса и обслуживающих его устных и письменных жанров. При этом определяющими для функционирования единиц социолекта в дискурсе являются регламент и статус субъекта.

Таким образом, логичное изложение основных положений теории профессиональных социолектов с учётом системно-инвентарного, семиотического, коммуникативно-прагматического и дискурсивного подходов, подробный и последовательный анализ системных и дискурсивных характеристик языковых и неязыковых единиц железнодорожного социолекта, умелое и последовательное обобщение полученных результатов в выводах по главам и в заключении работы свидетельствуют об обоснованности и достоверности проведённого исследования. Отражение основных положений диссертации в докладах на четырёх научных конференциях и публикация материалов работы в восьми статьях, в том числе в трёх в рецензируемых изданиях, рекомендованных ВАК РФ, свидетельствует об успешной апробации проведённого исследования.

Общие замечания и дискуссионные моменты по диссертации.

1. В то время как понятие поликодности применяется к тексту и дискурсу (см., например, работы В.Е. Чернявской), поликодность, а вместе с тем и расширенная трактовка профессионального социолекта вызывает вопросы. Так, в исходном определении социолекта говорится о том, что это «лексикон социальной группы людей, связанных общей профессией, производственной деятельностью, условиями проживания или интересами» (с. 17). Далее следует трактовка железнодорожного социолекта как социально-профессионального типа диалекта, характеризующегося «совокупностью особенностей лексического уровня языка группы людей, связанных общей деятельностью или интересами в сфере железной дороги» (с. 18). Здесь же автор подчёркивает, что изучаемый социолект – это не профессиональный язык, так как язык есть «система, включающая ряд уровней: фонетический, морфологический, лексический, синтаксический, уровень предложения и текста» (с. 18). И так,

исходя из этих рабочих положений, становится очевидным, что в диссертации изучается именно лексический уровень, «профессионально детерминированная лексика, страты которой предстоит выделить, описать способы пополнения ею социолекта, установить семантические связи между ними и установить, как они функционируют в речи» (с.18). То есть никакие другие типы знаков, кроме языковых (лексических единиц), в исходном определении не упоминаются. После обращения к семиотическому подходу диссертант даёт новое, расширенное толкование социолекта, которое включает в себя наряду с языковыми неязыковые «семиотические единицы» (с. 45-46). Хочется спросить, почему неязыковые единицы не могут формировать свой собственный пласт профессионально детерминированных знаков, отличный от профессиональной лексики, выходя за рамки социолекта. При таком дифференцированном подходе было бы возможно считать объектом изучения профессиональный подъязык (язык) или даже дискурс. Тем более что дискурсивный аспект занимает значительное место в исследовании (третья глава) и довольно хорошо изучен.

2. На с.5 во введении к диссертации автор анонсирует рассмотрение процессов «развития профессиональных социолектов на примере немецкого железнодорожного подъязыка». Однако исследование сфокусировано на синхронии, вопросы развития, пополнения данного социолекта затрагиваются несистемно, лишь отчасти и в отношении отдельных его единиц.
3. Уточнений требуют некоторые положения, касающиеся профессионализмов и контекстуальных терминов. В работе рассматривается только один тип профессионализмов – усечённые термины, которые автор называет «контекстуальными терминами», другие типы профессионализмов остались за рамками исследования из-за отсутствия «точных критериев для их дифференциации» (с. 31). К сожалению, без упоминания остаётся понятие «речевого термина», выделенного С.В. Гринёвым-Гриневицем как антоним «языковому термину». Спорным, на наш взгляд, является и отнесение контекстуальных терминов к стандартизированной лексике.
4. В тексте присутствует небольшое количество неудачных формулировок и нежелательных повторов.
 - Так, на с. 17 и 72 используется одна и та же цитата Э.Г. Ризель.
 - На с. 138 говорится о нерегламентированном железнодорожном дискурсе и утверждается следующее: «Железнодорожники в таком дискурсе, сохраняя свой официальный статус и решая рабочие вопросы с хорошо знакомыми коллегами, могут выступать уже как личности и выражать свои чувства, личное мнение и отношение к происходящему». В других случаях они выступают не как личности? А как же быть с теорией профессиональной языковой личности? Последняя, к сожалению, в работе также не упоминается.
 - Нельзя назвать удачной формулировку пункта 6 обоснования актуальности: «Сотрудничество России и Германии в железнодорожной отрасли пребывает на высоком уровне, что влечет за собой «разбавление» новыми языковыми единицами русского железнодорожного подъязыка и его обогащение».
 - На с. 148 в качестве примера жанра «Техническая документация» приводится выдержка из практических правил осуществления сцепки и расцепки вагонов и ошибочно указывается на приложение И, речь идёт о приложении Д.

Сделанные замечания не затрагивают сути проведённого исследования, являются дискуссионными или касаются формальной стороны работы. Работа написана хорошим языком, её стиль соответствует нормам научной речи.

Заключение о соответствии рецензируемой диссертации «Положению о присуждении учёных степеней»

Диссертационное исследование Е.В. Москвитина представляет собой оригинальную, хорошо аргументированную научно-квалификационную работу, в которой выявлены и описаны системные, структурно-семантические и функциональные характеристики железнодорожного социолекта немецкого языка. Таким образом, в диссертации решаются задачи, имеющие существенное значение для развития немецкой филологии в области терминоведения, социолингвистики и теории дискурса.

Автореферат и основные публикации автора, в число которых входят научные статьи в периодических рецензируемых изданиях, рекомендованных ВАК РФ для опубликования результатов диссертационных исследований, отражают ключевые положения диссертации и вклад автора в решение поставленных задач.

Диссертация Москвитина Евгения Владимировича является самостоятельной, законченной квалификационной научной работой, полностью соответствует профилю совета Д 212.199.05 и отвечает требованиям, предъявляемым к диссертационным работам на соискание ученой степени кандидата филологических наук (пп. 9, 19, 11, 13, 14 «Положения о порядке присуждения ученых степеней», утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 24 сентября 2013 г., № 842) по специальности 10.02.04 – германские языки, а ее автор Москвитин Евгений Владимирович заслуживает присуждения ему искомой ученой степени кандидата филологических наук по специальности 10.02.04 – германские языки.

Отзыв ведущей организации составлен доцентом кафедры немецкой филологии федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Санкт-Петербургский государственный университет», кандидатом филологических наук Ковтуновой Еленой Анатольевной.

Отзыв обсужден и утвержден на заседании кафедры немецкой филологии от 18 ноября 2015 г., протокол № 8908/23-04-8.

Заведующий кафедрой
немецкой филологии СПбГУ,
д.ф.н., профессор




С.Т. Нефёдов

Декан филологического факультета СПбГУ,
д.ф.н., профессор



Л.А. Вербицкая

Подпись	<i>Вербицкая Л.А.</i> <i>Нефедов С.Т.</i>
УДОСТОВЕРЯЮ	
Специалист по кадрам	<i>Самоев И.</i> "23" "11"



Сведения о ведущей организации:

федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Санкт-Петербургский государственный университет»

Россия, 199 034, Санкт-Петербург, Университетская наб., 7/9.

Тел. +7 (812) 328-08-42, e-mail: s.bogdanov@spbu.ru. Сайт: <http://phil.spbu.ru/>

Кафедра немецкой филологии СПбГУ, тел. +7(812)3289715, e-mail: kafnemphil@gmail.com.