УДК 81'27:811.163.2

ББК Ш100.3 *ГСНТИ 16.21.27; 16.21.51* *Код ВАК 10.02.19*

Л. М. Цонева
Велико-Тырново, Болгария

МЕТАФОРЫ ПУТИ В БОЛГАРСКОМ ПОЛИТИЧЕСКОМ ДИСКУРСЕ

Аннотация. *Рассматриваются особенности метафорических единиц, относящихся к модели «Путь». Анализ материала из болгарских печатных СМИ позволяет придти к выводу, что метафоры пути играют важную роль в концептуализации болгарской действительности, обозначая элементы, способы, темпы развития болгарского общества в начале XXI в.*

Ключевые слова: *политический дискурс; метафорическая модель; метафоры пути.*

Сведения об авторе: *Цонева Лиляна Михайловна, кандидат филологических наук, доцент кафедры русистики.*

Место работы: Великотырновский университет Святых Кирилла и Мефодия.

L. M. Tsoneva
Veliko Tarnovo, Bulgaria

METAPHORS OF WAY IN BULGARIAN POLITICAL DISCOURSE

Abstract. *Peculiarities of metaphors of the model «Way» are examined. Analysis of Bulgarian printed press makes it possible to conclude that metaphors of way play an essential role in conceptualizing Bulgarian reality naming elements, ways, speed of development of Bulgarian society in the beginning of XXI century.*

Key words: *political discourse; metaphorical model; metaphor of way.*

About the author: *Tsoneva Lilyana Mikhailovna, Candidate of Philology, Assistant Professor of the Chair of Russistics.*

Place of employment: St. Cyril and St. Methodius University of Veliko Tarnovo.

Контактная информация: *България, 5002 гр. Велико Търново, п. к. 56.*
e-mail: liliconeva@abv.bg.

Настоящая статья представляет собой фрагмент готовящейся к печати монографии на болгарском языке, посвященной основным метафорическим моделям в болгарском политическом дискурсе. Отметим, что особенности некоторых болгарских метафор, в том числе в сопоставлении с русскими, уже рассматривались в наших статьях [Цонева 2006, 2007, 2007а, 2007б, 2008, 2009, 2010, 2010а, 2011 и др.]. Наши наблюдения над особенностями метафорических моделей в болгарском политическом дискурсе, как и наблюдения других авторов, дают основание подчеркнуть, вслед за Э. В. Будаевым и А. П. Чудиновым, что «национальная метафорика в одних своих аспектах отражает современное состояние общества, национальную культуру и национальный менталитет, в других — типична для определенного культурного пространства (Запад, Россия, Восток, Африка и др.), а в третьих — имеет общечеловеческий характер» [Будаев, Чудинов 2008: 93].

Данную работу нельзя определить как сопоставительную, хотя в ней местами проводятся параллели с русским языком — как известно, сопоставление исследуемого языка (в том числе родного) с другими позволяет увидеть некоторые особенности, которые могут остаться незамеченными при его самостоятельном изучении.

Хронологические рамки исследования охватывают почти десятилетний период начала XXI в. (2000—2011 гг.). Это очень важный период в новейшей истории Болгарии, отмеченный значимыми для страны событиями, среди которых — вступление Болгарии в НАТО (2004 г.) и Европейский союз (2007 г.), а также несколько важных избирательных кампаний (президентских, парламентских, местных). Тем самым данный период предоставляет ценный материал для изучения: как известно, в переломные или решающие периоды жизни общества изменения в языке намного более заметны, чем в периоды относительного политического и экономического спокойствия.

Анализ метафорических употреблений проводится на материале авторской картотеки, содержащей значительное количество примеров из текстов разных жанров, опубликованных в болгарских печатных СМИ. Основные источники анализируемого материала — центральные высокотиражные (разумеется, для масштабов Болгарии) издания разной политической направленности: газеты «Сега», «Новинар», «Труд», «24 часа», «168 часа», «Монитор», «Капитал», «Дневник», «Дума», "Политика", журнал «Тема». Эти издания, на наш взгляд, можно отнести к качественной, серьезной журналистике, несмотря на неоднозначность в толковании этого понятия.

В результате проведенного анализа выявилось несколько богатых и интересных метафорических моделей, к которым относится и предмет настоящей работы — метафорическая модель, обозначенная здесь как «Путь». Упомянем, что принятое в некоторых работах иное обозначение этой метафорической модели (например, «Дорога», «Движение») не лишено оснований. Тем не менее более корректно, на наш взгляд, говорить о метафорах *пути*, поскольку *путь* как понятие более емкое может включать и место — дорогу, и процесс — движение; их разграничение не всегда возможно, чем обусловлен, как нам кажется, «компромиссный вариант» обозначения модели, например модель *пути/дороги* в работе О. Л. Михалёвой [Михалёва 2008: 106—107].

Впрочем, дискуссионным является не только название модели, но и ее отнесение к определенному разряду, поскольку она несколько «выбивается» из общепринятой четырехчастной классификации А. П. Чудинова. Обращая внимание на объективные сложности ее построения, автор выделяет в качестве основных разрядов метафор антропоморфную модель, социальную модель, природоморфную модель, артефактную модель [Чудинов 2005: 79—87]. При этом О. Л. Михалёва, подчеркивая, что основывается на этой классифи-

© Цонева Л. М., 2011

кации, описывает пять разрядов русской политической метафоры, относя к ним и модель *пути/дороги* [Михалёва 2008: 96—97].

Важно подчеркнуть, что *путь* как культурный образ универсального характера занимает важное место в концептуальной картине многих народов. В русской ментальности, например, по мнению Н. Д. Арутюновой, понятие дороги играет необычайно важную роль, гораздо бóльшую, чем в других европейских культурах [Арутюнова 1999: 3]. Ср. пример из медиатекста: *Дороги — это наш российский характер и наши проблемы, наше умение или неумение строить жизнь и заглядывать вперед. Каждый по себе знает, говоря о дороге, мы говорим о куда большем, чем асфальт под колесами* (Огонек 2007/3).

Русский космос, как пишет Г. Гачев, «это путь-дорога, Русь-тройка, космодром в однонаправленную бесконечность» [Гачев 1999: 344].

Путь, движение — основной элемент и в болгарской картине мира, и это не случайно: вопрос о выборе пути всегда имел особую важность для Болгарии, находящейся на перекрестке между Европой и Азией, являющейся мостом между цивилизациями, между Западом и Востоком.

Национально-культурная специфика концепта «Путь» отражается и в лексико-фразеологической системе языков. В болгарском языке слово *път* имеет несколько значений, которым в русском языке соответствуют слова *путь* и *дорога;* от него образуются производные существительные *пътче*, *пътека*, *пътечка;* оно встречается в составе множества фразеологизмов, пословиц и поговорок и т. д.

Актуальность темы пути проявляется и в метафорическом представлении. Метафора пути как одна из важнейших метафор человеческой судьбы, человеческого выбора существует не только в болгарском языке. Об этом говорит М. В. Пименова: «Жизнь, существование страны и отдельного человека традиционно представляется в метафорах пути. Путь — многогранный символ многих культур. Чаще всего путь — это символ образа жизни и судьбы человека» [Пименова 2007: 53].

Метафору пути можно отнести к «вечным», т. е. к тем метафорическим моделям, которые имеют богатую историю во многих языках. По мнению И. Паси, «вечную жизнь» некоторых метафор можно объяснить самим их естеством: в них наблюдается замена двух похожих реальностей [Паси 2003: 612].

Репрезентация концепта *путь/дорога*, как и других важных концептов, имеет свои особенности не только в разных языках, но и в разных видах дискурса. В политическом дискурсе метафоры пути относятся к ключевым, или традиционным, они занимают важное место как в официальном (институциональном), так и медийном дискурсе. Это связано как с особенностями принимающей сферы — сферы политики, — так и с актуальностью исходной понятийной сферы — пути (дороги, движения). О модели пути/дороги в политическом дискурсе О. Л. Михалёва пишет следующее: «Данная метафорическая модель вскрывает динамику общественных и политических процессов, так как само понятие дороги предполагает равномерное или скачкообразное движение по ней» [Михалёва 2009: 106].

Метафорическая модель, условно обозначенная как «Путь», — одна из нескольких богатых и интересных метафорических моделей в болгарском политическом дискурсе. Она включает группу слов, объединенных темой пути, движения (к ней относятся и названия средств передвижения и их деталей, названия водителей и т. д.), которые активно переносятся в область общественно-политической жизни.

В метафорах пути проявляются характерные для всех остальных моделей особенности. Так, характерная особенность многих метафор — актуализация (разумеется, в контексте) некоторых сем, иногда даже периферийных, и оттеснение других сем на задний план. Таким образом, метафора обычно подчеркивает сходство между двумя предметами только в одном аспекте, актуальном именно в данной ситуации, заостряя на нем внимание.

При метафорическом переносе могут возникать новые семантические оттенки, иногда неожиданные, и именно неожиданность, смелость переноса определяет силу многих метафор, в которых, благодаря странному на первый взгляд объединению двух далеких друг от друга реальностей, появляется загадка, игра. По мнению И. Паси, настоящая метафора всегда скрывает и раскрывает, отдаляет и приближает, заблуждает и познает [Паси 2003: 624].

Особо следует отметить важность контекста и фоновых знаний (пресуппозиций) для осмысления метафоры. Так, для понимания и оценки метафор пути в приведенном ниже примере нужно знать о молодых специалистах, которые в 2001 г. покинули свои престижные должности в европейских банках и приехали в Болгарию, находящуюся в тяжелом финансовом состоянии, чтобы войти в правительство премьер-министра С. Сакскобургготского: *Не е едно и също да управляваш лондонска банка и икономиката на България. Това е все едно да си* ***капитан*** *на* ***луксозна яхта*** *с висококвалифициран* ***екипаж*** *и изведнъж да те прехвърлят на голям****,*** *стар и ръждясал* ***танкер*** *с множество* ***пробойни*** *и с не особено дисциплиниран* ***екипаж*** (Сега. 2001. 15.5).

Важной особенностью метафор пути, как и других метафор в политическом дискурсе, следует считать их новую сочетаемость, например с прилагательным *политически*. Специально отметим сочетаемость с прилагательными цвета, которые относятся к политической символике: *червен* (рус. ‘красный’) — цвет БСП (Болгарской социалистической партии, наследницы Болгарской коммунистической партии), *син* — символ СДС (Союза демократических сил), *жълт* — НДСВ (Национального движения Симеона Второго — партии С. Сакскобургготского, бывшего монарха).

Как известно, даже самые традиционные модели (например, «Театр», «Война») на разных этапах развития общества и языка преобразуются, в них активизируются разные фреймы и слоты, возникают новые смысловые и оценочные оттенки.

Метафора пути хорошо иллюстрируют это положение. Так, в публицистике тоталитарного вре-

мени развитие Болгарии чаще всего обозначается метафорически как движение вперед, к ясной цели — светлому коммунистическому будущему. Как отмечается в работе Г. М. Шипицыной и С. А. Свистельниковой «Метафоры строительства и движения в коммунистическом дискурсе», коммунизм представляется в советской печати не только метафорами из области строительства, но и метафорами пути-дороги, поэтому «...можно подумать, что коммунизм не нужно строить, до него лишь следует добраться — дойти или доехать, найдя нужную дорогу» [Шипицына, Свистельникова 2011: 61]. Сказанное о советской печати можно отнести и к болгарской: «Наряду с образами управителей транспортом, водителей и других подобных им организаторов и регуляторов движения в документах компартии постоянно употреблялись метафоры с мотивами поиска путей к коммунизму и движения к заветной цели, причем представлялось, что коммунисты стоят во главе планетарного движения, прокладывают путь...» [Шипицына, Свистельникова 2011: 61—62]. (Разумеется, в то же самое время можно говорить об ироническом отношении самих пассажиров (народа) к этому официальному курсу, которое выражается, например, в анекдотах.)

В наши дни в осмыслении важной для Болгарии и России темы движения страны можно найти некоторые отличия [Цонева 2007]. Так, по нашим наблюдениям, если путь болгарского общества определяется обычно как неправильный, лишенный ясной цели или как путь к определенной «великой силе», то русский путь чаще всего свой, самобытный, особый. Ср.: *По опросам Левада-центр, 75 процентов россиян снова уверены, что у России особый — не европейский и не азиатский — путь* (Огонек 2007/7).

Об «особости» русского пути говорят даже тогда, когда есть сомнения в правильности этого пути и в темпах движения: *Парадокс в том, что с четким* ***вектором нашего пути****, судя по словам Владислава Суркова, ясности пока нет.* ***Бредем*** *покуда в идеологическом тумане, натыкаясь то на нагоняи Запада, то на ободряющую восточную лесть. Но может быть, как раз в такого рода* ***дрейфе*** *и состоит главная* ***особенность нашего наиональнoго маршрута****?* (Итоги. 2006/27)

В некоторых исследованиях, как отмечает В. И. Карасик, говорится и о предназначении, об особой мистической миссии России, однако такое понимание пути России, по его мнению, вряд ли можно считать массовым или типичным, оно отражает позицию определенной группы людей [Карасик 2002].

В рассматриваемой модели, как и в других моделях, можно выделить центральные и периферийные фреймы.

Один из важнейших фреймов — «Направление движения»; его можно объединить с фреймом «Цель движения»: их разграничение, на наш взгляд, нередко затруднительно, и это демонстрируют многие примеры. Вопрос о правильно выбранном направлении движения человека и общества всегда считался особенно важным: *Чували ли сте изобщо древната мъдрост, че ако не знаеш къде отиваш, никога няма да стигнеш?* (Сега. 2007. 30.3).

Тема выбора цели и направления движения болгарского общества — одна из центральных в болгарских СМИ в конце XX и начале нового века. Отсутствие четкого представления об этом красноречиво выражено в примерах: *И ние все почесто си задаваме въпросите: „****Къде отиваме****? Коя е* ***крайната ни спирка****?“* (Сега. 2001. 2.6); ***Накъде вървим****, не е ясно. Какво ще правим утре, вдругиден — също.* ***Блуждаем без цел*** (Земя. 2002. 21.1). Более того, движением без четко определенного направления иногда изображается вековая история Болгарии: *Ние ли не знаем какво е „Титаник“ и какво — трагедия? Ние, дето тринадесет века* ***се мандахерцаме*** *по вълните на житейския океан?* (Сега. 1998. 20.2).

Именно для этого периода особенно характерно представление пути болгарского общества не столько как развитие вообще, а как движение в области внешней политики, внешнеполитический курс на сближение с «великими державами». (Стоит упомянуть, что из-за своего стратегического географического положения Болгария была и продолжает быть ареной столкновения интересов «великих сил».)

Стремление порвать с прорусской ориентацией (понимаемой «по привычке» как просоветской) приводит к преобладающему в обществе и СМИ нового времени полному отрицанию пути, пройденного в прежние годы, особенно в так называемые годы тоталитаризма.

Именно в характеризуемый период вступление в НАТО и Европейский союз представляется как единственно возможный правильный путь для Болгарии, как залог успешного развития общества: *България настина започна да се променя. Беше* ***зададена посока****, която за обикновените българи се оказа изключително важна. Бъдещото членство в НАТО и Европейския съюз имаше стойност на* ***мирогледен ориентир*** *за една голяма част от интелигентните българи, които сериозно бяха изправени пред дилемата — тук ли ще живеят или ще пренасят корена си в далечни земи* (Седем 2004.7.1).

В этот период появились новые мифологемы, среди которых — *европейски дом, европейско семейство,* как и важнейшая — *пътят към Европа.* Именно путь в Европу оценивается основными политическими силами и СМИ как единственно правильное направление движения страны, как движение вперед, что вызывает реакции разного характера. С одной стороны, по мнению многих людей, Болгария находится в Европе (и не только географически) давно, уже много веков. Другие, наоборот, говорят об отсутствии европейских правил в стране, а также об отсутствии «европейскости» у болгар; при этом нередко вспоминают литературного героя *Бай Ганьо* (основного персонажа романа А. Константинова «Бай Ганьо»), ставшего нарицательным обозначением типичного болгарина с его отрицательными характеристиками. В то же время высказываются разные мнения о том, какими путями попасть в Европу. Одно из них — ставшее предметом горячего обсуждения выражение лидера ДПС, партии турецкого мень-

шинства А. Догана: «Путь Болгарии в Европу проходит через Босфор».

Ситуацию в Болгарии конца XX в. можно сравнить с ситуацией в других странах бывшего советского блока, например в Сербии. Т. Фелберг пишет о присоединении Сербии к Европе следующее: «Данный процесс концептуализируется как путь по дороге или на поезде … как в пространстве, так и во времени. В пространстве путешествие начинается с Востока, характеризуемого негативно, в направлении Запада, характеризуемого позитивно. … Во времени путешествие происходит в истории, … где прошлое оценивается негативно как что-то, от чего необходимо отказаться, а будущее — позитивно, как нечто, связанное с европейскими ценностями» [Фелберг 2007: 83].

Однако скорость и способы продвижения к намеченной цели — НАТО и Европе — редко оцениваются положительно; оно чаще всего представлено как движение медленное, с многочисленными препятствиями: *След като главната* ***бариера*** *по* ***пътя*** *ни към НАТО бе* ***вдигната****, остават само някои* ***вътрешнополитически препятствия*** (Новинар 2002. 22.8). Реже негативный оценочный потенциал содержится при представлении этого движения слишком быстрым и рискованным: *Командира пък обясни, че* ***пътят към Европа*** *прилича на спускане с кану по буйна планинска река.* (Сега 14.10.1999); *Каква е ползата* ***да се форсира европейският мотор****, ако се увеличава рискът* ***да спре*** *от* ***прегряване?*** (Сега 21.11. 2009).

Примечательно, что в последние годы, уже после вступления в ЕС, очень редко выражается удовлетворение успешным завершением непростого пути, достижением его цели (кстати, такое удовлетворение отсутствует у болгар в целом, что связано с серьезными проблемами в области экономики, образования, здравоохранения и др.). В последнее время разочарование присоединением к ЕС связано в основном с серьезными экономическими проблемами европейских стран, которые, по мнению многих аналитиков, могут привести к распаду ЕС или к выходу из него стран, присоединившихся последними. К ним относится и Болгария, севшая, как часто отмечается, в последний поезд в Европу, к тому же оказавшаяся в вагоне самой невысокой категории: *Така, след като няколко години се успокоявахме, че сме хванали* ***последния влак за Европа*** *и че сме се наредили равноправно до останалите в ЕС, за да ги догоним постепенно, отново ще се окажем във* ***втора класа*** *с всички произтичащи от това несгоди. Ще има съвсем нови правила и условия за влизане в* ***първа класа*** ...(24 часа. 2011. 11.11).

Примеров, в которых путь в Европу оценивается как правильный и успешный, мало; один из них — из текста, посвященного «итогам» 2006 г., — можно, на наш взгляд, объяснить характерными для таких случаев предпразничным оптимизмом и надеждой на будущее: *Една по една затваряме страниците на 2006-а. Годината, в която извървяхме с надежда* ***последната отсечка*** *от* ***пътя*** *си към общия европейски дом* (Труд. 2006. 14.11).

Положительно оцениваются усилия действующего правительства по освобождению страны от русского влияния и присоединению к ЕС в проправительственных изданиях: *Направили сме* ***завой*** *от Москва към Вашингтон още когато сме станали член на НАТО и ЕС и сме излезли от бившия Съветски съюз, заяви вчера премиерът Б. Борисов; Не правим* ***завой****, а за първи път* ***вървим в права посока****, такава, каквато трябва да бъде* (Монитор 2010. 16.6).

Специального внимания заслуживает вопрос об актуальности отражения темы пути общества накануне выборов, когда выбирают лидеров — людей, отвечающих за развитие страны. Наши наблюдения позволяют сделать выводу, что именно метафоры пути господствуют при отражении парламентских выборов в 2001 г.; они очень активны и в дискурсе выборов 2005 г.

Важная особенность дискурса последних парламентских выборов 2009 г. — редкость использования метафор пути [Цонева 2010а]. Почти полностью отсутствуют они и в дискурсе президентских выборов октября 2011 г. Этот показательный факт, на наш взгляд, объясняется по крайней мере двумя причинами. Первая — снижение актуальности темы пути в последние годы в связи с тем, что Болгария уже не сомневается в выборе пути, четко определив «европейский вектор» своего развития. Об этом говорит и известная журналистка В. Седларска: для нас Брюссель уже не сияет путеводной звездой, у нас уже нет светлой цели, которая заставляла бы нас казаться светлее [Седларска 2009]. Вторая, не менее важная причина — активизация единиц из других моделей, прежде всего из модели «Финансы», концептуализирующих выборы: подчеркивается, что их результаты определяются силой денег [Цонева 2010а].

Важное место в данной модели занимает и фрейм «Средства передвижения». Единицами этого фрейма обозначается общество или правительство, а также важные реалии общественной жизни (партии, организации, экономические объединения и т. д.): *В морската столица не искат да търпят повече мизерията и безработицата, които обърнахя* ***синята кола*** (Труд. 2001.22.6; снова обращаем внимание на сочетаемость с прилагательными *син, червен, жълт*).

Бóльшая часть этих метафор характеризуется негативным оценочным потенциалом: ими обозначаются средства передвижения, которые вряд ли достигнут желанной цели, поскольку не отвечают требованиям времени или же технически неисправны. Вот один из многих ярких примеров, в котором Болгария представлена как *таратайка* (рус. ‘драндулет’), к тому же без колес и двигателя: *Все му хортуват за промяна, ала към нея май поемат с* ***изкорубен демоде автомобил****, без* ***колела*** *и* ***двигател****, също като разграбената ни държава.* ***Опоскана политическа таратайка*** (Дума. 1996. 22.8).

В следующем красноречивом примере действия правительства определяются как неэффективные через уподобление советскому грузовику, который противопоставляется современной машине западного производства: *Днешното прави-*

телство е изцяло неефективно и много бързо изгаря доверието, инвестирано в него. Много ***малко път изминава****! Като* ***съветски ЗИЛ*** *е, а бихме искали да е* ***модерен западен автомобил*** (Труд. 2005. 20.11).

В последние месяцы правительство Б. Борисова все чаще обозначается как мощный грузовик без тормозов, управляемый безрассудным водителем: *Социолози: ГЕРБ управлява държавата като* ***ТИР без спирачки****: ГЕРБ управлява държавата не като ЕТ, а като* ***ТИР****. На* ***волана*** *е великият кормчия Бойко Борисов, който* ***дава газ*** *и* ***кара камиона без спирачки*** (Новинар. 2011. 13.2; в этом примере заслуживает внимания и выражение *великий кормчий*, бесспорно, ироническое обозначение премьер-министра Б. Борисова, управляющего, по мнению многих аналитиков, единолично).

Специально отметим в рамках данного фрейма метафору *каруца* (рус. 'телега'): на ней Болгария едет в Европу, что обозначает отсталость страны: ***Каруцата****, с която сме* ***потеглили*** *към Европа, направо* ***се обърна*** (Сега. 2005. 10.9).

Даже в тех случаях, когда телега, казалось бы, соответствует европейским правилам, движение общества оценивается как неуспешное. Так, в тексте ***Жълтата еврокаруца*** (Поглед. 2007. 22.1) анализируются проблемы цыганского меньшинства, замедляющие путь Болгарии в Европу. Внимания в этом заглавии заслуживает окказиональное слово *еврокаруца* — странный «гибрид», сочетаюший провинциальную отсталость и европейские устремления страны.

К традиционным в этом фрейме можно отнести метафору *влак* (рус. 'поезд'), которой обозначается Болгария или ее правительство. К сожалению, болгарский поезд в Европу либо опаздывает, либо встречает на своем пути препятствия разного рода, либо же сами болгары опаздывают на поезд: *По глава „корупция" МВР така го закъса, че може и* ***да изтървем влака за Европа*** (Труд. 2006. 22.6); *Това обаче може да се окаже край и за цяло едно политическо поколение, което криво-ляво ни преведе през прехода и ни добута до открехнатата врата на* ***последния вагон*** *на* ***последния влак*** *за Европа* (Труд. 2006. 21.11).

Представляет интерес употребление в болгарских СМИ метафор *кораб* и *лодка.* Как известно, эти метафоры относятся к вечным — с глубокой древности судьбу людей, народов, государств сравнивали с кораблем/лодкой, плывущими в море (в океане, по реке) жизни: *Така или иначе всички плуваме в* ***житейското море*** *и само онези, които са в съгласие с истинските неща, ще могат да изведат* ***кораба*** *на другия бряг* (Сега. 2003. 30.10).

По нашим наблюдениям, обозначение движения государства как движения по воде в целом менее характерно для современного болгарского языка, чем для русского. Ср.: *Где в потоке исторического времени находится Россия, куда* ***плывет****?* (Российская газета. 2005/6); *Признаюсь, что я сам не понимаю, по какому курсу* ***плывет*** *наша страна?* (Итоги. 2007/6).

В современном болгарском политическом дискурсе *кораб* и *лодка* используются только с негативным прагматическом значением: вода предстает враждебной стихией, опасной из-за глубины, волн, айсбергов и других условий для крушения. Поэтому болгарские корабли и лодки почти всегда либо уже потонули, либо существует реальная опасность для этого, либо их пассажиры оказываются за бортом. Как *корабль/лодка* описывается обычно Болгария или ее правительство, причем именно с указанным выше значением: *Защото* ***българският кораб*** *вече се* ***накланя****, получил* ***пробойни*** *от тази посока* (Поглед. 2010. 26.2); *Най-лошата прогноза е* ***зад борда*** *на* ***политическия кораб*** *да изпадне не просто поколението на прехода* (Труд. 2005. 28.1).

Единичны примеры, в которых движение государственного корабля представлено как успешное, к тому же в бурных водах экономического кризиса. Один из них — текст *Корабът на промяната,* в котором положительно оцениваются первые 100 дней работы правительства премьера Б. Борисова: *Изминаха 100 дни, откакто правителството на Бойко Борисов пое* ***държавния кораб*** *в свои ръце. Дни, след които по традиция се прави равносметка на реченото и стореното. За този период се разбра, че* ***морето****, в което* ***плуваме****, е доста* ***по-бурно****, отколкото си го представяхме, а* ***корабът*** *почти е стигнал до* ***айсберга****.* ***Бурята все пак не катурна лодката****. Дори — напротив. Напук на тези, които, вместо да се покрият вдън земя от срам, хулеха новите управляващи въпреки общоприетия гратисен толеранс,* ***корабът пое в правилна посока*** (Монитор. 2009. 3.11).

Категоричнее всего неуспешное развитие Болгарии выражается образом тонущего корабля/лодки, которым обозначается государство или важные элементы политической системы: *През 1997 година си тръгнаха онези, които виждаха как* ***корабът потъва*** *и с него нямат никакви шансове да изплуват на брега* (Новинар. 2005. 10.3); *Още повече, че червеният лидер Сергей Станишев вече оприличи* ***плавателното съоръжение****, на което се е качило правителството, на «****лодка с пробойни, която бавно потъва»*** (Труд. 2003. 25.5).

Очень часто с тонущим кораблем/лодкой сравниваются политические партии, что может быть мотивировано внутрипартийными разногласиями или конкретными событиями, например неуспешной выборной кампанией: *Явно вече* ***синият кораб потъва*** *неудържимо и в паниката няма време да се оглежда* (Земя. 2003. 130); *Отчаянието и безпътицата, в които е изпаднала БСП след* ***корабокрушението*** *на парламентарните избори, подсказват, че трудно ще се съвземе* (Стандарт. 2009. 8.9).

В последние годы тонущий корабль в политике часто обозначается как «Титаник», что, видимо, связано с популярностью американского фильма «Титаник»: *Акцентирайки върху повърхностни детайли, също като* ***екипажа на „Титаник",*** *българският икономически екип пренарежда палубите на кораба, вместо да е нащрек за опасностите и да промени курса* (Труд. 2003. 12.8; в этом примере следует отметить и фразеологизм *переставлять стулья на „Титанике",* употреб-

ляемый во многих языках для обозначения бесполезных действий, которые только отдаляют неизбежный конец; считается, что впервые оборот был использован в связи с действиями правительства Д. Буша по преодолению кризиса на фондовой бирже в 2008 г.). Ярко выражено негативное восприятие политической ситуации в следующем примере, рисующем Болгарию «Титаником», тонущим под звуки оркестра: *Станишев пък сравнява положението в България с* ***потъването на „Титаник“*** *— оркестърът свири,* ***корабът потъва, пътниците*** *от третата класа пак са прецакани* (Сега. 2010. 31.5). Даже конкретные политические субъекты называются «Титаниками», если их политическая карьера находятся под угрозой: *Без значение дали зад синята завеса се вижда силуетът на Чорни, Костов трябва да бъде обявен официално за бедстваща знаменитост. През последните 30 месеца мнозина вярват, че този* ***„Титаник“*** *ще изплува от сините води* (Сега. 2004. 15.1).

Внимания в данной модели заслуживают и метафоры, называющие детали средств передвижения, прежде всего *кормило* (рус. ‘руль’) и *волан* (рус. ‘руль, баранка’), которыми концептуализируется сама власть: *Не знам защо всички си мислят, че когато някой клан спечели изборите, той някак си в движение ще се научи да върти* ***държавното кормило****. Скъпа заблуда!* (168 часа. 2001.12.2; отметим, что в современном болгарском языке слово *кормило* — нейтральное, не имеющее иронического звучания русского слова в словосочетании *кормило власти).*

Реже метафорически употребляются слова *мотор* и *двигател*: *Във всяка партия има по един-двама, които „движат нещата“.* ***„Двигателите“*** *обикалят структурите, говорят с патос и водят народа към барикадите (т. е. към избирателните урни)* (Сега. 2003. 28.3).

Фрейм «Водитель» — один из важнейших в модели «Путь». Он включает единицы, которыми обозначается лидер, человек, отвечающий за движение общества, призванный вести машину, рулить, управлять и т. д., чтобы привезти страну и народ к желанной цели. Самые частотные среди этих слов — *водач, шофьор, капитан, машинист, пилот.* Активность подобных единиц возрастает в дискурсе выборов, когда на передний план выходит вопрос о выборе лидеров, людей, которые будут вести страну.

Как отмечают Г. М. Шипицына и С. А. Свистельникова, в советской прессе подобными существительными, прежде всего *штурман* и *машинист,* описывались вожди, причем «вожди являлись не просто руководителями страны, они были специалистами по управлению и „вождению“ страной, и никто в мире не мог делать это дело лучше, чем они» [Шипицына, Свистельникова 2011: 61]. В наше время, наоборот, чаще всего подчеркивается отсутствие нужных качеств и умений у людей, желающих управлять страной или удостоенных этой чести: *Може би защото у нас е подсъдно да подкараш тролей, без да имаш книжка, а е напълно законно най-юнашки* ***да засилиш влака на нацията в пропастта****, без някога да си бил* ***машинист****?* (168 часа. 2001. 12.3). (Вспомним в связи с этим строчки В. Высоцкого: *Мою страну, как тот дырявый кузов, / Везет шофер, которому плевать.)*

Именно об отсутствии умений вождения у конкретных политиков идет речь ниже — у президента Ж. Желева и у бывшего премьер-министра С. Сакскобургготского: *Желю Желев — недодяланият президент на голямата политическа промяна, добродушен и честен — изглеждаше като човек, който знае пътя, но* ***не може да шофира*** (Труд. 2011. 16.5); *Най-лесният отговор би бил, че* ***капитанът*** *се е отнесъл в съзерцание на наследствените си имоти във „Врана“ и околностите, слуша как вятърът свири в буките, дето му ги реституираха и от време на време хвърля око на някой планински връх. Вместо да си гледа* ***политическата навигация*** *и да си държи изкъсо екипажа* (168 часа. 2004. 5.3). (В связи с последним примером отметим еще раз важность невербального контекста (фоновых знаний) для понимания и оценки метафор: С. Сакскобургготский, бывший болгарский царь, в 2001—2005 гг., будучи премьер-министром, реституцировал огромную часть собственности царской фамилии, в том числе резиденцию «Врана», тысячи гектаров леса в заповедных горных районах и т. д.).

Интересный аспект рассмотрения метафор пути — их развертывание в тексте, которое заслуживает самостоятельного исследования, поэтому ограничимся отрывком из медиатекста, в котором элементы различных фреймов существуют одновременно: ***Корабът*** *на държавните финанси за догодина вече отплава съм парламента. На* ***капитана*** *Милен Велчев обаче още му е рано да вика: „Земя!“. Първо трябва да заобиколи* ***подводните камъни****, които заплашват да отворят дупка под* ***ватерлинията*** *<....>* ***Лодката*** *на Велчев може да бъде превзета и на* ***абордаж****. През следващата седмица у нас пристига финансовият* ***пират*** *— мисия на МВФ. <....>В следващите месеци всички ще следят пътя на* ***финансовия кораб****. Дано да не е като тръстиковата лодка на нашия зет Китин Муньос, дето я нападнаха термити. Тогава викът на младия капитан от: „Земя!“ ще се извиси в кресчендо: „Човек зад борда!“.* (Труд. 2002. 13.11).

Обобщая сказанное выше, следует подчеркнуть, что метафоры пути — важное средство представления политической действительности, участвующие, как и метафоры остальных моделей, в формировании общественного мнения, особенно в определенных важных ситуациях, например в ситуации выборов. В метафорах пути содержится, как правило, негативная оценка политических реалий и субъектов, которая отражает негативное восприятие развития болгарского общества как движения без четкой цели, на несовременных или технически неисправных средствах передвижения, управляемых неопытными или безответственными людьми.

ЛИТЕРАТУРА

Арутюнова Н. Д. Путь по дороге и бездорожью // Логический анализ языка. Языки динамического мира. — Дубна, 1999. С. 3—17.

Будаев Э. В., Чудинов А. П. Метафора в политической коммуникации. — М. : Флинта : Наука, 2008.

Гачев Г. Д. Космософия России и русский Логос // Национальные образы мира. Евразия. — М., 1999.

Карасик В. И. Культурные доминанты в языке // Языковой круг: личность, концепты, дискурс. — Волгоград : Перемена, 2002. С. 166—205.

Михалева О. Л. Политический дискурс. Специфика манипулятивного воздействия. — М. : Либроком, 2009.

Паси И. Метафората // Избрани произведения. — София, 2003.Т. 6. С. 515—656.

Пименова М. В. Концепт «Украина» (на материале российских СМИ) // Политическая лингвистика. 2007. № 2 (22). С. 52—60.

Седларска В. Черно, по-черно, избори // Тема. 2009. № 19.

Фелберг Т. Путь Сербии в Европу по метафорам Зорана Джинджича // Политическая лингвистика. 2007. № 2 (22). С. 78—86.

Цонева Л. Газетная метафора и картина мира // Stylistyka XV, Styl i kultura. — Opole, 2006. С. 259—281.

Цонева Л. Метафорические дороги России и Болгарии // Наука и культура России : материалы 4 Междунар. науч.-практ. конф. — Самара, 2007. Ч. 2. С. 51—54.

Цонева Л. Баницата като метафора (Кулинарната метафора в българската публицистика) // Проглас. 2007а. Кн. 1. С. 156—165.

Цонева Л. Българският политически театър // Дни на науката. — Велико Търново, 2007б. С. 86—94.

Цонева Л. Българската кулинарна метафора като средство за концептуално осмисляне на света // ВІСНИК Луганьского національного університету імені Тараса Шевченка. 2008. № 13 (152). Липень. С. 209—215.

Цонева Л. М. Метафорическое моделирование экономического кризиса // Активные процессы в различных типах дискурсов: политический, медийный, рекламный дискурсы и интернет-коммуникация. — Москва ; Ярославль, 2009. С. 540—548.

Цонева Л. Болгарская политическая метафора в начале XXI века // Славянские языки: единицы, категории, ценностные константы : сб. науч. ст. : к 30-летию Вол. ГУ. — Волгоград, 2010. С. 387—400.

Цонева Л. М. Болгарские выборы на фоне глобального кризиса // Политическая лингвистика. 2010а. № 34. С. 61—90.

Цонева Л. Болгарская политическая метафора и национальная ментальность // Славистика XV : сб. — Белград, 2011. С. 246—257.

Чудинов А. П. Россия в метафорическом зеркале : когнитивное исслед. политической метафоры (1991—2001). — Екатеринбург, 2001.

Чудинов А. П. Метафорическая мозаика в современной политической коммуникации. — Екатеринбург, 2005.

Шипицына Г. М., Свистельникова С. А. Метафоры строительства и движения в коммунистическом дискурсе // Политическая лингвистика. 2011. № 2 (36). С. 59—63.

Статью рекомендует к публикации д-р филол. наук, проф. А. П. Чудинов