

Львів 2008
Слово Світ

УДК 81'374

Філіппова Н.М.

Національний університет кораблебудування
імені адмірала Макарова

**Лінгвокогнітивні засади створення нових терміносистем (на основі аналізу
формування терміносистем міжнародних транспортних перевезень)**

©, Філіппова Н.М., 2008

Анотація.

Дана стаття присвячена актуальній проблемі формування нових терміносистем взагалі та опису терміносистеми міжнародних перевезень. Автор виходить з необхідності використання когнітивних методів для вивчення терміносистем і показує лінгвокогнітивну методику аналізу терміносистеми міжнародних транспортних перевезень.

Summary.

The paper deals with the topical problem of forming new terminological systems, in general, and the terminological system of international shipping, in particular. The author insists on the necessity of using the cognitive methods of studying terminological systems and shows the cognitive methodology of analyzing the terminological system of international shipping.

Ключові слова: лексикографія, спеціальні словники, лінгвокогнітивний підхід, фреймовий аналіз, терміносистема.

Key words: lexicography, special vocabularies, cognitive approach, framing analysis, terminological system.

Проблема формування нових терміносистем є досить актуальною, оскільки з'являються нові галузі людської діяльності, традиційні терміносистеми ускладнюються. Крім того, надзвичайної актуальності набувають прикладні напрями: систематизація та стандартизація українських термінології різних галузей, створення автоматизованих термінологічних словників, лінгвістичне забезпечення інформаційних систем тощо. Слід

також зазначити, що «наукова-технічна термінологія - це широкий шар лексики, що інтенсивно розвивається та активно взаємодіє з іншими шарами лексики, насамперед – загальноновживаної. Тому вивчення закономірностей утворення термінологічної лексики, її структури та семантики стало одним з найважливіших завдань сучасної лінгвістики.» [1].

Саме поняття «термін» є досить складним та багатограним. До останнього часу ще не існує єдиної точки зору щодо дефініції цього поняття. Однак існує декілька підходів до терміноутворюючих вимог.

Представники субстанціонального підходу [2] вважають, що терміни - це особливі слова і словосполучення, які відрізняються від інших номінативних одиниць такими характеристиками як однозначність, точність, системність, незалежність від контексту, емоційна нейтральність. Представники функціонального підходу наполягають на тому, що «в ролі терміну може виступати будь-яке слово... Терміни - це не особливі слова, а тільки слова в особливій функції» [3]. Позиція інших вчених базується, на тому, що «термін - це варіант звичайного слова або культивована спеціально створена одиниця, що володіє як властивостями своєї першооснови, так і новими, специфічними якостями». Т. Сейворі вважає за найбільш характерну відмінну рису термінів їх емоційну нейтральність, «у зв'язку з чим наукові тексти читаються так, ніби вони складені роботом». Іншими словами, автор вважає, що терміни - це не більше ніж умовні знаки, призначені для передачі певного об'єму закодованої інформації, розшифровці (розумінню), що піддається, тільки тими, хто має в своєму розпорядженні відповідний ключ (код).

Очевидно, чіткого кордону між термінами і загальноновживаною лексикою не існує, оскільки постійно відбуваються процеси перетворення термінів в загальноновживані слова при одночасному використанні побутової лексики для формування нових термінологій. В поняття «термін» ми вкладаємо наступний зміст: *термін - це основна одиниця науки, спеціальних галузей знань і сфер діяльності людини, покликана номінувати об'єкти і процеси і одночасно служити засобом пізнання навколишнього світу.* [4]

Проте питання про джерела формування термінів - це лише частка глобальнішої проблеми термінотворення. Впродовж багатьох років робилися спроби класифікувати основні механізми утворення нових термінів. Підсумовуючи результати цих досліджень можна виділити наступні основні способи: 1) семантичний (вживання як термін слова або словосполучення загальноновживаної мови з доданням йому нового сенсу); 2) морфологічний

(створення нового терміну шляхом афіксації, словоскладання); 3) синтаксичний (формування термінологічних словосполучень); 4) запозичення слів і словосполучень: а) із загальнонавчальної лексики і інших терміносистем; б) з інших мов, особливо якщо ці мовні одиниці є інтернаціонально визнаними. Деякі автори вважають за необхідне виділити особливо утворення неологізмів (слів і словосполучень, що не існували раніше), або є створення аббревіатур, що зустрічаються останніми роками все частіше у зв'язку з лавиноподібною появою нових понять, номінованих багатоконпонентними словосполученнями. У цих умовах, хоча аббревіатури і виступають лише як умовне позначення об'єкту або явища, вони цілком здатні забезпечувати виконання основних функцій терміну, що є реалізацією «відомого принципу економії фізіологічних витрат, службовця одним з яскравих проявів захисних функцій людського організму в мові», більш того, «одним з приватних проявів інстинкту самозбереження».

Природно, що утворення спеціальних термінів відбувається не хаотично, а підкоряється цілком певним закономірностям. Зокрема, в кожній галузі знань (особливо що знов формується), зі всіх можливих варіантів термінотворення вибираються тільки ті, які, на думку «творця» нового терміну, здатні з найбільшою наближеністю відобразити суть того об'єкту або явища, які необхідно номінувати. В той же час, слід враховувати, що формування будь-якої термінології здійснюється в тісному зв'язку з розвитком відповідної галузі знання [43], при цьому чим складніше наочна галузь, тим все більш складні мовні засоби потрібні для номінації нових предметів і явищ. Не можна не враховувати і те, що у формуванні термінів взаємодіють принаймні два процеси: термінопородження (створення терміну) і закріплення нового терміну у відповідній підмові, а в подальшому, можливо, і в загальнонавчальній лексиці. Цілком очевидно, що для термінології, що формується, більшого значення набуває саме перший процес, тобто термінопородження, тоді як в подальшому на перший план виходить закріплення терміну. Більш того, у міру накопичення і уточнення знань про об'єкт термін, зберігаючи мовну форму, що стала традиційною, може номінувати вже декілька модифікований концепт.

Слід зазначити, що і поняття «терміносистема» до цих пір не має чіткої і ємкої дефініції. Існують лише окремі тлумачення суті цього феномену. Зокрема, багато лінгвістів наполягають на певній відособленості і замкнутості терміносистем. Проте багато лінгвістів не розділяють цю точку зору. Так, Г.І. Міскевіч, вказує на те, що

словарний склад навіть найвужчих наочних областей на 85 % складається з лексичних одиниць, що обслуговують як інші наочні області, так і мову в цілому.

На думку В.М. Лейчика (1989), терміносистема утворюється в результаті впорядковування термінології, що стихійно склалася, тобто при перетворенні деякої сукупності номінативних одиниць, відповідних поняттям даної галузі знань, в певним чином організовану систему термінів із зафіксованими стосунками між ними.[6] Декілька з інших позицій з організації терміносистем займають А.В. Суперанська і Н.В. Подільська, що вважають, що терміносистеми науки і спеціальних галузей діяльності людини - це «штучно сформований лексичний пласт, кожна одиниця якого повинна мати певні обмеження у вживанні і оптимальні умови для свого існування і розвитку» [7] приходить до висновку, що включення слів і словосполук в терміносистему може відбуватися тільки за наявності деякого об'єднуючого початку, як який можуть виступати певні типові категорії і поняття, що названі базовим корпусом термінів, а С.В. Грін'юв [8] показав, що на початковому етапі формування терміносистеми одним з основних джерел поповнення є запозичення слів і словосполучень з суміжних дисциплін і загальноживаної мови.

Зараз ні у кого не викликає сумніву, що в утворенні терміносистем важливу роль грають дві групи чинників: 1) екстралінгвістичні, обумовлюючі необхідність номінувати поняття галузі знань і сфер діяльності, а також потребу деталізувати (у певних випадках і ускладнити) поняття фундаментальних галузей науки, перенесених в прикладну терміносистему; 2) лінгвістичні, пов'язані з різноманітністю понятійних стосунків, що передаються термінами, а також з можливістю об'єднання в таких багатослівних термінах різних в понятійному відношенні компонентів.

Згідно сучасним уявленням, в структурах мозку людини існує проекція об'єктивного світу у вигляді єдиної концептуальної системи, що має відповідну вербалізовану частку, для позначення якої використовується термін «внутрішній лексикон». Цей внутрішній лексикон є сховищем певної частки концептів концептуальних систем, своєрідним пристроєм, що фіксує досвід людини.

Мовне спілкування веде до виникнення у людей асоціацій і активізації відповідних часток фреймів, які при продуктивному мовленнєвому акті у співбесідників збігаються і тоді вони чудово розуміють, про що йде мова. Відмінності в спільних знаннях і досвіді відбиваються лише на ступені взаєморозуміння між людьми. При формуванні ж певної терміносистеми притягуються різноманітні

фрейми, що включають і загальнофонові знання, хоча побудова кожного фрейму підкорюється деяким спільним закономірностям.

Однією з сучасних терміносистем, які знаходяться у процесі формування, є терміносистема міжнародних транспортних перевезень.

До екстралінгвістичних характеристик цієї терміносистеми відносять: а) час виникнення; б) причини; в) поширеність.

Що стосується часу та місця появи перших термінів, треба відзначити міжнародна торгівля є центральним ланцюжком в складній системі господарчих зв'язків, охоплює практично всі види міжнародного розподілу праці і зв'язує всі країни світу в єдину міжнародну систему. Міжнародна торгівля нараховує багато сторіч, навіть міжнародні перевезення існували у більш примітивній формі (вантаж переправляли морем чи сушею за допомогою цілих караванів). Сучасна міжнародна торгівля має динамічний характер. Структура та об'єм експорту, імпорту, товарообіг різних країн та регіонів світу постійно змінюється. Аналіз вказує на надзвичайно швидкий зріст товарообігу після Другої світової війни: з 1947 по 1973 рік об'єм світового експорту щорічно збільшувався приблизно на 6% у В цілому за останній період відбувся справжній вибух експорту товарів: його об'єм при перерахунку в умовні одиниці збільшився з менш ніж 25 млрд. доларів у 1939 році до приблизно 2500 млрд. доларів у 1987 році. 90-ті роки також не змінили цю тенденцію. Такий динамічний розвиток зовнішньої торгівлі пояснюється її позитивним впливом на рівень та якість економічного розвитку країн. За таких умов міжнародні перевезення стали не тільки важливим аспектом зовнішньоекономічної діяльності як нашої так і багатьох інших країн, а також дуже прибутковим та перспективним видом бізнесу.

Що стосується цієї причини виникнення терміносистеми, то треба підкреслити, що виникнення такого перспективного різновиду бізнесу як міжнародні перевезення вимагало розробки унікального термінологічного апарату, який би регламентував відношення вантажовідправників (продавців) та покупців, умови перевезення, особливості ведення документації та інше. Тобто на перетині економіки, юриспруденції, мореплавства та ін. виникла система термінології міжнародних перевезень.

Нарешті поширеність термінології залежить від того, що згідно даним на 1993 рік, з урахуванням змін цін оборот світової торгівли виріс на 2,5%, об'єм світового експорту виріс на 2% та імпорту на 2%. Однак інтенсивність торгових зв'язків відрізняється у різних країнах. На долю тільки промислово розвинених країн приходить біля 70% міжнародної торгівлі та

близько % всього торгового обороту. В основному вони ведуть торгівлю один з одним: біля 80% експорту промислово розвинених країн призначено для інших розвинених країн. З вищезазначених даних очевидно стає розповсюдженість та необхідність використання термінології міжнародних перевезень. Вона зрозуміла для осіб, що професійно займаються міжнародними перевезеннями, зовнішньоторговими операціями, міжнародним правом, транспортуванням вантажів, їх страхуванням, фінансуванням самих операцій та оформленням розрахунків між продавцями та покупцями, а також митними та іншими операціями.

До лінгвістичних характеристик терміносистеми належать: а) модель утворення терміносистеми міжнародних перевезень; б) структурні параметри; в) системність терміносистеми.

Досліджувана терміносистема утворена в результаті взаємодії декількох вихідних терміносистем, що забезпечують номінацію концептів тих галузей знання, які формують цю сферу діяльності, тобто це торгівля та мореплавство.

В зв'язку з цим в аналізованій терміносистемі можна виділити дві групи термінів: базові терміни, наприклад "cargo", "ship", "charter", що повністю зберегли своє початкове значення; терміни, позичені з інших галузей знань, а також з розмовної лексики, що у поєднанні з базовими термінами зазнали семантичної модифікації, наприклад "bill of lading", "clean charter", "dead weight cardo".

Структурні параметри терміносистеми включають: розмір терміносистеми, структурний склад термінів, середню величину термінів, основні способи терміноутворення.

Термінологія на даний час нараховує приблизно 200 одиниць, що дозволяє віднести її до групи мезотерміносистем.

Структурний склад термінів представляє співвідношення однослівних, бінарних та багатокомпонентних термінів.

Проведені розрахунки показали, що в середньому термін з міжнародних перевезень складається з 2, 45 (в діапазоні від одного до семи).

Одиниці даної терміносистеми утворено різними способами: семантичним (наприклад, на відміну від свого загальнолітературного значення слово «detention» означає затримку судна понад часу); синтаксичним, морфологічним морфологосинтаксичним.

Системність терміносистеми визначається тим, що існує гніздова структура. При необхідності подальшого уточнення спеціального поняття

структура терміна може суттєво ускладнюватися, але його зв'язок з гніздо утворюючим терміном зберігається, тобто більш розгорнутий термін не виходить за межі попереднього гнізда. В той же час необхідно підкреслити, що сам термін-домінант, зберігаючи свою попередню структуру, здатний домінувати в певній мірі вихідний зміст, що змінився в конкретній терміносистемі та конкретному контексті. У зв'язку з цим важливе значення при аналізі терміносистеми має так званий феномен консерватизму терміну, тобто зберігання в терміні чогось постійного, що дозволяє йому залишати незмінною якусь частину свого вихідного змісту і тим самим забезпечувати взаєморозуміння в процесі комунікації.

Про самостійність і певну впорядкованість свідчить наявність значної кількості термінів, що відносяться до термінотворчих гнізд, тобто «сукупності термінів, об'єднаних на основі тотожності ядерного компонента (однослівного терміна)». Відповідно до цих критеріїв, англomовну терміносистему міжнародних перевезень можна вважати самостійною, тому що вона домінує поняття сформованої та перспективної галузі зовнішньоекономічної діяльності, також у зв'язку з тим, що навколо 10 гніздуотворюючих термінів групуються 61% всього масиву англomовної термінології міжнародних перевезень. Також доказом самостійності даної терміносистеми є певна кількість термінів, запозичених з інших галузей, що зазнали модифікації семантичного змісту в межах досліджуваної терміносистеми. Таким чином, основний корпус одиниць досліджуваної терміносистеми — це запозичені із різноманітних семантичних галузей слова та словосполучення, які набули в специфічного статусу в даній терміносистемі. Загальновідомим є факт, що при термінотворенні має місце переосмислення слова, яке існувало раніше та надання йому раніше не власного значення.

Безумовно, терміносистему міжнародних перевезень можна розглядати як застиглу. Але є причини стверджувати, що вона все ще поповнюється новими термінами, хоч і зберігає вже сталу понятійну базу. На даний час спостерігаються величезні досягнення в науці та техніці, транспорті та зв'язку, у всіх сферах життєдіяльності призвели до швидкого розповсюдження технологій. Зараз розвивається загальносвітова тенденція до поглиблення інтернаціоналізації господарського життя, співпраці виробничих сил всіх країн світової спільноти. Отже в даній ситуації міжнародні перевезення набувають ще більшої актуальності. Прийняття нових законів стосовно перевезення товарів, а також будь-які інновації в транспортних технологіях

можуть прямо відобразитися на поповненні термінологічного апарату міжнародних перевезень.

Проведений аналіз англomовної терміносистеми міжнародних перевезень показав, що дана сукупність термінів являє собою цілісну та досить повну терміносистему, тобто яка здатна функціонувати відносно відособлено, охоплюючи своїми елементами всі базові поняття даної галузі.

Варто підкреслити, що більшість термінології включена (хоча й у вигляді роздрібненої інформації, без урахування специфіки саме міжнародних перевезень) до загальних та спеціалізованих економічних і фінансових словників та підручників. Таким чином, розглянуті екстралінгвістичні та лінгвістичні характеристики терміносистеми міжнародних перевезень, надаючи загальне уявлення про час її виникнення, структуру, основні засоби номінації найважливіших понять, взаємовідношення з іншими терміносистемами, свідчать про те, що дана терміносистема є складним утворенням, що сформувалося під впливом багатьох чинників і все ще не зупинилося у розвитку.

Сам термін «International Traffic» являє собою сукупність ослідовних дій певних суб'єктів, тобто фреймову структуру. З іншого боку, специфіка процесу міжнародних перевезень вказує на те, що поряд з можливістю побудови фрейму самої терміносистеми, не менший інтерес для розуміння її особливостей представляє аналіз сценарного фрейму ключових етапів міжнародних перевезень вантажів, а також всього процесу взаємодії суб'єктів та об'єктів. При чому, враховуючи, що згідно основним положенням когнітивної лінгвістики концепти номінуються не в результаті випадкового збігу обставин, а на основі уявлень про них, що склалися в процесі практичної діяльності людей, найбільш адекватним підходом до вивчення значення та генезу термінів слід визнати метод, запропонований фреймовою семантикою. Цей метод полягає в тому, що значення термінів розглядаються як структури, покликані до життя реальними ситуаціями, стереотипи яких номінуються певними вже існуючими в мозку мовними засобами.

Виходячи з цього, важливим етапом аналізу будь-якої галузевої терміносистеми має бути виявлення концептуально-мовної структури термінів, яка фіксує положення концептів спеціальної сфери діяльності у фреймовій структурі, в якій концепти, «ядро терміносистеми» стають її центральною частиною.

Концепт «Міжнародні перевезення» передбачає відображення у фреймовій структурі хоча б двох груп субконцептів: з одного боку сторона, яка експортує товар, що

пов'язано з певними економічними та політичними ризиками, а з іншого боку, сторона, що купує товар за певних умов з ціллю подальшого отримання прибутку. Тобто, в межах даної фреймової структури, ймовірно, центральне місце мають займати саме ці субконцепти, спираючись на які можна класифікувати номінативні одиниці даної терміносистеми з урахуванням їх приналежності до певних етапів і процесів міжнародної торгівлі.

Для створення фрейму англомовної системи міжнародних перевезень.

На першому етапі фреймового аналізу для вияву можливих напрямів групування номінативних одиниць терміносистеми міжнародних перевезень були сформульовані наступні питання:

1. Хто бере участь у процесі відправки вантажів?
2. Що є об'єктом міжнародних перевезень?
3. Які види транспорту використовуються для перевезень?
4. Як та за яких умов відбуваються перевезення?
5. Які організації надають послуги з оформлення документації

міжнародних перевезень?

6. Які основні етапи здійснення акту міжнародної торгівлі?
7. Які існують ризики для відправника вантажу?

Для відповідей на ці питання були застосовані терміни, які за їх концептуальною приналежністю можна згрупувати наступним чином: суб'єкти міжнародних перевезень, об'єкти міжнародних перевезень, види транспорту та їх характеристики, умови перевезень, організації та особи, документація з міжнародних перевезень, етапи здійснення акту міжнародної торгівлі, ризики при перевезенні.

Виділення у фреймі міжнародних перевезень зазначених вище опорних концептів є цікавим у зв'язку з тим що дає наглядне уявлення про той понятійний апарат, на якому базується все розмаїття складних взаємовідношень суб'єктів міжнародних перевезень. З іншого боку, той факт, що саме ці концепти є опорними, свідчать про те, що сутність даного напрямку зовнішньоекономічної діяльності не може бути зрозумілою без глибшого проникнення в зміст таких концептів, як: *суб'єкти міжнародних перевезень* (люди та організації, що приймають участь у здійсненні акту міжнародної торгівлі та наступного перевезення вантажу) (*classification societies, marine agent, ship's agency service*) ; *об'єкти міжнародних перевезень* (різноманітні види вантажів) ; *етапи процесу здійснення*

перевезення, види транспорту для перевезень (hire of a vessel, ship's class, mixed voyage vessel); можливі ризики при перевезенні вантажів за кордон; особливості оформлення документації (berth note, cargo list, fixture note); умови, за яких здійснюються перевезення.

Беручи до уваги, що номінативні одиниці не тільки тісно пов'язані з формуванням відповідних понять, але й фактично є виразом сутності даного виду діяльності, виходячи з кількості з кількості термінів, що входять у відповідну тематичну групу, побудуємо наступний ряд опорних концептів, які складають основу фреймової структури терміносистеми міжнародних перевезень. Кількісний аналіз термінів, що відносяться до кожного з виявлених опорних концептів, свідчить про те, що в практичному відношенні їх значимість для учасників міжнародних перевезень не є ідентичною.

Такі опорні концепти як *види транспорту та його характеристики, види документації* номіновані 75 термінами (54,3% від кількості термінів власне міжнародних перевезень), а концепт *об'єкти міжнародних перевезень* - 40 (28,9%), та на долю таких концептів як *ризики при перевезенні вантажу, умови перевезень, суб'єкти міжнародних перевезень* припадає лише 55. термінів (39,8%). Такі особливості групування термінів не є випадковими. Аналіз частоти використання тих чи інших термінів під час укладення угод та організації перевезення, демонструє що в терміносистемі міжнародних перевезень більш детальна вербалізація одних концептів при суттєво меншому домінуванні інших є закономірним та відображає реальну значимість опорних концептів для суб'єктів міжнародних перевезень. Найбільш значущим серед виявлених нами опорних концептів вважатимемо такі узагальнені в змістовому плані концепти, як *види документації*, тобто документи, що встановлюють загальні принципи та правову основу зовнішньої торгівлі, вони визначають правовий режим торгових відносин, митного оподаткування, торгового мореплавства, транспорту та транзиту, діяльність юридичних та фізичних осіб; *умови перевезень, Incoterms*, міжнародні правила з тлумачення торгових термінів, видані Міжнародною торговою палатою на основі узагальнення світової комерційної практики; *об'єкти міжнародних перевезень*, до яких відноситься класифікація вантажів та їх характеристики. Ці три концепти охоплюють більшу частину термінології власне міжнародних перевезень.

Друга група концептів за кількістю термінів, що їх обслуговують складається з суб'єктів міжнародних перевезень (різноманітні юридичні особи -корпорації та їх об'єднання, державі, окремі організації та індивідууми,); видів транспорту та його характеристик та ризиків при перевезенні вантажу

Таким чином, саме увага до прикладних проблем мовознавства, однією з яких є створення автоматизованих лексикографічних систем вимагає взаємозв'язку загальнотеоретичних досягнень з прикладними розробками, які сьогодні неможливі без вивчення та використання закономірностей функціонування вербалізованої інформації, оскільки як наполягає проф. В.А. Широков, «Розроблення та створення комп'ютерних систем... потребує відповідної лінгвістичної інформації, яка не лише зосереджена в колі опису власне фактів мови (це було й раніше), а й вимагає наявності ефективних, формалізованих моделей мовної та лінгвістичної компетенції людини, що ставить перед мовознавцями суттєво нові завдання», які як раз пов'язані з використанням формування знань. [9].

Список використаної літератури:

1. Д'яков А.С., Кияк Т.Р., Куделько З.Б.. *Основи термінотворення* – Київ, Видавничий дім, КМ Academia, 2000 – С.5; 2. Алексеева А.М. *Проблемі терміна и терминообразования.* – Пермь, 1998. – С.120; 3. Винокур Г.О. *О некоторых явлениях словообразования в русской технической терминологии. Сборник статей по языковедению.* – М., 1939.- С.3-54; 4. Головин Б.Н., Кобрин Р.Ю. *Лингвистические основы учения о терминах.* М.1987. – С.104; 5. Миськевич Г.И. *К вопросу о становлении терминологии. Терминология и культура речи.* – М., 1981. – С.92-109; 6. Лейчик В.М. *Формирование современного языка экономики и его терминосистемы.* М., 1995. – С.134-135; 7. Суперанская А.В., Подольская Н.В., Васильева Н.В. *Общая терминология. Вопросы теории.* – М., 1989. – С. 246; 8. Гринев С.В. *Введение в терминовведение.* М.- 1993.- С.309; 9. Широков В.А. *Всеукраїнський лінгвістичний діалог у контексті теорії лексикографічних систем. Мовознавство №6, 2003.- С.3-7*