

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ  
УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ  
«ВОРОНЕЖСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»

*На правах рукописи*

Димитрова Нина Кръстева



ТЕРМИНОЛОГИЯ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ  
(структурно-семантическое описание)

Специальность 10.02.01 – «Русский язык»

Диссертация на соискание ученой степени кандидата  
филологических наук

Научный руководитель:  
доктор филологических наук  
профессор Г. Ф. Ковалев

Воронеж – 2016

## ОГЛАВЛЕНИЕ

Введение .....	5
Глава I. Научно-теоретические предпосылки исследования .....	11
1.1. Краткий исторический обзор становления терминоведения. Направления терминоведческих исследований .....	11
1.2. Термин и терминология .....	14
1.3. Краткий обзор литературы в области исследования отраслевых терминологий .....	23
Выводы к первой главе .....	28
Глава II. Становление и развитие терминологии транспортно- экспедиционной деятельности .....	29
2.1. Из истории терминологической лексики ТЭД .....	29
2.1.1. Мировая история транспорта и становление ТЭД в качестве самостоятельной сферы предпринимательства .....	29
2.1.2. Генетический анализ терминологии ТЭД .....	32
2.2. Тематическая классификация терминов ТЭД .....	40
Выводы ко второй главе .....	42
Глава III. Типы терминов транспортно-экспедиционной деятельности в зависимости от их формальной структуры и способа образования .....	44
3.1. Корневые термины ТЭД .....	44
3.2. Аффиксальные термины ТЭД .....	46
3.2.1. Суффиксальные термины ТЭД .....	47
3.2.2. Префиксальные термины ТЭД .....	57
3.2.3. Префиксально-суффиксальные термины ТЭД .....	57
3.3. Термины ТЭД морфолого-синтаксического образования .....	59
3.3.1. Эллиптические термины (субстантиваты) .....	60
3.3.2. Сложные и сложносоставные термины ТЭД .....	61

3.3.3. Аббревиатуры как особые терминологические единицы ТЭД .....	66
3.4. Составные термины ТЭД .....	72
3.4.1. Структурные типы составных терминов ТЭД .....	76
3.4.1.1. Двухкомпонентные термины .....	78
3.4.1.2. Трехкомпонентные термины .....	84
3.4.1.3. Четырехкомпонентные термины .....	87
3.4.1.4. Пятикомпонентные термины .....	88
3.4.1.5. Шестикомпонентные термины .....	89
3.4.1.6. Семикомпонентные термины .....	90
3.4.1.7. Многокомпонентные термины (8–11 компонентов) .....	91
3.4.2. Структура сложных и комбинированных терминологических словосочетаний ТЭД .....	91
3.4.3. Анализ данных о составных терминах ТЭД .....	94
3.4.4. Продуктивность грамматических моделей составных транспортно-экспедиционных терминов .....	96
3.4.5. Особые типы составных терминов ТЭД .....	99
3.4.5.1. Терминологические сочетания, содержащие несклоняемые зависимые терминоконпоненты .....	99
3.4.5.2. Составные термины ТЭД с сочинительным отношением между компонентами .....	106
3.4.5.3. Предтермины .....	107
3.5. Термины ТЭД семантического образования .....	111
3.5.1. Особенности метафорического переноса в терминологии ТЭД .....	114
3.5.2. Особенности метонимического переноса в	

терминологии ТЭД .....	120
3.5.3. Особенности терминов ТЭД, образованных сужением значения .....	127
3.5.4. Совмещение признаков различных видов семантического переноса .....	129
3.6. Заимствование как способ номинации в терминологии ТЭД	131
3.6.1. Типы однословных терминов ТЭД по критерию исторического происхождения .....	134
3.6.1.1. Заимствованные термины .....	134
3.6.1.2. Гибридные термины .....	140
3.6.2. Изменения в заимствованных терминах .....	141
3.6.2.1. Ассимиляция заимствований .....	141
3.6.2.2. Адаптация заимствований .....	149
3.7. Трудности дифференциации способов терминообразования	152
Выводы к третьей главе .....	154
Глава IV. Проблемы построения русско-болгарского словаря терминов транспортно-экспедиционной деятельности .....	158
4.1. Внешние параметры словаря .....	159
4.2. Композиция словаря .....	160
4.2.1. Макроструктура словаря .....	160
4.2.2. Микроструктура словаря .....	162
4.3. Проблемы отбора лексики и подготовки словника .....	165
4.4. Проблемы подбора эквивалентов .....	174
Выводы к четвертой главе .....	177
Заключение .....	179
Список использованной литературы .....	183
Приложение .....	203

## ВВЕДЕНИЕ

Диссертация посвящена изучению терминологии транспортного экспедирования – сравнительно новой для России области знания и практической деятельности. Диссертационная работа направлена на исследование формы терминов транспортно-экспедиционной деятельности (ТЭД) и на выявление самых продуктивных способов и моделей терминообразования при номинации специальных понятий.

По существу становление исследуемой терминологии в России началось в середине 90-х годов XX в., когда появилось и само понятие транспортной экспедиции. Вопросы ведения транспортно-экспедиционной деятельности стали объектом рассмотрения и регулирования в нормативных документах только в первой половине 10-х годов XXI в.

Новизна предметной области, а следовательно, и обслуживающей ее терминологии стали предпосылкой выбора темы исследования. Терминология ТЭД, как и любой другой новой области, нуждается в упорядочении и нормализации (унификации содержания терминов и оптимизации их формы), а в силу активно действующих процессов глобализации – и в гармонизации.

**Актуальность** темы данного исследования обусловлена тем, что до настоящего времени терминология транспортного экспедирования не подвергалась лингвистическому анализу и лексикографическому описанию.

**Объектом** исследования являются обслуживающие транспортно-экспедиционную деятельность терминологические единицы, имеющие форму слов и терминологических словосочетаний.

**Предметом** исследования являются структурно-семантические особенности транспортно-экспедиционных терминов.

**Материалом** исследования послужили 2252 единицы, извлеченные методом сплошной выборки из лексикографических источников, часть которых

доступна в сети: Родников А. Н. Логистика. Терминологический словарь. – Москва : ИНФРА-М, 2000; Резер С. М. , Родников А. Н. Логистика. Словарь терминов. – Москва : ВИНТИ РАН, 2007; Еремякин А. В., Скузоватова Н. В. Логистика. Терминологический словарь. – Оренбург : ОГИМ, 2009; Экономика и право : словарь-справочник. – Л. П. Кураков, В. Л. Кураков, А. Л. Кураков. – Москва : Вуз и школа, 2004 – 1072 с.; Большой экономический словарь / Под ред. А. Н. Азрилияна. – Москва : Институт новой экономики, 2002; Бизнес. Толковый словарь / Грэхэм Бетс [и др.]. – Общая редакция: д.э.н. Осадчая И. М. – Москва : «ИНФРА-М», Изд-во «Весь Мир», 1998; Англо-русский словарь транспортных терминов / Сост. В. В. Космин, А. А. Космина, под общей редакцией В. В. Космина. – Москва : САО «ГЕФЕСТ», 2010; Терминологический словарь по логистике «Loglink dictionary». – URL: <http://www.loglink.ru/dictionary/>; Словарь транспортных и экспедиторских терминов на английском, французском, немецком, испанском и русском языках. – URL: [http://www.far-erf.ru/for\\_MP/slovari/](http://www.far-erf.ru/for_MP/slovari/); Глоссарий «Terminology on combined transport (Терминология комбинированных перевозок), prepared by the UN / ECE, the European Conference of Ministers of Transport and the European Commission», New York and Geneva, 2001; Свод международных правил Инкотермс, 2010 год и др.

Сведения об этимологическом статусе исследуемых терминологических единиц были почерпнуты из следующих источников: Черных П. Я. Историко-этимологический словарь современного русского языка : в 2 т. – Москва : Русский язык, 1999; Фасмер М. Этимологический словарь русского языка : в 4 т. – Москва : Прогресс, 1987; Этимологический словарь современного русского языка / Сост. А. К. Шапошников : в 2 т. – Москва : Флинта : Наука, 2010; Экономика: В начале было Слово. – URL: <http://dictionary-economics.ru/>.

При работе над проблемами построения Русско-болгарского словаря терминов транспортно-экспедиционной деятельности для подбора болгарских

эквивалентов были использованы: Русско-болгарский и болгарско-русский экономический словарь под ред. канд. экон. наук В. В. Виноградова и канд. экон. наук Ф. Алева: около 40 000 терминов. – Москва : Русский язык, 1990; Русско-болгарско-английский железнодорожный словарь: около 15 000 слов и выражений / Сост. Е. Е. Захариев, В. В. Космин, А. А. Тимошин; под общей ред. В. В. Космина. – Москва : ФГБОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2011.

Сфера функционирования представлена в основном учебными пособиями: Плужников К. И., Чунтомова Ю. А. Транспортное экспедирование. – Москва : ТРАНСЛИТ, 2006; Транспортно-экспедиционное обслуживание: учебное пособие для студ. высш. учеб. заведений / С. Э. Сханова, О. В. Попова, А. Э. Горев. – Москва : Издательский центр «Академия», 2005; Основы грузоведения: учебное пособие для студ. высш. учеб. заведений / Е. М. Олещенко, А. Э. Горев. – Москва : Издательский центр «Академия», 2005.

**Цель** настоящей работы состоит в определении терминообразовательных возможностей различных способов и моделей в исследуемой области, а на этой основе – возможных перспектив развития формы терминов ТЭД.

Поставленная цель обусловила решение следующих **задач**:

- ознакомление с историческими данными о развитии терминологии;
- выяснение основных источников формирования терминологии;
- выделение специфических тематических областей терминологии;
- определение корпуса терминов ТЭД;
- анализ терминов ТЭД со структурно-семантической точки зрения;
- выявление продуктивных способов и моделей терминообразования;
- наблюдение за вариантностью терминов ТЭД.

Методологическую базу исследования составили работы Д. С. Лотте, В. П. Даниленко, С. В. Гринева-Гриневича, В. М. Лейчика, Б. Н. Головина, В. Н. Прохоровой, А. В. Суперанской, М. Поповой и др.

**Методы**, которые применялись в ходе исследования, находятся в зависимости от сформулированных цели и задач диссертационной работы. Основным методом исследования послужил описательный метод (наблюдение, обобщение, интерпретация и классификация). При изучении некоторых аспектов терминологии ТЭД для решения конкретных задач частично применялись: сравнительно-исторический метод – при исследовании генезиса данной терминологии, сопоставительный метод – при работе над заимствованными терминологическими единицами, приемы моделирования и количественного анализа – при исследовании применяемых моделей терминов и выявлении их продуктивности.

**Научная новизна** исследования обусловлена новизной материала – терминологии транспортного экспедирования, которая до сих пор не становилась объектом терминологических исследований.

Впервые на основе определения специфических тематических областей (рубрик) из лексикографических и других источников был отобран значительный по объему корпус терминов ТЭД, которые были исследованы с точки зрения их формальной структуры и как результат действия различных способов образования. На основе этого анализа и наблюдения в синхронном срезе за вариантностью терминов были выявлены некоторые перспективы развития их формы.

На защиту выносятся следующие положения:

1. Терминология транспортного экспедирования, которая начала складываться в России в начале 90-х гг. XX в., на данный момент представляет собой динамически развивающуюся систему, что проявляется в формальном и семантическом варьировании терминов.

2. Источники и способ формирования терминологии, а также структурно-семантические особенности терминов обусловлены характером



самой транспортно-экспедиционной деятельности, возникшей на стыке двух сфер коммерческой деятельности – транспортной и торговой.

3. Сравнительно позднее формирование терминологии ТЭД и действие тенденции к точности обозначения предопределяют большую долю в ней терминологических словосочетаний, в т. ч. протяженных.

4. В терминологии ТЭД, ядро которой складывается из абстрактной лексики в силу ее специфики, имеют распространение семантические термины, образованные сужением и метонимией.

5. Возрастающая потребность в номинации новых специальных понятий и практическая необходимость применения единой международной терминологии ТЭД обуславливают широкое использование заимствованных, в основном из английского языка, единиц.

6. Развитие формы терминов ТЭД происходит под действием тенденции к интернационализации терминологии и тенденции к языковой экономии, приводящей к широкому распространению кратких вариантов терминов.

**Теоретическая значимость работы** заключается в выявлении на примере конкретной терминосферы некоторых структурно-семантических особенностей русской терминологической лексики в динамическом состоянии с конца 90-х гг. XX в. до настоящего времени.

**Практическая значимость работы.** Проведенные исследования, полученные результаты и накопленный в ходе работы над терминологией массив словарного материала могут послужить базой:

- для проведения дальнейших научных исследований в целях выработки рекомендаций по упорядочению данной терминологии;
- для терминографической работы по изданию узкоспециальных терминологических словарей транспортно-экспедиционной деятельности, в т. ч. русско-болгарского, предназначенного для болгарских специалистов, пользующихся русским языком в профессиональных целях для расширения

запаса знаний путем использования зарубежного опыта, обмена информацией и ведения бизнеса.

- для работы со студентами по терминологии, а также для разработки спецкурса русского языка как иностранного в рамках профессиональной подготовки по новой для Болгарии специальности «Экспедиция, транспортная и складская логистика» (профиль «Транспортные услуги», профессия «Экспедитор-логист»), решение о включении которой в Перечень профессий было принято в 2015 году Национальным агентством профессионального образования и обучения Болгарии.

**Апробация работы.** Основные положения диссертации были представлены на научных конференциях: научной конференции «Проблемы и перспективы русско-болгарской и болгарско-русской терминологической лексикографии» (София, Болгария, 2013); международных конференциях Высшего транспортного училища им. Тодора Каблешкова «ТРАНСПОРТ 2013» (София, Болгария, 2013) и «ТРАНСПОРТ 2015» (София, Болгария, 2015); научном форуме «Эффективность транспортных систем» факультета транспортного менеджмента Высшего транспортного училища им. Т. Каблешкова (Банско, Болгария, 2016); Первой международной научно-практической онлайн-конференции «Славянская культура в Европе – история, настоящее и будущее» (София, Болгария, 2015). Некоторые результаты исследования были опубликованы в Международном сборнике научных трудов «Материалы по русско-славянскому языкознанию, ВГУ, филологический факультет, кафедра славянской филологии (Воронеж, 2014 и 2016).

## ГЛАВА I

### НАУЧНО-ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ПРЕДПОСЫЛКИ ИССЛЕДОВАНИЯ

#### 1.1. Краткий исторический обзор становления терминоведения.

##### Направления терминоведческих исследований

Специальная лексика, как пишет Гринев-Гриневиц, наиболее наглядно демонстрирует «связь развития языка с историей материальной и духовной культуры народа». В этой связи совсем «не случайно зарождение в начале 1930-х гг. терминоведения – комплексной научной дисциплины, возникшей на базе языкознания и изучающей специальную лексику, в первую очередь термины» [Гринев-Гриневиц 2008: 5–7].

Считается, что толчком для развития терминоведения в качестве самостоятельной области знания послужила Первая мировая война. В. Георгиева пишет, что необходимость обеспечения соответствия оружия и боеприпасов разных производителей потребовала стандартизации продукции. Начало работы по стандартизации лексики для обозначения промышленной продукции относится к 20-ым годам XX в., а первые терминологические стандарты выходят в свет в 30-ые годы. Одновременно с работой по международной стандартизации языков постепенно накапливается практический опыт работы с отдельными отраслевыми терминологиями, и возникает необходимость в обобщении этого опыта [Георгиева 2014: 9].

Основоположником терминоведения считается австрийский ученый Ойген Вюстер, защитивший в 1931 году докторскую диссертацию на тему «Международное нормирование речи в технике, в частности, в электротехнике». Примерно в то же время публикуются работы выдающихся ученых Д. С. Лотте, Э. К. Дрезена, Г. О. Винокура, заложивших фундамент советского терминоведения.

Мнения о том, что наука о терминах (терминология) представляет собой самостоятельную область знания, впервые были высказаны в 1967–1968 гг., а в целях разграничения двух значений термина *терминология* ('совокупность терминов различных областей производства, техники, науки, искусства, общественной жизни и т. д.' и 'наука о них') В. П. Петушковым и Б. Н. Головиным было предложено назвать новую научную дисциплину *терминоведение* [Лейчик 2009: 13].

Как пишет Гринев-Гриневиц, за годы, прошедшие с начала теоретических исследований в этой области в России, сформировались проблематика и основные понятия науки о терминах, были выделены единицы специальной лексики, описаны их наиболее важные свойства и сформулирован ряд требований, которым должны отвечать упорядоченные термины; определены принципы упорядочения терминологий и основные направления терминологической работы; проведено описание лексики многих предметных областей основных европейских языков [Гринев-Гриневиц 2008: 7–8].

На сегодняшний день в качестве самостоятельных выделяются следующие направления исследования: теоретическое, прикладное, общее, частное, типологическое, сопоставительное, семасиологическое, ономасиологическое, историческое и функциональное. Формируется также ряд новых направлений, таких как когнитивное, стилистическое и методологическое терминоведение. Как самостоятельные разделы терминоведения можно рассматривать также терминоведческую теорию текста, историю терминоведения и терминографию [Гринев-Гриневиц 2008: 12–13].

Вклад в разработку теоретических проблем терминоведения внес целый ряд национальных терминологических школ.

С научной точки зрения Русская терминологическая школа соединяет в себе логический, лингвистический и философский подходы с определенной тенденцией к преобладанию философско-логического направления. Изучение

содержания предметной области соединяется здесь с определенным вниманием к лингвистической форме и к распределению терминов в текстах [Татаринов 1999: 209]. В ее рамках сложилось несколько независимых школ: *Московская школа* (П. Н. Денисов, В. П. Даниленко, В. М. Лейчик, В. Н. Прохорова, П. В. Веселов, С. В. Гринев-Гриневиц, В. А. Татаринов, Ю. Н. Марчук, В. Ф. Новодранова, Н. Б. Гвишиани, М. М. Глушко, В. Л. Налепин, А. Д. Хаютин, К. Я. Авербух, Л. А. Морозова и др.), *Санкт-Петербургская (Ленинградская) школа* (Л. Л. Кутина, Ф. П. Сорокалетов, Р. Г. Пиотровский, Е. Д. Коновалова, Е. И. Чупилина, А. С. Герд, А. И. Моисеев, Н. З. Котелова и др.), *Нижегородская (Горьковская) школа* (Б. Н. Головин, Р. Ю. Кобрин, В. Н. Немченко, Л. А. Пекарская и др.), *Воронежская школа* (С. З. Иванов, Е. С. Анюшкин, В. А. Васютин, Г. А. Муштенко, В. К. Курчаева, В. В. Гладких и др.), *Омский терминологический центр* (Л. Б. Ткачева и др.), *Уральская школа* (Л. А. Шкатова, З. И. Комарова, Л. М. Алексеева, Е. О. Голованова, В. Д. Табанакова, С. Л. Мишланова и др.).

Канадский лексикограф Г. Рондо [Rondeau G. Terminologie et documentation. – Meta, 1980, ч. 25, N 1, p. 152–170], кроме советской школы, виднейшими представителями которой он считает Д. С. Лотте, Э. К. Дрезена, Г. О. Винокура, В. С. Кулебакина, Я. А. Клиновидного, Л. Л. Кутину, Б. Н. Головина, Т. Д. Канделаки, О. С. Ахманову и В. П. Даниленко, выделяет еще австро-германскую (О. Вюстер, Х. Фельбер), чехословацкую (Я. Горецкий) и канадскую (Рондо) терминологические школы.

Стоит отметить также терминологические школы в Скандинавских странах (Х. Пихт и др.), Великобритании (Дж. Драскау, Х. Сейджер и др.) и Польше (С. Гайда, В. Новицки и др.).

Основы болгарских терминологических исследований, которые проводятся в русле мировых тенденций в области лингвистики, заложены академиком Стефаном Младеновым. Выдающимися представителями

современной болгарской школы являются Мария Попова, Лилия Манолова, Сия Колковска, Боян Алексиев и др.

Исследованиями, направленными на изучение форм терминов и средств их образования в зависимости от процесса номинации специальных понятий, занимается ономаσιологическое терминоведение. Основоположником этого направления считается Г. О. Винокур, который в своей статье «О некоторых явлениях словообразования в русской технической терминологии» рассматривает вопросы, связанные со словообразовательной структурой и моделями образования терминов [Винокур 1939: 3–54].

В работе Гринева-Гриневича «Терминоведение» перечисляются самые значимые исследования в рамках ономаσιологического терминоведения в России, которые проводились: по семантическому терминообразованию – В. Н. Прохоровой (1983), Л. М. Алексеевой (1999) и др.; по морфологическому терминообразованию – В. Ф. Новодрановой (1990), В. К. Зерновой (1992), Л. Ю. Буяновой (1996) и др.; по синтаксическому терминообразованию – А. Н. Кожиным (1967) и Е. А. Никулиной (2005) [Гринева-Гриневич 2008: 276].

## 1.2. Термин и терминология

Слово *термин* происходит от лат. *terminus* – ‘предел, граница’. Как пишет М. Попова, это «знак естественного или искусственного языка, который обозначает понятие в системе данной научной, технической и вообще профессиональной области» [Попова 2012: 25].

В своей работе «Русская терминология: Опыт лингвистического описания» В. П. Даниленко приводит 19 определений понятия *термин* из разных научных источников, относящихся к 40–70-м годам XX в., существование которых она объясняет разным пониманием и разным определением разными авторами (научными школами) одних и тех же явлений, именуемых одним и тем же термином [Даниленко 1977: 83–86].

В статье С. Д. Шелова «Еще раз об определении понятия *термин*» приводится 31 определение термина (и терминологии), большая часть которых относится к 80-м годам XX в. – 10-м годам XXI в. [Шелов 2010: 795–799].

В. М. Лейчик рассматривает определения термина в ряде наук [Лейчик 2009: 20–32], объектом которых он является, и подчеркивает, что каждая наука стремится выделить в нем признаки, существенные с ее точки зрения.

Так, например, в основу философско-гносеологического определения кладется признак знаковости термина и его функция фиксации и открытия нового знания, т. е. термин признается понятием статическим.

Определение же термина в когнитивном терминоведении утверждает, что это динамическое явление, которое рождается, формулируется и углубляется в процессе познания (когниции), перехода от концепта как мыслительной категории к вербализованному концепту, связанному с той или иной теорией, концепцией, осмысляющей ту или иную область знания и (или) деятельности. В связи с историческим характером процесса познания и закрепления знания термин получает новое определение как вербализованный знак, могущий иметь ряд вариантов, зависящих от выбранной теории и степени глубины знания.

Определение термина в семиотике гласит, что это знак-обозначение – элемент знаковой модели определенной специальной области знания или практической деятельности.

Во всех логических определениях термина обращается внимание в первую очередь на связь термина с понятием и на требование определения его значения или определения обозначаемого им понятия при помощи дефиниции. Лейчик подчеркивает, что «понятие, которое обозначается термином, взаимосвязано с другими понятиями той же области, является элементом системы понятий. И, следовательно: термин взаимосвязан с другими терминами, является элементом терминологической системы» [Лейчик 2009: 25].

С лингвистических позиций термин рассматривается как знак естественного языка, имеющий словесную природу. Как пишет Лейчик, лингвистические определения четко делятся на две группы. В первой группе определений говорится (или подразумевается), что термины – это особые слова в лексическом составе естественного языка (школа Лотте). В определениях второй группы повторяется или развивается мысль Г. О. Винокура, что «термины – это не особые слова, а только слова в особой функции», к которым предъявляются определенные требования, и только в этом смысле термины признаются особыми словами [Лейчик 2009: 27].

По отношению к лингвистическим аспектам термина Лейчик пишет, что, «с этой точки зрения, нужно определять не термин, а лексическую единицу, обладающую признаками термина. Такой лексической единицей может оказаться любая единица, выполняющая номинативную функцию ... , причем спецификой номинации в этом случае является обозначение специального понятия в системе понятий. ... Короче говоря, для лингвистики термин – только функциональная единица» [Лейчик 2009: 30].

Для целей нашего исследования особое значение имеют дефиниции термина в терминоведении, где он считается особым объектом, отличным от слов и словосочетаний как объектов лингвистики, так как к нему предъявляются другие нормативные требования. С точки зрения терминоведения Лейчик предлагает следующее определение термина: «термин – лексическая единица определенного языка для специальных целей, обозначающая общее – конкретное или абстрактное – понятие теории определенной специальной области знаний или деятельности» [Лейчик 2009: 31–32].

Выдающийся болгарский терминолог М. Попова предлагает систематизацию многочисленных дефиниций термина по отношению к двум основным признакам: выражаемому основному сущностному признаку термина (дефиниции, основанные на 'отношении термина к понятию' и на 'отношении



термина к системе терминов') и семантическому значению основного реляционного признака ('отношение' – 'предикат'), полагая, что термин как единица языка относится одновременно и к соответствующей в данной науке системе понятий, определяемых семиотически, и к семантической системе языка, состоящей из значений, т. е. он совмещает в себе отражательные и интерпретативные признаки [Попова 2012: 29–32].

Для целей настоящего исследования требуется определение языковой формы терминов как частей речи и как структурного типа единиц. По этому вопросу некоторые лингвисты (О. С. Ахманова 1966; О. Л. Митрофанова 1973; М. Попова 2012; Б. Алексиев 2005 и др.) придерживаются мнения, что терминами могут быть только имена существительные, в т. ч. субстантиваты, и, соответственно, субстантивные словосочетания. Другие исследователи считают, что в роли терминов могут выступать также и другие полнозначные части речи: глаголы, прилагательные, причастия, наречия (В. П. Даниленко 1977 и др.).

Работа над терминами нашей выборки привела нас к выводу, что первая точка зрения более оправдана. В лексикографических источниках, а тем более в сфере функционирования действительно встречаются термины, которые по форме можно было бы причислить к иным частям речи (например, к наречиям, глаголам) или к словосочетаниям несубстантивного типа (наречным, предложно-именным группам наречного типа и др.). Более тщательный анализ их семантической структуры, однако, показывает, что по сути это неизменяемые зависимые компоненты в роли атрибутов, чей главный компонент (существительное имя или субстантивное словосочетание) присутствует в словарной дефиниции. Такие примеры рассмотрены в 3.4.5.1. (Терминологические сочетания, содержащие НЗК).

Типы терминов ТЭД в зависимости от их формальной структуры рассмотрены в Главе III настоящей работы.

М. Попова пишет, что термин «является основной коммуникативно-функциональной единицей научного текста, имеющей самую высокую по сравнению с другими единицами языка информативность, на основании чего он занимает ключевую позицию в научной коммуникации» [Попова 2012: 53].

Начиная с первых работ по терминоведению, к термину предъявляются определенные требования, и выделяются определенные его характеристики. Так, например, основоположник Венской школы терминоведения О. Вюстер считает, что каждому понятию должен соответствовать один термин и наоборот, в связи с чем нежелательны как омонимические, так и синонимические термины (Вюстер 1931 [цитата по Фельберу 1979: 100]).

Д. С. Лотте формулирует свои требования к термину: термин должен быть лишен многозначности, синонимии (всего термина и его составных элементов) и омонимии, должен быть краток и в отличие от обычного слова должен выражать строго фиксированное понятие [Лотте 1941; 1961].

Требования к термину, приведенные основоположником болгарского терминоведения Стефаном Младеновым в его работах в 1938–1939 гг., следующие: точность и однозначность, правильность (мотивированность) языковой формы терминов, отсутствие синонимии, словообразовательные возможности термина [М. Попова 2012: 56–57].

В исчерпывающем, на наш взгляд, виде требования к термину и его признаки приводятся в работе Гринева-Гриневича «Терминоведение» [Гринева-Гриневич 2008 30–37]. При их рассмотрении автор предлагает исходить из того положения, что термин как знаковая единица должен рассматриваться в трех аспектах: синтаксическом (строение, форма термина), семантическом (содержание, значение термина) и прагматическом (функционирование, особенности применения термина).

В соответствии с этим требования к термину можно разделить на три группы: требования к форме термина (соответствие нормам языка, краткость –

лексическая и формальная; деривационная способность, инвариантность, мотивированность и ее наиболее полное выражение – систематичность); к значению термина (непротиворечивость семантики, однозначность, полноточность, отсутствие синонимов); прагматические (функциональные) требования, обусловленные особенностями его употребления (внедренность, интернациональность, современность, благозвучность и эзотеричность).

В качестве признаков термина выдвигаются следующие: обозначение понятия, принадлежность к специальной области знания, дефинированность, точность значения, контекстуальная независимость, конвенциональность и целенаправленный характер появления, устойчивость и воспроизводимость в речи, номинативность, стилистическая нейтральность.

Перечисленные конституирующие признаки термина позволяют отграничить его как основную единицу от остальных типов специальной лексики: номенов, прототерминов, терминоидов, предтерминов, квазитерминов, профессионализмов и профессиональных жаргонизмов, в которых можно выявить большие или меньшие отклонения от этих характеристик (классификация по Гриневу-Гриневичу 2008: 37–47).

Номены (номенклатурные обозначения) были выявлены в качестве специальных единиц еще в 30-ые годы XX в. Главное их отличие от терминов состоит в том, что они чаще всего называют единичные понятия и являются не выражением, а названием какого-то конкретного предмета, в чем проявляется их абстрактность и условность.

Прототермины как тип специальной лексики функционируют в донаучный период развития специальных областей деятельности и называют не понятия, а специальные представления.

Терминоиды отличаются от терминов отсутствием точности значения, контекстуальной независимости и устойчивости, так как они используются для наименования натуральных понятий, т. е. недостаточно устоявшихся

(формирующихся) и неоднозначно понимаемых понятий, не имеющих четких границ, а значит, и дефиниций.

Предтермины используются в качестве терминов для наименования вновь сформировавшихся понятий, но не отвечают требованию краткости и содержат описательный, причастный или деепричастный оборот или представляют собой словосочетание с сочинительным отношением между компонентами. К ним можно отнести и неустоявшиеся термины, представляющие собой лексические единицы с колебаниями значения и формы. Предтермин, закрепившийся в специальной лексике, становится квазитермином.

В качестве основных критериев разграничения профессионализмов и профессиональных жаргонизмов от терминов выдвигаются их ненормированность и функционально-стилевая ограниченность употребления в устной речи профессионалов и неформальном общении, а также наличие эмоционально-экспрессивных коннотаций.

М. В. Косова полагает, что можно говорить о градации языковых единиц, выражающих специальные понятия, то есть рассматривать степень терминологичности как градуируемое свойство. Так, для названия обобщенного теоретического понятия используются термины; для номинации более конкретного понятия, «предмета» – номены; в устной профессиональной речи, сопровождающейся эмоциями, применяются профессионализмы и жаргонизмы; на ранних этапах формирования понятия, когда необходимо эксплицировать все признаки обозначаемого феномена, используются развернутые языковые формулы – предтермины и т. п. [Косова 2010: 7–12].

Анализу в настоящей работе подвергались в основном термины, но поскольку в выборке присутствуют номены, предтермины, профессионализмы и жаргонизмы, частично они также привлекались к рассмотрению.

Термины и остальные специальные лексические единицы, как отмечает Гринев-Гриневиц, являются основным объектом исследования в

терминоведении с точки зрения их типологии, происхождения, формы, содержания и функционирования, а также использования, упорядочения и создания. Поскольку специальные лексемы неразрывно связаны с понятиями соответствующих областей знания, терминоведение занимается также исследованием содержания понятий, выбора способов их именования, закономерностей образования и развития как отдельно взятых понятий, так и их систем. Поскольку же свойства и поведение термина в большой степени обусловлены терминологией, к которой он принадлежит, в качестве основного объекта терминоведения следует рассматривать терминологию как совокупность терминов, используемых в определенной области знания, а в качестве его основной цели – изучение особенностей и закономерностей образования и развития терминологий для выработки рекомендаций по их совершенствованию и наиболее эффективному использованию [Гринев-Гриневиц 2008: 9].

В этой связи Гринев-Гриневиц рассматривает основные направления терминологической работы – инвентаризацию и упорядочение терминологии. По его определению, инвентаризация терминов представляет сбор и описание всех терминов, принадлежащих выбранной предметной области или ее фрагменту, а ее этапами являются: установление границ выбранной области, отбор источников и выбор терминов из источников, лексикографическая обработка терминов и их описание. Результатом инвентаризации становится словарь – собрание терминов, упорядоченное по определенному признаку, например алфавитному или тематическому.

Упорядочение является наиболее существенной терминологической работой, объектом которой выступает терминология – естественно сложившаяся совокупность терминов определенной области знания или ее фрагмента. Упорядочение терминологии необходимо для приведения терминов и называемых ими понятий в полное соответствие. Для этого, как полагает

Гринев-Гриневиц, сначала терминология подвергается систематизации, затем анализу, при котором выявляются ее недостатки и методы их устранения, и наконец, нормализации. Результат этой работы представляется в виде терминосистемы – упорядоченного множества терминов с зафиксированными отношениями между ними, отражающими отношения между называемыми этими терминами понятиями.

На следующих за инвентаризацией этапах упорядочения осуществляются:

- систематизация понятий данной области знания по категориям и построение их классификационных схем, в результате чего становятся наглядными существенные признаки понятий; уточнение на основании классификационных схем существующих или создание новых дефиниций специальных понятий;

- анализ терминологии (семантический, структурный и этимологический и функциональный), целью которого является: выявление отклонений значений терминов от содержания называемых ими понятий и понятий, не имеющих терминологических наименований; обнаружение наиболее эффективных способов и моделей образования терминов данной терминологии, выявление неудачных форм терминов и определение способов их улучшения или замены; установление особенностей функционирования терминов;

- нормализация, представляющая выбор из речевой практики специалистов наиболее удобных и точных вариантов и правил образования и употребления терминов и их утверждение в качестве предпочтительных. Нормализация имеет две стороны – унификацию, направленную на упорядочение содержания терминов, и оптимизацию, целью которой является выбор оптимальной формы терминов;

- кодификация (оформление терминосистемы в виде нормативного словаря), осуществляемая в форме стандартизации терминов, если отступления от точного, однозначного употребления терминов недопустимы, или в более

мягкой форме рекомендаций наиболее правильных с точки зрения терминоведения терминов;

- гармонизация, представляющая системное сопоставление терминологий двух или более языков на основе сводной системы понятий, дополненной за счет используемых национальных понятий [Гринев-Гриневиц 2008: 14–17].

В настоящей диссертационной работе представлены результаты проделанной работы по инвентаризации терминологии ТЭД и анализу корпуса отобранных терминов со структурно-семантической точки зрения. Выделены наиболее эффективные способы и модели терминообразования в данной предметной области. На этой основе и на основе зарегистрированных явлений вариантности формы терминов выявлены некоторые тенденции ее развития.

Исходя из состояния терминологии ТЭД и учитывая сильное влияние на нее процессов глобализации и предпринятые попытки стандартизации отдельных ее терминологических полей [ГОСТ Р 51006-96, ГОСТ Р 52297-2004], можно заключить, что на данном этапе в ней просматриваются некоторые признаки терминосистемы.

### 1.3. Краткий обзор литературы в области исследования отраслевых терминологий

Начало отраслевого терминоведения, к которому по ее объекту исследования относится и настоящая работа, датируется 60-ыми годами XX в., когда вышла в свет монография С. З. Иванова «Терминология сахарного производства (ее состояние, пути улучшения и упорядочения)» (1967 г.). К этому же периоду относятся монографии, в которых проводятся исторические исследования: Л. Л. Кутиной «Формирование языка русской науки: терминология математики, астрономии, географии в первой трети XVIII века» (1964 г.) и «Формирование терминологии физики в России. Период предломоносовский: первая треть XVIII века» (1966 г.); О. Н. Трубачева «Ремесленная терминология в славянских языках (этимология и опыт

групповой реконструкции)» (1966 г.) и Ф. П. Сороколетова «История военной лексики в русском языке (XI–XVII вв.)» (1970 г.), а также работа Э. Ф. Скороходько, посвященная исследованию структурных типов терминов технической литературы и способов их образования «Вопросы перевода английской технической литературы: Перевод терминов» (1963 г.).

В 1970–1980 гг. большое число терминологических исследований было посвящено структурно-семантическому описанию терминологий конкретных областей. Становление отраслевого терминоведения отражается в диссертациях Шевчука (1985), Т. Б. Крючковой (1991), сборнике «Проблемы упорядочения медицинской терминологии» (1989) и в учебном пособии Э. И. Хан-Пиры «Архивоведческое терминоведение» (1990). За годы его развития было опубликовано огромное множество работ, исследующих различные области науки и человеческой деятельности и посвященных различным их аспектам, которые трудно перечислить. По некоторым подсчетам с 1960-х гг. по 2000-е гг. в одной только области транспорта их 88 [Гринев-Гриневиц 2008: 275, 279].

Сама терминология транспортно-экспедиционной деятельности, как уже было сказано, до сих пор не становилась объектом терминологических исследований, поэтому далее в обзоре литературы будут рассмотрены некоторые работы в смежных областях, которые оказали непосредственное влияние на наше исследование, и результатами которых мы пользовались для его целей.

Ю. А. Чунтомова в своей диссертационной работе «Английская транспортная терминология» [Чунтомова 2004] анализирует терминологию транспорта второй половины XX века, связанную с его коммерческой эксплуатацией и договорно-правовой транспортной документацией. В исследовании приводятся описание и анализ отраслевой терминологии транспорта, изучаются ее особенности, пути и способы терминологической



номинации (лексико-семантический, морфологический, синтаксический способы и заимствование).

В результате проведенного анализа Ю. А. Чунтомова приходит к выводу, что английская транспортная терминология представляет собой целостную терминологическую систему, которая интенсивно расширяется и обновляется. Внутри системы автор выделяет такие терминологические поля, как: виды грузов, типы транспортных средств, перевозящие конкретные грузы, система портов, терминалов, а также термины, относящиеся к оформлению используемой в данной сфере документации.

Научной новизной исследования является применяемый социолингвистический принцип. Автор предлагает периодизацию развития исследуемой терминосистемы, состоящую из 4-х этапов в зависимости от происходивших в обществе социальных процессов и явлений.

Важное место в диссертационной работе уделяется вопросам стандартизации и универсализации транспортной терминологии.

Большим достоинством исследования, на наш взгляд, является попытка оценки влияния английской транспортной терминологии на соответствующие подсистемы в других европейских (в т. ч. русском) языках.

В монографии Л. А. Чернышовой «Отраслевая терминология в свете антропоцентрической парадигмы» [Чернышова 2010] и в ее докторской диссертации «Антрополоингвистические аспекты современной отраслевой терминологии» [Чернышова 2011] проводится сопоставление английской и русской отраслевых терминологий железнодорожного транспорта с позиций антропоцентризма – исследуются когнитивные механизмы терминообразования, и выявляется общее и национально-обусловленное в эволюции мышления человека в профессиональной области знания.

Как полагает Л. А. Чернышова, национальное своеобразие проявляется в преобладающих способах формирования специальной лексики, отражающих

особенности фиксации развития научной мысли человека-специалиста, живущего в условиях того или иного национального языка. С позиций антропологистики в вышеупомянутых двух работах проводится сопоставительное исследование этимологических характеристик русских и английских железнодорожных терминов, их формальной и содержательной структуры и семантики.

В результате многоаспектного анализа устанавливается значительное совпадение в формировании и развитии понятий в отраслевой терминологии в русском и английском языках, что обусловлено общим пониманием предмета и общим направлением развития научной мысли. Таким образом Л. А. Чернышовой доказывается, что в рамках национальной языковой картины мира существует профессиональная языковая картина мира – национальная форма выражения единого содержательного инварианта профессионального знания.

Проблемы формирования англоязычной терминологии логистики как новой области знаний и деятельности человека рассматриваются в диссертации А. К. Купцовой [Купцова 2007].

Логистика, которая отвечает за обеспечение получения сырья, материалов, продуктов, товаров и услуг, выделилась как особая сфера деятельности сравнительно недавно – в начале 50-х годов XX в. Как полагает автор, ее терминосистему в английском языке можно считать в основном сформированной. Результаты исследования показали, что терминосистема логистики была сформирована по принципу объединения, когда достижения нескольких областей знаний в комплексе приводят к формированию объединенной совокупности терминов.

Основная часть терминов логистики (97%) является результатом межсистемного заимствования и пришла из двенадцати других областей, таких как: менеджмент, коммерция, маркетинг, учет, ценообразование, международные отношения (входят в экономику), транспорт, информатика,

технология, машиностроение (входят в технику), право и математика. Термины, которые находились на их периферии, стали ядром логистики как сферы деятельности, и между ними возникли новые взаимоотношения.

Об относительной структурированности и упорядоченности данной терминосистемы, по мнению автора, свидетельствует наличие логически связанных между собой в определенной иерархии терминологических полей, микрополей и гнезд [Купцова 2007: 16]. В терминосистеме логистики Купцова выделяет девять терминологических полей: «purchasing management» (управление закупками), «logistics of production» (логистическая поддержка производства), «order management» (управление заказами), «transportation» (транспортировка), «warehousing and material handling» (складирование и грузопереработка), «inventory management» (управление запасами), «information technologies» (информационное обеспечение), «logistics management» (управление логистическими системами) и «supply chain management» (управление цепями поставок) [Купцова 2007: 6].

Отдельный раздел диссертационной работы А. К. Купцовой посвящен вопросу стандартизации терминосистемы логистики. Ведение логистического бизнеса партнерами из разных стран, говорящими на английском как на иностранном языке, требует стандартизации терминосистемы в целях единого понимания терминов всеми участниками коммуникации. В этой связи, по мнению автора, исследование проблем формирования англоязычной терминологии логистики как новой науки имеет значение также и для оптимизации русскоязычной терминологии логистики. Наблюдения автора показывают, что между содержанием одних и тех же терминов и их употреблением в России существует значительная разница вследствие разрозненности существующих центров логистики и неглубоких теоретических и практических знаний. Отсюда вытекает потребность в стандартизации и

унификации заимствованных терминологических единиц из английского в русский язык [Купцова 2007: 12].

#### Выводы к первой главе

- Настоящая диссертационная работа по своему объекту – терминологии ТЭД – относится к отраслевому терминоведению.
- Исследование ведется с лингвистических позиций: его предметом являются структурно-семантические особенности терминов, а целью – выявление самых продуктивных способов и моделей терминообразования в данной предметной области.
- Для целей исследования требуется определение языковой формы терминов как частей речи и как структурных типов единиц. В данной работе принимается, что термины-слова имеют форму существительного (в т. ч. субстантивата) как части речи или субстантивного словосочетания.
- Анализ в настоящей работе подвергались в основном термины, но поскольку в выборке присутствуют и другие типы специальной лексики, в ходе исследования они также частично привлекались к рассмотрению.
- Исходя из состояния терминологии ТЭД на сегодняшний день и учитывая сильное влияние на нее процессов глобализации, а также предпринятые попытки стандартизации отдельных ее частей, можно заключить, что в ней просматриваются некоторые признаки терминосистемы.
- Значительное число диссертационных и прочих научных работ посвящено исследованиям отраслевых терминологий, но терминология ТЭД до сих пор не становилась их объектом. Поэтому в обзоре литературы рассмотрены некоторые научные труды в смежных с транспортным экспедированием областях, которые оказали непосредственное влияние на нашу работу, и результатами которых мы пользовались для целей исследования.

## ГЛАВА II

### СТАНОВЛЕНИЕ И РАЗВИТИЕ ТЕРМИНОЛОГИИ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

В языке отражается окружающая человека действительность, достижения в развитии материальной и духовной культуры. Кроме общеупотребительных слов, в нем функционирует значительное количество терминов, обслуживающих разные отрасли хозяйства, науки, техники и культуры.

Вскрытие формальной и семантической структуры термина требует применения социолингвистического подхода, т. е. исследования терминосистемы в ее соотнесенности с историей соответствующей отрасли.

#### 2.1. Из истории терминологической лексики ТЭД

Транспортное экспедирование стало выделяться из чисто перевозочной деятельности сравнительно недавно – с появлением на рубеже XVIII–XIX вв. транспорта общего пользования (линейного судоходства и железных дорог), когда кроме грузовладельцев им стали заниматься линейные и железнодорожные перевозчики, а также посредники – экспедиторы, транспортные агенты, фрахтовые брокеры [Плужников, Чунтомова 2006: 13]. Поэтому развитие транспортно-экспедиционной деятельности как особой сферы предпринимательства и становление ее терминологии рассмотрим коротко на фоне развития транспорта и транспортной терминологии вообще.

##### 2.1.1. Мировая история транспорта и становление ТЭД в качестве самостоятельной сферы предпринимательства

История транспорта свидетельствует, что научно-технический прогресс в отрасли обусловлен потребностью человеческого общества понизить уровень транспортных расходов и повысить качество транспортных услуг [Плужников, Чунтомова 2006: 7].

Как вид деятельности перевозки возникли с момента появления человека на земле. Приручение животных и изобретение колеса стали важными этапами на пути развития древнего транспорта. Исторически первым видом транспорта, позволившим перевозить большие объемы груза, стал сухопутный транспорт.

Древние люди часто селились по берегам рек и морей и научились преодолевать водные пространства. Совершенствование первых судов делалось в целях увеличения их грузоподъемности. С древних времен известны каботажные плавания вблизи берегов и сплавы по рекам.

Активное развитие перевозок грузов морем началось после открытия морских путей в Новый Свет и в Азию в XV–XVI вв. Экспедиции в Атлантическом океане начали организовывать Португалия и Испания, а впоследствии – Англия, Франция, Русское государство, Голландия. Морские пути связали в единую экономическую систему Европу, Индию и Америку.

В XV в. началось оживление в экономической жизни Европы. Увеличилась протяженность сухопутных дорог, улучшилась их конструкция. В XVI в. в Англии появились первые дилижансы для перевозки пассажиров, почты и багажа.

Организацией перевозок, обслуживающих торговые сделки, сначала занимались сами купцы, которые располагали собственными транспортными средствами. Дальнейшее развитие торговли и транспорта привело к специализации купцов-предпринимателей. Часть из них стала заниматься решением только вопросов по своевременной и сохранной доставке груза. В связи с этим еще в XVI–XVIII вв. в торговой практике применялись такие документы, как коносаменты, транспортные накладные, складские расписки и пр., и осуществлялся сбор груза от нескольких производителей для доставки в один пункт назначения, страхование груза и пр. [Транспортно-экспедиционное обслуживание (далее ТЭО) 2005: 24–25].

Созданием Дж. Уаттом в 1784 г. паровой машины и построением в 1825 г. Дж. Стефенсоном паровоза началась эра железных дорог. Стоимость перевозки по железной дороге стала в 10 раз дешевле стоимости перевозки гужевым транспортом. Повысилась мощность перевозок, ускорились доставки грузов на дальние расстояния в любое время года. Появление транспорта общего пользования (железных дорог и линейного судоходства) на рубеже XVIII–XIX вв. стало толчком для дальнейшего обособления посреднической деятельности по организации грузоперевозок с предоставлением дополнительных услуг с использованием инфраструктуры [Плужников, Чунтомова 2006: 13].

Новый этап в развитии транспорта начался в конце XIX в. в Германии созданием первых автомобилей. Автомобильным транспортом доставляли грузы практически в любой пункт, благодаря чему он стал развиваться быстро и вытеснять железнодорожный и другие виды транспорта в сфере грузоперевозок.

Первый управляемый полет аппарата с двигателями, осуществленный братьями Райт в 1903 г., ознаменовал рождение авиации. Воздушный транспорт сделал возможной быструю транспортировку грузов в любую точку планеты, но вследствие дороговизны имеет ограниченное применение для грузоперевозок.

С середины 50-х гг. XX в. развитие транспорта идет по пути оптимизации транспортных издержек, сбережения энергии и соблюдения требований по охране окружающей среды. Эти задачи решаются совершенствованием техники (разрабатываются специализированные транспортные средства, совершенствуются перегрузочное оборудование и складское хозяйство) и технологий (широко применяются контейнеризация и трейлеризации грузопотоков, развиваются терминальное обслуживание и интермодальные перевозки, внедряются информационные технологии), а также дальнейшим развитием услуг, в. ч. транспортно-экспедиционной деятельности в качестве самостоятельной сферы предпринимательства, предоставляющей качественное обслуживание клиентов.

### 2.1.2. Генетический анализ терминологии ТЭД

Как отмечается в работе «Транспортное экспедирование», «транспорт каждой страны является составной частью международной сети транспортных коммуникаций. Для пользования ею уже с незапамятных времен в качестве унифицированного инструмента общения и обмена информацией люди, занятые в этой сфере услуг, создавали и развивали общий доступный всем профессиональный язык» [Плужников, Чунтомова 2006: 16]. Одна из основных функций этого языка – номинативная. В процессе познания и совместной деятельности, как пишет Лейчик, «люди неизбежно должны называть так или иначе предметы, их признаки, операции, осуществляемые с этими предметами, ... и без такого названия невозможны познание и деятельность в специальных сферах» [Лейчик 2009: 63–64].

По мнению Даниленко, в период, «предшествующий времени формирования языка науки на русской почве», семантический способ (терминологизация общеупотребительных лексических единиц и заимствование из терминологий других областей) «был одним из первых словообразовательных приемов создания терминологических наименований» [Даниленко 1977: 98]. Специальная лексика транспорта ввиду ограниченности межъязыковых контактов и неразвитости техники и технологий сначала также формировалась в основном на базе общелитературного языка. Некоторые из этих слов сохранились до наших дней и, пройдя процесс специализации значения, функционируют в качестве терминов. Например, *груз*, *товар*, *перевозка*, *таможня*, *пошлина* и др.

Слово *груз*, известное в русском языке XI–XVII вв. как *грѣзь*, отмечается в словарях с 1731 г. и происходит из праславянского языка. Существительное *товаръ*, употреблявшееся в XI–XVII вв. в значении *стан*, *обоз*, *имущество*, *деньги*, зафиксировано в словарях с 1762 г. и происходит из праславянского *товаръ* (*тварь*) – *творение*, *изделие*. Существительное *воз*, восходящее к



праславянскому *возь*, образовано от той же основы, что и глагол *везти*, и имеет значение *процесс движения и средство передвижения*. Во втором значении оно употребляется в поговорке «Что с воза упало, то пропало», которая считается, что появилась на Руси еще в период феодальной раздробленности. Феодалы брали дань с проезжающих по их территории купцов. Согласно обычаю того времени то, что упало в пути с воза, становилось собственностью владельца земли. Существительное *воз* встречается в письменных памятниках русского языка XI–XVII вв. наряду с производными от него существительными *завозь*, *подвозь*, *перевозь* и др.

Царствование Петра I (нач. XVIII в.) в результате проведенных им реформ, направленных на преобразование Русского государства, дало мощный толчок развитию языка науки. При номинации понятий совершенно новых имели место терминообразование с опорой на собственные ресурсы, заимствование из языка-оригинала или языка-посредника, калькирование, а также сочетание собственных и заимствованных терминоэлементов.

В XVIII в. церковнославянский язык оказался непригодным для перевода научных работ, инструкций по технике и т. д., и утратил функции целостной коммуникативной системы. Благодаря, однако, наличию в нем хорошо освоенных латинских и греческих элементов, его возможности подверглись переоценке, и в языке науки стали употребляться отдельные лексемы и, что важнее, словообразовательные модели [Суперанская и др. 2012: 174]. Распространение получил морфологический способ терминообразования на основе использования словообразующих морфем как исконных, так и заимствованных. Например, *выгрузить* – *выгрузка*; *перевозить* – *перевозчикъ*; *пошлина* – *пошлинный* – *безпошлинный* – *безпошлинно*.

Заимствованная из древнегреческого языка композитная модель оказалась подходящей для создания исконных и калькированных терминов-сложных слов. Такими, например, являются собственно-русские новообразования:

*кораблеплавание* (1780), *пароходъ*, вошедшее в обиход в первой четверти XIX в., *паровозъ*, известное со второй трети XIX в., и др.

На начальном этапе развития в терминологии каждой специальной области наличествует множество лексем для обозначения одного и того же денотата. В процессе ее становления происходит отбор и закрепление одних и выпадение из языка науки других терминов. Такими неустоявшимися в русской транспортной терминологии лексическими единицами являются, например, *сухопутный пароход* (совр. *паровоз*), *берлина*, *линейка*, *шарабан* (разные обозначения пассажирских вагонов в зависимости от конструкции и удобств для пассажиров) [примеры Чернышовой 2010: 68, 69], *грузокозьяин* (совр. *грузовладелец*), *колесопроводы* (совр. *рельсы*), *локомобиль* и др.

В Петровскую и послепетровскую эпоху протекал активный процесс пополнения специальной лексики словами из западноевропейских языков благодаря расширению связей с европейскими государствами [Суперанская и др. 2012: 172–173]. Большое количество лексических единиц было заимствовано в транспортной и смежных с ней областях флота – из английского и голландского языков (*баржа*, *верфь*, *гавань*, *балласт*, *люк*), права, администрации и юстиции – из латинского и французского языков, позже – из английского языка (*маршрут*, *претензия*, *конвенция*), финансов, банковского дела и коммерции – из французского, голландского, английского и итальянского языков (*транспорт*, *тариф*, *рейс*, *багаж*, *пакет*, *коносамент*), хозяйства, промышленности и техники – из латинского, голландского, итальянского, французского, иногда через немецкий и польский языки в качестве языков-посредников (*болт*, *кран*, *фура*, *дефект*).

Процесс освоения иноязычных слов, как правило, сопровождался наличием морфологических (*люк* м.р, *люка* ж.р.; *гавань* – ж.р и м.р.; *бюро* – нескл. и скл., м.р. и ср.р.), фонетических (*болт* и *боут*; *кран* и *краан*), орфоэпических (*баржа* и *барджа*; *багаж* и *багажся*), акцентологических

(*авария* и *авария* и др.) и других вариантов, причинами появления которых являются форма заимствования, письменная или устная, и источник заимствования (*авария* и *аварий* – ит. *avaria*, фр. *avarie*; *банк* и *банко* – фр. *banque*, нем. *Bank*, ит. *banco*; *верфь* и *верфть* – голл. *werf*, нем. *Werft*).

Иноязычное влияние на русский язык нашло также отражение в процессе калькирования. Так, например, термин более позднего происхождения *железная дорога*, зафиксированный в словарях в 1847 году, вероятно, является калькой с французского *chemin de fer*, известной с 1832 года [Чернышова 2010: 66]. Многие словообразовательные кальки впоследствии были вытеснены из состава лексики русского языка прямыми заимствованиями. Например, *книгодержатель* (совр. *бухгалтер* – из нем. яз.).

Активная русификация иноязычных слов в XVIII–XIX вв. вовлекает их в процессы деривации. Например, существительное *агентство* (1803 г.) образовано с суффиксом *-ство* от основы *агент*. Прилагательные *аварийный*, *багажный* и *дефектный* (1847 г.) образованы от существительных *авария*, *багаж* и *дефект* с суффиксом *-н-*; прилагательное *транспортный* от существительного *транспорт* зафиксировано в 1782 г., а глагол *транспортировать* – в 1861 г.

Обособление в транспортном машиностроении в конце XIX в. – середине XX в. подотраслей судостроения, автомобилестроения, авиастроения, локомотиво- и вагоностроения [Чунтомова 2004: 4] обусловили перенос терминов из старых терминологий с полным или частичным их переосмыслением. В терминосистемах железнодорожного и автомобильного транспорта наблюдается множество одинаковых специальных лексических единиц, причем некоторые из них употреблялись еще на гужевом транспорте (*тележка*, *тормоз*, *рама*, *фура*).

Терминология воздушного транспорта в немецком языке создавалась на основе терминологии морского транспорта (*экипаж*, *каюта*, *борт*) по

рекомендации основанной в 1907 г. Языковой комиссии Союза немецких летчиков создавать термины авиации на базе терминов сложившихся специальностей, главным образом на базе терминов мореходства. Далее этот принцип построения терминологии был применен в русском, английском, французском языках (Лотте 1961: 45 [цитата по Лейчику 2009: 113]).

Образование новых терминов сопровождалось их маркированием по отношению к старым. Присоединением атрибутов (*вагонная тележка, экипаж самолета*) или словообразовательных элементов (*автоприцеп, авиадвигатель*) некоторые из них превратились в словосочетания или сложные слова.

В каждой из подотраслей формировалась техническая лексика на языковой базе страны-лидера [Чунтомова 2004: 4]. Потом отдельные ее элементы заимствовались другими странами. В русский язык вошли термины в области строительства воздушных судов из французского (*шасси, фюзеляж, элерон* и др.), вагонов, локомотивов и автомобилей – из немецкого (*дизель, шина, букса*) и английского (*буфер, вагон, вокзал, локомотив, трамвай*) языков.

С середины XX века на основе научно-технического прогресса осуществился переворот во всех видах человеческой деятельности. Произошла дифференциация трудовых профессий и как следствие – разделение профессиональной лексики на техническую, эксплуатационную и эксплуатационно-коммерческую [Чунтомова 2004: 5]. Возросшие потребности в номинации новых понятий вылились в т. н. «терминологический бум» – модификацию старых и создание новых терминов.

В своей диссертационной работе Чунтомова выделяет четыре этапа научно-технической революции (НТР) на транспорте с середины 50-х гг. до конца XX в., которые, как полагает автор с позиций социолингвистического подхода, оказали существенное влияние на развитие англоязычной транспортной терминологии [Чунтомова 2004: 75–127], а через нее и на формирование отраслевых терминологий многих европейских языков.

На первом этапе (1940–1960 гг. XX в.) в результате контейнеризации и трейлеризации грузопотоков, развития терминального обслуживания и интермодальных перевозок, реструктуризации международного линейного судоходства терминология пополнилась соответствующими специальными лексемами. Кроме того, как пишет автор, специфика интермодальных перевозок с участием нескольких видов сообщений и пунктов перевалки грузов стала причиной к введению аббревиатур, которые приобрели самостоятельное значение в языковом общении [Чунтомова 2004: 138].

На втором этапе вследствие закрытия Суэцкого канала (1967–1973 гг.) и удорожания на 35% транспортной составляющей товаров основной целью стало сокращение непроизводительных транспортных издержек. По мнению Чунтомовой, это привело к созданию нового пласта терминов, относящихся к эксплуатации крупнотоннажного флота, специализированных перегрузочных комплексов, применению новых технологий доставки грузов в смешанных сообщениях, универсализация которых международными институтами вызвала увеличение состава терминов и аббревиатур, относящихся к международным перевозкам [Чунтомова 2004: 139].

Повышение в 1973 г. в десять раз мировых цен на энергоносители, названное «энергетическим кризисом», как полагает автор, стало причиной третьего этапа НТР на транспорте, важнейшими проблемами которого стали сбережение энергии и сокращение издержек производства. В терминологии появились новые названия специализированных судов, подвижного состава и спецконтейнеров. В портовом, крановом и складском хозяйствах отмечены новые термины, относящиеся к спецустройствам, перегрузочному оборудованию и к терминальным технологиям [Чунтомова 2004: 140].

Четвертый этап НТР на транспорте (80–90 гг. XX в.), связанный с решением экологических проблем и вызвавший дальнейшую специализацию транспортных средств, перегрузочного оборудования и терминально-складского

хозяйства, также сопровождался соответствующим пополнением транспортной лексики. Глобализация экономики способствовала развитию международных интермодальных перевозок и современных средств обмена и передачи информации с использованием телекосмических коммуникаций. Экспедиторское обслуживание преобразовалось в самостоятельную инфраструктуру международного транспорта [Чунтомова 2004: 141].

Историческое развитие транспортной отрасли и транспортного экспедирования в качестве особой сферы предпринимательства, выделившейся из нее, наложило свой отпечаток на современную терминологию транспортно-экспедиционной деятельности, среди лексических единиц которой разграничиваются как исконные, так и заимствованные термины.

Исконной лексикой являются некоторые названия: грузов (*навалочные, насыпные, длинномерные, тяжеловесные* и др.); их характеристик (*сыпучесть, липкость, смерзаемость, ядовитость*); транспортных операций (*погрузка, досылка, перевалка, складирование, страхование*); субъектов (*приемосдатчик, страховщик*) и т. д.

Большая часть иноязычных слов, вошедших в терминологию транспортного экспедирования, заимствована из английского языка. Англицизмами являются некоторые названия: договоров и документов (*чартер, таймшит, варрант*); операций (*букинг, джеттисон*); субъектов (*шипчандлер, стивидор*); платежей (*демередж, диспач*); транспортных средств (*танкер, балкер*); грузовых единиц (*контейнер, трейлер*) и др.

Доминированию английского языка способствуют международная интеграция, глобализация мировой экономики, универсализация толкования транспортных терминов на базе английского языка международными торговыми и транспортными организациями – Международной торговой палатой (МТП), Международной федерацией экспедиторских ассоциаций (ФИАТА), Международным морским советом (БИМКО), Международной

Ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА), а также регламентирование условий договоров на транспортные услуги нормами национального гражданского законодательства и отраслевых уставов и кодексов. Эти процессы привели к тому, что «на рубеже XX и XXI столетий сложился всемирный современный язык для передачи и обмена транспортной информацией на грамматической и лексической основе английского языка» [Плужников, Чунтомова 2006: 17]. Примером является свод международных правил Инкотермс, которые регулируют базовые вопросы доставки товара до места назначения и применяются как в международном, так и во внутреннем сообщениях. Каждое из правил обозначается трехбуквенным сокращением терминологического словосочетания на английском языке. Например, EXW – *EX Works (... named place) Франко завод (...название места)*.

В терминологии транспортного экспедирования функционируют термины, заимствованные и из других европейских языков: французского (*экспедитор, коносамент, диспаша, каботаж, транзит, тариф, тоннаж, пакет, габарит*), немецкого (*пакгауз, стеллаж, фрахт, штраф*), итальянского (*франко, инкассо, тара, сталия, нетто, брутто*), голландского (*кран-балка, строп, найтов, швартов*), испанского (*каска, карго*) языков.

Будучи освоенными, иноязычные лексемы включаются в процессы деривации и гнездования. Например, с суффиксами *-н-*, *-ов-* и *-ск-* от них образуются прилагательные: *контейнерный, чартерный, каботажный, трамповый, агентский*; с суффиксами *-ова-*, *-ирова-* – глаголы, которые в свою очередь становятся производящей базой для отглагольных существительных и т. д. Так на основе заимствованного иноязычного термина иногда выстраиваются словообразовательные ряды, в которых производное в свою очередь становится производящим. Например, *фрахт – фрахтовать – фрахтование*. Иноязычные термины участвуют в гибридных образованиях, состоящих из исконных и заимствованных элементов (*контейнеровоз,*

*франко-заход, дедвейтные грузы*). Таким образом процессы заимствования и словообразования дополняют друг друга, развивая и обогащая терминологию.

Процессам словообразования на основе иноязычного слова благоприятствует тенденция к активизации калькирования, вызванная стремлением к эквивалентности терминологической лексики. Например, *бондовые грузы – bonded goods, трансферный груз – transfer cargo* и др.

## 2.2. Тематическая классификация терминов ТЭД

В России понятие транспортной экспедиции появилось в 1996 году, когда в Гражданском кодексе были опубликованы требования к содержанию договора транспортной экспедиции. В 2003 году был принят закон «О транспортно-экспедиционной деятельности», в котором определялись права и обязанности клиентов и экспедиторов, порядок деятельности экспедиторских организаций и оформления необходимых для грузоперевозок документов. Вопросы ведения транспортно-экспедиционной деятельности нашли свое отражение и в нормативных документах различных видов транспорта, например, в Уставе железных дорог.

Транспортно-экспедиционная деятельность, возникшая на стыке двух сфер коммерческой деятельности – транспортной и торговой, представляет собой предпринимательскую деятельность по организации перевозок грузов любыми видами транспорта, оформлению перевозочных документов, документов для таможенных целей и других документов, а также осуществление экспедитором на основе договора транспортной экспедиции услуги по организации перевозок любыми видами транспорта.

Таким образом, транспортно-экспедиционная деятельность имеет три составляющие: транспортную, экспедиционную и посредническую [ТЭО 2005: 8], которым соответствуют три основные тематические группы (рубрики – термин Гринева-Гриневича), а именно «Транспортная деятельность», «Экспедиционная деятельность» и «Посредническая деятельность».



Транспортная деятельность – это «деятельность, связанная с перемещением груза в пространстве и во времени, которая направлена на осуществление доставки груза и выполнение погрузочно-разгрузочных работ на всем протяжении перевозки от грузоотправителя до грузополучателя» [ТЭО 2005: 7]. В связи с этим в тематической группе «Транспортная деятельность» можно выделить две тематические подгруппы: «Погрузочно-разгрузочные работы» и «Транспортирование».

Экспедиционная деятельность – это «деятельность, направленная на обеспечение своевременной и качественной доставки груза потребителю; включает в себя подготовительно-заключительное обслуживание, складские работы и экспедиционные услуги» [ТЭО 2005: 9]. На основании этого в данной тематической группе следует выделить следующие подгруппы и микрогруппы: подгруппу «Подготовительно-заключительные работы», подразделяющуюся на три микрогруппы: «Подача перевозочных средств под погрузку», «Подготовка груза к перевозке» и «Прием и сдача груза»; подгруппу «Складские работы», состоящую из трех микрогрупп: «Хранение груза», «Маркировка груза» и «Консолидация отправок»; подгруппу «Экспедиционные услуги», в которую входят три микрогруппы: «Охрана и сопровождение груза», «Оформление документации» и «Расчетные операции».

Посредническая деятельность – это деятельность, направленная на качественную доставку груза его получателю, которая обеспечивает «организационно-посредническое, консультационно-аналитическое и информационное обслуживание» [ТЭО 2005: 9]. В зависимости от этого к тематической группе «Посредническая деятельность» можно отнести следующие подгруппы: подгруппу «Организационная деятельность», состоящую из четырех микрогрупп: «Организация доставки», «Координация доставки», «Попутная загрузка перевозочного средства» и «Лизинг и аренда»; подгруппу «Консультационная деятельность», подразделяющуюся на четыре

микрогруппы: «Выбор перевозочного средства», «Выбор тары и упаковки», «Выбор маршрута» и «Прогнозирование рынка»; подгруппу «Информационная деятельность», формирующуюся из трех подгрупп: «Слежение за грузом», «Уведомление о вывозе и доставке груза» и «Передача данных».

На основании перечисленных тематических групп, формирующих терминологию транспортно-экспедиционной деятельности, можно судить о том, что по своему содержанию и форме она не является абсолютно новой. Ядерную ее часть, как можно полагать, составляют термины тематической группы «Экспедиционная деятельность», а ее построение проходило по принципу объединения фрагментов терминологий транспорта и торговли.

#### Выводы ко второй главе

- Современная терминология транспортно-экспедиционной деятельности складывалась поэтапно под воздействием различных лингвистических и экстралингвистических факторов.
- Синхронический анализ современного ее состояния выявляет наличие специализированной лексики, относящейся к разным эпохам, имеющей разное происхождение и образованной в результате действия разных способов терминообразования.
- В целях номинации, кроме исконно русской лексики, привлекались лексические единицы из английского, немецкого, французского, итальянского, голландского, испанского и других языков.
- На сегодняшний день доминирующим языком-источником заимствования является английский язык, чему способствуют международная интеграция, глобализация мировой экономики и универсализация толкования транспортных терминов на базе английского языка международными торговыми и транспортными организациями.

- Термины транспортно-экспедиционной деятельности, функционирующие в синхронном срезе, группируются в три основные тематические группы «Транспортная деятельность», «Экспедиционная деятельность» и «Посредническая деятельность», восемь тематических подгрупп и двадцать тематических микрогрупп. Ядро терминологии транспортно-экспедиционной деятельности составляют термины, входящие в тематическую группу «Экспедиционная деятельность».
- Построение терминологии данной предметной области проходило в основном по принципу объединения фрагментов терминологий двух сфер коммерческой деятельности – транспортной и торговой.

### ГЛАВА III

## ТИПЫ ТЕРМИНОВ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В ЗАВИСИМОСТИ ОТ ИХ ФОРМАЛЬНОЙ СТРУКТУРЫ И СПОСОБА ОБРАЗОВАНИЯ

Рассуждая о термине с точки зрения терминоведения, Лейчик определяет его как сложную трехслойную лексическую единицу, содержательные, формальные и функциональные признаки которой могут изучаться как совместно, так и раздельно [Лейчик 2009: 31].

Как пишет Гринев-Гриневиц, «анализ существующих форм терминов позволяет установить наиболее продуктивные способы и модели образования терминов, что дает возможность выработать рекомендации по образованию новых терминов» [Гринев-Гриневиц 2008: 121].

По своей форме термины любой области делятся на две основные группы: слова (однословные, монологические терминологические единицы) и словосочетания (составные, многословные, полилексемные терминологические единицы). По некоторым подсчетам, в большинстве европейских языков многословные термины составляют до 60%–80% от общего количества терминов [Гринев-Гриневиц 2008: 121].

Как принято считать, как структурный тип единиц термины-слова имеют форму существительного, а термины-словосочетания построены на подчинительных отношениях компонентов и имеют существительное имя в роли главного компонента. Практически в любой терминологии, однако, функционируют также единицы иной формальной структуры: однословные термины, имеющие несубстантивную форму (субстантиваты), терминологические словосочетания, связанные отношением сочинения или содержащие причастные, деепричастные или описательные обороты и т. д.

Количественные данные, полученные в результате анализа терминов ТЭД по формальной структуре (Диаграмма 1), показывают, что однословные единицы – корневые, аффиксальные, сложные и субстантиваты – составляют 20,8% (468 единиц) от всех зарегистрированных терминов, а термины-словосочетания – 79,2% (1784 единицы).

Диаграмма 1



### 3.1. Корневые термины

Среди корневых терминов, функционирующих в области транспортно-экспедиционной деятельности, исконно русскими являются 9,9%. Например, *груз, товар, мешок, ящик, стопа, узел, иск, цена* и др. Остальные 90,1%, т. е. подавляющее большинство корневых терминов, являются заимствованными (*контейнер, терминал, габарит, клиент, тариф, фрахт, пакет, тара, паллет, чартер, карго* и др.), что не удивительно, учитывая тот факт, что доля заимствованных единиц среди моноксемных транспортно-экспедиционных терминов достаточно высока.

Далее в этой главе будут рассмотрены типы терминов ТЭД в зависимости от их формальной структуры и способа образования. Анализу подвергались в основном термины, но поскольку в выборке присутствуют и другие типы специальной лексики (номены, предтермины, профессионализмы и жаргонизмы), в ходе исследования они также частично привлекались к рассмотрению.

### 3.2. Аффиксальные термины ТЭД

Морфологическим способом, представляющим собой словопроизводство в полном смысле этого слова, образуются новые во всех отношениях слова на базе существующих в языке основ и словообразовательных аффиксов. Как пишут Н. М. Шанский и А. Н. Тихонов, «этим объясняется тот факт, что данный способ словообразования является наиболее продуктивным, творческим и действенным [Современный русский язык: Ч. 2. Словообразование. Морфология 1981: 67].

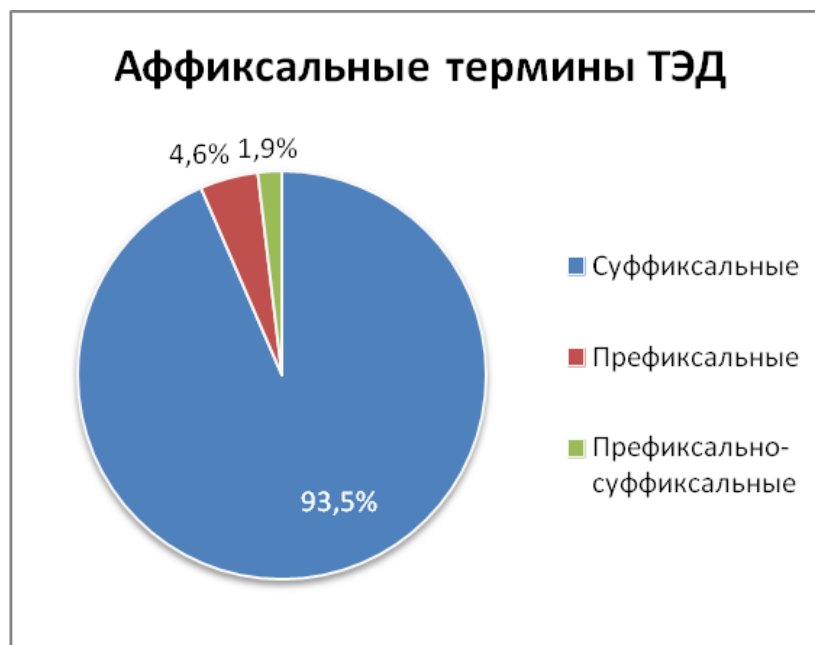
Морфологический способ терминообразования обнаруживает высокую продуктивность. Причина, как полагает Л. А. Чернышова, в том, что «он позволяет адекватно отразить взаимосвязь и взаимозависимость понятий через структуру производного термина» [Чернышова 2010: 138].

Образование терминов морфологическим способом подчиняется тем же самым закономерностям, что и в общелитературном языке. В. П. Даниленко отмечает, что наблюдаются рост продуктивности ряда словообразовательных моделей, обслуживающих основные категории наименований, увеличение их регулярности и усиление специализации словообразовательных средств на выражение определенных значений. Одновременно с этим морфологическое терминообразование обнаруживает некоторые специфические особенности: рост собственно терминологического фонда словообразования, тенденцию к гнездовому словообразованию, усиление взаимообусловленности

продуктивности словообразовательной модели и употребительности наименований, созданных по этой модели [Даниленко 1977: 114].

С помощью аффиксов создано около 9,9% от зафиксированных транспортно-экспедиционных терминов (*Диаграмма 2*).

*Диаграмма 2*



### 3.2.1. Суффиксальные термины ТЭД

Доминирующим типом морфологического образования терминов ТЭД является суффиксация, и на ее долю приходится подавляющее большинство аффиксальных образований, составляющих около 9,3% от числа всех терминов нашей выборки. На выражение принадлежности производных наименований к определенным функционально-семантическим категориям: процессуальности, лица, предметности и качественности – специализируются определенные группы суффиксов.

В терминологии транспортного экспедирования при образовании терминологических единиц со значением процессуальности к глагольной основе присоединяются суффиксы *-к(а)*, *-ни(е)*, нулевой суффикс (*-∅*) и *-аци(я)*. Таким образом, в них совмещается значение глагольного действия со значением существительного как части речи. В исследуемой терминологии имена

действия, образованные суффиксальным способом, составляют около 4,8% от всех терминов выборки.

Процессуальное значение наиболее сильно у терминов с суффиксом *-и(е)*, мотивированных глаголами несовершенного вида. Например, *экспедирование, транспортирование, агентирование, обандероливание, обвязывание* и др. У остальных терминов-имен действия, часто наряду с основным значением (а иногда и на его месте) в результате семантического переноса по смежности по соответствующим моделям развиваются предметные значения: ‘объекта или результата действия’ (*отправка, посылка, доставка, надбавка* и др.), ‘зафиксированного результата действия – документа’ (*расписка, спецификация, счет, заказ*), ‘результата действия, продукта – количества этого продукта’ (*утруска, недогруз, перебор*), ‘средства, устройства, приспособления’ (*упаковка, обвязка, сигнализация*), ‘инструментов, механизмов, при помощи которых осуществляется действие’ (*подхват, прижим* и др.), ‘деятеля’ (*экспедиция*), ‘места действия’ (*перевалка, причал*) и т. д., способствуя тем самым развитию у них категориальной многозначности (подробнее об этом в 3.5.2. Особенности метонимического переноса в терминологии ТЭД).

Наиболее распространенными в терминологии ТЭД являются имена действия с суффиксами *-к(а)* и *-ни(е)*, которые присоединяются как к исконно русским, так и к заимствованным основам.

Имена действия с суффиксом *-к(а)* стилистически нейтральны и имеют в данной терминологии более широкое применение, составляя примерно 31,1% от всех случаев терминов со значением процессуальности. Например, *перевозка, доставка, разборка, перевалка, погрузка, укладка, усушка, утечка, отправка, засылка* и др. По сравнению с отглагольными образованиями на *-ни(е)* они, как отмечает В.П. Даниленко, имеют преимущество – создают словообразовательный ряд соотносительных по производящей основе и значению слов, являясь производящей базой для прилагательных на *-(оч)ный*,



выступающих в составных терминологических номинациях машин и механизмов, а также для существительных на *-(ов)щик*, *-(ов)щица* при обозначении лиц по профессиям, в чем проявляется тенденция к гнездовому словообразованию [Даниленко 1977: 114, 144, 153–155]. Например, *букировка* – *букировочный (агент)* – *букировщик*; *маркировка* – *маркировочный (ярлык)* – *маркировщик*; *транспортировка* – *транспортировочный (контейнер)* – *транспортировщик*; *упаковка* – *упаковочный (лист)* – *упаковщик* – *упаковщица*.

Термины с суффиксом *-ни(е)* обычно воспринимаются как более книжные, и поэтому в данной терминологии (в отличие, например, от терминологий гуманитарных дисциплин) они, хотя и имеют достаточно широкое распространение, все же не занимают ведущего положения, составляя около 23,3% от всех случаев. Например, *расформирование*, *взвешивание*, *крепление*, *фрахтование*, *штабелирование* и др.

Образование терминов со значением процессуальности с *нулевым суффиксом* (бессуффиксным способом) и суффиксом *-аци(я)* менее активно в терминологии ТЭД, что, вероятно, обусловлено некоторыми ограничениями в их сочетаемости с глагольными основами.

Термины, образованные при помощи *нулевого суффикса*, составляют около 17,5% от числа транспортно-экспедиционных терминов, являющихся именами действия. Их словообразовательную базу формирует всего несколько типов глагольных основ русских глаголов. Как полагает Даниленко, оказывает влияние также то, что «от очень продуктивных в современном терминологическом словообразовании глагольных основ (на *-овать* и *-ировать*) имена действия с нулевым суффиксом образовать нельзя». Они часто развивают вторичные переносные значения, которые «заслоняют значение процесса». Наиболее устойчивое их значение – это «значение ограниченного во времени, интенсивно протекающего действия или единичного акта какого-то действия» [Даниленко 1977: 150–151]. В исследуемой терминологии такими примерами

являются: *развоз, заказ, недовес, обмер* (груза), *недобор, сдвиг* (груза), *оплата, утрата, услуга, купля, продажа* и др.

Посредством суффикса *-аци(я)* образуются имена действия преимущественно от глаголов с иноязычной основой на *-овать* и *-ировать* с двумя значениями: ‘снабжение, оборудование тем, что названо именной частью производящей основы’ и ‘придание свойства того, что названо в именной части производящей основой’ [Даниленко 1977: 144]. Например, *контейнеризация, сигнализация, консолидация, дезинфекция, дезодорация* и др. В терминологии ТЭД на данный момент они составляют всего около 14,6% от числа всех зафиксированных имен действия, но можно ожидать, что в связи с протекающим активным процессом заимствования эта словообразовательная модель будет повышать свою словообразовательную активность в будущем.

По мнению некоторых исследователей [Канделаки 1977], существует тенденция к выделению подкатегорий и дифференциации категориального значения, выражаемого разными суффиксами. Так, значению терминов с суффиксами *-ни(е)*, *-аци(я)* присущ оттенок абстрактности действия, терминам с суффиксом *-к(а)* – оттенок специфического, принудительного действия, терминам с суффиксом *-ф* – оттенок конечно-результативного действия (Канделаки 1977 [цитата по Гриневу-Гриневичу 2008: 132]).

В терминологии ТЭД действительно обнаружены примеры, подтверждающие наличие такой тенденции. Имена действия с суффиксом *-к(а)*, как уже было отмечено, являются наиболее распространенной словообразовательной моделью среди аффиксальных терминов, так как благодаря своим семантическим особенностям лучше всего передают суть операций и услуг, «специфических, принудительных действий», производимых с грузом в ходе его доставки от грузоотправителя до грузополучателя. Параллельные им однокорневые образования с *нулевым суффиксом* обычно выражают значение результата. Например, *перевеска* – ‘повторное

взвешивание’, но *перевес* – ‘излишек в весе’; *перегрузка* – ‘передача груза с одного транспортного средства на другое или с одного вида транспорта общего пользования на другой’, но *перегруз* – ‘превышение номинальной грузоподъемности железнодорожного вагона, автомобиля и т. д.’; *догрузка* – ‘пополнение груза до какого-либо предела’, но *догруз* – ‘вид грузоперевозок, при котором транспортное средство комплектуется дополнительным грузом при неполной загрузке генеральным грузом’.

Однако, наряду с такими примерами, свидетельствующими о дифференциации значения разных суффиксов и доказывающими наличие элементов системности, среди терминов-имен действия достаточно широко распространяется множественность (избыточность) номинаций, характерная для терминологии ТЭД в целом. Встречаются термины-синонимы в виде словообразовательных вариантов (параллельных однокорневых образований, представляющих абсолютные синонимы): *затаривание* – *затарка*; *сортирование* – *сортировка*; *транспортирование* – *транспортировка*; *комплектация* – *комплектование*; *экспедирование* – *экспедиция* (со значением процессуальности этот вариант термина встречается исключительно в договоре транспортной экспедиции ГК РФ от 26.01.1996 N 14 – ФЗ, часть 2, ст. 801), корневых вариантов: *перевалка* – *перегрузка*; *наценка* – *накидка* или дублетов: *группирование* (продукции) – *консолидация*.

В немногочисленных терминах с процессуальным значением выделяется непродуктивный суффикс *-ч(а)*: *выдача* (груза), *подача* (транспортных средств).

В группе терминов, выражающих категорию процесса, встречаются также случаи лексикализации форм множественного числа, выступающей средством различения термина от общелитературного слова. Например, *потери*, *издержки*, *убытки* и др.

В терминологии ТЭД и смежных с ней областей терминологические единицы со значением лица образуются при помощи суффиксов *-щик/-чик*, *-*

*тель, -ник, -льщик, -ец, -лец, -ист, -ач, -атор, -ор(-ёр) и -ант* и составляют около 2,3% от всех зафиксированных терминов ТЭД.

Суффикс *-чик/-щик* (*заказчик, грузчик, поставщик, страховщик, кладовщик* и др.) наиболее распространен (примерно 35,8% от всех суффиксальных образований со значением лица) и, как пишет Гринев-Гриневиц, «рекомендован в качестве единственного для образования наименований новых профессий» [Гринев-Гриневиц 2008: 132]. Он обладает высокой продуктивностью и легко сочетается как с исконно русскими, так и с заимствованными основами, глагольными и именными.

Названия лиц по характеру занятия, производные от глагольных основ, очень часто мотивируются одновременно терминами с процессуальным значением с суффиксом *-к(а)*, образованными от тех же глаголов. Например, *перевозить / перевозка → перевозчик; комплектовать / комплектовка → комплектовщик; таксировать / таксировка → таксировщик; маркировать / маркировка → маркировщик; фрахтовать / фрахтовка → фрахтовщик, букировать / букировка → букировщик*).

При сочетании суффикса *-чик/-щик* с именными основами образуются названия лиц, характеризующихся отношением к предмету, названному производящим словом (*весовая → весовщик, кладовая → кладовщик, лебедка → лебедчик* и др.).

Посредством суффикса *-тель* от основ глаголов образуются названия профессии или временного занятия лиц [Русская грамматика. – Т.І. 1982: 143]. В исследуемой терминологии такие единицы составляют около 15,1% от суффиксальных образований со значением лица. Например, *хранитель, отправитель, получатель, покупатель, страхователь, потребитель, приобретатель (услуг), распорядитель (товара), спасатель, наниматель* и др.

При помощи суффиксов *-ник* (*проводник*), *-ец* (*продавец*), *-лец* (*владелец*), *-льщик* (*плательщик, стропальщик*), *-ист* (*машинист*), *-ач* (*толкач*) образуются

немногочисленные или единичные термины со значением лица. Причиной тому, вероятно, является их непродуктивность в общелитературном языке (-*ец*) или преимущественное распространение в данном значении в разговорной речи (-*ник*, -*лец*, -*ач*).

В некоторых терминологических группах рассматриваемой группы четко выделяются суффиксы, обладающие соответствующим агентивным значением, но которые не являются принадлежностью только русского языка и имеют соотносительные наименования в других европейских языках [Даниленко 1977: 124]. Такими являются, например, названия субъекта по действию или по сфере деятельности, образованные посредством: суффикса *-атор* от глаголов на *-ировать* и соотносимые одновременно с существительными на *-ация/-иция* (например, *консолидировать / консолидация* → *консолидатор*, *оперировать / операция* → *оператор*; *экспедирировать / экспедиция* → *экспедитор*; *интегрировать / интеграция* → *интегратор*, *аквизировать / аквизиция* → *аквизитор* и др.); суффикса *-ант/-ент*, мотивированные глаголами на *-ировать* (*декларировать* → *декларант*, *эксплуатировать* → *эксплуатант*, *диспонировать* → *диспонент* и др.); суффикса *-ор(-ёр)*, мотивированные существительными (*диспаша* → *диспашёр*). Такие термины составляют около 24,5% от общего числа суффиксальных образований со значением лица.

Терминологические единицы с общим значением предметности, образованные суффиксальным способом, составляют всего около 0,7% от числа транспортно-экспедиционных терминов.

Среди них особую группу составляют термины для номинации орудия (машины, механизма, инструмента, приспособления для совершения действия), для образования которых в исследуемой терминологии используются суффиксы: *-щик/-чик* (*буксировщик*, *погрузчик*); *-ник* (*подъемник*); *-ач* (*тягач*); *-ор(-ёр)* (*транспортёр*); *-ни(е)* (*крепление*); *-к(а)* (*упаковка*, *прокладка*) и нулевой суффикс (*подкос*, *упор*, *подхват*, *прижим*).

Посредством суффиксов *-ик*, *-к(а)* и *-ø* от прилагательных могут образоваться существительные с предметным значением носителя признака. Семантически они мотивируются словосочетаниями, в которых мотивирующее прилагательное выступает в качестве определяющего компонента [Русская грамматика. – Т.1. 1982: 166]. Например, *большегруз* – ‘большегрузный автомобиль’, *сухогруз* – ‘сухогрузное судно’, *длинномер* – ‘длинномерный груз’, *негабарит* – ‘негабаритный груз’, *тяжеловес* – ‘тяжеловесный груз’, *малотонажка* – ‘малотоннажный грузовик’, *грузовик* – ‘грузовой автомобиль’, *наволочник* – ‘наволочное судно’. Перечисленные терминологические единицы не являются результатом действия только морфологического способа, а совмещения его с морфолого-синтаксическим способом, так как кроме суффиксации применяется эллипсис опорного компонента исходного терминологического словосочетания. Употребление таких сокращенных наименований, однако, нередко приводит к многозначности или омонимии. Так, например, термины *длинномер* и *тяжеловес* обозначают одновременно виды грузов и виды транспортных средств, предназначенных для их перевозки.

В некоторых случаях в одной терминологической единице совмещаются значения лица и орудия (предмета), производящих действие, названное мотивирующим словом. Например, *бункеровщик* – ‘рабочий, обслуживающий бункер’ и ‘судно для снабжения судов топливом в порту или во время плавания’; *спасатель* – ‘лицо, спасающее имущество от ущерба или повреждения’ и ‘спасательное судно’; *транспортник* – ‘рабочий транспорта’ и ‘самолет транспортной авиации’ (разг.); *пакетировщик* – ‘рабочий, занятый пакетировкой’ и ‘пакетирующая машина’; *упаковщик* – ‘рабочий, занимающийся упаковкой товаров’ и ‘упаковочная машина’; *толкач* – ‘представитель заказчика, командированный на предприятие поставщика с целью ускорить выполнение заказа, отгрузку заказанной продукции’ (разг.) и ‘добавочный локомотив в хвосте поезда’ / ‘самоходное судно, толкающее баржу’.

По мнению Гринева-Гриневича, омонимичность таких суффиксов вызвана расщеплением и дальнейшим отчуждением их значений, что возможно благодаря наличию общего признака агентивности, и является историческим свидетельством того, как человек по мере развития техники перекладывал свои функции на механические средства (Гринева-Гриневич 2008: 131, 133).

Во избежание многозначности и омонимии терминов, вызванной омонимией их суффиксов, применяются лексические средства. Если речь идет о машине, к существительному, обозначающему орудие действия, присоединяется термин *автомат*, выражающий родовое понятие: *автомат-пакетировщик, автомат-упаковщик*.

В некоторых случаях, как уже было отмечено, вследствие метонимического переноса по моделям 'название действия – средство, устройство, приспособление' и 'название действия – название инструментов, механизмов, при помощи которых осуществляется действие' значение орудийности развивается как вторичное у существительных со значением процессуальности, образованных, в основном, при помощи суффиксов *-к(а)*, *-ни(е)*, *нулевой* (реже, *-ция*).

Терминологические единицы со значением отвлеченного качества совмещают в себе присущее мотивирующему прилагательному значение признака со значением существительного как части речи. В терминологии ТЭД они составляют сравнительно небольшую группу (около 1,5% от всех зафиксированных терминологических единиц) и служат для обозначения свойств и транспортных характеристик груза (*транспортабельность, сохраняемость, негабаритность, сыпучесть, хрупкость, ядовитость* и др.), транспортных средств (*остойчивость, непотопляемость, управляемость*), тары (*штабелируемость*) и т. д.

Практически все термины, выражающие значение отвлеченного качества в исследуемой терминологии, образованы посредством суффикса *-ость* от

основ качественных и относительных прилагательных, отглагольных прилагательных или страдательных причастий настоящего времени. Данные словообразовательные модели относятся к регулярным, поскольку, как отмечает В.П. Даниленко, «появление производящего создает потенциальную возможность для появления производного» [Даниленко 1977: 136].

При образовании терминов данной категории от качественно-оценочных прилагательных проявляется особая разновидность словообразовательного значения, которую описывает В.П. Даниленко: «если производящее прилагательное имеет положительную степень качества, то образованное на его основе отвлеченное существительное становится выразителем любой степени качества (от максимальной до минимальной) [Даниленко 1977: 136–137]. В исследуемой терминологии обнаружены такие примеры: *скорый*, но *скорость* (большая и малая); *влажный*, но *влажность* (высокая и низкая); *плотный*, но *плотность* (высокая и низкая); *вязкий*, но *вязкость* (высокая и низкая) и др.

Когда производящей основой для терминов с категориальным значением отвлеченного качества выступают относительные отсубстантивные прилагательные, производные имена способны выражать наличие количественного признака, названного в мотивирующей основе прилагательного, проявляющегося в различной степени и поддающегося измерению [Русская грамматика. – Т.1. 1982: 178]. Например, *негабаритность*, *кусковатость*, *пористость*, *скважистость* и др.

Такие термины, как *спекаемость*, *слеживаемость*, *смерзаемость*, *распыляемость* и некоторые другие, мотивированные отглагольными прилагательными, обозначают склонность или способность к действию, названному в мотивирующей основе [Русская грамматика. – Т.1. 1982: 176].

В исследуемой терминологии терминов с категориальным значением отвлеченного качества, образованных при помощи других суффиксов, всего несколько. Они употребляются не самостоятельно, а только в составе



терминологических словосочетаний. Эти словообразовательные модели не продуктивны в современном терминообразовании. Например, *-ин(а): ширина (груза), длина (груза)* и *-от(а): частота (поставки), высота (груза)*.

В вытеснении с XIX в. суффиксом *-ость* всех остальных суффиксов, использовавшихся и продуктивных в период древне- и среднерусского языка, Гринев-Гриневиц видит тенденцию к единообразию в выражении суффиксами категориальных значений [Гринев-Гриневиц 2008: 132].

### 3.2.2. Префиксальные термины ТЭД

Префиксальный способ терминообразования не характерен для терминологии ТЭД. Доля префиксальных образований составляет около 0,4% от всех терминов выборки.

Из префиксов русского происхождения представлены следующие: *под-* (*поддон*), *сверх-* (*сверхконтрсталя, сверхнегабаритность, сверхурочные*); *не-* (*негабаритность, немореходность*).

В терминологии ТЭД зарегистрированы термины, в которых вычленяются приставки иноязычного происхождения: *суб-* (*субагент*), *ре-* (*реконсигнация*), *де-/дез-* (*деконсолидация, дезинфекция*), *контр-* (*контрсталя*). Такие единицы, однако, не являются результатом действия префиксации как вида морфологического образования, а скорее представляют собой лексические заимствования (см. примеры выше) или полукальки (*суб-фрахтовщик* – англ. *subcontractor*, *суб-аренда* – англ. *sub-letting*).

В некоторых префиксальных образованиях возможно выявить разные варианты членимости, связанные с выражением разных смысловых отношений [Тихонов 2002: 107–108]. Например, *негабаритность: негабаритн(ый) → негабаритн-ость* и *габаритность → не-габаритность*.

### 3.2.3. Префиксально-суффиксальные термины ТЭД

Префиксально-суффиксальным способом образовано всего несколько терминов ТЭД (0,2%): *пере-сорт-иц(а)* – ‘смешивание продукции различных

сортов, видов, которое может произойти в результате ошибки при фасовании, транспортировании, хранении или при выполнении других логистических операций'; *под-товар-ник* – 'подкладной лист, прокладка, размещаемая на полу склада, грузового помещения и т. п. при формировании штабеля'; *раз-наряд-к(a)* – 'распределение подвижного состава, предназначенного для выпуска на линию'; *по-клаж-ø(a)* – 'уложенные для перевозки вещи, груз, багаж'. Последний термин употребляется самостоятельно, а также в сложных терминах *поклажедатель* и *поклажедержатель* и в терминологическом словосочетании *договор поклажи*.

В заключение рассмотрения аффиксальных терминов ТЭД представляется необходимым отметить следующее. Их доля составляет около 9,9% от терминов выборки. В группе аффиксальных образований доминируют суффиксальные единицы, которые составляют примерно 93,5%, а префиксальные и префиксально-суффиксальные термины не имеют широкого распространения, составляя соответственно 4,6% и 1,9%.

При выражении значения отдельных функционально-семантических категорий наблюдается синонимия суффиксов. Производные образования выступают в качестве словообразовательных вариантов или дублетов. В некоторых случаях наблюдается тенденция к выделению подкатегорий и дифференциации категориального значения, выражаемого разными суффиксами. При выражении категории процессуальности наиболее продуктивен суффикс *-к(a)*, который имеет большой словообразовательный потенциал в силу возможности гнездового образования ряда соотносительных по производящей основе и значению терминов. Вероятно, по той же причине при выражении категории лица доминирует суффикс *-чик/-щик*. Образование суффиксальных терминов со значением предметности, в т. ч. орудийности, не обнаруживает высокой продуктивности в данной терминологии. Все же при выражении этого категориального значения между собой конкурируют суффикс

*-к(а)* и *нулевой суффикс*. При образовании практически всех суффиксальных терминов со значением отвлеченного качества используется суффикс *-ость*.

В терминологии ТЭД, как и практически во всех других терминологиях, функционируют омонимичные суффиксы. Так, например, суффиксы *-к(а)*, *-ние*, *-аци(я)* и *-ф*, выражающие категорию процессуальности, могут выражать также смежные с ней категории объекта или результата действия, орудия действия и места действия, а суффиксы со значением лица *-щик/-чик*, *-ник*, *-ач* и др. могут выражать также значение орудия действия.

Анализ аффиксальных терминов ТЭД показывает, что данная терминология не располагает специфическими морфологическими средствами. Некоторые единицы, в которых вычленяются заимствованные префиксы и суффиксы, вероятно появились в результате калькирования, полукалькирования или лексического заимствования.

### 3.3. Термины ТЭД морфолого-синтаксического образования

В процессе построения и функционирования терминов проявляются два противоположных требования – требование точности, которое ведет к созданию многословных терминов, и требование их краткости. Образование однословной цельно оформленной терминологической единицы путем сокращения протяженности исходного терминологического словосочетания – суть морфолого-синтаксического терминообразования, к которому относятся эллипсис, словосложение и аббревиация.

Гринева-Гринева пишет, что основанием для группировки этих способов терминообразования служит общность исходного материала (словосочетание) и результата (однословный термин), их вторичный характер (поскольку с их помощью не столько образуется новый термин, сколько сокращается форма уже существующего термина), а косвенным подтверждением их общности – близость среднего времени образования терминов с их помощью» [Гринева-Гринева 2008: 146].

В терминологии ТЭД в результате действия тенденции к экономии языковых средств значительное, по нашим данным, количество терминологических словосочетаний выборки (8,2%) подверглось сжатию в однословные единицы – субстантиваты, сложные слова и аббревиатуры.

### 3.3.1. Эллиптические термины (субстантиваты)

Эллипсис, представляющий собой, по определению Гринева-Гриневица, «опущение одного из слов терминологического словосочетания с концентрацией значения всего словосочетания на оставшемся слове», наиболее ранний из перечисленных способов [Гринева-Гриневиц 2008: 146–147].

Явление, как полагает Лотте, иногда имеет «временный, неустойчивый, контекстный характер. ... Однако часть трансформаций приобретает вполне устойчивый характер, вплоть до совершенного изгнания раскрытой формы» [Лотте 1971: 16]. Это сопровождается определенными изменениями – определяющий элемент (имя прилагательное или причастие) становится вместе с тем и определяемым. Не изменяя своей формы, он приобретает предметное значение и переходит в иную терминологическую категорию, превращаясь в т. н. субстантиват. Таких терминов в терминологии ТЭД всего несколько, и они составляют 0,2% от терминов выборки: *накладная* – ‘сопроводительный документ к перевозимому грузу, передаваемому товару и др.’; *весовая* – ‘помещение для взвешивания товаров’; *кладовая* – ‘помещение для хранения продуктов питания, товаров, сырья, различных материалов’; *сверхурочные* – ‘сверхурочные работы, а также деньги, выплачиваемые за сверхурочную работу’; *поверенный* – ‘сторона в договоре поручения’.

Лотте отмечает, что один из наиболее часто применяемых видов эллипсиса – это контекстный эллипсис, заключающийся в пропуске при повторном употреблении определяющего элемента составного термина, выражающего атрибутивный признак, при чем по существу происходит замена видового термина родовым [Лотте 1971: 16].

Контекстный эллипсис весьма характерен для сферы функционирования, и примеры его проявления в текстах любой области науки или практической деятельности, в т. ч. ТЭД, многочисленны. Например: «Приступая к подготовке *договора на транспортно-экспедиционное обслуживание* с клиентом, экспедитор должен четко представлять себе условия перегрузки и транспортирования груза с учетом выбранной транспортно-технологической схемы доставки груза. ... Во избежание конфликтных ситуаций при расчетах с клиентом за услуги транспортно-экспедиционной компании *договор* должен четко разграничивать ответственность экспедитора и ответственность клиента» [ТЭО 2005: 161–162]. «*Двадцатифутовый контейнер* ... используется для перевозки штучных товаров широкой номенклатуры, в основном при автомобильных и железнодорожных перевозках. При ширине и высоте *контейнера* 2 438 мм его длина составляет 6 058 мм» [ТЭО 2005: 206].

Ввиду того что контекстный эллипсис – явление, присущее сфере функционирования, случаи его проявления для целей настоящего исследования не подвергались тщательному анализу.

### 3.3.2. Сложные и сложносоставные термины ТЭД

Лейчик отмечает, что в наши дни «традиционный способ словообразования – словосложение, который не был очень продуктивным в русском языке, переживает период бурного развития», и связывает это с двумя обстоятельствами. Первое – это «усложнение и углубление человеческого знания, зависящее от ускорения научно-технического прогресса. Поскольку основной семантической характеристикой сложных слов является обозначение объекта по сложному признаку или по совокупности признаков (путем использования более чем одного терминоэлемента), такие слова являются оптимальным средством для выражения углубленного человеческого знания. Второе обстоятельство, как полагает Лейчик, «состоит в более широком, чем прежде, использовании греко-латинских элементов и греко-латинских моделей

словосложения, что связано с характерной для нашей эпохи интернационализацией знания [Лейчик 2009: 53–54].

Гринев-Гриневиц считает, что словосложение – это наиболее распространенный из способов морфолого-синтаксического терминообразования, а «популярность сложных терминов можно объяснить тем, что сложное слово всегда короче словосочетания тем, что оно цельно оформлено. В сложном слове отпадает забота о грамматическом оформлении первого компонента, что играет очень важную роль, особенно в письменной речи» [Гринев-Гриневиц 2008: 147].

По нашим данным, сложные термины составляют 4% от всех зафиксированных терминов ТЭД. Они функционируют во всех лексико-семантических группах, принадлежащих исследуемой терминологии, и служат для обозначения: субъектов ТЭД (*грузоотправитель, грузополучатель, грузовладелец, приемосдатчик*); процессов (*грузоперевозки, грузопереработка, тарифообразование, товародвижение*); машин и механизмов (*паллетоукладчик, гидроборт*); транспортных сооружений (*автостанция, аэропорт, аэротерминал*); грузовых транспортных средств (*шлаковоз, автопоезд*) и их характеристик (*контейнеровместимость, грузовместимость, паллетоукладчик*); грузовых единиц, в т. ч. укрупненных (*авиапакет, полуприцеп, мегатрейлер*); сложных единиц измерения (*тонно-операция*) и т. д.

Термины, образованные сложением основ и слов при помощи интерфиксов, представляют самую большую группу сложных слов. Их доля составляет 79,5% от всех сложений. В качестве опорных могут также выступать связанные компоненты интернационального характера или исконно русские, для которых, как пишет Даниленко, характерны «стандартность значения и закреплённость частей сложения за классификационными рядами наименований (в пределах одной отраслевой терминологии)» [Даниленко 1977: 126–128].

Большинство терминов-сложений ТЭД (за небольшими исключениями: *авиагрузоперевозки, автогрузоперевозки, мегаконтейнеровоз, нефтерудовоз*) строится на основе объединения двух компонентов с подчинительными отношениями между ними. Если в роли опорного компонента выступает самостоятельное слово, то начальным (уточняющим) компонентом могут быть: целая основа существительного (*судовладелец, паллетоупаковщик, паллетоукладчик, штабелеукладчик*) или усеченная основа существительного ‘половина’ (*полувагон, полуприцеп*); основа местоименного прилагательного ‘сам’ (*самовозгорание, самопогрузка*), усеченные основы прилагательных *авто-, авиа-, электро-, гидро-, эко-* и др. (*автоперевозки* – ‘автомобильные перевозки’, *автопоезд* – ‘автомобильный поезд’, *авиаперевозки* – ‘авиационные перевозки’, *авианакладная* – ‘авиационная накладная’, *авиагруз* – ‘авиационный груз’, *электропогрузчик* – ‘электрический погрузчик’, *гидроборт* – ‘гидравлический борт’, *экомаркировка* – ‘экологическая маркировка’ и т. д.), а также связанные компоненты интернационального характера, такие как: *аэро-, авто-, мега-, мини-, микро-* и др. (*автоштабелёр, мегатанкер, минибалкер*).

В сложениях с опорными терминоэлементами, существующими в современном русском языке только в связанном виде, такими, как: *-воз, -кар, -дром*, в качестве первого (уточняющего) компонента, выступают целые основы существительных (*лесовоз, лихтеровоз, контейнеровоз, рудовоз*), а также и связанные компоненты, интернациональные по происхождению, такие, как: *аэро-, авто-, электро-* (*аэродром, автокар, электрокар* и др.).

В составе некоторых транспортно-экспедиционных терминов, имеющих форму сложений, в качестве специфического для данной терминологии выступает терминоэлемент со стандартным значением *карга*, восходящий к самостоятельным словам. Являясь полифункциональным под влиянием английского языка, он употребляется в значении *груз/грузовой* как определяемый (*авиакарга, автокарга и суперкарга*) или определяющий

(*карголайнер*) компонент сложений. В качестве несклоняемого зависимого компонента *карго* функционирует также в составных терминах (об этом подробнее в 3.4.5.1. Терминологические сочетания, содержащие несклоняемые зависимые терминоконпоненты).

Для некоторых стандартных частей сложения, употребляемых при построении терминов ТЭД, характерно явление асимметрии языкового знака, выражающейся (сравнительно редко) в наличии синонимии (*авиа-* и *аэро-*: *аэропорт* и *аэропорт*) и (очень часто) – омонимии/многозначности: *авто1-* ‘автомобильный’ (*автопоезд*), *авто2-* ‘с приводом от ДВС’ (*автопогрузчик*); *-воз1* – ‘грузовой автомобиль’ (*автовоз*), *-воз2* – ‘транспортная единица, прицеп’ (*лесовоз*), *-воз3-* ‘грузовой вагон’ (*шлаковоз*) и *-воз4* ‘грузовое судно’ (*лихтеровоз*, *рудовоз*). В целях обеспечения однозначности в последнем случае часто вместо однословных терминов употребляются термины усложненной структуры с опорным компонентом, выражающим родовое понятие: *автомобиль-контейнеровоз*, *вагон-контейнеровоз* и *судно-контейнеровоз*; *прицеп-лесовоз*, *вагон-лесовоз* и *судно-лесовоз*, *прицеп-автовоз*, *вагон-автовоз* и *судно-автовоз* и т. д., которые рассмотрены далее в работе в 3.4.1.1. (Двухкомпонентные составные термины) в качестве аппозитивных терминологических словосочетаний с приложением.

Термины, обозначающие в исследуемой терминологии сложные единицы измерения, соединяются при помощи интерфикса и обычно имеют дефисное написание (*тонно-километр*, *тоннаже-километр*, *тоннаже-рейс*, *тонно-миля*), но употребляются также орфографические варианты со слитным написанием под влиянием общего правила слитного написания сложных слов с соединительной гласной. Например, *тонно-операция* и *тоннооперация*, *контейнеро-операция* и *контейнерооперация*.

В некоторых сложениях иноязычного происхождения, преимущественно англицизмов, определяемый компонент, представляющий родовое понятие,



находится в постпозиции по отношению к определяющему, который выражает видовое понятие. Например, *строп-пакет*, *строп-контейнер* и др. Компоненты таких терминологических единиц соединяются без интерфиксов и обычно имеют дефисное написание. Словоизменению подвергается только второй (опорный) компонент.

По мнению некоторых исследователей [Тихонов 2002: 146–147], к сложениям следует относить также составные наименования, обе части которых восходят к словам и сохраняют способность к словоизменению. Интерфикс таких сложных существительных является нулевым, а компоненты соединяются через дефис. Второй компонент является определяющим и указывает на специальное назначение предмета, названного первым компонентом.

По мнению других исследователей [Янко-Триницкая 2001: 358–361], только сложения, у которых первая часть не изменяется, могут быть причислены к сложным словам, так как это является показателем слитности их элементов. Образования же, у которых склонению подвергаются обе части, следует считать словосочетаниями аппозитивного типа с приложением.

Приняв вторую точку зрения как более обоснованную, единицы типа *строп-контейнер*, *строп-пакет*, *этикет-пистолет* и др. нами рассмотрены как сложные слова, а единицы с флексией первой части типа *контейнер-термос*, *контейнер-платформа*, *вагон-ледник*, *тара-оборудование*, *склад-отель*, *склад-навес* причислены к терминологическим словосочетаниям. Некоторые термины данной группы (*кран-штабелёр*, *контейнер-цистерна*, *заказ-наряд* и др.), однако, встречаются в специализированных текстах в параллельных конкурирующих между собой формах – со словоизменением обеих частей, а также и с несклоняемой первой частью. Тем самым они занимают промежуточное положение между словосочетаниями с приложением и сложными цельно оформленными словами и подтверждают наглядно действие тенденции к краткости.

Нельзя не отметить, что вероятно не все термины ТЭД, являющиеся по своей формальной структуре сложными словами, образованы словосложением и являются принадлежностью только русского языка. Обнаруженные их эквиваленты в других языках заставляют думать, что некоторые представляют результат калькирования или полукалькирования (*автомоезд* – англ. *road-train*; *бочкотара* – англ. *barrel tare*; *грузовладелец* – англ. *owner of cargo*; *этикет-пистолет* – фр. *étiquette pistolet*; *газовоз* – англ. *gas carrier*), а другие заимствованы (*минибалкер* – англ. *minibulker*; *суперкарго* – англ. *supercargo*; *супертанкер* – англ. *super tanker*; *карголайнер* – англ. *cargo liner*; *автотранспорт* – англ. *auto transport*), в т. ч. из интернационального терминологического фонда.

Термины ТЭД, образованные сложением с суффиксацией, не имеют распространения и представлены единичными примерами (0,1% от терминов выборки). Такие единицы имеют значение ‘лицо-производитель действия’ (*арендодатель, поклажедатель*) или ‘действие, деятельность’ (*судоходство*).

### 3.3.3. Аббревиатуры как особые терминологические единицы ТЭД

Исследователями отмечается, что как способ словообразования аббревиация начала активно употребляться сравнительно поздно [Гринева-Гриневич 2008: 149 и др.], и хотя «сложносокращенные слова в качестве отдельных лексических единиц были известны русскому языку» и раньше, но большинство «типов сложносокращенных слов сложились в качестве словообразовательных образцов в 20-ые годы XX в., когда создание и возникновение аббревиатур было особенно интенсивным и свободным» [Шанский, Тихонов 1981: 73–74].

В.П. Даниленко пишет, что аббревиация, которая «занимает в словообразовании современного языка прочные позиции и обладает почти неограниченной продуктивностью», появилась «в недрах специальных сфер употребления и продолжает свое существование в основном в тех же

специальных сферах» в силу своей эффективности при сжатии многословных терминов. «Этому способствуют общие тенденции развития терминологического словообразования, две из которых характеризуются прямопротивоположной направленностью: с одной стороны, это создание необычайно длинных по составу наименований (термины-словосочетания и термины, представляющие собой цепочку сложенных основ ...), с другой – создание предельно коротких, структурно экономных наименований терминов-аббревиатур» [Даниленко 1977: 128–129].

Как полагает Ю.В. Сложеникина, в научной речи текстовые сокращения выполняют важную манифестирующую функцию: они сворачивают сложное многокомпонентное терминологическое наименование до небольшого значка-этикетки, что облегчает оперирование термином в научной коммуникации. Термин, зафиксированный в «свернутом» виде, не усложняет структуру научного текста, не увеличивает его объема, не снижает качества его информативности [Сложеникина 2016: 87]. Иными словами, как полагает болгарский терминолог М. Попова, аббревиатура предлагает дополнительную, вариантную по отношению к основной, т. е. сокращенную форму термина, которая соотносится с полной формой и употребляется параллельно с ней [Попова 2012: 416].

В транспортном экспедировании есть специфика, благодаря которой аббревиатуры занимают особое место. Как пишет Чунтомова, интермодальные перевозки «потребовали внесения в транспортные документы на стандартном формате бумаги А4 до 30 элементов различной информации. Это стало причиной к введению аббревиатур, которые через короткое время приобрели самостоятельное значение в языковом общении» [Чунтомова 2004: 138].

Доля зафиксированных в процессе работы над терминологией ТЭД терминологических словосочетаний, имеющих при себе аббревиатурные

варианты, составляет около 4% от общего числа терминов выборки, а доля словосочетаний, имеющих акронимические варианты, – 3,6%.

Проведенное исследование показывает, что морфолого-синтаксическим способом аббревиации, т. е. сокращением формы исходных терминологических словосочетаний – калькированных с английского языка или оригинальных русских – образовано 47,3% от акронимов. В зависимости от этого выделяются две подгруппы.

Первая подгруппа включает инициальные аббревиатуры (31,9% от акронимов), созданные при сжатии оригинальных терминологических словосочетаний на русском языке: *ТЭД* (транспортно-экспедиционная деятельность); *ТЭО* (транспортно-экспедиционное обслуживание); *АТС* (автотранспортное средство); *ТТН* (товарно-транспортная накладная); *ПРР* (погрузочно-разгрузочные работы); *ГТД* (грузовая таможенная декларация); *ВТТ* (внутренний таможенный транзит); *УПО* (удельный погрузочный объем); *ДТС* (декларация таможенной стоимости) и др.

Во вторую подгруппу входят акронимические сокращения (15,4% от акронимов), которые выступают в роли русскоязычных дублетов уже заимствованных из английского языка в виде калек терминологических словосочетаний: *ПСО* (перевозка и страхование оплачены до... места назначения) и *CIP / СИП* (*Carriage and Insurance Paid to...*); *ФРП* (Франко-перевозчик, свободно у перевозчика) и *FCA / ФКА* (*Free Carrier*); *ДФЭ* (двадцатифутовый эквивалент) и *TEU* (*Twenty-foot Equivalent Unit*); *УГЕ* (укрупненная грузовая единица) и *ULD / УЛД* (*Unit Load Device*).

Явление дублетности наблюдается не у всех акронимов калькированных терминологических словосочетаний, вероятнее всего потому, что в терминологии *ТЭД* на русском языке исходные терминологические словосочетания языка-источника и их краткие варианты не получили распространения. Например, *ОМП* (*оператор мультимодальной перевозки*)

употребляется вместо *MTO (Multimodal Transport Operator)*; *ГЕ (грузовая единица)* – вместо *CU (Cargo Unit)*; *ИТЕ (интермодальная транспортная единица)* – вместо *ITU (Intermodal Transport Unit)*; *ПОВ (первая открытая вода)* – вместо *FOW (First Open Water)* и др.

Чуть больше половины (52,7%) всех акронимов, которые функционируют в исследуемой предметной области, представляет собой заимствованные единицы. В подавляющем большинстве случаев языком-источником является английский язык. Заимствования из других языков (например, из французского языка) чрезвычайно редки и представлены единичными примерами. В зависимости от степени графической адаптации заимствований к системе русского языка можно выделить две подгруппы.

Первая, более многочисленная (почти 60%), состоит из инициальных аббревиатур, употребляющихся только в своем оригинальном облике. Причины тому могут быть разные – принадлежность к единой международной терминологии, применяемой в этой области, относительно недавнее их проникновение в русский язык, невысокая частотность употребления в деловом обороте и др. К ним можно отнести аббревиатуры некоторых правил Инкотермс в редакции 2010 г.: *DAT – Delivered At Terminal (... named terminal of destination)* и *DAP – Delivered At Point (... named point of destination)*, и в предыдущих редакциях: *FOR (Free on rail)*; *FOT (Free on truck)*; *FOQ (Free on quay)*, а также аббревиатуры стандартных условий договоров в линейном судоходстве: *FI (Free in)*; *FO (Free out)*; *LIFO (Liner in/Free out)*, *FILO (Free in/Liner out)*; *LILO (Liner in/Liner out)*; *FICY (Free in/Container yard)*; *ETD (Estimated Time of Departure)*; *ETA (Estimated Time of Arrival)*; *LCL (Less Container Loading)*; *FCL (Full Container Loading)* и др.

Во вторую, меньшую по численности подгруппу (примерно 40,4%), входят единицы, функционирующие в исследуемой терминологии как варианты в оригинальной и русской графиках. Например, *FAS / ФАС (Free Alongside*

*Ship*); *FOB* / *ФОб* (*Free on Board*); *CIF* / *СИФ* (*Cost, Insurance, Freight*); *DDP* / *ДДП* (*Delivered Duty Paid*); *FIO* / *ФИО* (*Free in and out*); *FIOT* / *ФИОТ* (*Free in and out and trimmed*); *CMR* / *ЦМР* (*Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route*) и др.

Синонимия в терминологии – это некоторая асимметрия языкового знака, которая проявляется в сосуществовании в синхронном срезе нескольких терминологических единиц для номинации одного понятия. Причинами, порождающими это явление, как полагает Даниленко, обычно выступают разные источники формирования терминов [Даниленко 1977: 73].

Синонимия (вариантность, дублетность) акронимов ТЭД возникает, как выяснилось, вследствие действия разных способов образования этих единиц – заимствования из английского языка с последующей ассимиляцией, в т. ч. графической, или аббревиации калькированных терминологических словосочетаний. Например, *EXW* (*Ex Works*) / *EXB* и *ФРЗ* (*франко-завод*); *CPT* / *СПТ* (*Carriage Paid to...*) / *ПРО* (*перевозка оплачена до места назначения*) и др.

Как пишет Даниленко, «синонимия особенно характерна для начальных этапов формирования терминологических систем, когда еще не произошел естественный (и искусственный) отбор лучшего термина и сосуществуют многие варианты» [Даниленко 1977: 73]. Проблему синонимии в терминологии нельзя недооценивать. Как пишет Гринев-Гриневиц, «использование разных терминов вызывает неуверенность в том, что пользующиеся ими специалисты говорят об одном и том же понятии. Это приводит к затруднению взаимопонимания...» [Гринев-Гриневиц 2008: 103]. Тем более в области транспортно-экспедиционной деятельности это может послужить причиной недоразумений, разногласий и, как следствие, судебных разбирательств с вытекающей тратой времени и денег. Поэтому, как отмечает М. В. Косова, точность и однозначность применяемых терминов не только влияет на

эффективность деловой деятельности, но и обеспечивает правовую защиту субъектов [Косова 2010: 7–12].

Кроме акронимов, в терминологии ТЭД употребляется также незначительное число аббревиатур, представляющих сложносокращенные слова и состоящих из усеченного прилагательного и целого слова: *предоплата* – ‘предварительная оплата’, *спецтарифы* – ‘специальные тарифы’, *спецтранспорт* – ‘специализированный транспорт’, а сокращение *реф* (от прилагательного *рефрижераторный*) проявляет значительную продуктивность: *рефгруз, рефустановка, рефконтейнер, рефсклад, рефвагон, рефтрюм* и др. Такие единицы выступают в качестве кратких вариантов 0,4% от составных терминов ТЭД.

В заключение исследования терминов морфолого-синтаксического образования необходимо отметить, что в терминологии ТЭД с результатом действия этого способа связаны 8,2% от всех терминов выборки.

Сложные слова составляют 4% от всех зафиксированных терминов ТЭД. Самая большая группа сложений имеет традиционную для русского языка форму лексических единиц, цельно оформленных при помощи интерфиксов или выполняющих такую роль гласных. Половина всех сложных терминов (50%) образована при помощи компонентов, обладающих стандартным значением и представляющих собой усеченные основы и связанные компоненты интернационального характера или исконно русские. Некоторые из них отличаются асимметрией языкового знака, выражающейся в наличии синонимии, омонимии и многозначности.

Не все сложные термины ТЭД, однако, образованы способом словосложения и являются принадлежностью только русского языка. Обнаруженные их эквиваленты в других языках свидетельствуют, что часть из них представляет результат калькирования или полукалькирования, а другая часть – заимствована, в т. ч. из интернационального терминологического фонда.

Аббревиатуры выступают в качестве кратких вариантов 4% терминов ТЭД, имеющих форму терминологических словосочетаний. Самый распространенный их тип – акронимы (3,6%). Большинство из них принадлежит единой международной терминологии, применяемой в этой области, вследствие чего способом их образования является не только аббревиация, но и заимствование, в основном, из английского языка.

Сосуществование в синхронном срезе нескольких терминологических единиц для номинации одного понятия является доказательством динамических процессов, протекающих в исследуемой терминологии.

#### 3.4. Составные термины ТЭД

Анализ формальной структуры терминов ТЭД выявил, кроме однословных, значительное количество составных терминов.

Гринева-Гринева пишет, что синтаксический способ образования является наиболее продуктивным средством пополнения терминологии. Этот способ заключается в преобразовании обычных свободных словосочетаний в устойчивые номинации, в сложные «эквиваленты слов». С помощью этого способа образуется 60–95% состава различных исследованных терминологий европейских языков, что свидетельствует о преобладании терминологических словосочетаний (составных терминов) над однословными терминами в современной терминологии» [Гринева-Гринева 2008: 135–136]. Подтверждение этого положения можно найти практически во всех работах исследователей-терминологов [Даниленко 1977: 132; Лейчик 2007: 57; Прохорова 1996: 58; Чернышова 2010: 144 и др.].

Преимущественное распространение составных терминов, как полагает Даниленко, вызвано тем, что «термины-словосочетания обладают наиболее отчетливыми систематизирующими свойствами» [Даниленко 1977: 106], и им «отдается предпочтение в силу того, что они способны с наибольшей полнотой отразить необходимые отличительные признаки именуемого понятия.



Терминами-словосочетаниями легче, чем другими словообразующими средствами (аффиксами, например) передать принадлежность к классификационному ряду, основанному на родо-видовом соотношении понятий» [Даниленко 1977: 132]. Об этом пишут также Головин и Кобрин: «Последовательное присоединение к исходному однословному термину слов-уточнителей используется языком для конкретизации исходного понятия и для образования его видовых коррелятов» [Головин, Кобрин 1987: 44].

Применение классификационного принципа выделения видовых из родовых понятий на нескольких ступенях деления понятия, как отмечает Лейчик, приводит к появлению терминов, состоящих из 11–15 [Лейчик 2007: 42–43], а по подсчетам других терминологов [Головин, Кобрин 1987: 74] – даже из 17 компонентов. Под понятием «терминокомпонент» или «компонент термина» в данной работе подразумевается слово или словосочетание, представляющее часть составного термина, – результат синтаксического членения исходного термина [Васильева, 7; Ким, Пристайко, 22].

Отталкиваясь от «гипотезы глубины» американского лингвиста В. Ингве, Гринев-Гриневиц высказывает мнение, что «семикомпонентные терминологические словосочетания представляют собой предел лексической протяженности терминов, что, по всей вероятности, связано с объемом непосредственной памяти и предельным числом единиц информации, одновременно усваиваемым человеком» [Гринев-Гриневиц 2008: 49].

Прежде чем перейти к рассмотрению грамматических моделей терминологических словосочетаний, функционирующих в терминологии ТЭД, представляется целесообразным коротко остановиться на некоторых общих положениях теории словосочетания, которые релевантны и для терминологических словосочетаний.

По определению, приведенному в Русской грамматике, «словосочетание – это то синтаксическое объединение, которое образуется сочетанием

знаменательного слова и формы другого знаменательного слова на основе подчинительной связи... Главным (стержневым) компонентом в нем является слово, подчиненным (зависимым) – форма (формы) слова. Значение словосочетания – это то отношение между его компонентами, которое лежит в основе его образования» [Русская грамматика. – Т. II. 1982: 6].

В словосочетаниях в общелитературном языке (а это относится и к терминологии) формами выражения подчинительной связи являются: «уподобление формы зависимого слова формам слова главенствующего», «постановка зависимого слова в форме косвенного падежа без предлога или с предлогом» и «присоединение к главенствующему слову такого слова, которое не имеет форм изменения: наречия, неизменяемого прилагательного, а также компаратива, инфинитива или деепричастия, которые синтаксически ведут себя как самостоятельные слова», т. е. согласование, управление и примыкание [Русская грамматика. – Т. II. 1982: 20–21]. Из тех отношений, которые возникают при подчинительных связях слов в общелитературном языке, – объектных, определительных и информативно-восполняющих – в терминологии наибольшее распространение имеют «определительные отношения, при которых предмет, явление, действие, состояние, признак определяется со стороны своего внешнего или внутреннего качества, свойства, принадлежности, а также получает различные обстоятельственные характеристики» [Русская грамматика. – Т. II. 1982: 18]. Эти отношения грамматически оформлены и выражаются в наличии или отсутствии аффиксов и служебных слов, в закреплённости порядка слов и других формальных показателей.

В работе Б.Н. Головина и Р.Ю. Кобрина «Лингвистические основы учения о терминах» термины-словосочетания в зависимости от типа их структуры делятся на «простые словосочетания, состоящие, как правило, из двух знаменательных слов, одно из которых является главным, стержневым, а другое зависимым, определяющим, и сложные словосочетания, в которых зависимые

слова определяют различные аспекты значения стержневого (главного) слова» [Головин, Кобрин 1987: 72].

В данной работе принимается классификация, приведенная в Русской грамматике, согласно которой словосочетания по своему составу могут быть простыми, сложными и комбинированными. Простые словосочетания образуются чаще всего на основе одиночной подчинительной связи, сложные – на основе двух и более связей, исходящих из одного главного слова, а комбинированные – на основе связей, исходящих от разных стержневых слов; зависимое слово в таком словосочетании одновременно является стержневым словом какого-то простого (или сложного) словосочетания [Русская грамматика. – Т. II. 1982: 81–82]. Некоторые наблюдения над образованием терминов ТЭД, представляющих сложные и комбинированные словосочетания, приводятся в 3.4.2. (Структура сложных и комбинированных терминов-словосочетаний ТЭД).

По морфологической принадлежности главного слова к частям речи выделяются: субстантивные, адъективные и глагольные терминологические словосочетания. В терминологии ввиду ее номинативного характера преимущественное распространение имеют субстантивные словосочетания.

Вопрос о семантической природе терминологических словосочетаний, о том, являются ли они фразеологизмами или свободными сочетаниями, как пишет В. Н. Прохорова [Прохорова 1996: 59], не нашел единого разрешения, наверное, потому, что они содержат признаки и тех, и других.

Б. Н. Головин и Р. Ю. Кобрин полагают, что, с одной стороны, грамматическая структура составных терминов организована аналогично грамматической структуре свободных сочетаний, потому что в процессе номинации они так же, как и свободные словосочетания, соотносят значения слов, входящих в их состав, со структурой выражаемого понятия. С другой стороны, точность и конкретность значения составных терминов не позволяют

вычленения в них семантического центра и дают основание говорить об их семантическом единстве, цельности значения и непосредственной направленности целиком на «предмет действительности», что, несомненно, роднит их с фразеологизмами. Эти аргументы дают основание сделать вывод, что терминологические словосочетания занимают как бы промежуточное положение между свободными и фразеологическими словосочетаниями [Головин, Кобрин 1987: 46–47].

### 3.4.1. Структурные типы составных терминов ТЭД

Данные, полученные в результате анализа формы терминов ТЭД, показывают, что терминологические словосочетания – подавляющее большинство единиц выборки и составляют 79,2% (1784 единицы).

Составные термины были разбиты на структурные типы на основе их лексической длины. Было обнаружено, что численность компонентов варьируется в пределах от двух до одиннадцати. По этому классификационному признаку было обособлено 7 типов. Терминологические словосочетания с числом компонентов, превышающим 7, объединены в один тип многокомпонентных терминологических словосочетаний (*Диаграмма 3*).

*Диаграмма 3*



На основе применения приемов моделирования и количественного анализа были выявлены те образцы (типы и модели), которые нашли распространение в исследуемой терминологии. Согласно определению, приведенному в Русской грамматике, образцы (типы) словосочетаний представляют собой отвлечения от таких грамматических и лексико-семантических характеристик соединившихся слов, которые существенны для формального устройства и значения словосочетания [Русская грамматика. – Т. II. 1982: 78–79]. Для графического представления моделей были использованы следующие обозначения: *С* – существительное, *и* – именительный падеж, *р* – родительный падеж, *д* – дательный падеж, *в* – винительный падеж, *т* – творительный падеж, *п* – предложный падеж, *П* – прилагательное, *Прич.* – причастие, *М* – местоимение.

Кроме терминологических словосочетаний, образованных по устойчиво воспроизводимым моделям, были обнаружены особые типы составных терминов ТЭД:

- терминологические словосочетания с несклоняемыми зависимыми компонентами (НЗК), представляющими неизменяемые полифункциональные имена, аббревиатуры, наречия, предложно-именные группы наречного типа, условные наименования и профессиональные выражения;

- терминологические словосочетания, имеющие характер терминов, но связанные сочинительными отношениями;

- терминологические словосочетания, связанные сочинительными отношениями или содержащие причастные, деепричастные или описательные обороты и представляющие по своей структуре предтермины, по определению Гринева-Гринева [Гринева-Гринева 2008: 44–45].

Все три перечисленных типа рассмотрены отдельно в 3.4.5.1. (Терминологические сочетания, содержащие несклоняемые зависимые

терминокомпоненты); 3.4.5.2. (Составные термины ТЭД с сочинительным отношением между компонентами) и 3.4.5.3. (Предтермины).

#### 3.4.1.1. Двухкомпонентные термины

По подсчетам русских исследователей-терминологов среди составных терминов разных отраслевых терминологий наиболее распространены двухкомпонентные термины-словосочетания. Это положение полностью подтверждается нашими данными. В терминологии транспортно-экспедиционной деятельности они составляют 62,3% от числа зафиксированных терминологических словосочетаний или 48,1% от числа всех терминов выборки и образованы по 53 различным моделям, из которых наибольшее распространение имеют базовые модели *ПС* и *СС*.

- Модель *ПС*

Среди двухкомпонентных доминируют простые атрибутивные словосочетания. Главный их компонент представляет существительное имя с конкретным или абстрактным значением, которое может принадлежать к любой функционально-семантической категории. В зависимости от формальной выраженности зависимого атрибутивного компонента выделяются следующие две разновидности: *ПС* (64,9% от двухкомпонентных словосочетаний) и *Прич.С* (5% от двухкомпонентных словосочетаний).

В составе терминологических словосочетаний прилагательные несамостоятельны и выполняют лишь функцию определения, но их роль велика, так как они, как пишут Б. Н. Головин и Р. Ю. Кобрин, «принимают большое участие в терминообразовании, являясь необходимыми элементами составных (сложных) терминов» [Головин, Кобрин 1987: 71]. Т. С. Пристайко полагает, что «участие атрибута в составе номинативной единицы, обозначающей цельное специальное понятие, способствует специализации его семантики и переходу атрибута в разряд терминокомпонентов – составных частей многословного термина» [Пристайко 1996: 41–42].

Анализ со структурной точки зрения прилагательных, участвующих в образовании терминов-словосочетаний ТЭД по модели *ПС*, показал, что подавляющее большинство – производные (относительные) прилагательные, которые составляют 91,7%. Доля непроизводных прилагательных, соответственно, 8,3%. Выступая в роли определяющего компонента, благодаря словообразовательным аффиксам прилагательные способны указывать на различные характеристики (функцию, свойство, форму и т. д.) объекта, обозначаемого ядерным компонентом, характеризовать его через отношение к другому признаку или предмету.

Суффиксация представляет собой наиболее продуктивный способ образования производных прилагательных в исследуемой терминологии. Их доля 83,6% от числа всех прилагательных. Среди словообразовательных суффиксов наибольшее распространение имеют:

*-н-* (сортировочный терминал, контейнерный пункт, экспедиционные операции, санитарный сертификат, тарифный пояс, коносаментная партия, таможенные пошлины, линейное судоходство, погрузочный ордер);

*-ов-/-ев-* (грузовой контейнер, весовой сертификат, трамповые грузы, портовые расходы, доковый сбор, фрахтовый брокер, итриховое кодирование, страховой риск, рейсовый чартер, маятниковый маршрут, долевой коносамент, кольцевой маршрут, сетевая доставка, итыревые подхваты);

*-ск-* (консульская фактура, брокерская комиссия, экспедиторская расписка, капитанская декларация, тальманский счет, сюрвейерские услуги, складская расписка, дисбурсментские расходы);

*-тельн-* (запретительные тарифы, поощрительные тарифы, спасательное вознаграждение) и др.

Вторая по величине группа (11,3% от производных прилагательных) включает прилагательные-атрибуты, означающие сложный признак и имеющие

сложную основу, которые образуются способом чистого сложения или сложения с суффиксацией.

Среди сложных прилагательных, составляющих 8,4% от производных, преобладают такие, которые образованы с подчинительным отношением двух основ, одна из которых представляет опорный компонент, а другая, находящаяся в препозиции по отношению к нему, уточняет и конкретизирует его содержание (*товарораспорядительные документы, грузосортировочный терминал, мелкопартионные грузы, крупнозернистые грузы* и др.). Сложения с сочинительными отношениями между составляющими их равноправными основами, которые означают единый признак (*начально-конечная операция, сборно-раздаточные вагоны, погрузочно-разгрузочные машины, разборно-складная тара, транспортно-логистический центр, транспортно-экспедиторская услуга, транспортно-экспедиционное обслуживание, сопроводительно-передаточный лист* и др.), встречаются в два раза реже.

Суффиксально-сложные прилагательные не имеют широкого распространения в терминологии транспортно-экспедиционной деятельности. Такие единицы составляют не более 3% от числа производных прилагательных. Например, *судоходная линия, короткопробежные перевозки, крупнокусковые грузы, среднекусковые грузы, мелкокусковые грузы, тяжеловесные грузы, легковесные грузы, многоместная отправка, одноместная отправка, одноразовый поддон, высокорамный трал, двадцатифутовый эквивалент* и др.

Префиксальным способом образовано всего около 4,4% от всех прилагательных. Среди приставок преобладают исконно русские (*внеэксплуатационный период, припортовая станция, безналичные расчеты, безопасный порт, негабаритный груз, неразборная тара, несохранная перевозка, сверхнегабаритный груз, сверхнормативный простой*).

Префиксально-суффиксальный способ представлен единичными примерами (*попутный груз, повременные тарифы, предотгрузочная проверка,*



*чрезмерное страхование, наземные грузоперевозки* и др.). Их доля менее 1% от всех прилагательных, выступающих в роли атрибута в зафиксированных двухкомпонентных словосочетаниях типа *ПС*.

Вторая формальная разновидность *Прич.С*, в которой в роли атрибутивного компонента выступают адъективированные причастия, имеет меньшее распространение. В 2/3 всех случаев это страдательные причастия прошедшего времени. Например, *специализированный терминал, засланный груз, просроченный груз, обезличенный груз, смешанное сообщение, отгруженный вес, завершенная поставка, укрупненная отправка, консолидированная партия, застрахованный коносамент, открытый чартер, одобренный чартер* и др. Страдательные причастия настоящего времени (*вентилируемые грузы, охлаждаемые грузы, применяемое законодательство, отапливаемый контейнер, штабелируемая тара* и др.) и действительные причастия настоящего времени (*одорирующие грузы, пересекающиеся перевозки, растягивающаяся пленка, самоклеющаяся этикетка* и др.) имеют меньшее распространение, а, пожалуй, единственный встретившийся случай действительного причастия прошедшего времени зафиксирован в терминологическом словосочетании *прибывшее судно*.

- Модель *СС*

Среди двухкомпонентных словосочетаний в терминологии ТЭД имеет место базовая структурная модель, в которой зависимый компонент выражается существительным, находящимся в постпозиции по отношению к опорному компоненту. Такие единицы составляют 20,2% от числа двухкомпонентных терминов и могут быть беспредложными (14,5%) или предложными (5,7%). Количественное соотношение между теми и другими – 72% : 28%.

Беспредложным способом образуются 2 разновидности базовой модели *СС* в зависимости от падежа существительного, выполняющего роль атрибутивного компонента. Почти в 100% всех случаев это родительный падеж

(ССр). Например, *договор перевозки, договор поставки, место отправления, место поставки, переход рисков, оператор терминала, партия груза, обработка грузов, перевалка грузов, совместимость грузов, плотность груза, крепление груза, затаможивание груза, габарит погрузки, издержки хранения, распорядитель товара, счет экспедитора, выбор маршрута, дробление грузопотока, порядок расчетов, ответственность перевозчика, нормы простоя, коэффициент перегрузки* и др. Зафиксирован один единственный случай существительного в дательном падеже (ССд) в словосочетании *поручение экспедитору*.

В зависимости от конструкции предложно-именной группы определяющего компонента можно выделить 17 предложных разновидностей. Среди них наибольшее распространение имеют следующие: *С за Св* (1,2% от двухкомпонентных: *сбор за переишвартовку, сбор за погрузку, сбор за разгрузку, сбор за сортировку, сбор за упаковку, сбор за взвешивание, плата за хранение* и др.); *С на Св* (1% от двухкомпонентных: *поручение на отгрузку, разрешение на поставку, разрешение на транзит, заявка на фрахтование, пропуск на товар, коносамент на предъявителя, лицензия на импорт*); *С с Ст* (0,7% от двухкомпонентных: *коносамент с оговорками, тягач с полуприцепом, прицеп с самопогрузкой, хранение с обезличением*); *С о/об Сп* (0,7% от двухкомпонентных: *нотис о готовности, акт о приемке, извещение об отправке, извещение об отгрузке*); *С по Сд* (0,6% от двухкомпонентных: *инструкция по отправке, расходы по перевозке, расходы по погрузке, расходы по выгрузке, инструкция по маркировке*). Две предложные разновидности рассматриваемой модели представлены немногочисленными примерами, а 10 – единичными терминами.

- Модель *СиСи*

В нашей выборке в числе двухкомпонентных терминологических наименований зарегистрированы аппозитивные словосочетания с приложением,

образованные по модели *СiСi*. Данную модель В. П. Даниленко ставит среди самых продуктивных моделей терминов-словосочетаний с общим предметным значением [Даниленко 1977: 132–133].

В исследуемой терминологии, однако, она не имеет большого распространения. Такие термины составляют всего лишь 2,5% от двухкомпонентных словосочетаний или 1,2% от числа всех зарегистрированных терминов. Ими преимущественно обозначаются транспортные средства, погрузочно-разгрузочные машины, грузовые единицы, транспортные и логистические сооружения, причем определяемым словом выражается принадлежность к какому-нибудь родовому понятию, а определяющим, находящимся в постпозиции по отношению к определяемому, – его качество, свойство, т. е. видовое понятие. Например, *танкер-продуктовоз, судно-рефрижератор, вагон-ледник, кран-манипулятор, контейнер-цистерна, полуприцеп-контейнеровоз, порт-убежище, склад-отель, склад-навес* и др.

Небольшая часть терминологических словосочетаний данной группы является обозначением лиц по отношению к их роду занятий. Например, *экспедитор-поверенный, комиссионер-консолидатор, брокер-аквизитор*.

- Прочие двухкомпонентные модели

В числе двухкомпонентных терминологических словосочетаний обнаружены также объединения слов с сочинительными отношениями, которые оформлены бессоюзно. Например, *сдача-приемка, купля-продажа, заказ-наряд*.

Зарегистрированы также терминологические словосочетания, образованные по 30 прочим моделям (6,8% от общего числа двухкомпонентных единиц), в которых к стержневому компоненту примыкают несклоняемые зависимые компоненты (НЗК), выполняющие функцию атрибута (*вес полубрутто, страхование каско, карго-терминал, франко-вагон, ТИР-карнет* и др.). В их числе 18 производных моделей, послуживших для образования терминов только один раз.

### 3.4.1.2. Трехкомпонентные термины

В терминологии ТЭД трехкомпонентные терминологические словосочетания составляют 24,3% от составных терминов или 18,7% от общего числа всех терминов выборки и образованы по 4 базовым (*ППС*, *СПС*, *ПСС* и *ССС*) и прочим другим моделям.

Как отмечает Гринев-Гриневиц, «как правило, трехкомпонентные терминологические словосочетания образуются на базе двухкомпонентных словосочетаний, характеризующихся более тесными структурно-семантическими отношениями. Такие сочетания называются исходными. Исходные словосочетания обычно функционируют в качестве самостоятельных терминов-сочетаний» [Гринев-Гриневиц 2008: 140–141].

Ниже в убывающем порядке перечислены наиболее распространенные модели трехкомпонентных терминологических словосочетаний, зарегистрированных в исследуемой терминологии.

- Модель *ППС*

Общая доля терминологических словосочетаний, образованных по этой модели, составляет 31,2% от трехкомпонентных единиц. В терминологии транспортно-экспедиционной деятельности обнаружено 6 ее формальных разновидностей, среди которых самое большое распространение имеет *ППС* (25,8% от трехкомпонентных терминов-словосочетаний). Например, *морские контейнерные терминалы*, *минимальная провозная плата*, *предварительный грузовой план*, *контейнерная товарная станция*, *крупные навалочные грузы*, *интермодальная транспортная единица*, *отправительская сборная отправка*, *простое складское свидетельство* и др.

Формальная разновидность *Прич.ПС*, в которой как атрибут исходного двухкомпонентного словосочетания функционирует адъективированное причастие, выступает в небольшом числе случаев (3,3% от числа трехкомпонентных терминов-словосочетаний). Например, *укрупненная грузовая*

*единица, переуступаемая складская расписка, комбинированные перевозочные документы, передающая пограничная станция и др.*

Остальные 4 модели представлены небольшим количеством примеров.

- Модель *СПС*

Базовая структурная модель *СПС*, по которой образовано 21,7% от трехкомпонентных словосочетаний, имеет 11 формальных разновидностей – 2 беспредложные и 9 предложных. Количественное соотношение между единицами без предлогов и с предлогами – 73% : 27%.

Самым большим количеством терминов-словосочетаний (15,6% от общего числа трехкомпонентных словосочетаний) представлена беспредложная разновидность *СПрСр* (*владелец транспортного средства, станция окончательного назначения, зона верхней негабаритности, договор морского страхования, тарифы линейного судоходства, дробление грузового потока, расформирование грузовой единицы, декларация таможенной стоимости, ставка движенческой операции и др.*), а разновидность *СМрСр* – одним единственным примером (*выдача всего груза*).

Остальные терминологические единицы распределяются между 9 предложными разновидностями (итого 5,9% от трехкомпонентных словосочетаний). Из них наибольшее число представителей имеют: *С на ПвСв* (2,1% от трехкомпонентных словосочетаний: *соглашение на генеральное агентирование, договор на транспортное обслуживание, спецификация на отправленный груз и др.*) и *С за ПвСв* (1,2% от общего числа трехкомпонентных словосочетаний: *сбор за торговую документацию, сбор за транспортную документацию, сбор за таможенное оформление*).

- Модель *ПСС*

Базовая структурная модель *ПСС*, послужившая для образования 18,4% от трехкомпонентных словосочетаний, имеет 8 формальных разновидностей – 2

беспредложные и 6 предложных. Количественное соотношение между единицами, образованными без предлогов и с предлогами, – 88% : 12%.

Самая распространенная разновидность данной модели – это *ПССр* (14,2% от числа трехкомпонентных терминов-словосочетаний: *спорное количество груза, свободное размещение груза, тарифная номенклатура грузов, полная загрузка контейнера, валовая вместимость судна, альтернативное место поставки* и т. д.).

Вторая беспредложная разновидность модели *Прич.ССр* послужила для образования терминологических единиц, составляющих только 2,1% от числа трехкомпонентных словосочетаний (*обусловленный порт погрузки, фиксированное размещение груза, погруженное количество груза, автоматизированная ячейка стеллажа, предполагаемое время прибытия* и др.).

Остальные 6 разновидностей модели с предлогами послужили для образования небольшого количества терминов-словосочетаний, причем 4 из них только один раз.

- Модель *ССС*

Доля единиц, образованных по базовой модели *ССС*, составляет 15,6% от числа трехкомпонентных словосочетаний. В терминологии ТЭД обнаружено 18 ее формальных разновидностей: 2 беспредложные и 16 предложных. Количественное соотношение между беспредложными и предложными словосочетаниями – 47% : 53%.

Беспредложная разновидность *ССрСр* имеет самое большое число единиц (7,1% от числа трехкомпонентных словосочетаний: *договор страхования груза, договор фрахтования судна, сроки доставки грузов, сертификат погрузки груза, сохранность перевозки грузов, интервал накопления грузов, границы района плавания* и т. д.), а разновидность *ССтСр* имеет один единственный зафиксированный представитель (*извещение экспедитором экспортера*).

Остальные 16 предложных разновидностей представлены немногочисленными примерами: *С о СпСр* (1,7% от числа трехкомпонентных словосочетаний: *заявление о страховании груза, запрос о местонахождении груза, извещение о прибытии груза* и др.); *С на СвСр* (1,2%: *разрешение на выдачу груза, заказ на доставку грузов, подтверждение на фрахтование тоннажа*); *С за СвСр* (1,2%: *сбор за обработку груза, сбор за задержку контейнера, надбавка за длинномерность груза* и др.), а 9 из них имеют только по одному представителю.

- Прочие трехкомпонентные модели

В исследуемой терминологии обнаружены также трехкомпонентные словосочетания (13% от их числа), образованные по 36 прочим моделям. Некоторые из них содержат компоненты, построенные на бессоюзной сочинительной связи (*предварительная сдача-приемка, договор купли-продажи* и др.). Другие, имеющие характер предтерминов, содержат полупредикативные отношения, выраженные причастным оборотом (*предметы, запрещенные к перевозке*), или сочинительные отношения, оформленные при помощи союзов (*знаки и трафаретные надписи, охлаждаемый или обогреваемый контейнер* и др.). Только одним термином представлены 24 модели.

В числе трехкомпонентных словосочетаний обнаружены единицы, содержащие несклоняемые зависимые терминоконпоненты в качестве атрибута (9,5%), которые образованы по 27 моделям (*франко-станция назначения, франко-склад покупателя, масса груза брутто* и др.). Из них 18 моделей являются непродуктивными и имеют только по одному представителю.

#### 3.4.1.3. Четырехкомпонентные термины

Четырехкомпонентные терминологические словосочетания составляют 7,9% от составных терминов или 6,1% от общего числа зафиксированных терминов ТЭД. Они оформлены по 74 моделям, среди которых 10 беспредложных и 30 предложных моделей.

Самое большое распространение имеют следующие модели: *ПСПрСр* (16,7% от четырехкомпонентных словосочетаний: *круговой рейс водного судна, сдельная оплата стивидорных работ, сортировочная площадка контейнерного терминала*), *ПППС* (11,6% от четырехкомпонентных словосочетаний: *массовые автомобильные грузовые перевозки, прямое международное смешанное сообщение, морские наливные грузовые перевозки*), *ПССрСр* (5,1% от четырехкомпонентных словосочетаний: *средняя скорость движения автомобиля, средняя скорость доставки грузов, башенная схема штабелирования контейнеров*), *ССрПрСр* (3,6% от четырехкомпонентных словосочетаний: *приобретатель услуг транспортной инфраструктуры, правила перевозки опасных грузов, акт вскрытия транспортного средства*).

Остальные 36 моделей представлены небольшим числом примеров, в т. ч. 26 моделей – только одним.

В числе четырехкомпонентных обнаружены предтермины, образованные по единичным моделям, которые содержат сочинительные отношения (*флет с торцевыми бортами или стойками; судовые грузовые устройства и оборудование; контейнер для тарных и штучных грузов*), а также полупредикативные отношения, выраженные причастиями (*тариф, рассчитываемый по весу груза; фрахт, оплачиваемый при отправлении груза; информация, сообщаемая отправителем о грузе; маршрутный поезд, предназначенный в распыление*).

Терминологические словосочетания, содержащие неизменяемые зависимые компоненты, составляют 18,8% от числа четырехкомпонентных составных терминов и образованы по 24 моделям. Из них 22 модели являются непродуктивными и послужили для образования единичных терминов.

#### 3.4.1.4. Пятикомпонентные термины

Пятикомпонентные терминологические словосочетания составляют 3,3% от числа составных терминов или 2,6% от числа всех терминов выборки.



Например, *автомобильные грузовые перевозки прямого сообщения, внутренние перевозки грузов на речном транспорте, средняя скорость движения транспортных средств, услуги по консолидации мелких отправок грузов, извещение о возникновении препятствий в перевозке груза, свидетельство о загрузке контейнера опасными грузами, сбор за перевозку груза с объявленной ценностью, оплата провозной платы по доставке груза, ответственность экспедитора по договору транспортной экспедиции, готовность судна к производству грузовых операций, простой транспортных средств под грузовыми операциями и т. д.*).

Пятикомпонентные составные термины оформлены по 46 грамматическим моделям. Как беспредложные модели, так и предложные не отличаются большой продуктивностью и имеют максимум по 3, а 23 модели – только по одному представителю.

Среди пятикомпонентных обнаружены терминологические словосочетания, представляющие по своей структуре предтермины (6,9% от их числа) и содержащие сочинительные отношения, выраженные бессоюзно (*сертификат отправителя по опасным/радиоактивным материалам*), или полупредикативные, выраженные причастиями (*грузы, требующие особых условий перевозок* и др.).

Составные термины данного типа, которые содержат неизменяемые зависимые компоненты, составляют 22,4% и образованы по 12 моделям.

#### 3.4.1.5. Шестикомпонентные термины

Доля шестикомпонентных словосочетаний в терминологии транспортно-экспедиционной деятельности составляет 1,3% от составных наименований, а от общего числа проанализированных терминов ТЭД – около 1%.

Шестикомпонентные составные термины оформлены по 21 модели. В их числе 19 моделей, представленных только одним термином. Только одна из моделей – беспредложная (*транспортная грузовая накладная внутреннего*

водного транспорта), а 9 – предложные (*ставка фрахта за перевозку единицы транспортного средства, прямые внутренние перевозки грузов на речном транспорте, аренда контейнеров в одном направлении кругового рейса, физическая готовность судна к производству грузовых операций и др.*).

В числе шестикомпонентных словосочетаний обнаружены предтермины (30,4% от их числа), содержащие сочинительные отношения, оформленные бессоюзно (*сухопутные экспортные/импортные таможенные контейнерные терминалы*) или с помощью союзов (*склад для хранения и обработки грузов в свободном обращении, акт о неисправности при перевозке грузов в контейнерах и на поддонах, информация грузополучателя или грузоотправителя о прибытии груза в порт, уведомление о продвижении груза и подходе к станции назначения*).

Доля терминологических единиц рассматриваемого типа, в составе которых обнаружены неизменяемые зависимые компоненты, – 30,4% от числа шестикомпонентных наименований.

#### 3.4.1.6. Семикомпонентные термины

Семикомпонентные терминологические словосочетания представляют собой, по мнению Гринева-Гриневича, предел лексической протяженности терминов [Гринева-Гриневич, 143].

Доля терминов данного структурного типа от составных терминов составляет 0,5%, а от общего числа терминов выборки – 0,4%. Например, *терминальный склад для хранения грузов в ходе перевалки не по прямому методу; слежение за продвижением груза от станции отправления до станции назначения; контейнер на базе платформы с неполной верхней рамой и складными торцами; контейнер для сухих сыпучих грузов, загружаемых и выгружаемых под давлением и др.*

Среди семикомпонентных единиц нет беспредложных конструкций. Доля терминологических словосочетаний, представляющих собой предтермины, –

33,3% , а содержащих несклоняемые зависимые компоненты в своей структуре – также 33,3%.

#### 3.4.1.7. Многокомпонентные термины (8–11 компонентов)

Многокомпонентные единицы составляют 0,34% от числа составных терминов или 0,27% от общего числа терминов выборки.

Половина (50%) терминологических словосочетаний этого типа – предтермины, в которых содержатся либо сочинительные отношения между компонентами, либо причастный оборот, либо и то и другое. Например, *контейнер на базе платформы с неполной верхней рамой и складными торцами; контейнер на базе платформы с неполной верхней рамой и жестко закрепленными торцами; контейнер для сухих сыпучих грузов, загружаемых и выгружаемых без применения давления; уведомление о погрузке груза на борт судна и о прибытии груза к месту назначения).*

Остальные многокомпонентные терминологические словосочетания (50%) содержат в своей структуре неизменяемые зависимые компоненты.

#### 3.4.2. Структура сложных и комбинированных терминологических словосочетаний ТЭД

Как отмечает В. Н. Прохорова, не существует единого мнения при объяснении образования сложных терминов: образуются ли они путем распространения двусоставных терминов или же путем сложения нескольких составных терминов [Прохорова 1996: 59]. Среди сложных и комбинированных терминологических словосочетаний ТЭД есть единицы, образованные как распространением, так и сложением.

Так, например, почти все представители модели *ППС* образованы распространением простого двухкомпонентного словосочетания препозиционным определением, уточняющим и конкретизирующим его значение *П<(П<С): регулярная (судоходная линия), срочная (судоходная линия); прямой (международный транзит), косвенный (международный транзит);*

*основные (грузовые устройства), вспомогательные (грузовые устройства); морские (контейнерные терминалы), сухопутные (контейнерные терминалы).*

Модель СПС, по которой образуются комбинированные терминологические словосочетания, представляет собой распространение стержневого компонента зависимым от него предложным или беспредложным простым терминологическим словосочетанием, выступающим по отношению к нему в роли атрибута  $C > (П < C)$ : *нормы (естественной убыли), парк (воздушных судов), подача (транспортных средств), акт (стояночного времени), очистка (транспортного средства), документы (на портовые сборы), сбор (за таможенное сопровождение) и т. д.*

Единицы трехкомпонентной модели ПССр образованы либо распространением простого двухкомпонентного словосочетания ССр, к которому присоединяется атрибутивный компонент – имя прилагательное  $П < (C > Ср)$ , как, например, *фактическое (время прибытия), альтернативное (место поставки), прямая (укладка штабеля), инкассовая (форма расчета)*, либо сложением двух простых словосочетаний с одним и тем же стержневым словом в сложное  $\{П < (C) > Ср\}$ , *относительная плотность груза (относительная плотность + плотность груза), удельная масса груза (удельная масса + масса груза), воздушные перевозки грузов (воздушные перевозки + перевозки грузов) и др.*

Образование многокомпонентных комбинированных словосочетаний происходит, на наш взгляд, на основе распространения и/или сложения трех и более отдельных компонентов, представляющих сами по себе простые, сложные и даже комбинированные словосочетания. Так, например, термин *терминальный склад для хранения грузов в ходе перевалки не по прямому методу* имеет усложненную структуру, полученную распространением простого атрибутивного словосочетания *терминальный склад* комбинированным словосочетанием *хранение грузов в ходе перевалки не по*

*прямому методу*. Последнее в свою очередь получено слиянием сложного словосочетания *хранение грузов в ходе перевалки* и комбинированного *перевалка не по прямому методу*. Компонентный анализ составного термина *контейнер на базе платформы с неполной верхней рамой и складными торцами* показывает, что он построен сложением трех словосочетаний с одним и тем же стержневым словом: простого словосочетания *контейнер на базе платформы* и двух комбинированных словосочетаний *контейнер со складными торцами* и *контейнер с неполной верхней рамой*.

Такие протяженные термины усложненной структуры, образованные на основе нескольких более простых в структурном отношении, как пишет Гринев-Гриневиц, часто на самом деле «представляют собой не термины, а сочетания терминов, отражающие сочетания понятий» [Гринев-Гриневиц 2008: 48–49].

Семантические связи между их компонентами зависят в большой степени от сложности конструкции составного термина. Как отмечается в работе «Общая терминология: Вопросы теории» Суперанской, Подольской и Васильевой, «чем сложнее конструкция научного термина, тем в меньшей степени он обладает семантической спаянностью, тем выше самостоятельность значений его отдельных компонентов» [Суперанская и др. 2012: 121].

Протяженные синтагматические последовательности, как определяет многокомпонентные терминологические словосочетания Л. А. Чернышова, во многих случаях имеют характер чисто речевых образований и являются своего рода связующим звеном с теми сложными образованиями, которые возникают в метаречи при соединении терминов с единицами нетерминологической лексики [Чернышова 2010: 156].

В монографии «Общая теория термина» К. Я. Авербух предлагает считать все словосочетания, число словесных позиций в которых превышает заданное, сочетанием терминов, которые подлежат разбиению до словосочетаний, заданных списком размеров [Авербух 2004: 158]. Это

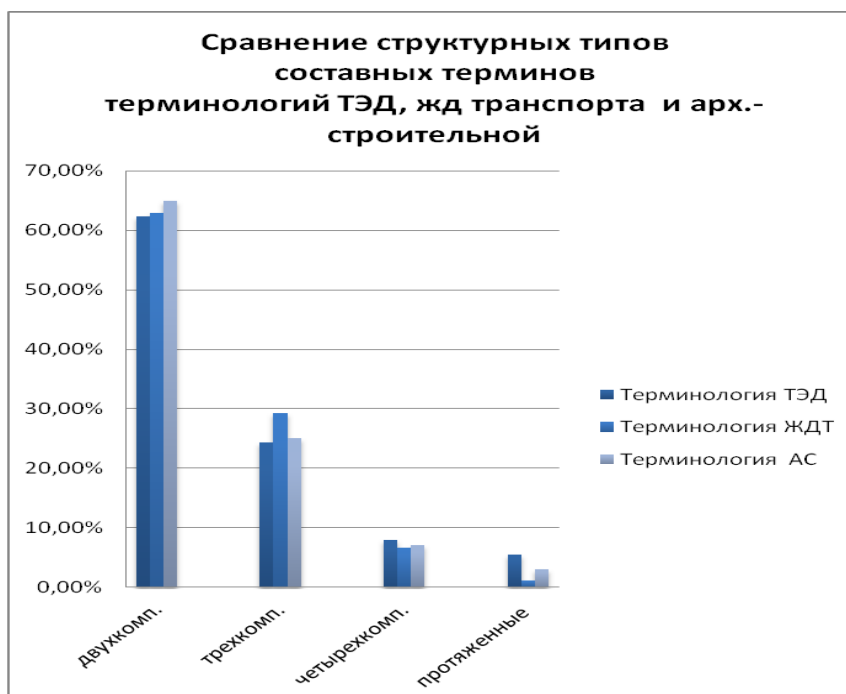
полностью соответствует и высказанному В. П. Даниленко мнению, что усложненные по структуре термины-словосочетания, чьи пределы с годами растут, нельзя расценивать как нормальное явление, а скорее как аномалию, которую необходимо избежать [Даниленко 1977: 133].

### 3.4.3. Анализ данных о составных терминах ТЭД

Полученные итоговые данные о процентном соотношении составных терминов ТЭД сравниваются на *Диаграмме 4* с данными о терминологии железнодорожного транспорта [Чернышова 2010: 145] и архитектурно-строительной терминологии [Гринев-Гриневиц 2008: 136–143].

Проведенная параллель показывает относительно меньшую долю словосочетаний с двумя и тремя компонентами и бóльшую долю словосочетаний с 4 и больше компонентами в терминологии ТЭД. Одна из возможных причин тому – «молодость» данной терминологии, которая стала формироваться в русском языке относительно недавно и в которой на сегодняшний день продолжают активные процессы становления и развития.

*Диаграмма 4*



Идея о зависимости лексической длины терминологических словосочетаний от «возраста» терминологии высказывается в работе Суперанской, Подольской и Васильевой «Общая терминология: Вопросы теории», где отмечается, что «в более старых терминологических системах часто используются термины, состоящие из одного слова. В более молодых системах преобладают двухсловные и многословные термины. Они в ряде аспектов значительно удобнее однословных, поскольку позволяют на ранних стадиях формирования системы с большей степенью наглядности показать отношения отдельных понятий» [Суперанская и др. 2012: 120–121].

В этой связи особое внимание следует обратить на наличие в терминологии протяженных терминологических словосочетаний. Обычно их доля не превышает 1–2%. Как пишет Гринев-Гриневиц, «практика разработки и ведения информационных словарей, основанная на учете встречаемости терминов в специальных текстах, показала, что 98–99% терминологической лексики составляют термины, лексическая длина которых не превышает 4 слов» [Гринев-Гриневиц 2008: 49]. В архитектурно-строительной терминологии такие единицы составляют 1,7% от числа всех терминов (пятисловные – 1,3%, шестисловные – 0,34%, семисловные – 0,06%) [Гринев-Гриневиц 2008: 49], в терминологии железнодорожного транспорта их доля около 1% [Чернышова 2010: 155], а в терминологии транспортного экспедирования они составляют 4,3% от числа всех терминов выборки.

В терминологической литературе [напр., Лейчик 2009: 52] указывается на то, что длина терминологических словосочетаний обнаруживает некоторую зависимость от специфики тех областей, к которым они относятся. Например, в информатике преобладают словосочетания из двух-трех слов, а в философии – из четырех-пяти слов. В связи с этим приводятся понятия идеальной и оптимальной длины терминов. «Под идеальной длиной термина следует понимать такую его длину, при которой каждый терминологический элемент обозначает

одно понятие из системы понятий данной области. ... Оптимальная же длина термина – это такая его длина, при которой учитываются реальные условия образования терминов в определенной терминосистеме» [Лейчик 2009: 51].

На базе вычисления среднего количества слов, входящих в терминологические единицы, определяется средняя лексическая длина терминов данной терминологии. Гринев-Гриневиц приводит статистические данные по этому параметру. Так, например, средняя лексическая длина терминов философии медицины составляет 1,3, архитектуры – 1,5, клинической токсикологии – 1,8, физиотерапии – 1,9, терминоведения – 2,3 [Гринев-Гриневиц 2008: 71].

Средняя лексическая длина терминов ТЭД относительно велика и составляет 2,2 слова. Это, по-видимому, обусловлено спецификой транспортно-экспедиционной деятельности, которая возникла относительно недавно и находится на стыке двух сфер коммерческой деятельности – транспортной и торговой. В связи с этим в качестве терминов в ее терминологии функционируют чартерные оговорки, условия различных договоров, названия экспедиторских услуг, единицы расчета и т. д., представляющие собой многокомпонентные терминологические номинации. Многие из этих словосочетаний содержат неизменяемые зависимые компоненты, которые рассмотрены в 3.4.5.1. (Терминологические сочетания, содержащие несклоняемые зависимые терминоконпоненты).

#### 3.4.4. Продуктивность грамматических моделей составных транспортно-экспедиционных терминов

В соответствии с определением, приведенным в Русской грамматике, образцы, по которым образуются слова, формы слов, конкретные словосочетания и предложения могут быть продуктивными и непродуктивными. «Продуктивен тот образец, по которому строятся и могут быть построены все новые и новые конкретные языковые единицы. ... По



непродуктивным образцам новые единицы не строятся ...» [Русская грамматика. – Т. I. 1982: 10].

Е. С. Кубрякова (правда, в отношении словообразовательных моделей) разграничивает понятия продуктивности и активности, что в целях нашего исследования представляется целесообразным. «Продуктивность – это скорее количественная характеристика словообразовательного ряда: модель продуктивна, когда по ее образцу в языке созданы десятки, а то и сотни производных. С другой стороны, активность модели – это скорее качественная ее характеристика, ибо она означает способность словообразовательного ряда к пополнению новыми единицами» [Кубрякова 1965: 21].

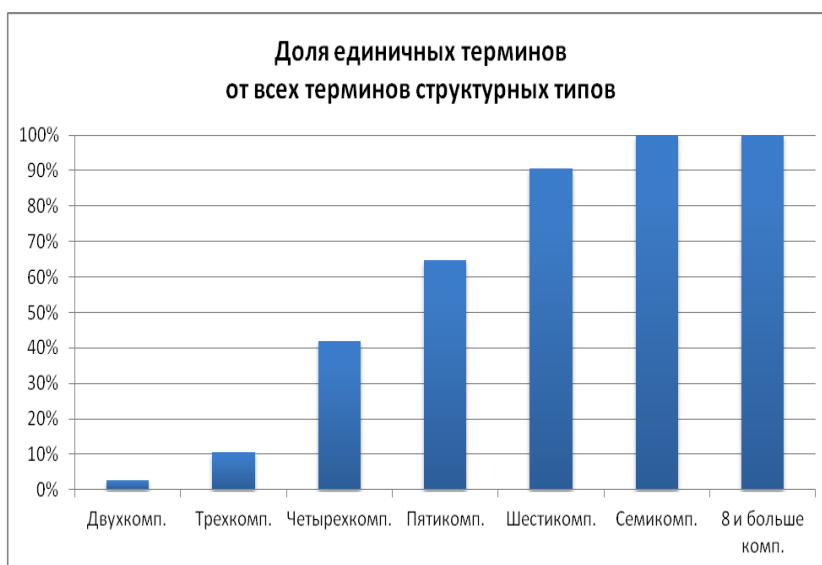
Проведенное в синхронном срезе исследование составных терминов ТЭД показывает, что они образованы по 288 грамматическим моделям и разновидностям. В ряде моделей, выстроенном по принципу продуктивности, на первых 6 позициях располагаются следующие (приводятся в процентах от числа составных единиц): *ПС* (40,4%), *ССр* (9%), *ППС* (6,3%), *СПрСр* (3,8%), *ПССр* (3,4%) и *Прич.С* (3,1%). Остальные модели составляют итого 34%, а доля каждой из них – менее 2%. В т. ч. обнаружены 204 непродуктивные модели, имеющие только по одному представителю (итого 11,7%).

На основе полученных данных можно судить о том, что предложные модели по сравнению с беспредложными обладают значительно меньшей продуктивностью. Самые распространенные из них следующие (приводятся в процентах от числа составных единиц): *С за Св* (0,75%); *С на Св* (0,58%); *С о Сп* (0,52%); *С на ПвСв* (0,52%).

Установлено также, что существует корреляционная зависимость между продуктивностью моделей и их лексической длиной: чем меньше компонентов у терминологических словосочетаний, тем выше вероятность построения продуктивных моделей. В качестве показателя этой зависимости можно было

бы принять долю терминов, образованных по единичным моделям (единичных терминов), от всех терминов выделенных структурных типов (*Диаграмма 5*).

*Диаграмма 5*



Так, например, если среди двухкомпонентных словосочетаний доля терминов по единичным моделям составляет только 2,8%, то среди шестикомпонентных их процент уже 90,5%. На диаграмме видно, что шестикомпонентные почти все, а, начиная с семикомпонентных, все терминологические словосочетания (100%) образованы по единичным непродуктивным моделям, т. е. вероятность построения каких бы то ни было продуктивных моделей практически отсутствует.

Наиболее высокая продуктивность двухкомпонентных моделей с препозитивным определением (прилагательным, причастием, порядковым числительным) и постпозитивным определением (существительным в косвенном падеже без предлога и с предлогом, количественным числительным или наречием) отмечается во всех терминологических исследованиях. На их примере Гринев-Гриневиц описывает тенденции развития составных терминов. Он отмечает заметное численное преобладание (75%) моделей первого типа над моделями второго типа, выдвигая в качестве предпосылок то, что в словосочетаниях первого типа характер связи более тесный, что они больше

соответствуют стремлению к синтаксическому единству терминов-словосочетаний и более нужны для отражения нерасчлененности обозначаемых понятий. Намеченные автором тенденции к развитию архитектурно-строительных составных терминов – это «трансформация моделей второго типа в сочетания первого типа» и одновременно с этим «трансформация предложных словосочетаний в беспредложные» [Гринев-Гриневиц 2008: 145].

В терминологии транспортно-экспедиционной деятельности также наблюдается терминообразовательная активность этих двух моделей, о которой можно судить в основном по тому, что они служат образцом для трансформаций уже существующих других моделей. Обнаруженные в синхронном срезе синтаксические варианты терминов подтверждают действие процесса преобразования словосочетаний типа *ССр* в словосочетания типа *ПС* (*агентский договор* *вм. договор агентирования*; *грузовая партия* *вм. партия груза*; *товарная партия* *вм. партия товара*; *наливные перевозки* *вм. перевозки наливом* и др.) и предложных словосочетаний (кстати, не только двухкомпонентных) в беспредложные, в основном типа *ПС* или *Прич.С*, в т. ч. с сокращением части компонентов. Последнее свидетельствует о действии тенденции к языковой экономии (*складские расходы* *вм. расходы на хранение*; *линейное соглашение* *вм. соглашение на агентирование линии*; *фрахтовый ордер* *вм. одер на фрагование тоннажа*; *застрахованный коносамент* *вм. коносамент с подтверждением страхования*; *ячеистый контейнеровоз* *вм. контейнеровоз ячеистой конструкции*).

### 3.4.5. Особые типы составных терминов ТЭД

#### 3.4.5.1. Терминологические сочетания, содержащие несклоняемые зависимые терминокомпоненты

В наши дни, как отмечают авторы монографии «Черты аналитизма в терминосистемах русского языка» Л. А. Ким и Т. С. Пристайко, постоянно возрастает количество терминологических словосочетаний, основанных на

подчинительной связи, в которых к стержневому компоненту примыкают т. н. несклоняемые зависимые компоненты (НЗК), выполняющие функцию атрибута.

В качестве таких компонентов могут выступать заимствованные неизменяемые полифункциональные имена, аббревиатуры, инфинитивы, наречия, предложно-именные группы наречного типа, условные наименования, профессиональные выражения и т. д. Факторами, влияющими на активизацию этого процесса, по мнению авторов, являются: иноязычное воздействие и тенденция к языковой экономии [Ким, Пристайко 2008: 81].

Терминологические единицы этого типа подверглись тщательному анализу в указанной работе с точки зрения их типологии, происхождения, степени освоенности русским языком, структурных особенностей, орфографической нормативности, способности вступать в системные отношения с другими номинативными знаками и т. д.

Из более 2700 терминов, подобранных методом сплошной выборки из специальных словарей различных областей (экономики, права, металлургии, материаловедения, математики и информатики), основной корпус составили термины экономики (около 1300 единиц).

Как отмечают авторы, несмотря на то, что история экономической науки уходит в глубь веков, ее терминология представляет собой постоянно пополняющуюся открытую систему, так как новые сектора экономики, формирующиеся в наши дни, требуют новых типов номинации, активизируют разнообразие языковые ресурсы, потенциально хранящиеся в языке, но не реализованные в узальной лексике [Ким, Пристайко 2008: 4–5].

В этой связи не случайно, что в терминологии транспортно-экспедиционной деятельности доля терминологических словосочетаний с несклоняемыми зависимыми компонентами тоже относительно велика и составляет 9,5% от составных или 7,4% от всех зафиксированных терминов.

Прежде чем перейти к их рассмотрению, нужно сделать оговорку, что в нашей выборке главный компонент, атрибутом которого является НЗК, присутствует только в словарной дефиниции. Именно благодаря ему можно определить принадлежность данного термина к определенному классификационному ряду. Например, *франко завод* – ‘базисное условие поставки, согласно которому поставщик считается выполнившим обязательства по поставкам, если он предъявил товар назначенному покупателем перевозчику на своей собственной территории, например, на заводе, на складе и т. п.’; *свободно на борту* – ‘базисное условие поставки, согласно которому поставщик считается выполнившим обязательства по поставкам, если товар прошел поручни судна в названном порту погрузки’; *у причала* – ‘извещение о готовности судна к погрузке или разгрузке’; *без ожидания очереди* – ‘чартерная оговорка, согласно которой грузовые операции должны начаться сразу же после прибытия судна в порт, не ожидая вхождения его в норму обработки. С этого же момента начинается счет стальной нормы времени’; *совпадение времени платежа фрахта с разгрузкой* – ‘чартерная оговорка, согласно которой платеж по фрахту должен быть совершен одновременно с разгрузкой. Судовладелец может приостановить разгрузку, если фрахт по условиям контракта подлежит оплате, но не оплачен’; *не всегда на плаву, но безопасно на грунте* – ‘оговорка, применяемая в чартерах при фрахтовании судов, которая влечет ответственность фрахтователя за повреждения судна при его посадке на грунт’; *без ответственности за повреждение, кроме случаев крушения* – ‘условие договора морского страхования, по которому возмещаются только убытки от полной гибели всего или части груза’ и т. д.

Протяженность несклоняемых зависимых компонентов в исследуемой терминологии варьируется в пределах от двух до одиннадцати лексем. Ниже, на *Диаграмме 6*, приводится их доля от числа терминов отдельных структурных

типов. Как видно, по мере увеличения лексической длины НЗК увеличивается их доля от словосочетаний отдельных структурных типов.

Диаграмма 6



Следуя за классификацией, приведенной авторами монографии «Черты аналитизма в терминосистемах русского языка» [Ким, Пристайко 2008], можно выявить следующие типы НЗК, зарегистрированные в терминологии транспортно-экспедиционной деятельности.

Первый и самый многочисленный тип формируют несклоняемые слова (итого 76 единиц): аналитические прилагательные: *вес нетто, вес брутто, вместимость брутто, масса груза нетто, масса груза брутто, протектинг агент* и др.); заимствованные несклоняемые имена, обладающие грамматической полифункциональностью: *карго перевозки, карго синдикат, страхование карго, страхование каско, франко борт судна, франко станция отправления, франко вдоль борта судна* и др.); наречия, в т. ч. компаратив: *перевозка насыпью, перевозка наливом, перевозка навалом, особо крупнокусковые грузы; особо тяжелые насыпные грузы; грузовые автомобили особо большой грузоподъемности; заранее оплаченные расходы; излишне повторные перевозки*); аббревиатуры терминологических словосочетаний на русском, английском и других языках: *карнет АТА* (англ. Temporary Admission

Carnet), код *UNDG* (англ. United Nations Dangerous Goods Number), номер *CAN* (англ. Customs Assigned Number), книжка *МДП* (книжка международной дорожной перевозки), код *ТНВЭД* (код товара по Товарной номенклатуре внешнеэкономической деятельности Российской Федерации), *грузовые тарифы ИАТА* (англ. International Air Transport Association), *экспедиторское свидетельство ФИАТА о получении груза* (фр. Federation Internationale des Associations de Transitaires et Assimiles), *индекс АФРА* (англ. Average Freight Rate Assessment), *CMR страхование* (фр. Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route); неизменяемые собственные имена-эпонимные компоненты: *система Канбан, оговорка Парамант*.

Прежде чем перейти к рассмотрению остальных групп НЗК, хотелось бы более подробно остановиться на некоторых встретившихся в выборке неизменяемых полифункциональных именах, а также неизменяемых прилагательных, получивших в научной литературе название аналитических.

В сфере экономики и коммерции, а, следовательно, и в терминологии ТЭД широко употребляются НЗК *карго, франко, нетто* и *брутто*. В нашей выборке они обнаружены в составе терминологических словосочетаний, как следует: *франко* – в 17 единицах, *карго* – в 14 единицах, *нетто* – в 6 единицах и *брутто* – в 6 единицах.

Термин *франко* (итал. *franco* – свободный) функционирует, главным образом, в европейских странах в договорах купли/продажи и поставки. Применение его в сочетании с обозначением какого-то пункта доставки означает, что покупатель свободен от расходов по страховке и транспортировке товара до этого пункта (во внешнеторговых сделках, если для достижения обозначенного пункта товар пересекает границу – и от таможенной очистки товара) [Большой экономический словарь (далее БЭС) 1997]. Лексема *франко* отличается грамматической полифункциональностью. В некоторых случаях, присоединяясь к существительным, она выступает в роли неизменяемого

прилагательного, внося значение ‘франкированный (с предварительной оплатой погрузки, перевозки, хранения грузов)’. Например, *франко завод*, *франко причал* и др. Однако в терминологическом словосочетании *франко вдоль борта судна* она ведет себя как наречие.

В русском языке *карго* – несклоняемое существительное среднего рода, вошедшее из испанского языка (исп. *cargo* нагрузка, погрузка) через английский, которое имеет следующие значения: 1. груз, перевозимый на морском судне; 2. страхование груза при его транспортировке; 3. во внешнеэкономических операциях любые грузы, если не указывается их точное наименование [Экономика и право: словарь-справочник 2004]. В нем так же, как и в терминологическом словосочетании *франко*, обнаруживаются черты грамматической полифункциональности. В некоторых случаях оно выступает как прилагательное, а в других – как существительное. Под влиянием английского языка, как уже было отмечено в 3.2.2. (Сложные и сложносоставные слова-термины ТЭД), *карго* употребляется как определяемый и определяющий компонент сложений, а также и как несклоняемый зависимый компонент составных номинаций (в варьирующемся написании – пробел/дефис): *карго страхование*, *карго манифест*, *карго интерес*, *карго синдикат*, *карго-план*, *карго-терминал* и др.

Термины *нетто* и *брутто* пришли из итальянского языка в начале XX века. *Нетто* (итал. *netto* ‘чистый’) имеет следующие значения: 1. чистая масса товара без упаковки; 2. чистая цена товара за вычетом скидок; 3. чистый доход за вычетом всех расходов, а *брутто* ‘грубый, нечистый (вес)’: 1. масса товара с упаковкой; 2. валовой доход без вычета расходов [БЭС 1997]. В терминологических словосочетаниях в обоих значениях они употребляются в основном как несклоняемые зависимые определители как в постпозиции, так и в препозиции по отношению к определяемому компоненту в варьирующемся написании – пробел/дефис. Например, *вес нетто*, *масса груза нетто*, *нетто-*



*стоимость, нетто-тоннаж, вес брутто, брутто-тоннаж* и т. д. В составном термине *брутто за нетто* – ‘условное обозначение для проведения расчетов и установления цены по *весу брутто*, когда проверка *веса нетто* нецелесообразна или цена тары мало отличается от цены самого товара’ [БЭС 1997], они употребляются самостоятельно, но это скорее результат эллипсиса определяемого компонента *вес – брутто (вес) за нетто (вес)*, чем доказательство их грамматической полифункциональности, как это справедливо отмечается в вышеуказанной монографии «Черты аналитизма в терминосистемах русского языка» [Ким, Пристайко 2008: 55].

Второй тип НЗК – это такие единицы, которые содержат условные наименования процессов доставки и перевозки грузов, документов, тары, транспортных средств и пр. (17 единиц): *система «точно в срок»; доставка груза «от двери до двери»; доставка груза «от двери до причала»; смешанные перевозки «река-море»; чартер «Дженкон»; суда типа «река-море»; мешок «БИГ-БЭГ»; полуприцеп «Jumbo»*).

Третий тип НЗК включает единицы, представляющие профессиональные клише и обозначающие условия различных договоров (поставки, страхования, купли-продажи), чартерные оговорки, нормы расчета сталийного времени и т. д., применяемые в ТЭД (итого 73 единицы), которые содержат:

- наречия в роли стержневого компонента: *бесплатно* как *засланный; свободно* от захвата и ареста; *свободно* от частной аварии; *свободно* от оплаты диспача; *свободно* от расходов по погрузке, выгрузке и штивке грузов; *независимо* от наличия причала; *всегда* на плаву; *не всегда* на плаву, но *безопасно* на грунте);

- предложно-именные сочетания: *со всей возможной скоростью; с возможной по времени отправкой; с ответственностью за все риски; на люк в день; по открытию навигации; по мере накопления партии; без ожидания*

*очереди; в общей очереди, но время ожидания причала не должно превышать 48 часов и др.;*

*- словосочетания: документы против акцепта; платеж наличными против грузовых документов; совпадение времени платежа фрахта с разгрузкой; невозможность подсчета числа отдельных мест; оплата провозной платы по доставке груза; расчет наличными против представления штурманской расписки; последовательные дни, исключая воскресные и праздничные дни; погожие рабочие дни, за исключением воскресных и праздничных, если они не используются и др.;*

*- предложения: Фрахт считается заработанным; Штивка осуществляется за счет судовладельца; Перевозка оплачена до места назначения; Расходы подлежат оплате грузополучателем; Количество, состояние, масса и мера перевозчику не известны; Причал будет указан по прибытии судна при наличии достаточной глубины и т. д.).*

#### 3.4.5.2. Составные термины ТЭД с сочинительным отношением между компонентами

Как уже было отмечено, кроме терминологических словосочетаний с подчинительными отношениями компонентов, были обнаружены такие, которые построены на сочинительной связи.

Большую часть наименований такого типа на основании большой протяженности и отсутствия спаянности компонентов следует отнести к предтерминам, которые рассмотрены в 3.4.5.3. (Предтермины).

Все же, на наш взгляд, небольшую группу есть основания причислить к терминам, так как они в большой степени отвечают предъявляемым требованиям в синтаксическом, семантическом и прагматическом аспектах. Так, например, в числе двухкомпонентных терминов зарегистрированы единицы, представляющие объединения слов, находящихся между собой в сочинительных отношениях, оформленных бессоюзно. Для них характерно то,

что обе части составной номинации – самостоятельные термины, а в сумме ими обозначаются либо две стороны одного и того же процесса (*сдача-приемка, купля-продажа*), либо более сложное предметное понятие (в данном случае тип документа: *заказ-наряд, счет-фактура, счет-спецификация, поручение-наряд*), сохраняющее признаки двух исходных понятий (реквизиты двух исходных типов документов). В качестве базового или зависимого компонента составные термины первого типа участвуют при построении трехкомпонентных терминологических словосочетаний (*предварительная сдача-приемка, сдача-приемка по качеству, срок сдачи-приемки, место погрузки-выгрузки, нормы погрузки-выгрузки, договор купли-продажи* и др.). В этом случае сочинительные отношения могут возникать как между стержневыми, так и между зависимыми компонентами словосочетаний.

Сочинительные отношения не характерны для составных терминов ТЭД. Терминологические единицы, построенные на сочинительной связи, составляют менее 1% от их числа.

#### 3.4.5.3. Предтермины

Как уже было отмечено, среди составных терминов транспортно-экспедиционной деятельности обнаружены словосочетания, которые по их структуре следует отнести к предтерминам. Гринев-Гриневиц пишет, что предтермины, являющиеся разновидностью специальных лексических единиц, используются в качестве терминов для называния новых сформировавшихся понятий, но не отвечают основным требованиям, предъявляемым к термину (чаще всего – требованию краткости). В качестве предтерминов обычно выступают: описательный оборот – многословное номинативное словосочетание, используемое для наименования понятия и позволяющее с достаточной точностью описать его сущность, но не отвечающее требованию краткости; сочинительное словосочетание; сочетание, содержащее причастный или деепричастный оборот [Гринев-Гриневиц 2008: 44–45].

Единицы, отвечающие приведенному описанию предтерминов, составляют 3,2% от составных терминов или 2,5% от всех терминов выборки.

Большинство из них можно причислить только к одной из разновидностей предтерминов. Описательными оборотами, например, являются следующие терминологические словосочетания: *контейнер на базе платформы с полной верхней рамой, терминальный склад для хранения грузов в ходе перевалки не по прямому методу, слежение за продвижением груза от станции отправления до станции назначения, грузовая станция общего пользования для обслуживания подъездных путей* и др. На основе сочинительных отношений, оформленных при помощи союзов, построены следующие словосочетания: *сбор за маркировку и этикетирование, знаки и трафаретные надписи, охлаждаемый или обогреваемый контейнер* и др. Полупредикативные отношения, выраженные причастиями, содержатся, например, в следующих составных терминах: *грузовые суда, имеющие крановое сооружение; предметы, запрещенные к перевозке; грузы, требующие особых условий перевозок; маршрутный поезд, предназначенный в распыление* и т. д.

Во многих случаях, однако, в одном и том же многословном термине сочетаются: описательный оборот и сочинительные отношения (*контейнер на базе платформы с неполной верхней рамой и жестко закрепленными торцами; контейнер на базе платформы с неполной верхней рамой и складными торцами; уведомление о погрузке груза на борт судна и о прибытии груза к месту назначения; уведомление грузополучателя или грузоотправителя о подходе груженого или порожнего автотранспорта* и др.); описательный оборот и причастный оборот (*экспедитор общего пользования, не владеющий тоннажом*) и даже описательный оборот, причастный оборот и сочинительные отношения (*контейнер для сухих сыпучих грузов, загружаемых и выгружаемых без применения давления; контейнер для сухих сыпучих грузов, загружаемых и выгружаемых под давлением*).

Гринева-Гринева обращает внимание на два возможных пути развития предтерминов. Со временем они могут вытесняться терминами, какие примеры отмечены в исследуемой терминологии. Например, вместо *коносамент на груз, принятый для погрузки* начинает употребляться термин *небортовый коносамент*; вместо *контейнер для сухих сыпучих грузов, загружаемых и выгружаемых без применения давления* – *контейнер для сыпучих грузов без давления* и др.). В ряде случаев, однако, как пишет автор, «замена предтермина лексической единицей, более соответствующей терминологическим требованиям, затягивается, и предтермин закрепляется в специальной лексике, приобретая устойчивый характер и становясь квазитермином» [Гринева-Гринева 2008: 45].

Одним из условий, способствующих этому процессу, может послужить принадлежность терминологического словосочетания к заимствованной лексике. Например, *охлаждаемый или обогреваемый контейнер (Refrigerated and heated container)*; *информация, сообщаемая отправителем о грузе (Particulars furnished by shipper)*; *сертификат отправителя по опасным/радиоактивным материалам (Shipper's certification for restricted articles/radioactive materials)*; *нотис об ожидаемом прибытии судна в порт погрузки (Notice of probable arrival at loading port)*; *контейнер на базе платформы с полной верхней рамой (Platform-based container with complete superstructure)* и т. д.

В итоге на основании проведенного исследования составных терминов представляется необходимым отметить следующее.

Словосочетания – наиболее характерный для терминологии ТЭД формальный тип терминологических единиц. Их доля составляет 79,2% от терминов выборки. Средняя лексическая длина терминов ТЭД – относительно большая и составляет 2,2 слова, а максимальная – 11 слов.

Доля двухкомпонентных единиц (основной структурный тип терминологических словосочетаний) – 62,3% от составных или 48,1% от всех терминов выборки. Доля протяженных единиц, содержащих 5–11 компонентов, выше, чем в некоторых других терминологиях (5,5% от составных терминов или 4,3% от всех терминов выборки). Причины – в «молодости» терминологии ТЭД и в специфике ее построения на основе объединения фрагментов терминологий транспорта и торговли.

Из всех 288 грамматических моделей и разновидностей, выявленных на основе применения приема моделирования, 204 являются непродуктивными и послужили для образования терминов только один раз. Доля терминологических словосочетаний, образованных по таким единичным моделям, – 11,7% от составных или 9,1% от всех проанализированных терминов транспортно-экспедиционной деятельности.

Приемом количественного анализа определены самые продуктивные образцы составных терминов ТЭД. Ими являются следующие беспредложные модели: *ПС* (40,4%); *ССр* (9%); *ППС* (6,3%); *СПрСр* (3,8%), *ПССр* (3,4%) и *Прич.С* (3,1%). Установлено, что при увеличении протяженности моделей снижается их продуктивность. Практически, начиная с шестикомпонентных, каждое словосочетание образовано по своей модели.

Относительно высокая доля составных терминов, содержащих НЗК (9,5% от составных терминов или 7,4% от всех терминов выборки) объясняется в основном действием тенденции к языковой экономии и сильной подверженностью данной терминологии влиянию английского языка.

Обнаруженные синтаксические варианты некоторых терминов свидетельствуют о процессах развития терминологии ТЭД. Наблюдается трансформация словосочетаний с зависимым компонентом (компонентами) в форме косвенного падежа без предлога или с предлогом в простое атрибутивное сочетание с именем прилагательным или причастием в роли определяющего

компонента, переход некоторых предтерминов в группу терминов и закрепление других в качестве квазитерминов.

Ввиду большой распространенности модели *ПС* в данной терминологии проведено исследование способов образования прилагательных, выступающих в функции атрибута. Самое большое количество (83,5%) прилагательных образовано суффиксацией. Способ чистого сложения или сложения с суффиксацией менее продуктивен (11,3%), а префиксальный и префиксально-суффиксальный способы образования прилагательных не типичны для терминологии ТЭД.

### 3.5. Термины ТЭД семантического образования

Семантический способ, заключающийся в изменении значения уже существующих в языке слов, – один из самых старых способов терминообразования. При помощи его, как пишет В. П. Даниленко, еще в период, предшествующий времени формирования языка науки на русской почве, удовлетворялись все возрастающие потребности в новых терминах путем семантического преобразования существующих в языке слов. Процесс начинался с семантической специализации слов общелитературного языка, с употребления их в особых контекстах. Это были, как правило, многозначные по своей семантической природе слова, и в специальных областях они использовались для выражения одного из присущих им значений, которое выделялось контекстуально. При этом они не теряли связи с общим языком, оставаясь его принадлежностью [Даниленко 1977: 98–99].

Первые терминологические наименования появились как результат метафорического переноса значения активных в употреблении слов на основании внешнего сходства. Они называли знакомые для человека предметы окружающего мира и относились к конкретной лексике. С развитием уровня человеческого мышления термины семантического образования стали появляться и в сфере абстрактной лексики.

По мнению В. П. Даниленко, семантический способ терминообразования не утратил своего значения на всех этапах развития терминологической лексики практически всех терминологических подсистем и в настоящее время продолжает сохранять свою актуальность и высокую продуктивность. При его функционировании существующие слова приспособляются без длительной эволюции, подвергаются определенным семантическим преобразованиям, а затем приобретают и другие грамматические и лексические характеристики [Даниленко 1977: 100–102].

В. М. Лейчик считает, что в наши дни семантический способ уже не имеет того широкого распространения, которое имел в XVIII–XIX вв., в период складывания терминосистем большинства наук на базе лексических единиц естественных языков. К тому же изменение претерпел сам его характер. На сегодняшний день, как пишет Лейчик, широко используется межсистемное заимствование терминов, обычно с метафорическим их переосмыслением, т. е. все чаще имеет место вторичная терминологизация. А обязано это тому, что содержательная структура термина более «строга» – термины обычно менее многозначны, более мотивированны, их семантика включает такие семы, которые более применимы для использования в новых терминосистемах [Лейчик 2009: 47].

Вопрос о том, являются ли исходное общелитературное слово и термин значениями одного слова или омонимами, обычно решается на основании формальных признаков. От слова общелитературного языка термин отличается строгой научной дефиницией (в отличие от толкования слова), которая включает понятие, обозначаемое термином, в определенную систему понятий и фиксирует его дифференциальные признаки. Кроме того, если исходное слово и термин, образованный от него семантическим переносом, функционируют в разных сферах языка, мало соприкасающихся друг с другом, считается, что они являются омонимами, а если в одной и той же – значениями многозначного



слова. Такой критерий разграничения терминологической омонимии и многозначности предложен В. М. Лейчиком [Лейчик 1981].

В работе М. В. Косовой «Терминологизация как лексико-семантический процесс» на базе разработанной С. П. Лопушанской методики реконструирования семантической структуры слова предлагается функционально-семантический подход к исследованию процесса терминологизации общеупотребительной лексики и разграничению явлений полисемии и омонимии.

На основе анализа глубинных процессов, происходящих в семантической структуре общеупотребительных слов, устанавливается типология семантических изменений, отражающая различную степень развития значения: специализация, семантическая модуляция и семантическая деривация. В процессе специализации наблюдается применение уже сложившихся в русском языке терминов или общеупотребительных слов в иной сфере языка без изменения семантики. При семантической модуляции в смысловой структуре общеупотребительного слова наблюдается перегруппировка дифференциальных признаков в рамках интегральных сем, но это не приводит к изменению категориальной семы, а следовательно, формирование терминологического значения происходит в рамках полисемии. В процессе деривационных семантических изменений общеупотребительное слово меняет синонимические отношения, систему производных, то есть включается в новые системные связи, а преобразования в смысловой структуре лексем приводят к изменению категориальной лексической семы, формированию нового лексического значения, то есть к появлению слова-омонима [Косова 2004: 42–48].

Один из самых обсуждаемых вопросов, связанных с терминами семантического образования, – это вопрос об их преимуществах и недостатках. Преимуществами Д. С. Лотте считал «краткость, меткость и доходчивость», а недостатками – то, что эти термины часто не отражают или даже затемняют и

искажают классификационные связи [Лотте 1961: 84], а их функционирование в терминологических подсистемах приводит к появлению отношений многозначности и омонимии. К недостаткам терминов семантического образования некоторые лингвисты причисляют коннотации (эмоциональности, экспрессивности и образности), которые, по их мнению, наслаиваются на лексическое значение термина.

В качестве семантических рассмотрены термины ТЭД, образованные метафорическим переносом, метонимическим переносом и сужением значения. Результатом действия семантического способа образования могут быть термины, имеющие разную форму, поэтому такие единицы обнаружены как среди слов, так и среди терминологических словосочетаний. Их доля составляет 25,7% от числа всех терминов выборки.

### 3.5.1. Особенности метафорического переноса в терминологии ТЭД

Метафорический перенос осуществляется на основе сопоставления специального понятия и понятия общеизвестного по одному признаку или нескольким как существенным, так и несущественным для специального понятия признакам, и обозначение специального понятия словом, называющим понятие общеизвестное [Прохорова 1996: 42].

Л. А. Чернышова полагает, что метафорический перенос как один из видов семантического словообразования возможен благодаря «способности человека улавливать и создавать сходство между очень разными объектами. Ассоциируя специальное понятие с общеизвестным, метафора тем самым облегчает понимание нового понятия» [Чернышова 2010: 131]. Сам выбор основания для метафоры связан с ее способностью соизмерять новые для человека явления и понятия либо по его образу и подобию (названия частей тела человека, его состояния, статуса и т. д.), либо же по предметам, которые человек использует в повседневной жизни (названия предметов обихода,

хозяйственных предметов и т. д.), и является следствием антропоцентричности человеческого мышления [Чернышова 2011: 36–37].

Характер и степень проявления метафоризации в разных терминосистемах неодинаковы. Прохорова полагает, что при ее помощи очень активно образуются термины в технической терминологии, медицинской терминологии и в других терминологиях так называемых естественных дисциплин, тогда как в терминологиях гуманитарных дисциплин активнее действуют другие разновидности семантического способа. Различная активность метафоризации в терминосистемах объясняется различием соотношения конкретной и абстрактной лексики [Прохорова 1996: 41].

Исходя из того, что транспортно-экспедиционная деятельность, возникшая на стыке двух сфер коммерческой деятельности – транспортной и торговой, представляет собой комплекс операций и услуг по доставке груза от грузоотправителя до грузополучателя любыми видами транспорта, в т. ч. выполнение сопутствующих перевозочному процессу вспомогательных работ, не удивительно, что термины с метафорическим переносом немногочисленны и находятся скорее на периферии, нежели в ядерной части ее терминологии. Среди 2252 терминологических единиц ТЭД и смежных с ней областей, составивших корпус исследуемой терминологической лексики и отобранных из словарей и специализированных текстов, термины-метафоры составляют около 5%. Их анализ, однако, выявляет ряд специфических черт в отношении их формы, структурно-семантических особенностей, видов метафорического переноса, лексико-семантических групп общелитературной лексики, участвующих в образовании терминов-метафор, генезиса и типов коннотативных значений в их семантической структуре.

Среди терминов-метафор ТЭД однословных единиц почти нет. Зарегистрировано всего несколько случаев, таких, как: *иглу* – ‘авиационный контейнер’, *амфибия* – ‘транспортное средство, способное передвигаться как по

земле, так и по воде’, *окно* – ‘время, в течение которого движение поездов по перегону, отдельным путям перегона или через станцию железной дороги прекращается для выполнения ремонта пути, контактной сети и т. д.’.

Подавляющее же большинство представляет собой составные двухкомпонентные (и, намного реже, трех- и многокомпонентные) термины, образованные при сочетании семантического и синтаксического способов. В зависимости от характера этого взаимодействия, пользуясь классификацией Прохоровой [Прохорова 1996: 61–63], в терминологии ТЭД можем выделить следующие структурно-семантические группы.

В первую, совсем немногочисленную группу, входят термины, аналогичные в семантическом отношении фразеологизмам-сращениям. Например, *точка росы* – ‘температура воздуха, при которой содержащийся в нем водяной пар достигает точки насыщения’, *бегущее шоссе* – ‘перевозка груженых автотранспортных средств с использованием горизонтального метода погрузки и выгрузки на железнодорожных платформах с пониженным полом’.

При терминах второй группы, как пишет Прохорова, «сравнение выражается через определение, в котором тем или иным способом словообразования указывается на сходство основного, определяемого члена словосочетания с обозначаемым при помощи определения предметом» [Прохорова 1996: 43]. Определяемое – существительное (по происхождению исконное, заимствованное или калькированное, с узким или более широким терминологическим значением), а определяющее – метафоризованное прилагательное (*поясные цены, карусельный стеллаж, седельный тягач, вилочный погрузчик, ячеистый контейнеровоз*), существительное в косвенном падеже с предлогом (*хранение без обезличения, маршрут с распылением*), существительное, образующее с определяемым двусоставное аппозитивное словосочетание с приложением (*кран-стрела, порт-убежище* и др.).

В третью группу входят составные термины с определяемым, представляющим метафоризованное существительное, и определяющим – прилагательным (*транспортная сеть, грузовой двор, логистический канал, перекидной мостик, длинное плечо*), существительным или существительным с определением в косвенном падеже (*пояса дальности, пути сообщения, струя грузового потока*).

Прежде чем перейти к рассмотрению типов метафорического переноса, необходимо отметить, что в терминологии ТЭД более 30% всех терминов семантического образования представляют собой результат семантического калькирования – заимствования, чаще всего у английского языка, переносных значений слов и воспроизведения их средствами русского языка. Важной особенностью калек, на которую обращает внимание В. Н. Прохорова, является возможность соединения интернационального и национального в термине [Прохорова 1996: 30-31, 35]. Например, *железная дорога – railroad* (амер.) / *railway* (брит.); *грузовой двор – freight yard*; *транспортная сеть – transport network*; «*катящееся шоссе*» – *rolling motorway*; *автопоезд – road-train*; *грязный коносамент – dirty bill of lading*; *ящичный поддон – box pallet*; *мостовой кран – bridge crane*; *мокрый лизинг – wet lease* и др.

Как известно, метафорический перенос в языке можно осуществить (или же, калькируя лексическую единицу, принять основания такого переноса, осуществленного в другом языке) по внешнему сходству, по сходству функции, а также по сходству впечатлений (или по ассоциации – термин Д. Н. Шмелева).

Для терминологии ТЭД наиболее характерны: (почти 50% всех случаев) метафорический перенос по внешнему сходству (например, *колодецкий транспортер, порталый кран, башенная схема штабелирования, крупнозернистые наволочные грузы, пылевидные наволочные грузы, порошкообразные наволочные грузы*) и (примерно 33% всех случаев) по сходству функции (например, *склад-отель, контейнер-термос, амфибия –*

‘грузовой автомобиль’ и др.) Перенос по ассоциации встречается значительно реже. Например, *маятниковый рейс, спасенное время, чистый коносамент, таможенная очистка груза* и др.

Лексико-семантические группы (ЛСГ) конкретной лексики, активно участвующие в метафорическом терминообразовании – это соматизмы, зоосемизмы, ботаникосемизмы и бытовая лексика [Прохорова 1996: 51–55]. Для терминологии ТЭД наиболее характерно образование терминов-метафор на базе ЛСГ бытовой лексики: названий построек, сооружений и их частей (*контейнерная платформа с потолком на стояках, технология работы через одно окно, перекидной мостик, грузовой двор, склад-отель, колодецкий транспортер, мостовой кран, ступенчатый отправительский маршрут, канал товародвижения* и др.); названий посуды и тары (*контейнер-термос, дорожная пробка, вилочный погрузчик, ящичный поддон, ковшовые элеваторные весы* и др.), а также и небытовой лексики: названий, связанных с транспортом (*железная дорога, автопоезд, седельный тягач* и др.); названий объектов ландшафта (*сортировочная горка, грузовой поток* и др.). Метафорическое терминообразование на базе ЛСГ зоосемизмов (*козловый кран, колесно-гусеничный грузовой автомобиль, амфибия*) и ботаникосемизмов (*корешок дорожной ведомости, крупнозернистые навалочные грузы, путевой лист* и др.) не отличается активностью, а, пожалуй, единственный представитель группы соматизмов – это *плечо* в таких составных терминах, как *океанское плечо, короткое плечо, длинное плечо, плечо доставки* и пр.

Группы абстрактной лексики, представляющие собой названия явлений и процессов, связанных с физическим состоянием человека и живых существ вообще, с психической и социальной жизнью человека [Прохорова 1996: 56], не проявляют особой активности при образовании терминов-метафор ТЭД, и такие примеры немногочисленны: *мертвый фрахт, полная гибель (груза), обезличенное хранение* и др.

Множественность номинаций, характерная для терминологии ТЭД в целом и обусловленная ее относительной «молодостью», видна также и на примерах терминов-метафор. Основное ее проявление заключается в наличии синонимов/вариантов – преимущественно одного (*технология работы через одно окно / технология работы с использованием единого зонтика; свободное размещение / обезличенное размещение; длинное плечо / дальнее плечо; бегущее шоссе / «катящееся шоссе»; перекидной мостик / переходный мостик; дорожная пробка / затор; тарифный пояс / тарифная зона; раздельное хранение / хранение без обезличения; хранение с обезличением / сборное хранение*), и весьма редко двух (*склад общего пользования / склад коллективного пользования / склад-отель; таможенная очистка / очистка от таможенных формальностей / растаможивание*) или трех (*логистический канал / канал распределения / канал сбыта / канал товародвижения*).

Коннотации (образность, экспрессивность и эмоциональность), которые наслаиваются на лексическое значение термина, выполняют вместе с сигнификатом номинативную функцию. Само их наличие в терминах-метафорах – дискуссионный вопрос в специализированной литературе. По мнению ряда исследователей, коннотации, существующие в момент создания термина, при его функционировании с течением времени ослабевают.

Как полагает Д. Н. Шмелев, при метафоре один предмет (явление) уподобляется другому, но «образность» такого метафорического наименования в разных случаях оказывается различной. По его мнению, один из факторов, оказывающих заметное влияние, – это устойчивость (и частотность) данного метафорического словоупотребления [Шмелев 1977: 94]. В этой связи необходимо отметить, что в терминологии транспортно-экспедиционной деятельности термины-метафоры с большой ощутимостью образности (а следовательно и экспрессивности как результата сопоставления понятий из различных, обычно не сообщающихся между собой областей) скорее

исключение, чем правило. Такими, на наш взгляд, являются: *иглу, контейнер-термос, склад-отель, бегущее шоссе, технология работы с использованием единого зонтика, мертвый фрахт* и др. Большинство же терминов-метафор являются результатом межсистемного заимствования (тарифный пояс, транспортная сеть, логистическая цепь, грузовой поток, корешок дорожной ведомости, мультимодальный транспортный узел, канал товародвижения и др.) и употребляются во многих терминосистемах не только русского, но и других европейских языков, что неизбежно оказывает влияние на степень осязаемости в них коннотации образности.

Коннотация эмоциональности, представляющая собой выражение отрицательного или положительного отношения к специальному понятию, присутствует в терминах-метафорах как следствие выбора носителями терминологии объекта сравнения – вещей или их качеств, характеристик ненужных, вредных или мешающих или же ценных и нужных [Прохорова 1996: 18]. В терминологии транспортного экспедирования терминами-метафорами с коннотацией эмоциональности являются, например: *мертвый фрахт, полная гибель груза, грязный (нечистый) коносамент, но спасенное время, груз свободный во всех отношениях, таможенная очистка груза, чистый коносамент, удобные флаги, гибкая цена* и др.

### 3.5.2. Особенности метонимического переноса в терминологии ТЭД

Метонимический перенос, при котором, как пишет Д. Н. Шмелев, «наименование того или иного предмета или явления перенесено на другой предмет или явление по смежности» [Шмелев 1977: 97], также как и метафоризация является видом семантического словообразования. Однако метонимия в отличие от метафоры отражает те реальные связи окружающей действительности, в которых находятся сами денотаты, и является разновидностью импликационных связей [Прохорова 1996: 67].



Метонимический перенос функционирует как в общелитературном языке, так и в терминосистемах русского и многих других европейских языков на основе общих закономерностей, согласно которым одним и тем же словом можно назвать действие и результат действия, действие и средство действия, действие и деятеля и т. д. Модели метонимического переноса в лексике современного русского литературного языка детально описаны в работах ряда лингвистов, например, Ю. Д. Апресяна [Апресян 1995: 194–216], в качестве регулярной многозначности.

Многозначность как явление, присущее терминологии, рассматривается в работах Даниленко [Даниленко 1977: 66–69], Лейчика [Лейчик 2009: 109], Гринева-Гриневица [Гринева-Гриневиц 2008: 96–102] и других исследователей.

На то, что многозначность термина есть негативное явление для терминологии, обращал внимание Д. С. Лотте [Лотте 1941: 7], который считал, что она может вызвать затруднение при чтении литературы, привести к непониманию, ограничению обмена опытом и к серьезным практическим ошибкам и что «любой научно-технический термин в противовес обычному слову (или словосочетанию) должен иметь ограниченное, твердо фиксированное содержание. Это содержание должно принадлежать термину вне зависимости от контекста, в то время как значение обычного слова уточняется лишь в определенном контексте в сочетании с другими словами ... Между тем, в терминологии различных областей знания и отраслей техники весьма часто один термин имеет несколько значений, служит названием двух, трех, а иногда и больше понятий». Д. С. Лотте призывал не допускать «многозначности терминов в пределах одной терминологической системы» и по возможности ее «избегать и в пределах родственных, соприкасающихся дисциплин и отраслей техники» [Лотте 1941: 7–8].

В. П. Даниленко отмечает, что терминологическая многозначность реализуется, прежде всего, на основе отглагольных существительных. В

качестве их первичного основного значения выступает значение процесса, которое выражали производящие глаголы. Но перейдя в категорию существительных, они развивают предметные значения, которые логически вытекают из значения процесса [Даниленко 1977: 66]. Примеры категориальной многозначности терминов ТЭД были рассмотрены в работе в 3.2.1. (Суффиксальные термины).

Один из путей преодоления многозначности, возникающей на основе отглагольных имен существительных, Д. С. Лотте видел в предложенной Г. О. Винокуром дифференциации суффиксов, соединяемых с глагольной основой, которую, как он считал, не всегда можно применять для пересмотра существующих терминов, но рекомендуется учитывать при построении новых терминов [Лотте 1941: 9].

Среди терминов ТЭД метонимического образования такое явление наблюдается. В процессе развития терминологии в некоторых случаях значения многозначного термина оттапливаются друг от друга, постепенно одно из них заменяется, и многозначность устраняется. Это может произойти как за счет дифференциации суффиксов, так и за счет преобразования однословных метонимических терминов в составные. Например, *отправление* ‘процесс’ – *отправка* ‘объект’; *маркирование* ‘процесс’ – *маркировка* ‘результат’; *упаковывание* ‘процесс’ – *упаковка* ‘средство’; *прицепка* ‘процесс’ – *прицеп* ‘объект’; *запасание* ‘процесс’ – *запас* ‘результат’; *крепление* ‘процесс’ – *крепежный элемент* ‘приспособление’; *рекламация* ‘процесс’ – *рекламационный акт* ‘документ’ и др.

На значение контекста для снятия многозначности обращает внимание Даниленко. В противовес мнению Лотте она считает, что значение термина раскрывается полностью только в контексте, ввиду чего в терминологии он так же важен, как и в общелитературном языке [Даниленко 1977: 69].

Далее в работе рассмотрены форма терминов метонимического образования, модели метонимического переноса, функционирующие в терминологии ТЭД, типы взаимодействия конкретных и абстрактных значений при метонимическом образовании терминов ТЭД, случаи синонимии метонимических терминов, а также синекдоха как разновидность метонимического переноса.

Зарегистрированные случаи метонимического образования терминов в терминологии ТЭД составляют около 32,2% от семантических терминов. По сравнению с терминами-метафорами они находятся ближе к ядру терминологии, которое складывается, в основном, из существительных с процессуальным значением, обозначающих операции и услуги по доставке груза от грузоотправителя до грузополучателя.

Однословные метонимические термины составляют около 17% (*утруска, усушка, перебор, недовес, поставка, надбавка, спецификация* и др.), а составные, образованные на основе взаимодействия семантического и синтаксического способов, – 83%, соответственно. В группе последних наиболее широкое распространение имеют двухкомпонентные (свыше 57%) и трехкомпонентные словосочетания (около 14%), но зарегистрированы также термины метонимического образования, состоящие из четырех, пяти, шести и более компонентов.

Определяемым компонентом составных терминов является лексическая единица метонимического образования. В роли определяющего компонента выступает согласованное определение (*потребительская упаковка, товарная маркировка, тарифные наложения, тальманская расписка* и др.) или несогласованное определение (*разрешение на отгрузку, заказ на доставку грузов, уведомление о прибытии груза*).

В зависимости от роли определения В. Н. Прохорова выделяет два вида составных метонимических терминов: 1. Определение участвует в

метонимическом переносе. Оно не только выражает видовые отношения, но и выполняет терминообразующую функцию. Метонимическое значение возникает у основного слова только в составном термине в сочетании с данным определением; 2. Определение не участвует в метонимическом переносе. Перенос осуществляется в простом термине – слове, а затем его форма усложняется присоединением к нему определений, выражающих видовые отношения [Прохорова 1996: 76–77].

В терминологии ТЭД термины первого вида редко встречаются. Например, *грузовое место* – ‘физически неделимый груз, состоящий из одного или нескольких предметов, соединенных между собой средствами пакетирования, имеющий определенную форму и линейные размеры и подготовленный к погрузке, транспортированию, хранению и разгрузке’; *сборный контейнер* – ‘контейнерная отправка, сформированная из грузов нескольких грузоотправителей и/или предназначенная нескольким грузополучателям’. Подавляющее большинство метонимических терминов относится ко второму виду. Например, *расписка* – *сдаточная, складская, сохраняющая*; *маркировка* – *товарная, отправительская, транспортная, специальная*; *отправка* – *вагонная, контейнерная, поездная, судовая* и др.

Рассматривая перенос по смежности в терминологии, В. Н. Прохорова указывает на то, что модели, характерные для него, хотя и построены на тех же основаниях, что и общелитературные, имеют некоторые отличия в значениях [Прохорова 1996: 69].

Самые продуктивные модели в терминологии ТЭД – это ‘название действия – название результата или объекта действия’, по которой образовались около 30% от метонимических терминов (*досылка, поставка, товарная маркировка, таможенные наложения, страховое возмещение, тарифные наложения* и др.), и ‘название действия – [результат действия] – зафиксированный результат действия, документ’, по которой образовались

примерно 25% от метонимических терминов (*экспедиторское поручение, тальманский счет, экспедиторская расписка, экспортная декларация, заказ на доставку грузов, запрос о местонахождении груза* и др.).

Случаев образования терминов с метонимическим переносом значения по другим моделям значительно меньше: по модели ‘название действия – [результат действия, продукт] – количество продукта’ – около 12% (*утруска, усушка, недогруз, перегруз, перебор* и др.), по модели ‘название предмета – документ’ – около 8% (*книга приема грузов к перевозке, книжка МДП* и др.), а по модели ‘название действия – место действия’ – около 7% (*грузовое помещение, грузовой причал* и др.).

Можно отметить также некоторые случаи метонимического переноса, осуществляемого по малопродуктивным для рассматриваемой терминологии моделям, как, например, ‘содержащее – содержимое’ (*сборный вагон, сборный контейнер, потребительская упаковка* и др.), ‘название действия – название инструментов, механизмов, при помощи которых осуществляется действие’ (*подхваты вилочные, подхваты штыревые, грузозахватное приспособление*), ‘цифра – предмет, имеющий обозначаемое цифрой число единиц или составных частей’ (*интермодальная транспортная единица, грузовая единица* и др.).

Исходя из моделей, по которым осуществляется метонимический перенос, можно предположить, что в результате семантического преобразования терминов ТЭД чаще всего формируется конкретное значение. И действительно, более чем в 75% всех случаев абстрактное значение трансформируется в конкретное. Намного реже (примерно в 20% всех случаев) и исходное слово и его лексико-семантический вариант имеют конкретное значение. Примеры взаимодействия значений остальных двух типов ‘абстрактное – абстрактное’ и ‘конкретное – абстрактное’ немногочисленны. В качестве примера последнего типа можно привести термин *узел* (англ. *knot*) – внесистемная единица, применяемая для определения скорости судов (соответствует 1 морской миле в

час или 1,852 км/ч), которая получена в результате метонимического переноса по смежности и трансформации конкретного значения в абстрактное. Древние моряки для измерения скорости движения своего корабля пользовались специальным приспособлением, которое они называли «лаг» – бревно с привязанной к нему веревкой. По всей длине этой веревки были завязаны узлы, на одинаковом расстоянии друг от друга. Второй конец веревки был закреплен на борту судна. Для измерения скорости, с которой плывет корабль, выбрасывали лаг за борт и считали, сколько узлов разматывающейся веревки пройдет через руки моряка за определенный промежуток времени. Таким способом, по их количеству определяли скорость движения судна.

Как уже было отмечено, русская терминология транспортно-экспедиционной деятельности полностью еще не сложилась. Поэтому в ней, как и в любой другой развивающейся терминологии, зарегистрированы случаи синонимии, в т. ч. в группе метонимических терминов. Например, *грузовая единица / грузовое место; уведомление о прибытии груза / извещение о прибытии груза; уведомление о высылке / извещение об отгрузке; надбавка / наценка / накидка* и др.

По определению В. П. Даниленко, синекдоха – это «тип переноса значения по смежности, основанной на количественном соотношении: большее обозначается через меньшее, род через вид, целое через часть, общее через частное и наоборот» [Даниленко 1977: 66].

Как разновидность метонимического переноса синекдоха не типична для терминологии транспортного экспедирования. Зафиксированы лишь изолированные случаи обозначения целого по его части: *борт* 1. ‘боковая стенка грузового автомобиля’ 2. ‘грузовой автомобиль с открытым кузовом’; *тент* – 1. ‘тентовая натяжка’; 2. ‘вид кузова, при котором на металлическом каркасе расположена тентовая натяжка’, и части по целому: *пакет* 1. ‘укрупненная грузовая единица’; 2. ‘тара разовая мягкая’.

### 3.5.3. Особенности терминов ТЭД, образованных сужением значения

Сужение в отличие от метафоры и метонимии – специфический для терминообразования вид семантического переноса, проявляющий особую активность в терминосистемах, в которых абстрактная лексика преобладает над конкретной. Его сущность состоит в переносе названия общеупотребительного понятия на специальное понятие на основе общности их дифференциальных признаков, вследствие чего происходит специализация значения общеупотребительного слова.

По мнению Гринева-Гриневича, «образование терминов путем специализации значения существующих общеупотребительных слов может служить свидетельством того, что соответствующая терминология начинает выделяться из общей речи и осознаваться как специальный пласт лексики» [Гринева-Гриневич 2008: 127]. В этой связи сужение наряду с метафорическим переносом можно отнести к самым древним способам терминообразования. В отличие от метафоризации, однако, при сужении значения в производных семантических терминах легко выделяются общие с производящим словом признаки, послужившие основанием переноса названия, что и выступает главным их достоинством.

В терминологии ТЭД сужением значения образовано примерно 48,4% от семантических терминов выборки, что по значимости выводит его на первое место среди видов семантического терминообразования.

Сужение может осуществляться без формальных признаков изменения значения. Сужение объема понятия, выраженного общеупотребительным словом, производится только посредством дефиниции, которая отличается от общепринятого толкования слова и в которой закрепляются релевантные признаки специального понятия. Например, *расформирование* – ‘прекращение существования чего-либо как целого, как организованной единицы’ (общелит.), и *расформирование* – ‘удаление средств пакетирования с груза’ (спец.);

*консолидация* – ‘сплачивание, объединение усилий отдельных лиц, групп, общественных организаций для укрепления совместной деятельности’ (общелит.), и *консолидация* – ‘логистическая операция, заключающаяся в группировке нескольких мелких отправок, предназначенных в одно место назначения, в одну укрупненную, соответствующую грузоподъемности транспортного средства’ (спец.); *разборка* – ‘разъединение, разложение на части’ (общелит.), и *разборка* – ‘способ подготовки грузов негабаритных, грузов тяжеловесных к погрузке и транспортированию, заключающийся в снятии с них отдельных частей и узлов, выступающих за габарит погрузки или не проходящих в грузовые люки судов, загрузочные люки самолетов’ (спец.).

Семантические термины ТЭД, не имеющие формальных признаков изменения значения, составляют не более 16% от числа терминов, образованных сужением значения. Употребление их не может вызвать непонимания значения, так как происходит в сфере, мало общающейся с общелитературным языком.

Сужение значения может осуществляться также при помощи формально выраженного определения. В этом случае семантический способ совмещается с синтаксическим, выполняющим функцию сужения значения, а иногда наряду с этим и терминообразующие функции. В терминологии ТЭД единицы, образованные таким способом и состоящие из двух компонентов, составляют более 50%, из трех компонентов – примерно 10%. Зарегистрированы также термины, состоящие из четырех, пяти, шести и более компонентов.

В некоторых случаях в полученных составных терминах определяемое слово представляет собой термин, являющийся родовым понятием с суженным значением, а присоединением определения образуются видовые понятия. Например, *влажность* – *абсолютная, относительная, кондиционная, фактическая; авария* – *общая, частная* и др.



В других случаях определяемое слово само по себе термином в данной терминологии не является, и сужение его значения осуществляется путем присоединения определения. Например, *транспортное средство, транспортная задача, кумулятивные дни, момент поставки, место поставки, обычай порта, способность к штабелированию* и др.

Определение, чаще всего, является согласованным и выражается прилагательным – простым или сложным, или причастием: *страховой случай, коммерческий брак, текущие дни, погрузочно-разгрузочные и транспортно-складские работы, транспортно-экспедиторская услуга, терминальная технология, подвижной состав*. Реже встречаются несогласованные определения: *ответственность перевозчика, предел ответственности, срыв поставки, сохранность перевозки*. Отмечены также случаи комбинированных определений: *температурный запас груза, альтернативное место поставки, транспортная характеристика груза* и др.

Как уже было отмечено, множественность номинаций – явление, весьма характерное для терминологии транспортного экспедирования. Более 10% терминов, образованных сужением, имеют синонимы – обычно один, реже – два. Например, *стальнойное время / стояночное время; консолидация / группирование мелких отправок; балластный переход / балластный пробег; дробление грузопотока / деление грузопотока / расконсолидация* и др.

#### 3.5.4. Совмещение признаков различных видов семантического переноса

В исследуемой терминологии отмечены достаточно многочисленные примеры терминов, при образовании которых совмещаются признаки различных видов семантического переноса.

Явление может иметь синхронический (диффузный) характер. Так, например, в результате единовременного действия метафоризации и сужения возникли такие термины, как *грузовой двор, спасенное время* и др. В других случаях, имело место разновременное действие метонимии и сужения

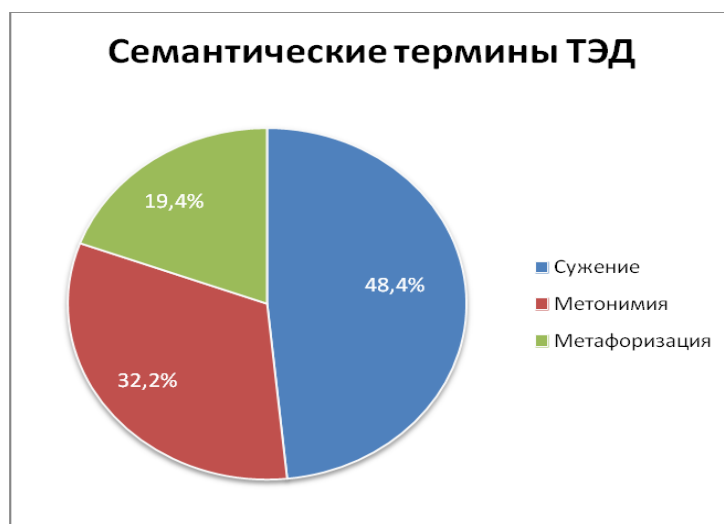
(экспедиторское поручение, тальманский счет, извещение об отгрузке), метонимии и метафоризации (узловое соглашение, сетевая доставка).

Подводя итоги исследования семантических терминов ТЭД, представляется необходимым обобщить результаты.

В терминологии ТЭД семантический способ имеет высокую продуктивность и сохраняет свое важное значение в качестве средства ее пополнения. Число семантических терминов, имеющих форму как слов, так и словосочетаний, составляет около 25,7% от общего числа терминов выборки.

Специфика предметной области обусловила преимущественное распространение в ее терминологии семантических терминов образованных сужением (48,4%) и метонимическим переносом (32,2%), которые более характерны для терминологий с преобладающей абстрактной лексикой. Метафоризация проявляет меньшую активность при образовании терминов ТЭД (19,4%) (Диаграмма 7). Большинство терминов-метафор располагается на периферии терминологии и не отличается ярко выраженной образностью и экспрессивностью в силу того, что многие из них, являясь результатом межсистемного заимствования, широко известны и употребимы во многих терминосистемах не только русского, но и других европейских языков.

Диаграмма 7



В терминах семантического образования просматриваются черты, характерные для всей терминологии ТЭД ввиду ее относительной «молодости»: сравнительно большая протяженность терминов (14% составляют слова, а 86% – составные термины) и множественность номинаций, выражающаяся в наличии почти у 12% семантических терминов синонимов/вариантов.

Проведенный анализ семантических терминов, функционирующих в данной предметной области, выявил случаи совмещения различных видов семантического переноса, а также диффузного или разновременного совмещения семантического и синтаксического способов образования.

### 3.6. Заимствование как способ номинации в терминологии ТЭД

Один из основных способов пополнения лексики на современном этапе ее развития – это заимствование. Сам термин «заимствование» многозначен. Это и «процесс и результат перехода из одного языка в другой слов, грамматических конструкций, морфем, фонем» [Словарь лингвистических терминов 2010: 107]. В нашей работе термин также употребляется в этих двух значениях.

Отношение исследователей-лингвистов к явлению заимствования было и остается довольно противоречивым. И если чрезмерный рост числа иностранных слов в общелитературном языке принято считать негативным явлением, то, думается, что заимствование в области терминологии имеет иную природу. Как пишет В. П. Даниленко, это «процесс обычный для каждого национального языка ...», «один из источников формирования терминологии...» [Даниленко 1977: 168], и «как бы мы ни относились к явлению заимствования, как бы мы ни оценивали его с позиций защитников чистоты национального языка науки, мы не можем не признать того факта, что заимствования всегда играли значительную роль в формировании специальной лексики языка науки, и в настоящее время их роль возрастает. Видимо, это общее проявление общих тенденций в развитии разных национальных языков науки» [Даниленко 1977: 119]. Гринев-Гриневиц также считает, что

«стремление ученых и специалистов разных стран к объединению усилий в решении наиболее важных научных и технических проблем сопровождается тенденцией к взаимопроникновению научно-технической лексики» [Гринева-Гриневич 2008: 150].

Е. В. Маринова отмечает следующие особенности процесса заимствования на рубеже XX–XXI вв. Активный приток новых слов из других источников наблюдается во многих развитых языках мира, т. е. современное заимствование имеет интернациональный характер. Наблюдается также активизация калькирования. Наряду со словом параллельно заимствуются его производные. Доминирует письменная форма заимствования, причем в качестве нового источника выступают электронные СМИ. Заимствованные слова поступают в русский язык в подавляющем большинстве случаев прямым путем, но и опосредованное заимствование имеет место, но как языком-донором, так и языком-посредником выступает один и тот же язык – американский вариант английского языка [Маринова 2008: 3, 13].

Причины заимствования могут быть экстралингвистическими и собственно лингвистическими. Представляется, что из приведенных Гринева-Гриневичем [Гринева-Гриневич 2008: 153] экстралингвистических причин самое большое значение для терминологического заимствования имеют следующие три: повышение интереса к изучению определенного языка, авторитетность языка-источника (что приводит к заимствованию многими языками из одного и появлению интернационализмов), наличие устных или письменных контактов стран с разными языками и условия языковой культуры социальных слоев, принимающих новое слово.

К факторам лингвистического характера Гринева-Гриневич относит: отсутствие в родном языке эквивалентного слова для нового понятия, тенденция к использованию одного заимствованного слова вместо описательного оборота, стремление к устранению омонимии и полисемии в родном языке, потребность

в детализации соответствующего значения, невозможность образования производных от исконных терминов [Гринев-Гриневиц 2008: 153–154].

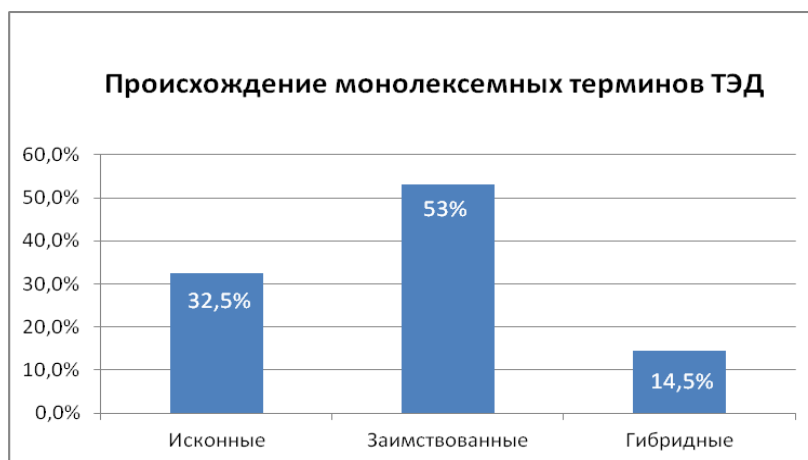
Наблюдения над терминами выборки показывают, что на заимствование иноязычных лексем в терминологии ТЭД оказывают влияние, главным образом, следующие факторы: потребность в номинации новых понятий, для которых нет эквивалентов в русском языке (*марджин, демередж, диспач, чартер, терминал, контейнер, аккредитив, коносамент, каботаж, сюрвейер, штабель, фрахт* и пр.); действие тенденции к языковой экономии (возможность замены многокомпонентного термина монологемной единицей: ср. *морской внешний порт – аутпорт; обстоятельства непреодолимой силы – форс-мажор; двойное складское свидетельство – варрант, обычай порта – узанс/узанция* и др.); стремление к универсализации терминологии транспортно-экспедиционной деятельности, которая в мировом масштабе осуществляется на основе английского языка (*сдаточная ведомость – деливери-ордер; грузовой план – карго-план; паллетоупаковщик – паллетайзер; перешвартовка – шифтинг*). На заимствование отдельных терминов могло оказать влияние несколько факторов, вместе взятых. Например, ограниченная возможность образования производных от исконно русского термина / влияние английского языка (ср. *поддон* и *паллет – паллетировать, паллетирование, паллетизация, паллетайзер* и т. д.); стремление избежать омонимии и многозначности русского эквивалента / влияние английского языка (*полные условия – гросс-термс*); необходимость в детализации значения / отсутствие эквивалента в русском языке (*флет, тилт, болстер*) и т. д.

Как следует, исходя из приведенного выше определения заимствования, это способ номинации специальных понятий, в результате которого в языке-реципиенте появляются терминологические единицы, имеющие форму как слов, так и терминологических словосочетаний. В данной работе анализу по этимологическому критерию подвергаются только однословные термины ТЭД.

### 3.6.1. Типы однословных терминов ТЭД по критерию исторического происхождения

Однословные единицы ТЭД составляют 20,8% (468 единиц) от числа всех терминов выборки. Этимологический анализ показывает, что с опорой только на ресурсы национального языка образовано 32,5% от монолексемных терминов (152 единицы). Заимствования (материально заимствованные термины и кальки) и гибридо термины (полукальки и полузаимствования) составляют, соответственно, 53% (248 единиц) и 14,5% (68 единиц). Соотношение между этими тремя группами представлено на *Диаграмме 8*.

*Диаграмма 8*



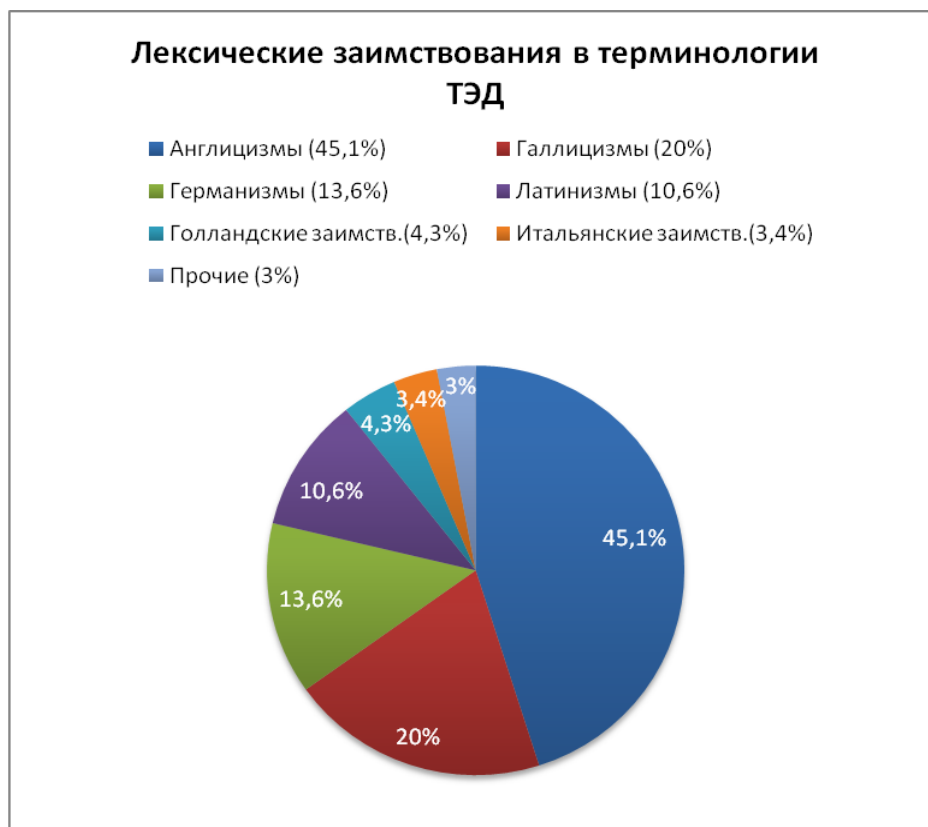
#### 3.6.1.1. Заимствованные термины

Материальные лексические (прямые) заимствования составляют 50,2% от числа монолексемных единиц. Результаты их классификации по признаку языка-источника приводятся на *Диаграмме 9*.

Доля заимствованных из английского языка единиц самая большая – 45,1%. На втором месте по численности находятся галлицизмы, которые составляют 20%, а на третьем – германизмы, доля которых в исследуемой терминологии – 13,6%. Немалый вклад в формирование терминологии транспортно-экспедиционной деятельности внесли заимствования из латыни, составляющие 10,6%. Доля заимствований из голландского (4,3%) и

итальянского (3,4%) языков значительно меньше. Прочие заимствования – из испанского, греческого, польского, скандинавских и тюркских языков – составляют итого 3%.

Диаграмма 9



Среди материальных лексических заимствований термины-интернационализмы составляют особую группу. Как пишет Л. А. Чернышова, их существование обуславливается общим пониманием предмета и тесными научными и культурно-историческими контактами между народами [Чернышова 2010: 87].

Болгарский терминолог М. Попова указывает на соотношение метатерминов ‘интернационализация’ и ‘интернационализм’ как процесса и результата. Согласно приведенным дефинициям, интернационализация – это формирование и распространение общего фонда соотносительных языковых единиц как на семантическом, так и на формальном уровнях не меньше чем в трех языках, из которых хотя бы два принадлежат к разным языковым семьям, а

интернационализм, соответственно, это языковая единица, которая принадлежит интернациональному языковому фонду [Попова 2012: 419, 421].

В нашем исследовании мы будем придерживаться понимания интернационализмов как «близких по форме и сходных по содержания терминов, используемых в нескольких (не менее трех) национальных языках [Гринев-Гриневиц 2008: 161].

В ходе работы над данной терминологией было обнаружено немалое количество терминологических единиц, которые отвечают приведенным выше требованиям. Далеко не претендуя на исчерпательность, в *Приложении 1* к диссертационному исследованию приводится сопоставление 50 интернационализмов, употребляющихся в русской терминологии ТЭД, с их соответствиями в 6 прочих европейских языках (болгарском, испанском, итальянском, французском, английском и немецком), для подготовки которого, кроме перечисленных в конце работы словарей, были использованы онлайн ресурсы [URL: <http://dic.academic.ru/>].

Результаты сопоставления, приведенные в обобщенном виде в *Таблице 1*, показывают, что в наибольшей степени (94%) совпадают термины-интернационализмы в русском и болгарском языках. Это не удивительно, учитывая примерно одинаковый этап развития терминологий ТЭД в обеих странах и длительное интенсивное влияние русского языка вплоть до начала 90-ых годов XX века, в т. ч. в качестве языка-посредника, на формирование болгарских терминологий различных областей. Наименьшее совпадение исследованных интернационализмов, находящихся в обиходе в русской терминологии ТЭД, обнаруживается с немецким (78%) и с английским (80%) языками. Это, как нам кажется, объясняется тем, что становление терминологии ТЭД в этих двух языках в отличие от русского языка явно происходило (а в английском языке тем более происходит сегодня) в бóльшей степени за счет собственных ресурсов, чем за счет заимствования из иных европейских языков,



внесших в прежние эпохи весомый вклад в развитие языка науки в целом и в формирование интернационального терминологического фонда в частности.

Таблица 1

Результаты сопоставления 50 единиц интернациональной лексики в терминологиях ТЭД русского и 6 прочих европейских языков						
Русский	Болгарский	Испанский	Итальянский	Французский	Английский	Немецкий
100% (50 ед.)	94% (47 ед.)	90% (45 ед.)	88% (44 ед.)	88% (44 ед.)	80% (40 ед.)	78% (39 ед.)

По дефиниции интернационализмы обладают одинаковой или близкой внешней формой и сходным содержанием. Все же в результате семантического анализа обнаруживаются некоторые различия в семантическом объеме обозначаемых ими понятий в разных языках, в которых после вхождения они функционируют в качестве безэквивалентных или эквивалентных лексических единиц. Так, например, термин *freight* в английском языке полисемантичен и употребляется в следующих значениях: 1. груз, партия товара; 2. перевозка грузов, транспортирование (перевозка грузов транспортом общего пользования); 3. плата за провоз, провозная плата; 4. стоимость доставки товаров; 5. грузовой поезд [Англо-русский словарь транспортных терминов 2010: 237]. В немецком языке термин *Fracht*, заимствованный в 16 в. из голландского *vracht* – ‘груз, тяжесть, ноша’ [Das Herkunftswörterbuch 2014. – URL: [http://origin\\_de.deacademic.com/](http://origin_de.deacademic.com/)], употребляется только в первых четырех значениях. В русском же языке слово *фрахт* появилось в конце 17 в. в качестве заимствования из немецкого языка. Долгое время оно использовалось в следующих трех значениях: 1. перевозка товаров по воде; 2. сами перевозимые товары; 3. плата за эту перевозку. Учитывая, что в те далекие времена Голландия активно торговала по морю, то и перевозимый груз оказался сопряженным с морскими перевозками. В наши дни семантический объем понятия расширился, выйдя за пределы исключительно водной перевозки, что соответствует его первоначальной этимологии [Экономика: В начале было

слово. – URL: <http://dictionary-economics.ru/>]. В настоящее время значения термина *фрахт* (плата за перевозку, сама перевозка и перевозимый груз) не связаны исключительно с морским или водным транспортом, а распространяются также на воздушный транспорт. Сегодня термин имеет следующую дефиницию в русском языке: *фрахт*: 1. перевозка грузов морем или по воздуху. 2. грузы, доставляемые фрахтом. 3. стоимость доставки товаров по определенному маршруту морем или по воздуху [Бизнес. Толковый словарь. Грэхэм Бетс и др. 1998]. В болгарском же языке значение интернационального термина *фрахт* значительно уже – ‘плата за перевозку товаров водным транспортом’. Вместо него, однако, обычно используется термин *навло* (ср. ит. *nolo*), обозначающий плату за перевозку любым видом транспорта: *морско навло*, *речно навло*, *въздушно навло*, *ЖП навло* и пр. [<http://export.government.bg/ianmsp/речник/>].

Термин *контрабанда* как в русском, так и в болгарском языках многозначен. Им обозначаются как незаконное перемещение через границу товаров и иных ценностей, так и сам незаконно перевозимый товар. В английском языке *contraband* имеет только предметное значение – ‘товар, запрещенный к провозу через государственную границу’, а сам провоз обозначается термином *smuggling*, заимствованным в 17 в. из немецкого (*smuggeln*) или голландского (*smokkelen*) языков.

Интернационализм *terminal* в англоязычной литературе, как пишет Л. А. Чернышова, может означать: 1. конечная станция или вокзал; 2. терминал. В русском языке термин *терминал* используется только во втором значении [Чернышова 2010: 93–94], как, кстати, и в болгарском языке.

Список расхождений в значениях терминов-интернационализмов можно было бы, конечно, продолжить, но это не является целью настоящей работы. Приведенные примеры могут послужить одним из аргументов создания двуязычных и многоязычных узкоспециальных терминологических словарей.

Как пишет Чернышова, «расхождения в толковании понятий, выражаемых с помощью интернациональных терминов, обуславливают необходимость уточнения специфики значения того или иного термина в составе данной терминологии» [Чернышова 2010: 95], причем, как видно из приведенных примеров, это касается даже близкородственных языков (таких как, например, русский и болгарский).

Гринев-Гриневиц пишет, что при калькировании «заимствуется не материальная форма лексической единицы, а только ее структура или значение» [Гринев-Гриневиц 2008: 155]. Кальки образуются путем поморфемного перевода иноязычного слова (словообразовательные), заимствования переносного значения слова (семантические) или пословного перевода фразеологизма (фразеологические). Считается, что кальки возникают как реакция носителей языка на резкое увеличение числа прямых заимствований [Лингвистический энциклопедический словарь, «Советская энциклопедия» 1990]. Вследствие того, что при калькировании для образования новых единиц используются лексические средства языка-реципиента, кальки весьма трудно отличить от исконных для данного языка слов. Поэтому калькирование еще называют скрытым заимствованием.

В числе монологемных единиц ТЭД обнаружено небольшое количество терминов (2,8%), имеющих эквиваленты в других языках, чаще всего в английском языке. Например, *морозостойкость* – *frost-resistance*; *теплостойкость* – *heat resistance*; *огнестойкость* – *fire-resistance*; *судовладелец* – *shipowner*; *грузовладелец* – *owner of cargo*; *недогруз* – *underloading*; *перегруз* – *overloading*; *недовес* – *underweight*; *перевес* – *overweight*; *предоплата* – *prepayment* и др. С одной стороны, есть основания предполагать, что такие единицы являются результатом словообразовательного калькирования, но, с другой стороны, нельзя полностью исключить возможность их образования вследствие протекания параллельных языковых процессов осмысления

специалистами предметов и процессов в данной области человеческой деятельности. Отсутствие, однако, в лексикографических источниках фиксации момента и способа вхождения данного термина или терминологического словосочетания в научный обиход, делает подчас невозможной задачу точного определения их этимологического статуса.

Примеры семантических калек среди моноксемных терминов ТЭД единичны, как, например, термин *окно* (англ. *window*) – ‘принятое в *системе точно вовремя* обозначение интервала времени, в течение которого поставщик должен отгрузить заказанные товары, перевозчик должен доставить груз’. Некоторые из встретившихся в терминологии ТЭД калек рассмотрены в 3.4.1. (Особенности метафорического переноса в терминологии ТЭД).

#### 3.6.1.2. Гибридные термины

К гибридным терминам относятся единицы, которые содержат в своей структуре как заимствованные, так и исконные терминологические элементы.

Полукальки, считающиеся разновидностью словообразовательных калек, совмещают в себе элементы материального заимствования и калькирования (перевода исконно русским словом или же заимствованным, но уже хорошо освоенным русским языком). Среди терминов ТЭД обнаружено небольшое количество моноксемных единиц (3,6%), которые формально имеют признаки полукалек. Например, *бочкотара* – *barrel tare*; *блок-поезд* – *block train*; *стрейч-пленка* – *stretch film*; *суб-фрахтовщик* – *subcontractor* и др.

Для полукалек справедливо все то, что было сказано о кальках – в лексикографических источниках отсутствуют сведения о времени и пути их вхождения в терминологию транспортно-экспедиционной деятельности, что делает их отнесение к полукалькам лишь предположительным.

Вторая группа гибридных (полузаимствованных) терминов содержит в своей словообразовательной структуре материально заимствованную и

исконную части. В роли заимствованной части таких единиц могут выступать как корневые, так и аффиксальные морфемы.

Доля монолексемных терминов ТЭД, содержащих корневые иноязычные морфемы, составляет около 10,8% от их числа. Единицы этого типа являются производными от уже полностью освоенных русским языком заимствований, которые на этапе адаптации активно вступают в деривационные процессы (например, *негабаритность, сверхконтрсталия, букировщик, фрахтователь, затарка, таксировка, кантование, штабелирование, стеллажирование, обандероливание, экспедирование* и др.).

Доля терминов ТЭД, образованных в русском языке при помощи заимствованных аффиксальных морфем, незначительна, а сама эта разновидность гибридных терминов на данный момент не характерна для исследуемой терминологии (например, *арендатор, машинист, субаренда* и др.).

В этой связи необходимо отметить, что в терминологии ТЭД функционирует значительное количество иноязычных аффиксов и связанных терминоэлементов греко-латинского происхождения, но они, как правило, вычлняются в лексических заимствованиях. Например, *суб-, мини-, мега-, мульти-, супер- экстра-* и др. (*субагент, минибалкер, мегатанкер, мегатрейлер, мультитанкер, супертанкер, суперкарго, экстрафрахт*), суффиксы *-инг, -аж, -ор/-ёр/-ер, -ант* и др. (*канвассинг, канцелинг, брокераж, аквизитор, консолидатор, экспедитор, диспашёр, транспортёр, декларант, комиссионер, канвассер, паллетайзер, аппликант, индоссант* и др.).

### 3.6.2. Изменения в заимствованных терминах

#### 3.6.2.1. Ассимиляция заимствований

На начальном этапе заимствования термины функционируют в качестве варваризмов. По определению Гринева-Гриневича, «варваризмы – иноязычные слова, употребляемые в устной или письменной практике, но, как правило, формально не ассимилированные ... Основным критерием отнесения

заимствований к варваризмам является их написание в оригинальной графике языка-источника ...» [Гринева-Гринева 2008: 159]. По мнению исследователей [в частности, Мариновой 2008: 8], в последние годы наблюдается «ускоренный переход иноязычного неологизма на кириллицу или его одновременное функционирование в двух графических вариантах (нередко в пределах одного текста). К группе варваризмов в терминологии ТЭД можно отнести, например, *форс-мажор* (фр. *force majeure*); *фиксчур-ном* (англ. *fixture note*); *стейтмент-оф-фэктс* (англ. *statement of facts*); *ауттэрн-рипорт* (англ. *outturn report*); *нэт-термз* (англ. *net terms*); *берс-ном* (англ. *berth note*); *фри-ин* (*free-in, FI*); *фри-аут* (*free out, FO*). Варваризмы встречаются также среди аббревиатур, и такие примеры были рассмотрены в 3.3.3. (Аббревиатуры как особые терминологические единицы ТЭД).

Под ассимиляцией, по определению Гринева-Гринева, понимается «максимальное приближение фонетических, графических, грамматических и лексических характеристик лексемы к соответствующим нормам принимающего языка» [Гринева-Гринева 2008: 156].

Графическая и фонетическая ассимиляция происходят в разных формах речи, соответственно, письменной и устной. Графическая ассимиляция заимствуемых из западноевропейских языков (главным образом из английского языка) терминов предполагает их передачу средствами кириллической системы графики. Графическая адаптация тесно связана с фонетической и представляет замену звуков заимствуемого термина звуками языка-реципиента.

По традиции в русском языке передача материальной оболочки осуществляется транскрипцией. В связи с существенным различием фонетических систем и отсутствием аналогов некоторых звуков в русском языке выработан набор правил практической транскрипции, которые, однако, не являются устойчивой нормой. Так, например, в силу сложившейся исторической традиции в заимствуемых русским языком терминах обычно

сохраняются двойные графемы (в отличие от болгарского языка, где их принято передавать одинарными): *аккредитив* (фр. *accréditif*), *комиссия* (лат. *comissio*), *трамма* (ит. *tratta*), *инкассо* (ит. *incasso*), *тоннаж* (фр. *tonnage*), *аддендум* (лат. *addere*), *паллет* (англ. *pallet*), *кросс-докинг* (англ. *cross-docking*), *аппликант* (англ. *applicant*) и др. Встречаются, однако, и исключения, когда двойная графема передается одинарной: *сталия* (ит. *stallia*), *канцелинг* (англ. *cancelling*), *комитент* (лат. *commitens*), *баратрия* (англ. *barratry*) и др., или сосуществуют орфографические варианты: *демередж* / *демерредж* (англ. *demurrage*), *паллета* / *палема* (англ. *pallet*). Графема «х», как правило, передается при помощи «кс»: *экспедитор* (фр. *expediteur*), *экспорт* (англ. *export*), *эксплуатант* (фр. *exploitant*), но термин *fixture note* (англ.) употребляется как в вариантах *фиксчур-нот* / *фиксчур-нот*, так и в вариантах *фикчер-нота* / *фикчер-нот*, в которых отсутствует согласный «с». Встречаются также разные способы передачи гласной [э]: *аллотмент* и *элотмент* (англ. *allotment*), *мультистакер* (англ. *multistacker*), но *стэкер* (англ. *stacker crane*) и др. Для транскрипции вновь заимствуемых терминов характерна тенденция передачи звучания максимально близко к этимону. В связи с этим в англицизмах, как отмечается Мариновой [Маринова 2008: 14–16], все чаще наблюдаются следующие явления (кстати, характерные также и для терминологии ТЭД, как это видно из приведенных нами примеров): отсутствие оглушения звонкого согласного на конце слова – *рейндж* (*range*), *демередж* (*demurrage*); *димайз-чартер* (*demise charter*) и др.; появление в русском языке слов с не встречавшимися ранее исходами – *дененишн/детенишен* и др.; произношение в подавляющем большинстве случаев твердого согласного перед гласным переднего ряда, иногда подкрепляемое написанием, – *нэт-термз* (*net terms*); *пиггибэк* (*piggyback*) и др.; отсутствие варьирования *г-х* и передача придыхательного «h» русским согласным «х»: *хонпер* и др.; произношение с побочным ударением новых иноязычных слов, восходящих в языке-источнике к композитам или

полиморфным словам: *лэйдэйс* (*laydays*), *мультистáкер* (*multistacker*), *суперкáрго* (*supercargo*) и т. д.

Передача материальной оболочки заимствования в языке-реципиенте может осуществляться также и транслитерацией. Исходя из того, что в настоящее время заимствование терминов осуществляется преимущественно письменным путем, Гринев-Гриневи́ч высказывает мнение, что она предпочтительнее транскрипции в целях обеспечения подобия письменного облика термина в разных языках [Гринев-Гриневи́ч 2008: 161]. Наблюдения над терминами нашей выборки, однако, показывают, что на практике транслитерация применяется значительно реже. На ее базе изредка возможно появление вариантов терминов: *коустер* / *коастер* (англ. *coaster*); *карготрейсер* / *карготрасер* (англ. *cargo tracer*); *люмпсум* / *лумпсум* (англ. *lump sum*).

В качестве источника вариантности при передаче формы иноязычных терминов может выступать также и заимствование из различных языков – языка-источника (фр. *franchise* – *франшиза*) и языка-посредника (англ. *franchise* – *франчиза*), но в современном русском языке в целом, а также и в исследуемой терминологии такие случаи немногочисленны.

Как пишет М. Попова, освоение материальной оболочки предполагает также «воздействие на форму иноязычного термина, которое придаст ему грамматические особенности принимающего языка» [Попова 2012: 430]. В случае с русским языком под грамматической ассимиляцией подразумевается включение заимствования в грамматические категории рода, числа и падежа.

На обретение термином рода могут повлиять его значение, род гиперонима или исконно русского аналога, окончание (исход, финаль слова) и другие факторы. Род одушевленных существительных определяется в зависимости от их семантики (*экспедитор*, *диспаишёр*, *канвассер*, *брокер*, *агент*, *консолидатор* и др. – м.р.), а род неодушевленных склоняемых существительных определяется как мужской, если в исходе слова согласный



(*терминал, марджин, чартер, флет, трейлер, штабелёр* и др. – м.р.) или как женский, если в исходе гласный (*кипа, бирка, этикетка, дебентура, претензия, дератизация* и др. – ж.р.). При этом род неодушевленных существительных, заимствованных в современную эпоху, может совпадать (например, нем.: *Fuhre* – фура; *Stapel* – штабель; фр. *étiquette* – этикетка; *dispatche* – диспаша; *rampe* – рампа; *gabarit* – габарит; *paquet* – пакет; *rouleau* – рулон) или же не совпадать (например, нем.: *Fracht* ж. – фрахт м.; *Strafe* ж. – штраф м.; фр.: *accise* ж. – акциз м.; *careen* ж. – крен м.; *plomb* м. – пломба ж.; *chaland* м. – шаланда ж.; *wagonnet* м. – вагонетка ж. и т. д.) с родом этимона в языке-источнике. Род несклоняемых существительных определяется обычно по аналогии с родом исконных существительных с тем же окончанием (*инкассо, делькредере* – ср.р.), а род существительных, имеющих в финали другие гласные, по аналогии с их эквивалентами в русском языке.

Процесс грамматической ассимиляции заимствований сопровождается их вхождением в морфологическую систему русского языка – включением в регулярные парадигмы склонения и образованием форм множественного числа. Наблюдаемые в некоторых случаях отклонения от грамматических норм могут быть обусловлены семантическими или формальными ограничениями. Морфологически неизменяемыми существительными в терминологии ТЭД являются, например, *карго, суперкарго, каско, инкассо, делькредере* и др. Отсутствие падежных окончаний компенсируется синтаксически – формами согласуемых слов: *морское карго, полное каско, чистое инкассо* и т. д. Таким образом, хотя и являются неизменяемыми, данные термины оказываются частично ассимилированными морфологической системой русского языка. Обладая грамматической полифункциональностью, некоторые из них могут выступать в составе терминологических словосочетаний в роли несклоняемого зависимого компонента (например, *карго синдикат, страхование каско,*

*операция инкассо, агент делькредере* и пр.). Такие примеры более подробно рассмотрены в 3.4.5.1. (Терминологические сочетания, содержащие НЗК).

Для периода ассимиляции характерно параллельное функционирование формальных вариантов заимствованных иноязычных терминов, что является одним из показателей их новизны. В терминологии ТЭД обнаружены термины с варьирующимся родом (*паллет – паллета; букинг-нот – букинг-нота*) и формами множественного числа (*балкер – бálкеры / балкерá; фидер – фíдеры / фидерá; контейнер – контéйнеры / контейнерá*). Впрочем, активность образования множественного числа на *-á* от существительных мужского рода отмечает В. П. Даниленко, относя их к профессиональному варианту нормы, допустимому, по крайней мере, в устном профессиональном общении [Даниленко 1977: 161]. Отсутствие строгих правил передачи заимствованных сложных слов и словосочетаний (раздельное, дефисное или слитное написание) часто приводит к появлению орфографических вариантов: *мега балкер / мега-балкер / мегабалкер; букинг-нот(а) / букингнота* и т. д. Последний вариант, представляющий собой лексикализацию терминов-словосочетаний, далеко не редкость в терминологии ТЭД. Например, *таймшит* (англ. *time sheet*), *динтанк* (англ. *deep tank*), *ватеркларк* (англ. *water clerk*), *карготрейсер* (англ. *cargo tracer*), *шипчандлер* (англ. *ship chandler*), *люмпсум* (англ. *lump sum*), *ричстакер* (англ. *reach stacker*), *делькредере* (ит. *del credere*) и др.

Вариантность, возникающая в процессе формальной ассимиляции заимствований, наглядно можно представить на примере следующих трех терминов, которыми обозначают разновидности контракта на морские перевозки: *букинг-нот* (англ. *booking-note*), *берс-нот* (англ. *berth-note*) и *фиксчур-нот* (англ. *fixture-note*). Наличие множества разных по типу формальных вариантов говорит о том, что на данный момент они находятся на этапе освоения. Первый из терминов имеет два графических варианта, отличающихся друг от друга написанием (слитным или дефисным): *букингнота*

– *букинг-нот*, а третий – три графических варианта, отличающихся друг от друга транскрипцией графем «х» и «и»: *фиксчюр-нот*, *фиксчур-нот* и *фикчер-нота*. Два из терминов имеют морфологические варианты женского рода: *букинг-нот* – *букинг-нота* и *фикчер-нот* – *фикчер-нота*, а все три термина – морфологические варианты по признаку склоняемости/несклоняемости. Например: «В части остальных коммерческо-правовых условий в *берс-ноте* дается ссылка на одну из типовых проформ чартеров». «*Букинг-нот* – разновидность контракта на морскую перевозку грузов в линейном сообщении. Основой *букинг-нота* является линейный коносамент, которым как договором морской перевозки оформляется конкретная перевозка груза по *букинг-ноту*. [URL: <http://www.answer-logistic.ru/>]. «Условия договора Б.-н. (*берс-нот*) аналогичны условиям *букинг-нот* с той разницей, что в нем обычно оговариваются нормы погрузки-выгрузки и условия расчета сталийного времени.» [Резер С. М., Родников А. Н. Логистика. Словарь терминов 2007: 31] и др. На данный момент вопреки разнообразию находящихся в употреблении вариантов уже наметились доминанты, а именно: *букинг-нот*, *берс-нот* и *фиксчюр-нот* – существительные мужского рода, склоняемые и оформленные при помощи дефиса.

Гринева-Гринева пишет, что процесс ассимиляции кроме формальных имеет также функциональные признаки – лексические и семантические изменения и особенности употребления заимствований [Гринева-Гринева 2008: 157]. В наши дни он протекает ускоренными темпами. Как полагает Маринова, иноязычный неологизм за относительно короткий срок (5–10 лет) «стремится» стать полноценной единицей лексической системы [Маринова 2008: 26].

Кроме колебаниями формы, на начальном этапе ассимиляции заимствование отличается неопределенностью значения. Его употребление в текстах обычно сопровождается переводом, дефиницией, приведением синонимов и прочими приемами. Например: «На практике заключению чартера

обычно предшествует подписание фиксчур-нота. При перевозке *партионных (частичных) грузов*, не обеспечивающих полную загрузку всего судна, может использоваться *берс-нот (причальная запись)*» [Липавский В. Б. – URL: <http://www.center-bereg.ru/k2787.html>].

Как отмечает Маринова, на формирование лексического значения заимствованного слова оказывает влияние способ семантического заимствования: копирование (при заимствовании безэквивалентной лексики) или трансформация значения слова-этимона (при заимствовании эквивалентных лексем), которая может проявляться в виде сужения или расширения лексического значения слова-этимона [Маринова 2008: 28, 31,32].

В терминологии ТЭД значение некоторых терминов было копировано (*контейнеризация, коносамент, суперкарго, диспаша, лихтер, коустер, лейдейс* и др.). При заимствовании других терминов произошло сужение по сравнению со значением этимона. Так, например, в английском языке термин *container* многозначен: 1. контейнер || контейнерный 2. футляр 3. резервуар; сосуд; емкость 4. тара;местилище [English-Russian scientific and technological dictionary, 2005]. Русским языком заимствовано только первое значение ‘стандартная емкость, служащая для бестарной перевозки грузов различными видами транспорта’ [URL: <http://dic.academic.ru/contents.nsf/efremova>]. Термин *controstallia* в итальянском языке имеет два значения: 1. контрсталийные дни 2. плата за простой и сам простой [URL: [http://dic.academic.ru/dic.nsf/ita\\_rus](http://dic.academic.ru/dic.nsf/ita_rus)]. Русским языком заимствовано только первое значение термина. Второе значение распределяется между англицизмом *демерредж* (плата) и исконным терминологизованным словом *простой*.

На следующем этапе лексической ассимиляции заимствованный термин может включиться в процесс семантического терминообразования путем расширения значения на основе метафорического или метонимического переноса. Так, например, одно из значений термина *bord* во французском языке

заимствовано русским языком: *борт* – ‘боковая стенка грузового автомобиля’. На основе метонимического переноса с части на целое уже в русском языке его семантическая структура пополнилась новым значением: *борт* – ‘грузовой автомобиль с открытым кузовом’. Термин *шаланда* (фр. *chaland*) вошел в русский язык из французского, где означает «небольшая баржа для погрузки и разгрузки крупнотоннажных судов на рейде, перевозки земли и т. п.» [URL: <http://dic.academic.ru/contents.nsf/enc3p>]. В русском языке этим термином назван также ‘открытый бортовой полуприцеп для перевозки крупногабаритных грузов’ [URL: [http://modelist-konstruktor.com/konvejer\\_mk/](http://modelist-konstruktor.com/konvejer_mk/)]. На основе того, что в шаланду помещаются детали длиной 9–11–13, высотой и шириной 2,5 метра, весом до 20 тонн существует необходимость верхней загрузки, что и стало основой метафорического переноса по сходству функции. Таким образом, развитие новых значений способствует расширению сочетаемости и сферы применения заимствованного термина.

### 3.6.2.2. Адаптация заимствований

На следующем этапе освоения – этапе адаптации – в процессе взаимодействия со словами языка-реципиента складывается лексическое значение заимствования. Как пишет Гринев-Гриневиц, в этот период обычно происходит дифференциация его значения и значения его синонимов, заимствуемый термин включается в иерархические отношения и получает точную дефиницию. Он начинает использоваться и для образования производных слов [Гринев-Гриневиц 2008: 159]. Заимствования вступают в активные деривационные процессы, результатом которых является формирование новых словообразовательных гнезд. Например:

Габарит – *габаритный* (*габаритные* размеры), *негабаритный*, *сверхнегабаритный* (*негабаритный* / *сверхнегабаритный* груз), *крупногабаритный*, *малогабаритный* (*крупногабаритный* груз, *крупногабаритная* / *малогабаритная* тара), *негабаритность* (нижняя

*негабаритность, боковая негабаритность, верхняя негабаритность, зона негабаритности груза, степени негабаритности груза, индекс негабаритности), сверхнегабаритность (груза);*

*Контейнер – изоконтейнер, рефконтейнер, контейнерный (контейнерный агент, контейнерный пункт, контейнерный терминал, контейнерный парк, контейнерные перевозки), контейнеризация (контейнеризация грузов), (не)контейнеризованный (груз, грузопоток), контейнеровместимость, контейнеровоз, контейнероплан;*

*Фрахт – экстрафрахт, фрахтовый (брокер, рынок, сбор), фрахтовать, фрахтование (договор фрахования), фрахтовка, зафрахтовать, зафрахтовывать, зафрахтованный (зафрахтованное судно), фрахтователь, фрахтовщик, субфрахтовщик;*

*Паллет – паллетировать, паллетирование, депаллетировать, депаллетирование, паллетизация, депаллетизация, паллетизированный (груз), паллетайзер, паллетоукладчик, паллетоупаковщик;*

*Тара – тарный (тарный тариф, тарные грузы), бестарный (бестарная перевозка), затарить, затарка, затаривать, затаривание, перетаривать, перетаривание, перетарка, тара-тариф, бочкотара;*

*Штабель – штабельный (штабельное хранение), штабелировать, штабелирование (штабелирование грузов, способность к штабелированию, схема штабелирования контейнеров), (не)штабелируемый (штабелируемая тара), штабелируемость, штабелёр, автоштабелёр, штабелеукладчик.*

Не все члены новообразованных словообразовательных гнезд являются результатом деривационных процессов, происходивших в русском языке. Некоторые из них представляют собой параллельные заимствования из того же языка-источника: *диспаша – диспашёр; канвассинг – канвассер, брокер – брокераж; консолидация – деконсолидация, консолидатор; трейлер –*

*мегатрейлер, роллтрейлер, евротрейлер, контрейлер; экспедиция – экспедитор; эксплуатировать – эксплуатант; фрахт – экстрафрахт; карго – суперкарго.*

Адаптация (или «интеграция» – термин М. Поповой) иноязычного термина имеет также и другой аспект, а именно влияние, которое заимствование оказывает на принимающий язык, обогащая его не только в количественном, но и в качественном отношении. Под последним подразумевается построение новых моделей в словообразовательной и лексической системе принимающего языка [Попова 2012: 432]. Такие примеры рассмотрены в диссертационной работе, соответственно, в 3.2.1. (Суффиксальные термины ТЭД), 3.2.2. (Префиксальные термины ТЭД), 3.3.2. (Сложные и сложносоставные термины ТЭД) и 3.4.5.1. (Терминологические сочетания, содержащие несклоняемые зависимые терминоконпоненты).

Подводя итоги исследования иноязычных терминологических ТЭД, необходимо отметить, что на сегодняшний день заимствование – одно из основных средств пополнения данной терминологии. Монологемные терминологические единицы, являющиеся заимствованными, составляют 53%.

Причинами терминологического заимствования в области транспортного экспедирования чаще всего выступают потребность в номинации новых понятий, тенденция к языковой экономии и стремление к универсализации терминологии международного транспорта, которая осуществляется на базе английского языка.

Классификация заимствований по характеру заимствуемого материала показывает, что среди монологемных терминов ТЭД доля материальных лексических заимствований самая большая. Выделение групп калек и полукалек условно, так как в лексикографических источниках отсутствует указание на момент и способ вхождения их в научный обиход, что препятствует точному определению их этимологического статуса.

Классификация лексических заимствований по типу языка-источника показывает, что доля англицизмов самая большая (45,1%). На втором месте по численности находятся галлицизмы (20%), на третьем – германизмы (13,6%), а на четвертом – латинизмы (10,6%). Другие языки играют меньшую роль в процессе терминологического заимствования в области ТЭД.

Анализ выборки показал, что в терминологии ТЭД функционирует немалое количество интернационализмов. В *Приложении 1* к работе приводится сопоставление 50 интернационализмов, употребляющихся в русской терминологии ТЭД, с их соответствиями в 6 прочих европейских языках (болгарском, английском, немецком, французском, испанском и итальянском). И хотя самое большое формальное совпадение интернационализмов обнаружено между русским и болгарским языками, имеются расхождения в толковании понятий, что может послужить одним из аргументов создания двуязычного русско-болгарского узкоспециального словаря терминов транспортно-экспедиционной деятельности.

В синхронном срезе зафиксировано параллельное функционирование множества вариантов (фонетических, графических и морфологических) заимствований, что является проявлением процесса ассимиляции иноязычных вкраплений и доказательством динамики развития исследуемой терминологии.

Часть заимствованных терминов ТЭД полностью освоена русским языком, и они активно включаются в деривационные процессы, становясь исходными словами новых словообразовательных парадигм.

### 3.7. Трудности дифференциации способов образования терминов ТЭД

Проведенный анализ терминологии исследуемой предметной области выявил случаи, когда трудно, а иногда и невозможно четко определить результатом какого способа образования является данная терминологическая



единица. Такие примеры достаточно многочисленны в нашей выборке. Трудности бывают двух типов.

Во-первых, в некоторых случаях наблюдается одновременное действие отдельных способов, т. е. терминообразование имеет диффузный характер.

Так, например, совместное действие семантического способа, точнее эллипсиса, и морфологического способа привело к появлению терминов типа *грузовик* (грузовой автомобиль), *малотонажка* (малотоннажный грузовик), *наволочник* (наволочное судно), *низкорамник* (низкорамный трал), *негабарит* (негабаритный груз) и др.

Результатом сочетания семантического с синтаксическим способом являются термины типа *козловый кран*, *колодецкий транспортер*, *маятниковый рейс автомобильного транспорта*, *тарифный пояс*, *порт-убежище*, *контейнер-термос*, *склад-отель* и пр.

Семантическое калькирование совмещает в себе действие заимствования и семантического способа терминообразования. Например, *мертвый фрахт* (dead freight), *спасенное время* (time saved), *грязный коносамент* (dirty bill of lading), *грузовой поток* (freight flow), *узловое соглашение* (node agreement), *транспортная сеть* (transport network).

Во-вторых, отсутствие в лексикографических источниках фиксации момента и способа вхождения данного термина или терминологического словосочетания в научный обиход усложняет задачу определения их этимологического статуса. Такие термины, как *морозостойкость*, *теплостойкость*, *огнестойкость*, *перебор*, *недобор*, *недогруз*, *недовес*, *перевес* и пр. вполне могли бы быть результатом действия морфологического способа. В то же самое время их можно было бы причислить к калькам с английского языка: *морозостойкость* – *frost-resistance*; *теплостойкость* – *heat resistance*; *огнестойкость* – *fire-resistance*; *перебор* – *overcharge*; *недобор* – *undercharge*; *недогруз* – *underloading*; *недовес* – *underweight*; *перевес* – *overweight*. Подобные

трудности сопутствуют также определению способа образования терминологических единиц типа: *бочкотара*, *суб-фрахтовщик*, *суб-аренда*, *авиакомпания*, *авиаконтейнер*, *тарифообразование*, *предоплата*, *газовоз* и др. Как было отмечено в работе, их можно рассматривать как полукальки или кальки с английского языка (*бочкотара* – *barrel tare*; *суб-фрахтовщик* – *subcontractor*; *суб-аренда* – *sub-letting*; *авиакомпания* – *air company*; *авиаконтейнер* – *air container*; *газовоз* – *gas carrier*; *тарифообразование* – *rate-making*; *предоплата* – *prepayment*), но в то же время нельзя полностью исключить возможность их образования морфолого-синтаксическим способом в результате протекания параллельных языковых процессов и одинакового осмысления понятий в данной области человеческой деятельности.

#### Выводы к третьей главе

В итоге, на основании проведенного исследования терминов ТЭД в зависимости от их формальной структуры и способа образования, представляется необходимым отметить следующее.

- Наиболее характерный формальный тип терминов ТЭД – это терминологические словосочетания (79,2% от терминов выборки). Термины-слова имеют меньшее распространение (20,8% от терминов выборки). Высокая доля составных и особенно протяженных терминов говорит о сравнительно позднем возникновении данной терминологии.
- Основной структурный тип терминологических словосочетаний ТЭД – двухкомпонентные единицы (62,3% от их числа), а самые продуктивные модели составных терминов – *ПС* (40,4%), *ССр* (9%), *ППС* (6,3%). Относительно высокая средняя лексическая длина составных терминов (2,2 слова) и бóльшая, чем в некоторых других терминологиях, доля протяженных единиц (5,5% от составных) объясняются спецификой ТЭД и динамическим состоянием ее терминологии. Установлена зависимость продуктивности моделей от их протяженности. Практически, начиная с

шестикомпонентных, все модели непродуктивные, т. е. послужили для образования терминов только один раз. Относительно высокая доля терминов с т. н. несклоняемыми зависимыми компонентами (9,5% от терминов выборки) свидетельствует о действии тенденции к языковой экономии и сильной подверженности терминологии ТЭД влиянию английского языка.

- Доля аффиксальных терминов около 9,9% от всех терминов выборки. Среди них доминируют суффиксальные единицы, которые составляют примерно 93,5% от всех аффиксальных образований. Префиксальные и префиксально-суффиксальные термины не имеют широкого распространения. Анализ показывает, что данная терминология не располагает собственными средствами аффиксального образования. Наблюдается тенденция к выделению подкатегорий и дифференциации категориального значения, выражаемого разными суффиксами. Следующие суффиксы являются наиболее продуктивными при выражении категорий: процессуальности *-к(а)*, лица *-чик/-щик*, предметности, в т. ч. орудийности *-к(а)* и нулевой суффикс, качественности *-ость*.
- С результатом действия морфолого-синтаксического способа связано 8,2% от всех терминов выборки. Сложные термины составляют 4% от терминов выборки. Самая большая их группа имеет традиционную для русского языка форму лексических единиц, цельно оформленных при помощи интерфиксов или выполняющих такую роль гласных. Половину всех сложений составляют единицы, образованные при помощи компонентов, обладающих стандартным значением. Аббревиатуры выступают в качестве кратких вариантов 4% составных терминов. Большинство из них (89% от числа аббревиатур или 3,6% от терминов выборки) представляет собой акронимические сокращения и принадлежит

единой международной терминологии, применяемой в этой области, вследствие чего способом их образования является не только аббревиация, но и заимствование, в основном, из английского языка.

- Семантические термины зарегистрированы как среди слов, так и среди словосочетаний. Их доля – около 25,7% от общего числа терминов выборки. Специфика данной предметной области обусловила преимущественное распространение терминов, образованных сужением и метонимическим переносом (соответственно, 12,4% и 8,3%, от терминов выборки). Термины-метафоры составляют 5% от числа всех терминов выборки, а большинство из них располагается на периферии терминологии. Они не отличаются ярко выраженной образностью и экспрессивностью в силу того, что многие из них, являясь результатом межсистемного заимствования, широко известны и употребляются во многих терминосистемах не только русского, но и других языков.
- Заимствованные термины составляют 53% от терминов, имеющих форму слов, и это одно из основных средств пополнения данной терминологии. Одной из основных причин терминологического заимствования – это стремление к универсализации терминологии международного транспорта, которая осуществляется на базе английского языка. Соответственно, доля англицизмов самая большая (45,1%). На втором месте галлицизмы (20%), на третьем – германизмы (13,6%), на четвертом – латинизмы (10,6%). Другие языки играют меньшую роль для терминологического заимствования в области ТЭД. Несмотря на формальное совпадение интернационализмов, имеются расхождения в их значении, что может послужить одним из аргументов создания двуязычных и многоязычных узкоспециальных терминологических словарей. Материальные лексические заимствования – самая большая группа среди монологических иноязычных терминов ТЭД. Выделение

групп калек и полукалек условно, так как в лексикографических источниках отсутствует фиксация момента и способа вхождения их в научный обиход, что препятствует точному определению их этимологического статуса.

- Наряду с проявлениями системности (выделение подкатегорий и дифференциации категориального значения суффиксов, например) среди терминов всех групп наблюдается асимметрия языкового знака, выражающаяся в синонимии, омонимии, многозначности и вариантности терминов и являющаяся доказательством динамического состояния терминологии транспортного экспедирования.

## ГЛАВА IV

### ПРОБЛЕМЫ ПОСТРОЕНИЯ РУССКО-БОЛГАРСКОГО СЛОВАРЯ ТЕРМИНОВ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

В эпоху глобализации непрерывно возрастает необходимость в коммуникации на иностранных языках. В связи с этим растет число составляемых словарей, в т. ч. специальных, в основном, англо-иноязычных и иноязычно-английских.

Появление на книжном рынке Болгарии или даже онлайн в сети иных переводных словарей, тем более русско-болгарских или болгарско-русских – общих или специальных, большая редкость. На данный момент, в области транспорта единственный такой словарь – вышедший в 2011 году «Русско-болгарско-английский железнодорожный словарь» под общей ред. В. В. Космина, содержащий около 15 000 слов и выражений, составителями которого являются Е. Е. Захариев, В. В. Космин, А. А. Тимошин. В то же время необходимость в таких словарях есть в связи с потребностью специалистов в расширении запаса знаний путем использования зарубежного опыта, обмену информацией и ведении бизнеса с зарубежными партнерами.

Благоприятное географическое положение Болгарии является важной предпосылкой развития ее транспортного комплекса. Через территорию страны проходят пять из десяти европейских транспортных коридоров. Являясь частью Восточной Европы, Болгария находится на перекрестке дорог, связывающих страны Западной Европы с Ближним и Средним Востоком и Средиземноморьем, Россию и остальные страны СНГ с Южной Европой и Африкой. На основных транспортных направлениях проложены железнодорожные линии, а выход к Черному морю и реке Дунай обеспечивает развитие морских, речных и комбинированных грузовых перевозок.

Стратегическое расположение Болгарии благоприятствует развитию транспортного экспедирования, представляющего предпринимательскую деятельность по организации перевозок грузов любыми видами транспорта, оформлению перевозочных документов, документов для таможенных целей и других документов, имеющих отношение к перевозке. После перемен, с 1991 года по сегодняшний день, в стране зарегистрировано более 7 тысяч болгарских и иностранных фирм, предмет деятельности которых связан с транспортом, экспедированием и логистикой. В этой связи думается, что Русско-болгарский словарь терминов транспортно-экспедиционной деятельности имеет свой читательский адрес и может найти широкое применение.

#### 4.1. Внешние параметры словаря

В основу настоящей части работы положена разработанная Гриневым-Гриневицем методология построения терминологических словарей [Гринева-Гриневиц 2009].

Исходя из того, что объектом описания в планируемом русско-болгарском словаре является терминология транспортно-экспедиционной деятельности, его можно определить как узкоспециальный словарь.

Временная ориентация словаря ограничивается сравнительно коротким 25-летним периодом – с начала 90-х гг. XX в. по настоящее время.

Гринева-Гриневиц пишет, что «функция терминологического словаря в большой степени определяется особенностями избранного пласта лексики и в первую очередь – степенью развития соответствующей области терминологии» [Гринева-Гриневиц 2009: 28–29]. Исходя из этого, функцию данного словаря можно определить как инвентаризационную, ввиду того что терминология находится на этапе становления, о чем свидетельствует варьирование формы и значения терминов.

Объем терминологического словаря находится в прямой зависимости от его тематической ориентации, назначения и функции. Выбор же в качестве

объекта описания узкоспециальной терминологии ТЭД обуславливает принадлежность данного словаря к кратким терминологическим словарям объемом до 1000 слов, включая лексические единицы данной области и часть привлеченных из смежных областей единиц, которые встречаются в лексикографических источниках и специализированных текстах.

Словарь рассчитан, прежде всего, на переводчиков, специалистов, пользующихся в своей работе русским языком, на студентов, обучающихся русскому языку как иностранному в профессиональных целях.

При подготовке словника Русско-болгарского словаря терминов транспортно-экспедиционной деятельности будут использованы источники, относящиеся как к сфере фиксации (специальные терминологические словари в областях транспорта, логистики, экономики, бизнеса и коммерции – толковые и переводные, в т. ч. доступные онлайн в сети, глоссарии, терминологические стандарты), так и к сфере функционирования (учебная литература, монографии, статьи в журналах и сборниках).

## 4.2. Композиция словаря

### 4.2.1. Макроструктура словаря

Планируемый Русско-болгарский словарь терминов ТЭД будет состоять из предисловия, основного указателя, дополнительного болгарского указателя и двух приложений – перечня условных сокращений и перечня наиболее часто применяемых в транспортно-экспедиционной деятельности аббревиатур.

- *Предисловие к словарю*

В предисловии будет обоснована необходимость построения словаря, будут определены его тематический охват, назначение и читательский адрес.

При разъяснении правил пользования будет указано значение ссылок, которые предвидеться использовать в словаре, таких как: *вж.* (см.) при отсылке к предпочтительному синониму термина, *вж. см.* (см. тоже) при отсылке к абсолютному синониму термина или его лексико-синтаксическому варианту и



др., и лексикографических символов: тильды ~ для замещения повторяющейся части термина или всего термина; угловых скобок < > для помет омонимов, круглых скобок ( ) для примечаний или помет статуса термина и др.

- *Основной указатель*

Определение читательского адреса и функции словаря предопределяет во многом способ подачи лексического материала. В основной указатель будут помещены термины на русском языке в сплошном алфавитном порядке. Термины-словосочетания будут приводиться в прямом порядке следования их элементов. Каждому термину будет присвоен порядковый номер, а рядом с ним будет приводиться его эквивалент (эквиваленты) на болгарском языке.

- *Болгарский указатель*

На основе болгарских эквивалентов будет составлен дополнительный указатель, в котором термины будут располагаться в сплошном алфавитном порядке болгарского алфавита. Рядом с каждым термином будет указан номер, соответствующий строке основного (русского) указателя словаря. Такая структура поможет поиску терминов в двух языках в любой последовательности и позволит совместить в одном словаре практически два двуязычных словаря.

- *Приложения*

В первом приложении будет приведен список использованных условных сокращений. К ним относятся сведения о грамматических категориях терминов (рода – *ж, м, ср*; числа – *мн*), пометы тематической атрибуции (*авт, мор, жп, ав, юр, лог, търг* и др.), статуса терминов – стилистического (*жарг, разг*), а при необходимости и этимологического (*англ, нем, фр, ит, исп, лат* и др.).

Второе приложение к словарю будет представлять собой перечень аббревиатур, применяющихся в сфере ТЭД, образованных, в основном, на базе употребляемых в качестве международной лексики терминов-словосочетаний на английском языке. Например, *CY (Container Yard)* – ‘контейнерный терминал’; *LCL (Less than Container Load)* – ‘консолидированная перевозка,

объединяющая несколько грузов в одной транспортной единице (контейнере)»; *RO/RO (Roll-on/Roll-off)* – ‘особый вид судна, позволяющий с помощью специальной ramпы принимать на борт накатные грузы (автомобили, грузовики, полуприцепы, спецтехнику)’, *THC (Terminal Handling Charges)* – ‘стоимость терминальной обработки в порту’ и др. Основанием для включения такого приложения служит наличие в некоторых случаях эквивалентов аббревиатур на русском языке. Например, *FCA (Free Carrier)* – ФРП (Франко-перевозчик, свободно у перевозчика); *CIP (Carriage and Insurance Paid to...)* – СИП или ПСО (перевозка и страхование оплачены до (...назв. места назначения) и др.

#### 4.2.2. Микроструктура словаря

К вопросам микроструктуры словаря относятся лексикографические параметры словарной статьи: формальные (сведения о вариативности и грамматических категориях терминов), атрибутивные (тематическая и стилистическая атрибуция), этимологические, ассоциативные, прагматические параметры, применение лексикографических символов и ссылок.

- *Формальные параметры микроструктуры*

В терминологии ТЭД функционирует множество фонематических, акцентных, орфографических и морфологических вариантов вновь заимствованных иноязычных лексем, находящихся на этапе формальной адаптации. Их кажется обоснованным представить в одной и той же словарной статье, в порядке, соответствующем частотности их употребления. Например, *детеншен (детенин)*; *алотмент (элотмент)*; *демередж (демерредж)*; *ауттэрн-рипорт (аутторнрипорт)*; *карготрасер (карготрейсер)*.

Существование полных и кратких вариантов терминов – типичное терминологическое явление, которое наблюдается также и в терминологии транспортно-экспедиционной деятельности. Часть сокращений образована эллипсисом – заменой терминологического словосочетания однословным термином-субстантиватом. Например, *бункерное топливо – бункер*;

*негабаритный груз – негабарит; длинномерный груз – длинномер; тяжеловесный груз – тяжеловес; сталийное время – сталья; карусельный стеллаж – карусель; инкассовая форма расчета – инкассо.* Краткие формы терминов соотносятся с прилагательными полного варианта, находящимися в препозиции к определяемым существительным. Это благоприятствует включению их в соответствующие словарные статьи полных форм без ущерба быстроте поиска, преимущество очень важное для любого переводного словаря.

К кратким вариантам терминов относятся также аббревиатуры, получившие широкое распространение в сфере транспортно-экспедиционной деятельности, перечень которых будет приведен в одном из приложений к данному словарю.

К формальным реквизитам, которые, по нашему мнению, следует включить в словарную статью, относятся ударение и грамматические категории рода и числа, которые, однако, будут приводиться выборочно, только для выделения акцентных и морфологических вариантов. Например, *шта́белер, штабелёр; букинг-нот м, букинг-нота ж; паллет м, паллета ж* и др.

- *Атрибутивные параметры микроструктуры*

Исходя из назначения словаря, пометы тематической атрибуции предусматривается включать при построении словарных статей однозначных (если это необходимо), многозначных лексических единиц, а также терминов-омонимов. Например, *тонажный сбор – (мор) тонажна такса; немедленно – (търг) незабавно* – ‘задължение на продавача да достави стоката в срок от не повече от 2 седмици’; *транспортник<sup>1</sup>* – ‘транспортен служител’; *транспортник<sup>2</sup>* (*разг*) – (*ав*) ‘транспортен самолет’ и др.

Пометы стилистической атрибуции при составлении переводных словарей, по мнению некоторых авторов, в частности Гринева-Гриневича, избыточны, «так как при переводе с иностранных языков и на иностранные языки жаргонным выражениям будет ставиться в соответствие нормативный

термин...» [Гринев-Гриневич 2009: 69]. Ввиду того что назначение и структура данного словаря с включением дополнительного болгарского указателя предусматривают возможность обратного поиска терминов с болгарского языка на русский, обозначение стилистического статуса термина и отсылка к стилистически нейтральному синониму обязательны. Например, *морские перевозки с коротким плечом (жарг.) – вж. морские перевозки на короткое расстояние – морски превози на къси разстояния; растаможивание груза (растаможка – разг.) – вж. импортная таможенная очистка – митнически процедури при внос на стоки* и др.

- *Этимологические параметры микроструктуры*

В терминологии транспортно-экспедиционной деятельности и смежных с ней областей функционирует значительное число лексических заимствований. Часть заимствованных терминов (терминоэлементов) из древнегреческого, латинского, французского, итальянского, испанского, немецкого, английского, голландского языков относится к более ранним эпохам. Другие заимствования, в основном англицизмы, вошли в русский язык на рубеже XX и XXI вв.

Хотя в принципе считается, что этимологические параметры в переводном словаре не нужны, нам кажется, что они могут оказаться полезными для пользователей. Например, *таймшит* (time sheet, *англ*) – *таймшийт* ‘документ за отчитане на сталийното време’; *дедвейт* (deadweight, *англ*) – (*мор*) *дедуйт* ‘товароподемност на кораб в тонове’; *делькредере* (del credere, *ит*) – *делкредере* ‘гарантия, поръчителство от комисионер към доверител за взети и продадени стоки’; *ад валорем* (ad valorem, *лат*) – *ад валорем* ‘мито, изчислявано като процент от цената на стоката’ и др.

- *Ассоциативные параметры микроструктуры*

Как уже неоднократно отмечалось в работе, терминология ТЭД относится к числу более молодых, все еще не сложившихся систем, о чем свидетельствует множественность номинаций. В связи с этим в словарных статьях дублетов и

лексико-синтаксических вариантов терминов следует помещать взаимные ссылки. Например, *форс-мажор – вж. сщ. обстоятельства непреодолимой силы*, и наоборот, *обстоятельства непреодолимой силы – вж. сщ. форс-мажор*; *наливные грузы – вж. сщ. грузы, перевозимые наливом*, и наоборот, *грузы, перевозимые наливом – вж. сщ. наливные грузы*.

- *Прагматические параметры (нормативный статус)*

Некоторые терминологически поля ТЭД подвергались стандартизации [ГОСТ Р 51006-96; ГОСТ Р 52297-2004]. Думается, однако, что включать в соответствующие словарные статьи специальные, связанные с этим пометы, не стоит, так как это противоречило бы заданной (инвентаризационной) функции словаря. Рядом с их синонимами, являющимися нерекомендуемыми, недопустимыми или же нераспространенными, кажется достаточным поместить соответствующую отсылку «вж» (см.) к более предпочтительному термину. Термин *поддон*, например, является рекомендуемым термином. Параллельно с ним, однако, в терминологии ТЭД находится в употреблении интернационализм *паллет* (нем. *Palette*, фр. *palette*, англ. *pallet*), правда, все еще в варьирующейся графической и морфологической форме (*паллет м* и *паллета, палета ж*). Ввиду инвентаризационной функции словаря его включение в словник не представляет проблемы, но, думается, что при нем обязательно нужно поместить отсылку к предпочтительному на данный момент термину *поддон*. Например, *паллет (паллета, палета – ж) – вж. сщ. поддон*.

#### 4.3. Проблемы отбора лексики и подготовки словника

Из перечисленных Гриневым-Гриневичем критериев отбора лексики при составлении словаря основными, по нашему мнению, являются: важность терминов для данной терминологии, их тематическая принадлежность, полнота охвата лексики, нормативность, синхронность (временной фактор) [Гринев-Гриневич 2009: 96].

Поэтому, прежде всего, следует определить статус лексических единиц данной области и провести границу между ними и лексическими единицами общелитературного языка, а также общенаучными и привлеченными терминами, принадлежащими смежным областям; решить проблемы отграничения терминов от номенов, включения в словарь профессионализмов и профессиональных жаргонизмов, лексических единиц, принадлежащих к разным частям речи, определения максимальной протяженности терминов-словосочетаний. Для отбора терминов при составлении словника требуется также проведение анализа их временного статуса.

Соблюдение первых трех критериев отбора лексики в большой степени зависит от применения системного подхода при подготовке словника. Определение границ терминосистемы проводится на базе классификации понятий (а следовательно, и терминов, их обозначающих) данной области и является важной предпосылкой определения тематического охвата словаря и отбора терминов для словника, соответственно, исключения из его состава случайных, принадлежащих другим областям терминов. Исходя из специфики транспортного экспедирования как вида предпринимательской деятельности по организации перевозок грузов и оформлению перевозочных документов, можно перечислить в самом общем виде следующие лексико-семантические группы, которые будут охвачены словарем:

- Субъекты транспортно-экспедиционной деятельности и смежных с ней областей: грузоотправители (продавцы), грузополучатели (покупатели, клиенты), грузовладельцы, посредники (экспедиторы, агенты, брокеры), лица и организации, оказывающие услуги (перевозчики / операторы перевозки, страховщики, стивидоры, тальманы, сюрвейеры, склады, терминалы и т. д.), и лица, работающие в государственных органах, имеющих отношение к транспортной экспедиции (таможенники, пограничники и т. д.);

- Услуги, относящиеся к транспортно-экспедиционному обслуживанию, в т. ч. транспортные (погрузка и разгрузка груза, транспортирование или перевозка); экспедиционные – подготовительные (подача перевозочного средства под погрузку, подготовка груза к перевозке, прием и сдача груза), складские (хранение и маркировка грузов, консолидация отправок) и собственно экспедиционные (охрана и сопровождение груза, оформление документов, расчетные операции); посреднические – организационные (организация доставки, координация, попутная загрузка, лизинг и аренда), консультационные (выбор типа транспортного средства, выбор тары и упаковки, выбор оптимального маршрута, прогнозирование транспортного рынка), информационные (слежение за грузом, уведомление о вывозе и доставке груза, передача данных) [ТЭО 2005: 8];

- Виды договоров: договор купли-продажи; договор перевозки груза (договор железнодорожной перевозки, договор перевозки грузов автомобильным транспортом, договор воздушной перевозки, договор морской перевозки и др.); договор транспортной экспедиции, договор страхования груза, договор хранения груза и др.;

- Перевозочные документы: накладные (авиагрузовая, автотранспортная – CMR, железнодорожная, морская, речная, смешанной перевозки ФИАТА), коносаменты (смешанной перевозки ФИАТА, COMBIDOC, MULTIDOC, линейный – бортовой, складской, именной, ордерный, на предъявителя, долевой, сквозной, букинг-нот, берс-нот; чартеры – рейсовый, димайз, бербоут, тайм) [ТЭО 2005: 226];

- Товаросопроводительные документы – счет-фактура, счет-проформа упаковочный лист, отгрузочная спецификация, грузовой манифест, бордеро, транзитная декларация, экспортная декларация, сертификат происхождения

товара, сертификат о качестве товара, сертификат на опасные грузы, фитосанитарный сертификат и др.;

- Виды перевозок: унимодальные, мультимодальные, интермодальные, контейнерные, комбинированные, транзит и т. д.;

- Виды грузов: наливные, сухие, навалочные, насыпные, штучные, генеральные и т. д. [Основы грузоведения 2005: 6];

- Транспортные характеристики грузов: плотность, удельный погрузочный объем, кондиционная влажность; линейные размеры, масса и производные от них параметры: гигроскопичность сыпучести, липкость, распыляемость, смерзаемость, спекаемость, слеживаемость, и др.;

- Виды тары: по способности выдерживать нагрузки (жесткая, мягкая и полужесткая); по условиям эксплуатации (разовая, возвратная, многооборотная); по материалу изготовления (деревянная, металлическая, стеклянная, комбинированная); по прочности и т. д.; тарооборудование (поддон, контейнер и др.);

- Типы грузовых транспортных средств: грузовой автотранспорт (грузовой автомобиль общего назначения с кузовом типа бортовой платформы и со специализированным кузовом – самосвальным, цистерной, контейнеровозом, рефрижератором, фургоном; седельный тягач, прицеп, полуприцеп, фура, автопоезд и др.); грузовой подвижной состав (универсальные – крытые вагоны, полувагоны; платформы, цистерны, изотермические; специальные – хопперы, транспортеры, вагоны промышленного транспорта и др.), грузовые морские суда (универсальные – твиндечные и шелтердечные, специализированные – танкеры, газовозы, химовозы, продуктовоы, лесовозы, контейнеровозы, ролкеры, балкеры, лихтеры, рудовозы, карголайнеры и др.); транспортные самолеты (сверхбольшой грузоподъемности, большой грузоподъемности, средней грузоподъемности, региональные грузовые самолеты) и др.



Среди транспортно-экспедиционных терминов есть лексические единицы, которые употребляются также и в общелитературном языке – т. н. консубстанциональные термины. Дифференциальным признаком, дающим основание для включения в словарь терминологического словаря, служит специфика их употребления для номинации специальных понятий и дефинированность в отличие от толкования слова в обыденной речи. Например, *бочка* – I. (общелит.) большой цилиндрический деревянный или металлический сосуд с двумя круглыми днищами и несколько выпуклыми стенками; II. (спец.) жесткая закрытая трансп. тара, изготовленная из дерева, металла, пластмассы и т.п.; *мешок* – I. (общелит.) предмет хозяйственного обихода, сшитый из грубой плотной ткани и служащий для хранения и перевозки сыпучих тел и различных мелких вещей; II. (спец.) мягкая трансп. тара, изготовленная из ткани, бумаги, пластмассы и т.п., с корпусом в форме рукава, дном и горловиной; *уплотнение* – I. (общелит.) 1. процесс действия по гл. уплотнять, уплотняться; 2. результат такого действия; уплотнившееся место; II. (спец.) уплотнение – логистическая операция, заключающаяся в размещении в таре заданного объема большего количества (штук или массы) продукции и придания грузовой единице окончательной формы и размеров.

Стремление достижения полноты описания терминологии транспортного экспедирования и выполнения таким образом инвентаризационной функции словаря оправдывает включение в словарь ограниченного количества популярных среди специалистов данной области номенов, а также профессионализмов и жаргонизмов. Так, например, в лексико-семантическую группу «грузовые транспортные средства», подгруппу «грузовой автотранспорт», можно включить название российских малотоннажных автомобилей «Газель» и даже жаргонное название российского малотоннажного грузовика ЗиЛ-5301 «Бычок». В словарных же статьях профессионализмов и жаргонизмов кажется целесообразным отразить их стилистическую

окрашенность не только при помощи подбора подходящих эквивалентов на болгарском языке и/или отсылки к рекомендуемым нейтральным стилистически терминам, но и сделав соответствующие пометы. Например, *нотифай (жарг) – вж. извещаема сторона – страна за известяване; тальманка (жарг) – вж. складская расписка – складова разписка.*

В целях отбора терминов для формирования словника требуется также решить вопрос о включении в него лексических единиц, принадлежащих к разным частям речи. Как известно, как средство номинации понятий отдельных отраслей науки и практики чаще всего применяются существительные имена или словосочетания, построенные на их основе. В. М. Лейчик пишет, что «для стандартизуемой терминологии, особенно представленной в лексикографических жанрах, это положение является твердым требованием, так как объектом определения, как правило, бывают категории понятий, которые терминируются посредством имен существительных (категории, предметы, свойства, процессы, состояния, величины, профессии)» [Лейчик 2009: 164].

Сфера функционирования, однако, обнаруживает в этом отношении некоторые отличия от сферы фиксации. И так как лексикографическими источниками кроме словарей послужили учебная литература и специализированные тексты, терминология ТЭД, которая будет охвачена планируемым словарем, имеет свою частеречную специфику. Кроме имен существительных предусматривается включить в словарь также наречия и глаголы. Имена прилагательные, хотя и обладают определенной терминологической ценностью, не будут рассматриваться отдельно, а только как компонент составных терминов.

Наречия (и наречные словосочетания), как уже было отмечено в работе в 3.4.5.1. (Терминологические словосочетания, содержащие НЗК), могут функционировать в терминологии ТЭД самостоятельно, но по сути они представляют собой несклоняемые атрибуты составных терминов, главный

компонент которых представлен в соответствующей словарной дефиниции. Их употребление связано, в основном, с обозначением:

- Условий перевозки груза (*бесплатно как засланный* – ‘перевозка засланного груза в место назначения, указанное грузоотправителем, за счет перевозчика при условии, что засылка груза произошла по вине перевозчика’);

- Условий чартера (*всегда на плаву или не всегда на плаву, но безопасно на грунте* – ‘условие в соответствии с которым фрахтователь обязан предоставить судну такое место для погрузки/разгрузки, где оно могло бы стоять, всегда имея под килем достаточный запас воды. В некоторых приливных портах с мягким грунтом допускается посадка мелких судов на грунт во время отлива’);

- Условий поставки товара (*немедленно* – обязательство продавца поставить товар в любой день в течение не более двух недель; *точно в срок* – поставка ресурса как раз в тот момент, когда его нужно использовать);

- Базисных условий поставки (*свободно вдоль борта судна* – поставщик считается выполнившим обязательства по поставкам, если он доставил товар к борту судна на причале или в лихтерах в названном порту погрузки; *свободно у перевозчика* – ‘поставщик считается выполнившим обязательства по поставкам, если он передал очищенный на экспорт товар назначенному покупателем перевозчику в названном месте и др.’);

- Условий договора морского страхования (*свободно от захвата и ареста* – ‘оговорка, исключаящая из условий морского страхования военный риск’, *свободно от частной аварии* – ‘условие договора страхования судов, в соответствии с которым страховщик принимает на себя ответственность за повреждение или полную гибель судна, а за повреждение груза отвечает лишь в случае, если оно связано с кораблекрушением’ и др.).

Для включения в словник Русско-болгарского словаря терминов ТЭД будет отобрано ограниченное количество глаголов, исходя из следующих критериев. Значение процесса может выражаться, по мнению О. Мана, приведенному В. П. Даниленко [Даниленко 1977: 42], как отглагольным существительным – именем действия, так и глаголом, обозначающим специфические для данной области понятия, немотивированным или образованным от немотивированных наименований, или называющим важные основные процессы данной области. В сфере транспортно-экспедиционной деятельности к глаголам первой группы относятся, например: *букировать*, *фрахтовать*←*фрахт*, *стропить*←*строп*; *агентировать*←*агент*, *маклеровать*←*маклер* и др. К глаголам второй группы можно причислить: *перевозить*, *затаривать*, *маркировать*, *хранить* и др.

Формирование словника зависит также и от определения максимальной протяженности терминологических сочетаний. Основная часть русских транспортно-экспедиционных терминов состоит из двух (48,1% от терминов выборки) или трех компонентов (18,7% от терминов выборки). Специфика данной терминологии, однако, в которой функционируют чартерные оговорки, условия различных договоров, названия экспедиторских услуг, единицы расчета и т. д., представляющие собой многокомпонентные терминологические номинации, а также и заданная инвентаризационная функция словаря предопределяют более свободное включение в него терминологических единиц, тяготеющих по своей структуре больше к предтерминам и содержащих сочинительные союзы (*ставка за погрузку и выгрузку контейнера*), описательные обороты (*контейнер на базе платформы с неполной верхней рамой и жестко закрепленными торцами*), причастные обороты (*грузы, требующие особых условий перевозок; предметы, запрещенные к перевозке; перевозчик, не владеющий тоннажем; контейнер для сухих сыпучих грузов, загружаемых и выгружаемых без применения давления*).

Наконец, отбор терминов для включения в словник зависит также от их временного статуса. Сообразно временной ориентации словаря терминология, которая будет представлена в нем, относится к концу XX в. – началу XXI в. В этот относительно короткий период времени, однако, транспортно-экспедиционная деятельность, а следовательно, и терминология, которая ее обслуживает, подверглись динамическому развитию на основе прогресса техники и технологий, широкого применения интермодальных перевозок, совершенствования терминального обслуживания, внедрения информационных технологий. Использование источников, относящихся только к сфере фиксации (в т. ч. имеющихся отраслевых словарей, глоссариев и ГОСТов), не в состоянии обеспечить соответствие словника современному уровню развития области.

Решения проблемы обеспечения синхронности следует добиваться путем использования источников, относящихся к сфере функционирования, благодаря чему можно, с одной стороны, переоценить временной статус уже отобранных терминов и устранить устаревшие, вышедшие уже из употребления, а с другой – дополнить словник новыми, обозначающими новые для транспортно-экспедиционной деятельности понятия, среди которых преобладают иноязычные слова, чаще всего, англицизмы. Этому всемерно способствует международная интеграция, глобализация мировой экономики и универсализация международными организациями толкования основных терминов на базе английского языка. В числе материальных лексических заимствований, калек и полукалек, проникших за последние годы в терминологию транспортного экспедирования из английского языка, можно перечислить, например, некоторые названия операций (*кросс-докинг, пикинг, интерлайнинг*); транспортных средств (*блок-поезд, мегатрейлер, коустер*); грузовых единиц (*метро-юнит*), объектов инфраструктуры (*карго-терминал, хаб*) и др. Разумеется, в планируемый Русско-болгарский словарь терминов транспортно-экспедиционной деятельности, несмотря на его

инвентаризационную функцию, необоснованно включать все встретившиеся термины иноязычного происхождения, а только те, которые все же отличаются употребительностью (частотностью), демонстрирующей их устойчивое проникновение в терминологию ТЭД.

#### 4.4. Проблемы подбора эквивалентов

Одной из трудностей построения двуязычного словаря, несомненно, является подбор из перечня всех возможных на языке перевода эквивалентов одного наиболее подходящего.

Существование множества вариантов перевода обуславливается, с одной стороны, различиями деления объективной реальности разными языками, т. е. несоответствием семантических систем разных языков [Гринев-Гриневиц 2009: 115], наличием разных языковых картин мира как способов отражения мышления носителей соответствующих языков.

Среди прочих причин наиболее важной, на наш взгляд, является состояние самой терминологии, подвергаемой переводу. Если она полностью не сложилась, в ней наблюдается колебание формы (фонематические, акцентные, орфографические, морфологические, лексико-синтаксические и прочие варианты) и значения терминов (полисемичные или омонимические лексические единицы).

Дублиеты и лексико-синтаксические варианты терминов в планируемом словаре будут представлены различными статьями, но будут интерпретироваться одним и тем же предпочтительным эквивалентом на болгарском языке. Например, *выбрасывание груза за борт/джеттисон* – *аварийно изхвърляне на товара*; *транзитный груз/груз, следуемый транзитом* – *транзитен товар*; *экспедиторское поручение/поручение экспедитору* – *нареждане за експедиция*; *весовой сертификат/весовое свидетельство* – *сертификат за тегло*.

При построении словарных статей многозначных терминов и терминов-омонимов будут приводиться только те значения, которые релевантны транспортно-экспедиционной деятельности. Например, термин *страхование* на болгарский язык имеет следующие значения: *застраховане, осигуряване, застраховка*. (Здесь и далее перевод терминов на болгарский язык приводится по Русско-болгарскому и болгарско-русскому экономическому словарю, 1990). Вариант перевода *осигуряване*, однако, не требуется включать в словарь терминов ТЭД, так как он встречается в терминологических словосочетаниях *обществено осигуряване (общественное страхование)* и *социално осигуряване (социальное страхование)*, не принадлежащих терминологии ТЭД. Аналогично, термин *плата* переводится на болгарский язык как 1. *плащане, заплащане*; 2. *заплата, възнаграждение*; 3. *такса*. Из них второе значение (*зарплата, вознаграждение*) не релевантно терминологии ТЭД, вследствие чего его присутствие в данном словаре избыточно.

Если это необходимо, в статьях полисемичных или омонимичных терминов можно поместить соответствующие пометы тематической атрибуции, лимитирующие возможные сферы функционирования болгарского эквивалента и способствующие тем самым его однозначному пониманию. Например, *иглу* – (ав) *контейнер тип иглу*; *толкач* – 1. (жп) *бутащ локомотив*; 2. (мор) *влекач*. При интерпретации их значений эквивалентом, также являющимся многозначным словом или омонимом в болгарском языке, в круглых скобках будет приводиться дополнительное уточняющее примечание. Например, *пакет* – 1. *пакет* (уедрена товарна единица); 2. *пакет* (тип опаковка); *окно* – (жп) *прозорец* (в движението на влаковете).

Для снятия многозначности как в общелитературном языке, так и в подъязыках различных предметных областей особую роль играет контекст. При переводе составных терминов, в большинстве случаев, роль контекста выполняет само терминологическое словосочетание. Например, *осмотр* – *оглед*,

*преглед, преглеждане, но осмотр груза – оглед на товара, коммерческий осмотр – търговски преглед; разчет – 1. разплащане, разчет, уреждане на сметки 2. разчет, сметка, изчисляване, но безналичный расчет – безналично разплащане, расчет себестоимости – изчисляване на себестойността; выгода – 1. печалба, доход 2. полза, изгода, но максимальная выгода – максимална полза, упущенная выгода – пропуснати ползи; сбор – сбор, такса, но комиссионный сбор – комисионно възнаграждение, комисионна, лоцманский сбор – лоцманска такса, портовый сбор – пристанищен сбор и т. д.*

Терминология ТЭД, несомненно, обладает спецификой, упрощающей в некоторой степени задачу составителя переводного словаря. Стремление к универсализации благоприятствует образованию и широкому использованию соотносительных по форме единиц в обоих языках – заимствований (в т. ч. интернационализмов, калек) и гибридных терминов (Таблица 2).

Таблица 2

Английский термин	Русский термин	Болгарский термин
<i>flat pallet</i>	<i>плоский поддон</i>	<i>плосък палет</i>
<i>four-way pallet</i>	<i>четырёхзаходный поддон</i>	<i>четирипроходен палет</i>
<i>pallet box</i>	<i>ящичный поддон</i>	<i>касса-палет</i>
<i>rack pallet</i>	<i>стойечный поддон</i>	<i>стойков палет</i>
<i>two-way pallet</i>	<i>двухзаходный поддон</i>	<i>двупроходен палет</i>
<i>universal pallet</i>	<i>универсальный поддон</i>	<i>универсален палет</i>

Обнаружены также случаи семантического калькирования англицизмов (Таблица 3), рассмотренного подробнее в 3.6.1.1. (Заимствованные термины).

Таблица 3

Английский термин	Русский термин	Болгарский термин
<i>bridge crane</i>	<i>мостовой кран</i>	<i>мостови кран</i>
<i>dead freight</i>	<i>мертвый фрахт</i>	<i>мъртво навло</i>
<i>dirty bill of lading</i>	<i>нечистый коносамент</i>	<i>нечист коносамент</i>
<i>dry lease</i>	<i>сухой лизинг</i>	<i>сух лизинг</i>
<i>freight flow</i>	<i>грузовой поток</i>	<i>товарен поток</i>



<i>road-train</i>	<i>автопоезд</i>	<i>автоvlak</i>
-------------------	------------------	-----------------

Все же подбор эквивалентов для заимствованной лексики, в т. ч. для интернационализмов, необходимо проводить чрезвычайно осторожно, так как в ходе исследования были обнаружены несоответствия в семантическом объеме обозначаемых понятий в русском и болгарском языках.

#### Выводы к четвертой главе

- Исходя из предметной ориентации, планируемый Русско-болгарский словарь терминов ТЭД можно определить как узкоспециальный краткий терминологический словарь объемом до 1000 слов.
- Функцию словаря следует определить как инвентаризационную, ввиду того что терминология ТЭД находится на этапе формирования. В этих целях в словарь кроме терминов будут включены и другие типы специальной лексики: номены, предтермины, некоторые профессионализмы и жаргонизмы. Источники для отбора терминов будут выбраны как из сферы фиксации, так и из сферы функционирования.
- Читательский адрес словаря – переводчики, специалисты, пользующиеся в своей работе русским языком, студенты, обучающиеся русскому языку как иностранному в профессиональных целях.
- Композиция словаря должна соответствовать его назначению, функции и читательскому адресу. В соответствии с этим предлагается, чтобы макроструктура состояла из предисловия, основного указателя, дополнительного болгарского указателя и двух приложений. Предложена микроструктура, связанная с выбором и организацией реквизитов словарной статьи.
- Рассмотрены некоторые трудности подбора эквивалентов на болгарском языке. Предложен подход к интерпретации синонимических, полисемичных и омонимических терминологических единиц. В качестве

вспомогательных средств предлагается применение помет тематической атрибуции, дополнительных уточняющих примечаний и контекста, лимитирующих сферы функционирования болгарского эквивалента и способствующих его однозначному пониманию.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Терминология транспортного экспедирования, новой для России области знания и практической деятельности, складывается под влиянием как лингвистических, так и экстралингвистических факторов. В работе определяется принцип ее возникновения – на стыке терминологий транспорта и торговли путем объединения их фрагментов, и выделяются ее специфические тематические области: «Транспортная деятельность», «Экспедиционная деятельность», формирующая ее ядро, и «Посредническая деятельность».

Методом сплошной выборки из источников, относящихся как к сфере фиксации, так и к сфере функционирования, подготовлен словник, который включает 2252 терминологические единицы. Проведен анализ отобранных терминов и определены их типы, а также продуктивные в данной области способы и модели терминообразования, средства пополнения терминологии и некоторые тенденции развития формы терминов. Полученные данные выявили как множество общих с терминологиями других предметных областей признаков, так и некоторые специфические особенности.

Для номинации специальных понятий ТЭД применяются преимущественно составные термины (79,2% от зафиксированных), имеющие сравнительно большую лексическую протяженность (среднюю – 2,2 слова, максимальную – 11 слов), что вызвано комплексом причин – поздним формированием терминологии, тенденцией к точности обозначения и спецификой транспортного экспедирования как вида деятельности. Несмотря на большое количество моделей составных терминов (288), самые распространенные из них (*ПС*, *ССР* и *ППС*), выявленные приемами количественного анализа, существенно не отличаются от продуктивных и проявляющих активность моделей в других терминосистемах.

Анализ аффиксальных терминов (9,9% от единиц выборки) показал, что традиционный для русского терминообразования морфологический способ сохраняет высокую продуктивность и что данная терминология не располагает собственными средствами морфологического образования. Суффиксальные термины – доминирующий вид аффиксальных образований. При выражении отдельных функционально-семантических категорий наблюдается специализация суффиксов. При выражении процессуальности продуктивен суффикс *-к(а)*, лица *-чик/-щик*, предметности, в т. ч. орудийности *-к(а)* и *нулевой суффикс*, качественности *-ость*.

Под действием тенденции к языковой экономии значительное число терминов выборки (8,2%) подверглось сжатию в однословные единицы – субстантиваты, сложные слова и аббревиатуры. Сложные слова (4%) имеют, как правило, характерную для русского языка форму цельно оформленных при помощи соединительных гласных единиц. Половина сложений содержит компоненты, обладающие стандартным значением. Аббревиатурные сокращения (4%), преимущественно акронимические (3,6%), рассмотрены как краткие варианты составных терминов. Вследствие принадлежности единой международной терминологии более половины их – заимствования. В группе последних обнаружены акронимы, выступающие как варианты англицизмов в русской графике, а также русскоязычные дублиеты уже заимствованных из английского языка в виде калек единиц. По мере расширения процессов глобализации можно ожидать, что эти формы будут выходить из употребления и уступать место акронимам в оригинальной графике.

Анализ единиц выборки по критерию семантических преобразований в процессе номинации специальных понятий выявил значительное количество семантических терминов (25,7%) – слов и словосочетаний. В силу того что по своей специфике ядерная часть терминологии состоит в основном из терминов с абстрактным значением, называющих понятия категории процессуальности,

установлена высокая продуктивность сужения и метонимии и низкая активность метафоризации. Широкое распространение терминов, образованных на основе семантических изменений уже существующих слов – общеупотребительных или привлеченных из других терминологий – подтверждает продуктивность действия этого способа терминообразования и его большой потенциал в качестве средства пополнения терминологии ТЭД.

Анализ однословных терминов выборки по критерию исторического происхождения показывает, что 32,5% от их числа – исконно русские, а лексические заимствования, преимущественно англицизмы, составляют 50,2%.

Потребность в номинации новых понятий и практическая необходимость применения единой международной терминологии транспортного экспедирования превращают заимствование, преимущественно из английского языка, в одно из основных средств пополнения данной терминологии.

Проведенное сопоставление некоторых из употребляющихся в области ТЭД интернационализмов и их соответствий в 6 прочих европейских языках выявило несоответствия в значении, причем это касается даже близкородственных языков, таких как русский и болгарский, в которых исследуемая терминология находится на одном и том же этапе развития. Это может послужить одним из аргументов создания двуязычных и многоязычных узкоспециальных терминологических словарей, в т. ч. Русско-болгарского словаря терминов ТЭД, концепция построения которого предлагается в работе.

Анализ терминов ТЭД выявил случаи, когда дифференциация способов терминообразования, а в некоторых случаях и их разновидностей, усложняется из-за их совмещения (синхронного или разновременного) или отсутствия достаточных оснований для четкого их определения (например, информации о моменте и способе вхождения терминов в научный обиход).

В результате исследования установлено, что развитие формы терминов ТЭД происходит под действием двух тенденций. Тенденция к

интернационализации терминологии обуславливает не только наличие в ней значительного количества прямых заимствований, но и построение моделей: с заимствованными префиксами (*суб-, ре-, де-/дез-, контр-* и др.) и заимствованными суффиксами или образованными на базе суффиксов иноязычного происхождения (*-ация/-иция, -инг, -аж, -атор, -ор/-ёр, -ант/-ент* и др.), связанными компонентами интернационального характера (*авто-, аэро-, мега-, мини-, мульти-, супер-* и др.), неизменяемыми зависимыми компонентами (*франко-причал, карго страхование, вес брутто*), словосложением без интерфикса (*кран-балка, блок-поезд*). Учитывая действие процессов глобализации, можно ожидать, что активность перечисленных моделей со временем будет увеличиваться.

Действие тенденции к языковой экономии приводит к появлению кратких вариантов терминов ТЭД в результате эллипсиса (*поверенный, кладовая*), совмещения эллипсиса с аффиксацией (*малотоннажка* – ‘малотоннажный грузовик’, *наволочник* – ‘наволочное судно’, *большегруз* – ‘большегрузный автомобиль’), словосложения (*авианакладная, грузоперевозки*), аббревиации (*ГЕ* – ‘грузовая единица’; *ДФЭ* – ‘двадцатифутовый эквивалент’) и заимствования (*варрант* – ‘двойное складское свидетельство’; *узанс* – ‘обычай порта’ и др.).

Выявленное в ходе исследования формальное и семантическое варьирование транспортно-экспедиционных терминов (вариантность – графическая, фонетическая, морфологическая, словообразовательная, морфолого-синтаксическая и синтаксическая, дублетность, синонимия, полисемия и омонимия) являются доказательством протекающих в терминологии ТЭД динамических процессов. Тем не менее, исходя из ее общего состояния и учитывая предпринятые попытки стандартизации отдельных терминологических полей, можно заключить, что на данном этапе в ней просматриваются некоторые признаки терминосистемы.

## СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Авербух К. Я. Общая теория термина / К. Я. Авербух. – Иваново : Изд-во Ивановского гос. ун-та, 2004. – 252 с.
2. Алексеева Л. М. Лингвистика термина / Л. М. Алексеева // Сб. науч. трудов «Лексикология. Терминоведение. Стилистика». – Москва – Рязань, 2003. – С. 37–42.
3. Алексеева Л. М. Проблемы термина и терминообразования : учебное пособие по спецкурсу / Л. М. Алексеева. – Пермь : Изд-во Пермск. гос. ун-та, 1998. – 120 с.
4. Алексеева Л. М. Термин и метафора / Л. М. Алексеева. – Пермь : Изд-во Пермск. гос. ун-та, 1998. – 249 с.
5. Алексиев Б. Контрастивни аспекти на терминологичната метафора : автореф. на дис. за присъждане на образователната и научна степен «доктор» / Б. Алексиев. – София, 2005.
6. Алексиев Б. Функционална уместност на преводните еквиваленти на метафорични термини / Б. Алексиев // Сп. «Български език». – 2005. – кн. 1. – С. 20–33.
7. Антонова М. В. Функциональные сферы терминов / М. В. Антонова // Научно-техническая терминология, 1988. – Вып. 11. – С. 9–13.
8. Апресян Ю. Д. Лексическая семантика. Синонимические средства языка. Избранные труды : в 2 т. / Ю. Д. Апресян. – Москва : Школа «Языки русской культуры», Издательская фирма «Восточная литература» РАН, 1995. – Т.1. – 472 с.
9. Буянова Л. Ю. Терминологическая деривация в языке науки: когнитивность, семиотичность, функциональность / Л. Ю. Буянова. – 2-е изд., стереотип. – Москва : Флинта, 2011. – 389 с.

10. Васильева Н. В. Греко-латинские элементы в лингвистической терминологии (на материале французского языка) : автореф. дис. ... канд. филол. наук / Н. В. Васильева. – Москва, 1983. – 23 с.

11. Веселов П. В. Структура терминов дефинитивного типа: на материале терминологий пластических масс и мягких искусственных кож : автореф. дис. ... канд. филол. наук / П. В. Веселов. – Москва : Изд-во Моск. ун-та, 1971. – 17 с.

12. Винокур Г. О. О некоторых явлениях словообразования в русской технической терминологии / Г. О. Винокур // Труды Моск. ин-та истории, философии и литературы. – Т.1. Сб. статей по языковедению. – Москва, 1939. – С. 3–54.

13. Волкова И. Н. Стандартизация научно-технической терминологии / И. Н. Волкова. – Москва : Изд-во стандартов, 1984. – 199 с.

14. Володина М. Н. Когнитивно-информационная природа термина (на материале терминологии средств массовой информации) / М. Н. Володина. – Москва : Изд-во Моск. ун-та, 2000. – 128 с.

15. Володина М. Н. Теория терминологической номинации / М. Н. Володина. – Москва : Изд-во Моск. ун-та, 1997. – 180 с.

16. Высоцкая Т. Н. Структурные типы составных наименований технических артефактов горной промышленности / Т. Н. Высоцкая. – URL: [http://movoznavstvo.com.ua/download/pdf/2013\\_2/5.pdf](http://movoznavstvo.com.ua/download/pdf/2013_2/5.pdf) (дата обращения: 11.08.2015).

17. Гаврилова Н. В. Деловая терминология международной экономики во французском, английском и русском языках в тезаурусном аспекте : дис. ... канд. филол. наук / Н. В. Гаврилова. – Екатеринбург, 2009. – 191 с.

18. Гак В. Г. Асимметрия лингвистического знака и некоторые общие проблемы терминологии / В. Г. Гак // Научный симпозиум «Семиотические проблемы языков науки, терминологии и информатики». Материалы



симпозиума, рефераты и аннотации : в 2 ч. – Москва : Изд-во Моск. ун-та, 1971. – Ч.1.– С. 68–71.

19. Гарифуллина Р. В. Физико-математическая терминология в русском языке: лексико-семантический, словообразовательный и функциональный аспекты : дис. ... канд. филол. наук / Р. В. Гарифуллина. – Уфа, 2009. – 167 с.

20. Георгиева В. Съпоставителна характеристика на българската и английската военна терминология (в областта на операциите по поддържане на мира) / дис. за присъждане на образователната и научна степен «доктор» / В. Георгиева. – София, 2014. – 434 с.

21. Георгиева В. Термини–словосъчетания в българската и английска военна терминология / В. Георгиева // Сб. от Юбилейна научна конференция «50 години – врата към образованието и прозорец към света». В чест на 50 години от създаването на Департамента за езиково обучение. – София, 2013. – С. 457–463.

22. Герд А. С. Еще раз о значении термина / А. С. Герд // Лингвистические аспекты терминологии. – Воронеж : Изд-во Воронежск. ун-та, 1980. – С. 3–9.

23. Герд А. С. Основы научно-технической лексикографии: Как работать над терминологическим словарем / А. С. Герд. – Ленинград : Изд-во Ленингр. ун-та, 1986. – 73 с.

24. Герд А. С. Проблемы становления и унификации научной терминологии / А. С. Герд // Вопросы языкознания. – 1971. – № 1. – С. 14–22.

25. Головин Б. Н., Кобрин Р. Ю. Лингвистические основы учения о терминах : учебное пособие / Б. Н. Головин, Р. Ю. Кобрин. – Москва : Высш. школа, 1987. – 104 с.

26. Гончаров Г. А. История экономики России : учебное пособие / Г. А. Гончаров. – Челябинск : Южно-Урал. изд. дом «Образование», 2008. – 280 с.

27. Гринев-Гриневиц С. В. Введение в терминографию: Как просто и легко составить словарь : учебное пособие / С. В. Гринев-Гриневиц. – 3-е изд., доп. – Москва : Книжный дом «ЛИБРОКОМ», 2009. – 224 с.
28. Гринев-Гриневиц С. В. Терминоведение / С. В. Гринев-Гриневиц. – Москва : Изд. центр «Академия», 2008. – 304 с.
29. Даниленко В. П. Русская терминология: Опыт лингвистического описания / В. П. Даниленко. – Москва : Наука, 1977. – 246 с.
30. Димитрова Н. Лексико-генетическая характеристика русской терминологии грузоперевозок / Н. Димитрова // *Philologos*. – Елец : ЕГУ им. И. А. Бунина. – 2015. – Вып. 1 (24). – С. 18–22.
31. Димитрова Н. К. Русско-болгарский словарь терминов транспортно-экспедиционной деятельности / Н. К. Димитрова // *Вестник Воронежского государственного университета. Серия: Лингвистика и межкультурная коммуникация*. – 2016. – №2. – С. 65–73.
32. Димитрова Н. К. Термины-метафоры в терминологии транспортно-экспедиционной деятельности / Н. К. Димитрова // *Вестник Воронежского государственного университета. Серия: Филология. Журналистика*. – 2016. – №2. – С. 33–35.
33. Димитрова Н. Семантични особености на съществителните имена с процесуално значение в българската терминология по транспорт и спедиция / Н. Димитрова // *Сб. науч. трудов «Материалы по русско-славянскому языкознанию»*. – Воронеж : Истоки, 2014. – С. 125–131.
34. Димитрова Н. Термины-интернационализмы в терминологии транспортно-экспедиционной деятельности / Н. Димитрова // *Международный сборник науч. трудов «Материалы по русско-славянскому языкознанию»*. – Вып. 33. – Воронеж: «НАУКА-ЮНИПРЕСС», 2016. – С. 236–241.
35. Димитрова Н. Способы образования акронимов в терминологии транспортно-экспедиционной деятельности / Н. Димитрова // *Сборник*

материалов Первой международной научно-практической онлайн-конференции «Славянская культура в Европе – история, настоящее и будущее». – София : Университет по библиотекознание и информационни технологии, 2015. – С. 260–263.

36. Димитрова Н. Суффиксальное образование терминов транспортно-экспедиционной деятельности / Н. Димитрова // Электронно научно списание «Механика Транспорт Комуникации». – 2015. – №3. – URL: <http://www.mtc-aj.com/academic-journal.php?lang=bg&body=allissues&izd=12>.

37. Димитрова Н. Терминологические словосочетания с несклоняемыми зависимыми терминоконпонентами в терминологии транспортного экспедирования / Н. Димитрова // Электронно научно списание «Механика Транспорт Комуникации». – 2016. – №3. – URL: <http://www.mtc-aj.com/academic-journal.php?lang=bg&body=allissues&izd=12>.

38. Дрезен Э. К. Стандартизация научно-технических понятий, обозначений и терминов / Э. К. Дрезен. – Москва; Ленинград : Стандартгиз, 1934. – 108 с.

39. Думитру Э. Особенности развития и современное состояние русской геоморфологической терминологии : дис. ... канд. филол. наук / Э. Думитру. – Москва, 2008. – 189 с.

40. Епимахова А. Ю. Межъязыковое заимствование наименований лиц по профессии в когнитивно-коммуникативном аспекте : дис. ... канд. филол. наук / А. Ю. Епимахова – Челябинск, 2010. – 172 с.

41. Зернова В. К. Архитектоника производящих и производных основ в современном немецком языке (на материале терминологической лексики) : дис. ... д-ра филол. наук / В. К. Зернова. – Москва, 1992. – 384 с.

42. Иванов С. З. Терминология сахарного производства (ее состояние, пути улучшения и упорядочения) / [под ред. М. П. Силина] – Москва : Изд-во

Ком-та стандартов мер и измерительных приборов при Совете Министров СССР, 1967. – 48 с.

43. История экономики России (IX – нач. XX вв.) : учебно-методическое пособие / Сост. к.и.н., доц. Н. А. Богородицкая. – Н. Новгород : Изд-во Нижегородского гос.ун-та, 2005. – 87 с.

44. Казарина С. Г. Типологические характеристики отраслевых терминологий / С. Г. Казарина. – Краснодар : Изд-во Кубанск. гос. мед. академии, 1998. – 272 с.

45. Канделаки Т. Л. Семантика и мотивированность терминов / Т. Л. Канделаки. – Москва : Наука, 1977. – 167 с.

46. Капанадзе Л. А. Взаимодействие терминологической и общеупотребительной лексики / Л. А. Капанадзе // Сб. Развитие лексики современного русского языка. – Москва, 1965. – 180 с.

47. Ким Л. А., Пристайко Т. С. Черты аналитизма в терминосистемах русского языка / Л. А. Ким, Т. С. Пристайко. – Дніпропетровськ : Пороги, 2008. – 148 с.

48. Ковалев Г. Ф. Особенности словообразования русских этнонимов-неологизмов / Г. Ф. Ковалев // Лексика и словообразование русского языка. – Рязань, 1982. – С. 109–117.

49. Ковалев Г. Ф. Словообразовательные тенденции этнонимии славянских языков / Г. Ф. Ковалев // Gramatyka konfrontatywna języków słowiańskich. Łódź, 1984. – С. 22–23.

50. Коготкова Т. С. Национальные истоки русской терминологии / Т. С. Коготкова. – Москва : Наука, 1991. – 120 с.

51. Кожин А. Н. Лексико-семантические средства составных наименований (на материале военной лексики русского языка) : автореф. дис. ... д-ра филол. наук / А. Н. Кожин. – Москва, 1967. – 38 с.

52. Колковска. С. Някои аспекти на терминологичната стандартизация в лексикографската практика (реализирана в «Речник на основните термини», т. I) / С. Колковска // Сп. «Български език». – 2005. – кн. 1. – С. 34–47.

53. Колковска С. Семантични неологизми в българския език, възникнали в резултат на детерминологизация / С. Колковска // Сб. доклади от Единадесетите национални славистични четения «Време и история в славянските езици, литератури и култури». – София : Университетско изд-во «Св. Климент Охридски», 2012. – Т. 1. – С. 374–380.

54. Колковска С. Семантични неологизми в българския език, възникнали чрез метонимичен пренос / С. Колковска // Сб. «70 години българска академична лексикография» от Шеста национална конференция с международно участие по лексикография и лексикология (в чест на 70 години от създаването на Института за български език при БАН). – София : Акад. изд-во «Проф. М. Дринов», 2013. – С. 375–384.

55. Колковска. С. Словообразуване на имена за действия от отименни глаголи (с оглед на терминологията) / С. Колковска // Сп. «Български език». – 1993/1994. – № 4. – С. 378–380.

56. Колковска. С. Термини за процеси в съвременния български книжовен език : дис. за присъждане на образователната и научна степен «доктор» / С. Колковска. – София, 1993. – 329 с.

57. Комарова З. И., Краев С. В. Ядерные служебные слова в русском подъязыке информатики: квантитативно-квалитативное исследование : монография / З. И. Комарова, С. В. Краев. – Екатеринбург : Уральское литературное агентство, 2008. – 303 с.

58. Коротаева И. Э. Лексико-семантическое поле «Транспорт» в американском варианте английского языка: Лингвокультурологический и переводоведческий аспекты : дис. ... канд. филол. наук / И. Э. Коротаева. – Москва, 2004. – 231 с.

59. Косова М. В. Языковые и когнитивные аспекты терминологической номинации / М. В. Косова // Человек в современных философских концепциях : Материалы Второй Международной. научн. конф. : в 2 ч. – Волгоград : Изд-во ВолГУ, 2000. – Ч. 2. – С. 31–35.

60. Косова М. В. Закономерности процесса терминологизации в свете трудов Н .В. Крушевского / М. В. Косова // Николай Крушевский: Научное наследие и современность. – Казань : ЗАО «Новое знание», 2002. – С. 83–95.

61. Косова М. В. Русская лингвистическая терминология: семантические процессы / М. В. Косова. – Волгоград : Изд-во ВолГУ, 2003. – 328 с.

62. Косова М. В. Терминологизация как лексико-семантический процесс / М. В. Косова // Вестник Оренбургского государственного университета. – 2004. – №2. – С. 42–48.

63. Косова М. В. Терминологизация как процесс переосмысления русской общеупотребительной лексики : дис. ... д-ра филол. наук / М. В. Косова. – Н. Новгород, 2004. – 403 с.

64. Косова М. В. Матричная реконструкция процесса терминологизации русской глагольной лексики / М. В. Косова. // Русская словесность в контексте современных интеграционных процессов : Материалы Второй Междунар. науч. конф. : в 2 т. – Волгоград : Изд-во ВолГУ, 2007. – Т. 2. – С. 685–691.

65. Косова М. В. Специальная лексика в документном тексте: аспекты лингвистического анализа / Косова М. В. – Волгоград : Изд-во Воробьева С. Ю. Речевая репрезентация, 2010. – С. 7–12.

66. Крючкова Т. Б. Общественно-политическая лексика и терминология: основные свойства и тенденции развития : автореф. дис. ... д-ра филол. наук / Т. Б. Крючкова. – Москва, 1991. – 32 с.

67. Кубрякова Е. С. Что такое словообразование / Е. С. Кубрякова. – Москва : Наука, 1965. – 78 с.

68. Кубрякова Е. С. Типы языковых значений / Е. С. Кубрякова. – Москва : Наука, 1981. – 200 с.
69. Купцова А. К. Проблемы формирования терминологий новых наук (на примере логистики) : автореф. дис. ... канд. филол. наук / А. К. Купцова. – Москва, 2007. – 17 с.
70. Кутина Л. Л. Формирование терминологии физики в России. Период предомоносовский: первая треть XVIII века / Л. Л. Кутина. – Москва; Ленинград : Наука (ЛО), 1966. – 288 с.
71. Кутина Л. Л. Формирование языка русской науки: терминология математики, астрономии, географии в первой трети XVIII века / Л. Л. Кутина. – Москва; Ленинград : Наука, 1964. – 218 с.
72. Кутина Л. Л. Языковые процессы, возникающие при становлении научных терминологических систем / Л. Л. Кутина // Лингвистические проблемы научно-технической терминологии. – Москва, 1970. – С. 82–94.
73. Лейчик В. М. Семантическая омонимия и многозначность в сфере терминов / В. М. Лейчик // Лексика и лексикография. – Москва : Наука, 1981. – С. 115–121.
74. Лейчик В. М. Терминоведение: Предмет, методы, структура / В. М. Лейчик. – 4-е изд. – Москва : Книжный дом «ЛИБРОКОМ», 2009. – 256 с.
75. Лейчик В. М., Шелов С. Д. Лингвистические проблемы терминологии и научно-технический перевод / В. М. Лейчик, С. Д. Шелов. – Москва : ВЦП, 1990. – 78 с.
76. Лемов А. В. Система, структура и функционирование научного термина (на материале русской лингвистической терминологии) : дис. ... д-ра филол. наук / А. В. Лемов. – Саранск, 2000. – 359 с.
77. Липавский В. Б. Договор морской перевозки груза с условием предоставления всего судна, части его или определенных судовых помещений

(чартер) / В. Б. Липавский. – URL: <http://www.center-bereg.ru/k2787.html> (дата обращения: 09.09.2015).

78. Лопушанская С. П. Развитие и функционирование древнерусского глагола : учебное пособие / С. П. Лопушанская. – Волгоград : Изд-во ВПИ, 1990. – 114 с.

79. Лопушанская С. П. Термин «семантическая модуляция» в метаязыке словообразования / С. П. Лопушанская. // Терминоведение. Terminologie. Recherches et studes. – Москва : Московский лицей, 1994.– Вып. 1. – С. 140–144.

80. Лотте Д. С. Краткие формы научно-технических терминов / Д. С. Лотте. – Москва : Наука, 1971. – 84 с.

81. Лотте Д. С. Некоторые принципиальные вопросы отбора и построения научно-технических терминов / Д. С. Лотте. – Москва; Ленинград : Изд-во Акад. наук СССР, 1941. – 24 с.

82. Лотте Д. С. Образование и правописание трехэлементных научно-технических терминов / Д. С. Лотте. – Москва : Наука, 1969. – 119 с.

83. Лотте Д. С. Основы построения научно-технической терминологии: Вопросы теории и методики / Д. С. Лотте. – Москва : Изд-во Акад. наук СССР, 1961. – 157 с.

84. Лутцева М. В. Лингвостатистическое исследование и лексикографическое описание юридической терминологии в неспециальной сфере использования (на материале произведений Дж. Гришема) : дис. ... канд. филол. наук / М. В. Лутцева. – Иваново, 2008. – 178 с.

85. Манерко Л. А. Язык современной техники: ядро и периферия / Л. А. Манерко. – Рязань : Рязанский гос. пед. ун-т им. С. А. Есенина, 2000. – 139 с.

86. Манолова Л. Българска терминология / Л. Манолова. – София : Изд-во «Народна просвета», 1984. – 217 с.



87. Маринова Е. В. Иноязычные слова в русской речи конца XX – начала XXI вв.: Проблемы освоения и функционирования : автореф. дис. ... д-ра филол. наук. – Москва, 2008. – 44 с.
88. Марчук Ю. Н. Основы терминографии : методическое пособие / Ю. Н. Марчук. – Москва : ЦИИ МГУ, 1992. – 76 с.
89. Митрофанова О. Д. Язык научно-технической литературы / О. Д. Митрофанова. – Москва : Изд-во Моск. ун-та, 1973. – 147 с.
90. Мишанкина Н. А. Метафора в терминологических системах: функции и модели / Н. А. Мишанкина // Вестн. Том. гос. ун-та. Филология. – 2012. – №4(20). – URL: <http://cyberleninka.ru/article/n/metafora-v-terminologicheskikh-sistemah-funktsii-i-modeli> (дата обращения: 02.02.2016).
91. Мишланова С. Л. Метафора в медицинском дискурсе / С. Л. Мишланова. – Пермь : Изд-во Пермск. гос. ун-та, 2002. – 160 с.
92. Младенов Ст. Няколко бележки за българската граматическа терминология / Ст. Младенов // Сп. «Родна реч». – София, 1938.– кн. 5.
93. Младенов Ст. Предговор към Граматика на българския език / Ст. Младенов. – София : Изд-во «Казанлъшка долина», 1939.
94. Морозова Л. А. Терминознание: основы и методы / Л. А. Морозова. – Москва : Прометей, 2004. – 144 с.
95. Назаренко Н. А. Структурно-семантические и функциональные характеристики экономической терминологии (в рамках сегмента терминосферы «Рыночная экономика») : дис. ... канд. филол. наук / Н. А. Назаренко. – Ставрополь, 2005. – 272 с.
96. Нелюбин Л. Л. , Дормидонтов А. А., Васильченко А. А. Учебник военного перевода. Английский язык. Специальный курс / [под ред. Л. Л. Нелюбина]. – Москва : Воениздат, 1981. – 446 с.

97. Никулина Е. А. Терминологизмы как результат взаимодействия и взаимовлияния терминологии и фразеологии современного английского языка : дис. ... д-ра филол. наук / Е. А. Никулина. – Москва, 2005. – 363 с.

98. Новодранова В. Ф. Латинские основы медицинской терминологии: именное словообразование : дис. ... д-ра филол. наук / В. Ф. Новодранова. – Москва, 1990. – 501 с.

99. О транспортно-экспедиционной деятельности : федер. закон Рос. Федер. от 30 июня 2003 г. № 87–ФЗ (с изм. и доп.) // Гарант. – URL: <http://ivo.garant.ru/#/document/12131604/entry/0:1> (дата обращения: 15.01.2016).

100. Озингин М. В. Роль метафоры в структурировании и функционировании русской медицинской терминологии : дис. ... канд. филол. наук / М. В. Озингин. – Саратов, 2010. – 181 с.

101. Основы грузоведения : учеб. пособие для студ. высш. учеб. заведений / Е. М. Олещенко, А. Э. Горев. – Москва : Изд. центр «Академия», 2005. – 288 с.

102. Петкова Е. Взаимоотношение между терминологична и общоупотребима лексика (в посока към терминологизация) / Е. Петкова. – София : Скала Принт, 2013. – 330 с.

103. Петкова Е. Терминологизацията в съвременния български книжовен език : дис. за присъждане на образователната и научна степен «доктор» / Е. Петкова. – София, 2009. – 332 с.

104. Петушков В. П. Лингвистика и терминоведение / В. П. Петушков // Терминология и норма: О языке терминологических стандартов. – Москва : Наука, 1972. – С. 102–116.

105. Плужников К. И., Чунтомова Ю. А. Транспортное экспедирование / К. И. Плужников, Ю. А. Чунтомова. – Москва : ТРАНСЛИТ, 2006. – 528 с.

106. Позднышева И. Н. Сопоставительный анализ автомобильных терминосистем в английском, французском и русском языках : дис. ... канд. филол. наук / И. Н. Позднышева. – Москва, 2007. – 208 с.

107. Попова М. Теория на терминологията / М. Попова. – Велико Търново : ИК «Знак'94», 2012. – 687 с.

108. Попова М. Понятийно-семантичната категория «свойство» в българската терминология / М. Попова. – София : Акад. изд-во «Проф. М. Дринов», 2000. – 215 с.

109. Попова М. За езиковата мотивираност на термините (върху материал от интернационалните термини в съвременния български език) / М. Попова // Въпроси на българската терминология. – София : Акад. изд-во «Проф. М. Дринов», 1999. – С. 5–93.

110. Пристайко Т. С. Номинация в сфера специальной коммуникации : дис. ... д-ра филол. наук / Т. С. Пристайко. – Днепропетровск, 1996. – 396 с.

111. Пристайко Т. С., Конопелькина Е. А., Неженец Э. В. Очерки по русской терминологии экономики и права : монография / Т. С. Пристайко, Е. А. Конопелькина, Э. В. Неженец; под общ. ред. проф. Т. С. Пристайко. – Днепропетровск : Нова идеология, 2011. – 304 с.

112. Прохорова, В. Н. Об эмоциональности термина / В. Н. Прохорова // Лингвистические проблемы научно-технической терминологии. – Москва : Наука, 1970. – С. 153-159.

113. Прохорова В. Н. Русская терминология: Лексико-семантическое образование / В. Н. Прохорова. – Москва : Изд-во Моск. ун-та, 1996. – 125 с.

114. Ревина Ю. Н. Автомобильная терминология в немецком и русском языках: структурно-семантический и функциональный аспекты : дис. ... канд. филол. наук / Ю. Н. Ревина. – Омск, 2011. – 193 с.

115. Реформатский А. А. Что такое термин и терминология / А. А. Реформатский // Вопросы терминологии (Материалы Всесоюзного терминологического совещания). – Москва : Изд-во Акад. наук СССР, 1961. – С. 46–54.

116. Россия лингвистическая: научные направления и школы Волгограда : коллективная монография. – Волгоград : Волгоградское науч. изд-во, 2012. – 389 с.
117. Рубец А. Д. История автомобильного транспорта России / А. Д. Рубец. – Москва : Эксмо, 2008. – 301 с.
118. Русская грамматика / [под ред. Н. Ю. Шведовой и В. В. Лопатина]. – 2-е изд., испр. – Москва : Русский язык, 1990. – 639 с.
119. Русская грамматика : в 2 т. Т. 1. Фонетика. Фонология. Ударение. Интонация. Словообразование. Морфология / [гл. ред. Н. Ю. Шведова]. – Москва : Наука, 1982. – 783 с.
120. Русская грамматика : в 2 т. Т. 2. Синтаксис / [гл. ред. Н. Ю. Шведова]. – Москва : Наука, 1982. – 788 с.
121. Рябов А. Г. Перенос значения в терминообразовании : дис. канд. филол. наук / А. Г. Рябов. – Орехово-Зуево, 2010. – 180 с.
122. Сложеникина Ю. В. Основы терминологии: Лингвистические аспекты теории термина. – Изд. стереотип. / Ю. В. Сложеникина. – Москва : Книжный дом «ЛИБРОКОМ», 2016. – 120 с.
123. Сложеникина Ю. В. Терминологическая вариативность: семантика, форма, функция. – 2-е изд., испр. / Ю. В. Сложеникина. – Москва : ЛКИ, 2010. – 288 с.
124. Сложеникина Ю. В. Классификации терминологических вариантов / Ю. В. Сложеникина // Язык. Словесность. Культура. – 2015. – №4–5. – С.51–71.
125. Современный русский язык : в 3 ч. Ч. 2 / Н. М. Шанский, А. Н. Тихонов. – Москва : Просвещение, 1981. – 270 с.
126. Сорокин Ю. А. История и современное состояние теории термина / Ю. А. Сорокин // Терминоведение. – 1996. – №1–3. – С. 164–167.
127. Суперанская А. В., Подольская Н. В., Васильева Н. В. Общая терминология: Вопросы теории / А. В. Суперанская, Н. В. Подольская, Н. В.

Васильева [отв. ред. Т. Л. Канделаки]. – 6-е изд. – Москва : Книжный дом «ЛИБРОКОМ», 2012. – 248 с.

128. Татаринов В. А. Лексико-семантическое варьирование терминологических единиц и проблемы терминографии : дис. ... канд. филол. наук / В. А. Татаринов. – Москва : Изд-во Моск. ун-та, 1987. – 234 с.

129. Татаринов В. А. Теория терминоведения : в 3 т. Т. 1. Теория термина: история и современное состояние / В. А. Татаринов. – Москва : Московский лицей, 1996. – 311 с.

130. Татаринов В. А. Терминоведение в России: на подступах к новой парадигме / В. А. Татаринов // Neofilologia. – 1999. – № 18а. – С. 209–217.

131. Татаринов В. А. История отечественного терминоведения : в 3 т. Т. 3. Аспекты и отрасли терминологических исследований (1973–1992) / В. А. Татаринов. – Москва : Московский лицей, 2003. – 398 с.

132. Татаринов В. А. Терминологическая лексика русского языка: эволюция проблем и аспектов изучения / В. А. Татаринов // Русский язык в современном обществе: Функциональные и статусные характеристики. Серия: Теория и история языкознания. – Москва : ИНИОН РАН, 2006. – С. 133–164.

133. Тихонов А. Н. Современный русский язык. Морфемика. Словообразование. Морфология / А. Н. Тихонов. – Москва : Цитадель-трейд, 2002. – 464 с.

134. Толикина Е. Н. Некоторые лингвистические проблемы изучения термина / Е. Н. Толикина // Лингвистические проблемы научно-технической терминологии. – Москва : Наука, 1970. – С. 53-67.

135. Транспортно-экспедиционное обслуживание : учеб. пособие для студ. высш. учеб. заведений / С. Э. Сханова, О. В. Попова, А. Э. Горев. – Москва : Изд. центр «Академия», 2005. – 432 с.

136. Трубачев О. Н. Ремесленная терминология в славянских языках (этимология и опыт групповой реконструкции) / О. Н. Трубачев. – Москва : Наука, 1966. – 416 с.

137. Федорченко Е. А. Становление и развитие терминологической лексики таможенного дела в русском языке : дис. ... д-ра филол. наук / Е. А. Федорченко. – Москва, 2004. – 570 с.

138. Хан-Пира Э. И. Архивоведческое терминоведение : уч. пособие по спецкурсу / Э. И. Хан-Пира. – Москва : МГИАИ, 1990. – 136 с.

139. Чернышова Л. А. Отраслевая терминология в свете антропоцентрической парадигмы / Л. А. Чернышова. – Москва : Изд-во МГОУ, 2010. – 206 с.

140. Чернышова Л. А. Антропологические аспекты современной отраслевой терминологии (на материале терминологии железнодорожного транспорта) : автореф. дис. ... д-ра филол. наук / Л. А. Чернышова. – Москва, 2011. – 45 с.

141. Чернышова Л. А. Полилексемные термины в языке и речи : дис. ... канд. филол. наук / Л. А. Чернышова. – Москва, 1990. – 215 с.

142. Чунтомова Ю. А. Английская транспортная терминология : дис. ... канд. филол. наук / Ю. А. Чунтомова. – Москва, 2004. – 166 с.

143. Шевчук В. Н. Военно-терминологическая система в статике и динамике : автореф. дис. ... д-ра филол. наук / В. Н. Шевчук. – Москва, 1985. – 43 с.

144. Шелов С. Д. Еще раз об определении понятия «термин» / С. Д. Шелов // Вестник Нижегородского университета им. Н. И. Лобачевского. – Н. Новгород. – 2010. – № 4 (2). – С. 795–799.

145. Шелов С. Д. Термин. Терминологичность. Терминологические определения / С. Д. Шелов. – Санкт-Петербург : Филологический факультет СПбГУ, 2003. – 280 с.

146. Шмелев Д. Н. Современный русский язык. Лексика / Д. Н. Шмелев. – Москва : Просвещение, 1977. – 336 с.
147. Янко-Триницкая Н. А. Словообразование в современном русском языке / Н. А. Янко-Триницкая. – Москва : Изд-во «Индрик», 2001. – 504 с.
148. Felber H. Allgemeine Terminologielehre und Wissentechnik: Teoretische Grundlagen / H. Felber. – Wien : TermNet, 1995.
149. Gajda S. The Principal Directions of Researches over Terminology / S. Gajda // Neoterm. – 1993/94. – № 25/26. – P. 40–45.
150. Gajda S. Wprowadzenie do teorii terminu / S. Gajda. – Opole: WSP, 1990. – 145 s.
151. Rondeau G. Introduction a la terminologie / G. Rondeau. – Montreal, 1981. – 227 p.
152. Rondeau G. Terminologie et documentation / G. Rondeau // Meta Translators' Journal. – 1980. – vol. 25.– №1. – P. 152–170.
153. Sager J. C. A Practical Course in Terminology Processing / J. C. Sager. – Amsterdam : John Benjamins Publ. Comp., 1990. – 254 p.
154. Sager J. C. Dungworth D., MacDonald P. F. English Special Languages: Principles and Practice in Science and Technology / J. C. Sager, D. Dungworth, P. F. MacDonald. – Wiesbaden : O. Brandstetter Verlag KG, 1980. – 368 p.
155. Sager J. C. Terminology Teaching and Practice in the U. K / J. C. Sager // TermNet News. – 1981. – № 2/3. – P. 9–18.
156. Wüster E. Einführung in die allgemeine Terminologielehre und terminologische Lexikographie. T. 1–2 / E. Wüster. – Wien, New-York : Springer Verlag, 1979.
157. Wüster E. Internationale Sprachnormung in der Technik, besonders in der Elektrotechnik (International Language standardization in technology, particularly in electrical engineering.). (Die nationale Sprachnormung und ihre Verallgemeinerung)

(The national language standardization and generalization) / E. Wüster. – Berlin : VDJ, 1931.

### СЛОВАРИ И СПРАВОЧНИКИ

158. Англо-русский словарь транспортных терминов / Сост. В. В. Космин, А. А. Космина; под общ. ред. В. В. Космина. – Москва : САО «ГЕФЕСТ», 2010. – 541 с.

159. Ахманова О. С. Словарь лингвистических терминов. – Изд. стереотип. / О. С. Ахманова. – Москва : Книжный дом «ЛИБРОКОМ», 2016. – 576 с.

160. Бизнес. Толковый словарь / Грэхэм Бетс [и др.]. – Общая редакция: д.э.н. И. М. Осадчая. – Москва : «ИНФРА-М», Изд-во «Весь Мир», 1998.

161. Большой итальяно-русский и русско-итальянский словарь. – URL: [http://dic.academic.ru/dic.nsf/ita\\_rus](http://dic.academic.ru/dic.nsf/ita_rus) (дата обращения: 07.06.2015).

162. Большой экономический словарь / Под. ред. А. Н. Азрилияна. – 5-е изд., доп. и перераб. – Москва : Институт новой экономики, 2002. – 469 с.

163. Большой энциклопедический словарь / А. М. Прохоров (гл. ред.). – Москва : Советская энциклопедия, 1993. – 1632 с.

164. ГОСТ Р 51006-96 Услуги транспортные. Термины и определения // Гарант. – URL: <http://ivo.garant.ru/#/basesearch/ГОСТ Р 51006-96:0> (дата обращения: 15.06.2013).

165. ГОСТ Р 52297-2004 Услуги транспортно-экспедиторские. Термины и определения // Гарант. – URL: <http://ivo.garant.ru/#/basesearch/ГОСТ Р 52297-2004:0> (дата обращения: 15.06.2013).

166. ГОСТ Р 52202-2004 Контейнеры грузовые. Термины и определения // Гарант. – URL: <http://ivo.garant.ru/#/basesearch/ГОСТ Р 52202-2004:0> (дата обращения: 15.06.2013).

167. Ефремова Т. Ф. Самый полный современный толковый словарь русского языка : в 3 т. / Т. Ф. Ефремова. – Москва : АСТ, 2015.



168. Еремякин А. В., Скузоватова Н. В. Логистика. Терминологический словарь / А. В. Еремякин, Н. В. Скузоватова. – Оренбург : ОГИМ, 2009. – 30 с.
169. Жеребило Т. В. Словарь лингвистических терминов. – 5-е изд., испр. и доп. / Т. В. Жеребило. – Назрань : Пилигрим, 2010. – 486 с.
170. Инкотермс 2010 URL: <https://ru.wikipedia.org/wiki/Инкотермс> (дата обращения: 13.07.2013).
171. Резер С. М. , Родников А. Н. Логистика. Словарь терминов / С. М. Резер, А. Н. Родников. – Москва : ВИНТИ РАН, 2007. – 412 с.
172. Речник. Национален експортен портал на България – URL: <http://export.government.bg/ianmsp/речник/> (дата обращения: 06.08.2015).
173. Родников А. Н. Логистика. Терминологический словарь / А. Н. Родников. – 2-е изд., испр. и доп. – Москва : ИНФРА-М, 2000. – 340 с.
174. Русско-болгарский и болгарско-русский экономический словарь / Под ред. канд. экон. наук В. В. Виноградова и канд. экон. наук Ф. Алева. – Москва : Русский язык, 1990. – 334 с.
175. Русско-болгарско-английский железнодорожный словарь / Сост. Е. Е. Захариев, В. В. Космин, А. А. Тимошин. Под общей ред. В. В. Космина. – Москва : ФГБОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2011. – 1131 с.
176. Словарь транспортных и экспедиторских терминов на английском, французском, немецком, испанском и русском языках. – URL: [http://www.far-aerf.ru/for\\_MP/slovari/slovar\\_na\\_5\\_jazykah/main.htm](http://www.far-aerf.ru/for_MP/slovari/slovar_na_5_jazykah/main.htm) (дата обращения: 15.08.2015).
177. Экономика: В начале было Слово / Фокин Н. И. – URL: <http://dictionary-economics.ru/> (дата обращения: 07.07.2015).
178. Экономика и право. Словарь-справочник / Л. П. Кураков, В. Л. Кураков, А. Л. Кураков. – Москва : Вуз и школа, 2004. – 1072 с.

179. Черных П. Я. Историко-этимологический словарь современного русского языка. В 2 т. / П. Я. Черных. – Москва : Русский язык, 1999.

180. Фасмер М. Этимологический словарь русского языка : в 4 т. / М. Фасмер. – Москва : Прогресс, 1987.

181. Этимологический словарь современного русского языка : в 2 т. / Сост. А. К. Шапошников. – Москва : Флинта. Наука, 2010.

182. English-Russian scientific and technological dictionary – Англо-Русский научно-технический словарь, 2005. – URL: <http://slovar-vocab.com/english-russian/scientific-technical-vocab.html> (дата обращения: 20.04.2014).

183. Das Herkunftswörterbuch, 2014. – URL: [http://origin\\_de.deacademic.com/](http://origin_de.deacademic.com/) (дата обращения: 19.05.2015).

184. Terminology on combined transport, prepared by the UN / ECE, the European Conference of Ministers of Transport and the European Commission, United Nations, New York and Geneva, 2001.

## Приложение 1

Сопоставление соответствия 50 интернационализмов в терминологиях 7 языков						
Русский	Болгарский	Испанский	Итальянский	Французский	Английский	Немецкий
абандон	абандон	abandono	abbandono	abandon	abandonment	Abandon
авария	авария	avería	avaria	avarie	wreck	Navarie
агент	агент	agente	agente	agente	agent	Agent
аэропорт	летище	aeropuerto	aeroporto	aéroport	airport	Flughafen
балкер	бълкер	portarinfuse	granelero	vraquier	bulker	Bulker
варрант	варант	warrant	fede di deposito	warrant	warrant	Warrant
дедвейт	дедвейт	peso muerto	deadweight	port en lourd	dead-weight	Deadweight
дезинсекция	дезинсекция	desinsección	disinfestazione	désinsectisation	disinsectization	Ungeziefervernichtung
дезинфекция	дезинфекция	desinfección	disinfestazione	désinfection	disinfection	Desinfektion
дезодорация	дезодорация	disminución de los olores	deodorizzazione	désodoration	deodorization	Geruchslosmachung
делькредере	делькредере	del crédere	del credere	ducroire	del credere	Delkredere
депаллетизация	депаллетизация	despalletización	depalletizzazione	depalletisation	depalletizing	Depallettieren
депозитарий	депозитар	depositaria	depositario	dépositaire	depository	Depositär
дератизация	дератизация	deratización	deratizzazione	dératisation	deratization	Entrattung
диспач	диспач	despacho	riscatto di stallia	rachat de planche	despatch money	Dispatch
карго	карго, cargamento	cargo, cargamento	caregamento	cargaison	cargo	Kargo
клиент	cliente	cliente	cliente	client	customer	Kunde
комиссионер	комисионер	comisionista	comissionario	commissionnaire	commissioner	Kommissionär
комиссия	комисионна	comisión	comissione	commission	commission	Kommission
коносамент	коносамент	conocimiento	polizza di carico	connaissement	bill of lading	Konnossement
консигнация	консигнация	consignación	consegna	consignation	consignment	Konsignation
контейнер	контейнер	container	container	container	container	Container
контейнеризация	контейнеризация	contenedORIZACIÓN	containerizzazione	conteneurisation	containerization	Containerisierung
контрабанда	контрабанда	contrabando	contrabando	contrebande	Contraband	Schmuggelware
паллет	палет	pallets	pallet	palette	pallet	Paletten
паллетизация	паллетизация	palletización	palletizzazione	palettisation	palletizing	Palettieren
партия	партия	partida	partita, lotto	lot	consignment, lot	Partie

## Приложение 1 – продолжение

Сопоставление соответствия 50 интернационализмов в терминологиях 7 языков – продолжение								
Русский	Болгарский	Испанский	Итальянский	Французский	Английский	Немецкий		
порт	пристанище	puerto	porto	port	port	Hafen		
рекламация	рекламация	reclamación	reclamo	réclamation	claim	Reklamation		
риск	риск	risco	rischio	risque	risk	Risiko		
спецификация	спецификация	especificación	specifica	spécification	specification	Spezifikation		
стеллаж	стелаж	estantería	stelliggio	stellige	storage rack	Regal		
стивидор	стифадор	estibador	stivatore	aritimeur	stevedore	Stauer		
суперкарго	суперкарго	sobrecargo	sopracarico	subrécargue	supercargo	Supercargo		
танкер	танкер	tanque	petroliera	tanker, pétrolier	tanker	Tanker		
тара	тара	tara	tara	tare	tare	Tara		
тариф	тарифа	tarifa	tariffa	tarif	tariff	Tarif		
терминал	терминал	terminal	terminale	terminal	terminal	Terminal		
тонаж	тонаж	tonelaje	tonnellaggio	tonnage	tonnage	Tonnage		
транзит	транзит	tránsito	transito	transit	transit	Transit		
транспортабельность	транспортабилност	transportabilidad	trasportabilità	transportabilité	transportability	Transportfähigkeit		
транспортирование	транспортиране	transporte	trasporto	transport	transportation	Transportierung		
тратта	тратта	letra de cambio	tratta	traite	bill of exchange	Tratte		
форс-мажор	форсмажор	fuerza mayor	forza maggiore	force majeure	force majeure	Force majeure		
франко	франко	franco	franco	franco	free	franco		
фракт	навло, фракт	flete	nolo	fret	freight	Fracht		
фумигация	фумигация	fumigación	fumigazione	fumigation	fumigation	Abrauchen		
чартер	чартър	chárter	charter	charter	charter party	Charte (partie)		
экспедиция, экспедирование	экспедиция, следия	expedición	spedizione	expédition	freight forwarding	Spedition		
этикетка	этикет	etiqueta	etichetta	étiquette	label	Etikett		
<b>100% (50)</b>	<b>Совпадение с русским языком:</b>							
	<b>94% (47)</b>	<b>90% (45)</b>	<b>88% (44)</b>	<b>88% (44)</b>	<b>80% (40)</b>	<b>78% (39)</b>		