

На правах рукописи

**КОЗЛОВСКАЯ Ольга Георгиевна**

**КОГНИТИВНЫЕ И СТРУКТУРНО-СЕМАНТИЧЕСКИЕ  
ОСОБЕННОСТИ МОРСКОЙ ТЕРМИНОЛОГИИ  
(НА МАТЕРИАЛЕ АНГЛИЙСКОГО И РУССКОГО ЯЗЫКОВ)**

10.02.20 — сравнительно-историческое, типологическое и  
сопоставительное языкознание

**А В Т О Р Е Ф Е Р А Т**  
диссертации на соискание ученой степени  
кандидата филологических наук

Краснодар  
2005

Работа выполнена на кафедре языкознания Санкт-Петербургского государственного университета экономики и финансов

Научный руководитель: кандидат филологических наук,  
доцент кафедры языкознания  
СПбГУЭФ  
**Барташова Ольга Анатольевна**

Официальные оппоненты: доктор филологических наук, доцент  
**Григоренко Ирина Николаевна**  
  
кандидат филологических наук  
**Ковлакас Елена Федоровна**

Ведущая организация: Адыгейский государственный  
университет

Защита диссертации состоится “\_\_\_” ноября 2005 г.  
в 9 часов 00 мин. на заседании диссертационного совета Д 212.101.08 по  
защите диссертаций на соискание ученой степени кандидата  
филологических наук в Кубанском государственном университете по  
адресу: 350040, Краснодар, ул. Ставропольская, д.49.

С диссертацией можно ознакомиться в фундаментальной  
библиотеке университета.

Автореферат разослан “\_\_\_” октября 2005 г.

Ученый секретарь  
диссертационного совета,  
кандидат филологических наук,  
профессор

**Ю.Н. Баклагова**

2007-4

2465430

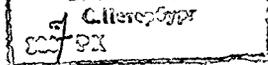
12429

## ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Реферируемая диссертационная работа посвящена сопоставительному изучению особенностей лексико-семантического поля морской терминологии английского и русского языков, производных и сложных терминов, номинирующих названия плавательных средств, с позиций когнитивной лингвистики в аспекте категоризирующей и лингвокреативной деятельности человека в области терминообразования. Изучение подобного рода лексических единиц (ЛЕ) проводилось и ранее. Однако целостного сопоставительного исследования лексико-семантического поля (ЛСП) морской терминологии английского и русского языков в когнитивном аспекте проведено до сих пор не было.

Данная работа выполнена в рамках когнитивной парадигмы, которая утвердилась в языкознании в последние несколько десятилетий. Развитие когнитивного подхода к явлениям языка способствовало рассмотрению языковых форм как производных концептуализации мира человеческим сознанием, а их значений – как определенных структур знания, концептов, схваченных языковыми знаками (Е.С.Кубрякова, М.В.Никитин). Исследование терминологических единиц в когнитивном аспекте представляется одним из наиболее перспективных направлений терминоведческих исследований. Терминология, являясь результатом порождения научных знаний и инструментом их развития, самым тесным образом связана с когнитивными науками. Термин сам становится инструментом познания, закрепляя полученную информацию в своем содержании. Он дает возможность обобщать знания, умножать и передавать их следующим поколениям ученых. Изучение терминологии в рамках когнитивной лингвистики предполагает построение концептуальной модели данной области знания и определения взаимосвязи между структурами знания и языковыми формами. Настоящее исследование призвано внести определенный вклад в разработку этого направления.

**Актуальность работы.** Терминологии основных европейских языков развиваются в тесном контакте, поэтому особое значение приобретает сопоставительное изучение терминологических процессов, особенно в тех случаях, когда речь идет о таких развитых языках, какими являются английский и русский. Неоспорима необходимость анализа особенностей номинации морских терминов в английском и русском языках, позволяющего выявить специфические черты соответствующих лексических систем, а также корреляции между концептуальными моделями носителей английского и русского языков в рамках исследуемой области знаний. Поскольку Великобритания является островным государством, реалии, связанные с морем, всегда имели для нее первостепенное значение. Экономическое развитие, мощь и процветание королевства веками зависели от успехов английского флота в морских баталиях, в охране страны от внешних врагов, покорении новых



земель и основании колоний, транспортировки грузов морем и т.д. Обороноспособность Соединенного Королевства, его торговые и культурные связи – все это издавна было неотделимо в представлениях населения страны от мыслей о флоте. Поэтому анализ морской терминологии, ее структурно-семантических характеристик и функциональных особенностей позволяет получить сведения об одном из самых значимых фрагментов картины мира носителей английского языка. Очевидно, что в картине мира жителей Британских островов концепты, связанные с морем и флотом, занимают одно из самых важных мест. Не менее важное место морская терминология занимает и в лексиконе носителей русского языка. Поэтому изучение и сопоставительный анализ этого фрагмента картины мира носителей английского и русского языков, его национально-культурных особенностей способно привести к лучшему пониманию менталитета жителей «туманного Альбиона» и его специфики в сравнении с менталитетом жителей России.

Актуальность данной работы также обусловлена тем фактом, что, с одной стороны, исследование терминологии и терминов в рамках когнитивной теории предполагает изучение системы концептов и их совокупности, отражающих знания об определенном отрезке действительности, а с другой стороны, ономастики, которую обуславливают данные концепты. Термин рассматривается, таким образом, не просто как особая лексическая единица, характеризующаяся специфической связью языковой оболочки и обозначаемого термином понятия. В рамках когнитивной теории он должен получить толкование, как состоящий из совокупности концептов, особым образом структурированных внутри терминологического поля и определяющих его специфику.

Особенно важно изучение терминов не в изоляции, а в рамках ЛСП, поскольку ЛСП можно считать элементом языковой модели мира, представляющим собой иерархическое структурное единство взаимосвязанных и взаимозависимых лексических единиц, имеющих в своей семантической структуре интегральный признак и отражающих понятийное, предметное или функциональное сходство обозначаемых явлений. Лексико-семантическое поле – система динамическая, развивающаяся, неразрывно связанная с другими семантическими полями являющимися членами той же языковой модели мира, что и данное лексико-семантическое поле. При этом языковая модель мира рассматривается как составная часть единой картины мира, сегментами которой являются религиозная, научная, философская и другие модели мира.

Таким образом, можно говорить о том, что рассмотрение одной из системных группировок лексического состава английского и русского языков способствует более глубокому пониманию процессов коммуникации и системной организации лексики этих языков, а также

получению представления о том, как членится мир в сознании носителей того или иного языка. Изучение лексики не в изоляции, а в целостном составе лексико-семантического поля, позволяет рассмотреть один из фрагментов картины мира представителей англоязычной и русскоязычной культур и выявить их специфику.

**Объектом** исследования является английская и русская морская терминология.

**Отбор материала** производился из словарей современного английского языка Лонгмана (L), Вебстера (W), Макмиллана (M), современного русского языка – Большого толкового словаря русского языка (БТСРЯ) и других методом сплошной выборки. Данные проверялись по Оксфордскому словарю под ред. Дж. Муррея (OED), англо-русскому словарю Мюллера, словарям синонимов Вебстера (WNDS), Кларка (WW). В целом анализу подверглись 2292 термина, номинирующих названия английских судов, и их русские эквиваленты (2020 единиц).

**Целью** данного исследования является изучение особенностей структурирования лексико-семантического поля (ЛСП) морской терминологии английского и русского языков, а также особенностей концептуальной структуры производных и сложных терминов, номинирующих названия судов, с позиций когнитивной лингвистики. Данная цель предопределила постановку и решение следующих задач:

- выработать методы и критерии выделения ЛСП морской терминологии английского и русского языков, его ядра и периферии, а также методы выделения ближайшей и дальней периферии;
- определить состав группы лексем, входящих в данное ЛСП в английском и русском языках;
- исследовать семантическую структуру слов, входящих в изучаемое ЛСП;
- определить своеобразие семантики каждого члена выбранной для анализа группы;
- рассмотреть производные морские термины с точки зрения наиболее продуктивного способа терминообразования и выявить специфику терминообразования в английском и русском языках;
- представить структуру производного и сложного морского термина в английском и русском языках в аспекте когнитивного подхода;
- выявить модели семантической комбинаторики, характерные для производных терминов, номинирующих названия судов, в английском и русском языках.

Цель и задачи определили методы исследования фактического материала: в работе используется метод сопоставительного анализа слов, компонентный анализ, количественный подсчет, а также многоступенчатый дефиниционный анализ.

**Новизна исследования** состоит в том, что морская терминология рассматривается в рамках когнитивной теории, вследствие чего термин получает толкование не только как единица языка, но и как элемент концептосферы. Это позволяет описать когнитивную структуру терминологического поля как совокупность взаимосвязанных концептов, образующих макро-фрейм. Особенно важным представляется сопоставительное изучение концептов и макрофреймов, связанных с морской терминологией, на материале английского и русского языков, позволяющее выявить специфику концептосфер носителей этих языков.

**Теоретическая значимость** данного исследования состоит в том, что оно вносит свой вклад в становление такой лингвистической дисциплины как когнитивное терминоведение; в частности, в изучение системности английского и русского терминообразования в области морской терминологии.

**Практическая значимость** заключается в возможности применения результатов исследования в курсе лексикологии английского и русского языков, при создании спецкурсов и учебных пособий, написании дипломных и курсовых работ, а также практическом изучении лексики этого круга. Результаты исследования полезны и заслуживают отражения в одноязычной и двуязычной лексикографии при разработке словарных статей соответствующей семантики.

**На защиту выносятся следующие положения:**

1. Становление и развитие системы английской и русской морской терминологии обусловлено как экстра-, так и интралингвистическими факторами. Расширение ЛСП морской терминологии происходит за счет усложнения концептосферы, отражающей представления носителей английского и русского языков о плавательных средствах, вследствие возникновения новых типов судов, обозначаемых в соответствии с типичными для языка моделями номинации.

2. Языковой слой морской терминологии можно представить в виде макро-фрейма, ядро которой составляют номинации плавательных средств, поскольку большинство глаголов и других частей речи, передающих понятия, связанные с мореплаванием, являются производными от соответствующих существительных.

3. Общее количество лексических единиц, номинирующих плавсредства, в английском языке превосходит количество соответствующих лексем русского языка в силу экстралингвистических причин.

4. Исследуемая лексика в русском и английском языках обнаруживает достаточно высокий семантико-деривационный потенциал, наиболее продуктивными механизмами которого являются метафора и метонимия. При этом их удельный вес в рамках рассматриваемого поля в английском языке примерно сопоставим. В ЛСП русских морских

терминов метафорический перенос является более частотным явлением. В целом, модели семантической деривации являются эффективным механизмом категоризации и концептуализации артефактов водной среды, создания частной картины мира как в русском, так и в английском языках.

5. Всю совокупность номинаций, составляющих макро-фрейм морской терминологии, формируют фреймы основных разновидностей плавательных средств. Внутри данных фреймов могут быть выделены подфреймы, специфика которых определяется заполнением соответствующих слотов. Структура макро-фрейма отражается и на структуре ЛСП морской терминологии как в русском, так и в английском языке.

6. С точки зрения структурной организации морских терминов, среди конститuentов ЛСП морской терминологии преобладают термины-словосочетания, возникшие на поздних этапах развития морской терминосистемы. Более древнее происхождение в английском языке имеют термины - производные слова (boat, ship etc.), термины суффиксального типа (carrier, drifter etc.), термины, образованные от глаголов путем конверсии (float, tow etc.) и с помощью словосложения (man-of-war, three-decker etc.). В русском языке гиперонимы рассматриваемого ЛСП также имеют древнее происхождение (старославянское или древнерусское) и являются производными словами (корабль, лодка, судно). На более поздних этапах развития русского языка в лексиконе появляются термины, образованные путем словосложения (ледокол) и термины-словосочетания (эскадренный миноносец, линейный корабль). Многие из подобных словосочетаний подвергаются стяжению и становятся сложными словами (эсминец, линкор). Характерные для рассматриваемой лексики модели образования терминов отражают процессы категоризации, типичные для данной концептосферы. Категоризация, производимая по прототипическим, структурным или функциональным признакам того или иного плавательного средства, эксплицируется в названии судов.

7. С точки зрения семантической комбинаторики среди сложных английских морских терминов преобладают элизийные словосочетания. Экспликационные словосочетания также являются довольно частотными образованиями в рамках ЛСП английской морской терминологии. Для сложных русских морских терминов наиболее характерны экспликационные словосочетания, элизийные словосочетания встречаются достаточно редко.

**Апробация результатов исследования.** Основные положения работы и научные результаты исследования были представлены на ежегодных научных конференциях СПбГУЭФ (2003 г.) и СПбИГО (2003, 2004 г.г.). Они также нашли отражение в тезисах выступлений и двух статьях.

**Структура работы.** Данное диссертационное исследование состоит из введения, двух глав, заключения, библиографического списка и 5 приложений.

Во введении изложена актуальность исследования терминов с позиций когнитивной лингвистики, формулируются цели, задачи диссертационного исследования, указывается новизна, практическая ценность, характеризуются метод и материал исследования.

Первая глава посвящена обзору научных работ по терминологии. В ней также представлен анализ следующих теоретических проблем, релевантных для данного исследования: дается описание понятия "термин"; описываются перспективы терминологических исследований, в рамках которых когнитивное направление признается весьма значимым для исследования терминов и терминосистем в 21 веке; рассматриваются основные методологические принципы когнитивной теории, а также значение языковых данных для когнитивной науки в целом; описывается проблема структуры представления знаний в языке; рассматривается соотношение терминов ЛСП и картины мира.

Во второй главе описывается структура ЛСП морских терминов английского и русского языков, проводится анализ его конститuentов с когнитивной точки зрения; рассматриваются семантические особенности анализируемого вокабуляра, наиболее продуктивные модели словообразования и семантической деривации, а также специфика элизионных и экспликационных словосочетаний, входящих в анализируемое ЛСП.

В заключении подводятся итоги проведенного исследования и намечаются перспективы исследования в данной области.

В приложении представлен полный список морских терминов, анализируемых в работе, таблицы, отражающие семантическую структуру (СС) рассматриваемых ЛЕ, их частотность и продуктивность, а также схема ЛСП морских терминов.

### **Основное содержание работы**

Глава 1. В последние десятилетия появляется все больше работ, выполненных в русле относительно новой и перспективной науки - когнитивистики, которая ставит перед собой цель обобщить сведения, полученные из таких отраслей наук, как психология, философия, антропология, культурология, социология, этнография и других областей знаний о человеке. Развитие когнитивного подхода к явлениям языка способствовало пониманию того, что язык наряду с восприятием, мышлением, памятью относится к когнитивным структурам, призванным объяснить процессы усвоения, переработки и передачи знания. Язык выявляет, объективирует то, как увиден и понят мир человеческим разумом, как он преломлен и категоризирован сознанием. Таким образом, в языковой модели мира отражается концептуальная картина мира человека.

Языковая модель мира рассматривается как составная часть единой картины мира, сегментами которой являются религиозная, научная, философская и другие модели мира. Язык эксплицирует концептуальную картину мира человеком. Он способствует передаче знаний и опыта отдельных индивидуумов, а, следовательно, созданию новой картины мира либо коррекции уже имеющейся у получателя информации картины мира. Вместе с тем язык воздействует на способы категоризации и концептуализации действительности носителями конкретного языка.

Однако нельзя забывать о том, что язык репрезентирует структуру выражаемой мысли и описываемого им мира “весьма неполино и даже отдаленно” (Никитин). Следовательно, языковая модель мира не может являться зеркальным отражением как объективной действительности, так и концептуальной картины мира человека. Но именно язык отражает процессы познания, выступая как основное средство выражения мысли; именно он позволяет сообщить о структурах сознания и описать их на любом естественном языке. А значит, изучение языковой модели мира (или одного из составляющих ее лексико-семантических полей) может приблизить нас к пониманию того, как членится мир в концептуальной системе носителей данного языка.

Наиболее эффективным признается исследование лексической единицы в системе (Виноградов, Ларин, Покровский, Потенция и др.). Это говорит в пользу применения полевого подхода к анализу лексики. Когнитивный подход, используемый в работе, позволяет видоизменить привычную трактовку термина “поле”, под которым обычно понимают “совокупность языковых (главным образом лексических) единиц, объединенных общностью содержания (иногда также общностью формальных показателей) и отражающих понятийное, предметное или функциональное сходство обозначаемых явлений” (Ярцева). В реферируемой работе лексико-семантическое поле трактуется как элемент языковой модели мира, представляющий собой иерархическое структурное единство взаимосвязанных и взаимозависимых лексических единиц, имеющих в своей семантической структуре общий интегральный признак и отражающих понятийное, предметное или функциональное сходство обозначаемых явлений. Целесообразно учитывать тот факт, что лексико-семантическое поле - система динамическая, развивающаяся, неразрывно связанная с другими семантическими полями, являющимися членами той же языковой модели мира, что и данное лексико-семантическое поле.

Неоспоримую роль в происходящих в анализируемом поле изменениях, семантических инновациях играет тропеизм. Для описания наиболее типичных переносов значения, изменяющих семантическую структуру английских морских терминов, в работе используется предложенная М.В.Никитиным формализованная модель механизмов семантической деривации. В концепции М.В.Никитина метонимия

рассматривается как семантическое преобразование, при котором исходное значение имплицитно индуцирует гиперсему производного значения, а само составляет его гипосему. При симулятивной (метафорической) связи значений общая часть - семы импликационала (обычно) и интенционала (реже) исходного значения, которые в производном значении играют роль гипосемы. Гиперсемой производного значения, как и в случае метонимии, служит понятие о классе, в котором выделяется подкласс, конституируемый признаком - гипосемой.

Поскольку конституентами рассматриваемого ЛСП являются термины, следует оговорить тот факт, что термин не противопоставляется словам общелитературного употребления, не имеет особого типа лексического значения. Спецификой термина является его функционирование в специальной сфере.

Среди перспектив развития терминоведения большая роль отводится исследованию терминов в когнитивном и ономазиологическом аспектах, что, вероятно, повлечет за собой становление такой новой научной дисциплины, как когнитивное терминоведение, в задачи которого будут входить такие проблемы как изучение особенностей научного познания, общих черт ассоциативного человеческого мышления на материале конкретных терминосистем, использование автоматизированных "компьютерных" средств для интеллектуальных операций, предполагающих анализ и синтез понятий, оптимальный выбор и построение языковых форм для выражения понятий, что позволит автоматизировать процесс создания и упорядочивания терминов. Метод фреймного анализа, по мнению лингвистов-терминологов, также открывают перспективы для терминоведения. Поскольку вопрос о структурах представления знаний в голове человека по-прежнему остается актуальнейшим вопросом для когнитивной лингвистики и смежных с ней дисциплин: психологии, теории восприятия и т.д., необходимым представляется рассмотрение фреймов и фреймовых структур в качестве форматов хранения знания для терминоединиц различного типа.

Глава 2 «Исследование лексико-семантического поля морской терминологии на материале английского и русского языков» представляет собой исследование ЛСП морской английской и русской терминологии, анализ его структуры, когнитивных и структурно-семантических особенностей его конституентов.

Отбор исследуемого материала производился следующим образом: В результате сплошной выборки из словарей были отобраны все существительные, номинирующие суда. Критерием отнесения лексемы к рассматриваемому ЛСП английского языка являлось наличие ship или boat в ее дефиниции, либо возможность выхода на эти ЛЕ посредством многоступенчатого дефиниционного анализа.

Согласно вышеупомянутым критериям, в поле вошли, в частности, следующие слова:

1) Bark - 1. A small ship; in earlier times, a general term for all sailing vessels of small size, e.g. fishing-smacks, xebecs, pinnaces; in modern use, applied poetically or rhetorically to any sailing vessel, «our gallant bark»; = ВАРЖЕ (БАРК; НЕБОЛЬШОЙ КОРАБЛЬ; РАНЕЕ ТЕРМИН ИСПОЛЬЗОВАЛСЯ ДЛЯ НОМИНАЦИИ НЕБОЛЬШИХ ПАРУСНЫХ СУДОВ).

2. A rowing boat; formerly a large flat boat, a barge; now only poetically and vaguely (OED) (гребная лодка, ранее – большая плоскодонная лодка, баржа).

2) Scow – 1. a. A large flat-bottomed lighter or punt (большой плоскодонный лихтер или плот).

b. a small flat-bottomed racing yacht (небольшая плоскодонная гоночная яхта).

2. Applied locally to a coracle (OED) (может номинировать рыбацью лодку).

Lighter – a large open flat-bottomed boat used for loading and unloading ships (L) (большая плоскодонная лодка, используемая для погрузки и разгрузки кораблей).

Yacht – 1 a light sailing boat, esp. one used for racing (яхта - легкая парусная лодка, особенно гоночная).

2 a large often motor-driven boat used for pleasure (L) (большая моторная лодка, используемая для развлекательных поездок).

Coracle - a small round boat made from animal skins (M) (маленькая округлая рыбацья лодка, сделанная из шкур).

Очевидно, что во всех приведенных выше лексикографических дефинициях присутствует слово-идентификатор boat или ship, либо оно выводится с помощью многоступенчатого дефиниционного анализа. Это позволяет сделать вывод о том, что интенционал лексического значения (ЛЗ) рассматриваемых лексем содержит гиперсему «судно», что дает возможность включить их в ЛСП морской терминологии. В роли дифференциальных признаков-спецификаторов здесь выступают такие семы, как «парусное», «небольшое», «моторное» и другие, сужающие семантический объем слов.

При отборе русской морской терминологии критерием отнесения лексемы к рассматриваемому ЛСП являлось наличие существительных лодка, корабль или судно в ее дефиниции, либо возможность выхода на эти ЛЕ посредством многоступенчатого дефиниционного анализа. Согласно вышеупомянутым критериям в поле вошли, в частности, следующие слова:

Барка – деревянное плоскодонное речное судно без палубы; разновидность баржи (БТСРЯ).

Баржа – грузовое судно, передвигаемое с помощью буксира или самоходное (БТСРЯ).

В роли гиперонима конститuentов ЛСП морской терминологии выступает имя этого поля. Имя поля есть не что иное как слово-идентификатор с наиболее емким значением, которое отражает по возможности в общем виде содержание всего предполагаемого поля. По мнению Ю.Н. Караулова, требования к имени поля как отдельной единице словаря сводятся к следующему: оно 1) не должно быть многозначным; 2) не должно быть эмоционально окрашенным, экспрессивным, метафорическим; 3) не должно быть термином; 4) не должно иметь ввиду какой-то денотат; 5) должно обладать прегнантностью, т.е. ассоциативной (или семантической) «прозрачностью»; 6) при прочих равных условиях должно обладать наибольшей частотностью из некоторой группы близких слов.

Принимая во внимание вышеприведенные требования, представляется возможным в качестве имени поля, объединяющего английские обозначения судов, выбрать слова *boat* и *ship* (лодка и судно), а русские – судно, корабль и лодка. Эти существительные являются гиперонимами конститuentов анализируемого ЛСП и ядерными лексемами поля, поскольку обладают достаточно общим значением и наиболее полно передают семантическое содержание анализируемого поля. Несмотря на то, что они могут употребляться в качестве терминов, английские *boat* и *ship*, русские «лодка», «корабль», «судно» используются и в общелитературном и разговорном языке.

Более широкозначные английские существительные *vessel* и *craft*, способные передавать понятие «судно» в общем виде, входят в первую зоны периферии. Они не могут помещаться в ядре поля в силу более разветвленной СС, позволяющей им входить в состав не только рассматриваемого ЛСП, но и других. Кроме того, частотность употребления *vessel* и *craft* уступает частотности употребления *boat* и *ship*, поскольку *vessel* входит во вторую, а *craft* – в пятую сотню самых частотных слов современного английского языка, в то время как *boat* и *ship* – в первую.

Помимо ядра в структуру ЛСП входит три периферийные зоны. Распределение конститuentов ЛСП морской терминологии по зонам периферии производилось на основании следующих критериев:

- частотность употребления;
- совпадение основных признаков семантики слова с интегральными признаками сектора, конститuentом которого оно является;
- семантический объем рассматриваемых существительных и глаголов;
- их продуктивность;
- количество конкретизаторов в дефиниции анализируемой лексемы.

В первую зону периферии ЛСП английской морской терминологии вошли 33 лексемы:

1. термины, входящие в первые три тысячи самых частотных слов английского языка.

2. термины, входящие в 4-11 тысячи самых частотных слов английского языка и имеющие не менее 10 дериватов.

3. нечастотные термины, имеющие не менее 40 дериватов.

Во вторую зону периферии вошли продуктивные частотные термины, т.е. слова, входящие не более чем в 30 тысячу самых частотных слов английского языка и имеющие не менее 1 деривата. Этим критериям отвечают 89 слов.

В третью зону периферии вошли непродуктивные нечастотные термины, т.е. слова, не имеющие производных и не входящие в первые 30 тысяч самых частотных слов английского языка. Большинство конститuentов этой зоны являются производными. В целом конститuentами третьей зоны периферии являются 2170 лексем. Распределение русских эквивалентов рассматриваемых английских терминов по зонам периферии примерно соответствует распределению, сделанному на основании анализа лексики английского языка.

Периферия исследуемого поля также разделена на микрополя в соответствии с когнитивным структурированием области морских терминов.

В силу значимости для человека различий функций военных кораблей и гражданских судов, ЛСП морских терминов было разделено на два микрополя. При сравнении наполнения микрополей ЛСП морских терминов, можно отметить следующее процентное соотношение количества их конститuentов:

В английском языке:

1. микрополе военных кораблей – 16,8%;

2. микрополе гражданских судов – 83,2%.

В русском языке:

1. микрополе военных кораблей – 20,2%;

2. микрополе гражданских судов – 79,8%.

Микрополя неравнозначны по количеству конститuentов в силу объективных экстралингвистических причин. В частности нельзя забывать, что термины, номинирующие военные корабли, имеют большее стратегическое значение, чем термины, обозначающие гражданские суда. В силу этого возникновение, унификация и закрепление военной лексики в языковом узусе контролируется соответствующими правительственными органами. Таким образом, возможности возникновения обозначений военных кораблей ограничиваются существующей на данный момент классификацией. Наименования гражданских судов не подвержены такому строгому контролю. Они могут

возникать более стихийно и функционировать в речи более свободно, что способствует их закреплению в узусе.

Следует также принять во внимание, что появление принципиально новых моделей военных кораблей представляет собой довольно редкое явление. В большинстве случаев новые модели судов являются лишь усовершенствованными старыми моделями. Вследствие этого модернизированные типы судов в соответствии с общепринятой унифицированной системой наименований военных плавательных средств подходят под уже существующие классы, обозначаемые определенным образом, и получают имена, закреплённые в классификации.

Разница в процентном соотношении количества конститuentов микрополей в русском и английском языках объясняется спецификой функционирования флота на ранних этапах его развития в России и Англии. Поскольку Великобритания является островным государством, флот всегда имел для страны первостепенное значение и как средство обороны и нападения, и как транспортное средство, позволяющее перевозить грузы и пассажиров. Российский морской флот изначально создавался для использования в военных целях. Торговый флот был в меньшей степени необходим, поскольку иностранные купцы привозили товары на своих судах и занимались экспортом русских товаров. Только во второй половине 19 века российский торговый флот начал бурно развиваться в связи с меняющейся экономической ситуацией в мире. Вследствие этого, процент военных кораблей в русском языке превышает соответствующий процент кораблей в английском языке.

Микрополе военных кораблей делится на 5 секторов в соответствии с их конструктивными особенностями. Рассмотрим процентное соотношение количества конститuentов секторов в рамках микрополя военных кораблей:

В английском языке:

- гребные – 1,6%;
- парусные – 2,6%;
- парусно-гребные – 2,7%;
- подводные – 2,8%;
- с механическим мотором – 7,1%.

В русском языке:

- гребные – 2%;
- парусные – 2,9%;
- парусно-гребные – 3,3%;
- подводные – 3,5%;
- с механическим мотором – 8,5%.

Очевидно, что наибольшим количеством конститuentов обладает сектор военных кораблей с механическим мотором. Главной причиной

этого является то, что именно они представляют собой наиболее современный тип плавательных средств. Несомненно, подводные военные корабли также широко используются во флоте. Однако разновидностей подлодок на сегодняшний день гораздо меньше, чем надводных кораблей. Вследствие этого сектор субмарин уступает по количеству конститuentов сектору кораблей с механическим мотором.

Еще одной причиной превалирования обозначений плавательных средств с механическим мотором над остальными конститuentами микрополя военных кораблей является огромное значение, которое имело появление такого рода кораблей в середине 19 века. После введения этих плавательных средств в военный флот морские баталии стали иметь не только тактическое значение, но и стратегическое, влияя на ход военных действий в целом.

Низкая наполняемость сектора гребных военных кораблей также объясняется экстралингвистическими причинами. Поскольку они давно не применяются в качестве боевых, их названия становятся историзмами, употребляемыми только при упоминании морских баталий прошлых веков. Естественно, что новых лексем, способных войти в этот сектор, в языке не появляется.

Разница в процентном соотношении количества конститuentов микрополей в русском и английском языках объясняется экстралингвистическими причинами. В русском вокабуляре присутствует больший процент гребных судов, поскольку водное пространство России больше подходит для использования такого рода плавсредств, чем воды Великобритании. В Балтийском море, например, очень часто бывает штиль, что затрудняет использование парусного флота. Кроме того, изначально суда на Руси были универсальными: одно и то же плавсредство могло применяться как для хождения по морю, так и по рекам, что способствовало превалированию гребных и парусно-гребных плавсредств. Акватории у берегов Англии, в основном, открытые, более глубокие, доступные ветрам, что позволяет использовать парусные суда с большим успехом. Поэтому количество гребных и парусно-гребных плавсредств в русском флоте превышает их количество в английском, в то время, как в Великобритании всегда присутствовало большее количество парусного флота, чем в России. Количество кораблей с механическим мотором в английском несколько превышает их количество в русском, поскольку в 19 веке, когда плавсредства такого типа использовались наиболее активно, Англия была самой мощной морской державой. Россия несколько отставала от нее, но активно закупала в Англии корабли и технологии их производства. Количество подводных лодок в военном флоте наиболее развитых стран мира, к которым относятся Россия и Великобритания, примерно одинаково, поскольку эти страны были и остаются в авангарде разработок новейших военных технологий.

Микрополе гражданских судов делится на 3 сектора в соответствии с конструктивными особенностями судов, а также их назначением. Процентное соотношение количества конститuentов секторов этого микрополя также обладает определенной спецификой:

В английском языке:

1. добывающие – 11,4%:
  - морепродукты – 7,9%;
  - полезные ископаемые – 3,5%;
2. транспортные – 53,6%:
  - пассажирские – 7,1%;
  - грузовые – 17,6%;
  - научные – 6,6%;
  - служебно-вспомогательные – 22,3%;
3. спортивные – 18,2%:
  - моторные – 5%;
  - прогулочные – 4,6%;
  - парусные – 4,2%;
  - гребные – 4,3%.

В русском языке:

1. добывающие – 10,8%:
  - морепродукты – 7,4%;
  - полезные ископаемые – 3,4%;
2. транспортные – 52%:
  - пассажирские – 6,7%;
  - грузовые – 17%;
  - научные – 6,6%;
  - служебно-вспомогательные – 21,7%;
3. спортивные – 17%:
  - моторные – 4,6%;
  - прогулочные – 4,2%;
  - парусные – 4%;
  - гребные – 4,1%.

Очевидно, что количество транспортных судов значительно превосходит число конститuentов двух других секторов микрополя гражданских судов. Это объясняется тем, что в 20 веке резко возросло количество транспортных судов. Появляются новые типы судов, изменяются старые и появляются разнообразные новые их конструкции, компоновки. Все большее значение придается скорости перевозок. Возникают специализированные суда, предназначенные для перевозок определенного вида грузов (бананов, вина, цемента и т.д.). Такие специализированные суда получают соответствующие названия: банановоз (banana-carrier), виновоз (vine-carrier), цементовоз (cement-

carrier) и т.д. В 70-тые годы 20 века происходит резкое увеличение контейнерных перевозок различного рода грузов в стандартных контейнерах. Это приводит к необходимости пересмотра конструкции судов с целью выделения строго регламентированного пространства в грузовых отсеках корабля с учетом размеров унифицированных контейнеров. Увеличивается объем автоперевозок: автомобили транспортируются из Японии в Европу и Северную Америку, из Германии – в Америку, из США – в Европу. Помимо автомобильезов широкое распространение получили корабли с горизонтальной грузообработкой, перевозящие трейлеры. Большим преимуществом такого рода судов было то, что они могли загружаться и разгружаться в слабо оборудованных портах, т.к. для погрузки не требовалось привлечение кранов. Скорость погрузки при этом значительно увеличивалась. Такие корабли также широко используются правительствами определенных стран (например, США) в качестве мобилизованных судов для массовой перевозки боевой техники.

В результате резкого увеличения общей массы транспортных судов во второй половине 20 века, а также увеличения количества специализированных типов этих судов, растет и количество лексем, номинирующих транспортные суда.

Сравнивая общее количество транспортных судов в русском и английском языках, можно прийти к выводу, что в английском флоте присутствует большее количество грузовых и пассажирских судов, чем в русском, поскольку, будучи островным государством, Великобритания в большей степени использует флот для транспортировки как товаров, так и людей. Поскольку объемы перевозок, выполняемые британским флотом превышают объемы перевозок русского флота, в британском флоте специализация судов более дробная, следовательно, в английском языке присутствует большее количество названий пассажирских и грузовых транспортных судов. Удельный вес научных и служебно-вспомогательных судов в морской терминологии английского и русского языков примерно сопоставим, поскольку служебно-вспомогательные суда обеспечивают функционирование флота любой страны. Научные суда появились сравнительно недавно – в конце 19 века, и обе державы вкладывали в их развитие достаточно большие средства. Дополнительной важной чертой научного судна является то, что оно может одновременно выполнять и функции разведчика, что делает его незаменимым помощником военного флота и неотъемлемым элементом флота любой державы.

Относительно небольшое количество ЛЕ, номинирующих добывающие суда (11,4% в английском; 10,8% в русском), объясняется тем, что основные виды этих плавательных средств сформировались еще в первой половине 20 века, и новых типов судов с тех пор практически не

появляется. Происходит только модернизация и усовершенствование уже существовавших ранее видов.

Наличие большего числа ЛЕ, номинирующих суда, добывающие морепродукты (7,9% в англ.; 7,4% в рус.), чем полезные ископаемые (3,5% в англ.; 3,4% в рус.) можно объяснить тем, что развитие кораблей первого типа началось раньше. Однако в настоящее время идет бурное развитие добычи полезных ископаемых с морского дна. Это позволяет предположить с большой степенью вероятности, что в ближайшие годы количество конститuentов сектора судов, добывающих полезные ископаемые, увеличится.

При сравнении количества добывающих судов в английской и русской терминологических системах, выявляется их большее количество в английском вокабуляре, поскольку Россия изначально была в меньшей степени ориентирована на добычу морепродуктов, чем Англия. Добыча полезных ископаемых также изначально интересовала Великобританию больше, чем Россию. Однако в последнее время внимание всех крупных государств все больше привлекает открытие месторождений полезных ископаемых как на суше, так и на дне морей и океанов. Вследствие этого названия новых судов, предназначенных для добычи таких ископаемых, заимствуются из английского языка в другие, в том числе, и в русский язык.

Новые разновидности спортивных судов, к которым принадлежат 18,2% конститuentов рассматриваемого ЛСП в английском языке и 17% в русском, стали появляться сравнительно недавно, вследствие того, что в ходе развития цивилизации у человека появляется все больше времени для занятий спортом и хобби. Из этого можно сделать вывод, что в дальнейшем сектор спортивных судов будет расширяться.

Большее количество спортивных судов в английском языке объясняется тем, что климат в англоязычных странах, особенно в США, более теплый и мягкий, чем в России, что способствует круглогодичному использованию морских яхт, прогулочных судов и т.п. Однако количество спортивных гребных судов в английском и русском языке примерно одинаково, поскольку такие суда используются для сплава по рекам, что позволяет делать российский климат. Кроме того, гребля входит в программу Олимпийских игр, что способствует развитию этого вида спорта во всех странах.

С точки зрения структурной организации морских терминов, анализ материала показал, что для лексики данной области характерны:

1. Для английского языка:

а) термины-непроизводные слова, содержащие только одну корневую морфему и не воспринимающиеся на данном синхронном срезе как образованные от какого-либо другого слова (boat, barge, hulk, ship etc.);

б) термины аффиксального типа, образованные в результате присоединения к деривационной основе суффикса, префикса или того и другого одновременно и связанные отношениями аффиксации с другими, структурно более простыми словами (carrier, dredger, drifter etc.);

в) термины-сложные слова, образованные сложением двух и более самостоятельных элементов языка (слов, словосочетаний, основ) и связанные словообразовательными отношениями словосложения (double-skin barge, drifter-trawler etc.);

г) термины, образованные от глагола или прилагательного путем конверсии (ferry, float, tow, trireme etc.).

## 2. Для русского языка:

а) термины-непроизводные слова, содержащие только одну корневую морфему и не воспринимающиеся на данном синхронном срезе как образованные от какого-либо другого слова (корабль, лодка, судно и др.);

б) термины-сложные слова, образованные сложением двух и более самостоятельных элементов языка (слов, словосочетаний, основ) и связанные словообразовательными отношениями словосложения (линкор, эсминец, подводная лодка и др.).

Анализ конститuentов каждой из зон периферии ЛСП морской терминологии позволяет сделать вывод, что элементы, входящие в первые две зоны, в большинстве случаев являются одночастными структурами, состоящими из одного слова. Дериваты, входящие в ближайшую периферию, образованы суффиксальным путем: с помощью прибавления -er к корню глагола или существительного (реже) (в английском языке), а также путем словосложения (в английском и русском языках). Конституенты третьей зоны являются в основном двух- и трехчастными структурами. Они представляют собой устойчивые словосочетания, возникающие в результате сочетания ядерных лексем и ЛЕ, входящих в зоны ближайшей периферии, со словами, конкретизирующими и специализирующими их СС.

В целом можно отметить, что среди конститuentов ЛСП морской терминологии преобладают термины-словосочетания, возникшие на более поздних этапах развития морской терминосистемы. Более древнее происхождение имеют термины – непроизводные слова (в английском и русском языках), термины суффиксального типа, термины, образованные от глаголов путем конверсии (в английском языке) и с помощью словосложения (в английском и русском языках).

Анализ морской терминологии с точки зрения комбинаторной семасиологии показал, что большинство английских словосочетаний, номинирующих суда, представляют собой элизионные словосочетания. В них имена называют две вещи, связанные некоторым непоименованным отдельно отношением. Такие словосочетания встречаются и в русской морской терминологии, однако для русского языка они менее характерны.

Помимо элизионных в состав рассматриваемого ЛСП также входят экспликационные словосочетания. В них денотаты слов сочетаются как вещь и признак, а соответствующие им слова — как экспликандум (имя вещи) и экспликant (имя признака). Экспликant соотносится с той или иной частью структуры лексического значения экспликандума — интенционалом, сильным, слабым или отрицательным импликационалом. Наиболее типичными для морской лексики являются случаи, когда экспликant соотносится с слабым импликационалом экспликандума. Экспликационные словосочетания управляются тремя комбинаторно-семантическими правилами: конъюнкции тождественных, дизъюнкции несовместимых и аддиции свободно имплицуруемых семантических признаков. Чаще всего в анализируемых словосочетаниях встречается аддация.

Наиболее характерными для русских морских терминов являются экспликационные словосочетания, управляемые правилом аддиции свободно имплицуруемых семантических признаков.

Изучение наиболее продуктивных моделей семантической деривации в рамках ЛСП также является немаловажным элементом исследования лексики в когнитивном аспекте, так как прототипические модели переноса значения могут дать представление о том, какие устойчивые ассоциации возникают у носителя языка в связи с тем или иным понятием, в какие фреймы и сценарии входит, по их мнению, тот или иной концепт, выраженный определенной ЛЕ.

Системно-когнитологическое рассмотрение метафоризации морской профессиональной лексики позволило выявить определенные когнитивные модели, отражающие понятийные аспекты процесса семантической деривации посредством метафоры - те основные алгоритмы, которыми руководствуется сознание, образно осмысливая одно явление действительности через другое. Необходимым условием построения адекватных моделей когнитивных процессов в ходе метафорического переосмысления является обращение к структуре лексического значения и учет особенностей семантики тех единиц, которые это переосмысление претерпевают.

При метафоризации лексики сферы мореплавания семантические связи между исходным и производным значением представляют собой сложную многоаспектную структуру. При этом перенос наименования с одного класса денотатов на другой предполагает сходство признаков концептов за рамками интенционалов. Основой метафорического переноса становятся признаки из импликационала исходного значения, либо комбинации признаков гипосемы и импликационала. Анализ метафоризации морских терминов приводит к выводу, что благодаря регулярной закреплённости в процессе метафоризации определенных семантических отношений, возможно выделить инвариант – прототипную метафору, представляющую собой идеализированную когнитивную

модель, являющуюся слиянием ряда однотипных регулярных ассоциаций. Прототипная метафора – это своего рода отвлеченный вывод-обобщение, генерализирующая множество отдельных метафор. Анализ субстантивных терминологических единиц сферы мореплавания английского и русского языков позволил выделить ряд прототипных субстантивных метафор, объединенных вокруг корабля, как центрального концепта сферы мореплавания:

1. корабль > мировоззренческий концепт;
2. корабль > человек;
3. деталь корабля > часть человеческого тела.

Помимо перечисленных выше метафорических сдвигов, для конститuentов ЛСП морской терминологии прототипными также являются следующие модели семантической деривации:

#### I. Метафора:

1. Корабль → животное.
2. Корабль → человек.
3. Человек → корабль.
4. Корабль → неживой объект.
5. Животное → корабль.

#### II. Метонимия:

1. Корабль → человек (в английском языке):

- Корабль → член экипажа;
- Корабль → пассажир.

2. Корабль → неживой объект.
3. Неживой объект → корабль.
4. Корабль → действие.
5. Действие → корабль.

Как показывает материал исследования, семантическая структура морского термина способна передавать целый сценарий/фрейм. Так, например, *boat* обозначает не только лодку, но и понятие помещения чего-либо на судно, перевозки в лодке, поездке в лодке, управления плавательным средством. *Ship* также передает понятие перевозки чего-либо на корабле. *Galley* номинирует не только галеру, но и наказание, заключающееся в работе гребцом на галере. Такими же ассоциациями обладает и русское слово «галера», поскольку и в менталитете русского человека галера ассоциируется с тяжелым трудом в широком смысле. *Freighter* номинирует не только судно, но и тех, кто ведет погрузку на грузовое судно, а также его владельцев и фрахтовщиков. *Ferry* номинирует паром, место, где курсирует плавательное средство, и даже разрешение на перевозку пассажиров и скот. *Galleon* ассоциируется в менталитете носителей английского языка не только с определенным видом корабля – галлионом, но и с определенным сценарием: крупномасштабным захватом испанских судов английскими каперами,

что приводит к мысли о большой удаче, победе. Эта устойчивая ассоциация отражена в семантической структуре существительного *galleon*.

В целом исследование состава и структурно-семантических особенностей конститuentов ЛСП морской терминологии показывает, что структура семантического поля и специфика наполняющих его лексем предопределены когнитивным структурированием действительности. Все структурные и семантические особенности как самого поля, так и его конститuentов обусловлены динамикой развития познания человеком мира под влиянием исторически сложившихся условий. Действие этих факторов вплетено в общую канву зависимости между языком и мышлением, системой номинативных средств языка и когнитивным структурированием действительности.

Когнитивное описание морской терминологии позволяет создать некий концептуальный образ соответствующей языковой сущности. Выявляемые при этом фреймы иллюстрируют модель структуриации и способов хранения знаний о мире и языковых знаний, а также их взаимодействие в сознании носителя языка.

Таким образом, исследование морской терминологии, занимающей одно из самых значимых мест в языковой модели мира британцев и россиян и отражающей фрагмент картины мира носителей английского и русского языков, исторически имеющий для них жизненно важное значение, является попыткой приблизиться к пониманию мировидения представителей этих культур, к пониманию того, как членится мир в их концептуальной системе.

**Основные выводы исследования отражены в следующих публикациях:**

1. Морская терминология как фрагмент картины мира // Актуальные проблемы современного гуманитарного образования. Материалы Всероссийской научно-практической конференции. – СПб.: Изд-во СПбИГО, 2003. – с.146-148.

2. К вопросу о когнитивных основаниях исследования английской морской терминологии // Гуманитарные науки и гуманитарное образование. – СПб.: Береста, 2003. – с.180-186.

3. О некоторых особенностях лексико-семантического поля морских терминов в современном английском языке // Инновационные процессы в бизнес-коммуникациях. Материалы российско-американского симпозиума. – СПб.: Изд-во СПбГУЭФ, 2004. – с.111-117.

Подписано в печать 28.09.2005  
Бумага офсетная. Формат 60X90 1/16  
Печать трафаретная. Усл. поч. л.1.25  
Тираж 100 экз.  
Заказ 476

---

Отпечатано с оригинал-макета заказчика  
в копировально-множительном центре "АРГУС".  
Санкт-Петербург—Пушкин, ул. Пушкинская, д. 28/21. Рег. №233909 от 07.02.2001

РНБ Русский фонд

2007-4

12709

29 НОЯ 2005

