# ЯЗЫКИ НАРОДОВ ЗАРУБЕЖНЫХ СТРАН (С УКАЗАНИЕМ КОНКРЕТНОГО ЯЗЫКА ИЛИ ГРУППЫ ЯЗЫКОВ) (ФИЛОЛОГИЧЕСКИЕ НАУКИ)

УДК 811.111

## ОСОБЕННОСТИ ПЕРЕВОДА АНГЛИЙСКИХ СПЕЦИАЛЬНЫХ ТЕРМИНОВ В ОБЛАСТИ МОРСКИХ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК

**Горбулич Ирина Степановна**
Доцент кафедры иностранных языков, кандидат исторических наук
Государственный университет морского и речного флота
имени адмирала С. О. Макарова,
Санкт-Петербург, Россия
ORCID.ORG/0000-0001-9352-8928

**Смолина Ольга Владимировна**
Заведующий кафедрой иностранных языков,
кандидат филологических наук, доцент,
Государственный университет морского и речного флота
имени адмирала С. О. Макарова,
Санкт-Петербург, Россия
ORCID ID: 0000-0001-6961-4842

В статье исследуются особенности перевода англоязычных терминов в области морских грузоперевозок. В ходе работы рассмотрена система терминологических единиц английского языка, охарактеризованы переводческие трансформации, используемые при выполнении подобных переводов, выявлена зависимость особенностей перевода терминов от лингвистических и экстралингвистических факторов, осуществлен качественно-количественный анализ употребления переводческих трансформаций, а также полученных результатов исследования. Особая сложность перевода терминов привлекает внимание многих исследователей, тем более что специальная лексика является достаточно обширной и продуктивной группой в корпусе терминологии. Специфика «морского» языка, создающая определенные трудности для иноязычных коммуникантов, требует большого мастерства от переводчиков, поэтому особую важность приобретает соблюдение переводческих норм как для обеспечения продуктивных международных контактов, так и для безопасности морских грузоперевозок. Материалы и основные положения работы могут использоваться в курсе лекций по терминологии.

**Ключевые слова:** термин, терминосистема, переводческие трансформации, лингвистические и экстралингвистические факторы, морские грузовые перевозки.

# FEATURES OF TRANSLATION OF ENGLISH SPECIAL TERMS IN THE FIELD OF SEA CARGO TRANSPORTATION

**Gorbulich Irina Stepanovna**
Associate Professor of the Foreign Languages Department
PhD (History)
Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping
Saint-Petersburg, Russia
ORCID.ORG/0000-0001-9352-8928

**Smolina Olga Vladimirovna**
Head of the Foreign Languages Department
PhD (Philology), Associate Professor
Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping
Saint-Petersburg, Russia
ORCID ID: 0000-0001-6961-4842

The article examines the features of translating English terms in the field of sea freight transportation. In the course of the work, the system of terminological units of the English language is considered, the translation transformations used in such translations are characterized, the dependence of the features of translating terms on linguistic and extralinguistic factors is revealed, a qualitative and quantitative analysis of the use of translation transformations, as well as the obtained research results is carried out. The particular complexity of translating terms attracts the attention of many researchers, especially since specialized vocabulary is a fairly extensive and productive group in the corpus of terminology. The specificity of the "maritime" language, creating certain difficulties for foreign-language communicants, requires great skill from translators, therefore, compliance with translation standards is of particular importance both for ensuring productive international contacts and for the safety of sea freight transportation. The materials and main provisions of the work can be used in a course of lectures on terminology.

**Keywords:** term, terminology system, translation transformations, linguistic and extralinguistic factors, sea freight transportation.

*****

Морские грузовые перевозки исторически были ключевым фактором развития международной торговли. Ни один другой вид доставки товаров не предоставлял таких преимуществ, как перевозка товаров по воде. И сегодня, благодаря низкой себестоимости транспортных расходов, высокой грузоподъемности морских судов, эффективности, надежности и относительной безопасности, именно морской транспорт остается предпочтительным способом доставки грузов, а также крупной составляющей при использовании мультимодальных и интермодальных перевозок. Ввиду того, что английский язык является не только языком международного общения, но и языком, лежащим в основе профессиональной морской лексики многих стран, в том числе и нашей, особое значение приобретают способы передачи специальных терминов с английского языка на русский. Специфика «морского» языка обусловлена лингвистической гравитацией [1, С. 439], а также вынужденной длительной изоляцией моряков, результатом чего явился узкопрофессиональный, корпоративный язык, представляющий собой систему, обладающую рядом особенностей, непонятных непосвященным людям. Например, в судовождении используют слова «port» и «starboard» для обозначения левого и правого борта вместо «left» и «right». Учитывая то обстоятельство, что неверная интерпретация термина

может угрожать безопасности судна, были разработаны «Стандартные фразы ИМО для общения на море», а также фонетическая таблица произношения слов по буквам. Специальные ГОСТы, справочники, другие нормативные документы призваны унифицировать и облегчить работу переводчика, тем более что взаимодействие международных компаний требует максимально точного понимания задач и степени ответственности между сторонами. В этой связи трудно переоценить важность сбора, изучения и перевода специальных терминов, используемых в области морских грузоперевозок. Отсюда вытекает и актуальность темы исследования.

Среди многочисленных сложных проблем, которые изучает современное языкознание, важное место занимает самостоятельная лингвистическая дисциплина, называемая терминоведением. Терминоведение, являясь аспектом межъязыковой речевой деятельности, называемой «переводом», рассматривается в качестве многостороннего явления [2, С. 2], характеризующегося сопоставлением лингвистических и культурологических форм [3, С. 5]. Основополагающими категориями теории перевода являются адекватность и эквивалентность [4, С. 172]. Достичь этих критериев в отношении перевода терминов весьма непросто. Для перевода профессионального или специального термина характерна систематичность, отсутствие синонимов, он должен быть математически точен, однозначен, безэмоционален, краток [5, С. 33].

Переводу терминов, одному из наиболее сложных аспектов перевода, уделялось и уделяется особое внимание. Значительные исследования, проведенные в этой области, позволили дать определения термина и терминосистемы, разработать общетеоретические положения, изучить вопросы стандартизации и терминографии [6, С. 6]. Среди зарубежных ученых, известных своим интересом к этой области науки, можно назвать имена Дж. Кэтфорда (J. Catford), Л. Келли (L. Kelly), А. Нойберта (A. Neubert), П. Ньюмарка (P. Newmark), М. Снелл-Хорнби (M. Snell-Hornby), Т. Р. Стайнера (T. R. Steiner), Дж. Холмза (J. Holmes) и многих других. И у нас в стране разработкой этой темы занимались достаточно плотно. Свой вклад в дело изучения терминологии внесли Д. С. Лотте, Я. И. Рецкер, Л. С. Бархударов, В. С. Виноградов, Г. Р. Гачечиладзе, Р. К. Миньяр-Белоручев, К. Я. Авербух, Л. Л. Нелюбин, А. О. Иванов, Л.И. Гришаева, Л.В. Цурикова, В. В. Кабакчи, О. И. Бродович, Л. И. Сапогова, С. В. Гринев-Гриневич – всех упомянуть невозможно. И все же, несмотря на относительную изученность темы, остается много лакун, образовавшихся ввиду отсутствия специальных словарей, слов-идентификаторов, наличия экстралингвистических, культурологических и других проблем в этом разделе языкознания.

Целью данного исследования является рассмотрение способов интерпретации английских терминов, употребляемых при морских грузоперевозках и их соответствие русским терминам. В выявлении зависимости особенностей перевода «морских» терминов от лингвистических и экстралингвистических факторов заключается научная новизна исследования. Для достижения цели необходимо решить комплекс конкретных задач, в частности, представить систему терминологических единиц английского языка, характерных для области морских грузовых перевозок; охарактеризовать переводческие трансформации, используемые при выполнении подобных переводов; выявить особенности перевода специальных терминов; изучить сайты логистических компаний и статьи периодических изданий; провести выборку терминов и осуществить анализ полученных результатов исследования.

В работе были использованы как общенаучные, так и лингвистические методы исследования: интерпретационный, описательный, сопоставительный, семантико-стилистический, количественный методы и метод выборки.

Материалом исследования послужили английские морские термины, отобранные методом сплошной выборки из статей, относящихся к публицистическому стилю и опубликованных в британской газете «The Guardian», которая предлагает достаточно большой выбор текстов на различные темы на своих

электронных ресурсах. Кроме того, были проанализированы сайт логистической компании «ASSTRA», которая сотрудничает со многими известными корпорациями [7], а также сайт транспортной компании международных перевозок «DLG Rusland», являющейся партнером Европейского холдинга «DELTA LOGISTICS GROUP» и предлагающей широкий диапазон логистических услуг, связанных с доставкой грузов всеми видами транспорта из любой точки мира [8].

Полувековые теоретические исследования в области специальной лексики позволили выявить основные проблемы и понятия науки о терминах, определить основные единицы специальной лексики – термины (номены, терминоиды, предтермины, квазитермины и прототермины). Термин – номинативная лексическая единица специального языка, принимаемая для точного наименования специальных понятий [9, С. 22]. Причем, в качестве термина, по мнению В. Н. Комиссарова, лучше рассматривать не само слово, а смысл, которое это слово приобретает, когда воплощает научное понятие [10, С. 8]. В этом качестве термин приобретает определенные свойства, включающие его в классификационную систему конкретной области. К такому же выводу пришел и Д. С. Лотте, первым определившим понятие «терминологической системы» [11, С. 120].

По мнению Я. И. Климовицкого, термин может выполнять свои функции только находясь в своей определенной системе понятий [12, С. 109].

Являясь неотъемлемой частью языка, термин в то же время входит в специальную терминосистему и подчиняется лексическим законам, которые определяют процесс терминологизации. Одни термины выводятся из состава терминосистемы, другие возникают или переходят из разряда общеупотребительной лексики в язык специальной подсистемы.

В свою очередь, терминологическая система предполагает взаимосвязь между терминами определенной специальной области и формируется, благодаря воздействию на нее извне [13, С. 68].

Среди широкого спектра подходов к изучению терминологии, благодаря своей наибольшей продуктивности, преимущественно используется типологический, согласно которому выделяются терминологические единицы определенного типа на основании соответствующих категорий. Следует отметить, что терминология является полноценной системой в тех случаях, когда ее единицы строятся на классификации понятий и обнаруживается общность терминируемого понятия с другими, а также его специфичность. Поскольку системная природа терминологических единиц английского языка является основополагающим свойством, то можно утверждать, что данная терминология рассматривается в качестве терминосистемы, компоненты которой изоморфны, занимают определенные места и обладают соответствующим значением. Отсюда следует, что терминосистемы – это упорядоченные множества терминов с зафиксированными отношениями между называемыми этими терминами понятиями [9, С. 15].

Для выявления основных особенностей перевода терминов в области морских грузовых перевозок необходимо выделить переводческие трансформации, без которых выполнение адекватного перевода и достижение соответствующего уровня межкультурной коммуникации невозможно. Переводческие трансформации представляют собой преобразования, при помощи которых осуществляется переход от оригинального текста к тексту, созданному переводчиком. Существуют различные вариации классификаций переводческих трансформаций, среди которых наиболее распространенной считается та, согласно которой преобразования подразделяются на лексические и грамматические [14, С. 38]. На практике редко какая трансформация употребляется в чистом виде, как правило они используются комплексно. К лексическим трансформациям относятся транскрипция, транслитерация, калькирование, генерализация, модуляция, добавления, опущения, компенсация, антонимический перевод; а к грамматическим – перестановка, замена частей предложения, замена частей речи, добавление, опущение, членение и объединение предложений [4, С. 198].

Для перевода терминов наиболее применимы преобразования на лексическом уровне, а грамматические трансформации употребляются гораздо реже [15, С. 141].

Часть терминологических единиц, представленных на сайтах выбранных нами компаний и в печатных изданиях, имеет полное соответствие понятиям, используемым в русском дискурсе. Их перевод не представляет трудности, в этом случае можно констатировать эквивалентный перевод. Эквивалентами можно считать такие термины, как «boarding» – абордаж, «frigate» – фрегат, «quarterdeck» – шканцы, «smuggling» – контрабанда, «rigging» – такелаж, «hold» – трюм, «mile» – миля, «anchor» – якорь, «bill of lading» – коносамент, «pilot» – лоцман, «towage» – буксировка. [16].

Все вышеперечисленные 11 лексем имеют нейтральное стилистическое значение и встречаются как на электронных ресурсах компаний по транспортировке грузов, так и в текстах публицистического жанра.

Часто также используются для передачи терминов транскрипция и транслитерация. Примечательно, что в данном случае следует упомянуть этимологический аспект образования ряда терминов, поскольку именно заимствованные лексемы переводятся посредством этих двух, перечисленных выше способов. Примерами рассматриваемой категории являются следующие лексические единицы: «demurrage» – демередж (плата за свехнормативную задержку контейнера, взимаемая за каждые лишние сутки, происходит от старофранцузского «demoren» – остаться, задержаться), «dispatch» (от испанского «despachar» – ускорить / итальянского «dispacciare» – отправить) – диспач, «tonnage» (от старофранцузского «tonnage»; значение «грузоподъёмность судна» относится к 1718 году) – тоннаж, «cabotage» (от старофранцузского «cabotage») – каботаж (курсирование в прибрежных водах или между морскими портами одного и того же государства).

Следует упомянуть, что многие термины, заимствованные из старофранцузского, испанского и итальянского языков, первоначально были зафиксированы в латинском. Например, «cadet», (младший сын) курсант морского училища, в большинстве случаев в русском языке переводится посредством транслитерации «кадет».

Интересным примером транслитерации является и лексическая единица «admiral». В современном значении она используется с конца тринадцатого столетия. Изначально в англоязычном дискурсе это слово употреблялось в значении «военный начальник или вождь» и происходило от среднеарабского «amir», что означало военного лидера [17].

Кроме того, при переводе большинства заимствованных терминов, в том числе и англосаксонских, применяются смешанные трансформации, чаще всего это сочетание транскрипции и (или) транслитерации с дескрипцией: «booking» – букинг (бронирование всей или какого-либо места на судне для перевозки грузов); «detention»– детеншн (штрафные санкции, взимаемые за сверхнормативное использование контейнера); «disbursement account» – дисбурсментский счет (документ, содержащий перечень расходов, понесенных по обслуживанию в порту); «feeder» – фидер (судно, обслуживающее порты удаленные от главных транспортных узлов); «манифест» (судовой документ, содержащий перечень коносаментов).

Интересно, что при переводе данных лексических единиц на сайтах транспортных компаний используются преимущественно транслитерация и транскрипция, а в публицистических текстах употребляется также и описательный перевод. Количественный аспект данных единиц примерно аналогичен первому.

При отсутствии эквивалентов переводчик может воспользоваться приемом калькирования, при котором передается структура лексической единицы или синтагматического оборота посредством дословного перевода отдельных частей указанного слова или ряда отдельных элементов. Примерами, характеризующими употребление калькирования, являются следующие компоненты: «sea freight» – «морской фрахт»; «general cargo» – «генеральный груз»; «quality certificate» –

«сертификат качества»; «terminal handling charges» – «терминальная обработка груза»; «reefer container» – «рефрижераторный контейнер»; «rules of navigation» – «правила навигации». Такие компоненты в большинстве случаев относятся к пласту терминологической лексики и встречаются на сайтах международных компаний.

При калькировании может использоваться конкретизация отдельных компонентов словосочетания. Так, выражение «arrival notice» переводится как «извещение о прибытии» с коннотацией: извещение, которое перевозчик направляет грузополучателю до прибытия судна в порт назначения, содержащее информацию о предполагаемой дате прибытия, номера коносамента, номере контейнера, весе груза».

Следует отметить, что ряд терминологических единиц может вызвать особые сложности при их интерпретации, в этом случае следует прибегать к дескриптивному виду перевода, основным недостатком которого является его многословность: «notify party» -«графа в коносаменте, где вписывается сторона, которую перевозчик должен уведомить о прибытии груза. Как правило, это экспедитор или другой представитель получателя в порту». Еще одним примером дескрипции является вариант перевода терминологического выражения «backed note»: «наряд на получение груза, выдаваемый грузоотправителем и скрепляемый подписью судовладельца». Устойчивое словосочетание «cable conveyor» переводится как «тросовая система для передачи грузов». Выражение «cable flag» имеет следующее значение: «флажок для указания длины вытравленной якорной цепи и положения якоря». Описательный метод перевода встречается и для передачи односложных лексем. Так, слово «unlivery» интерпретируется посредством синтагматического выражения «приказ о разгрузке судна на предмет оценки груза».

Иногда дескрипция используется для перевода словосочетаний, которые в русскоязычном дискурсе не имеют зафиксированной эквивалентной терминологической единицы, встречается лишь объяснение этого понятия. Например, устойчивое выражение «maintenance and cure», которое интерпретируется посредством собственной коннотации: «расходы на питание и проживание во время восстановления, а также на необходимые медицинские услуги для моряка, страдающего болезнью или травмой, полученной во время службы на судне».

Схожим примером является перевод терминологического сочетания «storage»: «ставка за сверхнормативное хранение груза в порту. Считается с момента выгрузки на терминал до момента вывоза с терминала. Взимается по ставкам порта. Обычно котируется за TEU (стандартная единица, равная 20-футовому контейнеру) и имеет возрастающую шкалу (чем дольше груз находится в порту, тем дороже каждый следующий день хранения» [16]. Именно такое определение позволит коммуникатору понять данную лексическую единицу наилучшим образом.

Несколько реже для перевода терминологических единиц в сфере грузовых морских терминов используется антонимический перевод. Яркими примерами является интерпретация следующих единиц: «continuity of service» – «непрерывный стаж службы», «entire contract» – «неделимый договор**»** [18].

При переводе некоторых терминологических единиц могут возникнуть трудности, преодолеть которые переводчику поможет применение смешанных видов трансформации. Такие неоднородные варианты перевода являются элементами синонимической парадигмы, а выбор нужного соответствия в определенной ситуации зависит не только от лингвистических, но и экстралингвистических факторов. В частности, терминологическая единица «bulkcarrier» характеризует особый тип судна и интерпретируется с помощью таких вариантов, как «балкер» (транскрипция) и «сухогруз» (генерализация – замена видового понятия родовым). Оба варианта соответствуют обозначению исходных единиц. Транспортные средства такого вида являются разновидностью сухогрузов и имеют своим предназначением перевозку навалочных и насыпных грузов (без тары). Зафиксировано использование лексемы и в текстах публицистического жанра:

«Government alleges bulk carrier discharged fuel oil into the sea off Santa Cruz island» – «Власти утверждают, что сухогруз оставил топливо у берегов острова Санта Круз» [19]. Такому переходу терминологической лексемы в состав общеупотребительной лексики способствовало ее частое использование в текстах научной тематики.

При переводе лексической единицы bulk carrier употребляется и очень неожиданный синтагматический оборот «авианосец», что является следствием использования приема модуляции. Переводчик стремится придать данному выражению большую экспрессивность, именно поэтому и использует такой вариант перевода: наблюдается смысловое развитие лексемы «carrier», обозначающей «перевозчик» или «судно».

Лексема «abandonment» имеет весьма широкий спектр значений, однако в морском деле преимущественно используется описательный вариант перевода: «акт отказа владельца груза или судна от своего застрахованного имущества в пользу страховщика с требованием о возмещении убытков». Другим вариантом перевода является частичная транслитерация: «абандон». В таком случае, как правило, используется пояснение, что может означать данная лексическая единица. В современном дискурсе английского языка зафиксировано использование такого слова не только по отношению к кораблю, но и к человеку: «Five seafarers have been left on an abandoned tanker» – «Пять моряков были оставлены на заброшенном танкере» [19].

Другим примером является синтагматический оборот «dispatch money», один из вариантов перевода которого представлен дескриптивным методом: «вознаграждение за экономию времени при погрузке или выгрузке». Но допустима и транскрипция данного термина» «диспач», что произошло в процессе межкультурной коммуникации. Примечательно, что при таком переводе лексическая единица сопровождается пояснением: «премия за досрочную разгрузку или погрузку судна».

Тексты о грузовых морских перевозках довольно часто затрагивают и экономический сегмент развития общества, что выражается в употреблении экономических терминов: «blue-chip technology» – «технология голубых фишек». При переходе из одной терминосистемы в другую буквальный перевод заменяется приемом модуляции и возникает новый смысл «первоклассная технология», «ультрасовременная технология». Примечательно, что в таком значении он зафиксирован лишь в научных текстах рассматриваемой сферы [5].

Синтагматический оборот «tween deck» имеет весьма интересное происхождение. Первый компонент «tween» образовался в процессе усечения предлога «between» (между); использование второго в англоязычном дискурсе датируется серединой пятнадцатого столетия: «dekke» – «часть корабля, покрытие, занимающее пространство от борта до борта», ранее использовалось в среднеголландском языке с коннотацией «покрытие». При употреблении данного термина в следующем контексте перевод осуществляется посредством калькирования: «Initial estimates put the cost of the damage, which has destroyed the main and lower tween deck, at around £5m» – «По первоначальным оценкам стоимость ущерба, который был нанесен основной и нижней промежуточной палубе, составляет около 5 миллионов фунтов стерлингов» [19]. Иногда этот термин подвергается не только лексическим трансформациям (калькированию), но и грамматическим – адъективации: «tween deck height» – междупалубная высота.

Интересно заметить, что некоторым терминам в различных словарях даются разные коннотации. Например, лексическая единица «jettison» интерпретируется как «груз, выброшенный за борт для спасения судна». В процессе частого употребления произошла конверсия данной лексической единицы – она также встречается в научно-технических текстах как глагол со значением «выбрасывать груз за борт (с целью восстановления плавучести и устойчивости корабля).

Некоторые словосочетания, которые используются для описания грузовых морских перевозок, приобретают устойчивый характер, что обуславливает возникновение больших затруднений при их передаче на русский язык и определяет

некоторые особенности перевода. В таких случаях зафиксировано применение переводческой трансформации модуляции (целостного преобразования). Среди устойчивых выражений выделяют фразеологизм с взаимозависимыми константными компонентами: «an old salt» – «старый морской волк», «a sea dog» – «морской волк», «a fish out of water» – «быть не в своей тарелке» [15].

Так, следует отметить, что у первого фразеологизма в русскоязычном дискурсе наблюдается фразеологический эквивалент; другие переведены с помощью словосочетаний, которые имеют устойчивый характер.

Группа фразеологизмов, компоненты которой имеют константно-вариантную зависимость, представлена следующим спектром фразеологических единиц: «to hoist / make sail» – «поднять парус, отплывать»; «go against the tide / swim against the tide» – «плыть против течения». Ранее данные словосочетания использовались лишь как элементы лексической системы, которая описывает морские явления и события; однако, в связи с частым их употреблением произошло переосмысление ряда компонентов, благодаря чему многие устойчивые выражения стали компонентами общеупотребительной лексики.

Наибольшую сложность вызывает перевод единиц измерения, принятых согласно русской и английской традициям. Например, знак десятичной дроби в англоязычном дискурсе обозначается посредством использования точки, в русском – запятой: «depth of 30.40 m» – «осадка 30,40 м». Кроме того, в английском языке наиболее часто используется лексическая единица «мили» («miles»), которая соответствует определенному количеству километров. Однако, в последнее время в текстах наблюдается тенденция к употреблению единиц измерения международного масштаба.

Примечательно, что для обозначения футов в научно-технических текстах морской тематики используют знак «'»; соответственно, для дюймов, меньших, чем предыдущая единица, «"». В первом случае следует умножить имеющееся значение на 0,3048 для получения соответствующей единицы в метрах. Поскольку во второй ситуации репрезентируется меньшая по величине единица, то необходимо говорить о ее представлении в сантиметрах: один сантиметр равняется 2,54 дюймам.

Интересно заметить, что на сайте компании «DLG LOGISTICS GROUP» используются обозначения величины контейнеров, выраженные в метрах, что обусловлено возможностью представления ресурса на различных языках, среди которых польский, русский, английский и другие. Тип данного элемента, в свою очередь, указывается с помощью количественного значения и апострофа, который в научно-технических текстах используется для обозначения футов, как уже было упомянуто ранее. Такое графическое сопровождение может составлять особые трудности для перевода, именно поэтому позже автор поясняет, что именно имеется ввиду под приведенным выше обозначением: «20' Standard (20-футовый контейнер; тип контейнера) – 5.900 m (длина) – 2.350 m (ширина) – 2.393 m (высота)». Объем представлен с помощью кубометров, что является единицей международной системы измерений: «33.2 $m^3$» [8].

*Таблица 1 - Количественное и процентное соотношение переводческих трансформаций, выявленных в ходе исследования*

| Уровни трансформаций | Виды трансформаций | Примеры | Кол-во | Процентное соотношение |
|---|---|---|---|---|
| | Эквиваленты | smuggling – контрабанда | 11 | 21% |
| Лексический | Транскрипция, транслитерация | booking – букинг demurrage – демередж | 14 | 25% |
| Лексический | калькирование<br><br>конкретизация | sea freight – морской фрахт | 8 | 16% |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | антонинимия<br><br>генерализация<br><br>модуляция | certificate of registry -судовой патент<br>continuity of service – непрерывный стаж службы<br>bulkcarrier- сухогруз<br>bulkcarrier авианосец | | |
| Лексический | дескрипция | backed note – наряд на получение груза, выдаваемый грузоотправителем и скрепляемый подписью судовладельца | 18 | 35% |
| Грамматический | конверсия | tween deck height – междупалубная высота | 2 | 3% |

Источник: составлено автором

Таким образом, были приведены основные терминологические единицы, которые относятся к морским грузовым перевозкам и репрезентируют особенности их представления в англоязычном дискурсе. В общей сложности было найдено 53 терминологических единицы. Среди приемов перевода можно произвести следующее качественно-количественное описание: 21% элементов имеют полный или частичный эквивалент в русском языке; лексические трансформации представлены в следующем процентном соотношении: 25% – транскрибированные или транслитерированные термины (в основном заимствованные); 16% – термины, переведенные при помощи кальки (частично с помощью конкретизации, а частично – генерализации); 35% – обработаны с помощью описательного перевода. Лишь 3% терминов подверглись грамматическим трансформациям, причем в других случаях к ним же были применимы и лексические преобразования.

На основании результатов исследования можно сделать вывод, что наиболее часто используемая трансформация – это описательный перевод, применение которого вызвано экстралингвистическими и лингвистическими различиями. Кроме того, некоторые терминологические единицы могут интерпретироваться по-разному, поэтому здесь применимы смешанные виды преобразований. Выбор переводчиком соответствующей трансформации непосредственно зависит от стиля текста и других контекстуальных сведений. Однако, при репрезентации терминологической единицы посредством транслитерации или транскрипции отмечается использование сноски или пояснения, поскольку читателям или потенциальным клиентам может быть не совсем понятно, о чем именно идет речь.

Терминологическая система грузовых морских перевозок представлена широким спектром единиц, которые являются не только доказательством ее системности, но и характеристикой основных моментов в данном сегменте.

Итак, внешние грузовые перевозки, определяемые в качестве услуг, оказываемых транспортными компаниями, подразумевают перемещение грузов на значительные расстояния, предпочтительно с помощью морского транспорта. Международный, в большинстве случаев, характер компаний, выполняющих эти перевозки, определяет важность адекватного перевода при представлении лексических единиц и синтагматических оборотов. Значимостью обладает и стиль текста, а также экстралингвистические и культурологические факторы его представления и дальнейшего восприятия потенциальными клиентами [20, С. 15]. Перевод терминов является одним из наиболее важных и трудных аспектов лингвистики. Терминологическая система постоянно находится в состоянии количественного и качественного изменения, так как одни термины выходят из

употребления, а другие возникают, чтобы передать новые понятия или уточнить старые [21, С. 19]. Проведенное исследование позволило выявить тот факт, что при переводе морских терминов используются как грамматический, так и лексический уровни трансформаций, но с большим преобладанием последнего. От соблюдения переводческих норм, а именно: эквивалентности, адекватности, идентичности, сохранения жанрово-стилистической нормы, зависит порой не только качество оказания услуг транспортными компаниями и успешное международное сотрудничество, но также безопасность груза и экипажа морского судна.

**ЛИТЕРАТУРА**

1. Кабакчи В. В. Практика англоязычной межкультурной коммуникации [Текст] / В. В. Кабакчи. СПб.: Союз, 2004. 475с.

2. Грольман М. Б. История развития переводоведения как науки / *М.Б. Грольман*. – Казань: ТГГПУ, 2009.

3. Бреус Е. В. Основы теории и практики перевода с русского языка на английский: Учебное пособие. 2-е изд., испр. и доп.-М.: Изд-во УРАО, 2000. – 208с.

4. Бархударов Л. С. Язык и перевод. М.: Международные отношения, 1975. – 240с.

5. 12. Лотте Д. С. Основы построения научно-технической терминологии / Д. С. Лотте. – М.: 1961. – 243.

6. Чунтомова Ю. А. Английская транспортная терминология: дисс… канд. филолог. наук: 10.02.04. Москва, 2004. 166с.

7. Asstra. – [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://asstra.com/mode-of-transport/sea-transport/ (дата обращения – 3 11. 24).

8. DLG. – [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://www.dlg.lt/en/service/sea-transportation/ (дата обращения – 3.11.24)

9. Гринев-Гриневич С. В. Терминоведение учеб. пособие для студ. высш. учеб. заведений /С. В. Гринев-Гриневич. – М. Издательский центр «Академия», 2008. – 304 с.

10. Комиссаров В. Н. Слово о переводе. – М.: Международные отношения, 1973.

11. Лотте Д. С. Основы построения научно-технической терминологии / Д. С. Лотте. – М.: 1961. – 243.

12. Климовицкий Я. И. Термин и обусловленность определения понятия в системе // Проблематика определений терминов в словарях различных типов. – Л.: Наука. Ленингр. отделение, 1976.

13. Кодирова Д. Ш. Понятие «терминосистема» и ее языковые особенности// European science № 3 (52) с. 68.

14. Еремина Е. С. Фразеологическая картина мира: ее особенности и признаки (на материале современной американской поэзии) // Вестник Северного (Арктического) федерального университета. Серия: Гуманитарные и социальные науки. 2019. №4. С. 72-81.

15. Ревзин И. И., Розенцвейн В. Ю. Основы машинного перевода. – М.: Высшая школа, 1964. 243 с.

16. Multitran. – [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://www.multitran.com/ (дата обращения – 3.11.24)

17. Online Etymology Dictionary. – [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://www.etymonline.com/ (дата обращения – 3.11.24)

18. Словарь морских терминов и сокращений https://sttlogistics.ru/information/omp/morskie-perevozki/slovar-morskikh-terminov/ (дата обращения – 3.11.24)

19. The Guardian. – [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://www.theguardian.com/international (дата обращения – 3.11.24)

20. Паршина Т. В. Из опыта выполнения перевода текстов корабельной тематики студентами кораблестроительных специальностей с английского языка на русский / Т. В. Паршина. – Текст: непосредственный // Актуальные вопросы

филологических наук: материалы VI Междунар. науч. конф. (г. Краснодар, январь 2019 г.). – Краснодар: Новация, 2019. – С. 13-23.

21. Динес Л. А. Вариантность терминологических единиц в частноотраслевой терминосистеме// Лингвистические проблемы формирования и развития отраслевых терминосистем. Саратов: Изд-во СГАП, 1997. С.19).