

БЕЛОРУССКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ

УДК 811.161.1'373(043.3)+811.111'373.2(0,43.3)

Криворот
Виктория Владимировна

**ЗАКОНОМЕРНОСТИ НОМИНАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ
(НА МАТЕРИАЛЕ РУССКОГО, АНГЛИЙСКОГО
И ФРАНЦУЗСКОГО ЯЗЫКОВ)**

Автореферат диссертации на соискание ученой степени
кандидата филологических наук
по специальности 10.02.19 – теория языка

Минск, 2015

Научная работа выполнена в Белорусском государственном университете

Научный руководитель

Руденко Елена Николаевна,
доктор филологических наук, профессор,
профессор кафедры теоретического и
славянского языкознания Белорусского
государственного университета

Официальные оппоненты

Лукашанец Александр Александрович,
член-корреспондент НАН Беларуси,
доктор филологических наук, профессор,
директор филиала ГНУ «Центр
исследований белорусской культуры, языка
и литературы НАН Беларуси» «Институт
языка и литературы имени Якуба Коласа и
Янки Купалы»

Савко Марина Владимировна,
кандидат филологических наук,
старший преподаватель кафедры
романского языкознания Белорусского
государственного университета

Оппонирующая организация

УО «Белорусский государственный
педагогический университет
имени Максима Танка»

Защита состоится 9 февраля 2016 г. в 14.00 на заседании совета по защите диссертаций Д 02.01.24 при Белорусском государственном университете по адресу: 220030, г. Минск, ул. К. Маркса, 31, ауд. 62; e-mail: phyl@bsu.by; телефон ученого секретаря: 209-55-58.

С диссертацией можно ознакомиться в Фундаментальной библиотеке Белорусского государственного университета.

Автореферат разослан «22» декабря 2015 г.

Ученый секретарь
совета по защите диссертаций

С.А. Важник

ВВЕДЕНИЕ

В лингвистике частные исследования разных аспектов (лингвокультурологического, социолингвистического, сопоставительного, переводоведческого, структурно-семантического, словообразовательного и т.д.) транспортной терминологии в том или ином языке проводились и ранее на материале наименований отдельных видов транспорта (железнодорожного, автомобильного, водного и др.). Однако по мере развития данной отрасли комплексное ономаσιологическое исследование транспортной лексики становится все более актуальным.

Актуальность темы исследования обусловлена несколькими причинами. Во-первых, ономаσιологический анализ такого объемного и динамичного пласта лексики продуктивен для разработки теории номинации в целом. Во-вторых, изучение транспортной терминологии в неблизкородственных английском, французском и русском языках характеризует как каждую из этих подсистем, так и взаимодействие между ними. Это, в свою очередь, выявляет закономерности развития терминологии в целом и особенности взаимовлияния между названными терминосистемами (направления влияния, воздействие третьих языков и др.) в частности.

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Связь работы с научными программами (проектами), темами

Диссертационное исследование выполнено на кафедре теоретического и славянского языкознания филологического факультета Белорусского государственного университета в рамках госбюджетной темы НИР кафедры на период с 2011 по 2015 гг.: «Структурно-семантические и коммуникативные исследования белорусского и других языков в аспекте диахронии и синхронии» (государственный регистрационный номер 20113923).

Цель и задачи исследования

Цель диссертационного исследования – выявить закономерности номинации транспортных средств на материале русского, английского и французского языков.

Поставленная цель предопределила постановку и решение следующих **задач**:

- сформировать критерии отбора номинаций транспортных средств из лексикографических источников, провести выборку слов, выявить структуру лексико-семантической группы «транспортные средства»;
- выявить мотивировочные признаки, определить принципы номинации транспортных средств, произвести количественную оценку относительной

продуктивности принципов номинации в русском, английском и французском языках;

- провести словообразовательный и этимологический анализ отобранных наименований, определить продуктивность основных способов номинации транспортных средств в исследуемых языках;

- выявить основные механизмы морфемной и семантической деривации в номинации транспортных средств в русском, английском и французском языках;

- определить соотношение принципов и способов номинации транспортных средств в исследуемых языках.

Объект исследования составляют русские, английские и французские наименования транспортных средств. **Предмет** исследования – закономерности номинации транспортных средств на современном этапе развития языков. Выбор неблизкородственных, относящихся к разным языковым группам, типологически разных языков обусловлен целью исследования, а именно важностью выявления схожих и специфических характеристик процесса номинации в разных языковых системах, а также поиском универсальных принципов и способов номинации в исследуемых языках.

Материал исследования представлен картотекой наименований транспортных средств, отобранных из современных толковых словарей русского, английского и французского языков (всего 1420 номинаций), и включает 488 русских наименования, извлеченных из «Новейшего большого толкового словаря русского языка» под ред. С.А. Кузнецова (СПб., 2008), 450 английских номинаций транспортных средств, отобранных из словаря «Cambridge Advanced Learner's Dictionary» (Cambridge University Press, 2012) и 482 французских наименования, извлеченных из толкового словаря французского языка «Le Robert» (Paris, 2012). Определяющим критерием при отборе и отнесении лексем к лексико-семантической группе «транспортные средства» являлось наличие в их значении семы 'устройство, предназначенное для передвижения или перевозки пассажиров, грузов или установленного на нем оборудования'.

Научная новизна настоящего диссертационного исследования состоит в том, что в нем впервые проведено комплексное ономаσιологическое исследование наименований транспортных средств на материале трех неблизкородственных языков (русского, английского и французского). В диссертации выявлена количественная иерархия принципов и способов номинации, определены основные механизмы морфемной и семантической деривации, характерные для исследуемой группы лексики. Выявлены основные

источники и периоды заимствований транспортной лексики в русском, английском и французском языках.

Положения, выносимые на защиту

1. При образовании наименований транспортных средств в русском, английском и французском языках задействовано девять принципов номинации: функциональный, качественно-характеризующий, партитативный, квантитативный, локативный, реляционный, акциональный, экзистенциальный и акторный. Основополагающим является функциональный принцип, что обусловлено первостепенностью прагматических характеристик (назначение, функция) объектов именования. Достаточно важными и информативными для носителей исследуемых языков оказались номинации, во внутренней форме которых указаны внешние характеристики и составляющие элементы транспортных средств. В ходе исследования выявлены также наименования с поливариантным принципом номинации, внутренняя форма которых содержит указание на несколько мотивировочных признаков, что свидетельствует о возможности образования номинации на основе двух равноправных суждений.

Специфика номинации транспортных средств в исследуемых языках заключается в количественной представленности принципов, в частности самого распространенного – функционального (во французском языке – 42,6%, в русском – 37,9%, в английском – 29,8%), и в соотношении принципов, в т. ч. наиболее распространенных (в русском языке – функциональный, качественно-характеризующий, экзистенциальный, в английском и французском – функциональный, партитативный, качественно-характеризующий).

2. Специфика способов номинации проявляется в их количественном соотношении и моделях реализации в исследуемых языках. Доля морфемных дериватов в русском языке составляет 42,4%, во французском – 42,1%, в английском – 27,6% наименований. Доля заимствований наиболее высока в русском языке (35,4%), во французском языке она составляет 29,7%, в английском – 23,1%. Семантические дериваты наиболее распространены во французском языке (20,3%); в русском языке их выявлено 18,9%, в английском – 18,2%. Самым распространенным способом деривации в английском языке является образование устойчивых словосочетаний (31,1%), в то время как во французском и русском языках этот способ наименее продуктивен (7,9% и 3,3%) соответственно. Полученные данные позволяют сделать вывод о том, что продуктивность семантической деривации для исследуемой группы лексики не зависит от степени аналитичности языка.

3. Семантическая деривация в номинации транспортных средств представлена метонимическими переносами, самыми распространенными из которых являются: «человек, который выполняет действие по мотивирующему

глаголу → транспортное средство, выполняющее аналогичную функцию», «человек, выполняющий действие, направленное на объект, указанный в основе мотивирующего существительного → транспортное средство, выполняющее аналогичное действие», «часть транспортного средства → само транспортное средство», «завод-производитель → само транспортное средство», «количество составляющих элементов → название транспортного средства». Наиболее распространенной моделью конверсии в номинации транспортных средств в русском, английском и французском языках является модель «прилагательное → существительное». Метафорические переносы при обозначении транспортных средств основаны на подобии формы, скорости, звука и т.п. объектов именования.

Среди метонимических переносов удельный вес метонимии выше в русском языке (39,8%), во французском она составляет 37,1%, в английском – 23,1% наименований. Во французском материале доля лексем, образованных путем конверсии, значительно выше (73,4%), чем в английском и русском языках (соответственно 18,8% и 7,8%). Количество метафорических переносов выше во французском языке (45,5%), в русском языке путем метафорических переносов образовано 31,8% наименований, в английском языке – 22,7%.

4. Специфика и характер морфологии исследуемых языков проявляются в соотношении принципов и способов номинации транспортных средств. Каждый принцип номинации соотносится с определенными способами номинации и с рядом специфических номинационных моделей. Таким образом, имеет место тенденция к специализации словообразовательных средств для реализации характерных мотивировочных признаков транспортных средств.

Во всех исследуемых языках функциональный принцип реализуется через наибольшее количество номинационных моделей. В русском языке функциональный принцип соотносится, прежде всего, с композитивным словообразованием (38% лексем), а также с метонимическими переносами по моделям «человек, выполняющий действие, направленное на объект, указанный в первой части сложного слова → транспортное средство, выполняющее аналогичное действие» (17,4% наименований), «человек, который выполняет действие по мотивирующему глаголу → транспортное средство, выполняющее аналогичную функцию» (9,8%). В английском языке реализация функционального принципа номинации чаще всего происходит путем семантической деривации – метонимических переносов по модели «человек, который выполняет действие по мотивирующему глаголу → транспортное средство, выполняющее аналогичную функцию» (29,5%), а также путем создания терминологических словосочетаний (36,1%) и сложных наименований (19,7%). Во французском языке функциональный принцип соотносится прежде

всего с метонимическими переносами по модели «человек, который выполняет действие по мотивирующему глаголу → транспортное средство, выполняющее аналогичную функцию» (28,0%) и композитными наименованиями (30,0%).

Личный вклад соискателя ученой степени

Диссертация является самостоятельно выполненным исследованием. Результаты данного исследования основаны на анализе собранного автором фактического материала.

Апробация результатов диссертации

Основные результаты исследования были представлены в форме докладов на следующих научных конференциях: V Международная научная конференция, посвященная 90-летию образования БГУ «Межкультурная коммуникация и профессионально ориентированное обучение иностранным языкам» (г. Минск, 28 октября 2011 г.); Международная научно-практическая конференция «Кросс-культурная коммуникация и современные технологии в исследовании и преподавании языков» (г. Минск, 25 октября 2011 г.); Республиканский научно-практический семинар «Традиции и инновации в исследовании и преподавании языков» (г. Минск, 26 октября 2012 г.); III научно-практическая конференция молодых ученых факультета международных отношений БГУ (г. Минск, 4 февраля 2013 г.); XVII Республиканская научно-практическая конференция «Актуальные вопросы германской филологии и методики преподавания иностранных языков» (г. Брест, 21–22 февраля 2013 г.); «Седьмые Карповские научные чтения» (г. Минск, 15–16 марта 2013 г.); II Международная научно-практическая конференция «Кросс-культурная коммуникация и современные технологии в исследовании и преподавании языков» (г. Минск, 25 октября 2013 г.); Международная научная конференция «Славянские языки и литературы в синхронии и диахронии» (г. Москва, МГУ им. М.В. Ломоносова, 26–28 ноября 2013 г.); XVIII Республиканская научно-практическая конференция «Актуальные вопросы германской филологии и методики преподавания иностранных языков» (г. Брест, 28 февраля 2014 г.); «Восьмые Карповские научные чтения» (г. Минск, 15–16 марта 2014 г.). Доклады по теме диссертации представлялись также на семинарах кафедры теоретического и славянского языкознания БГУ.

Опубликованность результатов диссертации

Основные положения и результаты исследования отражены в 22 публикациях: 4 статьях в рецензируемых научных журналах (2 авт.л.); 7 статьях в сборниках научных работ и статей (2,2 авт.л.) и 11 публикациях в виде материалов научных конференций (1,6 авт.л.).

Структура и объем диссертации

Диссертация состоит из перечня условных обозначений, введения, общей характеристики работы, пяти глав, заключения, библиографического списка и четырех приложений. Объем основного текста – 200 страниц; таблицы (приводятся в тексте диссертации) занимают 11 страниц. Библиографический список включает список источников языкового материала (3 позиции), список использованных источников (162 позиции), список публикаций соискателя (22 позиции) и занимает 14 страниц. Объем приложения – 67 страниц. Приложения содержат список основных терминов, используемых в исследовании, а также списки русских, английских и французских наименований транспортных средств.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

В первой главе «Лингвистическая сущность и языковые механизмы номинации» изложены теоретические основания исследования: перечислены основные вопросы, которые разрабатываются учеными в рамках данной области исследования; изложена история становления ономазиологии и названы ее основные понятия: «номинация», «принципы, способы, средства номинации» и др.; рассмотрена типология лингвистических номинаций.

Первый раздел «Основные вопросы ономазиологии» посвящен истории теории номинации, которая являлась одной из составляющих античной и средневековой философии. В начале XX в. изучением номинации занимались видные немецкие ученые (В. Мейер-Любке, Г. Шухардт и Р. Мерингер и др.) популярного направления *Wörter und Sachen* («Слова и вещи»). Становление ономазиологии (науки о способах и средствах называния предметов и явлений действительности), как самостоятельной лингвистической дисциплины, было связано с работами Л. Вейсгербера, Ф. Дорнзейфа, В. Краузе, Б. Кводри и др. Большое влияние на развитие данной области языкознания оказала разработка функциональной ономазиологии и функционального синтаксиса в рамках Пражской лингвистической школы. Учение об ономазиологических категориях (мутации, модификации и транспозиции) было впервые разработано чешским лингвистом М. Докулилом. Базой для теоретического осмысления собранного материала послужила также двухтомная коллективная монография «Языковая номинация: (Общие вопросы)» и (Виды наименований) под редакцией Б.А. Серебренникова и А.А. Уфимцевой (1977 г.).

В первом разделе рассмотрены источники, механизмы и основные составляющие акта номинации, а также основные понятия теории мотивации: «внутренняя форма слова», «мотивированность», «мотивировочный признак» и др. Во втором разделе «Ключевые понятия ономазиологии» представлена сущность и различные трактовки основных понятий теории номинации. В

реферируемой работе, вслед за О.И. Блиновой, под принципом номинации понимается исходное положение, правило, которое формируется на основе обобщения мотивирующих признаков и одновременно служит отправной базой для новых именований, под способом номинации – конкретный прием, с помощью которого реализован принцип номинации, а под средствами номинации – различные фонетические, морфологические и синтаксические средства языка. Третий раздел «Деривационная ономазиология» посвящен рассмотрению роли словообразования в теории номинации, представлена ономазиологическая структура производных наименований. В четвертом разделе «Типология лингвистических номинаций» изложены основные подходы к классификации номинаций. В пятом разделе первой главы диссертации описан материал и методы исследования. Материал исследования представлен картотекой наименований транспортных средств, отобранных из современных толковых словарей русского, английского и французского языков (всего 1420 номинаций). В работе были применены следующие методы исследования: описательный метод, на основании которого осуществлялось обобщение, интерпретация и классификация материала; метод семного и компонентного анализа словарных дефиниций; методы словообразовательного и мотивационного анализа; количественный метод. Реферируемое исследование является ретроспективной работой с привлечением диахронических данных.

Во второй главе «Основные принципы номинации транспортных средств» рассмотрен специфический набор принципов номинации, отражающих наиболее характерные, повторяющиеся мотивировочные признаки членов данной лексико-семантической группы в русском, английском и французском языках. В первом разделе второй главы представлена структура лексико-семантической группы «транспортные средства», характеризующаяся наличием общего семантического признака «средство передвижения и перевозки пассажиров и грузов» и ряда дифференциальных признаков «функция транспортного средства», «конструктивные особенности», «размер», «среда передвижения», «источник движения» и т.д., что позволяет выделить ряд лексико-семантических подгрупп.

В следующих трех разделах второй главы представлены основные мотивировочные признаки, положенные в основу наименований транспортных средств (ТС), на основании которых выявлены основные принципы номинации данной группы лексики в исследуемых языках. Так, например, **функциональный принцип** объединяет следующие мотивировочные признаки: ‘ТС, предназначенное для перевозки грузов’; ‘ТС, предназначенное для перевозки пассажиров’, ‘ТС, предназначенное для перевозки

установленного на нем оборудования', 'ТС, выполняющее функцию по мотивирующему глаголу', 'ТС, выполняющее действие, направленное на объект, указанный во внутренней форме слова', 'ТС, выполняющее функцию объекта, указанного во внутренней форме слова', 'ТС для погрузки, разгрузки грузов', 'ТС для подъема или спуска людей, грузов', 'ТС для специальных целей' (сельскохозяйственные машины, военная, дорожная техника и др.) (например, *бензовоз* 'автоцистерна для перевозки бензина, керосина и т.п. жидкого топлива', англ. *troop carrier* 'автомобиль, корабль или самолет для перевозки военных', франц. *remonte-pente* 'подъемник для горнолыжников' и т.д.). **Качественно-характеризующий принцип** основан на следующих признаках: 'размер ТС', 'форма ТС', 'скорость ТС', 'особенности конструкции ТС', 'наличие брони', 'материал, из которого изготовлено ТС', 'цвет ТС', 'звук, который издает ТС', 'особенности езды' (например, *долгуша* 'устар. экипаж, кузов которого помещен на длинных дрогах', англ. *compact* 'малолитражный автомобиль, малолитражка', франц. *supersonique* 'сверхзвуковой самолет' и др.). **Партитативный принцип** подразумевает наличие во внутренней форме слова указания на составляющую часть объекта именования, например, 'наличие мотора (двигателя)', 'наличие колес, гусениц', 'наличие плоскостей (у самолета)', 'наличие паруса', 'оборудование (устройство), установленное на ТС' и др. (*автокран* 'подъемный кран, оборудованный на автомобиле', англ. *outboard* 'лодка с подвесным мотором', франц. *dériveur* 'парусник, оснащенный швертом'). **Квантитативный принцип** реализован в наименованиях, во внутренней форме которых содержится указание на количество составляющих элементов транспортного средства: 'количество колес', 'количество плоскостей (у самолета)', 'количество мачт, палуб и т.д.', 'количество мест', 'количество лиц, управляющих ТС (гребцов в лодке)', 'количество лошадей (в упряжке)', 'номер ТС', 'грузоподъемность ТС' и т.п. (*пятитонка* 'разг. автомашина грузоподъемностью в пять тонн', англ. *quad bike* 'мотоцикл с четырьмя колесами; квадроцикл', франц. *huit* 'лодка с восемью гребцами; восьмерка'). **Локативный принцип** основан на таких признаках, как 'ТС, предназначенное для передвижения в определенной среде (в воде, под водой, над поверхностью воды, в космическом пространстве и т.д.)', 'ТС, направленное в сторону какого-либо объекта (на Луну, на Марс и т.д.)', 'ТС, предназначенное для передвижения по определенной поверхности (снегу, льду, болоту, склону, горам и т.д.)', 'путь следования ТС' и др. (*склоноход* 'сельскохозяйственная машина, работающая на склонах гор, холмов', англ. *snowmobile* 'небольшое моторное транспортное средство для езды по снегу и по льду; снегоход; мотосани', франц. *astronef* 'космический корабль'). Наименования, реализующие **акциональный принцип**, содержат во внутренней форме слова

указание на действие, производимое ТС ('ТС, выполняющее действие по мотивирующему глаголу') (*пролётка* 'ист. лёгкий открытый двухместный экипаж', англ. *hang-glider* 'небольшой безмоторный летательный аппарат', франц. *planeur* 'планер без мотора'). **Экзистенциальный принцип** объединяет ряд следующих мотивировочных признаков: 'ТС, использующее определенный вид энергии или тип двигателя', 'особенности функционирования ТС (гребное ТС; ТС, приводимое в движение мускульной силой рук или ног и т.д.)' (*самолёт-амфибия* 'самолёт, приспособленный для взлёта с земли и воды и посадки на них', англ. *steamship* 'судно, которое движется за счет энергии пара; пароход', франц. *aéroglossier* 'транспортное средство на воздушной подушке'). **Реляционный принцип** реализован в наименованиях, во внутренней форме которых содержится указание на отношение к другим объектам действительности, например 'принадлежность ТС службе, бригаде, компании и т.д.', 'завод-производитель ТС', 'изобретатель ТС' и др. (*КАМАЗ* 'грузовик «Камского автомобильного завода»', англ. *brougham* 'легкая крытая четырехколесная карета', франц. *montgolfière* 'аэростат; монгольфьер'). **Акторный принцип** выделен на основании мотивировочного признака 'транспортное средство, полученное путем определенного действия (долбления, плетения, строгания и др.)' (*долблёнка* 'нар.-разг. долблёная лодка', англ. *dugout* 'легкая лодка, выдолбленная из ствола дерева'). В ходе исследования выявлены наименования ТС с **поливариантным принципом номинации**, внутренняя форма которых содержит указание на несколько мотивировочных признаков. Подобные полимотивированные номинации, могут реализовывать одновременно несколько принципов номинации, что объясняется возможностью создания нового наименования на базе двух равноправных мотивирующих суждений. Например, наименования *двуколка* 'двухколесная повозка', англ. *three-wheeler* 'трехколесное транспортное средство', франц. *quadrimoteur* 'четырёхмоторный самолет' и т.п. реализуют партитативный и квантитативный принципы номинации; наименование *однодерёвка* 'лодка, выдолбленная из дерева' реализует квантитативный и качественно-характеризующий принципы и т.д.

На основании количественного анализа получены выводы об относительной продуктивности принципов номинации транспортных средств в исследуемых языках. Выявлено, что при назывании транспортных средств в **русском** языке наиболее важным мотивировочным признаком является «назначение, функция», т.е. учитываются прагматические характеристики объекта именования. На втором месте находится информация о характеристиках, внешних свойствах (форма, размер, устройство и др.), на третьем месте – информация о виде энергии или типе двигателя, которые

используются в транспортном средстве. Наиболее важными и востребованными мотивировочными признаками при номинации **английских** транспортных средств являются следующие: «назначение, функция транспортного средства», «составляющие элементы» и «внешние характеристики». Для **французских** наименований транспортных средств также наиболее характерна реализация функционального принципа номинации. С достаточно большим отставанием от него располагаются признаки «составляющие элементы» и «внешние характеристики».

В третьей главе «Морфемная деривация как способ образования наименований транспортных средств» рассмотрены основные словообразовательные модели, характерные для исследуемой группы лексики, и выявлена относительная продуктивность ключевых словообразовательных механизмов в русском, английском и французском языках.

Так, например, среди исследованных наименований доля морфемных дериватов **в русском языке** составляет 42,4%, во французском – 42,1% наименований, в английском языке – 27,6% наименований. При этом из выявленных в русском языке 207 морфемных дериватов, наибольшее количество наименований (44,4%) образовано путем сложения, 18,4% наименований образовано путем суффиксации, кроме того выявлено 7,7% сложносокращенных производных. Среди сложных производных наиболее распространено основосложение по моделям «основа существительного + -воз» (*бомбовоз, муковоз, чугуновоз* и т.д.), «основа существительного + -ход» (*снегоход, теплоход* и др.), «основа существительного + -носец» (*миноносец, торпедоносец* и т.д.), «основа существительного + основа существительного» (*грузоподъемник, снегоуборщик* и т.д.) и др. Первым компонентом сложносокращенных производных часто выступают усеченные основы существительных, а также прилагательных, имеющих интернациональные корни: *авиа-, авто-, гидро-, мото-, пневмо-, электро-* (указаны с интерфиксами) и др. (*аэросани, газомобиль, мотовоз, пневмотранспортер* и т.п.). Самым продуктивным способом аффиксального словообразования является суффиксация. Наиболее продуктивными моделями суффиксации для исследуемой группы лексики являются следующие модели: «основа глагола + -к(а)», «основа существительного + -к», «аббревиатура + -ик» (*каталка, пролётка, байдарка, гичка, газик, пазик*), а также словообразовательные модели, которые придают производным оттенок уменьшительности: «основа существительного + -ик», «основа существительного + -ок» (*ботик, челнок*). Доля русских наименований транспортных средств, созданных способом универбации словосочетаний «прилагательное + существительное» путем усечения существительного и присоединения к основе прилагательного

суффиксов (-ик, -ушк(а), -к(а), -як) (*аварийка, товарняк, легковушка*), составила 15,5%.

Исследование **английских** наименований транспортных средств показало, что из 450 наименований 124 являются морфемными дериватами (27,6%). Наиболее продуктивными механизмами морфемной деривации для данной группы лексики в английском языке являются словосложение, аффиксальное словообразование и сокращение. Необходимо отметить, что наибольшее количество морфемных дериватов (66,1%) представлено сложными производными. Среди сложных слов преобладающим типом является словообразовательная модель «существительное + существительное» (*speedboat* ‘быстроходный катер’, *side-wheeler* ‘колесный пароход’), первым компонентом иногда также выступает глагольная основа (*go-cart* ‘небольшая низкая машина для гонок’, *pushbike* ‘устар. велосипед’). Встречается модель словосложения «числительное + существительное» (*double-decker* ‘двухпалубное судно; двухэтажный автобус’). Выявлено 7,3% суффиксальных производных, созданных по словообразовательным моделям «основа глагола + -er» (*grader* ‘грейдер’ ← *to grade* ‘нивелировать’), «основа существительного + -er» (*tanker* ‘судно или автомобиль для перевозки жидкости или газа’), «числительное + -wheeler», «числительное + -seater» (*two-seater* ‘двухместный автомобиль’). Среди наименований транспортных средств, образованным путем аффиксации встречаются морфемные дериваты, в которых используются префиксы иноязычного происхождения (5,6%): *trans-*, *hydro-*, *aero-*, *bi-*, *mono-*, *tri-*, *inter-*, *mini-*, *sub-* и др. (*hydroplane* ‘глиссер с воздушным винтом’, *aerostat* ‘аэростат’, *biplane* ‘биплан’, *trireme* ‘трирема’, *subcompact* ‘малогабаритный двухдверный автомобиль’ и т.д.). Доля наименований, созданных путем аббревиации составляет 19,4% (*RV* ← *recreational vehicle* ‘жилой автофургон’). Выявлено также 15 наименований (12,1%), образованных путем универбации словосочетаний, сопровождающейся субстантивацией прилагательного (*local US* ‘местный поезд или автобус’ ← *local train*; *express* ‘поезд или автобус, идущие с высокой скоростью’ ← *train express*).

Из выявленных 203 **французских** наименований транспортных средств (42,1%), образованных путем морфемной деривации, наибольшее количество создано путем сложения (56,2% наименований). Наиболее продуктивной словообразовательной моделью сложения являются модели «существительное + существительное» (*navire-hôpital* ‘судно для перевозки больных и раненых’, *voiture-poste* ‘автомобиль почтовой службы’), «основа глагола + существительное» (*monte-charge* ‘грузовой подъемник, грузовой лифт’, *porte-conteneurs* ‘судно-контейнеровоз’).

Наиболее продуктивными словообразовательными моделями суффиксальных производных, доля которых составила 20,7%, являются следующие: «основа глагола + -eur (-euse)» (*bouteur* ‘бульдозер’, *tracteur* ‘трактор’) и модель «основа существительного + -ette» (*charrette* ‘тележка’, *chenillette* ‘воен. гусеничный транспортер’). Встречаются производные, созданные по модели «основа существительного + -ier» (*thonier* ‘судно для ловли тунца’). Среди наименований транспортных средств распространены морфемные дериваты, в которых используются префиксы латинского и греческого происхождения: *trans-*, *hydro-*, *aero-*, *mono-*, *inter-*, *mini-*, *vélo-*, *semi-*, *bi-*, *tri-*, *quadri-* и др. (*aérodyné* ‘летательный аппарат тяжелее воздуха’, *hydravion* ‘гидросамолет’, *monocoque* ‘однокорпусное судно’). Наименования, созданные путем сокращения составили 6,4% (*TGV* ‘сверхскоростной поезд’ ← *Train à grande vitesse*). Путем универбации словосочетаний с последующей субстантивацией прилагательного образовано 12,8% французских наименований транспортных средств (*bananier* ‘банановоз (судно)’ ← *cargo bananier*, *remorqueur* ‘буксир’ ← *bateau à vapeur remorqueur*).

В четвертой главе «Семантическая деривация в номинации транспортных средств» рассмотрены основные модели семантической деривации, характерные для исследуемой группы лексики. Среди исследуемых наименований выявлены следующие механизмы семантической деривации: метонимизация, метафоризация, сужение значения и расширение значения. Конверсия рассматривалась в исследовании как особый механизм семантической деривации.

В русском языке выявлено 92 семантических деривата (18,9%), в английском языке – 82 семантических деривата (18,2%), во французском языке – 98 семантических дериватов (20,3%). При этом наибольшее количество подобных наименований представляют собой результат метонимических переносов. Среди метонимических переносов наиболее продуктивными деривационно-семантическими моделями являются модели «человек, который выполняет действие по мотивирующему глаголу → ТС, выполняющее аналогичную функцию» (*истребитель* ‘боевой самолёт для истребления авиации и беспилотных средств противника’ ← *истребитель* ‘тот, кто истребляет кого-, что-л.’), *англ. freighter* ‘большой корабль или самолет для транспортировки грузов’ от *freighter* ‘тот, кто погружает корабль’, *франц. escorteur* ‘эскортный корабль; самолет сопровождения’ ← *escorteur* ‘тот, кто сопровождает’), «человек, выполняющий действие, направленное на объект, указанный в первой части сложного слова (или в мотивирующем существительном) → ТС, выполняющее аналогичное действие» (*молоковоз* ‘автомобиль с кузовом-цистерной для перевозки молока’ ← *молоковоз* ‘тот, кто

возит молоко', франц. *charbonnier* 'судно для перевозки угля; углевоз' ← *charbonnier, ière* 'человек, который занимается производством или продажей угля'), «часть ТС → само ТС» (*передок* 'двухколесная повозка, сцепляемая с лафетом и служащая для перевозки артиллерийского орудия' ← *передок* 'передняя часть повозки, саней, автомашин и т.п.', англ. *engine* 'машина, предназначенная для передвижения железнодорожных поездов; локомотив' от *engine* 'двигатель'), «место производства ТС → само ТС» (*МАЗ* 'грузовой автомобиль «Минского автомобильного завода»'), «марка (модель) автомобиля → автомобиль этой марки или модели» (*Rolls-Royce* (название торговой марки) 'дорогой автомобиль, который производится в Великобритании', «действие по мотивирующему глаголу → ТС, которое помогает осуществлять это действие» (*remontée* 'подъемное устройство (фуникулер, подъемник и т.п.)' от *remontée* 'подъем по склону, по реке (действие)') и некоторые другие. Для данной лексики характерен также процесс перехода имен собственных в имена нарицательные.

В русском языке выявлено также 8,7% наименований, образованных путем метафорического переноса на основе образных сравнений (*вертушка* 'разг. вертолет' от *вертушка* 'разг. название различных вращающихся инструментов, приспособлений и т.п.'). Кроме того, выявлено 6,5% субстантивированных наименований, образованных путем конверсии по модели «прилагательное → существительное» (*грузовая* 'разг. грузовик'). В английском языке доля метафорических переносов не столь велика. Выявлено 9,8% наименований, образованных путем метафорического переноса на основании подобия характеристик и функций объектов именования (*banger* 'старая машина; драндулет' от *banger* 'тот или то, что стучит, грохочет'). Путем конверсии образовано 19,5% английских наименований транспортных средств (*inflatable* 'надувная лодка' от прил. *inflatable* 'надувной'). Во французском языке путем метафорических переносов образовано 14,3% французских наименований (*tacot* 'разг. старая машина (дребезжащая); колымага, драндулет' от *tacot* 'шумный механизм'). Путем универбации словосочетаний с последующей субстантивацией прилагательного образовано 19,4% наименований транспортных средств (*fourragère* 'фуражная повозка' ← прил. *fourrager (-ère)* 'служащий для перевозки кормов').

В пятой главе «Устойчивые словосочетания и заимствования как способы номинации транспортных средств» выявлены наиболее продуктивные модели устойчивых словосочетаний, а также источники заимствований среди наименований транспортных средств в русском, английском и французском языках.

Среди **русских** наименований транспортных средств наиболее продуктивной моделью устойчивых словосочетаний является двухкомпонентная модель «прилагательное + существительное», где второй компонент словосочетания указывает на вид транспортного средства, а первый компонент содержит информацию о предназначении, качественной характеристике, составляющих элементах или принадлежности транспортного средства (*канонерская лодка, плавучая база* и др.). Среди исследуемого материала выявлено 16 устойчивых словосочетаний (3,3%). В **английском** языке выявлено 140 наименований транспортных средств (31,1%), представленных терминологическими словосочетаниями. Наиболее продуктивной моделью данных образований является двухкомпонентная модель «существительное + существительное», где первый компонент выступает в качестве препозитивного определения и рассматривается иногда как прилагательное, образованное по конверсии от существительного, и имеет характеристики относительных прилагательных, так как обозначает отношение к предмету, времени, месту и др. (*beach buggy* ‘небольшой автомобиль для передвижения по песку’, *water taxi* ‘водное такси’). Среди выявленных 38 устойчивых словосочетаний (7,9%) во **французском** языке наибольшее количество номинаций образовано по словообразовательной модели «существительное + прилагательное», где первый компонент указывает на вид транспортного средства, а второй уточняет его в аспекте его характеристик или предназначения (*avion furtif* ‘самолет-невидимка’, *vélo tout-terrain* ‘велосипед-внедорожник’).

В четвертом, пятом и шестом разделах пятой главы выявлены языки-источники и проведена количественная оценка заимствованных наименований транспортных средств в исследуемых языках. Из выявленных 173 заимствованных наименований транспортных средств (35,4%) в **русском** языке наибольшее количество лексем пришло из французского (34,1%) (*туер* ‘буксирное судно’ ← франц. *toueur*; *шарабан* ‘старинный открытый четырехколесный экипаж’ ← франц. *char à bancs* ‘повозка со скамейками’), английского (33,5%) (*вельбот* от англ. *whaleboat* ‘китобойное судно’, *катер* ← англ. *cutter* ‘катер’), немецкого (10,4%) (*буксир* ← нем. *Bugsierer* ‘буксир’, *ледокол* является словообразовательной калькой с нем. *Eisbrecher* ‘ледокол’) и голландского (8,7%) языков (*бот* ← голл. *boot* ‘шлюпка’, *клипер* ← голл. *klipper* ‘быстроходное парусное судно’). Через посредство других языков в русский язык пришло немало наименований транспортных средств, образованных с помощью греческих и латинских корней и морфем (*автомобиль, батискаф, велосипед, корабль, омнибус, паром, пироскаф, субмарина, шаланда* и др.). Достаточно интенсивным было заимствование

наименований транспортных средств из немецкого, английского, голландского и французского языка в Петровскую эпоху (конец XVII – начало XVIII вв.). Большинство заимствованных наименований являлись названиями различных видов кораблей и дорожных экипажей. Появление и развитие авиации во Франции дало толчок многочисленным заимствованиям французской авиационной лексики в русский язык. В XX–XXI вв. в русский язык было заимствовано большое количество наименований транспортных средств из английского, французского и немецкого языков.

Количество заимствованных наименований транспортных средств в **английском** языке составило 104 лексемы (23,1%). Анализ данной лексики показал, что наибольшее количество (53,8%) было заимствовано из французского языка или через посредство французского языка из других языков. Такие заимствования являются в основном наименованиями водного транспорта, экипажей и железнодорожного транспорта (*frigate* ‘небольшой быстроходный военный корабль’ ← франц. *frigate*; *skiff* ‘небольшая гребная или парусная лодка; скиф’ ← франц. *esquif*). Выявлено 13,5% латинских заимствований (*perambulator* ‘*устар.* детская коляска’ ← лат. *perambulāre*; *tandem* ‘двухместный велосипед’ ← лат. *tandem* ‘по длине; вдоль’), 8,7% голландских заимствований (*cruiser* ‘крупный быстроходный военный корабль; крейсер’ ← голл. *kruiser*; *sloop* ‘небольшая одномачтовая лодка с парусом; шлюп’ ← голл. *sloep* ‘*букв.* то, что скользит’), 5,8% немецких заимствований (*U-boat* ‘немецкая подводная лодка’ ← нем. *U-boot* от *unterseeboot* ‘подводная лодка’), 3,8% итальянских заимствований (*gondola* ‘венецианская лодка; гондола’ ← ит. *gondola*). Большинство заимствований из голландских и фламандских языков являются наименованиями кораблей и лодок. Остальные 14,4% лексем представляют собой заимствования из других языков.

Среди выявленных 153 заимствованных наименований транспортных средств во **французском** языке наиболее многочисленную группу представляют заимствования из английского языка (46,4%) (*hydrofoil* ‘*мор.* судно на подводных крыльях’ ← англ. *hydrofoil*; *tramway* ‘поезд городской железной дороги; трамвай’ ← англ. *tramway*), а также латинского и греческого языков (22,9%) (*benne* ‘вагонетка’ ← нар. лат. *benna* ‘телега из ивовых прутьев’; *chaland* ‘судно с плоским дном для перевозки товаров’ от греч.-визант. *khelandion*). Имеются также заимствованные наименования из итальянского языка (5,2%) (*carosse* ‘старинная роскошная четырехколесная крытая карета’ из ит. *carrozza* ‘карета’), испанского языка (4,6%) (*felouque* ‘небольшое парусное или гребное судно; фелюга’ ← исп. *faluca*), немецкого языка (3,9%) (*calèche* ‘*устар.* закрытый четырехколесный конный экипаж; коляска’ ← нем. *Kalesche* ‘польская коляска’), португальского языка (1,9%), а также единичные

заимствования из других языков (русского, шведского, китайского, персидского и др. (15,0%). В целом заимствованные из латинского и греческого языков наименования являются чаще всего названиями кораблей и конных повозок. Заимствования английского происхождения чаще всего представлены наименованиями дорожного, водного и железнодорожного транспорта.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Основные научные результаты диссертации

Проведенное исследование позволило выявить следующие закономерности номинации транспортных средств в русском, английском и французском языках:

1. Исследуемая лексическая группа «транспортные средства», представлена совокупностью лексических единиц, объединенных архисемой 'устройство, предназначенное для передвижения или перевозки пассажиров, грузов или установленного на нем оборудования'. Единицы лексико-семантических подгрупп различаются дифференциальными семами, выделяемыми на базе таких семантических признаков, как «функция транспортного средства», «конструктивные особенности», «размер», «среда передвижения», «источник движения», «самостоятельность приведения в движение» и т.д. Элементы группы различаются также стилистическими, коннотативными и деривационными компонентами значения [2; 8; 15].

2. При образовании наименований транспортных средств в русском, английском и французском языках задействовано девять принципов номинации: функциональный, качественно-характеризующий, партитативный, квантитативный, локативный, реляционный, акциональный, экзистенциальный и акторный. Основополагающим принципом номинации в наименованиях транспортных средств в исследуемых языках является функциональный принцип, связанный с практической деятельностью человека и актуализирующий во внутренней форме слов информацию о назначении объекта наименования. Такие наименования наиболее информативны, так как в них наиболее ярко отражается внутренняя сущность объекта. Степень продуктивности качественно-характеризующего, партитативного, локативного и экзистенциального принципов номинации значительно ниже по сравнению с функциональным принципом. Это объясняется тем, что мотивировочные признаки, которые актуализируют во внутренней форме наименований информацию о внешних характеристиках, компонентах транспортных средств, о среде использования и видах энергии, которая приводит их в движение, позволяют номинатору выделить с достаточной степенью точности данный предмет в ряду однородных предметов. Однако эти признаки не раскрывают

главной сущности объекта. Форма таких наименований не может отразить в полной мере значение подобных номинаций. Еще менее значимыми для данной группы лексики во всех исследуемых языках оказываются реляционный и количественный принципы номинации. В наименьшей степени реализованы в наименованиях транспортных средств акциональный и акторный принципы номинации, что свидетельствует о несущественности мотивировочных признаков «действие» и «результат действия» для этой лексики. Необходимо отметить, что некоторые наименования, так называемые полимотивированные номинации, внутренняя форма которых содержит указание на несколько мотивировочных признаков, могут реализовывать одновременно несколько принципов номинации. Подобные наименования с поливариантным принципом номинации создаются на базе двух равноправных мотивирующих суждений [2; 10; 21].

3. Количественный анализ позволяет сделать вывод об относительной продуктивности принципов номинации транспортных средств в русском, английском и французском языках. Так, например, при номинации транспортных средств **в русском языке** доля наименований, образованных по функциональному принципу номинации составляет 37,9%. На втором месте по значимости (18,5% от общего количества лексем) находится качественно-характеризующий принцип. Третье место (9,5%) занимает экзистенциальный принцип. Менее значимы следующие принципы номинации: партитативный принцип (8,2%), реляционный принцип (6,9% лексем), а также количественный и локативный принцип. Менее всего представлены в русских наименованиях транспортных средств акторный принцип и акциональный принцип. Доля наименований с поливариантным принципом составляет 4,1%. Реализация принципов номинации **в английских наименованиях** транспортных средств осуществляется в следующей последовательности по мере убывания продуктивности: наибольшее количество наименований реализуют функциональный принцип номинации (29,8% лексем), на втором месте по продуктивности находится партитативный принцип (19,1%), третье место занимает качественно-характеризующий принцип (14,1%). Для исследуемого английского материала менее значимыми оказались мотивировочные признаки «среда использования», «вид энергии или тип двигателя» и «отношение объекта именования к другим объектам действительности». Мотивировочные признаки «количество составляющих элементов» «действие» и «результат действия» выявлены в 3,9%, 2,4% и 2,0% наименований соответственно. Поливариантный принцип представлен в 5,9% наименований. В наименованиях транспортных средств **во французском языке** приоритет также принадлежит функциональному принципу номинации, который реализован в 42,6% лексем.

Вторую позицию занимает партитативный принцип (18,7%), за ним находится качественно-характеризующий принцип (14,9%). Со средней степенью регулярности объективируется информация о количестве составляющих элементов транспортного средства (6,4%). Что касается остальных принципов, то они соответственно располагаются в следующем порядке: локативный (5,5%), реляционный (2,5%), экзистенциальный (1,7%). Самый незначительный процент принадлежит акциональному принципу (1,3%). В исследуемом материале не выявлено французских наименований, реализующих акторный принцип номинации. Наименования, реализующие поливариантный принцип составляют 6,4% [2; 16; 17].

4. Наиболее продуктивным способом номинации транспортных средств в русском и французском языках является морфемная деривация. В английском языке наибольшее количество наименований являются терминологическими словосочетаниями. Морфемная деривация в английском языке находится на втором месте по продуктивности. Во всех исследуемых языках среди морфемных дериватов наиболее распространены сложные производные. Вторым по продуктивности подвидом морфемной деривации является суффиксация. В русском, английском и французском языках присутствуют наименования транспортных средств, в которых используются префиксы латинского и греческого происхождения: *trans-*, *hydro-*, *aero-*, *bi-*, *mono-*, *tri-*, *inter-*, *mini-* и др. Во всех исследуемых языках выявлен ряд сложных наименований со связанными опорными вторыми элементами, которые имеют интернациональный характер (*-бус*, *-план* и *-кар*; *-bus*, *plan*, *-car*). Универбация является достаточно продуктивным способом номинации транспортных средств во всех исследуемых языках.

Анализ заимствованной лексики показал достаточно высокую продуктивность данного способа номинации для исследуемой группы лексики в русском, английском и французском языках. Для всех исследуемых языков характерно наличие заимствований из латинского и греческого, немецкого, голландского и некоторых других языков.

Во всех исследуемых языках достаточно велика доля семантических дериватов. Наибольшее количество семантических дериватов в русском, английском и французском языках образовано путем метонимических переносов. Общими моделями метонимических переносов в данных языках являются следующие: «человек, который выполняет действие по мотивирующему глаголу → транспортное средство, выполняющее аналогичную функцию», «человек, выполняющий действие, направленное на объект, указанный в основе мотивирующего существительного → транспортное средство, выполняющее аналогичное действие», «часть

транспортного средства → само транспортное средство» (синекдоха), «завод-производитель транспортного средства → транспортное средство», «марка (модель) транспортного средства → транспортное средство этой марки или модели», «количество составляющих элементов → транспортное средство» и некоторые другие модели.

Также во всех исследуемых языках для данной лексики характерен процесс перехода имен собственных в имена нарицательные. Для всех вышеперечисленных языков характерно использование метафорических переносов на основании подобия характеристик объектов именования (формы, скорости, звука и др.).

В русском, в английском и во французском языках конверсии (субстантивации прилагательного) предшествует универбация словосочетаний.

Образование устойчивых словосочетаний характерно для номинации транспортных средств во всех исследуемых языках. Наибольшее количество словосочетаний представлены двухкомпонентными моделями. В большинстве таких словосочетаний компоненты выступают в своих узусных значениях [1; 3; 4; 5; 6; 9; 11; 19; 20].

5. Основные расхождения в способах номинации касаются преимущественно их количественного соотношения и путей реализации в исследуемых языках. Так, например, доля морфемных дериватов в русском языке составляет 42,4%, во французском – 42,1% наименований, в английском языке – 27,6% наименований. В русском языке среди сложных производных наиболее распространено основосложение по моделям «основа существительного + -воз», «основа существительного + -ход», «основа существительного + -носец», «основа существительного + основа существительного», в английском языке преобладающим типом сложения является словообразовательная модель «существительное + существительное», а во французском – словосложение по моделям «существительное + существительное» и «основа глагола + существительное». Такой подвид морфемной деривации как инициальное сокращение более всего представлено в английском языке, меньше всего наименований, созданных путем инициального сокращения, выявлено в русском языке. В тоже время в русском языке, в отличие от английского и французского языков, широко представлены сложносокращенные наименования. В русском языке универбация чаще всего сопровождается суффиксацией, а в английском и во французском языке – субстантивацией прилагательного без участия суффиксации.

Для русского и французского языков характерно наличие большого количества английских заимствований, тогда как в английском и русском языках отмечен высокий процент французских заимствований. Необходимо

заметить, что наиболее высока доля заимствований в русском языке (35,4%), во французском языке она составляет 29,7%, в английском – 23,1%.

Во французском языке семантические дериваты встречаются чаще (20,3%). В русском языке выявлено 18,9% семантических дериватов, в английском языке – 18,2%. При этом, среди метонимических переносов удельный вес метонимии выше в русском языке (39,8%), во французском она составляет 37,1%, в английском – 23,1% наименований. Наиболее распространенной моделью конверсии в номинации транспортных средств в русском, английском и французском языках является модель «прилагательное → существительное». Во французском материале доля лексем, образованных путем конверсии, значительно выше (73,4%), чем в английском и русском языках (соответственно 18,8% и 7,8%). Количество метафорических переносов выше во французском языке (45,5%), в русском языке путем метафорических переносов образовано 31,8% наименований, в английском языке – 22,7%. Метафорические переносы при обозначении транспортных средств основаны на подобии формы, скорости, звука и т.п. объектов именования.

Менее продуктивным способом номинации для исследуемой группы в русском и французском языках является образование устойчивых словосочетаний (3,3% и 7,9%). В английском языке терминологические словосочетания – наиболее распространенные наименования транспортных средств (31,1%) в полном соответствии с более высокой степенью аналитичности английского языка [1; 3; 4; 7; 11].

6. Каждый принцип номинации соотносится с определенными способами номинации и с рядом специфических словообразовательных моделей, то есть имеет место тенденция к специализации словообразовательных средств для реализации характерных мотивировочных признаков объектов именования. Например, партитативный принцип номинации в русском языке соотносится преимущественно с метонимическим переносом по модели «часть транспортного средства → транспортное средство» (50,0%). Данный принцип реализован также в устойчивых словосочетаниях (20,0%), и в наименованиях, созданных путем универбации словосочетаний (20,0%). В английском языке партитативный принцип номинации соотносится в большей степени с композитными наименованиями, образованными по модели «существительное + существительное» (43,6%). Достаточной продуктивностью для данного принципа обладают также образование терминологических словосочетаний (30,8%) и метонимические переносы по модели «часть транспортного средства → само транспортное средство» (23,1%). Двумя основными способами реализации партитативного принципа во французском языке являются композитные образования, созданные по модели «существительное +

существительное» (29,5%) и метонимические переносы по модели «часть транспортного средства → транспортное средство» (27,3%).

Во всех исследуемых языках функциональный принцип реализуется через наибольшее количество номинационных моделей [1; 3; 4; 19; 22].

Рекомендации по практическому использованию результатов

Практическая значимость результатов диссертационного исследования заключается в возможности их использования при подготовке спецкурсов и в преподавании таких теоретических дисциплин, как общее языкознание (при рассмотрении вопросов, относящихся к ономаσιологическим исследованиям), семантика, словообразование и лексикология русского, английского и французского языков. Материалы исследования могут быть использованы при разработке учебных пособий по вышеупомянутым дисциплинам. Собранный фактический материал диссертации найдет применение в практике преподавания языков для специальных целей.

Основные научные результаты диссертации могут использоваться при дальнейшей разработке теоретических проблем языковой номинации.

Создание глоссария и толкового словаря транспортных терминов русского, английского и французского языков на основе собранного фактического материала позволит повысить эффективность работы специалистов в сфере логистики и управления транспортом.

Результаты проведенного исследования позволяют представить своеобразную ономаσιологическую сетку терминологии транспорта, которая коррелирует с единицами лексических систем русского, английского и французского языков.

В свою очередь, выявленные закономерности номинации могут способствовать, в частности, заполнению пустых ячеек в ономаσιологической сетке транспортной терминологии белорусского языка путем активизации потенциальных возможностей собственной словообразовательной системы в обход наиболее традиционного способа заимствования готовых терминов из русского и других языков. Таким образом, результаты проведенного исследования позволят сделать первый шаг к созданию белорусской терминологии транспорта и транспортной логистики, которая является перспективной отраслью современной белорусской экономики.

СПИСОК ПУБЛИКАЦИЙ СОИСКАТЕЛЯ ПО ТЕМЕ ДИССЕРТАЦИИ

Статьи в рецензируемых научных изданиях

1. Криворот, В.В. Основные способы номинации средств передвижения в английском языке / В.В. Криворот // Весн. Мазыр. дзярж. ун-та. Біялагічныя, педагагічныя і філалагічныя навукі. – 2014. – № 1 (42). – С. 123–127.
2. Криворот, В.В. Структура лексико-семантического поля «транспортные средства» в английском языке / В.В. Криворот // Весці НАН Беларусі. Сер. гум. навук. – 2014. – № 2 (42). – С. 55–59.
3. Криворот, В.В. Семантическая деривация в русских наименованиях транспортных средств / В.В. Криворот // Вестн. Брест. гос. ун-та. Сер. 3. Филология. Педагогика. Психология. – 2014. – № 2. – С. 20–24.
4. Криворот, В.В. Заимствования как один из способов номинации транспортных средств в белорусском языке / В.В. Криворот // Вестн. Полоц. гос. ун-та. Сер. А, Гум. науки. – 2014. – № 10. – С. 127–131.

Статьи в сборниках научных работ

5. Криворот В.В. Особенности аббревиации в русском, английском и французском языках / В.В. Криворот // Язык, речь, общение в контексте диалога языков и культур : сб. науч. ст. / Белорус. гос. ун-т ; редкол.: О.И. Уланович (отв. ред.) [и др.]. – Минск, 2012. – С. 42–50.
6. Криворот В.В. О некоторых особенностях префиксации в английском и французском языках / В.В. Криворот // Лингвистическая теория и образовательная практика : сб. науч. ст. / Белорус. гос. ун-т ; редкол.: О.И. Уланович (отв. ред.) [и др.]. – Минск, 2013. – С. 119–124.
7. Криворот В.В. Способы номинации транспортных средств в русском языке / В.В. Криворот // Карповские научные чтения : сб. науч. ст. / Белорус. гос. ун-т ; редкол.: А.И. Головня (отв. ред.) [и др.]. – Минск, 2013. – Вып. 7, ч. 2. – С. 257–261.
8. Криворот В.В. Ономаσιологическая характеристика историзмов русского языка (на материале наименований транспортных средств) / В.В. Криворот // Актуальные проблемы германистики, романистики и русистики : сб. науч. ст. / Урал. гос. пед. ин-т ; ред. Н.Н. Сергеева. – Екатеринбург, 2014. – Ч. 1. – С. 42–46.
9. Криворот В.В. Латинские и греческие элементы в структуре наименований транспортных средств в английском языке / В.В. Криворот // The Second International Conference on European Conference on Languages, Literature and Linguistics. Proceedings of the Conference. – Vienna, 2014. – С. 247–249.

10. Криворот В.В. О функциональном и экзистенциальном принципах номинации в белорусских наименованиях транспортных средств / В.В. Криворот // Карповские научные чтения : сб. науч. ст. / Белорус. гос. ун-т ; редкол.: А.И. Головня (отв. ред.) [и др.]. – Минск, 2014. – Вып. 8, ч. 2. – С. 187–190.

11. Криворот В.В. Основные словообразовательные модели морфемной деривации во французском языке (на примере наименований транспортных средств) / В.В. Криворот // Лингвистическая теория и образовательная практика : сб. науч. ст. / Белорус. гос. ун-т ; редкол.: О.И. Уланович (отв. ред.) [и др.]. – Минск, 2014. – С. 116–122.

Материалы научных конференций

12. Криворот В.В. Закономерности номинации в сфере терминологии / В.В. Криворот // Межкультурная коммуникация и профессионально ориентированное обучение иностранным языкам : материалы V Междунар. науч. конф., Минск, 28 октября 2011 г. / Белорус. гос. ун-т ; редкол.: В.Г. Шадурский [и др.]. – Минск, 2011. – С. 56–57.

13. Криворот В.В. Theory of nomination and word-making processes/ В.В. Криворот // Кросс-культурная коммуникация и современные технологии в исследовании и преподавании языков : материалы Междунар. науч.-практ. конф., Минск, 25 октября 2011 г.) / Белорус. гос. ун-т ; редкол.: О.И. Уланович (отв. ред.) [и др.]. – Минск, 2012. – С. 79–81.

14. Криворот В.В. Разновидности элементной и событийной номинации в языке / В.В. Криворот // Традиции и инновации в исследовании и преподавании языков : материалы Респ. науч.-практ. семинара, Минск, 26 октября 2012 г. / Белорус. гос. ун-т ; редкол.: О.И. Уланович (отв. ред.) [и др.]. – Минск, 2013. – С. 135–139.

15. Криворот В.В. О некоторых закономерностях формирования лексической подсистемы «Транспорт» в аспекте межкультурной коммуникации / В.В. Криворот // материалы III науч.-практ. конф. молодых ученых фак. междунар. отношений БГУ, Минск, 4 февраля 2013 г. / редкол.: В.Г. Шадурский [и др.]. – Минск, 2013. – С. 186–188.

16. Криворот В.В. О некоторых особенностях номинации транспортных средств в английском языке / В.В. Криворот // Актуальные вопросы германской филологии и методики преподавания иностранных языков : материалы XVII Респуб. науч.-практ. конф., Брест, 21–22 февраля 2013 г. / Брест. гос. ун-т ; редкол.: Н.А. Тарасевич [и др.]. – Брест, 2013. – С. 63–64.

17. Криворот В.В. Синхронный и диахронический подходы в исследовании закономерностей номинации транспортных средств в русском

языке / В.В. Криворот // Кросс-культурная коммуникация и современные технологии в исследовании и преподавании языков : материалы II Междунар. науч.-практ. конф., Минск, 25 октября 2013 г. / Белорус. гос. ун-т ; редкол.: О.И. Уланович (отв. ред.) [и др.]. – Минск, 2014. – С. 26–29.

18. Криворот В.В. Способы номинации транспортных средств в белорусском языке / В.В. Криворот // Славянские языки и литературы в синхронии и диахронии : материалы Междунар. науч. конф., Москва, 26–28 ноября 2013 г. / МГУ имени М.В. Ломоносова ; редкол.: Н.А. Ремнева [и др.]. – Москва, 2013. – С. 195–197.

19. Криворот В.В. Заимствованные наименования транспортных средств в русском языке / В.В. Криворот // Актуальные проблемы германистики, романистики и русистики : сборник тезисов докладов Междунар. конф., Екатеринбург, 7 февраля 2014 г. / Урал. гос. пед. ин-т ; редкол. Н.Н. Сергеева [и др.]. – Екатеринбург, 2014. – С. 16–17.

20. Криворот В.В. Морфемная деривация как способ словообразования в английском языке (на примере наименований транспортных средств) / В.В. Криворот // Сучасні підходи до навчання іноземної мови: шляхи інтеграції школи та ВНЗ : сборник тезисов докладов IV Междунар. конф., Харьков, 25 апреля 2014 г. / Харьк. нац. ун-т имени В.Н. Каразина ; редкол. О.О. Чорновол-Ткаченко. – Харьков, 2014. – С. 85–86.

21. Криворот В.В. Об основных принципах номинации в структуре английских наименований транспортных средств / В.В. Криворот // Актуальные вопросы германской филологии и методики преподавания иностранных языков: материалы XVIII Респуб. науч.-практ. конф., Брест, 28 февраля 2014 г. / Брест. гос. ун-т ; редкол.: В.Ф. Сатинова [и др.]. – Брест, 2014. – С. 128–130.

22. Криворот В.В. Словосложение как способ номинации транспортных средств в английском языке / В.В. Криворот // Актуальные вопросы науки : материалы XVII Междунар. науч.-практ. конф., Москва, 12 января 2015 г. / Науч. журнал «Вопросы гуманитарных наук» ; редкол.: И.А. Чуканов [и др.]. – Москва, 2015. – С. 46–49.

РЕЗЮМЕ

Криворот Виктория Владимировна

Закономерности номинации транспортных средств (на материале русского, английского и французского языков)

Ключевые слова: наименования транспортных средств, принцип номинации, способ номинации, словообразовательная модель, морфемная и семантическая деривация, устойчивое словосочетание, заимствование.

Цель работы – выявить закономерности номинации транспортных средств на материале русского, английского и французского языков.

Методы исследования: описательный метод, метод семного и компонентного анализа словарных дефиниций, методы словообразовательного и мотивационного анализа, количественный метод.

Полученные результаты и их новизна. Научная новизна диссертации состоит в том, что в ней впервые проводится комплексное ономаσιологическое исследование наименований транспортных средств на материале трех неблизкородственных языков: русского, английского и французского. Установлены основные закономерности номинации данных объектов действительности в русском, английском и французском языках. Выявлены основные мотивировочные признаки транспортных средств. Установлено, что в номинации транспортных средств в исследуемых языках задействовано девять принципов номинации. Произведена количественная оценка относительной продуктивности принципов номинации в русском, английском и французском языках. Определена продуктивность основных способов номинации транспортных средств в русском, английском и французском языках, выявлены основные механизмы морфемной и семантической деривации в номинации транспортных средств. Определено соотношение принципов и способов номинации транспортных средств в исследуемых языках.

Практическая значимость исследования и область применения.

Материал и выводы исследования могут быть использованы при разработке спецкурсов и в преподавании таких теоретических дисциплин, как общее языкознание, лексикология, семантика, словообразование и лексикология русского, английского и французского языков.

Собранный фактический материал диссертации найдет применение при составлении словарей транспортных и логистических терминов, а также в практике преподавания языков для специальных целей. Основные научные результаты диссертации могут использоваться при дальнейшей разработке теоретических проблем языковой номинации.

РЭЗЮМЭ

Крыварот Вікторыя Уладзіміраўна

Заканамернасці намінацыі транспартных сродкаў (на матэрыяле рускай, англійскай і французскай моў)

Ключавыя словы: назвы транспартных сродкаў, прынцып намінацыі, спосаб намінацыі, словаўтваральная мадэль, марфемная і семантычная дэрывацыя, устойлівае словазлучэнне, запазычанне.

Мэта працы – выявіць заканамернасці намінацыі транспартных сродкаў на матэрыяле рускай, англійскай і французскай моў.

Метады даследавання: апісальны метады, метады семнага і кампанентнага аналізу слоўнікавых дэфініцый, метады словаўтваральнага і матывацыйнага аналізу, колькасны метады.

Атрыманыя вынікі і іх навізна. Навуковая навізна дадзенай дысертацыі абумоўлена тым, што ў ёй упершыню праводзіцца комплекснае аналізіраванае даследаванне назваў транспартных сродкаў на матэрыяле трох неблізкароднасных моў: рускай, англійскай і французскай. Выяўлены асноўныя заканамернасці намінацыі дадзеных аб'ектаў рэчаіснасці ў рускай, англійскай і французскай мовах. Выяўлены асноўныя матывацыйныя прыкметы транспартных сродкаў. Устаноўлена, што ў намінацыі транспартных сродкаў у даследаваных мовах дзейнічаюць дзве прынцыпы намінацыі. Праведзена колькасная ацэнка адноснай прадуктыўнасці прынцыпаў намінацыі ў рускай, англійскай і французскай мовах. Вызначана прадуктыўнасць асноўных спосабаў намінацыі транспартных сродкаў у рускай, англійскай і французскай мовах, выяўлены асноўныя механізмы марфемнай і семантычнай дэрывацыі ў намінацыі транспартных сродкаў. Вызначаны карэляцыі паміж прынцыпамі і спосабамі намінацыі транспартных сродкаў у даследаваных мовах.

Практычная значнасць даследавання і вобласць выкарыстання. Матэрыял і вынікі даследавання могуць быць выкарыстаны пры распрацоўцы спецкурсаў і ў выкладанні такіх тэарэтычных дысцыплін, як агульнае мовазнаўства, лексікалогія, семантыка, словаўтварэнне і лексікалогія рускай, англійскай і французскай моў.

Сабраны фактычны матэрыял дысертацыі знойдзе прымяненне пры складанні слоўнікаў транспартных і лагістычных тэрмінаў, а таксама ў практыцы выкладання моў для спецыяльных мэтай. Асноўныя навуковыя вынікі дысертацыі могуць быць выкарыстаны пры далейшай распрацоўцы тэарэтычных праблем моўнай намінацыі.

SUMMARY

Victoria Vladimirovna Krivorot

Regularities of Vehicles' Nomination (in the Russian, English and French languages)

Keywords: names of vehicles, nomination principle, nomination mode (way), derivational model, morphemic and semantic derivation, stable expression, borrowing.

The aim of the research: to identify the regularities of vehicles' nomination in the Russian, English and French languages.

Research methods: descriptive method, component analysis of word-meaning structure, component analysis of dictionary definitions, methods of word-formation and motivational analysis, quantitative method.

Obtained results and their novelty. The scientific novelty of the dissertation research consists in the fact that it presents a comprehensive onomasiological study of the names of vehicles on the material of three not close kindred languages (Russian, English and French). It also consists in the defining of general regularities of nomination of these objects of reality in Russian, English and French; in the identification of the main motivation signs and principles of nomination of the names of vehicles in the studied languages; in the assessment of the relative productivity of nomination principles and the main ways of vehicles' nomination; in the defining of the basic mechanisms of morphemic and semantic derivation in Russian, English and French; in the revealing of correlation between the principles and the ways of nomination of vehicles in the studied languages.

Practical implications and field of application. The research material and conclusions can be used when working out courses of general linguistics, lexicology, semantics, word-formation and lexicology of the Russian, English and French languages, when compiling the dictionary of transport and logistics terms as well as in the teaching of languages for special purposes. The main scientific results of the thesis can be used in further development of theoretical problems of language nomination.