

ANALYZE OF SEMANTIC RELATIONS IN FREIGHT FORWARDING TERMINOLOGICAL SYSTEM

Abstract: The article analyzes the semantic relations between the terms of the two main system groups of the freight forwarding terminological system – «transportation of goods» and «freight forwarding services». The proportion of the terms that create classification and implication relations with other group members allows us to draw some conclusions about structuring of the entire terminological system.

In the term group «transportation of goods» classification relations are clearly dominant (80% of all cases) and in the term group «freight forwarding services» implication relations account for almost half of all cases (47.8%). The hierarchical structure of both groups usually has not more than three or four levels.

The significant difference between the structures of the two studied system groups is explained by the features of the subject area itself. In the freight forwarding activity transportation is the main and the freight forwarding services are additional to the transportation. At the same time freight forwarding services are specific to any other activity. On this basis it should be concluded that the semantic relations structure of the system group «freight forwarding services» is more typical of the freight forwarding terminological system as a whole.

Author information:

Nina Dimitrova
Senior Lecturer, Ph.D.
Todor Kableshkov University of Transport
✉ nina.dimitrova@mail.bg
🌐 Bulgaria

Keywords:
term, freight forwarding terminology,
terminology system semantic relations

Введение. Внутренняя терминологическая системность

Выдающийся болгарский терминолог М. Попова дает определение терминологической системе как совокупности терминов, организованных на тематическом, логическом, языковом и т. д. принципах, и их взаимоотношений, подчиненных определенной концепции, т. е. в качестве составных частей терминосистемы рассматриваются термины (субстрат системы) и их взаимоотношения (структура системы), определяемые научной концепцией. Как полагает исследователь, субстрат терминосистемы обладает спецификой, обусловленной конкретной предметной областью, а ее структура имеет универсальный характер и состоит из одних и тех же типов отношений, причем различия между отдельными предметными областями состоят в том, что преимущество могут иметь родовидовые, партитивные или другие отношения, т. е. различия имеют количественный характер [1: 520].

Системность болгарский терминолог рассматривает в двух планах – как внутреннюю и внешнюю.

Внутренняя системность выражает семантико-понятийные отношения в соответствующей предметной области и подразделяется на импликационную и классификационную.

Импликационная системность (партитивная и ассоциативная) отражает связи объектов реальной действительности.

Под партитивной импликационной системностью подразумеваются отношения между каким-либо объектом и его составными частями и наоборот [Там же: 544]. Так, например, термин *транспорт* имеет следующее определение: «совокупность транспортных средств, путей сообщения, а также технических сооружений и устройств на этих путях, вместе обеспечивающих перемещение грузов и людей из одного пункта в другой» (Схема 1).

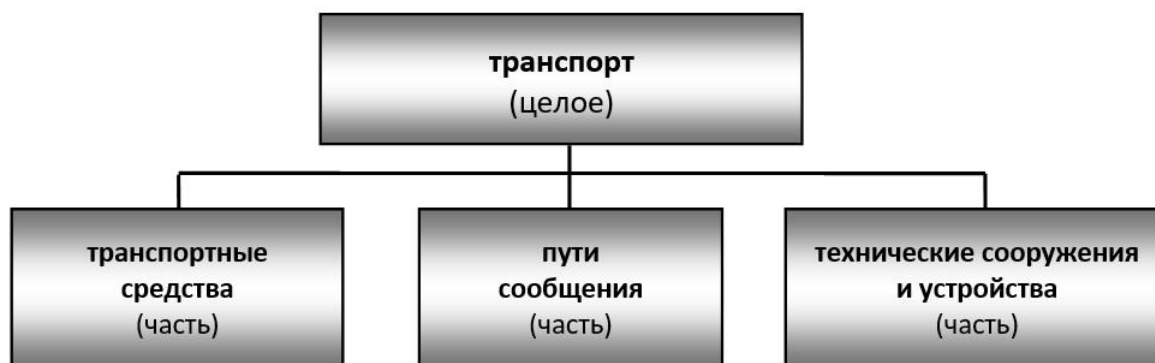


Схема 1. Партитивная импликационная системность (на примере термина *транспорт*)

Под ассоциативной импликационной системностью подразумеваются отношения между участниками ситуации реального мира, в которой они выполняют определенные, заданные предикатом роли, как, например, действие – субъект действия, действие – объект действия, действие – результат действия, действие – место действия, действие – цель действия и т. д. [Там же: 545]. Например, термин *перевозка груза* (транспортная услуга) имеет следующее определение: «перемещение груза определенным транспортным средством от пункта отправления до пункта назначения». Основываясь только на нем, в заданной предикатом (*перевозка груза*) ситуации можно выделить объект (*груз*), средство (*транспортное средство*) и место (*от пункта отправления до пункта назначения*). Обращение к содержанию термина позволяет идентифицировать также и остальные актанты. Такими выступают: субъект (*перевозчик*), потребитель (*клиент – грузоотправитель и грузополучатель*), цель (*доставка груза*) и условия (*договор перевозки и документация – перевозочные и товаросопроводительные документы*) (Схема 2).

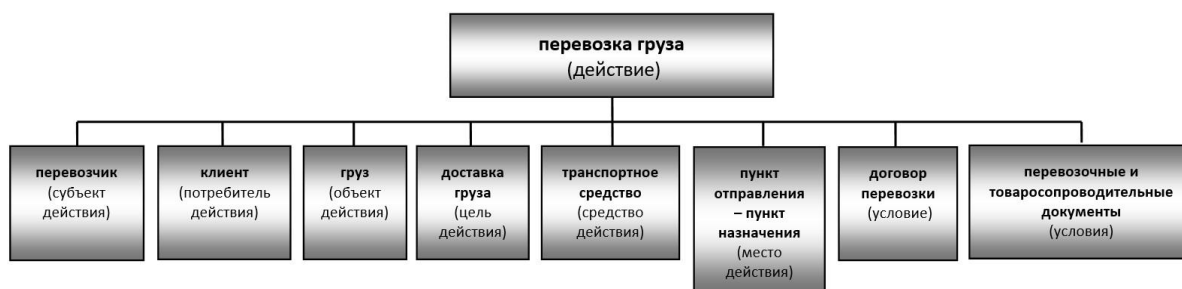


Схема 2. Ассоциативная импликационная системность (на примере термина *перевозка груза*)

Классификационная системность выражается в установлении взаимоотношений между понятиями, обнаруженных субъектом в процессе их сравнения и выявления их сходства и различия (гиперо-гипонимические отношения). И если гипероним – это слово, выражающее родовое понятие, имя класса, то гипоним – это более специальное подчиненное видовое понятие, выражающее частную сущность по отношению к родовому понятию. Гипероним является результатом логической операции обобщения, тогда как гипоним – ограничения. Например, по среде и способу перемещения транспорт делится на следующие виды: наземный, который делится на ряд подвидов: железнодорожный, автомобильный и трубопроводный; воздушный и водный, который делится на речной (внутренний водный транспорт) и морской (Схема 3).

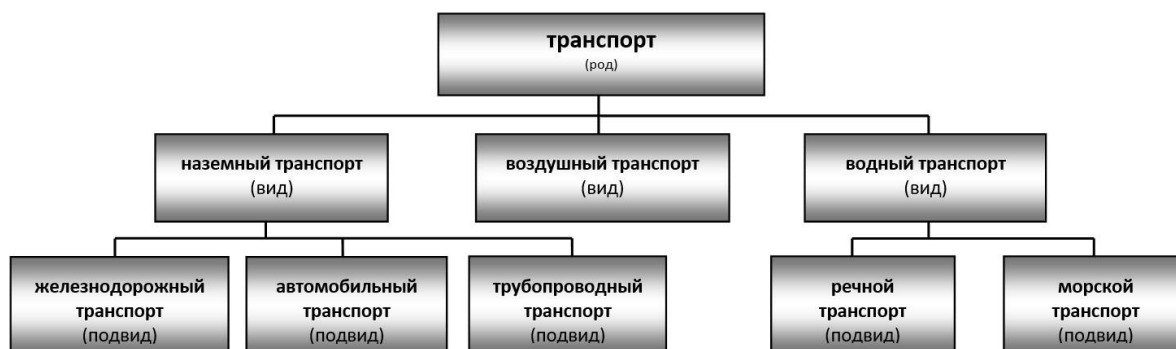


Схема 3. Классификационная системность (на примере термина *транспорт*)

Соотношение типов семантико-понятийной системности в терминологии транспортно-экспедиционной деятельности

В силу своей новизны терминология транспортно-экспедиционной деятельности, которая начала складываться в России в середине 90-х годов XX в., до сих пор не подвергалась лингвистическому анализу и лексикографическому описанию. Именно это обстоятельство выступило предпосылкой выбора ее в качестве объекта нашего комплексного исследования, результатами которого до настоящего момента стали: инвентаризация терминов, исследование их формы, построение структуры терминологии, определение ее ядра и периферии, анализ ее

внешних системных связей [2], [3], [4], [5]. Частью его является также и настоящая работа, в которой мы попытаемся проанализировать структурированность терминологии транспортно-экспедиционной деятельности. В этих целях нашей задачей станет определение соотношения типов семантико-понятийной системности и выяснение причин, которые его обуславливают.

Прежде чем перейти к сути, следует определить, что мы подразумеваем под *системообразующим термином* и *системной группой*. Вслед за М. Поповой, системообразующим мы назовем термин, от которого исходят системные связи, а системной группой – группу терминов, связанных между собой системными отношениями.

В терминосистеме транспортно-экспедиционной деятельности выявлены два основных системообразующих термина – *перевозка груза* и *экспедиционные услуги*, которыми обозначены две составные части транспортно-экспедиционных услуг. В качестве предиката каждый из них задает количество и вид семантических ролей и вступает с терминами, именующими их, в ассоциативные импликационные отношения.

Участники предикативной ситуации, создаваемой термином *перевозка груза* показаны на **Схеме 1**. Далее, каждый из них, включая термин-предикат, в качестве родового вступает с терминами, обозначающими видовые понятия в классификационные отношения. Приведем некоторые примеры.

Перевозчик, являющийся субъектом действия, может быть *действительным* (любое юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, осуществляющие перевозку груза своим или арендованным транспортным средством) или *договорным* (любое физическое или юридическое лицо, возложившее на себя обязательство перевозчика, согласно договору перевозки, напр. экспедитор).

В качестве клиента может выступать *грузоотправитель* или *грузополучатель*.

Договор перевозки в зависимости от вида транспорта, выполняющего перевозку, бывает *договором воздушной перевозки грузов, договором морской перевозки грузов, договором перевозки грузов на речном транспорте, договором перевозки грузов на автомобильном транспорте и договором перевозки грузов железнодорожным транспортом*.

Количество терминов, обозначающих видовые понятия *груза*, достаточно велико. Например, *наливной* – жидкий груз, перевозимый наливом; *сухой* – любой груз, кроме наливного; *навалочный* – сухой груз, перевозимый без тары навалом; *насыпной* – зерновой груз, перевозимый без тары; *штучный* – сухой груз, состоящий из отдельных грузовых мест; *генеральный* – различные штучные грузы; *опасный* – груз, который в результате транспортного происшествия может нанести вред здоровью или жизни людей и/или окружающей среде. По некоторым данным, номенклатура предъявляемых к перевозке грузов составляет более пяти тысяч наименований.

На транспорте, в целом, и в области транспортного экспедирования, в частности, в зависимости от вида транспорта различаются *наземные (сухопутные) грузоперевозки*, которые, в свою очередь, подразделяются на *автотранспортные грузовые перевозки* и *железнодорожные перевозки грузов, водные перевозки грузов*, подразделяемые на *морские перевозки грузов и перевозки грузов на речном транспорте, и воздушные перевозки грузов (грузовые авиaperезовки)*. Далее, на каждом из видов транспорта перевозки подразделяются по прочим специфическим критериям на подвиды. По смешанным критериям (количеству и видам транспорта,

участвующим в перевозке, наличию/отсутствию перегрузки груза, количеству оформляемых перевозочных документов и т. п.) выделяются перевозки, которые имеют наибольшее значение для транспортно-экспедиционной деятельности. Такими являются: *униmodalная перевозка* (перевозка груза одним видом транспорта одним или несколькими перевозчиками), *смешанная перевозка* (перевозка груза двумя или более видами транспорта, работающими последовательно), *прямая смешанная перевозка* (оформляемая одним перевозочным документом на весь путь следования, например, железнодорожным и внутренним водным транспортом), *комбинированная перевозка* (смешанная перевозка, выполняемая без перегрузки груза, перевозимого на всем пути следования в одном и том же контейнере, снимаемом кузове и т. п.), *контрейлерная перевозка* (система перевозки автотранспортных средств по железной дороге на платформе, имеющей пониженную высоту), *интерmodalная перевозка* (последовательная перевозка груза несколькими видами транспорта в одной и той же грузовой единице или транспортном средстве без перегрузки самого груза), *мультиmodalная перевозка* (перевозка, при которой один экспедитор организует и осуществляет доставку и перевозку груза от места отправления до места назначения транспортом различных видов, при этом он принимает ответственность за все расстояние перевозки и оформляет единый транспортный документ на перевозку груза) [6]. Перечисленные термины вступают в классификационные родовидовые отношения с родовым термином *перевозка груза*.

Список терминов системной группы *перевозка груза*, от которых исходят классификационные связи, можно было бы, конечно продолжить, но, кажется, что приведенные примеры дают достаточно точное представление о том, как организована иерархическая структура этой группы, имеющая в некоторых случаях три – четыре уровня, помимо базового (нулевого).

В системной группе термина *экспедиционные услуги* участниками предикативной ситуации являются: субъект (*экспедитор*), потребитель (*клиент*), объект (*груз*), результат (*доставка груза*), условие (*договор транспортной экспедиции*).

Сразу необходимо отметить, что три термина *клиент*, *груз* и *доставка груза* совпадают с терминами группы *перевозка груза*, что не удивительно, учитывая, что *перевозка груза* и *экспедиционные услуги* представляют две составные части более общего понятия «транспортно-экспедиционные услуги».

Термин *экспедитор* является родовым термином по отношению к трем видовым – *агент*, *транспортный оператор* и *поверенный*, выделяемым на основании выполняемых функций, и устанавливает с ними классификационные связи.

Большой интерес, однако, в плане построения структуры исследуемой группы представляет классификация основных экспедиционных услуг по характеру деятельности на: *технологические* (переработка и хранение груза, транспортирование – транспортные операции за исключением самой перевозки груза, прием и выдача груза и оформление документации), *информационные* (уведомление грузополучателя об отправке грузов по его адресу; уведомление грузополучателя о продвижении груза и подходе к станции/порту назначения; слежение за продвижением груза от станции/порта отправления до станции/порта назначения и др.), *коммерческие* (выполнение расчетных операций, страхование груза и др.) и *организационные услуги* (выбор способа доставки груза, расчет стоимости доставки груза, расчет рациональной загрузки транспортного средства, расчет размещения и крепления груза на транспортном средстве) [6: 17].

Термины, обозначающие соответствующее родовое понятие, подразделяются на виды, как это видно из приведенных примеров, а те – на подвиды, образуя разветвленную

классификационную структуру экспедиционных услуг, имеющую в большинстве случаев не более трех уровней. В свою очередь, каждый из терминов, обозначающих вид экспедиционных услуг, являясь предикатом, предопределяет построение своей системной группы на основе ассоциативных импликационных отношений. От некоторых терминов – членов этих групп, могут также исходить системные отношения – преимущественно классификационные, но также и импликационные.

Так, например, термин *упаковывание* (действие), обозначающий вид технологической услуги *переработка и хранение груза*, устанавливает ассоциативные импликационные отношения с терминами *упаковщик* (субъект) и *упаковка* (средство). Термины *тара* и *вспомогательные упаковочные средства* входят в партитивные импликационные отношения с термином *упаковка* (части – целое), а термины, обозначающие виды и типы тары, – в классификационные отношения с термином *тара*.

Термин *маркирование груза* (действие) находится в ассоциативных отношениях с термином *груз* (объект), *транспортная маркировка* (результат) и с термином *ярлыки* (место). В свою очередь, термин *маркировка* устанавливает партитивные отношения с терминами *манипуляционные знаки*, *основные надписи*, *дополнительные надписи* и *информационные надписи* (целое – части), а термин *ярлыки* – классификационные отношения с терминами, обозначающими видовые понятия в зависимости от материала, из которого они изготовлены (*бумажные, картонные, фанерные, металлические* и т. д.).

Результаты статистического анализа соотношения видов семантико-понятийных отношений в терминологии транспортно-экспедиционной деятельности следующие.

В системной группе термина *перевозка груза* заметно преобладают (80% от всех случаев) классификационные отношения (виды перевозчиков, виды клиентов, виды перевозок, виды грузов, виды грузовых транспортных средств, виды транспортного оборудования, виды договоров перевозки и т. д.). Импликационные отношения, не характерны, составляя всего 20% (13,3% – ассоциативные, и 6,6% – партитивные).

В структуре второй основной системной группы – группы термина *экспедиционные услуги*, чередуются классификационные и импликационные отношения, и хотя классификационные все же преобладают (52,2%), импликационные отношения имеют заметно большее распространение, чем в первой группе, составляя всего 47,8% (38% – ассоциативные, и 9,8% – партитивные).

Заключение

Перевозка груза и *экспедиционные услуги* представляют собой две составные части транспортно-экспедиционных услуг, а термины, их обозначающие, порождают две основные системные группы в структуре терминологии транспортно-экспедиционной деятельности. Их анализ, однако, выявляет существенные различия между ними.

В группе термина *перевозка груза* однозначно господствуют классификационные отношения (80% от всех случаев), а в группе термина *экспедиционные услуги* импликационные отношения составляют почти половину всех случаев (47,8%). Разница в количественном соотношении типов семантико-понятийной системности настолько значительна, что заставляет задуматься, об одной ли и той же терминологической системе идет речь?

Ответ на такой вопрос следует искать в особенностях самой предметной области, которые отражаются в структуре знаковой системы, ее описывающей. Транспортная экспедиция

возникла на стыке транспорта и торговли, и в ней перевозка груза представляет основную, а экспедиционные услуги – вспомогательную к перевозке деятельность. В то же время именно они, экспедиционные услуги, составляют суть транспортно-экспедиционной деятельности, ее специфику по отношению к любому другому виду деятельности.

На этом основании, по всей видимости, следует заключить, что структурирование системной группы термина *экспедиционные услуги* с ее соотношением типов семантико-понятийных отношений более характерно для терминологической системы транспортно-экспедиционной деятельности в целом.

References:

1. Popova, M., 2012: Teoriya na terminologiyata, Veliko Turnovo, IK «Znak'94».
2. Dimitrova, N., 2017: Tematicheskaya klassifikatsiya terminov transportno-ekspeditsionnoy deyatelnosti, Elektronno nauchno spisanie MEHANIKA TRANSPORT KOMUNIKATSII, T.15, №3, 2017, statiya №1474, https://mtc-aj.com/article.1474_RU.htm.
3. Dimitrova, N., 2016: Terminologiya transportno-ekspeditsionnoy deyatelnosti (strukturno-semanticкое opisanie): dis. ... kand. filol. nauk, Voronezh, 2016.
4. Dimitrova, N., 2019: Dve tochki zreniya na periferiyu terminologicheskogo polya transportno-ekspeditsionnoy deyatelnosti, Bolgarskaya rusistika, 2019/2, S. 5–16.
5. Dimitrova, N., 2019: Study of external system links of the freight forwarding terminology, SocioBrains, ISSUE 58, JUNE 2019, C. 68-73.
6. Transportno-ekspeditsionnoe obsluzhivanie : ucheb. posobie dlya stud. vyssh. ucheb. zavedeniy, S.E. Shanova, O.V. Popova, A.E. Gorev, Moskva, Izd. tsentr «Akademiya», 2005.