

Федеральное государственное автономное образовательное учреждение  
высшего образования  
«СИБИРСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»

Институт филологии и языковой коммуникации  
Кафедра восточных языков  
45.03.02 Лингвистика

УТВЕРЖДАЮ  
Заведующий кафедрой ВЯ  
\_\_\_\_\_ Е.В. Чистова

« \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2021 г.

БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА

**КОГНИТИВНО-СЕМАНТИЧЕСКИЕ И СТРУКТУРНЫЕ  
ОСОБЕННОСТИ МЕТАФОРИЧЕСКИХ ТЕРМИНОВ  
(НА МАТЕРИАЛЕ ТЕРМИНОЛОГИИ КИТАЙСКОЙ  
ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ)**

Выпускник С.В. Ухоботова

Научный руководитель канд. филол. наук,  
доц. И.Г. Нагибина

Нормоконтролер Е.В. Буркова

Красноярск 2021

## СОДЕРЖАНИЕ

<b>ВВЕДЕНИЕ.....</b>	<b>2</b>
<b>ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ИССЛЕДОВАНИЯ ТЕРМИНОЛОГИЧЕСКОЙ МЕТАФОРИЗАЦИИ.....</b>	<b>7</b>
1.1. Термин как предмет терминоведения .....	7
1.2. Концептуальная метафора и ее роль в образовании терминов .....	12
1.3. Метафорическое моделирование как способ репрезентации профессионального мышления.....	18
1.4. Особенности мотивированности термина в китайском языке .....	23
<b>ВЫВОДЫ ПО ГЛАВЕ 1.....</b>	<b>31</b>
<b>ГЛАВА 2 МОТИВАЦИОННАЯ СТРУКТУРА МЕТАФОРИЧЕСКИХ ТЕРМИНОВ КИТАЙСКОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ.....</b>	<b>33</b>
2.1. Когнитивно-семантические аспекты метафорического моделирования транспортной терминологии КНР .....	33
2.1.1. Антропоморфная метафора .....	34
2.1.2. Природоморфная метафора .....	37
2.1.3. Социоморфная метафора .....	41
2.1.4. Артефактная метафора .....	43
2.2. Структурные особенности транспортной терминологии КНР.....	51
2.2.1. Словообразование.....	52
2.2.2. Аффиксация и полуаффиксация.....	56
<b>ВЫВОДЫ ПО ГЛАВЕ 2.....</b>	<b>59</b>
<b>ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....</b>	<b>62</b>
<b>СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ.....</b>	<b>66</b>
<b>СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ СЛОВАРЕЙ .....</b>	<b>71</b>
<b>ПРИЛОЖЕНИЕ А.....</b>	<b>73</b>
<b>ПРИЛОЖЕНИЕ В.....</b>	<b>80</b>
<b>ПРИЛОЖЕНИЕ С.....</b>	<b>85</b>

## ВВЕДЕНИЕ

Прогрессивное развитие науки и техники в последние десятилетия дало толчок к созданию тесного сотрудничества ученых и специалистов во всем мире. В процессе такого глобального подхода важное место отводится проблеме эффективного освоения языка специальности, исследованием которой в том числе занимается одна из отраслей лингвистики – терминоведение. Научное описание разных терминосистем с точки зрения их семантики, структуры, способов образования и функционирования в текстах и др. является основополагающей задачей современной лингвистики.

Одной из самых быстроразвивающихся систем современного Китая является транспорт. За все годы политики реформ и открытости в транспортной инфраструктуре КНР произошли колоссальные перемены, сопутствуемые появлением новых технологий и развитием мощной транспортной сети как в стране, так и за рубежом. В результате любое изменение, любое взаимодействие в рамках системы приводит к пополнению терминологической базы новыми языковыми единицами.

Несмотря на большое количество трудов в отечественном и зарубежном научном пространстве, посвященных выявлению особенностей различных терминосистем, на сегодняшний день все еще сохранилась необходимость описания специфики формирования терминологических номинаций в китайском языке.

В настоящем исследовании представлены основополагающие принципы формирования терминологических единиц и определены основные терминообразующие модели транспортной системы КНР.

**Актуальность** данной работы обусловлена недостаточной изученностью принципов и особенностей формирования метафорических терминов в современной китайской транспортной системе и заключается в выявлении основных структурных и метафорических моделей.

**Целью** работы является изучение метафорической части транспортной терминологии в современном китайском языке и выявление закономерностей ее формирования.

В соответствии с целью работы были определены следующие **задачи**:

1) рассмотреть понятийный аппарат терминоведения и определить основные подходы к изучению терминологии;

2) определить понятие «концептуальная метафора» в работах отечественных и зарубежных исследователей, разобрать основные особенности метафорических терминов;

3) изучить теоретические основы моделирования метафор как отражения специфики профессиональной мыслительной деятельности;

4) предоставить аналитический обзор мотивологических исследований, проанализировать особенности мотивированности терминов китайского языка;

5) выявить основные образы, используемые при терминологической номинации, в рамках метафорических моделей;

6) описать формальную структуру метафорических терминов на основании классифицированных словообразовательных моделей.

**Методологическую базу** исследовательской работы составили труды таких отечественных и зарубежных ученых, как: К.Я. Авербух, О.И. Блинова, М.В. Володина, В.И. Горелов, С.В. Гринев-Гриневиц, В.П. Даниленко, Т.Г. Добросконская, О.М. Карпова, Т.К. Кияк, Е.С. Кубрякова, В.М. Лейчик, Д.С. Лотте, А.А. Реформатский, А.Л. Семенас, Л.Г. Федюченко, О.П. Фролова, А.А. Хаматова, М. Johnson / М. Джонсон, G. Lakoff / Дж. Лакофф, 丁声树 / Дин Шэншу, 黎锦熙 / Ли Цзиньси, 吕叔湘 / Люй Шусян, 冯志伟 / Фэн Чживэй, 赵虹 / Чжао Хун и др.

**Объектом исследования** является метафорическая часть терминологии транспортной сферы КНР.

В качестве **предмета** исследования рассмотрены особенности формирования метафорических терминов в китайской транспортной сфере.

**Материалом** для исследования послужили терминологические словари транспорта, эксплуатируемого на территории КНР; регламенты национальных стандартов транспорта; каталоги оборудования, технические программы и планы работ.

В работе использованы следующие **методы исследования**: 1) метод лингвистического описания, 2) метод сплошной выборки, 3) метод компонентного анализа, 4) метод контекстного анализа, 5) метод количественного анализа, 6) метод когнитивного моделирования, 7) метод анализа по непосредственным составляющим.

**Практическая значимость** исследования заключается в восполнении недостающих знаний об особенностях формирования метафорических терминов транспортной сферы Китая.

Выпускная квалификационная работа состоит из введения, двух глав, заключения, списка используемой литературы и приложений.

Во **введении** формулируется актуальность исследования, определяются цель, задачи, объект, предмет, методы и материалы исследования.

В **главе 1 «Теоретические основы исследования терминологической метафоризации»** рассматриваются основной понятийный аппарат терминоведения, роль концептуальной метафоры в образовании терминов, принципы описания и анализа метафорических терминов путем метафорических моделей; обосновывается структурно-семантический подход при изучении явления мотивации в терминообразовании.

В **главе 2 «Мотивационная структура метафорических терминов китайской транспортной системы»** представлен анализ отобранного материала исследования, заключающийся в классифицировании и описании внутренней формы терминов, выявлении их семантической и структурной

соотнесенности на основе метафорического и структурно-синтаксического моделирования. В главе содержатся особенности формирования китайских метафорических терминов, выявленные при изучении материала.

**Заключение** содержит в себе основные выводы, основные трудности в методике классифицирования и изучения терминологии китайского языка и перспективы дальнейшего исследования.

**Список используемой литературы** включает в себя 58 источников, из которых 6 на иностранном языке; электронные издания словарей на русском и китайском языках представлены в количестве 13 единиц.

В **приложениях** находятся материалы исследовательской работы, классифицированные по моделям.

# ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ИССЛЕДОВАНИЯ ТЕРМИНОЛОГИЧЕСКОЙ МЕТАФОРИЗАЦИИ

## 1.1. Термин как предмет терминоведения

Научно-технический прогресс, начавшийся в 20 веке, определил потребность в исследовании и обосновании процедур номинации инноваций и научных открытий. Бурное развитие самых разнообразных сфер человеческой деятельности (автомобилестроение, информационные технологии, авиастроение, атомостроение, генная инженерия, космостроение, кибернетика и многое другое), которое продолжается и сегодня, ознаменовало создание новой научной дисциплины. Возникшее на основе языкознания терминоведение представило лингвистический подход к анализу терминов, отстранившись от взглядов логиков, философов, историков, социологов и др.

Основателями новой науки являются австрийский ученый и промышленник О. Вюстер и отечественные специалисты Д.С. Лотте и Э.К. Дрезен, все они опубликовали свои основополагающие труды практически в одно время (1934-1935 гг.). Стоит отметить, что первые подходы к изучению специальной лексики строились на идеях стандартизации и нормирования, благодаря которым терминоведы стремились к точности и полноте при коммуникации специалистов [Росянова и др., 2017].

Плодотворная работа терминоведов 80-х годов обусловила появление огромного количества определений понятия «термин». Отечественный ученый В.П. Даниленко в одной из своих монографий проанализировал порядка двадцати дефиниций термина [Даниленко, 1977: 83–86]. Другой российский ученый С.Д. Шелов посвятил свою статью сравнению более двадцати определений термина, взятых из работ отечественных и зарубежных ученых [Шелов, 2003: 77]. На сегодняшний день также не

существует универсального определения термина, связано это, прежде всего, с тем, что из-за разнообразия языкового материала и изучения различных аспектов дефиниция становится широкой и часто перегруженной избыточными деталями.

Например, в философско-гносеологическом подходе к дефиниции термина за основу берется признак знаковости термина. В данном случае термины являют собой материальный результат познания, становясь элементами научного аппарата разных теорий и концепций. Так, С.Е. Никитин в одной своей работе отмечает, что термин представляет итог познания, «имя сгустка смысла» [Никитина, 1987: 29].

В когнитивном подходе термины рассматриваются не как статические единицы, а с точки зрения обусловленности характером дискурса, в котором они используются. С позиции когнитивного терминоведения «термин сам становится инструментом познания, закрепив полученную информацию в своем содержании, <...> дает возможность обобщать и умножать научные знания, и передавать их следующим поколениям ученых» [Новодранова, 2000: 68–69]. Когнитивные исследования помогают углубить понимание термина. Однако следует также отметить, что работы 60-80-х гг., выполненные в традиционном подходе в достаточной степени отвечали принципам когнитивного терминоведения, так как новое направление опирается, прежде всего, на хорошо разработанный понятийный аппарат в традиционном подходе исследований [Хижняк, 2016].

Приведем несколько определений понятия «термин», сформированных российскими и зарубежными учеными, которые внесли огромный вклад в развитие терминоведения. По мнению отечественного ученого В.М. Лейчика, термин есть образование сложное и многослойное. «Термин – это лексическая единица определенного языка для специальных целей, обозначающая общее, конкретное или абстрактное понятие теории определенной специальной области знаний или деятельности» [Лейчик, 2007: 31–32].



Другое определение дано А.А. Реформатским и подчеркивает разницу между общеупотребительными словами и терминами: «термины – это слова специальные, ограниченные своим особым назначением; слова стремящиеся быть однозначными как точное выражение понятий и названий вещей» [Реформатский, 2008: 115].

С.В. Гринев также предлагает свою дефиницию, согласно которой термин – это «номинативная специальная лексическая единица (слово или словосочетание) специального языка, принимаемая для точного наименования специальных понятий» [Гринев, 1993: 33].

Китайские ученые Фэн Чживэй и Цзе Чунью, взяв за основу определения зарубежных исследований терминологических единиц, выводят определение: «термин – это средство языкового выражения специальных знаний» [揭春雨、冯志伟, 2009: 1].

Стоит отметить, что исследование специальной лексики китайскими учеными сформировалось в рамках лексикографии. Для китайской школы терминоведения свойственна практическая направленность, продиктованная составлением словарей и унификацией терминов отдельных сфер науки и техники. Теоретические исследования созданы в дополнение к практическим задачам. Как правило, китайские ученые стараются избегать в своих работах употребления определений понятия «термин», либо ограничиваются общими, размытыми формулировками. Китайские специалисты не предъявляют строгие требования к разграничению основных понятий терминоведения, так как сама наука, начав формироваться в 80-е годы 20 века, в настоящий момент нацелена, прежде всего, на систематизацию, а не на теоретический анализ [Лю-Ки-Ю, 2018].

Возвращаясь к проблеме формирования единого, общепринятого определения специальной языковой единицы, мы пришли к выводу, что рационально будет ориентироваться на классическое энциклопедическое определение, принимая во внимание, что в силу антропоцентричности лингвистической парадигмы в зависимости от подхода и направления могут

добавляться соответствующие уточнения в дефиницию термина. Так, в Лингвистическом энциклопедическом словаре дается следующее определение: «термин (от. лат. terminus – граница, предел) – слово или словосочетание, обозначающее понятие специальной области знания или деятельности» [ЛЭС, 1990: 508]. Термин входит в общую лексическую систему языка, но лишь посредством конкретной терминологии.

При определении понятия «терминология» большинство ученых сходятся на мнении, что она представляет собой общую совокупность специальных наименований разных областей науки и техники, функционирующих в сфере профессионального общения. Отечественный ученый В.П. Даниленко также отмечает, что терминологию можно рассматривать в узком и широком смысле. В узком понимании терминология отражает соответствующую совокупность терминов одной области знаний. В широком – терминология является совокупностью терминов всех областей деятельности [Даниленко, 1977: 2–3].

В процессе исследования наряду с определением понятия «термин» существуют и другие важные задачи: классификация его основных свойств и функций. Так, в работе «Терминоведение» С.В. Гринев-Гриневиц обращал внимание на следующие обязательные свойства терминов:

- 1) наличие дефиниции;
- 2) номинативность;
- 3) содержательная точность (ясность, немногозначность термина);
- 4) относительная независимость от контекста;
- 5) стилистическая нейтральность;
- 6) устойчивость и воспроизводимость в речи;
- 7) целенаправленный характер появления и т.д. [Гринева-Гриневиц, 2008: 37].

Основные свойства терминов, отличающие их от общеупотребительных слов, позволяют фиксировать в терминологиях

необходимые характеристики, отражающие наиболее значимые направления движения профессиональной мысли.

При рассмотрении функций терминов В.М. Лейчик предлагает взять за основу функции общеупотребительных слов, которые являются базой для формирования терминов. В качестве главенствующей терминовед выделяет номинативную функцию, благодаря которой фиксация специального знания стала возможной. Сегодня все чаще используется понятие «репрезентативная функция», пришедшее на смену номинативной. С номинативной тесно связана сигнификативная функция, при изучении которой обращается внимание на способы обозначения, виды языковых знаков по их мотивированности / немотивированности. Следующей функцией является коммуникативная, характеризующая термин как средство передачи специальной информации. Ученый выделяет и другие функции, но обращает внимание на то, что в современных исследованиях на первый план выходит когнитивная функция, которая определяет термин как результат продолжительного процесса познания окружающей действительности, как вербализацию концепта, порожденного не только мыслительным, но и чувственным познанием, что открывает возможности для создания терминов, в основе которых лежит метафора [Лейчик, 2007: 63–64].

Итак, можно заключить, что социальные явления, которые постоянно оказывают влияние на развитие терминологии, стали началом формирования отечественных и зарубежных терминоведческих школ. Появление новых или развитие старых профессиональных областей ознаменовывает формирование целого арсенала специальной лексики. Термин в этом случае является инструментом и результатом профессионального мышления. Однако, несмотря на все возрастающий интерес ученых, термин по-прежнему остается сложной лексической единицей для анализа, ввиду особенностей и нюансов, которыми обладают терминологии определенных научных дисциплин, а также существующих споров о природе термина, его свойствах и характеристиках.

## 1.2. Концептуальная метафора и ее роль в образовании терминов

Современный этап развития лингвистических дисциплин характеризуется возросшим интересом к динамическим аспектам языка, в связи с провозглашением антропоцентрической парадигме научного знания, в рамках которой язык изучается в тесной связи с человеком, его принципами сознания и мышления. В центре внимания многих отечественных и зарубежных ученых находится метафора, понимание которой претерпело серьезные изменения с возникновением новой научной дисциплины – когнитивной лингвистики.

Классически термин «метафора» понимается в лингвистике, как «троп, состоящий в употреблении слов и выражений в переносном смысле на основании сходства, аналогии и т.п.» [Ахманова, 2005: 233].

Позднее с возникновением когнитивной лингвистики метафору стали рассматривать совершенно под другим углом. Ученые отказались от традиционного подхода в изучении метафоры, и постепенно стал доминировать феномен «метафоричности мышления», изученный Д. Вико, Ф. Ницше, А. Ричардсом, П. Рикером, Э. Кассирером и др. [Будаев, 2007].

Под метафорой стали понимать одну из основных ментальных операций, способ мышления, категоризации, классификации и концептуализации мира [Кубрякова, 2004]. Теперь метафоры несут в себе не только эстетическую функцию, они являются базисом, благодаря которому человек познает окружающий его мир. Все данные исследований ученых о метафоре легли в основу когнитивного подхода к изучению метафоры, особо детально прописанные в труде «Метафоры, которыми мы живем» («Metaphors We Live by») Дж. Лакоффа и М. Джонсона [Лакофф, Джонсон, 2004].

Суть когнитивного подхода анализа метафоры сводится к положению метафоры в окружающей действительности. Дж. Лакофф и М. Джонсон заметили, что «наша обыденная понятийная система, в рамках которой мы

думаем и действуем, по сути своей метафорична» Благодаря такому определению, мы можем говорить о метафоре как явлении интеракции языка, мышления и культуры [Лакофф, Джонсон, 2004: 25].

Теория концептуальной метафоры, предложенная Дж. Лакоффом и М. Джонсоном, была одной из первых концепций, находившейся в составе когнитивной семантики. Сторонники данной теории придерживаются основных принципов когнитивной семантики, а именно: семантическая структура отражает концептуальную структуру, концептуальная структура основана на телесном опыте [Шиляев, 2018].

В основе концептуальной теории метафоры заложены две взаимодействующие структуры знаний (фреймы и сценарии): «сферы-источника» (source domain) и «сферы-цели» (target domain). При образовании метафоры возникает структурирование сферы-цели по подобию сферы-источника, этот процесс именуется когнитивным отображением (cognitive mapping) или метафорической проекцией (metaphorical mapping). Устойчивые соотношения сферы-источника и сферы-цели носят название «концептуальных метафор» [Лакофф, Джонсон, 2004: 24].

«Метафоры, которыми мы живем» вызвал всплеск интереса к изучению метафоры в Китае. Так, например, китайский исследователь Чжао Хун считает, что механизм формирования метафоры в целом схож с языковым механизмом. В механизме создания метафоры также необходимо учитывать факторы языкового механизма, потому как метафора является производной суммы данных факторов [赵虹, 2006].

В механизм формирования метафоры Чжао Хун включил следующие факторы:

1) основной субъект (主体) неразрывно связан с понятием «коммуникативный акт», в результате которого происходит процесс передачи информации. Чжао Хун также считает, что «только человеческий

мозг обладает когнитивной способностью сделать точное суждение и признать метафорическое значение предложения»;

2) взаимосвязь компонента-означаемого ( 本体 ) и компонента-означающего ( 喻体 ). Сочетание признаков данных компонентов составляет основу механизма формирования метафоры;

3) метафорическая основа ( 喻底 ). Для расшифровки значения метафоры необходимо сначала обратиться к буквальному значению слов, входящих в состав метафоры;

4) контекст ( 语境 ). Слово и контекст в совокупности создают метафору, по «этой причине многие ученые выступают за изучение метафоры в прагматическом аспекте». Чжао Хун считает, что прагматическая теория метафор не противоречит когнитивной, а наоборот, дополняет ее [赵虹, 2006].

Труд Дж. Лакоффа и М. Джонсона также стал отправным пунктом в когнитивном подходе изучения метафоры отечественными исследователями. В России эта теория особо развивается в работах таких ученых, как А.Н. Баранов, Д.О. Добровольская, В.З. Демьянков, Е.С. Кубрякова, Е.В. Рахилина, Т.Г. Скребцова и др. [Чудинов, 2001].

М. Минский считает, что концептуальные метафоры служат для создания аналогий и «дают нам возможность увидеть какой-либо предмет или идею как бы «в свете» другого предмета или идеи, что позволяет применить знание и опыт, приобретенные в одной области, для решения проблем в другой области» [Минский, 1988: 291].

Несмотря на то, что метафора, прежде всего, соотносится с общелитературным языком, она играет не последнюю роль в образовании терминов. Процесс формирования термина на базе метафоры не случаен, напротив, он является проявлением согласованности работы разных систем, в которых происходит освоение и понимание опыта взаимодействия с окружающим нас миром.

Как отмечает В.К. Харченко, образование термина начинается именно с метафоры, эвристичность которой скрыта в самой ее сути [Харченко, 2009]. Переосмысление литературных слов и добавление нового терминологического значения происходит на ассоциативном уровне, при котором исследователь номинирует свое открытие уже имеющимся в языке словом, иными словами происходит некий перенос по сходству. М.В. Володина также подчеркивает, что такого рода «специальные понятия строятся на ассоциативно-метафорических связях, которые фиксирует «внутренняя форма» терминов». Вместе с дефиницией термина, она представляет информацию о существенных признаках, легших в основу данного термина [Володина, 1997: 26].

На первый взгляд существует явное противоречие между метафорой и термином, выраженное в их фундаментальных свойствах, а именно: образность и экспрессивность, свойственная метафорам, и требование отсутствия экспрессивности, предъявляемое к терминам. Однако само противоречие разрешается в процессе метафорической терминологизации, в рамках которой устраняется экспрессивный компонент семантики, но, как правило, сохраняется образный компонент, смещенный на периферию лексического значения термина.

Отечественный ученый Н.В. Горохова, указывая в качестве характеристик метафорических терминов близкие семантические связи с общелитературным языком, также обращает внимание на образность, которая «обеспечивает легкость понимания термина, простоту его запоминания и употребления» [Горохова, 2014: 217].

Работы таких отечественных ученых, как А.А. Баранова, А.А. Ефремов, Н.В. Горохова, М.А. Занина, Н.А. Мишанина, М.А. Никитина, Л.Г. Федюченко, С.Г. Дудецкая, М.В. Володина и т.д., посвященные роли метафоры в процессе терминообразования употребляют понятия «термин-метафора» и «метафорический термин» как взаимозаменяемые. В связи с тем, что метафоризация рассматривается как основополагающий принцип

семантического терминообразования, не все исследователи дают четкую формулировку данного языкового явления. Несмотря на отсутствие универсальной дефиниции, мы считаем, что определение, данное Л.Г. Федюченко в статье «Термины-метафоры как средство передачи технического знания», полностью удовлетворяет задачам нашего исследования. Так, метафорический термин – это «динамическая гносеологическая структура, образующаяся на базе уже известных общенаучных / общетехнических знаний, основная функция которой – выражать данные знания в более компактной и доступной форме» [Федюченко, 2018: 74].

Наряду с возрастающим интересом к когнитивному подходу при изучении метафоры, найденной не только в общеупотребительной, но и специальной лексике, ученые также отмечают проблему идентификации статуса метафорических терминов в структуре специальной лексики.

Отечественные ученые В.М. Лейчик, Л.П. Даниленко, Б.Н. Головин, А.М. Крейтор, И.В. Арнольд, К.Я. Авербух, А.В. Калинин, З.И. Комарова, С.Д. Шелов и др. отмечают особую трудность при разграничении понятий «термин» и «профессионализм». Стоит отметить, что главными отличительными критериями двух данных пластов специальной лексики являются официальность и кодифицированность термина и неофициальность, распространенность сугубо в разговорной речи профессионализмов [Калинин, 2013]. Большинство ученых указывают на экспрессивность профессионализмов и нейтральность терминов, однако данный критерий также подвергается сомнению. Например, К.Я. Авербух и О.М. Карпова убеждены в экспрессивной нейтральности обоих лексических единиц: касательно «якобы присутствующей экспрессивности в профессионализмах (усталость (металла), старение (динамита), жандарм (скальный выступ), собачка (спускового механизма), ябедник (прибор – самописец) и т.п.), то это рудименты эмоционального восприятия слова, послужившего первоосновой для данного профессионализма». Как считают ученые, в сознании



профессионалов подобные слова не могут вызывать эмоционально-экспрессивных коннотаций [Авербух, Карпова, 2009: 20].

Будучи похожим на профессионализм (в настоящем исследовании мы рассматриваем профессионализмы и жаргонизмы недифференцированно), метафорический термин относится к лексеме со спорным статусом, так как с одной стороны, последний обладает образностью подобно профессионализму, с другой – так же как термин может иметь официальный статус, закрепленный в словарях, регламентах, научных текстах и других специальных документах. На основании всего вышеизложенного мы предлагаем рассматривать метафорические термины как специальную лексику пограничного положения. Следует также учесть, что единицы языка профессиональной коммуникации не имеют строгих границ во всей области дискурса, а значит, метафорические термины могут свободно переходить от общелитературного языка к профессионализмам и от них к официальным терминам.

В целом, с провозглашением когнитивного подхода к анализу многих языковых явлений, мы можем наблюдать тенденцию увеличения интереса к анализу метафоры в разных областях научного знания, в том числе в процессе терминологизации общеупотребительной лексики. Концептуальная метафора, будучи базовым приемом познания, является одним из продуктивных механизмов терминообразования. Образовавшиеся при этом метафорические термины сохраняют в своей внутренней форме образ, на основе которого произошел процесс номинации предмета. Нами также было установлено, что метафорические термины, занимая пограничную зону, объединяют в себе свойства двух разновидностей специальной лексики – терминов и профессионализмов, что нередко вызывает определенные трудности в процессе анализа и классификации.

### 1.3. Метафорическое моделирование как способ репрезентации профессионального мышления

Одной из важных задач современной лингвистики является изучение терминологии как базового компонента научного дискурса. Причем научная деятельность включает не только исследование определенных объектов, но и научную коммуникацию, предполагающую информационный обмен между специалистами отдельной отрасли. Качество и результат научной коммуникации во многом определяется спецификой языковых единиц, фиксирующих научное знание.

В продолжение к предыдущему параграфу, где был проанализирован основной механизм метафоризации общеупотребительных слов и последующее их использование в терминологической системе, нам необходимо обратиться к структурной составляющей метафорического анализа – метафорическим моделям.

Описывая системы научных текстов, ученые рассматривали конкретные модели мира, отвечающие задачам научного исследования. При этом чаще всего в работах четко дифференцировали научную и обыденную (наивную) картины мира. Позднее, анализируя языковые средства, исследователи пришли к выводу о том, что весь опыт познавательной деятельности целиком отражен в языке, а научное и обыденное знание тесно связаны друг с другом. Так начался новый этап исследований, сопряженный с языковым моделированием, под которым стали понимать способ представления и передачи информации в сознании человека [Уорф, 1960]. С возникновением когнитивной лингвистики понятие «модель» окончательно сформировалось, включив в себя не только структуру отражения свойств и функций объекта исследования, но и принцип ментального конструирования (то есть анализ единиц теперь затрагивает и сферу мыслительной деятельности человека). Примерами таких моделей могут послужить метафорические, кластерные и концептуальные модели

Дж. Лакоффа, сценарные фреймы Т.А. ван Дейка, ментальные пространства Ж. Фоконье и М. Тернера, семиотическое дискурсивное моделирование Г.Н. Лола и многие другие [Мишанкина, 2009].

Большая часть исследований в области языкового моделирования принадлежит анализу метафоры. В работах, выполненных в рамках когнитивно-дискурсивной теории, Дж. Лакофф, М. Джонсон, А.Е. Седов, Н.Д. Арутюнова, А.Н. Баранов, Ю.Н. Караулов, А.П. Чудинов и другие ученые неоднократно обращались к анализу концептуальной метафоре как когнитивному и психическому языковому феномену, представляющему ментальную модель, выстроенную по принципу аналогии и позволяющую изучить объект на основе знаний о других явлениях и сущностях [Там же: 44].

Следует отметить, что метафорическое моделирование обладает рядом специфических аспектов, на которые также стоит обратить внимание. В первую очередь процесс метафоризации предполагает поиск требуемого образа на основе имеющего интуитивного опыта, однако дальнейшая его адаптация к модели объекта происходит уже на основе логики. То есть метафорическая модель получает толкование уже после образования. Во-вторых, метафорическая модель включает в себя потенциально бесконечное количество компонентов, но для образования нового метафорического выражения выбирается лишь та единица, значение которой наиболее четко выстраивает исходный образ предмета или ситуации. Кроме того, метафора обладает интертекстуальным характером, так как при наличии нереализованного количества компонентов она способна легко переконструироваться в соответствии с определенной ситуацией. Еще одним важным свойством является то, что метафорическая модель по-разному воспринимается автором и читателем текста, так как в основе образа метафоры лежит определенный уровень общеязыкового и личного опыт участников коммуникации [Там же: 46].

Метафорическая модель является отражением двух концептосфер – сферы-источника (сигнификативная область) и сферы-цели (денотативная

область). Отечественный ученый А.П. Чудинов дает следующее определение метафорической модели: «это существующая в сознании носителей языка схема связи между сферами понятий, представленная формулой: “X” – это “Y”» [Чудинов, 2003: 70]. Можно охарактеризовать метафорическую модель как открытую систему, способную к безграничному разворачиванию с использованием все новых и новых компонентов [Там же: 71].

В современном научном пространстве метафоры признаны общеязыковым феноменом. Анализ метафор дал возможность говорить об их междискурсивном взаимодействии, заключенном в заимствовании системы понятий и терминов как между научными дискурсами, так ненаучными типами дискурсов. Общеязыковые метафоры анализируются учеными по универсальным метафорическим моделям, которые применимы почти для всех областей лингвистического исследования [Мишанкина, 2009].

На сегодняшний день существует большое количество исследований, в которых без изменений или с авторскими комментариями берутся известные классификации метафорических моделей. Одной из первых, удовлетворяющих практические задачи анализа, была классификация, созданная Дж. Лакоффом и М. Джонсоном и прописанная в их совместном труде «Метафоры которыми мы живем» («Metaphors We Live by»):

1) онтологические метафоры (основаны на способе восприятия абстрактных понятий, событий, явлений как материальные сущности и вещества). Например, модель «РАЗУМ – ЭТО МАШИНА» (THE MIND IS A MACHINE) создает такие ассоциации с разумом, как включение, выключение, источник энергии, эффективность и т.д.;

2) структурные метафоры, где один концепт структурирован в терминах другого. Примером может стать знаменитый концепт «ВРЕМЯ – ДЕНЬГИ» (TIME IS MONEY), в котором метафоризированы основные знания о деньгах, ценностях, ограниченности ресурсов;

3) ориентационные метафоры, связанные с пространственными отношениями, основанными на нашей когнитивной базе «СЧАСТЬЕ

СООТВЕТСТВУЕТ ВЕРХУ; ПЕЧАЛЬ – НИЗУ» (HAPPY IS UP; SAD IS DOWN). Авторы также делают акцент на том, что ориентационные метафоры могут варьироваться у каждой культуры в зависимости от особенности восприятия окружающей действительности. Например, существуют культуры, для которых будущее воспринимается позади, а не впереди. [Лакофф, Джонсон, 2004: 27].

Отечественные ученые также систематизировали метафорические модели, взяв за основу когнитивный подход к анализу метафоры. Так, одной из самым распространенных является классификация наиболее типичных метафорических моделей А.П. Чудинова, разработанная при анализе политического дискурса и успешно применяемая исследователями в других научных областях.

Так, А.П. Чудинов классифицировал следующие типы метафоры:

- 1) антропоморфная метафора (человек – центр мироздания);
- 2) природоморфная метафора (отношения «человек-природа»);
- 3) социоморфная метафора (отношения «человек-общество»);
- 4) артефактная метафора (отношения «человек-продукт труда»)

[Чудинов, 2003: 77].

Рассмотрев вышеуказанные модели, мы приняли решение взять за основу классификацию А.П. Чудинова, так как после проведения детального поиска материала исследования нами было обнаружено, что не все модели из классификации Дж. Лакоффа и М. Джонсона позволяют проанализировать найденные метафорические термины. В то же время классификация А.П. Чудинова вбирает в себя характеристики метафор, необходимые для нашего исследования и позволяющие в более полной мере описать механизм метафорической терминологизации транспортной системы КНР.

Стоит отметить, что не существует единого представления о методике описания метафорических моделей. Как зарубежными, так и отечественными учеными было разработано множество схем, описывающих различные метафорические модели. В связи с тем, что наше исследование будет

построено на классификации моделей метафоры по А.П. Чудинову, необходимо также обратиться и к предложенному им методу описания метафорических моделей, который был подробно изложен в монографии «Метафорическая мозаика в современной политической коммуникации» [Чудинов, 2003].

Для метафорической модели в традиционном ее понимании в когнитивной лингвистике характерны следующие признаки:

1) исходная понятийная область (по другой терминологии: сфера-источник, сфера-донор, область источника и т.д.), в которую входят неметафорические смыслы охватываемых моделью единиц;

2) новая понятийная область (по другой терминологии: сфера-мишень, сфера-магнит, сфера-цель и т.д.), под которой подразумеваются метафорические смыслы соответствующих модели единиц;

3) фреймы, относящиеся к данной модели и призванные структурировать сферу-источник. В метафорических смыслах данные фреймы необходимы для ментальной категоризации сферы-цели;

4) типовые слоты, составляющие каждый фрейм. Слоты (терминальные узлы) представляют собой часть фрейма, определенный аспект его конкретизации;

5) компонент, связывающий сферу-источник и сферу-цель. Предполагается, что необходимо выделить признаки, позволяющие метафорически сблизить указанные сферы;

6) дискурсивная характеристика модели, которая включает поиск концептуальных векторов, эмотивных характеристик метафорической модели и ее взаимосвязи с существующей ситуацией в рамках определенного дискурса;

7) продуктивность модели, под которой понимается прагматический потенциал метафорической модели. Рассматривается частотность модели и масштаб ее применения, то есть характерна ли она для всей культуры в

целом, или же представляет собой продукт творческого процесса отдельных адресантов [Чудинов, 2003: 70–72].

Исходя из вышесказанного, мы приходим к выводу о том, что на формирование специальной лексики оказывает большое влияние общеязыковая наивная картина мира, которая наиболее ярко видна в метафорическом аспекте терминологии. Анализ языковых явлений может быть затруднен их многоаспектностью, динамичностью, изменчивостью, вследствие чего определить логику развития языковых явлений бывает очень трудно. По этой причине ученые вынуждены прибегнуть к использованию средств познавательного моделирования ситуации. В нашем случае при выявлении специфических черт метафорических терминов также необходимо проанализировать их структурную составляющую – метафорические модели.

#### 1.4. Особенности мотивированности термина в китайском языке

На протяжении становления и развития терминоведения ученые стремились к созданию стройной и иерархичной терминосистемы. Такая задача упорядочения терминологии строилась на первоначальных идеях о стандартизации и нормировании специальной лексики. Позднее специалисты пришли к выводу, что имеющийся материал трудно поддается систематизации, вследствие своей обширности и наличия особенностей в каждой терминологии. Российский профессор И.И. Михлина отмечает, что в библиографоведении до сих пор отсутствует точная, научно обоснованная терминосистема [Михлина, URL: <https://goo-gl.su/hmC2>].

По справедливому замечанию академика В.В. Виноградова, «упорядочение терминологии связано с важной структурной задачей создания целесообразных моделей терминов в сфере той или иной специальной области» [Виноградов, 1961: 7]. Другими словами, одной из важных задач ученого является анализ формы термина, установление особенностей семантических и структурных моделей, т.е. приведение

терминов к определенным конструкциям для их последующей категоризации. Стоит также упомянуть, что модель образования термина определяется некоторыми «регулярностями», которые проявляются как в плане содержания, так и в плане выражения, что позволяет говорить о том, что модели термина есть пересечение двух типов моделей – структурных и семантических [Гринев-Гриневиц, 2008: 168].

Под структурными понимаются модели, которые устанавливают способ образования термина. В формальной структуре слова происходит выделение терминологических элементов, которыми могут быть морфемы, основы и слова. Семантические модели представляют соотношение определяющего (мотивирующего) и определяемого (мотивированного) компонента [Там же, 2008: 168].

При структурно-семантическом анализе специальной лексики перед исследователями также возникает потребность в анализе мотивированности формы термина. Во-первых, это необходимо для выявления специфики мотивированности отдельной терминологии, во-вторых, типы мотивированности могут послужить надежным типологическим критерием [Барышникова, 1999].

Несмотря на то, что важнейшие для науки понятия появились в разные периоды, отделенные десятками столетий, мотивология как новое научное направление заявило о себе в начале 70-х гг. 20 века. У его истоков стоят такие ученые, как О.И. Блинова, Т.Р. Кияк, С.В. Гринев-Гриневиц, Т.Л. Канделаки, В.М. Лейчик, С.Д. Шелов и др.

На начальном этапе ученые рассматривали мотивированность общеупотребительных слов. Напомним, что по определению О.И. Блиновой, мотивированность – это «структурно-семантическое свойство слова, позволяющее осознать взаимообусловленность связи значения и звучания слова на основе соотносительности его с языковой или неязыковой действительностью» [Блинова, 2000: 35]. О.И. Блинова напрямую связывает внутреннюю форму слова и мотивированность, отмечая, что двуплановость



структуры первой конкретизируется, получая следующее терминологическое обозначение: мотивационная форма (МФ) и мотивационное значение (МЗ). Вместе они, представляя «третий, внутренний член» лексической единицы, находятся с ним в тесной взаимосвязи: «мотивационная форма в отношении наложения со звуковой оболочкой слова, мотивационное значение – с лексическим значением» [Блинова, 2012: 8]. В формировании МФ и МЗ также участвуют мотивирующие слово единицы – лексический и структурный мотиваторы. В соответствии со связью мотивированности с внутренней формой слова, под которой понимается связь звукового состава и первоначального значения слова, О.И. Блинова выделяет следующие типы мотивированности: фонетическая (звукоподражания – например, кукушка, мурлыкать, рычать и т.д.), лексическая и структурная [Блинова, 2012: 136]. На сегодняшний день существуют и другие классификации мотивированности слов в зависимости от аспекта их анализа. Так, например, выделяют:

1) в зависимости от способа мотивировки – относительная (соотношение языковых единиц) и абсолютная мотивированность (соотношение с внеязыковой действительностью, прежде всего, характеризуется звукоподражательная сторона);

2) в зависимости от степени мотивированности – полная (все элементы слова мотивированы) и частичная мотивированность (лишь одна часть является мотивированной);

3) в зависимости от средства мотивировки – фонетическая, морфологическая (делится на лексическую и структурную) и семантическая (перенос слова из одной сферы в другую) мотивированность [Усманова, Исраилова, 2019].

Позднее терминоведы также обратились к анализу мотивированности терминов, обнаружив, что мотивированность общеупотребительного слова и термина несколько отличается. Терминоведы выстраивают соотношение понятий «мотивированность» и «системностью». Так, Д.С. Лотте под

систематичностью или системностью понимал выраженную формой термина связь с другими понятиями рассматриваемой системы [Лотте, 1961: 73]. Другие ученые считали, что системность есть отражение термином места в системе или одинаковость терминологических элементов при построении, при этом некоторые авторы называли этим определением мотивированность.

С.В. Гринев-Гриневиц в своем труде «Терминоведение» (2008) разграничивает два понятия, подразумевая под системностью термина его принадлежность к элементу системы, стремящейся к упорядоченности. Под мотивированностью термина ученый понимает «его семантическую прозрачность, свойство его формы давать представление о называемом термином понятии». При этом наиболее полным выражением такого важного свойства термина как мотивированность является систематичность термина, т.е. возможность отражения в структуре термина связи называемого понятия с другими понятиями и места в данной понятийной системе [Гринев-Гриневиц, 2008: 165].

В книге отечественного ученого В.П. Даниленко «Русская терминология» (1977) дается сходная формулировка понятия мотивированности термина: это явление прозрачности внутренней формы слова, явление, при котором «данное содержание поддается более или менее непосредственному соотнесению с соответствующим выражением» [Даниленко, 1977: 62].

Применительно к терминологии также разработаны несколько классификаций мотивированности терминологической единицы. Широко применяемой в современных исследованиях является классификация, при которой явление мотивированности рассматривается во взаимосвязи с основными способами терминообразования (семантический, морфологический, синтаксический и морфолого-синтаксический способы). С.В. Гринев-Гриневиц выделяет два типа мотивированности: образную мотивированность термина (семантическую мотивированность) и

категориальную мотивированность (морфологическую мотивированность) [Гринев-Гриневиц, 2008: 165–170].

В.П. Даниленко представляет следующую классификацию: словообразовательно-морфологический, синтаксический и семантический типы мотивированности, которые также соответствуют трем основным способам терминологического словообразования (морфологическому, синтаксическому и семантическому). Ученый отмечает, что в данном случае мотивированными следует считать все аффиксально-образованные термины, сложные термины, термины-словосочетания и слова, употребляющиеся как термины в результате семантического переноса [Даниленко, 1977: 63].

В рамках нашего исследования мы будем основываться именно на классификации по способу терминообразования, так как они позволят передать особенности формирования терминологии китайского языка. Стоит заметить, что ученые разрабатывали классификацию при анализе русской терминологии, вследствие чего нам необходимо ее адаптировать, исходя из специфики китайского языка. Т.Р. Кияк также считает, что «для многих слов могут быть характерны разные комбинации видов мотивированности <...> не всегда можно провести четкую грань между различаемыми в лингвистике видами мотивированности [Кияк, 1989: 35].

Современный китайский язык представляет собой изолированный топиковый язык. Одной из важнейших черт китайского языка является морфологическая значимость слогоделения, т.е. границы морфемы и слога должны совпадать без исключений. Китайский текст представляет собой совокупность слогов, обозначенных на письме отдельными иероглифами. Иероглиф – минимальная единица, обладающая фонетическим и смысловым единством [Курдюмов, 2005].

В противопоставление корнесинтетизму русского языка, китайский – корнеизолирующий язык. Что подтверждается важнейшим для понимания китайского языка принципом, сформированным известным китайским ученым Ли Цзиньси – «примат синтаксиса над морфологией» [黎锦熙, 1924].

Позднее отечественный ученый В.И. Горелов описал основные способы словообразования в китайском языке. Доминирующим способом образования слова является словосложение, называемое лексико-синтаксическим способом. В китайском существуют полуаффиксация (лексико-морфологический способ) и аффиксация (морфологический способ), которые также рассматриваются в рамках словосложения [Горелов, 1984: 19–20].

Лексическая единица, полученная в результате словосложения, называется сложным (или корнесложным) словом (复合词). Для сложных слов характерна «выделяемость компонентов, ясность внутренней формы, или смысловой структуры» [Там же: 21]. Этот факт свидетельствует о высокой степени мотивированности любого китайского слова.

При этом между частями сложных слов обычно существует смысловое соотношение компонентов: модель сложного слова – то же что и модель словосочетания. В зависимости от типа связи между компонентами можно выделить сложные слова сочинительные и сложные слова подчинительные. В свою очередь слова с сочинительной связью образуют пять типов: суммирующий, обобщающий, синонимический, антонимический и особый тип; слова с подчинительной связью – определительный, дополнительный, результативный, предикативный и особый типы [Там же: 22].

Другой отечественный ученый А.Л. Семенов также подчеркивает, что словообразовательная структура лексических компонентов есть, прежде всего, грамматическая характеристика компонентов. Так, на основе анализа китайского языка исследователь выделяет следующие пять типов отношений между компонентами слова:

- 1) атрибутивный тип (первый компонент определяет второй, между ними формируются видо-родовые связи);
- 2) копулятивный тип (компоненты равноправны) предполагает сочетание синонимичных и антонимичных компонентов;
- 3) глагольно-объектный тип (первый компонент обозначает действие, направленное на второй именной компонент);

4) глагольно-результативный тип (второй компонент указывает на результат действия, выраженного первым компонентом);

5) субъектно-предикативный тип (первый компонент обозначает субъект, второй – действие или состояние) [Семенов, 2005: 38–39].

Исходя из вышеуказанных особенностей китайского языка, мы можем заключить, что мотивированность китайских терминов бывает двух типов: *семантическая и морфолого-синтаксическая мотивированность*. Анализ метафорической части терминологии китайской транспортной системы будет проводиться в двух планах – план содержания (семантическая структура) и в плане выражения (формальная структура), так как метафорический термин может быть образован полным переносом целого слова из общеупотребительной лексики в терминологическую, либо переносом отдельных его компонентов (знаменательных морфем). Вследствие чего мы считаем, что семантическую мотивированность можно представить следующим образом: *полная семантическая мотивированность* (перенос значения целого слова) и *неполная семантическая мотивированность* (перенос знаменательных морфем в составе слова). Так как настоящее исследование сосредоточено на словообразовательном, а не морфологическом анализе, то мы будем принимать во внимание последний словообразовательный акт, в результате которого появилась новая лексическая единица, следовательно, при полной семантической мотивированности будет рассматриваться только семантическая структура, т.е. образ, легший в основу термина; термины неполной семантической мотивированности будут описываться в двух аспектах: мотивационная форма и значение.

Таким образом, мотивированность термина представляет собой вполне сформировавшееся направление терминоведения. Мы выяснили, что мотивированность специальной лексики несколько отличается от мотивированности общеупотребительных слов. На основе рассмотренного материала и специфики китайского языка нами также была предпринята

попытка адаптирования имеющихся классификаций мотивированности терминов в соответствие с задачами настоящего исследования.

## ВЫВОДЫ ПО ГЛАВЕ 1

В результате формирования теоретической базы, посвященной характеристикам термина как предмета терминоведения, особенностям метафорических терминов, методам анализа собранного материала в рамках метафорического моделирования и мотивированности термина, можно сделать следующие важные для дальнейшего исследования выводы.

1. Для современного, быстро развивающегося технического мира становится как никогда важно создать стройную терминологическую систему, главная задача которой осуществление успешной коммуникации между специалистами той или иной профессиональной области. Во времена научно-технической революции происходит формирование новой лингвистической дисциплины – терминоведения. Каждая школа терминоведения в мире на данный момент находится на разном этапе развития, например, российская школа, первоначально сосредоточившись на составлении специальных словарей, сегодня все чаще обращается к теоретическому анализу терминологии отдельных областей. Китайская школа, чья практическая деятельность продиктована необходимостью в унификации терминов, формируется в рамках лексикографии, теоретический анализ терминологии только начинает зарождаться.

2. С провозглашением антропоцентрической парадигмы научного знания языковые явления стали изучаться в тесной связи с человеком, его сознанием и мыслительными процессами. Так, формируется когнитивный подход к исследованию языка. С позиции когнитивного терминоведения сам термин стал инструментом познания. Когнитивная лингвистика также не обошла стороной анализ метафоры как базиса познания действительности, не только в рамках наивной, но и научной картины мира. Переосмысление общеупотребительных слов и добавление нового терминологического значения происходит на ассоциативном уровне, который фиксирует внутренняя форма термина.

3. В рамках работ отечественных ученых понятия «термин-метафора» и «метафорический термин» употребляются как синонимы. В настоящем исследовании под метафорическим термином понимается динамическая гносеологическая структура, которая образуется на базе уже известных общенаучных или общетехнических знаний и призвана выражать данные знания в более компактной и доступной форме. Метафорический термин представляет собой специальную лексику пограничного положения, так как, с одной стороны, обладает образностью подобной профессионализму, с другой – как и термин может иметь официальный статус.

4. Метафорическое моделирование в рамках когнитивного подхода позволит определить какой ассоциативный признак лег в основу наименования того или иного предмета. Предполагается, что анализ метафорических моделей даст решение ответа на следующие вопросы: 1) все ли существующие в природе отношения могут быть реализованы в рамках рассматриваемой терминологии; 2) насколько распространены и употребимы модели в данной терминологии; 3) чем обусловлен выбор тех или иных образов.

5. С выявлением ассоциативного образа, ставшего основой для терминологизации или ретерминологизации, тесно связано понятие мотивированности термина, под которым в терминоведении понимается прозрачность как в плане содержания, так и в плане формы. При анализе мотивированности ученые прибегают к описанию структурных и семантических моделей.

6. Будучи корнеизолирующим, китайский язык требует перераспределения классификации основных типов мотивированности термина, разработанной на базе русского языка. Согласно способам словообразования, легшим в основу классификации, мы выделили следующие типы мотивированности в китайском языке: семантическая (образная) и морфолого-синтаксическая (категориальная) мотивированность.



## ГЛАВА 2 МОТИВАЦИОННАЯ СТРУКТУРА МЕТАФОРИЧЕСКИХ ТЕРМИНОВ КИТАЙСКОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ

### 2.1. Когнитивно-семантические аспекты метафорического моделирования транспортной терминологии КНР

В практической части данной работы проанализированы 150 метафорических терминов китайского языка, взятых из автомобильной, водной, железнодорожной и авиационной сферы. Для рассмотрения полной и неполной типов семантической мотивированности в терминологии транспортной системы, в первую очередь, нам необходимо обратиться к метафорическому моделированию и описать метафорический образ, который был положен в основу того или иного китайского термина. При полной семантической мотивированности рассматривается слово целиком и его целостный образ, значение которого получено сложением знаменательных морфем. В соответствие с данным параметром было найдено 7 единиц – 筋, 跑道, 驼峰, 龙骨, 爬行, 天窗, 脐带. Все остальные метафорические термины относятся к неполному типу семантической мотивированности.

На начальном этапе все терминологические единицы были распределены по группам в соответствии с классификацией метафор А.П. Чудинова, согласно которой существует 4 типа метафор, объединенных сферами-источниками, а именно антропоморфная – «Человек как центр мироздания», природоморфная – «Человек и природа», социоморфная – «Человек и общество», артефактная – «Человек и результаты его труда» [Чудинов, 2013]. Полная классификация метафорических терминов представлена в приложении А. За основу для классификации моделей была

взята понятийная сфера-источник, в рамках которой были зафиксированы фреймы и слоты.

При описании моделей метафорических терминов также были выявлены следующие основные концептуальные признаки, классификация которых находится в приложении В:

- 1) сходство по местоположению;
- 2) сходство по форме;
- 3) сходство по функции;
- 4) сходство по форме и функции;
- 5) сходство по родству (группе).

В последующих подпараграфах мы рассматриваем каждую группу в отдельности, выделяя характерные особенности, основные концептуальные признаки метафорических терминов транспортной системы КНР.

### 2.1.1. Антропоморфная метафора

При исследовании данного типа метафор анализируются концепты, которые относятся к исходной сфере «ЧЕЛОВЕК». Частое обращение к антропоморфной метафоре объясняется тем, что человек моделирует окружающую реальность по своему подобию. В.Н. Телия подчеркивает, что антропоцентричность метафоры, а именно соизмеримость сопоставляемых в метафоризации объектов в сознании человека «самым естественным образом вписывается в современную антропоцентрическую парадигму научного знания [Телия, 1988].

В рамках антропоморфной метафоры нами были выявлены порядка 48 метафорически мотивированных термина. В основной модели «ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА – это ЧЕЛОВЕК» (48) были выделены следующие подгруппы (фреймы и слоты):

- 1) фрейм «Анатомические органы»: слот «Голова» (头班车, 轨头, 尽头线, 吸头, 船头, 轴头); слот «Плечевой пояс» (路肩, 桅肩, 供电臂, 腕臂, 长

臂吊机, 横摆臂, 肩回运转制, 开口扳手); слот «Кровеносная система» (脉冲轨道电路, 脉码调制); слот «Дыхательная система» (吸鸟); слот «Лицо и его составляющие» (道口, 电嘴, 开口扳手, 有咋桥面, 开挖面, 后轮眉); слот «Сердце» (空心墩, 对心装置); слот «Зубы» (剪力齿槽, 斜齿齿轮, 齿轨铁路); слот «Горло» (咽喉区长度, 咽喉道岔); слот «Тело и его составляющие» (腰线, 脐带, 机腹着陆, 道钉身, 车身); слот «Мускулы» (筋); слот «Кожные покровы» (蒙皮, 绿皮车, 红皮车);

2) фрейм «Состояние»: 疲劳应力幅, 相敏轨道电路, 分路灵敏度, 待机模式, 睡眠模式;

3) фрейм «Болезни»: 路基病害, 盲谷, 盲区;

4) фрейм «Движение»: 同步;

5) фрейм «Навык»: 应答器读写工具.

Предлагаем рассмотреть некоторые примеры метафорических терминов данной модели детально. Например, терминологическая единица 船头 (рус: нос корабля) метафорически мотивирован на основании сходства по местоположению. Голова в представлении китайцев является начальной точкой, что ассоциируется с самой передней частью судна / 船的前部 [百度汉语, URL: <https://hanyu.baidu.com/>]. Для сравнения в русской культуре метафора «нос корабля» строится на основании сходства по форме, что также можно заметить в определении понятия: передняя часть судна, устроенная таким образом, чтобы сократить до минимума сопротивление воды [Корабельный портал, URL: <https://goo-gl.su/7Zj5eN>].

Основанием для метафорического переноса термина 咽喉道岔 (рус: стрелочная горловина) послужило сходство по форме. В китайском словаре специальной лексики термин определяется как: «разветвление дорог в районе горловины» / 指咽喉区中的道岔 [术语在线, URL: <https://www.termonline.cn/index>]. При этом используется ассоциация с горлом

человека 咽喉 (досл: гортань и глотка). В русском языковом пространстве стрелочная горловина получила свое название из-за сходства формы с горлышком бутылки [Википедия, URL: <https://goo-gl.su/Rbr3geF>].

Подобно человеку механизмы могут испытывать разного рода состояния. Например, термин 分路灵敏度 (рус: шунтовая чувствительность) подразумевает, что объект способен реагировать на какое-либо воздействие или отклонение от нормы. Чувствительность человека в физиологическом плане подразумевает способность организма человека воспринимать раздражители, исходящие от окружающей среды. При 分路灵敏度 / шунтовой чувствительности происходит так называемая «реакция» (т.е. выключение путевого реле) на любом участке пути при наложении поездного шунта.

Механизмы транспортной системы также обладают умениями читать и записывать, первоначально присущими человеку. Так, термин 应答器读写工具 (рус: считывающее устройство) предполагает, что программа способна извлекать информацию, полученную извне. Функция сходна тому, как мозг человека «считывает» эмоции, чувства других людей и преобразует отдельные знаки в общую картинку.

Образование терминов 盲谷 (рус: слепая долина) и 盲区 (рус: мертвая зона), которые в своем составе имеет иероглиф 盲 / «слепой», т.е. «лишенный способности видеть», произошло на основе сходства по функции. Приведем дефиницию одного из терминов: «мертвая зона – это часть не просматриваемого с водительского места пространства, вследствие перекрытия зон обзора кузовом автомобиля» / 汽车盲区, 是指驾驶员位于正常驾驶座位置, 其视线被车体遮挡而不能直接观察到的那部分区域 [百度百科, URL: <https://baike.baidu.com/>].

Таким образом, целые транспортные механизмы и структуры содержат в себе метафорические компоненты, организованные по человеческому подобию. Такое ментальное реконструирование окружающей

действительности свидетельствует о ярко выраженном принципе антропоцентризма. Рассмотренная нами метафорическая модель «ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА – это ЧЕЛОВЕК» показала, что специалисты при наименовании того или иного транспортного объекта в основном полагаются на его сходство по функции (15), местоположению (14), форме (14). Также были установлены пограничные концептуальные признаки – сходство по форме и функции (5).

### 2.1.2. Природоморфная метафора

Данный тип метафоризации связан с концептами, относящимися к понятийной сфере-источнику «ЖИВОТНЫЙ МИР», «РАСТИТЕЛЬНЫЙ МИР» и «ЯВЛЕНИЕ ПРИРОДЫ». Примечательно, что в основе природоморфной метафоры лежит архетипические представления, созданные в процессе «наивного» восприятия мира и легшие в основу того или иного термина. По мнению Ю.Д. Апресяна, подобные представления отражают опыт десятков поколений и становятся «надежным проводником» для постижения национального менталитета [Апресян, 1995: 39].

В рамках природоморфной метафоры проанализированы 45 метафорических терминов. Самой продуктивной стала метафорическая модель «ТРАНСПОРТ – это ЖИВОТНЫЙ МИР» (32), при описании которой были выделены следующие основные фреймы и слоты:

1) фрейм «Состав царства животных»: слот «Млекопитающие» (驼峰调车场, 驼峰, 小能力驼峰, 驼峰信号, 驼峰尽头线, 四爪锚, 羊角索栓, 斑马线); слот «Птицы» (缝翼, 机翼, 翼子板, 鸭式飞机, 襟翼); слот «Водные животные» (鱼尾板, 异型鱼尾板, 螺旋把手, 螺距); слот «Рептилии и амфибии» (爬行, 爬升, 甲板, 蛇形飞行, 钢轨蠕动, 两栖飞机); слот «Насекомые» (蝴蝶帆, 蚊子船, 蜂窝网络, 蜂窝式散热器);

2) фрейм «Мифическое животное»: 龙门吊走行轨, 龙门吊, 车龙, 龙骨.

Ниже представлены результаты анализа некоторых из перечисленных метафорических терминов.

Так, термин 驼峰 (рус: горка) или 驼峰调车场 (рус: сортировочная горка) имеет метафорический компонент 驼峰, первоначальное значение которого «верблюжий горб» / 骆驼背部 [百度汉语, URL: <https://hanyu.baidu.com/>]. В данном случае мы имеем дело с семантическим (образным) типом мотивированности, где произошел метафорический перенос целого значения отдельных компонентов слова. Обратимся к словарной дефиниции китайского термина: «сортировочная горка – это сооружение, которое благодаря своей «горке» (уклону) позволяет вагонному составу скатиться на разветвляющиеся пути сортировочного парка. Сортировочная горка представляет собой рукотворный бугор, в разрезе напоминающий горб верблюда» / 驼峰调车场, 亦称“驼峰编组场”。铁路上利用“驼峰”进行车列解体 and 编组的调车线路设施。“驼峰”是人工筑成的一个小土丘, 因其纵断面形似骆驼峰背而得名 [大辞海, URL: <http://www.dacihai.com.cn/index.html>]. Исходя из определения, мы можем предположить, что сооружение получило свое название на основе сходства по форме.

Морской термин 四爪锚 (рус: четырехлапый якорь или якорь-кошка) возник благодаря сходству по форме и функции, что подтверждается словарной дефиницией: «якорь-кошка представляет собой якорь с клиновидными крючками» / 提供楔状钩爪的锚 [术语在线, URL: <https://www.termonline.cn/index>]. По форме якорь напоминает лапу кошки, которая буквально цепляется (закрепляется) за поверхность. Мы также предполагаем, что сам термин 锚 (рус: якорь) является примером частичной омонимии. Среди лингвистов существует распространенное мнение о том, что наравне со случайно совпадающими фонетически и графически

омонимами, есть и исторические омонимы [Хаматова, 2006]. При обращении к историческим данным, нами было обнаружено, что в китайском языке существует два наименования термина «якорь»: 碇, который был прототипом современных якорей и представлял собой большой камень или бамбуковую корзину, наполненную камнями. Впоследствии он выглядел как камень, к которому прикреплялись деревянные «лапы». В эпоху Южных династий (420 – 589 гг.) появились первые железные якоря, предположительно, в это время и произошло переименование 碇 на 锚 (традиционный вариант: 錨) [百度百科, URL: <https://baike.baidu.com/>]. Иероглиф 锚 является примером фоноидеогаммы (смысловый компонент: 金 – железо; звуковой компонент: 苗 – miáo). Иероглиф 锚 (máo), как мы считаем, является омонимом иероглифу 猫 (māo) / «кошка» на сегментном уровне, где тон не принимается во внимание. Так, образование термина 四爪锚 произошло на физическом уровне – сходство по форме и функции, а также на основе смысловых и звуковых ассоциаций – частичная омонимия.

Следующий морской термин 甲板 (рус: палуба) образован на основании сходства по местоположению. Иероглиф 甲, входящий в состав слова, имеет первоначальное значение – «панцирь, твердая оболочка», то есть это некое твердое защитное образование, находящееся поверх всего механизма и устройства [БКРС, URL: <http://www.bkrs.info.html>]. Подобно панцирю палуба состоит из настила, которое отделяет внутреннее пространство корабля от внешнего.

При рассмотрении термина 蚊子船 (рус: москитный флот) можно обнаружить следующие основные концептуальные признаки: сходство по форме и функции. Москитный флот предполагает малые боевые корабли, использующие свою маневренность для внезапных атак [百度百科, URL: <https://baike.baidu.com/>]. Быстрота, небольшой размер и внезапность также свойственны представителям животного мира – москитам.

В описываемой нами модели был выделен фрейм «Мифическое животное», метафорические термины в рамках которого являются примерами национальной специфики мышления китайского народа. Все термины данного фрейма связаны с основным мифическим животным Китая – драконом. Китайцы традиционно считают себя потомками легендарных императоров Яньди и Хуанди, продолжателями рода драконов 龙 [Трофимова, Цзя, 2016]. Например, 车龙 (рус: автомобильная пробка) в Китае ассоциируется с длинным туловищем дракона, буквально состоящим из машин. Другой термин 龙门吊 (рус: козловой кран) предполагает «сооружение переплетного типа, по форме напоминающее ворота, для передвижения по рельсам тяжелых грузов» / 一种大型起重机, 横梁和立柱的结构成‘门’字形, 可以在轨道上移动, 具有较大的起重量 [百度百科, URL: <https://baike.baidu.com/>]. Предполагаем, что имеющееся в составе термина 龙门 / «Ворота дракона» отсылают к легендарному сказанию о том, как карп перепрыгнул ворота дракона и превратился в дракона. Вследствие чего можно заключить, что данный тип крана внешне похож на ворота и обладает мощностью и силой самого дракона, так как способен перемещать грузы колоссальной массы.

Вторая модель, рассмотренная нами, была посвящена царству растений: «ТРАНСПОРТ – это РАСТИТЕЛЬНЫЙ МИР» (3). Все термины, вошедшие в данную модель (运行报单存根, 叶子板, 枕木), образованы в соответствии со сходством по форме. Например, термин 叶子板 (рус: крыло автомобиля) в своем составе имеет сочетание 叶子 / «лист». Исходя из чего, мы можем предположить, что ограждающее покрытие в представлении китайского народа внешне похоже на тонкий лист.

Третья модель «ТРАНСПОРТ – это ЯВЛЕНИЕ ПРИРОДЫ» (11) представлена следующими метафорическими терминами: 安全岛, 顺风车, 月台, 雷群, 海浪声海鸣, 长波不平顺, 露点, 天窗, 空气制动, 天桥, 风挡玻璃.



Примечательно то, что основным концептуальным признаком метафорического переноса терминов данной модели является сходство по функции. Предполагаем, что это может быть связано с тем, что, как правило, большинство явлений неживой природы невозможно ощутить посредством зрительных каналов, напротив, восприятие происходит на слуховом и тактильном уровне. Например, термин 雷群 (рус: минная банка) в своем компонентном составе имеет иероглиф 雷 / «молния». Резкий разряд молнии является электрическим взрывом, похожим на детонацию взрывчатого вещества [Живлюк, Мандельштам, 1961].

Таким образом, проанализировав три модели в разделе природоморфной метафоры «ТРАНСПОРТ – это ЖИВОТНЫЙ МИР», «ТРАНСПОРТ – это РАСТИТЕЛЬНЫЙ МИР» и «ТРАНСПОРТ – это ЯВЛЕНИЕ ПРИРОДЫ» мы можем сделать вывод о том, что чувство естественной связи человека и природы особо свойственна китайскому народу. Образы животных, растений и явлений природы, принципы их функционирования из поколения в поколение передавались человеку, закрепившись в языковой форме, позднее участвуя в процессах терминообразования. В рамках природоморфной метафоры были установлены следующие основные концептуальные признаки: сходство по форме (25), сходство по функции (14), сходство по местоположению (3), сходство по форме и функции (3).

### 2.1.3. Социоморфная метафора

В настоящем параграфе рассматриваются метафорические модели, основанные на понятийных сферах социальной субсферы, а именно метафора родства и войны. При классифицировании метафорических терминов нами были найдены 2 основные модели.

В рамках социоморфной метафоры нами были выявлены 11 метафорически мотивированных термина. Первая модель «ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА – это СЕМЬЯ» (5) представлена следующими терминами: 母钟, 子钟, 母线槽, 子站, 老爷车. Отношение 子母 как «дитя и мать», «производный и основной» также встречается в терминах транспортной системы. В железнодорожной системе вторичные часы / 子钟 отображают время, полученное от первичных часов / 母钟 [БКРС, URL: <http://www.bkrs.info.html>]. Винтажная машина (классическая машина) / 老爷车 имеет сему «достигший старости», вследствие чего в термине присутствует сходство с определенной возрастной группой, а именно с дедом или стариком.

Вторая модель «ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА – это ВОЙНА» (6) предполагает наличие непредвиденных ситуаций, которые могут привести к серьезным авариям. Все входящие в данную модель термины (避车台, 打靶区, 冲突点, 连接建立失败概率, 敌对信号, 敌对进路) образованы по принципу сходства по функции. Рассмотрим термин 打靶区 (рус: точка прицельного торможения) детальнее. Обратимся к дефиниции термина: «точка прицельного торможения представляет собой отрезок пути от выхода на второй тормозной позиции до точки малой вершины сортировочной горки, где скорость движения вагонов не контролируется» / 在驼峰编组场点连式中, 打靶区是从第 II 制动位的减速器出口到小顶群的始端, 这段距离称为“打靶区” 这段距离内没有调速设备 [术语在线, URL: <https://www.termonline.cn/index>]. Известно, что словосочетание 打靶区 (досл: стрелять по мишеням) подразумевает прицельное поражение некоторого объекта (мишени), то есть пули придают определенную траекторию и скорость движения, более не контролируя ее и ожидая, что она поразит выбранную цель, что функционально похоже на роспуск вагонов с сортировочной горки.

Другим примером военной метафоры может стать термин 敌对进路 (рус: враждебный маршрут), под которым понимается стационарный маршрут одновременного приема поездов противоположного направления на один путь [Васильев и др., 1941]. Слово 敌对 (досл: вражда) в данном случае не имеет эмоциональной окраски, означая столкновение двух и более объектов, вследствие чего метафорическая мотивированность произошла в функциональном аспекте.

Подводя итог, мы можем сделать вывод о том, что метафорические модели «ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА – это СЕМЬЯ» и «ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА – это ВОЙНА» не являются многочисленными в транспортной терминологии. В качестве причин данного явления могут быть нейтральность термина и выраженная экспрессивность при описании социальных явлений, таких как вражда, конкуренция и борьба. В процессе терминообразования проникли только те слова социальной сферы, в семантической структуре которых произошла актуализация следующих концептуальных признаков: сходство по родству (5), сходство по функции (6).

#### 2.1.4. Артефактная метафора

Антропоцентричная, по своей сути, китайская культура предполагает не просто созерцание природы вокруг, но и ее облагораживание в соответствии с нуждами. Природа без человека, без предметов, созданных его рукой, не может быть полноценной, так как в представлении китайцев все мы взаимосвязаны друг с другом. А.П. Чудинов отметил, что «созидательный труд – это деятельность концептуализация мира» [Чудинов, 2013].

В количественном плане было найдено 46 единиц, в составе которых отмечена антропоморфная метафора. При классификации данных терминов нами были выявлены такие понятийные сферы, как «ДОМ», «ЕДА»,

«ОДЕЖДА», «МУЗЫКАЛЬНЫЙ ИНСТРУМЕНТ», «СПОРТИВНЫЙ ИНВЕНТАРЬ», «ОРУЖИЕ» и «СООРУЖЕНИЕ».

Одной из самых частотных оказалась модель «ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА – это ДОМ» (18), в рамках которой были рассмотрены фрейм «Конструкция дома»: слот «Общая конструкция дома» (门到门运输, 顶盖, 篷式汽车, 廊桥); слот «Внутреннее устройство дома» (摇枕, 烛式悬架, 拖把, 基床, 道床, 轨枕, 支座, 轨枕盒); слот «Кухонный инвентарь» (罐车, 电瓶, 平面交叉, 膨胀壶, 梳盘, 绳盘).

Рассмотрим некоторые термины детально. Так, термин 篷式汽车 (рус: кабриолет) имеет в своем составе иероглиф 篷 (досл: тент / навес). В словаре специальной лексики есть следующее определение: «кабриолет представляет собой легковой автомобиль, складная крыша которого может раскрываться» / 是指带有折叠式可开启车顶的轿车 [术语在线, URL: <https://www.termonline.cn/index>]. Мы предполагаем, что образование данного термина произошло на основе сходства по функции, так как оба предмета сферы источника и сферы цели обладают способностью растягиваться и складываться в случае необходимости.

Концептуальный признак термина 摇枕 (рус: подвесные подмости) предполагает сходство по форме с колыбелью / 摇篮. В составе обоих слов можно выделить иероглиф 摇 (досл: трясти, качать) [БКРС, URL: <http://www.bkrs.info.html>]. Предполагается, что предмет, именуемый термином 摇枕, необходим для безопасного проведения ремонта мостов и других сооружений и подвешивается на поперечные балки с помощью специальных скоб. В дефиниции к слову 摇篮 были выявлены следующие основные признаки, на основе которых и произошел метафорический перенос: «колыбель – это внешне похожая на корзинку и сделанная из бамбука, лозы и других материалов кровать, в которой укачивают ребенка. Существуют деревянные, бамбуковые, ивовые колыбели с перилами или

панелями, украшенными разными орнаментами» / 摇篮: 婴儿卧具。形状略像篮子, 多用竹或藤等制成, 可以左右摇动, 容易使婴儿入睡。多用木、竹、柳条制作, 护栏或镶板上饰有不同类型的花纹及图案 [百度百科, URL: <https://baike.baidu.com/>].

В следующей модели, рассмотренной в разделе артефактной метафоры «ТРАНСПОРТ – это ОДЕЖДА» (15), были классифицированы фрейм «Одежда и аксессуары» (扣件, 衬砌, 桩帽, 裙板, 下裙边, 铁鞋, 扇形体系) и фрейм «Рукоделие» (干线, 支线, 展线, 无缝线路轨道, 轨缝, 线束, 减震针, 指南针). Рассмотрим некоторые примеры из данной модели.

В термине 衬砌 (рус: обделка тоннеля) актуализирован концептуальный признак сходство по местоположению, так как первоначальное значение входящего в его состав иероглифа 衬 – нижняя одежда, бельё [БКРС, URL: <http://www.bkrs.info.html>]. При обращении к дефиниции самого термина мы обнаружили следующие важные признаки переноса: «обделка тоннеля – это постоянная железобетонная конструкция, построенная по всему периметру тоннеля для предотвращения обрушения деформации породы <...> проще говоря, обделка тоннеля предполагает внутреннее покрытие» / 衬砌指的是为防止围岩变形或坍塌, 沿隧道洞身周边用钢筋混凝土等材料修建的永久性支护结构 <...> 衬砌简单说来就是内衬 [百度百科, URL: <https://baike.baidu.com/>].

Специфика китайского национальной картины мира была закреплена в языковой форме термином 指南针 (рус: компас). Первоначальное название данного предмета было 指南车 (досл: колесница, указывающая на юг) и представляло собой первый прибор навигации, работающий по принципу обратной связи и, в отличие от современных магнитных компасов, указывающий на юг. На основе данного механизма были построены компасы, различных форм, но одного принципа работы [百度百科, URL: <https://baike.baidu.com/>]. Кроме разницы в пространственном восприятии, в

рамках фрейма «Рукоделие» произошел перенос значения иероглифа 针 (досл: игла). В данном примере предполагается, что стрела компаса по форме похожа на иглу для шитья и вышивания.

Третья метафорическая модель «УСТРОЙСТВО ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА – это ЕДА» (3) включает следующие термины: 馈线, 吃胎, 面包车. Так, китайский термин 吃胎 (рус: односторонний износ протектора шины (жарг: съедание протектора)) представлен в единственном варианте, «официальный» вариант нами не был найден, вследствие чего можно заключить, что данный термин, в отличие от русской терминологической единицы, не имеет деления на жаргонный и официальный вариант. Полагаем, что образование данного термина произошло на основе сходства по функции, из-за так называемого «съедание», то есть стирания протектора.

В модели «ДЕТАЛЬ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА – это МУЗЫКАЛЬНЫЙ ИНСТРУМЕНТ» (4) были классифицированы термины: 弹条, 鼓轮式布缆机, 吊弦, 弹簧. В основном, термины данной модели метафорически мотивированны на основе сходства по форме и (или) функции. Рассмотрим термин, мотивированный на основе внешних и функциональных характеристик, – 弹簧 (рус: рессора). В составе термина иероглиф 弹 (досл: пружинить) и 簧 (досл: спираль), которые отражают следующие основные признаки: «“пружинить” значит обладать способностью распрямляться и сжиматься, “спираль” представляет собой деталь, обладающую упругостью; вместе они образуют термин “рессора”» / 弹簧: “弹”是物类的伸缩力, 而“簧”是指有弹力的机件 [百度百科, URL: <https://baike.baidu.com/>].

Помимо перечисленных выше нами были выделены следующие немногочисленные метафорические модели: «ТРАНСПОРТНОЕ СРЕДСТВО – это СООРУЖЕНИЕ» (2) включает термины: 车桥, 驱动桥; «ТРАНСПОРТНЫЙ МЕХАНИЗМ – это ОРУЖИЕ» (2) включает термины: 弹射座椅, 燃弧; «АВИАТРАНСПОРТ – это СПОРТИВНЫЙ

ИНВЕНТАРЬ» (2) включает термины: 跑道, 尾橈. Во всех перечисленных моделях основными признаками метафорического переноса стали сходство по форме и (или) функции. Так, авиационный термин 跑道 (рус: взлетно-посадочная полоса) является примером общенаучной терминологии, будучи заимствованным из спортивной сферы. Первоначальное значение слова 跑道 – это беговая дорожка [БКРС, URL: <http://www.bkrs.info.html>]. Вследствие чего, мы можем заключить, что общее значение совокупности иероглифов семантически мотивировано.

Таким образом, рассмотренные нами метафорические модели «ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА – это ДОМ», «ТРАНСПОРТ – это ОДЕЖДА», «УСТРОЙСТВО ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА – это ЕДА», «ДЕТАЛЬ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА – это МУЗЫКАЛЬНЫЙ ИНСТРУМЕНТ», «ТРАНСПОРТНОЕ СРЕДСТВО – это СООРУЖЕНИЕ», «ТРАНСПОРТНЫЙ МЕХАНИЗМ – это ОРУЖИЕ» и «АВИАТРАНСПОРТ – это СПОРТИВНЫЙ ИНВЕНТАРЬ» позволяют сделать вывод о том, что артефактная метафора является неотъемлемой частью терминологии транспортной отрасли. Образы и принципы работы отдельных предметов, взятые из разных сфер жизнедеятельности человека стали основой в процессе терминообразования. При описании представленных моделей были установлены следующие основные концептуальные признаки: сходство по форме (25), сходство по функции (9), сходство по местоположению (5) и сходство по форме и функции (7).

Исходя из исследованного нами материала, мы можем заключить, что метафора является одним из основных продуктивных способов пополнения терминологии транспортной отрасли. Объединенные сферой-источником метафорические термины в количестве 150 единиц, собранные из технических словарей, регламентов национальных стандартов транспорта, каталогов оборудования, технических программ и планов работ, можно

представить в виде диаграммы и таблицы в процентно-количественном соотношении.

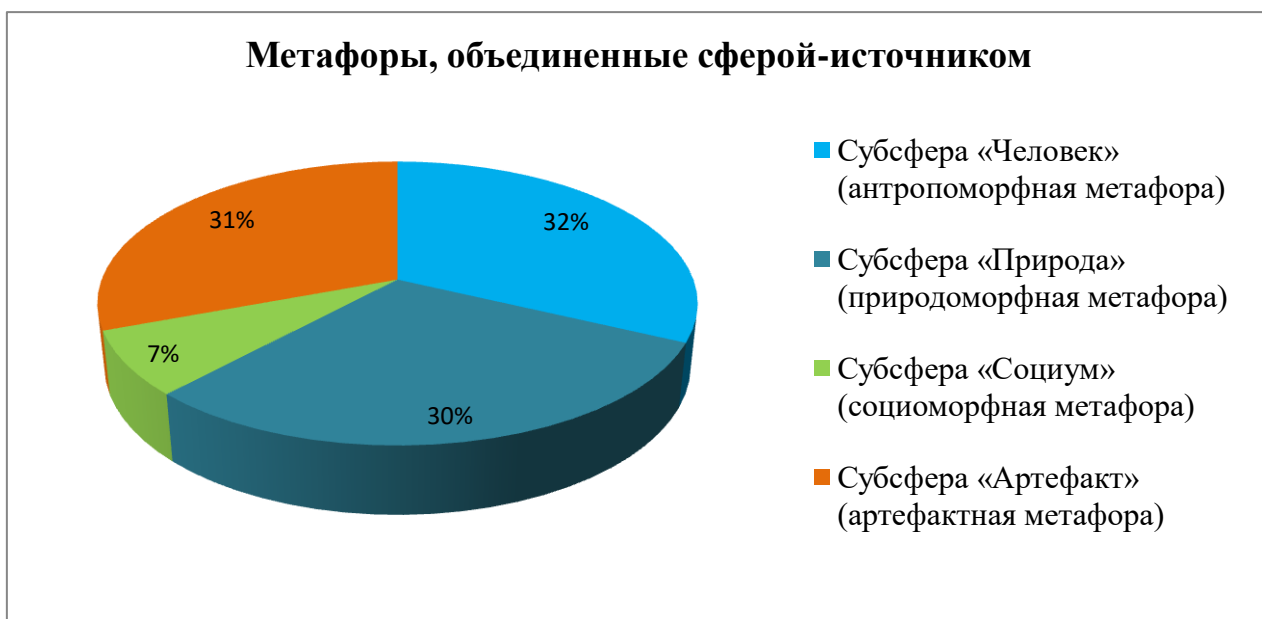


Рисунок 1. Процентное соотношение метафор

Таблица 1. Количественное соотношение метафор

№	Виды метафор, объединенные сферой-источником	Количество
1	Субсфера «Человек» (антропоморфная метафора)	48
2	Субсфера «Природа» (природоморфная метафора)	45
3	Субсфера «Социум» (социоморфная метафора)	11
4	Субсфера «Артефакт» (артефактная метафора)	46
Всего:		150

При описании полученных метафорических моделей мы выявили, что основой для метафорического переноса отдельного компонента в составе термина или совокупности иероглифов, имеющей определенное значение, послужили разные концептуальные признаки, а именно: сходство по форме,



сходство по функции, сходство по местоположению, сходство по родству, сходство по форме и функции. Для наглядности прокомментируем получившиеся результаты, исходя из данных диаграммы в каждой из субсфер.



Рисунок 2. Количественное соотношение основных концептуальных признаков

В терминологических единицах антропоморфной метафоры особо активизирован концептуальный признак «сходство по местоположению». Мы предполагаем, что это связано с тем, что человек познает окружающее пространство, исходя из положения только своих частей тела, из своего чувственного опыта. Ни в одной другой субсфере не наблюдается такое активное ассоциирование с местоположением (14), как в субсфере «Человек».

Важным для терминов, вошедших в состав природоморфной метафоры, стало сходство по форме (25). Вслед за В.И. Шаховским, мы полагаем, что стремление оригинально обозначить какие-либо предметы является одной из причин активного использования образов зооморфной и растительной метафор в речи [Шаховский, 2008]. Исторически образы растений и животных очень актуальны для человека. Так, в условиях дикой природы было необходимо быстро идентифицировать зверя по внешнему виду и предпринять меры – спастись бегством или остаться на месте при отсутствии угрозы. Навык опознания внешнего вида растений, пригодных и

непригодных для еды, также мог спасти жизнь человека. Внешний образ представителей флоры и фауны глубоко запечатлелись в наивной картине мира человека, став в дальнейшем основой для наименования предметов и изобретений.

В субсфере «Социум» при образовании терминов транспортной тематики произошла актуализация 2 основных концептуальных признаков: сходство по функции (6) и сходство по родству (5). Социальные связи предполагают разные типы отношений: конкуренция, вражда, сотрудничество и т.д. Социоморфная метафора оказалась самой малочисленной из представленных, причина этому, как мы полагаем, заключается в первоначальной оценочности действий других членов социума. Мы придерживаемся мнения ученых-терминоведов о том, что сам термин нейтрален, а метафорический компонент передает лишь «образ», вследствие чего метафоризация произошла в двух выше указанных направлениях.

При анализе терминов в рамках артефактной метафоры также оказалось, что основным концептуальным признаком переноса стало сходство по форме (25) с другими, ранее изобретенными человеком предметами. Другой важный признак – сходство в функционировании отдельных механизмов.

Подводя итог, мы можем заключить, что терминообразование происходит в большей части по внешним характеристикам частей тела человека, животных и растений, предметов. В первом параграфе практической части мы предприняли попытку описать семантику метафорических моделей в когнитивном аспекте и проанализировать частотность использования метафор и концептуальных признаков, легших в основу метафорического переноса.

## 2.2. Структурные особенности транспортной терминологии КНР

Наряду с изучением семантической структуры (плана содержания) возникает потребность в изучении формальной структуры производных слов (плана выражения). По справедливому замечанию отечественного ученого Е.С. Кубряковой, «специфика словообразования – в его многоплановости, в разносторонности его связей <...> соответственно этому, главной задачей словообразования является, по всей видимости, изучение закономерностей словообразовательного моделирования во всех аспектах – формальном и содержательном» [Кубрякова, 1972: 350]. Рассмотрев семантическую структуру в рамках теории концептуальной метафоры, в настоящем параграфе мы сосредоточимся на описании структурных моделей, устанавливающих способ образования термина по его функциональным компонентам.

В ходе исследования мы выяснили, что анализируемые терминологические единицы образованы по следующим способам: словосложение (лексико-синтаксический способ), полуаффиксация (лексико-морфологический способ) и аффиксация (морфологический способ).

При анализе данных способов словообразования мы основывались на принципе: «модель сложного слова – модель словосочетания», вследствие чего анализируемые термины были разделены по количественному составу: 149 многокомпонентных единиц и 1 однокомпонентная единица – 筋 (под компонентом в данной работе мы подразумеваем иероглиф). Для исследования формальной структуры производных слов также не учитываются термины с полной семантической мотивированностью, а именно – 筋, 跑道, 驼峰, 龙骨, 爬行, 天窗, 脐带, в итоге в анализе участвуют 143 единицы.

Описание типов отношений между компонентами сложного слова (приложение С) мы проводили на основе классификации, предложенной А.Л. Семенас:

- 1) атрибутивный тип;
- 2) копулятивный тип;
- 3) глагольно-объектный тип;
- 4) глагольно-результативный тип;
- 5) субъектно-предикативный тип [Семенас, 2005].

В последующих подпараграфах рассмотрены основные признаки структурных моделей метафорических терминов транспортной системы КНР.

### 2.2.1. Словосложение

В теории общего языкознания словосложение понимается как образование новых слов путем объединения в одном слове нескольких слов или основ [Немченко, 1984]. В китайском языке словосложение является основным способом образования новых слов. Образованные подобным образом сложные слова обладают очевидным производным характером.

Как уже упоминалось выше, анализ словосложения в китайском языке привел к выработке структурных механизмов описания – моделей словосложения. В данной части мы рассмотрим основные типы отношений между компонентами терминов.

Первой и самой часто употребляемой считается атрибутивная (определяющая) модель словосложения (120 единиц). Принято считать, что наиболее продуктивной моделью словообразования в китайском языке является именно атрибутивная. При таком типе связи между компонентами сложного слова первая часть поясняет вторую [Семенас, 2005].

Основная особенность данной модели является в том, что определяемая основа (главная) именная, определяющая (зависимая) может быть именной, качественной или глагольной. Например, термин 蝴蝶帆 (рус: бабочка)

состоит из двух компонентов, каждый из которых имеет определенное значение: 蝴蝶 (бабочка) и 帆 (парус), где 蝴蝶 является уточняющим компонентом, а 帆 основным компонентом. Описание приведенного термина по модели АВ → С строится на основании того, что не каждый иероглиф по отдельности несет в себе значение. Так, иероглиф 蝴 встречается только в сочетании 蝴蝶, следовательно, при классификации по моделям два компонента одного слова рассматриваются как один уточняющий компонент [БКРС, URL: <http://www.bkrs.info.html>].

Однако такое точное определение компонентов в составе слова не всегда возможно и может быть противоречивым. Причина тому кроется в отсутствии четкой грани между знаменательной морфемой и словом [Горелов, 1984]. Так, термин 打靶区 (рус: точка прицельного торможения) может быть отнесен к модели А → В → С, где каждый из компонентов термина обладает определенным значением: 打 (стрелять, ударять) → 靶 (мишень) → 区 (район). Однако данный термин нами был классифицирован по модели АВ → С, где в качестве зависимого компонента выступает слово, состоящее из двух корневых морфем 打靶 (стрелять по мишеням) и главного компонента – 区 (район, область), так как целью анализа словообразования является членение слова на производящие основы и словообразовательные элементы. Е.С. Кубрякова заметила, что при этом нас интересует не вся деривационная история всего образования, а «тот последний словообразовательный акт, в результате которого появилась данная единица <...> это есть результат идентификации последнего деривационного шага» [Кубрякова, 1972: 360].

Другая модель словосложения, идентифицированная нами в работе, стала копулятивная (7 единиц). А.Л. Семенов считает, что копулятивное сложение широко распространено во всех подсистемах лексики китайского языка. Копулятивный тип предполагает, что образованные слова находятся в сочинительных, равноправных отношениях, при таком сложении

семантически равные морфемы, дают в сумме единое значение [Семенас, 2005]. При анализе сочинительной связи также рассматривают слова, как соединение синонимичных или антонимичных морфем. В рамках метафорических терминов транспортной тематики нами был обнаружен только синонимический тип копулятивной связи. Так, термин 爬升 (рус: набирать высоту) состоит из двух морфем 爬 (взбираться) и 升 (подниматься), в сумме которые предстают как соединение синонимичных основ. Другой термин 海浪声海鸣 (рус: голос моря) состоит из основы 海浪声 (досл: шум морских волн) и 海鸣 (досл: шум моря) [БКРС, URL: <http://www.bkrs.info.html>].

Следующий тип отношений между компонентами сложного слова, который мы обнаружили – это глагольно-объектный (11 единиц). Принцип словосложения по данной модели заключается в том, что глагольная (первая) основа «управляет» именной (второй) основой, вступая с ней в глагольно-объективные отношения [Семенас, 2005]. Термин 吃胎 (рус: односторонний износ протектора шины) образован следующим образом: 吃 – есть, съедать и 胎 – шина. [БКРС, URL: <http://www.bkrs.info.html>].

Глагольно-результативная модель нами в исследуемом материале не была обнаружена. Предположительно, причиной этому, является то, что при данной модели образуется в большинстве случаев глаголы, главной же функцией терминов является номинативная (репрезентативная). Кроме того, вторая основа слов, созданных по рассматриваемой модели, представляет собой результат какого-либо действия, что не включается в функциональную задачу терминов.

При описании терминологических единиц нами также была обнаружена субъектно-предикативная модель (5 единиц). Суть словообразования в рамках данной модели состоит в том, что первая (предметная) основа выполняет роль субъекта, а вторая (глагольная или качественная) основа – предиката [Семенас, 2005]. Так, термин 机腹着陆

(рус: сесть на «брюхо», сесть на фюзеляж) образован следующим образом: 机腹 (днище фюзеляжа) – субъектная основа, 着陆 (приземлиться) – предикативная основа. Другой пример, при котором вторая основа качественная, т.е. выражена прилагательным, 长波不平顺 (рус: нерегулярные волны). Термин состоит из 长波 (длинные волны) и 不平顺 (нерегулярный), где предикативная часть состоит из частицы отрицания 不 и прилагательного 平顺 [БКРС, URL: <http://www.bkrs.info.html>].

Для наглядности нами была построена диаграмма основных структурных моделей словообразования.

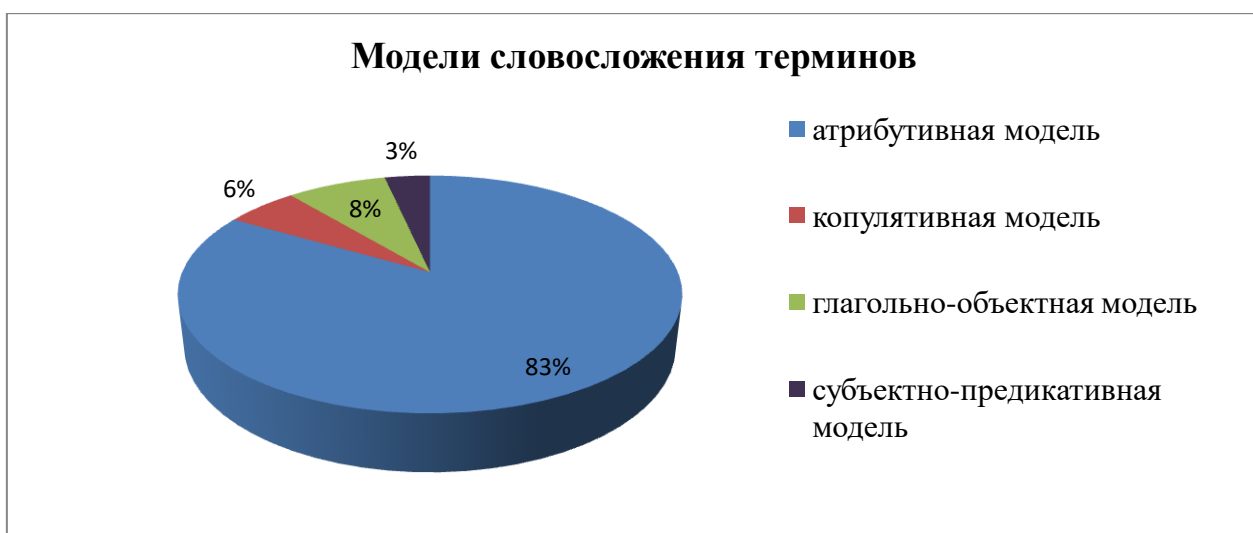


Рисунок 3. Модели словосложения транспортной терминологии КНР

Таким образом, мы можем сделать вывод о том, что терминологическая лексика, как вторично-образованная, в китайском языке образуется по тем же самым принципам, что и общеупотребительная. В отличие от морфологического анализа, который предполагает нахождение минимальных значимых единиц, при анализе словообразовательной структуры слова необходимо рассматривать в его составе два составляющих компонента – словообразовательную базу и словообразующее средство. В ходе описания было подтверждено, что самой продуктивной моделью словообразования терминологии транспортной отрасли является атрибутивная модель (83%), следующей по продуктивности идет глагольно-объектная (8%), копулятивная (6%) и субъектно-предикативная (3%). Примеров образования по глагольно-

результативной модели в исследуемом материале нами найдено не было, по причине главенства номинативной (репрезентативной) функции термина.

### 2.2.2. Аффиксация и полуаффиксация

Аффиксальный способ словообразования занимает в китайском языке второе место по продуктивности после словосложения. Отечественный ученый О.П. Фролова отметила, что в китайском языке аффиксальное словообразование существительных зарождается как раз «в недрах словосложения» [Фролова, 1981: 45]. Е.С. Кубрякова также придерживалась мнения о том, что аффиксация представляет собой разновидность словосложения, так как предполагает присоединение аффиксов [Кубрякова, 1965].

Проблема разграничения двух способов словообразования – аффиксации (морфологический способ) и полуаффиксации (лексико-морфологический способ) рассматривается в трудах О.П. Фроловой, Жэнь Сюэляна, А.А. Хаматовой, И.В. Жданкина и др. Большинство ученых сходятся во мнении о том, что аффиксы возникают из знаменательных слов, превращаясь в строевые элементы, лишённые предметно-лексического значения [Горелов, 1984].

При анализе отобранного материала исследования нами было обнаружено 7 единиц, в составе которых имеются полупрефиксы или полусуффиксы.

Среди китайских ученых бытует разное мнение о том, какие морфемы могут быть названы «настоящими» префиксами. Так, ученый Дин Шэншу считает, что в китайском языке очень много префиксальных добавочных элементов, но только три морфемы можно считать префиксами – 老, 第, 打 [丁声树, 1979]. Другой ученый Люй Шусян выделяет следующие «настоящие префиксы»: 阿, 第, 初, 老, 小. По его мнению, существуют и другие, так



называемые типовые префиксы – 类前缀, например, морфемы типа 亚, 次, 超 и т.д. [吕叔湘, 1984]. Обнаруженные нами полупрефиксы немногочисленны (3 единицы): 相敏轨道电路, 小能力驼峰 и 无缝线路轨道.

В терминологии китайской транспортной системы помимо префиксов также были найдены термины, имеющие в своем составе суффиксы (4 единицы). Большая их часть находится в составе трехморфемных лексических образований, названных вторичными сложными словами. Отечественный ученый О.П. Фролова при изучении структурно-семантических особенностей сложных терминов отметила, что данные единицы создаются по атрибутивной модели [Фролова, 1981]. В сфере вторичных образований редкое явление представляет присоединение знаменательной морфемы к аффиксу, в качестве которого обычно выступает суффикс 子 и реже другие. В данном случае простой корень, по сути, поглощает словообразовательный формант 子 и превращается в сложный корень [Горелов, 1984]. Нам удалось обнаружить три подобно образованных единицы: 叶子板 (рус: крыло автомобиля), где 叶子 – листок, 板 – доска; 翼子板 (рус: крыло автомобиля), где 翼子 – крыло (птицы), 板 – доска; 蚊子船 (рус: москитный флот), где 蚊子 – москит, 船 – корабль.

Кроме суффиксов в трехморфемных лексических единицах, нами был найден термин 疲劳应力幅 (рус: усталостное напряжение), в котором иероглиф 幅 не несет лексического значения, а значит, является «чистым» суффиксом. В ходе выборки материала исследования мы также установили наличие того же самого термина без данного суффикса 疲劳应力, что свидетельствует о тенденции к краткости и компактности терминов, о которой упоминает отечественный ученый С.В. Гринев-Гриневиц в своей работе «Терминоведение» (2008).

Проанализированные особенности терминообразования с точки зрения семантического и морфолого-синтаксической типа мотивированности можно представить в виде следующей таблицы:

Таблица 2. Анализ способов терминообразования

Метод терминообразования		Количество		
полная семантическая мотивированность	односложные	1		
	многосложные	6		
морфолого-синтаксическая мотивированность + неполная семантическая мотивированность	словосложение	атрибутивный тип	120	
		копулятивный тип	7	
		глагольно-объектный тип	11	
		субъектно-предикативный тип	5	
		(полу)аффиксация	префиксальный способ (весь термин построен по атрибутивному типу)	3
			суффиксальный способ (весь термин построен по атрибутивному типу)	4
Итого:		150		

Учитывая всё вышеизложенное, мы можем сделать вывод о том, что в метафорической части терминологии транспортной отрасли наблюдается высокий уровень продуктивности таких способов терминообразования, как лексико-семантический (метафорический), словосложение и аффиксация. Несмотря на то, что словосложение продолжает быть главным способом словообразования, в последнее время в нем все большую роль играет аффиксация. Исследованная лексика указывает на появление малоизученных явлений и новых тенденций в образовании терминов современного китайского языка, которые также требуют тщательного анализа.

## ВЫВОДЫ ПО ГЛАВЕ 2

В ходе проведенного анализа отобранного материала, мы пришли к следующим выводам:

1. Основные пути пополнения метафорической части терминологической лексики КНР являются лексико-семантическое словообразование, словосложение и (полу)аффиксация. При этом рассмотренная нами метафорическая лексика китайского языка свидетельствует о своеобразии словообразовательного процесса в целом, так как перенесенный образ может быть сохранен в отдельном компоненте (знаменательной морфеме) или в значении суммы компонентов данного слова. Вследствие чего, разграничив метафорические термины полной и неполной семантической мотивированности, мы рассматривали их в плане содержания и плане выражения.

2. Рассматривая семантическую структуру производных слов, мы опирались на теорию концептуальной метафоры, развивающуюся в рамках когнитивной семантики. Воспользовавшись классификацией метафорических моделей отечественного ученого А.П. Чудинова, мы обнаружили, что основными исходными понятийными областями при терминообразовании транспортной отрасли являются субсфера «Человек» 32% (антропоморфная метафора), субсфера «Артефакт» 31% (артефактная метафора) и субсфера «Природа» 30% (природоморфная метафора). Модели субсферы «Социум» 7% (социоморфная метафора) оказались самыми малочисленными, предположительно, по причине повышенного уровня оценочности действий общества, в концептах «Война», «Спорт», «Семья», «Преступления» и т.д., где мир человека делится по принципу «свой – чужой». В то же время многие ученые придерживаются мнения о стилистической нейтральности термина [Гринев-Гриневиц, 2008]. По этой причине отнесенные к субсфере «Социум» термины образованы на основе сходства по родству (как семья) и по функции (как столкновение враждующих сторон).

3. При описании метафорических моделей нам удалось выявить основные концептуальные признаки, на основе которых произошел метафорический перенос. Наиболее частотным в нашем исследовании оказалось сходство по форме (64 единицы) – признак, преобладающий в особенности в таких субсферах, как «Природа» (25) и «Артефакт» (25), свидетельствует о том, что человеческий мозг содержит первоначально обобщенный визуальный образ какого-либо объекта, хранящего в памяти («гипотеза целостного объекта»), который позже вызовет некоторые визуальные ассоциации по отношению к предметам из наивной и научной картины мира [Кошелев, 2013]. Примечательно, что сходство по местоположению особо актуализировано в субсфере «Человек» (15), полагаем, причина этому сокрыта в явлении наивной физики пространства (дейксис), тесно связанным с принципом антропоцентризма [Мисайлова, 2005]. Другие концептуальные признаки, найденные в исследуемом материале: сходство по функции (44), сходство по форме и функции (15), сходство по родству (5).

4. Формальная структура китайского языка отличается прозрачной внутренней формой входящих в состав слова компонентов (морфем), что объясняется национально-культурным своеобразием мышления китайского народа, предполагающим развитый тип визуального, конкретно-образного мышления, что и определяет тесную связь между формой и значением слова, т.е. высокую мотивированность лексики китайского языка.

5. Самым продуктивным способом словообразования в структурном плане стало словосложение. При словообразовательном анализе терминологических единиц мы рассматривали модель слова как модель словосочетания, в результате чего самой частотной моделью является атрибутивная – 83%, затем глагольно-объектная – 8%, копулятивная (синонимического типа) – 6% и субъектно-предикативная – 3%. В классификации А.Л. Семеновас также значится глагольно-результативная

модель, которая в нашем материале не была обнаружена, что связано с преобладающей номинативной (репрезентативной) функцией термина.

6. В рамках словосложения также были рассмотрены варианты аффиксации и полуаффиксации сложных терминов, в результате чего было подтверждено наличие редкого, но свойственного терминологическим системам типа образования трехморфемных единиц с суффиксом 子 между двумя знаменательными морфемами, при котором суффикс поглощен первой знаменательной морфемой, образуя сложный корень.

7. В метафорической части транспортной терминологии КНР присутствуют как интернационализмы, так и термины с национальной спецификой. Найденные совпадения образов, используемых в метафорических терминах при их переводе на русский язык, позволяют отметить важную роль глобализации в передаче опыта специалистам. Вместе с тем, наличие терминов с национальными образами даёт представление о духовном облике китайцев, особенностях их культуры и мировосприятия.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Возникновение в последней четверти 20 века новой науки под названием «терминоведение» было закономерно, по причине возросшей необходимости в обеспечении успешной коммуникации между специалистами определенной сферы. Постепенно знания, полученные специалистами, теоретические положения науки, законы развития и пополнения специальной лексики систематизировались и использовались в качестве прочной основы для дальнейших исследований в данной сфере.

С возникновением когнитивной лингвистики методы и приемы решения задач практической терминологической работы были дополнены. Термин стал рассматриваться как «инструмент познания», закрепивший в своем содержании полученную информацию и давший возможность передать и преумножить накопленные знания следующим поколениям.

Рассмотрение принципов образования и функционирования терминологии китайского языка только начало зарождаться. Ощущается недостаток работ, посвященных китайской терминологии, вследствие того, что, во-первых, терминоведческая школа Китая сформирована на основе лексикографии и на данный момент занимается преимущественно стандартизацией специальной лексики; во-вторых, отсутствие разработанной методики описания имеющихся явлений в терминологии китайского языка, приводит к не оправданному применению разработанных на базе русского или английского языка классификаций, без учета особенностей функционирования китайского языка.

Сегодня исследователи стали обращать внимание на особые, частные элементы терминологической лексики, ранее исследуемые лишь в совокупности с другими. Например, с провозглашением теории концептуальной метафоры, предложенной Дж. Лакоффом и М. Джонсоном, современных ученых (С.А. Панкратова, А.А. Ефремов, С.Г. Дудецкая, М.Н. Володина, И.С. Гаврилина, Н.А. Гатауллина, Н.Ю. Бородулина,

Л.Г. Просвирнина и т.д.) стало интересоваться функционирование метафорической части терминологии, проводимое на материале английского и (или) русского языка, как правило, в сравнительном и (или) переводческом аспектах.

В ходе изучения теории по теме метафорических терминов, было выяснено, что в своих работах ученые используют понятия «термин-метафора» и «метафорический термин» как взаимозаменяемые, при этом четкая дефиниция данного языкового явления все еще отсутствует. Предположительно, это связано с тем, что исследователи рассматривают отобранный материал как термины, образованные с помощью метафорического переноса, где метафора значит как троп. Однако с развитием когнитивной лингвистики стало очевидно, что метафора является базисом, благодаря которому человек познает окружающий его мир. Так, за основу настоящего исследования мы приняли определение Л.Г. Федюченко: *метафорический термин* – это «динамическая гносеологическая структура, образующаяся на базе уже известных общенаучных / общетехнических знаний, основная функция которой – выражать данные знания в более компактной и доступной форме» [Федюченко, 2018: 74].

Метафорический термин, как мы считаем, является лексикой пограничного положения, занимая промежуточное место между профессионализмом (профессионализмы и жаргонизмы в данном исследовании рассматривались недифференцированно) и официальным термином, так как с одной стороны, метафорический термин обладает образностью подобно профессионализму, с другой – может, как и термин, иметь официальный статус, входя в состав словарей и специальных регламентов. Единицы специальной лексики не имеют строгих границ и могут свободно «переходить» от общеупотребительной лексики к профессионализмам, а от них – к официально признанным терминам.

Построенные на ассоциативно-метафорических связях термины хранят в своей «внутренней форме» вместе с самой дефиницией информацию о тех признаках, которые определили появление данного термина. Лексика китайского языка строится из единиц низкого уровня – морфем, которые связаны между собой и представляют определенную структуру. При изучении формальной структуры, важно обратиться и к семантической структуре. Е.С. Кубрякова, изучая словообразовательные принципы, отмечала, что членение слова на уровне словообразования складывается из двуплановой зависимости структуры и семантики [Кубрякова, 1972].

В рамках теории словообразования рассматривается мотивированность слова. Анализ структурно-семантических свойств позже стал производиться на другом материале – единицах специальной лексики. Так, терминоведы сходятся во мнение, что мотивированность термина представляет его семантическую прозрачность, свойство его формы давать представление о называемом термином понятии [Гринев-Гриневич, 2008: 165]. Рассмотрев классификации типов мотивированности отечественных ученых, мы предприняли попытку сформулировать актуальную для китайского языка классификацию с учетом всех особенностей словообразования в данном языке. Так, мотивированность терминов китайского языка бывает: *семантическая и морфолого-синтаксическая*. Материал нашего исследования, состоящий только из метафорических терминов транспортной системы, показал, что как отдельные значимые морфемы в составе термина, так и весь термин (как совокупность морфем) могут обладать метафоричностью, вследствие чего классификация была дополнена так, что семантический тип подразделялся на полную и неполную мотивированность.

В ходе исследования мы обнаружили, что 7 единиц обладают полной семантической мотивированностью, другие (143) – имеют в своем составе одну и более морфем, в значении которых наблюдается метафорический перенос. Метафорические термины, в количестве 143 единиц совмещают в себе различные типы мотивированности, а именно неполную



семантическую и морфолого-синтаксическую мотивированность, анализ и описание которых произведены в практической части исследования.

План содержания терминов нами был рассмотрен с точки зрения теории концептуальной метафоры, при метафорическом моделировании в рамках которой были выделены основные понятийные области и концептуальные признаки. Анализ плана выражения исследуемых единиц состоял в описании и классификации материала по структурным моделям, где в качестве модели слова рассматривалась модель словосочетания.

Таким образом, исследование метафорической части специальной лексики транспортной системы КНР в мотивологическом аспекте позволило ввести в научный оборот теоретический и фактический материал современного китайского языка, рассмотренный в соответствии с его особенностями. Представленные в работе выводы позволяют говорить о перспективности мотивологического изучения терминологии, что в дальнейшем может послужить расширению и углублению проблематики исследования мотивированности терминов.

Предполагается, что проведенное в данной бакалаврской работе исследование станет базисом для дальнейшего изучения принципов терминообразования в транспортной системе КНР, основанное на построении терминологических словообразовательных гнезд (ТСГ), где все его члены соотносятся с вершиной и своими производными благодаря формальным и семантическим связям.

## СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Авербух К.Я., Карпова О.М. Лексические и фразеологические аспекты перевода: учеб. пособие для студ. высш. учеб. заведений. М.: Академия, 2009. 176 с.
2. Апресян Ю.Д. Образ человека по данным языка: попытка системного описания // Вопросы языкознания. 1995. Вып. 1. С. 37–68.
3. Ахманова О.С. Словарь лингвистических терминов. М.: КомКнига, 2005. 576 с.
4. Барышникова Т.Д. Структурно-семантические и мотивационные свойства флорнимов в английском и французском языках: дис. ... канд. филол. наук: 10.02.20. Пятигорск, 1999. 216 с.
5. Блинова О.И. Внутренняя форма слова: мифы и реальность // Вестник ТГУ. Серия: Филология. 2012. Т. 2. Вып. 20. С. 5–11.
6. Блинова О.И. Ключевые термины мотивологии: испытание временем (1971-2011 гг.) // Вестник ТГПУ: актуальные проблемы русистики и социолингвистики. 2012. Вып. 10. С. 136–140.
7. Блинова О.И. Русская мотивология: учеб. пособие. Томск: Изд-во Том. ун-та, 2000. 48 с.
8. Будаев Э.В. Становление когнитивной метафоры // Лингвокультурология / под науч. ред. А.П. Чудинова. Екатеринбург: Урал. гос. пед. ун-т, 2007. Вып. 1. С. 16–32.
9. Виноградов В.В. Вопросы терминологии. Вступительное слово // Материалы Всесоюзного терминологического совещания. М.: АН СССР, 1961. С. 3–10.
10. Володина М.Н. Теория терминологической номинации. М.: Издательство Московского университета, 1997. 177 с.
11. Горелов В.И. Лексикология китайского языка: учеб пособие. М.: Просвещение, 1984. 216 с.

12. Горохова Н.В. Метафоризация как процесс семантического развития терминов в дискурсе специалиста трубопроводного транспорта // Вестник ЛГУ им. А.С. Пушкина. Серия: Филология. 2014. Т. 1. Вып. 2. С. 210–217.
13. Гринев С.В. Введение в терминоведение. М.: Москов. Лицей, 1993. 309 с.
14. Гринев-Гриневиц С.В. Терминоведение: учеб. пособие для студ. высш. учеб. заведений. М.: Академия, 2008. 304 с.
15. Даниленко В.П. Русская терминология: Опыт лингвистического анализа. М.: Наука, 1977. 246 с.
16. Живлюк Ю.Н., Мандельштам С.Л. О температуре молнии и силе грома // ЖЭТФ. 1961. Т. 40. Вып. 2. С. 483–487.
17. Калинин А.В. Лексика русского языка: учеб. пособие. М.: ФЛИНТА, 2013. 320 с.
18. Кияк Т.Р. Лингвистические аспекты терминоведения. Киев: УМК ВО, 1989. 104 с.
19. Кошелев А.Д. Когнитивистика перед выбором: дальнейшее углубление противоречий или построение единой междисциплинарной парадигмы [Электронный ресурс]. 2013. URL: <https://goo-gl.su/2OiHS> (дата обращения: 03.02.2021).
20. Кубрякова Е.С. Словообразование // Общее языкознание: Внутренняя структура языка. М., 1972. С. 344–393.
21. Кубрякова Е.С. Что такое словообразование. М.: Наука, 1965. 78 с.
22. Кубрякова Е.С. Язык и знание: на пути получения знаний о языке: Части речи с когнитивной точки зрения. Роль языка в познании мира. М.: Языки славянской культуры, 2004. 560 с.
23. Курдюмов В.А. Курс китайского языка. Теоретическая грамматика. М.: Цитадель-трейд, Лада, 2005. 576 с.

24. Лавренюк Е.В. Структурные и семантические особенности неологизмов современного китайского языка // Российский гуманитарный журнал. 2017. Т. 6. Вып. 2. С. 154–164.
25. Лакофф Дж., Джонсон М. Метафоры, которыми мы живем: пер. с англ. А.Н. Баранова и А.В. Морозовой. М.: Едиториал УРСС, 2004. 256 с.
26. Лейчик В.М. Терминоведение: предмет, методы, структура. М.: Издательство ЛКИ, 2007. 256 с.
27. Ли-Ки-Ю А.Н. Лингвистическая терминология в китайском и английском языках и её усвоение в процессе изучения данных дисциплин в школе. Бийск: АГГПУ им. В.М. Шукшина, 2018. 62 с.
28. Лингвистический энциклопедический словарь (ЛЭС) / под ред. В.Н. Ярцева. М.: Советская энциклопедия, 1990. 682 с.
29. Лотте Д.С. Основы построения научно-технической терминологии. М.: Изд-во АН СССР, 1961. 159 с.
30. Минский М. Остроумие и логика когнитивного бессознательного // Новое в зарубежной лингвистике: когнитивные аспекты языка. Вып. 23. М.: Прогресс, 1988. С. 281–309.
31. Мисайлова Т.И. Дейксис как актуализация компонентов речевой ситуации и денотативного содержания в повествовательном и описательном художественных текстах: дис. ... канд. филол. наук: 10.02.20. Улан-Удэ, 2005. 171 с.
32. Михлина И.И. Упорядочение терминологии – приоритетное направление научных исследований [Электронный ресурс]. URL: <https://google.su/hmC2> (дата обращения: 04.01.21).
33. Мишанкина Н.А. Метафорические модели лингвистического дискурса / Вестник ТГУ. Серия: Филология. 2009. Вып. 324. С. 41–48.
34. Немченко В.Н. Современный русский язык. Словообразование: учеб. пособие. М.: Высш. шк., 1984. 255 с.
35. Никитина С.Е. Семантический анализ языка науки: на материале лингвистики. М.: Наука, 1987. 143 с.

36. Новодранова В.Ф. Проблемы терминообразования в когнитивно-коммуникативном аспекте // Лексикология. Терминоведение. Стилистика: Сборник науч. тр., посвящ. Юбилею В.М. Лейчика / под науч. ред. В.Ф. Новодранова. Москва; Рязань, 2003. С. 150–155.
37. Реформатский А.А. Введение в языкознание: учеб. для вузов / под ред. В.А. Виноградова. 5-е изд. М.: Аспект Пресс, 2008. 115 с.
38. Росянова Т.С. и др. Введение в терминоведение: учебно-методическое пособие СПб.: Изд-во СПбГЭУ, 2017. 183 с.
39. Семенас А.Л. Лексика китайского языка. М.: АСТ: Восток-Запад, 2005. 310 с.
40. Телия В.Н. Метафоризация и её роль в создании языковой картины мира // Роль человеческого фактора в языке. Язык и картина мира / отв. ред. Б.А. Серебрянников. М.: Наука, 1988. С. 173–205.
41. Трофимова С.М., Цзя Ч. Китайский дракон Лун ( 龍 ) как символ китайской традиционной культуры [Электронный ресурс] // Молодой ученый. Вып. 10. 2016. С. 1389–1392.
42. Уорф Б. Отношение норм поведения и мышления к языку. Наука и языкознание. Лингвистика и логика // Новое в лингвистике / под ред. В.А. Звегинцева. Вып. 1. М.: Изд-во Иностранной литературы, 1960. С. 135–198.
43. Усманова Х.С., Исраилова Л.Ю. Понятие мотивированности слов в английском языке // Рефлексия. 2019. Вып. 4. С. 57–59.
44. Федюченко Л.Г. Термины-метафоры как средство передачи технического знания // Philologos. 2018. Т. 2. Вып. 37. С. 71–80.
45. Фролова О.П. Словообразование в терминологической лексике современного китайского языка. Новосибирск: Наука. Сибирское отделение, 1981. 77 с.
46. Хаматова А.А. Омонимия в современном китайском языке: учеб. пособие. М.: АСТ: Восток-Запад, 2006. 128 с.

47. Харченко В.К. Функции метафоры: учеб. пособие. 3-е изд. М.: Книжный дом «Либроком», 2009. 96 с.
48. Хижняк С.П. Когнитивное и традиционное терминоведение // Русский язык и литература в образовательном процессе. Материалы Международной конференции. Саратов: Марк, 2016. С. 94–100.
49. Чудинов А.П. Метафорическая мозаика в современной политической коммуникации: монография. Екатеринбург: Урал. гос. пед. ун-т, 2003. 248 с.
50. Чудинов А.П. Россия в метафорическом зеркале: Когнитивное исследование политической метафоры (1991–2000): монография. Екатеринбург: Урал. гос. пед. ун-т, 2001. 238 с.
51. Шаховский В.И. Категория эмоций в лексико-семантической системе языка. М.: Изд. стереотип, 2007. 192 с.
52. Шелов С.Д. Термин. Терминологичность. Терминологические определения. СПб.: Филологический фак-т СПбГУ, 2003. 280 с.
53. Шиляев К.С. Основные концепции когнитивной семантики: учеб. пособие. Томск: ТГУ, 2018. 45 с.
54. 丁声树。现代汉语语法讲话。北京：商务印书馆，1979。  
[Дин Шэншу. Лекции по грамматике современного китайского языка].
55. 黎锦熙。新著国语教学法。北京：商务印书馆，1924。  
[Ли Цзиньси. Новая грамматика китайского языка].
56. 吕叔湘。汉语语法文集。北京：商务印书馆，1984。 [Люй Шусян. Собрание сочинений по грамматике китайского языка].
57. 揭春雨、冯志伟。基于知识本体的术语定义。《术语标准化与信息技术》，2009年，第2期。 [Цзе Чживэй, Фэн Чживэй. Онтологический подход к дефиниции термина].
58. 赵虹。认知语言学中的隐喻。北京：北京化工大学学报，2006。  
[Чжао Хун. Метафора в когнитивной лингвистике].

## СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ СЛОВАРЕЙ

1. Технический железнодорожный словарь / под ред. Н.Н. Васильева М.: Государственное транспортное железнодорожное издательство, 1941. 2974 с.
2. Википедия [Электронный ресурс] URL: <https://goo-gl.su/Rbr3geF> (дата обращения: 01.02.2021).
3. Корабельный портал [Электронный ресурс] URL: <https://goo-gl.su/7Zj5eN> (дата обращения: 01.02.2021).
4. 百 度 百 科 (Электронная энциклопедия «Байду байкэ») [Электронный ресурс]. URL: <https://baike.baidu.com/> (дата обращения: 01.02.2021).
5. 百 度 汉 语 (Электронная энциклопедия «Байду ханьюй») [Электронный ресурс]. URL: <https://hanyu.baidu.com/> (дата обращения: 01.02.2021).
6. БКРС [Электронный ресурс]. URL: <http://www.bkrs.info.html> (дата обращения: 01.02.2021).
7. 大 辞 海 (Электронная энциклопедия «Дацыхай») [Электронный ресурс]. URL: <http://www.dacihai.com.cn/index.html> (дата обращения: 01.02.2021).
8. 术 语 在 线 (Электронная энциклопедия «Шуюй цай сиэнь») [Электронный ресурс]. URL: <https://www.termonline.cn/index> (дата обращения: 01.02.2021).
9. GB/T 4780-2000 汽车车身术语 (Электронная энциклопедия «Терминология кузова автомобиля GB/T 4780-2000») [Электронный ресурс]. URL: <https://goo-gl.su/aC4Zyi> (дата обращения: 27.11.2020).
10. 民 航 局 标 准 术 语 (Электронная энциклопедия «Стандарт терминологии администрации гражданской авиации») [Электронный ресурс].

URL: [https://www.iteye.com/resource/qq\\_36280667-12873530](https://www.iteye.com/resource/qq_36280667-12873530) (дата обращения: 27.11.2020).

11. GB/T 8843-1988 工程船术语 (Электронная энциклопедия «Стандарт основной терминологии кораблестроения») [Электронный ресурс]. URL: <http://www.csres.com/detail/119620.html> (дата обращения: 27.11.2020).

12. GB/T 50262-2013 铁路工程基本术语标准 (Электронная энциклопедия «Стандарт основной терминологии железнодорожного строительства GB/T 50262-2013») [Электронный ресурс]. URL: <https://google.su/GvGV> (дата обращения: 27.11.2020).

13. GB/T 8226-1987 公路运输术语 (Электронная энциклопедия «Стандарт основной терминологии перевозок по шоссейным и грунтовым дорогам») [Электронный ресурс]. URL: <http://www.csres.com/detail/70191.html> (дата обращения: 27.11.2020).



Таблица 1. Антропоцентрическая метафора

«ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА – это ЧЕЛОВЕК» (48)	<b>Фрейм «Анатомические органы» (40)</b>	
	Слот «Голова»	
	头班车	первый рейсовый поезд
	轨头	головка рельса
	尽头线	тупиковая линия
	吸头	всасывающий наконечник
	船头	нос корабля
	轴头	носок вала
	Слот «Плечевой пояс»	
	路肩	бровка
	桅肩	чиксы мачты
	供电臂	плечо питания
	腕臂	кронштейн
	长臂吊机	кран с удлиненной стрелой
	横摆臂	кронштейн
	肩回运转制	плечевая езда
	开口扳手	гаечный ключ
	Слот «Кровеносная система»	
	脉冲轨道电路	импульсная рельсовая цепь
	脉码调制	кодowo-импульсная модуляция
	Слот «Дыхательная система»	
	吸鸟	столкновение с птицами
	吸头	всасывающий наконечник
	Слот «Лицо и его составляющие»	
	道口	железнодорожный переезд
	电嘴	свеча зажигания
	开口扳手	гаечный ключ
	有咋桥面	балластный слой мостового покрытия
	开挖面	забой (ж/д термин)
	后轮眉	накладка на крыло
	Слот «Сердце»	
	空心墩	пустотелый устой
对心装置	устройство центрирования	
Слот «Зубы»		
剪力齿槽	выемка (ж/д термин)	

斜齿齿轮	косозубая шестерня
齿轨铁路	зубчатая железная дорога
<b>Слот «Горло»</b>	
咽喉区长度	протяженность
咽喉道岔	стрелочная горловина
<b>Слот «Тело и его составляющие»</b>	
腰线	поясная линия кузова
脐带	канатик (авт. термин)
机腹着陆	сесть на «брюхо», сесть на фюзеляж
道钉身	стержень костыля
车身	кузов
<b>Слот «Мускулы»</b>	
筋	ребро жесткости
<b>Слот «Кожные покровы»</b>	
蒙皮	обшивка
绿皮车	зеленокожие поезда
红皮车	краснокожие поезда
<b>Фрейм «Состояние» (5)</b>	
疲劳应力幅	усталостное напряжение
相敏轨道电路	фазочувствительная рельсовая цепь
分路灵敏度	шунтовая чувствительность
待机模式	режим ожидания
睡眠模式	ждущий режим
<b>Фрейм «Болезни» (3)</b>	
路基病害	болезнь земляного полотна
盲谷	слепая долина
盲区	мертвая зона
<b>Фрейм «Движение» (1)</b>	
同步	синхронизм (ж/д термин)
<b>Фрейм «Навык» (1)</b>	
应答器读写工具	считывающее устройство

Таблица 2. Природоморфная метафора

«ТРАНСПОРТ – это ЖИВОТНЫЙ МИР» (45)	<b>Фрейм «Состав царства животных» (27)</b>	
	Слот «Млекопитающие»	
	驼峰调车场	сортировочная горка
	驼峰	горка (ж/д термин)
	小能力驼峰	горка малой мощности
	驼峰信号	горочный сигнал
	驼峰尽头线	горочный тупик
	四爪锚	четырёхлапый якорь (якорь-кошка)
	羊角索栓	утка (морск. термин)
	斑马线	зебра, пешеходный переход
	Слот «Птицы»	
	缝翼	щелевой подкрылок
	机翼	крыло самолета
	翼子板	крыло (авт. термин)
	鸭式飞机	самолет типа «утка»
	襟翼	закрылок
	Слот «Водные животные»	
	鱼尾板	рельсовые насадки
	异型鱼尾板	рельсовые накладки разной длины
	螺旋把手	задрайка (морск. термин)
	螺距	шаг винта (авиа. термин)
	Слот «Рептилии и амфибии»	
	爬行	идти на гусеничном ходу
	爬升	набирать высоту
	甲板	палуба
	蛇形飞行	змейка (совершать движение змейкой)
	钢轨蠕动	угон пути (ж/д термин)
	两栖飞机	самолёт-амфибия
	Слот «Насекомые»	
	蝴蝶帆	бабочка (морск. термин)
	蚊子船	москитный флот
	蜂窝网络	сотовая связь
蜂窝式散热器	сотовый радиатор в автомобилях	
<b>Фрейм «Мифическое животное» (4)</b>		
龙门吊走行轨	козловой кран на рельсовом	

		ходу
	龙门吊	козловой кран
	车龙	дорожная пробка
	龙骨	киль (морск. термин)
«ТРАНСПОРТ – это РАСТИТЕЛЬНЫЙ МИР» (3)	运行报单存根	корешок дорожной ведомости
	叶子板	крыло (авт. термин)
	枕木	шпала (ж/д термин)
«ТРАНСПОРТ – это ЯВЛЕНИЕ ПРИРОДЫ» (11)	安全岛	островок безопасности
	顺风车	попутная машина
	月台	перрон, железнодорожная платформа
	雷群	минная банка (морск. термин)
	海浪声海鸣	голос моря
	长波不平顺	нерегулярные волны
	露点	точка росы
	天窗	люк (авт. термин)
	空气制动	пневмическое торможение
	天桥	надземный переход (ж/д термин)
	风挡玻璃	лобовое стекло

Таблица 3. Социоморфная метафора

«ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА – это ВОЙНА» (6)	避车台	островок безопасности (ж/д термин)
	打靶区	точка прицельного торможения (ж/д термин)
	冲突点	конфликтные точки (ж/д термин)
	连接建立失败概率	коэффициент ошибок подключения (ж/д термин)
	敌对信号	сигнал враждебного маршрута (ж/д термин)
	敌对进路	враждебный маршрут (ж/д термин)

«ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА – это СЕМЬЯ» (5)	母钟	первичные часы (главные часы)
	子钟	вторичные часы
	母线槽	шинопровод
	子站	подстанция
	老爷车	винтажная машина (классическая машина)

Таблица 4. Артефактная метафора

«ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА – это ДОМ» (18)	<b>Фрейм «Конструкция дома» (18)</b>	
	Слот «Общая конструкция дома»	
	门到门运输	перевозка товаров «от двери до двери»
	顶盖	крыша (авт. термин)
	篷式汽车	кабриолет
	廊桥	посадочный рукав (авиа. термин)
	Слот «Внутреннее устройство дома»	
	摇枕	подвесные подмости (люлька)
	烛式悬架	подвеска свечного типа
	拖把	буксировочное водило
	基床	основание
	道床	дорожное покрытие
	轨枕	шпала
	支座	опора
	轨枕盒	рельсовое крепление
	Слот «Кухонный инвентарь»	
	罐车	вагон-цистерна
	电瓶	аккумулятор
	平面交叉	пересечение железнодорожного пути с шоссе
	膨胀壶	расширительный бачок
桅盘	марс (морск. термин)	

	绳盘	бухта (морск. термин)
«ТРАНСПОРТ – это ОДЕЖДА» (15)	<b>Фрейм «Одежда и аксессуары» (7)</b>	
	扣件	крепёж (ж/д термин)
	衬砌	обделка тоннеля (ж/д термин)
	桩帽	наголовник сваи
	裙板	юбка (авт. термин)
	下裙边	декоративная накладка на порог
	铁鞋	башмак (ж/д термин)
	扇形体系	веерная система
	<b>Фрейм «Рукоделие» (8)</b>	
	干线	магистраль
	支线	ответвление
	展线	спираль (спиральная петля)
	无缝线路轨道	бесстыковый рельсовый путь
	轨缝	рельсовый стык
	线束	пучок путей
	减震针	амортизирующая игла
	指南针	компас
«УСТРОЙСТВО ТРАНСПОРТНОГО О СРЕДСТВА – это ЕДА» (3)	馈线	линия питания
	吃胎	односторонний износ протектора шины
	面包车	микроавтобус
«ДЕТАЛЬ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА – это МУЗЫКАЛЬНЫЙ ИНСТРУМЕНТ» (4)	弹条	пружина
	鼓轮式布缆机	кабельная укладка барабанного типа
	吊弦	струна контактной подвески (ж/д термин)
	弹簧	рессора (ж/д термин)
«ТРАНСПОРТНОЕ СРЕДСТВО – это СООРУЖЕНИЕ» (2)	车桥	мост (авт. термин)
	驱动桥	ведущая ось (авт. термин)

«ТРАНСПОРТНЫЙ МЕХАНИЗМ – это ОРУЖИЕ» (2)	弹射座椅	катапультируемое кресло (авиа. термин)
	燃弧	горение дуги
«АВИАТРАНСПОРТ – это СПОРТИВНЫЙ ИНВЕНТАРЬ» (2)	跑道	взлетно-посадочная полоса
	尾橇	хвостовой костыль (авиа. термин)

## ПРИЛОЖЕНИЕ В

АНТРОПОМОРФНАЯ МЕТАФОРА	头班车	сходство по местоположению
	轨头	сходство по форме
	尽头线	сходство по местоположению
	吸头	сходство по форме
	船头	сходство по местоположению
	轴头	сходство по местоположению
	路肩	сходство по местоположению
	桅肩	сходство по функции
	供电臂	сходство по форме
	腕臂	сходство по форме и функции
	长臂吊机	сходство по форме и функции
	横摆臂	сходство по форме и функции
	肩回运转制	сходство по форме
	开口扳手	сходство по форме
	脉冲轨道电路	сходство по функции
	脉码调制	сходство по функции
	吸鸟	сходство по функции
	道口	сходство по форме
	电嘴	сходство по форме
	有咋桥面	сходство по форме и функции
	开挖面	сходство по местоположению
	后轮眉	сходство по форме и функции
	空心墩	сходство по местоположению
	对心装置	сходство по местоположению
	剪力齿槽	сходство по форме
	斜齿齿轮	сходство по форме
	齿轨铁路	сходство по форме
	咽喉区长度	сходство по форме
	咽喉道岔	сходство по форме
	腰线	сходство по местоположению
	脐带	сходство по местоположению
	机腹着陆	сходство по местоположению
道钉身	сходство по форме	
车身	сходство по форме	
筋	сходство по функции	
蒙皮	сходство по местоположению	



	绿皮车	сходство по местоположению
	红皮车	сходство по местоположению
	疲劳应力幅	сходство по функции
	相敏轨道电路	сходство по функции
	分路灵敏度	сходство по функции
	待机模式	сходство по функции
	睡眠模式	сходство по функции
	路基病害	сходство по функции
	盲谷	сходство по функции
	盲区	сходство по функции
	同步	сходство по функции
	应答器读写工具	сходство по функции
	ПРИРОДОМОРФНАЯ МЕТАФОРА	驼峰调车场
驼峰		сходство по форме
小能力驼峰		сходство по форме
驼峰信号		сходство по форме
驼峰尽头线		сходство по форме
四爪锚		сходство по форме и функции
羊角索栓		сходство по форме
斑马线		сходство по форме
缝翼		сходство по форме и функции
机翼		сходство по форме
翼子板		сходство по форме
鸭式飞机		сходство по форме
襟翼		сходство по форме
鱼尾板		сходство по форме
异型鱼尾板		сходство по форме
螺旋把手		сходство по форме
螺距		сходство по форме
爬行		сходство по функции
爬升		сходство по функции
甲板		сходство по местоположению
蛇形飞行		сходство по форме
钢轨蠕动		сходство по функции
两栖飞机		сходство по функции
蝴蝶帆	сходство по форме	
蚊子船	сходство по форме и функции	
蜂窝网络	сходство по форме	

	蜂窝式散热器	сходство по форме
	龙门吊走行轨	сходство по функции
	龙门吊	сходство по функции
	车龙	сходство по форме
	龙骨	сходство по функции
	运行报单存根	сходство по форме
	叶子板	сходство по форме
	枕木	сходство по форме
	安全岛	сходство по форме
	顺风车	сходство по функции
	月台	сходство по форме
	雷群	сходство по функции
	海浪声海鸣	сходство по функции
	长波不平顺	сходство по функции
	露点	сходство по функции
	天窗	сходство по местоположению
	空气制动	сходство по функции
	天桥	сходство по местоположению
	风挡玻璃	сходство по функции
СОЦИОМОРФНАЯ МЕТАФОРА	避车台	сходство по функции
	打靶区	сходство по функции
	冲突点	сходство по функции
	连接建立失败概率	сходство по функции
	敌对信号	сходство по функции
	敌对进路	сходство по функции
	母钟	сходство по родству
	子钟	сходство по родству
	母线槽	сходство по родству
	子站	сходство по родству
	老爷车	сходство по родству
АРТЕФАКТНАЯ МЕТАФОРА	门到门运输	сходство по местоположению
	顶盖	сходство по местоположению
	篷式汽车	сходство по функции
	廊桥	сходство по форме
	摇枕	сходство по форме
	烛式悬架	сходство по форме
	拖把	сходство по форме

基床	сходство по форме
道床	сходство по форме
轨枕	сходство по функции
支座	сходство по форме
轨枕盒	сходство по форме
罐车	сходство по форме и функции
电瓶	сходство по форме
平面交叉	сходство по форме
膨胀壶	сходство по форме и функции
桅盘	сходство по форме
绳盘	сходство по форме
扣件	сходство по форме и функции
衬砌	сходство по местоположению
桩帽	сходство по форме
裙板	сходство по местоположению
下裙边	сходство по местоположению
铁鞋	сходство по форме
扇形体系	сходство по форме
干线	сходство по форме
支线	сходство по форме
展线	сходство по форме
无缝线路轨道	сходство по функции
轨缝	сходство по функции
线束	сходство по форме
减震针	сходство по форме
指南针	сходство по форме
馈线	сходство по функции
吃胎	сходство по функции
面包车	сходство по форме
弹条	сходство по функции
鼓轮式布缆机	сходство по форме
吊弦	сходство по форме
弹簧	сходство по форме и функции
车桥	сходство по форме и функции
驱动桥	сходство по форме и функции

	弹射座椅	сходство по функции
	燃弧	сходство по форме
	跑道	сходство по форме и функции
	尾橇	сходство по функции

Таблица 1. Атрибутивный тип

Двухкомпонентный термин		
A→B	道口 железнодорожный переезд	道 (путь) + 口 (рот)
	路肩 бровка	路 (дорога) + 肩 (плечо)
	同步 синхронизм	同 (одинаковый) + 步 (шаг)
	腕臂 кронштейн	腕 (запястье) + 臂 (рука)
	腰线 поясная линия кузова	腰 (поясница) + 线 (линия)
	车身 кузов	车 (машина) + 身 (тело)
	桅肩 чиксы мачты	桅 (мачта) + 肩 (плечо)
	天桥 надземный мост	天 (небо) + 桥 (мост)
	车龙 дорожная пробка	车 (машина) + 龙 (дракон)
	露点 точка росы	露 (роса) + 点 (точка)
	缝翼 щелевой подкрылок	缝 (шов) + 翼 (крыло)
	月台 перрон	月 (луна) + 台 (сцена)
	枕木 шпала	枕 (подушка) + 木 (дерево)
	机翼 крыло самолета	机 (машина) + 翼 (крыло)
	母钟 первичные часы	母 (мать) + 钟 (часы)
	子钟 вторичные часы	子 (сын) + 钟 (часы)
	子站 подстанция	子 (сын) + 站 (станция)
	馈线 линия питания	馈 (прием пищи) + 线 (линия)
	螺距 шаг винта (авиа. термин)	螺(улитка) + 距 (расстояние)
	干线 магистраль	干 (стержень) + 线 (линия)
支线 ответвление	支 (ветка) + 线 (линия)	
轨缝 рельсовый стык	轨 (колея) + 缝 (шов)	

廊桥 посадочный рукав	廊 (коридор) + 桥 (мост)
车桥 мост автомобиля	车 (машина) + 桥 (мост)
裙板 юбка (авт. термин)	裙 (юбка) + 板 (доска)
电瓶 аккумулятор	电 (электричество) + 瓶 (бутылка)
铁鞋 башмак (ж/д термин)	铁 (железо) + 鞋 (ботинок)
尾橇 хвостовой костыль	尾 (хвост) + 橇 (сани)
甲板 палуба	甲 (панцирь) + 板 (доска)
桅盘 марс (морск. термин)	桅 (мачта) + 盘 (тарелка)
轨枕 шпала	轨 (рельс) + 枕 (подушка)
罐车 вагон-цистерна	罐 (кувшин) + 车 (машина)
线束 пучок путей	线 (линия) + 束 (пучок)
支座 опора	支 (подпорка) + 座 (место)
雷群 минная банка	雷 (гром) + 群 (скопление)
电嘴 свеча зажигания	电 (электричество) + 嘴 (рот)
扣件 крепеж	扣 (крепление) + 件 (вещь)
道床 дорожное покрытие	道 (дорога) + 床 (кровать)
基床 основание	基 (фундамент) + 床 (кровать)
轨头 головка рельса	轨 (рельс) + 头 (голова)
吸头 всасывающий наконечник	吸 (всасывать) + 头 (голова)
船头 нос корабля	船 (корабль) + 头 (голова)
襟翼 закрылок	襟 (запах (платья)) + 翼 (крыло)
盲区 мертвая зона	盲 (слепой) + 区 (район)
盲谷 слепая долина	盲 (слепой) + 谷 (долина)

	吸鸟 столкновение с птицами	吸 (дышать) + 鸟 (птица)
	绳盘 бухта (морск. термин)	绳 (веревка) + 盘 (тарелка)
<b>Трехкомпонентный термин</b>		
A→B→C	头班车 первый рейсовый поезд	头 (голова) + 班 (группа) + 车 (машина)
	下裙边 декоративная накладка на порог	下 (нижний) + 裙 (юбка) + 边 (край)
	指南针 компас	指 (указывать) + 南 (юг) + 针 (игла)
A→BC	横摆臂 кронштейн	横 (поперечный) + 摆臂 (работа рук)
	后轮眉 накладка на крыло	后 (задний) + 轮眉 (накладка на крыло)
	母线槽	母 (мать) + 线槽 (кабельный лоток)
	绿皮车 зеленокожие поезда	绿 (зеленый) + 皮 (кожа) + 车 (машина)
	红皮车 краснокожие поезда	红 (красный) + 皮 (кожа) + 车 (машина)
AB→C	尽头线 тупиковая линия	尽头 (тупик) + 线 (линия)
	空心墩 пустотелый устой	空心 (пустая сердцевина) + 墩 (столб)
	供电臂 плечо питания	供电 (энергоснабжение) + 臂 (рука)
	喷油器 топливная форсунка	喷油 (впрыск топлива) + 器 (аппарат)
	道钉身 стержень костыля	道钉 (костыль) + 身 (тело)
	鱼尾板 рельсовые насадки	鱼尾 (рыбий хвост) + 板 (доска)
	三角坑 перекосяк железнодорожного пути	三角 (треугольник) + 坑 (яма)

龙门吊  козловой кран	龙门 (врата дракона) + 吊 (подъемник) (от 吊车)
斑马线  пешеходный переход	斑马 (зебра) + 线 (линия)
安全岛  островок безопасности	安全 (безопасность) + 岛 (остров)
顺风车  попутная машина	顺风 (попутный ветер) + 车 (машина)
叶子板  крыло автомобиля	叶子 (лист) + 板 (доска)
招呼站  остановка по требованию	招呼 (приветствовать) + 站 (станция)
蝴蝶帆  бабочка (морск. термин)	蝴蝶 (бабочка) + 帆 (парус)
避车台  островок безопасности	避车 (прятаться от машины) + 台 (сцена)
打靶区  точка прицельного торможения	打靶 (стрелять по мишени) + 区 (район)
冲突点  конфликтные точки	冲突 (столкновение) + 点 (точка)
老爷车  классический автомобиль	老爷 (дед) + 车 (машина)
翼子板  крыло	翼子 (крыло (птицы)) + 板 (доска)
膨胀壶  расширительный бачок	膨胀 (распухать) + 壶 (чайник)
轨枕盒  рельсовое скрепление	轨枕 (шпала) + 盒 (коробка)
驱动桥  ведущая ось	驱动 (приведение в движение) + 桥 (мост)
面包车  микроавтобус	面包 (хлеб) + 车 (машина)
减震针  амортизирующая игла	减震 (амортизация) + 针 (игла)
四爪锚  четырехлапый	四爪 (четыре когтя) + 锚



	якорь	(якорь)
	蚊子船 蚊итный флот	蚊子 (комар) + 船 (лодка)
<b>Четырехкомпонентный термин</b>		
AB→CD	待机模式 режим ожидания	待机 (ждать момент) + 模式 (модель)
	开口扳手 гаечный ключ	开口 (открывать рот) + 扳手 (ключ)
	对心装置 устройство центрирования (авт. термин)	对心 (сходный) + 装置 (устройство)
	齿轨铁路 зубчатая железная дорога	齿轨 (зубчатый рельс) + 铁路 (железная дорога)
	驼峰信号 горочный сигнал	驼峰 (верблюжий горб) + 信号 (сигнал)
	蜂窝网络 蜂窝ная связь	蜂窝 (пчелиное гнездо) + 网络 (сеть)
	两栖飞机 самолёт-амфибия	两栖 (земноводные) + 飞机 (самолет)
	敌对信号 сигнал враждебного маршрута	敌对 (вражда) + 信号 (сигнал)
	斜齿齿轮 косозубая шестерня	斜齿 (косой зуб) + 齿轮 (шестерня, зубчатое колесо)
	螺旋把手 задрайка (морск. термин)	螺旋 (улитка закручивается) + 把手 (рукоятка)
(A→B)→CD	弹射座椅 катапультируемое сиденье	弹射 (стрелять) + 座椅 (сиденье)
	有砷桥面 балластный слой мостового покрытия	有 (иметь) + 砷 (щебень) + 桥面 (настил моста)
	烛式悬架 подвеска свечного типа	烛 (свеча) + 式 (модель) + 悬架 (подвеска)
	篷式汽车 кабриолет	篷 (тент) + 式 (модель) +

		汽车 (машина)
	剪力齿槽 выемка (ж/д термин)	剪 (резать) + 力 (сила) + 齿槽 (альвеола)
	长臂吊机 кран с удлинённой стрелой	长 (длинный) + 臂 (рука) + 吊机 (подъемник)
	鸭式飞机 самолет типа «утка»	鸭 (утка) + 式 (модель) + 飞机 (самолет)
	扇形体系 веерная система	扇 (веер) + 形 (вид) + 体系 (система)
	蛇形飞行 змейка (авиа. термин)	蛇 (змея) + 形 (вид) + 飞行 (самолет)
	风挡玻璃 лобовое стекло	风 (ветер) + 挡 (заграждать) + 玻璃 (стекло)
(AB→C)→D	羊角索栓 утка (морск. термин)	羊角 (бараний рог) + 索 (канат) + 栓 (втулка)
(AB)→C→D	敌对进路 враждебный маршрут	敌对 (вражда) + 进 (входить) + 路 (дорога)
<b>Пятикомпонентный термин</b>		
AB→CDE	驼峰调车场 сортировочная горка	驼峰 (верблюжий горб) + 调车场 (сортировочный парк)
	分路灵敏度 шунтовая чувствительность	分路 (ответвление дороги) + 灵敏度 (чувствительность)
A→BC→DE	小能力驼峰 горка малой мощности	小 (маленький) + 能力 (способность) + 驼峰 (верблюжий горб)
AB→C→DE	咽喉区长度 протяженность горловины	咽喉 (горло) + 区 (участок) + 长度 (длина)
A→BC,D→E	肩回运转制 плечевая езда	肩 (плечо) + 回运 (обратная перевозка) + 转 (повернуться) + 制 (система)

AB→CD→E	异型鱼尾板 鱼尾板 накладки разной длины	异型 (разнотипный) + 鱼尾 (рыбий хвост) + 板 (доска)
	疲劳应力幅 疲劳应力幅 усталостное напряжение	疲劳 (усталость) + 应力 (напряжение) + 幅 (полусуффикс)
AB→C→D→E	驼峰尽头线 驼峰 горочный тупик	驼峰 (верблюжий горб) + 尽 (конец) + 头 (голова) + 线 (линия)
ABC→DE	门到门运输 门到门 перевозка товаров «от двери до двери»	门到门 (от двери до двери) + 运输 (транспортировать)
<b>Шестикомпонентный термин</b>		
AB, CD→EF	相敏轨道电路 相敏 фазочувствительная рельсовая цепь	相敏 (фазочувствительный) + 轨道 (железная дорога) + 电路 (электрическая сеть)
	脉冲轨道电路 脉冲 импульсная рельсовая цепь	脉冲 (импульс) + 轨道 (железная дорога) + 电路
(AB→C)→DE→F	龙门吊走行轨 龙门吊 козловой кран на рельсовом ходу	龙门 (врата дракона) + 吊 (подъемник) + 走行 (ходовой) + 轨 (рельс)
(AB→C)→DEF	蜂窝式散热器 蜂窝式 сотовый радиатор в автомобилях	蜂窝 (соты) + 式 (модель) + 散热器 (радиатор)
	鼓轮式布缆机 鼓轮式 кабельная укладка барабанного типа	鼓轮 (вращающийся барабан) + 式 (модель) + 布缆机 (кабельный укладчик)
(ABCD→EF)	无缝线路轨道 无缝 бесстыковый рельсовый путь	无缝线路 (бесстыковый путь) + 轨道 (железная дорога)
	运行报单存根 运行报 корешок дорожной ведомости	运行报单 (разработать повестку) + 存根(корешок)
<b>Семикомпонентный термин</b>		

ABC→(DE→FG)	应答器读写工具  чтение и запись транспортера	应答器 (ответчик) + 读写 (считывать) + 工具 (инструмент)
<b>Восьмикомпонентный термин</b>		
(AB→CD)→(EF→GH)	连接建立失败概率 коэффициент ошибок подключения	连接 (соединение)+建立 (основывать) + 失败 (неудача) + 概 (вероятность)

Таблица 2. Копулятивный тип

<b>Двухкомпонентный термин</b>	
爬升 набирать высоту	爬 (взбираться) + 升(подниматься)
衬砌 обделка тоннеля	衬 (подкладывать) + 砌 (выкладывать)
<b>Четырехкомпонентный термин</b>	
路基病害 болезнь земляного полотна	路基 = 路 (дорога) + 基 (основание); 病害 = 病 (болезнь) + 害 (болезнь)
咽喉道岔 стрелочная горловина	咽喉 = 咽 (глотка) + 喉 (горло); 道岔 = 道 (дорога) + 岔 (ответвление)
睡眠模式 ждущий режим	睡眠 = 睡 (сон) + 眠 (спать); 模式 = 模 (образец) + 式 (модель)
平面交叉 пересечение железнодорожного пути с шоссе	平面 = 平 (ровный) + 面 (поверхность); 交叉 = 交 (переплетаться) + 叉 (вилка)
<b>Пятикомпонентный термин</b>	
海浪声海鸣 голос моря	海浪声 (шум моря) + 海鸣 (звуки моря)

Таблица 3. Глагольно-субъектный тип

<b>Двухкомпонентный термин</b>	
蒙皮 обшивка	蒙 (покрывать) + 皮 (кожа)
吃胎 односторонний износ протектора шины	吃 (есть) + 胎 (резина)
展线 спиральная петля	展 (развертывать) + 线 (линия)
弹条 пружина	弹 (играть) + 条 (лента)
弹簧 рессора (ж/д термин)	弹 (играть) + 簧 (клапан)
吊弦 струна (контактной подвески)	吊 (вешать) + 弦 (тетива)
燃弧 горение дуги	燃 (гореть) + 弧 (деревянный лук)

拖把 буксировочное водило	拖 (тянуть) + 把 (ручка)
摇枕 подвесные подмости	摇 (качать) + 枕 (подушка)
桩帽 наголовник сваи	桩 (ударять) + 帽 (шапка)
<b>Трехкомпонентный термин</b>	
开挖面 забой	开挖 (углублять) + 面 (поверхность)

Таблица 4. Субъектно-предикативный тип

<b>Двухкомпонентный термин</b>	
顶盖 крыша (автомобиля)	顶 (вершина) + 盖 (накрывать)
<b>Четырехкомпонентный термин</b>	
机腹着陆 сесть на «брюхо», сесть на фюзеляж	机腹 (днище фюзеляжа) + 着陆 (приземляться)
空气制动 пневмоническое торможение	空气 (воздух) + 制动 (тормозить)
钢轨蠕动 угон пути	钢轨 (рельс) + 蠕动 (ползти)
<b>Пятикомпонентный термин</b>	
长波不平顺 нерегулярные волны	长波 (длинные волны) + 不平顺 (не спокойный)

Федеральное государственное автономное образовательное учреждение  
высшего образования  
«СИБИРСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»

Институт филологии и языковой коммуникации  
Кафедра восточных языков  
45.03.02 Лингвистика

УТВЕРЖДАЮ  
Заведующий кафедрой ВЯ  
 Е.В. Чистова


«21» июня 2021 г.

БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА

**КОГНИТИВНО-СЕМАНТИЧЕСКИЕ И СТРУКТУРНЫЕ  
ОСОБЕННОСТИ МЕТАФОРИЧЕСКИХ ТЕРМИНОВ  
(НА МАТЕРИАЛЕ ТЕРМИНОЛОГИИ КИТАЙСКОЙ  
ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ)**

Выпускник  С.В. Ухоботова

Научный руководитель  канд. филол. наук,  
доц. И.Г. Нагибина

Нормоконтролер  Е.В. Буркова

Красноярск 2021

урные  
йской  
ме 93  
писок  
анном  
арями

ОГИЯ,  
ЛНИЕ,

енном

делить  
альная  
овные  
вания  
ности;  
ровать  
бразы,  
делей;  
вания

юстью  
енной  
ных и

еления  
вания  
языке:

овании  
афора),  
> 30%  
афора)  
ермина

форме  
бсфере  
нность

плане  
, затем  
ектно-  
связи

азисом  
е КНР,