

УТИЛІТАРНІ ВИМОГИ ДО НОМЕНА (НА МАТЕРІАЛІ ТРАНСПОРТНОЇ ТЕРМІНОЛОГІЧНОЇ МЕГАСИСТЕМИ)

© Нікуліна Н. В., 2012

У статті розглянуто необхідність виробити ключові й утилітарні вимоги до номенів, адже в сучасних термінологічних масивах технічних наук кількість номенів щороку безконтрольно зростає. Використання системи основних вимог до номена слугуватиме своєю гарантією стандартизованості й нормативності номенклатурної одиниці та унеможливить процес формування квазіноменів.

Ключові слова: українська мова, номен, номенклатура, квазіномен, транспортна термінологічна мегасистема.

The article considers a necessity to develop the key utilitarian requirements for nomens because contemporary terminology in technical sciences faces the uncontrolled annual growth of the quantity of nomens. The use of the major requirements for nomens will be a kind of guarantee to ensure that a nomenclature unit is a standard normative unit. It will make it impossible to create quasinomens.

Keywords: Ukrainian language, nomen, nomenclature, quasinomen, transport terminological megasystem.

Успіхи українського термінознавства за останні десятиліття є достатньо помітними, адже нарешті вже й на державницькому рівні стало очевидним, що мова науки позиціонує державу у світовому науково-технічному процесі. Про це свідчить кількість досліджень з термінознавства, захищені дисертаційні роботи й зрушення, що відбулися перш за все на освітній ниві. Надзвичайно тішить, що навіть у програмному забезпеченні навчальної дисципліни «Українська мова (за професійним спрямуванням)», яка викладається в технічних вищих навчальних закладах, передбачено вивчення галузевої термінології й основ термінознавства. Тобто, починаючи зі студентської лави, майбутні науковці навчаються теоретичним засадам вибудовування й уніфікації термінологічних систем і номенклатур тих технічних наук, фахівцями яких будуть у подальшому.

Теоретичні аспекти термінознавства, основні його базові поняття (термін, номен, професіоналізм, термінологія, терміносистема, номенклатура тощо) мають достатньо виважену базу науково-лінгвістичних досліджень і позбавлені принципових розбіжностей у трактуванні. Однак певні прогалини й неузгодженість щодо теорії номена в сучасному українському й зарубіжному мовознавстві таки споглядаються [1].

Мета статті полягає у виробленні системи ключових і прагматичних вимог до номенів, адже в сучасних термінологічних масивах технічних наук кількість номенів щороку безконтрольно зростає. Вироблення утилітарних вимог до номена повинно відбуватися відповідно до осучаснених критеріїв оцінювання термінологічної одиниці й у зіставленні з основними вимогами до неї. Система основних вимог до номенклатурної одиниці слугуватиме своєю гарантією стандартизованості та нормативності номенклатурної одиниці й унеможливить процес формування в галузевих термінологічних базах квазіноменів, сприятиме уніфікації наявних уже номенів, а також буде контролювати процес формування нових.

Матеріалом статті послужили галузеві державні й міжнародні стандарти; тексти різних жанрів наукового стилю: підручники, посібники, порадики, статті в наукових журналах, дисертації та монографії викладачів Харківського національного автомобільно-дорожнього університету, Транс-

портної академії України; законодавчі акти та інша службова документація Міністерства інфраструктури України.

Про виокремлення такого поняття як «технічний номен» йдеться в кількох дослідженнях науковців від українського термінознавства [1–4]. Пропонуємо наше бачення дефініції таких термінознавчих понять, як *технічний номен* (усічений варіант – *техномен*), *технічна номенклатура*, *квазіномен*. Ми свідомі того, що дефінування цих понять теоретичного термінознавства може коригуватися через віднайдення нових або ж таких, що не залучені нами до аналізу, ознак номена:

1. Технічний номен – це спеціальна ідентифікаційна одиниця термінологічної системи, що називає конкретний одиничний об’єкт, конкретний зразок чи серію предметів масового виробництва й репрезентує номенклатуру певної галузі науково-технічних знань. Також можна додати у формулювання, що техномен є стисненою проекцією дефініції термінологічної одиниці й основних технічних характеристик об’єкта науки, що переважно передається власне терміном чи аббревіатурою, з додаванням символічної чи цифрової частини або ж онімів. Наприклад, у транспортній термінологічній мегасистемі [5], що належить до технічної галузі знань, щонайбільше номени побудовано за вказаною формулою: *ГАЗ-24 «Волга»* – легковий автомобіль Горьковського автомобільного заводу, 24 модель, сімейство «Волга»; *ТЕ-0,25* – таль електрична, вантажність 0,25 т; *КА-10* – кран автомобільний, 10 модифікація; *КП-55* – конвеєр пластинчастий, продуктивність 55 т/годину; *ВШ-400* – візок-штабелер, вантажність 400 кг; *ВВ-350* – візок вантажний, вантажність 350 кг. Варто зазначити, що в основу багатьох моделей авіаційного номена на позначення транспортного засобу покладено прізвище авіаконструктора: Туполєв Андрій Миколайович (*Ту-124 М, Ту-154, Ту-134 М*); Іллюшин Сергій Володимирович (*Іл-76 М, Іл-62, Іл-96*); Яковлев Олександр Сергійович (*Як-40, Як-42*); Антонов Олег Костянтинівич (*Ан-124, Ан-72 / Ан-74*), тоді як номени залізничного транспорту, крім цифрової частини, мають у своєму складі власну назву, переважно це назви фірмових потягів: «*Славутич*», «*Біла акація*», «*Азов*», «*Галичина*», «*Троянда Донбасу*», «*Либідь*», «*Голубі озера*», «*Східний експрес*», «*Хаджибей*», «*Дніпровські зорі*».

2. Технічна номенклатура – це системно організована сукупність спеціальних ідентифікаційних одиниць (номенив), що використовується в межах певної галузевої термінологічної системи для номінування моделей і модифікацій однорідних галузевих об’єктів, які мають відмінні чи додаткові інноваційні характеристики.

3. Квазіномен – це хибно орієнтувальна номенклатурна одиниця, що не відображає істотні характеристики позначуваної наукової реалії й не відповідає утилітарним вимогам, які висуваються до спеціальних одиниць технічних номенклатур.

Номен як другий за значущістю складник термінологічних систем потребує свого опрацювання й аналізу на структурному рівні, тому що досі тільки приблизно описано форми номенив і є спроба здійснити їхню типологію, виокремивши 2 типи – власне номени і термінологічно-номенклатурні сполуки [2, с. 84]. Однак повної характеристики типів номенклатурних одиниць в українському термінознавстві на сьогодні не існує.

На широке розповсюдження перш за все графемно-цифрового типу (*наша назва аббревіатурно-цифровий* – Н.Н.) технічних номенив указує С. Гриньов-Гриневич, не залишаючи поза увагою проблемність і часткову алогічність у побудові номенив. Російський термінолог зауважує, що: «...уніфікація номенклатурних одиниць з метою найбільш ефективного їх використання й функціонування в мовленні повинна ґрунтуватися на чітко визначених принципах, сформульованих на основі аналізу існуючих найменувань і тенденцій щодо їх утворення» [7, с. 236].

Як на нашу думку, то уніфікація передбачає наявність системи основних вимог до номена, без вироблення яких не варто говорити про впорядкування номенклатур. Якщо вимоги до терміна вже зафіксовані навіть у національному стандарті ДСТУ 3966-2000 [8] й аналогічному ДСТУ 3966-2009, то утилітарних, тобто вкрай корисних і найпотрібніших для уніфікації вимог до номена в українському теоретичному термінознавстві досі не зафіксовано. Спробуємо заповнити термінознавчу лакуну й пропонуємо всім науковцям як від лінгвістики, так і від техніки долучитися до запропонованої нами дискусії. Безумовно, що в контексті однієї наукової статті максимально не

буде висвітлена проблема всіх вимог до номенклатурної одиниці, однак передумови такому дослідженню започаткувати варто.

Якщо розглядати основні вимоги до терміна, викладені в ДСТУ 3966-2000 [8, с. 14], то більшість вимог до цього складника термінологічних систем можна спроектувати й на номенклатурну одиницю, тому що не може бути номена без його зв'язку з терміном, а все, що закладено в термін, опосередковано покладається в основу номена, який є ідентифікатором терміна в конкретній реалії, причому не завжди через конкретизацію назвою чи аббревіатурою, почасти через поняттєву складову й дотичність через неї до терміна. Особливо це стосується марок автомобіля й модифікацій літака. Наприклад, більшість пересічних громадян, далеко не науковців, почувши авіаційний номен *Ту-104* чи автомобільний номен *ВАЗ-1118 «Калина»* розумітимуть, про який транспортний засіб йде мова. Погоджуємося, що у вказаному випадку й багатьох інших велике значення має впізнаваність номена, яка виникає через частотність уживання в мовленні.

Спробуємо більш детально зупинитися на нашому баченні утилітарних вимог до номенклатурної одиниці:

1) *моносемічність*, хоча б у межах однієї наукової сфери. Зазначену вимогу далеко не завжди можна виконати, тому що, наприклад, в аббревіатурно-цифрового типу технічних номерів споглядається повтор аббревіатурної частини, або ж навіть усієї форми номена. Наприклад: 1) *ПС-630* – підймальні столи (сфера вживання номена – підймально-транспортне обладнання) і *ПС-630* – панелі кранові (сфера вживання номена – електротехніка); 2) *ВШ-400* – побутовий вентилятор (сфера вживання номена – вентиляційне обладнання) і *ВШ-400* – візок-штабелер (сфера вживання номена – підймально-транспортне обладнання);

2) *відсутність емоційного забарвлення*. Дотримати зазначеної вимоги, як на нашу думку, не викликає складнощів, окрім випадків, коли до формування номенклатурної одиниці залучається онім, що може вказувати на додаткове конотативного значення, тобто мати певний емоційний відтінок. Наприклад, авіаційна номенклатурна одиниця *Ан-225 «Мрія»*, залізничний номен *поїзд №321 «Біла акація»*, автомобільний номен *УАЗ-3163 «Патріот»*, номен морського транспорту *танкер «Вандал»*;

3) *опосередкована дефінітивність*. Кожен номен орієнтує на відповідний об'єкт чи поняття, що позначається терміном, а термін має чітку дефініцію: номен *екраноліт «Волга-2»* має у своєму складі термінологічну одиницю *екраноліт*, що має чітку дефініцію: *літальний апарат, що призначений для польоту поблизу поверхні землі та який використовує для утворення аеродинамічних сил ефект екрана* [9, с. 257];

4) *системність*. Номени входять до номенклатури певної галузі, вони не існують окремо й незалежно один від одного. Більше того, досить часто нові характеристики позначуваної технічної реалії вводяться до форми вже існуючого номена й формуються на його базі, додаючи до нього іншу цифру, букву чи символ. Наприклад, авіаційний номен *АН-70Т* – транспортний літак із чотирма двигунами Д-27 для цивільної авіації і *АН-70ТК* – варіант АН-70Т з вантажно-пасажирською кабіною. Обидва номени входять до системи транспортної номенклатури, зокрема до групи «Повітряний транспорт», мікрогрупа «Літальні апарати». З огляду на вказане, можна вважати, що кожен номен має чи повинен мати чітко визначене місце в конкретній галузевій номенклатурній системі, тобто бути в її переліку із чітко визначеним місцем. А сама номенклатурна система (номенклатура як сукупність номерів певної науково-технічної галузі) може бути побудована з підсистем, що, у свою чергу, побудовані з переліків зразків чи серій науково-технічних об'єктів. Отже, питання системності/безсистемності номена, а також організація й структурна характеристика номенклатури як упорядкованої/неупорядкованої системи номенклатурних одиниць вимагає додаткової теоретичної й фактологічної бази.

5) *точність*. Це дуже важлива вимога, може навіть найважливіша, однак саме вона переважно й порушується. На це вказується у виданні С. Гриньова-Гриневича «Термінознавство» [7], де в розділі «Принципи впорядкування технічних номерів» йдеться про номенклатурні найменування на позначення будівельної техніки. Російським термінологом виявлено й на прикладах доведено відхи-

лення від параметру точності, що не дозволяє фахівцям правильно орієнтуватися в нормативно-методичних документах. Неточність або ж неповнота необхідних характеристик зафіксовані як у буквеній, так і цифровій частинах російських технічних номенів, про що яскраво свідчать приклади автора: «Пределом неполноты буквенной части являются наименования, содержащие в графемной части только одну букву, например К-252 – *стреловой самоходный полноповоротный кран на пневмоколёсном ходу...* В ряде случаев цифровая часть наименования никак не мотивирована для пользователя оборудованием. Например, числовые части номенов КС-5363 и КС-2561Е даже частично не совпадают с их техническими характеристиками...» [7, с. 235]. Дослідження параметру точності номенклатурних одиниць будь-якої галузі наукових знань в українському термінознавстві на сучасному етапі нами не зафіксовано.

б) **відпрацьованість у творенні, відповідно й фіксації в мові.** Тільки загальноприйняті принципи побудови технічних номенів і неухильне дотримання правил побудови номенклатурної одиниці винахідниками й виготівниками може зазначену вимогу зробити дієвою. А на сьогодні в українських реаліях ми маємо в номенклатурах низку недоречностей, що чекають на виправлення й приведення до єдиного зразка хоча б у межах галузевого вжитку. На майбутнє, можливо, варто було б задуматися над розробкою комп'ютерної програми для потреб побудови й уніфікації номенклатур.

7) **короткість (стислість).** Досягається за рахунок аббревіатурного використання та чималої кількості індексів, позначень і символів, що мають окрему систему пояснень і розшифрувань серед галузевих фахівців. Наприклад, в автомобільній термінологічній системі модифікації й моделі транспортних засобів на кшталт *КрАЗ-6505, МАЗ-5432, ЗАЗ-1102 «Таврія Нова», А-06921 «Богдан»* мають достатньо уніфіковане пояснення у формі індексів. У нашій статті вони будуть наводитися далі як аргументація того, що форма номена може бути зрозуміла й правильно побудована.

8) **відносна незалежність від контексту.** Як і термін, номен поза науковим контекстом не змінює свого призначення, адже номінує предмет науково-технічної галузі. Наприклад, у художньому стилі: *Гордо пролітав старий-добрий АН-2, кукурудзяник-убивця, гордість радянської авіації* [10]. Зазначений приклад має у своєму складі й номенклатурний знак *АН-2* і професіоналізм *кукурудзяник*, але якби навіть і не було професіоналізма, що таки наштовхує на значення номена, то номенклатурний знак без розшифрування не перестав би за формою бути номеном.

9) **інтернаціональність.** У сучасних світових глобалізаційних процесах і мультимовному середовищі, коли міграція фахівців із країни в країну є ознакою високого професійного рівня, науковці прагнуть до швидкого порозуміння в науково-технічній царині. Тому використання міжнародних кодів чи символів у номенклатурах значно пришвидшило б співпрацю фахівців від техніки. Поки в українській транспортній номенклатурі інтернаціональними можна вважати ті номени, що мають у своєму складі назви відомих автомобільних брендів (*Audi, Honda, Hyundai, Mercedes, Mitsubishi* та інші).

10) **адекватне графічне оформлення національною мовою.** Остання вимога щодо мовної правильності, тобто адекватного графічного оформлення національною мовою, на сьогодні є вкрай актуальною. За приклад візьмемо номени на позначення автомобільних транспортних засобів, форми яких відбивають, переважно, дві основні складові – марку і модель. Марка – скорочена назва заводу-виготівника, наприклад, *ГАЗ* (Горьковський автомобільний завод), *ВАЗ* (Волзький автомобільний завод), *КамАЗ* (Камський автомобільний завод). Модель базових автомобілів позначається чотиризначним індексом, модифікації – п'ятизначним. Базовою називається основна модель автомобіля, що виготовляється, інші моделі, відмінні від базової за призначенням, називаються модифікаціями. Перша цифра індексу характеризує клас автомобіля, що для легкових визначається робочим об'ємом циліндрів двигуна, для вантажних автомобілів – повною загальною масою. Друга цифра характеризує експлуатаційне призначення транспортного засобу: 1 – легкові, 2 – автобуси, 3 – вантажні бортові, 4 – тягачі, 5 – самоскиди, 6 – цистерни, 7 – фургони, цифру 8 не використовують, цифра 9 – спеціальні. Третя й четверта пара цифр указують на номер моделі [11].

Для наочності розглянемо кілька прикладів. Так, **ВАЗ-2103**: **ВАЗ** – Волзький автомобільний завод, клас 2 (літраж двигуна в межах 1,2...1,8); **1** – легковий автомобіль, **03** – порядковий номер моделі; **КамАЗ-5320**: **КамАЗ** – Камський автомобільний завод, клас 5 (повна маса в межах 14...20 т), **3** – вантажний бортовий автомобіль, **20** – порядковий номер моделі. У вказаних прикладах номерів немає відхилень від паспортних характеристик, тобто найменування відбиває всі необхідні характеристики для виокремлення номенклатурної одиниці із загальної маси автомобільної номенклатури.

Як і автомобілі, причіпні транспортні засоби також кодуються номером у формі цифрового чотиризначного індексу, перед яким подається скорочена назва заводу-виготівника. Перша цифра в коді причепів – 8, у напівпричепів – 9, друга цифра в коді причепів (напівпричепів) характеризує їх тип: 1 – легкові, 3 – вантажні, 5 – самоскиди, 7 – фургони. Наступна пара цифр характеризує повну масу причепа (напівпричепа) [11].

Отже, при повній масі, т: до 4 – індекс 01-24; від 4 до 10 – індекс 25-49; від 10 до 16 – індекс 50-69; від 16 до 24 – індекс 70-84; понад 24 – індекс 85-99. Наприклад, **ОдАЗ-9771**: **ОдАЗ** – Одеський автоскладальний завод, **9** – напівпричіп, **7** – фургон, індекс **71** – повна маса 16...24 т (точна повна маса цієї моделі – 17,5 т). У номері **ОдАЗ-9771** теж немає відхилень від паспортних характеристик, проте в аббревіатурній частині (скороченій назві заводу-виготівника) використано зросійщену чи просто ще із часів СРСР зафіксовану в документах назву **автозбиральний** (російською мовою – **автосборочный**), натомість українською мовою офіційна назва організації **Закрите акціонерне товариство «Одеський автоскладальний завод»**. Тобто, правильно було б зафіксувати аббревіатуру **ОдАС**.

Указані на початку статті номери на позначення одиниць підіймально-транспортного обладнання (**ТЕ-0,25**, **КП-55**, **ВШ-400**, **ВВ-350**) також побудовані за формою буквено-цифрового позначення, за якою достатньо легко визначити сферу використання об'єкта техніки, оскільки буквами позначають назви обладнання та особливість його конструкції, а цифрами – номінальну вантажність, номер моделі, продуктивність та додаткову технологічну інформацію. Аббревіатурна частина номерів точно відповідає термінологічній одиниці, що йменує об'єкт (наприклад, **КП** – **конвеєр пластинчатий**).

Однак існує чимало квазіномерів, що мають хибно орієнтувальну проекцію перш за все в аббревіатурній частині. Наприклад, у виданнях [12; 13] фіксуємо: **ТГВ-1250** – візок вантажний із вилочним захватом, вантажність 1250 кг, однак аббревіатура українською мовою мала би бути **ВВВ3-1250**; **КПП-01**, **КПП-02** – комплекси навантажувально-розвантажувальні механізовані, однак аббревіатурна частина українською мовою мала б бути **КНРМ-01**, **КНРМ-02**; **КЛ-1** – конвеєр стрічковий, однак аббревіатура українською мовою мала б бути **КС-1**; **ЕТ-1040** – електровізок вантажний, вантажність 1 т, модель 40, однак аббревіатура українською мовою мала б бути **ЕВ-1040**. У нашій статті немає потреби подавати вичерпну статистику транспортних номерів, що через суто графічне оформлення можуть хибно орієнтувати науковців, але перед термінологами постає ще одна правописна проблема, яка потребує вирішення, адже подані вище приклади в аббревіатурній частині побудовані відповідно до російського найменування транспортної реалії.

У контексті заявленої тематики нашого дослідження можна зробити висновок, що вимога адекватного графічного оформлення національною мовою не дотримується. Хоча є кілька запитань і до прикладів запису транспортних номерів у чинному правописі української мови [14]. Знаходимо два дещо відмінні приклади графічного оформлення автомобільного номеру **ВАЗ 21-09** і авіаційного номеру **літак Ту-334**. Чому у першому прикладі аббревіатурна частина від цифрової не відокремлюється знаком тире, а в другому прикладі відокремлена. Причому в текстах різних жанрів наукового стилю: підручниках, посібниках, порадиниках, наукових розвідках – не існує унормованого запису транспортних номенклатурних одиниць (**ВАЗ-2121 «Нива»** і **ВАЗ 2121 Нива**; **ВАЗ-2108 «Лада Аеро»** і **ВАЗ-2108 Лада Аеро**, **автомобіль «ФІАТ-126Р»**, **автомобіль «Рено-4»** та інші). Також у чинному правописі зафіксовано норму, що назви марок машин, виробів, які стали загальноживаними, слід писати з малої літери і без заступання лапками (**форд**), натомість у багатьох виданнях, зокрема й у підручнику «Технічне обслуговування й ремонт металевих кузовів

автомобілів» номени марок автомобіля графічно оформлені в лапках: «В наш час деталі кузова зі склопластику (кришка, брызговики тощо) використовуються на багатьох масових європейських автомобілях – «ситроєн», «рено», «порше», «фольксваген» та інші» [15, с. 77].

Як висновок, вироблення й дотримання утилітарних вимог до технічних номенклатурних одиниць на часі, тому що саме галузі науки і техніки мають стрімкий темп розвитку, а нашаровування квазіноменів потребуватиме в подальшому більше зусиль від науковців, які будуть змушені виправляти хибно орієнтувальні форми номенів, однак зауважуємо, що без допомоги фахівців від техніки тут не обійтись.

1. Нікуліна Н. Дискусії щодо терміна «номен» в українському та зарубіжному мовознавстві / Неля Нікуліна // Вісник Нац. ун-ту «Львівська політехніка»: Серія «Проблеми української термінології». – 2010. – № 676. – С. 56–61.
2. Михайлова Т. Номени у науково-технічній сфері / Т. Михайлова // Українська термінологія і сучасність: [зб. наук. праць]. – К., 2007. – Вип. VII. – С. 82–86.
3. Павлова О. Терміни, професіоналізми і номенклатурні знаки (до проблеми класифікації спеціальної лексики) / Ольга Павлова // Вісник Нац. ун-ту «Львівська політехніка»: Серія «Проблеми української термінології». – 2008. – № 620. – С. 49–54.
4. Туровська Л. Терміни та номени в науково-технічній сфері / Л. Туровська // Українська термінологія і сучасність: [зб. наук. праць]. – К., 2005. – Вип. VI. – С. 225–229.
5. Нікуліна Н. Архітектоніка транспортної термінологічної мегасистеми в українській мові / Неля Нікуліна // Вісник Нац. ун-ту «Львівська політехніка»: Серія «Проблеми української термінології». – 2008. – № 620. – С. 204–207.
6. Нікуліна Н. Лексико-семантичний спосіб творення номенів (на матеріалі транспортної термінологічної мегасистеми) / Неля Нікуліна // Матеріали Всеукраїнської науково-практичної конференції «Фахова мова як динамічний функційний різновид загальнонародної української мови», 26–27 травня 2011 року. – Луганськ, 2011. – С. 143–148.
7. Гринев-Гриневич С. Терминоведение: Учебное пособие для студ. высш. учеб. заведений / С. Гринев-Гриневич. – М.: Академия, 2006. – 304 с.
8. Засади і правила розроблення стандартів на терміни та визначення понять: ДСТУ 3966-2000. – К.: Держстандарт України, 2000. – 32 с.
9. Великий тлумачний словник сучасної української мови / Укладач В. Бусел. – К.: Перун, 2001. – 1440 с.
10. Жадан С. Ворошиловград: Роман / Сергій Жадан. – Х.: Фоліо, 2010. – 442 с.
11. Загальний курс транспорту: Навчальний посібник / С. Фришев, І. Мельник, С. Бондар. – К.: Вища освіта, 2006. – 162 с.
12. Іванченко Ф. Підйомно-транспортні машини: Підручник / Ф. Іванченко. – К.: Вища шк., 1993. – 413 с.
13. Мухопад М. Транспортні машини: Підручник / М. Мухопад. – Х.: Основа, 1993. – 192 с.
14. Український правопис / Інститут мовознавства ім. О. О. Потебні НАН України, Інститут української мови НАН України. – К.: Наук. думка, 2007. – 288 с.
15. Бабіч Б. Технічне обслуговування й ремонт металевих кузовів автомобілів: Підручник / Б. Бабіч, В. Луцик. – К.: Либідь, 2001. – 460 с.