

*Пріміна Н. М.,**кандидат педагогічних наук,**викладач кафедри англійської мови**Національного університету «Одеська морська академія»*

## МОВНІ ТА СОЦІОКУЛЬТУРНІ ОСОБЛИВОСТІ АНГЛОМОВНОГО МОРСЬКОГО ДИСКУРСУ

**Анотація.** У статті розглядається феномен англомовного морського дискурсу та його соціокультурні особливості. Проаналізовано визначення понять «дискурс», «морський дискурс». Розглянуто різновиди морського дискурсу (інструкції, трудові договори, конвенції, меморандум, ділові листи, судові документи). Проведено аналіз лексичних, граматичних, соціокультурних особливостей англомовного морського дискурсу, виокремлено найбільш частотні явища. Наведено приклади вищезначених мовних феноменів.

**Ключові слова:** дискурс, морський дискурс, англомовний морський дискурс, соціокультурні особливості англомовного морського дискурсу.

**Постановка проблеми.** Комунікація на морі відрізняється специфічністю внаслідок її міжнародного характеру. Інформація, що стосується судноводіння й безпеки судна, передається з судна на берег, з судна на судно, на борту самого судна. Вона повинна бути точною й однозначною, внаслідок чого виникає необхідність стандартизації мови в судовому середовищі. Сьогодні базовою мовою міжнародного спілкування нормативними актами ІМО (ІМО – International Marine Organisation) обрано та закріплено англійську мову. У документах Асамблеї ІМО відзначено, що саме англійська мова і її термінологія, що застосовується під час комунікації на морі, сприяє безпечній експлуатації суден і вносить вклад у підвищення безпеки мореплавання [20]. Отже, вважаємо за необхідне розглянути англійський морський дискурс і виокремити лінгвістичні особливості, які є характерними саме для цього виду дискурсу.

Специфіка професійного морського спілкування була об'єктом дослідження українських і зарубіжних учених. Особливу увагу вивченню морської термінології та стандартних професійних фраз приділяли А. Марусич [7], Е. Мироненко [8], Г. Овчинников [9], О. Шмельова [14], С. Cole [16], J. Díaz Pérez [17], P. Trenkner [21]; міжкультурно-комунікативних морських мовленнєвих ситуацій – Н. Сергєєва [11], інтонаційних особливостей морського дискурсу – А. Шальов [13]; стильових особливостей морського дискурсу – I. Olagu [18], морської радіокомунікації – М. Шишло [15], В. Pritchard [19]. Однак комплексне дослідження англомовного морського дискурсу як складного комунікативного явища залишилося поза увагою науковців.

**Метою статті** є дослідження англомовного морського дискурсу. Об'єктом – лінгвістичні особливості англомовного морського дискурсу; предметом – мовні та соціокультурні характеристики англомовного дискурсу судноводів.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Дискурс є складним багатоплановим феноменом, що знаходиться в центрі уваги сучасної науки. Натепер не існує єдиного визначення поняття «дискурс», що охоплює всі контексти його вживання. У лінгвістиці існує три основні підходи до розуміння дискурсу:

дискурс як цілісноформлений мовний твір, обумовлений лінгвістичними й екстралінгвістичними характеристиками; вид мовної комунікації; спілкування, що реалізується в будь-якому громадському інституті [10, с. 15].

У роботі ми розглядатимемо дискурс у вузько лінгвістичному сенсі – дискурс як «когнітивний процес, пов'язаний із реальним мовлетворенням, породженням мовленнєвого твору, де текст є кінцевим результатом процесу мовленнєвої діяльності, яка виливається в певну завершену (і зафіксовану) форму» [5, с. 187].

Багатьма вченими (Н. Арутюнова, Ф. Бацевич, В. Варакіна, Т. ван Дейк, В. Карасик, А. Кібрік, В. Плунгян, К. Серажим, З. Харріс) відзначається подвійна природа дискурсу: з одного боку, дискурс – це процес, діяльність, дискурсивна практика, а з іншого – текст, продукт, що актуалізується за певних умов [2, с. 18], тобто це зв'язний текст у сукупності з екстралінгвістичними чинниками, який розглядається в аспекті подій [1, с. 136].

Розглянемо поняття «морський дискурс», яке є стрижневим у дослідженні. З лінгвістичного погляду морська англійська мова є певним різновидом професійно орієнтованої англійської мови, що включає спеціально відібраний і затверджений морською спільнотою мовний матеріал, рекомендований для використання моряками з метою досягнення ефективної комунікації між суднами, з береговими станціями та під час виконання професійних обов'язків на борту судна [12, с. 55]. П. Тренкнер визначає морську англійську мову як інструмент забезпечення комунікації міжнародного морського співтовариства, що гарантує безпеку судноводіння і сприяє всебічному розвитку морської галузі [21].

Англійська морська мова, за словами О. Тирон, має такі характерні риси: 1) належить до певного морського оточення або фону (в процесі судноводіння, під час вирішення ситуацій розходження судових засобів, запитів при швартуванні або відшвартуванні й інших операціях); 2) уживається в певному контексті або ситуаціях (різних сферах спілкування); 3) передбачає участь представників судових або берегових мовних спільнот; 4) використовується в ситуаціях спілкування, пов'язаних із різними обставинами роботи в морі, коли на успішність комунікації впливають різні чинники (у процесі отримання або відправлення радіотелефонних повідомлень, взаємодії в рульовій рубці тощо); 5) уживається й формується за певних соціолінгвістичних обставин (специфічна взаємодія між слухачем і мовцем під час забезпечення радіотелефонних переговорів, які часто здійснюються в умовах стресу або навіть паніки) [12, с. 56].

Подамо наше визначення морського дискурсу. Морський дискурс – це комунікативна діяльність морської спільноти в межах професійних ситуацій, пов'язаних із різними обставинами

роботи в морі, яка реалізується за допомогою вербальних засобів і невербальних кодів морського спрямування й на успішність якої впливають різні екстралінгвістичні чинники, що сприяють виконанню професійних обов'язків на борту судна.

Англомовному морському дискурсу притаманні такі характеристики: логічність (чітка послідовність, обґрунтованість, алгоритмічність у викладенні думок); об'єктивність (істинність наукових знань, мінімізація суб'єктивної позиції автора); точність (використання засобів вербалізації, які є однозначними (терміни) й точно виражають сутність понять), абстрагованість (немає присутності авторського «я» та «я» читача: автор викладає належну інформацію без суб'єктивної оцінки); насиченість фактичною інформацією, безпідтекстність викладу інформації (експліцитність); нейтральна емоційність: вплив на читача здійснюється не емоційними засобами, а використанням аргументів, доказів, логіки судження; ясність викладу (простота мови, логіка викладу, граматична чіткість).

Розглянемо наявні жанри морського дискурсу, з якими безпосередньо взаємодіють судноводії [6, с. 96]:

1) інструкції в судноводінні, які визначаються як письмова послідовність дій роботи з певними приладами [3, с. 123]. Стил інструктивних текстів передбачає стандартне розташування матеріалу, прозору структуру, певну композиційну форму й типові кліше. Цей документ передає необхідний обсяг інформації мінімальною кількістю слів;

2) трудові договори, а саме контракти між судновласниками та членами екіпажу – угода між працівником і власником підприємства, установи, організації або уповноваженим ним органом про умови й обов'язки обох сторін; трудовий документ характеризується компресійним викладом матеріалу, використанням норм офіційно-ділового стилю та вживанням професійної лексики для опису взаємовідносин між судновласником і працівником [3, с. 564];

3) конвенції – різновид міжнародного договору, дво- чи багатосторонніх угод або офіційний, детальний виклад матеріалу стосовно певних проблем у морській професії та шляхів їх вирішення. Основними характеристиками конвенції є її інформативність і послідовність викладеного матеріалу [3, с. 432];

4) меморандум, тобто дипломатичний документ, у якому викладена фактична, документальна чи юридична сторона якогось питання. Характерними стилістичними особливостями меморандуму є його інформативність (змістовність), логічність (сувора послідовність, чіткий зв'язок між основною ідеєю й деталями), точність та об'єктивність. Композиційна структура висловлювання підпорядковується принципу найбільшої чіткості відмежування однієї думки від іншої. Ця чіткість знаходить своє максимальне вираження в нумерації окремих частин висловлювання: такі розділи меморандуму пронумеровані й перестановка пунктів цього документа порушує логіку всього тексту [4, с. 112];

5) ділові листи – поширений практичний спосіб комунікації (на бланках організації), здебільшого розрахований на певну відповідь; навігаційні матеріали: визначення координат, відстані на морі, відображення курсу судна на карті, визначення положення судна в морі, періоди судноплавства тощо [3, с. 318]. Діловий лист має такі загальнотекстові властивості, як комунікативна спрямованість, смислова й логічна цілісність, зв'язність і завершеність, інформативна значущість. Крім того, діловому листу притаманні такі специфічні особливос-

ті: 1) об'єктивність; 2) конвенційність; 3) інструментальність; 4) прагматичність [4, с. 112];

6) судові документи (Log Book, Certificate of Ownership at Construction of the Ship) – це професійно-орієнтована література, яка охоплює такі риси: точність, послідовність і лаконічність викладу фактів, чіткість у висловленні; наявність фактичної інформації (зокрема щодо правового регулювання стосунків у морській сфері), відсутність образності, емоційності й індивідуальних авторських рис; уживання усталених мовних одиниць – кліше, що забезпечують певну стандартизацію; уживання стилістично нейтральних термінів (слів) у прямому значенні [3, с. 712].

Розглянемо мовні характеристики англомовного морського дискурсу.

Передусім проаналізуємо особливості англомовної лексики морської спрямованості, оскільки ефективність іншомовного фахового спілкування значною мірою залежить від його лексичного оформлення.

Лексичні особливості:

– лексика англомовного морського дискурсу не має ознак багатозначності й експресивності, їй властива переважно стилістична нейтральність, точність і конкретність;

– велика кількість вузькоспеціалізованої термінологічної лексики, яка дає можливість найбільш точно, чітко й економно викладати зміст певного поняття, предмета й, щонайголовніше, забезпечує правильне розуміння сутності питання (bank – мілина; depression – западина; province – відмітна ділянка морського дна, pilot – лоцман, dolphin – причальна тумба);

– морські терміни, які мають повну співвіднесеність з рідною мовою (абсолютна еквівалентність) (ballast – балласт, keel – киль, water line – ватерлінія);

– терміни, що схожі в плані вираження з рідною мовою, однак різні або частково не збігаються в плані змісту, так звані псевдоеквіваленти, наприклад: evolution – еволюція, (мор.) маневр; garage – гараж, (мор.) розширена ділянка каналу, Alter course to port! – змінити курс, (мор.) ліво руля!, Check the cable! – перевірити кабель, (мор.) затримати якор-ланцюг, Moor to dolphin! – швартуйтеся до дельфіна, (мор.) швартуйтесь до причальної тумби;

– міжгалузеві терміни (model, operation, information, data);

– стійкі термінологічні звороти (to bring to bear – привести у ворота по пеленгу, a flashing light – проблісковий вогонь, before the ship is clear – до того, як вийде судно в море);

– професійні ідіоми (Clear the decks – приготуватись до чогось, Be in the doldrums – бути в стані затишшя, Sail close to the wind – бути на межі небезпеки);

– інтернаціональні слова, що позначають поняття мореплавства (acclimatization – акліматизація, aerodynamics – аеродинаміка);

– похідні та складні слова, а також лексичні словосполучення, що складаються з відомих компонентів (athwartships – упоперек судна, cavitation influence – вплив кавітації);

– конвертовані слова (sail – to sail, board – to board, blast – to blast, mark – to mark);

– для підвищення рівня щільності когнітивної інформації тексту часто використовують спеціальні аббревіатури (ASPW – Any Safe Port in the World, BRS – Navigation Bridge System, EC – East Coast, ANP – Active Navigation performance) та акроніми (2dRMS – twice distance root-mean-square, 3DNC – three-dimensional digital navigational chart);

– безеквівалентна лексика (channel pilot – лоцман для провідки судів у протоці Ла-Манш, blueback – адміралтейська англійська морська карта із синьою зворотною стороною);

– іншомовні запозичення (в англійській мові вживається низка запозичень із латинської мови: portus – гавань → port ['pɔ: t] – пристань, порт, місто; ponto – плоскодонне судно → punt ['pʌnt] – човен-плоскодонка; inertia – бездіяльність → inertia [ɪn'ɜ: ʃjə] – інерція; millia passuum – відстань, яка дорівнюється тисячі кроків → mile ['maɪl] – миля (7420 метрів);

– цифрові дані, які передають морську інформацію (*Useful marks*: Molo di Ponente Head Light (green metal column on pedestal, 10 m in height) (38°07'.69N 15°38.96E) exhibited from the head of the mole Entrance; E side light (red column) (38°07'.64N 15°39'.07E) exhibited from the S end of Molo di Sottoflutto; Church (belfry, yellowish spire) (Chiesa di Santa Caterina) (38°07' 42N 15°39' 25E), rising from among the bright red roofs of the town 3 cables SE of the entrance).

Серед граматичних особливостей англійської морських текстів визначаємо такі:

– модальні дієслова (During the poor visibility there *can* be a lot of damages; certificates *can* be issued; Care *must* be taken to avoid a pillar buoy);

– використання прикметників у постпозиції замість означальних підрядних речень (hard-working cadet, painted deck);

– використання форм інфінітива у функції означення (The Master was the last member of the crew to abandon the vessel);

– використання інфінітивних і герундіальних зворотів (The pilot was heard *to shout*. His *taking part* in mooring operations helped the crew greatly);

– випущення артикля (from East to West);

– поширені пасивні конструкції, дієслівні форми пасивного стану, дієслівні конструкції з пасивним значенням: to be used for, to be designed to (It is indicated by notice boards; Fog is frequently encountered during the summer months in this region; It is used to pass midway between Aka Shima and Naruse Hana);

– уживання інфінітива з часткою to після особових форм дієслова be (am, is, are, was, were) зі значенням необхідності або обов'язковості (обумовлених наказом, обопільною угодою або чужою волею (особливо в питальних реченнях)). Ця конструкція може замінювати поєднання модальних дієслів must, ought, can, could, will з інфінітивом (The gangway watchman is to detain unknown people. The deckhands are to subordinate to the boatswain);

– велика кількість наказових речень, що висловлюють звернення до підлеглого безпосередній наказ (Steer for the lighthouse; Keep on the port side of the fairway);

– наявність конекторів для логічного взаємозв'язку речень: moreover, nevertheless, furthermore, because тощо (*Furthermore*, the majority of lighthouses and light-towers situated on the coasts of Japan are round or square, and are painted white; These buoys have no distinctive shape and may be passed on either hand. *However*, a can buoy with the upper band black indicates...);

– чимала кількість однорідних членів речення (Middle ground buoys have *red and black* bands; *Day beacons, stakes and spindles* are constructed and distinguished with special reference to each locality);

– специфічні граматичні вирази, які зустрічаються в деяких автентичних лоціях. До них належать такі: off shore, що позначає «місце розташування далеко від берега»; in line bearing, що означає «в створі по пеленгу», a shoal is reported to lie зі значен-

ням «повідомляють, що мілина лежить», should never be sighted в перекладі означає «ніколи не повинна бути видна».

Необхідно відзначити, що в морському дискурсі частотні випадки, в яких міститься соціокультурна інформація, знання якої вкрай необхідне для компетентного судноводія. Наприклад, назва корабля Costa Concordia асоціюється в моряків з морськими катастрофами (корабельна аварія мала місце біля італійського узбережжя у 2012 році); назва КОСПАС-САРСАТ означає міжнародну супутникову систему, призначену для пошуку й рятування суден під час лиха, яка в найкоротший термін передає рятувальним службам у різних точках планети інформацію про координати лиха на морі; назви великих судноплавних компаній, Moller-Maersk Group (the world's largest overseas cargo and freight carrier), Nippon-Lloyd (operates 175 modern container ships) та аббревіатуру IMO (International Marine Organisation) знає будь-який моряк без додаткових пояснень.

Соціокультурна інформація закладена також і в нормах поведінки моряків. Морське співтовариство приймає загальновізані норми поведінки в суспільстві загалом і доповнює їх власним зведенням правил, у якому виділяють офіційні нормативи (статут) і неофіційні правила. Згідно з останніми, перебуваючи на борту судна, моряк зобов'язаний пройти через певні ритуали, щоб стати «своїм». Найбільш відомі ритуали – це «прописка» і «перетин екватора». Моряків, які перший раз проходять Босфор, Біскайську затоку, Гібралтар, протоку Дрейка або йдуть у кругосвітній рейс, очікують також морське хрещення й посвячення. Відправляють моряків у рейс, а також посвячують у моряки випускників морських вишів зі стандартним побажанням «7 футів під кілем» – «Sail well».

Зазначимо, що в морському житті поняття субординації відображає статусно-рольові відносини комунікантів, є ключовим для судноплавного дискурсу. Воно, у свою чергу, продиктовано ще однією головною рисою морського життя – чіткістю, що стосується всіх дій – розпорядку дня, постановки завдань підлеглим, формулювання наказу та, відповідно, взаємин між моряками. Чіткість і регламентованість проявляються як у процесі безпосередньої усної комунікації, так і в текстах морської документації.

**Висновки.** Отже, англійський морський дискурс – це комунікативна діяльність морської спільноти в межах професійних ситуацій, пов'язаних із різними обставинами роботи в морі, яка реалізується за допомогою вербальних засобів і невербальних кодів морського спрямування й на успішність якої впливають різні екстралінгвістичні чинники, що сприяють виконанню професійних обов'язків на борту судна. Англійському морському дискурсу притаманні логічність, об'єктивність, точність, абстрагованість, насиченість фактичною інформацією, експліцитність, нейтральна емоційність, ясність викладу; характерні суворі структурно-композиційна організація з такими домінуючими композиційно-мовленнєвими формами, як стверджувально-констатуюча та наказово-констатуюча. Щодо мовних особливостей, то англійський морський дискурс характеризується наявністю термінологічної лексики, яка немає ознак багатозначності й експресивності, їй властива переважно стилістична нейтральність, точність і конкретність; серед граматичних особливостей переважають пасивні конструкції, наказові речення, наявність модальних дієслів.

Перспективи подальших досліджень полягають у більш детальному аналізі лінгвістичних особливостей певних жанрів англійського дискурсу судноводіїв.

*Література:*

1. Арутюнова Н.Д. Дискурс. Лингвистический энциклопедический словарь / гл. ред. В.Н. Ярцева. Москва: Советская энциклопедия, 1990. С. 136–137.
2. Боднар С.В. Навчання усного англомовного економічного дискурсу майбутніх менеджерів. Наука і освіта: науково-практичний журнал. Одеса: Південний науковий центр НАПН України, 2015. № 6/СХХХV. С. 16–21.
3. Большой энциклопедический словарь / за ред. А.М. Прохорова. Москва: Советская энциклопедия, 1993. 1632 с.
4. Крупинов В.М. Посібник з суспільно-політичної та офіційно-ділової лексики. Москва: Вища школа, 1984. 224 с.
5. Кубрякова Е.С., Александрова О.В. О контурах новой парадигмы знания в лингвистике. Структура и семантика художественного текста: доклады VII междунар. конф. Москва, 1999. С. 186–197.
6. Литвиненко І.Ю. Методика навчання студентів технічних спеціальностей англомовного читання на засадах інтеграції: дис. ... канд. пед. наук: спец. 13.00.02 «Теорія та методика навчання (германські мови)». Київ, 2015. 231 с.
7. Марусич А.В. Системообразующие признаки судоходного дискурса. Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія «Філологія». Одеса: МГУ, 2015. № 18. Том 2. С. 80–82.
8. Мироненко Е.В. Методическая типология псевдоэквивалентной терминологии морского английского языка как основа формирования специальной лексической компетенции будущих судоводителей. Вестник ПГЛУ. 2011. № 3. С. 311–315.
9. Овчинников Г.М., Стрелков В.П., Кузнецов Т.В. Стандартные фразы для общения на море (IMO Standard Marine Communication Phrases). Санкт-Петербург: Морсар, 2002. 374 с.
10. Поспелова Ю.Ю. Педагогический дискурс и его характеристики. Вестник Костромского государственного университета им. Н.А. Некрасова. 2009. Т. 15. № 1. С. 307–310.
11. Сергеева Н.Н. Методика развития иноязычной межкультурной компетенции будущих судоводителей во внеаудиторной работе. Педагогическое образование в России. 2013. № 1. С. 146–151.
12. Тирон О.М. Психолого-педагогічні основи формування іншомовної компетентності майбутніх моряків: дис. ... канд. психол. наук: спец. 19.00.07 «Педагогічна та вікова психологія». Київ, 2016. 228 с.
13. Шальов А.С. Інтонаційні особливості морського дискурсу. Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія «Філологія». 2015. № 16. С. 198–200.
14. Шмельова Е.Е. Лингвокультурологические особенности морской лексики в английском языке: дисс. ... канд. филол. наук: спец. 10.02.04 «Германские языки». Москва, 2010. 185 с.
15. Шишло М.З. Обучение будущих судоводителей аудированию в профессиональном радиообмене по УКВ на море: Английский язык, морская академия: дисс. ... канд. пед. наук: спец. 13.00.02 «Теория и методика обучения и воспитания (иностранные языки)». Пятигорск, 2002. 259 с.
16. Cole C. The Thematic Network on Maritime Education, Training and Mobility of Seafarers. Paper presented at the Eleventh IMLA Workshop on Maritime English (WOME 11). Bulgaria: Varna, 2001. P. 25–31.
17. Diaz Pérez J.M. IMO Standard Marine Communication Phrases and teaching their use in the Vessel Traffic Services context. In Proceedings of the 3rd International Congress on Maritime Innovations and Research. Bilbao: Universidad del País Vasco, 2002. P. 649–658.
18. Olaru I. The style of the seafaring language, the definite communicative aim of maritime language. The IMLA Newsletter. 1996. № 22. P. 17–23.
19. Pritchard B. Maritime VHF communications: standards versus practice. In Proceedings of the 2nd IMLA Workshop on Maritime English in Asia Dalian: Dalian Maritime University, 2000. P. 44–54.
20. Standard Marine Communication phrases. Resolution A.918 (22) (29 November 2001). London: IMO, 2001. 104 p.
21. Trenkner P. The IMO Standard Marine Communication Phrases – Refreshing memories to refresh motivation. In Proceedings of the IMLA 17th International Maritime English Conference. France: Marseille, 2005. P. 1–17.

**Примина Н. Н. Языковые и социокультурные особенности англоязычного морского дискурса**

**Аннотация.** В статье рассматривается феномен англоязычного морского дискурса и его социокультурные особенности. Проанализированы определения понятий «дискурс», «морской дискурс». Рассмотрены разновидности морского дискурса судоводителей (инструкции, трудовые договоры, конвенции, меморандум, деловые письма, судовые документы). Проведен анализ лексических, грамматических и социокультурных особенностей англоязычного морского дискурса, выделены наиболее частотные явления. Приведены примеры вышеуказанных языковых феноменов.

**Ключевые слова:** дискурс, морской дискурс, англоязычный морской дискурс, социокультурные особенности англоязычного морского дискурса.

**Primina N. Linguistic and sociocultural features of the English maritime discourse**

**Summary.** The given article deals with the investigation of the English maritime discourse and its sociocultural features. The definitions of the concepts “discourse”, “maritime discourse” are analyzed. The types of maritime discourse (instructions, labor contracts, conventions, memorandum, business letters, ship documentation) are considered. The analysis of lexical, grammar, sociocultural features of the English Maritime discourse has been carried out. The most frequent cases have been singled out. The examples of the above-mentioned phenomena have been presented.

**Key words:** discourse, maritime discourse, English maritime discourse, sociocultural features of English maritime discourse.