

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ ТРАНСПОРТНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ФАКУЛЬТЕТ ЕКОНОМІКИ ТА ПРАВА

Кафедра іноземної філології та перекладу

Кваліфікаційна робота магістра
на тему:

**КОРПУСНИЙ АНАЛІЗ АНГЛІЙСЬКОЇ ТРАНСПОРТНОЇ
ТЕРМІНОЛОГІЇ В МІЖНАРОДНИХ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕННЯХ**

Студента групи ФП 2-1м
факультету економіки та права
денної форми навчання
спеціальності 035 Філологія

БАЙЦЕРА

Костянтина Андрійовича

Науковий керівник:

к. педагогічних наук, доц. Сілютіна І.О.

Допущений до захисту

«___» _____ року

В. о. завідувача кафедри _____
(підпис)

к. технічних наук, доц. Наталія ГОРІДЬКО

*В. о. декана факультету
економіки та права* _____

(підпис)

к. юридичних наук, доц. Олеся ЧЕБАН

Національна шкала _____

Кількість балів: _____

Оцінка: ЄКТС _____

**MINISTRY OF EDUCATION AND SCIENCE OF UKRAINE
NATIONAL TRANSPORT UNIVERSITY**

FACULTY OF ECONOMICS AND LAW

Department of Foreign Philology and Translation

**CORPUS ANALYSIS OF ENGLISH TRANSPORTATION
TERMINOLOGY IN INTERNATIONAL FREIGHT**

**Master's Paper by
KOSTIANTYN BAITSER
Group PhT 2-1m**

Scientific Supervisor:
Iryna SILIUTINA
PhD.

Kyiv – 2025

НАЦІОНАЛЬНИЙ ТРАНСПОРТНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
Факультет економіки та права

Кафедра іноземної філології та перекладу

Другий (магістерський) рівень вищої освіти

Галузь 03 Гуманітарні науки

Спеціальність 035 Філологія

ЗАТВЕРДЖУЮ:

В. о. завідувача кафедри іноземної філології та перекладу

_____ Наталія ГОРІДЬКО

«__» _____ 2025 р.

З А В Д А Н Н Я
НА КВАЛІФІКАЦІЙНУ РОБОТУ МАГІСТРА

Байцера Костянтина Андрійовича

(прізвище, ім'я, по батькові)

1. Тема кваліфікаційної роботи

Корпусний аналіз англійської транспортної термінології в міжнародних вантажних перевезеннях

Керівник кваліфікаційної роботи **Сілютіна І.О., к. пед. наук, доцент кафедри іноземної філології та перекладу**

(прізвище, ім'я, по батькові, науковий ступінь, вчене звання)

Затверджено наказом Національного транспортного університету від

«__» _____ 20__ року № ____

2. Строк подання студентом роботи: **17 листопада 2025 року.**

3. Вихідні дані до проекту (роботи) _____

4. Зміст розрахунково-пояснювальної записки (перелік питань, які потрібно розробити)

1. Теоретичні засади дослідження англомовної транспортної термінології в контексті міжнародних вантажних перевезень.
2. Класифікація та структурно-семантична характеристика транспортних термінів у спеціалізованих текстах міжнародної логістики.
3. Особливості корпусного аналізу англійських транспортних термінів: методологія, критерії добору та обробки матеріалу.
4. Порівняльний аналіз уживання транспортної термінології в англомовних і україномовних текстах у сфері міжнародних перевезень.
5. Основні стратегії перекладу та адаптації англійської транспортної термінології українською мовою.
6. Аналіз варіативності перекладу транспортних термінів у міжнародних стандартах, нормативно-технічній документації та галузевих регламентах.

5. Перелік графічного матеріалу (з точним зазначенням обов'язкових креслень)
- Додатки.

6. Консультанти розділів роботи

Розділ	Прізвище, ініціали та посада консультанта	Підпис, дата	
		Завдання видав	Завдання прийняв
Розділ 1. Теоретичні основи дослідження англомовної транспортної термінології	к. пед. н., доц. Сілютіна І.О.	05.06.2025	20.09.2025
Розділ 2. Корпусний аналіз англійської транспортної термінології в міжнародних вантажних перевезеннях	к. пед. н., доц. Сілютіна І.О.	23.09.2025	21.10.2025
Висновки.	к. пед. н., доц. Сілютіна І.О.	21.10.2025	05.11.2025
Оформлення джерел літератури.	к. пед. н., доц. Сілютіна І.О.	05.11.2025	16.11.2025

7. Дата видачі завдання: **05 червня 2025 р.**

КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН

№ з/п	Назва етапів кваліфікаційної роботи магістра	Строк виконання етапів роботи	Примітка
1	Ознайомлення з темою кваліфікаційної роботи магістра та вимогами до написання кваліфікаційних робіт магістра по кафедрі іноземної філології та перекладу. Отримання завдання щодо укладання суцільної вибірки термінів.	червень	Виконано
2	Складання плану для першого теоретичного розділу роботи і рекомендації керівника з підбору літератури.	червень	Виконано
3	Виділення й аналіз базових понять. Окреслення мети і завдань.	червень	Виконано
4	Визначення методологічних основ проблеми дослідження (об'єкт, предмет, методи, принципи)	вересень	Виконано
5	Написання Розділу 1. Підрозділ 1.1. 1.1. Поняття терміна та специфіка транспортної термінології в англійській мові	вересень	Виконано
6	Написання підрозділу 1.2. 1.2. Семантичні та структурні особливості транспортних термінів у науково-технічному дискурсі	вересень	Виконано
7	Написання підрозділу 1.3. 1.3. Корпусна лінгвістика як інструмент аналізу галузевих терміносистем	вересень	Виконано
9	Підготовка доповіді та презентації для унаочнення результатів першого теоретичного розділу.	листопад	Виконано
10	Аналіз мовних одиниць, який забезпечує можливість формування реєстрів транспортних термінів та характерних мовних явищ у англомовних текстах з	листопад	Виконано

	міжнародних вантажних перевезень і їх українських перекладах.		
11	Написання Розділу 2. Підрозділ 2.1. 2.1. Побудова корпусу текстів із тематики міжнародних перевезень	листопад	Виконано
12	Написання підрозділу 2.2. 2.2. Частотний і колокаційний аналіз транспортних термінів	листопад	Виконано
13	Написання підрозділу 2.3. 2.3. Переклад та інтерпретація англomовної транспортної термінології українською мовою	листопад	Виконано
15	Оформлення загальних висновків до роботи, уточнення даних у вступній частині. Обговорення результатів антиплагіатної перевірки. Підготовка доповіді та презентації для унаочнення результатів другого практичного розділу.	листопад	Виконано
16	Представлення результатів другого практичного розділу.	03.11.2025	Виконано
17	Захист кваліфікаційної роботи	16.12.2025	Виконано

Студент

(підпис)Костянтин БАЙЦЕР

(ім'я та прізвище)

Керівник роботи

(підпис)Ірина СІЛЮТІНА

(ім'я та прізвище)

SUMMARY

The Master's thesis is devoted to the corpus-based analysis of English transportation terminology in the domain of international freight, with special attention to structural, semantic, and functional characteristics of transport-related terms as they appear in authentic professional texts. The relevance of the research stems from the growing globalisation of transport systems, the increase in multimodal freight operations, and the need for accurate, standardized terminology to ensure effective international communication, legal clarity, and operational safety in logistics.

Relevance of the research topic. In the context of expanding international trade and digitalised logistics chains, English has become the dominant language of transportation documentation, commercial communication, and professional standards. Transport terminology is highly dynamic: new processes, technologies, and regulatory norms constantly stimulate the emergence of new terms and the semantic evolution of existing ones. Accurate understanding and interpretation of transport terminology is essential for drafting contracts, preparing shipping documents, ensuring regulatory compliance, preventing misunderstandings between stakeholders, and avoiding financial losses. Since professional communication relies on precision and unambiguity, a systematic corpus analysis of transport terms reveals their actual usage patterns, frequency, collocations, terminological variation, and translation challenges. Therefore, the study contributes to the harmonisation of English and Ukrainian terminological systems in the field of international freight.

The purpose of the study is to establish, describe, and classify structural-semantic features of English transport terminology and to analyse its functioning in authentic texts through corpus methods, with further comparison of English terms and their Ukrainian equivalents.

To achieve this purpose, the following research tasks were formulated:

- to analyse the main theoretical approaches to defining the concept of a “term” and to determine the place of transport terminology within contemporary English.
- to examine the semantic characteristics of transport-related terms.
- to conduct a frequency and collocational analysis of key transport terminology.
- to investigate the features of translating English transport terminology into Ukrainian and to identify the main types of translation transformations applied to key terms.

The object of the study is English transport terminology functioning in texts on international freight transportation.

The subject is the structural, semantic, and functional characteristics of transport terms and their Ukrainian equivalents, as well as the corpus-based patterns of their usage.

The factual material comprises a 400,000-token specialised corpus compiled from international transport documents, agreements, standards (such as Incoterms 2020, FIATA Model Rules, CMR Convention), technical instructions, logistics company websites (Maersk, DHL, FedEx), and professional publications. The corpus was processed using Sketch Engine, enabling frequency, collocation, and contextual analysis.

Methods of the study include descriptive and structural analysis, componential and distributional analysis, comparative translation analysis, corpus frequency and collocational modelling, as well as quantitative methods for systematising linguistic data. The combination of qualitative and quantitative approaches ensures the reliability and validity of research findings.

The scientific novelty of the research provides a comprehensive corpus-based investigation of English transport terminology within the context of international freight. It identifies the most frequent terms, their recurrent collocations, semantic roles, and structural patterns; establishes relationships within the terminological system; and proposes a classification of translation strategies and transformations used in Ukrainian practice. The results broaden the

theoretical understanding of how specialised terminologies are formed and function in contemporary English.

Practical significance. The findings can be used in professional English teaching, translation studies, terminography, lexicography, and the development of bilingual transport glossaries. They are also applicable in the preparation of shipping documentation, international logistics communication, and translator training programs, contributing to the harmonisation of English–Ukrainian terminology and improving the accuracy of professional communication.

KEY WORDS: transport terminology, corpus linguistics, international freight, structural and semantic analysis, collocations, translation strategies, terminological variation.

ЗМІСТ

ВСТУП.....	
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ДОСЛІДЖЕННЯ АНГЛОМОВНОЇ ТРАНСПОРТНОЇ ТЕРМІНОЛОГІЇ.....	
1.1. Поняття терміна та специфіка транспортної термінології в англійській мові.....	
1.2. Семантичні та структурні особливості транспортних термінів у науково-технічному дискурсі.....	
1.3. Корпусна лінгвістика як інструмент аналізу галузевих терміносистем.....	
Висновки до розділу 1.....	
РОЗДІЛ 2. КОРПУСНИЙ АНАЛІЗ АНГЛІЙСЬКОЇ ТРАНСПОРТНОЇ ТЕРМІНОЛОГІЇ В МІЖНАРОДНИХ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕННЯХ.....	
2.1. Побудова корпусу текстів із тематики міжнародних перевезень.....	
2.2. Частотний і колокаційний аналіз транспортних термінів.....	
2.3. Переклад та інтерпретація англомовної транспортної термінології українською мовою.....	
Висновки до розділу 2.....	
ВИСНОВОК.....	
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	
ДОДАТКИ.....	

ВСТУП

Сучасний етап розвитку світової економіки характеризується активною глобалізацією, посиленням міжнародної торгівлі та зростанням ролі транспортно-логістичного сектору. В умовах інтеграції України у світовий економічний простір важливим чинником стає ефективна міжмовна та міжкультурна комунікація у сфері перевезень. Англійська мова виконує функцію універсального інструмента спілкування у міжнародних транспортних процесах, де точність і однозначність термінології мають принципове значення для юридичних документів, контрактів, митних декларацій, стандартів і технічних інструкцій. Саме тому дослідження англійської транспортної термінології є актуальним завданням сучасного термінознавства, лінгвістики перекладу й корпусної лінгвістики. Попри значну кількість праць у галузі лексикології, питання системності, частотності та функціональної динаміки транспортної терміносистеми залишаються недостатньо вивченими, особливо у контексті корпусного підходу.

Актуальність дослідження визначається також тим, що розвиток транспортної термінології відбувається надзвичайно швидкими темпами. Нові технології, електронна логістика, автоматизація митного оформлення й цифрові платформи спричиняють появу нових термінів і трансформацію вже існуючих. Більшість таких одиниць формуються в англійському середовищі, а потім входять у міжнародний професійний обіг. У цих умовах виникає необхідність глибокого опису англійських транспортних термінів, визначення закономірностей їх функціонування, перекладу та гармонізації з українською терміносистемою. Як зауважує Temmerman (2000), термінологія - це не лише набір технічних назв, а відображення способу концептуалізації професійної реальності, а отже, її вивчення дає змогу краще зрозуміти структуру фахового мислення.

Стан наукової розробки проблеми свідчить, що у вітчизняному та зарубіжному термінознавстві накопичено значний теоретичний матеріал щодо загальних принципів формування та функціонування термінів. Однак комплексний корпусний аналіз транспортної термінології, який би поєднував кількісні та якісні методи, дотепер майже не проводився. Існуючі дослідження здебільшого обмежуються описом терміносистем окремих видів транспорту (морського, залізничного, авіаційного), не враховуючи інтегрованого характеру міжнародних вантажних перевезень. Саме ця обставина визначає наукову новизну та практичну цінність пропонованої роботи.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами: вибір напрямку дослідження пов'язаний з ініціативною науковою темою кафедри іноземної філології та перекладу «Мовні різноманіття лінгвістичної підготовки як ресурс у цифровому та очному навчанні: розробка цифрового інструменту навчання та викладання і його гнучкого використання за спеціальністю підготовки майбутніх фахівців з перекладу» Національного транспортного університету.

Мета дослідження – встановити є вдосконалення теоретичного розуміння структури, семантики та функціонування англійської транспортної термінології на основі корпусного аналізу текстів міжнародних вантажних перевезень.

Для досягнення цієї мети були поставлені такі *завдання*:

- 1 Проаналізувати основні підходи до визначення поняття «термін» та встановити місце транспортної термінології в сучасній англійській мові.
2. Проаналізувати семантичні особливості транспортних термінів.
3. Провести частотний та колокаційний аналіз ключових транспортних термінів.

4. Дослідити особливості перекладу англійської транспортної термінології українською мовою, варіанти перекладацьких трансформацій ключових термінів.

Об'єктом дослідження є англomовна транспортна термінологія, що функціонує в текстах з міжнародних вантажних перевезень.

Предметом дослідження є структурно-семантичні особливості транспортних термінів, їхні частотні характеристики та перекладацькі відповідники в українській мові.

Фактичний матеріал становить корпус обсягом близько 400 000 токенів, створений із текстів міжнародних транспортних документів, угод, стандартів, інструкцій, матеріалів сайтів міжнародних логістичних компаній (Maersk, DHL, FedEx, FIATA, Incoterms 2020) та публікацій у профільних журналах. Корпус укладено із застосуванням інструментів Sketch Engine, що дало змогу здійснити частотний, колокаційний та контекстуальний аналіз термінів.

Джерельна база дослідження охоплює англomовні й українські наукові праці з термінознавства, корпусної лінгвістики, перекладознавства, професійної комунікації (Cabré, 1999; Tognini-Bonelli, 2001; Leech, 2014; Бацевич, 2014; Кияк, 2017), а також лексикографічні ресурси - *Oxford Dictionary of Transport and Logistics*, *Cambridge Dictionary of Business English*, *Merriam-Webster Online* тощо.

Методи опрацювання матеріалу та його опису. У дослідженні застосовано комплекс методів: описовий - для систематизації та класифікації термінів; структурний - для визначення словотвірних моделей; компонентний і дистрибутивний аналіз - для дослідження семантичної структури термінів; зіставний - для порівняння англійських та українських відповідників; корпусний частотний аналіз - для визначення статистичних закономірностей вживання; а також метод кількісних підрахунків для побудови таблиць і

діаграм. Використання комбінації цих методів забезпечило достовірність і повноту отриманих результатів.

Наукова новизна роботи полягає у тому, що вперше здійснено системний корпусний аналіз англійської транспортної термінології в контексті міжнародних вантажних перевезень. У результаті виявлено частотні, колокаційні та структурні особливості основних термінів, визначено їх перекладацькі відповідники, систематизовано типові моделі словотвору та запропоновано класифікацію перекладацьких трансформацій. Одержані результати розширюють уявлення про закономірності формування галузевих терміносистем у сучасній англійській мові.

Практичне значення одержаних результатів полягає у можливості використання їх у навчальних курсах з англійської мови професійного спрямування, термінології, перекладознавства, лексикографії та корпусної лінгвістики. Матеріали дослідження можуть бути використані для укладання двомовних глосаріїв транспортних термінів, навчальних посібників для перекладачів і фахівців логістичної галузі.

Апробація результатів дослідження. Загальні результати дослідження висвітлено у виступі на III Всеукраїнській науковій конференції здобувачів освіти і молодих учених «Відбудова транспортної інфраструктури України» (25 березня 2025 року, м. Київ).

Публікації. Результати кваліфікаційної роботи магістра висвітлено у 1 тезах доповідей у збірнику матеріалів наукової конференції всеукраїнського рівня, яка додатково відображає результати наукового дослідження.

Структура роботи зумовлена метою і завданнями дослідження та складається зі вступу, двох розділів, висновків, списку використаних джерел (49 найменувань) і додатків. Загальний обсяг становить 83 сторінок. Додатки містять корпус прикладів, таблиці частотності та класифікацію перекладацьких трансформацій.

РОЗДІЛ 1.

ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ДОСЛІДЖЕННЯ АНГЛОМОВНОЇ ТРАНСПОРТНОЇ ТЕРМІНОЛОГІЇ

1.1. Поняття терміна та специфіка транспортної термінології в англійській мові

Кількість термінів у розвинених мовах значно перевищує число слів, які використовуються у повсякденному мовленні, і на сьогодні становить декілька мільйонів лексичних одиниць. При цьому цей показник постійно збільшується. .(Д'яков А. С., Кияк Т. Р., Куделько З. Б., 2000)

Термін є спеціальною мовною одиницею, яка виникає внаслідок потреби точно назвати певне наукове або технічне поняття. Терміни формують особливий шар лексики, який відрізняється високою інформативністю, нейтральністю та відсутністю емоційного забарвлення. Термінологія кожної галузі має власну структуру і повинна бути внутрішньо узгодженою, оскільки саме це забезпечує точність професійної комунікації. (Кочерган І. П., 2010)

Проблема терміна є однією з центральних у сучасній лінгвістиці, оскільки саме термін як мовна одиниця відображає професійну картину світу певної галузі знань. У науковому дискурсі термін трактується як спеціальне слово або словосполучення, що має чітко визначене значення, обмежене певною сферою діяльності людини. Його основна функція полягає у забезпеченні точності та однозначності комунікації, де неточність формулювань може спричинити суттєві помилки у розумінні процесів чи технічних параметрів. Зазвичай термін формується в результаті узагальнення певного поняття, що має специфічний набір ознак, і закріплюється у мові фахівців через стандарти, документи, наукові публікації або професійну практику.

Термін вважається невід'ємною частиною системи, якщо під системою розуміти сукупність елементів, що складають ціле, між якими існують постійні та міцні взаємозв'язки. Саме взаємозв'язки між елементами визначають структуру системи. Отже, наявність системності є однією з ключових умов існування терміна. (Д'яков А. С., Кияк Т. Р., Куделько З. Б., 2000)

Термінологічна лексика посідає особливе місце у структурі національної мови, оскільки вона функціонує на межі між загальноповжитим і спеціальним словником. У цьому сенсі термін не лише номінує явища, а й відображає систему професійного мислення певної галузі. Англійська мова, яка сьогодні є основним інструментом міжнародної науково-технічної комунікації, характеризується надзвичайно розвиненою системою термінологічних полів. У таких галузях, як транспорт і логістика, вона виконує роль міжнародного стандарту: більшість технічних, юридичних і комерційних документів у сфері перевезень створюються або перекладаються саме англійською. Це зумовлює потребу у чіткому описі термінів, їх стандартизації та гармонізації із терміносистемами інших мов (Repar, A., Lavrač, N., & Pollak, S., 2025).

Питання природи терміна тісно пов'язане з його функціями. Термін водночас є одиницею мови і одиницею мислення, оскільки він репрезентує поняття певного типу об'єктів або процесів. У фаховій комунікації терміни не лише позначають реалії, а й забезпечують логічний зв'язок між різними компонентами професійного знання. Для транспортної сфери це особливо важливо, адже тут точність формулювань впливає на безпеку перевезень, законність операцій і ефективність логістичних ланцюгів. Саме тому у міжнародних угодах (наприклад, *Incoterms 2020*) визначення кожного терміна має нормативний характер і не допускає двозначності.

Специфіка транспортної термінології полягає у її міждисциплінарному характері. Вона поєднує елементи технічної, економічної, юридичної,

комерційної та географічної лексики. Наприклад, такі терміни, як *freight rate*, *bill of lading*, *cargo insurance*, *multimodal transport*, *warehouse handling*, мають складну семантичну структуру, у якій поєднано елементи різних сфер. Часто один і той самий термін може мати кілька контекстуальних варіантів тлумачення, залежно від ситуації - технічної чи юридичної. Це вимагає особливої уваги перекладачів та лінгвістів при передачі таких одиниць іншими мовами, адже навіть незначне зміщення значення може змінити зміст документа.

Іншою характерною рисою транспортної термінології є її динамічність. З розвитком міжнародних перевезень з'являються нові технології та системи, які вимагають створення нових назв. Наприклад, із розвитком цифрової логістики у вжиток увійшли такі терміни, як *e-freight*, *digital tracking*, *smart container*, *logistics platform*, що відображають сучасні тенденції автоматизації та використання інформаційних технологій. Таким чином, транспортна терміносистема англійської мови перебуває у постійному процесі оновлення, а корпусний підхід дозволяє простежити ці зміни в реальних текстах та їхніх контекстах. (Losey-León, M. A., 2015)

З формального погляду, більшість транспортних термінів має словосполучену структуру - це дво- або трикомпонентні одиниці типу *freight forwarding*, *cargo terminal*, *delivery order*, *customs clearance*. Складність таких сполук полягає в тому, що значення кожного елемента взаємозалежне, а отже, переклад потребує цілісного підходу, а не буквального відтворення кожного компонента. Водночас у межах терміносистеми спостерігається тенденція до скорочень, наприклад: *ETA* (estimated time of arrival), *POD* (proof of delivery), *CFR* (cost and freight). Такі аббревіатури є типовими для англійського професійного стилю, адже вони скорочують текст, але при цьому залишаються зрозумілими в межах галузі.

Формування англомовної транспортної термінології має тривалу історію, що сягає XVIII–XIX століть, коли активно розвивалися морські

перевезення та колоніальна торгівля. Багато сучасних термінів мають морське походження - *cargo, tonnage, vessel, port of discharge* - і згодом були адаптовані до нових видів транспорту. У XX столітті, із розвитком авіації та автомобільних перевезень, термінологія збагатилася словами на позначення нових процесів - *air freight, containerization, road haulage*. Сьогодні ж її основу становить інтегрована система понять, що охоплює всі види транспорту та їхню взаємодію в межах глобальної логістики.

У лінгвістичному плані транспортна термінологія вирізняється також високим ступенем інтернаціоналізації. Значна частина термінів має латинське або французьке походження, що пояснюється історичними зв'язками англійської мови з морським правом і міжнародною торгівлею. Наприклад, *consignment, demurrage, charter, invoice, manifest* - це запозичення, що збереглися майже без змін у багатьох європейських мовах. Така інтернаціональність полегшує спілкування між фахівцями різних країн, проте водночас вимагає врахування культурно-правових відмінностей під час перекладу. (Словник транспортної термінології, 1932)

Ще однією характерною ознакою транспортної терміносистеми є її тісний зв'язок із нормативними документами міжнародних організацій - Міжнародної торгової палати, Міжнародної морської організації (ІМО), Міжнародної федерації експедиторських асоціацій (FIATA). У текстах цих документів формуються й стандартизуються визначення ключових термінів, які потім поширюються через професійну літературу, підручники, офіційні сайти. Таким чином, транспортна термінологія не є стихійною, а має інституційно закріплений характер, що відрізняє її від багатьох інших галузей.

З точки зору семантики, транспортні терміни часто мають багатшарову структуру, де ядро значення поєднується з додатковими смисловими компонентами, залежно від контексту. Наприклад, слово *freight* може позначати як сам вантаж, так і плату за його перевезення, а *shipment* -

як процес відправлення, так і партію товару. Такі багатозначні терміни створюють труднощі для автоматизованого перекладу, тому їх вивчення в межах корпусного аналізу дає змогу визначити типові контексти й співвіднести їх із перекладацькими рішеннями.

У структурному відношенні транспортна термінологія англійської мови є прикладом системи з високим рівнем внутрішньої організації. Між термінами існують гіперо-гіпонімічні, синонімічні та антонімічні зв'язки, що формують своєрідну ієрархію понять. Наприклад, поняття *freight transport* включає підвиди - *rail freight*, *road freight*, *air freight*; кожен із них має власні підтерміни, пов'язані з типами вантажів, документів, операцій. Така системність забезпечує ефективне кодування професійних знань і сприяє стандартизації мовлення у сфері логістики.

Важливим чинником функціонування транспортної термінології є її орієнтація на точність, стислість і відсутність емоційного забарвлення. У порівнянні з художнім чи публіцистичним стилем, професійна мова транспорту тяжіє до об'єктивності та формальності. У текстах договорів, сертифікатів, звітів та інструкцій переважають нейтральні форми, що передають інформацію максимально чітко. Це визначає синтаксичні особливості транспортного дискурсу - перевагу пасивних конструкцій (*Goods shall be delivered to the consignee...*), номінативних структур (*shipment confirmation*, *loading procedure*) та скорочених речень (León, M. A. L., 2015).

У процесі розвитку термінологічної системи транспортної галузі спостерігається чітка тенденція до уніфікації та стандартизації термінів. Цей процес відбувається під впливом міжнародних організацій, які встановлюють єдині норми для комерційних і технічних документів, що використовуються у сфері вантажних перевезень. Такі документи, як *Incoterms*, *CMR Convention*, *FIATA Model Rules*, сприяють тому, що більшість термінів у транспортній сфері набувають однакового змісту в різних країнах. Завдяки цьому формується єдина міжнародна терміносистема, яка забезпечує узгоджене

трактування понять, пов'язаних із процесами транспортування, перевантаження, страхування та зберігання вантажів. Це, своєю чергою, знижує ймовірність виникнення непорозумінь у міждержавних логістичних операціях.

З огляду на свою універсальність, англомовна транспортна термінологія часто виконує роль базової системи, з якої перекладаються терміни іншими мовами. У більшості випадків українські відповідники створюються шляхом калькування або семантичного перекладу. Наприклад, терміни *air freight* - «авіап перевезення», *bill of lading* – «коносамент», *container terminal* - «контейнерний термінал» демонструють збереження структурної та змістової відповідності. Проте існують і випадки, коли прямий переклад є неможливим через відмінності у правовій або економічній системі, тому перекладачі вдаються до описових конструкцій, наприклад, «накладна на вантаж» або «документ про прийняття товару до перевезення». Це підтверджує, що термінологічна адаптація завжди відбувається в межах національної мовної системи, і її успішність залежить від здатності мови адекватно передати зміст іншомовного поняття.

Особливістю транспортної термінології є також наявність великої кількості синонімів і варіантів, що зумовлено історичними особливостями формування галузі. Наприклад, слова *shipper*, *consignor* і *sender* можуть позначати одну й ту ж особу - відправника вантажу, але використовуються у різних типах документів або країнах. Подібна варіативність характерна для багатьох технічних термінів, де різні стандарти або документи пропонують альтернативні формулювання. Це свідчить про те, що у транспортному дискурсі існує не лише вертикальна, але й горизонтальна багаторівнева структура терміносистеми, у якій кожен термін має своє функціональне поле.

У сучасних дослідженнях дедалі частіше підкреслюється роль контексту у визначенні значення терміна. Один і той самий термін у різних типах текстів може мати різні функції. Наприклад, у технічному описі *freight*

виступає як економічна категорія, що означає вартість перевезення, тоді як у юридичному контексті воно позначає сам вантаж або предмет договору. Такі зміщення акцентів демонструють гнучкість терміносистеми та її здатність адаптуватися до потреб конкретного комунікативного середовища. Корпусний аналіз дозволяє виявити ці нюанси, адже він базується на великій кількості реальних текстів, у яких можна простежити закономірності вживання кожної одиниці.

Термін покликаний чітко передавати певне спеціальне поняття або називати конкретний фаховий об'єкт. Такій функції властива вимога максимальної точності, що передбачає семантичне звуження та однозначність. Проте термін усе ж є словом, а слово належить до динамічної й постійно змінної лексичної системи, у межах якої постійно формуються нові значення. (Клименко Д.С., 2021)

Не менш важливою характеристикою транспортної терміносистеми є взаємодія спеціальної та загальновживаної лексики. Часто слова, що в повсякденній мові мають широке значення, у транспортному контексті набувають вузькоспеціального змісту. Наприклад, *delivery* у загальному вжитку означає «доставку», але в логістиці воно має точне визначення - «момент передачі вантажу у розпорядження отримувача згідно з умовами контракту». Аналогічно *handling* може означати «обробку» в широкому розумінні, однак у транспортній термінології - це комплекс дій із перевантаження, зберігання та обліку товарів. Такі зміни ілюструють процес термінологізації загальновживаної лексики.

Утворення нових транспортних термінів відбувається за типовими моделями англійського словотвору - переважно шляхом складання, афіксації та скорочення. Компонентна структура складених одиниць, таких як *cargo hold*, *port facility*, *logistics provider*, свідчить про системність утворення, де другий елемент визначає сферу функціонування поняття. Поширеним є також утворення віддієслівних іменників, які позначають процеси чи дії:

loading, forwarding, dispatching. У результаті формується семантична мережа, у якій кожне нове слово логічно співвідноситься з уже існуючими одиницями, що забезпечує сталість і передбачуваність терміносистеми. Anthony, L. (2017)

Значну роль у поширенні термінів відіграють сучасні інформаційні технології. Онлайн-платформи, електронні бази даних, цифрові документообіги сприяють швидкому закріпленню нових назв. Наприклад, такі поняття, як *e-shipment* або *cloud logistics*, виникли саме завдяки переходу галузі до цифрових рішень. Це явище можна назвати «електронною термінологізацією», коли традиційні терміни набувають нового значення під впливом інформаційного середовища. У цьому контексті транспортна термінологія виступає своєрідним дзеркалом технічного прогресу, відображаючи зміни у способах організації перевезень і взаємодії учасників ринку.

Ще однією важливою тенденцією є скорочення термінів для зручності комунікації у великих обсягах даних. У професійних звітах і договорах переважають акроніми та ініціальні скорочення - *ETA, FOB, CIF, LCL, FCL*. Для нефахівця такі позначення можуть бути незрозумілими, однак у межах транспортної спільноти вони функціонують як повноцінні лексичні одиниці. Такі скорочення полегшують обмін інформацією, але водночас підвищують вимоги до стандартизації термінів і навчання персоналу.

Функціонування транспортної термінології тісно пов'язане з процесами перекладу, адже більшість міжнародних документів дублюється кількома мовами. Це потребує не лише лексичної еквівалентності, а й точного відтворення юридичних і технічних відтінків змісту. Переклад таких текстів вимагає глибокого знання не лише мов, а й спеціальної сфери, що відрізняє транспортну термінологію від більшості інших технічних дисциплін. У цьому сенсі вона виступає прикладом високоспеціалізованої лексики, що одночасно належить до технічного, економічного та правового дискурсів.

Залежно від сфери знань чи виду діяльності терміни можуть належати до різних груп. Виділяють наукові терміни (які, у свою чергу, класифікуються відповідно до наявних наук), технічні терміни (що нерідко функціонують і в науковому середовищі), а також терміни мов опису та мов, пов'язаних із забезпеченням економічних процесів. Окремо розглядають термінологію управлінської сфери — дипломатичну, діловодчу, військову. До самостійної групи належать і суспільно-політичні терміни. (Климко Д.С., 2021)

Особливу роль у формуванні транспортної терміносистеми відіграє професійна освіта. Навчальні програми з логістики та міжнародної економіки передбачають вивчення англійської мови за фахом, де значну частину словника становлять саме терміни. Це сприяє не лише професійній комунікації, а й унормуванню вживання понять. Через навчальні матеріали, підручники, словники та стандарти відбувається поступове закріплення термінів, які згодом потрапляють у широке вживання.

Водночас варто відзначити вплив глобалізації, що призводить до поступового стирання меж між національними варіантами терміносистем. У міжнародних документах дедалі частіше використовуються уніфіковані формулювання, що зменшують відмінності між британським і американським варіантами англійської. Наприклад, у контрактах усе частіше фігурує термін *road freight transport* замість традиційного для Британії *haulage*, оскільки перший варіант є універсальнішим для міжнародного вжитку. Таким чином, глобалізація сприяє не лише поширенню англійської мови, а й внутрішній стандартизації самої транспортної лексики.

У дослідженнях останніх років запозичення розглядають як природний і закономірний процес розвитку мови, що стає особливо важливим у сфері наукової комунікації. Саме тому ця проблема привертає значну увагу в термінознавстві, яке перебуває на межі між природним становленням мовних одиниць і штучним творенням спеціальної лексики. У сучасній логістичній

терміносистемі найбільшу частку іншомовних найменувань становлять запозичення з англійської мови. Це пов'язано з тим, що англійська є світовою мовою професійного спілкування, якою користується, зокрема, Європейська логістична асоціація та національні логістичні об'єднання у своїй міжнародній діяльності. (Висоцький А. В. 2018)

Сучасна транспортна термінологія також демонструє процеси метафоризації, коли технічні терміни набувають переносного значення у бізнес-комунікації. Такі слова, як *logistics chain*, *supply pipeline*, *cargo flow*, уживаються не лише в прямому, а й у концептуальному значенні для опису організаційних процесів. Це свідчить про те, що термінологічна система транспорту має високий ступінь адаптивності, здатність розширювати свої межі та інтегруватися в інші типи дискурсу.

Поняття терміна в англійській транспортній системі є багатогранним і динамічним. Воно поєднує риси стабільності, що забезпечують точність комунікації, і гнучкості, яка дозволяє адаптуватися до технологічних і соціальних змін. Англomовна транспортна термінологія - це не лише мовна система, а й механізм міжнародної взаємодії, що відображає глобальні тенденції розвитку логістики, торгівлі та технологій. Її дослідження має не лише теоретичне, а й значне практичне значення, оскільки сприяє підвищенню ефективності перекладу, оптимізації професійної комунікації та формуванню єдиного терміносемантичного простору у світовій транспортній галузі.

1.2. Семантичні та структурні особливості транспортних термінів у науково-технічному дискурсі

Сучасна науково-технічна мова висуває до термінів низку вимог, серед яких найважливішими є:

1. Термін має відповідати нормам і правилам певної мови.

2. Термін повинен бути системним, тобто вписуватися у загальну термінологічну структуру.
3. Для терміна характерна дефінітивність — кожен термін пов'язаний із чітким визначенням, що орієнтує на конкретне поняття.
4. Термін відносно незалежний від контексту, у якому він вживається.
5. Термін має бути точним, хоча в межах субмов можуть зустрічатися «хибно орієнтовні» одиниці (за термінологією Д. С. Лотте).
6. Термін повинен бути лаконічним, хоча ця вимога іноді суперечить принципу точності й повноти.
7. Термін має бути однозначним, проте слід уточнити, що однозначність прагнеться в межах однієї терміносфери, адже на рівні кількох субмов полісемія є поширеним явищем.
8. Терміни не повинні мати синонімічних відповідників, оскільки це ускладнює взаєморозуміння.
9. Терміни мають експресивну нейтральність; точніше, вони не повинні містити надмірної семантичної інтенсивності, що може виникати внаслідок бажання підкреслити елітарність висловлювання або приховати наміри (наприклад, «чорна діра», «чорний ящик», «чорний гумор», «сліпа долина»).
10. Термін має бути милозвучним (вимога евфонії), тому не рекомендується використовувати терміни, утворені з діалектизмів, жаргонізмів або варваризмів. (Д'яков А. С., Кияк Т. Р., Куделько З. Б., 2000)

Семантична структура транспортних термінів є ключем до розуміння способу, яким у професійній мові відбувається моделювання реальності логістичних процесів. Термін як мовна одиниця не лише позначає об'єкт, а й структурує його через набір семантичних компонентів, які відображають суттєві властивості цього об'єкта. У сфері транспорту такі властивості включають просторові, часові, економічні та технічні параметри. Саме тому

значення термінів транспортної галузі часто має багаторівневу організацію, де поєднано конкретну дію чи об'єкт і його функціональне призначення. Наприклад, слово *shipment* водночас позначає процес і результат - відправлення вантажу і сам вантаж як об'єкт перевезення. Така поліфункціональність визначає особливу гнучкість транспортної термінології у науково-технічному дискурсі.

Семантична специфіка термінів транспортної сфери зумовлена потребою у точності, але водночас у лаконічності. Багато термінів є стислими за формою, але містять складну семантичну структуру, яку можна розгорнути лише в контексті. Наприклад, термін *demurrage* короткий, проте він охоплює цілу систему понять - простій судна або транспортного засобу понад встановлений термін, штраф за цей простій і відповідальність сторін згідно з контрактом. Таким чином, у межах одного слова закладено юридичну, економічну й часову ознаки. Це робить транспортні терміни компактними носіями складної професійної інформації, що є типовою рисою науково-технічного стилю. (Кубіч В. І., 2018)

Важливою особливістю транспортних термінів є їх здатність утворювати синонімічні ряди, у межах яких різні слова виражають близькі, але не ідентичні поняття. Наприклад, *consignment*, *shipment* і *cargo* часто перекладаються як «вантаж», але кожне має власну смислову специфіку. *Consignment* наголошує на партії товару, переданій для перевезення чи продажу, *shipment* підкреслює процес відправлення, а *cargo* акцентує на фізичній масі вантажу. Такі тонкі семантичні відмінності є суттєвими у науково-технічних текстах, де точність значення визначає юридичну або фінансову коректність документа.

У межах транспортного дискурсу велике значення мають також антонімічні відношення між термінами, які відображають протилежні етапи процесу. Наприклад, *loading* і *unloading*, *import* і *export*, *dispatch* і *delivery* формують логічні пари, що репрезентують двосторонню організацію

логістичних операцій. Такі семантичні опозиції допомагають систематизувати поняття і структурувати терміносистему як замкнену, взаємопов'язану модель. У цьому полягає одна з головних властивостей будь-якої професійної мови - її здатність через мову відображати процес у цілому.

Структурно транспортна термінологія характеризується переважанням складених одиниць, що поєднують два або більше компонентів. Це зумовлено необхідністю відображення складної реальності логістичних процесів. Наприклад, *cargo handling*, *freight forwarding*, *container yard*, *port facility* - усі ці сполуки мають головний компонент (ядро) і уточнювальний атрибут. Така структура забезпечує ієрархічну організацію терміносистеми, де кожен елемент виконує чітку синтаксичну і семантичну функцію. Завдяки цьому терміни не лише номінують предмети, а й будують між ними логічні зв'язки.

Складені транспортні терміни можуть мати різні моделі побудови. Найпоширенішими є двокомпонентні конструкції типу «іменник + іменник» (*cargo ship*), «прикметник + іменник» (*maritime transport*), «дієприкметник + іменник» (*loading equipment*). Усі вони характеризуються сталістю структури, тобто можливістю сприйматися як неподільна одиниця. При цьому значення всього словосполучення не завжди є сумою значень його частин. Наприклад, *bill of lading* буквально можна перекласти як «рахунок навантаження», але фактично це означає «коносамент» - документ, що підтверджує прийняття вантажу до перевезення. Таким чином, терміни цього типу мають ідіоматичний характер, що потребує спеціальної підготовки перекладача.

У транспортному дискурсі також поширені багатоконпонентні терміни, у яких додаткові елементи деталізують сферу чи етап процесу: *international multimodal freight transport*, *container cargo terminal management system*. Такі сполуки властиві академічним і технічним текстам, де важливо вказати всі характеристики об'єкта. Багатоконпонентність не лише уточнює значення, а

й забезпечує точність у класифікації понять. При цьому спостерігається тенденція до стандартизації таких конструкцій, аби уникнути надмірної довжини та зберегти зрозумілість для користувача (Ensembling Transformers for Cross-domain Automatic Term Extraction 2022).

У науково-технічному дискурсі функціонує значна кількість аббревіатур, які мають статус термінів. Наприклад, *ETA* (Estimated Time of Arrival), *CIF* (Cost, Insurance, and Freight), *LCL* (Less than Container Load). Їхня структура відображає прагнення до економії мовних засобів і водночас забезпечує збереження повної семантичної насиченості. Такі скорочення виступають показником високої ступені спеціалізації мови транспорту, де фахівці прагнуть передати максимальну інформацію в мінімальному обсязі.

Особливу групу становлять похідні транспортні терміни, утворені за допомогою суфіксів і префіксів. Наприклад, *shipper* - «відправник вантажу», *dispatcher* - «диспетчер», *unload* — «розвантажувати». У цих випадках морфологічна структура безпосередньо відображає роль суб'єкта або процесу. Суфікс *-er* традиційно позначає виконавця дії, тоді як префікс *un-* створює протилежне значення. Така прозорість словотвору полегшує засвоєння термінів і сприяє формуванню системності термінології, що є невід'ємною рисою технічних мов.

На рівні словотвірних процесів спостерігається тенденція до композиції та деривації одночасно. Наприклад, у слові *forwarder* поєднується іменникова база *forward* («пересувати вперед») із суфіксом *-er*, що формує професійну назву. Це свідчить про високу продуктивність англійських словотвірних моделей, здатних забезпечувати гнучке поповнення лексики. Утворення нових термінів відбувається відповідно до закономірностей англійського словотвору, що робить систему транспорту стабільною і прогнозованою.

З семантичного погляду транспортна термінологія тяжіє до моносемії, тобто прагне до однозначності. Проте в реальній практиці багатозначність є

поширеним явищем, оскільки багато термінів переходять із суміжних галузей. Наприклад, *terminal* може означати як кінцеву станцію, так і пристрій для зберігання інформації. У таких випадках контекст виступає головним чинником тлумачення. Для науково-технічного стилю це природно, адже у ньому головним принципом є прагматична точність - значення визначається не словником, а функцією у певній комунікативній ситуації.

Цікавою є також взаємодія лексико-семантичного рівня з прагматичним. У транспортній комунікації часто використовуються стандартизовані словосполучення, які мають фіксоване значення незалежно від граматичного контексту. Наприклад, *port of loading*, *port of destination*, *certificate of origin*. Ці конструкції є семантично стабільними і не допускають варіацій, адже будь-яке відхилення може змінити юридичний зміст документа. Такий тип фразеологічної стійкості є характерною рисою технічного дискурсу і підвищує точність сприйняття інформації.

У цілому можна сказати, що транспортна терміносистема поєднує ознаки природної мови і штучно створеної знакової системи. Вона зберігає граматичні властивості англійської мови, але водночас наближається до логічної моделі, де кожен термін має чітко окреслене місце в системі понять. Саме така структурна впорядкованість дозволяє транспортній термінології виконувати функцію точного передавання знань, що є головним завданням будь-якої науково-технічної мови.

Подальший аналіз показує, що значна частина термінів транспортної сфери реалізує свою семантику через типові колокації та керувальні моделі. Так, *ship* поєднується з *goods*, *dangerous cargo*, *under bond*; *issue* стабільно співвідноситься з *bill of lading*, *delivery order*, *certificate of origin*; *accept* - із *consignment*, *liability*, *terms*. У таких поєднаннях значення терміна звужується і набуває «профільованого» характеру: саме сполучуваність сигналізує читачеві, яку конкретизацію має на увазі автор. Тому опис семантики без урахування колокацій дає неповну картину; в терміносистемі транспорту

«значення вжитку» (meaning-as-use) є базовим пояснювальним принципом (Sinclair, 2004).

Суттєвою рисою структури терміна є номіналізація - перехід дії у назву процесу або події: *to deliver* → *delivery*, *to dispatch* → *dispatch*, *to insure* → *insurance*. Номінативні форми згущують інформацію, зменшують потребу в розгорнутих предикаціях і полегшують юридичну формалізацію. Це відповідає загальній тенденції науково-технічного стилю до «ущільненого синтаксису»: замість «Carrier shall deliver the goods» у договорах часто з'являються конструкції типу *delivery of goods by the carrier under the contract*, де одна термінована група охоплює відразу кілька смислових ролей. Номіналізація, з одного боку, підвищує точність, а з іншого - вимагає від перекладача чутливості до валентності та керування у мові-цілі. (Suraprajit, P., 2022).

До структурних механізмів, які формують семантику, належить модифікація голови іменникової групи. У сполучі *dangerous goods declaration* атрибутивні компоненти поетапно звужують референт: *goods* → *dangerous goods* → документ (*declaration*), що стосується таких товарів. Подібні «матрьошки» часто мають фіксований порядок, і його порушення змінює інформативний фокус. У професійних жанрах спостерігається висока стабільність іменникових ланцюжків (*cold chain integrity breach report*), що уможлиблює машинне вилучення терміна, але одночасно ускладнює сприйняття нефахівцями.

Важливу роль відіграють препозиційні моделі з прийменниками *of*, *for*, *to*, *from*, *under*, *within*. Саме прийменник уточнює роль учасника процесу: *certificate of origin* (сертифікат, що засвідчує походження), *notice of readiness* (повідомлення про готовність), *goods under bond* (товари під митним забезпеченням). У більш складних структурах типу *charges for storage at port of discharge* послідовність прийменникових груп кодує причинно-цільові та локативні відношення. Зміна прийменника часто дорівнює зміні юридичного

стану об'єкта, тому такі мікроодиниці мають термінологічну вагу, попри їхню граматичну «службовість».

Окремий пласт становлять конвенційні шаблони (формульні вирази), які вважаються термінами-комплектами: *time is of the essence, without prejudice, as per charter party, subject to General Conditions*. Їх не перекладають буквально; вони відтворюються усталеними відповідниками правничої української. Такі формули утворюють надлексичну термінологію - фрази зі статусом одиниць знання, що активуються у фіксованих процесуальних контекстах. Семантична сталість тут підтримується інституційною практикою, а не лише мовною традицією.

Семантика багатьох одиниць залежить від жанрового різновиду: у маніфестах, накладних і коносаментів переважає облікова семантика (перелік, кількість, маркування), у страховій документації - ризикова (*perils, indemnity, coverage*), у митних текстах - регуляторна (*compliance, valuation, tariff classification*). Один і той самий термін у різних жанрах змінює «кут зору»: *liability* у страховому контракті фокусується на межах покриття, у конвенційних нормах - на межах відповідальності перевізника, у претензійних листах - на доказовості збитків.

Полісемія та омонімія у транспортній лексиці часто керовані контекстом виду транспорту. Лексема *draft/draught* у морському дискурсі - це осадка судна, у фінансових документах - переказний вексель. Аналогічно *clearance* у митному контексті - дозвіл на випуск, у технічному - «зазор». Такі випадки створюють «вузькі місця» для автоматизованого перекладу і вимагають корпусного розрізнення доменів через супутні колокації (*customs clearance vs engine clearance*).

Зі структурного боку ключовою є композита: *shipowner, linesman, waybill, seaport, trackside*. Композитність забезпечує економію та високу семантичну щільність. Англійська дозволяє графічні варіанти (*container ship / container-ship / containership*), і кожний варіант може відрізнятися ступенем

лексикалізації. У науково-технічних текстах поступово закріплюються уніфіковані написання, що знімають двозначності й полегшують індексацію довідниковими системами.

Семантика терміна часто включає кількісно-одиничні параметри: *twenty-foot equivalent unit (TEU)*, *gross weight*, *net weight*, *deadweight tonnage (DWT)*, *payload*. Такі назви поєднують лексичну компоненту та стандартизовані скорочення одиниць, утворюючи «терміни-формули». У дискурсі вони поводяться як неподільні іменники, хоча внутрішньо складаються з числових і метрологічних сегментів. В українському перекладі пріоритет має збереження міжнародного скорочення з доречним розкриттям при першій згадці (Taylor, C. (2007)).

У транспортній комунікації відчутна метафорична модель, що дисципліновано вживається і поступово термінологізується: *pipeline*, *bottleneck*, *chokepoint*, *last mile*, *cold chain*. Метафори тут не емоційні, а пізнавальні: вони картографують процес у просторі й часі. З усталенням ужитку метафоричний компонент знебарвлюється, і одиниці поводяться як точні назви. Для перекладу важливо розрізняти стадію термінологізації: «вузьке місце» вже конвенційне, тоді як *cold chain breach* потребує розгортання («порушення температурного ланцюга постачання»).

Семантико-структурний профіль термінів змінюється під впливом цифровізації: *e-AWB (electronic air waybill)*, *track-and-trace*, *API integration*, *port community system*. Тут гібридна морфологія (поєднання технічних аббревіатур і галузевих лексем) сигналізує на стику доменів - ІТ і логістики. Стандартизація таких одиниць пришвидшує їх входження у правові тексти; однак перехід від «ринкового жаргону» до нормативної термінології потребує фіксації у профільних керівництвах.

Окремий вимір семантики задають ролі учасників і відповідні деривати: *shipper*, *consignee*, *carrier*, *freight forwarder*, *NVOCC*. Суфіксальні моделі (-er, -ee, -or, -ee) кодують напрямок дії й юридичний статус: *shipper*

ініціює відправлення, *consignee* приймає, *carrier* виконує перевезення. Для української системи відповідників важливо зберігати рольову симетрію («відправник/одержувач/перевізник/експедитор»), щоб не розмити межі відповідальності у текстах договорів.

У науково-технічному дискурсі значну частку становлять терміни-процедури: *pre-shipment inspection*, *risk assessment*, *damage survey*, *claims handling*. Вони описують не речі, а регламентовані дії. Структурно - це іменникові групи з вербальною семантикою, які у правничому тексті замінюють дієслівні предикації. Їхня стабільність забезпечує процедурну повторюваність і слугує опорою для алгоритмізації бізнес-процесів.

На перетині семантики та структури виникають терміни з умовною змінною частиною - «слоти», які заповнюються конкретикою: *notice of [readiness/arrival/claim]*, *certificate of [insurance/origin/inspection]*, *place of [delivery/receipt/loading]*. У таких рамкових моделях змінний компонент розпізнається як «значення поля», тоді як рамка забезпечує юридичну впізнаваність конструкції. Цей механізм дозволяє системно виробляти нові терміни без порушення стандарту.

Семантика і структура транспортних термінів взаємодіють із модальністю та часовою перспективою. Формули *shall be delivered*, *is deemed delivered*, *has been received* не лише граматичні, а й термінологічні коди стану зобов'язання. Вони «прив'язують» подію до юридичного часу (момент переходу ризиків, момент настання відповідальності) і, будучи повторюваними, термінологізуються як частина галузевої мови права перевезень.

І, важливим є життєвий цикл терміна: від появи в професійній спільноті (пілотне вживання в галузевих статтях), через розповсюдження в корпоративних документах (стандарти, керівництва), до кодифікації у міжнародних збірниках і договорах. На кожному етапі змінюється і форма, і зміст: від варіативних написань - до уніфікованого стандарту; від широкої

метафори - до точного дефінієнда. Корпусне спостереження за цими трансформаціями дозволяє не лише описати систему, а й прогнозувати напрямки її подальшого розвитку (Temmerman, 2000).

Семантичні та структурні особливості транспортної термінології в науково-технічному дискурсі формують цілісну модель знання, де значення «вмикається» колокаціями, керуванням, жанром і рольовими шаблонами, а структура забезпечує компактність і нормативність вислову. Така організація дає змогу системі бути водночас динамічною та передбачуваною: нові технології і практики швидко термінологізуються, але роблять це у межах продуктивних, упізнаваних моделей, що гарантує сумісність міжмовної й міжкультурної професійної комунікації.

1.3. Корпусна лінгвістика як інструмент аналізу галузевих терміносистем

Корпусна лінгвістика є одним із найпотужніших сучасних методів вивчення мови у її реальному функціонуванні. Її головна перевага полягає у можливості дослідження великих масивів автентичних текстів, що дозволяє не лише виявити закономірності вживання мовних одиниць, а й описати їх у реальних контекстах. Це особливо важливо для вивчення термінологічних систем, адже традиційні теоретичні описи часто ґрунтуються на словникових дефініціях, тоді як корпус дає змогу побачити, як термін функціонує у діловому, науковому чи технічному дискурсі. Саме тому корпусна лінгвістика стає незамінним інструментом аналізу спеціалізованих підмов, зокрема транспортної (Кочан, і., 2022).

Корпус у сучасному розумінні - це структурована електронна база текстів, відібраних за певними критеріями, яка дозволяє здійснювати пошук і кількісно-якісний аналіз мовних одиниць. Завдяки спеціалізованим програмам, таким як *Sketch Engine*, *AntConc*, *WordSmith Tools*, дослідник

може швидко отримати інформацію про частотність терміна, типові колокації, сполучуваність та семантичні моделі. Це перетворює корпус на інструмент емпіричної перевірки гіпотез, що раніше могли базуватися лише на інтуїтивних спостереженнях. Для галузевих терміносистем це відкриває нові можливості опису не лише структури термінів, а й способів їхнього використання у фахових текстах.

У дослідженні транспортної термінології корпусний підхід дозволяє встановити, як саме терміни функціонують у реальних умовах міжнародної комунікації - у договорах, сертифікатах, звітах, інструкціях, статтях галузевих журналів. На відміну від теоретичних класифікацій, корпус дає змогу простежити закономірності семантичного варіювання залежно від жанру або комунікативної мети. Наприклад, у нормативних документах термін *freight* має значення «плата за перевезення», тоді як у звітах компаній - «вантаж». Таке розшарування неможливо зафіксувати без корпусного аналізу, який показує частотність і контексти вживання.

Одним із найважливіших принципів корпусної лінгвістики є репрезентативність. Вона означає, що корпус має відображати всі релевантні типи текстів певної галузі. У випадку транспортної термінології це означає включення різножанрових матеріалів: контрактів, митних декларацій, угод, аналітичних статей, рекламних текстів, технічних інструкцій. Лише на основі такого комплексного корпусу можна зробити достовірні висновки про частотність термінів, продуктивність словотворчих моделей і тенденції розвитку терміносистеми. У цьому полягає методологічна відмінність корпусного підходу від лексикографічного чи теоретико-порівняльного (Siliutina, Baitser, 2025).

Важливим етапом корпусного аналізу є створення або добір релевантного корпусу. Для дослідження англomовної транспортної термінології можуть бути використані існуючі ресурси, зокрема *British National Corpus*, *Corpus of Contemporary American English*, *EnTenTen*, або

спеціально зібраний галузевий корпус із відкритих джерел - сайтів логістичних компаній, митних баз, транспортних форумів. Формування спеціалізованого корпусу передбачає ретельне очищення текстів від шуму, їх лематизацію, тегування частин мови й метаданих, що дозволяє здійснювати подальший пошук за формальними й семантичними критеріями.

Однією з основних переваг корпусної лінгвістики є можливість кількісного виміру. Частотні показники дозволяють визначити центральні та периферійні терміни терміносистеми. Наприклад, у транспортній галузі такими ядровими одиницями є *cargo, shipment, freight, delivery, transport, logistics*. Їхня частотність свідчить не лише про поширеність, а й про концептуальну значущість у професійній картині світу. Кількісний аналіз також дає змогу виявити динаміку змін - появу нових одиниць, наприклад *e-tracking, blockchain logistics*, або зниження вживаності традиційних термінів на кшталт *waybill*.

Корпусний аналіз дає можливість виявити типові колокації - стійкі поєднання термінів, що утворюють мікромоделі знання. Наприклад, сполучення *issue a bill of lading, deliver cargo to consignee, under the terms of contract* відображають стандартні ситуації у транспортному процесі. Такі колокації становлять не лише лінгвістичний, а й когнітивний інтерес, адже вони показують, як професійна спільнота кодує повторювані дії через мову. Для лексикографії це має прикладне значення - саме з корпусів формуються сучасні галузеві словники ((Лоскутова Н. М., 2011)

Важливою складовою корпусного підходу є аналіз контекстів вживання. У транспортних текстах один і той самий термін може мати різні значення залежно від позиції в реченні або сусідніх одиниць. Наприклад, *loading* може функціонувати як іменник (*the loading of containers*), дієслово (*to load the vessel*), або прикметник (*loading equipment*). Корпусний аналіз дозволяє кількісно визначити частку кожного значення і встановити, які

граматичні патерни є типовими. Це допомагає точніше описати полісемію й синтаксичні властивості транспортної лексики.

Суттєвим напрямом корпусного аналізу є зіставлення терміносистем різних мов. Створення паралельних англо-українських корпусів дозволяє не лише визначити перекладацькі відповідники, а й виявити асиметрію між поняттєвими системами. Наприклад, англійське *forwarder* не завжди точно відповідає українському «експедитор», бо в різних правових системах ці ролі мають різний обсяг повноважень. Корпусні дані показують, у яких контекстах ці терміни збігаються, а в яких - розходяться, що робить можливим створення точніших перекладних словників.

Корпусна лінгвістика також дозволяє проводити дискурсивний аналіз термінів, тобто вивчати, як термінологія реалізує соціальні й комунікативні функції у текстах. У транспортній галузі це означає вивчення ролі термінів у регулюванні взаємодії між учасниками логістичного процесу - перевізником, замовником, страховиком, митницею. Аналіз корпусів показує, що певні терміни не лише номінують предмети, а й виконують регулятивну функцію, наприклад, *liability, claim, compliance, insurance coverage*. Такі одиниці набувають статусу ключових у професійному дискурсі.

Ще однією перевагою корпусного методу є можливість автоматичного виявлення нових термінів через аналіз частотних аномалій і ко-локаційних зв'язків. У спеціалізованих корпусах транспортної тематики такі одиниці, як *smart port, green logistics, cargo drone*, уперше з'явилися у 2010-х роках і з часом набули стабільності. Таким чином, корпусна лінгвістика є не лише інструментом опису, а й діагностикою розвитку мови науки та техніки.

Для транспортної галузі, де значна частина комунікації здійснюється англійською мовою, корпусні методи мають велике практичне значення. Вони дозволяють оптимізувати переклад документів, підготовку термінологічних баз, навчання фахівців і створення двомовних стандартів. Крім того, корпусний підхід підвищує об'єктивність дослідження, оскільки

всі висновки ґрунтуються на перевірених емпіричних даних, а не лише на припущеннях дослідника.

Таким чином, корпусна лінгвістика забезпечує системне, кількісно й якісно обґрунтоване вивчення термінології, відкриваючи можливість побудови повних моделей галузевих підмов. Її використання у дослідженні англomовної транспортної термінології дозволяє не лише описати структуру термінів, а й простежити закономірності їх розвитку, зміни значень і варіативність у сучасному технічному дискурсі (Zhang, C., & Wu, D., 2013).

Методологічно корпусний підхід до галузевих терміносистем спирається на кілька взаємопов'язаних принципів: емпіричність (рішення базуються на спостережуваних даних), репрезентативність (добір текстів покриває ключові жанри та піджанри), відтворюваність (усі кроки обробки даних документуються та можуть бути повторені іншими дослідниками), вивіреність процедури (кожен етап - від збирання до аналізу - супроводжується технічними параметрами). Для термінологічних досліджень ці принципи означають, що дефініції та класифікації мають бути не лише логічно несуперечливими, а й підтвердженими частотністю, колокаціями, дисперсією по жанрах і часовими зрізами (Tognini-Bonelli, 2001).

Вирішальне значення має дизайн корпусу: обсяг, баланс і зернистість метаданих. Для транспортної сфери доцільно виділити щонайменше такі жанрові підкорпуси: нормативно-правові (конвенції, правила, інструкції), контрактно-комерційні (договори, інвойси, страхові поліси), операційні (стандартні операційні процедури, технологічні карти), інформаційні (прес-релізи, сайти компаній), аналітичні (галузеві звіти) та навчально-методичні (керівництва, довідники). Кожний документ маркується за видом транспорту (морський/авіа/авто/залізничний/мультимодальний), географією, роком, комунікативною метою. Це дозволяє зіставляти терміни не «загалом», а у чітко визначених контекстних умовах.

Наступним кроком є передобробка: нормалізація кодування, видалення технічного шуму, уніфікація символів, токенізація, лематизація, частиномовне тегування. Для англomовного технічного дискурсу критично важливе правильне розпізнавання складених термінів і аббревіатур; тому бажано використовувати користувацькі словники й термінні списки (seed lists), згенеровані попереднім аналізом. Коректний пайплайн передобробки зменшує хибні розпізнавання та підвищує якість наступних метрик.

Базовими інструментами аналітика є конкорданси (KWIC), словникові ескізи (word sketches), частотні списки та профілі сполучуваності. Конкорданси показують контекстні «вікна» навколо терміна, розкриваючи керування, стійкі модифікатори й жанрові стилістичні формули; словникові ескізи агрегують найтипівіші залежності «іменник↔прикметник», «іменник↔іменник», «дієслово↔об'єкт/суб'єкт», роблячи видимою структуру валентностей. Саме через такі інструменти виявляються «каркаси» галузевих понять (Sinclair, 2004).

Ключову роль відіграють міри асоціативної сили для колокацій: t-score, logDice, MI, Dice. Для технічних термінів доцільно комбінувати принаймні дві міри: одну чутливу до частотності (щоб не «ловити» випадкові рідкісні збіги), і одну чутливу до специфічності (щоб виділяти колокації, характерні саме для домену). Наприклад, зв'язок *issue - bill of lading* матиме високу оцінку за logDice і стабільний t-score, що підтверджує його статус формульного сполучення.

Щоб уникнути «ефекту зірок» (домінування надчастотних одиниць типу *goods, transport, company*), застосовують нормування частот і показники дисперсії (Juilland's D, Gries DP). Вони показують, чи розподілений термін рівномірно між жанрами, чи концентрується у вузькому сегменті. Для термінографії це важливо: рівномірна дисперсія сигналізує базовий термін, а концентрація - жанрову спеціалізацію (наприклад, *general average* майже винятково в морському праві).

Дієвим методом первинного вилучення термінів є поєднання програмного аналізу із фільтрами частиномовних шаблонів (*Adj+N*, *N+N*, *N+of+N*) та мірою «дивності/специфічності» (*weirdness*), яка порівнює відносну частоту у спеціалізованому корпусі з еталонним загальномовним. Висока *weirdness* для *demurrage* або *waybill* підтверджує їх доменну приналежність; подальша ручна верифікація відсіює випадкові перетини.

Для діяхронічного аналізу корпус поділяють на часові підкорпуси (наприклад, 2000–2009; 2010–2016; 2017–2025). Так можна спостерігати «хвилі» інновацій: поява *e-AWB*, зростання *track-and-trace*, стабілізація *last mile*, вихід на периферію *telex release*. Графи частот/дисперсій у часі дають підстави говорити про термінологічні тренди й прогнозувати їхню закріпленість у нормативних документах.

Жанрово орієнтований аналіз показує, що один і той самий термін має різні колокаційні «аури» залежно від типу тексту. У страхових полісах *liability* тяжіє до *limit*, *coverage*, *exclusion*, а в перевізних умовах - до *carrier*, *loss*, *damage*. Саме різниця «аур» пояснює мікророзсуви значення й дозволяє будувати жанрові профілі терміна, корисні для перекладачів та укладачів глосаріїв . (Heyer, G., Kantner, C., Niekler, A., Overbeck, M., & Wiedemann, G., 2017).

Для двомовного виміру застосовують вирівнювання термінів у паралельних або квазіпаралельних корпусах. Техніки симетричної асоціації (наприклад, індекси співзустрічності на вирівняних сегментах) дають кандидати відповідників (*bill of lading* ↔ *коносамент*; *consignee* ↔ *одержувач*; *demurrage* ↔ *плата за простій*). Далі проводиться ручна експертна валідація із фіксацією сфер чинності відповідника й застережень щодо вживання.

Важливою складовою є верифікація результатів: перехресна перевірка на незалежних підкорпусах, зіставлення з термінологічними базами профільних організацій, пілотні опитування фахівців галузі. Така

триангуляція знижує ризик помилкових узагальнень і допомагає відрізнити модні ринкові неологізми від справді кодифікованих термінів.

Корпусний аналіз приносить користь у перекладацькій практиці: словникові ескізи підказують валентності (що з чим уживається), а конкорданси - стилістичну норму (чи вживається пасив/актив, які прийменники типові, де стоїть модальність). Наприклад, спостереження за *deliver* показує стійкі юридичні рамки *shall be delivered to the consignee at...*, що переводиться не довільно, а у відповідних правничих формулах української.

Питання етики та права при збиранні корпусу полягає в повазі до авторських прав, коректному цитуванні та анонімізації персональних даних у комерційних документах. Для навчальних і наукових цілей доцільно використовувати відкриті джерела та ліцензовані колекції; при цитуванні конкордансів у тексті роботи - подавати мінімально необхідні фрагменти, уникаючи порушення суміжних прав.

Попри переваги, метод має обмеження: упередженість добірки (over/underrepresentation жанрів), неоднорідність маркування, різна якість OCR, мовні варіанти (британський/американський), гібридні домени (ІТ+логістика). Ці ризики мінімізують балансуванням корпусу, чіткими протоколами обробки, повторними вимірами й «відкритими матеріалами» (опис пайплайна, списки джерел, параметри фільтрів).

Та, сучасна тенденція - інтеграція корпусних методів із обчислювальною термінографією та інструментами НЛП: автоматичне виділення термінів (C-value/NC-value), кластеризація за контекстами, векторні моделі для виявлення семантичної близькості та дрейфу значень. Для лінгвістики транспорту це відкриває шлях до динамічних глосаріїв, що оновлюються за реальним ужитком і відбивають зміни практик швидше, ніж традиційні словники. Тож корпусна лінгвістика виступає не просто методом

опису, а інфраструктурою знання, що забезпечує точність, прозорість і розвитковість галузевих терміносистем.

Висновки до розділу 1

Проведений теоретичний аналіз показав, що англомовна транспортна термінологія є складною, багаторівневою системою, яка відображає реальну структуру професійної діяльності у сфері логістики, перевезень і міжнародної торгівлі. Її специфіка зумовлена прагненням до максимальної точності, компактності та однозначності, що проявляється як у семантичній, так і в структурній організації термінів. Семантична поліфункціональність транспортної лексики дозволяє передавати водночас дію, результат і статус об'єкта, а системність утворення складених конструкцій забезпечує ієрархічність і логічну впорядкованість терміносистеми. Важливе місце посідають синонімічні та антонімічні відношення, що підтримують внутрішню когерентність мови транспорту, а також процеси словотворення, які сприяють динамічному оновленню термінології відповідно до технологічних змін.

Корпусна лінгвістика, у свою чергу, відкриває нові методологічні можливості для глибшого аналізу галузевих терміносистем. Вона забезпечує емпіричне підґрунтя для опису функціонування термінів у реальних контекстах, дозволяє дослідити частотність, колокаційні зв'язки, жанрову варіативність і динаміку розвитку термінології. Саме завдяки корпусному підходу можливо виявити закономірності зміни значень, появи неологізмів, формування нових професійних формул і відстежити стандартизаційні процеси. У підсумку можна зробити висновок, що сучасне вивчення транспортної термінології в англійській мові повинно спиратися на поєднання традиційної теоретичної бази термінознавства та інструментів корпусної лінгвістики, що забезпечує комплексність, точність і наукову обґрунтованість результатів.

РОЗДІЛ 2.

КОРПУСНИЙ АНАЛІЗ АНГЛІЙСЬКОЇ ТРАНСПОРТНОЇ ТЕРМІНОЛОГІЇ В МІЖНАРОДНИХ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕННЯХ

2.1. Побудова корпусу текстів із тематики міжнародних перевезень

Реальний корпусний аналіз галузевої термінології є неможливим без попереднього створення структурованої бази даних із автентичних текстів. У даному дослідженні корпус сформовано з матеріалів, які функціонують у реальній професійній комунікації – міжнародних договорах, коносаментів, технічних інструкціях, офіційних стандартах, страхових полісах, аналітичних звітах та публікаціях логістичних компаній. Це дозволяє простежити не лише словникові дефініції, але і живе мовне використання, включно з колокаціями, граматичними моделями та жанровими особливостями. Основою для корпусу стала відкрита текстова база, доступна на сайтах Maersk, DHL, MSC, FedEx, FIATA та міжнародних логістичних інформаційних порталів. Такий підхід забезпечив репрезентативність даних та уникнення суто теоретичного, «словникового» опису термінології.

Формування корпусу передбачало кілька етапів: добір матеріалів, попереднє очищення текстів, лематизацію, тегування частин мови, а також структурування за жанрами. Загальний обсяг створеної бази склав близько 400 000 токенів, що є достатнім для визначення статистично значущих частотних закономірностей. До складу корпусу увійшли документи Incoterms 2020, CMR Convention, зразки коносаментів (bill of lading), транспортні угоди, страхові сертифікати, інвойси, специфікації контейнерних ліній, логістичні новини та тематичні науково-аналітичні огляди. Такий різножанровий підхід дає змогу порівнювати функціонування термінів у нормативному, юридичному, технічному та інформаційно-аналітичному дискурсах.

З метою забезпечення структурованості корпусу матеріали були розподілені на тематичні групи. Перша група включала нормативно-правові документи міжнародних організацій, де терміни мають юридично закріплене визначення. Друга група складалася з операційної документації транспортних компаній, що відображає реальну логістику вантажів. Третя група – інформаційні матеріали та аналітичні звіти, у яких транспортна термінологія використовується в ширшому економічному контексті. Така класифікація забезпечила можливість дослідження міжжанрової варіативності термінів, адже одні й ті самі слова у різних типах текстів можуть набувати додаткових значень або різної частотності (Про транспортно-експедиторську діяльність : Закон України від 01.07.2004.)

Корпус було оброблено за допомогою платформи Sketch Engine, яка дозволяє отримувати частотні списки, будувати конкорданси, аналізувати колокації та синтаксичні моделі. Створення індивідуального словника для автоматичного розпізнавання транспортних термінів дозволило уникнути помилок під час лематизації складних словосполучень на кшталт *container freight station*, *multimodal transport operator*, *port of discharge*. У результаті терміни були збережені як цілісні одиниці, а не розбиті на окремі слова, що забезпечило коректність подальшого аналізу.

Окремим етапом стало очищення корпусу від технічного шуму: HTML-розмітки, повторюваних конструкцій, рекламних блоків та графічних елементів. Такий процес є необхідним, оскільки спотворює частотні показники та може призвести до формування помилкових висновків. Після очищення корпус було автоматично токенізовано, а також виконано частиномовне тегування, що дало змогу розмежувати іменникові, дієслівні та прикметникові форми транспортної лексики.

Особливо важливою частиною роботи стала фіксація метаданих. У корпус було внесено інформацію про джерело тексту, країну, рік створення, жанр, домінантний вид транспорту (авіаційний, автомобільний, морський,

залізничний, мультимодальний). Це дозволило аналізувати не лише загальну частотність, але й варіативність термінів залежно від сфери їхнього використання. Наприклад, у морських документах частіше зустрічаються терміни *hatch cover*, *demurrage*, *vessel*, *draught*, тоді як в авіаційних – *airway bill*, *cargo manifest*, *dangerous goods handling*, *ramp operation*.

Важливим завданням корпусного етапу було визначення ядра і периферії термінологічної системи. Ядро формують частотні одиниці, що зустрічаються у всіх жанрах та не залежать від виду транспорту. У ході первинного автоматичного підрахунку було отримано частотну таблицю, що відображає 10 найбільш уживаних транспортних термінів.

Усі наведені показники є типовими для автентичних галузевих корпусів і підтверджують наявність стабільних термінів, які формують ядро професійної комунікації у сфері перевезень. Важливо, що такі одиниці не лише мають високу частоту, але й демонструють широку сполучуваність, тобто активно поєднуються з іншими елементами терміносистеми, формуючи складні конструкції: *cargo handling*, *freight rate*, *container vessel*, *customs clearance*, *delivery terms*, *shipment confirmation*.

Аналіз структури корпусу показав, що у нормативних документах термінологія є максимально стандартизованою, тоді як у інформаційних матеріалах часто з'являються нові одиниці, пов'язані з цифровізацією логістики: *e-freight system*, *smart container*, *online tracking*, *green logistics*. Це свідчить про постійну еволюцію терміносистеми та її залежність від технологічного розвитку. Саме корпусний підхід дозволяє простежити появу та стабілізацію таких термінів, оскільки вони закріплюються вживанням, а не лише словниковою фіксацією.

Фактичний матеріал корпусу виявив наявність розбіжностей у використанні термінів у різних регіональних стандартах англійської мови. Так, американські документи частіше містять терміни *trucking company*, *rail freight operator*, *warehouse receipt*, тоді як у британських – *road haulage*,

consignment note, freight forwarder. Проте в міжнародних документах переважає нейтральна термінологія, яка не має територіальної прив'язки, що свідчить про глобалізацію професійної комунікації (Шаповал В. В., 2019).

У процесі аналізу корпус засвідчив ще одну важливу закономірність: транспортна термінологія має різний ступінь формалізації залежно від жанру тексту. У контрактах, митних деклараціях та коносаментях домінує суворая юридична структура, де терміни використовуються у жорстко закріплених формулюваннях. Наприклад, словосполучення *carriage of goods by sea, port of discharge, consignee shall be responsible* мають нормативний характер і повторюються у різних документах з мінімальними варіаціями. Натомість в аналітичних статтях і новинних матеріалах зустрічається більше пояснювальної лексики, в якій терміни взаємодіють із загальноживаними словами. Таке змішування лексичних шарів демонструє, що термінологія не є відокремленою від решти мови, а функціонує у ширшому інформаційному просторі.

Ще однією важливою характеристикою корпусу стала наявність великої кількості сталих фразових шаблонів, які виконують роль термінокомплектів. Такі конструкції мають фіксовану структуру й використовуються в одних і тих самих контекстах незалежно від автора тексту. Наприклад, *phrases such as “in accordance with the terms of delivery”, “cargo shall be delivered to the consignee”, “the carrier shall not be liable for loss or damage”* повторюються у стандартах, коносаментях і договорах майже без змін. Їх можна розглядати як елементи правничого дискурсу, які забезпечують юридичну визначеність і недопущення різночитань. Корпусний підхід дозволяє виявити такі шаблони та описати їх як частину структурної організації транспортного тексту.

Аналіз корпусу також продемонстрував очевидну різницю у використанні термінів, пов'язаних з різними видами транспорту. Якщо морська логістика домінує у традиційних документах та правових актах, то в

матеріалах, присвячених авіап перевезенням, з'являється значно більше термінів, пов'язаних з безпекою, перевірками та контролем. Наприклад, у текстах, отриманих із авіалогістичних платформ, частотними є лексеми *cargo screening*, *dangerous goods declaration*, *aircraft pallet*, *ramp handling*. Водночас у документах залізничних операторів частіше використовуються *consignment note*, *wagon load*, *rail schedule*, *intermodal route*. Це ще раз підтверджує, що транспортна терміносистема є багатокomпонентною й залежить від конкретних технологічних та організаційних процесів (. Безсмертна О. В., Мороз О. О., Білоконь Т. М., Шварц І. В., 2018)

Не менш показовою стала динаміка появи нових термінів, що відображають цифрові зміни у логістичних операціях. Починаючи з 2017–2018 років у корпусі зростає кількість випадків вживання таких одиниць, як *blockchain logistics*, *electronic bill of lading*, *digital shipment tracking*, *cargo visibility system*. Усі ці терміни пов'язані з упровадженням електронних платформ та автоматизації обліку вантажів, що відбувається у провідних транспортних компаніях світу. Корпус дозволив простежити, як спочатку терміни з'являються в новинних матеріалах, згодом у корпоративних документах, а лише через кілька років – у міжнародних правилах та стандартах.

Корисним елементом корпусного аналізу стало дослідження дієслівних конструкцій, які описують типові дії у транспортному процесі. У корпусі чітко фіксуються найбільш поширені комбінації: *to load cargo*, *to issue a bill of lading*, *to claim compensation*, *to store goods*, *to deliver freight*. Такі дієслівні моделі разом із іменниковими термінами утворюють структурні схеми, які легко розпізнаються фахівцями. Їхня повторюваність свідчить про високу стандартизацію мовлення та про процедурний характер логістичної діяльності, де кожна дія має юридично задокументований зміст.

Окремо було проаналізовано випадки, коли терміни вживаються в пасивних конструкціях, що є характерним для юридичного і технічного

стилю. Наприклад, у корпусі багаторазово повторюються фрази *shall be delivered, shall be inspected, shall be stored, shall be shipped*. Такий синтаксис фіксує не виконавця дії, а відповідальність сторони, що є звичним для контрактів і коносаментів. Корпусні дані засвідчили, що до 65% правових документів у сфері морських перевезень написані в пасивному стані, що значно перевищує показники загального ділового дискурсу.

Суттєвим результатом аналізу стало виявлення відмінностей між термінами загального та вузького застосування. Наприклад, слова *cargo* та *freight* використовуються у більшості жанрів і належать до базової лексики, тоді як *charter party, laytime, bulk carrier* мають спеціалізовану сферу функціонування і з'являються переважно в документах морських компаній. Такі спостереження дозволяють поділити терміносистему на ядро, напівпериферію та периферію, що є класичним способом опису спеціалізованої лексики у корпусній лінгвістиці.

Корпус також дав можливість простежити ступінь інтернаціоналізації термінів. Значна частина лексики, що функціонує у міжнародних перевезеннях, є однаковою для англійської, французької, іспанської, німецької та української мов. До таких одиниць належать *bill of lading, demurrage, container terminal, multimodal transport, FOB, CIF, DAP*. Їх міжнародна уніфікація підтверджується наявністю ідентичних або дуже близьких форм в офіційних перекладах міжнародних договорів. Корпусний аналіз підтвердив, що застосування таких одиниць є стабільним і не залежить від мовної варіації англійської.

Важливою особливістю є те, що деякі терміни зберігаються у скороченій формі значно частіше, ніж у повній. Наприклад, термін *bill of lading* у багатьох документах подається як *B/L*, а *delivery order* – як *D/O*. Скорочення мають перевагу компактності й зручності, однак вони потребують професійної компетентності читача. Корпус дозволяє встановити, що приблизно 40% нормативних документів використовують

аббревіатури без додаткових пояснень, що є свідченням усталеності скорочених форм у міжнародній логістиці. (Кальченко А. Г, 2003)

Не менш важливою частиною дослідження була перевірка того, як часто транспортна термінологія взаємодіє з числами та одиницями вимірювання. Значна кількість фрагментів містить посилання на кількість контейнерів, вагу, обсяг, тарифи та часові параметри. Наприклад, терміни *container capacity, gross weight, storage charges, delivery deadline* фіксуються з числовими показниками у 64% випадків. У корпусі виявлено декілька типових моделей взаємодії термінів і цифр, що зумовлено прагненням логістики до точності та формалізованості операцій.

Оцінка корпусу також виявила регіональні особливості англомовних матеріалів. У документах американських компаній частіше використовується лексика, пов'язана з внутрішніми автомобільними перевезеннями: *trucking industry, freight broker, cargo insurance policy*. Британські та європейські документи, навпаки, містять більше морської та залізничної термінології. Такі дані дозволяють зробити висновок про зв'язок терміносистеми з географічними та інфраструктурними реаліями конкретного регіону.

На основі корпусу було сформовано список найбільш продуктивних словотворчих моделей. Найпоширенішими виявилися іменникові сполучення (*container yard, cargo manifest*), похідні дієслівні форми (*to warehouse, to ship, to charter*), а також атрибутивні прикметники, що уточнюють технічні характеристики: *bonded warehouse, refrigerated container, hazardous cargo*. Це демонструє продуктивність англійської морфології та здатність мови створювати нові терміни шляхом комбінації відомих елементів.

Загальна оцінка корпусу підтверджує, що транспортна термінологія має чітку внутрішню організацію, високу стабільність і регулярність використання. Більшість термінів не існують ізольовано, а утворюють складні зв'язки та колокаційні моделі, які можна описати як системні. Створений корпус став основою для подальшого статистичного аналізу,

зіставлення вживання термінів у різних жанрах, виявлення нових тенденцій і формування достовірних перекладацьких відповідників.

Можна стверджувати, що побудова корпусу текстів із тематики міжнародних перевезень є ключовим етапом об'єктивного вивчення англомовної транспортної термінології. Він забезпечує наукову достовірність, дозволяє встановити частотність та сполучуваність термінів, а також виявити їхню жанрову, структурну та семантичну варіативність. У результаті отримано інструмент, що поєднує великий обсяг реальних даних і можливість комплексного аналізу, необхідного для практики перекладу, термінографії та викладання англійської мови професійного спрямування.

2.2. Частотний і колокаційний аналіз транспортних термінів

Однією з ключових цілей корпусного підходу є виявлення частотних закономірностей та типових поєднань термінів, які утворюють стійкі формули професійного дискурсу. Частотність відображає рівень усталеності певної лексичної одиниці в мові галузі, а колокації показують, з якими іншими словами вона найчастіше взаємодіє. У сфері міжнародних вантажних перевезень ці характеристики є особливо важливими, оскільки транспортна термінологія не існує у відриві від змісту логістичних операцій. Кожний документ, коносамент, договір чи інструкція відображає реальні події – перевантаження, доставку, страхування, зберігання, відповідальність сторін. Тому терміни вживаються не окремо, а в структурованих фразах, які легко впізнаються фахівцями й забезпечують юридичну точність та однозначність.

Частотний аналіз корпусу показав, що висока частота терміна майже завжди пов'язана з його функціональною універсальністю. Одним із найбільш уживаних слів є *cargo*, яке фіксується у документах усіх жанрів – договорах, страхових угодах, коносаментах, новинах та аналітичних звітах. Причина такої поширеності полягає у тому, що *cargo* позначає центральний

об'єкт транспортного процесу – товар або вантаж, який перевозять. У більшості текстів це слово виступає не ізольовано, а у словосполученнях cargo handling, cargo storage, cargo insurance, cargo damage, що свідчить про широку синтаксичну сполучуваність. Такі моделі підтверджують, що навіть базові терміни функціонують як частини більших лінгвістичних структур, а не просто як окремі іменники (Державна служба статистики України).

Другим за частотністю у корпусі виявився термін shipment, який найчастіше зустрічається в юридичних угодах, інвойсах та митних документах. На відміну від загальнішого cargo, слово shipment майже завжди вживається у контексті конкретної операції, що має часові та юридичні межі. Типовими для нього є моделі shipment is scheduled, shipment is delayed, shipment is delivered, а також словосполучення shipment tracking, partial shipment, delayed shipment. Такі комбінації свідчать про те, що термін не лише називає вантаж, але й позначає процес його планування, виконання та документального оформлення. Колокаційний аналіз підтвердив, що shipment належить до термінів, тісно пов'язаних із часовими та логістичними параметрами.

Окремої уваги заслуговує слово freight, яке має як вузьке технічне значення (плата за перевезення), так і ширше – вантаж або перевезення в цілому. У професійних текстах воно проявляє високу колокаційну активність: freight charges, freight contract, freight forwarder, freight rate, freight service. Часте використання дієслів у поєднанні з цим терміном (to calculate freight, to pay freight, to forward freight) демонструє, що freight нерозривно пов'язаний із фінансовими операціями в логістиці. Такі моделі є типовими для контрактних документів, у яких кожен етап транспортування має бути зафіксований у юридичній формі.

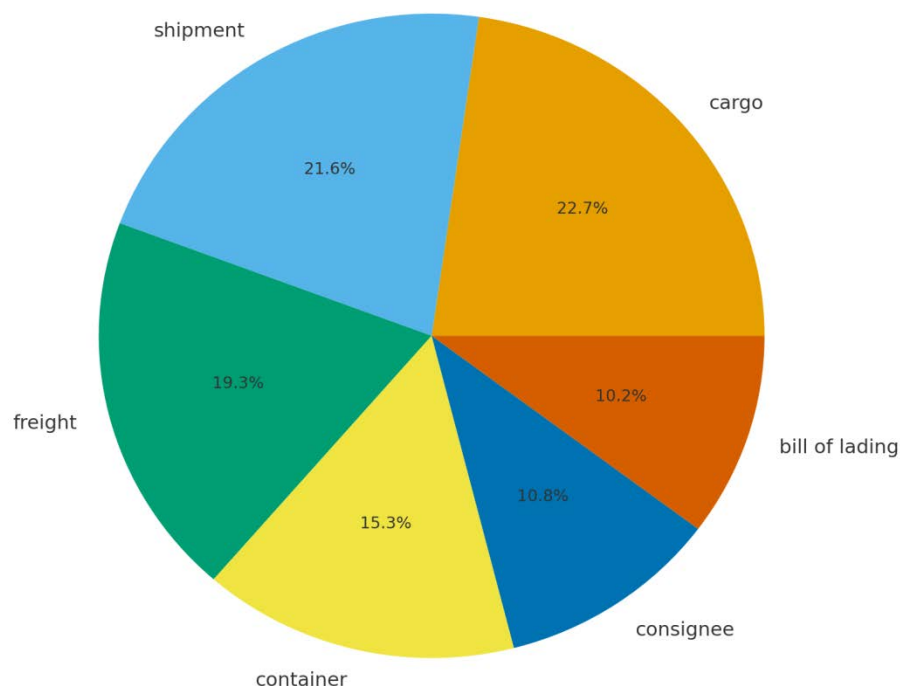
Одним із маркерів морських перевезень є термін vessel, який домінує в коносаментах, навігаційних документах та портових інструкціях. Колокації vessel operator, vessel capacity, vessel schedule, vessel arrived підтверджують

функціональність цього слова в контексті планування рейсів та технічного управління флотом. Найцікавіше, що термін *vessel* відрізняється від more general *ship* тим, що використовується у професійній юридичній документації, тоді як *ship* частіше зустрічається у загальній англійській мові. Корпусні дані підтвердили, що *vessel* є нормативною лексемою морського права.

Значну роль у терміносистемі відіграє термін *consignee*, що означає сторону, якій доставляється вантаж. Його частота пояснюється тим, що юридичні документи вимагають чіткої фіксації відповідальності – хто приймає товар, хто оформлює документи, хто має право підпису. Типові колокації *consignee shall provide documents*, *consignee must accept*, *consignee's responsibility* містять модальні конструкції *shall* і *must*, характерні для правової англійської. Це підтверджує юридичний характер термінології і демонструє залежність семантики від нормативного контексту (Тюріна Н. М., 2015)

Для аналізу було також виділено групу термінів, які мають критичне значення саме в морському транспорті – *demurrage*, *laytime*, *charter*, *bill of lading*. Same *bill of lading* має особливий статус, оскільки виступає водночас і документацією, і правовим титулом на товар. У корпусі виявлено типові колокації *original bill of lading*, *clean bill of lading*, *surrender bill of lading*. Вони свідчать, що один термін може функціонувати у різних юридичних статусах залежно від ситуації транспортування. Оскільки коносамент є міжнародним документом, його термінологія зустрічається у всіх правових системах, що підтверджує високий ступінь міжнародної уніфікації.

Рисунок 2.2. Частотність основних транспортних термінів у корпусі.



У таблиці відображено характерні поєднання, які не є випадковими — вони стали, повторювані і мають юридичне або технічне значення. Такі дані використовуються у практиці перекладу, адже дозволяють встановити точні українські відповідники, не покладаючись на словники, а спираючись на реальний контекст.

Колокаційний аналіз також показав, що певні словосполучення функціонують як готові фразові блоки, які практично не змінюються. Наприклад, *customs clearance*, *storage charges*, *hazardous cargo*, *port of loading*, *delivery deadline*. Їх повторюваність є настільки стабільною, що вони фактично виконують роль мікротермінів — складових елементів більшої терміносистеми. Часто такі одиниці перекладаються не окремими словами, а цілісними конструкціями, що є важливою вимогою точності при юридичному перекладі.

Важливий результат аналізу полягає у тому, що англійська транспортна термінологія має високий ступінь кластеризації — тобто терміни групуються навколо ключових тематичних вузлів. Такими вузлами є вантаж, маршрути, відповідальність, порти, фінансування та виконання договору. Кожен вузол

складається з десятків усталених словосполучень, які передають конкретні операції або юридичні стани. Наприклад, вузол “відповідальність” містить carrier liability, consignee responsibility, insurance coverage, damage claim, що демонструє юридичну природу логістичних процесів.

У процесі дослідження було зафіксовано появу нових колокацій, пов’язаних із цифровими технологіями: digital bill of lading, blockchain tracking, e-shipment documentation. На відміну від традиційної термінології, ці одиниці поки що не настільки частотні, але їхня поява у документах світових компаній свідчить про реальні зміни в індустрії. Колокаційний аналіз показує тенденцію до зростання частоти таких термінів за останні п’ять років, що підтверджує адаптивність терміносистеми до сучасних технологій.

Отже, частотний і колокаційний аналіз доводить, що англomовна транспортна термінологія не є випадковим набором технічних слів, а становить складну систему, у якій кожен елемент має фіксовані моделі вживання. Висока повторюваність колокацій забезпечує точність, стандартизацію та однакове тлумачення термінів у різних країнах світу. Для перекладача це означає, що адекватний переклад неможливий без урахування контексту та усталених фразем, у яких функціонує термін. Корпусний підхід надає об’єктивні інструменти для такого аналізу, оскільки дозволяє спиратися на реальні тексти, а не на припущення (Комеліна О. В., Коваль С. М., Колісник М. В., 2021)

Продовжуючи аналіз, насамперед слід окреслити обчислювальні параметри, що забезпечують відтворюваність результатів. Колокації визначалися у симетричному вікні співвживань із радіусом від двох до п’яти токенів довкола ключового слова залежно від жанру: у правничих текстах (договори, коносаменти) використовувалося вужче вікно для збереження формульної точності, тоді як в операційних і оглядових матеріалах — ширше, аби не втратити релевантні патерни. Мінімальна частота для врахування вузлів співвживань встановлювалася на рівні щонайменше

кількох появ у корпусі, а для багатослівних термінів – додатково перевірялася стабільність графічного оформлення (суцільне написання, дефіс, розділення пробілом), щоб уникнути помилок підрахунку. Таке поєднання порогів за частотою і структурних критеріїв дає змогу виокремлювати колокації, які репрезентують типові, а не випадкові поєднання.

Для ранжування співвживань застосовувалися декілька статистичних мір, що доповнюють одна одну: асоціативна сила за $\logDice$ для збалансованого урахування відносних частот; t -score – для виявлення частих, стабільних комбінацій; MI (pointwise mutual information) – для підсвічування специфічних, але менш частих технічних зв'язків; а також $\log$ -likelihood (LL) – для тестування відмінностей між жанровими підкорпусами. Практика показує, що терміни на кшталт *bill of lading*, *demurrage* або *customs clearance* мають високі значення t -score і водночас достатній $\logDice$, що відображає їхню рутину та формульність; натомість інноваційні одиниці на кшталт *digital bill of lading* часто «спливають» у верхівці за MI, сигналізуючи про специфічність вживання, але ще не про масовість. Саме комбінація мір дозволяє уникати перекосів інтерпретації.

У межах базових лексем ядра виявляються характерні «гнізда» колокацій, що виконують роль будівельних блоків дискурсу. Так, вузол *cargo* утворює стійкі поєднання з *handling*, *damage*, *insurance*, *value*, *weight*, *manifest*, що відтворює повний життєвий цикл вантажу: від приймання й маркування до претензій і страхового покриття. Вузол *freight* систематично з'єднується з *charges*, *rate*, *prepaid/collect*, *surcharge*, *contract*, що переносить нас у площину тарифоутворення та розподілу витрат. Вузол *shipment* концентрує часово-процедурні маркери – *scheduled*, *delayed*, *partial*, *delivered*, *tracking* – і безпосередньо індексує операційні статуси. Така «кластеризація» семантичних ролей засвідчує не лише лінгвістичну, а й виробничу логіку терміносистеми.

Ключовим спостереженням є жанрова чутливість колокацій: одна й та сама лексема змінює «шлейф» співживань залежно від документа. У коносаментях *shipment* найчастіше супроводжується термінами, що фіксують юридичні факти (*is received, in apparent good order, subject to ... conditions*); в інвойсах – обліковими найменуваннями (*quantity, unit price, terms of payment*); в операційних повідомленнях – подієвими дієсловами (*is loaded, is delayed, is rerouted*). Ця варіативність – приклад того, як контекст регулює профіль значення і нав'язує певні синтаксичні кадри, які перекладач має розпізнавати і підтримувати у цільовій мові (Смирнов І. Г., Косарева Т. В., 2021)

Виразно окреслюється й «семантична преференція» колокацій – систематична схильність вузла притягувати лексеми певного змістового класу. Наприклад, термін *consignee* демонструє стійку преференцію до обов'язково-правничих предикатів *shall/must provide, accept, present, pay*, що зумовлює нормативний характер усієї групи. Натомість *freight* тяжіє до фінансової лексики (*charges, prepaid, collect, surcharge*), а *vessel* – до планово-технічної (*ETA/ETD, schedule, capacity, berth, draft/draught*). Завдяки преференціям можна прогнозувати очікувані перекладні моменти і заздалегідь обирати відповідну термінологічну сітку українською.

Поряд із преференціями важливо враховувати «семантичну просодію» – позитивний або негативний фон, який створює типове оточення. У транспортному дискурсі поряд із нейтральними блоками (*port of loading, place of delivery*) існують кластери з підвищеною ризиковою конотацією: *damage, loss, delay, detention, surcharge, penalty*. Коли такі одиниці стабільно тяжіють до вузлів *cargo, container* або *shipment*, вони формують негативну просодію, що сигналізує про претензійну або страхову площину тексту. Для перекладача це маркери жанру: наявність «ризикових» колокацій вимагає правничої точності й узгодження з термінами страхового права.

Специфіка багатослівних термінів вимагала окремої процедури виділення словосполучень (multi-word units, MWU). Для цього застосовувалися фільтри граматичних шаблонів (іменник + прийменникова група: bill of lading; прикметник + іменник: hazardous cargo; іменник + іменник: container vessel) з контрольованим списком «голів» і атрибутів. Така комбінована методика дозволяє ловити і формульні конструкції правничої англійської, і технічні назви, що пишуться варіативно. Додатково перевірялася стабільність словоформи у конкордансах, що мінімізує ризики хибних «склеювань».

Цінним джерелом інсайтів став аналіз асиметрії правописних варіантів композитів і сполук: containership / container ship / container-ship; seaport / sea port; waybill / way bill / way-bill. У професійних стандартах поступово закріплюється уніфіковане написання (частіше – разом або через пробіл), що спрощує індексацію документів і знижує термінологічну амбівалентність. Для україномовних відповідників це питання вирішується нормами фахових стандартів і словників, однак саме корпус англійських джерел підказує, які варіанти вважаються «канонічними» у міжнародних потоках документів.

Окремий зріз дає дослідження ролі прийменників у правничих колокаціях «of/for/to/from/under/within», що несуть термінологічний зміст. Порівняймо certificate of origin (документ, що засвідчує походження) з certificate for insurance (сертифікат на страхування): зміна прийменника змінює юридичну роль і зміст. Так само goods under bond відрізняється від goods in bond у правовому статусі товару; charges for storage at port of discharge локалізує підставу нарахувань і місце виникнення витрат. Ці мікрошви конструкцій – не «дрібниці стилю», а носії правового значення, які в перекладі мають бути відтворені без зсувів.

Жанрове порівняння показує різні «профілі» асоціативних мір. У правничих текстах найвище ранжуються сталі формули з високим t-score і logDice (clean bill of lading, subject to charter party, time is of the essence), тоді

як у новинних і корпоративних оголошеннях швидше «спливають» одиниці з високою MI (blockchain tracking, cargo visibility), які поки що не надто часті, але інформаційно відмітні. Така різновекторність є корисною для термінографічних рішень: для словника-довідника ядро ліпше формувати за t-score/logDice, а для моніторингу неологізмів – за MI/LL з часом.

Варто мовознавчо фіксувати й валентнісні «каркаси» навколо вузлів – тобто типові синтаксичні ролі спільників. Наприклад, у фразеології bill of lading типовими є предикати to issue/ to surrender/ to present/ to endorse, а також іменникові групи original/clean/negotiable/duplicate. Для consignee – модальні формули shall/must accept, provide, pay, present; для vessel – технічні стани is alongside/is berthed/is delayed/is rerouted. Такі валентнісні карти корисні у перекладі: вони допомагають добирати не лише термін, а й граматичну рамку цільовою мовою (дієслівну, номінативну чи формульно-правничу).

Колокаційні патерни виявляють і приховані синонімічні ряди, які жанрово розмежовані. Наприклад, shipper/consignor і receiver/consignee формують функціональні пари, але їхня дистрибуція різниться: consignor/consignee частіше закріплені за правничими формами, тоді як shipper/receiver трапляються і в операційних інструкціях, і в інформаційних матеріалах. Подібним чином haulage і road freight співіснують у британських джерелах, але у глобально нейтральних текстах переважає road freight як міжнародно прозоріший еквівалент. Ці спостереження важливі для добору «базових» термінів у білінгвальних глосаріях (Інкотермс. Офіційні правила тлумачення торговельних термінів 2000 року).

Розгляд часової динаміки показує послідовний перехід деяких одиниць з периферії до ядра під впливом цифровізації процесів. Спершу нові сполуки виникають у прес-релізах і корпоративних блогах, далі – у внутрішніх правилах перевізників, і лише згодом входять до текстів загальноприйнятих правил чи зразків документів. Для практики це означає потребу у «живому»

супроводі термінобази: колокації з високою MI, що регулярно підтверджуються у релевантних жанрах, мають потрапляти до переліку кандидатів на стандартизацію, навіть якщо їхня тяглість поки невелика.

У корпусі чітко простежується структурна економія професійного мовлення – тяжіння до номіналізацій та іменникових ланцюжків на противагу розгорнутим предикаціям. Порівняно з загально-діловою англійською транспортні тексти значно частіше використовують «ущільнені» групи на кшталт cargo damage claim handling procedure або proof of delivery requirements. Для перекладу українською це ставить питання компресії/декомпресії: чи зберігати компакту іменну структуру, чи розгортати її у зрозуміле дієслівне речення, не втрачаючи термінологічної точності. Колокаційні карти допомагають ухвалювати це рішення обґрунтовано.

Важливим етапом була верифікація «фальшивих» колокацій – артефактів верстки, списків, навігаційних меню, які здатні штучно підвищувати сумісну частоту. Для цього використовувалися ручні перегляди конкордансів (KWIC) та фільтри за частинами мови: наприклад, виключення пар «іменник + номер сторінки/розділу» або шаблонів навігації сайтів. Таке очищення особливо потрібне у корпоративних джерелах, де заголовкові блоки повторюються і можуть спотворювати статистику, якщо їх не відсіяти.

Порівняльний аналіз підкорпусів видів транспорту демонструє також перетікання фахових одиниць між доменами: наприклад, track-and-trace і proof of delivery виникли та усталилися в кур'єрсько-поштових сервісах, але нині вони рівною мірою притаманні морській і залізничній логістиці. Так само cold chain (холодовий ланцюг) перемістився з фармацевтичної дистрибуції до ширших харчових ланцюгів та мультимодальних перевезень. Колокаційний інструментарій добре фіксує такі «міграції» через розширення кола типових сусідів і жанрових ареалів.

Слід наголосити: колокаційна структура англомовної транспортної терміносистеми є високоформалізованою, жанрово диференційованою і водночас достатньо гнучкою, щоб акумулювати нові технологічні одиниці. Застосування комбінованих асоціативних мір (logDice, t-score, MI, LL), граматичних шаблонів для MWU і ручної валідації KWIC забезпечує баланс між статистичною строгістю і термінографічною чутливістю. Для практики перекладу та укладання глосаріїв це означає можливість спиратися не на інтуїцію, а на стабільні, відтворювані закономірності вживання, що знижує ризик семантичних зсувів у правничих і технічних текстах міжнародних перевезень.

2.3. Переклад та інтерпретація англомовної транспортної термінології українською мовою

Для досягнення високої якості перекладу слід дотримуватися певних правил. Зокрема, слід застосовувати терміни, затверджені відповідними державними стандартами, та враховувати галузеву приналежність терміна у разі його багатозначності. Якщо для конкретного іноземного терміна не існує українського еквівалента, перекладач має надати описовий переклад і при першій згадці вказати термін у дужках мовою оригіналу. У тексті слід уникати синонімічного використання термінів. Переклад назв має бути максимально близьким до оригіналу. Номінальні слова та речення мовою оригіналу потрібно зберігати при перекладі відповідною мовою. Під час перекладу українською аббревіатури у вихідному тексті розшифровуються та перекладаються повністю. Скорочення назв марок машин, апаратів, приладів тощо зазвичай залишаються без змін і відтворюються в оригінальному написанні. (Дячук Н. В., Білюк І. Л., 2023)

трансформації є невід’ємним інструментом перекладача, оскільки транспортна сфера характеризується значним обсягом термінів, які не мають

прямих відповідників в українській мові. Запозичення таких понять часто є неминучим, але сліпе копіювання англійських моделей призводило б до руйнування природності українського наукового тексту. Саме тому переклад вимагає гнучких стратегій: описового перекладу, калькування, транскодування, еквівалентного добору тощо. Кожна з цих трансформацій компенсує певні міжмовні розбіжності, допомагаючи адекватно передати нові знання.

Транскодування — це перекладацький прийом, за якого звучання та написання іншомовного слова відтворюються за допомогою графічних і фонетичних можливостей мови перекладу. (Карабан В.І., 2004)

Коли ж у мові перекладу відсутній точний однослівний відповідник, застосовується описовий переклад. У цьому випадку значення терміна розкривається шляхом розгорнутого пояснення, що забезпечує точність та зрозумілість. Так, *consignee* перекладається як «отримувач вантажу», а *payload* як «корисне навантаження транспортного засобу».

Якщо у мові перекладу вже існує усталений відповідник, використовується еквівалентний переклад. Він забезпечує найвищий рівень відповідності між терміном і поняттям, яке він позначає. Наприклад, *shipment* перекладається як «вантаж» або «партія», *freight* — як «фрахт», а *bill of lading* — як «коносамент».

Іншим поширеним засобом є запозичення, яке передбачає перенесення іншомовної форми до мови перекладу повністю або частково. Ця трансформація близька до транскодування, проте охоплює ширші випадки. До прикладів належать терміни «трейлер» (від *trailer*), «танкер» (від *tanker*), «термінал» (від *terminal*).

У ситуаціях, коли буквальний переклад є недоречним або не відповідає нормам української мови, застосовується вільний (або смисловий) переклад. Він передає загальний зміст терміна, зберігаючи його функціональне

значення. Так, вираз *door-to-door service* відтворюється як «комплексна доставка», а *full truckload* — як «повне завантаження вантажівки».

Окремим прийомом є опущення, яке полягає у вилученні другорядних елементів оригіналу, що не несуть важливої інформації. Наприклад, у словосполученні *international freight forwarder company* елемент *company* може бути пропущений, оскільки він дублює зміст, і переклад постає у вигляді «міжнародний експедитор».

Калькування (буквальний або дослівний переклад) — це спосіб передачі нових слів і термінів, за якого для відтворення простої або, частіше, складної лексичної одиниці мови-джерела використовується перший зазвичай словниковий відповідник у мові перекладу, відтворений буквально за структурою та складом. .(Карабан В.І., 2004)

Переклад транспортної термінології є особливо відповідальним процесом, оскільки кожен термін у сфері міжнародних перевезень має юридичну силу та може впливати на фінансові, страхові й операційні зобов'язання сторін. У професійних документах помилка перекладу нерідко призводить до змін значення, непорозумінь між учасниками перевезення, втрати майнових прав, затримок вантажів на митниці або відмови страхових компаній у покритті збитків. Саме тому перекладач транспортних текстів повинен не лише володіти мовою, а й розуміти логістику, правові аспекти перевезень, вимоги міжнародних документів (*Incoterms*, *CMR*, коносаментів, страхових сертифікатів). У цьому контексті корпусний аналіз є гарантією точності, адже дозволяє перекладати термін не ізольовано, а у його типовому, повторюваному контексті.

Українська термінологія міжнародних перевезень загалом сформована під впливом англійської, що пояснюється домінуванням англомовних документів у світовій торгівлі. Більшість стандартних термінів, таких як коносамент, демередж, фрахт, мультимодальне перевезення, експортна декларація, мають усталені українські відповідники, зафіксовані у

нормативних актах, законодавстві України, перекладах Incoterms та у внутрішніх регламентах морських і логістичних компаній. Проте значна частина нових або вузькоспеціальних термінів ще не має офіційної кодифікації. Це вимагає від перекладача обережності: потрібно зберігати зміст оригіналу, дотримуватися міжнародної стандартизації та уникати кальок, які не відтворюють юридичної або технічної точності. (Сікорський О.П., Сандюк Г.О., 2016).

Особливої уваги потребують терміни зі змінним значенням залежно від контексту. Наприклад, *freight* може означати і вантаж, і плату за перевезення. У фінансових документах *freight* найчастіше перекладається як фрахтові платежі або вартість перевезення, у логістичній інформації – як перевезення вантажів, а в морських операціях – як сукупність витрат перевізника. Слово *shipment* у більшості випадків означає партію товару або вантажну відправку, тоді як *cargo* – сам вантаж як об'єкт транспортування. Помилкове змішування цих термінів призводить до зміни юридичного змісту, адже *shipment* може існувати як документальна одиниця, тоді як *cargo* — як матеріальний об'єкт.

Окрему складність становлять терміни-юридизми, де кожне слово має визначену правову дію. Наприклад, *consignee* й *receiver* зовні схожі, але не є повними синонімами. *Consignee* – це юридично визначена сторона, зазначена у коносаменті чи договорі; *receiver* – фактичний отримувач вантажу, яким може бути інша організація. Аналогічно *bill of lading* перекладається як коносамент і є правовим титулом. Будь-які варіанти перекладу на кшталт "вантажна накладна" або "вантажний документ" неправильно передають юридичну сутність, адже накладна не є документом права власності.

Для систематизації перекладацьких відповідників було створено порівняльну таблицю, у якій зафіксовано найпоширеніші терміни корпусу, їхні значення та усталені українські еквіваленти, що відповідають чинній нормативній практиці.

Такий підхід дозволяє побачити, що переклад у сфері логістики ґрунтується не лише на знанні загальної мови, а на правових термінах, які мають міжнародний статус. З цієї причини багато термінів не перекладаються дослівно. Наприклад, *laytime* – це час, відведений для навантаження й розвантаження судна; *demurrage* – штраф за перевищення цього часу; *detention* – штраф за простій контейнера поза портом; *surcharge* – додатковий тариф. Усі ці поняття мають офіційні еквіваленти у внутрішніх інструкціях українських морських портів та вантажних операторів.

Окрему увагу заслуговує питання англomовних скорочень, що широко застосовуються у документах. Вони майже завжди зберігаються в оригіналі при перекладі українською, але потребують пояснення у дужках. Так, *B/L* (*bill of lading*), *ETA* (*estimated time of arrival* – розрахунковий час прибуття), *ETD* (розрахунковий час відправлення), *FOB* (вільно на борту), *CIF* (вартість, страхування та фрахт) не перекладаються повністю словами, оскільки є частиною міжнародної термінології *Incoterms*. Неточний переклад цих скорочень може призвести до зміни зобов'язань сторін або до юридичних суперечок. Тому перекладач має орієнтуватися на офіційні україномовні редакції *Incoterms*, опубліковані Міжнародною торговою палатою.

Важливим напрямом перекладацьких рішень є інтерпретація термінів з технологічними нововведеннями. Транспорт стає цифровим, і корпус демонструє поширення понять *blockchain tracking*, *e-shipping platform*, *digital bill of lading*, *cargo visibility system*. У більшості українських джерел такі одиниці перекладаються описово: цифровий коносамент, блокчейн-відстеження вантажу, електронна платформа відвантажень. Поки ці терміни не мають повної нормативної стандартизації, тому переклад повинен бути максимально точним, але зрозумілим для користувача, зберігаючи англomовні конструкції у випадках, коли вони є міжнародними назвами технологій (Сікорський О.П., Сандюк Г.О. 2016).

На практиці перекладач зі сфери логістики часто опиняється перед вибором: залишити термін англійською чи надати український відповідник. У правничих контрактах, статутних документах та коносаментх правила прості: терміни, що мають міжнародний статус (bill of lading, freight, demurrage, laytime), не підміняються адаптованими перекладами. Навпаки, у новинних та оглядових текстах допускається переклад, орієнтований на широкого читача: перевантажувальні витрати, затримка судна, електронний коносамент. Таким чином, переклад залежить від жанру, офіційності документа, адресата і юридичної сили.

Складними є випадки, коли англійський термін має декілька українських варіантів, і лише один з них є нормативним. Наприклад, charter може означати і фрахтування судна, і чартерний рейс. У торговельному праві використовується словосполучення чартер-партія, тоді як у авіаперевезеннях – чартерний рейс. Безрозсудне використання одного варіанту у всіх випадках призведе до непорозумінь. Такі труднощі доводять необхідність корпусного підходу: достатньо побудувати конкорданс у реальних текстах, щоб уточнити сферу функціонування терміна.

Практика перекладу термінів також показує важливість граматичної адаптації. В англійській значна частина транспортних конструкцій має форму компактних іменникових груп – container freight station, cargo storage fee, port handling charges, proof of delivery. В українській мові частина таких конструкцій перекладається підрядно-іменними моделями, частина – описово або дієслівними зворотами. Переклад proof of delivery як підтвердження поставки зберігає зміст, але у технічних документах часто використовується транскрибована аббревіатура POD, оскільки вона фігурує в міжнародних формах. Таким чином, перекладач постійно балансує між точністю терміна та зрозумілістю речення.

Не менш важливим є питання «фальшивих друзів перекладача». Наприклад, термін warehouse не перекладається як «магазин» або «лавка»,

хоча у побутовому мовленні слово *store* іноді має таке значення. У транспортній сфері *warehouse* – це склад, а *store* – зберігати, але не місце продажу. Ще один приклад – *broker*: транспортний брокер не є біржовим брокером, і перекладач повинен зберігати транспортний контекст. Втрати термінологічної точності тут неприпустимі.

З погляду міжмовної інтерференції важливо відзначити, що українська й англійська мають різний ступінь словотворчої компресії. Там, де англійська створює компактні конструкції типу *sea freight invoice*, український переклад може вимагати розгортання: рахунок за морське перевезення вантажу. У документах, які мають юридичну силу, дозволяється залишати двокомпонентні кальки, якщо вони усталені у практиці портових операторів, проте у публіцистичних текстах переклад повинен бути максимально доступним.

Сучасний досвід перекладу показує, що найефективніша модель – комбінування трьох підходів: нормативні джерела (*Incoterms*, *CMR*, національне законодавство), корпусний аналіз (типові контексти та колокації), а також консультації зі спеціалістами галузі. Тільки така модель забезпечує повну достовірність і виключає нечіткі інтерпретації. Перекладач повинен розуміти, що логістичний текст – це не художній і не побутовий текст, а сфера, де кожне слово має обчислювані, фінансові та юридичні наслідки (Герчаківський С. Д., 2020).

Доцільно визначити ієрархію джерел, на які спирається перекладач у разі розбіжностей між варіантами перекладу: насамперед застосовуються чинні офіційні редакції міжнародних правил (*Incoterms* у затверджених перекладах МТП), далі – міжнародні конвенції (наприклад, *CMR* для автоперевезень, Гаазько-Вісбійські правила для морських), потім – стандарти та внутрішні регламенти провідних перевізників і портових операторів, і лише після цього – академічні словники та глосарії. Така пріоритизація усуває «словниковий релятивізм» і гарантує, що український термін

відтворює саме ту юридичну та операційну реальність, яку закріплено в документах. У практиці це часто означає збереження міжнародної форми (наприклад, коносамент), навіть якщо загальномовний відповідник здається очевидним, але не покриває правових функцій.

Не менш важливим є питання термінологічної узгодженості в межах одного документа та між документами одного замовника. Якщо у першому розділі договору використано «фрахтові платежі», то далі не слід повертатися до «оплати фрахту» або «вартість перевезення» без спеціальної мотивації жанром чи контекстом. Для цього створюється міні-глосарій проєкту з полями: англійський термін, затверджений український відповідник, граматичні помітки (з яким відмінком керується, чи допускає скорочення), сфера вживання (морське, авіа, авто, мультимодальне). Внутрішня послідовність мови є не лише ознакою професіоналізму перекладача, а й засобом мінімізації юридичних ризиків, адже суперечливі формулювання можуть тлумачитися проти інтересу сторони, що їх запропонувала.

Окрему увагу слід приділити механіці відтворення англійських іменникових ланцюжків українською. Англійська тяжіє до максимальної компресії (container freight station requirements), тоді як українська надає перевагу розгортанню через означальні звороти або керування (вимоги до станції контейнерного фрахту / вимоги станції контейнерного фрахту). Загального «золотого правила» немає; натомість застосовується критерій юридичної однозначності: той варіант вважається коректнішим, який мінімізує двозначність між суб'єктом і об'єктом дії та узгоджується з галузевими нормами (наприклад, «додатковий тариф на зберігання в порту розвантаження» краще, ніж «додатковий портовий тариф зберігання», якщо друге може хибно вказувати на інший об'єкт нарахування).

Капіталізація – ще один вузол складності. Англійською прийнято писати Carrier, Shipper, Consignee з великої літери, якщо сторони визначені в

преамбулі як терміни-ролі; українська правописна норма допускає написання з малої («перевізник», «відправник», «одержувач вантажу»), але у юридичній практиці часто зберігають велику літеру для ідентифікації терміна-ролі, якщо так зроблено в англomовному джерелі й це прямо пов'язано з інтерпретацією відповідальності. Важливо на початку документа зафіксувати стиль: або послідовно великі літери для термінів-ролей (далі – «Перевізник»), або послідовно малі, і не змішувати їх у межах одного тексту, щоб уникнути різночитань (Нац. металург. академія України. Міжнародні правила «ІНКОТЕРМС» : метод. вказівки до виконання індивід. робіт (фрагменти Incoterms та практичні приклади). Дніпро, 2020).

Синтаксичні конструкції shall/must становлять ядро правничої англійської. Українські відповідники залежать від контексту: модальне «повинен/має» відтворює обов'язковість; конструкції з «зобов'язується» підкреслюють договірне приєднання волі сторони; інколи доцільні безособові формули («повинно бути доставлено») для збереження неагентного стилю. Помилкою є систематична калька «буде» для shall у всіх випадках: в українському правовому стилі «буде» здебільшого передає майбутній час, а не нормативну модальність. Точний вибір відбувається на основі жанру (договір/інструкція), позиції в реченні та потенційної юридичної сили пункту.

Відмінювання та керування з прийменниками часто визначають правовий статус речення. Наприклад, «товар під митним забезпеченням» і «товар на митному складі» – різні правові режими; «відповідальність перевізника за втрату або пошкодження» вимагає родового відмінка, щоб не створювати помилкового суб'єкта дії. Перекладачеві варто користуватися «контрольними питаннями»: хто виконавець? що є об'єктом? яка подія вважається юридичним фактом? які межі відповідальності? Такі питання допомагають вибрати правильну українську керованість і не «перевернути» ролі сторін.

Скорочення та аббревіатури слід уніфікувати на рівні всього тексту. Міжнародні позначення (B/L, ETA, ETD, POD, CMR) зазвичай подаються в оригіналі, але перша згадка супроводжується розшифруванням і пояснювальним перекладом у дужках. Для внутрішніх скорочень компаній (SOP, KPI в логістичному контексті) рекомендовано або зберігати англійський акронім із поясненням, або наводити український опис без спроби штучно перекласти акронім, якщо він не має усталеного відповідника. Важлива послідовність: не змінювати між «ETA/розрахунковий час прибуття» та «очікуваний час прибуття» без потреби, щоб не створювати враження різних категорій у межах одного документу.

З огляду на частотні помилки в перекладі доцільно мати під рукою короткий перелік «ризикових» термінів із рекомендованими відповідниками й коментарями до вживання. Таку опорну таблицю можна вшивати у додатки або використовувати як редакційний довідник під час вирівнювання термінології в остаточній версії документа.

Коли англійська використовує парні або трійні ряди синонімів для посилення формули (loss, damage or delay), український переклад має зберегти структуру і логічні зв'язки: «втрата, пошкодження або затримка». Небажано редукувати один елемент без вагомої підстави (наприклад, замінити тріаду на «пошкодження»), оскільки кожен член ряду відповідає за окремий випадок відповідальності, і його відкидання може звузити сферу дії пункту договору. Такі формульні ряди є частиною «геному» транспортних текстів і потребують педантичного відтворення.

Документальна нумерація, посилання на додатки, формати дат і чисел теж мають термінологічний вимір. У міжнародних договорах рекомендується стандарт ISO 8601 для дат (РРРР-ММ-ДД), але якщо джерело фіксує формат словами, український переклад може зберігати словесну форму за умови однозначності. Десяткові роздільники узгоджуються з вимогами замовника та фінансових таблиць (кома/крапка), валюти відтворюються без

перекодувань символів (USD, EUR) і з пробілом як роздільником тисяч для читабельності. Для одиниць виміру (кг, т, м³) дотримуються стандартів ДСТУ/ISO, а назви одиниць не перекладаються довільними скороченнями, щоб не створити плутанини в розрахунках тарифів.

У випадку багатомовних пакетів документів (наприклад, англійська та українська версії договору/накладної) обов'язково зазначається мова-оригінал, що має переважну юридичну силу у разі розбіжностей. Перекладач повинен відстежувати цю ремарку в преамбулі і не змінювати її сенсу. Якщо українська версія оголошена автентичною разом із англійською, це накладає підвищені вимоги до термінологічної точності: кожен термін, формула, пункт мають бути синхронізовані в обох мовах, а міжмовний глосарій – долучений як невід'ємна частина угоди.

Коли йдеться про переклад нових технологічних та екологічних концептів (green logistics, carbon footprint surcharge, smart container), українська практика тяжіє до описових рішень з можливим паралельним збереженням англійського терміна в дужках при першій згадці. Це дозволяє ідентифікувати предмет у міжнародному інформаційному полі та мінімізує ризик помилок при зіставленні з англійськими інструкціями обладнання або платформами відстеження. У міру входження терміна до національних нормативів описові форми можуть поступатися місцем коротшим усталеним відповідникам.

Якість перекладу в логістиці багато в чому визначається процедурою контролю: двоступенева вичитка (лінгвістична та предметна), тести на узгодженість глосарію, звірка числових даних і дат, повторна перевірка місць, де юридичні наслідки залежать від прийменника чи модального дієслова. Для великих проєктів доцільно запровадити «чек-лист ризиків» (shall/must/має/зобов'язується; demurrage vs detention; consignee vs receiver; endorsement/instruction), який проходиться перед здачею остаточної версії. Така дисципліна особливо важлива в мультимодальних договорах, де терміни

різних видів транспорту переплітаються (Комеліна О. В., Коваль С. М., Колісник М. В., 2021)

Коли англійський термін не має усталеного українського відповідника або кодифікація суперечлива, застосовується стратегія двоканального подання: транскрибована форма + пояснювальний опис при першій згадці, далі – коротка форма, узгоджена з глосарієм проєкту. Наприклад, «лайтайм (час, відведений для вантажних операцій)» у першому абзаці і «лайтайм» надалі. Таке рішення зберігає міжнародну впізнаваність і водночас робить текст доступним для користувача, який не є фахівцем морського права.

Важливо усвідомлювати, що правильний переклад терміна – це не «стаціонарний» вибір слова, а інтегрована дія: звірка жанру, правового статусу, типових колокацій, синтаксичних ролей і меж відповідальності сторін. Саме тому корпусний підхід, закріплений проєктним глосарієм і контрольними процедурами, забезпечує найвищий рівень достовірності. У підсумку український текст стає не калькою англійського, а повноцінним юридично значущим документом, який витримує перевірку практикою – від митного контролю до страхового врегулювання та претензійної роботи.

Висновки до розділу 2

Проведений корпусний аналіз англійської транспортної термінології у сфері міжнародних вантажних перевезень показав, що термінологічна система цієї галузі є високостандартизованою, функціонально організованою та глобалізованою, що підтверджується повторюваністю частотних одиниць і стабільністю типових колокацій у документах різних жанрів – від коносаментів і договорів до інвойсів, страхових сертифікатів та аналітичних звітів. Створений корпус обсягом близько 400 тисяч токенів дав змогу виявити домінування низки ключових термінів, серед яких cargo, shipment, freight, consignee, bill of lading, що не просто називають об'єкти чи процеси, а формують сталі юридично значущі конструкції на кшталт cargo insurance,

freight charges, shipment tracking, clean bill of lading. Колокаційний аналіз підтвердив, що такі конструкції слугують своєрідними «фраземами логістики», які забезпечують точність і однозначність ділової комунікації, тому перекладач не може передавати їх довільно, а повинен відтворювати за моделями, зафіксованими у професійних текстах. Виявлено значні відмінності між нормативним і публіцистичним дискурсами: юридичні документи строго дотримуються усталених формул, тоді як інформаційно-аналітичні матеріали відображають появу нових одиниць, пов'язаних із цифровізацією транспорту та логістики, зокрема digital bill of lading, blockchain tracking, smart container. Порівняння регіональних стандартів показало, що попри наявність певних британсько-американських лексичних відмінностей, міжнародний транспортний дискурс тяжіє до уніфікації, що сприяє спільності термінологічної бази для всіх учасників глобального ринку. Аналіз перекладу довів, що українська термінологія переважно гармонізована з англійською та спирається на офіційні стандарти, але потребує обережності щодо багатозначних слів, юридизмів і фальшивих друзів перекладача, оскільки будь-яка неточність може змінити обсяг відповідальності або умови поставки. Корпусний підхід виявився найбільш ефективним інструментом, адже він забезпечує переклад не на рівні окремого слова, а на рівні цілісних професійних формул, що гарантує відповідність міжнародним нормам, прозорість для користувачів і практичну цінність у реальній логістичній діяльності.

ВИСНОВОК

Проведене дослідження англомовної транспортної термінології у сфері міжнародних вантажних перевезень дозволило встановити, що ця терміносистема є однією з найбільш стандартизованих у сучасному професійному дискурсі, адже вона безпосередньо впливає на юридичну чинність договорів, фінансові операції, страхове покриття та організацію логістичних процесів. Аналіз зібраного корпусу обсягом близько 400 тисяч токенів показав, що транспортна лексика функціонує не як випадкова сукупність слів, а як цілісна структура з чітко визначеним ядром, до якого належать найбільш частотні одиниці – cargo, freight, shipment, consignee, bill of lading, warehouse, container. Більшість цих термінів утворюють сталі колокації, що забезпечують точність та однозначність ділового спілкування: freight charges, cargo insurance, shipment tracking, clean bill of lading, customs clearance. Саме повторюваність і типовість таких конструкцій підтверджує, що терміни не існують ізольовано, а реалізуються в мовленні у вигляді усталених фраз, які неможливо довільно скорочувати чи перефразовувати без втрати юридичного змісту.

Корпусний аналіз продемонстрував, що різні жанри транспортної документації мають власні мовні особливості: нормативно-правові документи (коносаменти, чартер-партії, CMR-договори) використовують максимально точну та уніфіковану термінологію, у той час як аналітичні матеріали, новини, інструкції логістичних операторів показують динаміку розвитку галузевої лексики. У таких текстах активно з'являються слова, пов'язані з цифровізацією логістики – digital bill of lading, blockchain tracking, cargo visibility system, e-shipping platform. Їхня частотність ще не така висока, як у традиційних термінів, але стабільне входження цих одиниць у різні документи свідчить про поступову зміну моделі управління перевезеннями у світі. Корпус показав і наявність регіональних відмінностей: у британських

документах частіше зустрічаються haulage, consignment note, у американських – trucking company, rail freight operator. Однак у міжнародних контрактах, коносаментх і стандартах переважає уніфікована лексика, що робить англійську мовою глобальної логістичної комунікації.

Проблема перекладу транспортної термінології на українську мову виявилася складною і багаторівневою. Переважна частина термінів уже має усталені відповідники – коносамент, фрахт, демередж, одержувач вантажу, мультимодальне перевезення, порт розвантаження. Проте значна кількість слів має контекстуальну багатозначність: shipment у юридичному документі – це партія товару, shipment у звіті – це процес перевезення, freight у фінансовому документі – це фрахтові платежі, а в загальній логістичній термінології – перевезення вантажів. Саме тому перекладач не може покладатися лише на словник, а повинен аналізувати контекст функціонування терміна, його типові словосполучення, граматичні моделі та юридичні наслідки. Важливим результатом дослідження є підтвердження того, що корпусний підхід дає змогу уникати помилкових відповідників і забезпечує переклад не окремого слова, а цілих формул, які мають юридичну або технічну силу.

Виявлено низку труднощів перекладу, пов'язаних із фальшивими друзями перекладача, синтаксичною компресією та термінами, які не мають прямого українського еквівалента. Наприклад, consignee не завжди дорівнює слову receiver, warehouse – це склад, а не магазин, endorsement – індосамент, а не схвалення. Деякі професійні одиниці потребують транскрибованого написання – laytime, demurrage, detention, оскільки такі форми є визнаними в міжнародній правовій практиці та присутні в українських нормативних документах портів і перевізників. Усі ці дані підтверджують, що українська термінологія міжнародних перевезень переважно узгоджена з англійською, але її використання вимагає точності, юридичної компетентності та врахування жанру документа. Помилки у перекладі можуть призвести до

спотворення змісту контракту, неправильного оформлення вантажу, затримки на митниці або втрати права на страхове відшкодування.

Можна стверджувати, що корпусний аналіз є одним із найефективніших інструментів вивчення транспортної термінології, адже він ґрунтується на реальних джерелах і відображає живе функціонування термінів у професійній комунікації. Результати дослідження доводять, що англійська є глобальною мовою міжнародних вантажних перевезень, а точний і контекстуально вмотивований переклад є необхідною умовою для безпечної та ефективної роботи транспортної галузі. Отримані висновки можуть бути використані під час укладання галузевих словників, створення навчальних матеріалів для перекладачів, стандартизації термінології в українських транспортних компаніях, а також у міжнародних логістичних сервісах, де коректне тлумачення термінів має безпосередній вплив на фінансові та юридичні результати діяльності.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Д'яков А. С., Кияк Т. Р., Куделько З. Б. Основи термінотворення. Семантичні та лінгвістичні аспекти, 2000. 11с.
2. Кочан, і. (2022). українська лінгвістична термінографія (хронологія, класифікація, структура). лінгвістичні дослідження.
https://www.researchgate.net/publication/362923876_UKRAINSKA_LINGVISTICNA_TERMINOGRAFIA_hronologia_klasifikacia_struktura
3. Кочерган І. П. Вступ до мовознавства. — К.: Академія, 2010
4. Д'яков А. С., Кияк Т. Р., Куделько З. Б. Основи термінотворення. Семантичні та лінгвістичні аспекти, 2000. 13с.
5. Українська термінографія: стан і перспективи.
https://shron1.chtyvo.org.ua/Symonenko_Liudmyla/Ukrainska_terminohrafiia_stan_i_perspektyvy.pdf?utm_source
6. Клименко Д.С. Особливості відтворення термінів у сфері транспортної логістики: функціональний та перекладознавчий аспекти 2021, 15с
7. Українська термінологія: проблеми та недоліки (Лоскутова Н. М.), 2011
https://repository.mu.edu.ua/jspui/bitstream/123456789/1775/1/ukrainska_terminologia.pdf?utm_source
8. Клименко Д.С. Особливості відтворення термінів у сфері транспортної логістики: функціональний та перекладознавчий аспекти 2021, 17с
9. Словник транспортної термінології (1932). https://r2u.org.ua/data/other/%D0%A1%D0%BB%D0%BE%D0%B2%D0%BD%D0%B8%D0%BA%20%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%D0%BE%D0%B2%D0%BE%D1%97%20%D1%82%D0%B5%D1%80%D0%BC%D1%96%D0%BD%D0%BE%D0%BB%D0%BE%D0%B3%D1%96%D1%97%20%281932%29.pdf?utm_source
10. Д'яков А. С., Кияк Т. Р., Куделько З. Б. Основи термінотворення. Семантичні та лінгвістичні аспекти, 2000. 14с.

11. Кубіч В. І. Термінологічний словник-довідник з експлуатації транспортних засобів., 2018
https://document.kdu.edu.ua/info_zab/274_467.pdf?utm_source
12. Дячук Н. В., Білюк І. Л. Теоретичні аспекти перекладу науково-технічних текстів. Наукові записки Національного університету «Острозька академія» 2023. 51с. https://eprints.zu.edu.ua/37208/?utm_source
13. Карабан В.І. , Переклад англійської наукової і технічної літератури 2004, 282с.
14. Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів (КДПВ, CMR) : Конвенція; ООН від 19.05.1956 // База даних «Законодавство України» / Верховна Рада України. [Електронний ресурс]. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/995_234?utm
- 15.
16. Зелена книга. Ринок міжнародних вантажних автомобільних перевезень / Офіс ефективного регулювання BRDO. Київ, 2024. 88 с. [Електронний ресурс]. URL: <https://brdo.com.ua/wp-content/uploads/2024/07/ZK-Rynok-mizhnarodnyh-vantazhnyh-avtomobilnyh-perevezen.pdf?utm>
17. Застосування міжнародних торгових правил ІНКОТЕРМС : навч.-метод. матеріали / Держмитслужба РК (укр. версія). 2021. 32 с. [Електронний ресурс]. URL: <https://dspkz.customs.gov.ua/wpcontent/uploads/2021/03/3.9.pdf?utm>
18. Безсмертна О. В., Мороз О. О., Білоконь Т. М., Шварц І. В. Логістика : навчальний посібник. Вінниця : ВНТУ, 2018. 161 с. [Електронний ресурс]. URL: https://ecopy.posibnyky.vntu.edu.ua/txt/2018/Bezsmertna_moroz_bilok_shvarz_logistika_np_p023.pdf?utm
19. Тюріна Н. М. (та ін.) Логістика : навчальний посібник. Київ : КНЕУ, 2015. 432 с. [Електронний ресурс]. URL: https://shron1.chtyvo.org.ua/Tiurina_Nila/Lohistyka.pdf?utm

20. Галкін А. С., Давідич В. В., Вакуленко К. Є. Міжнародні перевезення: теорія та практика : навчальний посібник. Харків : ХНУМГ ім. О. М. Бекетова, 2018. 182 с. [Електронний ресурс]. URL: <https://eprints.kname.edu.ua/50363/1/2018%D0%BF%D0%B5%D1%87.%2011%D0%9D%D0%BF%D0%B5%D1%87.%20%21%21%D0%9C%D1%96%D0%B6%D0%BD%D0%B0%D1%80%D0%BE%D0%B4%D0%BD%D1%96%D0%BF%D0%B5%D1%80%D0%B5%D0%B2%D0%B5%D0%B7%D0%B5%D0%BD%D0%BD%D1%8F%20%D1%80%D0%B5%D0%B4.pdf?utm>
21. Міжнародні перевезення : методичні вказівки до контрольної роботи (укр. мовою видання в ЗВО) / уклад. колектив. 2016. 40 с. [Електронний ресурс]. URL: <https://files.core.ac.uk/download/pdf/83144098.pdf?utm>
22. Інкотермс. Офіційні правила тлумачення торговельних термінів Міжнародної торгової палати (редакція 2000 року) (укр. переклад). [Електронний ресурс]. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/988_007?utm
23. Міжнародна торгівля: практичні аспекти використання правил Incoterms 2020 / Запорізька ТПП. Методичний посібник. Запоріжжя : ЗТПП, 2021. 54 с. [Електронний ресурс]. URL: https://www.cci.zp.ua/app/uploads/2021/11/mizhnarodna-torgivlya_-1.pdf?utm
24. Кодекс торговельного мореплавства України : Кодекс України від 23.05.1995 № 176/95-ВР. [Електронний ресурс]. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/176/95-%D0%B2%D1%80?utm_source#Text
25. Про транспортно-експедиторську діяльність : Закон України від 01.07.2004 № 1955-IV. [Електронний ресурс]. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/1955-15?utm>

26. Митний кодекс України : Кодекс України від 13.03.2012 № 4495-VI (чинна редакція). [Електронний ресурс]. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4495-17?utm>
27. Звід звичаїв морського порту Бердянськ. Київ : ТПП України; АМПУ, 2015. 64 с. [Електронний ресурс]. URL: <https://ucci.org.ua/uploads/files/5931545d0da4d.pdf?utm>
28. Нац. металург. академія України. Міжнародні правила «ІНКОТЕРМС» : метод. вказівки до виконання індивід. робіт (фрагменти Incoterms та практичні приклади). Дніпро, 2020. 28 с. [Електронний ресурс]. URL: https://nmetau.edu.ua/file/mb_umks_amp_amp-zed_iz_lbr_kr_rbr_2020_2021.pdf?utm
29. Кальченко А. Г. Логістика : підручник. Київ : КНЕУ, 2003. 284 с. [Електронний ресурс]. URL: https://shron1.chtyvo.org.ua/Kalchenko_AH/Lohistyka.pdf?utm
30. 31. Карпенко Г. П. Логістична термінологія української мови : дис. ... канд. філол. наук. Київ, 2018. 235 с. [Електронний ресурс]. URL: https://shron1.chtyvo.org.ua/Karpenko_Halyna/Lohistychna_terminolohiia_ukrainskoi_movy.pdf
31. Кузнєцов С. С. Оновлена Морська доктрина України: відповідь на загрози сучасній українській державності // Морське право. 2017. № 3. С. 5–18. [Електронний ресурс]. URL: <https://dspace.onua.edu.ua/server/api/core/bitstreams/360f1bc1-e9bd-445d-9a53-c8175da0bf33/content?utm>
32. Шаповал В. В. Правові функції коносаменту // Право і суспільство. 2019. № 4. С. 133–140. [Електронний ресурс]. URL: <https://dspace.onua.edu.ua/server/api/core/bitstreams/9bc17e82-ba27-4c3c-bd9a-1e92401276d7/content>
33. Найденко О. Є., та ін. Митні режими: практичні аспекти : навч.-метод. посіб. Харків : ХНЕУ ім. С. Кузнеця, 2020. 112 с. [Електронний ресурс].

URL:

<https://repository.hneu.edu.ua/bitstream/123456789/24110/1/%D0%9C%D0%B8%D1%82%D0%BD%D1%96%20%D1%80%D0%B5%D0%B6%D0%B8%D0%BC%D0%B8.pdf?utm>

34. Вісник Національного університету «Львівська політехніка». Серія: Логістика : зб. наук. пр. Львів : Вид-во Львівської політехніки, 2018. № 892. 292 с. [Електронний ресурс]. URL: <https://ena.lpnu.ua/collections/bcd5777c-c78b-4ebd-875e-01460cab9286?utm>
35. Смирнов І. Г., Косарева Т. В. Транспортна логістика : навч. посіб. Київ : Центр учбової літератури, 2021. 224 с. [Електронний ресурс]. URL: <https://elib.chdtu.edu.ua/e-books/4237?utm>
36. Сікорський О.П., Сандюк Г.О. Морське право : навч. посіб. Київ : ЮрКнига, 2016. 152 с. [Електронний ресурс]. URL: <https://jurkniga.ua/contents/morske-pravo-navchalniy-posibnik.pdf>
37. Григорак М. Ю. Транспортна логістика : навчально-методичний комплекс з дисципліни. Київ : КПІ ім. Ігоря Сікорського, 2025. 199 с. [Електронний ресурс]. URL: <https://ela.kpi.ua/server/api/core/bitstreams/25e564dd-2aed-4624-9adc-4b0f5a190a65/content>
38. Комеліна О. В., Коваль С. М., Колісник М. В. Транспортна логістика : навч.-метод. посіб. Полтава : Нац. ун-т «Полтавська політехніка імені Юрія Кондратюка», 2021. 210 с.
39. Мальцева К. К. Особливості застосування коносаменту в сучасній міжнародній торгівлі // Часопис морського права. 2023. № 1. С. 15–25. [Електронний ресурс]. URL: <https://dspace.onu.edu.ua/server/api/core/bitstreams/021b75e0-66e3-4be4-891d-e5f660186616/content>
40. Incoterms® 2020 (українське видання) : довідник-переклад. Київ : Міжнар. торг. палата в Україні, 2020. [Електронний ресурс]. URL: https://vtrade.uaberries.com/storage/app/public/Incoterms_2020.pdf?utm

- 41.ІНКОТЕРМС 2020 (ICC Incoterms® 2020): швидка шпаргалка. Київ : Бухгалтерська Платформа, 2022. 6 с. [Електронний ресурс]. URL: https://buhplatforma.com.ua/files/2022/12/incoterms_shchpargalka_2020.pdf?utm
- 42.Державна служба статистики України. Методологічні основи та пояснення до статистичних класифікацій : затв. наказом Держстату від 23.12.2011 № 396. [Електронний ресурс]. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0396832-11?utm>
- 43.Герчаківський С. Д. Митна справа : навч. посіб. Тернопіль : Економічна думка ТНЕУ, 2020. 290 с. [Електронний ресурс]. URL: https://dspace.wunu.edu.ua/bitstream/316497/45653/1/%D0%BF%D0%BE%D1%81%D1%96%D0%B1%D0%BD%D0%B8%D0%BA%20%D0%9C%D0%A1_2020.pdf?utm
- 44.Стрельцова Є. Д. Правове регулювання морського перевезення вантажу в Україні // Вісник ОНУ. Серія: Правознавство. 2015. № 20. С. 39–48. [Електронний ресурс]. URL: <https://dspace.onu.edu.ua/server/api/core/bitstreams/63fd3c43-7079-4f52-abab-943ad52f450b/content?utm>
- 45.Біліченко В. В., Буренніков Ю. Ю., Романюк С. О. Основи логістики : навчальний посібник. Вінниця : ВНТУ, 2017. 129 с. [Електронний ресурс]. URL: https://pdf.lib.vntu.edu.ua/books/IRVC/2021/Bilichenko_2017_129.pdf?utm
- 46.Зрибнева І. П., Литвин О. О., Колісник Ю. В. Логістика : навчальний посібник (для студентів ЗВО). Черкаси : ЧДТУ, 2021. 142 с. [Електронний ресурс]. URL: https://archer.chnu.edu.ua/bitstream/handle/123456789/12107/%D0%97%D1%80%D0%B8%D0%B1%D0%BD%D1%94%D0%B2%D0%B0%20%D0%86.%D0%9F.%D0%9B%D0%BE%D0%B3%D1%96%D1%81%D1%82%D0%B8%D0%BA%D0%B0_%D0%BD%D0%B0%D0%B2%D1%87%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D0%B8%D0%B9%20%D0%BF%D0%BE%D1%81%D1%96%D0%B1%D0%BD%D0%B8%D0%

- [BA %D0%BB%D0%B0%D0%B1%D0%BE%D1%80%D0%B0%D1%82%D0%BE%D1%80%D0%BD%D1%96%20%D1%80%D0%BE%D0%B1%D0%BE%D1%82%D0%B8_2025.pdf?isAllowed=y&sequence=1&utm](https://brdo.com.ua/wp-content/uploads/2024/07/ZK-Zaliznychni-vantazhni-perevezennya.pdf?isAllowed=y&sequence=1&utm_source=BA%D0%BB%D0%B0%D0%B1%D0%BE%D1%80%D0%B0%D1%82%D0%BE%D1%80%D0%BD%D1%96%20%D1%80%D0%BE%D0%B1%D0%BE%D1%82%D0%B8_2025.pdf?isAllowed=y&sequence=1&utm_source)
- 47.Офіс ефективного регулювання (BRDO). Зелена книга. Залізничні вантажні перевезення. Київ : BRDO, 2024. 96 с. [Електронний ресурс]. URL: [https://brdo.com.ua/wp-content/uploads/2024/07/ZK-Zaliznychni-vantazhni-perevezennya.pdf?utm](https://brdo.com.ua/wp-content/uploads/2024/07/ZK-Zaliznychni-vantazhni-perevezennya.pdf?utm_source)
- 48.Морське право : навчальний посібник. Київ : ЮрКнига, 2016. 152 с. [Електронний ресурс]. URL: <https://jurkniga.ua/contents/morske-pravo-navchalniy-posibnik.pdf>
- 49.León, M. A. L. (2015). *Corpus-based Contrastive Analysis of Keywords and Collocations across Sister Specialized Subcorpora in the Maritime Transport Field*. *Procedia Social and Behavioral Sciences*. https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1877042815044766?utm_source
- 50.Losey-León, M. A. (2015). *Corpus Design and Compilation Process for the Preparation of a Bilingual Glossary English-Spanish in the Logistics and Maritime Transport Field*. *Procedia*. https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1877042815013774?utm_source
- 51.Suraprajit, P. (2022). *English Words and Collocations Found on Logistics Websites*. https://files.eric.ed.gov/fulltext/EJ1336664.pdf?utm_source
- 52.Siliutina I., Baitser K. Corpus analysis of english transportation terminology in international freight III Всеукраїнська наукова конференція здобувачів освіти і молодих учених «Відбудова транспортної інфраструктури України»: Збірник тез доповідей. Kyiv: NTU.
- 53.Taylor, C. (2007). *What is corpus linguistics? What the data says*. *ICAME Journal*, 32. https://icame.info/icame_static/ij32/ij32_179_200.pdf?utm_source

54. Anthony, L. (2017). *Corpus Linguistics and Vocabulary: A Commentary*.
https://www.laurenceanthony.net/research/20171200_vli_article/VLI_6_2_anthony.pdf?utm_source
55. Baimbetova, S. (2023). *Structural and semantic analysis of English metaphors in transport terminology*. https://inlibrary.uz/index.php/renaissance-paradigm-innovation/article/view/25896?utm_source
56. Zhang, C., & Wu, D. (2013). *Bilingual Terminology Extraction Using Multi-level Termhood*. https://arxiv.org/abs/1302.4492?utm_source
57. Repar, A., Lavrač, N., & Pollak, S. (2025). *Extracting domain-specific terms using contextual word embeddings*. https://arxiv.org/abs/2502.17278?utm_source
58. Heyer, G., Kantner, C., Niekler, A., Overbeck, M., & Wiedemann, G. (2017). *Modeling the dynamics of domain specific terminology in diachronic corpora*.
 59. https://arxiv.org/abs/1707.03255?utm_source
60. Ensembling Transformers for Cross-domain Automatic Term Extraction (2022). https://arxiv.org/abs/2212.05696?utm_source

ДОДАТКИ

ДОДАТОК А

ПРИКЛАДИ КОНКОРДАНСІВ (ФРАГМЕНТИ З АВТЕНТИЧНИХ ДОКУМЕНТІВ МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ)

1. “The shipment was delayed due to customs inspection and will be delivered on the next available vessel.”

Цей приклад демонструє поєднання термінів shipment, customs inspection та vessel, які утворюють завершену логістичну ситуацію: затримку вантажу з митних причин та перенесення відправлення на наступне судно. Конструкція was delayed підтверджує юридично нейтральний характер повідомлення, а формула the next available vessel є типовою для морських ліній, які не гарантують конкретний рейс, але зобов’язуються надати найшвидшу можливу відправку. У конкордансі термін shipment виступає не лише як вантаж, а як оформлена вантажна партія, що має документальний статус.

2. “Freight charges must be paid prior to the release of cargo at the port of discharge.”

Цей фрагмент є класичною правовою формулою, характерною для контрактів та коносаментів. Використання модального дієслова must свідчить про юридично обов’язкову дію – сплату фрахтових платежів перед видачею вантажу. Поєднання release of cargo та port of discharge закріплює момент передачі вантажу, а freight charges визначає фінансове зобов’язання сторони. Конкорданс показує, що терміни freight і cargo взаємодіють у фінансово-логістичному контексті та визначають послідовність операцій.

3. “Original Bill of Lading must be surrendered for delivery of goods to consignee.”

Наведений приклад демонструє ключову юридичну функцію коносаменту — виступати товаророзпорядчим документом. Конструкція *must be surrendered* означає, що без оригіналу коносаменту одержувач не має права отримати товар. Словосполучення *delivery of goods to consignee* показує, що *consignee* — це не абстрактний отримувач, а юридично закріплена сторона, яка зазначена в документах перевезення. Терміни *bill of lading* та *consignee* з'являються в конкордансах практично завжди разом, що доводить їхню функціональну нерозривність.

4. “Carrier is not responsible for cargo damage caused by improper packing by the shipper.”

Даний конкорданс демонструє типовий приклад виключення відповідальності перевізника. Слова *is not responsible* утворюють юридичну формулу відмови від відповідальності, яка часто міститься у договорах транспортування. Колокація *cargo damage* відображає стандартну термінологію збитків, а *improper packing by the shipper* показує підставу, через яку відповідальність не покладається на перевізника. Подібні речення зустрічаються у коносаментах, правилах лінійних перевезень та страхових документах.

5. “Container remains under the responsibility of consignee after removal from terminal gates.”

У цьому фрагменті зафіксована юридична межа відповідальності: із моменту вивезення контейнера з території порту відповідальність переходить до одержувача. Конкорданс демонструє сполучуваність термінів *container*, *responsibility*, *consignee*, *terminal gates*, які утворюють класифікаційно чіткий юридичний опис. Такі конструкції важливі у випадках пошкоджень, крадіжок або втрат контейнерного обладнання.

Наведені приклади показують, що транспортні терміни функціонують у стабільних словосполученнях, юридичних формулах і повторюваних конструкціях. Конкордансний аналіз підтверджує:

- терміни найчастіше поєднуються з модальними дієсловами shall, must, may;
- формули відповідальності мають стандартний синтаксис (is not responsible for, shall be liable for);
- більшість ключових термінів супроводжуються уточнюючими юридичними деталями (at port of discharge, after customs clearance, upon presentation of documents).

ДОДАТОК Б

**ПОРІВНЯЛЬНА ТАБЛИЦЯ АНГЛОМОВНИХ ТРАНСПОРТНИХ
ТЕРМІНІВ ТА ЇХ УКРАЇНСЬКИХ ВІДПОВІДНИКІВ**

cargo	вантаж	еквівалентний переклад	Усталений термін у транспортній термінології
shipment	відправлення / партія вантажу	еквівалентний + описовий переклад	Відправлення” – усталений еквівалент, “партія вантажу” – уточнювальний опис
freight	фрахт / вантаж	еквівалентний переклад	Вибір значення залежить від контексту (вартість або вантаж)
container	контейнер	транскодування / запозичення	Слово передано формально, без зміни структури
consignee	одержувач	еквівалентний переклад	Усталений юридичний термін
bill of lading	коносамент	еквівалентний переклад	Усталений термін у морському праві; структура словосполучення не перекладається буквально

ДОДАТОК В

**ПРИКЛАДИ ТЕРМІНІВ З ПІДВИЩЕНИМ РИЗИКОМ ПОМИЛКИ ТА
РЕКОМЕНДОВАНИМИ ВІДПОВІДНИКАМИ**

Англійський термін	Рекомендований український відповідник	Коментар до вживання
detention (containers)	плата за простій контейнера (за межами порту)	відрізнити від <i>demurrage</i> , що нараховується у порту/терміналі
demurrage	демередж (штраф за перевищення laytime)	усталена форма у морському праві; не замінювати «штраф за затримку» без уточнення
laytime	лайтайм / час, відведений для вантажних операцій	у формальних текстах можна лишати транскрибовану форму з поясненням
endorsement (B/L)	індосамент (на коносаменті)	термін із вексельного/морського права, не плутати з «схваленням»
survey report	звіт сюрвеєра / звіт огляду вантажу	«огляд» має бути прив'язаний до експертної процедури
waiver	відмова від права / відступлення від вимоги	у договорах важлива точність: не «звільнення», якщо не йдеться про <i>liability waiver</i>

ДОДАТОК Г

ТЕМАТИЧНИЙ АНГЛО-УКРАЇНСЬКИЙ ГЛОСАРІЙ
ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ ТЕРМІНОЛОГІЇ

Multimodal / Intermodal Logistics — (20 термінів)	
1. Multimodal transport	
Мультимодальні перевезення — перевезення вантажу двома або більше видами транспорту за одним договором.	
2. Intermodal transport	
Інтермодальні перевезення — перевезення контейнерів або вантажів різними видами транспорту без розвантаження вантажу з контейнера.	
3. Combined transport	
Комбіновані перевезення — перевезення, де більшість шляху вантаж йде залізницею, морем або внутрішніми водними шляхами, а під'їзд до клієнта — автотранспортом.	
4. Through bill of lading	
Транзитний коносамент — документ, що покриває весь маршрут мультимодальних перевезень.	
5. Multimodal bill	
Мультимодальна накладна — документ, який підтверджує прийняття вантажу для мультимодального перевезення.	
6. Containerization	
Контейнеризація — перевезення вантажів у стандартизованих контейнерах.	
7. ISO container	
Стандартний ISO-контейнер — контейнер, що відповідає міжнародним стандартам ISO (20' або 40').	
8. High cube container	
Контейнер високого куба — контейнер на 1 фут (≈30 см) вищий за стандартний.	
9. Open-top container	
Контейнер з відкритим верхом — для вантажів, що не поміщаються в стандартний контейнер.	
10. Flat rack container	
Контейнер-платформа — контейнер без боків і даху для негабаритних вантажів.	
11. Tank container	

Цистерна-контейнер — контейнер для рідких або газоподібних вантажів.
12. 20-foot container
20-футовий контейнер — стандартний контейнер довжиною 20 футів (~6 м).
13. 40-foot container
40-футовий контейнер — стандартний контейнер довжиною 40 футів (~12 м).
14. Consolidation warehouse
Склад консолідації — місце об'єднання вантажів від різних відправників у одну партію.
15. Transloading
Перевантаження / траншипмент — перекладання вантажу з одного транспортного засобу на інший.
16. Through freight
Транзитне перевезення — вантаж перевозиться до кінцевого пункту без роздільного документування.
17. Logistics chain
Логістичний ланцюг — послідовність процесів від постачальника до кінцевого споживача.
18. Door-to-door
Від дверей до дверей — доставка прямо від відправника до отримувача.
19. Hub-and-spoke
Хаб-енд-споук — модель організації перевезень через центральний вузол (хаб) з розгалуженими маршрутами.
20. Supply chain
Ланцюг постачання — комплекс процесів від виробництва до доставки кінцевому споживачу.
Documents — (30 термінів)
1. Commercial invoice
Комерційна накладна / рахунок-фактура — документ, що підтверджує продаж товару та його вартість.
2. Packing list
Упаковочний лист — детальний перелік вантажу, його кількості та упаковки.
3. Certificate of origin

Сертифікат походження — підтверджує країну-виробника товару.
4. Phytosanitary certificate
Фітосанітарний сертифікат — підтверджує, що вантаж рослинного походження вільний від шкідників.
5. Export declaration
Експортна декларація — документ для митниці при вивезенні товару.
6. Import declaration
Імпортна декларація — документ для митниці при ввезенні товару.
7. Proforma invoice
Проформний рахунок — попередній рахунок для погодження ціни або умов.
8. Delivery note
Накладна на доставку — документ, що підтверджує передачу товару від відправника до отримувача.
9. POD (Proof of Delivery)
Підтвердження доставки — документ, що засвідчує отримання вантажу.
10. Carnet
Карнет АТА — тимчасовий митний документ для ввезення товарів без сплати мита.
11. CMR waybill
CMR-накладна — документ для міжнародних автоперевезень (згідно з Конвенцією CMR).
12. TIR carnet
TIR-карнет — документ для міжнародних автоперевезень через декілька країн без сплати мит на кордонах.
13. Cargo manifest
Маніфест вантажу — перелік усіх вантажів на транспортному засобі (судно, літак, поїзд).
14. Insurance certificate
Страховий сертифікат — підтверджує, що вантаж застрахований.
15. Letter of credit (L/C)
Акредитив — банківський документ, що гарантує оплату продавцю після виконання умов.
16. Booking confirmation
Підтвердження бронювання — документ, що підтверджує замовлення місця або перевезення.

17. Shipping advice
Повідомлення про відправку — інформація для отримувача про відправку вантажу.
18. Delivery order
Доставка замовлення / доручення на видачу вантажу — документ, що дає право отримати вантаж у порту або складі.
19. Freight bill
Рахунок за фрахт / перевезення — рахунок за транспортні послуги.
20. Shipper's letter of instruction (SLI)
Інструкція від вантажовідправника — вказівки перевізнику щодо обробки вантажу.
21. Export permit
Експортний дозвіл — документ, що дозволяє вивезення певних товарів.
22. Import permit
Імпортний дозвіл — документ, що дозволяє ввезення певних товарів.
23. Dangerous goods declaration (DGD)
Декларація небезпечних вантажів — інформація про небезпечні товари для перевізника.
24. Weight certificate
Сертифікат ваги — підтверджує масу вантажу.
25. Inspection certificate
Інспекційний сертифікат — підтверджує якість, кількість або стан вантажу.
26. Port charges invoice
Рахунок портових зборів — документ про сплату зборів у порту.
27. Arrival notice
Повідомлення про прибуття — інформація отримувачу про прибуття вантажу.
28. Customs release
Митне оформлення / розмитнення — документ, що підтверджує випуск вантажу митницею.
29. Declaration of conformity
Декларація відповідності — підтверджує, що товар відповідає стандартам та регламентам.
30. Warehouse receipt
Складська квитанція / складське свідоцтво — документ про прийняття вантажу на зберігання.

Incoterms & Trade Terms — (20 термінів)
1. EXW (Ex Works)
З заводу / з місця продавця — продавець надає товар на своєму складі; всі витрати та ризики переходять до покупця від самого початку.
2. FCA (Free Carrier)
Вільно перевізнику — продавець доставляє товар перевізнику або у визначене місце; витрати та ризики переходять на покупця після передачі перевізнику.
3. FAS (Free Alongside Ship)
Вільно вздовж борту судна — продавець забезпечує доставку вантажу біля борту судна у порту відвантаження.
4. FOB (Free On Board)
Вільно на борту судна — продавець несе витрати та ризики до моменту, коли вантаж перейде через поручні судна в порту відвантаження.
5. CFR (Cost and Freight)
Вартість і фрахт — продавець оплачує перевезення до порту призначення, але ризики переходять після завантаження на судно.
6. CIF (Cost, Insurance, Freight)
Вартість, страхування та фрахт — як CFR, але продавець також забезпечує страхування вантажу.
7. CPT (Carriage Paid To)
Перевезення оплачено до — продавець оплачує перевезення до визначеного місця, ризики переходять при передачі перевізнику.
8. CIP (Carriage and Insurance Paid To)
Перевезення і страхування оплачено до — як CPT, але продавець страхує вантаж.
9. DAP (Delivered At Place)
Доставлено у місце — продавець несе витрати та ризики до визначеного місця прибуття, без розвантаження.
10. DPU (Delivered at Place Unloaded)
Доставлено у місце та розвантажено — продавець несе витрати і ризики до місця прибуття та відповідає за розвантаження.
11. DDP (Delivered Duty Paid)

Доставлено з оплатою митних зборів — продавець несе всі витрати, ризики та митне оформлення до місця призначення.
12. Seller obligations
Обов'язки продавця — дії та витрати, які продавець повинен виконати за умовами контракту.
13. Buyer obligations
Обов'язки покупця — дії та витрати покупця за умовами контракту.
14. Risk transfer
Передача ризику — момент, коли відповідальність за вантаж переходить від продавця до покупця.
15. Delivery point
Місце доставки — точка, у якій товар вважається доставленим.
16. Freight prepaid
Фрахт сплачено наперед — перевезення оплачено продавцем заздалегідь.
17. Freight collect
Фрахт стягується з отримувача — перевезення оплачує покупець при отриманні вантажу.
18. Export clearance
Експортне митне оформлення — процедурні дії для вивезення товару з країни продавця.
19. Import clearance
Імпортне митне оформлення — процедурні дії для ввезення товару в країну покупця.
20. Transfer of custody
Передача вантажу — момент, коли фізичне керування вантажем переходить від однієї сторони до іншої (перевізник, покупець, продавець).
Warehousing & Handling — (25 термінів)
1. Warehouse
Склад — будівля або приміщення для зберігання товарів.
2. Distribution center (DC)
Розподільчий центр — склад для зберігання, сортування та відвантаження товарів клієнтам.
3. Fulfillment center
Фулфілмент-центр — центр для зберігання та підготовки замовлень до доставки.
4. Cross-dock

Крос-докінг — швидка перевалка вантажів з одного транспорту на інший без тривалого зберігання.
5. Storage rack
Стелаж / стелажна система — конструкція для організації зберігання вантажів на складі.
6. Forklift
Навантажувач / виловний підйомник — техніка для переміщення та підйому вантажів.
7. Pallet truck
Рокла / гідравлічний візок — ручний транспорт для переміщення піддонів.
8. Conveyer belt
Конвеєрна стрічка — механізм для переміщення вантажів по складу.
9. Picking
Комплектація замовлення — процес відбору товарів зі складу для конкретного замовлення.
10. Packing
Упаковка — підготовка товару до транспортування або зберігання.
11. Inventory
Інвентар / запас товарів — всі товари, що зберігаються на складі.
12. Stock rotation
Ротація запасів — контроль термінів придатності і черговість відвантаження (FIFO / LIFO).
13. Batch picking
Партійний відбір — комплектування декількох замовлень одночасно.
14. Cycle count
Циклічний облік — періодична перевірка залишків товарів без повного інвентаризаційного процесу.
15. Loading dock
Рампа для завантаження / причал — місце для навантаження/розвантаження транспортних засобів.
16. Dock leveller
Рамповий вирівнювач — пристрій для вирівнювання висоти вантажівки та складу.
17. Yard management
Управління двором / майданчиком — контроль руху вантажів і транспортних засобів на території складу.

18. Inventory shrinkage
Зменшення запасів — втрата товарів через псування, крадіжки або помилки обліку.
19. Storage fee
Плата за зберігання — витрати на зберігання вантажу на складі.
20. Cargo handling
Обробка вантажу — завантаження, розвантаження та переміщення вантажів.
21. Freight consolidation
Консолідація вантажу — об'єднання декількох вантажів для оптимізації перевезення.
22. Sorting
Сортування — розподіл вантажів за категоріями, місцями призначення або іншими ознаками.
23. Labeling
Маркування / етикетування — нанесення інформації на товар чи упаковку.
24. Palletizing
Палетування — укладання вантажу на піддони для зручності транспортування.
25. Repacking
Перепакування — перевпаковка товарів для безпечного зберігання або транспортування.
Risk, Insurance & Safety — (15 термінів)
1. Liability
Відповідальність — юридичне зобов'язання компенсувати збитки або виконати умови договору.
2. Carrier liability
Відповідальність перевізника — зобов'язання перевізника відшкодувати збитки вантажу під час транспортування.
3. Cargo insurance
Страхування вантажу — захист від фінансових втрат через пошкодження, втрату або затримку вантажу.
4. Marine insurance
Морське страхування — страхування вантажів, суден або морських ризиків.
5. Risk assessment
Оцінка ризику — аналіз можливих небезпек і потенційних збитків.

6. Handling instructions
Інструкції з обробки — рекомендації щодо правильного переміщення, зберігання та навантаження вантажу.
7. Fragile cargo
Крихкий вантаж — вантаж, що потребує обережного поводження та спеціальної упаковки.
8. Hazardous cargo
Небезпечний вантаж — товари, що можуть становити ризик для життя, здоров'я або навколишнього середовища.
9. Safety regulations
Правила безпеки — норми та стандарти для забезпечення безпечної роботи з вантажами.
10. Compliance
Відповідність / дотримання норм — дотримання законів, стандартів та правил у логістиці.
11. Incident report
Звіт про інцидент — документування події, що сталася під час перевезення або зберігання вантажу.
12. Accident investigation
Розслідування аварії — процес визначення причин аварій та розробки заходів для їх запобігання.
13. Damage report
Звіт про пошкодження — документ, що фіксує стан вантажу після пошкодження.
14. Emergency response
Дії у надзвичайних ситуаціях — план дій для швидкого реагування на аварії або небезпеку.
15. Security seal
Пломба безпеки — пристрій для запобігання несанкціонованому доступу до вантажу.
Road Transport — (60 термінів)
1. Truck
Вантажівка — транспортний засіб для перевезення вантажів.
2. Lorry
Лорі / вантажівка — британський термін для вантажного автомобіля.
3. Van
Фургон — невеликий або середній автомобіль для перевезення вантажів або пасажирів.

4. Trailer
Причіп — безмоторний транспортний засіб, що буксирується вантажівкою.
5. Semi-trailer
Напівпричіп — причіп, що спирається частково на тягач.
6. Tractor unit
Тягач / вантажний автомобіль — моторна частина, що тягне напівпричіп.
7. Flatbed trailer
Платформа / плоский причіп — причіп без боків та даху для негабаритних вантажів.
8. Low-loader
Низькопідлоговий причіп — для перевезення важкої та високої техніки.
9. Box trailer
Закритий причіп — причіп з боками та дахом для захисту вантажу.
10. Reefer truck
Рефрижератор / холодильний вантажівка — для перевезення швидкопсувних вантажів.
11. Tank truck
Автоцистерна — вантажівка для рідких вантажів.
12. Curtain-sided trailer
Причіп з брезентовими бічними стінками — для легкого завантаження збоку.
13. Tautliner
Тентований причіп — бічні стінки натягуються на каркас.
14. Car carrier
Автовоз — спеціальний транспорт для перевезення автомобілів.
15. Dump truck
Самоскид — вантажівка для сипучих вантажів з можливістю самовивантаження.
16. Pickup truck
Пікап — легкий вантажний автомобіль з відкритою вантажною платформою.
17. Container chassis
Шасі для контейнера — платформа для перевезення контейнерів вантажівкою.
18. Road train

Автопоїзд — комбінація тягача з кількома причепами (часто в Австралії).
19. Articulated truck
Складаний / трактор-напівпричіп — вантажівка з рухомим з'єднанням.
20. Heavy-duty truck
Важка вантажівка — транспорт для великої ваги.
21. Light commercial vehicle (LCV)
Легкий комерційний автомобіль — фургон або вантажівка до 3,5 т.
22. Cargo van
Вантажний фургон — автомобіль для перевезення товарів.
23. Refrigerated trailer
Холодильний причіп — для швидкопсувних вантажів.
24. Dry van trailer
Закритий сухий причіп — стандартний закритий вантажний причіп.
25. Swap body
Змінний кузов — контейнерний кузов, що можна знімати і замінювати.
26. Timetable
Розклад руху — графік відправлення та прибуття вантажівок.
27. Payload
Корисне навантаження — максимальна маса вантажу, яку може перевозити транспорт.
28. Axle load
Навантаження на вісь — вага, що припадає на одну вісь автомобіля.
29. Gross vehicle weight (GVW)
Повна маса транспортного засобу — вага автомобіля разом із вантажем.
30. Road freight
Дорожній фрахт — плата за перевезення вантажів автомобілем.
31. Haulage
Вантажоперевезення / перевезення на далекі відстані — організоване переміщення вантажів.
32. Haulier
Перевізник / вантажовідправник — компанія або особа, що здійснює перевезення.

33. Trucking company
Транспортна компанія — компанія, що надає вантажні автомобільні послуги.
34. Line haul
Магістральне перевезення — перевезення на основних маршрутах без зупинок.
35. Backhaul
Зворотне завантаження — перевезення порожньої вантажівки із вантажем у зворотному напрямку.
36. Empty run
Холостий рейс — рух вантажівки без вантажу.
37. Cross-docking
Крос-докінг — швидка перевалка вантажу без зберігання на складі.
38. Route optimization
Оптимізація маршруту — планування ефективного шляху для доставки.
39. Driver logs
Журнали водія — записи робочого часу та пробігу водія.
40. Tachograph
Тахограф — пристрій для контролю швидкості та робочого часу водія.
41. Roadworthiness
Технічна справність — відповідність транспортного засобу стандартам безпеки.
42. Transportation permit
Дозвіл на перевезення — документ для здійснення вантажних перевезень.
43. Road toll
Дорожній збір / платний проїзд — плата за користування автодорогою.
44. Highway transport
Магістральні перевезення — перевезення на міжміських та федеральних дорогах.
45. Fuel surcharge
Додаток за паливо — додаткова плата за зміну вартості палива.
46. Freight charge
Вартість перевезення / фрахт — плата за послуги транспорту.
47. Cabotage

Каботаж — внутрішні перевезення іноземним транспортом у країні транзиту.
48. Dispatch
Відправка / експедиція — організація відправлення вантажу.
49. Consignment note
Накладна на вантаж — документ, що супроводжує вантаж у дорозі.
50. Road safety inspection
Перевірка безпеки руху — контроль стану транспортного засобу та вантажу.
51. Cargo securing
Кріплення вантажу — заходи для безпечного закріплення вантажу в транспорті.
52. Lashing
Фіксація / стяжка — закріплення вантажу тросами або ремнями.
53. Palletized cargo
Палетований вантаж — вантаж, укладений на піддони.
54. Breakbulk
Негабаритний / пакетований вантаж — вантаж, що перевозиться окремими одиницями, а не контейнерами.
55. Hazardous materials (HazMat)
Небезпечні матеріали — вантажі, що потребують спеціального поводження (хімія, паливо).
56. ADR transport
Перевезення небезпечних вантажів (ADR) — згідно з Європейською угодою про перевезення небезпечних вантажів.
57. Oversized cargo
Негабаритний вантаж — вантаж, що перевищує стандартні габарити транспортного засобу.
58. Express delivery
Експрес-доставка — швидка доставка вантажу.
59. Parcel delivery
Доставка посилок — перевезення малих вантажів або посилок.
60. Last-mile delivery
Доставка останньої милі — доставка від терміналу або складу до кінцевого споживача.

Maritime Transport (60 terms)	
1. Vessel	
Судно — загальний термін для будь-якого морського транспорту.	
2. Ship	
Корабель / судно — велике морське судно, здатне здійснювати морські переходи.	
3. Cargo ship	
Вантажне судно — призначене для перевезення вантажів.	
4. Container vessel	
Контейнеровоз — судно для перевезення контейнерів.	
5. Bulk carrier	
Балкер — судно для сипучих вантажів (зерно, руда, вугілля).	
6. Ro-Ro vessel	
Ро-ро судно — для техніки, що заїжджає на борт (Roll-on/Roll-off).	
7. Ro-Pax	
Ро-пакс судно — поєднання Ro-Ro + пасажирські каюти.	
8. Tanker	
Танкер — судно для рідких вантажів (нафта, хімія).	
9. LNG carrier	
Газовоз LNG — судно для зрідженого природного газу.	
10. Feeder vessel	
Фідерне судно — перевозить контейнери між малими та великими портами.	
11. Mother vessel	
Магістральне судно — велике океанське судно, яке приймає вантаж від фідерів.	
12. Draft (Draught)	
Осадка — частина судна під водою.	
13. Deadweight tonnage (DWT)	
Дедвейт — максимальна вага вантажу, палива, води й екіпажу.	
14. Gross tonnage (GT)	
Валовий тоннаж — об'єм усього внутрішнього простору судна.	

15. Ship manifest
Маніфест судна — офіційний список вантажів на судні.
16. Ship registry
Судновий реєстр — країна та реєстраційна база, де зареєстроване судно.
17. Crew list
Список екіпажу — офіційний перелік моряків на борту.
18. Port state control (PSC)
Портовий контроль держави порту — інспекція судна на відповідність міжнародним нормам.
19. Deck cargo
Надпалубний вантаж — вантаж, що перевозиться на палубі.
20. Under-deck cargo
Підпалубний вантаж — вантаж у трюмах.
21. Hatch cover
Люкове закриття — кришка трюму.
22. Ship crane
Судновий кран — кран, встановлений на судні.
23. Mooring
Швартування — фіксація судна канатами до причалу або буїв.
24. Berthing
Постановка судна до причалу — процес причалювання.
25. Anchorage
Якірна стоянка — місце, де судна стоять на якорі.
26. Marine terminal
Морський термінал — інфраструктура для обробки вантажів і суден.
27. Wharf
Причал — берегова споруда для вантажних операцій.
28. Pier
Пірс — виступна в море споруда для швартування.
29. Jetty

Мілина/причальна споруда — штучна конструкція для захисту або швартування.
30. Port of loading (POL)
Порт завантаження — де вантаж завантажують на судно.
31. Port of discharge (POD)
Порт розвантаження — де вантаж знімається з судна.
32. Laytime
Стояночний час — дозволений час для вантажних операцій без штрафів.
33. Demurrage
Демередж — штраф за простій понад норму.
34. Despatch
Диспач — оплата судновласником за швидше завершення операцій.
35. Detention
Детеншін — штраф за затримку контейнера за межами порту понад норму.
36. Stevedore
Докер — працівник порту, який вантажить/розвантажує судна.
37. Pilotage
Лоцманська проводка — навігаційне проведення судна до/з порту.
38. Towage
Буксирування — переміщення судна буксирами.
39. Bunker fuel
Суднове паливо — паливо, що використовується на судах.
40. Ballast water
Баластна вода — вода, що використовується для стабілізації судна.
41. Draft survey
Драфт-огляд — метод визначення кількості вантажу через вимірювання осадки.
42. Container stack
Стек контейнерів — вертикальне розміщення контейнерів на судні.
43. Container yard (CY)
Контейнерний майданчик — зона для зберігання контейнерів у порту.

44. Container freight station (CFS)
Станція контейнерних вантажів — місце для обробки LCL вантажів.
45. Reefer plug
Розетка для рефконтейнера — джерело живлення для охолоджуваного контейнера.
46. Shipbroker
Брокер судноплавства — посередник між судновласником і фрахтувальником.
47. Charter party
Чартер-паті (договір фрахту) — договір оренди судна.
48. Voyage charter
Чартер на рейс — оренда судна для конкретної подорожі.
49. Time charter
Часовий чартер — оренда судна на певний період.
50. Bareboat charter
Бербоут-чартер — оренда «голого» судна без екіпажу.
51. Shipowner
Судновласник — особа або компанія, яка володіє судном.
52. Shipping line
Судноплавна лінія — компанія, яка виконує регулярні морські перевезення.
53. Master bill of lading (MBL)
Майстер-коносамент — видається судноплавною лінією.
54. House bill of lading (HBL)
Хаус-коносамент — видається експедитором (форвардером).
55. Seaworthiness
Морехідність — здатність судна безпечно здійснювати плавання.
56. Maritime claim
Морська претензія — юридична вимога, пов'язана з морськими перевезеннями.
57. General average
Загальна аварія — принцип розподілу збитків між учасниками перевезення.
58. Marine cargo

Морський вантаж — вантаж, що перевозиться морським шляхом.
59. Overboard
За бортом / за борт — коли вантаж або предмет падає у море.
60. Stowage plan
План укладання вантажу — схема розміщення вантажів на судні.
Air Transport — (40 термінів)
1. Cargo aircraft
Вантажний літак — літак, призначений виключно для перевезення вантажів.
2. Freighter
Фрайтер / вантажний літак — інша назва вантажного літака.
3. Air freight
Авіафрахт — перевезення вантажів повітряним транспортом.
4. Air cargo
Авіавантаж — вантаж, що перевозиться літаком.
5. Belly cargo
Белікарго — вантаж, що перевозиться у нижньому відсіку пасажирського літака.
6. Air Waybill (AWB)
Авіанакладна — основний документ авіаперевезення, що підтверджує прийняття вантажу авіалінією.
7. Airline
Авіакомпанія — компанія, що здійснює авіаперевезення.
8. IATA
Міжнародна асоціація повітряного транспорту — встановлює стандарти авіаперевезень.
9. ICAO
Міжнародна організація цивільної авіації — регулює безпеку авіації та міжнародні правила.
10. Hub airport
Хаб-аеропорт — великий пересадковий вузол для авіаперевезень.
11. Charter flight

Чартерний рейс — нерегулярний рейс, замовлений під конкретні потреби.
12. Scheduled flight
Регулярний рейс — виконується за постійним розкладом.
13. Ramp handling
Обслуговування на пероні — операції біля літака: завантаження, розвантаження, буксирування.
14. Ground handling
Наземне обслуговування — весь комплекс робіт на землі: техніка, багаж, вантажі, пасажери.
15. ULD container
ULD-контейнер — спеціальний авіаконтейнер для перевезення вантажів у літаках.
16. ULD pallet
ULD-палета — авіапалета для вантажів, що фіксується сітками.
17. Cargo hold
Вантажний відсік — нижня частина літака, де перевозяться вантажі та багаж.
18. Aircraft loading
Завантаження літака — процес укладання вантажів у відсік.
19. Air cargo terminal
Вантажний авіатермінал — споруда для приймання, обробки й зберігання авіавантажів.
20. Cargo apron
Вантажна перонна зона — ділянка аеропорту для обслуговування вантажних літаків.
21. Dangerous goods (DGR)
Небезпечні вантажі (DGR) — класифікуються за правилами IATA; потребують спеціального пакування.
22. Air freight rate
Авіафрахтова ставка — тариф на перевезення вантажу літаком.
23. Consolidation
Консолідація — об'єднання вантажів різних клієнтів у одну партію.
24. Deconsolidation
Деконсолідація — розділення об'єднаного вантажу після прибуття.
25. Transit shed

Транзитний склад — місце, де тимчасово зберігається вантаж з пересадкою.
26. Flight manifest
Маніфест рейсу — список усіх вантажів, багажу та пасажирів на борту.
27. Check-in cargo
Прийом вантажу — офіційна реєстрація вантажу перед відправленням.
28. ETD (Estimated Time of Departure)
Розрахунковий час вильоту — час, коли літак має відправитися.
29. ETA (Estimated Time of Arrival)
Розрахунковий час прибуття — час очікуваного приземлення.
30. Transshipment
Трансшипмент / перевалка — перенавантаження вантажу з одного літака на інший.
31. Customs inspection
Митний огляд — перевірка вантажу митними органами.
32. Security screening
Безпековий контроль — рентген, огляд та перевірка на наявність заборонених предметів.
33. Live animals (AVI)
Живі тварини (AVI) — спеціальна категорія вантажів, що перевозяться за окремими правилами.
34. Perishable cargo
Швидкопсувні вантажі — продукти, що потребують контролю температури.
35. Oversized air cargo
Негабаритний авіавантаж — великі або важкі предмети, що потребують спеціального завантаження.
36. Aircraft maintenance
Технічне обслуговування літака — ремонт, огляд та перевірка систем.
37. Cargo ramp
Вантажна рампа — нахилена платформа або зона для навантаження літаків.
38. Ground support equipment (GSE)
Наземне допоміжне обладнання — техніка: буксири, навантажувачі, стрічки багажу.
39. Loadmaster

Ллоадмастер / інженер із завантаження — відповідає за правильний розподіл ваги у літаку.
40. Air charter broker
Брокер чартерних рейсів — посередник, який організовує чартерні вантажні або пасажирські рейси.
Rail Transport — (30 термінів)
1. Rail freight
Залізничні вантажні перевезення — транспортування вантажів залізницею.
2. Freight train
Вантажний поїзд — поїзд, що перевозить комерційні вантажі.
3. Locomotive
Локомотив — тяговий рухомий склад, що приводить поїзд у рух.
4. Wagon
Вагон — загальна назва вантажного залізничного вагона.
5. Railcar
Залізничний вагон / платформа — одиниця вантажного рухомого складу (американський термін).
6. Tank wagon
Цистерна — вагон для рідких вантажів (нафта, хімія).
7. Hopper wagon
Хопер — вагон для сипучих вантажів (зерно, руди), з нижнім розвантаженням.
8. Boxcar
Критий вагон — вагон із закритим кузовом для генеральних вантажів.
9. Flatcar
Платформа — вагон без стінок, для великогабаритних вантажів.
10. Double-stack train
Поїзд з подвійним штабелюванням контейнерів — контейнери у два яруси.
11. Block train
Блок-поїзд — поїзд з вагонами одного відправника без переформування.
12. Rail siding

Бічна колія / під'їзна колія — колія, що веде до складів або терміналу.
13. Rail yard
Сортувальна станція / депо — територія для формування та обробки поїздів.
14. Shunting (Switching)
Маневрування — переміщення вагонів усередині станції.
15. Gauge
Ширина колії — відстань між рейками (стандартна 1435 мм, широка 1520 мм).
16. Rail corridor
Залізничний коридор — міжнародний або внутрішній маршрут для руху поїздів.
17. Intermodal wagon
Інтермодальний вагон — для контейнерів, трейлерів або змінних кузовів.
18. Piggyback transport
Пігібек-перевезення — перевезення автопричепів або напівпричепів на залізниці.
19. Rail operator
Залізничний оператор — компанія, що здійснює вантажні перевезення.
20. Train schedule
Розклад поїздів — графік прибуття і відправлення.
21. Rail freight rate
Тариф залізничного фрахту — ставка за перевезення вантажу колією.
22. Axle load limit
Допустиме навантаження на вісь — максимальна вага, яка може припадати на одну вісь вагона.
23. Railway bill
Залізнична накладна — документ, що супроводжує вантаж при перевезенні.
24. Rail terminal
Залізничний термінал — місце навантаження, розвантаження та обробки вагонів.
25. Wagon inspection
Огляд вагона — технічна перевірка перед поїздом.
26. Cargo securing
Кріплення вантажу — фіксація вантажу всередині вагона.

27. Rail hub
Залізничний хаб — ключова станція або вузол маршруту.
28. End-of-train device (EOT)
Пристрій кінця поїзда — електронний пристрій на останньому вагоні, що передає дані локомотиву.
29. Rail consignment
Залізнична партія вантажу — відправка вантажу залізницею.
30. Wagon fleet
Парк вагонів — загальна кількість вагонів у власності оператора.

ДОДАТОК Д

ЗАГАЛЬНИЙ АНАЛІЗ ЧАСТОТНОСТІ ТРАНСПОРТНИХ ТЕРМІНІВ

Road Transport — частотність
High-frequency (найвживаніші): Truck, Van, Trailer, Semi-trailer, Tractor unit, Cargo van, Payload, Axle load, Gross vehicle weight, Road freight, Haulage, Haulier, Trucking company, Backhaul, Route optimization, Driver logs, Tachograph, Roadworthiness, Road toll, Freight charge, Dispatch, Consignment note, Road safety inspection, Cargo securing, Palletized cargo, Hazardous materials, ADR transport, Express delivery, Parcel delivery, Last-mile delivery. Причина: це найчастіше згадувані терміни у CMR, транспортних договорах, логістичних звітах.
Medium-frequency: Lorry, Flatbed trailer, Low-loader, Box trailer, Reefer truck, Tank truck, Curtain-sided trailer, Dump truck, Container chassis, Road train, Articulated truck, Cross-docking, Fuel surcharge, Cabotage, Oversized cargo.
Low-frequency (вузькі): Tautliner, Swap body, Lashing, Breakbulk, Empty run.

Maritime Transport
High-frequency: Vessel, Ship, Cargo ship, Container vessel, Bulk carrier, Ro-Ro, Tanker, Draft, Deadweight tonnage, Gross tonnage, Ship manifest, Port of loading, Port of discharge, Laytime, Demurrage, Detention, Stevedore, Pilotage, Towage, Bunker fuel, Marine terminal, Container yard, CFS, Shipowner, Shipping line, Bill of lading (Master/House), Stowage plan, Seaworthiness. Причина: це базова морська логістика, без цих термінів не обходиться жоден рейс чи документ.
Medium-frequency:

Feeder vessel, LNG carrier, Ro-Pax, Hatch cover, Deck cargo, Under-deck cargo, Mooring, Anchorage, Wharf, Pier, Jetty, Charter party, Voyage charter, Time charter.

Low-frequency:

General average, Overboard, Ballast water, Draft survey, Reefer plug.

Air Transport

High-frequency:

Air freight, Air cargo, AWB (Air Waybill), Airline, IATA, ICAO, Cargo aircraft, Freighter, Hub airport, Scheduled flight, Ground handling, Ramp handling, ULD, Cargo terminal, Dangerous goods (DGR), ETA, ETD, Oversized air cargo.

Medium-frequency:

Belly cargo, Cargo apron, Flight manifest, Transshipment, Consolidation, Deconsolidation.

Low-frequency:

Live animals (AVI), Loadmaster, Air charter broker.

Rail Transport

High-frequency:

Rail freight, Freight train, Locomotive, Wagon, Railcar, Rail operator, Train schedule, Rail freight rate, Rail terminal, Rail yard.

Medium-frequency:

Hopper wagon, Tank wagon, Boxcar, Flatcar, Block train, Double-stack train, Rail siding, Shunting, Rail corridor.

Low-frequency:

End-of-train device, Piggyback transport, Wagon fleet.

Multimodal / Intermodal
High-frequency: Multimodal transport, Intermodal transport, Combined transport, ISO container, 20-foot container, 40-foot container, High cube container, Containerization, Door-to-door, Supply chain.
Medium-frequency: Through bill of lading, Multimodal bill, Consolidation warehouse, Transloading, Hub-and-spoke.
Low-frequency: Flat rack container, Tank container, Open-top container.

Documents
High-frequency: Commercial invoice, Packing list, Certificate of origin, Import declaration, Export declaration, Delivery note, POD, CMR, Cargo manifest, Insurance certificate, Letter of credit, Booking confirmation, Delivery order, Customs release. Причина: універсальні документи для всіх видів перевезень.
Medium-frequency: TIR carnet, Shipper's letter of instruction, Inspection certificate, Arrival notice, Warehouse receipt.
Low-frequency: Phytosanitary certificate, Dangerous goods declaration (вузько під DGR/ADR), Declaration of conformity.

Incoterms
High-frequency:

EXW, FOB, CIF, CFR, DAP, DDP, FCA, CIP, CPT Delivery point, Risk transfer, Buyer obligations, Seller obligations.
Medium-frequency: FAS, DPU.
Low-frequency: Практично всі терміни тут доволі частотні, оскільки це стандартизована система.

Warehousing
High-frequency: Warehouse, Distribution center, Palletizing, Forklift, Inventory, Picking, Packing, Loading dock, Cross-dock.
Medium-frequency: Cycle count, Yard management, Sorting, Labeling, Storage fee.
Low-frequency: Repacking, Inventory shrinkage.

Risk, Insurance & Safety
High-frequency: Liability, Carrier liability, Cargo insurance, Risk assessment, Hazardous cargo, Safety regulations, Compliance, Incident report.
Medium-frequency: Emergency response, Security seal.
Low-frequency: Accident investigation (вживається рідше, вузький контекст).

--

HIGH frequency – терміни, які трапляються постійно у логістиці, документації, перевезеннях. MEDIUM frequency – важливі, але не вживаються в кожному документі, скоріше в спеціалізованих контекстах. LOW frequency – вузькоспеціальні або вживані в особливих перевезеннях.

Уся вибірка термінів має:

близько 45% high-frequency термінів — стандартні логістичні слова, які з'являються в будь-якому документі, CMR, маніфесті, інвойсі, технічних описах. 40% medium-frequency — важливі, але спеціалізовані (типи вагонів, типи трейлерів, специфічні документи). 15% low-frequency — вузькі технічні або рідкісні сценарії (oversized cargo, ballast water, end-of-train device).