

Черницький В. Б., Мовчан Л. С.

Національний університет кораблебудування імені адмірала Макарова

Розглянуто сучасні підходи до розробки термінологічних БД як експериментальної основи комп'ютерної лексикографії. Продемонстровано технологічні засоби порівняльного аналізу існуючих словників із кораблебудування з метою формування й практичної перевірки загальних методологічних принципів розробки галузевого електронного словника.

Ключові слова: *словник, електронний словник, терміносистема, термінологічний еквівалент.*

Метою статті є аналіз сучасних підходів до розробки термінологічних словників з точки зору їхньої лексичної наповненості, предметної орієнтованості та програмної бази, продемонструвати переваги й недоліки існуючих методологічних засад щодо проектування, розробки та підтримки лексикографічних БД на матеріалі порівняльного вивчення існуючих “паперових” та електронних словників із суднобудування. Використання технологічних засобів порівняльного аналізу словників створить підґрунтя для підвищення професійного рівня в навчанні й оволодінні навичками й уміннями читання фахової науково-технічної літератури та науково-технічного перекладу через якісне поповнення особистих користувальницьких словників.

Оскільки предметом нашого аналізу є терміносистема суднобудування, то, природно, об'єктом роботи стане українська, англійська та російська професійно орієнтована мова та мовлення із суднобудівної тематики. Матеріалами дослідження англійською мовою є періодичні англійські, американські та міжнародні, порівняно “свіжі” журнали (ShippingWorld, MarineEngineering, Shipbuilder), які можна знайти в бібліотеках нашого університету та в діючих залишках закладів суднобудівної промисловості, таких як ЦКБ “Чорноморсуднопроект”, “Казенное

конструкторское бюро”, суднобудівний завод “Варданярдз”, а також в мережі Інтернет, галузеві англо-російські та російсько-англійські паперові словники. Матеріалами для перевірки терміносистеми та пошуку іншомовних еквівалентів є навчальні посібники, монографії, специфікації, стандартизовані терміни насуднові системи, пристрої, вироби, які застосовуються в суднобудівній практиці.

Щодо матеріалів для встановлення та перевірки досліджуваної терміносистеми українською мовою, вони стали найбільш вузьким місцем в нашій роботі, оскільки прийшлося задовольнятися тим, що маємо, а саме:

- український національний лінгвістичний корпус (УНЛК);
- українсько-російсько-англійський словник, розроблений фахівцями нашого університету під ред. О. І. Кротова [1];
- існуючі термінологічні стандарти на терміни та визначення із суднобудування (на кшталт ДСТУ 2337-94 Системи суднові і системи суднових енергетичних установок. Терміни та визначення);
- посібники, які містять україномовні еквіваленти термінів за фаховими програмами нашого університету (Михайлов Б.Н., Шарун Г.В. Методические указания по выполнению практических заданий по конструкции корпуса судна. Часть 1);
- англо-українські словники та словники-мінімуми для деяких спеціальностей, розроблені в попередні роки студентами кафедри прикладної лінгвістики, а саме “Малотоннажне суднобудування” (Н. Попова), “Океанотехніка” (О. Левченко), частково “Яхтинг” (К. Євенко), “Суднові пристрої” (О. Юрченко), “Зварювання” (Н. Лисевич), “Типи суден” та, частково, “Конструкція корпусу” (О. Змієвська) тощо;
- матеріали єдиного журналу суднобудівної тематики “Шкіпер”, статті в якому надруковані українською та, частково, російською мовами;
- матеріали анкетування фахівців випускаючих кафедр нашого університету.

Але всі вказані матеріали потребують спеціального аналізу з точки зору їхньої термінологічної надійності, точності та навіть доречності виходячи з часу їх видання, методики укладання та принципів систематизації.

Тому почнемо із паперових словників. Ми нарахували всього 14 словників обраної тематики, виданих у різні часи [2]. У старих словниках, таких авторів як С.С. Белкіна, А.Е. Десова, А.М. Таубе, В.А. Шмидт, Н.Н. Горский і В.И. Горская, П.А. Фаворов, ми зустріли багато застарілих термінів та таких, які вже вийшли з ужитку (наприклад, 'tolaythekeel' - "закласти кіль", осілки в сучасному секційному збиранні поняття закладання цілісного кілю втратило сенс).

Двомовний словник під. ред. Н.М.Елаги́на містить 40,000 термінів та їхніх англійських еквівалентів і синонімів. Саме по собі вживання синонімів не знижує цінність лексикографічного продукту, проте їхня надмірна насиченість розмиває термінологічну основу відповідностей, і нерідко вводить користувача в оману. Крім того, при такому підході неясно, який з наведених синонімів є найбільш уживаним за таким визначальним критерієм як частотність.

Наприклад, до словникової статті "галс" у наведеному словнику подано п'ять еквівалентів (tack, ratch, board, traverse, lap), а у словосполученнях з'являється ще три - free reach, check line of sounding, cross leg. Досить повно представлені елементи конструкції корпусу, які вживаються і сьогодні, але, безумовно, відповідають рівню розвитку кораблебудування на момент створення словника. Крім того, даний лексикографічний продукт, з точки зору термінологічної системності, містить велику кількість загальнотехнічних термінів, термінів з обчислювальної техніки, математики, фізики, які, можливо, і можуть полегшити працю перекладача, але ніяк не відповідають вимогам термінологічної системності, що пред'являються до сучасних словників.

Навіть поверхневий аналіз словника П.А.Фаворова також приводить нас до висновку про його несистемність стосовноєдиного (хоча й комплексного) термінологічного поля, яке винесено у назву, тобто "суднобудування та морської справи". Наприклад, терміни "add", "addend", "effect", "compression", "main charge", "characteristic", "stage" тощо. При цьому слід відзначити, що

словник є досить об'ємним і містить понад 50,000 словникових статей. Але рік видання (1983) сам по собі є безперечним свідомством його відносно архайчності, зважаючи навіть на повільну динаміку розвитку галузі. І насправді, перевірка на присутність нових понять у даному словнику, які з'явилися впродовж чотирьох останніх десятиліть,- типів суден, обладнання, технологічних підходів,- а точніше їхня відсутність у словнику, цілком підтверджує нашу тезу.

Ряд паперових словників, наведених у списку цитованих джерел, не аналізувалися, виходячи з ряду причин. Словник П.А. Грищука є занадто примітивним з точки зору повноти терміносистеми, але, насправді, він і не потребує таких “ускладнень” з точки зору лексикографічної бази, оскільки є орієнтованим на школярів старшого віку. Прикро зізнатися, але словники Б.В. Подсєвалова й А.П. Фомина, Н.В. Барабанова, Е.Я. Городецької Е. Я., Г.Т. Казанова не увійшли у поле зору нашого аналізу з причини їхньої недоступності. На той час, коли вони друкувалися ще не існували такі технологічні прийоми підготовки матеріалу, як електронний набір, зберігання й підтримка електронних версій. В зв'язку з цим та повністю усвідомлюючи слабкість тези “зробимо як можемо, якщо не можемо, як хочемо”, ми виключили ці два словники із нашого розгляду.

Словники Н.Н. Горського та В.І. Горської (з океанографії), та російсько-англійській воєнно-морській технічний словник є, з одного боку, застарілими, а з іншого вузькоспеціалізованими, і тому за ознакою подібності термінологічної системи знаходяться поза межами нашого аналізу.

З нашого списку залишається останній словник, якій був складеним ще в Германській демократичній республіці. Це німецько-російсько-англійський Schiffbau-Schiffahrt-Fischereitechnik-Technik-Worterbuch. У ньому нас цікавила найбільше за все перша частина, а саме ‘Schiffbau’, тобто суднобудування, оскільки експлуатація суден навіть у вузькій галузі рибпромисловості не є предметом розгляду. Отже, зробивши аналіз першої частини, яка представляє для нас певний інтерес, можна дійти висновку, що також не всі існуючі терміни стосуються теми суднобудування, а саме: *аварія, агентство, арештувати,*

багаж, метеорологічний код, койка, грузило, ґрунт, директор порту. Всі наведені словникові одиниці – це лише мала частина таких, які наведені у словнику й не мають відношення до зазначеної тематики.

Найбільш повним й адекватним з точки зору україномовного матеріалу для нас є російсько-український словник термінів суднобудування, розроблений вченими нашого університету під ред. О.І. Кротова, що існує як у паперовій, так і в електронній версіях. Тому ми й розглянемо його більш детально.

Ретроспективний погляд на історичне середовище створення цього продукту показує, що формуванню україномовної термінологічної системи в нашому університеті передувала досить кропітка співпраця групи вчених і викладачів з Інститутом Української мови НАНУ по виділенню україномовної суднобудівної термінології. Це було досить нелегке завдання, тому що історично суднобудування на території України реалізувалось за часів Катерини Другої і Потьомкіна в російськомовному оточенні, коли в нові центри кораблебудування Миколаєва і Херсона, завозились майстерний люд та ремісники з російських промислових областей.

Таким чином, на відміну від інших вузів України, де в навчальному процесі завжди спирались на знані українські терміносистеми основних дисциплін, це стало значною проблемою кораблебудівної освіти при вирішенні проблем переходу на викладання усіх дисциплін державною мовою в Миколаївському кораблебудівному інституті, який за часів СРСР навіть структурно був підпорядкований міністерству вищої освіти СРСР, а не міністерству освіти України.

Взагалі, слід визнати цю розробку особливо корисною й цінною у зв'язку з майже повною відсутністю української термінологічної бази суднобудівництва на час проголошення незалежності України, тому що з часів існування Російської імперії, а пізніше, в радянські часи, відомі тенденції і навіть законодавчі акти в галузі мовної політики ніяк не сприяли збереженню національних мов, а тим більше технічної термінології. На жаль, таке відношення не стає анахронізмом і в наш час, коли поступовий процес становлення національної мови стає заручником цілком хибних політичних

рішень про законодавче введення так званих регіональних мов. Але хоч ця довідка й стосується всіх рівнів функціонування мови, все ж таки повернемося до суті.

Звісно, що одним з основних критеріїв оцінки термінологічного або тематичного словника є аналіз співвідношення в ньому словникових статей, що належать до названої терміносистеми, і тих, які виходять за її межі і охоплюють суміжні, - загальнонаукові, загально технічні та інші лексичні поля. Проаналізуємо вибірково обрані сторінки 6, 16, 60 із розглянутого словника.

Із 41 терміна шостої сторінки словника, 33 словникових статті виходять за рамки терміносистеми, яка введена в назву словника, і належать до загально технічної та математичної лексики, хоча автор в передмові й вказує на цей факт: "Він [словник - В.Ч.] містить також деякі терміни суміжних наук: фізики, хімії, математики." Однак, співвідношення явно не на користь термінологічної лексики. Ці слова, типу:

абразивний знос – абразивный износ

абразивний матеріал – абразивный материал

абсолютний – абсолютный

абсорбент – абсорбент

АБС-пластик – АБС-пластик

Абсциса- абсцисса

абсциса центра величини – абсцисса центра величины

абсциса центра ваги – абсцисса центра тяжести

аванс – аванс

аварійна радіостанція – аварийная радиостанция

аварійне постачання – аварийное снабжение

аварія – авария

автокар – автокар

автоколювання – автоколебания

автоматизація – автоматизация

автомобілевоз – автомобильевоз

автозчеп – автосцепка

автотрансформатор – автотрансформатор

Із 45 словникових вхідних стор. 16 двадцять слів відносяться до назв матеріалів (*брезент, бронза*), якості виробництва (*брак виробничий*), загальних фінансово-економічних відносин (*брокер, брокерські фірми*), організації виробництва (*бригадна форма організації відносин, бригадир*) та загально - технічних назв (*брандспойт, брус*) і стосуються загально технічної та економічної лексики організації суднобудівного виробництва. Тільки двадцять п'ять статей безпосередньо відносяться до суднобудівної та загально суднової термінології:

Із 44 слів на сторінці 60 двадцять п'ять словникових статей також не належать до терміносистем суднобудування, наприклад: *кабель, картель, картер, картон, картка, каса, кассета, каталог, категорія, катет шва, коток, катушка, якості льодові, квадрат, кваліметрія, кваліфікація, квитанція* тощо.

Таким чином, середнє арифметичне число слів, які не належать даній терміносистемі, із загальної суми 130 слів на трьох випадково обраних сторінках становить 78 слів. Для наочності, в процентному відношенні це становить 60%, що само по собі свідчить не на користь термінологічного словника.

Крім словників суднобудівної тематики, також було розглянуто велику низку журналів під назвою "Skipper". Всі журнали сконцентровані на розкритті однієї теми – сучасного малотоннажного суднобудування та яхтингу. Слід зазначити, що це єдиний журнал, присвячений цій тематиці, який друкується (хоча й частково російською) українською мовою. І отже, треба відмітити, що всі статті насичені новітніми термінами, які не зустрічаються в суднобудівних словниках або через давні роки цього видання або через недосконалість. Вибірка термінів з цих журналів також увійшла до матеріалу термінологічних підсистем електронних словників, розроблених випускниками нашої спеціальності.

Треба відмітити, що деякі терміни не можуть вважатись усталеними, наприклад, “углибка”, тому що навіть в одному й тому ж випуску паралельно вживається термін “осадка”, який є типовим запозиченням із російської мови.

На основі зробленого аналізу термінологічного складу підгалузевої лексики із різних аспектів суднобудування та експлуатації суден ми можемо зробити висновок про помітне відставання українського і, на разі, російського словникарства у наповненні словникової бази шляхом опрацювання нових, а в англійській літературі вже усталених термінів, які відображають реальні технологічні зрушення в галузі суднобудування та морських перевезень.

Наприклад, на початку 2000-х років з’явився чіткий внутрішній розподіл на динамічному ринку таких нових розповсюджених типів суден, як танкерів для перевезення сирої нафти та балкерів. Вони містили типи, які в якості термінів використовуються у всіх англійських або міжнародних документах, в залежності від розміру та обмежень стосовно районів плавання:

Handy та **Handymax** – традиційно "робочі лошадки" на ринку перевезень суховантажних навалочників, з яких Handyті більш новітні типи Handymax залишаються популярними у верхніх обмеженнях дедвейту до 50,000 тон. До цієї ж категорії належать невеликі нафтоналивні танкери; (проективна лексика теж може бути корисною для подальшої термінологічної праці, тому ми й робимо таку спробу подання українських або російських назв: *Зручний* та *Зручний-макс*.

Panamax (термін *Панамакс* є найстаріший серед термінів підгрупи, саме як і тип судна, який вже давно будувався на вітчизняних верфях; він стосується як суховантажних суден, так і танкерів. Найбільша довжина не перевищує 275м, ширина – не більш 32 м. Середній розмір таких суден близько 65,000т.

Capesize – цей тип стосується суден з недостатньо чітко розробленим стандартом, які мають такі спільні характеристики, що унеможливають їхнє проходження Панамським та Суецьким каналами не за рахунок тоннажу, а тому, що вони мають перевищення за розміром. Такі судна обслуговуються на великих глибоководних терміналах, які перероблюють сировину – руду та вугілля. Із-за неможливості використання ними двох названих каналів, такі

судна проходять через мис Горн та мис Доброї Надії, звідки вони й дістали свої назви. Їхні розміри коливаються між 80,000 та 175,000 двт;(в проєктивній лексичі можна прийняти термін – *мисовики* (в однині – *мисовик*);

Aframax – танкер стандартних розмірів між 75,000 та 115,000 двт. Найбільший танкер цієї групи згідно із системою оцінювання AFRA (AverageFreightRateAssessment). (*Афра-макс* через дефіс, щоб не викликати помилкову асоціацію з африканським континентом);

Suezmax – цей стандарт, який репрезентує обмеження Суецького каналу, виник до 1967 року, коли він міг обслуговувати танкери з максимальним дедвейтом 80 000 тон. За рахунок модернізації каналу після його тимчасового закриття в період арабсько-ізраїльської війни між 1967 та 1975 його спроможність дозволяла прохід суден у 150 000 двт. На разі розглядається можливість його розширення до проходу суден 250 000 двт.(*Суецмакс* – за аналогією із *Панамакс*);

VLCC (Very Large Crude Carriers) -від 150 000 до 320 000 двт. *ОБНРВ* – *очень большой нефтерудовоз* (укр. *ДВНРВ*), или *СБНРВ*– *сверхбольшой* (рос.м.), (укр. - *надвеликий нафторудовоз* - *НВНРВ*);

ULCC (UltraLargeCrudeCarriers) – від 300 000 до 550 000двт (*УВНРВ*). Такі судна використовують для транспортування сирової нафти на довгихлініях із Перської затоки до Європи, США та Східної Азії (повз мис Доброї Надії та через Малаккську протоку). Занадто великі розміри таких суден потребують спеціально пристосованих терміналів.

Q-Max це окремий тип судна, - газозов мембранного типу для перевезення зрідженого природного газу. “Q” – означає Катар, а “Max” відноситься до максимального розміру судна, здатного входити до доків терміналу зрідженого газу у Катарі. Судна цього типу є найбільшими перевізниками зрідженого газу у світі. Вони мають розміри від 345 м довжиною, 53,8 шириною та висотою борту 34,7 м, углибкою біля 12 м. Зараз існує 14 суден даного типу.

Судно типу **Q-Flex** -також газозов мембранного типу для перевезення зрідженого природного газу. Але на відміну від попереднього типу, він обладнаний бортовою системою повторного зрідження, яка переробляє газ, що

випаровується, зріджує його і повертає зріджений газ до вантажних цистерн (тобто танків). Місткість судна Q-Flex – 210.000 куб.м. та 216.000 куб.м. Зараз експлуатується 16 таких суден.

Декілька зауважень стосовно повноти терміносистеми, її системності та взаємовідносин між поняттями. У більшості методичних посібників та нормативних документів, які регламентують описання, побудову класифікації та характеристики терміносистеми на терміні та визначення понять, вважається за достатнє використовувати “ієрархічні та неієрархічні відношення” між сутностями, ознаками, явищами та характеристиками.

Такий підхід є занадто узагальненим і недосконалим з точки зору сучасної методики словникарства. Як відомо, однією з основних вимог стосовно формування предметної галузі є повнота та системність відображення інформації. При цьому в них закладено певні суперечності. З одного боку, проблема забезпечення семантичної повноти термінів, які належать до терміносистеми, вирішуються за рахунок:

- зростання чисельності понять предметної області, тобто в кількісне коло термінологічного поля потрапляють загальнонаукові терміни і слова загальномовного значення, які супроводжують терміни в текстах;

- введення більш детальної класифікації понять;

- введення більш детальної класифікації відношень між певними поняттями;

- побудови детальної багатобічної класифікації відношень між поняттями.

Саме перший підхід у декількох словниках, наведених вище, призвів до ситуації, коли за рахунок зрозумілого намагання авторів зробити словник якомога повнішим, став причиною порушень системності термінологічного поля, що призвело до розмивання предметної галузі та колосального збільшення обсягу первинного словника.

Звісно, що одним з основних критеріїв оцінки термінологічного або тематичного словника є аналіз співвідношення в ньому словникових статей, що належать до названої терміносистеми, і тих, які виходять за її межі і охоплюють суміжні, загальнонаукові, економічні і загальнотехнічні лексичні поля.

Уведення детальної класифікації понять терміносистеми також приховує в собі небезпеку відображення суб'єктивних поглядів експертів на ту чи іншу предметну галузь. Саме цьому, на нашу думку, розподіл відношень лише на “ієрархічні та неієрархічні” потребує уточнення. Не менш суттєвими є й такі відносини як “род - вид” (гіперонім - гіпонім), (наприклад, *суднова енергетична установка* включає в себе *турбіну парову, турбіну газову, дизель*), то-тожність (*поперечна балка набору – бімс*), частина – ціле (*система набору корпусу судна містить книці, киль, флори, переборки, шпангоути, бімси, кар-лінгси тощо*) речовина – складові (*аустеніт містить твердий розчин вуглецю, легуючий елемент тощо*), дія – результат (*обробляти кромки – зварний шов*), об'єкт – властивість (*скула судна – місце найкрутішого вигину борта, який переходить у носову або кормову частину*), просторові зв'язки (*елементи надбудови й пропульсивного комплексу укорпусному блоці*), асоціативність або суміжність (*виприло – піднімати, віддати – якір, попередження – штормове, проектування – автоматизація, накрениться – опрокинуться, rolling – vibrationdamping*).

Незважаючи на вказані недоліки у формуванні словників цього лексикографічного продукту, важливо підкреслити покриття термінологічних полів у загальних, спеціальних та суміжних дисциплінах суднобудування у [1]. Найбільш прискіпливо систематизовані терміни “Економіки суднобудівного виробництва та судноремонту”. З практичної й методологічної точки зору найбільш простим способом виправлення помилок та прикрих ляпсусів у процесі підбору українських термінів та їхніх англійських еквівалентів є процедура порівняння терміна та його еквівалента за допомогою понятійної (семантичної) бази. Це звичайна лексикографічна практика в процесах компіляції словників, науково-технічному перекладі тощо. Наприклад, введення лексикографічної помети, - Ндп,- (неприпустимий до вживання) є дуже корисним при створенні словників однієї групи мов, до якої належать українська та російська мови.

Наприклад, еквівалентом поняття хитавиці на морі (качки на море – рос. мова) у словнику [1] знаходимо два українських слова “качка” и “хитавиця”.

Цілком зрозуміло, що при порівнянні терміна з його еквівалентом у семантичному рядку, “качка” не може бути синонімом українського еквіваленту. Скоріше за все, це невдале запозичення, яке потребує введення помети Ндп унаведеному словнику. Хоча, безумовно, це повноцінний термін (або еквівалент терміну двомовного словнику) в лексичному полі, скажімо, “свійських птахів” поряд з назвами “качур” та “каченя”. Тому виключно правильним еквівалентом залишається “хитавиця”. В тому ж самому термінологічному підрозділі (“Теорія корабля”) знаходимо ще один досить цікавий еквівалент одного із видів хитавиці - “рыскання”. Вочевидь, це є русифіковане запозичення із російського терміну “рыскание”. До речі, й для нього не знайшлося підтвердження українського використання у найбільш повному корпусі української мови УНЛК який побудований на аналізі десятків мільйонів слововживань. Але навіть таке методологічне посилення було б зайвим, якщо б ми використали більш простий, “ручний” спосіб – порівняння за допомогою понятійної бази. Саме це демонструє цілком очевидну образну основу терміна - поперемінні рухи носа судна в горизонтальній площині, залежно від дії вітру та утримання на курсі за допомогою рульового пристрою. Тобто, такому термінові може бути співвіднесена образність українського еквіваленту – “нишпорення”.

За допомогою вказаних відношень, як свідчить наш досвід, можна створити достатньо повну класифікаційну систему, іншими словами – онтологічну схему предметної галузі, яка є одночасно початком і кінцем систематизації будь якого термінологічного поля. І це цілком вкладається у сучасне поняття сучасної нелінійної, а саме, ризоматичної логіки сприйняття навколишнього світу.

Література

1. *В.І. Батовкін, Б.А. Бугаєнко та ін.* (під ред. О.І.Кротова) Російсько-український словник термінів суднобудування. Миколаїв 1999 – 206 с.

2. Белкина С.С. Англо-русский словарь по судостроению и судовому машиностроению. Ленинград, 1958; Десова А.Е. Краткий англо-русский технический словарь. 14 000 терминов. М.: “Советская Энциклопедия”, 1969;

Русско-английский военно-морской словарь под ред. Н.М.Елагина. Военное изд-во министерства обороны СССР, М., 1976.-782с.; Таубе А. М. и Шмидт В. А. Морской англо-русский словарь. 22 000 терминов. Москва, ГИС, 1943; Таубе А. М. и Шмидт В. А. Морской англо-русский словарь. Изд. 2-е, перераб. 30 000 терминов. Москва, ГИС, 1951; Горский Н. Н. и Горская В. И. Англо-русский океанографический словарь. 10 000 терминов. Москва, Гостехиздат, 1957; Фаворов П. А. Англо-русский морской словарь сокращений (English-Russian naval dictionary of abbreviations). Москва, Воениздат, 1983; Барабанов Н. В., Городецкая Е. Я., Казанов Г. Т. Англо-немецко-русский словарь по конструкции корпуса судов. Владивосток, изд-во Дальневосточного университета, 1988; Грищук П. А. и др. Военно-морской словарь для юношества. Москва, изд-во ДОСААФ СССР, 1988; Подсевалов Б. В., Фомин А. П. Словарь стандартизованной терминологии в судостроении. Л., Судостроение, 1990; Военно-морской словарь. Под ред. В. Н. Чернавина и др. Министерство обороны СССР, ВМФ. Москва, Воениздат, 1990.- 511с., 20 листов ил.; Лысенко В. А. Новый русско-английский морской технический словарь: Логос, 2002.- 544с.; Англо-русский морской словарь (English-Russian Marine Dictionary): Литра, 2002.-480 с.; Schiffbau-Schiffahrt-Fischereitechnik. Technik-Worterbuch. Deutsch-Englisch-Russisch. VEB. Verlag Technik, Berlin, 1979.

3. Вербицкий В.Л., Грязнухина Т.А., Черницкий В.Б. и др. Автоматизация анализа научного текста. Киев: Наукова думка, 1984.- 256 с.

Chernytskiy V. B., Movchan L. S. One of the Aspects of Branch Dictionary Expertise Assessment

Up-to-date approaches towards terminology DB elaboration as an experimental basis for computer lexicography have been considered. Technological instruments for comparative analysis of existing dictionaries on ship construction aimed at

arrangement and practical verification of general methodological principles of the branch e-dictionary have been demonstrated.

Key words: *word list, e-dictionary, terminological system, terminological equivalent.*