
УДК 811.161.2'37

Володимир Барчук
м. Івано-Франківськ

КОНЦЕПТУАЛЬНІ ПАРАМЕТРИ ТАКСИСУ: ПРОБЛЕМИ ІНТЕРПРЕТАЦІЇ

У статті здійснено аналіз сучасних концепцій та типологічних ознак таксису, які лежать в основі його інтерпретації та опису як граматичної категорії. На основі диференційних ознак таксису запропоновано напрямки розв'язання низки проблемних положень щодо його статусу, змісту та типологічних виявів.

Ключові слова: граматична категорія, дієслово, таксис, час.

Обґрунтування категорії таксису зумовлене функційним підходом у граматиці, який є одним із ключових у сучасній лінгвістиці, однак зводити таксис до функційно-семантичних явищ означало б не виправдано спрощувати не лише семантику таксису, а й системно-структурну природу граматичної темпоральності. Хоч ідея Р. Якобсона виділити темпоральне значення порядку, в якому позицію відліку темпорального значення дії відіграє інша дія [21: 135], сприйнята лінгвістами як слушна і продуктивна, однак невизначеність змісту і сутності семантики таксису призвела до намагання осмислити його в межах часових значень та відношень. Звідси на теоретичному рівні постало два погляди: розуміння таксису через час (у граматиці це морфологічний час) та розуміння таксису як відмінного від морфологічного часу значення.

Такі два погляди фактично прогноують визначення категорійної природи таксису. У русистиці дослідники таксису як на матеріалі російської, так й інших мов виділяють такі підходи до визначення категорійної природи таксису: морфологічний та функційно-семантичний [1: 6], широкий чи асемантичний, та вузький чи семантичний

© В.М. БАРЧУК, 2013

[10: 7; 18: 13]; у межах комунікативної граматики таксис розглядають як спосіб чи здатність мови виявляти предикативні категорії особового дієслова [6: 344], тобто Г. Золотова має на увазі таксисний принцип співвідношення предикативних одиниць. Однак в основі цих підходів лежить або розуміння таксису як модифікованого значення граматичного часу, або як окремого темпорального значення. Очевидно, що за першого підходу категоризація таксису буде ускладнена, оскільки пошук його диференційних ознак перебуватиме в наперед заданій системі координат, цілком визначеній морфологічним часом. Проте лінгвісти переважно рухаються у фарватері концепцій, закладених Ю. Масловим та О. Бондарком, які таксис розглядають як часове значення, пов'язане з видом [9: 8], чи охоплене аспектуальністю (реалізоване в межах аспектуально-таксисної ситуації) [4: 239], а категорію таксису визначають як функційно-семантичну [19: 867].

Концептуально ця проблема відображена Й. Пенчевим, який розглядає таксис як категорію, що дає змогу рельєфніше відобразити й систему часових значень дієслова у болгарській мові, зокрема розв'язати проблему т.зв. відносних часових значень: «немає часів з подвійною орієнтацією, тобто відносні часи не мають граматично вираженого відношення (відношення, вираженого за допомогою форм дієслова) до моменту мовлення» [11: 134]. Отже, для Й. Пенчева є очевидною таксисна природа відносного часу.

За Р. Якобсоном, диференційною ознакою таксису є темпоральне значення порядку дій, що ґрунтується на властивому способі (відносна позиція відліку, виражена іншою дією) та відповідних засобах (наявність мінімум двох темпорально співвідносних дій) вираження. Отже, вирішальною постає проблема інтерпретації системи часів (ширше системи темпоральних значень) у конкретній мовній системі. На це вказав Є. Курилович, констатуючи різницю видо-часових значень у європейських мовах. На думку вченого, різниця полягає в **граматикалізації** певних семантичних ознак дієслова [7: 141]. Тож в окремих мовах (зокрема, очевидно, завдяки аналітизму) вид виявляє себе як акціональне значення і входить до системи часів. Натомість результативний вид (значення доконаності / недоконаності) не має граматиалізованого вияву в інших мовах: «вже давно заведено протиставляти мови, що мають види, наприклад, грецьку й слов'янські, мовам, які виробили категорію часу, наприклад, латинській та основним мовам Західної Європи» [7: 141]. Не випадково О. Потебня розв'язував проблему наявності часів у російській мові [12: 111–124].

У європейських мовах (французькій, англійській) вид має особливий зміст, бо обов'язково співвідноситься з певним моментом у часі (на відміну, наприклад, від польської мови), тому в цих мовах поняття доконаності поступається місцем поняттю передування [7: 142]. Це означає, що акціональний вид англійської чи французької є темпоральною семантикою інтервалу, граматиалізованою в комплексі із

семантикою часу. Натомість слов'янський вид, зокрема й на підставі протиставлення результативного значення дії в інфінітиві, розширили до всеохопної дієслівної категорії, що ввібрала результативність, акціональність (інтервал), темпоральність. Ця невизначеність системи темпоральних значень у традиційній інтерпретації слов'янського виду як універсальної аспектуальності означає, що «у випадку т.зв. «мов з видами» ми маємо справу не з принципово відмінними дієслівними системами, а просто із системами відносно менш розвинутими порівняно із західноєвропейськими» [7: 142].

Зрозуміло, що ніякої недорозвиненості мовних систем слов'янських мов немає, а існує проблема інтерпретації системи темпоральних значень, сформована на суперечливих і суб'єктивних концепціях.

У слов'янському, а відповідно й в українському, мовознавстві домінує розуміння таксису як функційно-семантичного значення, що відображає час, а місце таксису визначають у рамках аспектологічної теорії; «чимало цінних зауважень щодо мовної природи таксису вдалося зробити винятково завдяки пошукам у галузі аспектології» [14: 108]; «одна з найсуперечливіших категорій сучасної аспектології — таксис» [15: 5].

Водночас Ю. Маслов спробував обґрунтувати проміжний характер таксису, тобто відокремити від темпоральності та аспектуальності [8: 8]. Слід зауважити, що вчений звернувся до проблеми таксису в теоретико-методологічній частині монографії із зіставної аспектології, а не в спеціальному дослідженні темпоральності чи таксису, й мимоволі розглядав таксис та визначав його місце в граматичній системі під кутом аспектологічних концепцій.

Важко погодитись із Н. Семеновою в тому, що «новоявлена категорія в загальних рисах уже описана: визначені її семантичні ознаки, в цілому охарактеризовані категоріальні значення та встановлені основні закономірності міжкатегоріальної взаємодії» [15: 19], оскільки, інтерпретуючи таксис через час, визначити його семантичну структуру та категоріальну природу вкрай складно. Це засвідчив розвиток задекларованих принципів у дисертаційному дослідженні «Категория таксиса в современном русском языке», де охарактеризовано лише таксисні значення одночасності та різночасності (передування / наступності); іншу частину роботи склав структурно-функційний аналіз таксисних конструкцій [16]. Подібний підхід при описі таксису застосовує й Т. Слободинська [17: 191–268].

Пошук диференційних ознак таксису не завершено: опрацювання таксису на матеріалі слов'янських і неслов'янських мов з погляду засобів вираження (Н. Семенова, А. Бородіна, А. Сідінхе, О. Паніна, Є. Євпак, Н. Берницька, Н. Кудінова, Л. Гарєєва, М. Азізова, В. Недялков, Т. Отайна, Т. Слободинська), з погляду взаємодії з іншими граматичними категоріями (С. Зуммер, А. Пантелеєв, А. Маліков, Є. Кім), з погляду функційно-семантичних ознак (О. Бондарко, Т. Акімова, Н. Козінцева, С. Полянський) не забезпечили необхідного рівня категоризації,

семантичної диференціації та ідентифікації таксису в граматичній системі мови. Це зумовило, за твердженням В. Храковського, вузьке і широке розуміння таксису. «Вузьке розуміння таксису, що зводить його до відносного часу, продовжує європейську традицію, згідно з якою заведено розрізняти широко вживані часові форми, які співвідносять виражені дії з часом мовлення (абсолютні часи), і значно рідше вживані часові форми, які співвідносять виражені дії з часом здійснення дії, які виражені іншими часовими формами (відносні часи)» [18: 13–14]. Широке трактування таксису В. Храковський демонструє тоді, коли таксисні значення «є фоновими, супровідними щодо інших основних значень логічної зумовленості (причини, умови, допусту, мети і под.), утворюючи разом з ними один кластер» [18: 13]. Ці два відмінні трактування таксису В. Храковський означає як ширше, або асемантичне, і вужче, або семантичне.

Очевидно, що проблема полягає у розвитку концепції Р. Jakobsona, її прийнятті чи запереченні в принципових моментах, а також трактуванні понятійної бази. Слід зважити на те, що Р. Jakobson обґрунтував таксис у теоретичній праці, присвяченій системно-структурній типології дієслівних категорій російського дієслова, хоча теоретичне обґрунтування категорійної системи здійснено на зіставно-типологічних зауваженнях щодо різносистемних та різноструктурних за граматичною будовою мов. Необхідне ще одне важливе уточнення: Р. Jakobson базує свою концепцію на граматиці мовлення: «Повідомлення, надіслане мовцем, має бути правильно сприйняте адресатом» — так розпочинає свою статтю автор [21: 130]. І останнє: вчений, даючи визначення та типологію категорій дієслова, не виходить за межі морфології і аналізу семантики дієслівної словоформи.

Отже, дієслово і дієслівні категорії розглянуто з погляду семантики і змісту повідомлення. Через це поняття повідомлення та коду, на яких ґрунтується систематизація категорій дієслова, визначено як засоби і об'єкти мовлення. Звідси природа цих понять полягає у характері співвіднесення, а не в характері вираження (формальній репрезентації). Через це і повідомлення (М), і код (С) є засобами мовленнєвої комунікації, які здатні виконувати подвійну роль (але не обов'язково її виконують — В.Б.), й отже, можуть у цій подвійній ролі бути виражені бінарною символічною моделлю (М/М, С/С, М/С, С/М), яка відображає комунікативну функцію, а не структуру: «Джим сказав мені, що «кіно» означає «фільм». У цьому короткому висловленні містяться всі чотири випадки «подвійної орієнтації»: непряма мова (М/М), автонімічне висловлення (М/С), власна назва (С/С) і шифтери (С/М), а саме, займенник першої особи і минулий час, що вказує на подію, яка в часі передує передаванню повідомлення» [21: 133].

Р. Jakobson дає теоретичне обґрунтування категорій дієслова, тобто здійснює аналіз на морфологічному рівні й оперує одиницями словоформного рівня — грамемами. Комплексна граматична семантика діє-

слова в релятивних дієслівних категоріях та в диференційній категорії виду (рід, число, пов'язана з ними особа, а також статус і вид) виявляє себе як однокомпонентна семантична структура: Pn, Pn/Ps (знак / означає або), En (значення, що виражає лише відношення до дії); натомість у диференційних граматичних категоріях часу EnEs, стану PnEn, способу PnEn/Ps, таксису EnEn, а також у категорії евіденції EnEns/Es вона виявляє себе як бінарна (двокомпонентна) семантична структура. Усі наведені моделі виражені дієслівною графемою, наприклад, Vf, Part, Vadv, тобто особовим дієсловом, дієприкметником, дієприслівником.

Слід зважити на те, що серед усіх категорій, виділених Р. Якобсоном на підставі комбінаторики факту (En), факту повідомлення (Es), учасника факту (Pn), учасника факту повідомлення (Ps) тільки таксис не мав загальноприйнятої назви, а отже, такого ж визначеного статусу, і тільки таксис виражений формально «чистою» бінарною структурою (EnEn), яка не містить символічного відображення різного типу відношень, як, наприклад, час (EnEs), де Es — момент мовлення, або стан PnEn, де Pn особа, або спосіб PnEn/Ps, де виражено або Pn — учасник (особа) факту, або Ps — учасник (особа) факту повідомлення, чи евіденція (EnEns/Es), де виражено або Ens — переданий факт повідомлення (при непрямому мовленні), або Es — факт повідомлення (при прямому мовленні). «Таксис характеризує повідомлюваний факт відносно іншого повідомлюваного факту безвідносно до факту повідомлення» [21: 135]. Надалі без прикладу та обґрунтування залежного / незалежного таксису подано таксисну структуру нівхської мови, в описі якої вжито поняття залежний / незалежний таксис та значення тільки залежного таксису: одночасність, передування, переривання, допустовий зв'язок і под. [21: 135]. Цілком правий В. Храковський, який зазначає, що в наведеному переліку «йдеться про значення, які ...не прийнято об'єднувати в рамках однієї категорії, оскільки для цього немає семантичного підґрунтя» [18: 13]. Можливо, всім цим Р. Якобсон мимоволі створив можливість виникнення суперечності в розумінні його концепції послідовниками там, де її немає.

При розгляді таксису в частині «Граматичне значення російського дієслова» знову йдеться про незалежний та залежний таксис, однак якщо залежний має семантичне та формальне визначення, то про незалежний згадується лише у зв'язку із залежним: «при залежному таксисі категорія часу сама виступає у функції таксису: вона виражає часове відношення до головного En, а не до Es, як це відбувається при незалежному таксисі». І далі: «Співвідношення минулого (претериту) і теперішнього часу перетворюється в опозицію, яка визначена Б. Уорфом як секвенціальна (sequencial) — відображення темпорального контакту між двома En (опозиція послідовності чи порядку — В.Б.) [21: 140]. Надалі Р. Якобсон аналізує залежний таксис, виражений різними часовими формами дієприслівника, що співвідносяться із незалежним дієсловом, і нічого не каже (!) про незалежний таксис. Немає підстав

припускати, що вчений, обґрунтовуючи категорію таксису, ігнорує один із його типологічних виявів, а всю концепцію будує на іншому. Слід пам'ятати, що Р. Якобсон у символічних моделях дієслівних категорій символами відображає не конститутиви (формальні елементи) дієслова, а відношення (семантико-функційні одиниці), виражені формальними одиницями. Для вченого, наприклад, позиція відліку є елементом категорійної моделі безвідносно до формального її вираження і важлива як ідентифікатор характеру відношень, виражених дієслівною категорією, а не як типологічний критерій.

Однак Р. Якобсону закидають вказану непослідовність: «Для Р. Якобсона таксис — граматична категорія дієслова, представлена двома рядами форм; один ряд складають форми залежного таксису, які характеризують повідомлюваний факт відносно іншого (головного) повідомлюваного факту. Ці форми відповідно самі не можуть виступати в тексті. Інший ряд складають форми незалежного таксису, які не характеризують повідомлюваний факт відносно іншого повідомлюваного факту, а співвідносять його з фактом повідомлення. При цьому Р. Якобсон фактично дав перелік подібних форм, опираючись на факти нівхської мови, які він однак не наводить. Форми незалежного таксису, як стверджує Р. Якобсон, або передбачають форми залежного таксису, тобто можуть вживатися як з формами залежного таксису, так і без них, або виключають форми залежного таксису, тобто ніколи не вживаються з формами залежного таксису. Легко помітити, що з погляду теорії запропонований Р. Якобсоном перелік форм незалежного таксису викликає певні претензії. Зокрема, незрозумілий статус форм незалежного таксису, які не вживаються з формами залежного таксису. Таких форм ніби не може бути в принципі, бо про таксис, опираючись на визначення цієї категорії самим Р. Якобсоном, можна говорити тільки при наявності двох співвідносних форм, які, додамо, спільно вживаються в біпредикативній конструкції» [18: 12].

Отже, для Р. Якобсона дієслівні категорії типологізовані за семантичною структурою, яка може бути однокомпонентною чи двокомпонентною, вчений не диференціює їх за формою. Форми залежного / незалежного таксису є автономними з морфологічного погляду одиницями, а таксис закладено в семантиці грамемі, тому про можливість / неможливість виступати самостійно в тексті, поєднуватися або виключати таке поєднання говорити некоректно, як про будь-які форми, наприклад, способів, стану чи форми перехідних / неперехідних дієслів. Наводячи типи таксисних форм у нівхській мові, Р. Якобсон зазначив, що незалежний таксис має три семантичні варіанти, кожен з яких відповідно вимагає, передбачає чи виключає вираження залежного таксису; залежний таксис має визначені семантичні функції. Про вживання форм дієслова, що визначені як незалежний / залежний таксис, у поліпредикативній конструкції та комбінаторику їхнього поєднання не йдеться. Слід зважити, що таксис виявлено при аналізі реліктових мов,

у яких темпоральна семантика виражена, наприклад, як таксисно-часова (див.: [20]). Р. Якобсон говорить не про форми вираження таксису та про необхідність наявності / відсутності співвідносних форм, які вживаються в біпредикативній конструкції, а про темпоральну семантичну структуру дієслова.

Ось як розв'язує проблему інтерпретації Р. Якобсона О. Бондарко: «Р.О. Якобсон виділив два типи таксису: залежний і незалежний. Залежний таксис визначений (в стосунку до нівхської мови, а також — з покликанням на Б. Уорфа — до мови хопі) як такий, що виражає різні типи відношень до незалежного дієслова — одночасність, передупання, переривання, допустовий зв'язок і под. У російській мові залежний таксис, виражений дієприслівником, визначений як такий, що вказує на повідомлюваний факт, що супроводжує інший, головний повідомлюваний факт. Незалежний таксис такою ознакою не відзначається» [4: 234]. Далі О. Бондарко розвинув концепцію залежного / незалежного таксису: «Залежний таксис — це часове відношення між діями, одна із яких є головною, а інша — другорядною (супутньою). Незалежний таксис передбачає часові відношення між діями при відсутності експліцитної, формально вираженої градації основної і другорядної дії (відтінки неповної рівноправності елементів таксисного відношення можливі, однак вони не мають формального вираження і не є граматичними значеннями тих чи тих форм чи конструкцій). Пор., наприклад, 1) залежний таксис: *Войдя в комнату, С. сразу же зажег свет*; 2) незалежний таксис: *С. вошел в комнату и сразу же зажег свет; Когда С. вошел в комнату, он сразу же зажег свет*» [4: 239]. Правда, в такій інтерпретації поділ таксису на залежний / незалежний позбавлений сенсу, оскільки два види конструкцій виражають одне значення.

Обидва наведені погляди не лише відображають, а й визначають і узагальнюють усю теоретичну базу сучасних досліджень категорії таксису. Уся теорія таксису, а також описово-аналітичні праці так чи так є проекцією цих концепцій. Однак при зверненні до першоджерела стає очевидною інтерпретаційна хиба у трактуванні концепції Р. Якобсона. Якщо Р. Якобсон визначає, що, як уже було цитовано, при залежному таксисі категорія часу сама виступає у функції таксису (виявляє себе як таксис), тобто виражена як часове відношення до головного E_n , а саме є $E_n E_n$, і не виражає відношення до E_s , як при незалежному таксисі, тобто $E_n E_s$, то очевидно, що у Р. Якобсона **незалежний таксис — це час**, точніше часова форма дієслова в таксисному значенні. Ось як Р. Якобсон вказує на вираження таксису: «Таксис: залежний (виражений дієприслівником...) — незалежний» [21: 140]. Незалежний таксис через це окремого уточнення не потребує, він виражений поліфункційною дієслівною формою, яка може виражати як час, так і таксис. Натомість залежний таксис виражений дієприслівником, який, наприклад, в українській мові часу не виражає і є спеціалізованою формою вираження таксису. За Р. Якобсоном, таксис має два вияви: незалежний

таксис — головне дієслово у морфологічній системі дієслівних виявів, залежний таксис — семантико-функційно залежна морфологічна одиниця, яка, хоч є виявом дієслова, не може самостійно виражати темпоральне значення. Незалежний / залежний таксис — це не ознаки бінарної дієслівної конструкції, а категорійний морфологічний статус компонентів. Оскільки таксис — це значення (тип відношень), цей термін вказує і на категорію, і на значення, і на морфологічний вияв дієслова, що виражає значення таксису. Наприклад, для вираження темпорального значення часу дієслівна форма має бути виражена як Vf дійсного способу, для вираження темпорального значення таксису дієслівна форма має бути виражена як Vadv або Vf дійсного способу, наприклад: *читаючи* (дія співвідносна з моментом здійснення іншої (головної) дії), *прочитавши* (дія передує чи є наступною щодо моменту здійснення іншої (головної) дії) — залежний таксис; *читав був, прочитав був* (дія відбувається до моменту мовлення та передує здійсненню іншої дії до моменту мовлення) — незалежний таксис у такій інтерпретації давноминулого: «Значення давноминулого (вірніше, передминулого) часу виникає при порівнянні часового перебігу двох дій у минулому. Отже, значення давноминулого, як і теперішнього історичного, майбутнього минулого та інших часових значень, є відносним. Проте на відміну від усіх інших часових значень, давноминулий час має спеціальну форму вираження» [13: 377].

Однак іншої дії як таксисна, так і часо-таксисна форми не позначають; вона імплікована так само, як і момент мовлення при вираженні часу. Тому і час, і відносний час (часо-таксис) не варто визначати через співвіднесеність дій, оскільки виражена лише одна дія із однією темпоральною характеристикою. При експлікації співвідносної дії, тобто у бінарній таксисній формі, таксис виражає незалежна дієслівна форма. З погляду таксису форми Vadv та Vf семантично рівноцінні, а щодо функційного призначення, то Vadv — спеціалізована, Vf — неспеціалізована. Отже, у вказаному підході форма давноминулого часу в українській мові є часо-таксисною. Стає очевидною спільна темпоральна природа часу і таксису, як і їхні диференційні ознаки; відповідно дієслівні форми можуть виражати як час, так і таксис. У визначенні категорії часу російського дієслова О. Бондарком (у якому вказана граматична особливість дієслівних форм не врахована): «Категорія часу дієслова в російській мові є системою граматичних форм, які використовуються для вираження відношень дії до моменту мовлення чи до моменту іншої дії (якогось моменту, окрім моменту мовлення)» [3: 76] відображено темпоральність (час і таксис), а не морфологічний час.

Потрібно визнати, що Р. Якобсон не провів чіткої межі між структурами EnEn та EnEs, а також особливостями реалізації EnEs, зокрема, визначаючи час: «Час характеризує повідомлюваний факт відносно до факту повідомлення. Наприклад, минулий час показує, що повідомлюваний факт передує (is anterior) факту повідомлення» [21: 135]. По-

перше, не розмежовано факт повідомлення і момент мовлення, відповідно, минулий час може й не виражати передування щодо факту повідомлення (див. типологію Х. Райхенбаха [22]), по-друге, дефініція «передує» має таксисний аспект семантики, оскільки у відношенні передування перебувають пов'язані (зумовлені) дії, час такої пов'язаності не виражає. Проте слід зважати на те, що вчений не ставив перед собою завдання вичерпати проблематику визначення та опису граматичних категорій дієслова, навпаки, в теоретико-аналітичній концепції позначив цю проблематику, і саме неказане відкриває широкі перспективи розвитку сформульованої концепції. Навіть найзагальніших зауважень щодо таксису виявилось достатньо, щоб запрограмувати, з одного боку, на поверхневе, а з іншого, на абсолютизоване прочитання евристичних положень праці Р. Якобсона.

Ознака залежності / незалежності стосується не відношень між діями, а відношень між фактами: час, виражений однією дієслівною словоформою, однак позначає два типи відношень: сам факт і позицію мовця — віртуального (умоглядного) факту чи іншу позицію. Абсолютне вираження темпоральності (момент мовлення як співвідносний факт є абсолютним) та такий же граматичний статус Vf має, природно, незалежний характер. Таксис, виражений дієслівною словоформою Vadv (дієприслівником), без співвідносної залежності якої виникнення темпорального значення як безвідносного до факту повідомлення неможливе, має, природно, залежний характер як зміст відношення — зв'язку між діями, тобто їхньої взаємодії. Для підтвердження принципів типології граматичних дієслівних категорій вчений використав найближчий і прозорий приклад з системи російського дієслова — темпоральну функцію дієприслівника, який а) виражає в розумінні Р. Якобсона відносний час і який б) семантично, функційно і за морфологічним статусом ілюструє залежний характер відношень, адже самостійно вживатися в дієслівній (предикатній) функції не може.

Можна стверджувати, що Р. Якобсон відкрив таксис як граматичну категорію, не ставлячи перед собою завдання типологізувати граматичне вираження темпоральності та аналізуючи інший аспект дієслівних категорій. З іншого боку, очікувати концептуального визначення таксису і, тим більше, темпоральних відношень, зокрема й у зіставленні з часом, в аналізованій праці немає підстав. Однак концепція таксису, запропонована Р. Якобсоном, з огляду на типологічні особливості вираження онтологічного часу в граматичних системах різних мов, зокрема на різних історичних етапах їхнього розвитку, заповнила вже давно вакантну нішу в системі темпоральних значень та дає можливість суттєво доповнити систему, структуру та взаємозв'язки дієслівних категорій.

Отже, таксис — граматична категорія. Визначення категорійної природи таксису як семантичної [4: 234] чи функційно-семантичної [19: 867] зумовлене, на наш погляд, вказаними проблемами його інтерпретації. Можливо, трактування категорійної природи таксису не було

б настільки принциповим, якщо б не визначало сутності таксису та принципів аналізу таксисних форм. Ось визначення таксису В. Храковським, який узагальнив теорію та описово-аналітичні принципи вже доволі численних праць у російському мовознавстві: «Таксис — це функційно-семантична категорія, яка реалізована в біпропозитивних (і, ширше, поліпропозитивних) конструкціях, де різними граматичними засобами маркується часова локалізація (одночасність / неодночасність: передування, наступність) однієї ситуації P1 відносно іншої ситуації P2, часова локалізація якої охарактеризована відносно часу мовлення, тобто незалежно від будь-якої іншої ситуації Pn. Якщо конкретні таксисні значення маркуються за допомогою тих чи тих спеціалізованих дієслівних форм, то в цьому і тільки в цьому випадку можна говорити про таксис як про нешифтерну граматичну категорію дієслова, яка максимально включає три грамеми (передування, одночасність, наступність), які перелічені, як нам видається, за ступенем їхньої прагматичної значимості і маркованості в мові спеціальними засобами» [19: 867–868]. Як бачимо, у визначенні таксису домінують уже вказані суперечності інтерпретації положень Р. Якобсона. По-перше, якщо у трактуванні таксису виходити за межі морфології, як це робить В. Храковський, тобто одиницею таксису вважати тільки поліпропозитивну структуру, то питання віднесеності таксису до шифтерних / нешифтерних категорій стає неактуальним; це проблема іншого структурного рівня граматики. По-друге, значення категорії таксису визначене в конкретних семантичних типах (в межах, виокремлених Р. Якобсоном), однак категорійне значення та принцип його вираження не встановлені, навіть більше, семантика таксису втрачає диференційні ознаки, оскільки а) пов'язується з часом, точніше з одним із його аспектів — часовою локалізацією і хоч б) виражає часову локалізацію між ситуаціями (тобто тільки тут опосередковано йдеться про визначену Р. Якобсоном ключову ознаку таксису $EnEn$), але в) часова локалізація (значення таксису) «характеризується відносно часу мовлення, тобто незалежно від будь-якої іншої ситуації»). Отже, таксис двічі узалежнений від часу. По-третє, опертя на поняття пропозиції у визначенні таксисної структури ускладнює чи навіть нівелює визначеність таксисних одиниць, у яких «маркується часова локалізація», оскільки пропозиція може виражатися непредикативними конструкціями [2: 78]. Отже, підстав виокремлювати таксис із відносного часу немає. Це не тільки вузький, а й звужений погляд на таксис: відсутнє категорійне значення (значення таксису виражене в межах часового), невизначеними є таксисні одиниці (непредикатна недієслівна пропозиція позбавлена темпоральної семантики), аморфним є його статус.

Якщо, спираючись на узагальнення Р. Якобсона, перейти на рівень граматики мови, можна розвинути концепцію таксису в межах структури граматичної темпоральності. Таксис, як, до речі, й евіденція, за своєю природою складають периферію морфології, з погляду виражен-

ня — це категорії синтаксичного рівня, які на морфологічному рівні виявляють себе фрагментарно (однак достатньо, щоб бути відкритими саме в рамках морфології); через це їхній характер не стільки дієслівний (що зумовило труднощі інтерпретації таксису), як предикатний. Дієслівна словоформа не може бути визначена як ядерна форма таксису як за своєю семантичною структурою, так і з погляду формальної потенції, вона тільки обмежено рефлексує семантику таксису. Не випадково для всіх дослідників поліпредикативність таксисної форми (з окремими уточненнями) є загально визнаною. З іншого боку, концептуальний тягар морфологічної концептуалізації таксису скував дослідників у справі його категоризації та описового аналізу. Як уже зазначалося, таксис або звужений до кількох значень (одночасність / різночасність, передування / наступність), або обмежений структурним описом на основі типології одиниць формального синтаксису (просте ускладнене речення, різні види складного речення), або характеризується через фонову семантику синтаксичних конструкцій, у яких він виражений (умовна, допустова і под.).

Отже, на морфологічному рівні таксис є категорією темпоральних дієслівних форм, тобто особового дієслова та дієприслівника, які виражають темпоральне значення як $E_n E_n$, відношенням до іншої дії, а не до моменту мовлення. З морфологічного погляду за вираженням темпоральної ознаки грамеми поділяються на часові (відношення до моменту мовлення) — це морфологічний час, відносно часові чи таксисно-часові — це відносний час або незалежний таксис, обидві виражені фінітним дієсловом; таксисні — залежний таксис, виражений дієприслівником. Очевидно, що власне таксисною формою на морфологічному рівні є дієприслівник, який формально, функційно і семантично зорієнтований на співвідносну дію. Часові ознаки дієприслівника відсутні (див. [5: 207–208]), а його морфемні темпоральні показники зорієнтовані на вираження таксису. Фінітне дієслово, виражаючи відносний час (часо-таксис) тільки рефлексує семантику таксису, оскільки ні формально, ні функційно, ні семантично не зумовлює вираження відносної дії, як це було у несамостійного дієприслівника. З еволюційного погляду, очевидно, можна припустити, що часо-таксис на морфологічному рівні є наслідком згортання поліпредикативної конструкції подібно, наприклад, до форм умовного способу, тобто є дериватом синтаксичного рівня. У іншому випадку змушені заперечити співвідносний характер форм давноминулого часу в українській мові. У синтаксис в предикативній функції спрямований дієприслівник. Однак з погляду структури граматичної темпоральності ці форми вкрай важливі, оскільки на морфологічному рівні засвідчують генетичний зв'язок граматичних категорій часу і таксису.

1. Азизова М.С. Таксис в современном татарском литературном языке: автореф. дисс. ... канд. филол. наук. — Тобольск, 2004. — 19 с.
2. Арутюнова Н.Д. Предложение и его смысл: Логико-семантические проблемы / Н.Д. Арутюнова. — М.: Наука, 1976. — 283 с.
3. Бондарко А.В., Буланин Л.Л. Русский глагол. — Л.: Просвещение 1967. — 193 с.
4. Бондарко А.В. Общая характеристика семантики и структуры поля таксиса // Теория функциональной грамматики: Введение, аспектуальность, временная локализованность, таксис. — М.: УРСС, 2001. — С. 234–242.
5. Вихованець І.Р. Частини мови в семантико-граматичному аспекті. — К.: Наук. думка, 1988. — 256 с.
6. Золотова Г.А. Структурно-смысловые отношения предикативных единиц в сложных предложениях // Золотова Г.А., Онипенко Н.К., Сидорова М.Ю. Коммуникативная грамматика русского языка, 1998. — М.: Ин-т рус. языка им. В.В.Виноградова РАН, 2004. — С. 344–360.
7. Курилович Е. Очерки по лингвистике. — М., 1962. — 456 с.
8. Маслов Ю.С. К основаниям сопоставительной аспектологии // Вопросы сопоставительной аспектологии. — Л.: Изд-во ЛГУ, 1978. — С. 4–44.
9. Маслов Ю.С. Очерки по аспектологии. — Л., 1984. — 263 с.
10. Мишаева М.В. Типология зависимого таксиса в английском и даргинском языках: автореф. дисс. ...канд. филол. наук. — Махачкала, 2007. — 25 с.
11. Пенчев Й. Към вопроса на времената в съвременния български език // Български език. — Кн. 2. — София, 1967. — С. 131–143.
12. Потёбня А.А. Из записок по русской грамматике. — М.: Просвещение, 1977. — Т. 4. — 406 с.
13. Русанівський В.М. Дієслово // Сучасна українська літературна мова (за заг. ред І.К. Білодіда). — К.: Наук. думка, 1969. — С. 296–429.
14. Семенова Н.В. К определению концептуальных оснований семантики таксиса // Вестник Новгородского госуниверситета. — № 15. — 2000. — С. 108–112.
15. Семенова Н.В. Семантика таксиса: концептуализация и категоризация. — Великий Новгород, 2002. — 265 с.
16. Семенова Н.В. Категория таксиса в современном русском языке: дисс. ...д-ра филол. наук: 10.02.01. — Великий Новгород, 2004. — 394 с.
17. Слободинська Т.С. Таксис в українській мові: універсальні характеристики та специфічні риси. — Вінниця: ПП Балюк І.Б., 2011. — 404 с.
18. Храковский В.С. Таксис: семантика, синтаксис, типология // Типология таксисных конструкций. — СПб: Знак, 2009. — С. 11–113.
19. Храковский В.С. Анкета для описания таксисных конструкций // Типология таксисных конструкций. — СПб: Знак, 2009. — С. 865–882.
20. Gasa M. Podstawowe relacje kategorii czasu w piśmie piktograficznym języka Naxi // Biuletyn polskiego towarzystwa językoznawczego. — Zeszyt LIV. — Warszawa: Energeja, 1998. — S. 95–109.
21. Jakobson R. Shifters, verbal categories, and the Russian verb // Jakobson R. Selected Writing // Word and Language. — The Hague. Paris: Mouton, 1971 — 752 p. — P. 130–147.
22. Reichenbach H. The Tenses of Verbs // The Language of Time. — N.-Y.: Oxford University Press, 2005. — P. 71–78.

Стаття надійшла 01.11.2012

Volodymyr Barchuk

Ivano-Frankivsk

CONCEPTUAL FEATURES OF TAXIS: PROBLEMS OF INTERPRETATION

The analyses of modern concepts and typological features of taxis are made in this article. They are on the basis of its interpretation and description as grammar category. The solution of a number of difficult questions according to its status, contents, and typological determinations are offered on the basis of differential taxis features.

Key words: grammatical category, verb, taxis, tense.