

ВСЕМИРНЫЙ ЯЗЫК: ИЗ ОПЫТА ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ЕСТЕСТВЕННЫХ ЯЗЫКОВ ДЛЯ ПРЕОДОЛЕНИЯ МЕЖЪЯЗЫКОВЫХ И МЕЖКУЛЬТУРНЫХ БАРЬЕРОВ

В.М. Смокотин

Аннотация. Рассматриваются процессы создания предпосылок для превращения английского языка во всемирный язык всеобщей коммуникации. Представлен опыт использования естественных языков в качестве языков международного общения в исторические эпохи, предшествовавшие возникновению капиталистических отношений и индустриальной революции. Прослеживаются процессы, которые привели к выбору английского языка в качестве основного средства международной коммуникации, и предпринимается попытка выявления причин, приведших к приобретению английским языком статуса глобального языка.

Ключевые слова: всемирный язык; межъязыковая коммуникация; глобализация; функциональные сферы языка.

Глобализация всемирных экономических, политических, культурных, научных и других отношений привела к значительному увеличению международных контактов и вызвала реальную необходимость общего языка всемирной коммуникации для преодоления межъязыковых и межкультурных барьеров, разделяющих человечество и препятствующих росту международных обменов. В исторические эпохи, предшествовавшие возникновению капиталистических отношений и индустриальной революции, которые привели к интернационализации международной торговли и к относительному росту языковых и культурных контактов, международные контакты в мирное время ограничивались дипломатическими отношениями, относительно невысоким торговым обменом и культурными и научными связями просвещенной элиты. Исключительная элитарность многих из этих отношений, в особенности дипломатических, отодвигала языковые проблемы международного общения на второй план, так как субъектами таких отношений являлись представители привилегированных кругов, образование которых включало изучение наиболее важных языков.

В Европе после распада Римской империи в V в., в период Средневековья классическая латынь была общепризнанным языком международной коммуникации, учености и науки вплоть до XVIII в., когда формирование стран-наций и становление национальных языков привели к постепенному вытеснению латинского языка и использованию национальных языков даже в международных отношениях. В XVIII в. языком образованной элиты стал французский, который заменил латинский в качестве языка дипломатических отношений. Доминирование французского языка и культуры в Европе началось с эпохи Людовика XIV (*le grand siècle*) и достигло пика в эпоху Просвещения, когда Франция стала сосредоточением научной, ин-

теллектуальной и культурной жизни, источником прогрессивных идейных течений и центром основных научных открытий.

Эпоха Просвещения, как одна из ключевых эпох в истории европейской культуры, началась во Франции, где она и получила свое название *le siècle des lumières* (век Просвещения, дословно «век света») и распространилась на всю Европу. Французские просветители Вольтер, Монтескьё, Руссо, Дидро и другие стали «властителями дум», и влияние их идей, в основе которых лежала критика существовавших в то время традиционных институтов, обычаев и морали и вера в природу и человеческий прогресс, сыграло важную роль в укреплении позиций французского языка как языка всеобщей коммуникации высших классов и просвещенных кругов Европы.

Хэкетт Луис пишет, что после Утрехтского мира (1713 г.) Просвещение было в основном французским явлением. К 1750 г. французские литературные салоны и французские философы-просветители вновь превратили Францию в интеллектуальный центр Европы [1]. Двуязычие высшего класса Европы, которое сложилось в XVIII в., позволяло европейской элите общаться без переводчиков с представителями властных структур и образованными людьми в любой европейской стране, сохраняя свои национальные языки, которые к этому времени приобрели литературную форму и уже более не рассматривались как «вульгарные» или «простонародные». Российское дворянство и интеллигенция при этом не составляли исключения. Беседы на французском языке в литературных салонах российской знати, описанные в «Войне и мире» Л.Н. Толстого, не являются литературной фикцией, а соответствуют действительности. Русское дворянство, общаясь друг с другом и со знатными европейцами, говорило по-французски и даже предпочитало «язык Европы» родному языку в устном и письменном общении с людьми своего круга, если темами разговора или корреспонденции были культура и искусство. Великий русский поэт А.С. Пушкин в письме на французском языке П.Я. Чаадаеву, известному русскому мыслителю и публицисту, писал: «*Mon ami, je vous parlerai la langue de l'Europe, elle m'est plus familière que la nôtre, et nous continuerons nos conversations commencées jadis à Sarsko-Sélo et si souvent interrompues*» (Друг мой, я буду говорить с вами на языке Европы, он мне привычнее нашего, и мы продолжим беседы, начатые в свое время в Царском Селе и так часто с тех пор прерывавшиеся) [2. С. 47].

Утрата Францией в течение XIX и XX вв. своего безусловного лидерства в политической, экономической и научно-технической жизни Европы привела к постепенному ослаблению позиции французского языка в качестве языка межнациональных отношений как в Европе, так и во всем мире, за исключением франкоговорящего мира – бывших французских колоний, которые после обретения независимости приняли язык бывшей метрополии в качестве государственного.

После Второй мировой войны политическое и экономическое сотрудничество в глобальных масштабах привело к постепенному устранению традиционных барьеров, препятствующих международному обмену во всех областях деятельности, начиная с международной торговли и кончая организацией массовых путешествий и туризма. Отсутствие языка всеобщей коммуникации, однако, представляет самый непреодолимый и трудно устранимый барьер в условиях глобализации, при которых межъязыковое и межкультурное общение становится духом времени. Развитие европейских государств, за редким исключением, по пути формирования стран-наций с одним государственным языком на основе языкового варианта элиты доминирующей этнической группы способствовало политическому и экономическому объединению стран-наций, созданию общенациональной культуры, беспрепятственному развитию всех сторон общественной жизни, но при этом воздвигло препятствия в установлении многосторонних международных связей и осуществлении политики взаимопонимания и сотрудничества, необходимой для поддержания прочного мира. Многовековой период международных отношений стран-наций привел к созданию общественного сознания, рассматривающего одноязычие и монокультурность как нормальное явление, а многоязычие – как исключение или отклонение от нормы.

Необходимость в языке всемирного общения не только в области дипломатических отношений и политического сотрудничества, но и во всех других областях, в особенности в системе транспорта и коммуникаций, стала ощущаться еще задолго до возникновения информационного общества и глобализации мировой экономики. Эффективная коммуникация в международной морской навигации между кораблем и берегом и между кораблями была бы чрезвычайно затруднена без принятия единого языка коммуникации и специальной языковой подготовки экипажа к зарубежным плаваниям. Международная морская навигация была первой областью международных контактов, где морские державы признали необходимость всеобщего языка коммуникации. В связи с тем, что к середине XIX столетия Британская империя стала самой крупной морской державой, что отразилось в популярной поэтической метафоре «*Britannia rules the waves*» (Британия правит волнами), английский язык еще задолго до принятия международного законодательства, регулирующего международную морскую навигацию, стал международным языком морского плавания, и морские просторы стали первым единым языковым пространством. Роль английского языка в качестве общего языка морской коммуникации была позднее закреплена законодательным образом. Так, в 1973 г. Комитет по безопасности на море Международной морской организации (International Maritime Organization, IMO) принял на 27-й сессии постановление, в котором было прописано, что в случае возникновения языковых трудностей для навигационных целей должен использоваться общий язык, и этим языком должен быть английский. Следуя этому ре-

шению, эксперты ИМО (IMO) разработали стандартный словарь морской навигации (Standard Marine Navigational Vocabulary, SMNV), который был принят в 1977 г. Работа над словарем продолжалась с учетом всех основных вербальных коммуникаций, требуемых безопасностью морского плавания. В результате был разработан стандартный фразеологический словарь морской коммуникации ИМО, который был принят Ассамблеей Международной морской организации в ноябре 2001 г. в Резолюции А.918(22) [3. С. 3].

Согласно Международной конвенции по стандартам в обучении, сертификации и несении морской вахты, принятой в 1978 г. и пересмотренной в 1995 г., способность использовать и понимать английский язык в рамках стандартной фразеологии является обязательным условием сертификации морского персонала, ответственного за навигацию кораблей с валовой вместимостью в 500 т и более [3. С. 3–4].

Международная морская организация была учреждена 6 марта 1948 г. в Женеве с принятием Конвенции о межправительственной морской консультативной организации. Конвенция вступила в силу 17 марта 1958 г., а с 22 мая 1982 г. действует современное название организации. ИМО является специализированным учреждением ООН со штаб-квартирой в Лондоне. Ее цель – способствовать международному сотрудничеству в вопросах, связанных с международным торговым судоходством. В настоящее время ИМО включает 169 государств-членов и 3 ассоциированных государства-члена. Международное сотрудничество в рамках ИМО привело к принятию около 60 законодательных документов, наиболее известным из них является Международная конвенция по охране человеческой жизни на море (International Convention for the Safety of Life at Sea, SOLAS), первая версия которой была принята в 1914 г. после гибели «Титаника». Конвенция СОЛАС (SOLAS) неоднократно пересматривалась с целью модернизации инструкций и поддержания темпа технического развития судоходной индустрии. Новая версия Конвенции, позволяющая обновлять текст путем внесения поправок, была принята в 1974 г. [4].

Гражданская авиация, в отличие от морского судоходства, является относительно новой областью деятельности по обеспечению перевозки пассажиров, багажа, груза и почты, но ее бурное развитие, начиная с первого управляемого полета человека на аппарате тяжелее воздуха с двигателем 17 декабря 1903 г., совершенного братьями Райт, превратили ее во второй половине XX в. в один из самых развитых секторов мировой экономики. В век глобализации и цифровых технологий авиационные перевозки составляют 40% мировой торговли, в то время как вес перевозимых грузов не превышает 2% от общего объема грузов, перевозимых в мире, что объясняется высокой стоимостью новых товаров в области информационных технологий по сравнению с их размером и весом [5]. Группа исследователей воздействия грузовых авиаперевозок на мировую экономи-

ку пишет, что ни один другой вид перевозок не соответствует лучше экономическим реальностям новой эпохи, когда глобальные источники снабжения и торговля, совершенная логистика требуют, чтобы производители получали и пересылали относительно меньшее количество товаров более часто, быстро и надежно на большие расстояния [6]. Рост мировой экономики и расширение международной торговли в послевоенный период, а также непрерывное увеличение потока пассажиров, который, по данным Всемирной торговой организации, увеличивался в среднем на 9% в год в период с 1960 по 2000 г. [7], свидетельствуют о том, что воздушный транспорт в общем и международный пассажирский авиационный транспорт в особенности играют решающую роль в процессе международной интеграции и оказывают воздействие на развитие других секторов мировой экономики.

Как и в случае морского судоходства, необходимость общего языка в международных авиационных перевозках привела к принятию международного законодательства, в котором важность использования общего языка обосновывается требованиями к обеспечению ясной и недвусмысленной коммуникации между пилотами и системой контроля аэровоздушного транспорта с целью избежания ошибок в коммуникации. Наиболее важную роль в разработке международного законодательства для гражданской авиации выполняет Организация международной гражданской авиации, ИКАО (International Civil Aviation Organization, ICAO), учрежденная как специализированное агентство при ООН 5 марта 1947 г. на основании Международной конвенции по гражданской авиации, подписанной 7 декабря 1944 г. в Чикаго (штат Иллинойс, США) 52 странами-сигнаторами. Чикагская конвенция установила основные принципы работы международной авиации, ввела международные стандарты и рекомендованную практику (Standards and Recommended Practices, SARPs) [8].

Осознание необходимости общего языка коммуникации международной гражданской авиации и введения законодательным образом стандартной фразеологии, а также повышения требований к языковым навыкам и умениям пилотов произошло в период становления глобализационных процессов, когда в результате значительно возросших грузовых и пассажирских авиапотоков стали возникать сбои в коммуникации между пилотами и наземным контролем. В довоенный период развития гражданской авиации и в течение первых десятилетий после Второй мировой войны английский язык использовался наиболее часто как язык международной авиакоммуникации *de facto*, но в отсутствие общепринятого международного законодательства неопределенность в выборе языка определялась языковой политикой авиакомпаний и национальных правительств. Это приводило к тому, что к языковому репертуару пилотов могли предъявляться чрезмерные требования. Так, пилот самолета, совершающего полет из Лондона в Милан до 1946 г., должен был говорить на англий-

ском, французском и итальянском, так как любой из этих языков мог быть востребован во время радиоразговоров с аэродиспетчерами [9].

Отсутствие строгих требований к знанию английского языка при сертификации пилотов и несоответствие национальных законодательств, относящихся к гражданской авиации, стали препятствием не только для естественного роста международных обменов с использованием авиационного транспорта, но и для обеспечения мер по охране жизни пассажиров и экипажа. Поворотным пунктом в истории использования общего языка международной гражданской авиации была авиакатастрофа в 1977 г. на взлетно-посадочной полосе аэропорта Лос-Родео испанского острова Тенерифе (Канарские острова), которая по числу жертв со смертельным исходом (583 человека) является самой разрушительной в истории авиации. Столкновение двух самолетов Боинг-747 объяснялось стечением ряда неблагоприятных обстоятельств, включая плохую видимость из-за тумана и перегруженность пассажирского трафика из-за террористического акта в крупнейшем аэропорту Канарских островов Лас-Пальмас, но главной причиной столкновения был сбой в языковой коммуникации. Пилот авиакомпании KLM использовал при разговоре с диспетчером нестандартную фразу «We are now at take-off» (Мы взлетаем), которая была воспринята авиадиспетчером в значении «Мы находимся на взлетной полосе и готовимся к взлету». Диспетчер ответил «О.К.», что подтвердило заблуждение экипажа в том, что разрешение на взлет получено [10].

Как и в случае гибели «Титаника», которая выявила важность координации национальных систем морского судоходства в разработке и принятии международного законодательства с целью охраны жизни на море, включая меры по улучшению качества коммуникации с использованием одного общего языка, так и после Тенерифской катастрофы в 1977 г., ИКАО приняла ряд мер по предупреждению несчастных случаев в авиационной практике из-за сбоев в коммуникации. В начале 1980-х гг. ИКАО опубликовала пересмотренный вариант англоязычной стандартной фразеологии, используемой в переговорах пилотов с авиадиспетчерами (Air Traffic Control, ATC), с целью исключения повторения ошибок из-за двусмысленности некоторых выражений. Особое внимание было уделено английским выражениям, используемым на стадии выруливания и взлета самолетов (taxi and take-off phase). Слова *cleared* и *take-off*, означающие в авиационной терминологии «согласовано» и «взлет», часто приводили к недоразумению, если родной язык переговаривающихся сторон не был английским. Их заменили словами *approved* (одобрено) и *departure* (отъезд, уход) для всех инструкций за исключением самой процедуры прохождения контроля перед взлетом (actual take-off clearance) [9].

На рубеже XX–XXI вв., когда на фоне усиления глобализационных процессов требования в международной гражданской авиации к стандартизации и гармонизации возросли, Организация международной граждан-

ской авиации стала на путь введения требований к владению английским языком пилотов и авиадиспетчеров с обязательной сертификацией. После ряда авиакатастроф, в которых сбой в коммуникации был одной из причин, приведших к катастрофе, в 1998 г. ИКАО признала важность улучшения коммуникаций между пилотами и центрами наземного контроля воздушного транспорта. Согласно Резолюции Ассамблеи ИКАО А 32-16, под руководством Совета ИКАО, Комиссия по аэронавигации (Air Navigation Commission, ANC) приступила к работе по разработке требований к уровню владения языком авиаперсонала. Комиссия учредила специальную группу экспертов по изучению вопросов, связанных с требованиями к владению общим английским языком (Proficiency Requirements in Common English Study Group, PRICEG), перед которой была поставлена цель всестороннего анализа всех аспектов радиокommunikации авиаперсонала как в ситуациях «воздух–земля» (air–ground), так и «земля–земля» (ground–ground).

В результате Комиссия внесла исправления в Приложения 1, 6, 10, 11 ИКАО (ICAO Annexes), относящиеся к требованиям к владению английским языком авиаперсонала, непосредственно связанного с контролем авиаполетов. Так, Приложение 1 (Personnel Licensing – Сертификация персонала) впервые включало шкалу из 6 уровней владения английским языком и требования к тестированию при сертификации авиаперсонала. Приложение 6 (Operation of Aircraft – Управление самолетом) и Приложение 11 (Air Traffic Services – Авиационные службы) установили, что языковые требования ИКАО включают и стандартную фразеологию, и «plain English» (ясный и понятный английский язык). Согласно требованиям к владению английским языком ИКАО для международного сертифицирования необходим как минимум четвертый уровень владения языком (ICAO Level 4, Operational). Авиаперсонал международных авиалиний должен подвергаться тестированию согласно данной шкале уровней по всем аспектам радиотелефонной коммуникации. Сдавшие тест на Уровень 6 (Expert – Экспертное владение) освобождаются от каких-либо экзаменов в будущем. При Уровне 5 (Extended – продвинутый уровень) тестирование должно повторяться каждые 6 лет. ИКАО также установила конечный срок введения требований к владению языком – ноябрь 2003 г. Члены Организации международной гражданской авиации обязались до марта 2011 г. обучить и сертифицировать свои авиаперсоналы на Уровне 4 [11].

Для того чтобы поддержать усилия стран – членов ИКАО по осуществлению мер, связанных с введением новых, более жестких требований к языковой подготовке и языковому тестированию, администрация Организации международной авиации предусмотрела разработку и публикацию специальных учебно-методических материалов. Наиболее важным из этих материалов является «Руководство по осуществлению Требования ИКАО по владению языком» [12], первое издание которого вы-

шло в 2004 г. Руководство было предназначено не только для специалистов, осуществляющих надзор за реализацией соответствующих программ языкового обучения и тестирования, но и для широкого круга лиц, связанного с административной деятельностью в гражданской авиации, служащих авиакомпаний и центров по подготовке и обучению авиационного персонала. Поэтому оно было составлено таким образом, чтобы быть доступным для тех, кто не является специалистом в прикладной лингвистике и языковом обучении.

Руководство подчеркивает недостаточность требований к языковой подготовке в предшествующих стандартах, которые основывались на упрощенном английском языке и ограниченном списке фразеологических выражений, используемых в авиационной промышленности. Авторы Руководства указывают, что «хотя стандартизированная фразеология ИКАО была разработана для применения во многих обстоятельствах (главным образом для обычных ситуаций, но также и для необычных и чрезвычайных случаев, которые можно предусмотреть), ни один набор фразеологических выражений не может описать все возможные ситуации и ответные реакции» [12. С. 14–15]. Более высокие, конкретизированные требования к уровню языковой подготовки на основе обязательного тестирования и сертификации являются обязательным условием осуществления безопасности авиационных полетов на новом этапе развития авиационной промышленности.

Авторы Руководства подчеркивают, что Требования ИКАО к владению английским языком, включая знание стандартной фразеологии, использование «ясного и понятного английского языка» и соответствие Уровню 4 для международной авиации, относятся как к тем, для кого английский язык является вторым, так и к носителям английского языка [12. С. 18–19]. Это касается не только стандартной фразеологии, знание которой требует специальной подготовки даже для носителей языка из-за вариативности использования английского языка в зависимости от географических регионов, но и использования «ясного и понятного английского языка». «Ясный английский язык» используется в чрезвычайных и необычных ситуациях, так как «невозможно разработать фразеологию для всех возможных ситуаций». Руководство подчеркивает, что plain English в случае его использования для уточнения инструкций должен быть «понятным, кратким и недвусмысленным». Его использование не означает разрешение игнорировать правила употребления стандартных фразеологических выражений [12. С. 64–65].

Необходимо отметить, что согласно правилам ИКАО английский язык не является единственным языком в международной авиации, возможно использование национальных, региональных и местных языков. В то же время право использования английского языка предоставляется по первому требованию. Введение единственного языка в международные радиопереговоры в масштабах всего земного шара, указывают авторы Ру-

ководства, нереально как в краткосрочной, так и в среднесрочной перспективе, но некоторые из стран – членов Организации международной гражданской авиации проводят более строгую языковую политику, чем стандарты ИКАО, и требуют использования только английского языка, по крайней мере, в международных аэропортах [12. С. 65–66].

Признание необходимости общего языка коммуникации в морском судоходстве и международной авиации было вызвано, прежде всего, заботой об охране жизни и здоровья людей, совершающих морские и воздушные путешествия. Так, решение Ассамблеи ИКАО в 1998 г. о разработке и введении требований к владению языком авиации, которые включают обязательную сертификацию авиаперсонала международной авиации не ниже 4 уровня ИКАО, было принято после ряда авиакатастроф, которых можно было бы избежать при условии обеспечения достаточного уровня языковых компетенций авиаперсонала. Согласно данным ИКАО, из 28 тысяч протоколов об обеспечении безопасности полетов, изученных специальной комиссией, свыше 70% включают сбои в радиокommunikации, причем ошибки коммуникации представляют основную категорию проблем в международной авиации [13].

Однако если необходимость в общем языке международного судоходства и авиации диктуется, прежде всего, стремлением повысить безопасность в ситуациях, в которых неудачи в преодолении языковых и культурных барьеров могут привести к потере человеческих жизней, необходимость общего языка во всех других областях экономической, политической, культурной, научной и образовательной жизни в период глобализации определяется чисто практическими соображениями беспрепятственного развития в соответствующих областях, основанного на растущих международных контактах и сотрудничестве, которые значительно затрудняются в условиях языковой и культурной изоляции и отсутствии общепринятого языка всемирной коммуникации. Темпы глобализации на рубеже XX и XXI вв. опережали международную законодательную деятельность в вопросе принятия языка глобального общения. В то время как ученые и политические деятели занимались поисками путей решения проблемы языковой и культурной коммуникации в мире, в котором национальные границы становились все более прозрачными для грузовых и пассажирских потоков, английский язык стал все больше приобретать черты глобального языка *de facto*, использующегося «по умолчанию» (default language) во всех ситуациях международного общения. Кроме традиционных областей, в которых английский язык практически стал доминировать еще в 1950–1960-х гг., таких как бизнес, коммерция, международный туризм, популярная культура (в особенности музыка), с 80-х гг. XX в. он стал все более проникать в качестве языка всемирного общения в науку и медицину, информатику и телекоммуникации, международные стандарты и т.д. О высокой востребованности английского языка в мире можно судить исходя из экономиче-

ской категории товарного производства «спрос и предложение» (supply and demand).

Глобализационные процессы в мировой экономике привели к тому, что многие понятия, которые раньше никак не связывались с товарно-денежными отношениями, как, например, врожденные способности, образование и приобретенные квалификации, в настоящее время рассматриваются экономистами как «человеческий капитал», т.е. «мера воплощенной в человеке способности приносить доход» [14].

Обучение английскому языку как второму языку и как иностранному превратилось в многомиллиардный бизнес. Экономический обозреватель Скотт Хипшер пишет, что «всемирная индустрия по обучению английскому языку как второму языку, как и всякие другие, формируется рыночными силами, и владельцы языковых школ и менеджеры образования должны принимать в расчет и финансовые, и образовательные факторы при принятии решений относительно числа студентов в классах и расценках оплаты учителей» [15]. Прогресс в новых научных технологиях позволил значительно увеличить количество изучающих язык за счет обучения через Интернет в режиме «on-line». Носители английского языка, выступающие в качестве преподавателей, могут осуществлять учебный процесс, не выезжая в страны проживания обучающихся, перед виртуальной аудиторией в 800 млн студентов во всем мире, изучающих английский язык [16].

Во второй половине XX в., когда процессы экономической интеграции, научно-технический прогресс и рост среднего класса и уровня жизни населения привели к явлению массовости международных контактов, практическая необходимость языка общей коммуникации для преодоления языковых и культурных барьеров в масштабах всего земного шара, а не в пределах отдельных стран или регионов, ускорила естественный процесс выделения самых распространенных европейских языков в качестве языков межэтнического общения. Расширение сферы применения английского языка в международной коммуникации, наметившееся еще в XIX в. в процессе роста могущества Британской империи, приобрело после Второй мировой войны поистине глобальные масштабы в результате превращения США в экономическую и политическую супердержаву, контролирующую значительную часть мировой экономики. По данным Всемирного банка, ВВП США в 2009 г. составил 14 256 300 млн долл., или почти 25% от мирового ВВП (58 133 309 млн долл.) [17]. Укрепление позиций английского языка в мире также объясняется тем, что после распада Британской империи бывшие колонии и доминионы сохранили английский язык или в качестве основного, или одного из официальных языков страны. Кроме англо-язычного мира английский язык получил широкое распространение во многих странах с высоким уровнем глобализации и значительной долей международной торговли в национальных экономиках.

Таким образом, выбор английского языка на рубеже XX–XXI вв. как всемирного языка всеобщей коммуникации во всех сферах международной деятельности явился результатом длительного процесса его широкого распространения, начиная с XIX в. в морской навигации, а в течение XX в. – в международной гражданской авиации, коммерции, деловых отношениях и в научных исследованиях и публикациях. Главным фактором укрепления позиций английского языка как основного средства преодоления межъязыковых и межкультурных барьеров является экономическое и политическое лидерство стран англоязычного мира, в особенности США. Глобализационные процессы в конце XX в. вызвали необходимость в языке всемирной коммуникации и повлияли на широкое проникновение английского языка во все формы языкового обучения. Значительную роль в приобретении английским языком статуса глобального языка сыграла информационная революция конца XX столетия на основе быстрого распространения Интернета и мультимедийных технологий.

Литература

1. **Lewis H.** The Age of Enlightenment. The European Dream of Progress and Enlightenment. (The International World History Project). Pittsburgh: The World History Center, 1992.
2. **Пушкин А.С.** П.Я. Чаадаеву // Собрание сочинений: В 10 т. Т. 10: Письма 1831–1837 гг. М.: Гос. изд-во худож. лит., 1962. С. 47–49.
3. **Resolution A.918(22)**, 29 November 2001 // IMO Assembly 22nd session, Agenda item 9. IMO Standard Marine Communication Phrases. London: International Maritime Organization, 2001.
4. **International** Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974. London: International Maritime Organization, 1999.
5. **Kasarda J.D., Green J.** Air Cargo: Engine for Economic Development // The International Air Cargo Association. Air Cargo Forum. Bilbao, Spain, September 15, 2004.
6. **Kasarda J.D., Appold S.J., Makoto M.** The Impact of the Air Cargo Industry on the Global Economy // The International Air Cargo Association. Air Cargo Forum. Calgary, Canada, September 13, 2006.
7. **World Trade Organization (WTO).** Second Review of the Air Transport Annex: Developments in the Air Transport Sector (Pt. III): Note by the Secretariat, Document S/C/W/270/Add.2. Geneva: WTO, 2007.
8. **Конвенция** о международной гражданской авиации (Doc. 7300/8). 8-е изд. Монреаль, Канада: ИКАО, 2000.
9. **Robertson F.A.** Aviation English Comes of Age (The closing address). ICAEA (International Civil Aviation Association), 2007.
10. **The Deadliest** Plane Crash // NOVA Public Broadcasting Service. Internet Resource. Retrieved: September 12, 2010.
11. **ICAO's** English Language Proficiency Requirements. In: Aviation English Training. Montreal: ICAO, 2010.
12. **ICAO** Doc. 9835 AN/453 // Manual on the Implementation of ICAO Language Proficiency Requirements. Montreal: ICAO, 2004.
13. **Lamy P.** ICAO Standards and Recommended Practices // ICAO-Eurocontrol. European Seminar on Language Proficiency for Aeronautical Communications. Brussels, October 27–28, 2005.

14. *Фишер С., Дорнбуш Р., Шмалензи Р.* Экономическая теория. М.: Юнити, 2002.
15. *Hipsher S.* ESL industry analysis. How attractive to a potential teacher is the ESL industry as a whole // Ajarn, 16 February 2010. Internet Resource. Retrieved: September 16, 2010.
16. *How* to Teach Online Webinars. What the Multi-Billion Dollar ESL Industry Doesn't Want You to Know // Visibility Magazine, July 9, 2010 (Internet Resource).
17. *Gross Domestic Product (2009)* // The World Bank: World Development indicators data. Washington, D.C.: World Bank, July 1, 2010.

THE GLOBAL LANGUAGE: FROM THE EXPERIENCE OF USING NATURAL LANGUAGES IN OVERCOMING INTERLINGUAL AND INTERCULTURAL BARRIERS
Smokotin V.M.

Summary. The processes of creating prerequisites for transforming the English language into the global language of universal communication are considered. The experience of using natural languages as languages of international exchange in the the historical epochs preceding the emergence of capitalist relations and the industrial revolution is presented. The processes that have eventually led to the choice of English as the chief means of international communication are followed, and an attempt is made at clarifying the causes for the fundamental change in the world system of languages, with the English language acquiring the status of the global language.

Key words: global language; cross-lingual and cross-cultural communication; globalization; language functional domains.