

На правах рукописи



ОЛМАТОВА ШАРОФАТ САФРАЛИЕВНА

**ЛЕКСИКО-СЕМАНТИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ
ТЕРМИНОЛОГИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА
В ТАДЖИКСКОМ, РУССКОМ И АНГЛИЙСКОМ ЯЗЫКАХ**

Специальность: 10.02.19 – Теория языка

**Автореферат
диссертации на соискание учёной степени
кандидата филологических наук**

Душанбе-2020

Работа выполнена на кафедре теории и типологии английского языка
Бохтарского государственного университета имени Носира Хусрава

Научный руководитель: **Джамshedов Парвонахон,**
доктор филологических наук, профессор,
заведующий кафедрой иностранных языков
Академии наук

Официальные оппоненты: **Джаматов Самиддин Салохиддинович,**
доктор филологических наук, доцент,
заведующий кафедрой языкознания и
сопоставительной типологии Таджикского
государственного университета им. С. Айни

Давлятова Чинорой Абдуллоевна
кандидат филологических наук, старший
преподаватель кафедры иностранных языков
Института экономики и торговли
Таджикского государственного университета
коммерции

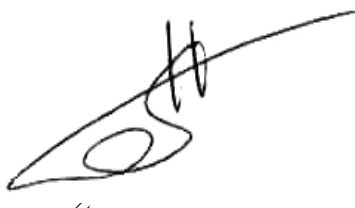
Ведущая организация: Таджикский национальный университет

Защита состоится «14» апреля 2020 года в 14:00 часов на заседании диссертационного совета Д 047.004.02 по защите диссертаций на соискание учёной степени кандидата наук, на соискание учёной степени доктора наук созданного на базе Института языка и литературы имени Рудаки АН Республики Таджикистан (734025, г. Душанбе, пр. Рудаки, 21).

С диссертацией можно ознакомиться в научной библиотеке и на сайте Института языка и литературы им. Рудаки АН Республики Таджикистан (734025, г. Душанбе, пр. Рудаки, 21; www.iza.tj).

Автореферат разослан «___» «_____» 2020 г.

Учёный секретарь
диссертационного совета,
доктор филологических наук



Каландаров Х.С.

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы исследования заключается в сопоставительном исследовании отраслевой лексики, которое содействует повышению эффективности и профессионализма коммуникации, осуществляемой только в условиях корректного, грамотного использования терминологических единиц. Таджикская железнодорожная терминология как неразрывная часть словарного состава таджикского языка, появившаяся ещё в далёком прошлом, наряду с другими терминологиями, развивается интенсивно и особенно ярко проявляется на современном этапе, когда применение в транспортной сфере научно-технических достижений приводит к обогащению лексики новыми терминами. Актуальность реферируемого исследования связана с необходимостью проведения сопоставительного анализа таджикской, русской и английской железнодорожной терминосистемы, которая требует установления закономерностей их формирования и развития, выявления общих и специфических структурно-семантических особенностей терминов, что поможет определению продуктивных способов образования специализированной лексики.

Данное исследование нацелено на повышение терминологической грамотности и реализацию Государственной программы совершенствования преподавания и изучения русского и английского языков в Республике Таджикистан на 2015-2020 годы от 3 июля 2014 года, №427. В ней сказано: «В условиях устойчивого международного сотрудничества и интеграции Республики Таджикистан в мировом сообществе растёт потребность в специалистах, хорошо владеющих русским и английским языками и способных продуктивно их использовать в реальных ситуациях повседневного и профессионального общения». Это касается углублённого изучения терминологии различных отраслей науки, которое является важнейшей задачей в связи с общей направленностью терминологических исследований. Данная сфера диктует необходимость изучения терминологии разных языков. Исследование железнодорожной терминологии таджикского, русского и английского языков в лингвистическом, конкретном структурно-семантическом и функциональном плане призвано выявить общие закономерности становления терминологии и тем самым содействовать выработке практических рекомендаций для разработки данной системы терминологии в сопоставляемых языках, особенно в таджикском, где она продолжает совершенствоваться, тем более, что в современном языкознании в последние годы все большее внимание уделяется лингвистическому анализу специальной лексики различных областей знаний.

Степень научной разработанности проблемы. Различные аспекты данной проблемы в той или иной степени получили определённое научное освещение в опубликованных работах исследователей истории железнодорожной сферы. В соответствии с особенностью данной проблематики, исследовательскими подходами в решении и изучении поставленных задач, диссертантом была выполнена задача – выявить особенности терминологии, как

средства коммуникации, которая обеспечивает трансформацию информации и сообщения в любой сфере общественной жизнедеятельности людей. Если говорить об обычной, повседневной и бытовой коммуникации, то она реализуется при помощи разговорной и литературной форм языка, обеспечивая общение в процессе совместной деятельности, что положительно влияет на степень ее эффективности.

Как и в других современных литературных языках, в таджикском языке можно обнаружить некоторые соображения, имеющие отношение лишь к некоторым аспектам терминологического заимствования. Не остаётся без внимания вопрос о калькировании иноязычных лексем. В этом плане отмечаются и случаи заимствования целых «терминологий» с обоими их уровнями, то есть с системой понятий и с иноязычными способами их наименования. Исследование показывает, что одной из главных задач лексикологии на данном этапе становится установление различных видов систематизации групп, существующих внутри лексики, определение принципов и атрибутов, которые объединяют лексические единицы в определённые семантические группы.

Исследование и интерпретация проблем системности в лексике и терминологии связаны с именами таких учёных-языковедов, как А. Мейе, Э. Бенвенист, Э. Сепир, Б.Л. Уорф, Ю.Д. Апресян, И.В. Арнольд, Н.Д. Арутюнова, О.С. Ахманова, Р.Ю. Кобрин, А.Д. Хаюгин, Д.С. Лотте, Б.Н. Головин, И.И. Чиронина, С.П. Хижняк, В.М. Лейчик, В.В. Виноградов, В.А. Звегинцев, Е.С. Кубрякова, М.В. Никитин, А.И. Смирницкий, В.М. Солнцев, Ю.С. Степанов, А.В. Суперанская, Н.И. Толстой, Ю.Н. Марчук, С. Назарзода, Д.Т. Таджиев, М.Н. Касимова, Н.Д. Шаропов, Д. Саймиддинов, М.Б. Султонов, Н. Масуми, Т.К. Джураев, О.Х. Касимов, С.Р. Хоркашев и др.

В настоящее время в таджикском языкознании одной из главных задач лексикологии является выявление и установление различных видов системных отношений, существующих внутри разных лексических групп и наряду с этим установление конкретных показателей, которые объединяют слова в общем контексте.

В связи с этим, при анализе и интерпретации железнодорожной терминологии на материалах таджикского, русского и английского языков мы рассматриваем как лексико-семантические соотношения в контексте их применения, так и взаимоотношения обозначаемых терминами понятий и объектов исследуемой области.

Изучение и исследование терминологического пласта проводится разными методами и способами. Если объектом исследования становится значение термина, а целью – выявление его специфических особенностей в нескольких языках, то осуществить поставленную задачу поможет семантико-сопоставительный анализ.

Заметим, что семантико-сопоставительный анализ исследования лексических единиц состоит из двух этапов: 1) изучение семантических особенностей и значений терминов сначала в одном языке, а затем в других; 2)

сопоставление семантических особенностей и лексических значений терминов в нескольких языках с целью выявления их схожих сторон, а также их различий.

Целью исследования является комплексный сопоставительный структурно-семантический анализ терминологии железнодорожного транспорта в таджикском, русском и английском языках.

Достижение цели предполагает решение следующих **задач**:

- сбор и систематизация таджикских железнодорожных терминов;
- лексико-тематическая классификация этих терминов;
- научный анализ семантических особенностей тематических групп;
- исследование особенностей образования железнодорожных терминов;
- определение места и роли лингвистических заимствований в формировании и развитии таджикской железнодорожной терминологии;
- определить особенности структурной организации железнодорожной терминологии в таджикском, русском и английском языках;
- проанализировать системные отношения железнодорожной терминологии сопоставляемых языков, установить ее лексико-семантические особенности в межъязыковом сопоставлении.

Объектом исследования является лексико-семантический анализ железнодорожных терминов в таджикском, русском и английском языках, также лексические системы железнодорожной терминологии, связанные с заимствованием.

Предметом исследования являются лексико-семантические, структурно-грамматические и функциональные особенности формирования и функционирования железнодорожной терминологии таджикского, русского и английского языков в сравнительно-сопоставительном аспекте.

Научная новизна диссертации заключается в том, что она является первой попыткой комплексного структурно-семантического анализа железнодорожных терминов в сопоставительном аспекте на материале трёх языков – таджикского, русского и английского. В исследовании впервые в таджикском языкознании проведено комплексное и многоаспектное исследование отраслевой терминологии в разносистемных языках. Данный анализ выявил как общие, так и национально-обусловленные характеристики в развитии понятий технической терминологии, особенно железнодорожной. Были рассмотрены семантические и словообразовательные атрибуты и особенности образования железнодорожной лексики.

Исследование эффективно тем, что в нем проводится структурно-семантическая классификация таджикско-русско-английской железнодорожной терминологии, где выявляются словообразовательные модели, в соответствии со структурным и сопоставительно-типологическим аспектами, и определяются способы семантизации и терминологизации лексических единиц общеупотребительного уровня.

Методологической основой диссертации послужили общетеоретические и специальные труды зарубежных и отечественных лингвистов в области специальной и отраслевой терминологии. Обобщая результаты имеющихся исследований по данной проблеме, мы попытались установить основные различительные признаки лексико-семантических и структурно-семантических групп железнодорожной терминологии. Данная работа в научном плане базируется на многочисленные исследования русских учёных, посвящённые анализу семантики языковых единиц: Л.Л. Нелюбина, Н.Д. Андреева, В.Д. Аракина, Л.А. Чернышовой, В.П. Даниленко, Л.М. Алексеева, К.Я. Авербуха, В.М. Алпатова; зарубежных ученых Дж. Лайона, А. Джексона, Дж. Лакоффа и таджикских лингвистов, П. Джамшедова, Н.Д. Шаропова, М.Б. Султонова, Д. Саймиддинова, С. Назарзода, Б. Камолиддинова, С.С. Джаматова, Т.К. Джураева, М.Н. Касымовой и др.

Теоретическая значимость исследования заключается в углублении представлений о формировании железнодорожной терминологии, на основе сопоставления железнодорожных терминов в таджикском, русском и английском языках. Также проблематика терминообразования и функционирования узкоспециальных терминосистем получила в исследовании теоретическое обоснование, а проведённый структурно-семантический анализ железнодорожной лексики в сопоставительном аспекте выявил общие закономерности и специфические особенности становления и развития, железнодорожных терминосистем в исследуемых языках. Данное исследование также может дать дополнительный импульс дальнейшему совершенствованию процесса терминообразования, особенно в образовании железнодорожных терминов в соответствии с требованиями норм таджикского литературного языка.

Практическая значимость работы состоит в направленности данного исследования на совершенствование изучения и исследования структурно-семантических и лексических групп в сопоставительном плане. Достижения настоящего исследования могут найти применение в составлении словарей в области железнодорожного транспорта, в работах по систематизации, унификации и стандартизации терминологии, составлении пособий по иностранному языку в профессионально-технической сфере. Результаты аналитических обобщений по теме исследования могут послужить важной научной базой и практической основой в изучении лексики железнодорожной терминологии таджикского, русского и английского языков. Итоги проведённого исследования могут быть использованы в практике преподавания таджикского, русского и английского языков студентам технических специальностей, а также при составлении двух и трёхязычных таджикско-русско-английских терминологических и толковых словарей. Кроме того, результаты исследования могут быть полезны иностранным студентам, обучающимся в Республике Таджикистан, и профессиональным переводчикам.

Теоретической базой для данного исследования, послужили научные труды исследователей: Н.И. Толстого, В.В. Акуленко, В.В. Виноградова,

А.И. Смирницкого, Ю.С. Степанова, В.Д. Аракина, А.А. Уфимцевой, Р.Ю. Кобринна, Л.А. Капанадзе, Л.А. Чернышовой, В.М. Лейчика, Г. Пихта, А.А. Реформатского, А.В. Суперанской, Б.Л. Уорфа, Г. Джураева, Дж. Гринберга, В.А. Татарина, В.М. Солнцева, Л. Блумфилда, В.Г. Гака, Ю.А. Рубинчика, Б. Сиеева, П. Джамшедова, Ш.И. Хаитовой, С. Назарзода, М.Н. Касымовой, Д. Ходжаева, А.А. Нозимова, Х. Маджидова, Б. Камолиддинова, Н.Д. Шаропова, Д. Саймиддинова, Ф.К. Зикриеева, М.Б. Султонова, С.С. Джаматова, Х.А. Саидова, П.Г. Нурова и многих других известных учёных-лингвистов.

На защиту выносятся следующие положения:

1. Процесс формирования терминов в таджикском языке проходил под влиянием русского, частично арабского языка, путём переосмысления единиц общеупотребительной лексики и подчинения собственной орфографии;

2. Анализ и интерпретация единиц железнодорожной терминологии в плане их внутриязыковой, их языковой реализации в таджикском, русском и английском языках;

3. В процессе эволюции основными способами формирования английской железнодорожной терминосистемы можно считать заимствование из латинского языка, а также специализацию значений общеупотребительных слов;

4. Детальный анализ способов выражения железнодорожных терминов отрасли, а также их сопоставление в современном таджикском, русском и английском языках;

5. Выявление семантической и структурной специфики, анализируемой железнодорожной терминологии, которая способствует дальнейшему развитию как прикладного, так и теоретического аспектов терминологической отрасли в сопоставляемых языках;

6. Определение языковых и коммуникативных значимостей выражения терминов железнодорожного транспорта, которые являются актуальной проблемой в современном языкознании, и будет способствовать корректному обозначению и правильному переводу терминов данной отрасли в таджикском, русском и английском языках.

Методы исследования. Основным методом исследования железнодорожной терминологии в сопоставляемых языках послужило системное, семантическое, контрастивное, сопоставительное изучение лексики, использовался также метод компонентного анализа слов. Настоящая диссертация выполнена на основе теории с использованием инструментариев железнодорожных терминов, которые имеют непосредственную связь между собой и, в целом, образуют определённое терминологическое поле. Такие слова обычно часто встречаются в контексте, в составе других текстов, но среди других терминов можно быстро определить значение таких терминов, которые выражают понятия, предметы и процессы железнодорожной системы.

Эмпирической базой исследования послужили материалы, собранные из отраслевых словарей таджикского, русского и английского языков, в том числе и двуязычных таджикско-английских, англо-таджикских словарей, энциклопедий, толковых словарей, учебников и научных материалов на таджикском, русском и английском языках, а также путём опроса респондентов-специалистов железнодорожного транспорта. Общее количество терминов составляет более 2000 единиц.

Апробация основных результатов исследования. Основные положения диссертационного исследования излагались на ежегодных научно-практических конференциях профессорско-преподавательского состава Бохтарского университета имени Носира Хусрава (2015-2019 гг.). Материалы исследования также обсуждались на методических, теоретических семинарах и заседаниях кафедры теории и методики преподавания иностранных языков, на курсах повышения квалификации учителей и преподавателей Института повышения квалификации учителей Хатлонской области и на республиканских научно-практических конференциях (2015-2019 гг.). Диссертация обсуждена и рекомендована к защите, на расширенном заседании кафедры Бохтарского государственного университета имени Носира Хусрава (протокол №6 от 23 января 2020 г.).

Основные положения диссертации нашли отражение в 12 научных работ, из них: 4 статьи в журналах из перечня ВАК РФ, 3 - в журналах РТ по лингвистическим вопросам, 5 - в сборниках научных конференций.

Структура диссертационного исследования. Работа состоит из введения, трёх глав, заключения, списка использованной литературы и приложения в виде трёхязычного словаря железнодорожных терминов. Каждая глава, согласно содержанию диссертации, составлена по разделам, где исследуемые проблемы изучаются последовательно и согласно логической системе осмысления аргументов с учётом достижений в области терминологии.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ДИССЕРТАЦИИ

Во введении обосновывается актуальность темы, степень изученности проблемы, цели и задачи работы, излагается методологическая основа, научная новизна, теоретическая и практическая значимость, формулируются положения, выносимые на защиту, определяются материал и методы исследования, описывается структура работы.

В первой главе «Теоретические предпосылки исследования железнодорожной терминологии таджикского, русского и английского языков» - диссертант раскрывает теоретические предпосылки проблемы диссертационного исследования. Глава состоит из трёх разделов.

В первом разделе **«Проблема термина и терминологии в современном языкознании»** автор останавливается на анализе становления теории проблемы термина и терминологии в современном языкознании. В целом, весь первый раздел главы представляет собой аналитический обзор работ отече-

ственных и зарубежных учёных. Предмет нашего внимания – это лексико-семантический анализ железнодорожной терминологии таджикского, русского и английского языков. Очевидно, что подобное сопоставительное исследование связано с решением практических задач, а именно: с подбором межъязыковых лексических эквивалентов в трёх сопоставляемых языках, и так как исследование любой терминологической системы начинается с выяснения, что собственно понимается под термином, необходимо рассмотреть, хотя бы кратко, основополагающие теоретические проблемы в области терминологии. По этому вопросу существует обширная литература, мы привели лишь некоторые наиболее интересные для нас определения авторов, исследующих терминологию. Многие учёные сходятся во мнении, что общепринятого определения понятия «термин» не существует и приводят по десять и более определений термина, сделанных с точки зрения разных наук, в которых используется терминология. Не вызывает сомнений тот факт, что термин всегда обозначает понятие.

В терминологических словарях часто внимание обращается только на языковой уровень, что приводит к ошибкам в переводе, как, например, в переводе железнодорожной лексики, которая является важной составной частью общетехнической терминологической системы любого языка, в том числе и таджикского. Многие входящие в неё слова, образовавшись на основе продуктивного использования международных терминоэлементов, заимствованных слов и интернациональной лексики, используются и в других терминосистемах одновременно. В современном языкознании анализ железнодорожной терминосистемы, с точки зрения представленности в ней разных эпох и сфер распространения научного языка и способов образования, даёт возможность обнаружить наряду с неологизмами слова, зафиксированные чуть ли не первыми памятниками письменности. Например: *мисқаб-бурав-gimlet*, *мурват-винт-screw*, *поезди (қаторай) боркаши вазнинбор-колымага* (громоздкий экипаж)-*clunker*, *сандуқи эҳтироқ* (панчараи даруни оташдон)-*колосник* (чугунная решётка для прохода воздуха под топливо)-*firebar*, *қолибмистар-лекало* (линейка для вычерчивания кривых линий)-*gauge*, *қубба-набалдашник-knob*, *парма-сверло-drill* и т.п. Таким образом, рядом с собственно терминологическими образованиями можно выделить приспособленные для специальной сферы слова общеобиходного употребления, фразеологизмы, местные диалектные и даже просторечия. Например, такие термины, как *марказҳои сабқаткунӣ-обгонные пункты-passing station*, *шуъбаи умурри роҳи оҳан-околоток-line section*, *фосилароҳ-ограничивающий перегон-inter station track*, *коркарди (ороиши) нақб-обделка тоннеля-tunnel casing*, *сохтумусози роҳ-обустройства пути-lay-out track*, *танзимаи зидди лағзиш-противоюзный регулятор-the anti-skid regulator*, *гечонак*, *лагжонак-скользун-bearer*, *нўгтез*, *забонак-остряк-tongue*, *устохонаи сайёри таъмири роҳ-путеремонтная летучка-maintenance party*, *думбола-хвост поезда-rear end of train* и др.

Основную массу этого лексического пласта составили слова, связанные с наименованиями понятий и явлений общественной и государственной сферы, а также конкретных научных дисциплин, многие из которых вошли в начале XX века и в лексический фонд современного таджикского языка. Эти термины без изменения и с некоторыми звуковыми различиями вошли в словарный запас таджикского языка, где используются до настоящего времени. Например, слово «вокзал», произносимое как «*вагзал*» в речи таджикского населения, в письме известно в форме «вокзал».

Происхождение слова «вокзал» восходит к английскому слову, затем оно вошло в русский язык, а из русского - в таджикский язык. Являясь английским по происхождению, это слово происходит от фамилии Дж. Вокса, **Vaux** и существительного **hall** и в словаре Л.П. Крысина комментируется в следующей форме: **вокзал** (<англ. **Vauxhall**) – по названию парка и увеселительного места под Лондоном от фамилии владельца Дж. Вокса (**Vaux+hall-холл, хол**). Большая станция на путях сообщения [Крысин, 2008, 161 с.]. В русском языке это слово известно под названием - «**железнодорожный вокзал**», а в таджикском языке - «*вокзали роҳи оҳан*», где «вокзал» является английским словом, а «*роҳ*» и «*оҳан*» - таджикскими словами.

Другое слово - «вагон» вошло в таджикский язык без изменений из русского языка, хотя относится к французскому языку. Слово «вагон» в словарях Л.П. Крысина и А.Н. Булыко толкуется следующим образом: **вагон** (**фр. wagon** <англ. **waggon-повозка**) - несамоходное транспортное средство, движущееся по рельсам для перевозки пассажиров и грузов [Булыко, 2004, 110 с., Крысин, 2008, 143 с.]. В английском, французском, русском и таджикском языках это слово употребляется почти без изменений. Так, если во французском языке используется в форме **wagon**, в английском языке в форме **waggon**, в русском и в таджикском языках в форме **вагон**.

В свою очередь, вагоны имеют собственные названия, выполняющие определённые функции:

вагони боркаш→товарный вагон→ **goods (box, freight) car, waggon**

вагони мусофиркаш→пассажирный вагон→**coach; carriage** брит.; **car** амер.

вагони пласкарт→плацкартный вагон→**carriage with numbered reserved seats**

вагони купедор→купейный вагон→ **corridor car**

вагони умумӣ→общий вагон→ **day coach**

вагони нарм→мягкий вагон→ **soft-seated carriage**

вагони номабар→почтовый вагон→**mail van** и др.

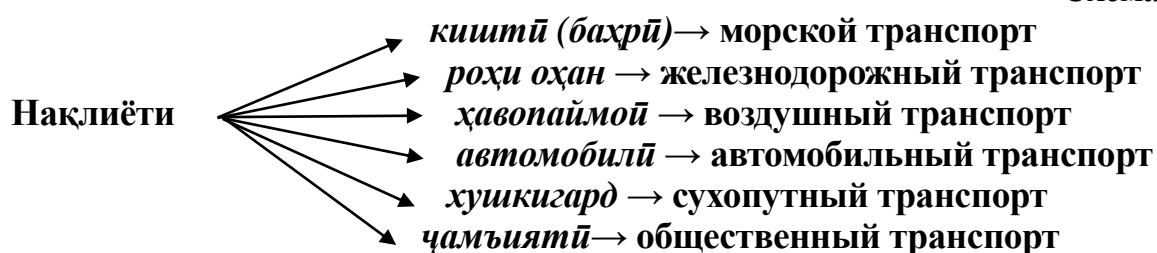
Слово «*нақлиёт*» имеет широкое значение и употребляется в следующих сферах: железнодорожной, воздушной, автомобильной, сухопутной и т.д. В русском языке распространено в форме «**транспорт**» и происходит оно от латинского языка «**transporture** – в значении приносить, отправлять» [Булы-

ко, 2004, 703 с.]. Этот термин, на наш взгляд, из латинского языка изначально, вошёл в словарный запас европейских языков, затем - в лексику русского языка с некоторыми фонетическими изменениями в форме **транспорт**. В устной речи определённой части таджикского населения употребляется также в форме **транспорт**. **Транспорт** происходит от латинского слова **transporture** и в русском языке используется в значении **перевозить, переправлять** [Булыко, 2004, 703 с.].

Слово «**нақлиёт**» происходит от арабского слова «**нақл**» и имеет следующие значения: 1) а) **перевоз, перенос, транспортировка**; б) **уст. средство передвижения; нақл додан** в) **перемещать**; в) **переносить, перевозить**; 2) **рассказ, пересказ, повествование, повесть** [Толковый словарь таджикского языка 1969, 844 с.].

В толковом словаре таджикского языка, изданном в 1969 году, отсутствует форма «**нақлиёт**», только его корень «**нақл**» толкуется различными примерами. Следует отметить, что в таджикском языке сегодня слово «**нақл**» понимается только в значении «перевоз», «транспортировка» и «рассказ, пересказ», то есть, в современном таджикском языке слово «**нақл**» полисемично, а слово «**нақлиёт**» - моносемично и используется как **транспорт**. Виды «**нақлиёт**» отражены в следующей схеме:

Схема №1



Слово **локомотив** является заимствованным и воспроизводится также, как и в русском языке, откуда оно перешло в таджикский язык. Оно используется в наименовании таких машин, как паровоз, тепловоз и электровоз, которые движутся по рельсам и везут вагоны. По-своему происхождению слово **локомотив** относится к латинскому языку, откуда оно перешло в лексику французского языка. Будучи по своей структуре сложным, оно состоит из двух частей: «**locus-место**» и «**motio-движение**» и в форме **Locomotive** переносится во французский язык. Затем из французского языка непосредственно или посредством других европейских языков в этой же форме заимствуется русским языком, откуда оно в 20-е годы прошлого века без изменений переносится в таджикский язык. В словарях Л.П. Крысина и А.Н. Булыко слово «**локомотив**» толкуется следующим образом: **локомотив (фр. Locomotive от лат. «locus-место+motio-движение») – тяговая машина (паровоз, тепловоз, газотрубовоз, электровоз), предназначенная для перемещения по рельсам железнодорожных составов или отдельных вагонов** [Булыко, 2004, 327 с.; Крысин, 2008, 408 с.]. Анализ появления данного слова в таджикском, русском и английском языках показывает, что,

несмотря на свою длительную историю, оно не подвергалось серьёзной эволюции и в упомянутых языках используется с некоторыми фонетическими различиями или аналогично: **Locomotive** – в английском языке, **локомотив** – в русском языке, **локомотив** – в таджикском языке. Это же форма употребляется в персидском языке Ирана, в связи чем, можно считать, что это слово имеет широкий круг употребления среди иранских, европейских и славянских языков.

В толковом словаре персидского языка это слово употребляется в форме [**lokomotiv**] → (**лукумутив**) и толкуется следующим образом: машина, движущаяся посредством пара, электричества или моторов дизеля и приводящая в движение вагоны железнодорожного поезда [Машири, 1990, 923 с.].

Шпала. Термин «шпала» в таджикской речи известно в форме «*шпал, (такия релс и зерчуби релс)*», но он не зафиксирован в толковых словарях, а в русско-таджикском словаре приводится в форме «шпала» в значении «опора рельса» [Русско-таджикский словарь, 1985, 1221 с.]. Такое значение недостоверно и требует своего разъяснения, так как слово «опора» имеет другое значение, в то время как **шпала** специально готовится из крепкой древесины или из цемента и арматуры для железных дорог, устанавливаемая на земле, на которую укладывают рельсы для поездов. По этимологии этот термин, согласно источникам, происходит из немецкого и голландского языков. Например, в толковом словаре Л.П. Крысина оно разъясняется следующим образом: **шпала** (<нем. **spale-ступенька, лестница**) массивный поперечный деревянный или железобетонный брус, на котором закрепляются рельсы [Крысин, 2008, 815 с.]. В словаре А.Н. Булыко он имеет следующее толкование: **шпала** (гол. **spalk - подпорка**) деревянный или железобетонный брус, укладываемый поперёк железнодорожного полотна как опора для рельсов [Булыко, 2004, 664 с.].

Таким образом, слово **шпала** имеет европейский корень и с некоторыми фонетическими различиями в этих языках употребляется в одном и том же значении. Например, в немецком языке оно имеет форму - **spale**, в голландском - **spalk**, то есть различие наблюдается в финальной части слова: немецкий гласный звук - **e** превращается в голландский согласный звук - **k**. В русском языке в конце слова возникает гласный звук - **a**. Это объясняется тем, что каждый язык имеет свои орфоэпические нормы, которым должны соответствовать все слова этого языка. Как мы уже отметили, в таджикский язык оно пришло через русский язык, но только с одним изменением в конце слова, т.е. в конце слова сокращается гласный звук - **a**, и оно приобретает форму «шпал», в связи, с чем было бы правильно употреблять русский вариант. Это различие можно представить в виде таблицы следующим образом:

Таблица №1.

Языки	Слово	Различие
таджикский	шпал	-
русский	шпала	а
немецкий	spale	е
голландский	spalk	к
английский	sleeper	er

Рельс - это слово является заимствованным из русского языка и до настоящего активно функционирует в лексике таджикского языка. В русском языке данное слово имеет форму **рельс**, а в таджикском языке – **релс**. Как мы видим, здесь наблюдается фонетическое различие, и оно проявляется в том, что после согласного звука «л», согласно фонетическим правилам этого языка, пишется мягкий знак, что не присуще таджикскому языку, так как с принятием в 1989 году «Закона о новом правописании таджикского языка» мягкий знак «ъ» в таджикском языке отсутствует. По своему происхождению слово «**рельс**» относится к английскому языку и принято в форме **rail**. В словарях Л.П. Крысина и А.Н. Булыко оно разъясняется следующим образом: **рельс (англ. rails - мн.ч. от rail - рельс)** – укрепляемый на шпалах железнодорожного полотна стальной узкий брус, по которому движутся колеса вагонов; стальной узкий брус специального назначения, по которому, катясь, движутся колёса вагона, вагонетки и т.п. [Крысин, 2008, 608 с.; Булыко, 2004]. Отсюда можно заключить, что слово **рельс** возникло в английском языке и в дальнейшем получило своё распространение в других языках мира, появившись, таким образом, в лексике русского языка в форме **рельс** (от мнж. чис. **rails-рельсы//рельсов**), что в итоге заимствуется таджикским языком: **релс**.

Во втором разделе «**Предпосылки изучения железнодорожной терминологии в таджикском, русском и английском языкознании**» раскрывается вопрос о предпосылках изучения железнодорожной терминологии в таджикском, русском и английском языкознании, которая является важной составной частью общетехнической терминологической системы таджикского языка. Многие слова из железнодорожной лексики одновременно используются и в других терминосистемах. Эти термины, как и в других языках, образовались на основе продуктивного использования международных терминологических элементов, источником которых были заимствованные слова и интернациональная лексика. Одной из важных причин изучения железнодорожной терминологии в таджикском языке, естественно, является появление первой железной дороги на территории современного Таджикистана - линии Урсатьевская - Андижан, проложенной в 1897 году. Другой важной предпосылкой мы считаем радикальные изменения в социально-экономической сфере республики. В учебный план таджикских вузов включён ряд дисциплин, формирующих специалистов высокой квалификации, способных эф-

фективно работать в рыночных условиях. Следовательно, терминология в период ускорения научно-технического прогресса приобретает особое значение, так как служит источником получения информации, инструментом освоения специальности, и потому любая область науки и техники находит в ней своё выражение. Сегодня практически нет ни одной области знания, которую можно было бы изучать, не владея терминологией.

Английские слова и их влияние через русский язык на таджикский язык и прежде изучались таджикскими учёными глубоко и серьёзно. В последние годы, в связи с бурными процессами глобализации, задачей железнодорожной терминологии становится отделение ее от ситуативной, т.е. определение границ лексического поля, пригодного для использования в глобальном железнодорожном дискурсе. Исследование основных железнодорожных терминов, появившихся в Британии и США на этапе зарождения отрасли, показало, что такие основные железнодорожные понятия, как «рельс», «поезд», «путь», получили одинаковую вербализацию в обеих странах: **rail, train, track**, а в таджикском соответственно: «*релс*», «*қатор*», «*роҳ*». Вместе с тем, были выявлены существенные различия в номинации таких основных понятий, как «**railway-железная дорога-роҳи оҳан**», «**locomotive-паровоз-буғгард**», «**wagon-вагон-вагон**», «**station-станция-истгоҳ**».

Произведённые в ходе исследования этимологических характеристик подсчёты показывают, что в английской терминологии исконные термины англо-саксонского происхождения составляют 31,4% от всех исследуемых монологемных единиц. К исконным единицам отнесены, например, слова **gate-шлагбаум-завҷӯб**, **yard-сортировочная станция-хати роҳҳои дарачабандӣ**, **lock-замыкатель-иттисолдиҳанда**, **dwarf-карликовый светофор-чарогӣ раҳнамои настак**, **sleeper-шпала-шпал (такияҷӯби релс)**.

Перечисленные железнодорожные термины по своей сути – англо-саксонские общеупотребительные слова, но переосмысленные, получившие научно-профессиональное значение. Наиболее весомый вклад в становление и развитие английской железнодорожной терминологии, не напрямую, а через язык - посредник, внесла латынь - общепризнанный язык науки средневековья. Это можно объяснить теми требованиями, которые предъявляет практика железнодорожного дискурса к железнодорожной лексике. Прежде всего, эта лексика должна быть понятна всем участникам глобального железнодорожного дискурса.

В третьем разделе «**История возникновения терминологии железнодорожного транспорта**» рассмотрены вопросы возникновения железнодорожного транспорта, определяются условия и источники железнодорожных терминов.

В данном разделе основное внимание отведено истории возникновения терминологии железнодорожного транспорта. За свою историю железнодорожный транспорт России, посредством которого обогатилась таджикская терминология, прошёл большой и сложный путь эволюции от первой

Царскосельской «пароходной» рельсовой линии до крупнейшей транспортной системы мира – высокоэффективной, надёжной, экологически наиболее чистой. Говоря о железнодорожной сфере, заметим, что дороги в мире стали появляться вместе с культурным развитием человечества и большой скачок в дорожном строительстве произошёл с появлением колёсного транспорта.

Как уже было упомянуто, одной из необходимых причин изучения железнодорожной терминологии в таджикской лексикографии, стало появление первой железной дороги на территории современного Таджикистана, линии Урсатьевская-Андижан, проложенной в 1897 году. Она прошла через север страны и соединила Ходжент с сетью железных дорог Российской империи. В 1907 году была сдана первая очередь будущей Сулюктинской узкоколейной железной дороги, предназначенной для перевозки угля. В 1926-1930 годах была проложена линия Термез — Душанбе — Янги-Базар (Вахдат). В 1938 году на севере республики появилась ветка Канибадам – Шурабад. В 1930-е годы на юге Таджикистана была проложена узкоколейная железная дорога Душанбе – Нижний Пяндж, а в 1950 – Курган-Тюбе (Бохтар) – Куляб. В 1960-70-е годы была введена в эксплуатацию новая линия Термез – Курган-Тюбе (Бохтар) – Яван.

Немаловажной функцией железной дороги Таджикистана, имеющей особую социальную значимость, являются пассажирские перевозки. После распада СССР и за время политической нестабильности в Республике Таджикистан пассажирские железнодорожные перевозки фактически сошли на нет. Имеющийся на тот момент подвижной состав не отвечал принятым международным требованиям, международные маршруты были сведены до минимума.

Развитие железнодорожного транспорта, как основной и неотъемлемой части, чрезвычайно важно для развития экономики страны. Понимая это, государство особое внимание уделяет развитию путевого хозяйства как наиболее важного сегмента железной дороги.

Первой железной дорогой Таджикистана, построенной в годы независимости, стала линия широкой колеи Курган-Тюбе (Бохтар) – Куляб, открытая в 1999 году. С марта 2009 года началось строительство линии Вахдат – Яван. В честь 25-летия Независимости Республики Таджикистан, 24 августа 2016 года указанная линия сдана на эксплуатацию.

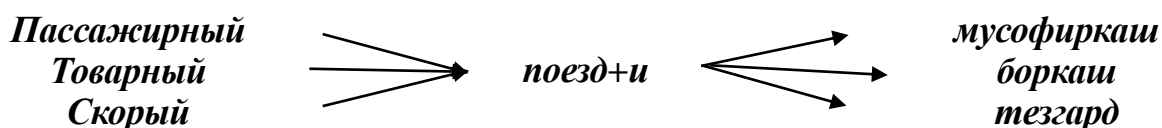
Каждая сфера имеет свою терминологию, которая требует внимательного лингвистического изучения. Не является исключением, и терминология сферы железнодорожного транспорта. Важность исследования данной терминологической системы подчёркивается насущной необходимостью исторического анализа, обзора и систематизации того значительного количества новой лексики, которая появилась за последнее время в области железнодорожной терминологии, а также потребностью упорядочения стихийных процессов терминообразования в будущем.

Один из способов быстрого и гибкого реагирования языка на потребности общества – это заимствования, происходящие в результате контактов, взаимоотношений народов, профессиональных сообществ, государств. Исследование показало, что важную часть словарного запаса таджикского языка также составляют заимствованные слова и термины, относящиеся к железнодорожной лексике, вошедшие в лексику языка в различные периоды истории. Основная причина такого заимствования иноязычной лексики, на наш взгляд, заключается в отсутствии соответствующего понятия в таджикском языке. Тем более что важной особенностью заимствованной терминологии оказалось то, что, приняв фонетико-грамматические формы таджикского языка, эти термины начинают употребляться в таджикском языке в том же виде. Такое наблюдение за переходом слов и фраз из какого-либо иностранного языка в русский язык, а после – в таджикский помогает нам понять историю и развитие таджикского языка, как литературного, так и его диалектов. Следует отметить, что эти заимствования прекрасно адаптируются в таджикском языке и проходят необходимое семантическое и фонетическое изменение. Заметим, что самый близкий путь внедрения терминологии этой сферы в таджикский язык, как и другие заимствования, произошли посредством русского языка до победы Октябрьской революции 1917 года и продолжают до сих пор, о чем свидетельствуют культурные, экономические, политические, дипломатические связи между народами. Особый интерес вызывает произношение этих слов разными поколениями - существуют возрастные особенности, что больше связано со стереотипом, с темпом речи, интеллектуальным уровнем. Для любого носителя языка очевидно, что пожилые люди говорят несколько иначе, чем молодые. Язык старшего поколения более консервативен, в речи пожилых людей больше слов, уже вышедших из употребления. Грамматические и лексические инновации свойственны детям и молодёжи, стандарт – людям среднего возраста. Следовательно, произношение этих терминов отличается в речи людей более раннего периода - пожилого возраста. В речи старшего поколения, заимствованные слова приближены к фонетике таджикского языка, что даёт право считать, что различие в речи пожилых и молодых людей в произношении русско-интернациональных слов связано с их осведомлённостью о словах заимствованного языка. Например, слово «поезд» этимологически относится к русскому языку и в таджикском языке принято в этой же форме. Несмотря на это, люди в разговорной речи эту лексическую единицу произносят как «*поиз*» или «*пойиз*», когда *поиз* обозначает время года, т.е. *осень*, но на письме оно известно в форме «*поезд*». В последние десятилетия в таджикском языке в подражание персидскому языку Ирана в качестве его синонима появляется слово «*қатор*» заимствованное из арабского языка.

На наш взгляд, арабское слово «*қатор*» (*қатор* 1. Ограда, палисад 2. см. *қатор-ряд*.) не выражает все смысловые оттенки слово «поезд», употребление которого в таджикском языке, насчитывает столетнюю историю и пере-

ход его из русского языка связано с появлением железной дороги в Душанбе и этого вида транспорта в республике [Таджикско-русский словарь, 2006]. Являясь простым по структуре, оно вошло в сознание и речь местного населения, служит базовым материалом для образования различных терминов - словосочетаний. Они составляются на основе словосочетаний русского языка и некоторых из них можно изобразить в следующей схеме:

Схема №2:



Платформа. В таджикском языке данный термин используется в этой же форме и в области железнодорожного транспорта имеет несколько значений: **платформа:** 1. **станционная платформа** – *платформаи истгоҳи роҳи оҳан*; 2. **Открытый вагон** - *вагони болокушод ва бедевора*: **грузить тракторы на платформы** – *тракторҳоро ба платформаҳо бор кардан* [Русско-таджикский словарь, 1985, 233 с.].

Упомянутое слово по происхождению принадлежит французскому языку. Впоследствии оно вошло в лексику других языков, в том числе и русского языка, откуда перешло в словарный запас таджикского языка. Во французском языке это слово имеет форму **plateforme** и обладает следующим значением: «ровная площадка на железнодорожной станции для посадки людей в вагоны, погрузки» [Крысин, 2008, 447с.].

По своей структуре слово **платформа** является сложным словом и состоит из двух самостоятельных частей **plate** и **forme**, что дословно переводится следующим образом: **plate** “плоская”, **forme** “форма” плоская форма [Булыко, 2004, 547 с.].

В английском языке используется форма **platform** и употребляется в значении «площадка железнодорожной станции, возвышение с деревянным полом на железнодорожной станции», а в таджикском - в значении *сахни(бастараи) истгоҳи роҳи оҳан; суфаи тахтафари дар истгоҳи роҳи оҳан* [Джамshedов, Т. Рази, 2005, 473 с.].

Отсюда становится ясно, что термин **платформа** из французского языка сначала переходит в европейские языки, в том числе в английский язык в форме **platform**, потом заимствуется русским языком в форме **платформа**. В 20-ые годы прошлого века в результате строительства железных дорог и прибытия первого поезда в Душанбе, это слово без изменения из русского языка пополняет словарный запас таджикского языка. В целом, это слово в русском, английском и французском языках употребляется с небольшими фонетическими модификациями.

Слово «**платформа**» не зафиксирован в русско-таджикском словаре (1985) и в толковом словаре таджикского языка (2008), хотя в этой же форме употребляется в речи населения республики, но в ходе исследования было

выявлено, что в работе А. Ализода «Правила технической эксплуатации железных дорог» слово **платформа** имеет другой синоним, выражающий это понятие, то есть *«бастара»*.

Во второй главе «Основные способы словообразования железнодорожных терминов в таджикском, русском и английском языках» определяются наиболее употребительные способы словообразования железнодорожной терминологии в рассматриваемых языках. Основными источниками формирования железнодорожной терминологии в таджикском, русском и английском языках являются; 1) собственные средства таджикского, русского и английского языков; 2) заимствования из других языков.

На уровне структурной организации железнодорожный пласт лексики выражается языковыми средствами, относящиеся к различным уровням языковой иерархии, главными из которых являются лексический и синтаксический. Вследствие этого железнодорожная лексика в сопоставляемых словах модифицируется как лексическая категория, которая имеет разноуровневые средства своего выражения.

Степень распределения железнодорожной лексики по лексико-грамматическим разрядам слов различна. В системе сопоставляемых языков ведущее место занимают имена существительные, далее следуют имена прилагательные, глагол.

На лексическом уровне особое место в номинации железнодорожной терминологии занимает словообразование. Словообразование представляет собой очень важное средство совершенствования лексического состава, в том числе терминологического пласта языка. Этот путь и связанные с ним методы словообразования способствуют появлению новых лексических единиц и создают новые возможности для развития языка. Следует отметить, что большинство новых терминов образуются благодаря экстралингвистическим факторам, т.е. социальным преобразованиям, развитию науки и производства и т. д.

В сопоставляемых языках наличествует значительное число аффиксов, использующихся для образования новых слов. Среди них выделяются исконные и заимствованные аффиксы. Другим характерным признаком аффиксов является то, что в этой системе выделяются продуктивные и непродуктивные, привязанные к определённой ряду лексем. Поэтому не все аффиксальные словообразующие форманты в настоящее время употребляются как словообразовательные элементы.

Ещё академик В.В. Виноградов отмечал, что «в языке выделяются аффиксы, потерявшие своё значение, ставшие непродуктивными, в структуре производного слова выделяются лишь как приметы той или иной части речи, они перестают быть аффиксами и только потенциально сохраняют свойство выделяемости» [Виноградов 1975, 120с.].

По признаку соотнесённости к определённому лексико-грамматическому разряду слов производные аффиксы подразделяются на: а) субстантивные

(суффиксы **strik-er**, **mochin-ist**, **sound-ness**, **accur-acy** гузар-гоҳ, рехта-гар, ҳалқ-а, боркун-анда, кор-дон, дандона-дор и др.); б) адъективные (например, суффиксы: **dirt-y**, **short-ish**, **care-ful**, **price-less**, печид-ан, ятоқ-он, гузар-онидан и др.); в) глагольные (например, суффиксы: **character-ize**, **altern-ate**, **clear-ify**, **strength-en**, ронд-ан и др.).

По происхождению словообразовательные аффиксы сопоставляемых языков делятся на исконные и заимствованные аффиксы: суффиксы **пой-гоҳ**, **зич-ӣ**, **readi-ness**, **green-ish** и др., префиксы, **но-сӯхта**, **бо-суръат**, **бе-садо**, **mis-dial**, **un-burn** являются исконными, тогда как суффиксы **фармоиш-от/кашфи-ёт**, **маҳдуд-ият** **vacill-ation**, **break-able** - и префиксы **dis-placement**, **ex-actness**, **re-claim** - заимствованными.

Продуктивными исконными суффиксами в английском языке являются: **-d**, **-ed**, **-dom**, **-th**, **-fold**, **-fill**, **-hood**, **-ing**, **-ish**, **-less**, **-let**, **-like**, **-lock**, **-ness**, **-ock**, **-red**, **-ship**, **-some**, **-teen**, **-th**, **-ward**, **-way**, **-wise**, **-y**, и заимствованные, преимущественно из латинского: **-able**, **-ible**, **-al**, **-ant**, **-ent**, французского: **-age**, **-ance/-ence**, **-ancy/acncy**, **-ard**, **-ate** и греческого: **-ist**, **-ism**, **-ite**, русского: **-nik**. В таджикском языке основная масса суффиксов – исконные.

Как в таджикском, так и в русском, английском языках аффиксальное словопроизводство в плане своей типологии имеет как сходные, так и различные черты. В этих языках мы можем выделить следующие типы лексем: 1) тип суффиксальный со структурой **N+s**; **sleep-er**-шпал-а-шпал (*такячӯби релс, чӯб ё гӯлаҳои оҳанӣ, ки ба зери релсҳои роҳи оҳан чида, релсро бо мехҳо бо он васл мекунад*); 2) тип префиксальный со структурой **p+N**; **un-couple**-расцепка-аз ҳамдигар чудо кардан, **dis-place**-передвигать-ҳаракат додан, гузарондан, бурдан, овардан, кӯчондан; 3) тип префиксально-суффиксальный в английском и русском одинаковы, т.е. со структурой **p+N+s**; **re-align-ment**-выравнивание, пере-трассиров-ка, но в таджикском со структурой **N+s** ҳамвор кардан-ӣ, баробар кардан-ӣ.

По конкретному способу аффиксации в сопоставляемых языках выделяются суффиксальный, префиксальный и суффиксально-префиксальный типы аффиксации.

При суффиксальном словообразовании, суффикс может присоединиться либо

а) непосредственно к корневой морфеме: **мушт-муштак-сам-кулачок** (*олоте, ки муҳаррики мошинро ба ҳаракат мебарорад*),

б) либо образовывать определенные последовательности двух или более суффиксов: **банд-бандкун-бандкунӣ**, **васл-васлкун-васлкунӣ-clutch-сцепление** и др.

Основную часть терминов, образованных по суффиксальным моделям в сопоставляемых языках составляют односуффиксальные слова, которые представлены в различных словообразовательных типах. Односуффиксальный тип **N+s** является высокопродуктивным как в количественном, так и качественном отношении также в таджикском языке.

В сфере железнодорожной терминологии в таджикском языке широко используются все известные суффиксальные словообразовательные типы (модели), различающиеся различной продуктивностью. В ходе сопоставительного анализа моделей мы попытаемся выявить многообразие типов соответствий между языками, устанавливая соответствия таджикских суффиксальных словообразовательных типов таджикского языка в английском.

Модель **N+й** является наиболее продуктивной в словообразовании железнодорожной терминологии в таджикском языке и образует существительные: Модель **N+-й** проявляет многообразие соответствий в английском языке: **N+-й=R**: *эхтиётӣ-alternate* (запасной; резервный) и др.

N+-й=R+once/асне: *роҳбарӣ-guidance* (управление) и др.

Модель **N+-ият** - арабская по своей форме, наблюдается в целом в арабских заимствованных словах. Как отмечает Ш. Рустамов, «превратившись в словообразовательный аффикс в таджикском языке, образует существительные от собственных таджикских слов или от заимствований» [Рустамов, 1978, 67 с.].

Таким образом, в пределах данной модели выявляются следующие английские соответствия: 1. **n+-ият=n**: *маҳдудият - limit* (ограничение) и др.; 2. **n+-ият=n+ence//ance**: *аҳамият-importance; significance* (важность, значительность) и др.

С точки зрения морфологического строя в образовании железнодорожной терминологии определённое место занимает префиксальная аффиксация, и в этом отношении производные термины идентичны с точки зрения их словообразовательного значения. Как в одном, так и в другом случае обязательно наличие префикса и основного терминообразующего корня, хотя и в английском, и в таджикском языке терминообразующим компонентом являются разные префиксы.

При префиксальном способе словообразования новые слова образуются посредством префикса – аффикса, предшествующего корневой морфеме.

Префиксальные модели с отрицательной коннотацией в таджикском языке ограничен несколькими моделями. Термины, передающие значение лишать чего-либо, прерывать действие в таджикском языке передаются при помощи лексической единицы, выполняющей роль префикса, имеющего арабское происхождение *зайри-*, и отрицательных префиксов, **но-**, **бе-**:

Модель, **но-+v+adj**: *сӯзишворию носӯхта-unburned fuel* (несгоревшее топливо) и т.д.

В третьей главе «Анализ формальной и содержательной структуры железнодорожных терминов в таджикском, русском и английском языках с позиций антропологической лингвистики» проведён сопоставительный анализ, определена системность терминологии, проявляющаяся через содержательно-языковые и формально-языковые признаки. Проведённый

анализ формальной и содержательной структуры железнодорожных терминов в сопоставительном плане в таджикском, русском и английском языках, выявил простые, производные и сложные слова и словосочетания, образованные различными способами – семантическим, морфолого-синтаксическим, а также заимствованием из других терминологий с изменением значения с опорой на когнитивный подход к языковому явлению. Термин, являясь языковым знаком, входящим в лексическую систему данного национального языка и одновременно единицей языка для специальных целей, реализует принцип единства выражения и содержания. Известно, что у истоков развивающегося познавательного мышления лежат термины, обозначающие родовые понятия. В связи с научно-техническим прогрессом, то есть с появлением новых реалий или с усовершенствованием тех или иных сторон предмета, явления, относящихся к сфере железнодорожного транспорта, возникает необходимость членения родового понятия на видовые. Это изменение находит отражение в развитии исходного термина.

Родовидовой принцип построения терминологии является достаточно сложным, поскольку в связи с дальнейшим развитием научной мысли видовые понятия нередко приобретают большую значимость, и, развиваясь, начинают выступать как родовые понятия по отношению к формирующимся новым видовым понятиям. Так, например, термин **train operation - движение поездов - ҳаракати қатораҳо** является видовым по отношению к термину **operation** и, в свою очередь, выступает как родовой по отношению к термину - **automatic train operation - идораи ҳаракати қатораҳои худкор** - автоматическая управление движением поездов, **either direction train operation - ҳаракати қатораҳои дусамта** - двухстороннее направление движения поездов и **one direction train operation-ҳаракати қатораҳои яксамта**-одностороннее движение поездов. Следовательно, в системе родовидовых логических отношений одно и то же понятие одновременно может быть и родовым, и видовым.

Отраслевая терминология железнодорожного транспорта относится к техническим областям знания, терминология которых характеризуется высокой степенью конкретности и базируется на чётко определённых понятиях. Вместе с тем очевидно, что терминология любой научной области, в том числе и железнодорожная, является результатом терминотворчества отдельных людей со свойственным им личностным восприятием мира, живущих в условиях того или иного национального языка.

Соответственно, в разных языках закрепляется своя специфическая профессиональная языковая картина мира. Так как большинство терминов железнодорожной лексики заимствованы таджикским языком из русского языка, в результате сопоставительного анализа были выявлены некоторые различия в структуре родовидовых отношений в отраслевой терминологии в таджикском, русском и английском языках. Так, например, в русской же-

лезнодорожной терминологии родовой термин **двигатель**, номинирующий одно из основных понятий подвижного состава, развивается такими видовыми терминами, как двигатель внутреннего сгорания (применяется на тепловозах) и тяговый электродвигатель (применяется на электровозах). В английской терминологии понятия «**двигатель внутреннего сгорания**» и «**тяговый электродвигатель**» обозначаются видовыми терминами, развивающими разные родовые единицы: термин **internal combustion engine** (**двигатель внутреннего сгорания-муҳаррики дарунсӯз**) конкретизирует родовой термин **engine-двигатель-муҳаррик** (под которым обычно понимают **тепловой двигатель-heat-engine-муҳаррики ҳароратӣ**, силовую установку-**дастгоҳи қувватдиҳӣ-propulsion**), а видовой термин **traction motor** (**тяговый электродвигатель-муҳаррики ядаки барқӣ**) развивает родовой термин **motor**, номинирующий понятие «**электродвигатель**».

Среди таджикских, русских и английских железнодорожных терминов, возникших с помощью семантического переноса, преобладают те, которые явились результатом метафоризации, например: **фишанг-рычаг-arm**, **нӯгтез, забонак-остряк-tongue**, **завҷӯб-шлагбаум-gate**, **чорчиллик-крестовина-frog**, **бадана-кузов-body**, **гулмех-костыль-spike**, **самт, тараф-плечо-railway haul**, **пайвастишавӣ-узел-junction**, **тақсимтеппа-орка-hump**. Появление большого числа терминов-метафор в исследуемой отраслевой терминологии обусловлено тем, что метафора отвечает способности человека создавать сходство между очень разными индивидами и объектами, ассоциируя научные знания, но и выявления национальных особенностей эволюции научного знания, которые остаются скрытыми для проведения подобного анализа при их отдельном изучении.

В предпринятом нами исследовании таджикской, русской и английской отраслевой терминологии во главу угла поставлен такой аспект когнитивных исследований, как выявление на материале разносистемных языков общего и национально-обусловленного в эволюции мышления человека в профессиональной области деятельности.

Отраслевая терминология, созданная для обмена профессиональной информацией, то есть для профессиональной коммуникации, адресована определённой части общества и имеет ярко выраженный прагматический характер. Формирование отраслевой терминологии как совокупности специальных лексических единиц, призванных номинировать определённые профессиональные понятия, есть итог развития научного знания, интеллектуальной деятельности человека, фиксирующей результаты познавательной деятельности и осуществляющей знакомство с основными понятиями определённой отрасли.

Итак, с позиций антропологической лингвистики, усложнение терминологического аппарата, появление видовых понятий, а затем усложнение видового понятия и превращение его в родовое по отношению ко вновь появляющимся

понятиям, свидетельствует о когнитивной деятельности мышления. Значительные совпадения в формировании и развитии понятий в отраслевой терминологии в таджикском, русском и английском языках обусловлены общим пониманием предмета и общим направлением развития научной мысли. Национальное своеобразие проявляется в преобладающих способах формирования специальной лексики, отражающих особенности фиксации развития научной мысли человека-специалиста, живущего в условиях того или иного национального языка.

Следовательно, проведённое комплексное исследование отраслевой терминологии в типологически разных языках – таджикском, русском и английском - выявило как общее, универсальное, так и национально - обусловленное в развитии научного мышления человека в данной профессиональной области деятельности. На основании многоаспектного анализа таджикской, русской и английской специальной лексики сделан вывод о том, что значительные совпадения в развитии терминологического аппарата обусловлены общим пониманием предмета и ходом развития научной мысли, а, следовательно, и универсальностью человеческого мышления. Установлено, что национальные отраслевые терминологии несут в себе неповторимые национальные особенности познавательной деятельности этноса, которые ярко проявляются в терминах, образованных путём метафорического переноса, преобладании определённых способов терминообразования и «этимологических предпочтениях» в терминотворчестве.

Результаты проведённого исследования позволяют сделать следующие **выводы:**

Сопоставительное изучение терминологий разноструктурных языков как средств представленной единой системы понятий позволяет выявить закономерности развития научного мышления в определённой профессиональной области деятельности. Исследование железнодорожной терминологии, представленной средствами разных национальных языков, позволяет чётко и определённо выявить национальные особенности исторического формирования терминологии и синхронного её состояния как проявление национального профессионального мышления;

Национальная железнодорожная терминология несёт неповторимую национальную образность мышления, которая наиболее ярко проявляется в терминах, образованных путём метафорического переноса. Характер и степень метафоричности единиц специальной лексики различны в одноименных терминологиях разных национальных языков.

Большая часть железнодорожной лексики и терминологии вошла в английский язык из французского, арабского, греческого и латинского языков, в то время как в таджикском языке в основном - из русского языка. По структуре железнодорожная лексика отличается во всех сопоставляемых

языках, как по формированию, так и по организации и адаптации названной лексики и терминологии в таджикском, русском и английском языках.

Железнодорожная лексика является важной составной частью общетехнической терминологической системы таджикского, русского и английского языков. Многие входящие в неё слова используются и в других терминосистемах одновременно. Железнодорожные термины и слова создаются как путём использования уже существующих в языке наименований, так и в результате переосмысления общеупотребительных слов (например, типа **состав, передача, железнодорожная сеть** и профессиональных наименований (*ҳалқаи финар-серьга рессоры-spring shackle, хати роҳи бунбаста-тупиковый путь-dead-end track, stub track*))

Можно прийти к выводу, что наиболее продуктивным в обогащении железнодорожной лексики является морфологическое словообразование, основные виды которого действующие в таджикском, русском и английском языках: сложение слов типа *суръатсанҷ-скоростемер-speed gauge, speedometer, мошини болобардор, олотӣ борбардор-путеподъёмник-track lifter, track-raising machine* и др.

В качестве стандартных термоэлементов выступают чаще всего греко-латинские по происхождению морфемы, ставшие международным терминологическим фоном и вполне освоенные другими языками.

Анализ показал, что внутриотраслевая межсистемная омонимия в железнодорожной терминологии и лексики возникает по разным причинам: в результате общности национального языкового сознания, когда при вербализации реалий разных отраслей научного знания в основу номинации кладутся одни и те же признаки (например: **платформа, мост, бастара, пул, купрук** и др.)

В ходе исследования установлено, что английская, русская отраслевая терминология более метафоричны по своей природе, чем таджикская. Как показал анализ материала, характерной особенностью терминологии железнодорожного транспорта является обширный антропометрический фонд терминов – метафор. Сам выбор основания для метафоры связан со способностью метафоры соизмерять новые для человека явления и понятия по его образу и подобию.

Личный вклад диссертанта: Диссертантом проведён отбор лексики железнодорожной терминологии на таджикском, русском и английском языках для исследования; изучена история развития железнодорожного транспорта; исследована всесторонняя системно-сравнительная, сопоставительно-типологическая и структурно-семантическая особенности формирования железнодорожной терминологии таджикского, русского и английского языков.

**Основные положения диссертационного исследования опубликованы
в следующих публикациях:**

1. Олматова, Ш.С. Аффиксальные способы словообразования железнодорожной лексики в таджикском и английском языках / Ш.С. Олматова // Вестник Таджикского национального университета. Серия «Филология». №4/2 (199), 2016. - С. 59-62.
2. Олматова, Ш.С. Некоторые теоретические взгляды на изучение терминологии в современном языкознании / Ш.С. Олматова // Вестник Таджикского национального университета. Серия «Филология». № 4/3 (203), 2016. - С. 55-57.
3. Олматова, Ш.С. Суффиксальные словообразовательные типы железнодорожной терминологии в таджикском и английском языках / Ш.С. Олматова // Вестник Таджикского национального университета. Серия «Филология». № 4/6 (212), 2016. - С. 109-117.
4. Олматова, Ш.С. Таҳлил ва таҳқиқи бархе аз истилоҳоти роҳи оҳан дар забонҳои гуногун (на тадж.) / Ш.С. Олматова // Вестник Бохтарского государственного университета имени Носира Хусрава. Серия гуманитарных и экономических наук. Том 2, № 1/4 (57), 2018. – С. 38-41.

Цитированная литература:

1. Ализода, А. Қоидаҳои истифодабарии техникии роҳи оҳан / Ахмаджон Ализода. - Душанбе: Бухоро, 2014. - 147 с.
2. Ахманова, О.С. Словарь лингвистических терминов / О.С. Ахманова. - М.: Изд-во: Советская Энциклопедия, 1969. - 608 с.
3. Булыко, А.Н. Большой словарь иноязычных слов / А.Н. Булыко. - Москва: Мартин, 2004. - 703 с.
4. Виноградов, В.В. Исследования по русской грамматике: Избр. тр./В.В. Виноградов; [Ред. тома Н.Ю. Шведова]. - М.: Наука, 1975. - 559 с.
5. Гринев-Гриневиц, С.В. Терминоведение / С.В. Гринев-Гриневиц. – Москва: Академия, 2008, - 303 с.
6. Джамshedов, П., Рози, Т. English -Tajik Dictionary with Tajik terms indexes. - Душанбе, 2005. - 850 с.
7. Джураев, Т.К. Пути становления и развития технической терминологии в таджикском языке. автореф. дис. канд. филол. наук: 10.02.02 / Джураев Тухта Кадырович. - Душанбе, 1985. - 22 с.
8. Крысин, Л.П. Иллюстрированный толковый словарь иностранных слов. /Л.П. Крысин. Москва: Эксмо, 2008. - 863 с.
9. Лейчик, В.М. Терминоведение: предмет, методы, структура. / В.М. Лейчик. Изд. 3-е. - Москва: Изд-во ЛКИ, 2007. - 256 с.
10. Постановление Правительства Республики Таджикистан от 3 июля 2014 года, №427 «О Государственной программе совершенствования преподавания и изучения русского и английского языков в Республике Таджикистан на 2015-2020 годы».

11. Русско-таджикский словарь (свыше 72000 слов) / Под ред. М.С. Асилова. - Москва: Русский язык, 1985. -1280 с.
12. Рустамов, Ш. Чумлаҳои мураккаби пайвасти сертаркиб. / Ш. Рустамов. // Мактаби советӣ, 1979, № 11. - С. 6-12.
13. Таджикско-русский словарь (70000 слов и выражений) / под ред. Д. Саймиддинова, С. Д. Холматовой. - 2-е изд. - Душанбе: «Пайванд», 2006. – 813 с.
14. Толковый словарь таджикского языка. Т.1. - Душанбе: Шучоиён, 2008. - 997 с.; Т.2. - 944 с.; издание второе: т.1. - Душанбе: Шучоиён, 2010. - 997 с; т.2. - Душанбе: Шучоиён, 2010. - 1096 с.
15. Фарҳанги забони тоҷикӣ (дар зери таҳрири М.Ш. Шукуров. В.А. Капранов, Р. Хошим, Н.А. Маъсумӣ). - Москва: Советская Энциклопедия, 1969. -Қ.1. -952 с.; - Қ.2. - 951 с.
16. Mashiri, M. Farhangi zaboni forsi. - Tehron, 1990. - 1190 с.

Подписано в печать 10.02.2020. Формат 60x84¹/₁₆.
Бумага офсетная. Печать офсетная. Гарнитура Times New Roman.
Усл. печ. л. 1,75. Тираж 100 экз. Заказ № 310.

ООО “ЭР-граф”.
734036, г. Душанбе, ул. Р. Набиева, 218.
Тел.: (+992 37) 227-39-92. E-mail: rgraph.tj@gmail.com