

представлены в наиболее объемных трудах С.А. Токарева «Мифы народов мира» и Н.И. Толстого «Славянские древности: Этнолингвистический словарь», а работа С.М. Толстой «Славянская мифология: энциклопедический словарь» содержит информацию о символах и оружии тех богов, которые ими обладали.

Итак, указанные словари и энциклопедии дают представление о традиционной, наивной картине мира древнего язычника, о тех способах осмысления, категоризации и оценки явлений окружающей действительности, которыми пользовались носители культурной традиции, познавая мир и взаимодействуя с ним в своей практической деятельности. Все эти явления представлены в совокупности, так как их трактовка в народной культуре не может быть изолированной: если речь идет о каком-либо конкретном божестве, то его культурные функции и символика могут быть поняты только в ряду других элементов того же «культурного кода».

Список литературы

- 1 Морковкин В. В. Основы теории учебной лексикографии: автореф. дисс. ... д. филол. н. – М., 1990. – 72 с.
- 2 Мудрова И.А. Словарь славянской мифологии. Боги древних славян [Электронный ресурс]. – 2010. – Режим доступа: <https://nice-books.ru/books/starinnaya-literatura/mify-legendy-ehpos/251090-i-mudrova-slovar-slavyanskoi-mifologii.html>
- 3 Грушко Е.А., Медведев Ю.М. Словарь славянской мифологии: Учеб. пособие для сред. шк. и вузов. – Н. Новгород: Рус. купец: Братья славяне, 1995. – 367 с.
- 4 Славянская мифология: энциклопедический словарь / редколлегия: С.М. Толстая (отв. ред.), Т.А. Агапкина, О.В. Белова, Л.Н. Виноградова, В.Я. Петрухин; Ин-т славяноведения РАН. – 2-е изд. – М.: Междунар. отношения, 2002. – 512 с.
- 5 Кононенко А.А. Энциклопедия славянской культуры, письменности и мифологии. – Харьков: Фолио, 2013. – 1155 с.
- 6 Славянские древности: Этнолингвистический словарь в 5-ти томах под общей ред. Н.И. Толстого. – М.: Международные отношения, 2009. – 680 с.
- 7 Мифы народов мира. Энциклопедия: В 2 т./ Гл. ред. С.К. Токарев – М., 1987. – Т. 1-2. – 720 с.

СТРУКТУРНЫЕ ТИПЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ТЕРМИНОВ В РУССКОМ ЯЗЫКЕ

Магзумбекова Г.С. (E-mail: magzumbekovags@gmail.com)

Пак М.К. (E-mail: pakmarkon@yandex.ru)

Карагандинский университет имени академика Е.А. Букетова, Караганда

В статье описываются основные способы формирования железнодорожных терминов, поскольку эта область исследований до сих пор имеет большой потенциал. Целью данного исследования было изучение структуры и процессов, связанных с созданием железнодорожных терминов. Автор анализирует структуру терминов и терминологических словосочетаний, которые являются основной проблемой понимания, поскольку это словосочетания, сформированные по определенному шаблону.

В современном мире научной и технической литературы часто приходится сталкиваться с инновационными текстами, содержащими описания новых технологий, новых научных открытий, новых интеллектуальных идей и т.д., которые неизбежно содержат новые термины (или измененные значения существующих терминов). Этот процесс языковых инноваций регулируется множеством социокультурных факторов, которые определяют роль

языка в конкретном обществе или языковом сообществе, когнитивных факторов принятия новых терминов и т.д. Хорошо известно, что каждый технический текст содержит терминологию, относящуюся к конкретной предметной области (часто из разных областей). Термин – это интегративная часть лексической системы любого языка, отличающаяся от других категорий слов своей огромной информационной коннотацией.

В данной статье мы проанализируем некоторые механизмы образования железнодорожной терминологии, так как эта сфера имеет большой развивающийся потенциал. Анализ материалов показал, что при изучении формирования профессиональной и узкоспециализированной лексики возникают определенные трудности, и изучение терминов будет полезно для лингвистики, поскольку он раскрывает основные структурные особенности, используемые для формирования терминов.

Лингвистический анализ литературы по теоретическим вопросам терминологии указывает на наличие большого количества определений понятия «термин». Однако широкое использование этого слова, относящегося к различным объектам, не может дать логичного и единообразного определения. Таким образом, определение термина по-прежнему остается актуальной проблемой. Основываясь на существующих определениях, мы понимаем «термин» как слово или словосочетание, которое представляет собой специальный объект, выполняющий определенную функцию в той или иной области знаний, а также используется для точного обозначения понятий или явлений, характеризующих соответствующую область науки и техники.

Хотя вопрос о терминологии нельзя считать новым, и многие лингвисты изучали проблемы, связанные с терминологией и терминообразованием, мы хотели бы попытаться провести исследование терминообразования в конкретной области науки, т. е. в железнодорожной отрасли.

Поскольку основной характеристикой термина является его уникальность, это требование реализуется двумя возможными способами, поскольку существует два типа терминов: 1) общенаучные и технические термины, 2) специальные (номенклатурные) термины. Общенаучные и технические термины выражают общие понятия науки и техники. Термины существуют не только в языке, но и в определенной терминологической системе. Терминология как система научных терминов является подсистемой в рамках общей лексической системы.

Слово в общем языке (не в рамках терминологии) может быть многозначным, в рамках определенной терминологии оно становится однозначным. Это утверждение очень важно с точки зрения дальнейшего анализа, который позволит выявить природу образования железнодорожных терминов.

Специфика терминов как особой категории лексических слов заключается в том, что они создаются в процессе производства и исследований и поэтому функционируют только в среде, которая содержит соответствующие научные и производственные реалии, т.е. макроконтекст. Поэтому, в отличие от общих слов, значение которых становится очевидным через ситуацию или лингвистический контекст, моносемия термина регулируется как экстралингвистическим макроконтекстом, так и лингвистическим микроконтекстом.

В отличие от общего слова термин не требует контекста, поскольку он:

- 1) является членом определенной терминологии, которая заменяет контекст;
- 2) может использоваться независимо, например, в списках, реестрах или заказах;
- 3) он должен быть однозначным не в общем языке, а в рамках терминологии, в которой он используется.

Точность термина должна рассматриваться как его способность отражать, насколько это возможно, характеристики, предусмотренные в определении. Термин должен быть кратким, потому что, если он будет слишком длинным, это будет нарушением принципа лингвистической экономии.

Более того, это может привести к пропускам, которые могут привести к неправильному переводу и недопониманию.

В научной и технической терминологии такие лингвистические явления, как многозначность, синонимия, омонимия, могут привести к недопониманию. Поэтому, прежде чем создавать новый термин, следует принять во внимание несколько факторов: во-первых, глубокое лингвистическое исследование должно доказать, что в языке нет существующего термина для понятия, а во-вторых, если для него существует несколько синонимичных терминов, должен быть утвержден термин, который удовлетворяет максимальному количеству требований.

Новые термины могут быть сформированы в определенной среде, например, в исследовательской лаборатории, в промышленной компании, на конференции и т.д. Обычно термин формируется в рамках предметной области, в которой он будет использоваться; это обусловлено личными особенностями вовлеченных лиц, стимулом, вызывающим появление термина, и, конечно же, фонологическими, морфо-синтаксическими и лексическими структурами языка, в котором новое понятие находит свое лингвистическое выражение.

На протяжении многих лет предпринимались многочисленные попытки охарактеризовать основные способы образования новых терминов. Так, В.А. Татаринев выделяет «заимствование, лексико-семантический, морфологический, синтаксический способы» [2; 211-212].

Один из известных терминоведов В.М. Лейчик описывает пять способов образования терминов:

- семантический (семантическое терминовыобразование);
- морфологический (морфологическое терминовыобразование);
- терминовыпроизводство;
- синтаксический (синтаксическое терминовыобразование);
- заимствование – перенос лексической единицы из одного естественного языка или языка для специальных целей в другой естественный язык, состоящий из межъязыкового заимствования (из другого языка) и межсистемного заимствования (из одной терминовысистемы в другую);
- сокращения [1; 47-54].

Анализ формы терминов – это особая разновидность терминоведческого исследования, которая направлена на изучение типичных морфемных моделей структуры терминов и закономерностей их формирования. Выявление степени продуктивности моделей, участвующих в создании терминов определенной отрасли научного знания, позволяет уточнить способы, при помощи которых формировалась анализируемая терминовылогическая система, а также позволяет прогнозировать пути её дальнейшего развития.

Исследование структурных особенностей специализированных лексических форм в любой сфере начинается с выделения двух базовых видов специальных единиц. Вся совокупность слов распределяется на термины-слова (однокомпонентные, однословные или моноксемные термины) и термины-словосочетания (многокомпонентные, многословные или полилексемные термины).

В нашей картотеке представлены следующие однокомпонентные термины: *рельс, букса, бустер, шлагбаум, вагон, вокзал, депо, локомотив, поезд, профиль, шпала, думпка, курбель, пакгауз, семафор, юз и др.* Эти термины можно разделить на:

- 1) однокомпонентные термины, образованные путём суффиксации: *подвешивание, регулирование, следование, торможение, трение, управление, формирование, диспетчеризация, обкатка, перевозка, разгрузка, сцепка, транспортировка, централизация, транспортабельность, буксование, отцепка, перегон, перецепка;*
- 2) однокомпонентные термины, образованные путём префиксации: *противоугол, расформирование, пересортировка, ребуфферовка;*
- 3) однокомпонентные термины, образованные путём сложения: *вагон-ресторан, вал-кривошип, отвёртка-пробник, путеподъемник, ремонтпригодность, паровоз, водоотлив, пассажиропоток, путепровод, вагоно-часы, путеремонтник, башмакосбрасыватель, костылевыдергиватель, междупутье, тепловоз, приемосдатчик;*

4) однокомпонентные термины, образованные путём аббревиации: САУТ (*система автоматического управления торможением*), УНЧ (*усилитель низкой частоты*), ЦПУ (*центральный пост управления*), ЭМП (*электромонтажный поезд*), ЭЦ (*электрическая централизация*), ДЦ (*диспетчерская централизация*), СКНБ (*система контроля нагрева букс пассажирских вагонов*), МПЦ (*микропроцессорная централизация*), РПЛ (*локомотивный регистратор переговоров*), УКСПС (*устройство контроля схода подвижного состава*), КЗП (*контрольно-заключительные поездки*), КПТО (*контрольный пункт технического обслуживания вагонов*). Использование аббревиатуры активно стало распространяться в связи с увеличением компонентов и с удобством их использования. Однако частое применение сокращений часто приводит к затруднениям при их интерпретации.

Таким, мы видим, что однокомпонентные термины в железнодорожной терминосистеме русского языка образуются в подавляющем большинстве случаев благодаря различным вариантам морфологического способа словообразования.

В сфере науки и техники, особенно в железнодорожной отрасли, многокомпонентные термины составляют более 70 % всего словарного запаса. Эта тенденция находит свое отражение в многочисленных многокомпонентных терминологических сочетаниях: *модифицированный железнодорожный подвижной состав, допустимая скорость движения железнодорожного подвижного состава, энергетическая установка железнодорожного тягового подвижного состава* и т.д.

По результатам проведенного анализа оказалось, что в русском языке наибольшее распространение получили двухкомпонентные термины, с преобладанием атрибутивных словосочетаний, которым присуща наибольшая устойчивость. Данные сочетания обычно наиболее точно отражают определенное понятие какой-либо из областей науки и являются примером грамматических структур, характерных для научного стиля. Научный стиль отмечен высокой частотностью использования атрибутивных сочетаний в силу того, что его спецификой является определение других понятий посредством уже известных.

В русском языке самой многочисленной группой (более 60 %) являются двухкомпонентные термины, представленные по 2-м типам подчинительной связи – согласования и управления. Отношения между компонентами грамматически оформлены и выражаются в наличии или отсутствии аффиксов и служебных слов, в закреплённости порядка слов и других формальных показателей. Ниже представлены термины, составленные из существительного и атрибутивного компонента прилагательного и причастия, однако доля причастных образований значительна:

1. Прилагательное в качестве определения: *поездная связь, пошерстное движение, пригородное сообщение, рабочий рельс, железнодорожная эстакада, буксовый узел, пневматический тормоз, рельсовая цепь, стрелочный перевод, ступенчатый маршрут*. В составе терминологических словосочетаний прилагательные (в большинстве своем относительные) несамостоятельны и выполняют лишь функцию определения, но их роль велика, так как они являются необходимыми элементами двухкомпонентных терминов. Выступая в роли определяющего компонента, прилагательные способны указывать на различные характеристики (функцию, форму и т. д.) объекта: *тормозной башимак, воинский поезд, кольцевой маршрут, линейная станция*

2. Имя прилагательное, входящее в состав двухкомпонентных словосочетаний, часто имеет вид сложных образований: *водомасляный теплообменник, высокоскоростной транспорт, высокочастотная связь, грузопассажирский локомотив, моторвагонное депо, цельнометаллический вагон, условно-разрешительный сигнал*. Среди таких сложных прилагательных преобладают такие, которые образованы с подчинительным отношением двух основ, одна из которых представляет опорный компонент, а другая, находящаяся в препозиции по отношению к нему, уточняет и конкретизирует его содержание: *крупногабаритный груз, товарораспределительные центры, товарораспорядительные документы* и др. Сложения с сочинительными отношениями между составляющими их равноправными основами, которые означают единый признак (*приемо-отправочный путь,*

приемо-сдаточные пути, почтово-багажный поезд, промывочно-пропарочная станция, и др.), встречаются в два раза реже.

3. Причастие в качестве определения: *подключенная нагрузка, размыкающее реле, сбрасывающая стрелка, сглаживающая цепь, специализированная платформа, утопленный рельс, фиксирующий трос, централизованная стрелка, укороченный рельс, ускоренный поезд*. В 2/3 всех случаев это страдательные причастия прошедшего времени. Например, *модифицированный состав, специализированный вагон, сформированный состав, крытый вагон* и др. Страдательные причастия настоящего времени (*охлаждаемые грузы, отапливаемый вагон, штабелируемый груз* и др.) и действительные причастия настоящего времени (*улавливающий тупик, питающая линия, шунтирующая линия*) имеют меньшее распространение.

4. Сочетание «существительное + существительное» без предлогов: *отцепка вагона, роспуск состава, тяга поездов, скрещение поездов, управление движением, совмещение путей, управление стрелками, схлестывание проводов, кузов вагона, юз колес, хвост поезда*. Беспредложным способом образуются 2 разновидности базовой модели сочетаний в зависимости от падежа существительного, выполняющего роль атрибутивного компонента. Это родительный (*отцепка вагона, пазуха рельса, подбивка шпал, профиль пути, скорость соударения*) и творительный падежи (*управление тормозами, управление локомотивом*).

5. Предложные словосочетания: *сход с рельсов, цепи с защитой, трогание с места, погрузка с «шапкой», рельс на кривой, давление в тормозной колодке, дежурный по блоку посту*. Среди них наибольшее распространение имеют сочетания с предлогами: *с (трогание с места, цепи с питанием, сверка с диспетчером, соглашение с ветвевладельцем), на (тариф на услуги, заявка на перевозку, ведомость на грузы), по (расходы по перевозке, транспортировка по договору, инструкция по сигнализации)*.

В нашей выборке в числе двухкомпонентных терминологических наименований зарегистрированы аппозитивные словосочетания с приложением. Они являются моделями терминов-словосочетаний с общим предметным значением: *вагон-самосвал, телеграмма-сводка, вагон-дефектоскоп, ускоритель-замедлитель* и др. В исследуемой терминологии они не имеют большого распространения. Такие термины составляют всего лишь 2, 5% от двухкомпонентных словосочетаний или 1, 2% от числа всех зарегистрированных терминов. Ими преимущественно обозначаются транспортные средства, погрузочно-разгрузочные машины, грузовые единицы, транспортные и логистические сооружения, причем определяемым словом выражается принадлежность к какому-нибудь родовому понятию, а определяющим, находящимся в постпозиции по отношению к определяемому, – его качество, свойство, т. е. видовое понятие. Например, *вагон-транспортёр, вагон-лаборатория, хоппер-дозатор, танк-контейнер, контейнер-цистерна* и др. Небольшая часть терминологических словосочетаний данной группы является обозначением лиц по отношению к их роду занятий: *весовщик-сортировщик, контроллер-ревизор, оператор-перевозчик*.

В числе двухкомпонентных терминологических словосочетаний обнаружены также объединения слов с сочинительными отношениями, которые оформлены бессоюзно: *сдача-приемка, погрузка-разгрузка, прием-отправка*.

Следует отметить, что в устной речи чаще используются препозитивные словосочетания, однако в словарях и реестрах терминов закреплено постпозитивное употребление: *рефрижераторный вагон – вагон рефрижераторный, секция бустерная – бустерная секция, пара колесная – колесная пара, путепровод пешеходный – пешеходный путепровод* и др.

Согласно проведенным исследованиям трёхкомпонентные термины в русском языке образуются на базе двухкомпонентных словосочетаний, характеризуемых более тесными отношениями: *локомотивное ремонтное депо, высокоскоростная железнодорожная линия, автоматическая локомотивная сигнализация, линейная грузовая станция, узкоколейная железная дорога, железнодорожная тяговая сеть*.

С увеличением числа компонентов в многокомпонентном термине, соответственно уменьшается их доля в общем числе терминов. Таким образом, в русской железнодорожной терминологии четырехкомпонентные термины представлены около 7 %, от общего количества терминов: *железнодорожная пассажирская техническая станция, железнодорожная тяговая рельсовая сеть, автоматическая переездная светофорная сигнализация, нижнее строение железнодорожного пути, высокоскоростной железнодорожный подвижной состав.*

Пяти- и шестикомпонентные терминологические словосочетания в русском языке представлены около 1 % слов: *крытый цельнометаллический вагон для легковесных грузов, железнодорожная станция высокоскоростного железнодорожного транспорта, стабилизаторы напряжения железнодорожного нетягового подвижного состава, конструкционная скорость железнодорожного подвижного состава, система автоматического управления скоростью движения поездов, система интервального регулирования движения поездов, сигнализация безостановочного пропуска на железнодорожной станции, контактная сеть высокоскоростного железнодорожного транспорта, секция моторвагонного железнодорожного подвижного состава.*

Увеличение числа компонентов определено стремлением к точности выражения понятия, реже – к избеганию многозначности, так как при увеличении числа компонентов в словосочетании его многозначность снижается. Анализ терминообразования зависит от типа термина и определяется количеством компонентов, а это, в свою очередь, определяет терминологическую фразу. Терминологическая фраза позволяет сжимать информацию и формировать межфразовые связи между предложениями и абзацами в научно-технических текстах.

Таким образом, исследование железнодорожной терминосистемы русского языка показало, что количество многокомпонентных терминов как и в любой сфере науки, включая подъязык железнодорожной отрасли, значительно превышает число однокомпонентных. Многокомпонентные термины представляют собой номинативные единицы особого типа, выражающие емкие наименования понятий, и образуют целый пласт сочетаний слов в терминосистеме железнодорожного подъязыка. В составе же многокомпонентных терминов доминируют двухкомпонентные. С развитием и уточнением понятия число компонентов в терминологическом словосочетании увеличивается, однако, в большинстве своём не превышает пяти-шести компонентов. Далее по мере возрастания числа компонентов выявляется уменьшение числа терминов. Это обусловлено двумя факторами. Во-первых, в связи с увеличением компонентов активно начинают использоваться аббревиатуры. Во-вторых, появление и широкое использование таких сокращений, прежде всего, связано с удобством их использования. Однако частое использование сокращений приводит к затруднениям при их интерпретации на русском языке.

Список литературы

- 1 Лейчик В.М. Предмет, методы и структура терминоведения: Автореф. дисс. ... д-ра филол. наук. – М., 2009. – 256 с.
- 2 Татаринов В.А. Терминоведение. – М: Рос. Терминологическое общество, 1994. – 188 с.