



„ЕВРОПЕЙСКА“ СПЕЦИАЛИЗИРАНА ЛЕКСИКА В ОБЛАСТТА НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ – ФОРМАЛЕН И СЕМАНТИЧЕН АНАЛИЗ

Нина Димитрова
ndimitrova@vtu.bg

*Висше транспортно училище „Тодор Каблешков“
ул. „Гео Милев“, 158, гр. София
БЪЛГАРИЯ*

Ключови думи: специализирана лексика, железопътен транспорт, стандартизация на терминологията, законодателство на Европейския съюз

Резюме: Една от основните функции на езика е номинативната функция. Необходимост от номинация в една или друга предметна област най-често възниква при появата на ново понятие (предмет, процес, функция и т.н.).

След приемането на България в Европейския съюз през 2007 г. в редица сфери на обществения живот започва да се прилага законодателството на Европейския съюз чрез различни регламенти, директиви, решения и препоръки. С навлизането на тези законодателни актове в сферата на железопътния транспорт се оформя един нов пласт от „европейска“ специализирана лексика, която е обект на изследване в настоящата работа. Корпусът единици, ексцерпиран от споменатите източници в тази област, наброява 259 терминологични единици. Всяка от тях е снабдена с легална дефиниция и има еквивалент на всичките 24 официални езика на Общността.

В резултат на проведеня анализ са установени следните характеристики на изследваната специализирана лексика: краткост на езиковата форма, висок деривационен потенциал, терминообразуване по продуктивни модели, почти пълна липса на полисемия и парадигматична вариантност, редки прояви на синтагматична вариантност (акроними на терминологични словосъчетания на български и английски език и варианти на термини и номенклатурни единици, резултат от контекстен елипсис). Това дава основание да се заключи, че единиците от изследвания корпус като цяло отговарят на изискванията за стандартизация.

1. УВОД

Като част от процеса на присъединяването ѝ към Европейския съюз на 01.01.2007 г., България приема правото на Общността.

В йерархията на правните актове на ЕС към първичното право се отнасят документите, които регламентират принципите и целите на ЕС – учредителните договори на ЕС и Хартата на основните права. Вторичното право включва всички законодателни актове (регламенти, директиви и пр.) и незаконодателни актове (делегираны актове и актове за изпълнение), приети от институциите на ЕС.

Транспортната политика на ЕС е уредена с член 4, параграф 2, буква ж) и дял VI (членове 90 – 100) от Договора за функциониране на Европейския съюз и се прилага в държавите членки, в т. ч. у нас, чрез различни регламенти, директиви, решения и препоръки, включително в сферата на железопътния транспорт.

С навлизането на европейското законодателство в тази професионална област се оформя един нов пласт от специализирана „европейска“ железопътна лексика.

Настоящото изследване се базира на текстовете на български език на стратегии на Европейския съюз, директиви, регламенти и други правни актове в областта на железопътния транспорт [1; 2; 3; 4; 5; 6; 7; 8; 9; 10], както и на някои научни публикации, третиращи тази тематика [11; 12; 13]. Екскерпирани са 259 единици специализирана лексика, която е обект на настоящото изследване. Предмет на изследването е лингвистичният ѝ анализ и оценка във формален и семантичен аспект.

2. АНАЛИЗ НА „ЕВРОПЕЙСКАТА“ ЖЕЛЕЗОПЪТНА ЛЕКSIKA ВЪВ ФОРМАЛЕН И СЕМАТИЧЕН АСПЕКТ

Хартата на основните права на Европейския съюз забранява всякаква форма на дискриминация, основана в т. ч. на езика, и гарантира зачитането на езиковото многообразие (член 21 и 22). Регламент №1 на Европейската икономическа общност от 1958 г. определя езиковия режим, който се изменя при всяко следващо присъединяване на нова държава към ЕС, а в член 55, параграф 1 от Договора на ЕС, се казва, че документът е съставен в единствен оригинал на всеки от официалните езици на ЕС, които към момента са 24, като текстовете на всеки от тези езици, както се посочва в документа, са „еднакво автентични“.

Някои от документи на ЕС, например тези, които не са с общо приложение, се публикуват на един език (английски) или на няколко езика (английски, немски и френски). Документите, регламентиращи принципите на Европейския съюз, както и правните актове (регламенти, директиви и пр.) и техните резюмета – част от вторичното право на общността, обаче са достъпни на езика на всяка една от държавите членки, като по този начин се гарантира ефикасността, легитимността и прозрачността в работата на Общността, както и че законодателството се прилага по един и същ начин в целия ЕС.

Горното сочи една от най-характерните особености на терминологичните единици от изследвания корпус, а именно, че за всяка една от тях е установен еквивалент на всичките 24 официални езика на Общността. Както пише изтъкнатият български терминолог М. Попова, в документите на ЕС тази процедура се означава с метатермина *хармонизация* в смисъл ‘уеднаквяване/координиране/съгласуване на терминологиите между отделните страни членки на ЕС’. За целите на настоящата работа обаче ние приемаме предложения от нея метатермин *стандартизация* [14, 257–258], а единиците, преминали през тази процедура, съответно, ще обозначим като стандартизирани. Всички те са снабдени с т. н. легални (правни) дефиниции – официални определения, чиято цел е да разграничават, различават и идентифицират понятията. Легалните дефиниции имат първостепенно значение за правилното прилагане на съответните правни актове, тъй като гарантират еднаквото им разбиране.

Към термините като основна стратификационна единица на специализираната лексика, а към стандартизираните термини в още по-висока степен, се предявяват редица изисквания, както във формално, така и в семантично отношение. Едно от тях е изискването за краткост на езиковата форма. Анализът на отделните структурни типове според тяхната лексикална дължина показва, че сред 259-те единици „европейска“ специализирана лексика в областта на железопътния транспорт на български език 69 или 26,7% са монолексемни (думи), а 190 или 73,3% са полилексемни

(словосъчетания). Двусъставните единици в корпуса са 42,7%, трисъставните – 16,6%, а четирисъставните, които се приемат от някои терминологии като пределна лексикална дължина на термините, са 6,9%. Единиците с 5 и повече терминоконпонента са общо 2,9%, а 7,7% представляват инициални абривиатури на терминологични словосъчетания на български и английски език. Получените данни показват, че изискването за краткост на формата в изследваната специализирана лексика до голяма степен е спазено, което осигурява възможност тя да бъде устойчиво възпроизвеждана както в писмената, така и в говорната практика. За това спомага и фактът, че значителна част от изследваните единици са образувани по едни от най-продуктивните терминообразователни модели, изградени на основата на определителни или обектни подчинителни отношения между терминоконпонентите. Така, например, по модела **прилагателно/причастие+съществително** са образувани 64 единици или 33,7% от терминологичните словосъчетания (напр. *жизнеспособна алтернатива, инфраструктурен капацитет, контролираща организация, международно пътуване, оперативна съвместимост* и др.); по модела **съществително+предлог+съществително** – 28 единици или 14,7% (*въвеждане в експлоатация, обмен между превозвачи, обхват на дейност*); по модела **[прилагателно+съществително]+предлог+съществително** – 16 единици или 8,4% (*железопътна система на Съюза, очаквано закъснение на заминаването, странични коловеци на гариране*), по модела **съществително+предлог+[прилагателно/причастие+съществително]** – 12 единици или 6,3% (*доклад за рамков капацитет, доставчик на транспортна услуга, капацитет на обслужващо съоръжение, коридор за товарен превоз, лице с намалена подвижност*); по модела **прилагателно/причастие+прилагателно+съществително** – 9 единици или 4,7% (*железопътно превозно средство, пълен вагонен товар, свързани железопътни съоръжения, трансевропейска железопътна система* и др.).

Сред полилексемните термини има ограничен брой единици с характер по-скоро на предтермини, които съдържат: причастни обороти (*пътник, използващ железопътен транспорт; страна, искаща достъп*), подчинени определителни изречения (*структура, която отговаря за поддръжката; други членове на екипажа, които осъществяват критични за безопасността функции*) или са изградени на основата на съчинителни отношения, изразени чрез съчинителни съюзи (*редовен или краткосрочен процес; градски и крайградски услуги; градска и крайградска услуга за железопътен превоз на пътници*). Функционирането им в дадената терминология може да бъде обяснено или като поставяне плана на съдържание над материалната обвивка с цел осигуряване на максимална прозрачност на терминологичната единица предвид многоезичието на правните документи на ЕС, или като нарушена системност на терминологията (например, липса на родово понятие).

Едно от важните изисквания към стандартизираните термини е свързано с техния деривационен потенциал. Това изискване, вероятно, би следвало да бъде отнесено най-вече към термините – номинации на понятия, които са в основата на европейското законодателство в областта железопътния транспорт. Голяма част от тях представляват лексикални и семантични неологизми, като например: *хармонизация на правните, нормативните и административните разпоредби, единно европейско железопътно пространство, прозрачност, оперативна съвместимост на железопътните системи, инфраструктурен капацитет, устойчива мобилност, интелигентна мобилност, интегрирана транспортна система, мрежова свързаност, многовидов транспорт* и др. Интеграцията на неологизмите към езиковата система, както посочва С. Колковска, е свързана с включването им в словообразователни и семантични процеси и със създаването на деривационни и семантични връзки между

тях и други единици [15]. Като пример ще приведем някои деривати на терминологични компоненти: **устойчив/устойчивост** – мрежа за устойчива мобилност, устойчива транспортна система, устойчиви горива с ниско съдържание на въглерод, неустойчивост, климатична устойчивост на транспортната инфраструктура и др.; **интегриран/интеграция** – интегрирана обща транспортна система, интегриран европейски железопътен пазар, мултимодална интеграция, интегриране на информационните потоци и др.; **интелигентен** – интелигентна инфраструктура, интелигентни транспортни системи (ИТС), интелигентни системи за таксуване и плащане, интелигентно ценообразуване, интелигентно финансиране и др.; **сигурен/сигурност** – сигурен транспорт, сигурност на товарите, сигурност за пътниците, коридори за сигурност, сигурност на сухопътния превоз, сигурност от едната до другата крайна точка, сигурност по веригата на доставки, сертификати за сигурност и др.

Приведените примери сочат активни деривационни процеси в изследваната специализирана лексика, което гарантира високата им фреквентност както в писмената, така и в говорната практика.

Предвид същността на термина като езиков знак с две страни – форма и съдържание, едно от ключовите изисквания към него е да осигурява еднозначно съответствие между тях. В дефиницията на всеки един термин – основна стратификационна единица на която и да е терминология, по правило се отразяват най-съществените признаци на даденото понятие, които го разграничават от другите понятия. Съдържанието на понятието обаче е съвкупност от всички негови признаци както съществени, така и несъществени, което предполага, че дефинициите му могат да бъдат различни, т. е. да акцентират различни негови аспекти. Така, например, в Директива 2008/57/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 2008 година относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Общността терминът *мрежа* се дефинира като ‘линиите, гарите, терминалите и всички видове закрепено оборудване, необходимо, за да осигури безопасна и продължителна експлоатация на железопътната система’, а в Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 година за създаване на единно европейско железопътно пространство *мрежа* означава ‘цялата железопътна инфраструктура, управлявана от даден управител на инфраструктура’. Пак там *транзит* означава ‘пресичане на територия на Съюза без товарене или разтоварване на товари и/или без вземане или оставяне на пътници на територията на Съюза’, а в Регламент (ЕС) 2018/643 на Европейския парламент и на Съвета от 18 април 2018 година относно статистиката за железопътния транспорт *транзит* означава ‘релсов транспорт през докладващата страна между две места (на товарене, качване или разтоварване/слизване) извън докладващата страна. Транспортни операции, включващи товарене/качване или разтоварване/слизване на товари/пътници на границата на докладващата страна от/на друг вид транспорт, не се считат за транзит’.

По презумпция, полисемията е сред нежеланите явления в областта на терминологията. Полисемантичните термини, при които в синхронен аспект езиковата форма отговаря на повече от едно значение в рамките на изследваната предметната област, са 13 единици и представляват 5% от термините в корпуса. Предвид обаче, че приложното им поле – съответният законодателен акт и областта, в която функционират, не съвпада и в конкретния контекст те функционират само в едно значение, което не създава пречки за еднаквото им разбиране, многозначността им може да се приеме като нерелевантна.

В изследваната специализирана лексика са идентифицирани и прояви на нееднозначност между термина и понятието, известни като вариантност, когато на едно понятие съответстват повече от една единица.

Някои изследователи, в частност, Авербух, разграничават парадигматична (универсална) и синтагматична (частна) вариантност. И докато парадигматичната вариантност е резултат от вътрешно присъщ на езика процес за създаване на нови речеви единици, които постепенно се превръщат в езикови факти, то синтагматичната вариантност се проявява поради действащия в езика принцип за икономия на езикови средства [16, 140].

Като проява на парадигматична вариантност могат да бъдат определени някои единични случаи на синонимия: *метро – подземна железница; абонаментна карта – сезонен билет; лице с увреждания – лице с намалена подвижност* и др.

Пример за синтагматичната вариантност е наличието на буквени съкращения (акроними) на полилексемни термини, които, както беше отбелязано по-горе представляват 7,7% от единиците в корпуса. Произходът им в изследваната железопътна лексика не е еднакъв. Някои от тези графични варианти са резултат на инициална абревиация като терминообразователна техника. Например, *ЛНП – лице с намалена подвижност, ТСОС – техническа спецификация за оперативна съвместимост, ОВО – очаквано време на обмен (на влак между две железопътни предприятия)*. В други случаи, става дума за заемане от английски език на акроними заедно със съответните терминологични словосъчетания (*TOD – Ticket On Departure – билет на заминаване; NRT – Non integrated reservation tickets – билети без включена резервация*) или номенклатурни единици (*ERA – European Union Agency for Railways – Европейска железопътна агенция; ERTMS – European Rail Traffic Management System – Европейската система за управление на железопътното движение* и др.).

Към проявите на синтагматична вариантност в изследвания корпус могат да бъдат причислени елиптичните варианти на термини и номенклатурни единици, които също са единични случаи. Например, *агенция* означава ‘Европейската железопътна агенция’, *комисия* означава ‘Европейската комисия’ *продажба* означава ‘продажбата на билет със или без резервация’ *разпределяне* означава ‘разпределяне на железопътния инфраструктурен капацитет от управител на инфраструктура’ и др. В специализираната литература по терминология се приема, че елиптичните варианти са проява на контекстен елипсис, при който при повторна употреба се пропуска определящият компонент на терминологичното словосъчетание и видовият термин се заменя с родов [17, 16]. Явлението е характерно за сферата на функционирането и целта му, безусловно, е да осигури лаконичност. В изследваната област обаче то е факт и на сферата на фиксацията вероятно поради това, че нейната цел е да осигури еднозначното разбиране и еднаквото прилагане на документите с правен характер.

3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Проведеният лингвистичен анализ на формалните и семантичните особености на „европейските“ термини в областта на железопътния транспорт дава основание да се заключи, че като цяло те отговарят на изискванията за стандартизация – да са кратки и да могат да бъдат устойчиво възпроизвеждани както в писмената, така и в говорната практика, да притежават висок деривационен потенциал и да осигуряват еднозначно съответствие между термина и понятието, което той изразява.

ЛИТЕРАТУРА:

- [1] БЯЛА КНИГА Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство – към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите
- [2] ДИРЕКТИВА 2007/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. за сертифициране на машинисти, управляващи локомотиви и влакове в рамките на железопътната система на Общността железопътната система на Общността.
- [3] ДИРЕКТИВА 2008/57/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 2008 година относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Общността.
- [4] ДИРЕКТИВА 2012/34/ЕС НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА от 21 ноември 2012 година за създаване на единно европейско железопътно пространство.
- [5] РЕГЛАМЕНТ (ЕС) № 913/2010 на Европейския парламент и на Съвета от 22 септември 2010 година относно европейска железопътна мрежа за конкурентоспособен товарен превоз.
- [6] РЕГЛАМЕНТ (ЕС) № 454/2011 на Комисията от 5 май 2011 година относно техническата спецификация за оперативна съвместимост на подсистемата Телематични приложения за пътнически услуги на трансевропейската железопътна система.
- [7] ДИРЕКТИВА (ЕС) 2016/798 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 година относно безопасността на железопътния транспорт
- [8] РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2017/2177 НА КОМИСИЯТА от 22 ноември 2017 година относно достъпа до обслужващи съоръжения и свързани с железопътните дейности услуги
- [9] РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2018/643 на Европейския парламент и на Съвета от 18 април 2018 година относно статистиката за железопътния транспорт
- [10] РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2021/782 на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2021 година относно правата и задълженията на пътниците, използващи железопътен транспорт.
- [11] Чюбатарова–Николова, Ст., Сигурността на ползвателите на железопътен транспорт като част от социалната и икономическата сигурност в ЕС, Международна научна конференция ПРОБЛЕМИ НА СОЦИАЛНАТА И ИКОНОМИЧЕСКАТА СИГУРНОСТ, 18–19.11.2022 г., ВТУ „Св. Св. Кирил и Методий“, ISSN 2738-8689, том 3 „Икономически, политически и управленски аспекти на сигурността“, С. 229-235
- [12] Чюбатарова–Николова, Ст., Правната уредба на Европейския съюз в областта на охранителната дейност при превоз на товари с железопътен транспорт, III-та научна конференция с международно участие „Устойчиво развитие на транспортните системи '22“, 6–7 юли 2022 г., ISSN 1312-3823, том 21, бр.3/1, 2022, статия 2303.
- [13] Чюбатарова–Николова, Ст., Новите задължения на държавите членки на ЕС, въведени с Регламент (ЕС) 2021/782 НА Европейския парламент и на Съвета относно правата и задълженията на пътниците, използващи железопътен транспорт, XXVI Международна научна конференция ТРАНСПОРТ '2023, 5–6 октомври, 2023 г., ISSN 1312-3823, том 21, бр.3/1, 2023, статия 2378
- [14] М. Попова. Приложно терминологично. София: Авангард Прима, 2017.
- [15] Колковска, Сия. Прояви на интеграция на неологизмите в българския език. – В: Магията на думите. Езиковедски изследвания в чест на проф. д.ф.н. Л. Крумова-Цветкова. София: АИ „Проф. М. Дринов“, 2012, С. 120 –128.
- [16] Авербух, К.Я. Общая теория термина: Комплексно-вариологический подход: дис... д-ра филол. наук / К.Я. Авербух. Иваново, 2005, 324 стр.

[17] Лотте Д.С. Краткие формы научно-технических терминов. Москва: Наука, 1971, 84 стр.

"EUROPEAN" SPECIALIZED RAILWAY TRANSPORT VOCABULARY – FORMAL AND SEMANTIC ANALYSIS

Nina Dimitrova
ndimitrova@vtu.bg

**Todor Kableshkov University of Transport
Sofia, 158 Geo Milev Str.
BULGARIA**

Key words: *specialized vocabulary, rail transport, standardization of terminology, European Union legislation*

Abstract: *One of the main functions of language is the nominative function. The need for nomination in any subject area most often arises when a new concept (subject, process, function, etc.) appears.*

After Bulgaria's accession to the European Union in 2007, in a number of spheres of public life the legislation of the European Union began to be applied through various regulations, directives, decisions and recommendations. With the introduction of these legislative acts in the field of railway transport, a new layer of "European" specialized vocabulary is formed, which is the subject of research in this work. The corpus of units, extracted from the mentioned sources, numbers 259 terminological units. Each of them is provided with a legal definition and has the equivalent of all 24 official languages of the Community.

As a result of the analysis, the following characteristics of the studied specialized vocabulary have been established: brevity of the language form, high derivation potential, termination formation according to productive models, almost complete absence of polysemy and paradigmatic variation, rare manifestations of syntagmatic variation (acronyms of terminological phrases in Bulgarian and English and variants of terms and nomenclature units, the result of contextual ellipsis). This suggests that the units in the corpus under study generally meet the standardization requirements.