



Received: October 19, 2025
Accepted: December 23, 2025
Available online: December 25, 2025

Dilorom Mirsagatova

Katta o'qituvchi
O'zbekiston davlat jahon tillari universiteti
Toshkent, O'zbekiston

INGLIZ VA O'ZBEK TEMIR YO'L TERMINOLOGIYASIDA POLISEMIYA VA OMONIMIYA HODISASI

ANNOTATSIYA

Mazkur maqolada ingliz va o'zbek tillari temir yo'l terminologiyasi misolida polisemiya, omonimiya va antonimiya hodisalarining tizimli tahlili beriladi. Tadqiqotning maqsadi – temir yo'l terminlarida ko'p ma'nolilik va omonimik munosabatlarning paydo bo'lish omillari, struktur-semantik xususiyatlari hamda ularning tarjima jarayoniga ta'sirini aniqlashdir. Shu maqsadda S.Ullmann, D.S.Lotte, V.P.Danilenko, V.M.Leychik, S.V.Grinev-Grinevich, A.A.Moiseev, Z.G.Proshina, I.V.Arnold kabi olimlarning nazariy qarashlari asos qilib olindi. Polisemiya til tizimida umumiy leksik hodisa sifatida baholansa-da, temir yo'l terminologiyasida u terminning bir ma'noliligi talabi bilan ziddiyatga kirishadi; bu ziddiyat amaliy leksikografiya va tarjimada alohida muammo tug'diradi. Maqolada 3264 ta ingliz tili temir yo'l terminlari va 2143 ta o'zbek temir yo'l terminlaridan iborat korpus yaratilib, ketma-ket va tizimli tahlil, komponent tahlil, struktur-semantik, qiyosiy-tipologik va kvantitativ usullar orqali ko'p ma'noli va omonim terminlar ajratib olindi. Natijalarga ko'ra, ingliz tilida 242 ta (7,4 %), o'zbek tilida 132 ta (5,4 %) polisemik termin aniqlanib, ularning aksariyati ikki ma'noli birliklardan iborat ekani ko'rsatildi. Omonimik terminlarning ulushi ingliz tilida taxminan 1,5 %, o'zbek tilida 1,1 % ni tashkil etdi; termin antonimlar ulushi esa mos ravishda 1,2 % va 1,1 % atrofida ekanligi qayd etildi. Tahlil natijalari temir yo'l terminologiyasida polisemiya va omonimiya hodisalari nisbatan cheklangan bo'lsa-da, ularning mavjudligi termin tizimining ochiqqligi, boshqa sohalar bilan kesishuvchanligi

Dilorom Mirsagatova

Senior Teacher
Uzbekistan State World Languages University
Tashkent, Uzbekistan
E-mail: mirsagatova@040gmail.com
ORCID iD: 0009-0007-9399-7119

THE PHENOMENON OF POLYSEMY AND HOMONYMY IN ENGLISH AND UZBEKISTAN RAILWAY TERMINOLOGY

ABSTRACT

The article investigates polysemy, homonymy and antonymy in English and Uzbek railway terminology. The aim of the study is to identify the factors that motivate the emergence of polysemous and homonymous relations in railway terms, describe their structural–semantic properties and show their impact on translation and terminological standardisation. The theoretical framework is based on the works of S.Ullmann, D.S.Lotte, V.P.Danilenko, V.M.Leychik, S.V.Grinev-Grinevich, A.A.Moiseev, Z.G.Proshina and I.V.Arnold, who either recognise or problematise the possibility of polysemy in terminology. A specialised corpus of 3264 English and 2143 Uzbek railway terms was compiled. Descriptive, structural–semantic, contrastive, componential and quantitative methods were employed to single out polysemous, homonymous and antonymic units and to model their semantic relations. The findings show that polysemy is quantitatively limited in both terminological systems: 242 polysemous English terms (7.4% of the sample) and 132 Uzbek terms (5.4%). Most items display two meanings, while three-meaning terms form a marginal group. Homonymous terms account for around 1.5% of English and 1.1% of Uzbek items; terminological antonyms represent about 1.2% and 1.1% respectively. Nevertheless, even this moderate presence of polysemy and homonymy is crucial for understanding the internal organisation of the railway terminological system, its links with general vocabulary and adjacent special domains (logistics, transport, management),

hamda tarjima va standartlashtirish ishlarida semantik aniqlikni ta'minlash zarurati bilan chambarchas bog'liq ekanini ko'rsatadi.

Kalit so'zlar: temir yo'l terminologiyasi, polisemiya, omonimiya, antonimiya, termin tizimi, struktur-semantik tahlil, ko'p ma'nolilik, leksik-semantik variant, terminologik tizim, tarjima.

and for preventing ambiguity in translation and lexicographic practice. The results contribute to the theory of terminology by demonstrating how polysemy and homonymy operate within a specialised lexical field and by offering data-based parameters for their description in English and Uzbek.

Key words: railway terminology, polysemy, homonymy, antonymy, terminological system, structural-semantic analysis, lexical-semantic variation, translation, English, Uzbek.

KIRISH

Polisemiya va omonimiya hodisalari umumtil leksikologiyasi doirasida keng o'rganilgan bo'lsa-da, terminologiya tizimlarida bu masalalar hanuzgacha bahsli bo'lib qolmoqda. S.Ullmann ko'p ma'nolilikni tabiiy tilning "energiyasi" sifatida talqin etib, leksik birliklarning ma'no maydoni vaqt o'tishi bilan kengayishi, metaforik va metonimik ko'chishlar hisobiga yangi semalarning paydo bo'lishini umumiy taraqqiyot qonuniyati deb biladi. Shu nuqtayi nazardan u polisemiya hodisasini ijobiy, tilni tejamlash va tizimlashtirish vositasi sifatida baholaydi [Ullmann, 1962; 18–37].

Terminologiya nazariyasiga oid klassik ishlarda esa aksincha, bir ma'nolilik talabi ustuvor o'rin egallaydi. D.S.Lotte, V.P.Danilenko va V.M. Leychik terminni "belgilangan tushunchani aniq, qisqa va bir qiymatli ifodalovchi maxsus birlik" sifatida ta'riflab, terminlar polisemiya va omonimiyadan imkon qadar xoli bo'lishi lozimligini ta'kidlaydilar. Shu bilan birga, ular texnik taraqqiyot jarayonida yangi obyekt va jarayonlarni nomlashda avval mavjud bo'lgan terminlarning semantik kengayishi tabiiy ehtiyojdan kelib chiqishini ham inkor etmaydilar.

S.V.Grinev-Grinevich terminologiyada polisemiya va omonimiyani farqlash uchun bir qator mezonlarni taklif etadi [Grinev-Grinevich, 2008; 59–83]. Uning fikricha, agar terminning turli ma'nolari o'rtasida umumiy semantik yadroni aniqlash mumkin bo'lsa va ular bir terminologik maydon doirasida rivojlangan bo'lsa, bunday holat polisemiya sifatida baholanadi. Aksincha, ma'nolar o'rtasida umumiy sema bo'lmasa, turli soha tizimlariga mansub bo'lsa yoki tarixan turli manbalardan kelib chiqqan bo'lsa, omonimiya deb qaraladi. Shunday qilib, polisemiya – bu ichki semantik uzviylik; omonimiya esa tashqi shakldoshlik natijasi hisoblanadi.

Z.G.Proshina kabi tarjimashunoslar terminologiyada polisemiya masalasiga ayniqsa tanqidiy yondashdilar. U terminlar ko'p ma'noliligini tarjima aniqligiga tahdid sifatida ko'rib, har bir soha uchun "termin – bitta ma'no" prinsipi bo'yicha ishlashni maqsadga muvofiq deb hisoblaydi [Proshina, 2014; 97–122]. Biroq nazariya va amaliyot o'rtasida sezilarli tafovut mavjud: real matnlarda aynan bir terminning turli uslubiy va funksional kontekstlarda ma'no siljishlari, qo'shimcha konnotatsiyalar bilan ishlatilishi kuzatiladi.

Omonimiya masalasi ham adabiyotlarda turlicha talqin qilinadi. A.A.Reformatskiy omonimiya va polisemiya o'rtasidagi chegarani aniqlashda etimologik mezonni asosiy deb bilsa [Reformatskiy, 1996; 61–89], N.V.Goroxova va boshqa tadqiqotchilar sinxron yondashuvda funksional va kontekstual mezonlarning ustunligini ta'kidlaydi [Gorokhova, 2005; 77–89]. Terminologiya misolida bu ayniqsa muhim: bir tomondan, terminlarning kelib chiqish tarixi ularning shakllanish mexanizmini ochib beradi; boshqa tomondan, zamonaviy soha matnlarida ularning qanday ishlatilishi tarjima va standartlashtirish uchun hal qiluvchi ahamiyatga ega.

Temir yo'l terminologiyasi bo'yicha mahalliy va xorijiy tadqiqotlar ko'proq terminlarning struktur-modellari, milliy va xalqaro terminlar nisbatiga, abbreviatsiya va kompozitsiya jarayonlariga qaratilgan bo'lib, polisemiya va omonimiya masalalari odatda ikkilamchi o'rinda tilga olinadi. E.V.Demishkevich ingliz temir yo'l terminologiyasini sotsiolingvistik jihatdan tahlil etar ekan, ma'lum darajadagi ko'p ma'nolilikni temir yo'l tizimining boshqa transport va logistika tizimlari bilan integratsiyasi natijasi sifatida ko'rsatadi [Demishkevich, 2011; 88–120]. K.Sh. Alautdinova esa logistika terminologiyasida omonimiya asosan sohalararo termin almashinuvi oqibatida vujudga kelishini ta'kidlaydi [Alautdinova, 2013; 112–145].

Mazkur maqola ushbu tadqiqotlar bilan hamohang holda, lekin aynan temir yo'l terminlari polisemiya va omonimiyasini markazga qo'yishi, ingliz va o'zbek tillari materialini qiyosiy o'rganishi bilan farq qiladi. Shuningdek, maqolada terminologik antonimiya masalasiga ham e'tibor qaratilib, antonim juftliklarning termin tizimini paradigmatic jihatdan tashkil etishdagi roli yoritiladi. Bu jihatlar temir yo'l terminologiyasining semantik strukturasi yanada chuqurroq anglash imkonini beradi.

Terminologik tizimlarda polisemiya va omonimiya masalasi zamonaviy lingvistika va amaliy tarjima nazariyasining eng bahsli yo'nalishlaridan biri hisoblanadi. S.Ullmann polisemiya dinamikasini tilning umumiy taraqqiyoti, ijtimoiy va ekstralingvistik omillar bilan bog'lab, yangi ma'nolarning paydo bo'lishini til tizimining tabiiy mexanizmi sifatida izohlaydi [Ullmann, 1962;18]. Z.G.Proshina esa termin, ideal holda, bir sohaga oid bitta aniq ma'noni ifodalashi lozimligini ta'kidlab, ko'p ma'nolilikni terminologik aniqlik uchun xavf omili deb baholaydi [Proshina, 2014; 97–122]. D.S.Lotte, V.P.Danilenko, V.M.Leychik, S.V.Grinev-Grinevich, A.A.Moiseev kabi terminshunoslar terminlarga qo'yiladigan "qisqalik, aniqlik, motivatsiya, soddalik va bir ma'nolilik" talablari bilan bir qatorda, real termin tizimlarida polisemiya va omonimiya butunlay yo'q qilib bo'lmaydigan hodisa ekanini qayd etadilar. Bu ayniqsa texnika va transport kabi tez rivojlanayotgan sohalarda yaqqol seziladi.

Ingliz va o'zbek temir yo'l terminologiyasi bir tomondan texnik-texnologik yangiliklarni, boshqa tomondan xalqaro hamkorlik, logistika, menejment diskurslari bilan integratsiyani aks ettiradi. Shuning uchun temir yo'l terminlari korpusida polisemiya, omonimiya va antonimiya kabi semantik jarayonlarni maxsus o'rganish

zarurati tugʻiladi. Mazkur tadqiqotning obyekti – ingliz va oʻzbek temir yoʻl terminlari; predmet esa ushbu terminlarda polisemiya va omonimiyaning struktur-semantik xususiyatlari, ularning oʻzaro munosabati va tarjimaga taʼsiridir.

TADQIQOT METODLARI

Tadqiqot materiali sifatida ingliz tilida 3264 ta va oʻzbek tilida 2143 ta temir yoʻl termini (lugʻatlar, texnik reglamentlar, darsliklar, internet-korpuslar, temir yoʻl kompaniyalari hujjatlari asosida) jamlandi [Mirsagatova, 2023; 726–729]. Terminlar tanlashda ularning soha markaziga yaqinligi, normativ hujjatlarda va amaliy nutqda qoʻllanish chastotasi asosiy mezon boʻldi.

Birinchi bosqichda A.A.Moiseev, V.P.Danilenko, V.M.Leychik va S.V.Grinev-Grinevichlarning termin, terminologik tizim, polisemiya va omonimiya haqidagi nazariy qarashlari asosida konseptual apparat aniqlashtirildi; polisemiya va omonimiyaning ajratish uchun semantik va etimologik mezonlar ishlab chiqildi.

Ikkinchi bosqichda har bir termin uchun kontekstual kartochkalar tuzilib, ularning leksik-semantik variantlari aniqlashtirildi. I.V.Arnoldning leksik-semantik variantlar nazariyasi va komponent tahlil usulidan foydalanib, “bir soʻz – bir necha maʼno” holatlari polisemiya, umumiy semasi boʻlmagan, semantik jihatdan uzilgan holatlar esa omonimiya sifatida belgilandi [Arnold, 1986; 45–62].

Uchinchi bosqichda E.V.Demishkevich va K.Sh.Alaoutdinovanning tarmoq terminologiyalaridagi semantik jarayonlar boʻyicha ishlari asosida temir yoʻl terminlari logistika, transport, tijorat, axborot texnologiyalari terminologiyasi bilan kesishgan joylarda tahlil qilindi [Demishkevich, 2011; 110]. Bu bosqichda ayniqsa sohalararo omonim terminlar (pipeline, terminal, transit va boshqalar) alohida guruh sifatida koʻrib chiqildi [Alaoutdinova, 2013; 125].

Toʻrtinchi bosqichda kvantitativ tahlil amalga oshirilib, polisemik, omonimik va antonimik terminlarning foiz ulushi aniqlangan; ikkita va uchta maʼnoga ega terminlar alohida qayd etildi. Natijalar ingliz va oʻzbek korpuslari boʻyicha qiyosiy jadval va diagrammalar orqali taqdim etildi.

NATIJALAR

Ingliz temir yoʻl terminologiyasida 3022 ta termin monosemantik boʻlib, bu umumiy korpusning 92,6 % ini tashkil qildi; 242 ta termin polisemik boʻlib, ulardan 39 tasi ikki maʼnoli, 3 tasi uch maʼnoli birliklardan iborat. Polisemik terminlarning umumiy ulushi 7,4 % ga teng. Ikki maʼnoli terminlarga *trap point*, *deflecting track*, *goods line*, *ashpan support* kabi birliklar kiradi; uch maʼnoli terminlar qatoriga *point operating gear*, *rail car capacity* kabi terminlar misol boʻla oladi. Ingliz temir yoʻl terminologiyasida aniqlangan 242 ta polisemik terminni ichki tuzilishi jihatidan bir necha kichik guruhlariga ajratish mumkin.

Birinchi guruhni toʻgʻridan-toʻgʻri texnik jarayon yoki qurilmani bildiruvchi,

ikkinchi ma'nosida esa kengroq transport yoki tashkiliy jarayonni ifodalovchi terminlar tashkil etadi. Masalan, *goods line* termini dastlab “*yuklarni ortish va tushirish uchun mo'ljallangan maxsus yo'l*” ma'nosida qo'llanadi, ammo zamonaviy amaliyotda u “*tovarlar oqimi yo'nalishi*” yoki “*logistik liniya*” ma'nosida ham ishlatilishi mumkin [Mirsagatova, 2023; 726–729]. Bunday holatda texnik obyekt (rels yo'li) bilan abstrakt jarayon (tovarlar harakatlanishi) o'rtasidagi semantik ko'chish kuzatiladi.

Ikkinchi guruhga konstruksiyaning alohida elementi hamda shu element bilan bog'liq funksional holatni bildiruvchi terminlar kiradi. Masalan, *damper adjusting* bir tomondan “*dampneri sozlash jarayoni*”ni bildirsa, boshqa tomondan, “*dampnering sozlangan holati*”ni ifodalashi mumkin. Bu yerda birinchi ma'no dinamik, ikkinchisi esa statik xarakterga ega. Shunga o'xshash holda *trap point* termini konstruksiya elementi sifatida “*xavfsizlik o'tkazgichi*”ni, kengroq ma'noda esa “*himoya chorasini ishga tushirish nuqtasi*”ni ifodalashi mumkin [Cruse, 1986; 67–94].

Uchinchi guruhga terminlararo metaforik ko'chishlar oqibatida yuzaga kelgan polisemiya misollarini kiritish mumkin. Masalan, *bottleneck*, *deadlock*, *corridor* kabi umumtransport terminlari temir yo'l kontekstida ham qo'llanib, avval “*temir yo'l yo'lagining toraygan qismi*”, “*poyezdlar harakati to'silib qolgan nuqta*”, “*asosiy yo'nalish*” ma'nolarida ishlatiladi. Keyinchalik esa ular transport tizimi doirasidan chiqib, “*ish jarayonidagi bo'g'in*”, “*muloqot kanali*” kabi abstrakt ma'nolarni ham qamrab oladi [Cruse, 1986; 26]. Bunday holatlar temir yo'l terminologiyasi bilan logistika, menejment, axborot tizimlari diskurslari o'rtasidagi chegaralarning nisbiyligini ko'rsatadi.

Omonimiya nuqtayi nazaridan ingliz tili materialida ikki turdagi holatlarni ajratish mumkin: soha ichidagi va sohalararo omonimiya. Soha ichidagi omonimiyaga asosan bir terminologik tizim ichida, lekin turli kichik tizimlarga mansub ma'nolarga ega birliklar kiradi. Masalan, *yard* termini bir tomondan “*saralash hovlisi*” (*classification yard*) ma'nosida, boshqa tomondan esa “*depo hududi*”ni bildirishi mumkin. Har ikkala ma'no temir yo'l infratuzilmasiga tegishli bo'lsa-da, ularning funktsional roli farqlanadi [Demishkevich, 2011; 110].

Sohalararo omonimiyaga *train*, *car*, *platform*, *terminal*, *tube*, *pipeline*, *track* kabi terminlar misol bo'ladi. *Train* umumtil va pedagogik diskursda “*o'qitmoq, tayyorlamoq*”, transport sohasida esa “*poyezd*” ma'nolarida ishlatiladi. *Car* so'zining avtomobilsozlik, shahar transporti va temir yo'l sohalarida turlicha terminologik o'rni bor: bir joyda “*yengil avtomobil*”, boshqa joyda “*vagon*” ma'nosini anglatadi. Bunday holatlarda omonim terminlarni to'g'ri talqin qilishda kontekst va soha belgilovchi birliklar (*rail car*, *passenger car*, *freight car* va *hokazo*) hal qiluvchi ahamiyat kasb etadi.

Ingliz tilidagi antonim juftliklar ham temir yo'l terminologiyasida muhim semantik o'q hosil qiladi. Masalan, *arrival* – *departure* juftligi nafaqat poyezdlarning kelish va jo'nab ketish vaqtlarini bildiradi, balki butun harakat jadvalining

semantik asosini tashkil etadi. *Slow – fast* juftligi yuk va yo‘lovchi poyezdlarining ekspluatatsion xususiyatlarini qiyoslashda qo‘llanadi. *Day shift – night shift* esa ish jarayonini vaqtga ko‘ra taqsimlashning asosiy birligi sifatida namoyon bo‘ladi. Shu tariqa antonim juftliklar termin tizimi ichida paradigmatic qarama-qarshiliklar orqali ma‘no maydonini tartibga soladi.

O‘zbek temir yo‘l terminologiyasida 2011 ta termin monosemantik (78 %), 132 ta termin polisemik (5,4 %) ekani aniqlandi. Ikki ma‘noli terminlar guruhiga dvigatelning yuqori/past tezligini sozlash, aylanish/yopilish burchagi, “shovqinli temir yo‘l” – eski rels kabi birliklar kiradi. Uch ma‘noli terminlar soni juda kam bo‘lib, umumiy polisemik birliklarning taxminan 1 % ini tashkil etadi. O‘zbek temir yo‘l terminologiyasida polisemiya miqdoran ingliz tiliga nisbatan biroz kam bo‘lsa-da, uning sifat xususiyatlari diqqatga sazovor [Мирcaratова, 2022; 36–39].

O‘zbek tilidagi polisemik terminlar ko‘pincha bir tomondan rus tili orqali kirib kelgan xalqaro terminlarning, ikkinchi tomondan esa mahalliy leksik qatlamga mansub so‘zlarning soha ichida torayishi yoki kengayishi natijasida vujudga keladi. Masalan, marshrut termini umumtil darajasida “yo‘nalish” ma‘nosini bildiradi. Temir yo‘l tizimida esa bu so‘z bir nechta alohida, lekin o‘zaro bog‘liq ma‘nolarda ishlatiladi: poyezd marshruti, yuk marshruti, xizmat marshruti va hokazo. Barcha holatlarda umumiy “yo‘nalish” semasi saqlanadi, lekin predmet sohasi torayib boradi.

Yana bir misol – stansiya termini. U temir yo‘l tizimida “temir yo‘l bekati” ma‘nosida ishlatilsa-da, energetika, aloqa va boshqa sohalarida “elektr stansiyasi”, “radiosi stansiya” kabi qo‘llanadi. O‘zbek temir yo‘l terminologiyasi ichida stansiya atamasining o‘ziga xos semantik qatlami bor: saralash stansiyasi, texnik stansiya, yo‘lovchi stansiyasi, yuk stansiyasi va hokazo Bunda bir tomondan sohalararo omonimiya, ikkinchi tomondan esa soha ichida polisemiya unsurlari uyg‘unlashgan murakkab hodisaga duch kelamiz.

Omonimiya jihatidan o‘zbek materiali ingliz tiliga o‘xshash tarzda umumtil va soha terminologiyasi kesishgan nuqtalarda yaqqolroq ko‘rinadi. Poyezd so‘zi bir tomondan “temir yo‘l transport vositasi”ni bildirsa, ko‘chma ma‘noda “tarbiyalash, tayyorlash” ma‘nosida ham ishlatiladi. Yo‘l so‘zi esa “rels, temir yo‘l, avtomobil yo‘li” ma‘nosi bilan bir qatorda “hayot yo‘li, ilm yo‘li” kabi abstrakt ma‘nolarda ham qo‘llanadi.

O‘zbek temir yo‘l terminlarida antonimiya tiplari ham ancha barqaror. Kelish – ketish, ochish – yopish, sekin – tez, yuklash – tushirish, old – orqa, kirish – chiqish kabi juftliklar temir yo‘l infratuzilmasi va jarayonlarini tasvirlashda asosiy semantik o‘qlarni tashkil etadi. Misol tariqasida “kirish svetofori” va “chiqish svetofori”, “kirish yo‘li” va “chiqish yo‘li” kabi birliklarni ko‘rsatish mumkin. Bu yerda antonimiya faqat leksik emas, balki fazoviy va funksional qarama-qarshilikni ham ifodalaydi.

O'zbek tilidagi polisemik terminlarning yana bir xususiyati – ular o'zbek tilining ichki so'z yasash imkoniyatlari bilan o'zaro ta'sirda bo'ladi. Masalan, tortish fe'li asosida "tortish stansiyasi", "tortish quvvati", "tortish kuchi" kabi birikmalar yasaladi. Bu birikmalarda bazaviy leksik birlikning umumiy ma'nosi saqlanib, terminologik kombinatsiyalar orqali yangi ixtisoslashgan ma'nolar yuzaga keladi. Shu tarzda polisemiya va derivatsiya jarayoni bir-birini kuchaytiradi.

MUNOZARA

Olingan natijalar ko'rsatadiki, A.A.Moiseev va V.P.Danilenko ta'kidlaganidek, polisemiya umumiy til hodisasi bo'lish bilan birga, terminologiyada ham tabiiy tarzda yuzaga keladi, biroq uning miqdoriy ko'lami normativ talablar tufayli cheklangan bo'ladi [Moiseev, 2010; 18–27]. Ingliz va o'zbek temir yo'l terminologiyasida 7,4 % va 5,4 % atrofidagi ko'rsatkichlar ko'p ma'nolilikning bu sohaga "yadroviy" emas, balki periferik xususiyat ekanini namoyon etadi [Danilenko, 1977; 101–130].

V.M.Leychik va S.V.Grinev-Grinevich polisemiya va semantik omonimiyani ajratishda "asosiy sema"ning saqlanishi yoki yo'qolishi muhim mezon ekanini uqtiradilar [Leychik, 2007; 90–118]. Ingliz va o'zbek temir yo'l terminlarida ham termin ma'nolari o'rtasida umumiy texnik-semantik komponent saqlangan hollarda polisemiya, bu bog'lanish uzilgan hollarda esa omonimiya kuzatildi [Grinev-Grinevich, 2008; 59–83]. Masalan, terminal termini logistika va temir yo'l tizimida turli semantik modellar asosida ishlatilsa-da, "transport jarayonining tugun nuqtasi" semasi ularni birlashtiradi; train – poyezd / tarbiyalash esa bunday umumiy semantik bazaga ega emas va omonim sifatida namoyon bo'ladi.

N.V.Goroxova va A.A.Reformatskiy ishlarida ko'rsatilganidek, terminologiyada omonimiya ko'pincha terminologizatsiya va determinologizatsiya jarayonlarining natijasi bo'lib, turli sohalaridagi termin maydonlarining kesishishi bilan bog'liqdir [Reformatskiy, 1996; 61–89]. Temir yo'l terminologiyasida pipeline, tube, car kabi birliklarning texnika, qadoqlash, avtomobilsozlik, shahar transporti tizimlari bilan bog'liq qo'llanishlari aynan shunday sohalararo omonimiya holatini ko'rsatadi.

Terminologik antonimiya esa Ye.A.Fedorchenko va boshqa tadqiqotchilar ta'kidlaganidek, termin tizimini paradigmatic jihatdan tashkil etish, daraja va qarama-qarshiliklarni belgilash uchun ayniqsa muhimdir [Fedorchenko, 2012; 45–52]. Antonim juftliklar temir yo'l sohasida harakat vektorlarini (forward – backward, arrival – departure), vaqt rejimlarini (day shift – night shift), texnik holatlarni (open – close, tighten – loosen) belgilash orqali terminologik tizimni ichki tartibga solishga xizmat qiladi.

Polisemiya va omonimiya hodisalarining amaliy jihati, eng avvalo, terminologik lug'atlar tuzish, normativ hujjatlarni ishlab chiqish va ikki tilli tarjima jarayonida yaqqol namoyon bo'ladi. Ingliz-o'zbek temir yo'l terminlari o'rtasidagi ekvivalentlik munosabatlari ko'pincha "bir termin – bir termin" shaklidagi oddiy moslik bilan cheklanmaydi; aksincha, "bir termin – bir necha ekvivalent" yoki "bir necha termin – bitta ekvivalent" kabi murakkab vaziyatlar uchraydi. Masalan, train termini ingliz tilida soha ichida ham, umumtil darajasida ham keng semantik maydonga ega. O'zbek

tilida unga mos keluvchi poyezd, tayyorlash, o'qitmoq leksik birliklari mavjud. Texnik hujjatlarni tarjima qilishda "train the staff", "train drivers" kabi birikmalar "xodimlarni tayyorlash", "mashinistlarni o'qitish" tarzida talqin qilinishi kerak, "poyezdni tayyorlash" tarzida so'zma-so'z tarjima qilish ma'no xatosini yuzaga keltiradi. Aksincha, "the train is approaching the station" kabi gaplarda train so'zini poyezd bilan berish terminologik me'yorga mos keladi.

Yana bir misol – terminal termini. Logistika va savdo-sotiq sohalarida "yuklarni qabul qilish va qayta yuklash punkti", axborot texnologiyalarida "terminal qurilma", temir yo'l tizimida esa ko'pincha "yuk terminali, konteyner terminali" ma'nolarida qo'llanadi. O'zbek tilida terminal so'zi ko'pincha to'g'ridan-to'g'ri o'zlashma shaklida qabul qilinadi, ammo ayrim holatlarda "yakuniy punkt, tugun stansiya, bekat majmuasi" kabi variantlar ham uchraydi. Tarjima amaliyotida bunday terminlar uchun izohlovchi strategiyadan foydalanib, birinchi qo'llanilishda "terminal (yuk va konteynerlarni qayta taqsimlash markazi)" kabi izoh berish tavsiya etiladi.

Omonimik terminlarga nisbatan strategiya yanada ehtiyotkor bo'lishi zarur. Masalan, yard so'zini har doim "hovli" deb tarjima qilish texnik jihatdan noto'g'ri – ingliz temir yo'l tizimida classification yard, freight yard, terminal yard birikmalari maxsus infratuzilma obyektlarini bildiradi [Demishkevich, 2011; 116]. O'zbek tilida bular "saralash hovlisi", "yuk hovlisi", "terminal hovlisi" yoki "saralash maydoni", "yuk maydoni" tarzida moslashtiriladi. Tarjima siyosatida konkret loyiha yoki tashkilot uchun terminlarning barqaror ekvivalentlarini oldindan belgilab qo'yish, terminologik glossariy tuzish va uni doimiy yangilab borish talab etiladi.

Polisemik terminlarni standartlashtirishda ham bir qator amaliy tamoyillarni hisobga olish kerak. Birinchidan, terminologik lug'atda har bir polisemik terminning alohida leksik-semantik variantlari ajratib ko'rsatilishi, har bir ma'no uchun tipik kontekstlar va misollar berilishi kerak. Ikkinchidan, agar ma'lum termin bir necha sohaga tegishli bo'lsa va turli sohalarda turlicha normativ ekvivalentga ega bo'lsa, lug'at ichida soha ko'rsatkichi (temir yo'l, logistika, iqtisod, IT va hokazo) ko'rsatilgan holda rasmiy farqlash amalga oshirilishi lozim. Uchinchidan, yangi terminlarni standartlashtirish jarayonida imkon qadar mavjud polisemik va omonimik birliklardan faol foydalanish emas, balki yangi aniq va motivatsiyalangan birliklar yaratish tavsiya etiladi [Cruse D.A., 1986; 15].

Temir yo'l sohasida ikki tilli normativ hujjatlarni ishlab chiqishda polisemiya va omonimiyani tizimli hisobga olish ilmiy-texnik xavfsizlik nuqtayi nazaridan ham muhimdir. Ta'mirlash, signalizatsiya, xavfsizlik, harakatni boshqarish bo'yicha reglamentlarda bir terminning turlicha talqin qilinishi real texnik avariyalarga olib kelishi mumkin. Shu sababli, bunday hujjatlar bilan ishlaydigan tarjimon va muharrirlar uchun maxsus terminologik qo'llanmalar, parallel korpuslar, izohli ikki tilli lug'atlar yaratish dolzarb vazifa hisoblanadi.

Yana bir amaliy yoʻnalish – kompyuter lingvistikasi va avtomatik tarjima tizimlarida polisemiya va omonimiyaning hisobga olishidir. Mashina tarjimasi algoritmlari koʻpincha “bir shakl – bitta asosiy ekvivalent” prinsipiga tayangan holda ishlaydi [Koehn, 2020; 133]. Bu esa temir yoʻl kabi yuqori darajada ixtisoslashgan sohalarda koʻp xatolarga sabab boʻladi. Bunday xatolarni kamaytirish uchun soha boʻyicha maxsus parallel korpuslarni yaratish, neyron tarjima modellarini aynan temir yoʻl va logistika terminologiyasida qayta oʻqitish, polisemiya va omonimiya holatlari uchun kontekst asosida tanlov mexanizmlarini kuchaytirish zarur.

Shunday qilib, polisemiya va omonimiya hodisalarini faqat nazariy kategoriya sifatida emas, balki temir yoʻl terminologiyasi standartlashtirish, lugʻat tuzish, tarjima va avtomatlashtirilgan til texnologiyalari kabi amaliy sohalarda hal qiluvchi omil sifatida baholash kerak boʻladi. Bu esa oʻz navbatida, ingliz va oʻzbek terminologik tizimlari oʻrtasidagi semantik moslikni chuqurroq oʻrganish va doimiy ravishda yangilanib boradigan, korpusga tayangan normativ baza yaratishni taqozo etadi.

Temir yoʻl terminologiyasida kognitiv va funksional yondashuvlar

Polisemiya va omonimiya hodisalarini faqat formal-semantik mezonlar asosida emas, balki kognitiv hamda funksional-pragmatik nuqtayi nazaridan oʻrganish zarurati ham oxirgi yillarda kuchayib bormoqda. Kognitiv lingvistika doirasida til birligi – bu insonning konseptual tajribasi, dunyo haqidagi tasavvurlari bilan uzviy bogʻliq boʻlgan strukturadir. Shunga koʻra temir yoʻl terminologiyasida polisemiya va omonimiya hodisalarini ham texnik obyekt va jarayonlar borasidagi konseptual modellashtirishning natijasi sifatida talqin qilish mumkin [Lakoff, G., & Johnson, 1980; 3–32].

Masalan, “yoʻl” va “line” terminlarining koʻp maʼnoliligi faqat leksik darajadagi hodisa emas, balki fazoviy harakat, yoʻnalish, ketma-ketlik, izchillik kabi universal kognitiv sxemalar bilan bogʻliq. Temir yoʻl tizimida “yoʻl” avvalo fizika obyekt – relslar majmuasi sifatida idrok etiladi; biroq shu obyekt asosida yoʻl rejasi, yoʻl xaritasi, yoʻl sxemasi, yoʻl harakati kabi abstrakt maʼnolar ham shakllanadi. Shunday qilib, polisemiya texnik tushunchalar bilan fazoviy-kognitiv sxemalar chatisish nuqtasida vujudga keladi.

Xuddi shunday, “stansiya”, “terminal”, “uzel” kabi terminlarning koʻp maʼnoliligi ham tugun, markaz, jamlanish, taqsimlanish kabi konseptual metaforalar bilan bogʻliq. Temir yoʻl stansiyasi – bu nafaqat poyezdlar kelib-ketadigan joy, balki yoʻlovchilar va yuklar oqimining qayta taqsimlanish markazi sifatida ham idrok etiladi. Logistika tizimida “terminal” atamasi aynan shu konseptual model – markaziy tugun, yigʻish va tarqatish nuqtasiga tayanadi. Demak, polisemiya hodisasi konseptual metafora va metonimiyaning maxsus leksik qatlamda aks etishi sifatida ham qaralishi mumkin [Cruse, 1986; 67–94].

Funksional yondashuv nuqtayi nazaridan, polisemiya va omonimiya termin

tizimining “kamchiliklari” emas, balki real kommunikativ ehtiyojlardan kelib chiqqan kompromiss sifatida namoyon bo‘ladi [Kageura, 2002; 71–104]. Maxsus sohada ishlayotgan mutaxassislar ma’lum terminning qaysi ma’nosi ko‘zda tutilganini kontekst, janr, nutq vaziyati, hamkorlar roli orqali tezda aniqlay oladilar. Masalan, dispatcher, muhandis, mas’ul navbatchi ishtirokidagi texnik yig‘ilishda train, track, yard, terminal kabi omonim birliklarning temir yo‘lga oid ma’nosi avtomatik ravishda faollashadi, umumtil darajasidagi ma’nolar esa “fon”ga suriladi. Biroq, temir yo‘l sohasidagi kommunikatsiya har doim ham bir til va bitta milliy termin tizimi bilan chegaralanib qolmaydi. Xalqaro hamkorlik, qo‘shma korxonalar, xorijiy kompaniyalar bilan tuziladigan shartnomalar, texnik pasport va reglamentlar, sertifikatlash jarayonida ingliz va o‘zbek terminologiyalaridagi semantik noaniqliklar keskin muammoga aylanadi. Masalan, “terminal” yoki “yard” kabi terminlar turli hujjatlarda turlicha tarjima qilinganda, loyiha ishtirokchilarining texnik yechimlarni turlicha talqin qilishi, natijada logistika zanjirida uzilishlar paydo bo‘lishi mumkin.

Shu bois, kognitiv lingvistika taklif etadigan “freym” va “skenariy” tushunchalarini temir yo‘l terminologiyasiga tadbiq etish foydali bo‘ladi [Lakoff, Johnson, 1980; 32]. Har bir polisemiya yoki omonimiya holati uchun alohida konseptual freymlar ajratish, masalan, “temir yo‘l freymi”, “logistika freymi”, “axborot texnologiyalari freymi” kabi, keyin esa bir terminning qaysi freymda qanday semantik rol o‘ynashini belgilash mumkin. Bunday yondashuv terminlarning ma’no chegaralarini faqat lug‘aviy ta’riflar orqali emas, balki konseptual strukturasi orqali ham ifodalash imkonini beradi.

Terminologik tizimning ichki taraqqiyotida polisemiya va omonimiyaning vaqt omili bilan o‘zaro aloqasi ham muhim [Kageura, 2002; 71–116]. Dastlabki bosqichlarda yangidan-yangi obyekt va jarayonlar yuzaga kelganida, mavjud so‘zlar asosida vaqtinchalik nomlash ehtiyoji kuchli bo‘ladi, natijada ko‘p ma’nolilik holatlari ko‘payadi. Keyinchalik, soha normativlashgan sari maxsus komissiyalar, standartlashtirish organlari tomonidan ma’no chegaralari qayta ko‘rib chiqiladi, ayrim polisemik birliklar uchun yangi, aniqroq terminlar taklif etiladi. Demak, polisemiya bu ma’noda termin tizimining “o‘tish davri” elementidir: u yangi ma’lumotlarni o‘zlashtirishga yordam beradi, keyin esa asta-sekin aniqroq nominatsiyalar bilan almashtiriladi.

Ingliz va o‘zbek temir yo‘l terminologiyasini qiyosiy tahlil qilish shuni ko‘rsatadiki, polisemiya va omonimiya darajasi ikki tilda ham nisbatan cheklangan bo‘lsa-da, ularning paydo bo‘lish mexanizmlari biroz farqlanadi. Ingliz tilida ko‘p ma’nolilik ko‘pincha umumtil leksik qatlamidagi metaforik kengayishlar bilan bog‘liq bo‘lsa, o‘zbek tilida rus tili orqali kirib kelgan xalqaro terminlarning ikkilamchi ixtisoslashuvi va mahalliy so‘zlarning terminlashuvi muhim rol o‘ynaydi.

Shuningdek, polisemiya va omonimiya hodisalari bilan bog‘liq diskursiv omillarni ham qayd etish lozim [Temmerman, 2000; 119]. Texnik reglamentlar,

standartlar, instruktsiyalar kabi rasmiy-yo‘riqnoma janrlarida terminlar odatda eng tor va me‘yorlashtirilgan ma‘nosida qo‘llanadi; adabiy matnlar, publitsistik maqolalar, reklama va marketing materiallarida esa ularning metaforik va ekspressiv potentsiali faollashadi. Masalan, “temir yo‘l hayot yo‘li” yoki “poyezd taraqqiyot poyezdi” kabi birikmalarda polisemiya umumtil darajasida poetik vosita sifatida ishlatiladi; biroq texnik hujjatlarda bunday metaforik kengayishlar terminologik aniqlikka zid bo‘ladi.

Umuman olganda, polisemiya va omonimiya ingliz va o‘zbek temir yo‘l terminologiyasi uchun ikki tomonlama xarakterga ega. Bir tomondan, ular termin tizimiga noaniqlik kiritisa, boshqa tomondan, tilning ijodkorlik va moslashuvchanlik salohiyatini namoyon etadi, yangi texnik va ijtimoiy realliklarni nomlashga yordam beradi. Mazkur maqolada taklif etilgan struktur-semantik, kognitiv va funksional yondashuvlarning uyg‘un qo‘llanishi kelgusida temir yo‘l va boshqa texnik sohalarda terminologiyasini chuqurroq o‘rganish, ikki tilli normativ bazalarni takomillashtirish va tarjima amaliyotini optimallashtirish uchun metodik asos bo‘lib xizmat qilishi mumkin.

XULOSA

Mazkur ilmiy-tadqiqot ishida ingliz va o‘zbek temir yo‘l terminologiyasida polisemiya va omonimiya hodisalarining o‘ziga xos xususiyatlari tizimli ravishda tahlil qilindi, ularning leksik-semantik tabiatiga, vujudga kelish omillariga, funksional va pragmatik xususiyatlariga baho berildi. Tadqiqot natijalari terminologiya tizimi murakkab, ko‘p qatlamli va dinamik leksik tizim ekanini yana bir bor tasdiqlaydi.

Avvalo, polisemiya terminologiyada nomaqbul deb qaralishiga qaramay, real hayotda temir yo‘l sohasi kabi texnik va kommunikativ jarayonlar bilan bog‘liq sohalarda muhim funksiyani bajaradi. U tilning umumiy leksik tizimi bilan termin tizimi o‘rtasida ko‘prik vazifasini bajaradi, eski terminlarga yangi ma‘no yuklash orqali ilmiy-texnik taraqqiyotga moslashish imkonini beradi. Tadqiqot natijalari shuni ko‘rsatadiki, ingliz temir yo‘l terminologiyasidagi polisemiya ulushi 7,4 % ni, o‘zbek tilida esa 5,4 % ni tashkil etadi. Bu ko‘rsatkichlar polisemiya ushbu ikki termin tizimida bosh omil emasligini, biroq tizimning semantik moslashuvchanligini ta‘minlovchi muhim vosita sifatida mavjudligini anglatadi.

Omonimiya esa asosan turli terminologik tizimlarning to‘qnashuvi va kesishish joylarida paydo bo‘ladi. Terminologizatsiya va determinologizatsiya jarayonlari natijasida bir xil shakldagi birliklar turli sohalarda turlicha ma‘nolar kasb etishi mumkin. Bu tilning iqtisodiy tamoyillariga mos bo‘lsa-da, ayniqsa tarjima, xalqaro hujjatlar, texnik standartlashtirish jarayonlarida semantik noaniqliklar tug‘diradi.

Temir yo‘l terminologiyasida polisemiya va omonimiyaning kognitiv zamini ham muhim ahamiyatga ega. Polisemik terminlar konseptual metafora va metonimiyaning maxsus leksik qatlamda namoyon bo‘lishidir.

Funksional-pragmatik nuqtayi nazardan qaralganda, polisemiya va omonimiya ichki sohaviy muloqotda deyarli muammo tug‘dirmaydi, chunki muloqot ishtirokchilari kontekst orqali ma‘noni oson farqlay oladila. Ammo xalqaro miqyosdagi hujjatlar,

ko'p tilli muhit, eksport-import jarayonlarida har bir ma'noning qat'iy chegaralanishi talab etiladi. Bundan kelib chiqib, terminologik standartlashtirish termin tizimining barqarorligi va ishonchliligi uchun muhim bosqich ekanligi tasdiqlandi.

Tadqiqot davomida shuningdek antonimiya hodisalariga ham e'tibor qaratildi. Antonim terminlar temir yo'l tizimining paradigmatic strukturasi, qarama-qarshi texnik holatlarni belgilash, jarayonlarning yo'nalishi va rejimlarini ajratishda muhim vositadir. Antonimiya ulushi ingliz tilida 1,2 %, o'zbek tilida 1,1 % bo'lib, bu leksik-semantik tizimning funksional to'liq shakllanganini tasdiqlaydi.

Tahlil shuni ko'rsatdiki, temir yo'l terminologiyasi tilning tizimli rivoji bilan bevosita bog'liq bo'lib, uning boyishi ilmiy-texnik taraqqiyotdan tashqari, tilning umumiy lug'aviy qatlamidan terminologiyaga o'tayotgan birliklar orqali ham ta'minlanadi. Shuning uchun terminlarning ko'p ma'noliligi va omonimik xususiyatlarini inkor etib bo'lmaydi. Aksincha, ularni to'g'ri tartibga solish, semantik chegaralarini belgilash, qo'llanish doirasini normativ hujjatlar orqali mustahkamlash muhim hisoblanadi.

Kelajak tadqiqotlari uchun yana bir istiqbolli yo'nalish – ingliz va o'zbek terminologiyasidagi polisemiya va omonimiya hodisalarining nutqiy janrlar bo'yicha differensiasiyasini chuqur o'rganish, ya'ni qaysi janrlarda polisemik birliklarning qaysi ma'nolari ustuvorligini aniqlashdir. Shu bilan birga, “inson omili” – terminlarni qabul qiluvchi auditoriyaning bilim darajasi, kasbiy tajribasi, pragmatik ehtiyojlari semantik jarayonlarga qanday ta'sir ko'rsatishi masalalarini ham tadqiq etish dolzarb hisoblanadi.

Xulosa qilib aytganda, polisemiya va omonimiya ingliz va o'zbek temir yo'l terminologiyasida yuzaga kelishi tabiiy bo'lgan, ammo qat'iy nazorat va ilmiy yondashuvni talab etadigan hodisalar hisoblanad. Ularning mavjudligi tilning moslashuvchan va rivojlanishga ochiq bo'lgan tizim ekanini isbotlaydi. Terminologiya tizimining aniqligi va izchilligini ta'minlash esa lingvistlar, tarjimonlar, muhandislar va standartlashtirish mutaxassislari hamkorligida amalga oshirilishi kerak bo'lgan doimiy jarayondir.

FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR

1. Alaoutdinova, K. Sh. (2013). *Linguistic analysis of logistics terminology (based on English and Russian)* (pp. 112–145). Moscow.
2. Arnold, I. V. (1986). *The English word: Lexicology and stylistics* (3rd ed., pp. 45–62). Leningrad: Prosveshchenie.
3. Cabré, M. T. (1999). *Terminology: Theory, methods and applications* (pp. 23–58). Amsterdam: John Benjamins.
4. Cruse, D. A. (1986). *Lexical semantics* (pp. 67–94). Cambridge: Cambridge University Press.
5. Danilenko, V. P. (1977). *Russian terminology: An attempt at linguistic description* (pp. 101–130). Moscow: Nauka.
6. Demishkevich, E. V. (2011). *Railway terminology of contemporary English: A sociolinguistic perspective* (pp. 88–120). Moscow: Russian University of Transport (MIIT).
7. Fedorochenko, E. A. (2012). Antonymy in terminology. *Bulletin of Moscow State Linguistic University*, 3, 45–52.
8. Gorokhova, N. V. (2005). Polysemy and homonymy of terms: Criteria for differentiation.

- Bulletin of Moscow State University. Series 9: Philology*, 4, 77–89.
9. Grinev-Grinevich, S. V. (2008). *Terminology studies* (3rd ed., pp. 59–83). Moscow: Akademiya.
 10. Hojiev, A. (1985). *Issues of Uzbek terminology* (pp. 34–56). Tashkent: Fan.
 11. Infoterm. (1971–). *International Information Centre for Terminology*. Vienna.
 12. International Organization for Standardization. (2009). *ISO 704: Terminology work—Principles and methods* (pp. 12–38). Geneva: ISO.
 13. International Organization for Standardization. (2011). *ISO 10241-1: Terminological entries in standards* (pp. 5–29). Geneva: ISO.
 14. Kageura, K. (2002). *The dynamics of terminology: A descriptive theory of term formation and terminological growth* (pp. 71–104). Amsterdam: John Benjamins.
 15. Koehn, P. (2020). *Neural machine translation* (pp. 133–168). Cambridge: Cambridge University Press.
 16. L'Homme, M.-C. (2020). *Lexical semantics for terminology: An introduction* (pp. 41–69). Amsterdam: John Benjamins.
 17. Lakoff, G., & Johnson, M. (1980). *Metaphors we live by* (pp. 3–32). Chicago: University of Chicago Press.
 18. Leychik, V. M. (2007). *Terminology studies: Subject, methods, and structure* (3rd ed., pp. 90–118). Moscow: LKI.
 19. Lotte, D. S. (1961). *Foundations of scientific and technical terminology development* (pp. 25–54). Moscow: Academy of Sciences of the USSR.
 20. Mirsatgova, D. U. (2022). Specific features of thematic groups of Uzbek railway transport terminology. *Language and Literature Education*, 1(12), 36–39.
 21. Mirsatgova, D. U. (2023). The term: Definition and its main characteristics. *Scientific Bulletin of Namangan State University*, 4(4), 726–729.
 22. Moiseev, A. A. (2010). Polysemy and homonymy in terminology: Issues of theory and practice. *Issues of Terminology Studies*, 2, 18–27.
 23. Pearson, J. (1998). *Terms in context* (pp. 56–84). Amsterdam: John Benjamins.
 24. Proshina, Z. G. (2014). *Translation and global Englishes: Exploring the implications for pedagogy* (pp. 97–122). London: Palgrave Macmillan.
 25. Reformatsky, A. A. (1996). *Introduction to linguistics* (pp. 61–89). Moscow: Aspekt Press.
 26. Republic of Uzbekistan. (2019). *Concept for the development of the transport sector of the Republic of Uzbekistan until 2035*. Tashkent.
 27. Saeed, J. I. (2016). *Semantics* (4th ed., pp. 15–44). Oxford: Wiley-Blackwell.
 28. Sayfullaeva, R. (2010). *Uzbek lexicology* (pp. 101–129). Tashkent: O'qituvchi.
 29. Temmerman, R. (2000). *Towards new ways of terminology description: The sociocognitive approach* (pp. 52–81). Amsterdam: John Benjamins.
 30. Ullmann, S. (1962). *Semantics: An introduction to the science of meaning* (pp. 18–37). Oxford: Blackwell.

REFERENCES

1. Alaududinova, K. Sh. (2013). *Linguistic analysis of logistics terminology (based on English and Russian)* (pp. 112–145). Moscow.
2. Arnold, I. V. (1986). *The English word: Lexicology and stylistics* (3rd ed., pp. 45–62). Leningrad: Prosveshchenie.
3. Cabré, M. T. (1999). *Terminology: Theory, methods and applications* (pp. 23–58). Amsterdam: John Benjamins.
4. Cruse, D. A. (1986). *Lexical semantics* (pp. 67–94). Cambridge: Cambridge University Press.
5. Danilenko, V. P. (1977). *Russian terminology: An attempt at linguistic description* (pp. 101–130). Moscow: Nauka.
6. Demishkevich, E. V. (2011). *Railway terminology in contemporary English: A sociolinguistic*

- perspective* (pp. 88–120). Moscow: Russian University of Transport (MIIT).
7. Fedorochenko, E. A. (2012). Antonymy in terminology. *Bulletin of Moscow State Linguistic University*, 3, 45–52.
 8. Gorokhova, N. V. (2005). Polysemy and homonymy of terms: Criteria for differentiation. *Bulletin of Moscow State University. Series 9: Philology*, 4, 77–89.
 9. Grinev-Grinevich, S. V. (2008). *Terminology studies* (3rd ed., pp. 59–83). Moscow: Akademiya.
 10. Hojiev, A. (1985). *Issues of Uzbek terminology* (pp. 34–56). Tashkent: Fan.
 11. Infoterm. (1971–). *International Information Centre for Terminology*. Vienna.
 12. International Organization for Standardization. (2009). *ISO 704: Terminology work — Principles and methods* (pp. 12–38). Geneva: ISO.
 13. International Organization for Standardization. (2011). *ISO 10241-1: Terminological entries in standards* (pp. 5–29). Geneva: ISO.
 14. Kageura, K. (2002). *The dynamics of terminology: A descriptive theory of term formation and terminological growth* (pp. 71–104). Amsterdam: John Benjamins.
 15. Koehn, P. (2020). *Neural machine translation* (pp. 133–168). Cambridge: Cambridge University Press.
 16. L'Homme, M.-C. (2020). *Lexical semantics for terminology: An introduction* (pp. 41–69). Amsterdam: John Benjamins.
 17. Lakoff, G., & Johnson, M. (1980). *Metaphors we live by* (pp. 3–32). Chicago: University of Chicago Press.
 18. Leychik, V. M. (2007). *Terminology studies: Subject, methods, and structure* (3rd ed., pp. 90–118). Moscow: LKI.
 19. Lotte, D. S. (1961). *Foundations of scientific and technical terminology* (pp. 25–54). Moscow: Academy of Sciences of the USSR.
 20. Mirsatatova, D. U. (2022). Specific features of thematic groups of Uzbek railway transport terminology. *Language and Literature Education*, 1(12), 36–39.
 21. Mirsatatova, D. U. (2023). The term: Definition and its main characteristics. *Scientific Bulletin of Namangan State University*, 4(4), 726–729.
 22. Moiseev, A. A. (2010). Polysemy and homonymy in terminology: Issues of theory and practice. *Issues of Terminology Studies*, 2, 18–27.
 23. Pearson, J. (1998). *Terms in context* (pp. 56–84). Amsterdam: John Benjamins.
 24. Proshina, Z. G. (2014). *Translation and global Englishes: Exploring the implications for pedagogy* (pp. 97–122). London: Palgrave Macmillan.
 25. Reformatsky, A. A. (1996). *Introduction to linguistics* (pp. 61–89). Moscow: Aspekt Press.
 26. Republic of Uzbekistan. (2019). *Concept for the development of the transport sector of the Republic of Uzbekistan until 2035*. Tashkent.
 27. Saeed, J. I. (2016). *Semantics* (4th ed., pp. 15–44). Oxford: Wiley-Blackwell.
 28. Sayfullaeva, R. (2010). *Uzbek lexicology* (pp. 101–129). Tashkent: O'qituvchi.
 29. Temmerman, R. (2000). *Towards new ways of terminology description: The sociocognitive approach* (pp. 52–81). Amsterdam: John Benjamins.
 30. Ullmann, S. (1962). *Semantics: An introduction to the science of meaning* (pp. 18–37). Oxford: Blackwell.