

Департамент образования и науки города Москвы
Государственное автономное образовательное учреждение
высшего образования города Москвы
«Московский городской педагогический университет»
Институт иностранных языков
Кафедра языкознания и переводоведения

На правах рукописи

Кабанова Елена Владимировна

**КОГНИТИВНО-ПРАГМАТИЧЕСКИЕ ОСОБЕННОСТИ
АНГЛОЯЗЫЧНОГО ДИСКУРСА
(ПРЕДМЕТНАЯ СФЕРА «ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ»)**

45.06.01 Языкознание и литературоведение

Направленность (профиль) образовательной программы
профиль «Германские языки»

**Научный доклад
об основных результатах научно-квалификационной работы
(диссертации)**

Научный руководитель

Доктор филологических наук, PhD
доцент
Шевченко Вячеслав Дмитриевич

Москва 2025

1. Рецензент:

Сулейманова Ольга Аркадьевна

доктор филологических наук, профессор кафедры языкознания и переводоведения Государственного автономного образовательного учреждения высшего образования «Московский городской педагогический университет» (ГАОУ ВО МГПУ)

2. Рецензент:

Тивьяева Ирина Владимировна

Доктор филологических наук, доцент, профессор кафедры языкознания и переводоведения Государственного автономного образовательного учреждения высшего образования «Московский городской педагогический университет» (ГАОУ ВО МГПУ)

3. Рецензент:

Халиков Магомед Магомедович

доктор филологических наук, доцент кафедры лингвистика Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Приволжский государственный университет путей сообщения» (ФГБОУ ПривГУПС)

4. Рецензент:

Савина Ирина Владимировна

кандидат филологических наук, доцент кафедры английской филологии федерального государственного автономного образовательного учреждения высшего образования «Самарский национальный исследовательский университет имени академика С. П. Королева» (Самарский Университет)

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Настоящее исследование посвящено когнитивно-прагматическим особенностям англоязычного дискурса предметной сферы «железнодорожный транспорт»). Актуальность обуславливается значительной ролью техники и транспорта в жизни человечества, следовательно, исследование языковых, когнитивных и прагматических составляющих англоязычного железнодорожного дискурса поможет глубже изучить механизмы влияния механизмы влияния техники на различные сферы жизни человека, на его отношение с технологиями в том числе и посредством языка. Транспортная сфера, будучи неотъемлемой составляющей общественной жизни, оказывает многогранное влияние на социум и взаимодействует с другими институциональными областями. В связи с этим, особое значение приобретает изучение дискурсивных практик, коммуникативных процессов и формирования значений в рамках данного дискурса.

Новизна исследования определяется как выбором материала исследования, так и использованием комплексного подхода для рассмотрения англоязычного дискурса предметной сферы железнодорожного транспорта. В рамках работы изучается внешняя и внутренняя структура такого вида технического дискурса как англоязычный железнодорожный дискурс, его когнитивная и прагматическая организация, будет внесен вклад в исследование новых дискурсивных структур.

Объект исследования: англоязычный железнодорожный дискурс, представленный в виде медиа текстов, текстов блогов по железнодорожной тематике.

Предмет исследования: когнитивная специфика и прагматико-лингвистические особенности англоязычного железнодорожного дискурса.

Цель: изучить когнитивно-прагматические особенности англоязычного железнодорожного дискурса, а также специфику лексических средств, актуализирующих доминирующие концепты в рамках англоязычного железнодорожного дискурса.

В соответствии с целью исследования были сформулированы **следующие задачи:**

- 1) рассмотреть концептуальные структуры и их иерархию;
- 2) выявить доминирующие концепты;
- 3) определить, какие языковые средства используются для реализации данных концептов;
- 4) определить, какие фреймы реализуются в англоязычном железнодорожном дискурсе, и как они соотносятся с концептами;
- 5) изучить коммуникативную структуру англоязычного железнодорожного дискурса;
- 6) рассмотреть взаимодействие разных дискурсов в рамках железнодорожного дискурса.

Эмпирическую базу исследования составили языковые единицы, которые входят в состав фрагментов железнодорожного дискурса, представленные в профессиональных англоязычных журналах *International Railway Journal*, *Railway Gazette International*, *Global Rail Review* и выпусках блогов по железнодорожной тематике *Train Talk*. В ходе анализа 172 публикаций, вышедших в период с 2021 по 2024 год, нами было выделено 4350 слов и словосочетаний, вошедших в общий объем выборки.

В основу данного исследования положены работы российских и зарубежных исследователей, специализирующихся на когнитивной и коммуникативной лингвистике, общей теории и частных аспектах терминоведения, а также теории языка. В основу данного исследования положены работы российских и зарубежных исследователей, специализирующихся на когнитивной и коммуникативной лингвистике, общей теории и частных аспектах терминоведения, а также теории языка. Наиболее значительное влияние на рассмотрение затронутых вопросов оказали научные труды, посвященные проблемам дискурса и прагмалингвистики (Н.Д. Арутюновой, Е.С. Кубряковой, А.Г. Баранова, Т.А. Ван Дейка, Р. Якобсона, П. Серио), лингвоконцептологии (Г.И. Богина,

Л.Ю. Буяновой, М.Н. Володиной, Г.О. Винокура, Д.С. Лотте, В.И. Тхорика, В.И. Карасика, Ю. Н. Караулова, М. Н. Кожиной, С.Г. Воркачева, Ю.С. Степанова, В.В. Красных, З.Д. Поповой, И.А. Стернина, В.З. Демьянкова), когнитивного моделирования в лингвистике (В.Е. Чернявской, А.А. Залевской, Дж. Лакоффа, М. Минского, Р. Шенка, Р. Абельсона) и других ученых.

Выбор методов и приемов лингвистического анализа обусловлен целью работы и совокупностью поставленных задач. В ходе исследования были использованы методы компонентного анализа, контекстологического анализа, дискурс-анализа, метод словарных дефиниций, приемы наблюдения и описания.

Положения, выносимые на защиту:

1) Современный англоязычный дискурс предметной сферы железнодорожного транспорта, находящийся в фокусе настоящего исследования, является средой взаимодействия между коммуникантами и передачи информации о значимых явлениях в данной отрасли. Этот тип дискурса характеризуется особыми языковыми стратегиями, стилями и нормами, которые отражают специфику железнодорожной индустрии, такими как краткость и стандартизация, максимальная терминологичность, директивность и информативность.

2) В рамках рассмотренных концептов в сфере железнодорожного транспорта доминантными являются «движение», «пассажир/пассажироперевозки», «груз/грузоперевозки»: Доминантный характер данных концептов подтверждается номинативной плотностью, рекуррентностью и обширным номинативным и информационным полем.

3) Концепты «пассажир» и «груз» актуализируются в рамках структурированных фреймов, с определенной валентностью, структурные элементы (слоты) включают идентификацию ситуации (грузовые/пассажирские перевозки), типичные роли (грузоотправитель, перевозчик, грузополучатель, пассажир), условия ввода (груз, вид перевозки,

транспорт), последовательность целенаправленных сцен (ход перевозочного процесса, обработка и обслуживание на станциях).

4) Дискурс предметной сферы железнодорожного транспорта не существует изолированно, а активно взаимодействует с другими дискурсами, по параметрам общего участника, поля или языковых стратегий.

Структура исследования. Научно-квалификационная работа состоит из введения, двух глав, заключения, библиографического списка, включающего 140 наименований и списка источников эмпирического материала. Общий объем исследования составляет 109 страниц.

Апробация результатов исследования была проведена на следующих конференциях: XIX Международная научно-практическая конференция «Наука и культура России» (Самара, 2021г.), III Всероссийская конференция «Педагогический дискурс: вызовы цифровизации и трансформация образовательных практик» (Москва, 2023г.) XXI Международная научно-практическая конференция «Наука и культура России» (Самара, 2024г.), X всероссийская научно-практическая онлайн конференция «Филологическая проблематика в системе высшего образования», (Самара, 2025г.), XXII Международная научно-практическая конференция «Наука и культура России» (Самара, 2025г.)

Теоретическая значимость исследования обусловлена вкладом в теорию дискурс-анализа, в изучение технического типа дискурса; в изучение прагматического потенциала современного железнодорожного дискурса.

Практическая ценность исследования состоит в том, что общие положения и выводы данной работы могут использоваться в спецкурсах, посвященных теории дискурса, основам дискурс-анализа и дискурсивным практикам в техническом, железнодорожном и медиа-дискурсе. Кроме того, сведения, полученные в результате проведенного исследования, могут стать частью спецкурсов по анализу коммуникативных и предметно-референтных ситуаций.

Основные положения научно-квалификационной работы отражены в следующих публикациях автора:

Издания, рекомендованные ВАК РФ:

1. Кабанова, Е. В. Актуализация концепта «Движение» в англоязычном железнодорожном дискурсе / Е. В. Кабанова // Вестник Самарского университета. История, педагогика, филология. – 2022. – № 3. – С. 97–102.
2. Кабанова, Е. В. Особенности вербализации концепта 'passenger' в англоязычных медиа текстах по железнодорожной тематике / Е. В. Кабанова // Казанская наука. – 2025. – № 2. – С. 360–364. – EDN QUUSTG.
3. Кабанова, Е. В. Актуализация концепта 'freight' в англоязычном железнодорожном медиа дискурсе/ Е. В. Кабанова // Вестник Самарского университета. История, педагогика, филология. – 2025. (в печати)

Статьи, опубликованные в других научных изданиях:

4. Кабанова, Е. В. Железнодорожные видеоблоги как элемент обучения иностранному языку для специальных целей / Е. В. Кабанова // Наука и культура России. – 2022. – Т. 1. – С. 204–207. – EDN MLMVUL.
5. Кабанова, Е. В. Лингвистические особенности блогов по железнодорожной тематике как средства обучения английскому языку студентов транспортных вузов / Е. В. Кабанова // Бизнес и общество. – 2023. – № 2(38). – EDN IEYHFQ.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Во введении обосновывается актуальность выбранной темы, дается характеристика степени изученности проблемы, определяются объект, предмет, цель и задачи исследования, формулируются выносимые на защиту положения, раскрывается практическая и теоретическая значимость работы, рассматриваются использованные методы и материалы исследования.

В первой главе «Теоретические основы исследования» представлены результаты обзора научной литературы, посвященной рассмотрению дискурса как объекта исследования, специфическим особенностям дискурса предметной сферы и направлениям исследования дискурса предметной сферы «железнодорожный транспорт». При обобщении опыта разных философов и лингвистов можно утверждать, что концепт рассматривается как фундаментальная, исходная форма мышления. Она вбирает в себя когнитивный и перцептивный опыт человека. Концепт реализуется на разных уровнях: от индивидуального до коллективного сознания.

Разные подходы позволили распространить теорию концепта на другие науки, где каждый оттенок значения или составной элемент обрел свой смысл и интерпретацию.

Лингвистика обращается к философскому осмыслению концепта как потенции, как нерасчлененному сгустку смыслов. Идеи, выраженные в языковых знаках, получают свое бытие в бесконечности актуализаций.

Анализ англоязычного дискурса предметной сферы железнодорожного транспорта на современном этапе представляет особый интерес, так как современные технологии способствуют развитию данной сферы и оперативно реагируют на изменения в ней.

С помощью методов компонентного-анализа, контекстологического анализа, дискурс-анализа, метода словарных дефиниций, приемов наблюдения и описания. были выявлены когнитивно-прагматические особенности англоязычного дискурса предметной сферы «железнодорожного транспорта».

В проведенном исследовании установлено, что современный англоязычный дискурс предметной сферы железнодорожного транспорта, находящийся в фокусе настоящего исследования, является средой взаимодействия между коммуникантами и передачи информации о значимых явлениях в данной отрасли. Предметная сфера помогает структурировать знания о конкретной области, создавая систему понятий, категорий и связей между ними. Дискурс предметной сферы железнодорожный транспорт

относится к категории институционального. Этот тип дискурса характеризуется особыми языковыми стратегиями, стилями и нормами, которые отражают специфику железнодорожной индустрии. Отмечается цельность и функциональность, краткость и стандартизация, максимальная терминологичность, директивность и информативность. Эти особенности обеспечивает эффективное коммуникативное взаимодействие между специалистами через использование профессиональной лексики и общих концептов. Концепт можно представить, как базовую структурно-семантическую единицу сознания. Данная единица используется для хранения и передачи информации, отражения структурированного знания и опыта человека. Концепт занимает определенное место на соответствующем уровне концептуальной сферы. Конкретизация концептов может происходить на разных уровнях концептосферы, а элементы внутри одной схемы, могут не соотноситься между собой.

В результате анализа было выявлено, что дискурс железнодорожной сферы открыт для взаимопроникновения и интеграции с другими дискурсами для реализации прагматических задач участников коммуникации. Наиболее явно и часто происходит проникновение экономического дискурса в железнодорожный по форме и параметру «участники» и «поле» деятельности, научного (по общности темы и проникновению языковых средств), рекламного (по привлечению клиентов и поддержанию конкурентоспособности) и медицинского дискурса (по общности актуализации концепта безопасности).

Концепты выходят за рамки конкретной предметной области, поскольку обладают самодостаточностью, универсальностью и являются способами видения, отражения и познания реальности. Однако они обладают целостностью и определенной онтологичностью. Через схемы концептуализации концепты реализуются в более широких метауровневых системах. Представители разных научных направлений выделяют многогранность концепта, его комплексный характер и его интегрирующую

роль в науке. Поскольку, сам по себе концепт представляет сложное многомерное образование, многие концепты сами по себе являются сложными объектами, состоящими из других концептов или более базовых репрезентативных компонентов. Изучение различных взглядов и подходов к термину «концепт», относящихся к разным эпохам, странам и течениям, позволяет увидеть эволюцию данного феномена. Теория концепта в философии складывалась на протяжении многих веков, и каждое время вносило свои коррективы или инновации. Концепт рассматривался в учениях философов разных стран. При обобщении опыта разных философов и лингвистов можно утверждать, что концепт рассматривается как фундаментальная, исходная форма мышления. Она вбирает в себя когнитивный и перцептивный опыт человека. Концепт реализуется на разных уровнях: от индивидуального до коллективного сознания. Концепты приносят новый пласт в уже изученные области, позволяя схватывать новые ранее неуловимые смыслы, оттенки, краски. Наряду с другими когнитивными науками философия рассматривает не только абстрактные понятия, но и концепт мыслящего человека в единстве когнитивных задач и возможностей, ценностных ориентаций, общих целей, связей и других факторов.

Вторая глава посвящена языковой репрезентации доминирующих концептов в сфере железнодорожного транспорта. Анализ эмпирической базы показал, доминантными являются концепты «движение», «пассажир/пассажироперевозки», «груз/грузоперевозки»: Доминантный характер данных концептов подтверждается номинативной плотностью, рекуррентностью и обширным номинативным и информационным полем. Рассмотрение концепта «движение» в рамках предметной области железнодорожного транспорта позволяет сформировать когнитивную модель движения, отраженную в мышлении людей, связанных с данной сферой. Ядро концепта составляют глаголы движения, отражающие непосредственное физическое перемещение субъекта или объекта в пространстве. Глаголы движения преимущественно содержат сему направленного движения (*connect*,

link, join), регулярного (*shuttle, commute*), управляемого движения (*drive, operate, control*), движения с приложением определенных усилий (*haul, draw, pull, power*), движения ориентированного на перемещение какого-то объекта (*carry, transport, transfer, transship, serve*). В самом процессе движения можно выделить стадии начала движения (*start, depart, proceed*), изменение скорости движения (*slow down, accelerate, speed up, retard, brake*), движения по инерции (*roll, coast*), прекращения движения (*arrive, stop, terminate at, call at*), приостановку движения по причине аварий (*derail, crash, fail*). Специфика материала исследования позволяет увидеть концептуальные признаки движения в профессиональной среде (рентабельность, непрерывность, безопасность, экологичность, комфорт, конкурентоспособность). Концепт «движение» приобретает дополнительные признаки исходя из того, что движение становится аспектом коммерческой деятельности, требующей вовлечение разного рода ресурсов, социально значимым фактором для всего общества, обеспечивающим как надлежащее функционирование не только транспортной, но и экономической отрасли. Помимо глагольных конструкций концепт «движение» реализуется через многочисленные номинативные конструкции, включающие наименования: 1) перевозок (*transport, traffic, freight services, through passenger services*); 2) видов подвижного состава (*road locomotive, switch engine, trailer car, commuter train*); 3) перемещаемых объектов (*passengers, commuters, tourists, vacationers, containers, freight, cargo*); 4) маршрутов движения (*line, track, route, corridor, conventional line*) 5) инфраструктуры, связанной с движением (*rail network, rail yard, hump yard, terminal, intermodal yard*); 6) круга заинтересованных лиц на рынке транспортных услуг (*passenger operator, shipper, consignor, supplier*). Концепт «движение» можно представить как макроконцепт, объединяющий другие базовые концепты.

Исследуемый материал выявил, что еще одним доминирующим концептом в англоязычном дискурсе в предметной сфере железнодорожного транспорта является концепт «пассажир». Он занимает центральное

положение в системе отношений, действующих субъектов и объектов железнодорожного транспорта. Вокруг него формируются конкретные нормы, правила и ожидания, регулирующие взаимоотношения участников железнодорожной сферы. Лексема «passenger», являющаяся ключевым репрезентантом данного концепта, имеет широкий синонимический ряд: *commuter, customer, fare* (a person or persons who pay to be conveyed in a vehicle; paying passenger), *patron* (a person who is a customer, client, or paying guest, especially a regular one, of a store, hotel, or the like), *pilgrim*, (a person who journeys, especially a long distance, to some sacred place as an act of religious devotion), *rider, tourist* (a person who is traveling, especially for pleasure), *traveler, excursionist* (a person who goes on an excursion), *hitchhiker, voyager, wanderer, wayfarer* (a traveler, especially on foot). Интегральные семы, что это человек, который пользуется каким-либо транспортом, но не управляет им, реализуются во всех лексических единицах ядра, а часть из них содержит дополнительные семы, указывающие на специфику: *travel range* – дальности перевозок (отличая путешественников на дальние расстояния и тех, кто ездит на работу, пользуясь общественным транспортом), *travel purpose* – цели поездки (туризм, отдых, религия, бизнес, работа), *fare* – коммерческий характер перевозок. Концепт «пассажир» — это не просто человек, который перемещается на поезде, но и участник общественного транспортного взаимодействия со своими приоритетами (безопасность, гибкость, скорость, комфорт) и индивидуальными потребностями (цена, доступность, безбарьерная среда).

Сам пассажир рассматривается как пассивный элемент системы, что подтверждается в актуализации в пассивных конструкциях: *Passengers are asked, informed, advised, notified...*, но при этом пассажир является адресатом большинства действий, что придает ему особую значимость. Можно выделить следующие семантические группы глаголов, участвующих в вербализации концепта «пассажир»: 1) реализация непосредственного перемещения (*to carry, to handle, to bring to destination, to depart, to arrive*); 2) аналитика,

гибкость и готовность к изменениям (*to ensure access, to prove popular, continue the tradition, to meet high demand, meet the needs*); 3) оптимизация, внедрение улучшений (*improve people flow, change the current experience, provide with a choice, offer new direct journeys, boost reliability*); 4) маркетинговые стратегии (*to entice customers back, to grow the market further, to promote, remove the stress about getting behind a wheel, committed with customers*); 5) готовность к открытому диалогу с пассажирами (*listen, prioritize, respond, maintain open lines of communication, put customer first*). Семантика большинства глаголов предполагает получение дополнительных услуг, улучшение существующих перевозок, развитие и обновление инфраструктуры, улучшение доступности, учет интересов разных пассажирских групп. Выделение структуры концепта позволяет увидеть основные пассажирские группы, потребности, задачи транспортных компаний, степень успешности в реализации пассажироперевозок в перспективе. Следует отметить, комплексный характер информационного поля данного концепта и его интегрирующую роль в макроконцепте «движение».

Концепты «пассажир» и «груз» актуализируются в рамках структурированных фреймов, с определенной валентностью, структурные элементы (слоты) включают идентификацию ситуации (грузовые/пассажирские перевозки), типичные роли (грузоотправитель, перевозчик, грузополучатель, пассажир), условия ввода (груз, вид перевозки, транспорт), последовательность целенаправленных сцен (ход перевозочного процесса, обработка и обслуживание на станциях)

Концепт «груз» является ключевым универсальным концептом в железнодорожном дискурсе, так как именно грузы/грузоперевозки обеспечивают основную деятельность транспортных компаний, рентабельность, стимулы к развитию, модернизации и успешному конкурентному рыночному взаимодействию на рынке транспортных услуг. Номинативное поле концепта расширяется за счет лексической сочетаемости ядерных лексем концепта (*freight, cargo, goods, burden, loading, load, lading, haul, shipment, consignment,*

mass, carriage, transportation, payload, deadload, mass, weight, tonnage);

1) номинации непосредственно грузов с разной степенью детализации и выделения классифицирующих когнитивных признаков: вес (*lightweight loadings, heavyweight cargo, overweight*); качество (*dry, liquid*); габариты (*long, bulky, overwidth, standard*); принадлежность к определенной отрасли (*agricultural commodities, petrochemicals, industrial goods, metallic products, concrete products*), способ перевозки/тара (*bulk commodities, containerised freight, containers, general cargo, packed goods*); наличие дополнительных потребностей при перевозке (*perishables, delicate cargo, temperature-controlled, time-critical goods, hazardous loads*), обобщённые номинации (*a diverse range of cargo, rail freight, goods transported by rail*);

2) номинации грузового процесса с уточняющими параметрами такими, как цели/ направление/ расстояние/ категория/ частота (*haulage operations, haulage rail services, container services, shunting operations, short distance freight operations, shuttle services, direct services*);

3) глаголы и глагольные конструкции, актуализирующие перевозку грузов (*deliver, haul, carry, convey, transport, move, handle, shift; roll out operations, undertake services, support haulage task, provide rail freight operating services*).

Ближнюю периферию концепта «груз» составляют актуализации, представляющие:

1) подвижной состав для грузоперевозок (*heavy-haul freight locomotives, block train flows, wagonload traffic*);

2) участников перевозочного процесса (*freight companies, freight rail companies, rail freight operator, railfreight subsidiaries, Fret SNCF, the freight arm of France's national railway*);

3) инфраструктуру железных дорог, связанную с цепочкой поставок, обработкой грузов в логистических центрах (*new freight routes, intermodal freight terminals, freight gauges, warehouses, depots, distribution centers*);

4) научные исследования/разработки (*rail freight expertise, freight*

solutions, freight enhancements);

5) рынок транспортных услуг/экономические показатели и их динамика (*rail freight sector, freight demand, rail freight markets, railfreight business*). 6) интеграция железнодорожного транспорта в рамках интермодальных и мультимодальных перевозок (*for intermodal traffic, modal, shift, a multimodal logistics chain; become more acute as traditional bulk flows decline and the role of intermodal traffic grows*).

Выявление когнитивных признаков концепта «груз» позволяет увидеть его многогранный и сложный характер, наложение на другие концепты, рассмотреть перевозочный процесс с технической точки зрения, логистической и коммерческой. Таким образом, концепт «груз» обуславливает комплексное представление о транспортировке грузов, учитывающее все критически важные аспекты этого процесса и позволяющее его эффективно организовать и управлять им.

Концепты «пассажир» и «груз» актуализируются в рамках структурированных фреймов, с определенной валентностью, структурные элементы (слоты) включают идентификацию ситуации (грузовые/пассажирские перевозки), типичные роли (грузоотправитель, перевозчик, грузополучатель, пассажир), условия ввода (груз, вид перевозки, транспорт), последовательность целенаправленных сцен (ход перевозочного процесса, обработка и обслуживание на станциях). Фрейм может быть детализирован самыми разнообразными факторами и обстоятельствами (условия перевозок, стоимость, время, документация, дополнительные услуги), но в структуре фрейма всегда можно выделить ядерную, самую релевантную часть (Агенс, Предикат, Инструмент, Эффект). Остальные слоты можно считать вариативными, то есть носителями альтернативной информации.

Когнитивная модель включает в себя ключевые компоненты, которые обуславливают процесс перемещения пассажиров/грузов от пункта отправления до пункта назначения. Исследование их актуализации в

профессиональном дискурсе раскрывает содержательное наполнение и контекстуальную привязку к различным этапам взаимодействия транспортных структур и динамику развития данного концепта в рамках фрейма-сценария в современной картине мира.

Железнодорожный дискурс является профессионально ориентированным и функциональным. Его основная цель — обеспечение эффективной коммуникации между работниками железной дороги и всеми заинтересованными лицами на рынке транспортных услуг. Прагматические особенности англоязычного железнодорожного дискурса связаны с тем, как язык используется в контексте железнодорожной коммуникации для достижения конкретных целей: передачи информации, обеспечения безопасности, координации действий и взаимодействия между участниками. Цельность и функциональность, краткость и стандартизация, максимальная терминологичность, директивность и информативность обеспечивают эффективную коммуникацию между специалистами и пассажирами.

Когнитивные стратегии и модели англоязычного железнодорожного дискурса отражают способы, с помощью которых участники коммуникации (участники движения, строительные, транспортные и логистические компании, производители подвижного состава, и т.д.) организуют, интерпретируют и передают информацию в контексте железнодорожной отрасли. Эти стратегии и модели основаны на таких механизмах, как категоризация, метафоризация, фреймовая организация и использование скриптов. В рамках железнодорожного дискурса крайне сложно установить рамки/пределы, поскольку транспорт не существует изолированно, а оказывает значительное воздействие на различные сферы жизни. В результате анализа было выявлено, дискурс железнодорожной сферы открыт для взаимопроникновения и интеграции с другими дискурсами для реализации прагматических задач участников коммуникации. Наиболее явно и часто происходит проникновение экономического дискурса в железнодорожный по форме и параметру «участники» и «поле» деятельности, научного (по

общности темы и проникновению языковых средств), рекламного (по привлечению клиентов и поддержанию конкурентоспособности) и медицинского дискурса массмедиа (по общности актуализации концепта безопасности).