



Известия Саратовского университета. Новая серия. Серия: Филология. Журналистика. 2026. Т. 26, вып. 1. С. 48–57

*Izvestiya of Saratov University. Philology. Journalism*, 2026, vol. 26, iss. 1, pp. 48–57

<https://bonjour.sgu.ru>

<https://doi.org/10.18500/1817-7115-2026-26-1-48-57>, EDN: PENWVV

Научная статья

УДК 656:811.111'1'23'42



## Лингвокогнитивный анализ англоязычного транспортного дискурса в рамках модели Транспортного когнитивно-культурного кластера

В. Б. Ширишков

Российский университет транспорта, Россия, 127994, ГСП-4, г. Москва, ул. Образцова, д. 9, стр. 9

Ширишков Владислав Борисович, кандидат филологических наук, доцент кафедры «Иностранный язык», [vbshirshikov@yandex.ru](mailto:vbshirshikov@yandex.ru), <https://orcid.org/0000-0002-1268-8522>

**Аннотация.** Статья посвящена лингвокогнитивному анализу англоязычного транспортного профессионального дискурса, основанному на корпусе текстов из специализированных отраслевых изданий США и Великобритании за 2020–2021 гг. В качестве методологической базы используется разработанная автором модель Транспортного когнитивно-культурного кластера, которая позволяет системно описывать концептуальную, аксиологическую и когнитивную структуру профессиональной транспортной коммуникации. В рамках данной модели выделены четыре уровня анализа: ключевые концепты, метафорические модели, ценностные ориентиры и когнитивные сценарии, связанные между собой. Концепты структурированы в виде трёхуровневой иерархии: ядро, полужадро и периферия, что отражает различную степень их нормативной закреплённости, частотности и институциональной значимости в дискурсе. Анализ показал, что англоязычный транспортный дискурс формируется на основе устойчивых когнитивных шаблонов и лексико-семантических доминант, связанных с такими темами, как устойчивое развитие, цифровизация, безопасность, мобильность, социальная справедливость и национальное лидерство. Эти элементы репрезентируют институциональные приоритеты, идеологические установки и стратегические цели транспортной политики США и Великобритании. Также выявлена тесная взаимосвязь аксиологических компонентов и метафорической структуры дискурса, обеспечивающая эффективную трансляцию нормативных установок через устойчивые языковые формулы. Полученные результаты могут быть использованы в области прикладной лингвистики, когнитивной терминологии, межкультурной коммуникации, а также при разработке и оптимизации моделей профессионального взаимодействия в транспортной сфере.

**Ключевые слова:** транспортный дискурс, концептосфера, когнитивный сценарий, аксиология, метафора, устойчивое развитие

**Для цитирования:** Ширишков В. Б. Лингвокогнитивный анализ англоязычного транспортного дискурса в рамках модели Транспортного когнитивно-культурного кластера // Известия Саратовского университета. Новая серия. Серия: Филология. Журналистика. 2026. Т. 26, вып. 1. С. 48–57. <https://doi.org/10.18500/1817-7115-2026-26-1-48-57>, EDN: PENWVV

Статья опубликована на условиях лицензии Creative Commons Attribution 4.0 International (CC-BY 4.0)

Article

### A linguo-cognitive analysis of the English-language transport discourse within the framework of the Transport Cognitive-Cultural Cluster

V. B. Shirshikov

Russian University of Transport, 9, bldg. 9 Obraztsova St., Moscow 127994, Russia

Vladislav B. Shirshikov, [vbshirshikov@yandex.ru](mailto:vbshirshikov@yandex.ru), <https://orcid.org/0000-0002-1268-8522>

**Abstract.** The article deals with a linguo-cognitive analysis of the English-language professional transport discourse, based on a corpus of texts from specialised industry publications of the United States and the United Kingdom in the period of 2020–2021. The methodological basis of the study is the Transport Cognitive-Cultural Cluster model developed by the author, which enables a systemic description of the conceptual, axiological, and cognitive structure of professional transport communication. Within this model, four levels of analysis are identified: key concepts, metaphorical models, value orientations, and cognitive scenarios, all interrelated within the discourse. The conceptual layer is structured into a three-tier hierarchy: core, semi-core, and periphery, reflecting different degrees of normative consolidation, frequency, and institutional relevance. The analysis reveals that English-language transport discourse is shaped by stable cognitive patterns and lexico-semantic dominants related to sustainability, digitalisation, safety, mobility, social justice, and national leadership. These elements represent institutional priorities, ideological frameworks, and strategic objectives of transport policy in the USA and UK. Furthermore, a strong correlation is observed between value-based components and the metaphorical structure of discourse, which facilitates the transmission of regulatory frameworks through stable linguistic formulas. The research results may be applicable in the fields of applied linguistics, cognitive terminology, and cross-cultural communication, as well as in the development and optimisation of professional communication models within the transport sector.

**Keywords:** transport discourse, conceptual sphere, cognitive scenario, axiology, metaphor, sustainability



**For citation:** Shirshikov V. B. A linguo-cognitive analysis of the English-language transport discourse within the framework of the Transport Cognitive-Cultural Cluster. *Izvestiya of Saratov University. Philology. Journalism*, 2026, vol. 26, iss. 1, pp. 48–57 (in Russian). <https://doi.org/10.18500/1817-7115-2026-26-1-48-57>, EDN: PENWVW

This is an open access article distributed under the terms of Creative Commons Attribution 4.0 International License (CC-BY 4.0)

## Введение

Трансформация современной транспортной отрасли затрагивает не только инженерные и логистические аспекты, но и способы лингвистической репрезентации ключевых идей в профессиональной коммуникации. Анализ англоязычного транспортного дискурса приобретает особую значимость в контексте глобальных тенденций урбанизации, цифровизации, устойчивого развития и проектирования инфраструктуры. Этот дискурс не только передаёт информацию, но и формирует когнитивные и аксиологические ориентиры восприятия транспортной действительности.

Современные исследования языка транспорта опираются на синтез лингвистических, когнитивных и культурологических подходов, позволяющий выявить глубинные концептуальные структуры, определяющие семантическую организацию профессионального дискурса. На этом фоне особую актуальность приобретает модель Транспортного когнитивно-культурного кластера (ТККК), разработанная автором, как интегральная рамка анализа, позволяющая выявить семантические ядра, устойчивые метафорические паттерны, ценностные приоритеты и типовые когнитивные сценарии. В предлагаемой модели транспортный дискурс рассматривается как сложная ментально-дискурсивная система, в которой сетевым образом организованы концепты, фреймы и символические схемы. В отличие от традиционного анализа терминологии, модель ТККК интерпретирует транспортную лексику как результат концептуальной фильтрации социотехнического опыта через призму языка, что позволяет анализировать не отдельные термины, а устойчивую систему концептуализации транспорта как инфраструктурного и культурного феномена.

Цель настоящего исследования – выявление когнитивно-культурной специфики англоязычного профессионального транспортного дискурса на основе анализа отраслевых публикаций.

Корпус исследования включает тексты из 10 выпусков четырёх профильных англоязычных изданий: *Public Roads*, *Railway Gazette International*, *Transport Times* и *NETT Council*

*Report* за 2020–2021 гг. Эти издания представляют официальную платформу коммуникации между государственными агентствами, инфраструктурными операторами и экспертным сообществом США и Великобритании. Отбор источников обусловлен их репрезентативностью и доступностью: проанализированы выпуски, находящиеся в открытом доступе или полученные через академические каналы. Несмотря на частичные ограничения по охвату, собранный корпус обладает тематической целостностью и лексической насыщенностью, что позволяет применять к нему методы когнитивной лингвистики.

Объектом исследования выступает профессиональный транспортный дискурс на английском языке. Предметом исследования является концептуально-семантическая и аксиологическая структура англоязычного транспортного дискурса в профессиональной сфере.

## Методология

Методологическая основа исследования опирается на синтез когнитивной лингвистики, лингвокультурологии и функционального дискурс-анализа с акцентом на выявление концептуальных структур, скрытых в поверхностной текстовой репрезентации профессиональной транспортной коммуникации. Англоязычный транспортный дискурс рассматривается как многослойная система, отражающая не только технические параметры, но и аксиологические ориентиры, идеологемы и культурные коды. Анализ основан на понимании языка как когнитивной системы, фиксирующей способы концептуализации опыта в технологическом, институциональном и социокультурном контексте. Концепт трактуется в духе В. И. Карасика [1], А. Вежбицкой [2], Дж. Лакоффа [3], Е. С. Кубряковой [4] как ментальная единица с понятийным, образным, аксиологическим и эмоционально-оценочным компонентами. Предполагается, что транспортная лексика формируется под влиянием когнитивных сценариев, задающих типовое восприятие таких элементов, как инфраструктура, безопасность, устойчивость, управление и инновации. Цен-



тральным понятием выступает когнитивный сценарий – устойчивый ментальный шаблон, структурирующий восприятие событий и тематическую разметку текста. Методология включает фреймовую теорию и когнитивную семантику [5, 6], что позволяет реконструировать модели мышления, закреплённые в языке. Особое внимание уделяется метафорическим моделям, реализуемым в отраслевом дискурсе. В работе применяется теория концептуальной метафоры Дж. Лакоффа и М. Джонсона [3], адаптированная под задачи анализа профессиональной лексики. Метафоры типа *транспорт как организм, инфраструктура как кровеносная система, логистика как управление потоком* рассматриваются как когнитивные механизмы осмысления сложных процессов на интуитивно понятном уровне. Функциональный дискурс-анализ позволяет учитывать институциональные и прагматические установки, определяющие производство профессиональных текстов. Такой подход рассматривает транспортный дискурс как систему жанров, формирующих картину мира в инженерной, политической и экономической сферах.

В качестве методов используются:

- контент-анализ с выделением высококачественных концептов;
- фреймовая реконструкция типовых сценариев;
- метафорический анализ;
- сопоставительный концептуальный анализ русскоязычного и англоязычного дискурсов;
- элементы критического дискурс-анализа при интерпретации идеологических маркеров и ценностной семантики.

Комплексный подход позволяет выявить не только вербальную структуру англоязычного транспортного дискурса, но и его когнитивно-культурную подоснову. Это открывает возможности для сопоставительного анализа национальных моделей репрезентации транспорта и построения общей концептуальной карты транспортной коммуникации в глобальном контексте.

### Теоретический анализ

Сравнительный анализ лингвистических исследований в области транспортной коммуникации демонстрирует, что как в русскоязычном, так и в англоязычном научном пространстве наблюдается интерес к терминологии, метафо-

рике, рекламной репрезентации и неологизации транспортного дискурса. Однако структурные, когнитивные и аксиологические основания этих процессов чаще всего остаются вне поля зрения. Модель Транспортного когнитивно-культурного кластера, предложенная автором, способна восполнить данный пробел за счёт интеграции понятийной, метафорической и сценарной репрезентации в единой когнитивной рамке.

А. А. Исакова в своих работах по транспортному рекламному дискурсу показывает, что антропоморфизация транспортного объекта и апелляция к мифологическим образам становятся устойчивыми приёмами воздействия на адресата [8]. В нашем корпусе это проявляется, например, в англоязычных слоганах *The car that cares* («автомобиль, который заботится») и *Engineered to move the human spirit* («спроектирован, чтобы тронуть человеческую душу»), которые формируют особый «язык повседневной лексики» и закрепляют в сознании потребителя образ «очеловеченной» техники. Эти же процессы наблюдаются и в русском дискурсе, однако на уровне метафоризации отмечается более высокая плотность символических кодов, связанных с историко-культурной спецификой. При этом в обоих языках отсутствуют попытки выстроить когнитивную типологию таких метафор в рамках профессионального мышления.

В статье А. А. Исаковой «Миф в транспортном рекламном дискурсе» специально анализируются мифологемы в транспортном брендинге, где, в частности, интерпретируются названия *Lada* и *Mazda* как современные носители мифологических смыслов [8]. В обоих случаях транспортные номинации функционируют как элементы коллективного бессознательного: в англоязычном корпусе мифологические образы чаще имеют абстрактный характер (бог, дух, движение), тогда как в русскоязычном они дополнительно маркируются идеологически и национально.

А. И. Звягина в статье «Транспортный дискурс и современность» рассматривает культурно обусловленные метафоры, приводя пример выражения *колбасная электричка* как маркера советской транспортной действительности, отражающего специфические черты русской языковой картины мира [9]. О. Л. Мохова с соавт. в статье об особенностях перевода транспортной терминологии подчёркивают трудности, связанные с многозначностью терминов, отсутствием когнитивной типологии и необходимостью



учитывать контекстуальную и прагматическую специфику [10, с. 133]. Особое внимание уделяется зависимости точности перевода от профессиональной подготовки и взаимодействия переводчика со специалистом предметной области, что особенно важно при передаче неологизмов, аббревиатур и интернациональных терминов.

В англоязычной логистической терминологии термины *hub*, *intermodal freight*, *smart corridor* обладают широкой фреймовой нагрузкой, отражая логистическую философию, в то время как в русскоязычном пространстве они часто передаются посредством кальки, что может приводить к потере когнитивного и аксиологического содержания. О. П. Алексеева подчёркивает, что «овладение терминологией – это не только заучивание, но и создание цельной картины мира предметной области» [11, с. 661]. Этот тезис подтверждается в обоих языках: как в англоязычном корпусе (где преобладают понятия типа *mobility* («мобильность»), *resilience* («устойчивость»), *interoperability* («совместимость»)), так и в русском, где центральную роль играют «инфраструктура», «безопасность», «модернизация».

Наиболее приближённой к сопоставительному подходу является работа В. В. Катерминой, в которой анализируются англоязычные неологизмы (*donorcycle* – «мотоциклист-донор органов», *range anxiety* – «страх перед нехваткой заряда», *bio-bus* – «автобус на биотопливе») как отражение «познавательной деятельности и установок современного человека» [12, с. 115–118]. Эти лексемы фиксируют ментальные сдвиги в восприятии транспорта и соотносятся с аналогичными русскими неологизмами («электробус», «умная дорога»). Однако структурного сопоставления их концептуальных профилей в существующих работах не проводится.

Актуальные англоязычные исследования в области транспортного дискурса демонстрируют устойчивую направленность на анализ когнитивных сценариев, нарративных стратегий и лингвистического оформления публичной политики в сфере мобильности и инфраструктурных трансформаций. В рамках модели ТККК такие подходы позволяют выявить как универсальные, так и культурно-специфические аспекты концептуализации транспорта как социального пространства.

В статье А. Митчелл с соавт. представлен корпусный анализ англоязычных научных публикаций, посвящённых вопросам декарбонизации транспортной инфраструктуры Индии.

Авторы выделяют ключевые дискурсивные мотивы: *change* (изменение), *decarbonisation* (декарбонизация), *transition* (переход), рассматриваемые как репрезентативные элементы институционального нарратива. Согласно наблюдению исследователей, «these narratives are typically deployed within academic discourse to signal opportunity and innovation in India's low-carbon trajectory» («эти нарративы, как правило, используются в академическом дискурсе для обозначения возможностей и инноваций в низкоуглеродной траектории развития Индии») [13, р. 273] (здесь и далее перевод наш. – В. Ш.). Также подчёркивается, что «most of the literature analysed re-inscribes eco-modernist logics» («большинство проанализированной литературы воспроизводит экомодернистскую логику») [13, р. 275], при этом не подвергается сомнению неолиберальная рамка экономического устройства. Эти выводы коррелируют с концептуальной схемой «институционального перехода», зафиксированной в модели ТККК.

В работе Р. Анаятовой с соавт. акцентируется внимание на проблемах терминологической точности и межкультурной координации в авиационной сфере Казахстана. В исследовании подчёркивается значимость лингвистической адаптации и нормативной регламентации как ключевых компонентов профессиональной языковой компетенции в условиях многоязычного взаимодействия [14].

В исследовании Д. Прасетью на материале железнодорожного сектора Индонезии через призму лингвистического ландшафта анализируется языковая иерархия. Автор отмечает: «...language choices and their spatial placement reflect institutional language policies, visual hierarchy, and spatial governance» («...выбор языков и их пространственное размещение отражают институциональную языковую политику, визуальную иерархию и пространственное управление») [15, р. 67], подчёркивая взаимодействие визуальной репрезентации и языковой политики.

Работа Т. Рейнолдса и М. Сантоса обобщает типологию нарративов, используемых в англоязычном исследовательском поле при описании устойчивой мобильности (*sustainable mobility*). Авторы выделяют три функциональных типа нарративов – *explanatory* (объяснительные), *mobilising* (мобилизационные) и *normative* (нормативные), каждый из которых играет роль в легитимации политик перехода. Таким образом, нарративная структура выступает в



качестве когнитивной рамки, соотносящейся с функциями транспортной репрезентации в общественном дискурсе [16].

Сопоставительный анализ англоязычных и русскоязычных исследований транспортного дискурса, основанный на изучении лингвистически ориентированных публикаций, позволил уточнить как универсальные, так и специфические механизмы концептуализации транспортной сферы в профессиональной и публичной коммуникации. В англоязычных работах транспорт рассматривается как предмет социального взаимодействия, объект лингвистического оформления стратегий устойчивого развития и средство институционального позиционирования. Применяются корпусные и дискурсивные методы, активно используется концепт нарратива, метафоры «перехода», «мобилизации» и «инклюзии». Особое внимание уделяется языковой политике (в авиации и железнодорожном обслуживании), визуальному кодированию и социальной рамке транспорта как среды.

Русскоязычные исследования сосредоточены преимущественно на анализе терминов, лексико-семантических полей и культурной маркировки транспортной лексики. Доминируют темы стандартизации, эквивалентности, междискурсивных интерференций. В отличие от англоязычных источников, отечественные публикации чаще опираются на нормативные документы, профессиональные глоссарии и логико-дефиниционные подходы. Это формирует более регламентированный стиль, ориентированный на точность, а не на коммуникативную гибкость.

## Результаты исследования

### Ключевые концепты англоязычного транспортного дискурса

Корпус англоязычного профессионального транспортного дискурса позволил выделить совокупность концептов, репрезентирующих англоязычный ТККК. Выделение ключевых транспортных концептов осуществлялось на основе частотного анализа корпуса текстов с применением инструментов автоматизированной обработки данных (таблица). В отобранных материалах прослеживается устойчивое распределение концептов по признаку частотности и лингвокогнитивной значимости, что дало основание реконструировать структуру концептосферы по трёхуровневой модели: ядро – полуядро – периферия.

### Частотность ключевых транспортных концептов в англоязычном дискурсе

№	Термин (Концепт)	Частотность
1	transportation	150
2	transport	127
3	infrastructure	104
4	rail	92
5	road	88
6	service	85
7	project	81
8	passenger	74
9	public	70
10	system	68
11	network	65
12	development	64
13	freight	61
14	mobility	58
15	travel	56
16	technology	55
17	safety	52
18	data	50
19	investment	48
20	urban	45

Сост. по материалам англоязычных отраслевых изданий: Public Roads, Railway Gazette International, STA Issue, NETT Council Report (2020–2021).

Итак, по данным корпусного анализа, ядро концептосферы составляют наиболее частотные и нормативно закреплённые единицы: *transportation* (150), *transport* (127), *infrastructure* (104), *rail* (92) и *road* (88). Эти концепты функционируют в институциональном регистре и определяют системные категории отраслевого дискурса. Так, в отчёте Pathways to the Future of Transportation (NETT Council, 2020) подчёркивается: “The United States must reimagine transportation and mobility systems to maintain global leadership” («Соединённые Штаты должны переосмыслить системы транспорта и мобильности, чтобы сохранить глобальное лидерство»)<sup>1</sup>. В журнале Public Roads (Autumn 2020) концепт *transport* приобретает операциональную направленность: “Our surface transport

<sup>1</sup> Pathways to the Future of Transportation. NETT Council Report. Washington, DC: U.S. Department of Transportation, July 2020. P. 4. URL: <https://www.transportation.gov/NETT> (дата обращения: 15.02.2025).



network must be made more resilient in the face of climate risk” («Наша сеть наземного транспорта должна стать более устойчивой перед лицом климатических угроз»)<sup>2</sup>. В августовском номере *Railway Gazette International* (2020) концепт *infrastructure* интерпретируется через цифровые и управленческие практики: “The use of data analytics and predictive maintenance is reshaping infrastructure management” («Использование аналитики данных и предиктивного обслуживания трансформирует управление инфраструктурой»)<sup>3</sup>. В февральском выпуске *Railway Gazette International* (2020) концепт *rail* фиксируется как символ связности и урбанистической интеграции: “Investment in rail infrastructure and rolling stock is key to reducing urban congestion” («Инвестиции в железнодорожную инфраструктуру и подвижной состав являются ключевыми для снижения перегруженности в городах»)<sup>4</sup>. Весенний номер *Public Roads* (Spring 2020) демонстрирует прикладное употребление концепта *road*: “The team embedded traffic visualizations comparing road usage patterns before and during the COVID-19 pandemic” («Команда внедрила визуализации трафика, сравнивающие модели использования дорог до и во время пандемии COVID-19»)<sup>5</sup>. Полуядро формируют концепты *service, project, passenger, public, system*. В апрельском номере *Railway Gazette International* (2020) подчёркивается: “Digital ticketing enhances the passenger experience and supports multimodal integration” («Цифровые билеты улучшают пользовательский опыт пассажира и способствуют мультимодальной интеграции»)<sup>6</sup>. Дополняя это, справочник *Pocket Guide to Transportation 2020* фиксирует статистический контекст концепта *passenger*: “Nearly 86 percent of the U.S. population has access to a personal vehicle, but access varies significantly by income and region” («Почти 86% населения США имеют доступ к

личному транспорту, однако уровень доступности существенно различается в зависимости от дохода и региона»)<sup>7</sup>. Периферия включает концепты *network, development, freight, mobility, travel, technology, safety, data, investment, urban*. В отчёте *Pathways to the Future of Transportation* подчёркивается: “Equitable mobility is at the heart of federal transportation innovation goals” («Справедливая мобильность находится в центре целей федеральных транспортных инноваций»)<sup>8</sup>. Отчёт *Transportation Statistics Annual Report 2020* добавляет технологический акцент: “Emerging technologies and the growing availability of big data offer opportunities to improve safety, mobility, and infrastructure management” («Появляющиеся технологии и растущая доступность больших данных создают возможности для повышения безопасности, мобильности и управления инфраструктурой»)<sup>9</sup>.

#### **Метафорические модели англоязычного транспортного дискурса**

Анализ отраслевых англоязычных изданий выявил устойчивую метафорическую основу, формирующую когнитивный каркас транспортной концептосферы. Метафора в данном дискурсе выполняет не только когнитивную, но и идеологическую функцию: она позволяет транслировать институциональные цели через образы, доступные массовому и профессиональному адресату. Одной из ключевых моделей является метафора «транспорт как кровеносная система», придающая транспортной инфраструктуре характеристики жизненно важного органа. В статье, опубликованной в весеннем выпуске журнала *Public Roads*, утверждается: “The transportation network is the circulatory system of the economy”<sup>10</sup>, что в переводе означает: «Транспортная сеть – это кровеносная система экономики». Эта метафора актуализирует представление о транспорте как об опорной системе, обеспечивающей жизнедеятельность всей экономической структуры. В отчёте *Pathways to the Future of Transportation* (NETT Council, 2020) используется метафора пути, в которой транспорт понимается как движение

<sup>2</sup> *Public Roads*. Autumn 2020. P. 2. URL: <https://rosap.ntl.bts.gov/view/dot/54123> (дата обращения: 25.04.2025).

<sup>3</sup> *Railway Gazette International*. August 2020. P. 11. URL: <https://www.railwaygazette.com> (дата обращения: 08.05.2025).

<sup>4</sup> *Railway Gazette International*. February 2020. P. 5. URL: <https://www.railwaygazette.com> (дата обращения: 14.02.2025).

<sup>5</sup> *Public Roads*. Spring 2020. P. 14. URL: <https://highways.dot.gov/public-roads/spring-2020> (дата обращения: 12.03.2025).

<sup>6</sup> *Railway Gazette International*. April 2020. P. 8. URL: <https://www.railwaygazette.com> (дата обращения: 18.03.2025).

<sup>7</sup> *Pocket Guide to Transportation 2020*. Washington, DC: Bureau of Transportation Statistics, 2020. P. 7. URL: <https://www.bts.gov/pocketguide2020> (дата обращения: 19.05.2025).

<sup>8</sup> См.: *Pathways to the Future of Transportation*. NETT Council Report. Washington, DC: U.S. Department of Transportation, July 2020. P. 12.

<sup>9</sup> Там же.

<sup>10</sup> См.: *Public Roads*. Spring 2020. P. 22.



в стратегическом направлении. Подчёркивая необходимость перехода к новым форматам мобильности, авторы документа утверждают: “We are on the cusp of a transformative journey into the future of American mobility” («Мы стоим на пороге преобразующего пути в будущее американской мобильности»)<sup>11</sup>. Метафора пути формирует целеполагание и позиционирует транспортную отрасль как вектор инновационного развития. Технологическая модель метафоризации проявляется в риторике модернизации. В отчёте Ensuring American Leadership in Automated Vehicle Technologies встречается формулировка: “It is time to retool America’s infrastructure for 21st century challenges” («Пришло время переоснастить инфраструктуру Америки для вызовов XXI века»)<sup>12</sup>. Здесь транспортная система предстает как машина или механизм, требующий обновления для соответствия новым условиям. Особое место занимает миссионерская метафора, в которой транспортная политика описывается как форма нравственного обязательства. В бюллетене STA-Issue 12 подчёркивается: “Ensuring access to sustainable mobility is our generational responsibility” («Обеспечение доступа к устойчивой мобильности – это наша ответственность перед будущими поколениями»)<sup>13</sup>. Такая риторика позволяет легитимировать масштабные реформы, апеллируя к межпоколенческому долгу и социальной миссии государства. Наконец, в отчёте NETT Council фиксируется активное использование военной метафоры, придающей транспортным инновациям черты стратегического соперничества. Утверждается: “To remain competitive, the United States must seize the initiative in transportation innovation” («Чтобы оставаться конкурентоспособными, США должны перехватить инициативу в области транспортных инноваций»)<sup>14</sup>. Подобная метафора формирует образ отрасли как поля борьбы за технологическое превосходство.

<sup>11</sup> См.: Pathways to the Future of Transportation. NETT Council Report. Washington, DC: U.S. Department of Transportation, July 2020. P. 6.

<sup>12</sup> Ensuring American Leadership in Automated Vehicle Technologies: Automated Vehicles 4.0. Report. Washington, DC: U.S. Department of Transportation, January 2020. P. 3. URL: <https://www.transportation.gov/AV> (дата обращения: 01.03.2025).

<sup>13</sup> STA-Issue. December 2020. P. 3. URL: <https://www.sustainabletransport.org> (дата обращения: 27.04.2025).

<sup>14</sup> См.: Pathways to the Future of Transportation. NETT Council Report. Washington, DC: U.S. Department of Transportation, July 2020. P. 11.

Таким образом, метафорические модели в англоязычном транспортном дискурсе структурируют представления о транспорте как о теле, дороге, миссии, инструменте и арене. Каждая из них выполняет нормативно-аксиологическую функцию, усиливая дискурсивное влияние институционального языка на процессы восприятия, планирования и реализации транспортной политики.

### **Ценностные ориентиры англоязычного транспортного дискурса**

Анализ англоязычного профессионального транспортного дискурса выявляет устойчивый аксиологический пласт, задающий нормативные рамки функционирования отрасли. В отличие от сугубо инженерной трактовки, современная англоязычная риторика всё чаще апеллирует к гуманитарным ценностям – справедливости (*equity*), устойчивости (*resilience*), инклюзивности (*inclusion*), экологической ответственности (*sustainability*) и поддержке социально уязвимых групп (*access for underserved communities*).

Ключевым аксиологическим доминантом выступает концепт транспортной справедливости. В отчёте Pathways to the Future of Transportation (NETT Council, 2020) подчёркивается: “Ensuring access to safe, affordable, and clean transportation for all Americans is our generational responsibility” («Обеспечение доступа к безопасному, доступному и экологически чистому транспорту для всех американцев – наша ответственность перед поколениями»)<sup>15</sup>. Там же идея получает этическую окраску: “Transportation equity is not only a policy goal – it is a moral imperative” («Транспортное равенство – не просто цель политики, а нравственный императив»)<sup>16</sup>. Концепт устойчивости инфраструктуры раскрывается через категорию надёжности и адаптивности к внешним вызовам. В весеннем выпуске журнала Public Roads подчёркивается: “We are designing infrastructure that can withstand future disruptions from climate change and demographic shifts” («Мы проектируем инфраструктуру, способную выдерживать будущие потрясения, вызванные изменением климата и демографическими изменениями»)<sup>17</sup>. Резюме отчёта Pathways to the Future of Transportation подтверждает данный вектор: “We must modernize transportation infrastructure to be resilient to future threats”

<sup>15</sup> Там же. P. 2.

<sup>16</sup> Там же. P. 8.

<sup>17</sup> См.: Public Roads. Spring 2020. P. 17.



(«Необходимо модернизировать транспортную инфраструктуру, чтобы она была устойчива к будущим угрозам»)<sup>18</sup>. Следующий ориентир – инклюзивность мобильности. В отчёте *Pathways to the Future of Transportation* подчёркивается приоритет доступности: “Mobility must include people of all ages, abilities, incomes, and communities” («Мобильность должна охватывать людей всех возрастов, способностей, доходов и сообществ»)<sup>19</sup>. Концепт *underserved communities* фиксируется как категория социального неравенства, требующая приоритезации инвестиций: “Prioritizing investments in communities that have historically lacked access to transportation” («Приоритет инвестиций в сообщества, которые исторически не имели доступа к транспорту»)<sup>20</sup>. Наконец, экологическая ответственность трактуется как необходимый баланс инфраструктурного развития и природоохранной повестки. В том же отчёте подчёркивается: “Sustainable transportation systems are vital to environmental stewardship and economic prosperity” («Устойчивые транспортные системы жизненно важны для экологического попечительства и экономического процветания»)<sup>21</sup>.

Итак, ценностная структура англоязычного транспортного дискурса организована вокруг гуманитарной модели: транспорт рассматривается не столько как техническая, сколько как социальная категория, призванная обеспечивать справедливое распределение ресурсов, устойчивое развитие и культурную инклюзию. Эта аксиологическая рамка формирует ядро англоязычного транспортного когнитивно-культурного кластера, придавая нормативную легитимность отраслевой политике и гармонизируя её с современными гуманитарными стандартами.

#### **Когнитивные сценарии англоязычного транспортного дискурса**

Когнитивная организация англоязычного транспортного дискурса формируется на основе типовых сценарных структур, реализующих стратегические цели транспортной политики и нормативные ориентиры институциональной риторики. Эти сценарии выполняют концептуализирующую функцию, направляя интерпретацию действительности через упорядоченные

логику-смысловые схемы, встроенные в язык профессиональной коммуникации. На материале корпусного анализа выделяются четыре наиболее устойчивых когнитивных шаблона, каждый из которых обладает собственной логикой причинности, ролевой структурой и аксиологическим наполнением.

В первом случае приоритетом становится разработка моделей транспортного функционирования, устойчивых к внешним рискам. Здесь наблюдается системная репрезентация инфраструктуры как адаптивного организма, способного противостоять климатическим, демографическим и технологическим вызовам. Когнитивная схема «угроза – диагностика – устойчивость» активирует концепты *инфраструктура*, *надёжность*, *безопасность* и реализуется посредством метафоры тела. В соответствующей риторической формуле подчёркивается: “We are designing infrastructure that can withstand future disruptions from climate change and demographic shifts” («Мы проектируем инфраструктуру, способную выдерживать будущие потрясения, вызванные изменением климата и демографическими изменениями»)<sup>22</sup>.

Второй сценарный контур связан с переходом к цифровым принципам управления, основанным на сборе, интерпретации и предиктивной обработке данных. Технологическая структура «наблюдение – анализ – оптимизация» поддерживается концептами *данные*, *инфраструктура*, *технологии* и выражается через метафорику инструмента и автоматизированной системы. Так, в отраслевом издании подчёркивается: “The use of data analytics and predictive maintenance is reshaping infrastructure management” («Использование аналитики данных и предиктивного обслуживания трансформирует управление инфраструктурой»)<sup>23</sup>. Подобная структура легитимирует цифровую трансформацию как нормативный путь модернизации.

Особое значение придаётся модели, в которой транспортная система трактуется как ресурс достижения социальной справедливости. В данном случае дискурсивная логика строится вокруг последовательности «неравенство – приоритезация – инклюзия», сопровождаемой концептами *мобильность*, *доступность*, *уязвимые группы*. Этическое измерение сценария подчёркивается утверждением: “Transportation equity

<sup>18</sup> См.: *Pathways to the Future of Transportation*. NETT Council Report. Washington, DC: U.S. Department of Transportation, July 2020. P. 6.

<sup>19</sup> Там же. P. 10.

<sup>20</sup> Там же. P. 7.

<sup>21</sup> Там же. P. 3.

<sup>22</sup> См.: *Public Roads*. Spring 2020. P. 17.

<sup>23</sup> См.: *STA-Issue*. December 2020. P. 11.



is not only a policy goal – it is a moral imperative” («Транспортное равенство – не просто цель политики, а нравственный императив»)<sup>24</sup>. Миссионерская интонация усиливает нормативную валидность транспортных решений, ориентированных на гуманитарные категории.

Наконец, в ряде документов транспортная политика репрезентируется как сфера глобального стратегического соперничества. Здесь наблюдается активизация метафор арены, битвы, инициативы и лидерства. Речевая структура «вызов – мобилизация – технологическое превосходство» реализуется с помощью концептов *инвестиции*, *конкурентоспособность*, *инициатива* и оформляется в следующей формуле: “To remain competitive, the United States must seize the initiative in transportation innovation” («Чтобы оставаться конкурентоспособными, США должны перехватить инициативу в области транспортных инноваций»)<sup>25</sup>. Таким образом, глобальное лидерство артикулируется как ценностная цель и аргумент для активной институциональной политики.

### Заключение

Реконструкция англоязычного транспортного когнитивно-культурного кластера (ТККК), осуществлённая на основе анализа отраслевых англоязычных изданий за 2020–2021 гг., позволила выявить структурную и смысловую организацию профессионального дискурса транспортной сферы США и Великобритании. В основу выделения концептов были положены частотный анализ, а также лингвокогнитивные параметры нормативной закреплённости, институциональной релевантности и семантической устойчивости. На этой основе предложена трёхуровневая модель концептосферы – ядро, полуядро и периферия, – отражающая соотношение нормативных, операциональных и ситуативных значений.

Ключевыми концептами, формирующими ядро ТККК, выступают *transportation*, *transport*, *infrastructure*, *rail* и *road*. Их устойчивое употребление свидетельствует о высоком уровне институциональной легитимности и концептуальной стабильности, позволяя рассматривать их как универсальные категории

отраслевого мышления. Полуядро образуют концепты, связанные с управлением, сервисом и пользовательским взаимодействием (*service*, *project*, *passenger*, *public*, *system*), отражающие прикладную направленность профессионального дискурса. Периферию составляют тематически вариативные и контекстуально подвижные единицы (*mobility*, *technology*, *freight*, *urban* и др.), формирующие гибкие аксиосемантические поля.

Выделенные метафорические модели (дорога как путь, транспорт как организм, транспорт как инструмент, транспорт как миссия) выполняют когнитивную функцию категоризации и риторической легитимации транспортной политики, задавая устойчивые дискурсивные конструкции. На уровне сценарного анализа дискурс организован вокруг четырёх доминирующих когнитивных шаблонов: устойчивого развития, цифровой трансформации, социальной справедливости и глобального лидерства. Каждый из них формирует собственную ролевую структуру и причинно-следственную логику, обеспечивая множественность стратегических траекторий отраслевого мышления.

Таким образом, англоязычный ТККК характеризуется когнитивной и институциональной иерархичностью, тематической поливалентностью и высокой степенью идеологической маркированности. Его анализ позволяет не только реконструировать содержательные доминанты профессионального дискурса, но и выявить глубинные механизмы нормативного производства транспортной реальности. Полученные результаты могут быть использованы в сопоставительных исследованиях национальных дискурсов, при разработке лингвистически обоснованных стратегий транспортной коммуникации, а также для прикладных задач лексикографии и терминологического нормирования в транспортной отрасли. Реконструкция концептосферы англоязычного транспортного дискурса подтверждает потенциал лингвокогнитивного подхода в исследовании профессионального коммуникационного пространства.

### Список литературы

1. Карасик В. И. Языковой круг: личность, концепты, дискурс. Волгоград: Перемена, 2002. 480 с.
2. Вежбицкая А. Язык. Культура. Познание. М.: Русские словари, 1996. 416 с.

<sup>24</sup> См.: Pathways to the Future of Transportation. NETT Council Report. Washington, DC: U.S. Department of Transportation, July 2020. P. 8.

<sup>25</sup> Там же. P. 11.



3. *Лакофф Дж.* Мышление в зеркале классификаторов // Новое в зарубежной лингвистике. Вып. 23. Когнитивные аспекты языка / пер. с англ.; сост. и ред.: В. В. Петров, В. И. Герасимов. М. : Прогресс, 1988. С. 12–51.
4. *Кубрякова Е. С.* Концептуализация // Краткий словарь когнитивных терминов / под общ. ред. Е. С. Кубряковой. М. : Изд-во Московского ун-та, 1996. С. 93–94. EDN: YTHKJT
5. *Булыгина Т. В., Шмелев А. Д.* Языковая концептуализация мира (на материале русской грамматики). М. : Языки русской культуры, 1997. 576 с. EDN: RBBSFH
6. *Кузьмиченко А. А.* К вопросу о структурной организации концепта (на примере концепта огонь) // Иностраный язык и культура в контексте образования для устойчивого развития : междунар. сб. науч.-метод. ст. Вып. 7. Киев : ООО «Логос», 2017. С. 173–179. EDN: YYUPRJ
7. *Исакова А. А.* Коммуникативное пространство транспортной номинации // Наука, инновации, образование: актуальные вопросы и современные аспекты / под общ. ред. Г. Ю. Гуляева. Пенза : МЦНС «Наука и Просвещение», 2021. С. 231–244.
8. *Isakova A. A.* Myth in transport advertising discourse // Russian Linguistic Bulletin. 2023. № 8 (44). Art. 16. <https://doi.org/10.18454/RULB.2023.44.7>, EDN: GGGALN
9. *Звягина А. И.* Транспортный дискурс и современность // Вестник Ленинградского государственного университета им. А. С. Пушкина. 2010. Т. 1, № 3. С. 306–312. EDN: OWACPB
10. *Мохова О. Л., Львова Н. И., Мухина Ю. М.* Особенности перевода транспортной терминологии // Наука и современное общество. Актуальные вопросы, достижения и инновации : сб. ст. VIII Междунар. науч.-практ. конф. (Пенза, 30 ноября 2021 г.). Пенза : Наука и Просвещение (ИП Гуляев Г. Ю.), 2021. С. 131–133. EDN: XKTJAX
11. *Алексеева О. П.* Терминологический подход к формированию языковой компетенции в подготовке специалистов транспортной отрасли // Интеллектуальные транспортные системы : материалы II Междунар. науч.-практ. конф. (Москва, 25 мая 2023 г.). М. : Российский ун-т транспорта, 2023. С. 660–664. <https://doi.org/10.30932/9785002182794-2023-660-664>, EDN: ACEOIO
12. *Катермина В. В.* Когнитивно-прагматический аспект транспортных неологизмов англоязычного дискурса // Вестник Череповецкого государственного университета. 2024. № 1 (118). С. 112–122. <https://doi.org/10.23859/1994-0637-2024-1-118-8>, EDN: VOPBOQ
13. *Mitchell A. S., Kerr D., Rowlatt J., Bhattacharyya S.* Developmental discourses of transition in the Indian transport sector: A corpus linguistic survey of the literature // Human Geography. 2023. Vol. 16, № 3. P. 273–285. <https://doi.org/10.1177/19427786231169996>
14. *Anayatova R., Tulekova G., Koshekov A., Koshekov K., Levchenko N.* Professional and Communicative Competences in Using Linguistic Aspects of the State Language in the Sphere of Civil Aviation of Kazakhstan // Scientific Journal of Polonia University. 2024. Vol. 36, № 2. P. 63–89. <https://doi.org/10.31470/2309-1797-2024-36-2-63-89>
15. *Prasetya D. K.* Exploring multilingualism on rail transportation: A linguistic landscape analysis on railway stations and trains in DAOP 9 Jember // Repository Universitas Jember. 2024. URL: <https://repository.unej.ac.id/xmlui/handle/123456789/123433> (дата обращения: 27.06.2025).
16. *Reynolds T., Santos M.* Narratives in transport research: A thematic and functional analysis // Transportation Research Interdisciplinary Perspectives. 2023. Vol. 17. <https://doi.org/10.1016/j.trip.2023.100754>

Поступила в редакцию 02.07.2025; одобрена после рецензирования 29.09.2025; принята к публикации 10.11.2025  
The article was submitted 02.07.2025; approved after reviewing 29.09.2025; accepted for publication 10.11.2025