

<https://doi.org/10.30853/filnauki.2019.6.34>

Москвитин Евгений Владимирович

**СТАТУС И ПРОБЛЕМА ДИФФЕРЕНЦИАЦИИ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ ЯЗЫКОВ НА ПРИМЕРЕ НЕМЕЦКОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДЪЯЗЫКА**

В данной статье рассматриваются вопросы статуса и дифференциации профессиональных языков на примере немецкого железнодорожного подъязыка, при этом учитываются более ранние исследования немецких лингвистов-терминоведов. Это вызвано тем фактом, что в отечественном терминоведении и социолингвистике недостаточно уделяется внимание исследованиям дифференциации специальных языков технических отраслей. Анализ немецкого железнодорожного подъязыка на основании ряда критериев позволил выявить неоднородность данного варианта национального языка, что может свидетельствовать о разновидностях этого варианта, т.е. о существовании "подъязыков профессиональных языков".

Адрес статьи: [www.gramota.net/materials/2/2019/6/34.html](http://www.gramota.net/materials/2/2019/6/34.html)

Источник

**Филологические науки. Вопросы теории и практики**

Тамбов: Грамота, 2019. Том 12. Выпуск 6. С. 161-165. ISSN 1997-2911.

Адрес журнала: [www.gramota.net/editions/2.html](http://www.gramota.net/editions/2.html)

Содержание данного номера журнала: [www.gramota.net/materials/2/2019/6/](http://www.gramota.net/materials/2/2019/6/)

**© Издательство "Грамота"**

Информация о возможности публикации статей в журнале размещена на Интернет сайте издательства: [www.gramota.net](http://www.gramota.net)

Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: [phil@gramota.net](mailto:phil@gramota.net)

сферы человеческой деятельности, как личные отношения, бизнес и даже приготовление пищи. О плотности вхождения концепта COLD WAR в повседневную жизнь простых граждан говорит и его широкая представленность в массовой культуре. О холодной войне снимались фильмы, писались книги, на финальных этапах читались лекции. Все это отображено в появлении в структуре субфрейма **Spheres** новых компонентов в зависимости от меняющихся экстралингвистических факторов. Количество компонентов структуры субфрейма **Spheres** на финальном этапе увеличилось до двенадцати по сравнению с четырьмя компонентами в начале холодной войны. Изменилась и структура компонентов, в частности, слоты **Game, Economy, Industry** и **Culture** превратились в субфреймы и включили в себя новые слоты.

*Список источников*

1. **Бабушкин А. П.** Типы концептов в лексико-фразеологической семантике языка. Воронеж: Издательство Воронежского государственного университета, 1996. 104 с.
2. **Болдырев Н. Н.** Концепт и значение слова // Методологические проблемы когнитивной лингвистики / под ред. И. А. Стернина. Воронеж: Воронежский гос. ун-т, 2001. С. 25-36.
3. **Болдырев Н. Н.** Концептуальное пространство когнитивной лингвистики // Вопросы когнитивной лингвистики. 2004. № 1. С. 18-36.
4. **Ковалев Н. А.** Развитие концепта «ХОЛОДНАЯ ВОЙНА» в политическом дискурсе (на материале американских СМИ) // Филологические науки. Вопросы теории и практики. 2017. № 7 (73): в 3-х ч. Ч. 1. С. 98-102.
5. **Кубрякова Е. С., Демьянков В. З., Панкрац Ю. Г., Лузина Л. Г.** Краткий словарь когнитивных терминов. М.: МГУ, 1996. 246 с.
6. **Минский М.** Остроумие и логика когнитивного бессознательного // Новое в зарубежной лингвистике / сост., ред., вступ. ст. В. В. Петрова и В. И. Герасимова. М.: Прогресс, 1988. Вып. XXIII. Когнитивные аспекты языка. С. 52-92.
7. **Минский М.** Фреймы для представления знаний / пер с англ.; под ред. Ф. М. Кулакова. М.: Энергия, 1979. 151 с.
8. **Crockatt R.** The Fifty Years War: The United States and the Soviet Union in World Politics, 1941-1991. L. – N. Y.: Routledge Taylor & Francis Group, 1994. 448 p.
9. **Kendall B.** The Cold War: A New Oral History of Life between East and West. BBC Books, 2017. 560 p.
10. **Swift J.** The Palgrave Concise Historical Atlas of the Cold War [Электронный ресурс]. URL: [http://www.hist.asu.ru/faculty/cafeds/library/Atlas\\_Cold\\_War.pdf](http://www.hist.asu.ru/faculty/cafeds/library/Atlas_Cold_War.pdf) (дата обращения: 08.05.2019).

**EVOLUTION OF SUB-FRAME SPHERES OF SCENERY CONCEPT COLD WAR (1947-1991)**

**Kovalev Nikita Aleksandrovich**

*Moscow State Institute of International Relations (University) of the Ministry of Foreign Affairs of the Russian Federation  
nikitakovalyov@yandex.ru*

The article presents the results of studying the evolution of a remarkable and voluminous component of the scenery concept COLD WAR – the sub-frame *Spheres*. The study is based on the cognitive-discursive analysis and has showed that in the diachronic perspective, this component, which did not exist in the concept's basic scheme (optional component), has undergone considerable evolutionary changes, both quantitative and qualitative. It testifies to growing importance of this component and the concept COLD WAR on the whole within the field of the American political discourse. The study can be useful both for scholars-Germanists who study English and specialize in cognitive linguistics and for political scientists engaged in "cold war" problems.

*Key words and phrases:* English language; political discourse; concept; frame; diachronic aspect; cold war.

УДК 811.11

Дата поступления рукописи: 26.03.2019

<https://doi.org/10.30853/filnauki.2019.6.34>

*В данной статье рассматриваются вопросы статуса и дифференциации профессиональных языков на примере немецкого железнодорожного подъязыка, при этом учитываются более ранние исследования немецких лингвистов-терминоведов. Это вызвано тем фактом, что в отечественном терминоведении и социолингвистике недостаточно уделяется внимание исследованиям дифференциации специальных языков технических отраслей. Анализ немецкого железнодорожного подъязыка на основании ряда критериев позволил выявить неоднородность данного варианта национального языка, что может свидетельствовать о разновидностях этого варианта, т.е. о существовании «подъязыков профессиональных языков».*

*Ключевые слова и фразы:* профессиональные языки; профессиональный дискурс; специальная лексика; лексико-семантическое поле; стилистический регистр; социолект; символы.

**Москвитин Евгений Владимирович**, к. филол. н.

*Ленинградский государственный университет имени А. С. Пушкина  
eugen\_7935244@mail.ru*

**СТАТУС И ПРОБЛЕМА ДИФФЕРЕНЦИАЦИИ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ ЯЗЫКОВ  
НА ПРИМЕРЕ НЕМЕЦКОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДЪЯЗЫКА**

Профессиональный язык в отечественном языкознании в основном рассматривается как самостоятельная функциональная разновидность общелитературного языка [3]. Однако вопросам дифференциации специальных

языков (в т.ч. технических отраслей) практически не уделяется внимания. Этот факт определяет **научную новизну** данной работы. **Актуальность** исследования обусловлена необходимостью новых подходов в отечественном терминоведении и социолингвистике к исследованию профессиональных языков, их дифференциации, а также выявлению и описанию критериев для различения этих языков. **Целью** исследования является установить статус профессиональных языков на примере немецкого железнодорожного подъязыка, возможные подходы к выделению их разновидностей. Для достижения поставленной цели решаются следующие **задачи**: а) определить соотношение национального и профессионального языка; б) проанализировать исследования немецких лингвистов-терминоведов по проблеме членения профессиональных языков; в) интегрировать идеи авторов в исследование немецкого железнодорожного подъязыка; г) установить критерии его дифференциации.

Национальный язык представляет собой неоднородную систему, в которой наблюдаются диатопические, диастратические, диафазические, а также диахронические образования. К диатопическим относят территориальные варианты языка (диалекты), к диастратическим – социальные варианты (социолекты), к диафазическим – стилистические варианты, и, наконец, к диахроническим – образования, отражающие историческое развитие подсистем языка. Данный подход к выделению разновидностей национального языка восходит к идеям Э. Косериу, предложившего трехмерную модель языковой вариативности [7, S. 111].

Профессиональные языки (или подъязыки (в данной работе эти термины употребляются как синонимичные)) представляют собой диастратические варианты национального языка. Однако анализ языковых единиц немецкого железнодорожного подъязыка обнаруживает региональные (диатопические) элементы немецкоязычного пространства, а также стилистически сниженные (диафазические) варианты стандартизированной лексики – жаргонизмы (например, *das Rotkäppchen* («красная шапочка») или *der Trennhüpfel* (досл. «кузнечик-разъединитель») вместо *der Rangierer* («сортировщик»), *der Perronhüpfel* («перронный кузнечик» (только в Швейцарии)) вместо *die Bahnhofaufsicht* («дежурный по станции»)), что указывает на условность разграничения разновидностей языка. Аналогичные особенности специальных языков ранее отмечались также В. Д. Бондалетовым [1, с. 68], А. И. Домашневым [2, с. 937], Н. Диттмаром [8], Э. Г. Ризель, Е. И. Шендельс [5, с. 83] и др.

Продолжая рассматривать вопросы членения профессиональных языков, важно также отметить условность термина «профессиональный язык» или нем. “die Fachsprache”. Здесь, как отмечают некоторые лингвисты, идет речь не о специальных языках со своей многоуровневой системой, а лишь о наборе лексических и словообразовательных средств, принадлежащих к различным областям, использующихся для коммуникации в той или иной отрасли хозяйства [6, S. 567]. Однако иногда указывают и на ряд фонетических, морфологических, синтаксических и текстовых особенностей «языков» [12]. Например, преобладание конструкций страдательного залога (*wird angesehen als* («рассматривается как»), *ist zu untersuchen* («подлежит обследованию»)), предложно-субстантивных сочетаний (*zur Durchführung kommen* («привести в исполнение»)) вместо *durchführen* («выполнить»)), *dabei ist stets folgende Reihenfolge einzuhalten* («при этом всегда следует придерживаться следующей последовательности»)), безличных форм глаголов – инфинитивов (*Kupplungsbügel in den Zughaken einhängen* («повесить тяговый хомут автосцепки на упряжной клок»)).

Профессиональные языки, в свою очередь, как и национальный язык, при анализе показывают свою неоднородность, что можно отразить в соответствующих классификациях. Для этого необходимо обратиться к исследованиям таких известных немецких социолингвистов и терминоведов, как Х.-Р. Флук [9], Г. Лёффлер [12], Т. Рёльке [13], Л. Хоффманн [11], В. фон Хан [10] и др. Изучение работ авторов по данной проблеме показало, что по-прежнему не сформировалось единое мнение о членении (дифференциации) профессиональных языков.

Наиболее интересна идея ряда лингвистов, которые предлагают при дифференциации профессиональных языков многомерное измерение (нем. *die Dimension*): горизонтальное, вертикальное [11; 13].

Горизонтальное (нелингвистическое) членение (нем. *die Gliederung*) основывается на принадлежности профессионального подъязыка к той или иной отрасли деятельности человека. В соответствии с данным подходом можно выделить языки науки (например, математики, химии, биологии и др.), техники (информатики, машиностроения, железной дороги), языки учреждений (язык органов государственного управления, юриспруденции, политики), язык потребительского общества (в коммуникации для осуществления процесса торговли) и т.п.

Однако, как признают немецкие исследователи, подобное горизонтальное членение профессиональных языков представляется достаточно грубым. Иллюстрацией этого может служить язык науки, который может быть представлен подъязыками (по В. Дильтею) [13] теоретических (напр., квантовая физика) и прикладных (трансфузиология) естественных наук, с одной стороны, и подъязыками теоретических (философия) и прикладных (методика преподавания) гуманитарных наук – с другой.

Проведя исследование немецкого железнодорожного языка, мы выделили несколько крупных лексико-семантических полей: *Eisenbahnbetriebsanlagen* (путевое хозяйство), *Stellwerk* (централизация стрелок и сигналов), *Fahrleitung* (контактная сеть), *Fahrzeuge* (подвижной состав), *Eisenbahndienstleistung* (оказание услуг), *Güterverkehr* (грузовое сообщение), *Fahrgastbetrieb* (обслуживание пассажиров). При этом указанные лексико-семантические поля взаимосвязаны в пределах общего поля *Eisenbahn* (железная дорога). Эта взаимосвязь выражается лексическими единицами, находящимися на периферии полей и входящими одновременно в несколько разных полей. Так, слово *der Stromabnehmer* (токоприемник) находится на периферии полей *Fahrleitung* и *Fahrzeuge*.

Выделение этих лексико-семантических полей свидетельствует о существовании небольших отраслей в рамках железнодорожного хозяйства. В данных отраслях при коммуникации функционируют соответствующие языковые и, кроме того, неязыковые единицы, присущие только данной области и употребляющиеся лишь

на территории, например, Германии. Следовательно, можно говорить о более сложном горизонтальном членении языка немецких железнодорожников, в рамках которого обозначаются языки путевых рабочих, монтажников контактной сети, ремонтников подвижного состава, машинистов подвижного состава, язык обслуживания пассажиров, диспетчера и т.п. Данное утверждение возможно, если под профессиональным языком понимать систему лексических и словообразовательных средств, использующихся в коммуникации в той или иной сфере хозяйства.

Вертикальное (языковое) членение, в отличие от горизонтального, касается какого-либо одного профессионального языка. Л. Хоффманн при дифференциации опирается на критерий уровня абстракции языка и сфер профессиональной коммуникации [11, S. 64-70]. Так, иерархию «языков» Л. Хоффманна можно представить следующим образом (см. Схему 1):

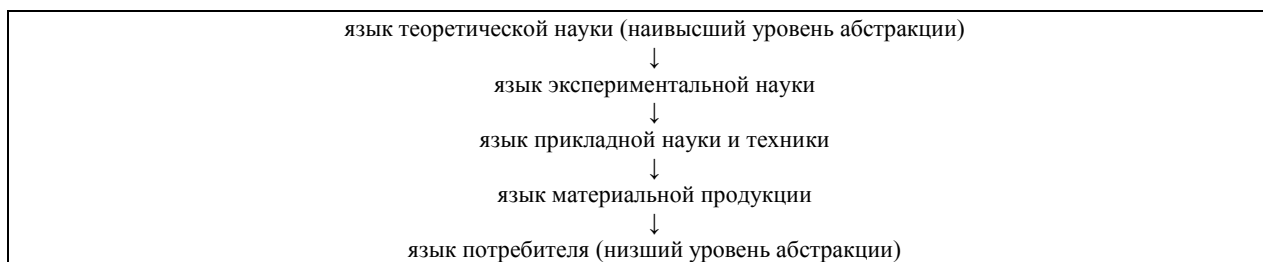


Схема 1

При этом уровни абстракции определяются по Л. Хоффманну, во-первых, коммуникативными (т.е. между кем осуществляется общение) и, во-вторых, семиотическими признаками. Автор считает, в то время как в языке теоретической науки используются преимущественно искусственные (неязыковые) символы с целью номинации денотатов, а также обозначения отношений между ними, в языке потребителя участники коммуникации пользуются лишь естественным языком.

Но при такой трактовке возникает проблема пересечения вертикального и горизонтального членения профессиональных языков. Например, язык теоретической и прикладной науки тоже отличается разной степенью абстракции, в т.ч. использованием неязыковых символов для обозначения денотатов и отношений между ними.

Такой подход к дифференциации, видимо, подходит не для всех профессиональных языков. Как показали исследования функционального аспекта немецкого железнодорожного языка, в пассажирском железнодорожном субдискурсе (где функционирует язык потребителя) для коммуникации агентов с клиентами наряду с языковыми знаками (терминами, профессионализмами, номенклатурными наименованиями, онимами, жаргонизмами) широко применяются неязыковые символы (световые, звуковые, графические, графико-цифровые знаки, а также номерные номены) [4, с. 58, 119-126]. Отметим, что под агентом понимается участник коммуникации, представляющий институт (организацию) или отрасль хозяйства, т.е. специалист. Клиент трактуется как участник коммуникации, обращающийся в институт за услугой, а также шире – неспециалист вообще (дилетант).

Предложенная Л. Хоффманом дифференциация профессионального языка не в полной мере применима к железнодорожному языку по ряду причин. Во-первых, железнодорожный язык имеет преимущественно прикладной характер, а значит, в нем представляется сложным выделить первые два уровня абстракции. Во-вторых, железнодорожный язык обладает поликодовостью, т.е. в любом его «слое» обнаруживается функционирование не только вербальных средств, но и невербальных буквенных, а также неязыковых знаков. Даже на самом низком уровне абстракции языка, используемом как специалистами, так и получателями услуг, функционируют в коммуникации единицы разных знаковых систем. Тем не менее стоит признать заслуживающим внимания такой подход к дифференциации профессиональных языков и учесть используемые в нем признаки классификации, а именно: семиотический и коммуникативный.

Так, каждый подязык немецкой железнодорожной отрасли, выявленный при горизонтальном членении, может в некоторой степени дифференцироваться по степени абстракции языка и статусу коммуникантов. Кроме того, важной является т.н. «коммуникативная дистанция» (по В. фон Хану) между говорящим и адресатом. В качестве факторов, отвечающих за эту дистанцию, выступают виды контактов (зрительный, слуховой/письменный), знакомство коммуникантов [10, S. 79].

Несколько иной подход к выделению вариантов профессиональных языков предлагается Х. Лёффлером, у которого прослеживается противопоставление «письменный – устный язык», «язык специалистов – язык обучения специалистов». По мнению автора, любой профессиональный язык в идеале может быть представлен в пяти вариантах:

- 1) язык теории – собственно профессиональный язык, используемый в письменной коммуникации;
- 2) обиходный язык устного профессионального общения.

Оба варианта профессионального языка, по утверждению Х. Лёффлера, обслуживают исключительно специалистов, а для овладения ими необходимо соответствующее образование;

- 3) язык учебников и учебных пособий по какой-либо специальности;
- 4) язык преподавания, т.е. используемый в устном общении на занятиях. Варианты языка 3 и 4 представляют собой «мостик» от разговорного и литературного языка к профессиональному;

5) язык «внешнего использования», предназначенный для внедрения результатов научных исследований в общий литературный язык [12, S. 103-104].

Таким образом, в качестве критериев дифференциации немецкого железнодорожного подъязыка можно назвать следующие: степень использования (не)языковых символов, их стилистический регистр, профессиональный статус коммуникантов и вид контакта между ними (устная/письменная коммуникация). Так, в выделенном ранее подъязыке, обслуживающем работников путевого хозяйства, можно обозначить три уровня (см. Таблицу 1):

Таблица 1

	Символы	Стилистический регистр языковых единиц	Статус коммуникантов	Контакт между коммуникантами
1. Язык документации путевого хозяйства	Используются в большей степени языковые, чем неязыковые	Нейтральный (используется терминология, номенклатурные единицы)	Агенты	Зрительный, письменный
2. Обиходный язык путевых рабочих	Используются в большей степени языковые, чем неязыковые	От нейтрального до сниженного (наряду со стандартизированной лексикой используется жаргонная)	Агенты	Зрительный, слуховой
3. Язык дилетантов	Используются в большей степени языковые, чем неязыковые	От нейтрального до сниженного (наряду со стандартизированной лексикой используется жаргонная)	Клиенты	Зрительный, слуховой/зрительный, письменный (при коммуникации в сети Интернет)

**Подводя итог**, нужно указать следующее:

- во-первых, статус немецкого железнодорожного языка определяется как диастратическая разновидность национального языка с элементами диатопических и диафазических образований;
- во-вторых, профессиональные языки представляют собой в большей степени особые лексические системы языка, являющиеся средством общения профессионалов или дилетантов в какой-либо отрасли хозяйства;
- в-третьих, одним из способов членения профессионального технического языка можно считать построение лексико-семантических полей, которые указывают на существование частных подъязыков. Данным методом осуществляется горизонтальная (неязыковая) дифференциация профессиональных языков. В каждом из них можно выявить три уровня – три частных подъязыка (вертикальное, т.е. языковое членение). Признаками их дифференциации являются: статус коммуникантов и вид контакта между ними, использование в речи языковых и неязыковых символов, а также стилистический регистр языковых символов.

Таким образом, предпринимая попытки языковой и неязыковой дифференциации какого-либо профессионального языка как диастратического образования, необходимо исходить из его как лингвистической, так и нелингвистической специфики: используемая знаковая система, способ коммуникации, статус коммуникантов, образуемые лексикой лексико-семантические поля и стилистический регистр.

#### Список источников

1. **Бондалетов В. Д.** Социальная лингвистика. М.: ЛЕНАНД, 2015. 208 с.
2. **Домашнев А. И.** Труды по германскому языкознанию и социолингвистике / под ред. Л. Б. Копчук. СПб.: Наука, 2005. 1113 с.
3. **Лубожева Л. Н.** Современный взгляд на профессиональные языки // Международный научно-исследовательский журнал. 2014. № 1 (20). Ч. 2. С. 118-119.
4. **Москвитин Е. В.** Системные, структурно-семантические и функциональные характеристики профессионального социолекта (на примере немецкого железнодорожного языка): монография. СПб.: ЛГУ им. А. С. Пушкина, 2018. 184 с.
5. **Ризель Э. Г., Шендельс Е. И.** Стилистика немецкого языка. М.: Высшая школа, 1975. 316 с.
6. **Agricola E., Fleischer W., Protze H.** Die deutsche Sprache. Kleine Enzyklopädie: in zwei Bänden. Leipzig: VEB Bibliographisches Institut, 1969. Bd. I. 613 S.
7. **Coseriu E.** "Historische Sprache" und "Dialekt" // Dialekt und Dialektologie: Ergebnisse des Internationalen Symposiums "Zur Theorie des Dialekts" (Marburg – Lahn, 5-10 Sept. 1977). Wiesbaden, 1980. S. 106-122.
8. **Dittmar N.** Grundlagen der Soziolinguistik: Ein Arbeitsbuch mit Aufgaben. Tübingen: Niemeyer, 1997. 369 S.
9. **Fluck H.-R.** Fachsprachen. Einführung und Bibliographie. Stuttgart: UTB, 1996. 293 S.
10. **Hahn W. von.** Fachkommunikation. Entwicklung, linguistische Konzepte, betriebliche Beispiele. Berlin – N. Y.: De Gruyter, 1983. 184 S.
11. **Hoffmann L.** Kommunikationsmittel. Fachsprache. Eine Einführung. Berlin: Akademie Verlag, 1976. 498 S.
12. **Löffler H.** Germanistische Soziolinguistik. 4., neu bearb. Aufl. Berlin: Schmidt, 2010. 228 S.
13. **Roelcke Th.** Zur Gliederung von Fachsprache und Fachkommunikation // Fachsprache: International Journal of Specialized Communication. 2014. № 37. S. 154-178.

**PROBLEM OF STATUS AND DIFFERENTIATION OF PROFESSIONAL LANGUAGES  
BY THE EXAMPLE OF THE GERMAN RAILWAY SUBLANGUAGE**

Moskvitin Evgenii Vladimirovich, Ph. D. in Philology  
Pushkin Leningrad State University  
eugen\_7935244@mail.ru

The article examines the problems of the status and differentiation of professional languages by the example of the German railway sublanguage. The study is based on previous works of the German terminologists. This is due to the fact that not enough attention is paid to the studies of the differentiation of special languages of technical branches in domestic terminology and sociolinguistics. The analysis of the German railway sublanguage according to certain criteria has allowed identifying heterogeneity of this national language variant. This leads to the conclusion on the existence of sub-variants of this language variant, i.e. "sub-languages of professional language".

*Key words and phrases:* professional languages; professional discourse; special vocabulary; lexico-semantic field; stylistic register; sociolect; symbols.

УДК 811.111'37:004.738.5:070

Дата поступления рукописи: 10.04.2019

<https://doi.org/10.30853/filnauki.2019.6.35>

*Проникновение Интернета во все сферы жизни человека оказывает непосредственное влияние на многие классически выделяемые литературные и речевые жанры. В настоящей статье представлены предварительные итоги исследования в области трансформации жанра рецензии при переходе из печатных источников в формат интернет-публикаций. Впервые в фокусе отдельного исследования находятся видеорецензии, получающие в настоящее время все большее распространение. Целью первого этапа исследования является установление структурных особенностей видеорецензий; в настоящей статье описывается выявленная в ходе анализа ряда англоязычных онлайн-шоу специфика презентации мнения автора видеорецензии (эффект «комментария LIVE»).*

*Ключевые слова и фразы:* аллюзия; видеорецензия; комическое; критика; медиадискурс; онлайн-шоу; трансформация жанра.

**Ножевникова Елена Геннадьевна**, к. филол. н.

**Сизёмова Мария Александровна**

*Нижегородский государственный лингвистический университет имени Н. А. Добролюбова*  
eg\_nozhevnikova@mail.ru

**СПЕЦИФИКА ПОВЕСТВОВАНИЯ  
В СОВРЕМЕННОЙ КИНО- / ЛИТЕРАТУРНОЙ РЕЦЕНЗИИ В ВИДЕОФОРМАТЕ  
(НА МАТЕРИАЛЕ АНГЛИЙСКОГО ЯЗЫКА)**

В XXI веке среднестатистический человек проводит от 2 до 9 часов ежедневно в сети Интернет [2; 3]. Деловые переговоры, покупки, планирование отпуска и повседневное общение с друзьями все чаще проходят онлайн. Данная тенденция оказывает влияние практически на все сферы деятельности и влечет за собой изменение прагматики многих жанров, которые из печатных источников переходят в виртуальное пространство: место рекламных проспектов, раздаваемых на улице, занимают баннеры и всплывающие окна на интернет-сайтах, газеты и журналы создают электронные версии печатных изданий и т.д. В связи с этим **актуальность** приобретают исследования, направленные на выявление новых (дополнительных) характеристик, появляющихся у текстовых произведений в интернет-среде.

Как социальное создание человек всегда предпочитает ознакомиться с мнением экспертов перед тем, как сделать выбор, что обуславливает распространенность рецензий как источника получения информации (для потребителей) и средства воздействия на аудиторию (для создателей). Однако в XXI веке в связи с развитием видеохостингов (*YouTube, Dailymotion, Vimeo* и др.) рецензии приобретают новые функции – развлечения аудитории (складываются целые шоу видеорецензий [14]) и самовыражения. Изменение функции влечет за собой и изменения в подаче материала. **Целью** настоящей статьи (в рамках комплексного исследования формирующегося нового субжанра) является описание принципов представления мнения автора при создании видеорецензии. Достижение поставленной цели потребовало решения следующих **задач**: сопоставления обязательных компонентов классической рецензии и современной онлайн-рецензии, определения основополагающей функции видеорецензии, выявления специфики повествования в зависимости от данной функции. Использовались методы сравнительно-сопоставительного анализа и лингвистической интерпретации.

**I. Структура и функции печатной и интернет-рецензии**

В классической типологии жанров (аналитические, информационные, художественно-публицистические) рецензия принадлежит к области публицистики и журналистики и, реализуя критическую функцию [7], обладает набором характерных структурных элементов: включает краткое информационное сообщение об авторе,