

Задание №1.

Фрагмент из моей курсовой работы.

«В **начале 1990-х годов** одним из маркеров неудовлетворительного состояния муниципальных ПАТП является факт совместного обслуживания маршрутов как муниципальными, так и **многочисленными** частными перевозчиками. На это был целый ряд причин – срывы рейсов, обусловленные **недостаточностью** финансирования муниципальных автобусных парков, неудобная трассировка муниципальных маршрутов, высокие интервалы.

Наиболее тяжёлое положение у муниципального транспорта, впрочем, пришлось не на **начало-середину 1990-х**, а на самый **конец 1990-х - начало 2000-х годов**. Здесь можно назвать как минимум две причины: убыточность перевозок и устаревание парка. Причём важность второй причины не стоит недооценивать, поскольку ситуация была действительно удручающей: последние массовые закупки подвижного состава **большого** класса пришлось на вторую половину 1980-х годов, и этим самым новым автобусам было уже **более** 10 лет. **Большинство** автобусов было ещё **старше**. Тем не менее, об обновлении речи идти не могло – средств не хватало даже на первичные нужды в виде ГСМ, фонда оплаты труда и текущего ремонта. В результате падала регулярность оказания транспортных услуг. Сложившаяся ситуация не устраивала **никого** - ни горожан, ни работников сферы, о чём свидетельствуют неоднократные жалобы пассажиров и работников автотранспортных предприятий в местную периодическую печать».

Наиболее, старше – лексическое выражение сравнения.

Никого – квантор всеобщности.

Многочисленными, большинство – квантор исключения.

Большого – лексическое выражение степени качества.

Недостаточностью – лексическое выражение интенсивности действия.

Начало 1990-х, начало-середина 1990-х, конец 1990-х – начало 2000-х – интервальная лингвистическая переменная даты.

Задание №2.

1. В тексте приводится высказывание о том, что наиболее тяжёлое положение муниципальных парков приходится на конец 1990-х – начало 2000-х и связано с устареванием подвижного состава. Рассмотрим это на примере ПАТП №1, основываясь на архивных сведениях ГИБДД по ТО. В 1985 году поступило 7 автобусов, в 1986 – 13, 1987 – 12, 1988 –

14, 1989 – 16, 1990 – 16. Все автобусы поступали на предприятие новыми. При этом в последующие годы динамика поступлений значительно снижалась: 1995 – 4 автобуса, 1996 – 5, 1997 – 7, 1998 – 0, 1999 – 1, 2000 – 0. Таким образом, по результатам периода 1985-1990 можно отметить большое количество новых автобусов – 78 машин, в период 1995-2000 – всего 17 новых машин.

2. *«Подвижного состава **большого** класса»*. На данный момент классификация автобусов, согласно ФЗ №220, зависит от длины автобуса. До 2015 года, в том числе в рассматриваемый в курсовой работе период, использовалась классификация по вместимости автобуса: так, автобусами большого класса (большой вместимости) считались автобусы пассажироместимостью от 41 до 120 человек включительно.

3. *«Многочисленными частными перевозчиками»*. Количество частных перевозчиков в 1990-е годы определить невозможно – вплоть до начала 2000-х системы учёта коммерческих автобусов в Томске не велись, их работа велась стихийно. Однако факт многочисленности доказывает количество маршрутов, на которых работали частные перевозчики: №5, №8, №9, №17, №12, №20, №23, №29 и так далее.

Задание №3.

При выявлении датировок автором часто используется интервальная шкала, поскольку описываемые процессы были растянуты во времени и не имели ярко выраженных датировок. Кроме того, использовать интервальные шкалы вынуждает и ограниченное количество источников.

Пример использования: *«**Наиболее** тяжёлое положение у муниципального транспорта, впрочем, пришлось не на **начало-середину 1990-х**, а на самый **конец 1990-х - начало 2000-х годов**»*.

Безразмерная шкала используется автором для точных подсчётов величин, например, величины пассажиропотока.

Пример использования: *«В конце 1990-х показатель значительно сократился, однако по-прежнему оставался выше аналогичного у троллейбуса или трамвая – в 1996 году автобус перевёз **45,5%** пассажиров (в то же время у трамвая – **21%**, троллейбус – **33,5%**), в 1997 году – **47,5%** (трамвай – **20%**, троллейбус – **32,5%**)»*.

Номинальная шкала так же имеет применение в моей курсовой работе, например, в части описывания класса подвижного состава: особо малый, малый, средний, большой, особо большой.

Порядковая шкала используется в моей курсовой работе для нумерации маршрутов, особенно в начальный период автобусного движения в Томске, когда нумерация шла строго по порядку, без буквенных и прочих обозначений.

Задание №4.

В основном я могу позволить себе сделать количественную расшифровку. Основной комплекс источников – это архивные документы: паспорта маршрутов, книги приказов, списки поступлений и списаний подвижного состава на предприятие и так далее. Так же мной широко используется периодическая печать, схемы маршрутов разных временных периодов, нормативно-правовые акты, справочники (например, «Желтые страницы») и многое другое. Тем не менее, к сожалению, периодически в работе происходит нехватка источников и использование кванторов необходимо для заполнения отсутствующих в источниках данных.