

Лойша А.В.,

Студент группы 031702.

**Контрольная работа №4****Задание №1.**

Сравнение муниципальных и частных автобусных предприятий-перевозчиков в 1990-е годы.

<b>Признак</b>	<b>Муниципальный транспорт</b>	<b>Частный транспорт</b>	<b>Пояснение</b>
Преобладание подвижного состава большого класса	+	-	Муниципальные автобусные перевозчики в этот период имеют совсем небольшое количество автобусов малого класса (ПАЗ-3205) – например, ПАТП №1 за все 1990-е года закупило 3 автобуса малого класса в 1995 году и 5 в 1997, все остальные автобусы были большого и особо большого класса. У частных перевозчиков, напротив, автобусы малого класса ПАЗ-3205 и КаВЗ-327* составляли подавляющее большинство парка.
Подчинение графику	+	+	У частных перевозчиков имелся свой график, однако он базировался на интервальном принципе и не публиковался официально – например, в периодической печати. Этот график в основном использовался для координации работы внутри бригады, а не для удобства пассажиров. Муниципальные перевозчики публиковали свои графики официально.
Наличие кондуктора	+	-	Это, например, позволяет судить о безопасности оказываемых услуг.
Возможность остановки в неположенном месте	-	+	См. пояснение выше.
Социальная ориентированность	+	-	У муниципальных перевозчиков – множество льгот (бесплатный проезд ветеранам, судьям и тд, т.к. в указанный период это было указано в ФЗ). Частные перевозчики не получали дотаций и поэтому игнорировали льготы.
Проявление инициативы в открытии маршрутов	-	+	Частные перевозчики открывали маршруты самостоятельно по той трассировке, которой считали нужной (т.е. наиболее выгодной); от муниципальных перевозчиков же не исходило никакой инициативы в изменении маршрутной сети – муниципальные маршруты не менялись на протяжении 1990-х.

## Задание №2.

**Объясняющая функция** – аналогия позволяет объяснить необходимость использования понятия «график» и «диспетчеризация» на городском транспорте даже при отсутствии управления «сверху» - частные перевозчики в 1990-х годах не подчинялись городской администрации в вопросах диспетчеризации, однако использовали эти понятия самостоятельно.

**Эвристическая функция** – при сравнении инициативности в открытии маршрутов удалось обнаружить факт отсутствия изменений в маршрутной сети муниципальных перевозчиков в 1990-е. Это может судить о том, что маршруты муниципалов были «устаревшими» и не соответствовали надобностям граждан современного периода.

**Доказательная функция** – аналогия позволяет доказать, что «стихийность» методов оказания услуг (остановка в неположенном месте, отсутствие кондуктора) частных перевозчиков в 2000-х годах не способствовала безопасности движения, и муниципальные перевозчики имели в данном аспекте преимущество для пассажира.

## Задание №3.

Нестрогость данных аналогий заключается в том, что, говоря о муниципальных перевозчиках, мы имеем в виду сразу три различных предприятия; а говоря о частных перевозчиках – около сотни различных индивидуальных предпринимателей. Таким образом неизбежно обобщение: один из ста ИП/ЧП/ПБОЮЛ мог использовать и автобус большого класса, но в общей массе его вклад в городскую транспортную сеть был незаметен.

Нестрогость можно уменьшить, если рассмотреть подвижной состав абсолютно каждого ИП/ЧП/ПБОЮЛ, но это невозможно в силу отсутствия соответствующих источников.

## Задание №4.

Виды сравнения в моем исследовании:

**Индивидуализирующее сравнение:** рассмотрение истории хозяйствования ПАТП №2 как наиболее нетипичный автобусный парк города, нетипичность которого связана с наиболее поздним открытием – 1985 год (в то время как ПАТП №1 – 1927, Автоколонна №1977 – 1967). Это сказалось на подвижном составе (ПАТП №2 не эксплуатировало ничего старше ЛиАЗа-677), более современной конструкции парка (эксплуатируется как ремзона и стоянка автобусов и сейчас, в то время как ПАТП №1 снесён) и так далее.

**Универсализирующее сравнение:** рассмотрение закрытий каждого из городских автопредприятий для выяснения схожей для всех парков причины - отсутствия должного государственного финансирования.

**Вариационное сравнение:** сравнение стоимости проезда разных временных периодов в сопоставлении с ценами сравниваемого периода (например, данные: в 1927 году – 7 копеек за каждую станцию, в 1960 – единая стоимость проезда 60 копеек, в 1999 – 1 рубль – следует сравнить со стоимостью на иные услуги или товары для определения, дорого или дешево стоило проехать в автобусе).

**Охватывающие сравнение:** сравнение структуры разных автобусных парков (колонны, бригады) для определения механизма управления.

### **Задание №5.**

Сравнения в рамках одной культурной общности: сравнение количества совершения поездок одним пассажиром в 1960 и в 1995 году (в 1990 меньше из-за начала автомобилизации).

Сравнения между разными культурно-историческими общностями: сравнение ключевых характеристик автобусной системы Томска 1955 года и Тюмени 1955 года (города с одинаковым населением в одном географическом регионе – Сибирь).

Метафорические сравнения: транспорт для города подобен кровеносной системе человека – в обоих случаях происходит перемещение, и в обоих случаях существование предмета жизненно необходимо.