

Задание №1.

Типология особенностей закрытия муниципальных автобусных маршрутов визуализирована в виде графа отношений:

**Примеры:**

Маршрутов, закрывшихся до ликвидации автопарка и заменённых маршрутом частного перевозчика: маршрут №12 «Центральный рынок – посёлок Степановка» (ПАТП №1). Частные перевозчики открыли собственный маршрут №12 с аналогичной трассой следования.

Маршрутов, закрывшихся до ликвидации автопарка, которые не были заменены другим маршрутом частного перевозчика, но на направлении которого осталась альтернатива: маршрут №3 «4-я Поликлиника – Парковая улица» (Автоколонна №1977). Частные перевозчики открыли маршрут №29, который обслуживал микрорайон Спичфабрика (включая Парковую улицу).

Маршрутов, закрывшихся до ликвидации автопарка, которые не были заменены другим маршрутом частного перевозчика, и на направлении которого не осталось альтернативы: маршрут №13 «Площадь Ленина – улица Угрюмова» (ПАТП №1). На улице Угрюмова маршрутного движения после закрытия этого маршрута не осуществлялось.

Маршрутов, закрывшихся вследствие ликвидации автопарка, которые перешли для обслуживания муниципальным предприятиям: маршрут №5 «Южная площадь – посёлок Аникино». Из-за закрытия ПАТП №2 маршрут перешёл Городскому АТП.

Маршрутов, закрывшихся вследствие ликвидации автопарка, которые перешли для обслуживания частным перевозчикам: маршрут №6 «4-я поликлиника – станция Томск-Северный». Маршрут перешёл к ООО «Горавтотранс» в 2004 году.

Маршрутов, закрывшихся вследствие ликвидации автопарка окончательно: маршрут №4 «Площадь Ленина – посёлок ЛПК-2». После закрытия ПАТП №2 посёлок ЛПК-2 стали следовать автобусы маршрута №12, а коммерческий маршрут №4 не имел к муниципальной «четвёрке» никакого отношения и имел совершенно отличную трассу следования.

Задание №2.

Как можно видеть из рисунка, в моём примере (как и в моём исследовании в целом) используется дихотомическое деление.

Задание №3.

Используется дедуктивная типологизация – движение от общего к частному. Сначала я определяю год закрытия маршрута и сопоставляю его с годом закрытия обслуживающего предприятия, а потом определяю, какими последствиями обладает закрытие маршрута для маршрутной сети города (направление осталось без транспорта, направление/маршрут перешло к частному перевозчику, направление/маршрут перешло к муниципальному перевозчику). Таким образом я делю объект на более мелкие.

Задание №4.

Я использую жёсткую классификацию. Отнесение объекта или явления к различным классам зависит от однозначного наличия или отсутствия классифицирующего признака. В моей классификации отсутствуют переходные формы явлений, поскольку главным основанием для классификации является год закрытия маршрута, который впоследствии соотносится с годом закрытия парка. Это известные данные, которые являются статичными и не могут трактоваться иначе. Также в классификации я использую деление на муниципальных и частных перевозчиков, которое также является однозначным: основанием

для классификации здесь будет являться наличие государственной собственности, а поскольку случаев государственно-частного партнёрства (совместной собственности муниципалитета и частных лиц) в период с 1928 по 2004 год в Томске зафиксировано не было, данная классификация также является достаточно жёсткой и также не предусматривает переходных форм.

Задание №5.

Возможной ошибкой было бы:

А) неполное деление – не учесть одну из категорий, например, маршруты, закрывшиеся вследствие ликвидации автопарка окончательно.

Б) нарушение основания деления – например, разделить закрывшиеся муниципальные маршруты на закрывшиеся до ликвидации автопарка и закрывшиеся окончательно на одном уровне.

В) включение понятий, выходящих за объём делимого – например, разделить маршруты, перешедшие другим перевозчикам, на: перешедшие муниципальным перевозчикам, перешедшие частным перевозчикам, перешедшие ООО «Горавтотранс».