

тогда реклама принесет много денег. [3]

Разработка творческой *рекламной стратегии* как раз и состоит в том, чтобы определить, какой утилитарный и (или) психологически значимый смысл должна придать товару реклама, чтобы покупатель отдал предпочтение «нашему» товару, а не какому-то другому из той же группы. Иными словами, необходимо четко определить, какой смысл должен быть вложен в рекламное обращение, какое реальное (или воображаемое) свойство товара должна донести реклама, и какой целевой аудитории оно должно быть адресовано.

Библиографический список

1. DV-Reclama // www.dv-reclama.ru
2. [Энциклопедия маркетинга](http://www.marketing.spb.ru) // www.marketing.spb.ru
3. Артемьева Ю.В. Маркетинг в России и за рубежом // «Рекламные стратегии», №1(87), 2012 г. - с. 50.

ADVERTIZING STRATEGY

T.V.Grishina, M.S.Arbuzova

Key words: *advertising strategy, advertising, the client, the competitor, marketing.*

In work the essence of advertising strategy, and as conditions to which it should correspond is considered. At the heart of a material there are five marketing strategy which are necessary for applying in advertising practice. When developing strategy it is necessary to define sense of an advertising appeal, target audience and those properties of the goods which advertising should inform.

УДК 656-631.145

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ТИПОВЫХ НАВИГАЦИОННЫХ СИСТЕМ ДИСПЕТЧЕРСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТОМ

*В.И.Гынжу, студент 4 курс инженерного факультета
Научный руководитель - А.К. Субаева, кандидат
экономических наук, доцент
ФБГОУ ВПО «Ульяновская государственная
сельскохозяйственная академия»*

Ключевые слова: диспетчерская система управления городским пассажирским транспортом, ГЛОНАСС, процесс сбора данных в АСМ-ПП, «АСУ-Навигация»

Работа посвящена автоматизированной системе диспетчерского управления городским пассажирским транспортом, использующего спутниковую навигацию ГЛОНАСС/GPS и мобильную сотовую связь. При проведении исследования авторами выявлено, что в решении базовых технологических задач транспорта эффективность данных систем проявляется в улучшении точности и регулярности движения пассажирского транспорта, повышении безопасности.

Автоматизированные системы диспетчерского управления городским пассажирским транспортом, использующие спутниковую навигацию ГЛОНАСС/GPS и мобильную сотовую связь, доказали свою эффективность и получают все более широкое распространение в городах России. Эти системы являются действенным инструментом, который обеспечивает эффективное управление перевозочным процессом и формирование инструментальными методами подробной информации для специалистов и руководителей, ответственных за организацию работы пассажирского транспорта общего пользования. Данные системы также обеспечивают возможность оперативного реагирования при возникновении критических ситуаций на городском пассажирском транспорте.

Диспетчер автотранспортного предприятия - это работник, отслеживающий, координирующий, регулирующий с использованием технических средств ход производственного процесса, контролирующий его соответствие заранее намеченному графику выполнения работ, движения транспортных средств.

Используя возможности систем с помощью своих специализированных муниципальных учреждений - центральных диспетчерских станций, городская администрация организует эффективное централизованное управление транспортом, контролирует качество транспортного обслуживания, получает объективную информацию о работе транспорта. Возможности типовых навигационных систем (ГЛОНАСС/GPS) эффективно используются для учета пробегов автомобилей, для оценки скоростных режимов и учета времени труда и отдыха водителей [1].

За счет обработки навигационных данных, получаемых от контролируемых пассажирских транспортных средств, возможна оценка параметров транспортных потоков (скорость, плотность интенсивность) на улично-дорожной сети, охваченной маршрутами транспорта

общего пользования. ГЛОНАСС – это глобальная навигационная спутниковая система. Советская и российская спутниковая система навигации, разработана по заказу Министерства обороны СССР. Одна из двух функционирующих на сегодня систем глобальной спутниковой навигации.

Основой системы должны являться 24 спутника, движущихся над поверхностью Земли в трёх орбитальных плоскостях с наклоном орбитальных плоскостей $64,8^\circ$ и высотой 19 100 км. Принцип измерения аналогичен американской системе навигации NAVSTAR GPS. В настоящее время развитием проекта ГЛОНАСС занимается Федеральное космическое агентство (Роскосмос) и ОАО «Российские космические системы» [1]

ГЛОНАСС предназначена для оперативного навигационно-временного обеспечения неограниченного числа пользователей наземного, морского, воздушного и космического базирования. Доступ к гражданским сигналам ГЛОНАСС в любой точке земного шара, на основании указа Президента РФ, предоставляется российским и иностранным потребителям на безвозмездной основе и без ограничений.

Важнейшими особенностями автоматизированных спутниковых навигационных систем управления пассажирскими перевозками городским пассажирским транспортом, внедряемых на современном этапе, являются следующие:

- комплексная автоматизация процессов оперативного диспетчерского управления перевозочным процессом на всех его этапах;

- использование территориально-распределенных сетей передачи данных, обеспечивающих подключение к системе всех легитимных пользователей (городская администрация, предприятия-перевозчики, оперативные службы);

- значительное расширение функциональных возможностей диспетчерского управления как по охвату маршрутной сети, так и по составу и содержанию функций диспетчерского управления на уровне общегородских ЦДС и для пассажирских АТП;

- расширение сервисных и информационных функций для пассажиров (автоматизированная оплата проезда, автоматический вывод информации на внутрисалонное табло, автоматический вывод информации на передний боковой и задний указатели маршрута следования);

- расширение сервисных функций для водителя пассажирского транспортного средства (обмен информацией с диспетчерским центром в голосовом и текстовом режиме, вывод актуального расписания движения на дисплей бортового навигационно-связного блока; автоматиче-

ское объявление остановок в салоне транспортного средства по данным спутниковой навигации, информирование о входе/выходе пассажиров транспортного средства, вывод информации о количестве пассажиров, оплативших проезд);

- повышение безопасности перевозочного процесса (за счет: возможности передачи водителем сигнала бедствия, «привязанного» к месту и времени с помощью спутниковой навигации, передачи снимков из салона транспортного средства по запросу ил и при нажатии кнопки сигнала бедствия, осуществления видеозаписи в салоне (снимки с определенной периодичностью) с сохранением в памяти бортового блока и возможностью последующего считывания);

- обеспечение безопасности дорожного движения за счет возможности контроля средствами и диспетчерской системы (скорости движения пассажирских транспортных средств, режимов труда и отдыха водителей пассажирских ТС);

- интеграция автоматизированной диспетчерской системы управления городскими и пригородными пассажирскими перевозками с другими автоматизированными системами для городского пассажирского транспорта.

Важность автоматизированной системы мониторинга пассажиропотоков заключается в том, что она, во-первых, обеспечивает систему управления объективной информацией о потребностях в транспортных услугах населения, во-вторых, полностью заменяет традиционные «ручные» методы сбора информации о пассажиропотоках, применение которых в полном объеме невозможно в настоящее время по экономическим и организационным причинам [1].

Процесс сбора данных в АСМ-ПП о количестве провезенных пассажиров транспортным средством полностью автоматизирован за счет использования специальных оптических датчиков, устанавливаемых над проемом каждой двери транспортного средства.

На каждой остановке автоматически ведется подсчет числа вошедших и вышедших пассажиров. Привязка этих данных к месту и времени осуществляется за счет использования спутниковой навигации. Полученные данные по каналу сотовой связи (GPRS) передаются в аналитический центр, где производится их обработка. В результате первичной обработки данных по каждому выполненному рейсу формируется информация о числе, вошедших и вышедших пассажиров на каждой остановке.

В результате аналитической обработки данных, собранных за период времени по каждому маршруту, формируется информация: пассажи-

рообмен остановочных пунктов по каждому направлению; количество пассажиров по перегонам маршрута по каждому направлению; объем перевозок по часам суток; распределение поездок по дальности и др.

Анализ информации АСМ-ПП способствует выявлению несоответствия действующего расписания и фактической потребности в наличии подвижного состава на линии по часам. Именно эта информация является основной для расчета расписаний движения.

Путем комплексной обработки данных по маршрутам различных видов транспорта производится анализ фактических пассажиропотоков по основным магистралям и по остановкам для оценки качества перевозок с учетом всех видов транспорта и выявления объективных потребностей в обустройстве остановочных павильонов городского общественного транспорта.

Внедрение результатов разработок по интеграции «АСУ-Навигация» с системами расчета параметров транспортных потоков позволяет значительно снизить затраты на создание сетевых моделей скоростей движения транспорта в составе действующих общегородских систем мониторинга и управления транспортными потоками, что существенно повышает их эффективность.

Кроме того, накапливающаяся база данных о скоростях движения транспортных потоков на улично-дорожной сети города может использоваться при решении задач:

- информирования участников движения;
- управления транспортными потоками средствами организации движения с целью предотвращения заторов на дорожной сети;
- транспортного планирования, ремонта и реконструкции дорог;
- целого ряда других задач, в которых используются данные о скоростях движения транспорта.

Рассмотренные выше возможности реализуются за счет новейших разработок отечественных производителей мобильного навигационно-связного оборудования, использующие также совмещенные ГЛОНАСС/GPS спутниковые навигационные приемники. Одним из таких производителей является ООО «Глобал ориент», работающий в тесном взаимодействии с МАДИ (ГТУ), в результате чего в рамках технических заданий ЗАО «НПП Транснавигация» обеспечивается качественная реализация инновационного аппаратного обеспечения рассматриваемых информационных систем.

Интегрирующая роль «АСУ-Навигация» реализуется путем превращения ее в единый для всех уровней управления города источник данных о плановых и фактических результатах работы пассажирского

транспорта общего пользования [2].

Помимо очевидного преимущества в решении базовых технологических задач транспорта, социальная и экономическая эффективность данных систем проявляется в улучшении точности и регулярности движения пассажирского транспорта, повышении безопасности, поездок, экономии времени пассажиров за счет оптимизации маршрута и времени поездки на основе повышения регулярности движения и информирования пассажиров как о плановом, так и фактическом движении пассажирских транспортных средств.

Библиографический список:

1. Принцип действия системы ГЛОНАСС-GPS навигации транспорта [электронный ресурс] <http://www.glonax.ru/principle.html>.

2. Спутниковые навигационные системы [электронный ресурс] <http://www.kakras.ru/doc/glonass-gps-galileo.html>

USE OF STANDARD NAVIGATION SYSTEMS OF DISPATCHING MANAGEMENT BY TRANSPORT

Gynzhu V.I., Subaeva A.K.

Keywords: *a dispatching control system of city passenger transport, GLONASS, data collection process in ASM-PP, "ASU-Navigatsiya"*

Work is devoted to the automated system of dispatching management by the city paskaszhirsky transport using satellite navigation of GLONASS/GPS and mobile cellular communication. At carrying out research by authors it is revealed that in the solution of bazkovy technological problems of transport efficiency of data of systems прояв-ляется in improvement of accuracy and a regularity of movement of passenger transport, safety increase.

УДК311:316.334.55

СТАТИСТИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ ВЛИЯНИЕ СОСТОЯНИЯ АПК НА СОЦИАЛЬНОЕ РАЗВИТИЕ СЕЛА

*А.В. Данилова, студентка 2 курса экономического факультета
Научный руководитель – И.В. Позорелова, кандидат*