

7. Парасюк І.Н., Ершов С.В. Моделе-орієнтована архітектура нечітких мультиагентних систем // Комп'ютерна математика 2010. № 2. С. 62-74.

8. Ситуаційні центри (СЦ) та їх історія [Електронний ресурс] Триумф-Аналітика.–URL : http://ta.interrussoft.com/s_centre.html.

УДК 004

ВИКОРИСТАННЯ GRID НА ЛОКАЛЬНОМУ ТА РЕГІОНАЛЬНОМУ РІВНЯХ

¹Хлібороб К.Б. ¹Неронов С.М., ¹Плехова Г.А. ²Кашкевич С.О.

*Харківський національний автомобільно-дорожній університет, Харків
Національний авіаційний університет, Київ*

Сучасну транспортну інфраструктуру міст та регіонів можна визначити як інтеграцію інтелектуальних систем для планування та моделювання транспортних мереж, керування дорожнім рухом та 45елепатичних комплексів, що надають актуальну інформацію про стан дорожньої обстановки та забезпечують взаємодію з усіма учасниками руху. Для розвитку та ефективної експлуатації такої інфраструктури потрібні значні комп'ютерні ресурси. Однак, через обмежене фінансування, яке характерне для багатьох місцевих органів самоврядування, можливості удосконалення обчислювальних потужностей залишаються обмеженими. Одним із рішень цієї проблеми є використання додаткових комп'ютерних ресурсів через впровадження сучасних GRID-технологій на базі вже існуючих великих обчислювальних систем та корпоративних мереж.

Історично у великих містах обчислювальні мережі різних підприємств та організацій формувалися поступово, у міру доступу до фінансування та можливості оновлення обладнання. Запровадження нових технологій часто відбувалося швидше, ніж їхнє науково-технічне обґрунтування, що призводило до відсутності детальної оцінки ефективності проектних рішень та узагальнення досягнутих результатів. Поступово ці мережі розвивалися від простих обчислювальних комплексів до складних взаємопов'язаних систем корпоративного рівня. Виникає питання про те, як отримати додаткові комп'ютерні ресурси для розвитку транспортної інфраструктури, використовуючи такі обчислювальні системи.

Ефективне використання комп'ютерних ресурсів існуючих великих обчислювальних комплексів (з понад 1000 комп'ютерів) залежить від раціональної організації підсистем і ланок з різними технічними характеристиками, що мають свої особливості застосування та терміни служби. Хоча надійність і

продуктивність окремих систем можуть бути невеликими, користувачі таких розподілених систем отримують доступ до єдиної надійної і продуктивної платформи для обчислень, а також для роботи з базами даних та знаннями.

Розвиток обчислювальних мереж проходить через кілька рівнів: Intragrid (внутрішній GRID); Extragrid (зовнішній GRID, що об'єднує кілька організацій); та Intergrid (глобальні системи, що включають багато організацій, партнерів і кластерних рішень). Саме на рівні Intergrid має забезпечуватися розвиток транспортної інфраструктури великих міст або регіонів (див. рис. 1).

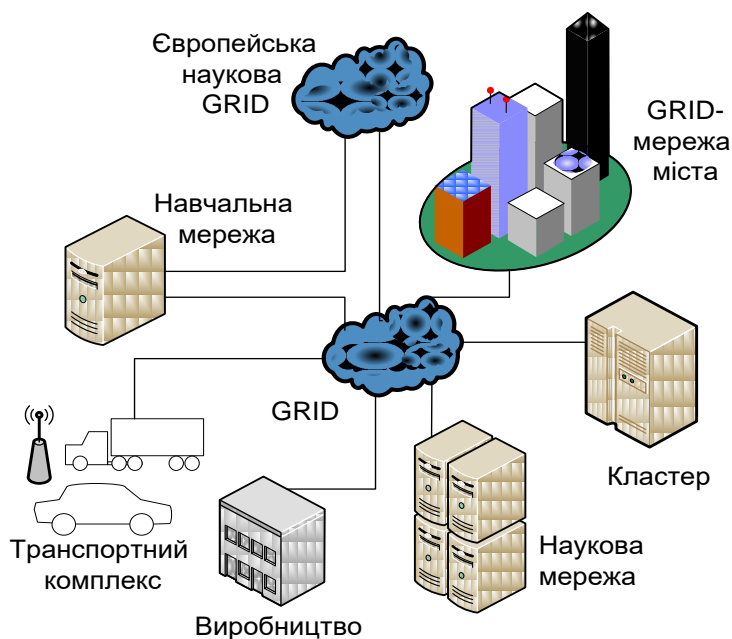


Рисунок 1 - Intergrid - система

Відповідна віртуальна мережа дозволяє технічно об'єднати розрізнені внутрішні Grid та кластери у єдиний інформаційний простір. Grid – система надає користувачу єдину віртуальну програмну платформу. Користувач через механізм віртуальної ЕОМ має доступ до Intergrid – ресурсів в окремій обчислювальній лабораторії [4].

Список використаних джерел

1. Алексеев В.О. Мобильный вычислительный комплекс для мониторинга среды движения / В.О. Алексеев // Автомобильный транспорт : Сборник научн. трудов. – 2002.– Вып. 9. – С. 101–104.

2. Устойчивость колесных машин против заноса в процессе торможения и пути ее повышения / Подригало М.А., Волков В.П., Алексеев В.О. и др. ; под ред. М.А. Подригало. – Харьков : ХНАДУ, 2006. – 377 с.

3. Алексієв В.О. Технологія X-by-WIRE та мехатронізація автотранспортних засобів / В.О. Алексієв // Вестник ХНАДУ : Сборник научн. трудов. – 2006. – Вып. 32.– С. 120–122.

4. Алексеев В.О. Мехатронная система непрерывного мониторинга автомобильных дорог / Алексеев В.О., Неронов С.Н., Хабаров В.О. // «Автомобильный транспорт»: сб. науч. труд.. – Вып.16. – Харьков: ХНАДУ, 2005. – С. 324-326.

УДК 004

ФУНКЦІОНАЛЬНІ МОЖЛИВОСТІ КОРПОРАТИВНОГО ПОРТАЛУ ТРАНСПОРТНОЇ КОМПАНІЇ

Ричков С.М., Неронов С.М., Плехова Г.А., Костікова М.В.

Харківський національний автомобільно-дорожній університет, Харків

Залежно від рівня інтеграції у діяльність компанії, функціональні можливості корпоративних порталів можуть суттєво відрізнятися між різними підприємствами. Нижче наведено функціональність, типову для забезпечення внутрішніх корпоративних процесів, яка включає такі основні блоки[1]:

- Довідковий;
- Інформаційно-новинний;
- Блок корпоративних служб;
- Блок колективної роботи;
- Блок персоналізації;
- Блок управління контентом;
- Блок адміністрування.

Довідковий блок містить:

- Бібліотеки довідкових документів;
- Пошук по довідковій інформації на порталі;
- Набір номенклатурних довідників компанії.

Інформаційно-новинний блок включає:

- Новинні стрічки компанії, її підрозділів та робочих груп із можливістю публікації, перегляду та пошуку;
- Базу знань за напрямками діяльності;
- Коментарі фахівців, розділ поширених запитань (FAQ);
- Інформаційний розділ для нових працівників;
- Анотації виступів керівників компанії, офіційні повідомлення та прес-релізи;
- Публікації аналітичних матеріалів;
- Електронні версії статей із традиційних ЗМІ з відповідної тематики;
- Форуми для обговорення, блоги, wiki, дошки оголошень;
- Персональні сторінки співробітників;