



Simulační studie
Rozvoz jídla firmou Freshbox
Tým: ModelX
Varianta 2: Doprava zboží nebo osob

7. prosince 2018

Dominik Harmim (xharmi00)
Vojtěch Hertl (xhertl04)

Obsah

1	Úvod	1
1.1	Autoři, zdroje	1
1.2	Ověření validity	1
2	Rozbor tématu a použitých metod/technologií	1
2.1	Použité postupy	1
2.2	Popis původu použitých metod/technologií	2
3	Koncepce modelu	2
3.1	Popis konceptuálního modelu	2
3.2	Forma konceptuálního modelu	2
4	Architektura simulačního modelu	3
4.1	Mapování konceptuálního modulu do simulačního modelu	3
5	Podstata simulačních experimentů a jejich průběh	3
5.1	Postup experimentování	3
5.2	Experimenty	3
5.3	Závěry experimentů	3
6	Shrnutí simulačních experimentů a závěr	3
A	Petriho síť	5

1 Úvod

V této práci je řešen proces sestavování modelu [2, snímek 7] pro rozvoz jídla po Brně firmou Freshbox [1] a jeho následná simulace [2, snímek 33]. Díky tomuto modelu a simulačním experimentům [2, snímek 9] nad ním je možno pozorovat efektivitu a přínos v různých podmínkách. Smyslem experimentů je zjistit, jak kvalitně navržený je systém [2, snímek 18] a zda by se změnou některého z ovlivňujících faktorů mohl zdokonalit. V reálném systému může být obtížné a finančně nákladné tyto ovlivňující faktory měnit a zjišťovat, jak se bude systém chovat, proto je vhodné získat nové znalosti o reálném systému použitím principů modelování a simulace [2, snímek 9].

1.1 Autoři, zdroje

Projekt vypracovali studenti Dominik Harmim a Vojtěch Hertl z FIT VUT v Brně.

K technické části této práce bylo využito zdrojů z kursu Modelování a simulace na FIT VUT v Brně. Jako zdroj k faktům sloužily webové stránky firmy Freshbox a také vedoucí této firmy, Mgr. Silvie Obadalová (obadalova@freshbox.cz).

1.2 Ověření validity

Ověřování validity [1, snímek 37] probíhalo telefonicky a elektronicky s vedoucí firmy Freshbox, magistrou Obadalovou. Na základě této komunikace byla získána všechna data potřebná k experimentálnímu ověřování validity modelu. Statistická data byla extrahována z naměřených statistik firmy Freshbox. Validita byla také ověřena pomocí experimentů a srovnáním s realitou.

2 Rozbor tématu a použitých metod/technologií

Všechna použitá fakta jsou zprůměrována ze všech získaných informací.

Zákazníci mají předem objednaná jídla od firmy Freshbox, která tato jídla každý den od 6:30 hodin do 12:30 hodin (tj. 6 hodin) rozváží zákazníkům po Brně a okolí. Firma Freshbox rozváží jídlo 16 auty, přičemž jedno auto je schopné naložit maximálně 500 jídel. Každý den se rozváží průměrně 21 200 jídel \pm 1 000 jídel. Firma má na začátku rozvozu již všechna jídla připravena a v 6:30 hodin se připraví všechna auta, do kterých se naloží maximální počet jídel, který je dán maximální kapacitou auta. Naložení jednoho auta průměrně trvá 11 minut \pm 3 minuty. Rozvoz všech jídel jednoho auta trvá průměrně 97 minut \pm 12 minut. Při tomto rozvozu každé auto urazí průměrně 43 km \pm 8 km. Pro rozvoz se používají auta Volkswagen Caddy 1.9 TDI. Tato auta mají spotřebu 7,7 l/100 km¹ nafty při městském provozu. Když auto rozveze všechna naložená jídla, vrátí se na pobočku Freshbox, aby se mohla naložit další jídla. Samotné nakládání jídel provádí sám řadič daného auta. Tento proces se opakuje tak dlouho, dokud nejsou rozvezena všechna jídla. Jeden zákazník (právnícká nebo fyzická osoba) si samozřejmě může objednat více jídel na jedno místo doručení, což se typicky děje, protože pravidelnými zákazníky jsou firmy, které si objednávají denně řádově desítky jídel.

2.1 Použité postupy

Pro vytvoření modelu byl použit programovací jazyk C++ za podpory simulační knihovny SIMLIB [3]. Tyto technologie jsou ideální pro řešení zadaného problému, jelikož poskytují všechna potřebná rozhraní k implementaci modelu. Další výhodou je, že se jedná o otevřený software, jsou to multi-platformní technologie a poměrně jednoduše se používají, nejedná se o nic zbytečně těžkopádného. Dále byly použity postupy popsané v textech ke kursu Modelování a simulace na FIT VUT v Brně [2] k vytváření Petriho sítě [2, snímek 123] a samotnému programování za použití knihovny SIMLIB.

¹<https://www.auto-data.net/en/volkswagen-caddy-maxi-life-typ-2k-1.9-tdi-105hp-8855>

2.2 Popis původu použitých metod/technologií

Použili jsme standardní třídy a funkce jazyka C++². Drželi jsme se standardu C++14. Využívali jsme možnosti oběktově orientovaného návrhu.

Pro překlad zdrojových souborů byly použity nástroje CMake³ a GNU Make⁴.

Knihovna SIMLIB byla získána z oficiálních stránek tohoto nástroje⁵. Použili jsme nejnovější dostupnou verzi (ke dni 7. prosince 2018), tj 3.07. Autory tohoto nástroje jsou Petr Peringer, David Leska a David Martinek, viz [3]. Pro účely vytvoření našeho simulačního modelu jsme používali standardní nástroje a rohraní této knihovny.

3 Koncepce modelu

V této sekci se zpracovává návrh konceptuálního modelu[TODO] nad systémem, který je brán jako systém hromadné obsluhy. Při vytváření je potřeba vybrat ze všech údajů ty podstatné informace pro model. Jak lze vyčíst z rozboru tématu, důležité je, namodelovat všechno, co souvisí se samotným rozvozem. Díky skutečnosti, že časové údaje jsou průměry zjištěných časů, je zřejmé, že bude dostatečné simulovat průběh jednoho dne, přičemž se samozřejmě může den ode dne nepatrně lišit. Na všechny časové údaje při modelování se tedy použije rovnoměrné rozdělení[TODO] s určitým rozptylem. Aby se model zjednodušil, průměrný počet jídel, který se každý den rozváží, se zaokrouhlí, aby byl dělitelný maximální kapacitou aut. Na validitu to má nepatrný vliv, dá se říci, že zanedbatelný. Dále značka auta, spotřeba paliva a cena nejsou pro model důležitá, tyto informace budou použity při zefektivňování systému. Přesto, že tato situace reálně často nenastává, pro lepší experimentování je přidán druhý koncový stav, který znamená, že směna skončí dříve než jsou rozvezena všechna jídla, tedy nějaká jídla zbydou na skladě. Předpokládá se také, že auto, které započne ještě během pracovní směny svůj cyklus, ho celý dokončí.

3.1 Popis konceptuálního modelu

Model se skládá ze dvou hlavních větví. První značí samotný průběh rozvozu jídel a druhá časovač. Druhá z větví jen určuje, jak dlouho probíhá pracovní směna, to je 6 hodin, a jakmile směna skončí, skončí rozvoz jídel. První větev má dvě vstupní proměnné - počet aut a počet jídel. Auto zde slouží jako obslužná linka, kde pokud je některé volné a připravené na rozvoz a zároveň jsou ještě nějaká jídla na skladě, začnou se nakládat. Pokud je však některé z aut připraveno na rozvoz, ale již byla všechna jídla rozvezena, skončí pracovní směna. Po naložení jídel se auto vydá na cestu a všechna jídla rozveze. Po ukončení této činnosti je auto zase volné a připraveno k použití.

3.2 Forma konceptuálního modelu

Model je vizualizován pomocí Petriho sítě[TODO] v příloze A.

²<https://cppreference.com/w/cpp>

³<https://cmake.org>

⁴<https://www.gnu.org/software/make>

⁵<http://www.fit.vutbr.cz/~peringer/SIMLIB>

4 Architektura simulačního modelu

4.1 Mapování konceptuálního modulu do simulačního modelu

5 Podstata simulačních experimentů a jejich průběh

5.1 Postup experimentování

5.2 Experimenty

5.3 Závěry experimentů

6 Shrnutí simulačních experimentů a závěr

Literatura

- [1] Freshbox: Freshbox. [online], 2018, [vid. 2018-12-05]. Dostupné z: <http://www.freshbox.cz>
- [2] Peringer, P.; Hrubý, M.: Modelování a simulace, Text k přednáškám kursu Modelování a simulace na FIT VUT v Brně. [online], 22. listopad 2018, [vid. 2018-12-05]. Dostupné z: <https://www.fit.vutbr.cz/study/courses/IMS/public/prednasky/IMS.pdf>
- [3] Peringer, P.; Leska, D.; Martinek, D.: SIMLIB/C++ (SIMulation LIBrary for C++). [online], 19. září 2018, [vid. 2018-12-05]. Dostupné z: <http://www.fit.vutbr.cz/~peringer/SIMLIB>

