Отчёт по лабораторной работе 15

Модели обслуживания с приоритетами

Наталья Андреевна Сидорова

Содержание

Список иллюстраций

Список таблиц

# 1 Цель работы

Реализовать модели обслуживания с приоритетами и провести анализ результатов[1].

# 2 Задание

Реализовать с помощью gpss[2]:

1. Модель обслуживания механиков на складе
2. Модель обслуживания в порту судов двух типов.

# 3 Теоретическое введение

Модель обслуживания механиков на складе. На фабрике на складе работает один кладовщик, который выдает запасные части механикам, обслуживающим станки. Время, необходимое для удовлетворения запроса, зависит от типа запасной части.Запросы бывают двух категорий. Для первой категории интервалы времени прихода механиков 420 ± 360 сек., время обслуживания – 300 ± 90 сек. Для второй категории интервалы времени прихода механиков 360 ± 240 сек., время обслуживания – 100 ± 30 сек. Порядок обслуживания механиков кладовщиком такой: запросы первой категории обслуживаются только в том случае, когда в очереди нет ни одного запроса второй категории. Внутри одной категории дисциплина обслуживания – “первым пришел – первым обслужился”. Необходимо создать модель работы кладовой, моделирование выполнять в течение восьмичасового рабочего дня.

Модель обслуживания в порту судов двух типов. Морские суда двух типов прибывают в порт, где происходит их разгрузка. В порту есть два буксира, обеспечивающих ввод и вывод кораблей из порта. К первому типу судов относятся корабли малого тоннажа, которые требуют использования одного буксира. Корабли второго типа имеют большие размеры, и для их ввода и вывода из порта требуется два буксира. Из-за различия размеров двух типов кораблей необходимы и причалы различного размера. Кроме того, корабли имеют различное время погрузки/разгрузки. Требуется построить модель системы, в которой можно оценить время ожидания кораблями каждого типа входа в порт. Время ожидания входа в порт включает время ожидания освобождения причала и буксира. Корабль, ожидающий освобождения причала, не обслуживается буксиром до тех пор, пока не будет предоставлен нужный причал. Корабль второго типа не займёт буксир до тех пор, пока ему не будут доступны оба буксира.

# 4 Выполнение лабораторной работы

Модель обслуживания механиков на складе. Есть два различных типа заявок, поступающих на обслуживание к одному устройству. Различаются распределения интервалов приходов и времени обслуживания для этих типов заявок. Приоритеты запросов задаются путем использования для операнда E блока GENERATE запросов второй категории большего значения, чем для запросов первой категории. За приоритеты отвечает пятый аргумент генерации заявок. (рис. 1).

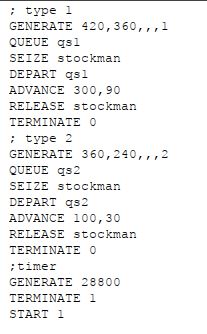


Рис. 1: Код модели 1

Отчет. Результаты работы модели:

1. модельное время в начале моделирования: START TIME=0.0;
2. абсолютное время или момент, когда счетчик завершений принял значение 0: END TIME=28800.0;
3. количество блоков, использованных в текущей модели, к моменту завершения моделирования: BLOCKS=16;
4. количество одноканальных устройств, использованных в модели к моменту завершения моделирования: FACILITIES=1;
5. количество многоканальных устройств, использованных в текущей модели к моменту завершения моделирования: STORAGES=0.

Имена, используемые в программе модели: QS1(первый тип заявок), QS2(второй тип заявок), STOCKMAN(обработчик заявок).

Далее идёт информация о блоках текущей модели, в частности, ENTRY COUNT – количество транзактов, вошедших в блок с начала процедуры моделирования. Было сгенерировано 71 заявка первого типа и 83 второго, а обработано 64 и 81 соответственно.

Затем идёт информация об одноканальном устройстве FACILITY (оператор, оформляющий заказ), откуда видим, что к оператору на обработку попало всего 146 заказов обоих типов. Полезность работы оператора составила 0,967. При этом среднее время занятости оператора составило 190,733 мин. Далее информация об очередях:

QUEUE=QS1 -- имя объекта типа «очередь» для первого типа заявок;  
  
MAX=8 -- максимальное число ожидающих заявок от клиента в очереди;  
  
CONT=6 -- количество заявок в очереди на момент завершения моделирования;  
  
ENTRIES=71 -- общее число заявок от клиентов, прошедших через очередь в течение периода моделирования;  
  
ENTRIES(O)=4 -- число заявок от клиентов, попавших к оператору без ожидания в очереди;  
  
AVE.CONT=2,177 заявок от клиентов в среднем были в очереди;  
  
AVE.TIME=883,029 минут в среднем заявки от клиентов провели в очереди (с учётом всех входов в очередь);  
  
AVE.(–0)=935,747 минут в среднем заявки от клиентов провели в очереди (без учета «нулевых» входов в очередь).  
  
QUEUE=QS2 -- имя объекта типа «очередь» для второго типа заявок;  
  
MAX=3 -- максимальное число ожидающих заявок от клиента в очереди;  
  
CONT=2 -- количество заявок в очереди на момент завершения моделирования;  
  
ENTRIES=83 -- общее число заявок от клиентов, прошедших через очередь в течение периода моделирования;  
  
ENTRIES(O)=2 -- число заявок от клиентов, попавших к оператору без ожидания в очереди;  
  
AVE.CONT=0,439 заявок от клиентов в среднем были в очереди;  
  
AVE.TIME=152,399 минут в среднем заявки от клиентов провели в очереди (с учётом всех входов в очередь);  
  
AVE.(–0)=156,162 минут в среднем заявки от клиентов провели в очереди (без учета «нулевых» входов в очередь).

В конце отчёта идёт информация о будущих событиях:

XN=141 -- порядковый номер заявки от клиента, ожидающей поступления для оформления заказа у оператора;  
PRI=1 -- следующая заявка с приоритетом 1, то есть первого типа;  
BDT=28815,063 -- время назначенного события, связанного с данным транзактом;  
ASSEM=141 -- номер семейства транзактов;  
CURRENT=5 -- номер блока, в котором находится транзакт;  
NEXT=6 -- номер блока, в который должен войти транзакт.

(рис. 2).

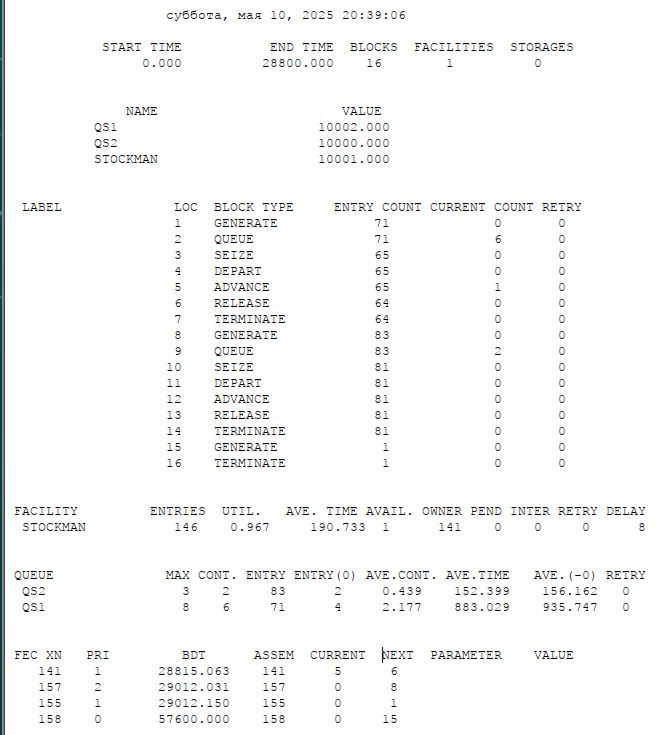


Рис. 2: Отчет 1

Модель обслуживания в порту судов двух типов. Параметры модели:

для корабля первого типа:  
  
– интервал прибытия: 130 ± 30 мин;  
  
– время входа в порт: 30 ± 7 мин;  
  
– количество доступных причалов: 6;  
  
– время погрузки/разгрузки: 12 ± 2 час;  
  
– время выхода из порта: 20 ± 5 мин;  
  
для корабля второго типа:  
  
– интервал прибытия: 390 ± 60 мин;  
  
– время входа в порт: 45 ± 12 мин;  
  
– количество доступных причалов: 3;  
  
– время погрузки/разгрузки: 18 ± 4 час;  
  
– время выхода из порта: 35 ± 10 мин.  
  
время моделирования: 365 дней по 8 часов

(рис. 3).

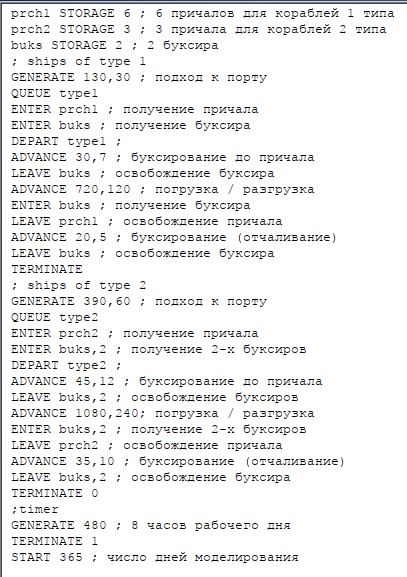


Рис. 3: Код модели 2

Отчет. Результаты работы модели:

1. модельное время в начале моделирования: START TIME=0.0;
2. абсолютное время или момент, когда счетчик завершений принял значение 0: END TIME=175200.0;
3. количество блоков, использованных в текущей модели, к моменту завершения моделирования: BLOCKS=28;
4. количество одноканальных устройств, использованных в модели к моменту завершения моделирования: FACILITIES=0;
5. количество многоканальных устройств, использованных в текущей модели к моменту завершения моделирования: STORAGES=3.

Имена, используемые в программе модели: TYPE1(первый тип судов), TYPE2(второй тип судов), PRCH1(первый тип причала), PRCH2(второй тип причала), BUKS(буксир).

Далее идёт информация о блоках текущей модели, в частности, ENTRY COUNT – количество транзактов, вошедших в блок с начала процедуры моделирования. Было сгенерировано 1345 заявок первого типа и 446 заявок второго типа, а обработано 1339 и 441 соответственно. Далее информация об очередях:

QUEUE=TYPE1 -- имя объекта типа «очередь» для первого типа судов;  
  
MAX=4 -- максимальное число ожидающих заявок от клиента в очереди;  
  
CONT=0 -- на момент завершения моделирования очередь была пуста;  
  
ENTRIES=1345 -- общее число заявок от клиентов, прошедших через очередь в течение периода моделирования;  
  
ENTRIES(O)=288 -- число заявок от клиентов, попавших к оператору без ожидания в очереди;  
  
AVE.CONT=0,750 заявок от клиентов в среднем были в очереди;  
  
AVE.TIME=97.724 минут в среднем заявки от клиентов провели в очереди (с учётом всех входов в очередь);  
  
AVE.(–0)=124,351 минут в среднем заявки от клиентов провели в очереди (без учета «нулевых» входов в очередь).  
  
QUEUE=TYPE2 -- имя объекта типа «очередь» для второго типа судов;  
  
MAX=4 -- максимальное число ожидающих заявок от клиента в очереди;  
  
CONT=2 -- количество заявок в очереди на момент завершения моделирования;  
  
ENTRIES=446 -- общее число заявок от клиентов, прошедших через очередь в течение периода моделирования;  
  
ENTRIES(O)=35 -- число заявок от клиентов, попавших к оператору без ожидания в очереди;  
  
AVE.CONT=0,897 заявок от клиентов в среднем были в очереди;  
  
AVE.TIME=352.553 минут в среднем заявки от клиентов провели в очереди (с учётом всех входов в очередь);  
  
AVE.(–0)=382,576 минут в среднем заявки от клиентов провели в очереди (без учета «нулевых» входов в очередь).

Затем идёт информация о многоканальных устройствах STORAGE.

Видим, что к первому типу причалов на обработку попало всего 1345 судов(первого типа). Полезность работы причалов составила 0,977. При этом среднее время занятости причалов составило 5,863 мин.Вместительность 6, максимум не занято 6 оператора, минимум – 0.

Ко второму типу причалов на обработку попало всего 444 судов(второго типа). Полезность работы причалов составила 0,983. При этом среднее время занятости причалов составило 2,950 мин. Вместительность 3, максимум не занято 3 оператора, минимум – 0.

Есть два буксира. К ним поступили судна 4454 раза(это судна обоих типов по два раза один буксир для первого типа и по два раза два буксира для второго типа). Полезность работы – 0.786, среднее время занятости – 0.393. Вместительность 2, максимум не занято 2 оператора, минимум – 0.

В конце отчёта идёт информация о будущих событиях:

XN=2156 -- порядковый номер заявки от судна;  
PRI=0-- у всех судов одинаковый приоритет;  
BDT=175219,395 -- время назначенного события, связанного с данным транзактом;  
ASSEM=2156 -- номер семейства транзактов;  
CURRENT=6 -- номер блока, в котором находится транзакт;  
NEXT=7 -- номер блока, в который должен войти транзакт.

(рис. 4).

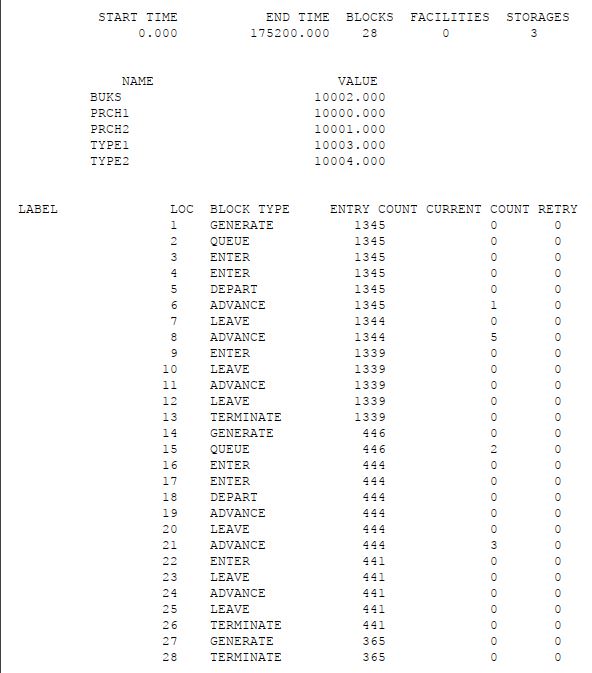


Рис. 4: Отчет 2

Вторая часть отчета (рис. 5).

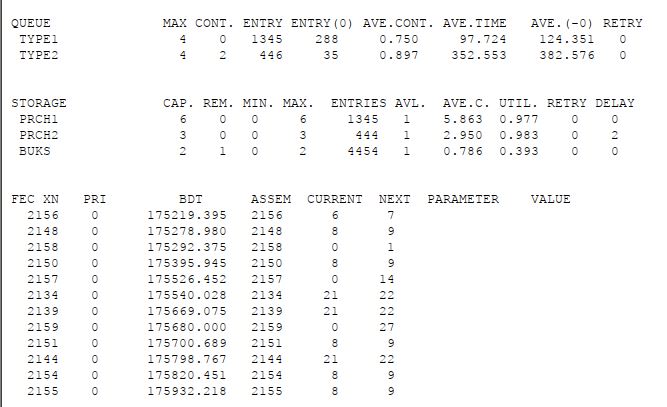


Рис. 5: Отчет 2

# 5 Выводы

В результате выполнения работы я реализовала с помощью программы gpss:

1. Модель обслуживания механиков на складе
2. Модель обслуживания в порту судов двух типов

# Список литературы

1. Королькова А.В., Кулябов Д.С. Лабораторная работа 15. Модели обслуживания с приоритетами [Электронный ресурс].

2. Королькова А.В., Кулябов Д.С. Имитационное моделирование в GPSS [Электронный ресурс].