

Durchsatzoptimierung von Shuttle-Systemen mithilfe eines analytischen Berechnungsmodells

Throughput optimization of shuttle systems with an analytical calculation model

Michael Eder
Georg Kartnig

Institut für Konstruktionswissenschaften und Technische Logistik (IKTL)
Forschungsbereich: Konstruktionslehre und Fördertechnik
Technische Universität Wien

Für Hochleistungshochregellager werden in den letzten Jahren immer häufiger Shuttle-Systeme verwendet. Dieser Lagertyp ermöglicht höchste Umschlagleistungen. Bis vor kurzem war kein analytischer Ansatz zur Berechnung der Umschlagleistung von Shuttle-Systemen verfügbar. Dieses Manko konnte durch das IKTL der TU Wien behoben werden. In mehreren Publikationen wurden Verfahren zur Berechnung der Umschlagleistung von Shuttle-Systemen beschrieben. In der vorliegenden Publikation soll speziell auf die Berechnung der Umschlagleistung von einfachtiefen Lagern unter Berücksichtigung der Verteilungsfunktionen von Zwischenankunftszeit und Bedienzeit eingegangen werden: Die bisherigen Veröffentlichungen des IKTL basieren alle auf einem M|M|1|K-Modell, da sich dieses mit vergleichsweise einfachen Gleichungen berechnen lässt. Hier sollen Shuttle-Systeme erstmals mit dem exakteren M|G|1|K-Modell beschrieben und mit dem M|M|1|K-Modell verglichen werden. Mithilfe der vorgestellten Modelle lässt sich auch eine – hinsichtlich Durchsatz – optimale Geometrie des Shuttle-Lagers (L x H) berechnen.

[Schlüsselwörter: Shuttle-Systeme, Hochregallager, analytische Berechnung, diskrete Simulation]

For high-performance automated storage/retrieval unit load systems shuttle systems are used in recent years with increasing frequency. This type of storing system reaches maximum throughput. Until recently, no analytical approach to calculating the handling capacity of shuttle systems was available. This shortcoming could be eliminated by the IKTL TU Vienna. In several publications methods for calculating the performance of shuttle systems have been described. This publication is intended specifically to calculating the handling performance of single-depth storage taking into account the distribution function of arriving and service times are discussed: The previous releases of IKTL all based on a M|M|1|K model because it can be calculated with relatively simple equations. For the first time shuttle sys-

tems will be described with the more exact M|G|1|K model and compared with the M|M|1|K model. Using these queuing models an optimal geometry of the rack (L x H) - in terms of throughput - can be calculated.

[Keywords: shuttle-system, storage/retrieval unit load systems, analytical calculation, discrete simulation]

1 EINLEITUNG UND AUFGABENSTELLUNG

Die nachfolgenden Betrachtungen beziehen sich auf das einfachtiefe Shuttle-System nach Abbildung 1. Für dieses System soll die Umschlagleistung analytisch berechnet und mittels diskreter Simulation validiert werden. Der analytische Ansatz ermöglicht auch eine geometrische Optimierung von Shuttlesystemen hinsichtlich Durchsatz.

Im Einzelnen wurden folgende Forschungsfragen behandelt:

- Welche Umschlagleistung ergibt sich bei Verwendung unterschiedlicher Warteschlangenmodelle?
- Was ist bei gegebener Lagerkapazität die optimale Lagergeometrie (L x H) hinsichtlich Umschlagleistung?

2 BESCHREIBUNG DES UNTERSUCHTEN SHUTTLE-SYSTEMS

Die Untersuchungen in dieser Arbeit beziehen sich auf ein Shuttle-System mit Behälterliften. Das bedeutet, die Lifte können Behälter transportieren aber keine Shuttle-Fahrzeuge. Die Lifte befinden sich an deiner Stirnseite des Regals und es gibt jeweils einen Lift für das Einlagern und einen für das Auslagern. Daraus folgt, dass die Lifte Einzelspiele ausführen. In jeder Lagerebene befindet sich ein Shuttle-Fahrzeug. Dieses führt eine Mischung aus Einzel- und Doppelspielen aus, wobei das Ziel ein mög-

lichst hoher Anteil von Doppelspielen ist. Ausschließlich Doppelspiele durchzuführen ist jedoch nicht möglich, da es dann zu Deadlock-Situationen kommen kann [Kar14].

In jeder Ebene befindet sich je ein Pufferplatz für das Einlagern und für das Auslagern. Die Fördermittel (Lifte und Shuttles) besitzen je ein Lastaufnahmemittel.

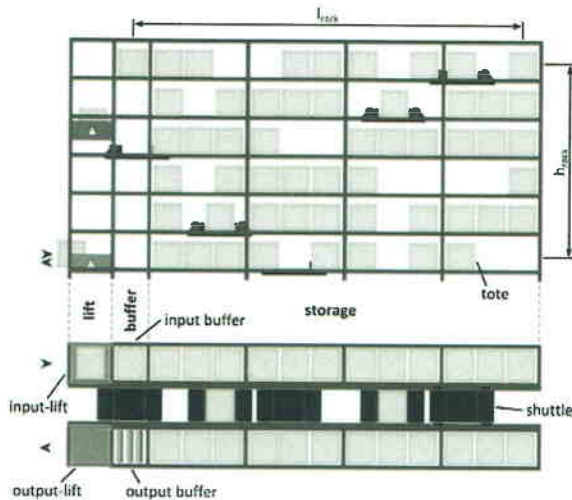


Abbildung 1. Aufbau des Untersuchten Shuttle-Systems [Kar14]

2.1 KINEMATISCHE DATEN DES UNTERSUCHTEN SHUTTLE-SYSTEMS

Die geometrischen und kinematischen Daten, die in weiterer Folge für die Berechnung wie auch für die diskrete Simulation verwendet wurden, setzen sich wie folgt zusammen:

Regalgeometrie:

horizontale Teilung $\Delta x = 0,5 \text{ m}$
 vertikale Teilung $\Delta y = 0,4 \text{ m}$

Lifte:

Geschwindigkeit $v_{\text{Lift}} = 5 \text{ m/s}$
 Beschleunigung $a_{\text{Lift}} = 7 \text{ m/s}^2$
 Beladezeit $t_{\text{BeladenLift}} = 1,4 \text{ s}$
 Entladezeit $t_{\text{EntladenLift}} = 1,4 \text{ s}$

Shuttles:

Geschwindigkeit $v_{\text{Shuttle}} = 2 \text{ m/s}$
 Beschleunigung $a_{\text{Shuttle}} = 2 \text{ m/s}^2$
 Beladezeit $t_{\text{BeladenShuttle}} = 4,4 \text{ s}$
 Entladezeit $t_{\text{EntladenShuttle}} = 4,0 \text{ s}$

3 ANALYTISCHE BERECHNUNG DER UMSCHLAGLEISTUNG FÜR EINFACHTIEFE LAGERUNG

Für die Berechnung der Umschlagleistung von Shuttle Systemen wurden in dieser Arbeit zwei Berechnungsansätze verwendet. Gemeinsam ist ihnen, dass nur der Einlagerprozess betrachtet wird. Der Auslagerprozess erfolgt gleich aber in umgekehrter Richtung, deshalb gelten die Ergebnisse auch für diesen. In den anschließenden Betrachtungen wird zunächst nur eine einzelne Ebene des Shuttle-Systems betrachtet. Diese kann hinsichtlich der Warteschlangentheorie als ein offenes Wartesystem mit beschränkter Kapazität betrachtet werden (Abbildung 2). Das bedeutet, dass ankommende Fördereinheiten, die die Kapazität des Wartesystems überschreiten, abgewiesen werden. In der Literatur finden sich für dieses Wartesystem-Modell drei Berechnungsansätze:

- M|M|1|K-Modell
- M|G|1|K-Modell
- G|G|1|K-Modell

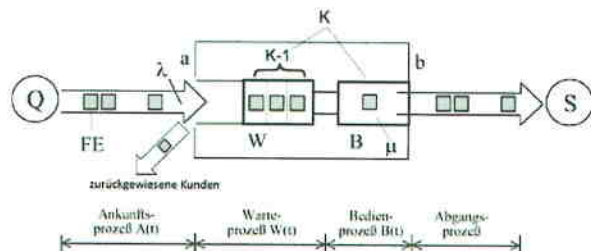


Abbildung 2. Warteschlangenmodell $M|M|1|K$ bzw. $M|G|1|K$

3.1 BERECHNUNG DER ANKUNFTSRATE FÜR DIE WARTESCHLANGENMODELLE

Der Ankunftsprozess wird durch den Einlagerlift ausgeführt. Demzufolge definiert die Spielzeit des Liftes die Ankunftsrate λ . Der Erwartungswert der Spielzeit des Liftes ergibt sich nach Gleichung 1 [Ede15]. In Abbildung 3 ist der Erwartungswert des Liftweges dargestellt.

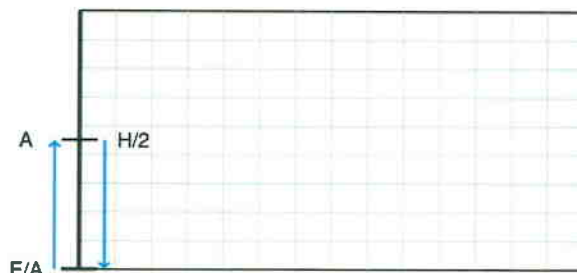


Abbildung 3. Erwartungswert des Liftweges für Einzelspiele

$$t_{Lift} = \frac{H}{v_{Lift}} + 2 \cdot \frac{v_{Lift}}{a_{Lift}} + t_{Beladen_{Lift}} + t_{Entladen_{Lift}} \quad (1)$$

t_{Lift} Erwartungswert der Spielzeit des Liftes für ein Einzelspiel

H Regalhöhe

v_{Lift} Geschwindigkeit der Lifte

a_{Lift} Beschleunigung der Lifte

$t_{Beladen_{Lift}}$ Zeit, die der Lift braucht, um eine Förderereinheit aufzunehmen

$t_{Entladen_{Lift}}$ Zeit, die der Lift braucht, um eine Förderereinheit abzugeben

Für die Berechnung der mittleren Zwischenankunftszeit t_a bezogen auf eine einzelne Regalebene muss t_{Lift} noch mit der Anzahl der Regalebenen n_{Ebenen} multipliziert werden [Ede15].

$$t_a = t_{Lift} \cdot n_{Ebenen} \quad (2)$$

n_{Ebenen} Anzahl der Ebenen des Lagers

3.2 BERECHNUNG DER BEDIENRATE FÜR DIE WARTESCHLANGENMODELLE

Der Bedienprozess wird durch die Shuttles ausgeführt. Demzufolge definiert die Spielzeit des Shuttles die Bedienrate μ . Nachdem die Shuttles sowohl Einzel- als auch Doppelspiele ausführen können, werden hier die Zeiten für beide Spielarten angeführt:

3.2.1 EINZELSPIEL

$$t_{Shuttle} = \frac{L}{v_{Shuttle}} + 2 \cdot \frac{v_{Shuttle}}{a_{Shuttle}} + t_{Beladen_{Shuttle}} + t_{Entladen_{Shuttle}} \quad (3)$$

t_{Lift} Spielzeit eines Shuttles für ein Einzelspiel

L Regallänge

$v_{Shuttle}$ Geschwindigkeit der Shuttle

$a_{Shuttle}$ Beschleunigung der Shuttle

$t_{Beladen_{Shuttle}}$ Zeit, die das Shuttle braucht, um eine Förderereinheit aufzunehmen

$t_{Entladen_{Shuttle}}$ Zeit, die das Shuttle braucht, um eine Förderereinheit abzugeben

Die geometrischen Zusammenhänge sind gleich wie beim Lift nur in horizontaler Richtung.

3.2.2 DOPPELSPIEL

Der Erwartungswert des Weges beim Doppelspiel ergibt sich zu $2 \times 2/3 L$ (siehe Abbildung 4). Demzufolge ergibt sich die Shuttlespielzeit beim Doppelspiel zu:

$$t_{Shuttle} = \frac{4}{3} \frac{L}{v_{Shuttle}} + 3 \cdot \frac{v_{Shuttle}}{a_{Shuttle}} + 2 \cdot t_{Beladen_{Shuttle}} + 2 \cdot t_{Entladen_{Shuttle}} \quad (4)$$

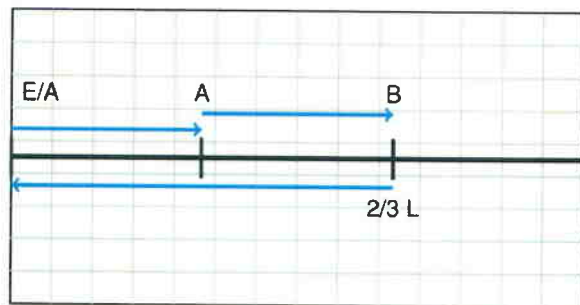


Abbildung 4. Erwartungswert des Shuttleweges für Doppelspiele

3.3 BERECHNUNGSANSATZ M|M|1|K

Das Wartesystem-Modell mit der Bezeichnung M|M|1|K beruht auf der Annahme, dass sowohl die Zwischenankunftszeit als auch die Bedienzeit exponentialverteilt sind.

Der Durchsatz ϑ für ein solches Modell ergibt sich nach [Bau13] zu:

$$\vartheta = \frac{1}{t_a} \cdot \frac{1 - \rho^K}{1 - \rho^{K+1}} \quad (5)$$

ϑ Umschlagleistung einer Regalebene

t_a mittlere Zwischenankunftszeit in der jeweiligen Regalebene

ρ Auslastungsgrad einer Regalebene

K Kapazität einer Regalebene

Der Auslastungsgrad ρ einer Ebene errechnet sich als Quotient aus Ankunftsrate λ und Bedienrate μ oder als Quotient aus Bedienzeit t_b und Zwischenankunftszeit t_a :

$$\rho = \frac{\lambda}{\mu} = \frac{t_b}{t_a} \quad (6)$$

t_b mittlere Bedienzeit durch das Shuttle

λ Ankunftsrate in die Regalebene

μ Bedienrate der Regalebene

Die mittlere Zwischenankunftszeit t_a lässt sich aus der Spielzeit der Lifte errechnen. Die Bedienzeit t_b ist gleichbedeutend mit der Spielzeit der Shuttles. Der Faktor K in Gleichung (5) beschreibt die Kapazität des betrachteten Systems und setzt sich aus der Anzahl der Pufferplätze und der Ladeplätze pro Shuttle zusammen. Im vorliegenden Fall gilt $K = 2$.

Um die Umschlagleistung des gesamten Shuttle-Systems zu erhalten, muss die Umschlagleistung einer Ebene mit der Anzahl der Ebenen multipliziert werden.

$$\mathcal{G}_{System} = \mathcal{G} \cdot n_{Ebenen} \quad (7)$$

\mathcal{G}_{System} Umschlagleistung des gesamten Shuttle-Systems

n_{Ebenen} Anzahl der Regalebenen

Die Abbildung 5 zeigt den Verlauf der Umschlagleistung über die Lagerhöhe bei verschiedenen Lagerlängen. Das Diagramm zeigt, dass es ein ausgeprägtes Maximum der Umschlagleistung für jede Lagerlänge gibt.

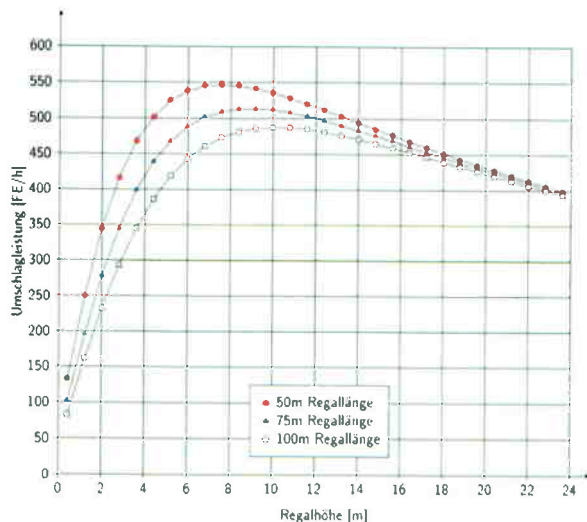


Abbildung 5. Umschlagleistung eines Shuttle-Systems über die Lagertiefe mit $M|M|1|K$

3.4 VERTEILUNGSFUNKTIONEN VON ZWISCHENANKUNFTSZEITEN UND BEDIENTZEITEN

Nachdem die tatsächlichen Verteilungsfunktionen weder für die Zwischenankunftszeiten noch für die Bedienzeiten bekannt sind, wurden diese mit der Materialflusssimulations-Software SIMIO ermittelt. Die Ergebnisse sind in den Abbildungen 6 bis 8 dargestellt.

Abbildung 6 zeigt, dass die Zwischenankunftszeiten für eine einzelne Regalebene sehr gut durch eine Exponentialverteilung angenähert werden können. Abweichungen ergeben sich nur bei sehr kurzen Zeiten, da die Zwischenankunftszeiten immer einen fixen Zeitanteil für die Behälterübergabe beinhalten (4 s bzw. 4,4 s).

Die Verteilungsfunktion der Bedienzeiten entspricht für Shuttle-Einzelspiele einer Gleichverteilung (Abbildung 7) und für Shuttle-Doppelspiele einer Dreieckverteilung (Abbildung 8).

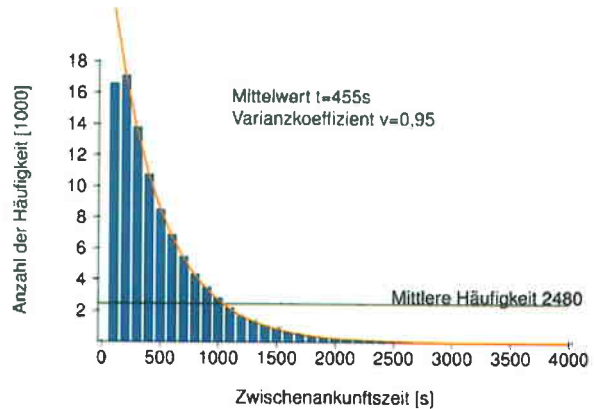


Abbildung 6. Häufigkeitsverteilung der Zwischenankunftszeiten des Lifes bezogen auf eine einzelne Regalebene für ein Regal mit 56 Ebenen

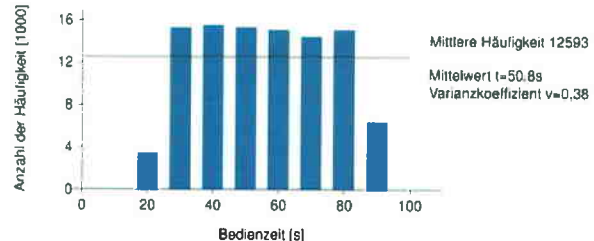


Abbildung 7. Häufigkeitsverteilung der Bedienzeiten durch das Shuttle in einer Regalebene (Einzelspiel)

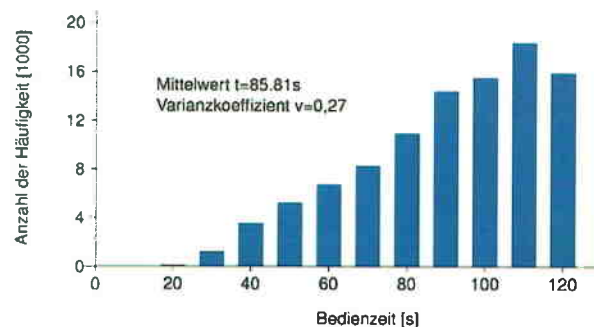


Abbildung 8. Häufigkeitsverteilung der Bedienzeiten durch das Shuttle in einer Regalebene (Doppelspiel)