



KARTA OPISU PRZEDMIOTU - SYLABUS

Nazwa przedmiotu

Optymalizacja zasobów w transporcie drogowym

Przedmiot

Kierunek studiów

Transport

Studia w zakresie (specjalność)

Transport drogowy

Poziom studiów

pierwszego stopnia

Forma studiów

niestacjonarne

Rok/semestr

4/7

Profil studiów

ogólnoakademicki

Język oferowanego przedmiotu

polski

Wymagalność

obieralny

Liczba godzin

Wykład

18

Laboratoria

9

Inne (np. online)

0

Ćwiczenia

0

Projekty/seminaria

0

Liczba punktów

4

Wykładowcy

Odpowiedzialny za przedmiot/wykładowca:

dr hab. inż. Piotr Sawicki

email: piotr.sawicki@put.poznan.pl

tel. 61 6652249

Wydział Inżynierii Lądowej i Transportu

ul. Piotrowo 3, 60-965 Poznań

Odpowiedzialny za przedmiot/wykładowca:

dr inż. Hanna Sawicka

email: hanna.sawicka@put.poznan.pl

tel. 61 6652249

Wydział Inżynierii Lądowej i Transportu

ul. Piotrowo 3, 60-965 Poznań

Wymagania wstępne

WIEDZA: student ma uporządkowaną, podbudowaną teoretycznie wiedzę ogólną z zakresu techniki, systemów transportowych i różnorodnych środków transportu.

UMIEJĘTNOŚCI: student potrafi odpowiednio posługiwać się technikami informacyjno-komunikacyjnymi, znajdującymi zastosowanie na różnych etapach realizacji przedsięwzięć transportowych.

KOMPETENCJE SPOŁECZNE: student rozumie, że w technice wiedza i umiejętności bardzo szybko stają się przestarzałe.

Cel przedmiotu

Poznanie technik podejmowania decyzji menedżerskich w obszarze transportu i logistyki, zarówno w



zakresie doboru i efektywnego wykorzystania zasobów technicznych i osobowych, jak również w odniesieniu do zarządzania zasobami w układzie rozproszonym (łańcuchy dostaw).

Przedmiotowe efekty uczenia się

Wiedza

Student ma wiedzę o istotnych kierunkach rozwoju i najważniejszych osiągnięciach technicznych oraz innych pokrewnych dyscyplin naukowych, w szczególności inżynierii transportu.

Student zna podstawowe techniki, metody oraz narzędzia wykorzystywane w procesie rozwiązywania zadań z zakresu transportu, głównie o charakterze inżynierskim.

Student ma podstawową wiedzę dotyczącą zarządzania i prowadzenia działalności gospodarczej oraz zna ogólne zasady tworzenia i rozwoju form indywidualnej przedsiębiorczości.

Umiejętności

Student potrafi, formułując i rozwiązując zadania z dziedziny transportu, zastosować odpowiednio dobrane metody, w tym metody analityczne, symulacyjne lub eksperymentalne.

Student potrafi ocenić złożoność obliczeniową algorytmów i problemów transportowych.

Student ma umiejętność formułowania zadań z dziedziny inżynierii transportu i ich implementacji z użyciem przynajmniej jednego z popularnych narzędzi.

Kompetencje społeczne

Student potrafi myśleć i działać w sposób przedsiębiorczy, m.in. znajdując komercyjne zastosowania dla stworzonego systemu, mając na uwadze nie tylko korzyści biznesowe, ale również społeczne prowadzonej działalności.

Student ma świadomość znaczenia wiedzy w rozwiązywaniu problemów inżynierskich oraz zna przykłady i rozumie przyczyny wadliwie działających systemów transportu, które doprowadziły do poważnych strat finansowych, społecznych lub też do poważnej utraty zdrowia, a nawet życia.

Student prawidłowo identyfikuje i rozstrzyga dylematy związane z wykonywaniem zawodu inżyniera transportu.

Metody weryfikacji efektów uczenia się i kryteria oceny

Efekty uczenia się przedstawione wyżej weryfikowane są w następujący sposób:

W części wykładowej: warsztat polegający na zespołowym rozwiązaniu postawionego problemu decyzyjnego. Pisemne kolokwium podsumowujące wykłady z przedmiotu, w formie testu wielokrotnego wyboru. W części laboratoryjnej: aktywność na zajęciach oraz bieżące przygotowanie do zajęć. Realizacja zadań laboratoryjnych indywidualnie i w grupach. Okresowe sprawdzanie przygotowania do zajęć w formie pisemnej.

Treści programowe



Zajęcia wykładowe i laboratoryjne są ze sobą ściśle powiązane. Na podstawie treści przedstawianych podczas wykładów są realizowane zadania (w większości przypadków problemowe, oparte o studia przypadków) na zajęciach laboratoryjnych.

1. Wprowadzenie (M0).

Kluczowe pojęcia dotyczące procesu decyzyjnego i budowy modelu matematycznego; prezentacja głównych obszarów tematycznych i omówienie szczegółowego programu, tj.: moduł 0 (M0): wprowadzenie, moduł 1 (M1): dobór i wykorzystania zasobów, moduł 2 (M2): budowa łańcuchów dostaw. Sformułowanie przykładowego problemu decyzyjnego, w którym poszukiwane jest rozwiązanie intuicyjne, wraz ze sprawdzeniem efektywności rozwiązania w postaci modelu matematycznego (formalnego zapisu problemu decyzyjnego) i rozwiązania z wykorzystaniem silnika optymalizacyjnego (Solver dla MS Excel).

2. Problem portfelowy; zastosowanie programowania liniowego (M1).

Zasady budowy portfela produktowego z zastosowaniem techniki programowania liniowego: identyfikacja problemu, budowa modelu matematycznego, rozwiązywanie z zastosowaniem dwóch alternatywnych technik (metoda graficzna oraz metoda simplex), analiza wrażliwości problemu z zastosowaniem raportów: wyników, wrażliwości i granic (opcja Solver-a).

3. Problem kompozycji taboru; zastosowanie programowania całkowitoliczbowego (M1).

Zasady ustalania typów i liczebności taboru w przedsiębiorstwie transportowym - problem kompozycji taboru, w oparciu o zdefiniowany zbiór zadań przewozowych. Model problemu kompozycji taboru formułowany w postaci zadania programowania całkowitoliczbowego, rozwiązywanie z zastosowaniem techniki ograniczeń i rozgałęzień, ang. branch&bound (dostępnej w narzędziu Solver dla pakietu MS Excel). Analiza i interpretacja rozwiązania.

4. Problem plecakowy; zastosowanie programowania binarnego i całkowitoliczbowego (M1).

Sformułowanie problemu załadunku / pakowania produktów do opakowań zbiorczych, wyrażony w postaci klasycznego problemu plecakowego. Budowa modelu matematycznego z zastosowaniem programowania binarnego i całkowitoliczbowego, w zależności od stopnia złożoności problemu i specyfiki załadunku. Rozwiązywanie problemu z zastosowaniem Solver-a dla MS Excel; analiza uzyskanego rozwiązania.

5. Harmonogramowanie pracy (rozwinięty problem przydziału zadań); zastosowanie programowania binarnego (M1).

Sformułowanie problemu przydziału jako uproszczenie zagadnienia harmonogramowania pracy. Analiza problemu przydziału pracowników do zadań w obrębie zdefiniowanych ram czasowych realizacji zadań. Budowa modelu matematycznego w postaci zadania programowania binarnego oraz rozwiązanie problemu z zastosowaniem Solver-a dla MS Excel.

6. Warsztat z zakresu doboru i wykorzystania zasobów (M1).



Podsumowanie M1 w postaci analizy przedstawionego problemu decyzyjnego (praca w grupach nad rozwiązaniem różnych problemów; poszukiwanie alternatywnych rozwiązań). Budowa modelu matematycznego, dobór metody i rozwiązanie problemu, interpretacja rozwiązania i analiza wrażliwości.

7. Wprowadzenie do budowy łańcuchów dostaw (M2).

Analizowane są kluczowe wymagania dotyczące budowy optymalnych rozwiązań transportowych i magazynowych. Klasyfikacja modeli opisujących funkcjonowanie łańcuchów dostaw nPo-pPr-Ki, w wymiarze: liczby ogniów nPo (modele 1- i wielopoziomowe), liczby produktów których przepływ jest analizowany pPr (modele 1- i wieloproduktowe) oraz kryteriów optymalizacji Ki (modele oparte na funkcjach: kosztów transportu KT, kosztów magazynowania KM i produkcji (wytwarzania) KP).

8. Budowa łańcucha dostaw; model 1Po-1Pr-KT (M2).

Modelowanie, optymalizacja i praktyczne zastosowanie łańcucha dostaw typu 1-poziomowego ($n=1$), 1-produktowego ($p=1$), w oparciu o funkcję kosztu transportu (KT). Istota i rozwiązywanie problemu zbilansowanego i niezbilansowanego. Zastosowanie Solver-a dla MS Excel.

9. Budowa łańcucha dostaw; model 1Po-1Pr-KT+KM (M2).

Modelowanie, optymalizacja i praktyczne zastosowanie łańcucha dostaw typu 1-poziomowego ($n=1$), 1-produktowego ($p=1$), w oparciu o funkcję kosztu transportu i kosztu magazynowania (KT+KM). Zastosowanie Solver-a dla MS Excel. Porównanie obszaru zastosowań modelu 1Po-1Pr-KT oraz 1Po-1Pr-KT+KM

10. Budowa łańcucha dostaw; model 2Po-1Pr-KT+KM (M2).

Modelowanie, optymalizacja i praktyczne zastosowanie łańcucha dostaw typu 2-poziomowego ($n=2$), 1-produktowego ($p=1$), w oparciu o funkcję kosztu transportu i kosztu magazynowania (KT+KM). Zastosowanie Solver-a dla MS Excel.

11. Budowa łańcucha dostaw; model 2Po-2Pr-KT+KM (M2).

Modelowanie, optymalizacja i praktyczne zastosowanie łańcucha dostaw typu 2-poziomowego ($n=2$), 2-produktowego ($p=2$), w oparciu o funkcję kosztu transportu i kosztu magazynowania (KT+KM). Zastosowanie Solver-a dla MS Excel.

12. Podsumowanie wiedzy (M1 oraz M2).

Test podsumowujący.

Metody dydaktyczne

1. Wykład problemowy z prezentacją multimedialną.
2. Metody warsztatowe.



- 3. Metoda przypadków (case study).
- 4. Laboratoria - eksperymenty obliczeniowe.

Literatura

Podstawowa

- 1. Ignasiak E. (red.): Badania operacyjne. PWE, Warszawa, 2001.
- 2. Sawicki P.: Optymalizacja w transporcie. Politechnika Poznańska, Wydział Inżynierii Transportu, Poznań 2009. E-skrypt dostępny pod adresem:
http://piotr.sawicki.pracownik.put.poznan.pl/dydaktyka/_-metody-optymalizacji-w/

Uzupełniająca

- 1. Christopher M.: Logistyka i zarządzanie łańcuchem dostaw. Polskie Centrum Doradztwa Logistycznego, Warszawa, 2000.
- 2. Harmon M.: Step-by-Step Optimization with Excel Solver, www.ExcelMasterSeries.com, 2011.
- 3. Kukuła K. (red.): Badania operacyjne w przykładach i zadaniach, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa, 2011.
- 4. Sawicki P.: Wielokryterialna optymalizacja procesów w transporcie, Wydawnictwo Instytutu Technologii Eksploatacji, Radom, 2013.
- 5. Szapiro T. (red.): Decyzje menedżerskie z Excelem, PWE, Warszawa, 2000.

Bilans nakładu pracy przeciętnego studenta

	Godzin	ECTS
Łączny nakład pracy	50	4,0
Zajęcia wymagające bezpośredniego kontaktu z nauczycielem	27	2,0
Praca własna studenta (studia literaturowe, przygotowanie do zajęć wykładowych i laboratoryjnych, przygotowanie do egzaminu) ¹	23	2,0

¹ niepotrzebne skreślić lub dopisać inne czynności