

## زمانبندی کامیون‌ها در فرایبارانداز چندگانه برای کاهش تاخیرات با استفاده از الگوریتم فراباگتکاری رقابت استعماری

منوچهر جعفری کلیجی<sup>۱\*</sup>، محبوبه صادقپور حاجی<sup>۲</sup>، مصطفی حاجی آقابی<sup>۳</sup> کشتانی<sup>۳</sup>

۱- کارشناس ارشد، دانشگاه آزاد اسلامی واحد قائم شهر، گروه مهندسی صنایع، قائم شهر، ایران

۲- استادیار، دانشگاه آزاد اسلامی واحد قائم شهر، گروه مهندسی صنایع، قائم شهر، ایران

۳- استادیار، دانشگاه علم و فناوری مازندران، بهشهر، ایران

رسید مقاله: ۱۲ شهریور ۱۳۹۵

پذیرش مقاله: ۱۰ دی ۱۳۹۷

### چکیده

فرایبارانداز یک استراتژی لجستیکی است که امروزه توسط تعداد زیادی از شرکت‌ها در صنایع مختلف مورد استفاده قرار می‌گیرد. فرایبارانداز به طور موثر کاهش قابل توجهی در هزینه حمل و نقل، بدون افزایش موجودی و به طور همزمان با ثابت نگه داشتن سطح خدمات به مشتریان، ایجاد می‌نماید. همچنین فرایبارانداز نیز می‌تواند به کاهش زمان سیکل سفارش، بهبود انعطاف‌پذیری و پاسخگویی شبکه توزیع منجر شود. در این مقاله برنامه‌ریزی بارکش‌ها در یک سیستم فرایبارانداز با انبار موقت در جلوی درب ارسال، محدودیت ظرفیت و زمان تاخیر به طور همزمان لحاظ شده است. بارکش‌های دریافت متناویاً می‌توانند در داخل و خارج از بارانداز در طول فواصل زمانی بین اجرای وظیفه خود حرکت کنند و بارکش‌ها می‌توانند به هر یک از فرایباراندازها وارد شوند. بنابراین، طراحی و توسعه یک مدل برنامه‌ریزی عدد صحیح مخلوط برای برنامه‌ریزی فرایبارانداز چندگانه از ادبیات تحقیق مربوطه الهام گرفته شده است. هدف این تحقیق کمینه‌سازی مجموع دیرکردها توسط کامیون‌های خروجی و یا حداکثر رساندن عملکرد سیستم فرایبارانداز است. علاوه براین، مفاهیم اضافی در روش جدید فرایبارانداز چندگانه با ظرفیت محدود و دو نوع زمان تاخیر در نظر گرفته شده است. در این مقاله ابتدا از نرم افزار گمز برای دستیابی به جواب بهینه استفاده شده است، سپس با توجه به پیچیدگی مدل در دستیابی به جواب دقیق و افزایش فضای جستجو در مسایل بزرگ از الگوریتم فراباگتکاری رقابت استعماری برای حل مدل مذکور استفاده شده است و نتایج عددی مورد بررسی و تحلیل قرار گرفته‌اند.

**کلمات کلیدی:** شبکه زنجیره‌تامین، فرایبارانداز، زمانبندی کامیون‌ها، الگوریتم رقابت استعماری.

\* عهده‌دار مکاتبات

آدرس الکترونیکی: mjafari7777@gmail.com

## ۱ مقدمه

در سال‌های اخیر مساله‌ی طراحی شبکه‌ی زنجیره‌تامین<sup>۱</sup> به دلیل افزایش رقابت موجود در بازار جهانی اهمیت زیادی یافته است. سازمان‌ها مجبورند سطوح خدمات به مشتریان را درسطح بالا نگهدارند، درحالی که باید هزینه‌ها را کم کنند و سود را افزایش دهنند. حدود ۳۰٪ از قیمت محصول ناشی از فرآیند توزیع است؛ بنابراین بهبود جریان مواد به دلیل مدیریت مؤثر فرایند توزیع برای افزایش رضایت مشتری امری ضروریست. به همین دلیل روش‌های بسیاری برای کنترل و یکپارچه‌سازی جریان مواد به کار گرفته می‌شود [۱]. سالانه به دلایل مختلف مقدار قابل ملاحظه‌ای از محصولات تولیدی در صنایع مختلف غذایی و زراعی در زنجیره‌تامین خود فاسد می‌شوند. مکانیزم‌های مختلفی نیاز هست تا این ضایعات را کاهش دهد و یا بتواند از اقلام فاسد شده بهره‌برداری کند؛ بنابراین برای بهبود این شرایط نامطلوب، شبکه زنجیره‌تامین کارایی طراحی گردید که هدف از آن، کمینه‌سازی هزینه‌ها برای محصولات فاسدشدنی می‌باشد. از آنجایی که مدل پیشنهادی در ابعاد بزرگ مسئله پیچیده و دشوار (NP-hard) می‌باشد؛ لذا برای بررسی نتایج، از الگوریتم‌های فراتکاری استفاده شده است [۲].

یک شیوه برای کاهش هزینه‌ها، می‌تواند بهبود یکی یا تعداد بیشتری از عملیات‌های مرتبط با توزیع و انبارداری باشد. از آنجایی که همواره موضوع نگهداری موجودی در کلیه‌ی مسایل مرتبط با انبار اینفای نقش می‌کند، تلاش‌های بسیاری در راستای بهینه‌سازی سطح موجودی صورت گرفت تا اینکه مطالعات به سمت حذف کامل موجودی در انبارها گرایش پیدا کرد و مفهوم فرایانداز<sup>۲</sup> برای حذف موجودی ارایه شد. امروزه سازمان‌های لجستیکی بسیاری با هدف افزایش چابکی و کاهش سطح موجودی به استفاده از فرایانداز روی آورده‌اند [۳]. هدف از ایجاد فرایانداز انتقال مستقیم محموله‌های واردہ به انبار توسط وسایل نقلیه‌ی خروجی بدون ذخیره کردن آن‌هاست.

در واقع می‌توان ادعا کرد که یکی از خروجی‌های ناشی از اوج گرفتن رقابت در صنعت توجه روزافزون به مساله‌ی طراحی شبکه‌ی حمل و نقل زنجیره‌تامین هم از طرف تامین‌کننده و هم از طرف مصرف‌کننده بوده است [۴]. به طور کلی هر زنجیره‌ی تامین شامل سه مرحله‌ی اصلی تهیه، تولید و توزیع است که هر کدام تسهیلات بسیاری را شامل می‌شود. مراکز توزیع نقش مهمی در مرحله توزیع دارند که این مراکز نقطه تلاقی جمع‌آوری و تحویل محصولات و وسیله‌ی اصلی برآوردن تقاضای مشتریان هستند [۵]. عملیات مورد نیاز در یک مراکز توزیع دارای پنج عملکرد اصلی زیر است:

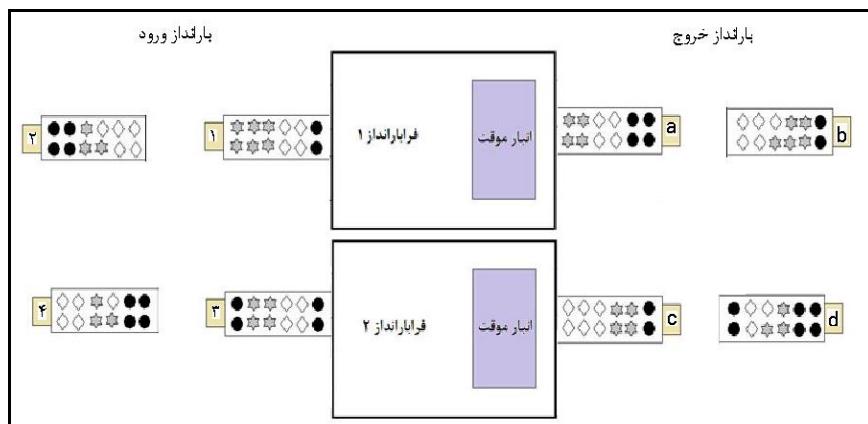
۱- دریافت ۲- طبقه‌بندی ۳- ذخیره ۴- انتخاب ۵- ارسال.

اگر همکاری این پنج بخش بهبود یابد، هزینه‌ها کاهش و بهره‌وری افزایش می‌یابد [۶]. بهترین راه برای کاهش هزینه و بهبود کارآیی، واقعاً بهبود یک عملکرد نیست؛ بلکه حذف آن عملکرد در صورت امکان است. فرایانداز از میان پنج عملیات اصلی مراکز توزیع، توانایی حذف عملکردهای ذخیره‌سازی و انتخاب را دارند که دارای بیشترین هزینه عملیات انبار هستند.

<sup>1</sup> Supply chain management (scm)

<sup>2</sup> Cross docking

یو<sup>۱</sup> یک مساله فرابارانداز تحت مفروضات مختلف را مورد بررسی قرار داده و مدلی ارایه کرده است که یک انبار موقعت در یک سیستم فرابارانداز وجود دارد و هر یک از دو گروه بارکش دریافت و ارسال می‌توانند به طور متناوب به فرابارانداز وارد شوند. انبار موقعت اجازه می‌دهد تا بارکش‌ها محموله‌های بیشتری تحویل دهنند که ذخیره‌ای برای محموله‌های آینده هستند. دیگر بارکش‌ها، مسئول حمل محموله به مقصد نهایی هستند و می‌توانند این ذخیره‌سازی موقعت را برای رفع نیازهای مشتریان نهایی استفاده کنند [۷]. با توجه به تحقیقات انجام شده اخیر که در بخش ادبیات تحقیق آمده است، هیچ مقاله‌ای با در نظر گرفتن چند بارانداز و محدودیت ظرفیت وجود ندارد؛ بنابراین، ما این مساله را با چند بارانداز و محدودیت ظرفیت بررسی کرده‌ایم. به عبارت دیگر، هر یک از بارکش‌های دریافت، مجاز به انتخاب یکی از فراباراندازها برای تخلیه می‌باشد. در این مقاله، دو نوع زمان تاخیر وجود دارد. نوع اول هنگامی که تغییر بارکش وجود داشته رخ می‌دهد و نوع دوم زمانی که بارکش ارسال کالا در حال حاضر از هیچ یک از بارکش‌های دریافت و یا انبار موقعت محصولی برای بارگیری ندارد و منتظر است تا محصولات مورد نیاز در باراندازهای ارسال از راه برسند. شکل ۱ نمای شماتیک از مدل پیشنهادی برای چند فرابارانداز را به تصویر می‌کشد.



شکل ۱. نمای شماتیک از مدل پیشنهادی برای چند فرابارانداز

طرح کلی این مقاله در ۵ بخش ارایه شده است. در بخش ۲، بررسی ادبیات مسایل فرابارانداز ارایه شده است و بخش ۳ مدل ریاضی را توصیف می‌کند. بخش ۴، روش حل و مطالعه موردی و در نهایت بخش ۵ نتیجه-گیری از تحقیقات و پیشنهادها برای کارهای آینده ممکن را نشان می‌دهند.

## ۲ مرواری بر ادبیات موضوع تحقیق

مفهوم فرابارانداز اولین بار توسط شرکت وال مارت معرفی شد [۸]. در سیستم توزیع این شرکت، انبارها بیشتر نقش هماهنگ کننده موجودی را داشتند تا ذخیره کردن آن. در سیستم فرابارانداز، کالا از تولید کنندگان مختلف به انبار وارد و در کمترین زمان ممکن از طریق وسایل حمل به خرده فروشان تحویل می‌گردد. اقلام عموماً زمان کمی (اغلب کمتر از ۴۸ ساعت) در انبارها ذخیره می‌شوند.

<sup>۱</sup> Yu

از طرف دیگر، از آنجایی که صنایع مختلف به دنبال دستیابی به زنجیره‌های تامین با سودآوری بیشتر هستند، باید به دنبال بهینه‌سازی شبکه‌های توزیع در زنجیره‌های تامین باشند که برای دستیابی به این هدف می‌توان به مسائلی چون یافتن مکان بهینه‌ی تسهیلات، کاهش میزان موجودی و کاهش هزینه‌های حمل و نقل پرداخت [۹]. در واقع فرآبارانداز، در مقابل مفهوم انبارهای سنتی، برای کاهش قابل ملاحظه‌ی میزان موجودی‌ها معرفی گردیدند که این انبارها به دلیل انجام فرایند ارسال محصولات متنوع به یک مقصد و توسط یک وسیله نقلیه، نقش قابل توجهی در کاهش هزینه‌های حمل و نقل ایفا می‌کنند.

یکی از تصمیمات مهم در عملیات فرآبارانداز، زمان‌بندی بارکش‌ها می‌باشد؛ زیرا این عملیات به صورت روزانه مدیریت می‌شود و روان بودن عملیات‌ها در فرآبارانداز با زمان‌بندی خوب آن مرتبط است. این مساله ترتیب یا توالی بارکش‌های ورودی و خروجی را مشخص می‌کند. زمان‌بندی ضعیف بارکش‌ها می‌تواند باعث جریان ضعیف محصول و زمان اتمام طولانی شود و از این طریق هزینه‌ها را افزایش دهد. این بخش به مرور تحقیقات انجام گرفته در این زمینه می‌پردازد. یکی از اولین مطالعات در سیستم‌های فرآبارانداز توسط ورز انجام شد که او به این نتیجه رسید که یک مرکز توزیع می‌تواند به یک مرکز پویا و هوشمند تغییر یابد [۱۰]. روهر روش‌های مدل‌سازی و مسائل مختلف در سیستم‌های فرآبارانداز را توسط پیکربندی بهینه ساخت افزاری، کنترل نرم کمک شیوه‌سازی به موفقیت در طراحی سیستم‌های فرآبارانداز را ساخت افزاری، طراحی فیزیکی افزار و ایجاد استراتژی مدیریت شکست قبل از مواجهه بررسی نمود [۱۱]. بارتولدی و جیو به اهمیت فرآبارانداز و توصیف فرآیندهای طراحی سیستم فرآبارانداز پرداختند [۱۲].

اپه و ویسواناتان چارچوبی برای درک و طراحی سیستم‌های فرآبارانداز، از جمله تکنیکی برای بهبود بازده کلی تدارکات و شبکه‌های توزیع ارایه نمودند. آن‌ها چارچوب و روش کار خود را از بررسی ادبیات قبلی و شیوه‌های انبارداری در چند حوزه اقتباس کردند؛ بنابراین، آن‌ها مسائل مربوط به شبکه انبارداری، طراحی فیزیکی و جریان اطلاعات در فرآبارانداز، و تجزیه تحلیل و مدیریت سیستم‌ها را ارایه نمودند [۲].

با توجه به شبهه قابل ملاحظه‌ی مساله‌ی زمان‌بندی کامیون‌ها در فرآبارانداز به مسائل زمان‌بندی فعالیت‌ها روی ماشین‌ها، چن و لی و همچنین چن و سانگ ([۸،۳]) با در نظر گرفتن مساله‌ی بارگیری و بارگذاری در فرآبارانداز آن را به صورت یک مساله‌ی زمان‌بندی کارگاهی تعریف کرده و مورد مطالعه و ارزیابی قرار داده‌اند. در این مقالات محصولات به عنوان فعالیت‌ها و کامیون‌ها به عنوان ماشین‌ها در نظر گرفته شده‌است. در مقاله‌ی ابتدایی یک مساله‌ی زمان‌بندی کارگاهی ساده معرفی شده، در حالی که مقاله‌ی دوم همان مساله را با در نظر گرفتن ماشین‌های موازی در هر یک از مراحل، یک مساله‌ی زمان‌بندی ترکیبی ارایه نموده است. مقاله‌ی ابتدایی با ارایه‌ی یک الگوریتم انشعاب و تحدید مساله‌ی ارایه شده را به طور دقیق حل کرده است (بنا به اشاره‌ی نویسنده‌گان به دست آوردن جواب دقیق تا سقف داشتن ۶۰ فعالیت امکان پذیر است). مقاله‌ی دوم نیز پس از ارایه کردن یک مدل ریاضی عدد صحیح مختلط، ۴ روش ابتکاری برای حل مساله طراحی کرده است. در همین سال میانو و همکاران [۱۳] یک مساله‌ی تخصیص کامیون‌ها به درب‌ها را مورد بررسی قرار دادند. بنابر اشاره‌ی نگارندگان ۳ عامل در این مساله تاثیرگذار است: پنجه‌های زمانی ورودی و خروجی هر کامیون، زمان انتقال

محصولات در داخل فرابارانداز و ظرفیت در دسترس انبار. در این مقاله یک مدل برنامه‌ریزی عدد صحیح طراحی شده تا بتوان به کمک آن به نتایج بهینه در ابعاد کوچک دست پیدا کرد. برای حل مسایل بزرگ‌تر نیز دو روش فراابتکاری جستجوی ممنوعه<sup>۱</sup> و الگوریتم ژنتیک<sup>۲</sup> ارایه شده است.

در ادامه‌ی روند انجام مطالعات، بوسین و همکاران [۱۴] یک مدل پایه برای زمانبندی کامیون‌های ورودی و خروجی در فرابارانداز ارایه کردند که در آن در مورد نحوه تخصیص کامیون‌ها به درب‌های ورودی و خروجی و همچنین در مورد توالی انجام کار توسط آن‌ها تصمیم‌گیری می‌کند. آن‌ها نیز تنها یک درب برای ورود و یکی هم برای خروج در نظر گرفته و وجود یک انبار موقت در نزدیکی درب خروجی را از جمله مفروضات خود بیان نموده‌اند. با توجه به هدف نهایی این کار که کمینه کردن حداکثر مقدار تکمیل کامیون‌هاست، برنامه‌ریزی پویای محدود شده برای دستیابی به نتایج دقیق به کار گرفته شده و یک روش ابتکاری برای حل مسایل عددی بزرگ پیشنهاد شده است. نگارندگان مقاله با تجزیه‌ی مساله‌ی کلی به دو زیر مساله (۱). کامیون‌های ورودی<sup>۳</sup>. کامیون‌های خروجی) از رویکردهای اشاره شده برای حل مسایل استفاده کرده‌اند. این مقاله در انتهای موارد قابل توجهی را جزو نکات مهم برای انجام تحقیقات آتی معرفی کرده است که مهم‌ترین آن‌ها عبارتند از: ۱- در نظر گرفتن زمان ورود کامیون‌ها و موعد تحویل کالاهای ۲- زمان انجام فرایند وابسته به کامیون ۳- در نظر گرفتن چندین درب ورود و خروج و ۴- حالت سرویس دهی مختلط (یعنی به عنوان مثال بتوان در یک درب هم باربرداری کرد هم بارگذاری).

از سوی دیگر وحدانی و زندیه [۱۵] با در نظر گرفتن مفروضات مدل یو و اگلو [۱۶] پنج روش فراابتکاری را برای حل مسایل بزرگ مورد بررسی قرار داده‌اند که این روش‌ها عبارتند از: GA، TS، SA، الگوریتم الکترومناطیس (EMA) و روش جستجوی همسایگی (VNS). لازم به ذکر است که نگارندگان از تکنیک روش‌شناسی سطح پاسخ (RSM) برای طراحی استوار الگوریتم‌های فراابتکاری اشاره شده استفاده کرده‌اند. سلطانی و سجادی [۱۷] نیز با پیشنهاد کردن دو روش ترکیبی فراابتکاری (الگوریتم SA و VNS) و همچنین با بهره‌گیری از تکنیک تاگوچی، روش‌های فراابتکاری استوارشده‌ی جدیدی را برای حل مساله‌ی زمانبندی کامیون‌های ورودی و خروجی که الهام گرفته از رساله‌ی یو بود [۷]، ارایه دادند. رساله‌ی یو همچنین توسط وحدانی و همکاران [۱۸] مورد استفاده قرار گرفت تا با بررسی یک مدل زمانبندی در حالت ممنوعیت وجود انبار موقت مطالعه‌ی جدیدی در معرض استفاده‌ی محققان قرار گیرد. آن‌ها یک مساله فرابارانداز را که در آن زمانبندی بارکش‌هایی که دوباره به بارانداز برمی‌گردند با کمک گرفتن از تکنیک تاگوچی دو روش فراابتکاری GA و EMA مرتبط برای حل مسایل طراحی کردند. همچنین مدنی، توکلی مقدم و نادری برنامه‌ریزی فرابارانداز چندگانه<sup>۳</sup> با مدل‌سازی عدد صحیح مختلط و حل آن با دو الگوریتم فراابتکاری SA و FA را اجرا کردند [۱۹].

<sup>1</sup> Tabu search (TS)<sup>2</sup> Genetic algorithm (GA)<sup>3</sup> multiple cross-docks

از کارهای مهم دیگر این سال می‌توان به مقاله‌ی فروهر فرد و زندیه [۲۰] و بلوری عربانی و همکاران [۲۱] اشاره کرد که در اولی از یک الگوریتم رقابت استعماری (ICA) برای حل مساله‌ی زمان‌بندی کامیون‌ها با وجود انبار موقت بهره گرفته شده و در دومی رویکرد تولید بهنگام (JIT) در یک مساله‌ی زمان‌بندی چند معیاره مورد استفاده قرار گرفته است. بلوری عربانی و همکاران [۲۲] کار دیگری را با به کار گیری پنج الگوریتم فرابتکاری TS، GA، PSO، بهینه‌سازی پرندگان (ACO) و تفاضل تکاملی (DE) ارایه کرده و کارآیی روش‌های مذکور را با مقایسه‌ی نتایج به دست آمده از آن‌ها با نتایج کسب شده از روش شمارش کامل سنجیده‌اند. لازم به ذکر است که مدل مورد مطالعه همان مدل یو و اگلو [۱۶] است.

محتمل [۲۳] یک روشی مبتنی بر الگوریتم ژنتیک پویای جدید برای برنامه‌ریزی وسائل نقلیه در سیستم‌های فرایانداز ارایه داد که کل زمان عملیات به حداقل می‌رسد. در این مقاله فرض شده است که ذخیره‌سازی وقت در بارانداز ارسال قرار دارد و وسائل نقلیه ورودی مجاز به وارد و خارج شدن از بارانداز تخلیه بارهای خود می‌باشد. در روش پیشنهادی این مقاله، دو نوع مختلف کروموزوم برای کامیون‌های ورودی و خروجی پیشنهاد شده است. علاوه بر این، بعضی از الگوریتم‌ها به صورت مستقل شامل پیش‌بینی، محاسبه زمان عملیات، تقاطع و جهش برای کامیون‌های ورودی و خروجی پیشنهاد می‌شود. علاوه بر این یک رویکرد پویا برای انجام عمل تقاطع و جهش در الگوریتم ژنتیکی پیشنهاد شده است.

بیریم [۲۴] مساله مسیریابی وسیله نقلیه را در یک حالت فرایانداز با وسائل ناهمگون با ظرفیت‌های مختلف ارایه می‌دهد. تمام مسیرها در فرایانداز شروع و پایان می‌یابند و تمام بخش‌های بارگیری و تحویل توسط تنها یک وسیله نقلیه انجام می‌شود. هدف از این مطالعه یافتن راه‌هایی است که هزینه حمل و نقل عمومی و هزینه‌های ثابت وسائل نقلیه را به حداقل برساند. الگوریتم شبیه‌سازی تبرید برای حل مساله پیشنهاد شده است. الگوریتم شبیه‌سازی تبرید پیشنهادی، راه حل‌های معقول از لحاظ زمان محاسبات، بهترین ارزش مالی و الگوی همگرا با بهترین هزینه را ارایه می‌نماید.

یکی از روش‌های دستیابی به این اهداف، استفاده از سیستم‌های فرایانداز است که با وجود عملکرد مطلوب آن به ندرت در سازمان‌ها اجرا می‌شود. علاوه بر این، با توجه به مقالات مرتبط اخیر، استفاده از هر دو روش هیوریستیک و فرابتکاری برای حل مساله، یک موضوع جالب در این زمینه تحقیق است؛ بنابراین، گلشاهی و همکاران [۲۵] برای پیداکردن توالی دریافت و ارسال بهینه کامیون‌ها، از پنج روش فرابتکاری همراه با هیبرید استفاده کردند. علاوه بر این، در ابتدا دو روش هیوریستیک برای تولید جواب بهتر در محدوده تحقیق در مقایسه با روش‌های قبلی ادبیات تحقیق استفاده شده است. همچنین از روش تاگوچی برای تنظیم پارامترهای الگوریتم استفاده شد. نتایج حاصل از الگوریتم‌ها با کارهای قبلی با توجه به معیارهای مختلف مانند کیفیت راه حل و زمان اجرای محاسبات مقایسه شد. علاوه بر این، برای تطبیق عملکرد الگوریتم‌ها، یک حد پایین جدید ایجاد شده است.

### ۳ مدل ریاضی

در این مدل ریاضی فرض شده است که زمان تخلیه بار در بارکش دریافت و زمان بارگذاری در بارکش ارسال برای همه محصولات یکسان است و برابر یک واحد از زمان، برای یک واحد محصول می‌باشد. همچنین برنامه-ریزی بارکش‌ها در یک سیستم فرابارانداز چندگانه با انبار موقعت در جلوی درب ارسال، محدودیت ظرفیت و زمان تاخیر به طور همزمان لحاظ شده است. علاوه براین، مفاهیم دیگر در مدل جدید فرابارانداز چندگانه با ظرفیت محدود و دو نوع زمان تاخیر در نظر گرفته شد؛ بنابراین هدف مدل‌های پیشنهاد شده برای مساله زمانبندی فرابارانداز، مینیمم مجموع دیرکردها<sup>۱</sup> است که برای حداقل کردن هزینه کل یا حدکثر رساندن عملکرد سیستم فرابارانداز صورت می‌گیرد.

دیگر مفروضات عمومی برای روشن شدن مساله در زیر لیست شده است:

۱. تمام کامیون‌های ورودی و خروجی در لحظه صفر آماده انجام کار هستند.
۲. ذخیره‌سازی بلند مدت ممنوع است.
۳. در هر یک از فراباراندازها یک درب دریافت و ارسال وجود دارد.
۴. بارکش‌های ورودی و خروجی اجازه برگشت به فرابارانداز را دارند.
۵. یک انبار موقعت روپروری درب ارسال قرار دارد.
۶. ظرفیت فرابارانداز محدود می‌باشد.
۷. دو نوع تاخیر زمانی نیز وجود دارد.
۸. ظرفیتی برای میزان ذخیره سازی موقعت تعیین نشده است.
۹. محصولات به صورت واحد بارگذاری می‌شوند.
۱۰. همچنین اطلاعات زیر را از قبل در اختیار داریم:
  - انواع و تعداد هر کدام از محصولات کامیون‌های ورودی.
  - انواع و تعداد محصولات مورد نیاز کامیون‌های خروجی.
  - زمان بارگذاری و باربرداری محصولات.
  - زمان حمل محصولات از درب ورودی به درب خروجی.
  - تغییر زمان کامیون‌ها.

علایم مورد استفاده در این مدل به شرح زیر آمده است:

پارامترها:

- R: تعداد بارکش‌های دریافت
- S: تعداد بارکش‌های ارسال
- N: تعداد انواع محصولات
- $r_{ikb}$ : تعداد واحد محصول k ام که در ابتدا در بارکش‌های دریافت ام بارگیری می‌شود.

<sup>۱</sup> Tardiness

جعفری کلیجی و همکاران، زمان‌بندی کامیون‌ها در فرایاندز چندگانه برای کاهش تاخیرات با استفاده از الگوریتم فراتکاری رقابت استعماری

$s_{jkb}$ : تعداد واحد محصول  $k$  ام که در ابتدا برای بارکش‌های ارسال زام مورد نیاز است. •

$b$ : تعداد فرا باراندازها •

$C_b$ : ظرفیت فراباراندازها •

$D$ : تاخیر زمانی به دلیل تغییر بارکش‌ها •

$V$ : زمان جابه‌جایی محصولات از بارانداز دریافت به بارانداز ارسال •

$M$ : عدد بزرگ •

زمان سرسید کامیون‌های ارسال:  $dueDate(j)$  •

متغیرهای عدد صحیح

$X_{ijkb}$ : تعداد واحدهای محصول  $k$  ام که از بارکش دریافت  $i$  به بارکش ارسال  $j$  در فرایاندز  $b$  منتقل می‌گردد. •

$t_{ijb}$ : تعداد کل واحدهای محصولات که از بارکش دریافت  $i$  ام به بارکش ارسال  $j$  ام در فرایاندز  $b$  منتقال داده می‌شود. ( $t_{ijb} = \sum_{k=1}^N X_{ijkb}$ ) •

متغیرهای پیوسته

$T_j$ : تابع دیر کرد سرسید کامیون‌های ارسال (Tardiness) •

$U_{ijb}$ : زمانی که متغیر  $t_{ijb}$  از بارکش دریافت  $i$  ام به بارکش ارسال  $j$  ام در زمان شروع بارگیری بارکش دریافت  $i$  ام در فرایانداز دریافت انتقال داده می‌شود. •

$L_{ijb}$ : زمانی که متغیر  $t_{ijb}$  از بارکش دریافت  $i$  ام به بارکش ارسال  $j$  ام در زمان پایان بارگیری از فرایانداز ارسال به بارکش ارسال  $j$  ام انتقال داده می‌شود. •

متغیرهای زوجی (دو دویی)

$V_{ijb} = 1$ : اگر هر محصولی از بارکش دریافت  $i$  ام به بارکش ارسال  $j$  ام در فرایاندز  $b$  منتقل می‌گردد. •

$V_{ijb} = 0$ : در غیر این صورت. •

$P_{ijij'jb} = 1$ : اگر متغیر  $t_{ijb}$  فوراً یا مستقیماً پیشناز متغیر  $t_{ij'jb}$  در مراحل دریافت باشد. •

$P_{ijij'jb} = 0$ : در غیر این صورت. •

$P_{00ij'jb} = 1$ : اگر متغیر  $t_{ijb}$  در موقعیت اول در مراحل دریافت قرار بگیرد. •

$P_{00ij'jb} = 0$ : در غیر این صورت. •

$P_{ij00b} = 1$ : اگر متغیر  $t_{ijb}$  در موقعیت آخر در مراحل دریافت قرار بگیرد. •

$P_{ij00b} = 0$ : در غیر این صورت. •

$q_{ijij'jb} = 1$ : اگر متغیر  $t_{ijb}$  فوراً یا مستقیماً پیشناز متغیر  $t_{ij'jb}$  در مراحل ارسال باشد. •

$q_{ijij'jb} = 0$ : در غیر این صورت. •

- اگر متغیر  $t_{ij'b}$  در موقعیت آخر در مراحل ارسال قرار بگیرد.  $q_{00ij'b} = 1$
  - در غیر این صورت.  $q_{00ij'b} = 0$
  - اگر متغیر  $t_{ijb}$  در موقعیت آخر در مراحل ارسال قرار بگیرد.  $q_{ij00b} = 1$
  - در غیر این صورت.  $q_{ij00b} = 0$
- فرمول بنده مسأله به صورت زیر است:

$$\text{Min } Z = \sum_{j=1}^S T_j$$

s.t.

$$T_j \geq L_{ijb} - \text{duedate}(j) \quad \text{for all } i,j,b \quad (1)$$

$$\sum_{j=1}^S X_{ijkb} = r_{ikb} \quad \text{for all } i,k,b \quad (2)$$

$$\sum_{i=1}^R X_{ijkb} = S_{jk} \quad \text{for all } j,k,b \quad (3)$$

$$\sum_{k=1}^N X_{ijkb} = t_{ijb} \quad \text{for all } i,j,b \quad (4)$$

$$t_{ijb} \leq M v_{ijb} \quad \text{for all } i,j,b \quad (5)$$

$$v_{ijb} = \sum_{i'=1}^R \sum_{j'=1}^S P_{iji'j'b} + P_{ij..b} \quad \text{for all } i,j,b \quad (6)$$

$$v_{ij'b} = \sum_{i=1}^R \sum_{j=1}^S P_{iji'j'b} + P_{..ij'b} \quad \text{for all } i,j',b \quad (7)$$

$$v_{ijb} = \sum_{i'=1}^R \sum_{j'=1}^S q_{iji'j'b} + q_{ij..b} \quad \text{for all } i,j,b \quad (8)$$

$$v_{ij'b} = \sum_{i=1}^R \sum_{j=1}^S q_{iji'j'b} + q_{..ij'b} \quad \text{for all } i,j',b \quad (9)$$

$$\sum_{k=1}^N X_{ijkb} \leq C_b \quad \text{for all } i,j,b \quad (10)$$

$$\sum_{i'=1}^R \sum_{j'=1}^S P_{..ij'b} = 1 \quad \text{for all } b \quad (11)$$

$$\sum_{i=1}^R \sum_{j=1}^S P_{ij..b} = 1 \quad \text{for all } b \quad (12)$$

$$\sum_{i'=1}^R \sum_{j'=1}^S q_{..ij'b} = 1 \quad \text{for all } b \quad (13)$$

$$\sum_{i=1}^R \sum_{j=1}^S q_{ij..b} = 1 \quad \text{for all } b \quad (14)$$

$$X_{ijkb} \geq 0 \quad \text{for all } i,j,k,b \quad (15)$$

$$P_{ijijb} = 0 \quad \text{for all } i,j,b \quad (16)$$

$$q_{ijijb} = 0 \quad \text{for all } i,j,b \quad (17)$$

$$U_{i'j'b} \geq U_{ijb} + t_{ijb} - M(1 - P_{ijijb}) \quad \text{for all } i,j, i', j', b \text{ and} \\ \text{where } i=i' \quad (18)$$

$$U_{i'j'b} \geq U_{ijb} + t_{ijb} + D - M(1 - P_{ijijb}) \quad \text{for all } i,j, i', j', b \text{ and} \\ \text{where } i \neq i' \quad (19)$$

$$L_{ijb} \geq U_{ijb} + V + t_{ijb} \quad \text{for all } i,j,b \quad (20)$$

$$L_{i'j'b} \geq L_{ijb} + t_{ijb} - M(1 - q_{ijijb}) \quad \text{for all } i,j, i', j', b \text{ and} \\ \text{where } j=j' \quad (21)$$

$$L_{i'j'b} \geq L_{ijb} + t_{ijb} + D - M(1 - q_{ijijb}) \quad \text{for all } i,j, i', j', b \text{ and} \\ \text{where } j \neq j' \quad (22)$$

All variables  $\geq 0$

تشریح محدودیت‌ها به صورت زیر می‌باشد:

محدودیت (۱) تضمین می‌کند که تابع زمان دیر کرد سرسید کامیون‌های ارسال بزرگ‌تر، مساوی اختلاف زمان آخرین محصولات بارگیری شده در آن کامیون ارسال با زمان سرسید آن می‌باشد. محدودیت (۲) و (۳) نشان می‌دهد که تعداد کل اقلام دریافت شده توسط بارکش‌های دریافت با مقدار کل اقلام ارسال شده توسط بارکش‌های ارسال برابر است. محدودیت (۴) نشان می‌دهد که  $t_{ijb}$  برابر است با کل زمان بارگیری تمام محصولات از بارکش دریافت نام به بارکش ارسال زام در فرایانداز  $b$ . محدودیت ۵ ارتباط صحیح بین متغیرهای  $t_{ijb}$  و  $V_{ijb}$  را تضمین می‌کند. محدودیت (۶) تضمین می‌کند که تنها یکی از متغیرهای  $t_{ijb}$  به طور مستقیم پیش‌نیاز متغیر  $t_{ij'b}$  در توالی دریافت می‌باشد. محدودیت (۷) تضمین می‌کند که تنها یکی از متغیرهای  $t_{ij'b}$  به طور مستقیم پیش‌نیاز متغیر  $t_{ijb}$  در توالی دریافت می‌باشد. محدودیت (۸) و (۹) همانند محدودیت‌های (۶) و (۷) برای توالی ارسال می‌باشد. محدودیت (۱۰) تضمین می‌کند که تعداد محصول دریافتی در هر فرایانداز کمتر مساوی ظرفیت آن بارانداز می‌باشد. محدودیت شماره (۱۱) تضمین می‌کند که تنها یکی از متغیرهای  $t_{ij'b}$  می‌تواند در موقعیت اول مراحل دریافت قرار گیرد. محدودیت شماره (۱۲) تضمین می‌کند که تنها یکی از متغیرهای  $t_{ijb}$  می‌تواند در موقعیت آخر مراحل دریافت قرار گیرد. محدودیت شماره (۱۳) تضمین می‌کند که تنها یکی از متغیرهای  $t_{ij'b}$  می‌تواند در موقعیت آخر مراحل ارسال قرار گیرد. محدودیت شماره (۱۴) تضمین می‌کند که تنها یکی از متغیرهای  $t_{ij'b}$  می‌تواند در موقعیت آخر مراحل ارسال قرار گیرد. محدودیت شماره (۱۵) تضمین می‌کند

که محصولات دریافتی در فرآباراندازها وجود دارند. محدودیت (۱۶) و (۱۷) تضمین می‌کنند که هیچ مرحله متواتی وجود ندارد که در آن انتقال محصول از بارکش‌های دریافتی مشابه به بارکش‌های ارسالی مشابه انجام پذیرد. محدودیت (۱۸) و (۱۹) هیچ تغییری در بارکش دریافت در حین تخلیه بار وجود ندارد (در حالتی که  $i = i$ ). در حالی که اگر تغییری در بارکش دریافت در حین تخلیه بار وجود داشته، زمان‌های تاخیر نوع اول باید در نظر گرفته شود (در حالتی که  $i \neq i$ ). محدودیت شماره (۲۰) ارتباط مناسب بین زمان شروع و پایان بارگیری را نشان می‌دهد. محدودیت شماره (۲۱) و (۲۲) هیچ تغییری در بارکش‌های ارسال در حین بارگیری وجود ندارد (در حالتی که  $j = j$ ). در حالی که اگر تغییری در بارکش ارسال در حین بارگیری وجود داشته، زمان‌های تاخیر نوع اول و نوع دوم در نظر گرفته خواهد شد (در حالتی که  $j \neq j$ ).

#### ۴ روش حل

در این مقاله سعی شده که با بهره‌گیری از حل دقیق با استفاده از نرم افزار گمز (GAMS) و الگوریتم فرابتکاری رقابت استعماری<sup>۱</sup> با نرم افزار متلب (Matlab) نسبت به حل و مقایسه جواب‌های مساله اقدام شود.

#### ۴-۱ الگوریتم رقابت استعماری

الگوریتم رقابت استعماری روشی در حوزه محاسبات تکاملی است که به یافتن پاسخ بهینه مسایل مختلف بهینه سازی می‌پردازد. این الگوریتم توسط دکتر اسماعیل آتش پز گرگری و دکتر کارولوکس در سال ۲۰۰۷ معرفی شد و در حل مسایل مهندسی بسیاری مورد استفاده قرار گرفته است. این الگوریتم با مدل‌سازی ریاضی فرایند تکامل اجتماعی - سیاسی، الگوریتمی برای حل مسایل ریاضی بهینه‌سازی ارایه می‌دهد از لحاظ کاربرد، این الگوریتم در دسته الگوریتم‌های بهینه‌سازی تکاملی همچون الگوریتم‌های ژنتیک، روش بهینه‌سازی ازدحام ذرات<sup>۲</sup>، الگوریتم کلونی مورچگان<sup>۳</sup>، الگوریتم ترید شبیه‌سازی شده<sup>۴</sup> و غیره قرار می‌گیرد. همانند همه الگوریتم‌های قرار گرفته در این دسته، الگوریتم رقابت استعماری نیز مجموعه اولیه‌ای از جواب‌های احتمالی را تشکیل می‌دهد. این جواب‌های اولیه در الگوریتم ژنتیک با عنوان "کروموزوم"، در الگوریتم ازدحام ذرات با عنوان "ذره" و در الگوریتم رقابت استعماری نیز با عنوان "کشور" شناخته می‌شوند. الگوریتم رقابت استعماری با روند خاصی که در ادامه می‌آید، این جواب‌های اولیه (کشورها) را به تدریج بهبود داده و در نهایت جواب مناسب مساله بهینه‌سازی (کشور مطلوب) را در اختیار می‌گذارد.

همانند دیگر الگوریتم‌های تکاملی، این الگوریتم، نیز با تعدادی جمعیت اولیه تصادفی که هر کدام از آن‌ها یک «کشور» نامیده می‌شود؛ شروع می‌گردد. تعدادی از بهترین عناصر جمعیت (معادل نخبه‌ها در الگوریتم ژنتیک) به عنوان استعمارگر انتخاب می‌شود. باقیمانده جمعیت نیز به عنوان مستعمره، در نظر گرفته می‌شود. استعمارگران بسته به قدرتشان، این مستعمرات را با یک روند خاص که در ادامه می‌آید، به سمت خود می‌کشند.

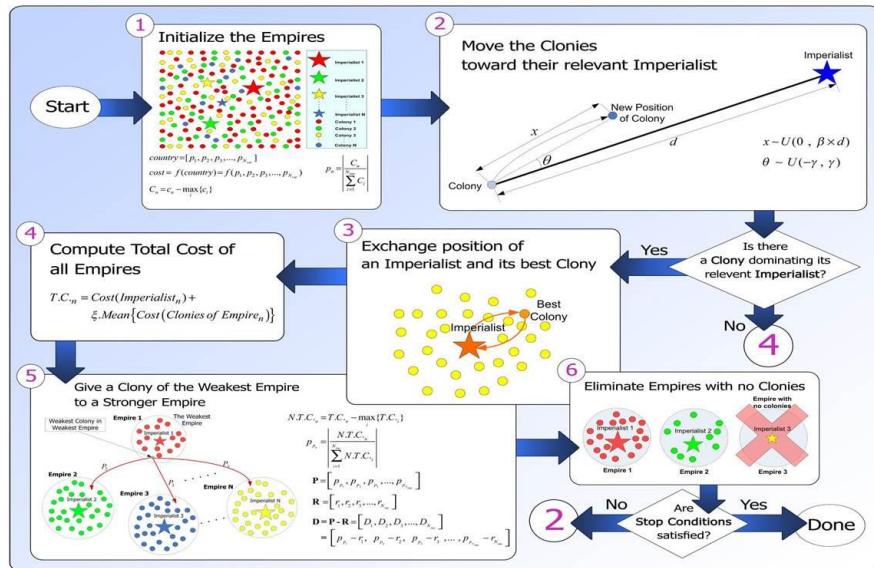
<sup>1</sup> Imperialist competitive algorithm (ICA)

<sup>2</sup> Particle Swarm Optimization (PSO)

<sup>3</sup> Ant Colony Optimization (ACO)

<sup>4</sup> Simulated Annealing (SA)

قدرت کل هر امپراطوری، به هر دو بخش تشکیل‌دهنده آن؛ یعنی کشور استعمارگر (به عنوان هسته مرکزی) و مستعمرات آن، بستگی دارد. در حالت ریاضی، این وابستگی با تعریف قدرت امپراطوری به صورت مجموع قدرت کشور استعمارگر به اضافه در صدی از میانگین قدرت مستعمرات آن، مدل شده است.



شکل ۲. نمای کلی از الگوریتم رقابت استعماری

با شکل‌گیری امپراطوری‌های اولیه، رقابت استعماری میان آن‌ها شروع می‌شود. هر امپراطوری‌ای که نتواند در رقابت استعماری، موفق عمل کند و بر قدرت خود بیفزاید (و یا حداقل از کاهش نفوذش جلوگیری کند)، از صحنه رقابت استعماری، حذف خواهد شد؛ بنابراین بقای یک امپراطوری، وابسته به قدرت آن در جذب مستعمرات امپراطوری‌های رقیب و به سیطره در آوردن آن‌ها خواهد بود. در نتیجه، در جریان رقابت‌های استعماری، به تدریج بر قدرت امپراطوری‌های بزرگ‌تر افزوده و امپراطوری‌های ضعیف‌تر، حذف خواهند شد. امپراطوری‌ها برای افزایش قدرت خود، مجبور خواهند شد تا مستعمرات خود را نیز پیشرفت دهند.

به طور خلاصه این الگوریتم به استعمار به عنوان بخش تفکیک‌ناپذیر از سیر تکامل تاریخی بشر می‌نگرد و از چگونگی اثرگذاری آن بر کشورهای استعمارگر و مستعمره و نیز کل تاریخ، به عنوان منع‌الهام یک الگوریتم کارا و نو در زمینه محاسبات تکاملی استفاده می‌کند.

روند کلی و فلوچارت گام‌های الگوریتم رقابت استعماری به صورت زیر می‌باشد.

۱. انتخاب چند نقطه تصادفی و تشکیل امپراطوری‌های اولیه

۲. حرکت دادن مستعمرات به سمت امپراطوری‌ها (سیاست جذب یا همسان‌سازی)

۳. اعمال عملگر انقلاب<sup>۱</sup> با احتمالی کم

۴. اگر مستعمره‌ای در یک امپراطوری، وجود داشته باشد که هزینه‌ای کم‌تر از استعمارگر داشته باشد،

جای مستعمره و امپراطور با هم عوض می‌شود. (جابجایی مستعمرات قوی‌تر از استعمارگر با استعمارگر)

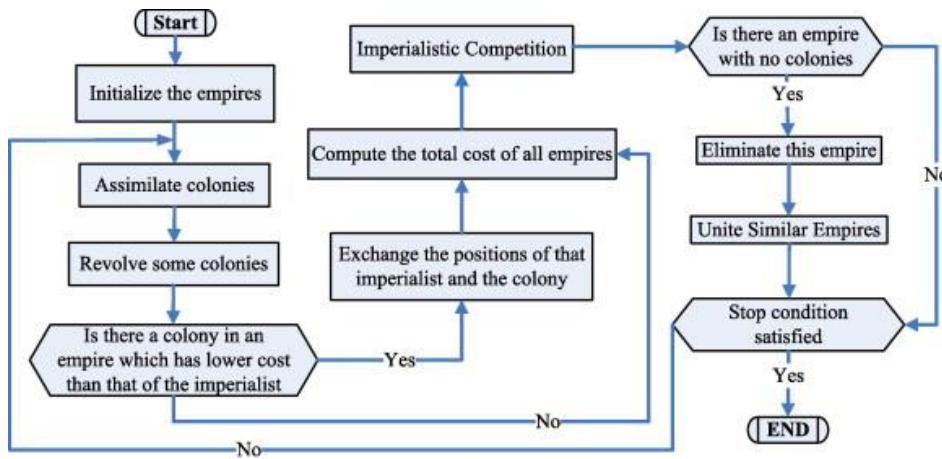
۵. محاسبه هزینه‌ی کل هر امپراطوری (با در نظر گرفتن هزینه‌ی استعمارگر و مستعمراتشان).

<sup>1</sup> Revolution

۶. انتخاب یک (یا چند) مستعمره از ضعیف‌ترین امپراطوری و انتصاب آن به امپراطوری‌ای که بیش‌ترین احتمال تصاحب را دارد.

#### ۷. حذف امپراطوری‌های ضعیف

۸. اگر تنها یک امپراطوری باقی‌مانده باشد، توقف کن و گرنه به ۲ برو.  
نکته قابل توجه این است که در این فلوچارت، بخش انقلاب نشان داده نشده است که باید به مرحله مناسب خود اعمال گردد.



شکل ۳. فلوچارت الگوریتم رقابت استعماری

شبیه کد الگوریتم رقابت استعماری به صورت زیر می‌باشد:

- ) Define objective function:  $f(x)$ ,  $x = (x_1, x_2, \dots, x_d)$
- ۱) Initialization of the algorithm. Generate some random solution in the search space and create initial empires.
- ۲) Assimilation: Colonies move towards imperialist states in different directions.
- ۳) Revolution: Random changes occur in the characteristics of some countries.
- ۴) Position exchange between a colony and Imperialist. A colony with a better position than the imperialist has the chance to take the control of empire by replacing the existing imperialist.
- ۵) Imperialistic competition: All imperialists compete to take possession of colonies of each other.
- ۶) Eliminate the powerless empires. Weak empires lose their power gradually and they will finally be eliminated.
- ۷) If the stop condition is satisfied, stop, if not go to ۲.
- ۸) End

#### ۴-۲- تنظیم پارامتر الگوریتم‌های فرابتکاری به روش تاگوچی

همان‌طور که در بخش‌های پیشین به آن پرداخته شد، هر کدام از روش‌های فرابتکاری به پارامترهایی برای انجام فرآیند مخصوص خود نیاز دارند تا نتایج به دست آمده را از روش‌های فرابتکاری مورد نظر بررسی کنند. در این

تحقیق ابتدا توسط روش تاگوچی تنظیم پارامترهای لازم صورت گرفته است. با توجه به وجود ۶ پارامتر برای هر الگوریتم و ۳ سطح، از نرم افزار Minitab برای اعمال آزمایش‌های تاگوچی برای تعیین مقادیر بهینه پارامترها استفاده می‌کنیم. مطابق جدول ارتوگونال L<sub>27</sub> این روش ۲۷ آزمایش را به صورت زیر پیشنهاد می‌کند [۲۶]. همچنین نتیجه هر آزمایش را بر اساس سطح مشخص شده در ۳ مساله زیر در ابعاد کوچک، متوسط و بزرگ به دست آورده و در جدول مربوطه قرار می‌دهیم.

جدول ۱. مشخصات مساله‌ها

| شماره مساله | ابعاد مساله | تعداد کامیون خروجی | تعداد کامیون ورودی | تعداد فرایانداز | تعداد کامیون |
|-------------|-------------|--------------------|--------------------|-----------------|--------------|
| ۱           | کوچک        | ۳                  | ۳                  | ۲               | ۲            |
| ۲           | متوسط       | ۱۰                 | ۱۰                 | ۷               | ۵            |
| ۳           | بزرگ        | ۱۵                 | ۱۵                 | ۱۲              | ۸            |

#### ۴-۳ تعیین پارامترهای الگوریتم رقابت استعماری (ICA)

پارامترهای الگوریتم رقابت استعماری در ۳ سطح به صورت زیر می‌باشد:

جدول ۲. پارامترهای الگوریتم ICA در ۳ سطح

| پارامتر      | سطح ۱ | سطح ۲ | سطح ۳ |
|--------------|-------|-------|-------|
| Max decade   | ۱۰۰   | ۱۵۰   | ۲۰۰   |
| N_imp        | ۴     | ۸     | ۱۰    |
| N_countries  | ۸۰    | ۱۶۰   | ۲۰۰   |
| Beta         | ۱     | ۱/۵   | ۲     |
| P_revolution | ۰/۴   | ۰/۶   | ۰/۸   |
| Zeta         | ۰/۱   | ۰/۳   | ۰/۴   |

مطابق جدول زیر نتیجه هر آزمایش را بر اساس سطح مشخص شده برای هر پارامتر به دست آورده و در جدول قرار می‌دهیم. سپس برای بی‌مقیاس کردن اعداد به دست آمده برای ۳ مساله، با استفاده از فرمول زیر rpd هر آزمایش برای هر مساله را به دست آورده و نهایتاً میانگین آن‌ها را محاسبه می‌کنیم.

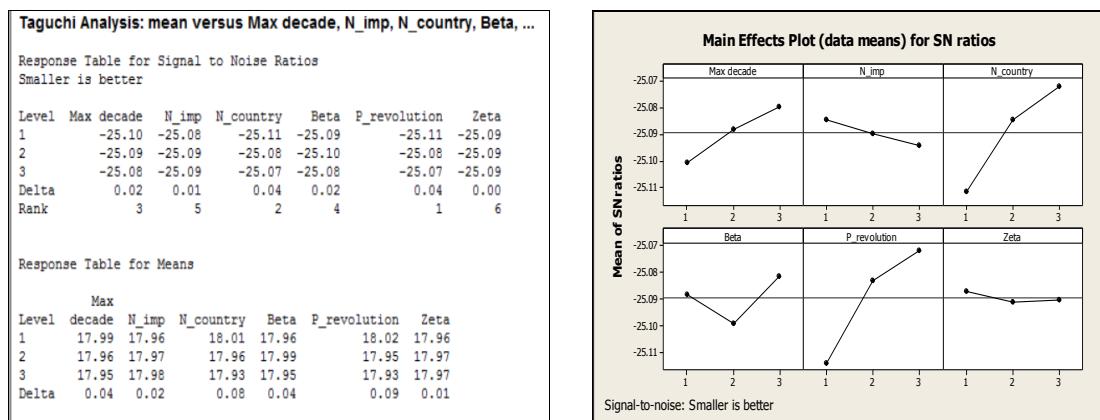
- Sol : جواب به دست آمده از هر آزمایش در هر مساله بر اساس سطح مشخص شده برای هر پارامتر.
- sol<sub>min</sub> : کم‌ترین جواب به دست آمده از هر آزمایش در ۳ مساله بر اساس سطح مشخص شده برای هر پارامتر.

$$rpd = \frac{sol - sol_{min}}{sol_{min}} \quad (۲۳)$$

### جدول ۳. آزمایش‌های پیشنهادی تاگوچی مطابق با جدول ارتوگونال L<sub>27</sub> برای الگوریتم ICA

| +  | C1         | C2    | C3        | C4   | C5           | C6   | C7       | C8   | C9       | C10  | C11      | C12  | C13   |
|----|------------|-------|-----------|------|--------------|------|----------|------|----------|------|----------|------|-------|
|    | Max decade | N_imp | N_country | Beta | P_revolution | Zeta | problem1 | rpd1 | problem2 | rpd2 | problem3 | rpd3 | mean  |
| 1  | 1          | 1     | 1         | 1    | 1            | 1    | 14       | 0    | 149      | 9.6  | 640      | 44.7 | 18.12 |
| 2  | 1          | 1     | 1         | 1    | 2            | 2    | 14       | 0    | 150      | 9.7  | 635      | 44.4 | 18.02 |
| 3  | 1          | 1     | 1         | 1    | 3            | 3    | 14       | 0    | 150      | 9.7  | 631      | 44.1 | 17.93 |
| 4  | 1          | 2     | 2         | 2    | 1            | 1    | 14       | 0    | 151      | 9.8  | 633      | 44.2 | 18.00 |
| 5  | 1          | 2     | 2         | 2    | 2            | 2    | 14       | 0    | 149      | 9.6  | 635      | 44.4 | 18.00 |
| 6  | 1          | 2     | 2         | 2    | 3            | 3    | 14       | 0    | 149      | 9.6  | 635      | 44.4 | 18.00 |
| 7  | 1          | 3     | 3         | 3    | 1            | 1    | 14       | 0    | 149      | 9.6  | 634      | 44.3 | 17.98 |
| 8  | 1          | 3     | 3         | 3    | 2            | 2    | 14       | 0    | 149      | 9.6  | 632      | 44.1 | 17.93 |
| 9  | 1          | 3     | 3         | 3    | 3            | 3    | 14       | 0    | 149      | 9.6  | 632      | 44.1 | 17.93 |
| 10 | 2          | 1     | 2         | 3    | 1            | 2    | 14       | 0    | 149      | 9.6  | 634      | 44.3 | 17.98 |
| 11 | 2          | 1     | 2         | 3    | 2            | 3    | 14       | 0    | 149      | 9.6  | 631      | 44.1 | 17.90 |
| 12 | 2          | 1     | 2         | 3    | 3            | 1    | 14       | 0    | 149      | 9.6  | 631      | 44.1 | 17.90 |
| 13 | 2          | 2     | 3         | 1    | 1            | 2    | 14       | 0    | 149      | 9.6  | 632      | 44.1 | 17.93 |
| 14 | 2          | 2     | 3         | 1    | 2            | 3    | 14       | 0    | 149      | 9.6  | 633      | 44.2 | 17.95 |
| 15 | 2          | 2     | 3         | 1    | 3            | 1    | 14       | 0    | 149      | 9.6  | 631      | 44.1 | 17.90 |
| 16 | 2          | 3     | 1         | 2    | 1            | 2    | 14       | 0    | 151      | 9.8  | 639      | 44.6 | 18.14 |
| 17 | 2          | 3     | 1         | 2    | 2            | 3    | 14       | 0    | 149      | 9.6  | 635      | 44.4 | 18.00 |
| 18 | 2          | 3     | 1         | 2    | 3            | 1    | 14       | 0    | 149      | 9.6  | 634      | 44.3 | 17.98 |
| 19 | 3          | 1     | 3         | 2    | 1            | 3    | 14       | 0    | 149      | 9.6  | 632      | 44.1 | 17.93 |
| 20 | 3          | 1     | 3         | 2    | 2            | 1    | 14       | 0    | 149      | 9.6  | 631      | 44.1 | 17.90 |
| 21 | 3          | 1     | 3         | 2    | 3            | 2    | 14       | 0    | 150      | 9.7  | 631      | 44.1 | 17.93 |
| 22 | 3          | 2     | 1         | 3    | 1            | 3    | 14       | 0    | 150      | 9.7  | 638      | 44.6 | 18.10 |
| 23 | 3          | 2     | 1         | 3    | 2            | 1    | 14       | 0    | 149      | 9.6  | 632      | 44.1 | 17.93 |
| 24 | 3          | 2     | 1         | 3    | 3            | 2    | 14       | 0    | 149      | 9.6  | 631      | 44.1 | 17.90 |
| 25 | 3          | 3     | 2         | 1    | 1            | 3    | 14       | 0    | 149      | 9.6  | 634      | 44.3 | 17.98 |
| 26 | 3          | 3     | 2         | 1    | 2            | 1    | 14       | 0    | 149      | 9.6  | 633      | 44.2 | 17.95 |
| 27 | 3          | 3     | 2         | 1    | 3            | 2    | 14       | 0    | 149      | 9.6  | 631      | 44.1 | 17.90 |

نتیجه تحلیل آزمایش‌های تاگوچی در نمودار زیر مشاهده می‌شود:



شکل ۴. نمودار مربوط به آنالیز نتایج آزمایش تاگوچی پارامترهای الگوریتم ICA

با توجه به اینکه هدف کم کردن خروجی نهایی (مقدار تابع هدف) و نرخ سیگنال به نویز بالاتر می‌باشد، نتیجه بهتری خواهیم داشت. طبق نمودارهای بالا، برای پارامترهای ۲ و ۶ سطح اول، پارامتر ۴ سطح دوم و برای سایر پارامترها سطح سوم حالت بهینه را ایجاد می‌کند و بیشترین حساسیت این طرح با توجه به شبکه نمودار نسبت به پارامترهای ۳ و ۵؛ یعنی  $p\_revolution$  و  $N\_countries$  می‌باشد؛ بنابراین بعد از انجام آزمایش‌ها و تحلیل، پارامترهای تعیین شده برای الگوریتم رقابت استعماری بدین ترتیب انتخاب شدند.

حداکثر تکرار ( $100 = (Max\ decade)$ )

جعفری کلیجی و همکاران، زمانبندی کامیون‌ها در فرایانداز چندگانه برای کاهش تاخیرات با استفاده از الگوریتم فرابتکاری رقابت استعماری

$$۴ = (N\_imp)$$

$$۲۰۰ = (N\_countries)$$

$$Beta=1/5$$

$$درصد انقلاب (p_revolution) = ۰/۳$$

$$Zeta = ۰/۱ \text{ (عددی مثبت که معمولاً بین صفر و یک و نزدیک به صفر در نظر گرفته می‌شود.)}$$

#### ۴- حل مدل

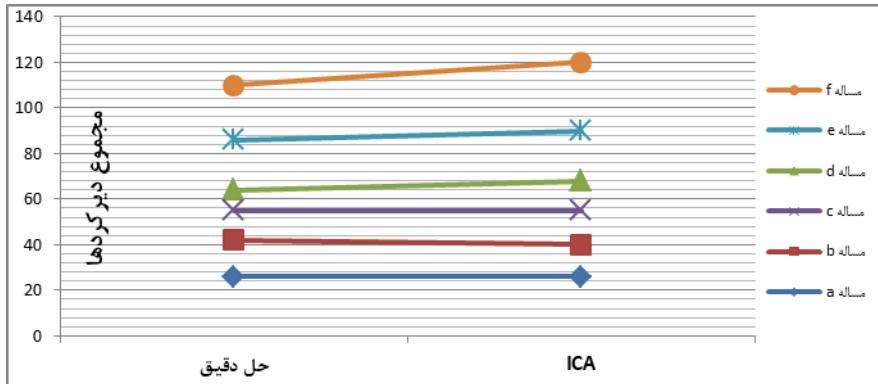
در این تحقیق، هدف مسأله یافتن بهترین زمانبندی ممکن برای کمینه‌ساختن مجموع دیرکردها توسط کامیون‌های خروجی است که با استفاده از نرم افزار گمز شش مسأله در اندازه کوچک حل شده است. به طوری که مشخصات مسایل در جدول ۴ آمده است و مقادیر تابع هدف به دست آمده حاصل از حل دقیق و الگوریتم‌های فرابتکاری (با میانگین مقادیر پنج بار اجرا) در جدول ۵ آمده است. شکل ۵ مقایسه بین حل دقیق و حل با الگوریتم‌های فرابتکاری را نشان می‌دهد. همان‌طوری که مشخص است الگوریتم رقابت استعماری جواب‌های نزدیکی به حل دقیق تولید می‌کند.

جدول ۴. مشخصات مسایل در بعد کوچک

| شماره مسأله | تعداد کامیون ورودی | تعداد کامیون خروجی | تعداد محصول | تعداد فرایانداز |
|-------------|--------------------|--------------------|-------------|-----------------|
| a           | ۳                  | ۳                  | ۲           | ۲               |
| b           | ۴                  | ۴                  | ۲           | ۲               |
| c           | ۵                  | ۵                  | ۲           | ۲               |
| d           | ۵                  | ۵                  | ۴           | ۴               |
| e           | ۷                  | ۷                  | ۴           | ۴               |
| f           | ۸                  | ۸                  | ۵           | ۴               |

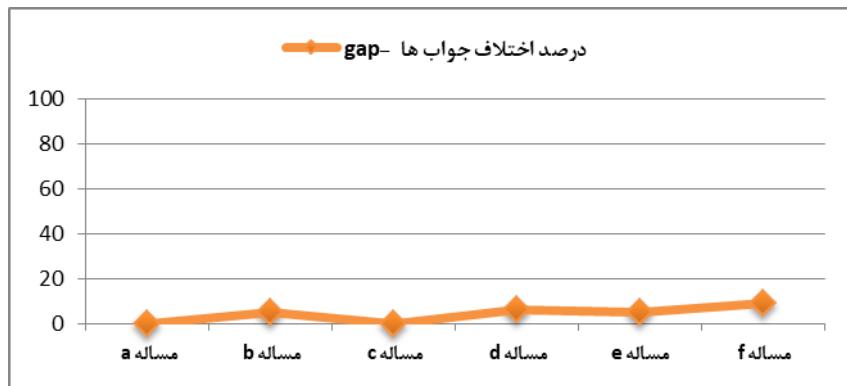
جدول ۵. مقادیر تابع هدف به دست آمده حاصل از حل دقیق و فرابتکاری

| شماره مسأله | حل دقیق | ICA | درصد اختلاف جواب‌ها (gap) |
|-------------|---------|-----|---------------------------|
| a           | ۲۶      | ۲۶  | ۰%                        |
| b           | ۴۲      | ۴۰  | ۵%                        |
| c           | ۵۵      | ۵۵  | ۰%                        |
| d           | ۶۴      | ۶۸  | ۶%                        |
| e           | ۸۶      | ۹۰  | ۵%                        |
| f           | ۱۱۰     | ۱۲۰ | ۹%                        |



شکل ۵. مقایسه حل دقیق و فراتکاری مسائل در ابعاد کوچک

مطابق جدول ۵ اختلاف جواب‌های به دست آمده در مسائل ابعاد کوچک از حل دقیق و فراتکاری کم بوده (درصد اختلاف جواب‌ها حدود ۱۰٪) و می‌توان جواب‌های فراتکاری را قابل قبول دانست. نمودار درصد اختلاف جواب‌ها با استفاده از حل دقیق و فراتکاری (gap) در شکل ۶ نشان داده شده است.

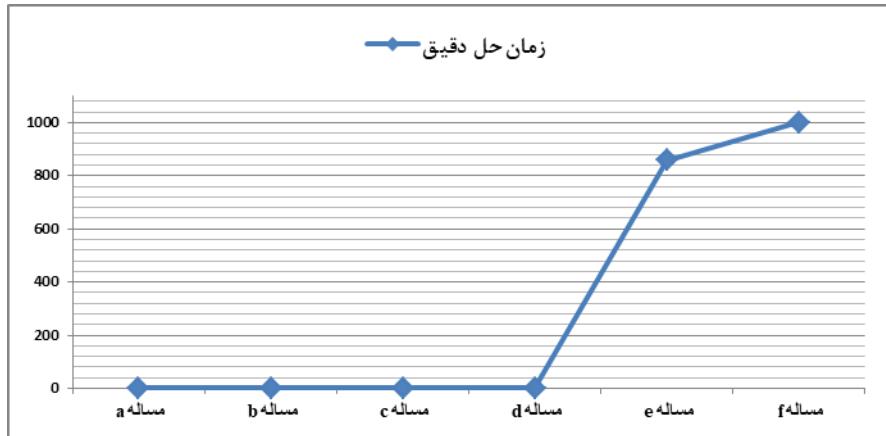


شکل ۶. نمودار درصد اختلاف جواب‌ها با استفاده از حل دقیق و فراتکاری (gap)

همچنین همان‌طور که شکل ۷ نشان می‌دهد با افزایش حجم مسئله زمان حل به طور نمایی افزایش پیدا می‌کند؛ بنابراین با افزایش ابعاد مسائل در اندازه بزرگ نرم افزار گمز قادر به حل نیست و در نتیجه برای مسائل در اندازه بزرگ از الگوریتم فراتکاری رقابت استعمالی در نرم افزار متلب استفاده شده است.

جدول ۶. زمان حل شش مسئله (بر حسب ثانیه)

| شماره مسئله | حل دقیق | زمان حل | ICA |
|-------------|---------|---------|-----|
| a           | ۰/۳     | ۰/۰۸    |     |
| b           | ۰/۷۳    | ۰/۱۹    |     |
| c           | ۱/۲۲    | ۰/۲۳    |     |
| d           | ۱/۹۴    | ۰/۱۹    |     |
| e           | ۸۵۹     | ۱/۱۵    |     |
| f           | ۱۰۰     | ۲/۲     |     |



شکل ۷. نمودار زمان حل دقیق شش مسئله ابعاد کوچک

لازم به ذکر است که با توجه به بالا بودن زمان حل دقیق مسئله توسط حل کننده CPLEX نرم افزار گمز محدودیت زمانی ۱۰۰۰ ثانیه برای حل گذاشته شده است که این زمان با توجه به مشخصات مسئله زمان زیادی می‌باشد. در صورتی که تا قبل از این زمان به جواب برسیم به معنی دستیابی به حل بهینه است؛ اما در صورتی که زمان حل مسئله از ۱۰۰۰ ثانیه تجاوز کند فرایند حل متوقف می‌شود و بهترین جواب به دست آمده تا آن لحظه ارایه می‌شود، این جواب صرفاً یک حل موجه است.

همان‌طور که اشاره شد به دلیل افزایش ابعاد مسئله در اندازه بزرگ نرم افزار گمز قادر به حل نیست و در نتیجه برای مسائل در اندازه بزرگ از الگوریتم فرابتکاری رقابت استعماری (ICA) در نرم افزار متلب استفاده شده است. در این قسمت ۸ مسئله در ابعاد مختلف ایجاد کرده و الگوریتم ارایه شده به تعداد ۱۰ بار برای هر مسئله اجرا شده است و سپس میانگین جواب‌ها، بهترین و بدترین جواب به دست آمده و درصد انحراف نسبی در این تعداد تکرار محاسبه و ارایه می‌شود.

جدول ۷. مشخصات مسائل در ابعاد متوسط

| شماره مسئله | تعداد کامیون ورودی | تعداد کامیون خروجی | تعداد محصول | تعداد فرایانداز |
|-------------|--------------------|--------------------|-------------|-----------------|
| ۵           | ۱۰                 | ۱۰                 | ۷           | ۵               |
| ۶           | ۱۲                 | ۱۲                 | ۹           | ۶               |
| ۷           | ۱۳                 | ۱۳                 | ۱۰          | ۷               |
| ۷           | ۱۴                 | ۱۴                 | ۱۱          | ۷               |
|             |                    |                    |             |                 |
|             |                    |                    |             |                 |

جدول ۸. مشخصات مسائل در ابعاد بزرگ

| شماره مسئله | تعداد کامیون ورودی | تعداد کامیون خروجی | تعداد محصول | تعداد فرایانداز |
|-------------|--------------------|--------------------|-------------|-----------------|
| ۵           | ۱۵                 | ۱۵                 | ۱۲          | ۸               |
| ۶           | ۱۶                 | ۱۶                 | ۱۳          | ۸               |
| ۷           | ۱۸                 | ۱۸                 | ۱۴          | ۹               |
| ۸           | ۲۰                 | ۲۰                 | ۱۵          | ۹               |
|             |                    |                    |             |                 |
|             |                    |                    |             |                 |

**جدول ۹.** بدترین نتایج به دست آمده از الگوریتم فرابنکاری رقابت استعماری

| شماره مسأله | جواب | بدترین | ورودی  | بدترین توالی             | خروجی                    |
|-------------|------|--------|--|--------------------------|--------------------------|
|             |      |        | Cd۱: [۸-۵-۱-۵-۱-۵-۱]   | Cd۱: [۱۱-۱۶-۱۲]          | Cd۱: [۱۱-۱۶-۱۲]          |
| ۱           | ۲۲۰  |        | Cd۲: [۷-۴-۷-۴-۲-۶-۲-۶]   | Cd۲: [۱۳-۱۴-۲۰-۱۹]       | Cd۲: [۱۳-۱۴-۲۰-۱۹]       |
|             |      |        | Cd۳: [۱۰-۹-۱۰-۹-۳-۱۰-۹-۳]                                      | Cd۳: [۱۷-۱۸-۱۵]          | Cd۳: [۱۷-۱۸-۱۵]          |
| ۲           | ۳۹۲  |        | Cd۱: [۱-۹-۱-۹-۵-۹-۵-۱۰-۹-۵-۱۰]                                 | Cd۱: [۱۳-۱۴-۲۲-۲۴]       | Cd۱: [۱۳-۱۴-۲۲-۲۴]       |
|             |      |        | Cd۲: [۳-۶-۳-۶-۲-۶-۲]   | Cd۲: [۱۷-۱۶-۲۲-۱۵]       | Cd۲: [۱۷-۱۶-۲۲-۱۵]       |
| ۳           | ۴۵۸  |        | Cd۳: [۴-۸-۷-۴-۸-۷-۴-۸-۷-۱۲-۸-۷-۱۲-۱۱]                          | Cd۳: [۱۹-۱۸-۲۰-۱۷]       | Cd۳: [۱۹-۱۸-۲۰-۱۷]       |
|             |      |        | Cd۱: [۵-۹-۵-۹-۱۰-۹-۱۰-۱]                                       | Cd۱: [۱۵-۱۴-۲۸]          | Cd۱: [۱۵-۱۴-۲۸]          |
| ۴           | ۵۳۷  |        | Cd۲: [۱۳-۲-۱۳-۲-۳-۲-۳-۲-۳]                                     | Cd۲: [۱۷-۲۲-۱۶-۲۴]       | Cd۲: [۱۷-۲۲-۱۶-۲۴]       |
|             |      |        | Cd۳: [۴-۱۱-۱۲-۱۱-۱۲]   | Cd۳: [۱۸-۲۴-۲۵]          | Cd۳: [۱۸-۲۴-۲۵]          |
|             |      |        | Cd۴: [۸-۹-۸-۹-۷-۸-۹-۷]   | Cd۴: [۲۱-۱۹-۲۰]          | Cd۴: [۲۱-۱۹-۲۰]          |
|             |      |        | Cd۱: [۱-۵-۱-۵-۱-۵]   | Cd۱: [۱۶-۲۵-۱۵-۲۶]       | Cd۱: [۱۶-۲۵-۱۵-۲۶]       |
| ۵           | ۶۳۱  |        | Cd۲: [۲-۱۱-۲-۱۱-۱۲-۳-۱۱-۱۲-۳-۱۱-۱۲-۳]                          | Cd۲: [۲۳-۱۷-۱۸-۲۴]       | Cd۲: [۲۳-۱۷-۱۸-۲۴]       |
|             |      |        | Cd۳: [۴-۱۴-۱۳]   | Cd۳: [۱۹-۲۸-۲۷]          | Cd۳: [۱۹-۲۸-۲۷]          |
|             |      |        | Cd۴: [۷-۹-۷-۹-۱۰-۷-۹-۱]  | Cd۴: [۲۰-۲۲-۲۱]          | Cd۴: [۲۰-۲۲-۲۱]          |
|             |      |        | Cd۱: [۵-۱۵-۵-۱۵-۱]   | Cd۱: [۱۷-۱۶]             | Cd۱: [۱۷-۱۶]             |
| ۶           | ۷۱۲  |        | Cd۲: [۱۲-۱۱-۲-۱۲-۱۱-۲]   | Cd۲: [۱۹-۱۸]             | Cd۲: [۱۹-۱۸]             |
|             |      |        | Cd۳: [۴-۷]   | Cd۳: [۲۰-۲۷-۲۶]          | Cd۳: [۲۰-۲۷-۲۶]          |
|             |      |        | Cd۴: [۸-۱۳-۸-۱۳-۶-۱۳-۶-۱۴]                                     | Cd۴: [۲۱-۲۲-۲۲-۳]        | Cd۴: [۲۱-۲۲-۲۲-۳]        |
|             |      |        | Cd۵: [۱۰-۹-۱۰-۹]   | Cd۵: [۲۴-۲۹-۲۵-۲۸]       | Cd۵: [۲۴-۲۹-۲۵-۲۸]       |
|             |      |        | Cd۱: [۱-۵-۱-۵]   | Cd۱: [۱۷-۱۸]             | Cd۱: [۱۷-۱۸]             |
|             |      |        | Cd۲: [۳-۲-۳-۲-۳-۲]   | Cd۲: [۲۷-۲۰-۲۸-۱۹]       | Cd۲: [۲۷-۲۰-۲۸-۱۹]       |
| ۷           | ۸۴۴  |        | Cd۳: [۱۳-۴-۱۴]   | Cd۳: [۲۹-۲۱-۳۰]          | Cd۳: [۲۹-۲۱-۳۰]          |
|             |      |        | Cd۴: [۷-۹-۸-۷-۶-۸-۶-۸]   | Cd۴: [۲۳-۲۲-۲۴]          | Cd۴: [۲۳-۲۲-۲۴]          |
|             |      |        | Cd۵: [۱۰-۹-۱۰-۹-۱-۰-۹-۱-۰-۹-۱-۰-۹-۱]                           | Cd۵: [۲۵-۳۰-۲۶-۳۱]       | Cd۵: [۲۵-۳۰-۲۶-۳۱]       |
|             |      |        | Cd۱: [۱-۵-۱-۵]   | Cd۱: [۱۹-۲۰]             | Cd۱: [۱۹-۲۰]             |
|             |      |        | Cd۲: [۲-۳-۲-۳]   | Cd۲: [۲۲-۲۱]             | Cd۲: [۲۲-۲۱]             |
|             |      |        | Cd۳: [۴-۱۴-۱۳]   | Cd۳: [۲۳-۳۲-۳۱]          | Cd۳: [۲۳-۳۲-۳۱]          |
| ۸           | ۸۹۰  |        | Cd۴: [۷-۸-۷-۸-۶-۷-۸-۶]   | Cd۴: [۲۶-۲۴-۲۵]          | Cd۴: [۲۶-۲۴-۲۵]          |
|             |      |        | Cd۵: [۱۰-۹-۱-۰-۹-۱-۰-۹-۱-۷-۹-۱-۷-۱]                            | Cd۵: [۲۷-۲۸-۳۳-۳۴]       | Cd۵: [۲۷-۲۸-۳۳-۳۴]       |
|             |      |        | Cd۶: [۱۱-۱۶-۱۱-۱۶-۱۰-۱۱-۱۶-۱۰-۱۲-۱۶-۱۰-۱]                      | Cd۶: [۳۱-۳۰-۲۶-۳۵]       | Cd۶: [۳۱-۳۰-۲۶-۳۵]       |
|             |      |        | Cd۱: [۱-۱۵-۱-۱۰-۱-۱۵-۰-۱۰-۰-۱۰-۰-۱۰-۰-۱۰-۰-۱۰]                 | Cd۱: [۲۱-۲۲-۳۹-۳۷-۳۸-۴۰] | Cd۱: [۲۱-۲۲-۳۹-۳۷-۳۸-۴۰] |
|             |      |        | Cd۲: [۲-۳-۲-۳]   | Cd۲: [۲۳-۲۴]             | Cd۲: [۲۳-۲۴]             |
|             |      |        | Cd۳: [۱۴]  | Cd۳: [۲۵]                | Cd۳: [۲۵]                |
|             |      |        | Cd۴: [۷-۸-۶-۸-۶-۷-۸-۶-۸-۶]                                     | Cd۴: [۲۶-۲۷-۲۸-۳۶-۳۵]    | Cd۴: [۲۶-۲۷-۲۸-۳۶-۳۵]    |
| ۹           | ۸۹۰  |        | Cd۵: [۱۸-۱۹-۱۸-۱۹-۱-۰-۱۷-۲۰-۱۸-۱۹-۱-۰-۲۰-۹-۱۹-۱-۰-۱۷-۲۰-۹-۱-۰] | Cd۵: [۳۰-۳۳-۲۹-۳۴]       | Cd۵: [۳۰-۳۳-۲۹-۳۴]       |
|             |      |        | Cd۶: [۱۲-۱۱-۱۲-۱۱]   | Cd۶: [۳۱-۳۲]             | Cd۶: [۳۱-۳۲]             |



شکل ۸. نمودار مقایسه بدترین نتایج به دست آمده از الگوریتم فرابتکاری رقابت استعماری

همان‌طور که در جدول ۹ و شکل ۸ مشاهده می‌شود برای ۱۰ بار اجرای الگوریتم بر حسب مسایل مختلف، بدترین جواب به دست آمده به همراه بدترین توالی ورود و خروج کامیون‌ها به فرایاندازها بر اساس بزرگ‌ترین مقدار تابع هدف نیز آورده شده است.

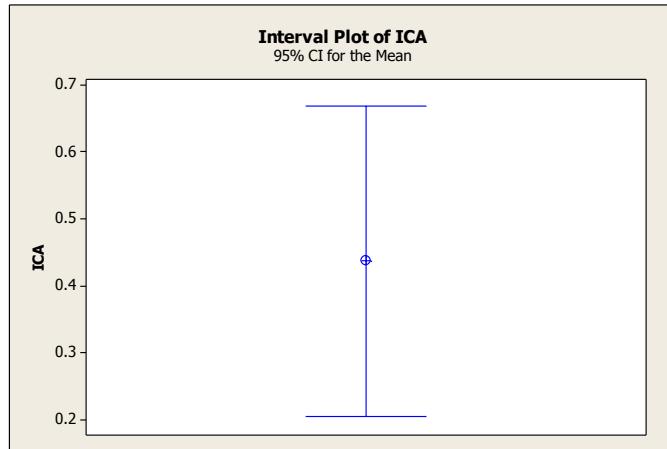
جدول ۱۰. بهترین و میانگین جواب الگوریتم‌های فرابتکاری

| شماره مساله | بهترین جواب | میانگین جواب‌ها | RPD |
|-------------|-------------|-----------------|-----|
| ۱           | ۲۲۰         | ۲۲۰             | -   |
| ۲           | ۳۸۸         | ۳۹۰             | ۰/۵ |
| ۳           | ۴۵۰         | ۴۵۳             | ۰/۷ |
| ۴           | ۵۳۰         | ۵۳۲             | ۰/۴ |
| ۵           | ۶۳۰         | ۶۳۰/۵           | ۰/۱ |
| ۶           | ۷۰۷         | ۷۱۰             | ۰/۴ |
| ۷           | ۸۳۵         | ۸۴۰             | ۰/۶ |
| ۸           | ۸۸۰         | ۸۸۷             | ۰/۸ |

در پایان مقایسات جواب‌های به دست آمده از ۱۰ بار اجرای مدل در الگوریتم فرابتکاری، درصد انحراف نسبی (RPD) برای الگوریتم در هر مورد با توجه به فرمول زیر محاسبه شده است:

$$RPD = \frac{SOL_{avg} - SOL_{best}}{SOL_{best}} \quad (24)$$

به طوری که  $SOL_{best}$  بهترین جواب از هر مساله و  $SOL_{avg}$  میانگین جواب‌های به دست آمده از اجرای الگوریتم است و در جدول ۱۰ قابل مشاهده است. برای مقایسه الگوریتم‌ها بر مبنای معیار RPD، نمودار بازه‌ای در سطح اطمینان ۹۵٪ در شکل ۹ نشان داده شده است.



شکل ۹. بررسی الگوریتم بر مبنای معیار RPD در مدل

همان‌طور که واضح است الگوریتم رقابت استعماری (ICA) عملکرد نسبتاً مناسبی داشته و میزان درصد انحراف نسبی جواب کمی برخوردار است (کم‌تر از یک). در نتیجه بر طبق معیار RPD، این الگوریتم کارا بوده و جواب حل آن نوسان کمی دارد.

## ۵ جمع‌بندی و نتیجه‌گیری

یکی از مهم‌ترین مسایلی که در سال‌های اخیر برای فرآبارانداز به طور گسترده‌ای مورد بررسی قرار گرفته است، زمان‌بندی و تعیین ترتیب وسایل حمل در فرآبارانداز می‌باشد، که هم زمان‌بندی منابع درون انبار و هم زمان‌بندی وسایل حمل ورودی و خروجی را در بر می‌گیرد. به طور کلی مسایل زمان‌بندی به صورت تخصیص منابع در طول زمانی مشخص برای انجام مجموعه‌ای از وظایف مربوط به یک فرآیند تعریف می‌شوند. به صورت خاص زمان‌بندی وسایل حمل را می‌توان به فرآیندهای تخلیه وسایل حمل ورودی و بارگیری وسایل حمل خروجی تقسیم کرد که معمولاً بین آن‌ها یک فاصله زمانی برای انجام فعالیت‌های درون انبار از قبیل شناسایی و تشخیص محموله، دسته‌بندی و انتقال از بارانداز ورودی به بارانداز خروجی وجود دارد. این دو فعالیت باید توسط منابع موجود مانند باراندازها انجام شود که در هر لحظه فقط به یک وسیله حمل می‌تواند خدمت دهد. توجه به مساله زمان‌بندی در انبارها نقش بسزایی در افزایش سرعت گردش کالا در فرآبارانداز و نیز تحويل به موقع کالا به مشتریان خواهد داشت.

در واقع مساله زمان‌بندی کامیون‌ها را می‌توان به صورت مساله یافتن جواب برای پرسش‌های "کجا" و "چه موقع" یک کامیون وظیفه خود را انجام دهد تعبیر کرد. به عبارت دیگر هر کامیون باید در زمانی مشخص به یکی از فرآباراندازها یا درب‌های انبار تخصیص یابد که این موضوع بیانگر این نکته است که مساله زمان‌بندی کامیون‌ها همان مساله یافتن بهترین توالی کامیون‌ها برای هریک از فرآباراندازهاست. با توجه به محدودیت‌ها و اهداف متفاوت می‌توان انواع مختلفی از مسایل زمان‌بندی کامیون‌ها را در نظر گرفت.

یکی از مهم‌ترین فرض‌ها، در نظر گرفتن محدودیت ظرفیت فضای فرآبارانداز به عنوان محدودیتی که منجر به مواجه شدن با بن‌بست می‌شود در بسیاری از مدل‌ها به دلیل سهولت در مرحله حل نادیده گرفته شده است. این

تحقیق مساله زمان‌بندی کامیون‌ها را در چند فرایانداز مورد بررسی قرار می‌دهد که دو نوع زمان تاخیر در کامیون‌ها با شرایط متفاوت در نظر گرفته شده و یک انبار موقعت برای هر یک از فرایاندازها وجود دارد. در نهایت از الگوریتم فراتکاری رقابت استعماری برای حل مدل‌های این تحقیق به کار گرفته شده است و مقایسه نشان می‌دهد که الگوریتم رقابت استعماری (ICA) عملکرد مناسبی دارد و جواب حل به دست آمده از این الگوریتم در چندین تکرار نوسان کمی دارد.

به طور خلاصه ویژگی‌هایی که این تحقیق را از سایر کارها متمایز می‌سازد به صورت زیر است:

- زمان‌بندی چند فرایانداز به صورت همزمان
  - در نظر گرفتن محدودیت ظرفیت متفاوت برای هر فرایانداز
  - در نظر گرفتن دو نوع زمان تاخیر برای کامیون‌ها (اولی زمان تاخیر تعویض کامیون‌ها در هر بارانداز و دومی زمان انتظار رسیدن کامیون ورودی برای تخلیه بار یا محصول مورد نظر).
  - در نظر گرفتن انبار موقعت برای هر فرایانداز
  - استفاده از الگوریتم فراتکاری برای حل مدل در ابعاد مساله بزرگ
- پیشنهادها برای تحقیقات آتی
- ❖ در نظر گرفتن چندین درب ورود و خروج برای هر فرایانداز
  - ❖ مقایسه فرایانداز با چندین درب ورود و خروج با فرایانداز چندگانه
  - ❖ در نظر گرفتن محدودیت انبارش بارهای خاص در انبار موقعت مانند کالاهای فاسد شدنی
  - ❖ استفاده از روش‌های دیگر برای حل مساله و مقایسه آنها با روش‌های حل فعلی
  - ❖ در نظر گرفتن مدل‌های زمان‌بندی چند هدفه و حل با الگوریتم‌های فراتکاری
  - ❖ در نظر گرفتن عدم قطعیت در فرضیات مساله و استفاده از رویکردهای فازی
  - ❖ طراحی الگوریتم‌های حل دقیق برای مسایل تک دربی ایده خوبی برای تحقیقات آتی است.

## مراجع

[۲] چراغعلی پور، آ.، پایدار، م.، حاجی آفانی کشتلی، م.، (۱۳۹۶). طراحی شبکه زنجیره‌تامین چند دوره‌ای و سه سطحی برای محصولات زراعی فاسد شدنی با استفاده از الگوریتم‌های فراتکاری. مجله تحقیق در عملیات در کاربردهای آن، ۱۴(۳)، ۱۵-۳۴.

- [۱] Rani, R., (2010). آشنایی با روش طراحی آزمایشات تاگوچی، مرادخانی، د.، انتشارات دانشگاه زنجان، چاپ اول.
- [1] Apte, U., Viswanathan, S., (2000). Effective Cross Docking for Improving Distribution Efficiencies. International Journal of Logistics Research and Application, 291-302.
- [3] Chen, F., Song, K., (2009). Minimizing makespan in two-stage hybrid cross docking scheduling problem. Computers & Operations Research, 2066-2073.
- [4] Rezaallah, H., (2011). Offering a Model for Location of Cross Docks for ETKA Chain Store Distribution Center.
- [5] Zhao, Q.H., Cheng, T.C.E., (2009). An analytical study of the modification ability of distribution centers. European Journal of Operational Research, 901-910.
- [6] Bartholdi, J. J., (2012). Terminal reducing labor costs in an LTL. 823-832.
- [7] Yu, W., (2002). Operational strategies for cross docking systems. Dissertation, Iowa state University: Ames, IA, USA.

- [8] Chen, F., Lee, C.Y., (2009). Minimizing the makespan in a two-machine cross-docking flow shop problem. European Journal of Operational Research, 59-72.
- [9] Ma, H., Miao, Z., Lim, A., Rodrigues, B., (2011). Cross docking distribution networks with setup cost and time window constraint. Omega, 64-72.
- [10] Wurz, A., (1994). Cross docking is workable today!. Automatic I.D. News, 56–57.
- [11] Rohrer, M., (1995). Simulation and cross docking. In Proceeding of the Winter Simulation Conference, 846–849.
- [12] Bartholdi, J. J., Gue, K. R., (2004). The best shape for a crossdock. Transportation Science, 235–244.
- [13] Miao, Z., Lim, A., Ma, H., (2009). Truck dock assignment problem with operational time constraint within crossdocks. European Journal of Operational Research, 105-115.
- [14] Boysen, N., Fliedner, M., Scholl, A., (2008). Scheduling inbound and outbound trucks at cross docking terminals. OR Spectrum, 135-161.
- [15] Vahdani, B., Zandieh, M., (2010). Scheduling trucks in cross-docking systems: Robust meta-heuristics. Computers & Industrial Engineering, 12-24.
- [16] Yu, W., Egbleu, P. J., (2008). Scheduling of inbound and outbound trucks in cross docking systems with temporary storage. European Journal of Operational Research, 377-396.
- [17] Soltani, R., Sadjadi, S. J., (2010). Scheduling trucks in cross-docking systems: A robust meta-heuristics approach. Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review, 650-666.
- [18] Vahdani, B., Soltani, R., Zandieh, M., (2009). Scheduling the truck holdover recurrent dock cross-dock problem using robust meta-heuristics. International Journal of Advanced Manufacturing Technology, 769–783.
- [19] Madani-Isfahani, M., Tavakkoli-Moghaddam, R., Naderi, B., (2014). Multiple cross-docks scheduling using two meta-heuristic algorithm. Computers & Industrial Engineering, 129–138.
- [20] Forouharfard, S., Zandieh, M., (2010). An imperialist competitive algorithm to schedule of receiving and shipping trucks in cross-docking systems. The International Journal of Advanced Manufacturing Technology, 1179-1193.
- [21] Boloori Arabani, A. R., Fatemi Ghomi, S. M. T., Zandieh, M., (2009). A multi-criteria cross-docking scheduling with just-in-time approach. The International Journal of Advanced Manufacturing Technology, 741-756.
- [22] Boloori Arabani, A. R., Fatemi Ghomi, S. M. T., Zandieh, M., (2011). Meta-heuristics implementation for scheduling of trucks in a cross-docking system with temporary storage. Expert Systems with Applications, 1964-1979.
- [23] Mohtashami, A., (2015). A novel dynamic genetic algorithm-based method for vehicle scheduling in cross docking systems with frequent unloading operation. Computers & Industrial Engineering, 221-240.
- [24] Birim, S., (2016). Vehicle Routing Problem with Cross Docking: A Simulated Annealing Approach. Procedia - Social and Behavioral Sciences, 149-158.
- [25] Golshahi-Roudbaneh, A., Hajiaghaei-Keshteli, M., Paydar, M., (2017). Developing a lower bound and strong heuristics for a truck scheduling problem in a cross-docking center. Knowledge-Based Systems, Volume 129, 17-38.