

حل مساله تخصیص اسکله‌ها با استفاده از الگوریتم بهینه‌سازی واکنش شیمیایی بهبود یافته

محمد سرایی^{۱*}، پروانه منصوری^۲

۱- کارشناسی ارشد، واحد اراک، دانشگاه آزاد اسلامی، اراک، ایران

۲- دکتری، علوم کامپیوتر، واحد اراک، دانشگاه آزاد اسلامی، اراک، ایران

رسید مقاله: ۲۹ شهریور ۱۳۹۸

پذیرش مقاله: ۱۶ شهریور ۱۳۹۹

چکیده

پایانه‌های کانتینری مکان‌هایی هستند که، محموله‌ها با استفاده از تجهیزات خاص از نقطه‌ای به نقطه‌ای دیگر منتقل می‌شوند. یکی از مهم‌ترین مسایل در برنامه‌ریزی عملیات ساحلی در پایانه‌های کانتینری، مساله برنامه‌ریزی پهلوگاه یا اسکله است، که تأثیر به‌سزایی در برنامه‌های جرتفیل‌ها، محوطه، انبار و مسیریابی کامیون‌ها دارد. این پژوهش شامل یک مدل برنامه‌ریزی پهلوگاه، با رویکرد برنامه‌ریزی هم‌زمان چند اسکله در یک بندر می‌باشد. برای حل این مدل، از الگوریتم بهبودیافته واکنش شیمیایی استفاده شده است. الگوریتم CRO، یک الگوریتم موثر برای جستجو راه حل‌های بهینه یا نزدیک بهینه است. این الگوریتم دارای جمعیت متغیر است که گاهی الگوریتم را کند کرده و یا برخی عملگرهایش را غیرقابل استفاده می‌نماید. در این پژوهش تلاش شده تا جمعیت الگوریتم در بازه مناسبی حفظ شود. برای ارزیابی روش پیشنهادی، نتایج زمان‌بندی حاصل از روش پیشنهادی را با سه الگوریتم GA، DE و PSO بررسی می‌کنیم. با کاهش انتظار کشتی‌ها بندر مورد نظر می‌تواند با افزایش جلب رضایت شرکت‌های کشتیرانی در رقابت با بنادر، موفق‌تر عمل نموده و بهره‌وری و سوددهی بالاتری داشته باشد.

کلمات کلیدی: پایانه‌های کانتینری، برنامه‌ریزی پهلوگاه، تخصیص اسکله، الگوریتم واکنش شیمیایی.

۱ مقدمه

بهره‌گیری از فنون و تکنولوژی‌های نوین در بنادر تجاری بزرگ دنیا در چند دهه اخیر ثمرات بسیاری را به ارمغان آورده است. بنادر به لحاظ نقش اساسی خود در زنجیره‌تأمین، همواره مورد توجه بوده‌اند. افزایش سرعت و کاهش زمان انجام عملیات بندری و دریایی، از مشخصه‌های مهم بنادر توسعه‌یافته و طراز اول جهان است [۱]. با توجه به محدودیت فضای اسکله‌ها و تعداد روزافزون کشتی‌های وارد شده به اسکله و با توجه به هزینه بالای توقف کشتی‌ها جهت دریافت سرویس تخلیه و یا بارگیری، استفاده از روشی با ایجاد کم‌ترین تاخیر ممکن

* عهده‌دار مکاتبات

آدرس الکترونیکی: mohammadsaraei@gmail.com

مي‌تواند در اين زمينه راهگشا باشد. حمل و نقل دريائي نقش مهمي را در زنجيره‌تامين بين المللي بازي مي‌كند و تأثير مهمي در اقتصاد جهاني دارد. سرعت حمل و نقل نقش مهمي را در تجارت جهاني دارد. از اين رو مهم‌ترين هدف پاينه كانتيني‌افزايش كارايي و كاهش تاخير در خروج كشتي‌ها از اسكله است. زمان بيكاري يك كشتي به كارايي زمان‌بندي اسكله و چگونگي تخصيص منابعي از قبيل پهلوگاه‌هاي اسكله، جرثقييل‌هاي اسكله، كاميون‌ها، جرثقييل‌هاي محوطه، در دسترس بودن آن‌ها و... بستگي دارد. بنابر اين مديريت مطلوب منابع پاينه موجب افزايش كارايي بنادر شده و زمان پهلوگيري كشتي‌ها مي‌تواند به عنوان معيار اصلي در جهت افزايش كارايي پاينه‌هاي كانتيني در نظر گرفته شود. بنابر اين مساله تخصيص اسكله‌ها كه به منظور انجام عمليات تخليه و بارگيري استفاده مي‌شود به دنبال تخصيص كشتي‌ها به اسكله‌ها با توجه به مشخصات كشتي و اسكله مي‌باشد. بنابر اين در اين مساله با توجه به فضاي بزرگ مساله استفاده از الگوريتم‌هاي جستجو و بهينه‌سازي روشي مناسب در برخورد با مساله زمان‌بندي اسكله مي‌باشد. در كشور ايران نيز با توجه به وسعت درياها و وجود بنادر مختلف بخش قابل توجهي از صنعت حمل و نقل توسط بنادر و پاينه‌هاي كانتيني صورت مي‌پذيرد. بنابر اين پژوهش‌هاي بسياري در حيطه افزايش كارايي در زمينه‌هاي مختلف بنادر و همچنين در برنامه‌ريزي و زمان‌بندي پهلوگاه صورت پذيرفته است. محمدپور و همكاران [۲] براي زمان‌بندي اسكله با در نظر گرفتن زمان‌بندي جرثقييل‌ها و وسايل حمل و نقل از يك مدل خطي صحيح مختلط بهره بردند. آنها پاسخ‌هاي ممكن را با استفاده از يك آرايه چند بعدي با ابعاد اسكله‌ها و كشتي‌هاي تخصيص داده شده و همچنين آرايه تك بعدي كه هر درايه نشانگر يك كشتي و مقدار درايه نشانگر تعداد جرثقييل مي‌باشد، مدل نمودند. داداشي و همكاران [۳] در پژوهشي يك رياضي خطي صحيح مختلط به منظور برنامه‌ريزي پهلوگاه با رويكرد مركب و با زمان ورود ديناميك كه قادر به برنامه‌ريزي هم زمان چند پاينه در يك بندر مي‌باشد، پيشنهاده نمودند. ارزيابي مدل پيشنهاده نشانگر كاهش چشمگير تاخير بود. جمشيدى و يزداني [۴] در پژوهشي، تخصيص اسكله به كشتي را براي اولين بار با هدف حداقل كردن هم‌زمان هزينه جا به جايي كانتيني‌ها و زمان انتظار كشتي‌ها در بندر با توجه به مطابقت عمق كشتي با عمق آب پهلوگاه و تطابق طول كشتي با طول پهلوگاه در نظر گرفتند و سپس مدل رياضي جديدي ارايه نموده و براي يافتن جواب بهينه مساله، از الگوريتم فراابتكاري ژنتيك بهره گرفتند. محمدپور و حسيني [۵] مساله تخصيص پهلوگاه‌هاي اسكله به كشتي‌ها را بررسي و مدل بررسي کرده را با استفاده از الگوريتم علف‌هاي هرز حل نمود. در انتها كارايي الگوريتم پيشنهاده با نتايج حاصل از نرم‌افزار تجاري GAMS مقايسه شده و نتايج نشان داد كه الگوريتم پيشنهاده علاوه بر كيفيت بالای نتايج، به‌خصوص در مسايل با اندازه بزرگ، سرعت حل بسيار بالاتري نسبت به نرم افزار GAMS دارد. محرمي [۶] در پژوهشي مساله تخصيص پيوسته و پويائي اسكله با هدف به حداقل رساندن مجموعه زمان شناوري وزن دار را مورد مطالعه قرار داد. محرمي در اين پژوهش يك روش كارا را براي موقعيت‌دهي كشتي‌هاي بعدي كه وارد اسكله مي‌شوند به كمك نمودار زمان فضا مدل‌سازي کرده است و سپس به كمك الگوريتم فراابتكاري به جستجوي جواب بهينه پرداخته است. پارامترهاي تأثيرگذار بر عملکرد الگوريتم‌هاي فراابتكاري ژنتيك و رقابت استعماري با به كارگيري روش RSM تنظيم شده است. نهايتاً كارايي اين دو الگوريتم در حل مثال‌هاي عددي مقايسه شده است.

دویدویک و کوردیک [۷] در سال ۲۰۱۶ در پژوهشی جهت حل مساله تخصیص اسکله با رویکرد گسسته از الگوریتمی با عنوان رسوب بهره بردند که اولین الگوریتم ترکیبی دقیق در راستای حل این مساله بود. تینگ و همکاران [۸] در سال ۲۰۱۴ در پژوهشی به حل مساله تخصیص اسکله پرداختند. هدف آنها به حداقل رساندن زمان سرویس دهی به کشتی‌ها بود. رویکرد آنها در حل مساله، تخصیص گسسته پویا بود. به طوری که زمان انتظار کل کمینه گردد. آنها برای این منظور از یک روش برنامه‌ریزی صحیح و الگوریتم PSO استفاده کردند.

سایادیک و دولگو [۹] در سال ۲۰۱۵ از الگوریتم NSGA-II جهت حل مدل چندهدفه برنامه‌ریزی کشتی‌ها استفاده نمودند. برنامه‌ریزی با توجه به میزان گسسته اسکله در دسترس و با توجه به اولویت کشتی‌ها انجام شد. هموتی و همکاران نیز مساله تخصیص اسکله را با استفاده از الگوریتم خفاش با در نظر گرفتن نوع اسکله برای خدمت‌دهی هم‌زمان بیش از یک کشتی مورد بررسی قرار دادند. هموتی و همکاران از داده‌های موجود در محوطه کانتینری به صورت واقعی استفاده نمودند تا کارایی روش خود را بیشتر نمایان سازند [۱۰].

بوهرکال و همکاران [۱۱] در سال ۲۰۱۱ سه مدل اصلی ارائه شده در مساله تخصیص پهلوگاه‌های اسکله را در حالت گسسته و پویا مقایسه نمودند و کارایی اولین مدل از آنها را بهبود دادند. اولین مدل بررسی شده در این پژوهش مدل بیان شده در مقاله ایمی و همکاران [۱۲] است که یک مدل برنامه‌ریزی صحیح مختلط می‌باشد و در سال ۲۰۰۱ ارائه شده است. در این مدل تابع هدف، مجموع زمان انتظار و زمان عملیات تخلیه و بارگیری کمینه می‌شود. ایمی و همکاران از الگوریتم آزادسازی لاگرانژ برای حل مدل فوق بهره بردند و اثبات کردند که مدل ارائه شده جهت حل مسایل دنیای واقعی مناسب می‌باشد.

لیانگ و همکاران [۱۳] در سال ۲۰۱۱ از الگوریتم ژنتیک چندهدفه و یک مدل برنامه‌ریزی صحیح مختلط غیرخطی برای حل مساله تخصیص اسکله بهره بردند. در این مدل تخصیص جرثقیل‌ها لحاظ شده و زمان عملیات هر کشتی وابسته به تعداد جرثقیل‌های تخصیص یافته می‌باشد. اهداف مساله کمینه‌سازی مجموع زمان سرویس و انتظار و تاخیر کشتی‌ها و کمینه‌سازی جابجایی جرثقیل‌ها میان اسکله‌ها است.

هان و همکاران [۱۴] در سال ۲۰۱۰ مدلی پویا جهت ورود کشتی‌ها ارائه دادند که کشتی‌ها جهت دریافت خدمات دارای اولویت متفاوت می‌باشند. در این پژوهش جرثقیل‌ها در هنگام پهلوگیری کشتی جهت ارائه سرویس می‌توانند از یک کشتی به کشتی دیگر منتقل شوند. اما تعداد جرثقیل‌هایی که به هر کشتی خدمت می‌دهند در هر لحظه ثابت فرض شده است. زمان ورود و سرویس کشتی‌ها به صورت تصادفی با توزیع نرمال ایجاد شده است. تابع هدف زمان انتظار به علاوه انحراف استاندارد مجموع زمان سرویس و مقدار وزن تاخیر جدایی از اسکله در نظر گرفته شده است. آنها از یک الگوریتم ابتکاری برپایه ژنتیک جهت حل مساله بهره برده‌اند. حل مساله تخصیص و زمانبندی آن با روش‌ها و الگوریتم‌های ترکیبی نیز در [۱۵] بسیار مورد بررسی قرار گرفته است. جیائو و همکاران مساله تخصیص را با استفاده از ترکیب الگوریتم‌های ژنتیک و ازدحام شیهه‌سازی تبرید مورد بررسی قرار داده‌اند. باربوسا و همکاران [۱۶] از ترکیب الگوریتم‌های تکاملی برای حل مساله بهره بردند. تحقیقات بسیاری در سطح جهانی در حیطه برنامه‌ریزی و زمانبندی موضوعات مختلف انجام شده است،

به طوری که مسایل زمان‌بندی همواره به عنوان چالش مورد بررسی محققان قرار می‌گیرد. به عنوان مسایل زمان‌بندی پروژه‌ها، زمان‌بندی وسایل نقلیه [۱۷]، زمان‌بندی دروس دانشگاهی یا زمان‌بندی تولید کارگاهی [۱۸] از جمله این مسایل است.

۲ مدل‌سازی

مدل ریاضی انتخاب شده مساله تخصیص اسکله (Berth allocation) نام دارد که در آن به تخصیص اسکله به یک سری کشتی با یک افق زمانی مشخص اشاره می‌شود. در این زمینه می‌توان چندین هدف مانند مینیم کردن زمان سرویس کشتی‌ها، مینیم کردن زمان ماندن در بندر، مینیم کردن تعداد کشتی‌های رد شده، مینیم کردن انحراف بین زمان‌بندی برنامه‌ریزی شده و واقعی را در نظر گرفت. هدف این مدل اما تخصیص بهینه کشتی‌ها در بندر است به طوری که زمان بارگیری کشتی‌ها مینیم شود. محدودیت‌های زمانی محدودیت‌هایی هستند که به زمان ورود کشتی‌ها مربوط و به دو دسته زمان ورود استاتیک و زمان ورود دینامیک تقسیم می‌شوند. در زمان ورود استاتیک فرض می‌شود در ابتدای افق زمانی تمامی کشتی‌ها در بندر وجود دارند. در زمان ورود دینامیک فرض می‌شود که کشتی‌ها به مرور زمان وارد می‌شوند و در ابتدای افق زمانی لزوماً در بندر وجود ندارند. محدودیت‌های مکانی موقعیت‌های پهلوگیری عملی کشتی‌ها را با توجه به تقسیم‌بندی از پیش تعیین شده اسکله به پهلوگاه‌ها محدود می‌کنند. محدودیت‌های مکانی به سه دسته گسسته، پیوسته و مرکب تقسیم می‌شوند. در رویکرد گسسته، اسکله به پهلوگاه‌های مجزایی تفکیک می‌شود. در هر پهلوگاه و در زمان واحد تنها یک کشتی می‌تواند مورد سرویس‌دهی قرار گیرد. در رویکرد پیوسته، هیچ تقسیم‌بندی در اسکله صورت نمی‌گیرد یعنی کشتی‌ها می‌توانند در موقعیت‌های دلخواه در طول اسکله پهلوگیری نمایند. در رویکرد مرکب نیز مانند رویکرد گسسته، اسکله اصلی به پهلوگاه‌هایی تقسیم می‌شود، با این تفاوت که کشتی‌های بزرگ می‌توانند بیش از یک پهلوگاه را اشغال نمایند یا کشتی‌های کوچک می‌توانند یک پهلوگاه را به اشتراک گذارند. در پژوهش حاضر مدل‌سازی برای حالت دینامیک و رویکرد مکانی مرکب انجام شده است.

پارامترها در مساله تخصیص اسکله به شرح زیر می‌باشد:

N_s : تعداد اسکله‌ها

S : طول هر اسکله

T : طول افق زمان‌بندی

N : تعداد کل کشتی‌های ورودی

p_i : زمان پردازش کشتی i

s_i : سایز کشتی i

a_i : زمان ورود کشتی i

متغیرهای تصمیم:

u_i : زمان شروع عملیات کشتی i

v_i : موقعیتی که کشتی i پهلوگیری می کند

c_i : زمان خروج کشتی i

σ_{ij} : اگر در دیاگرام زمان-فضا کشتی i کاملاً سمت چپ کشتی j باشد $\sigma_{ij} = 1$ در غیر این صورت $\sigma_{ij} = 0$

δ_{ij} : اگر در دیاگرام زمان-فضا کشتی i کاملاً بالای کشتی j باشد $\delta_{ij} = 1$ در غیر این صورت $\delta_{ij} = 0$

مدل ریاضی ارائه شده مساله که به تفکیک اسکله می باشد، به تخصیص اسکله به تعدادی کشتی با یک افق زمانی مشخص اشاره می شود. در این پژوهش، هدف تخصیص بهینه کشتی ها در بنادر است به طوری که زمان تاخیر کشتی ها مینیمم شود. پهلوگیری کشتی ها در زمان و مکان بهینه یکی از مسایل مهم در صنعت کشتیرانی است و در سال های اخیر مطالعات زیادی در این زمینه انجام شده است. مدل ریاضی زیر یکی از همین مدل ها است به طوری که در تابع هدف این مدل در رابطه ۱ ترکیب خطی زمان تاخیر دریافت سرویس کشتی ها در اسکله کمینه سازی می شود.

$$\min \sum_{i=1}^N (c_i - (a_i + p_i)) \quad (1)$$

s.t.

$$\left\{ \begin{array}{ll} u_j - u_i - p_i - (\sigma_{ij} - 1).T \geq 0, & \forall i \geq 1, j \leq N, i \neq j \\ v_j - v_i - s_i - (\delta_{ij} - 1).S \geq 0, & \forall i \geq 1, j \leq N, i \neq j \\ \sigma_{ij} + \sigma_{ji} + \delta_{ij} + \delta_{ji} \geq 1, & \forall i \geq 1, j \leq N, i \neq j \\ \sigma_{ij} + \sigma_{ji} \leq 1, & \forall i \geq 1, j \leq N, i \neq j \\ \delta_{ij} + \delta_{ji} \leq 1, & \forall i \geq 1, j \leq N, i \neq j \\ p_i + u_i = c_i, & \forall 1 \leq i \leq N \\ a_i \leq u_i \leq (T - p_i), & \forall 1 \leq i \leq N \\ 0 \leq v_i \leq (S - s_i), & \forall 1 \leq i \leq N \\ u_i, v_i \in R^+ & \forall 1 \leq i \leq N \\ \sigma_{ij} \in \{0, 1\}, \delta_{ij} \in \{0, 1\} & \forall i \geq 1, j \leq N, i \neq j \end{array} \right.$$

تابع هدف کمینه سازی مجموعه موزون زمان تاخیر در دریافت سرویس کشتی ها در اسکله ها است. محدودیت های اول و دوم محدودیت های مربوط به زمان و فضای تخصیص کشتی ها در اسکله را بیان می کند. محدودیت های سوم، چهارم و پنجم تضمین می کنند که تخصیص کشتی ها در اسکله دارای هم پوشانی روی دیاگرام زمان-فضا نباشد. محدودیت ششم، یک محدودیت محاسباتی برای زمان خروج کشتی ها از اسکله (completion time) است. محدودیت هفتم محدودیت افق زمانی برنامه ریزی است و محدودیت هشتم محدودیت ظرفیت اسکله یا فضای در دسترس است.

۳ الگوريتم واكنش شيميايي

۳-۱ مفهوم اساسي الگوريتم

اين الگوريتم از عملكرد مولكول‌ها در واكنش‌هاي شيميايي براي رسيدن به حداقل انرژي الهام گرفته است و اولين بار در سال ۲۰۱۰ توسط آلبرت مطرح شد. همان‌طور كه مي‌دانيم ماده در طبيعت سعي در رسيدن به حداقل سطح انرژي پتانسيل را دارد. فرض مي‌شود كه مولكول‌ها در يك محيط بسته قرار دارند. بنا بر اين يا با هم برخورد مي‌كنند و يا به ديواره ظرف برخورد مي‌كنند. اين الگوريتم از فرايند و واكنش‌هاي مولكولي الهام گرفته است. هر مولكول مجموعه‌اي از اتم‌ها و خواصي مانند تعداد و ... مي‌باشد. ما هر مولكول را با يك آرايه نمايش مي‌دهيم كه ويژگي‌هاي آن مولكول را نمايش مي‌دهد.

ω : كه نشان‌دهنده‌ي ساختار مولكول يا همان راه حل مفيد مي‌باشد.

PE: براي هر مولكول يك ويژگي انرژي پتانسيل (Potential Energy) تعريف مي‌كنيم كه ميزان شايستگي هر مولكول را نمايش مي‌دهد.

KE: براي هر مولكول يك ويژگي انرژي جنبشي (Kinetic Energy) تعريف مي‌كنيم.

NumHit: براي هر مولكول يك ويژگي numHit تعريف شده كه تعداد برخوردهاي هر مولكول را مشخص مي‌كند.

MinHit: براي هر مولكول يك ويژگي minHit تعريف مي‌كنيم كه حداقل تعداد برخوردها را مشخص مي‌كند.

LocalMin: براي هر مولكول يك ويژگي localMin تعريف مي‌كنيم كه ميني‌م‌ترين جوابي كه اخيرا اين مولكول مشاهده کرده است را نگهداري مي‌كند. هر مولكول مجموعه‌اي از اتم‌ها و خواصي همچون تعداد است كه يك راه حل قابل قبول براي مساله مي‌باشد. هر مولكول دو نوع انرژي PE و KE را دارا مي‌باشد. مقدار تابع هدف هر مولكول برابر با ميزان انرژي PE است. هر مولكولي ω تمايل دارد به مولكول ω' تغيير يابد، اين تغيير

هميشه امكان‌پذير است اگر $f(\omega) \geq f(\omega')$ و در غير اين صورت تنها در صورت برقراري

$PE_{\omega} + KE_{\omega} \geq PE_{\omega'}$ تغيير ممكن مي‌شود. در واقع KE توانايي مولكول براي فرار از بهينه محلي است. طبق

قانون بقاي انرژي، انرژي ايجاد نمي‌شود و از بين نمي‌رود؛ بنا بر اين تنها تبديل انرژي PE و KE در طی فرايندهاي شيميايي به يكدیگر امكان‌پذير مي‌باشد. الگوريتم CRO با يك بافر مركزي انرژي كار مي‌كند. به طوري كه با پيشرفت الگوريتم، مقدار KE کاهش مي‌يابد. به عبارت ديگر مولكول‌ها مجبورند كه در تكرارهاي بعدي ساختار مولكولي با مقدار PE كمتر و كمتر داشته باشند. واكنش‌هاي اصلي در الگوريتم CRO در چهار دسته قرار مي‌گيرند. هر يك از اين واكنش‌ها روشي براي دستكاري انرژي مولكول‌هاي درگير در آن واكنش هستند.

۲-۳ برخورد بی اثر دیواره‌ای

یک مولکول به دیواره برخورد کرده و بازمی‌گردد و برخی ویژگی‌های آن در این برخورد تغییر می‌کند. در اثر این واکنش مولکول ω به مولکول ω' تبدیل می‌شود به طوری که $\omega' = Neighbour(\omega)$. این تبدیل زمانی مجاز است که رابطه (۲) برقرار باشد:

$$PE_{\omega} + KE_{\omega} \geq PE_{\omega'} \quad (2)$$

در صورت عدم برقراری شرط رابطه (۲)، ω و PE و KE همان مقادیر قبلی باقی می‌مانند و در صورت برقراری شرط، ω' به ω' تبدیل می‌شود به طوری که رابطه (۳) برقرار شود.

$$KE_{\omega'} = (PE_{\omega} + KE_{\omega} - PE_{\omega'}) \times q \quad (3)$$

که q عددی بین $KE_{LossRate}$ و ۱ می‌باشد. $1-q$ نشان دهنده ضریب کاهش KE در محیط هنگام برخورد به دیواره می‌باشد. $KE_{LossRate}$ یک پارامتر سیستم است که حداکثر درصد کاهش KE در هر زمان را محدود می‌کند. انرژی هدررفته در بافر ذخیره می‌شود و انرژی ذخیره شده می‌تواند در فرایند تجزیه استفاده شود. شبه کد این واکنش در الگوریتم ۱ آمده است.

ineff_coll_on_wall(M,buffer)

Input : Amolecule M with its profile and central energy buffer.

-
۱. Obtain $\omega' = Neighbor(\omega)$
 ۲. Calculate $PE_{\omega'}$
 ۳. if $PE_{\omega} + KE_{\omega} \geq PE_{\omega'}$ then
 ۴. Get q randomly in interval [$KE_{LossRate}$, 1]
 ۵. $KE_{\omega'} = (PE_{\omega} + KE_{\omega} - PE_{\omega'}) \times q$
 ۶. Update buffer = buffer + $(PE_{\omega} + KE_{\omega} - PE_{\omega'}) \times (1 - q)$
 ۷. Update the profile of M by $\omega = \omega'$, $PE_{\omega} = PE_{\omega'}$ and $KE_{\omega} = KE_{\omega'}$.
 ۸. end if
 ۹. Output M and buffer
-

الگوریتم ۱. شبه کد برخورد بی اثر دیواره‌ای

۳-۳ تجزیه

یک مولکول بعد از برخورد به دیواره به دو یا چند مولکول متفاوت تبدیل می‌شود (فرض بر این است که یک مولکول به دو مولکول تجزیه می‌شود). مولکول ω_1' به دو مولکول ω_1' و ω_2' تجزیه می‌شود. مقدار PE مولکول‌های حاصل از شرط (۴) پیروی می‌کند و در صورت عدم برقراری تجزیه صورت نمی‌گیرد:

$$PE_{\omega} + KE_{\omega} \geq PE_{\omega_1'} + PE_{\omega_2'} \quad (4)$$

مقدار KE مولکول‌های حاصل به صورت زیر می‌باشد:

$$KE_{\omega'_1} = temp1 \times K$$

$$KE_{\omega'_2} = temp1 \times (1 - K)$$

که در آن:

$$temp1 = PE_{\omega} + KE_{\omega} - PE_{\omega'_1} - PE_{\omega'_2}$$

K یک عدد تصادفی در بازه صفر و یک با توزیع یکنواخت است. برای تشویق به عمل تجزیه از انرژی موجود در بافر استفاده می‌شود و اگر شرط مذکور در (۴) برقرار نبود شرط (۵) بررسی می‌شود:

$$PE_{\omega} + KE_{\omega} + buffer \geq PE_{\omega'_1} + PE_{\omega'_2} \quad (5)$$

اگر شرط (۵) برقرار بود تجزیه صورت می‌گیرد و داریم:

$$KE_{\omega'_1} = (temp1 + buffer) \times m1 \times m2$$

$$KE_{\omega'_2} = (temp1 + buffer - KE_{\omega'_1}) \times m3 \times m4$$

که m1 و m2 و m3 و m4 اعداد تصادفی هستند. که با توزیع یکنواخت در بازه صفر و یک تولید شده‌اند، ضرب کردن m1 در m2 و m3 در m4 تضمین می‌کند که مقدار KE مولکول‌های جدید خیلی زیاد نباشد. چرا که مقدار بافر معمولاً زیاد است. سپس مقدار بافر با رابطه (۶) به‌روزرسانی می‌شود:

$$temp1 + buffer - KE_{\omega'_1} - KE_{\omega'_2} \quad (6)$$

اگر شرط (۴) و (۵) برقرار نباشد تغییرات مجاز نیست و ω و PE و KE همان مقادیر قبلی می‌مانند. شبه کد مربوط به تجزیه در الگوریتم ۲ آمده است.

decompose(*M*, *buffer*)

Input : A molecule *M* with its profile and the central energy
buffer *buffer*.

۱. obtain ω'_1 and ω'_τ from ω
۲. Calculate $PE_{\omega'_1}$ and $PE_{\omega'_\tau}$
۳. Let $temp_1 = PE_{\omega'} + KE_{\omega'} - PE_{\omega'_1} - PE_{\omega'_\tau}$
۴. Create a Boolean variable *Success*
۵. if $temp_1 \geq 0$ then
۶. *Success* = TRUE
۷. Get *k* randomly in interval $[0, 1]$
۸. $KE_{\omega'_1} = temp_1 \times k$
۹. $KE_{\omega'_\tau} = temp_1 \times (1 - k)$
۱۰. Create new molecules M'_1 and M'_τ
۱۱. Assign $\omega'_1, PE_{\omega'_1}$ and $KE_{\omega'_1}$ to the profile of M'_1 ,
 and $\omega'_\tau, PE_{\omega'_\tau}$ and $KE_{\omega'_\tau}$ to the profile of M'_τ
۱۲. else if $temp_1 + buffer \geq 0$ then
۱۳. *Success* = TRUE
۱۴. Get M_1, M_τ, M_τ and M_τ independently randomly in
 interval $[0, 1]$
۱۵. $KE_{\omega'_1} = (temp_1 + buffer) \times m_1 \times m_\tau$
۱۶. $KE_{\omega'_\tau} = (temp_1 + buffer - KE_{\omega'_1}) \times m_\tau \times m_\tau$
۱۷. Update $buffer = temp_1 + buffer - KE_{\omega'_1} - KE_{\omega'_\tau}$
۱۸. Assign $\omega'_1, PE_{\omega'_1}$ and $KE_{\omega'_1}$ to the profile of M'_1
۱۹. else
۲۰. *Success* = FALSE
۲۱. end if
۲۲. Output M'_1 and M'_τ , *Success* and *buffer*

الگوریتم ۲. شبه کد تجزیه

۳-۴ برخورد بی اثر داخل مولکولی

دو مولکول با هم برخورد کرده و دو مولکول با ویژگی‌های جدید ایجاد می‌شود. دو مولکول ω_1 و ω_2 با هم برخورد می‌کنند و دو مولکول جدید ω'_1 و ω'_2 به ترتیب ایجاد می‌شود که ω'_1 همسایگی ω_1 و ω'_2 همسایگی ω_2 است. این تغییرات قابل انجام است اگر رابطه (۷) برقرار باشد.

$$PE_{\omega_1} + PE_{\omega_2} + KE_{\omega_1} + KE_{\omega_2} \geq PE_{\omega'_1} + PE_{\omega'_2} \quad (7)$$

و داریم:

$$KE_{\omega'_1} = temp2 \times P$$

$$KE_{\omega'_2} = temp2 \times (1 - P)$$

که در آن:

$$temp2 = (PE_{\omega_1} + PE_{\omega_2} + KE_{\omega_1} + KE_{\omega_2}) - (PE_{\omega'_1} + PE_{\omega'_2})$$

P یک عدد تصادفی با توزیع یکنواخت در بازه صفر و یک است. اگر شرط (۷) برقرار نباشد مولکول ω_1 و ω_2 بدون تغییر باقی می‌مانند

شبه کد برخورد داخل مولکولی در الگوریتم ۳ آمده است.

 int er_ineff_coll(M_1, M_2)

Input : molecule M_1, M_2 with their profiles.

۱. Obtain $\omega_1 = Neighbor(\omega_1)$ and $\omega_2 = Neighbor(\omega_2)$
۲. Calculate PE_{ω_1} and Calculate PE_{ω_2}
۳. Let $temp2 = (PE_{\omega_1} + PE_{\omega_2} + KE_{\omega_1} + KE_{\omega_2}) - (PE_{\omega_1} + PE_{\omega_2})$
۴. if $temp_2 \geq 0$ then
۵. Get p randomly in interval [0,1]
۶. $KE_{\omega_1} = temp_2 \times p$
۷. $KE_{\omega_2} = temp_2 \times (1 - p)$
۸. Update the profile of M_1 by $\omega_1 = \omega_1'$, $PE_{\omega_1} = PE_{\omega_1}'$
 and $KE_{\omega_1} = KE_{\omega_1}'$, and the profile of M_2 by $\omega_2 = \omega_2'$,
 $PE_{\omega_2} = PE_{\omega_2}'$ and $KE_{\omega_2} = KE_{\omega_2}'$
۹. end if
۱۰. Output M_1 and M_2

 الگوریتم ۳. شبه کد برخورد داخل مولکولی

۳-۵ سنتز یا ترکیب

در این فرایند دو (یا چند) مولکول با هم ترکیب می‌شوند و یک مولکول جدید ایجاد می‌کنند. ω_1 و ω_2 را مولکول‌های اولیه و ω' را مولکول حاصل در نظر بگیرید. اگر شرط (۸) برقرار باشد، عمل ترکیب انجام می‌گیرد.

$$PE_{\omega_1} + PE_{\omega_2} + KE_{\omega_1} + KE_{\omega_2} \geq PE_{\omega'} \quad (۸)$$

و داریم:

$$KE_{\omega'} = PE_{\omega_1} + PE_{\omega_2} + KE_{\omega_1} + KE_{\omega_2} - PE_{\omega'}$$

در اثر این واکنش مقدار KE مربوط به ω' بیشتر از دو مولکول اولیه است زیرا مقدار PE مربوط به ω' انتظار می‌رود که مقداری مشابه PE دو مولکول اولیه داشته باشد. و در نتیجه مولکول حاصل توانایی بیشتری در فرار از بهینه‌های محلی را دارد. شبه کد الگوریتم CRO در الگوریتم ۵ آمده است.
 شبه کد این واکنش در الگوریتم ۴ آمده است.

synthesis(M_1, M_2)

 Input : molecule M_1, M_2 with their profiles.

۱. Obtain ω from ω_1 and ω_2
 ۲. Calculate PE_{ω} .
 ۳. Create a Boolean variable Success
 ۴. Create a new molecule M'
 ۵. if $PE_{\omega_1} + PE_{\omega_2} + KE_{\omega_1} + KE_{\omega_2} \geq PE_{\omega}$ then
 ۶. Success = TRUE
 ۷. $KE_{\omega'} = PE_{\omega_1} + PE_{\omega_2} + KE_{\omega_1} + KE_{\omega_2} - PE_{\omega}$
 ۸. Assign $\omega', PE_{\omega'}$ and $KE_{\omega'}$ to the profile of M'
 ۹. else
 ۱۰. Success = FALSE
 ۱۱. end if
 ۱۲. Output M' and Success
-

الگوریتم ۴. شبه کد ترکیب.

12. Select a molecule M from Pop randomly
13. if decomposition criterion met then
14. ($M', M_2, Success$) = decompose(M, buffer)
15. if Success then
16. Remove M from pop
17. Add M_1 and M_2 to Pop
18. end if
19. else
20. ineff_coll_on_wall(M, buffer)
21. end if
22. else
23. Select Molecules M_1 and M_2 from Pop randomly
24. if synthesis criterion met then
25. ($M', Success$) = synthesis(M_1, M_2)
26. if Success then
27. Remove M_1 and M_2 from Pop
28. Add M' to Pop
29. end if
30. else
31. inter_ineff_coll(M_1, M_2)
32. end if
33. end if
34. Check for any new minimum solution
35. end
36. output the overall minimum solution and its function

الگوریتم ۵. شبه کد الگوریتم CRO

۴ روش پیشنهادی

در این مقاله از یک روش موثر به نام (CRO_OPT) برای حل مساله تخصیص اسکله‌ها با استفاده از MATLAB R2013a روی پلت فرمی به مشخصات Intel core i3 با حافظه 4GB RAM و سیستم عامل ویندوز 7 استفاده نمودیم. برای حل مساله داده‌های مورد نیاز را با استفاده از الگوریتم پیشنهادی مورد تست قرار دادیم، سپس روش پیشنهادی را با سه الگوریتم ژنتیک، ازدحام ذرات و دیفرانسل تکاملی مقایسه نمودیم. در مساله مورد بررسی هر دیتاست ۲۰ بار تکرار شده است. در این پژوهش فرض شده است کشتی‌ها در طول زمان وارد می‌شوند و باید به محض رسیدن در زودترین زمان ممکن پهلو داده شوند. بنابراین اولین فرض، دینامیک بودن زمان ورود کشتی‌ها می‌باشد، چرا که در واقعیت هم همین گونه است. فرض بعدی در مورد نحوه برخورد با منابع پهلوگاهی می‌باشد. از بین دو نوع رویکرد گسسته و پیوسته، رویکرد پیوسته باعث بهره‌وری بیشتر از منابع پهلوگاهی می‌شود و همچنین موجب درگیری منابع بیشتری از اسکله در مقایسه با رویکرد گسسته می‌شود. بنابراین در این پژوهش ترجیح داده شد از رویکرد پیوسته استفاده شود. اما از آنجایی که بنادر اسکله‌های مختلفی را شامل می‌شود، برای برنامه‌ریزی هم‌زمان اسکله‌های پایانه، به طوری که فضای اسکله‌ی هر پایانه به صورت پیوسته در نظر گرفته شود نیاز به یک رویکرد مرکب برای برخورد با محدودیت مکانی مربوط به فضای اسکله می‌باشد. علاوه بر این در این مقاله فرض بر این است سرویس‌دهی در یک مرحله صورت می‌پذیرد و زمان تاخیر در این مقاله همان زمان انتظار کشتی است. جهت استفاده از الگوریتم‌های فراابتکاری پاسخ‌های ممکن مساله باید به صورت مدلی به الگوریتم ارائه گردد و برازندگی آن توسط تابع هدف مدل شده در یک فرمول ریاضی مورد بررسی قرار گیرد. در این پژوهش از الگوریتم CRO بهبود یافته و یک کدینگ تک قسمتی پیوسته در مرحله نخست استفاده می‌کنیم. به این ترتیب در صورتی که تعداد کشتی‌ها P و تعداد اسکله‌ها Q باشد، هر عضو جمعیت یک آرایه به طول $P+Q-1$ از اعداد مابین صفر تا یک می‌باشد که به‌طور تصادفی در آرایه چیده شده‌اند. آنچه در این کدینگ حایز اهمیت است این است که ترتیب قرارگیری اعداد در آرایه در صورت مرتب‌سازی یک جایگشت از اعداد یک تا $P+Q-1$ آرایه می‌دهد. به‌طور مثال اگر تعداد کشتی‌ها برابر ۲۰ باشد و تعداد اسکله‌ها ۳ اسکله باشد. یک کدینگ ممکن از پاسخ به صورت زیر خواهد بود. (یک آرایه با بیست و دو عضو)

۰/۹۳۴۰ ۰/۴۸۹۸ ۰/۱۳۸۶ ۰/۵۶۷۸ ۰/۰۸۳۸ ۰/۲۶۳۸ ۰/۴۸۹۳ ۰/۷۳۱۷ ۰/۷۹۴۸ ۰/۹۲۳۴ ۰/۰۲۹۲
۰/۲۶۱۹ ۰/۸۵۹۴ ۰/۱۴۹۹ ۰/۴۳۱۷ ۰/۵۳۹۱ ۰/۱۲۰۶ ۰/۳۱۲۷ ۰/۶۱۱۰ ۰/۲۲۴۰ ۰/۱۵۲۷ ۰/۷۰۹۳

پس از مرتب‌سازی ترتیب به دست آمده به صورت زیر است:

۱۱ ۵ ۱۷ ۳ ۱۴ ۲۱ ۲۰ ۱۲ ۶ ۱۸ ۱۵ ۷ ۲ ۱۶ ۴ ۱۹ ۲۲ ۸ ۹ ۱۳ ۱۰ ۱

اعداد ۱ تا ۲۰ نشانگر کشتی‌ها و اعداد ۲۱ و ۲۲ به عنوان جدا کننده عمل می‌کنند به طوری که اعداد قرار گرفته از ابتدای آرایه تا جدا کننده اول که در آرایه قرار دارد شماره کشتی‌هایی می‌باشند که در اسکله اول پهلو می‌گیرند. اعداد قرار گرفته مابین دو جدا کننده که در آرایه قرار دارد شماره کشتی‌هایی می‌باشند که در اسکله دوم پهلو می‌گیرند و اعداد باقی مانده شماره کشتی‌هایی که در اسکله سوم پهلو می‌گیرند. تابع هدف نیز به صورت مجموع تاخیر در پهلوگیری کشتی‌ها محاسبه می‌شود و هدف کاهش این زمان می‌باشد.

الگوریتم COR شامل سه مرحله می‌باشد: مرحله اول، مقداردهی اولیه می‌باشد که در این مرحله جمعیت اولیه به صورت تصادفی ایجاد می‌شود جمعیت ممکن به صورت جایگشتی از کشتی‌ها همچنان که ذکر شد ارائه می‌گردد و در ادامه پارامترهای الگوریتم مقداردهی می‌شوند. در مرحله دوم، عملیات تکرار الگوریتم بارها تکرار می‌شود و پاسخ ممکن به سمت بهینگی حرکت می‌کند. در هر تکرار یک برخورد انتخاب می‌شود، ابتدا تصمیم‌گیری می‌شود که یک برخورد درون مولکولی یا یک برخورد تک مولکولی رخ دهد. برای این کار یک عدد تصادفی t به صورت رندوم با توزیع یکنواخت در بازه صفر و یک تولید و اگر این عدد بیشتر از مقدار معینی باشد در نتیجه یک برخورد تک مولکولی رخ خواهد داد و در غیر این صورت یک برخورد بین مولکولی اتفاق خواهد افتاد. سپس به تعداد مناسب (بسته به اینکه برخورد تک مولکولی است یا بین مولکولی) مولکول از جمعیت به صورت تصادفی انتخاب می‌شود. برای انتخاب نوع برخورد شرط تجزیه یا ترکیب بررسی می‌شود. سپس ایجاد یک نقطه مینیمم جدید بررسی می‌گردد و در صورت وجود ثبت می‌شود. این مراحل تا رسیدن به شرط توقف تکرار می‌شود. الگوریتم CRO یک الگوریتم مبتنی بر جمعیت می‌باشد اما اندازه جمعیت بسته به عملگرهای تجزیه و ترکیب می‌تواند متغیر باشد. در روش پیشنهادی در این پژوهش تلاش شده تا تعداد جمعیت در الگوریتم کنترل شود. با توجه به سازوکار الگوریتم در بخش ترکیب، جمعیت به سمت تک نقطه ای شدن و در نتیجه عدم امکان استفاده از عملگرهای دو مولکولی می‌رود. سازوکار الگوریتم در بخش تجزیه، جمعیت را به سمت افزایش سوق می‌دهد و الگوریتم کند می‌شود ما از یک سازوکار حذف با استفاده از نخبه‌گرایی جهت حفظ حداکثر جمعیت استفاده نمودیم. به این ترتیب که در صورت افزایش جمعیت از حداکثر تعیین شده، تعداد لازم جهت حذف از بدترین پاسخ‌ها انتخاب و حذف شده و بهترین پاسخ‌ها حفظ می‌شوند. جهت پیشگیری از تک نقطه‌ای شدن الگوریتم نیز از بهینه سراسری جهت افزایش یک نقطه در محیط تک نقطه‌ای شده بهره بردیم. در این پژوهش زمان ورود کشتی به اسکله جهت پهلوگیری، طول کشتی و زمان انتظار کشتی به ترتیب p و s در نظر گرفته شده که مشخصات آن در پیوست (۱) آمده است.

۵ نتایج

در این مطالعه ما از الگوریتم واکنش شیمیایی بهبود یافته حل مساله تخصیص اسکله‌ها که جز مسایل NP-Hard است، استفاده کردیم. در این مقاله برای حل این مساله از MATLAB R2013a روی پلت فرمی به مشخصات Intel core i3 با حافظه RAM، 4GB و سیستم عامل ویندوز 10 استفاده شده است. برای حل انتخاب ویژگی داده‌های مورد نیاز را با استفاده از الگوریتم پیشنهادی مورد تست قرار دادیم، سپس روش پیشنهادی را با ۳ الگوریتم ازدحام ذرات، ژنتیک و دیفرانسیل مقایسه نمودیم. در مساله مورد بررسی تعداد تکرار در هر الگوریتم ۱۰۰۰ و سایر پارامترها مانند اندازه جمعیت، حد بالا و پایین یکسان در نظر گرفته شده‌اند. در ادامه جهت بهبود نتایج الگوریتم سعی در حفظ جمعیت الگوریتم در یک بازه مناسب نمودیم. جهت بررسی نتایج از سه الگوریتم فراابتکاری ازدحام ذرات، ژنتیک و دیفرانسیل تکاملی برای مقایسه استفاده کردیم. مشخصات بندر کانتینری مورد بررسی به صورت تصادفی انتخاب و به صورت زیر می‌باشد:

افق زمانی: ۵۰ روز

تعداد اسکله‌ها: ۳

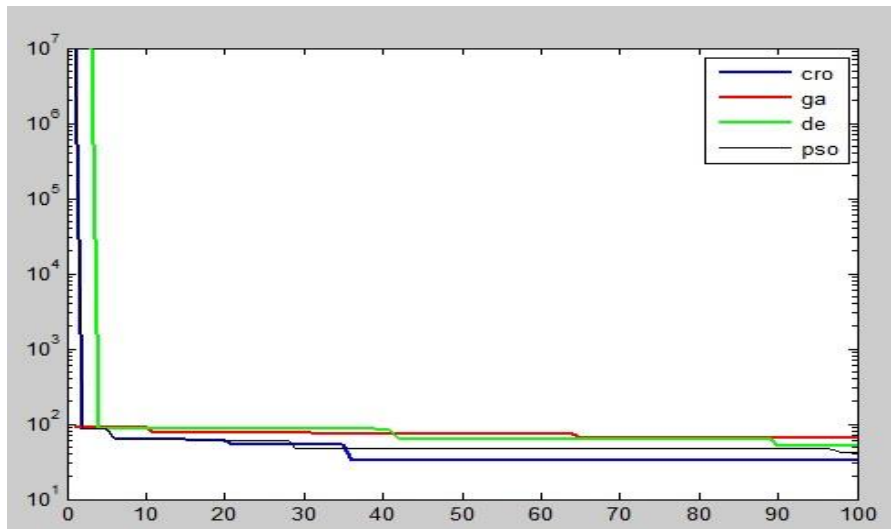
طول اسکله‌ها: در پیوست ۱

مشخصات کشتی‌ها (به ترتیب): در پیوست ۱

داده‌های به کار رفته در این شبیه‌سازی در پنج سایز مختلف انتخاب شد تا تحلیل مناسب‌تری از کارکرد روش‌های مختلف نشان دهد. جدول ۱ نتایج عددی حاصل از شبیه‌سازی مساله با روش پیشنهادی و سه الگوریتم مورد مقایسه را به تفکیک دیتا و الگوریتم نشان می‌دهد. علاوه بر این نمودار Rocurve با تکرار ۱۰۰۰ مرتبه مربوط به الگوریتم‌ها در شکل ۱ آمده است.

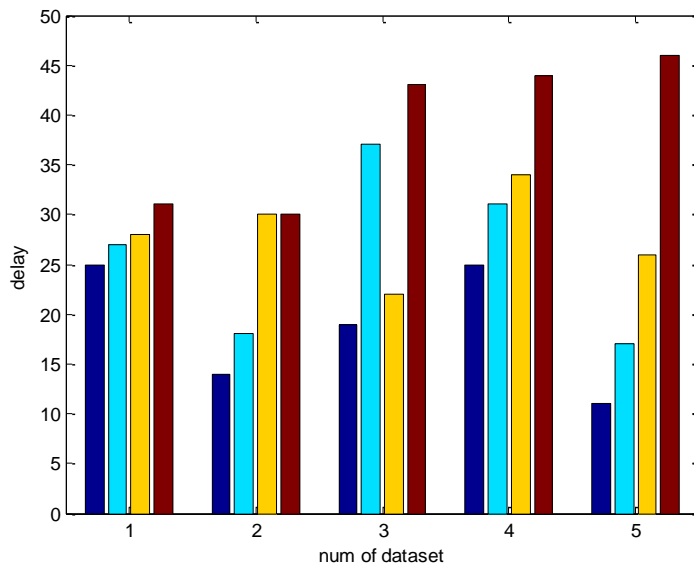
جدول ۱. نتایج عددی حاصل از شبیه‌سازی

داده	الگوریتم	بهترین زمان سرویس	بدترین زمان سرویس	میانگین زمان‌های سرویس	انحراف معیار زمان‌های سرویس	زمان پاسخ دهی الگوریتم (ثانیه)
۱	CRO_opt	۲۵	۴۲	۳۰/۱	۵/۷	۴۰/۹۳
	PSO	۲۷	۴۲	۳۱/۳۳	۴/۲۲	۲۰۹/۲۷
	GA	۲۸	۶۲	۴۰/۸۹	۱۱/۸۷	۷۴/۲۰
	DE	۳۱	۴۴	۳۴/۴	۳/۹۶	۲۳۳/۰۷
۲	CRO_opt	۱۴	۲۸	۲۰/۴	۵/۱۷	۶۰/۵۰
	PSO	۱۸	۲۹	۲۱/۱۶۷	۴/۱۶	۲۵۶/۰۸
	GA	۳۰	۵۵	۴۱/۲۲	۸/۱۳	۱۲۶/۶
	DE	۳۰	۴۰	۳۴/۲	۴/۸۶	۳۹۷/۳۲
۳	CRO_opt	۱۹	۲۶	۲۳/۲	۱/۹۲	۷۶/۶۱
	PSO	۳۷	۴۴	۳۶/۸	۶/۶۸	۵۲۰/۱۹
	GA	۲۲	۳۵	۲۷/۶	۵/۰۲	۱۶۸/۱۲
	DE	۴۳	۵۴	۴۶/۸	۴/۲۶	۵۰۵/۵۱
۴	CRO_opt	۲۵	۷۱	۳۳/۱	۶/۱۶	۱۳۶/۲۱
	PSO	۳۱	۲۵	۱۶	۶/۲۱	۴۴۶/۱۲
	GA	۳۴	۵۵	۴۰	۷/۷۴	۲۳۵/۲۱
	DE	۴۴	۵۵	۵۰/۲	۵/۴۴	۶۷۰/۸۱
۵	CRO_opt	۱۱	۴۰	۲۵/۵	۱۰/۴۶	۱۸۶/۵۱
	PSO	۱۷	۲۷	۲۴/۶	۲/۸۸	۶۰۷/۲۲
	GA	۲۶	۳۷	۲۹/۴۲	۶/۱۰	۲۲۶/۱۶
	DE	۴۶	۶۰	۵۱/۴	۵/۷۲	۶۳۱/۹۳



شکل ۱. نمودار Rocurv مقایسه الگوریتم‌ها

نتایج با استفاده از سه الگوریتم ازدحام ذرات و ژنتیک و دیفرانسیل تکاملی پایه و روش پیشنهادی به دست آمده است. مقایسه این روش‌ها نشان می‌دهد که روش پیشنهادی با دقت بالاتری عمل کرده است و نتایج زمان سرویس و بالطبع تأخیر کمتری را نشان می‌دهد. در شکل ۲ نمودار میله‌ای مقایسه بهینه‌های نهایی الگوریتم‌ها به تفکیک داده‌ها نشان داده شده است.



شکل ۲. نمودار میله‌ای مقایسه بهینه‌های نهایی الگوریتم‌ها به تفکیک دیتا

الگوریتم CRO پاسخ بهینه را می‌یابد. نمودار میله‌ای مقایسه بهترین پاسخ حاصل از الگوریتم‌ها را به خوبی نشان می‌دهد. الگوریتم CRO کم‌ترین تأخیر را ارائه می‌دهد. در شکل بالا رنگ آبی متعلق به الگوریتم پیشنهادی است که کم‌ترین تأخیر را دارد. در نمودار به راحتی بازه شماره ۵ کارایی روش پیشنهادی را بهتر نمایان می‌سازد. در صورت زمان‌بندی به صورت دستی، زمان تأخیرها با توجه به تعداد و اندازه و زمان پردازش متنوع کشتی‌ها بسیار بالا خواهد بود و زمان لازم جهت زمان‌بندی روزها به طول می‌انجامد.

۶ نتیجه‌گیری

در این مقاله یک مدل صحیح زمان‌بندی چندین اسکله مورد بررسی قرار گرفت و الگوریتم پیشنهادی زمان سرویس یا خدمت‌دهی مناسبی را در مقابل الگوریتم‌های مورد مقایسه به دست آورد. به عنوان مثال در ستون اول جدول ۱ بهترین زمان سرویس برای الگوریتم‌های واکنش شیمیایی، ازدحام ذرات، ژنتیک و دیفرانسیل تکاملی به ترتیب ۲۸، ۲۵، ۲۷ و ۳۱ در شرایط یکسان پارامترها و تعداد تکرارها به دست آمده است. علاوه بر این الگوریتم پیشنهادی، زمان پاسخ‌دهی (جدول شماره ۱) مناسب‌تری در مقایسه با الگوریتم‌های دیگر مورد بررسی دارد. در این مطالعه اثربخشی روش پیشنهادی، با بررسی پنج مجموعه داده بررسی شد. الگوریتم CRO، یک الگوریتم بسیار موثر برای جستجوی راه حل‌های بهینه برای یک مساله بهینه‌سازی در حوزه جستجو است. الگوریتم CRO یک الگوریتم مبتنی بر جمعیت می‌باشد اما اندازه جمعیت بسته به عملگرهای تجزیه و ترکیب می‌تواند متغیر باشد. این الگوریتم ذاتاً شامل سه عملیات بین‌الملکولی است که باعث تغییر در تعداد جمعیت شده و گاه‌ا الگوریتم را کند کرده و یا برخی عملگرهای ممکن جهت استفاده را غیرقابل استفاده می‌نماید. بنابراین با تلاش جهت حفظ جمعیت الگوریتم در بازه مناسب عملکرد، زمان پاسخ مناسب‌تر حاصل شد. در این پژوهش تلاش شده تا تعداد جمعیت در الگوریتم در بازه خاصی حفظ شود. به این ترتیب که در صورت افزایش جمعیت از میزان تعیین شده با یک روند نخبه‌گرایی جمعیت را کاهش دهیم و در صورت کاهش جمعیت مولکول، به جمعیت بیافزاییم. در روش‌های دقیق ریاضی نیاز به زمان اجرای بسیار زیادی است چرا که تعداد حالت‌های مختلف ممکن در این مساله بسیار زیاد است و با افزایش هر یک از پارامترهای درگیر در مساله تعداد حالت‌های ممکن به صورت نمایی افزایش می‌یابد. در چنین شرایطی استفاده از الگوریتم‌های فراابتکاری که همه حالت‌های ممکن را بررسی نمی‌کند، کارآمدتر می‌باشد. پیچیدگی الگوریتم پیشنهادی، چند جمله‌ای است و عملکرد کلی الگوریتم (دقت، سرعت همگرایی، پیچیدگی محاسباتی) در مقایسه با سایر روش‌ها رضایت‌بخش است. در روش‌های حل مسایل برنامه‌ریزی خطی به روش سیمپلکس با توجه به این که پیچیدگی زمانی الگوریتم چند جمله‌ای است، تعداد عملیات ماتریسی در هر تکرار زیاد است، حال آنکه در روش پیشنهادی با جستجوی مستقیم، بدون هیچ‌گونه عملیات ماتریسی تقریب دلخواهی از جواب یافت می‌شود و تعداد عملیات محاسباتی کاهش می‌یابد.

منابع

- [۱] دیلمی، و وحید، (۱۳۹۲)، بررسی و امکان‌سنجی زیر ساخت‌های فناوری اطلاعات در بندر الکترونیکی. پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه پردیس بین‌الملل گیلان.
- [۲] محمدپور عمران، محمد، حسینی، سید فرزاد، محرمی، مسعود، ابوعلی، سیامک، (۱۳۹۳). ارائه مدلی جدید برای مساله زمان‌بندی اسکله در پایانه‌های کانتینری با در نظر گرفتن تخصیص جرقیل‌های اسکله و وسایل حمل و نقل. شانزدهمین همایش صنایع دریایی بندر عباس.
- [۳] داداشی، علی، شیخ‌الاسلامی، عبدالرضا، بابایی تیرکلایی، عرفان، (۱۳۹۵). برنامه‌ریزی تخصیص اسکله در پایانه کانتینری بندر شهید رجایی. صنعت حمل و نقل دریایی، ۲(۱)، ۴۱-۴۷.

- [۴] جمشیدی، سمانه، یزدانی، مهدی، (۱۳۹۶). مدل‌سازی مساله تخصیص اسکله گسسته در پایانه‌های کانتینری و حل آن به وسیله الگوریتم ژنتیک. سومین کنفرانس بین‌المللی مدیریت و مهندسی صنایع، تهران، دانشگاه مقدس اردبیلی.
- [۵] محمدپور عمران، محمد، حسینی، سید فرزاد، (۱۳۹۶). استفاده از الگوریتم علف‌های هرز برای حل مساله تخصیص پهلوگاه‌های اسکله به کشتی‌ها در بنادر کانتینری. فصلنامه دریا فنون، ۲(۳)، ۸۵-۹۶.
- [۶] محرمی، مسعود، (۱۳۹۵). مساله تخصیص اسکله به کشتی‌ها در اسکله‌های ترمینال‌های کانتینری. هجدهمین همایش صنایع دریایی، جزیره کیش، انجمن مهندسی دریایی ایران.
- [۱۷] محمدپور عمران، محمد، حسینی، سید فرزاد، محرمی، مسعود، ابوعلی، سیامک، (۱۳۹۸). زمان بندی کامیون‌ها در فرابارانداز چندگانه برای کاهش تاخیرات با استفاده از الگوریتم فراابتکاری رقابت استعماری. تحقیق در عملیات در کاربردهای آن، ۱۶(۱)، ۶۹-۹۱.
- [۱۸] سموئی، پروانه، فتاحی، پرویز، (۱۳۹۶). مقایسه و تحلیلی بر استفاده از الگوریتم‌های فراابتکاری برای حل مسایل زمان‌بندی تولید کارگاهی. تحقیق در عملیات در کاربردهای آن، ۱۴(۱)، ۶۳-۷۶.
- [7] Kordić, S., Davidović, T., Kovač, N., Dragović, B., (2016). Combinatorial approach to exactly solving discrete and hybrid berth allocation problem. *Applied Mathematical Modelling*.
- [8] Ting, C. J., Wu, K. C., Chou, H., (2014). Particle swarm optimization algorithm for the berth allocation problem. *Expert Systems with Applications*, 41(4, Part 1), 1543-1550.
- [9] Bierwirth, C., Meisel, F., (2015). A follow-up survey of berth allocation and quay crane scheduling problems in container terminals. *European Journal of Operational Research*, 244(3), 675-689.
- [10] Hammouti, I., Merouani, M., Lajjam, A., (2018). Solving the hybrid berth allocation problem using a bat-inspired algorithm, 4th International Conference on Optimization and Applications.
- [11] Buhkal, K., Zuglian, S., Ropke, S., Larsen, J., Lusby, R., (2011). Models for the discrete berth allocation problem: a computational comparison. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 47, 461-473.
- [12] Imai, A., Nishimura, E., Papadimitriou, S., (2001). The dynamic berth allocation problem for a container port. *Transportation Research Part B: Methodological*, 35(4), 401-417.
- [13] Liang, C., Guo, J., Yang, Y., (2011) Multi-objective hybrid genetic algorithm for quay crane dynamic assignment in berth allocation planning. *Journal of Intelligent Manufacturing*, 22, 471-479.
- [14] Han, X. l., Lu, Z. q., Xi, L. f., (2010). A proactive approach for simultaneous berth and quay crane scheduling problem with stochastic arrival and handling time, *European Journal of Operational Research*, 207, 1327-1340.
- [15] Jiao, X., Zheng, F., Lio, f., Yinfeng, X, (2018). Integrated Berth Allocation and Time-Variant Quay Crane Scheduling with Tidal Impact in Approach Channel, *Discrete Dynamics in Nature and Society*.
- [16] Barbosa, F., Rampazoo, P., yamakami, A., Camanho, A, (2019). The use of frontier techniques to identify efficient solutions for the Berth Allocation Problem solved with a hybrid evolutionary algorithm, 107, 43-60.

پیوست ۱.

در دیتای اول ۲۰ کشتی ابتدایی از جدول مشخصات کشتی و در دیتای دوم ۳۰ کشتی ابتدایی از جدول مزبور و به همین منوال در ادامه، استفاده شده است.

جدول الف. طول اسکله‌ها و تعداد کشتی و اسکله

شماره دیتا	تعداد کشتی	طول اسکله	تعداد اسکله
۱	۲۰	۱۰۰	۳
۲	۳۰	۱۵۰	۳
۳	۴۰	۱۸۰	۳
۴	۵۰	۲۰۰	۳
۵	۶۰	۲۵۰	۳

جدول ب. مشخصات کشتی‌ها

i	a	p	s
۱	۷	۱۵	۱۰
۲	۲۵	۹	۵۰
۳	۲۲	۸	۷۰
۴	۳۴	۱	۴۰
۵	۱۱	۱۱	۶۰
۶	۲	۲۸	۱۰
۷	۹	۱۵	۳۰
۸	۳	۱۴	۶۰
۹	۱۷	۱	۳۰
۱۰	۱۷	۱۳	۲۰
۱۱	۳۳	۴	۲۰
۱۲	۱۶	۱۷	۱۰
۱۳	۱۰	۱۲	۵۰
۱۴	۱	۳۵	۳۰
۱۵	۷	۲۱	۶۰
۱۶	۱۶	۱۲	۳۰
۱۷	۴	۲	۷۰
۱۸	۲	۲	۴۰
۱۹	۱	۲۸	۲۰
۲۰	۲۰	۱۴	۵۰
۲۱	۲۳	۵	۲۰
۲۲	۱۶	۱۰	۶۰
۲۳	۲۸	۹	۸۰
۲۴	۳۸	۲	۴۰
۲۵	۳۷	۷	۱۰
۲۶	۲۴	۵	۵۰
۲۷	۳۴	۱۱	۷۰
۲۸	۱۹	۱۳	۹۰

۲۹	۳۰	۹	۳۰
۳۰	۴۱	۲	۳۰
۳۱	۲۶	۲	۶۰
۳۲	۲۷	۹	۳۰
۳۳	۳۱	۹	۲۰
۳۴	۳۹	۳	۴۰
۳۵	۳۲	۷	۲۰
۳۶	۳۶	۷	۱۰
۳۷	۱۳	۱۳	۳۰
۳۸	۴۲	۱	۵۰
۳۹	۱۵	۳	۲۰
۴۰	۲۰	۹	۶۰
۴۱	۲۱	۶	۴۰
۴۲	۱۷	۷	۵۰
۴۳	۳۳	۲	۲۰
۴۴	۳۵	۵	۱۰
۴۵	۲۵	۸	۴۰
۴۶	۱۴	۱۲	۱۰
۴۷	۴۰	۳	۵۰
۴۸	۱۸	۱۶	۶۰
۴۹	۲۲	۶	۱۰
۵۰	۲۹	۷	۳۰
۵۱	۶	۹	۲۰
۵۲	۱۱	۳	۵۰
۵۳	۱۱	۱	۲۰
۵۴	۳۶	۳	۳۰
۵۵	۱۲	۴	۵۰
۵۶	۴۳	۱	۱۰
۵۷	۸	۱۳	۴۰
۵۸	۴۶	۳	۲۰
۵۹	۱۰	۱۵	۴۰
۶۰	۱۵	۵	۶۰