

توسعه مدل بهینه مسیریابی وسایل نقلیه ناهمگن با قابلیت برداشت و تحويل همزمان محصولات به مشتریان و تحت محدودیت پنجره زمانی

زهرا سادات حسن پور جسری^۱، عرفان حسن نایبی^{۲*}، میلاد ابوالقاسمیان^۳

۱- استادیار، دانشکده مهندسی صنایع، دانشگاه صنعتی شریف، تهران، ایران

۲- استادیار، دانشکده مهندسی صنایع، دانشگاه صنعتی شریف، تهران، ایران

۳- استادیار، گروه مدیریت، مؤسسه آموزش عالی شهروردی، قزوین، ایران

رسید مقاله: ۲۵ شهریور ۱۴۰۲

پذیرش مقاله: ۲۵ بهمن ۱۴۰۲

چکیده

این مقاله به بررسی مساله مسیریابی وسایل نقلیه ناهمگن با پنجره زمانی به منظور برداشت و تحويل همزمان محصولات به مشتریان می‌پردازد. در این روش، وسایل نقلیه با سرعت و ظرفیت متفاوت برای تحويل محصولات استفاده شده‌اند. در این تحقیق، مدل‌های برنامه‌ریزی ریاضی با هدف کمینه‌سازی هزینه‌های مسیریابی وسایل نقلیه ناهمگن با درنظر گرفتن پنجره‌های زمانی هزینه برداشت تا تحويل محصول از مرکز مجاز آن به مشتری توسعه داده شده است. با توجه به NP-Hard بودن مساله مسیریابی در ابعاد بزرگ، برای حل این مساله از الگوریتم‌های ابتکاری و فراتکاری استفاده شده است. براساس نتایج به دست آمده، از سه روش فراتکاری جستجوی محلی تکرارشونده ILS، الگوریتم ترکیبی ژنتیک و الگوریتم جستجوی شبکه متفرق خودکار AGS استفاده شده است. نتایج محاسباتی نشان می‌دهد که کمترین هزینه از طریق اعزام ۶۷ وسیله نقلیه مختلف جهت برداشت و تحويل چندگانه محصول به مشتری از طریق تقسیم شهر تهران به ۱۶ ناحیه حاصل شده است. نتایج تحقیق نشان می‌دهد با اعزام و مسیریابی بهینه این تعداد وسیله نقلیه، مقدار هزینه‌های سیستم لجستیک نسبت به وضعیت موجود ۳۸/۵٪ درصد کاهش پیدا خواهد کرد. بر اساس نتایج محاسباتی، الگوریتم پیشنهادی قادر به مسیریابی بهینه وسایل نقلیه ناهمگن تحت محدودیت پنجره زمانی برای تحويل همزمان محصولات است.

کلمات کلیدی: مسیریابی وسایل نقلیه، بهینه‌سازی ریاضی، برداشت و تحويل همزمان، الگوریتم ژنتیک.

۱ مقدمه

مساله مسیریابی وسایل نقلیه یکی از مهم‌ترین مسائل در حوزه توزیع کالا محسوب می‌شود. بهینه‌سازی مسیریابی وسایل نقلیه موجب کاهش هزینه‌ها و همچنین بهبود کیفیت خدمات به مشتریان خواهد شد. مساله مسیریابی

* عهده‌دار مکاتبات

آدرس الکترونیکی: hassannayebi@sharif.edu

وسایل نقلیه (VRP)^۱ توسط دانتزیگ و رامزر در سال ۱۹۵۹ مطرح شده است [۱]. از جمله کاربردهای مساله مسیریابی وسایل نقلیه می‌توان به جمع‌آوری زباله‌های خانگی و صنعتی، مسیریابی سرویس مدارس، کارمندان و دانشگاهیان، تحویل‌های بانکی و پستی، انتقال نمونه‌های خون از موسسات پزشکی به آزمایشگاه‌ها، توزیع روزنامه، سرویس‌های رستورانی، حرکت ربات‌ها و جرثقیل‌ها و توزیع محصولات کارخانه‌ها بین عمدۀ فروش‌ها و خردۀ فروش‌ها اشاره کرد. در عمل محدودیت‌ها و مفروضات جانبی مختلفی وجود دارند که موجب توسعه مساله مسیریابی وسایل نقلیه و شکل‌گیری مدل‌های جدید شده است [۲]. VRP یک عنوان عمومی است که به هر دسته فعالیتی که وسیله نقلیه با مشتری در ارتباط است اطلاق می‌شود. از VRP در مقالات، به صورت زمانبندی وسایل نقلیه و توزیع وسیله نقلیه یا به طور ساده‌تر به صورت مساله تحویل نیز یاد می‌شود. مسیریابی وسیله نقلیه، یکی از مفاهیم آشنا در زمینه تحقیق در عملیات است که در دهه اخیر تلاش‌ها و به دنبال آن پیشرفت‌های بزرگی در این زمینه انجام شده است [۳]. بنابراین، مسایل VRP به مجموعه‌ای از مسایل گفته می‌شود که در آن ناوگانی مشکل از چندین وسیله نقلیه، از یک یا چند انبار به ارایه خدمت به مشتری‌های مستقر در نقاط مختلف جغرافیایی می‌پردازند و این امر را به نحوی انجام می‌دهند که هزینه‌های انجام این کار به حداقل مقدار ممکن برسد. در طول این مسیرها هر مشتری فقط یک بار ملاقات می‌شود و تمام تقاضاهای آنها تنها توسط یک وسیله نقلیه برآورده می‌شود. هر وسیله دارای ظرفیت معینی است و از سویی تمام مسیرها از یک نقطه مشخص (مبدأ بارگیری) شروع شده و پس از این که وسیله نقلیه به یک سری مرتب از مشتری‌ها سرویس ارایه داد، به همان نقطه اولیه بر می‌گردد و مسیر در همان مکان شروع، خاتمه پیدا می‌کند [۴]. تقریباً سیکلی دایره مانند که از یه نقطه شروع و در همان نقطه هم تمام می‌شود. این گونه مسایل به عنوان مسایل VRP که به نوعی جز مسایل برنامه‌ریزی حمل و نقل تلقی می‌شوند، شناخته می‌شوند. مدل‌ها و الگوریتم‌های معرفی شده برای حل مسایل VRP ارایه شده، نه تنها برای استفاده در مسایل مربوط به پخش و جمع‌آوری کالاهای بلکه برای بسیاری از مسایل مختلف صنعت حمل و نقل در دنیای واقعی، می‌تواند مورد استفاده قرار بگیرند. به عنوان مثال کاربرد الگوریتم‌های مسیریابی می‌تواند در موضوعاتی نظیر جمع‌آوری زباله‌های خشک، پاکیزه‌سازی خیابان‌ها، مسیریابی اتوبوس مدرسه، سیستم‌های جابه‌جایی معلومین، برنامه‌ریزی واحدهای نگهداری و تعمیرات، تاکسی‌های اینترنتی، شرکت‌های لجستیک و حمل بار باشد [۳-۵]. پخش کالاهای که در برگیرنده خدمت‌دهی به دسته‌ای از مشتری‌ها است، در یک بازه زمانی تنظیم شده و توسط دسته‌ای از وسایل نقلیه انجام می‌شود که در یک یا چند مرکز قرار می‌گیرند و توسط عده‌ای از رانندگان هدایت می‌شوند. همچنین، جابه‌جایی‌ها باید در یک شبکه مسیر مناسب انجام شود [۶]. علاوه بر این، برای افزایش کیفیت سرویس‌دهی و پاسخ به درخواست‌های مشتری‌های گوناگون، امروزه کارفرمایان به جای استفاده از روش‌های قدیمی، سعی می‌کنند که از روش‌های توزیع موثر و رضایت‌بخش استفاده کنند. به طور مثال مشتریان ساعت‌های دریافت ترجیحی را ممکن است برای دریافت کالا تغییر دهند و در نتیجه کارفرمایان توزیع کننده کالا باید کالاهای خود را در پنجره زمان‌های مختلف تحویل دهند.

^۱Vehicle Routing Problem (VRP)

[۷]. مدل‌های VRP در حالت‌های کاربردی که در برخی موارد حتی مستقیماً با توزیع فیزیکی کالاها مرتبط نیستند، به طور مکرر اتفاق می‌افتد. سوار کردن کودکان به اتوبوس‌های مدرسه، تحویل تولیدات بین سوپرمارکت‌ها و فروشگاه‌های بزرگ، توزیع روزنامه، تورهای بازرسی و تعمیر بازدارنده، توزیع هر گونه کالا یا خدمت وغیره، همگی نمونه‌هایی از مسایل VRP هستند که در آنها، کالاها و خودروها می‌توانند شکل‌های متنوعی داشته باشند [۸]. در ادبیات موضوع اثبات شده است که مسایل VRP از نوع NP-Hard هستند [۹، ۱۰]. الگوریتم‌های تحقیقاتی ارایه شده برای VRP عموماً شامل روش‌های دقیق و الگوریتم‌های بهینه‌سازی هوشمند هستند. الگوریتم‌های دقیق شامل روش‌های شاخه و کران، شاخه-قیمت-برش و متدهای برنامه‌ریزی پویا هستند. در مقابل، الگوریتم‌های تقریبی عمدتاً شامل روش‌های جستجوی متنوع و شبیه‌سازی تبرید، الگوریتم‌های ژنتیک، بهینه‌سازی مورچگان وغیره است.

براساس موارد اشاره شده در بالا، در تحقیق حاضر یک مدل برنامه‌ریزی ریاضی با هدف کمینه‌سازی مجموع هزینه‌های مسیریابی وسایل نقلیه ناهمگن و با درنظر گرفتن پنجره‌های زمانی هزینه برداشت (جمع‌آوری)^۱ تا تحویل^۲ محصول از مراکز مجاز به مشتری توسعه داده شده است. با به کار گیری مدل فوق در یک مطالعه موردی واقعی برای مشتریان یک خرده فروشی آنلاین در کشور، ابتدا مدل ریاضی توسعه داده شده در محیط نرم افزار GAMS فرمول‌بندی شده است و سپس با ابزار CPLEX حل شده است. با حل مدل در ابعادهای کوچک، متوسط و بزرگ مشخص شده است که مدل ریاضی قادر به حل نمونه‌های عددی بزرگ نمی‌باشد؛ بنابراین، با به کار گیری روش فرایتکاری و بررسی قابلیت مدل پیشنهادی با به کار گیری آن نتایج لازم برای نمونه‌ها با ابعاد بزرگ نیز حاصل گردیده است.

ادامه مقاله به شرح زیر سازماندهی می‌شود. در بخش دوم، یک مرور ادبیات ارایه شده است. در بخش سوم روش پیشنهادی تحقیق که شامل معرفی مدل‌سازی ریاضی است ارایه شده است. در بخش چهارم، نتایج تحقیق ارایه شده است و سرانجام در بخش پنجم یک نتیجه گیری کلی به همراه پیشنهاد تحقیقات آتی ارایه شده است.

۲ مرور ادبیات

مساله VRP یکی از مسایل مهم در مدیریت زنجیره تامین است که در آن تعدادی خودرو متتمرکز در یک یا چند قرارگاه (انبار یا گره) باید به تعدادی از مشتری‌ها مراجعه کرده و به آنها خدمتی را ارایه بدهند که هر یک دارای درخواستی معین هستند [۱۱]. این مساله در صدد است تا با استفاده از مدل‌های ریاضی و بهینه‌سازی مسیر به گونه‌ای عمل کند که مسافت طی شده، زمان کل سفر، تعداد وسایل حمل و نقل، جریمه‌های دیرکرد و در نهایت تابع هزینه حمل و نقل حداقل گردد و در نتیجه رضایت مشتری‌ها به حداقل مقدار خود برسد. برای مثال، نیرا و همکاران [۱۲]، یک مدل برنامه‌ریزی عدد صحیح برای مساله مسیریابی وسیله نقلیه چند سفره با پنجره زمانی با فرض وابستگی زمان بارگیری به نوع سرویس و مدت زمان سفر (MTVRPTW-SDLT)^۳ ارایه دادند. اولین

¹ Pick-up

² Delivery

³ Multi-trip vehicle routing problem with time windows, service-dependent loading times, and limited trip duration

مدل ارایه شده در این مقاله، بازگشت وسیله نقلیه به انبار را مدل سازی می کند. برای حل مساله از روش قطعی استفاده شده است. هوانگ و همکاران [۱۳]، یک مدل برای مساله مسیریابی وسایل نقلیه چند سفره با پنجره های زمانی (MTVRPTW)^۱ را معرفی کرده اند. در مدل ارایه شده وسایل نقلیه محموله های جمع آوری شده از مشتریان را در انباری که ظرفیت تخلیه محدودی دارد، تخلیه می کنند. برای حل مساله یک الگوریتم حل مبتنی بر شاخه و قیمت و برش (PBC)^۲ نیز پیشنهاد شده است.

رضایی و همکاران [۳]، یک مدل چنددهفه برای مساله مسیریابی وسایل نقلیه چند گانه (MO-MVRP)^۳ در شرایط بحرانی برای خون رسانی به مصدومان ارایه کرده اند. در این مدل ارایه شده مدت زمان رسیدن وسایل نقلیه و مقدار خون جمع آوری شده توابع هدف مساله در نظر گرفته شده اند. برای حل مدل پیشنهادی از حل قطعی CPLEX استفاده شده است. ونگ و همکاران [۱۴] در این مطالعه یک مساله مسیریابی خودرو چند انباری مشترک با تقاضاهای مشتری به صورت پویا و پنجره های زمانی (CMVRPDCDTW)^۴ را با در نظر گرفتن اشتراک منابع (RS)^۵ و الزامات پویای مشتریان را معرفی می کنند. برای این منظور، یک مدل بهینه سازی دو هدفه برای بهینه سازی مسیرهای وسایل نقلیه در حالی که هزینه عملیاتی کل و تعداد وسایل نقلیه را به حداقل می رساند، ساخته شده است. برای حل مدل پیشنهادی یک الگوریتم ترکیبی متشکل از الگوریتم خوش بندی k-medoids بهبود یافته و بهینه سازی از دحام ذرات چند هدفه برای یافتن جواب های نزدیک به بهینه ارایه شده است. حسن پور و همکاران [۱۵]، یک مساله مسیریابی وسیله نقلیه باز چند سفری (MTOVRP)^۶ را فرموله کرده اند. برای این منظور، یک مدل برنامه نویسی عدد صحیح مناسب برای به حداقل رساندن کل هزینه های خریداران فرموله شده است. برای حل مدل یک الگوریتم مبتنی بر تجزیه ارایه شده است که مساله را به دو بخش تقسیم می کند. در مرحله اول، تصمیمات تاکتیکی در مورد انتخاب تامین کننده و نوع همکاری اتخاذ می شود. در مرحله دوم، توالی بازدید هر وسیله نقلیه مشخص می شود. نوذری و همکاران [۱۶]، یک مدل مسیریابی چندانباری (MDVRP)^۷ تحت عدم قطعیت ارایه داده اند. هدف اولیه مدل پیشنهادی، مکان یابی انبارها و مرکز تولید و مسیریابی وسایل نقلیه برای توزیع کالاهای پذشکی به بیمارستان ها است. برای حل این مدل یک روش فازی استوار با پارامترهای نامعین مانند هزینه های تقاضا، انتقال و توزیع استفاده شده است. اثر عدم قطعیت با استفاده از روش برنامه ریزی فازی نوتر و سوپیک مورد بررسی قرار گرفته است. ژیائو و همکاران [۱۷]، یک الگوریتم مسیریابی خودروی چند مرحله ای مبتنی بر گروه بندی وظایف (MSVR-TG)^۸ برای مساله مسیریابی وسیله نقلیه نجات با محدودیت انرژی در بایان طبیعی پیشنهاد کرده اند. برای حل مساله یک الگوریتم ابتکاری مبتنی بر خوش بندی k-means و الگوریتم ژنتیک ارایه داده اند. کریمی و فردوس [۱۸]، در این مطالعه یک مساله مسیریابی وسیله نقلیه با پنجره های زمانی در نظر گرفته شده است که در آن هر کامیون دارای ظرفیت متغیری است. در این مدل، هر وسیله

¹ Multi-trip vehicle routing problem with time windows (MTVRPTW)

² Branch-price-cut

³ Multi Objective-Multiple vehicle routing problem (MO-MVRP)

⁴ Collaborative multi-depot vehicle routing problem with dynamic customer demands and time windows (CMVRPDCDTW)

⁵ Resource Sharing (RS)

⁶ Multi-Trip Open Vehicle Routing Problem (MTOVRP)

⁷ Multi-depot Vehicle routing problem (MDVRP)

⁸ Multi-stage vehicle routing algorithm based on task grouping (MSVR-TG)

نقلیه می‌تواند یک یا چند واگن حمل نماید. مشتریان در بازه‌های زمانی مشخص بازدید می‌شوند و وسایل نقلیه نیز می‌توانند چندین سفر داشته باشند. در این مقاله یک برنامه‌ریزی ریاضی ارایه شده است که با استفاده از الگوریتم شاخه و قیمت حل شده است. مردانه و همکاران [۱۹] در این مقاله، یک مساله برنامه‌ریزی تامین دوره‌ای کشتی در نظر گرفته شده است که در آن تقاضاهای هفتگی در چندین تاسیسات دریابی با ناوگانی از کشتی‌های ناهمگن برآورده می‌شود. هدف برنامه‌ریزی ارایه شده یافتن ترکیب بهینه ناوگان و سفرهای هفتگی برای کشتی‌های هاست که کل سفر و هزینه‌های ثابت را به حداقل برساند. برای حل مساله برنامه‌ریزی تامین دوره‌ای کشتی، یک الگوریتم شاخه و قیمت پیشنهاد شده است. نتایج شبیه‌سازی نشان می‌دهد که رویکرد پیشنهادی می‌تواند راه حل‌هایی با کیفیت بالا برای نمونه‌های مساله بزرگ در مقیاس صنعتی ایجاد کند. هی و همکاران [۲۰]، در این مقاله یک سیستم حمل و نقل عمومی روستاوی جدید را معرفی می‌کنند که قادر است خدمات مسافری و باری را یکپارچه نماید. این رویکرد قادر است هزینه‌های لجستیکی را کاهش دهد و درآمد اضافی برای اپراتور حمل و نقل ایجاد می‌کند. بنابراین، هدف به حداقل رساندن هزینه برای کاربر و اپراتور حمل و نقل با استفاده از یک مدل برنامه‌ریزی خطی عدد صحیح مختلط فرموله شده است که می‌تواند مسیریابی اتوبوس و برنامه‌ریزی سفر اتوبوس را برای چندین محل روستاوی انجام دهد. مدل توسعه داده شده با استفاده از ابزار Gurobi در نمونه‌های عددی کوچک مورد استفاده قرار گرفته است و برای حل مساله در ابعاد بزرگ از روش فرالبتکاری جستجوی ممنوعه استفاده شده است. نتایج تحقیق نشان می‌دهد که چگونه می‌توان تعداد اتوبوس‌های برقی روستاوی را به طور بهینه طراحی کرد تا هزینه‌های خرید و نگهداری آنها کاهش یابد.

جدول ۱. طبقبندی مقالات مرتبط

روش حل	محدودیت ظرفیت	پارامترهای مدل		دوره زمانی		تابع هدف		نام مدل	شماره منبع	سال انتشار	نام مؤلف
		غیرقطعی	قطعی	چندگانه	یگانه	چنددهفه	نک هدفه				
ابتکاری	-	-	*	-	*	-	*	MTVRPTW-SDLT	[۱۲]	۲۰۲۰	نیرا و همکاران
BPC	*	-	*	-	-	-	*	MTVRPTW	[۱۳]	۲۰۲۱	هوانگ و همکاران
CPLE X	-	-	*	-	*	*	-	MO-MVRP	[۳]	۲۰۲۱	رضایی و همکاران
ابتکاری	-	-	*	-	*	*	-	CMVRPDCD TW	[۱۴]	۲۰۲۲	ونگ و همکاران
ابتکاری	-	-	*	-	*	*	-	MTOVRP	[۱۵]	۲۰۲۲	حسن پور و همکاران
فازی نوتروسو فیک	-	-	*	-	*	-	*	MDVRP	[۱۶]	۲۰۲۲	نوذری و همکاران

-	*	-	*	-	*	-	*	MSVR-TG	[۱۷]	۲۰۲۲	ژیانو و همکاران
BPC	*		*		*		*	VRPTW	[۱۸]	۲۰۲۲	کریمی و فردوس
BPC	-		*		*	*		CMTVRPTW	[۲۱]	۲۰۲۳	هو و همکاران
قطعی و فرابتكار ی	-		*	*			*	HG-VRP-TW- PD	-	۲۰۲۴	این تحقیق

هو و همکاران [۲۱] مساله مسیریابی وسیله نقلیه چند سفری ظرفیت دار با پنجره های زمانی (CMTVRPTW)^۱ و استفاده از آن در سناریوهای مختلف را بررسی کردند. برای حل این مساله، یک الگوریتم جدید شاخه و قیمت و برش بر اساس مدل پیشنهاد شده است. براساس مطالعات اشاره شده در بالا، در جدول ۱، طبقه بندی ادبیات مربوطه انجام شده است. با توجه به طبقه بندی انجام شده در جدول ۱، مهم ترین شکاف تحقیق شناسایی می شود. بر این اساس ارایه یک مدل برنامه ریزی ریاضی برای مسیریابی وسایل نقلیه که از طیف های گوناگونی می باشد در یک پنجره زمانی با در نظر گرفتن قابلیت تحویل و برداشت همزمان به مشتریان در مطالعات قبلی مشاهده نمی شود.

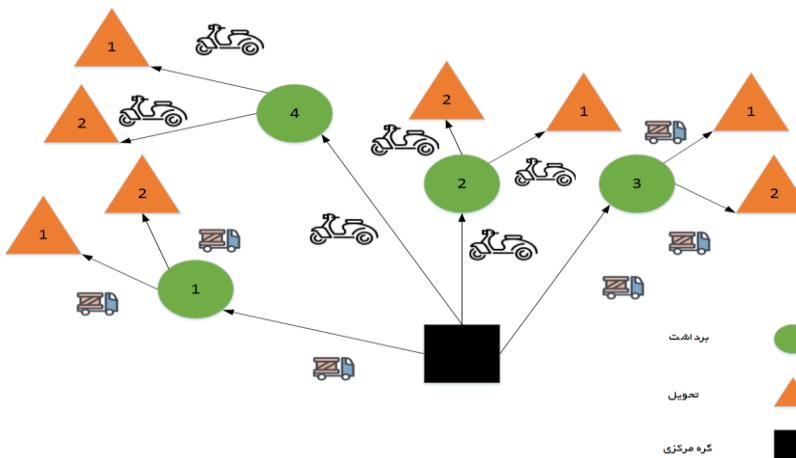
۳ روش تحقیق

در این بخش از تحقیق به جزئیات مربوط به مدل سازی ریاضی مساله و روش حل آن پرداخته می شود. برای این منظور، ابتدا مجموعه ها، پارامترها، متغیرها، محدودیت ها و توابع هدف معرفی می شوند. در این تحقیق یک مدل برنامه ریزی ریاضی برای مساله مسیریابی با قابلیت تحویل و برداشت همزمان توسعه داده شده است. این مدل برای حالتی است که وسیله نقلیه از هاب شروع حرکت کرده و سفارشاتی را که باید توسط مراکز توزیع به مشتریان مربوطه توزیع شوند تحویل داده و به طور همزمان سفارشاتی که باید از مراکز توزیع جهت انجام پردازش ها و تفکیک سازی به هاب فرستاده شود، جمع آوری می کند. در شکل ۱ ساختار برداشت و تحویل همزمان محصولات نشان داده شده است.

به طور کلی، ساختار تشکیل شده برای مدل دارای مفروضات زیر است که عبارت اند از:

- هر گره به عنوان مرکز توزیع DC^j یک بار فقط بازدید می شود و در این بازدید عملیات جمع آوری محصولات و توزیع محصولات به صورت همزمان توسط تنها یک وسیله نقلیه صورت می گیرد (حالت اول).

¹ Capacitated Multi-Trip Vehicle Routing Problem with Time Windows (CMTVRPTW)
² Distribution center



شکل ۱. نمایی از شکل برداشت و تحویل همزمان با وسائل نقلیه ناهمگن (دایره: برداشت، مثلث: تحویل)

- لزومی به بازدید یک باره گرده DC جهت جمع‌آوری و توزیع محصولات نیست. به بیان بهتر ممکن است عملیات توزیع به DC توسط یک وسیله نقلیه و عملیات جمع‌آوری توسط وسیله نقلیه دیگر صورت بگیرد. هم چنین ممکن است بسته به ظرفیت وسایل نقلیه، عملیات توزیع و بخشی از عملیات جمع‌آوری توسط یک وسیله نقلیه و میزان باقیمانده جمع‌آوری توسط وسیله نقلیه دیگر صورت بگیرد که در این صورت با حالت ارسال بسته‌های یک سفارش به چندین مقصد^۱ روبرو می‌شویم. به عبارت دیگر، در این روش، بسته‌های یک سفارش به دو یا چند بخش تقسیم شده و به آدرس‌های مختلفی ارسال می‌شوند. این روش برای کاهش هزینه‌های حمل و نقل و بهبود تجربه مشتریان استفاده می‌شود (حالت دوم).

- تمام DC ها برای عملیات توزیع توسط وسایل نقلیه بازدید می‌شوند و سپس به همان ترتیبی که DC ها بازدید شده‌اند، عملیات جمع‌آوری سفارشات از آنها انجام می‌شود (حالت سوم).
- مجموع سفارشات جمع‌آوری از DC ها حداقل به اندازه مجموع سفارشات برای توزیع به DC ها است.
- مجموع سفارشات جمع‌آوری از DC ها بیشتر از مجموع سفارشات برای توزیع به DC ها است. در نظر گرفتن مفروضات فوق باعث می‌شود تا سه حالت برای مدل‌سازی در نظر گرفته شود که در ادامه نحوه مدل‌سازی مربوطه شرح داده می‌شود. اما پیش از آن لازم است نمادگذاری مربوط به مدل‌سازی تحقیق اعم از معرفی مجموعه‌ها، پارامترها و متغیرها شرح داده شود.

الف) مجموعه‌ها:

$I = 1, \dots, i, DC$: مجموعه نقاط مراکز توزیع

$V = 1, \dots, v$: مجموعه کلیه نقاط (مراکز توزیع و گره‌های هاب)

$A = 1, \dots, a$: مجموعه کمان‌ها

$K = 1, \dots, k$: مجموعه وسایل نقلیه

¹ Split Delivery

ب) پارامترها:

$[e_i, l_i]$: پنجره زمانی حضور وسیله نقلیه در گره DC_i

Qv^k : ظرفیت حجمی وسیله نقلیه k

Qw^k : ظرفیت وزنی وسیله نقلیه k

α^k : ضریب عملکرد راننده وسیله نقلیه k از منظر آشنازی با مسیرها

c_{ij} : فاصله بین گره i و گره j

Dv_i : میزان حجم سفارشات متناظر با DC_i

Dw_i : میزان وزن سفارشات متناظر با DC_i

p_i : تعداد سفارش‌هایی که باید از DC_i جمع‌آوری شود.

d_i : تعداد سفارش‌هایی که باید DC_i تحویل داده شود.

ج) متغیرهای تصمیم‌گیری:

متغیرهای تصمیم‌گیری در این تحقیق بر دو نوع صفر و یک و پیوسته طبقه‌بندی شده‌اند.

• متغیر صفر و یک

x_{ij}^k : متغیر صفر و یک؛ مقدار یک خواهد داشت اگر وسیله نقلیه k از گره i به گره j زبرود. در غیر این صورت برابر صفر است.

• متغیرهای پیوسته

z_{pi}^k : میزان محصولات جمع‌آوری شده گره i توسط وسیله نقلیه k

z_{di}^k : میزان محصولات قابل تحویل به گره i توسط وسیله نقلیه k

s_i^k : زمان رسیدن وسیله نقلیه k موقع ورود به گره i

L_i^k : حد بالای بار وسیله نقلیه k موقع ورود به گره i

h_i^k : میزان بارگیری (تحویل) وسیله نقلیه k هنگام بازدید به گره i

۱-۵) مدل سازی مربوط به جمع‌آوری سفارشات و تحویل همزمان از DC ها

$$\text{Min} \sum_{(i,j) \in A} \sum_{k \in K} \alpha^k c_{ij} x_{ij}^k + \sum_{k \in K} \sum_j \text{Fixed cost}^k x_{ij}^k \quad (1)$$

s.t.

$$\sum_k \sum_j x_{ij}^k = 1 \quad \forall i \in I \quad (2)$$

$$L_i^k + h_i^k + Mx_{ij}^k \leq M + L_j^k \quad \forall k \quad (3)$$

$$h_i^k = p_i - d_i \quad \forall k \quad (4)$$

$$h_i^k = 0 \quad \forall k \quad (5)$$

$$L_i^k \leq Qv^k \quad \forall k \quad (6)$$

$$L_i^k \leq Qw^k \quad \forall k \quad (7)$$

$$\sum_j x_{ij}^k \leq 1 \quad \forall k \quad (8)$$

$$\sum_i x_{ih}^k - \sum_j x_{hj}^k = 0 \quad \forall h \in I, \forall k \quad (9)$$

$$u_i^k - u_j^k + N * x_{ij}^k \leq N - 1 \quad \forall i, j : i \neq j, i, j \geq 2 \quad (10)$$

$$e_i \sum_i x_{ih}^k \leq s_i^k \leq l_i \sum_i x_{ih}^k \quad \forall h \in I, \forall k \quad (11)$$

$$x_{ij}^k \in \{0, 1\} \quad \forall i, j, k \quad (12)$$

تابع هدف (۱) به کمینه کردن میزان کل مسافت طی شده و همچنین کمینه کردن هزینه استفاده از وسائل نقلیه می‌پردازد. محدودیت (۲) بیانگر آن است که هر گره DC یک و فقط یک بار برای جمع‌آوری بازدید می‌شود. محدودیت (۳) به اصلاح میزان بار هر وسیله نقلیه هنگام گذر از گره i به گره j می‌پردازد. محدودیت (۴) نیز مطابق تعریف h_i^k میزان بارگیری هر وسیله نقلیه را هنگام ورود به گره i نشان می‌دهد. محدودیت (۵) نشان‌گر آن است که گره هاب (گره ۱) نه جمع‌آوری دارد و نه توزیع. محدودیت‌های (۶) و (۷) نیز مربوط به محدودیت حجمی و وزنی وسیله نقلیه k می‌باشند. محدودیت‌های (۳) و (۴) بیانگر محدودیت ظرفیت حجمی و وزنی وسایل نقلیه هستند. در واقع با توجه به فرض مدل که عملیات جمع‌آوری و توزیع به هر گره DC یکباره و توسط یک وسیله نقلیه انجام می‌شود، پس در ابتدای حرکت، ماشین از هاب با ظرفیت کامل جهت توزیع سفارشات به DC حرکت می‌کند. از سوی دیگر میزان بار جمع‌آوری شده از DC نیز باید از ظرفیت ماشین تجاوز کند. محدودیت (۸) تضمین کننده آن است که هر وسیله نقلیه در صورت استفاده فقط یک بار می‌تواند از هاب خارج شود (لازم به توضیح است گره ۱ متناظر با گره هاب در شبکه است). رابطه (۹) بیانگر محدودیت جریان است؛ بدین معنا که وسیله نقلیه بعد از ورود به یک گره باید از آن خارج شود. محدودیت (۱۰) از ایجاد زیرتور نیز جلوگیری می‌کند. محدودیت (۱۱) تضمین گر رسیدن وسیله نقلیه k در پنجره زمانی قابل قبول DC_i می‌باشد. در نهایت، محدودیت شماره (۱۲) نشان‌دهنده علامت متغیرهای تصمیم می‌باشند.

۵-۲) مدل سازی مربوط به تحویل سفارش به چندین مقصد و برداشت سفارش از چند مبدأ:
مکن است عملیات توزیع به DC توسط یک وسیله نقلیه و عملیات جمع‌آوری توسط وسیله نقلیه دیگر صورت بگیرد. هم چنین ممکن است بسته به ظرفیت وسایل نقلیه عملیات توزیع و بخشی از عملیات جمع‌آوری توسط یک وسیله نقلیه و میزان باقیمانده جمع‌آوری توسط وسیله نقلیه دیگر صورت بگیرد (حالت split delivery).

$$\text{Min} \sum_{(i,j) \in A} \sum_{k \in K} \alpha^k c_{ij} x_{ij}^k + \sum_{k \in K} \sum_j \text{Fixed cost} t^k x_{ij}^k \quad (13)$$

s.t.

$$\sum_{\substack{j \neq i \\ j \in V}} x_{ij}^k = \sum_{\substack{j \neq i \\ j \in V}} x_{ji}^k = y_i^k \quad \forall i \in I, \forall k \in K \quad (14)$$

$$\sum_{k \in K} z_{pi}^k = p_i \quad \forall p \in P, \forall d \in D \quad (15)$$

$$\sum_{k \in K} z_{qi}^k = q_i \quad \forall p \in P, \forall d \in D \quad (16)$$

$$\sum_i z_{pi}^k \leq Qv^k \quad \forall p \in P, \forall d \in D \quad (17)$$

$$\sum_i z_{qi}^k \leq Qv^k \quad \forall p \in P, \forall d \in D \quad (18)$$

$$z_{pi}^k \leq p_i y_i^k \quad \forall p \in P, \forall d \in D \quad (19)$$

$$z_{qi}^k \leq q_i y_i^k \quad \forall p \in P, \forall d \in D \quad (20)$$

$$y_i^k, x_{ij}^k \in \{0, 1\}, z_{pi}^k, z_{qi}^k \geq 0 \quad \forall i \in V, \forall j \in V, i \neq j, k \in K, i, j \geq 2 \quad (21)$$

تابع هدف (۱۳) به کمینه سازی هزینه های سفر و هزینه ثابت وسایل نقلیه می پردازد. محدودیت (۱۴) بیانگر آن است که هر وسیله نقلیه به یک گره DC که وارد می شود باید از آن خارج شود. همان طور که مشاهده می شود محدودیتی برای تعداد بازدید گره DC توسط وسایل نقلیه مختلف وجود نداشته و یک DC ممکن است توسط بیش از یک وسیله نقلیه بازدید شود. محدودیت (۱۵) بیانگر آن است تمام سفارشات جمع آوری شده هر DC جمع آوری می شود و به طور مشابه محدودیت (۱۶) تضمین گر آن است که تمام سفارشات هر DC به آن توزیع داده می شود. دو محدودیت (۱۷) و (۱۸) نیز بیانگر محدودیت ظرفیت وسایل نقلیه است که در آن میزان کل بارهای جمع آوری شده و توزیع شده توسط یک وسیله نقلیه از ظرفیت مجاز وسیله بیشتر نمی شود. محدودیت های (۱۹) و (۲۰) نیز نشانگر آن است که جمع آوری سفارشات (و یا توزیع سفارشات) به یک گره DC توسط یک وسیله نقلیه خاص تنها در صورتی امکانپذیر است که آن گره DC توسط آن وسیله نقلیه بازدید شده باشد. درنهایت محدودیت (۲۱) دامنه متغیرهای تصمیم گیری را نشان می دهد.

۵-۳) مدل سازی مسیریابی وسایل نقلیه باز و باز-بسته ترکیبی

در حالت اول مسیریابی وسایل نقلیه باز با توجه به این که ترتیب بازدید DC ها برای جمع آوری به همانی ترتیبی است که برای توزیع بازدید شده اند، مساله به یک مساله مسیریابی وسایل نقلیه باز تبدیل می شود که مدل سازی آن در ادامه بیان شده است.

$$\text{Min} \sum_{(i,j) \in A} \sum_{k \in K} \alpha^k c_{ij} x_{ij}^k + \sum_{k \in K} \sum_j \text{Fixed cost} t^k x_{ij}^k \quad (22)$$

s.t.

$$\sum_{k \in K} \sum_i x_{ij}^k = 1 \quad \forall j = 2, \dots, n \quad (23)$$

$$\sum_{k \in K} \sum_i x_{ij}^k \leq 1 \quad \forall j = 2, \dots, n \quad (24)$$

$$\sum_i d_{v_i} \sum_j x_{ij}^k \leq Q v^k \quad \forall k \in K \quad (25)$$

$$\sum_i d_{w_i} \sum_j x_{ij}^k \leq Q w^k \quad \forall k \in K \quad (26)$$

$$\sum_{j=1} x_{1j} \leq 1 \quad \forall k \quad (27)$$

$$\sum_{j=1} x_{1j} = 0 \quad \forall k \quad (28)$$

$$\sum_i x_{iu}^k - \sum_i x_{ui}^k \leq 1 \quad \forall u = 1, \dots, n; \forall k \quad (29)$$

$$x_{ij}^k \in \{0, 1\} \quad \forall i, j, k \quad (30)$$

تابع هدف (۲۲) به کمینه کردن میزان کل مسافت طی شده و همچنین کمینه کردن هزینه استفاده از وسایل نقلیه می پردازد. محدودیت (۲۳) بیانگر آن است که هر DC یک بار بازدید می شود. با توجه به مدل مسیریابی باز براساس محدودیت (۲۴)، هر گره حداقل یک خروجی می تواند داشته باشد.

محدودیت های (۲۵) و (۲۶) به ترتیب به بیان ظرفیت حجمی و وزنی وسایل نقلیه می پردازنند. نامعادله (۲۷) تضمین کننده آن است که هر وسیله نقلیه در صورت استفاده فقط یک بار می تواند از هاب خارج شود. محدودیت (۲۸) نشان می دهد که گره هاب اصلی تنها نقش گره اعزام کننده وسیله نقلیه را داشته و جریانی به آن وارد نمی شود (مسیریابی باز). رابطه (۲۹) بیانگر محدودیت جریان برای هر گره و هر وسیله نقلیه است. در نهایت، محدودیت شماره (۳۰) نشان دهنده نوع متغیرهای تصمیم می باشد.

در حالت مسیریابی وسایل نقلیه باز با توجه به میزان سفارشات توزیع، تعداد کافی وسایل نقلیه از هاب به سمت مراکز توزیع جهت توزیع سفارشات ارسال می شوند. با توجه به اینکه در حالت مسیریابی وسایل نقلیه باز-بسته فرض شده میزان سفارشات برای جمع آوری از DC ها بیشتر از میزان سفارشات توزیع آنها است، پس تعداد بیشتری وسایل نقلیه (نسبت به حالت توزیع) مورد نیاز خواهد بود. بنابراین به منظور کاهش هزینه ها، جلوگیری از برگشت خالی کامیون و همچنین افزایش کارایی، ماشین هایی که در انتهای مسیر توزیع شان بوده و تمامی DC های در نظر گرفته شده در مسیر خود را بازدید کرده اند، به عنوان یک ماشین فعل در نظر گرفته و با توجه به موقعیت جغرافیایی مختلف وسایل نقلیه به ارایه یک مدل مسیریابی وسایل نقلیه با انبار چندگانه^۱ برای جمع آوری سفارشات می پردازیم. به بیان بهتر هر ماشین پس از تحویل محصولات آخرین مرکز توزیع خود می تواند از همان نقطه به جمع آوری سفارشات از مراکز توزیع پردازد. گفتنی است بسته به میزان تقاضای جمع آوری می توان از ماشین هایی که در هاب اصلی نیز مستقر هستند استفاده شود.

¹ Multi-depot VRP

لذا در گام نخست، مساله توزیع به DC ‌ها حل شده و سپس آخرین نقطه بازدید هر وسیله نقلیه ثبت شده و سپس در یک مدل مسیریابی وسایل نقلیه با انبار چندگانه برای جمع‌آوری سفارشات استفاده می‌شود که نقطه آغازین وسایل نقلیه همان آخرین DC ‌های بازدید شده بوده و نقطه اتمام تمامی آنها هاب می‌باشد. در ادامه مدل مربوط به مدل مسیریابی وسایل نقلیه با انبار چندگانه برای جمع‌آوری سفارشات توضیح داده می‌شود. با توجه به آنکه وسایل نقلیه‌ای که در مراکز توزیع مستقر هستند تا سفارشات مرکز خود و سایر DC ‌ها را جمع‌آوری کنند، پس مسیر حرکت این نوع وسایل نقلیه یک مسیر باز بوده که از یک DC مشخص شروع می‌شود و در نهایت به هاب ختم می‌گردد. سایر وسایل نقبه که مبدأ حرکت آنها هاب است، مسیرشان بسته است که پس از بازدید تعدادی DC برای جمع‌آوری محصولات در نهایت به هاب بر می‌گردند. بنابراین مشاهده می‌شود که مساله در این حالت از نوع تلفیقی مسیر باز و بسته است که در مقالات نخستین بار در سال ۲۰۱۲ توسط لیو و ژانگ معرفی شد [۱۶]. در ادامه به معرفی مدل تحت عنوان مسیریابی وسایل نقلیه باز-بسته برای حالت دوم می‌پردازیم.

$$\text{Min} \sum_{k \in K} \sum_j \text{Fixed cost}^k x_{\cdot j}^k + \sum_{(i,j) \in A} \sum_{k \in K} c_{ij} x_{ij}^k - \sum_{(i,j) \in A} \sum_{k \in K} c_i x_i^k \quad (31)$$

s.t.

$$\sum_{k \in K} \sum_i x_{ij}^k = 1 \quad \forall j \quad (32)$$

$$\sum_{k \in K} \sum_i x_{ij}^k = \sum_{k \in K} \sum_i x_{ji}^k \quad \forall j \quad (33)$$

$$L_i^k + q_j - (1 - x_{ij}^k)M \leq L_j^k \quad \forall j \quad (34)$$

$$q_i \leq L_i^k \leq \sum_{k \in K} \sum_j x_{ji}^k Q_V^k \quad \forall j \quad (35)$$

$$q_i \leq L_i^k \leq \sum_{k \in K} \sum_j x_{ji}^k Q_W^k \quad \forall j \quad (36)$$

$$\sum_j x_{\cdot j}^k \leq |K| \quad \forall j \quad (37)$$

$$x_{ij}^k \in \{0, 1\} \quad \forall j \quad (38)$$

تابع هدف (۳۱) به کمینه کردن میزان کل مسافت طی شده و همچنین کمینه کردن هزینه استفاده از وسایل نقلیه می‌پردازد. محدودیت (۳۲) بیانگر آن است که هر DC یک و فقط یک بار بازدید می‌شود. محدودیت (۳۳) معادله تعادل جریان در گره است. تصمین می‌کند که تمام جریانات ورودی از گره نیز خارج می‌شوند. محدودیت (۳۴) از ایجاد زیر تور برای هر وسیله نقلیه جلوگیری می‌کند. محدودیت‌های (۳۵) و (۳۶) به ترتیب به بیان ظرفیت حجمی و وزنی وسایل نقلیه می‌پردازند. محدودیت (۳۷) بیانگر تعداد کل وسیله نقلیه است که از هاب می‌تواند حرکت کند. در نهایت، محدودیت شماره (۳۸) نشان دهنده نوع متغیرهای تصمیم می‌باشد.

۱-۳ رویکرد حل مساله: معرفی یک روش ابتکاری

در این بخش از تحقیق به معرفی روش حل مساله می‌پردازیم. عموماً در حل مساله VRP از الگوریتم‌های فرآبتكاری نظری جستجوی ممنوعه و شبیه‌سازی بازیخت استفاده شده است [۱۹]. بیشتر الگوریتم‌های فرآبتكاری به کاررفته در مسایل ابعاد بزرگ VRP مبتنی بر مدل‌سازی مساله بر مبنای مدل جریان شبکه^۱ و اعمال الگوریتم فرآبتكاری جستجوی ممنوعه بوده است. همچنین، لازم به ذکر است تنظیم پارامترهای اولیه از معضلات الگوریتم‌های فرآبتكاری است که در عملیات روزانه مسیریابی ممکن است چالش‌هایی از جمله دام بهینه محلی و طولانی شدن زمان محاسباتی را به همراه داشته باشد. بیشتر رویکردهای حل مطرح شده برای مسایل VRP با ابعاد خیلی بزرگ مبتنی بر روش‌های ابتکاری است. دو نوع از کاراترین الگوریتم‌های ابتکاری پیشنهادی در این حوزه الگوریتم هیبریدی ژنتیک^۲، ارایه شده در سال ۲۰۱۳^۳، و الگوریتم جستجوی محلی تکرارشونده^۴، ارایه شده در سال ۲۰۱۳^۴، بوده است. اخیراً، رویکردهای جدیدی مبتنی بر هرس کردن^۵ توسعه داده شده‌اند که تلاش می‌کنند با کاهش تعداد جستجوی عملی، جواب مناسبی را در زمان قابل قبول ارایه دهند. در بیان کلی در بیشتر این تکنیک‌های هرس کردن، به جای ذخیره جدول فاصله $n \times n$: تعداد مشتریان) که فاصله بین هر جفت گره را نشان می‌دهد، برای هر گره تنها فاصله نقاطی که در همسایگی و نزدیکی آن نقطه هستند، ذخیره می‌شود. عملکرد یکی از الگوریتم‌های مبتنی بر رویکرد هرس بنام (A-G-S) در این مطالعه در مقایسه با سایر روش‌های ابتکاری نشان داده شده است. با توجه به شباهت الگوریتم مسیریابی مطالعه موردی در این تحقیق به شرکت‌های تحويل کالا نظری FedEx، با توجه به حجم بالای سفارشاتی که به FedEx داده می‌شود، تعیین مسیر بهینه مشکل ساز است. اگرچه نکته‌ای که باید به این توجه داشت آن است که براساس اظهارات FedEx فاصله بین نقاط برداشت یا تحويل نزدیک به یکدیگر است. همین امر سبب شده است که FedEx کل شهر را به زیر ناحیه‌های کوچک‌تری تقسیم‌بندی کرده و هر زیرناحیه به یک راننده تخصیص نماید؛ این نوع تخصیص منجر به آشنایی راننده به منطقه خاص و مشتریان خاص آن منطقه شده و بدین ترتیب خدمت‌دهی به مشتری در زمان کوتاه‌تر و با کارایی بالاتر صورت می‌گیرد. بنابراین با الگوریتمی از FedEx ما نیز در این تحقیق با تقسیم‌بندی تهران به ۱۶ ناحیه به اجرای الگوریتم برداشت و تحويل FedEx می‌پردازیم.

۱-۱-۳ مدل ریاضی برای خوشبندی محدودیت تعداد مشتریان در گره

در این بخش از تحقیق به نحوه خوشبندی تعداد مشتریان در هر گره در این تحقیق می‌پردازیم. به منظور غلبه بر محدودیت تعداد مشتریان در هر گره یک مدل ریاضی پیشنهاد می‌شود که ساختار آن در ادامه معرفی شده است.

• متغیرهای تصمیم‌گیری

اگر مشتری i به خوش k تخصیص داده شود مقدار یک به خود می‌گیرد، در غیر این صورت صفر می‌شود.

¹ Network flow-based

² Hybrid genetic heuristic

³ Iterated local search (ILS)

⁴ Pruning technique

x_k : اگر خوشه در نقطه k در نظر گرفته شود، مقدار یک به خود می‌گیرد، در غیر این صورت صفر می‌شود.

• پارامتر

d_{ik} : فاصله بین گره i و خوشه k

c_k : هزینه ثابت در نظر گرفتن نقطه k به عنوان خوشه،

$limitation$: سایز هر گره که یک اسکالر است.

$$\text{Min} \sum_i \sum_k d_{ik} y_{ik} + \sum_{k \in K} c_k x_k \quad (39)$$

s.t.

$$\sum_k y_{ik} = 1 \quad \forall k \quad (40)$$

$$\sum_t y_{tk} \leq limitation * x_k \quad \forall k \quad (41)$$

$$y_{ik}, x_k \in \{0, 1\} \quad (42)$$

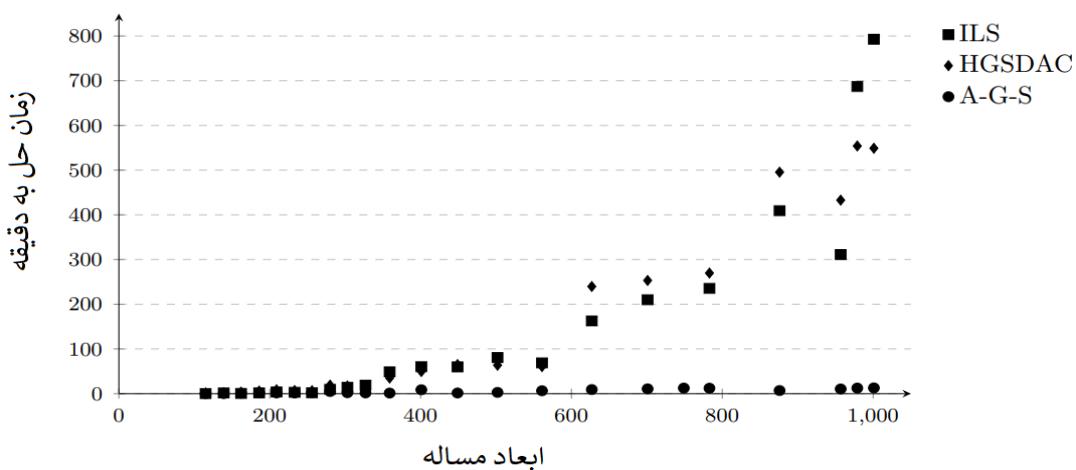
تابع هدف (۳۹) به کمینه سازی هزینه تخصیص گرهها به یک خوشه و هزینه ایجاد خوشه می‌پردازد. محدودیت (۴۰) بیانگر آن است که هر گره مشتری باید به یک خوشه تخصیص داده شود. محدودیت (۴۱) نیز بیانگر آن است که تعداد مشتریان تخصیص داده شده به هر خوشه از حد تعیین شده (در اینجا (۳۷) در نظر گرفته شده است) بیشتر نشود. محدودیت (۴۲) نیز دامنه متغیرهای تصمیم‌گیری را مشخص می‌کند.

۴ نتایج و بحث

در این بخش ابتدا هزینه مسیریابی در یک روز خاص برای تحویل بسته‌های مشتریان مربوط به یک شرکت خردۀ فروشی آنلاین در تهران محاسبه می‌شود. با توجه به آنکه در داده‌های موجود فاصله زمانی بین هر دو نقطه موجود نیست و تنها مختصات جغرافیایی آن مشخص شده می‌باشد، به منظور تعیین فاصله زمانی بین هر دو نقطه، از مختصات طول و عرض جغرافیایی داده شده، فاصله زمانی پیمایش برای ساعت آغازین روز بین دو نقطه خاص تعیین گردیده و بدین ترتیب برای سایر نقاط به تناسب، فاصله زمانی پیمایش بین هر دو نقطه محاسبه شده است. با توجه به حجم بالای داده‌های توزیع شرکت مورد بررسی (۲۶۰ داده برای یک روز)، نرم افزارهای بهینه‌سازی مانند CPLEX قادر به یافتن جواب برای این حجم از داده نمی‌باشد. از این رو یک الگوریتم ابتکاری مبتنی بر خوشبندی برای ایجاد جواب‌های نزدیک به بهینه در زمان معقول توسعه داده شده است. انتظار می‌رود هزینه کل حاصل از این الگوریتم از هزینه ناشی از فعالیت فعلی مسیریابی شرکت در بخش توزیع کمتر باشد.

با توجه به درجه سختی حل مسایل VRP با تعداد حدود ۲۰۰ الی ۴۰۰ گره در رده مسایل با ابعاد بزرگ طبقه‌بندی می‌شوند و تلاش‌هایی برای حل آن‌ها صورت گرفته است. حال آن‌که در داده‌های توزیع شرکت مورد بررسی در این، تعداد نقاط مشتریان حدود ۴۰۰۰–۲۰۰۰ گره می‌باشد و به همین علت است که در رده مسایل مسیریابی با ابعاد بسیار بزرگ شناخته می‌شود. پر واضح است که ابزارهای حل بهینه‌سازی موجود نظیر BARON، CPLEX و... قادر به یافتن جواب بهینه برای این تعداد گره نبوده و بدین ترتیب روش‌های حل

مختلفی برای این نوع مسایل مسیریابی بعد بزرگ مطرح شده است که در ادامه به نتایج حل مهم‌ترین الگوریتم‌های مورد استفاده می‌پردازیم. در شکل ۲ زمان حل لازم برای حل مساله VRP با بعد خیلی بزرگ توسط سه الگوریتم معروف در حوزه VRP را به صورت مقایسه‌ای نشان می‌دهد. همان‌طور که مشاهده می‌شود برای ابعاد حدود ۱۰۰۰ مساله دو الگوریتم جستجوی محلی تکراری^۱ (ILS) و الگوریتم ترکیبی ژنتیک بیش از ۵۰۰ دقیقه (۸.۵ ساعت) زمان طول می‌کشد تا جوابی برای مساله تولید شود و چنانچه ابعاد مساله به حدود ۱۰۰۰ گره برسد، زمان مورد نیاز برای تولید جواب چند ماه خواهد بود. این در حالی است که الگوریتم AGS^۲ از قابلیت بهتری نسبت به دو روش دیگر برخوردار است و در مدت زمان بسیار کمتری برای مساله جواب مشخص می‌کند.



شکل ۲. مدت زمان حل مدل براساس ابعاد مساله

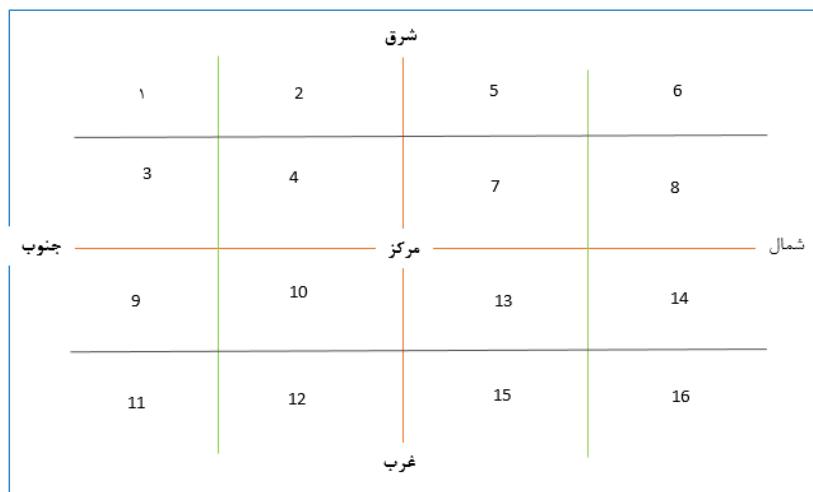
جهت اجرای الگوریتم ابتکاری بر مبنای روش FedEx، محدوده تهران را به ۱۶ ناحیه تقسیم‌بندی گردیده و هر مشتری بر حسب موقعیت جغرافیایی خود در تهران در یکی از این ۱۶ ناحیه قرار می‌گیرد. برای این منظور ابتدا مختصات طول و عرض جغرافیایی ۵ ناحیه مرکز، شمال، جنوب، شرق و غرب را از روی نقشه مشخص می‌شود. سپس مختصات نواحی شمال غربی، شمال شرقی، جنوب غربی و جنوب شرقی از راه متوجه جهت اصلی (شمال، جنوب، شرق و غرب) با مرکز تعیین می‌گردد. هر گره مشتری نیز بر حسب طول و عرض جغرافیایی خود در یکی از این ۱۶ ناحیه قرار می‌گیرد. جهت درک بهتر چنانچه مختصات طول و عرض یک مشتری خاص مانند a را به ترتیب x_a و y_a فرض کنیم، و مختصات طول و عرض مرکز، شمال، شرق، جنوب و غرب را به ترتیب x_m و y_m ، x_n و y_n ، x_e و y_e ، x_w و y_w و x_s و y_s بنامیم؛ چنانچه $x_n \leq x_a \leq x_m$ و $y_n \leq y_a \leq y_m$ و $x_e \leq x_a \leq x_w$ و $y_e \leq y_a \leq y_w$ و $x_s \leq x_a \leq x_s$ و $y_s \leq y_a \leq y_s$ قرار بگیرد، آنگاه مشتری a در یکی از نواحی ۵، ۶، ۷، ۸ قرار می‌گیرد. به طور همزمان باشند $X_a \leq Y_a \leq X_e$ و $X_a \leq Y_a \leq X_n$ باشد، آنگاه a در منطقه ۷ جای می‌گیرد و با این رویکرد جزئی‌تر اگر $X_a \leq Y_a \leq X_e$ باشد، آنگاه a در منطقه ۷ جای می‌گیرد و با این رویکرد مشابه موقعیت هر گره مشتری تعیین می‌گردد. با توجه به آنکه تعداد مشتریان موجود در روز آغاز فرآیند ۵۲۲۶۰

¹ Iterated local search (ILS)² Auto moving grid search (AGS)

مورد بوده است، تعداد مشتریان قرار گرفته در هر ناحیه به صورت جدول ۲ است. این تقسیم‌بندی ۱۶ گانه در شکل ۳ نشان داده شده است.

جدول ۲. تعداد مشتریان در روز آغاز فرآیند در هر ناحیه

تعداد مشتری	شماره ناحیه	تعداد مشتری	شماره ناحیه	تعداد مشتری	شماره ناحیه	تعداد مشتری	شماره ناحیه
۳۹	۱۳	۱	۹	۱	۵	۱	۱
۹۰۹	۱۴	۰	۱۰	۴۹	۶	۰	۲
۲	۱۵	۲۲۲	۱۱	۲۶۹	۷	۲	۳
۱	۱۶	۱۹	۱۲	۷۴۲	۸	۲	۴



شکل ۳. تقسیم‌بندی نواحی تهران

همان‌طور که مشاهده می‌شود، بیشترین میزان پخش سفارشات شرکت مورد بررسی در شمال شرق و شمال غرب تهران است. با توجه به NP-hard بودن مساله، ابزار CPLEX قادر به تولید جواب بهینه برای حدود ۳۷ گره است که زمان رسیدن به جواب بهینه برای ۳۷ گره حدود ۳ ثانیه است. بنابراین با طراحی یک الگوریتم ابتکاری دیگر، تعداد مشتریان موجود در هر ناحیه را به دسته‌های با حداقل ۳۷ تعداد گره تقسیم می‌نماییم به طوری که مشتریان قرار گرفته در یک دسته خاص در مجاورت یکدیگر بوده و فاصله کمی نسبت به همدیگر داشته باشند. نخستین رویکردی که برای این تقسیم‌بندی به ذهن می‌رسد استفاده از الگوریتم‌های خوشبندی نظری k-means است که نقاط نزدیک به هم را در یک خوش‌قرار می‌دهد. مشکلی که در ارتباط با این الگوریتم‌های خوشبندی وجود دارد آن است که محدودیتی در تعداد نقاط قرار داده شده در یک خوش‌جهان وجود ندارد. به بیان بهتر ممکن است در یک خوش‌جهان از ۳۷ گره مشتری قرار بگیرد که با توجه به محدودیت CPLEX امکان حل آن وجود ندارد. بنابراین، برای مقابله با مشکلات دسته‌بندی ۳۷ تایی مشتریان با استفاده از مجموعه معادلات ۴۰-۳۷ با هزینه ثابت می‌پردازیم که با در نظر گرفتن ماتریس فاصله بین هر زوج نقاط، مشتریان نزدیک به یکدیگر را در یک گروه قرار می‌دهد و نمی‌گذارد تعداد مشتریان بیشتر از ۳۷ در نظر گرفته شود.

به منظور اجرای این مدل در CPLEX تعداد ۲۲۶۰ گره توزیع در شرکت مورد مطالعه به بازه‌های زمانی ۹-۱۲، ۱۵-۱۸، ۱۸-۲۱ تقسیم گردیده و داده‌های هر بخش در CPLEX به طور جداگانه اجرا شده است. مشکل اصلی که در این فرایند وجود دارد محدودیت حافظه ابزار CPLEX است. بدین منظور در این تحقیق رویکرد ابتکاری دیگری توسعه داده شده است. ابتدا در هر ناحیه فاصله اقلیدسی هر گره مشتری با یک گره خاص به عنوان گره مرجع تعیین می‌شود به طوری که گره هاب به عنوان گره مرجع در نظر گرفته شده است. سپس فواصل به دست آمده به صورت صعودی مرتب شده و از ابتدا ۳۷ گره اول، ۳۷ گره دوم و الی آخر جدا گردیده است. لازم به ذکر است ۳۷ گره تعدادی است که ابزار CPLEX می‌تواند به صورت بهینه در زمان کوتاه حل کند. هریک از این دسته‌های ۳۷ گره در نرم افزار CPLEX حل شده و جواب حاصل ذخیره شده است. برای ناحیه‌هایی که تعداد گره‌های آن‌ها کمتر از ۳۷ مشتری است، در صورت امکان با گره‌های نواحی همسایه تجمعی کرده و برای آنها مساله مسیریابی را توسط CPLEX حل می‌نماییم. در جدول ۳، نتایج حل الگوریتم نشان داده شده است. مطابق با این جدول، هزینه سفر هر یک از نواحی ۱۶ گانه در نظر گرفته شده نشان داده شده است.

جدول ۳. هزینه سفر به هر یک از نواحی

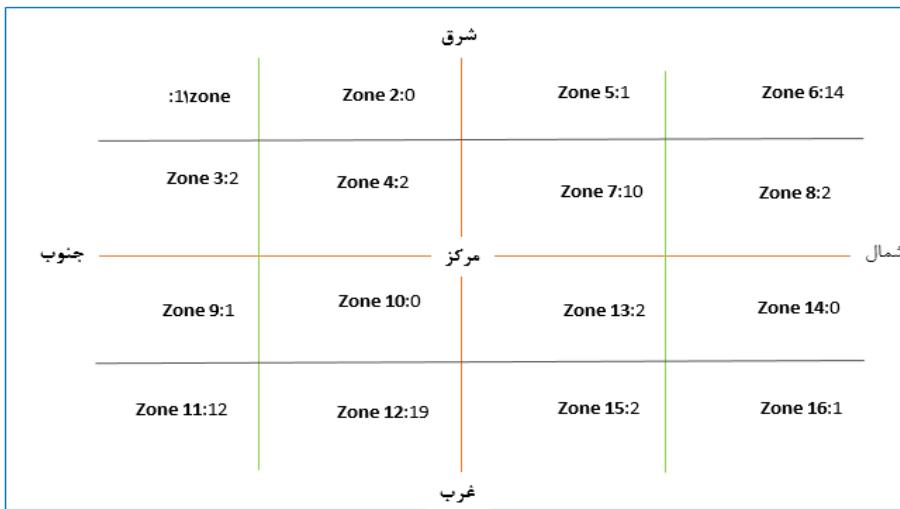
شماره ناحیه	هزینه سفر						
۱	۰/۹۹۵	۵	۰/۵۰۷	۹	۰	۱۳	۰/۹۱۹
۲	۰	۶	۰	۱۰	۰	۱۴	۷/۳۴۴
۳	۰/۷۴۳	۷	۱/۹۲۵	۱۱	۲/۳۷۱	۱۵	۰
۴	۱/۲۵۷	۸	۷/۵۱۲	۱۲	۰	۱۶	۰
جمع هزینه سفر	۲/۹۹۵	جمع هزینه سفر	۹/۹۴۴	جمع هزینه سفر	۲/۳۷۱	جمع هزینه سفر	۸/۲۶۳

جمع هزینه کل سفر با احتساب هزینه سفر در هر خوش برابر با ۲۳/۵۷۳ می‌باشد. با در نظر گرفتن تعداد کل وسائل نقلیه، ضریب هزینه برای مسافت طی شده و هزینه ثابت وسائل نقلیه هزینه کل برابر با ۳۰۲۷۳۰ واحد پولی محاسبه می‌شود. پس از حل تعداد مشتریان باقی‌مانده که هنوز بازدید نشده‌اند، در هر ناحیه در شکل ۴ نشان داده شده است.

به منظور جلوگیری از ارسال خودروی اضافی، در هر ناحیه چهار بخش را مطابق جدول ۴ تجمعی می‌کیم.

جدول ۴. تجمعی تقاضا در نواحی

شماره نواحی	تقاضا
ناحیه ۱، ۲، ۳ و ۴	۵ واحد
ناحیه ۵، ۶، ۷ و ۸	۲۷ واحد
ناحیه ۹، ۱۰، ۱۱ و ۱۲	۳۲ واحد
ناحیه ۱۳، ۱۴، ۱۵ و ۱۶	۵ واحد



شکل ۴. تعداد مشتریان باقی مانده در هر ناحیه

با توجه به این که بعد از تجمعی تفاضاً برخی از نواحی ۵ واحد تقاضاً تجمعی شده برآورد نشده دارند، می‌توان برای این نوع از تقاضاها که تعداد کمتری دارند از یک نوع وسیله نقلیه دیگر که ظرفیت کمتر دارند مانند موتورسیکلت استفاده شود تا ظرفیت وسایل نقلیه دیگر مانند خودروهای حمل کننده بار برای تقاضاهای ۲۷ و ۳۲ واحدی در نظر گرفته شوند. در این صورت با تخصیص هر یک از وسایل نقلیه مناسب به نواحی برای بازدید تقاضاهای باقیمانده هزینه هر یک از نواحی مطابق با جدول ۵ محاسبه می‌شود.

جدول ۵. هزینه سفر پس از تخصیص وسایل نقلیه مناسب به تقاضاهای برآورده شده

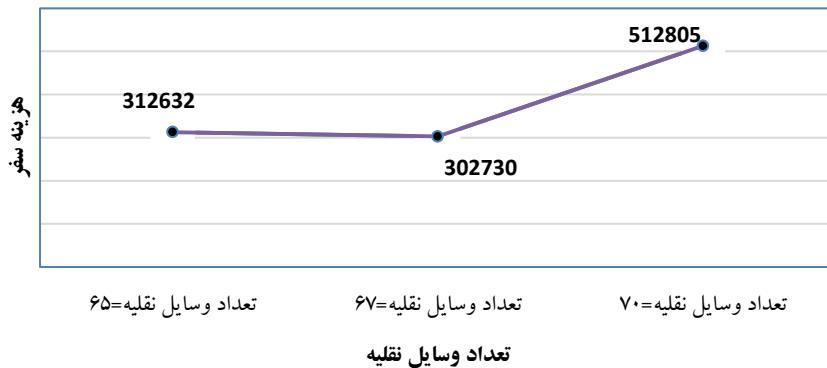
هزینه سفر	شماره ناحیه	هزینه سفر	شماره ناحیه	هزینه سفر	شماره ناحیه	هزینه سفر	شماره ناحیه
۰/۱۳۳۰	ناحیه ۱۴، ۱۳، ۱۵ و ۱۶	۰/۲۹۲۷	ناحیه ۱۱، ۱۰، ۹ و ۱۲	۱/۶۹۸۰۵	ناحیه ۷، ۶ و ۵	۱/۵۹۶۴	ناحیه ۴، ۳ و ۲

۴-۱-بحث و تصمیم گیری

با توجه به این که در صورت به کار گیری چارچوب پیشنهادی در شرکت مورد مطالعه جمع کل هزینه‌ها برابر با ۲۳/۵۷۳ واحد پولی برآورده شده است با در نظر گرفتن ضریب هزینه به مقدار ۱۰۰۰۰ برای مسافت، هزینه کل پیمایش شده برای بازدید از مشتریان برابر با ۲۳۵۷۳۰ واحد پولی برآورده می‌شود. همچنین، اگر هزینه ثابت ۶۷ وسیله نقلیه را نیز ۱۰۰۰ واحد پولی به ازای هر وسیله نقلیه اعزام شده در نظر بگیریم، هزینه کل آن برابر است با ۳۰۲۷۳۰ واحد پولی. بنابراین، میزان صرفه‌جویی به دست آمده از استقرار هزینه بهینه نسبت به هزینه موجود در شرکت مورد بررسی معادل با ۲۵۷۱۷۵ واحد پولی خواهد بود که معادل ۳۸/۵۸ درصد بهبود در میزان هزینه‌ها است که این میزان بهبود از کاهش هزینه از ۳۰۲۷۳۰ به ۴۹۲۹۰۵ می‌باشد.

۴-۲ تحلیل حساسیت

در این بخش از تحقیق با تغییر در مقدار پارامترهای مساله به تغییرات ناشی از هر یک از این تغییرات بر روی هزینه کل مسیر بررسی می‌شود. برای این منظور، در شکل ۵، تغییرات وسائل نقلیه در صورت تغییر آن به ۷۰ و ۶۵ نشان داده شده است.



شکل ۵. تغییرات هزینه در صورت کاهش و افزایش وسایل نقلیه

با توجه به تغییرات بررسی شده در تعداد وسایل نقلیه مشخص شده است که در صورت کاهش وسایل نقلیه علی‌رغم این که تعداد وسایل کمتر است و انتظار می‌رود هزینه کل کاهش یابد، اما به دلیل این که تقاضاهاي باقیمانده می‌باشد پوشش داده شوند؛ لذا ممکن است وسایل مناسبی ارسال نشود که این عامل سبب می‌شود هزینه کل سفر افزایش یابد. همچنین، نتایج نشان می‌دهد که افزایش تعداد وسایل نقلیه باعث رشد قابل ملاحظه در هزینه‌ها خواهد شد. بنابراین، در صورتی که ۶۷ وسیله نقلیه در نظر بگیریم حالت بهینه برای هزینه‌ها محاسبه می‌شود.

۵ جمع‌بندی و نتیجه‌گیری

در این مقاله، روشی برای مسیریابی بهینه وسایل نقلیه ناهمگن با پنجره زمانی با قابلیت برداشت و تحويل همزمان محصولات به مشتریان ارایه گردید. به صورت کلی مدل پیشنهادی تفاوت‌های اصلی با تحقیقات پیشین دارد؛ در نظر گرفتن ضریب عملکرد رانندگان از منظر آشنایی با مسیرها، ارایه سه نوع مدل مسیریابی (برداشت و تحويل همزمان، مدل مسیریابی باز و مدل مسیریابی تلفیقی باز و بسته) و پیاده‌سازی در یکی از شرکت‌های لجستیکی با تعداد مشتریان زیاد، از نوآوری‌های اصلی مدل مقاله حاضر در مقایسه با سایر تحقیق‌پیشین به شمار می‌رود.

برای حل مدل، الگوریتمی با استفاده از روش‌های بهینه‌سازی مبتنی بر فاصله و ظرفیت وسایل نقلیه توسعه داده شد. نتایج حاصل از اجرای مدل‌ها نشان می‌دهد که روش پیشنهادی در مقایسه با روش‌های موجود، بهتر عمل می‌کند. علاوه بر این، با بهینه‌سازی مسیریابی وسایل نقلیه، زمان و هزینه‌های حمل و نقل کاهش یافته و احتمال تاخیر در تحويل محصولات به مشتریان کاهش می‌یابد. بر طبق نتایج به دست آمده مدل بهینه‌سازی، با اعزام ۶۷ وسیله نقلیه مختلف جهت برداشت و تحويل چندگانه محصول به مشتری از طریق تقسیم نواحی شهر تهران به ۱۶ ناحیه قادر به کمینه‌سازی هزینه‌های لجستیک هستیم و در این حالت مقدار هزینه‌ها نسبت به وضعیت

موجود ۳۸/۵۸ درصد کاهش پیدا کرده است. بنابراین، می‌توان نتیجه گرفت که استفاده از الگوریتم پیشنهادی در مسیریابی وسایل نقلیه ناهمگن با پنجره زمانی با قابلیت برداشت و تحویل همزمان محصولات، می‌تواند راهکار مناسبی برای کمینه‌سازی هزینه‌های حمل و افزایش رضایت مشتریان باشد. برای تحقیقات آتی پیشنهاد می‌شود که یک مدل مسیریابی برای وسایل نقلیه با چندپایانه برای استقرار و اعزام وسایل نقلیه در نظر گرفته شود. علاوه بر این، یک مقدار احتمالی برای تقاضای مشتریان و تشکیل یک مساله مسیریابی تخمینی وسایل نقلیه ایجاد شود.

منابع

- [1] Darehmiraki, M. (2012). A new innovative algorithm to solve the vehicle routing problem. *Journal of Operational Research in its Applications*, 9(4), 1-7 (In Persian).
- [2] Dolatnezhad samarin, A., Mir Hoseini, S.A., Yousefi khoshbakht, M., (2012). A mixed integer programming model and an efficient method for the fuel supply problem of oil product supply points with a time-dependent time window. *Journal of Operational Research in its Applications*, 14(1), 15-37 (In Persian).
- [3] Rezaei Kallaj, M., Abolghasemian, M., Moradi Pirbalouti, S., Sabk Ara, M., & Pourghader Chobar, A. (2021). Vehicle routing problem in relief supply under a crisis condition considering blood types. *Mathematical Problems in Engineering*, 2021, 1-10.
- [4] Nedjati, A., Izbirak, G., & Arkat, J. (2017). Bi-objective covering tour location routing problem with replenishment at intermediate depots: Formulation and meta-heuristics. *Computers & Industrial Engineering*, 110, 191-206.
- [5] Bertsimas, D., Delarue, A., Eger, W., Hanlon, J., & Martin, S. (2020). Bus routing optimization helps Boston public schools design better policies. *INFORMS Journal on Applied Analytics*, 50(1), 37-49.
- [6] Babaei, M., & Rajabi-Bahaabadi, M. (2019). School bus routing and scheduling with stochastic time-dependent travel times considering on-time arrival reliability. *Computers & Industrial Engineering*, 138, 106125.
- [7] Koch, H., Bortfeldt, A., and Wäscher, G., (2018). A hybrid algorithm for the vehicle routing problem with backhauls, time windows and three-dimensional loading constraints. *OR Spectr*, 1-47.
- [8] Tirkolaee, E. B., Goli, A., Bakhsí, M. and Mahdavi, I. (2022). A robust multi-trip vehicle routing problem of perishable products with intermediate depots and time windows, *Numerical Algebra, Control and Optimization*, 7(4), 417-433.
- [9] Lenstra JK, Kan AR. Complexity of vehicle routing and scheduling problems. *Networks*. 1981 Jun;11(2):221-7.
- [10] Laporte G, Nobert Y. Exact algorithms for the vehicle routing problem. InNorth-Holland mathematics studies 1987 Jan 1 (Vol. 132, pp. 147-184). North-Holland.
- [11] Kumari, M., De, P. K., Narang, P., & Shah, N. H. (2023). Integrated optimization of inventory, replenishment, and vehicle routing for a sustainable supply chain utilizing a novel hybrid algorithm with carbon emission regulation. *Expert Systems with Applications*, 220, 119667.
- [12] Neira, D. A., Aguayo, M. M., De la Fuente, R., & Klapp, M. A. (2020). New compact integer programming formulations for the multi-trip vehicle routing problem with time windows. *Computers & Industrial Engineering*, 144, 106399.
- [13] Huang, N., Li, J., Zhu, W., & Qin, H. (2021). The multi-trip vehicle routing problem with time windows and unloading queue at depot. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 152, 102370.
- [14] Wang, Y., Sun, Y., Guan, X., Fan, J., Xu, M., & Wang, H. (2022). Two-echelon multi-period location routing problem with shared transportation resource. *Knowledge-Based Systems*, 226, 107168.
- [15] Hasanpour Jesri, Z. S., Eshghi, K., Rafiee, M., & Van Woensel, T. (2022). The Multi-Depot Traveling Purchaser Problem with Shared Resources. *Sustainability*, 14(16), 10190.
- [16] Nozari, H., Tavakkoli-Moghaddam, R., & Gharemani-Nahr, J. (2022). A neutrosophic fuzzy programming method to solve a multi-depot vehicle routing model under uncertainty during the covid-19 pandemic. *International Journal of Engineering*, 35(2), 360-371.

- [17] Jiao, L., Peng, Z., Xi, L., Guo, M., Ding, S., & Wei, Y. (2022). A multi-stage heuristic algorithm based on task grouping for vehicle routing problem with energy constraint in disasters. *Expert Systems with Applications*, 118740.
- [18] Karimi, L., & Nawrin Ferdous, C. (2022). Branch and Price Algorithm for Multi-Trip Vehicle Routing with a Variable Number of Wagons and Time Windows. *Algorithms*, 15(11), 412.
- [19] Mardaneh, E., Heydar, M., & Loxton, R. (2022). Branch-and-price for clash-free periodic supply vessel planning problem with split delivery and variable service time. Available at SSRN 4213089.
- [20] He, D., Ceder, A. A., Zhang, W., Guan, W., & Qi, G. (2023). Optimization of a rural bus service integrated with e-commerce deliveries guided by a new sustainable policy in China. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 172, 103069.
- [21] Hu, H., Qin, H., Xu, G., Huang, N., & He, P. An Enhanced Branch-and-Price-and-Cut Algorithm for the Multi-Trip Vehicle Routing Problem with Time Windows. Available at SSRN 4395200.
- [22] Liu R, Jiang Z. The close–open mixed vehicle routing problem. *European Journal of Operational Research*. 2012 Jul 16, 220(2), 349-60.