



Proposing a Methodology to Allocate the Equipments and Facilities to the Harbors using Multiple Criteria Decision Making Tools and Simulation (Case Study: Shahid Rajaei Port)

A. Mohtashami. & S.M.A. Khatami Firoozabadi*

A. Mohtashami, Instructor of Qazvin Islamic Azad University

*S.M.A. Khatami Firoozabadi, Assistance professor of Allameh tabataba'i university

Keywords

Harbor,
Simulation,
MCDM,
Throughput

ABSTRACT

Allocating equipments and facilities to the different operations, has been always an important problem for harbor managers. In this paper we try to present an effective methodology to allocate the equipments and facilities to the harbors. The proposed methodology uses simulation and multiple criteria decision making (MCDM) tools to analyze the system. Encountering such problem (selecting the alternatives to improve the performance of harbor) needs to be evaluated from different dimensions not one dimension. So we used the MCDM for this purpose. To evaluate effectiveness of the methodology, the mentioned methodology was implemented in shahid rajaei port. Considering the available constraints of the harbor to increase the facilities and equipments, and also considering different decision making criteria, the best alternative to improve the system was selected.

© 2011 IUST Publication, IJIEPM. Vol. 22, No. 2, All Rights Reserved

*
Corresponding author. M. Khatami Firooz abadi
Email: smakhf@yahoo.com

ارائه یک متدولوژی جهت تخصیص تجهیزات و تسهیلات به بنادر با استفاده از ابزارهای تصمیم گیری چند معیاره و شبیه سازی (مطالعه موردی: بندر شهید رجایی)

علی محتشمی و محمدعلی خاتمی فیروزآبادی*

کلمات کلیدی

بندر
شبیه سازی
توان عملیاتی
تصمیم گیری های چند معیاره

چکیده:

تخصیص تجهیزات به عملیات مختلف همواره یکی از دغدغه های مدیران بنادر بوده است. در این مقاله سعی شده است تا با ارائه یک متدولوژی، تخصیص تجهیزات و ترکیب مطلوب طرح های بهبود دهنده به عملیات تخلیه و بارگیری در بنادر انجام شود. متدولوژی پیشنهادی به منظور تجزیه و تحلیل سیستم، از شبیه سازی و ابزارهای تصمیم گیری چند معیاره بهره گرفته است. این متدولوژی مشتمل بر ۴ گزینه کلی و ۴ شاخص تصمیم گیری جهت رتبه بندی می باشد. ۴ گزینه کلی عبارتند از: اسکله، گنتری کرین، ترانستینر و ریچ استاگر. همچنین ۴ شاخص تصمیم گیری عبارتند از هزینه، عمر مفید، مدت زمان تحویل و حجم تخلیه و بارگیری سالیانه. جهت بررسی جنبه های کارکردی متدولوژی پیشنهادی در این مطالعه، بندر شهید رجایی به عنوان مطالعه موردی در این تحقیق انتخاب و متدولوژی حاضر در مورد آن به کار گرفته شده و بهترین گزینه تعیین شد.

۱. مقدمه

اهمیت مسیرهای آبی، دریا ها و اقیانوس ها بعنوان بهترین مسیر مقرون به صرفه، جهت حمل کالا های تجاری باعث گرایش بیشتر کشورها و تولید کنندگان برای حمل کالا توسط شناورها، و استفاده مطلوب از امکانات و تسهیلات آنها گردیده است. از اینرو یکی از صنایع مادر و زیر ساخت های اقتصادی و استراتژیک هر کشور، داشتن بنادر مجهز به تأسیسات و امکانات لازم جهت ارائه خدمات بندری به شرکتهای کشتیرانی های داخلی و خارجی است. بدون داشتن چنین امکاناتی، کشور ها قادر به داشتن خطوط

کشتیرانی موفق نمیخواهند بود. از طرف دیگر، در صورت عدم وجود این امکانات، ورود و خروج کشتی ها با پرچم خارجی نیز، به کشور، به حداقل رسیده و در نتیجه حمل و نقل کالا به آن کشور ها با هزینه های گزاف مواجه خواهد گردید، لذا هر کشور و دولت مستقلی، سعی در داشتن چنین امکاناتی با بهترین شرایط از نظر اقتصادی و تکنولوژیکی می نماید [۱].

با توجه به گرایش روزافزون ناوگان حمل و نقل دریایی جهان در جهت کانتینریزه نمودن کالا به منظور برخورداری از مزایای آن و همچنین ضرورت برنامه ریزی کلان حمل و نقل به منظور ترانزیت کالای کشورهای آسیای میانه از طریق ایران، جهت پاسخگویی به نیازهای واردات و صادرات کشور این سوال در ذهن ایجاد می شود که امکانات و تجهیزات بندری موجود تا چه میزان پاسخگوی نیاز واردات و صادرات از طریق حمل و نقل کانتینری خواهد بود.

به این منظور، این پژوهش سعی دارد تا با ارائه مدلی با بهره گیری از مفاهیم و محاسبات سیستم های صف و تکنیک شبیه

تاریخ وصول: ۸۹/۳/۲۲

تاریخ تصویب: ۸۹/۸/۵

علی محتشمی، مدرس دانشگاه آزاد اسلامی قزوین،
Mohtashami@st.atu.ac.ir

*نویسنده مسئول مقاله: دکتر محمدعلی خاتمی فیروزآبادی، دانشکده مدیریت و حسابداری، دانشگاه علامه طباطبائی، smakhf@yahoo.com

زمان تخلیه و بارگیری در بندر، ۲) کاهش زمان ماندن کشتی‌ها در سیت و ۳) افزایش حجم تخلیه و بارگیری کانتینرها شود. متدولوژی حاضر با در نظر گیری مهم‌ترین عوامل در ترمینال‌های کانتینری که بر روی حجم تخلیه و بارگیری کانتینرها موثرند و همچنین در نظر گیری شاخص‌های مختلف جهت تصمیم‌گیری به امر یافتن مناسب‌ترین گزینه جهت بهبود سیستم می‌پردازد.

۳. متدولوژی پیشنهادی

متدولوژی پیشنهادی در این مطالعه از ترکیب روش‌های تصمیم‌گیری چند معیاره و شبیه‌سازی بهره می‌برد و در مراحل ذیل خلاصه می‌شود:

- شناسایی آلترناتیوهای کلی بهبود دهنده سیستم
- شناسایی معیارهای مهم جهت تصمیم‌گیری
- تعیین مشخصات هر یک از آلترناتیوهای کلی بر روی هر یک از شاخص‌ها
- محاسبه اهمیت نسبی معیارهای تصمیم‌گیری توسط روش AHP
- شبیه‌سازی شبکه صف وضعیت فعلی سیستم
- بدست آوردن ترکیب‌های مختلف از آلترناتیوهای بهبود دهنده سیستم
- تعیین مشخصات مربوط به هر ترکیب در مورد هر شاخص تصمیم‌گیری
- بدست آوردن ترکیب مطلوب افزایش آلترناتیو‌ها با توجه به معیارهای تصمیم‌گیری توسط روش TOPSIS

۴. مطالعه موردی

یکی از مهم‌ترین بنادر ایران در زمینه نقل و انتقالات کالا‌های کانتینری، بندر شهید رجایی می‌باشد. این بندر از طریق راه‌های دریایی، راه آهن، جاده‌های ترانزیتی و راه‌های هوایی با کلیه مناطق داخلی و دیگر کشورهای جهان مرتبط است و در حال حاضر بخش عظیمی از مبادله‌های کالا‌های تجاری بین ایران و کشورهای دیگر از طریق این بندر انجام می‌شود [۱]. هدف در این مطالعه تعیین افزایش تجهیزات به نحو مطلوب می‌باشد. به عبارت دیگر مدیران بندر خواهان آن هستند که ترکیب افزایش تجهیزات را به نحوی تعیین نمایند که تا حد امکان بیشترین مطلوبیت برای سیستم محقق شود. این امر با استفاده از متدولوژی پیشنهادی مورد بررسی قرار می‌گیرد.

۴-۱. شناسایی آلترناتیوهای کلی بهبود دهنده سیستم

در این تحقیق سعی شده تا از بین عوامل تأثیرگذار بر سیستم، مهم‌ترین عوامل که بیشترین تأثیر را بر کارایی سیستم می‌گذارند با در نظر گیری ادبیات موضوع و نظرات خبرگان به عنوان آلترناتیوهای اصلی در نظر گرفته شوند که عبارتند از:

سازی، به (۱) تحلیل سیستم و (۲) شناسایی و انتخاب مطلوب طرح‌های فیزیکی موجود جهت توسعه و بهبود عملکرد سیستم بپردازد. منظور از بهبود عملکرد سیستم در این تحقیق، کاهش زمان عملیات تخلیه و بارگیری در بندر و به سبب آن افزایش جابجایی کانتینر (شامل واردات و صادرات) است که این امر با توجه به بررسی طرح‌ها و همچنین با در نظر گرفتن اهداف و معیارهایی که در ادامه توضیح داده خواهند شد، میسر می‌شود. لازم به توضیح است که در این مدل، طرح‌ها قابلیت این را دارند که با توجه به شرایط مسئله به صورت مجزا و یا ترکیبی انتخاب شوند.

۲. پیشینه تحقیق

برای تخصیص تجهیزات به بنادر و ارتقای سطح خدمت‌دهی به آنها تحقیقات متنوعی انجام شده است. بیروت و میسل جهت حل مسئله تخصیص اسکله‌ها و زمان بندی اسکله‌ها به تمرکز بر رویکرد‌های حل یکپارچه که از اهمیت فزاینده‌ای در مدیریت ترمینال برخوردار است استفاده کردند [۲].

از سوی دیگر لی و همکارانش به ارائه یک مدل کارا برای زمان بندی گنتری کرین‌ها پرداختند [۳]. متیو و همکارانش به بررسی اثر طول بلوک‌ها و سیستم‌های توسعه جرثقیل‌ها بر روی عملکرد کلی یک ترمینال کانتینری پرداختند [۴]. اللهورانلو و افندیزاده به ارائه مدلی جهت بهینه‌سازی سرمایه‌گذاری در توسعه بندر به وسیله برنامه‌ریزی عدد صحیح فازی پرداختند [۵]. کانگ و همکارانش نیز به ارائه عملیات بهینه ناوگان حمل و نقل (جرثقیل و لیفتراک‌ها) برای فعالیت‌های تخلیه در بندرهای کانتینری پرداختند [۶]. ژانگ و همکارانش به ارائه یک الگوریتم جستجوی ممنوعه برای مسئله حمل و نقل در ترمینال کانتینری پرداختند [۷]. انگلودیس و بل الگوریتمی جهت تخصیص وسایل نقلیه خودکار برای ترمینال‌های کانتینری خودکار ارائه دادند [۸]. همچنین الاتار و همکارانش به شبیه‌سازی صف‌های کانتینری جهت تصمیمات سرمایه‌گذاری پرداختند. تجهیزات مورد بررسی در این مطالعه، محدود به اسکله‌ها و جرثقیل‌ها بوده و هدف از این تحقیق، ارزیابی و تحلیل اثربخشی راه‌حل پیشنهادی پیش از سرمایه‌گذاری بود [۹]. نظری مدلی جهت ارزیابی محوطه کانتینری و بررسی دو نوع چیدمان کانتینرها در محوطه کانتینری با استفاده از شبیه‌سازی پرداخت [۱۰].

هدف و وجه تمایز مطالعه حاضر نسبت به تحقیقات پیشین این است که این تحقیق در پی شناسایی و انتخاب مطلوب طرح‌های فیزیکی موجود جهت توسعه و بهبود عملکرد سیستم است. منظور از بهبود عملکرد سیستم، افزایش حجم تخلیه و بارگیری در بندر است که این امر با تخصیص مناسب تجهیزات حاصل می‌شود. انتخاب گزینه مناسب در این سیستم می‌تواند منجر به (۱) کاهش

- هزینه اجرای هر ترکیب [۶].
- عمر مفید اجرای هر ترکیب
- مدت زمان تحویل و آماده سازی هر ترکیب
- میزان افزایش حجم تخلیه و بارگیری سالیانه بندر در صورت اجرای هر ترکیب

لازم به توضیح است که در بین شاخص های فوق، تنها شاخص اول یعنی هزینه از ادبیات موضوع استخراج شد. به عبارت دیگر به نظر می‌رسد که محققین پیشین مسئله حاضر را بدون در نظرگیری شاخص‌هایی چون عمر مفید، مدت زمان تحویل و حجم تخلیه و بارگیری سالیانه مد نظر قرار دادند. با توجه به اینکه مطالعه حاضر صرفاً به دنبال ارائه یک مدل حل مسئله نبوده و سعی در در نظر گیری شرایط واقعی بندر را دارد، به همین جهت با استفاده از نظرات خبرگان این زمینه شاخص های دیگری نیز به مدل اضافه شد که این امر به عنوان وجه تمایز دیگری نسبت به مطالعات پیشین به حساب رفته و عبارتند از: عمر مفید، مدت زمان تحویل و میزان افزایش حجم تخلیه و بارگیری سالیانه بندر در صورت اجرای هر ترکیب.

۳-۴. تعیین مشخصات هر یک از آلترناتیو های کلی بر

روی هر یک از شاخص ها

جدول ۱ نشان دهنده وضعیت فعلی ترمینال کانتینری به جهت تعداد تجهیزات، عمر مفید تجهیزات، مدت زمان آماده سازی و تحویل و هزینه هر یک از تجهیزات می باشد.

• افزایش تعداد اسکله (جهت پهلو گیری کشتی ها) - اسکله کانتینری، اسکله ای است که در آن فقط کشتی های کانتینری به عملیات تخلیه و بارگیری می پردازند. بندر معمولاً اسکله هایی برای کاربری های دیگر نیز دارند، مانند نفتی، روغنی، مسافری، تجاری، که هر اسکله با توجه به کاربری خود، اقدام به ارائه خدمات به کشتی ها می نماید [۲] و [۱۱].

• افزایش تعداد گنتری کرین (جهت تخلیه و بارگیری کانتینرها) - این جرثقیل ها در ترمینال های کانتینری جهت تخلیه و بارگیری کانتینر مورد استفاده قرار می‌گیرند. این وسیله روی ریل حرکت می کند و توسط برق ساحل کار می کند [۳] و [۱۲].

• افزایش تعداد ترانستینر (جهت صفای کانتینر ها در محوطه های کانتینری) - نوعی از تجهیزات است که جهت جابجایی و صفای کانتینر ها مورد استفاده قرار می گیرد [۱۲].

• افزایش تعداد ریچ استاکر (جهت صفای کانتینر ها در محوطه های کانتینری) - نوعی از تجهیزات است که جهت جابجایی کانتینر ها در محوطه کانتینری استفاده می شود [۱۳].

۲-۴. شناسایی معیار های مهم جهت تصمیم گیری

در این مطالعه سعی شده تا از بین شاخص ها و معیار های موجود جهت تصمیم گیری در مورد ارتقای بندر، مهم ترین عوامل که بیشترین تأثیر را بر عملکرد بندر می گذارند با در نظر گیری نظر خبرگان و با مطالعه ادبیات موضوع انتخاب شوند که عبارتند از:

جدول ۱. بررسی وضعیت موجود بندر به لحاظ تعداد تجهیزات، عمر مفید، هزینه و مدت زمان آماده سازی و تحویل

| تجهیزات | تعداد | عمر مفید | قیمت / هزینه | مدت زمان تحویل |
|------------|-------|----------|-----------------|----------------|
| اسکله | ۵ | ۷۰ سال | ۲۰,۰۰۰,۰۰۰ یورو | ۲ سال |
| گنتری کرین | ۱۰ | ۲۵ سال | ۷,۰۰۰,۰۰۰ یورو | ۱۸ ماه |
| ترانستینر | ۱۴ | ۲۵ سال | ۲,۰۰۰,۰۰۰ یورو | ۱۸ ماه |
| ریچ استاکر | ۲۰ | ۱۵ سال | ۴۰۰,۰۰۰ یورو | ۶ ماه |

۴-۴. محاسبه اهمیت نسبی معیار های تصمیم گیری توسط

روش AHP

یکی از مراحل مهم در چنین مسئله ای تعیین اهمیت نسبی هر یک از شاخص های تصمیم گیری است. یکی از کارآمدترین تکنیک های تصمیم گیری در این زمینه روش AHP (Analytical Hierarchy Process) یا فرآیند تحلیل سلسله مراتبی است که برای اولین بار توسط توماس ال

لازم به توضیح است که اعداد و ارقام ستون های تعداد، عمر مفید، قیمت / هزینه و مدت زمان تحویل برای هر یک از تجهیزات با استفاده از نظرات خبرگان این امر در سازمان بندر و دریانوردی و همچنین بندر شهید رجایی استخراج شده است.

شاخص چهارم یعنی «میزان افزایش حجم تخلیه و بارگیری سالیانه بندر در صورت اجرای هر ترکیب» در این جدول وجود ندارد چرا که اعداد مربوط به این شاخص از شبیه سازی ترکیبات به دست خواهد آمد.

این متدولوژی جهت بررسی تأثیر آلترناتیوهای مختلف، سیستم در حالت موجود شبیه سازی شده و آلترناتیوهای بهبود دهنده به صورت مجازی و از طریق شبیه سازی بررسی می شوند. جدول ۳ نشان دهنده توابع توزیع مدت زمان بین دو ورود کشتی، تعداد کانتینر تخلیه و بارگیری شده و مدت زمان های خدمت دهی در این مسئله می باشد. لازم به توضیح است که توابع توزیع ذیل با استفاده از قسمت Input Analyzer نرم افزار ARENA بر روی داده ها برازش شده اند.

جدول ۳. توابع توزیع

| نوع داده | تابع توزیع |
|-----------------------------|-------------------|
| مدت زمان بین ورود دو کشتی | GAMM(۵۶۵, ۱/۴۰) |
| تعداد کانتینر تخلیه شده | WEIB(۳۱۵۰, ۱۱) |
| تعداد کانتینر بارگیری شده | WEIB(۲۳۴۰, ۸۱) |
| مدت زمان عملیات گنتری کرین | EXP(۱/۹۶, ۰/۴۲۷) |
| مدت زمان عملیات کشنده | NORM (۱/۲۰, ۰/۰۶) |
| مدت زمان عملیات ریج استاکر | GAMM (۱/۱۷, ۱/۱) |
| مدت زمان عملیات ترانستینر | NORM (۴/۲۹, ۲/۵۱) |
| مدت زمان عملیات تاپ لیفتراک | WEIB (۲/۱۱, ۱/۵) |

جهت شبیه سازی وضع موجود سیستم و همچنین شبیه سازی آلترناتیوهای بهبود دهنده در این مقاله از نرم افزار ARENA استفاده شده است. شکل ۱ شمایی کلی از یک ترمینال کانتینری را نشان می دهد. وقتی کشتی نوبت پهلو گیری دریافت می کند به کنار اسکله هدایت می شود. پس از پهلو گیری، گنتری کرین ها (Quay Crane) به عملیات تخلیه / بارگیری کشتی می پردازند. در عملیات تخلیه سپس کانتینرها توسط ترانستینرها و ریج استاکرها در محوطه کانتینری صفافی می شوند. عملیات بارگیری عکس حالت تخلیه رخ می دهد و تمام فرآیندها به صورت معکوس اتفاق می افتند.

۴-۵-۱. اعتبار سنجی مدل

اعتبار مدل طراحی شده در این پروژه از دیدگاه های مختلفی مورد تجزیه و تحلیل و بررسی قرار گرفته که در ادامه توضیح داده شده است. یکی از این دیدگاه ها مبتنی بر مقایسه مدل ذهنی با رمزی کامپیوتری است که مدل ذهنی را در قالب مدلی کاربردی معرفی می کند. در اینجا این سوال مطرح می شود که: آیا مدل به طرز صحیحی در قالب رمزی کامپیوتری معرفی شده است؟ و آیا رمز کامپیوتری به درستی ساختار منطقی مدل و پارامترهای ورودی آن را معرفی می کند؟ [۱۸]. برای بررسی تطابق مدل طراحی شده با سیستم موجود، مدل شبیه سازی مورد اجرا قرار گرفت و با پایین آوردن سرعت حرکت (سرعت شبیه سازی)، روند حرکت کانتینرها در مدل مورد بررسی و ارزیابی قرار گرفت و در صورت مشاهده مغایرت مدل با سیستم

در ۱۹۸۰ مطرح شد. این تکنیک بر اساس مقایسات زوجی بنا نهاده شده و امکان بررسی سناریو ها مختلف را به مدیران می دهد [۱۴].

با توجه به کارایی مناسب روش AHP در مقایسات زوجی عوامل، این روش جهت تعیین وزن نسبی عوامل انتخاب شده است. با در نظر گیری چند بعدی بودن مسئله می توان از AHP گروهی بهره برده تا نظرات کارشناسان و تصمیم گیرندگان سیستم به نحو احسن مد نظر قرار گیرد. برای این منظور نظرات خبرگان و کارشناسان با بهره گیری از میانگین هندسی، ادغام شده و اهمیت آنها محاسبه شده و در جدول ۲ قابل مشاهده است.

جدول ۲. وزن نسبی شاخص های تصمیم گیری

| شاخص | وزن |
|-----------------------------|--------|
| هزینه | ۰/۱۴۲۰ |
| عمر مفید | ۰/۲۹۵۹ |
| مدت زمان تحویل | ۰/۰۵۷۱ |
| حجم تخلیه و بارگیری سالیانه | ۰/۵۰۵۰ |

۴-۵. شبیه سازی شبکه صف وضعیت فعلی سیستم

هر سیستمی که در آن خدمتی ارائه می شود و مشتری نیازمند آن خدمت باشد، تشکیل سیستم صف را می دهد. در یک سیستم صف چند مولفه اصلی وجود دارد، که عبارتند از: مشتری، الگوی ورود مشتریان، خدمت، خدمت دهنده و جمعیت بالقوه مشتریان، به طوری که مشتری وارد سیستم می شود و در صف انتظار جهت دریافت خدمت می ایستد، پس از انتظار خدمت دریافت می کند و بعد از دریافت خدمت از سیستم خارج می شود [۱۵]. شبیه سازی در فرهنگ لغت وبستر به معنای «وانمود کردن» یا «نائل شدن به اصل چیزی بدون واقعیت» است [۱۶].

همانگونه که از مفهوم لغوی واژه «شبیه سازی» استنباط می شود، برای بررسی وضعیت موجود و شرایط آینده کار یک سیستم، ممکن است «مدلی» که از نظر خصوصیات و شرایط حتی الامکان «شبیه» به سیستم اصلی است، ساخته شود. آنگاه وضعیت کار مدل مورد بررسی قرار گرفته و در نتیجه از شرایط کار سیستم اصلی اطلاع حاصل می شود [۱۷].

مطالعه حاضر در پی شناسایی مناسب ترین آلترناتیو جهت بهبود سیستم و ارتقای بنادر است. یکی از شاخص هایی که در این مطالعه مد نظر است، میزان افزایش حجم تخلیه و بارگیری سالیانه است. با توجه به اینکه اجرای هر یک از آلترناتیو ها و بررسی تأثیر آنها بر روی عملکرد سیستم میسر نبوده و توجیه اقتصادی ندارد و همچنین توابع توزیع ورود کشتی ها و خدمت دهنده ها در این سیستم صف ممکن است غیر نمایی بوده و در قالب هیچ یک از مدل های تئوری صف قرار نگیرد، بنابراین در

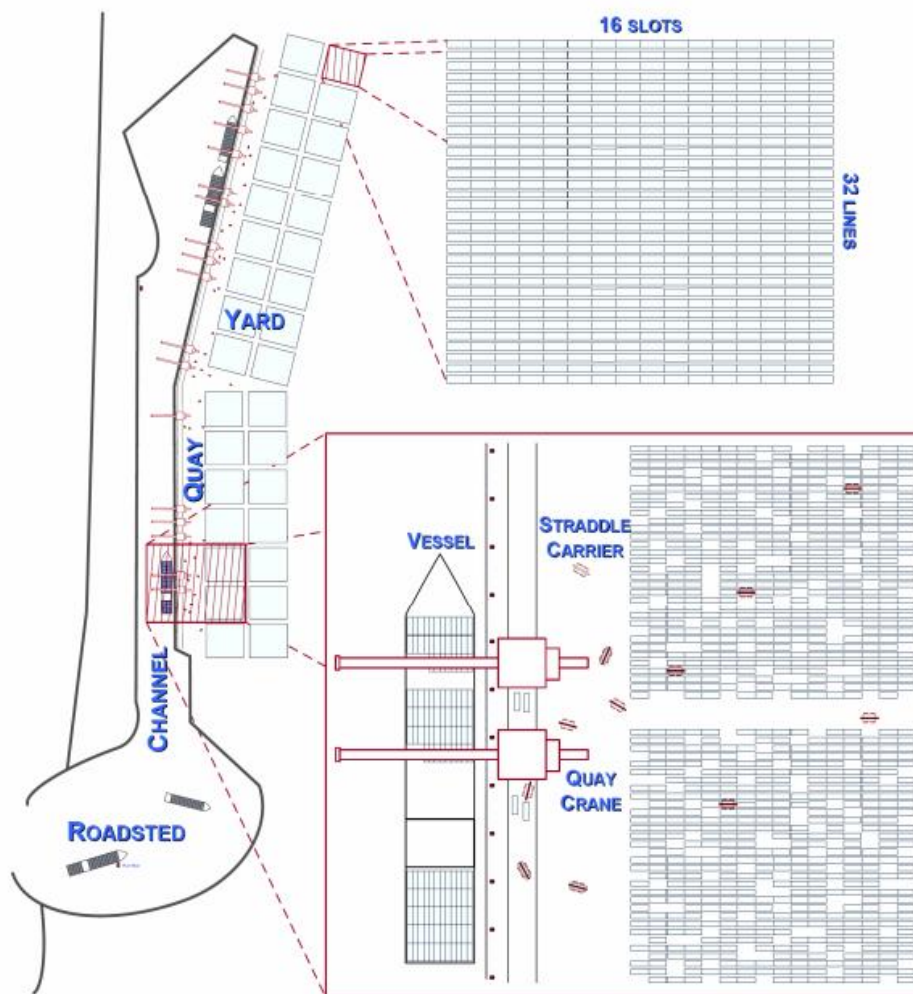
توجه به بررسی مشاهدات اولیه بر روی مدل شبیه سازی و محاسبه میانگین و انحراف معیار داده‌های خروجی، عدد ۱۱۷ با استفاده از رابطه محاسبه تعداد نمونه، بدست آورده شد. مقایسه‌ی بین ارقام بدست آمده از شبیه‌سازی و آمار و ارقام موجود از سیستم واقعی در جدول ۴ قابل مشاهده است. همانطور که مشاهده می‌شود درصد اختلاف تعداد کانتینر تخلیه شده از شبیه سازی با آمار واقعی تخلیه در سال ۲۰۰۸، ۰.۲۵۹ و درصد اختلاف تعداد کانتینر بارگیری شده از شبیه سازی با آمار واقعی بارگیری در سال ۲۰۰۸، ۰.۲۶۰ می باشد که این اعداد و ارقام به تأیید اعتبار مدل کمک می کنند.

واقعی، مدل مورد اصلاح قرار گرفت. همچنین مدل شبیه سازی شده به ازای مقادیر مختلف پارامترهای ورودی مورد بررسی قرار گرفت و منطقی بودن خروجی‌های مدل به دقت مورد ارزیابی قرار گرفت و صحت آن تأیید شد. این فرآیند تا زمانی که منطق مدل به طور کامل حاصل شد ادامه یافت، تا در نهایت مدل حاضر ارائه گشت.

یکی دیگر از دیدگاه ها جهت ارزیابی اعتبار مدل، مقایسه خروجی‌های مدل با آمار و ارقام حاصل از عملکرد سیستم در گذشته است. به این منظور پس از اینکه از عملکرد مدل اطمینان حاصل شد، مدل شبیه سازی شده برای ۳۶۵ روز کاری (معادل ۱ سال) برای ۱۱۷ دوره شبیه سازی شد. لازم به توضیح است که با

جدول ۴. مقایسه خروجی شبیه سازی و آمار تخلیه و بارگیری در سال ۲۰۰۸

| آمار واقعی تخلیه و بارگیری در سال ۲۰۰۸ [۱۹] | میانگین بدست آمده از شبیه سازی | آیتم |
|---|--------------------------------|---------------------------|
| ۶۳۶،۴۹۳ | ۶۳۴،۸۴۶ | تعداد کانتینر تخلیه شده |
| ۶۱۸،۹۱۳ | ۶۱۷،۳۰۴ | تعداد کانتینر بارگیری شده |



شکل ۱. شمایی از یک ترمینال کانتینری

۴-۶. بدست آوردن ترکیب‌های مختلف از آلترناتیوهای

بهبوددهنده سیستم

جهت دستیابی به آلترناتیوهای ترکیبی در این مطالعه لازم است که حد پایین و بالایی برای افزایش هر یک از تجهیزات تعیین شود. این امر از طریق مصاحبه با خبرگان مورد تجزیه و تحلیل و بررسی قرار گرفت. با توجه به مسائل و محدودیت‌های جغرافیایی (بخصوص برای افزایش تعداد اسکله‌ها)، بودجه، ترافیک (افزایش ترافیک محوطه و کاهش راندمان)، نیروی انسانی، وابستگی‌های تعدادی تجهیزات بر طبق استاندارد‌ها (برای مثال اگر اسکله‌ای به سیستم اضافه نشود هیچ گنتری کرین جدیدی نمی‌تواند به سیستم اضافه شود چون تعداد گنتری کرین‌ها وابسته به تعداد

اسکله‌ها می‌باشد؛ برای تجهیزات دیگر نیز وضع به همین منوال است) و مسائل استراتژیک، حد بالای افزایش تجهیزات و تسهیلات برای اسکله ۲، گنتری کرین ۵، ترانستینر ۷ و ریچ استاکر ۹ تعیین شد. بنابراین تعداد کل آلترناتیوهای ترکیبی در این مسئله عبارتند از ۱۴۴۰ که از ضرب تعداد حالات هر یک از تجهیزات / تسهیلات در یکدیگر به دست می‌آید، به این صورت که برای مثال تعداد حالات افزایش اسکله ۳ می‌باشد (افزایش صفر اسکله، یک اسکله یا دو اسکله) و یا تعداد حالات افزایش گنتری کرین ۶ می‌باشد (افزایش صفر، یک، دو، سه، چهار، پنج یا شش گنتری کرین). جدول ۵ بخش‌هایی از آلترناتیوهای ترکیبی را نشان می‌دهد.

جدول ۵. بخش‌هایی از آلترناتیوهای ترکیبی ایجاد شده

| ردیف | اسکله | گنتری کرین | ترانستینر | ریچ استاکر |
|------|-------|------------|-----------|------------|
| ۱ | ۰ | ۰ | ۰ | ۰ |
| ۲ | ۰ | ۰ | ۰ | ۱ |
| ۳ | ۰ | ۰ | ۰ | ۲ |
| ۴ | ۰ | ۰ | ۰ | ۳ |
| ۵ | ۱ | ۱ | ۱ | ۱ |
| ۶ | ۱ | ۱ | ۲ | ۲ |
| ۷ | ۱ | ۲ | ۳ | ۵ |
| ۸ | ۰ | ۲ | ۳ | ۲ |
| ۹ | ۱ | ۲ | ۲ | ۷ |
| ۱۰ | ۰ | ۴ | ۳ | ۹ |
| ۱۱ | ۱ | ۲ | ۱ | ۶ |
| ۱۲ | ۲ | ۳ | ۴ | ۲ |

$$\sum_{i=1}^4 C_i \times X_i \quad (1)$$

که در آن X_i نشان دهنده تجهیز مورد نظر (اسکله، گنتری کرین، ترانستینر، ریچ استاکر) و C_i نشان دهنده هزینه افزایش یک واحد از تجهیز می‌باشد.

• عمر مفید هر ترکیب

$$\sum_{i=1}^4 L_i \times X_i \quad (2)$$

که در آن L_i نشان دهنده طول عمر مفید افزایش یک واحد از تجهیز می‌باشد.

• مدت زمان تحویل هر ترکیب

$$\max(D_1, D_2, D_3, D_4) \quad (3)$$

که در آن D_i نشان دهنده مدت زمان تحویل / ساخت هر یک از تجهیزات می‌باشد.

برای مثال ردیف ۱۰ آلترناتیوی را نشان می‌دهد که در آن افزایش اسکله وجود ندارد اما ۴ گنتری کرین، ۳ ترانستینر و ۹ ریچ استاکر به سیستم اضافه می‌شود و هدف انتخاب بهترین آلترناتیو از بین این ۱۴۴۰ حالت می‌باشد. همانطور که پیشتر ذکر شد افزایش تجهیزات با محدودیت‌هایی روبروست (نظیر بودجه، وابستگی‌های تجهیزات و ...). بنابراین از بین ۱۴۴۰ آلترناتیو ترکیبی ایجاد شده، ۵۸۶ مورد خارج از محدودیت‌های در نظر گرفته شده شناخته شد که از مجموعه آلترناتیو‌ها حذف شده و در نهایت ۸۵۴ آلترناتیو نهایی جهت رتبه بندی باقی ماندند.

۴-۷. تعیین مشخصات مربوط به هر ترکیب در مورد هر

شاخص تصمیم‌گیری

تعیین مشخصات هر ترکیب بر روی هر شاخص برای شاخص‌های هزینه، عمر مفید و مدت زمان تحویل با استفاده از جدول ۱ به صورت ذیل قابل دستیابی است:

• هزینه اجرای هر ترکیب

تشکیل شد. این ماتریس یک ماتریس 4×854 می باشد که شامل ۸۵۴ سطر (تعداد آلترناتیو های موثر) و ۴ ستون (شاخص-های تصمیم گیری) می باشد. برای تجزیه و تحلیل این ماتریس (با توجه به حجم بالای محاسبات) الگوریتم TOPSIS در نرم افزار Excel طراحی شد و فرآیند رتبه بندی بر روی آن اعمال شد. جدول ۶، ۱۰ آلترناتیو که در بالای این جدول قرار گرفتند و بالاترین رتبه را دارا می باشند را نشان می دهد. جدول ۵، ده گزینه اول را در رتبه بندی ۸۵۴ آلترناتیو با ۴ شاخص تصمیم گیری نشان می دهد. بهترین آلترناتیو (رتبه اول) نشان دهنده افزایش ۱ اسکله، ۲ گنتری کرین، ۵ ترانستینر و ۸ ریج استاکر می باشد. همچنین آلترناتیو های رتبه ۱ تا ۱۰ در شکل ۲ به صورت شماتیک قابل مقایسه می باشند. نکته جالب توجه در مورد این رتبه بندی این است که افزایش ۲ اسکله که به نظر می رسید تأثیر بسزایی بر عملکرد بندر داشته باشد و انتظار می رفت جزء آلترناتیو های اول قرار گیرد در ۷ گزینه اول قرار نگرفت و افزایش ۱ اسکله به مجموعه پیشنهاد شد.

برای مثال اگر آلترناتیوی به صورت افزایش ۱ اسکله، ۱ گنتری کرین، ۱ ترانستینر و ۱ ریج استاکر وجود داشته باشد، مدت زمان تحویل / ساخت کلی این آلترناتیو (با توجه به جدول ۱) برابر ۲ سال می باشد.

• میزان افزایش حجم تخلیه و بارگیری سالیانه بندر در صورت اجرای هر ترکیب

جهت محاسبه این شاخص برای هر ترکیب از شبیه سازی استفاده شده است. به این صورت که هر یک از ترکیبات با اعمال تغییراتی بر روی مدل اصلی شبیه سازی، در نرم افزار ARENA شبیه سازی شده و میزان حجم تخلیه و بارگیری در صورت اجرای آن ترکیب مشاهده شده است.

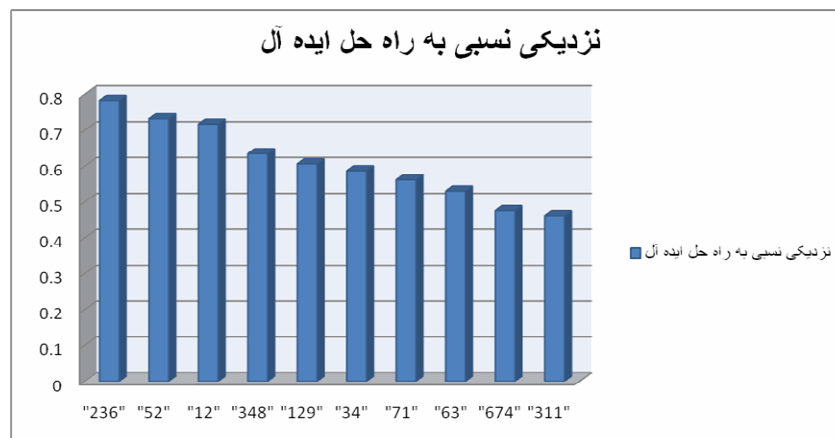
۴-۸. بدست آوردن ترکیب مطلوب افزایش آلترناتیوها با

توجه به معیارهای تصمیم گیری توسط روش TOPSIS

در نهایت با محاسبه مقادیر هر یک از آلترناتیوهای ترکیبی برای هر یک از شاخصهای تصمیم گیری، ماتریس تصمیم گیری

جدول ۶. رتبه بندی آلترناتیو های ترکیبی

| آلترناتیو | اسکله | گنتری کرین | ترانستینر | ریج استاکر | نزدیکی نسبی به راه حل ایده آل |
|-----------|-------|------------|-----------|------------|-------------------------------|
| ۲۳۶ | ۱ | ۲ | ۵ | ۸ | ۰.۷۸۳۱۴۴۰۹۶ |
| ۵۲ | ۱ | ۳ | ۵ | ۶ | ۰.۷۳۲۱۵۶۱۸۷ |
| ۱۲ | ۱ | ۲ | ۴ | ۶ | ۰.۷۱۷۰۸۳۱۱۲ |
| ۳۴۸ | ۱ | ۲ | ۳ | ۵ | ۰.۶۳۴۴۲۴۵۴۱ |
| ۱۲۹ | ۱ | ۴ | ۶ | ۳ | ۰.۶۰۶۰۵۲۱۶۶ |
| ۳۴ | ۱ | ۳ | ۵ | ۴ | ۰.۵۸۶۸۲۱۳۷۴ |
| ۷۱ | ۱ | ۲ | ۷ | ۴ | ۰.۵۶۱۶۱۴۴۴۰ |
| ۶۳ | ۲ | ۳ | ۴ | ۶ | ۰.۵۳۰۵۳۰۳۱۶ |
| ۶۷۴ | ۲ | ۴ | ۳ | ۷ | ۰.۴۷۵۸۱۹۷۱۲ |
| ۳۱۱ | ۲ | ۱ | ۶ | ۳ | ۰.۴۶۱۹۰۱۶۶۲ |



شکل ۲. مقایسه آلترناتیو های رتبه ۱ الی ۱۰

۵. جمع بندی و نتیجه گیری

مطالعه حاضر به بررسی افزایش مطلوب طرح های بهبود دهنده در ترمینال های کانتینری پرداخته و جهت این امر از یک متدولوژی پیشنهادی بهره برده و متدولوژی پیشنهادی را در مجموعه ترمینال کانتینری بندر شهید رجایی به کار بست. متدولوژی پیشنهادی مشتمل بر ۴ آلترناتیو کلی (افزایش اسکله، افزایش گنتری کرین، افزایش ترانستینر و افزایش ریچ استاکر) و ۴ شاخص تصمیم گیری (هزینه، عمر مفید، مدت زمان تحویل، حجم تخلیه و بارگیری سالیانه) بود. با در نظر گیری ۴ آلترناتیو کلی و همچنین محدودیت‌هایی که سیستم با آن روبرو بود، ۸۵۴ آلترناتیو جهت بهبود سیستم شناسایی شد که این ۸۵۴ آلترناتیو با بهره‌گیری از ابزارهای تصمیم گیری چند معیاره (AHP و TOPSIS) و همچنین شبیه‌سازی کامپیوتری مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفته و بهترین آلترناتیو در دامنه شاخص های مطرح شده شناسایی شد که عبارت بود از افزایش ۱ اسکله، ۲ گنتری کرین، ۵ ترانستینر و ۸ ریچ استاکر که با در نظر گیری جدول ۱ هزینه ای حدود ۴۷,۲۰۰,۰۰۰ یورو را در بر خواهد داشت. با توجه به مقادیر به دست آمده از شبیه سازی بهترین آلترناتیو انتخاب شده، آلترناتیو فوق بیانگر این نکته است که در صورت اجرای این آلترناتیو می‌توان انتظار داشت که عملکرد سیستم (توان عملیاتی ترمینال کانتینری) حدود ۶۳,۶ درصد بالاتر از وضع فعلی رود که این رقم می‌تواند نوید بخش افزایش حجم واردات و صادرات از بندر فوق و افزایش توان رقابتی بندر فوق و البته کشور ایران در مقایسه با بنادر دیگر منطقه گردد. با توجه به ساختار متدولوژی پیشنهادی این تحقیق به نظر می‌رسد که متدولوژی ارائه شده در این تحقیق قابلیت تعمیم به ترمینال های کانتینری بنادر دیگر را داشته و با کمی تغییر، قابلیت تعمیم به بنادر دیگر با کاربری های متفاوت را نیز دارا می‌باشد. با توجه به بستر مناسب در تحقیق فوق جهت تحقیقات آتی، در ذیل پیشنهاداتی جهت این امر ارائه می‌شود:

۱. در پروژه حاضر بهبود سیستم از نقطه نظر افزایش تعداد تجهیزات موثر در امر تخلیه و بارگیری مورد ارزیابی قرار گرفت و افزایش توان تجهیزات موجود با استفاده از برخی راهکارها مد نظر قرار نگرفت، بنابراین پیشنهاد می‌شود که در تحقیقات آتی به این امر نیز پرداخته شود.
۲. در پروژه حاضر افزایش تجهیزات به صورت توان واحد در نظر گرفته شد. به عبارت دیگر، ظرفیت ها و توانا های مختلفی که هر یک از تجهیزات می‌توانند داشته باشند در نظر گرفته نشده است. بنابراین پیشنهاد می‌شود هر یک از تجهیزات به صورت یک مجموعه از تجهیزاتی با ظرفیت ها و توانا های مختلف در نظر گرفته شوند و اثر افزایش هر کدام از آنها در سیستم بررسی شود.

۳. دامنه اجرایی پروژه حاضر محدود به ترمینال کانتینری می‌باشد. بنابراین پیشنهاد می‌گردد ترمینال های دیگر نیز مد نظر قرار گیرند.
۴. در پروژه حاضر، خرابی، از کار افتادگی، خارج از دسترس بودن و مدت زمان لازم جهت تعمیر تجهیزات، در مدل گنجانده نشده که پیشنهاد می‌گردد این عامل نیز مد نظر قرار گیرد.

فهرست منابع

- [۱] مشتریخواه، خسرو، محبی، عبدالرضا، «فرهنگ جامع دریایی»، انتشارات مرکز تحقیقات و آموزش راه و ترابری، صفحه ۷۳-۸۱، ۱۳۷۸.
- [۲] طاهری، حسین، «تخلیه و بارگیری و تجهیزات مربوطه»، مرکز آموزش علوم و فنون دریایی، ۲۳، ۱۳۷۵.
- [۳] یاکو، دبروین، «کتاب جامع ترمینال کانتینری»، ترجمه سعید ممدوحی، انتشارات اسرار دانش، صفحه ۴۳-۵۸، ۱۳۷۸.
- [۴] قدسی پور، حسن. (۱۳۸۵). «فرآیند تحلیل سلسله مراتبی». تهران: دانشگاه صنعتی امیر کبیر، مرکز نشر.
- [۵] ایروانی، سید محمد رضا، «سیستم‌های صف»، تهران: انتشارات دانشگاه علم و صنعت ایران، صفحه ۱۷۳، ۱۳۷۲.
- [۶] شانون، رابرت، «علم و هنر شبیه‌سازی سیستم‌ها»، ترجمه علی اکبر عرب مازار، انتشارات نشر دانشگاهی، صفحه ۱۳۷۱، ۱۴.
- [۷] شیر محمدی، علی، «برنامه ریزی نگهداری و تعمیرات (مدیریت فنی)»، انتشارات غزل، صفحه ۳۵، ۱۳۷۷.
- [۸] بنکس، جری، و کارسن، جان، «شبیه سازی سیستم های گسسته - پیشامد»، ترجمه هاشم محلوچی. انتشارات دانشگاه صنعتی شریف، صفحه ۲۷، ۱۳۸۲.
- [۹] پایگاه اطلاع‌رسانی شرکت تایید واتر خاورمیانه به نشانی <http://www.mytcts.com>
- [۱۰] پایگاه اطلاع رسانی بندر شهید رجایی به نشانی <http://www.shahidrajaeepport.ir>
- [11] Bierwith C., Meisel, F., *A Survey of Berth Allocation and Quay Crane Scheduling Problems in Container Terminals*, European journal of operational research Vol. 202, No.4, 2010, pp. 615 - 627.
- [12] Li, W., Wu, Y, Petering, M., Goh, M., De souza, R., *Discrete Time Model and Algorithms for Container Yard Crane Scheduling*, European journal of operational research Vol 198, No.2, 2008, pp. 165 - 172.

- [13] Matthew, E.H., Petering, k., Murty, G., *Effect of Block Length and Yard Crane Deployment Systems on Overall Performance at a Seaport Container Transshipment Terminal*, Computers & operations research Vol. 36, No.4, 2008, pp. 1711 – 1725.
- [14] Allahviranloo, M., Afandizadeh, S., *Investment Optimization on Port's Development by Fuzzy Integer Programming*. European Journal of Operational Research Vol. 186, No.2, 2008, pp. 423-434.
- [15] Kang, S., Medina, C., Ouyang Y., *Optimal Operations of Transportation Fleet for Unloading Activities at Container Ports*, Transportation research, Vol 103, No.2, 2008, pp. 160-173.
- [16] Zhang, R., Young, Y., Won, M., *A Reactive Tabu Search Algorithm for Multi – Depot Container Truck Transportation Problem*, Transportation research Vol. 45, No.1, 2009, pp. 904 – 914.
- [17] Angeloudis, P., Bell, M., *An Uncertainty Aware AGV Assignment Algorithm for Automated Container Terminal*, Transportation research, Vol. 117, No.3, 2009, pp. 1-13.
- [18] Alattar, M., Karkare, B., Rajhans, N., *Simulation of Container Queues for Port Investment Decisions*, The sixth international symposium on operations research and its applications (ISORA,06), Xinjiang, Chin, pp. 155-167.
- [19] Nazari, D., *Evaluating Container Yard Layout, A Simulation Approach*, Thesis of master of science, Erasmus University, Rotterdam, 2005.