

توسعه مدل بهینه هزینه کل توزیع لجستیک در شرایط یک تولیدکننده و چند انبار توزیع در مدیریت زنجیره تأمین (SCM)

حسین غضنفری و سید محمد سید حسینی

چکیده: موفقیت در محیط تجاری نیاز به مدیریت سیستم ارتباطات پیچیده دارد که در واقع این ارتباط تعیین‌کننده مدل توزیع بین عوامل لجستیک می‌باشد که به منظور رساندن مواد اولیه به مراکز تولیدی تا رسیدن به دست مشتری می‌باشد در این مقاله مدل بهینه توزیع لجستیک در شرایط وجود یک تولیدکننده و چند انبار توزیع توسعه داده شده است در این مدل با در نظر گرفتن مسیر، وسیله حمل، حجم وسیله حمل و همچنین سایر هزینه‌های حمل بهترین مقدار برای حمل از مسیر و وسیله مورد نظر پیشنهاد شده است محدودیت‌های از قبیل ظرفیت و تعداد انبار توزیع، حجم وسیله حمل، در نظر گرفته شده است مثالی در این زمینه حل شده که با تغییر هزینه‌ها سعی در ایجاد بهترین جواب و بررسی نتایج به عمل آمده است.

واژه‌های کلیدی: زنجیره تأمین، لجستیک، انبار، توزیع

۱. مقدمه

لجستیک عبارتست از برنامه‌ریزی، اجرا و کنترل به منظور رسانیدن مواد اولیه به مراکز تولیدی تا رسیدن محصول به دست مشتری [۱] در این میان بخش توزیع مواد و محصولات دارای اهمیت است بخصوص هنگام توزیع محصول یعنی زمانیکه، مواد اولیه تبدیل به محصول شده‌اند. هزینه‌های توزیع لجستیک شامل هزینه ایجاد انبار، حمل کالا، نگهداری موجودی در راه و انبار می‌باشد. در این تحقیق سیستم توزیع در نظر گرفته شده، یک سیستم دو سطحی می‌باشد یعنی از انبار مرکزی کارخانه کالاهای برای انبارهای توزیع در نزدیکی خرده‌فروش ارسال می‌گردد که موضوع ترکیب هزینه‌های توزیع لجستیک مورد بررسی قرار گرفته است. در ادامه به مرور ادبیات ترکیب هزینه‌های توزیع خواهیم پرداخت.

۲. مرور ادبیات

کار Bamuol & Winod اولین تلاشهایی است که جهت تعیین وسیله حمل در یک بازار تک محصولی که می‌تواند به عنوان یک

این مقاله در تاریخ ۸۲/۴/۲۳ دریافت و در تاریخ ۸۴/۵/۲ به تصویب نهایی رسیده است.

حسین غضنفری، فارغ‌التحصیل دکترای مهندسی صنایع دانشگاه علوم و تحقیقات دانشگاه آزاد اسلامی (نامبرده در حال حاضر عضو هیات علمی دانشگاه آزاد اسلامی واحد جنوب تهران می‌باشند)، hosghazanfari@yahoo.com

دکتر سید محمد سید حسینی، استاد دانشکده مهندسی صنایع، دانشگاه علم و

صنعت ایران، seyedhoseini@yahoo.com

مدل هزینه که مجموع هزینه حمل و نقل و موجودی را حداقل می‌کند دیده می‌شود. [۲]

Buffa & Reynolds یک مدل که شامل تعداد متغیرهای مرتبط با حمل می‌باشد توسعه داده‌اند، همچنین آنها نشان داده‌اند که هزینه‌های حمل و نقل بطور مشخصی بروی هزینه موجودی تأثیر می‌گذارد. [۳]

Constable & Whybark یک مدل موجودی ترکیب هزینه‌های حمل و نقل و برگشت از سفارش را توسعه داده‌اند، این مدل بطور پیوسته با تعیین نقطه مجدد سفارش موجودی، مقدار سفارش و انتخاب وسیله حمل و نقل مجموعه هزینه حمل و نقل و موجودی را حداقل می‌کند. [۴]

Langley توابع مدل هزینه حمل و نقل را ارائه کرده که بصورت حالات مختلف هزینه‌های ارسال پیشنهاد شده است او همچنین روش محاسبه مقدار بهینه موجودی را با توجه به این مدلها و ترکیب هزینه حمل و نقل ارائه کرده است. [۵]

Larson یک مدل مقدار اقتصادی حمل و نقل (ETQ) با حالت تخفیف بر روی هزینه ارسال ایجاد کرده است که بطور همزمان مقدار و وسیله حمل را تعیین می‌نماید. [۶]

Carter & Ferrin یک شرط اصلی جهت توافق بین خریدار، فروشنده و حمل‌کننده که می‌تواند برای همگی سودآور باشد معرفی کرده‌اند. [۷]

¹ Economic Transportation Quantity

مسئله اصلی این طراحی در شبکه تولید و توزیع بوسیله پیوند بین تأمین و تقاضا در محل خروجی سیستم و در اقتصادی‌ترین روش است.

خیلی از مدل‌های ریاضی بر روی طراحی شبکه بصورت اجزاء جدا از هم شبیه جاییابی انبار تأکید کرده‌اند. این مدلها ترکیب هزینه‌های موجودی به عنوان یک ترکیب با تابع هدف، هدف را نادیده گرفته‌اند. Perl & Sirisoponilp ترکیب بین تصمیم‌گیری جاییابی، حمل و نقل و موجودی ارائه کرده‌اند [۱۱]. در این مقاله، طرح شما تیک بین تصمیمات جاییابی تسهیلات، حمل و نقل و موجودی ارائه شده است. Vaidyanathan Jayarman تصمیم‌های جاییابی مرکز توزیع، تعداد انبار و کارخانه با توجه به نرخ ظرفیت انبار و تخصیص مشتری به انبارهای باز و تخصیص انبار به کارخانجات را ارائه کرده‌اند [۱۲]. در بررسی ادبیات موضوع می‌توان دریافت که برای ترکیب هزینه‌های جاییابی، حمل و نقل، موجودی و... توسعه‌های صورت گرفته است اما در این بررسی‌ها بررسی مسیر حمل و و سیله حمل و ظرفیت حمل بطور همزمان بررسی صورت نگرفته است. در بررسی این تحقیق یک سیستم توزیع دو سطحی می‌باشد که متشکل از انبار مرکزی کالا و انبارهای توزیع بشرح شکل ۱ می‌باشد.

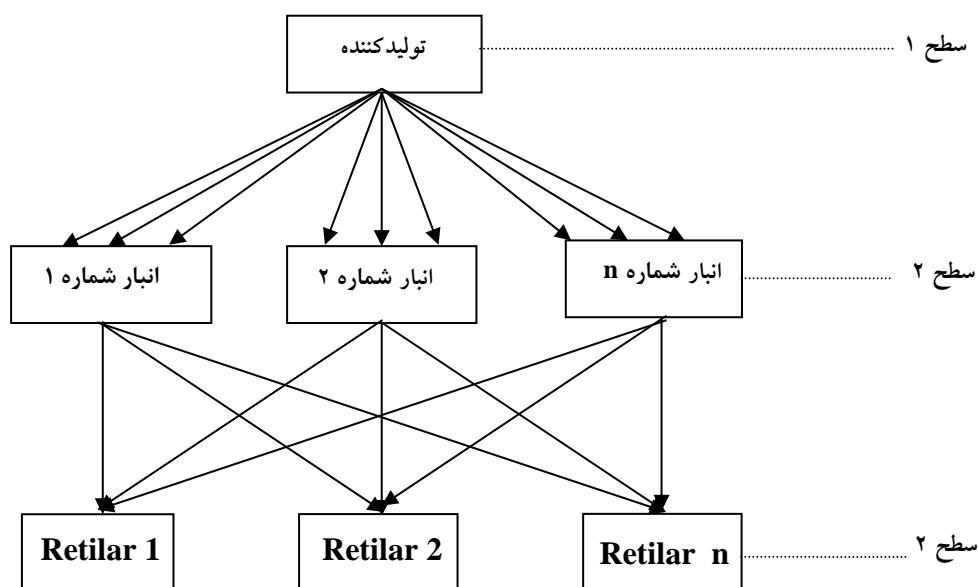
تعیین یک سیاست بهینه برای موجودی بسیار مشکل است. همچنین اغلب تخمین هزینه حمل موجودی در یک سیستم توزیع محدودی است زیرا آنها به عنوان بخش کمی از مجموع هزینه‌های توزیع بررسی می‌شود.

VanBeek بر روی استراتژیهای مختلف برای جاییابی موجود در یک سیستم توزیع دو سطحی که شامل یک مرکز تولید کارخانه به عنوان مرکز توزیع و ۴ مرکز توزیع محلی است مورد بررسی قرار داده است. [۸]

هدف این مدل تعیین بهترین استراتژی توزیع که مجموع هزینه‌های نگهداری و سفارش موجودی را حداقل می‌کند می‌باشد.

Davis & Davidson یک تفاوت معنی‌دار بین هزینه‌های فروش سفارش و فروش باقی مانده در انبار در موجودی محصول تمام شده برای صنایع اتومبیل در نقاط مختلف جهت کم شدن موجودی در مقیاس وسیع نشان داده‌اند. [۹]

Rajagopalon & Kumar ایده فراهم آوردن نیاز مشتری از گزینه خرید از موجودی یا بوسیله جایگزینی یک سفارش و پیدا کردن مقدار بهینه موجودی جهت نگهداری توسط خرده‌فروش با هدف کاهش موجودی بررسی کرده‌اند. [۱۰]



شکل ۱. نحوه ارتباط انبار تولیدکننده با انبار توزیع کننده

۴- وسیله و مسیر حمل برای رسیدن به هر یک انبارها چگونه است.

۵- با توجه به ظرفیت وسیله حمل، چه میزان و توسط چه وسیله‌ای حمل خواهد شد.

فرضیاتی که در این مقطع خواهیم داشت عبارتند از:

۱- برای هر کدام از انبارها کالاها می‌تواند ارسال گردد.

در این تحقیق هر یک از تصمیمات زیر را بعمل خواهد آمد.

۱- با توجه به ظرفیت انبارهاچه تعداد انبار برای مراکز توزیع لازم است.

۲- هر یک از انبارها را در چه مکانی ایجاد نمائیم.

۳- مقادیر کالا که به هر انبار بر اساس مقدار تقاضا است چه مقدار می‌باشد.

CC_{ijmr} : هزینه نگهداری محصول j برای حمل به انبار مرکزی در مسیر r و وسیله m
 V_m : حجم وسیله نقلیه m
 S_j : مساحت محصول j
 هزینه کل بشرح زیر خواهد بود.
 هزینه نگهداری در انبار + هزینه موجودی در راه + هزینه حمل کالا +
 هزینه ثابت انبار = TC

و خواهیم داشت:

$$\begin{aligned} \min_z : & \sum_i F_i z_i + \sum_i \sum_j \sum_M \sum_R T_{ijMR} X_{ijMR} \\ & + \sum_i \sum_j \sum_M \sum_R CC_{ijMR} L_{ijMR} X_{ijMR} \\ & + 1/2 \sum_i \sum_j \sum_M \sum_R C_{ij} X_{ijMR} \\ S.T & \\ & \sum_i Z_i \leq W \quad 1- \text{محدودیت تعداد انبار} \\ & \sum_j \sum_i S_j X_{ijMR} \leq G_i Z_i \quad 2- \text{محدودیت ظرفیت انبار} \\ & \sum_k Y_{ikj} \leq \sum_i X_{ijMR} \quad 3- \text{محدودیت ارضاء تقاضا} \\ & \sum_M S_j X_{ijMR} \leq V_m \quad 4- \text{محدودیت و حجم وسیله حمل و نقل} \\ & X_{ijMR}, Y_{ikj} \geq 0, Z_i = \{0, 1\} \end{aligned}$$

تابع هدف این مدل حداقل کردن هزینه ثابت انبار که این هزینه شامل اجاره یا ایجاد انبار هزینه حمل کالا که بر اساس نوع وسیله، نوع مسیر، و نوع محصول تعیین خواهد شد هزینه موجودی در راه با توجه به مدت زمان ماندن محصول در مسیر که بصورت (L_{ijMR}) نمایش داده شده است و هزینه نگهداری در حمل مسیر محاسبه شده است. این موضوع برای محصولات که مدت زیادی حمل آنها بطول می‌کشد هزینه زیادی خواهد شد و هزینه نگهداری در انبار توزیع که بصورت متوسط موجودی می‌باشد. محدودیتهای این مدل شامل:

۱. **محدودیت تعداد انبار:** از آنجائیکه سرمایه‌گذاری برای ایجاد انبارها محدود می‌باشد و مکانهای انتخاب شده برای ایجاد انبار ممکن است از میزان سرمایه‌گذاری بیشتر باشد به همین لحاظ موضوع انتخاب از میان محل‌های کاندید شده مطرح خواهد شد که در این زمینه یک متغیر صفر و یک (Z_i) تعریف شده که بر اساس مقدار آن یک یا صفر باشد ایجاد انبار یا عدم ایجاد آن بررسی می‌گردد.

۲. **محدودیت ظرفیت انبار:** با توجه به اینکه برای هر یک از انبارها ظرفیت (G_i) در نظر گرفته شده است و هر یک از محصولات نیاز به اشغال کردن مساحت (S_j) دارند در این مدل با توجه به تعداد انبارهایی که قرار است استفاده شود ظرفیت انبار در این مرحله در نظر گرفته شده است.

۳. **محدودیت ارضاء تقاضا:** با توجه به اینکه تقاضای خرده‌فروش از هر یک از محصولات و انبارها بصورت Y_{ikj} مشخص شده است باید شرایطی را فراهم کرد که میزان محصولات ارسالی برای هر یک از انبارها جوابگوی نیاز خرده‌فروشان از آن محصولات باشد.

این فرض به این معنا است که هیچگونه محدودیتی برای ارسال کالا از هر انبار به هر خرده‌فروش نخواهیم داشت.

۲- ظرفیت انبارها قابل تعیین می‌باشد.

این موضوع برای تعیین تعداد انبارها اهمیت دارد در صورتیکه بتوانیم ظرفیت هر انبار را تعیین کنیم بر اساس تقاضای هر یک از خرده‌فروش‌ها می‌توانیم تعیین کنیم که به چه تعداد انبار نیاز داریم.

۳. تعریف هزینه حمل

هزینه حمل بر اساس وسیله حمل تعریف خواهد شد چون در اینجا ما واحد حمل را وسیله حمل قرار داده‌ایم و هزینه کرایه وسیله حمل به عنوان هزینه واحد حمل در نظر گرفته خواهد شد حال با توجه به تعداد حمل صورت گرفته می‌توانیم هزینه حمل مربوط به آن را محاسبه کنیم.

۳. ساخت مدل تهیه توزیع لجستیک

با توجه به توضیحات ارائه شده در زمینه ساخت مدل توزیع لجستیک در اینجا به ذکر مشخصات مدل توزیع لجستیک خواهیم پرداخت. با توجه به شکل ۱ در زمینه نحوه ارتباط کارخانه با هر یک از خرده‌فروش‌ها آورده شده است بر اساس این وضعیت به منظور ارتباط برقرار کردن هر یک از خرده‌فروش با کارخانه نیاز به داشتن مسیری انبار خواهیم داشت که این ارتباط را برقرار نماید. حال در این زمینه به ذکر پارامترهای مدل خواهیم پرداخت.

i: مجموعه انبارها

k: مجموعه خرده‌فروش‌ها^۱

j: مجموعه محصولات

M: مجموعه وسایل حمل و نقل

R: مجموعه مسیرهای مختلف

G_i: ظرفیت انبار i

F_i: هزینه ثابت جهت برپایی انبار شماره i

Y_{ikj}: نیاز خرده‌فروش k از محصول j از انبار i

W: حداکثر تعداد انبارها

X_{ijmr}: تعداد محصولات از نوع j که از انبار مرکزی توسط مسیر

حمل r و وسیله m برای انبار توزیع i حمل می‌گردد.

O: اگر انبار ایجاد نشود.

$Z_i = \begin{cases} 0 & \text{اگر انبار ایجاد نشود.} \\ 1 & \text{اگر انبار ایجاد شود.} \end{cases}$

T_{ijmr}: هزینه واحد حمل محصولات از نوع j که از انبار مرکزی

توسط مسیر حمل r و وسیله m حمل می‌گردد.

L_{ijmr}: متوسط زمان پیشبرد^۲ (انتظار) برای حمل محصول j

که از انبار مرکزی توسط مسیر حمل r و وسیله m حمل می‌گردد.

C_{ij}: هزینه واحد نگهداری محصول j در انبار i

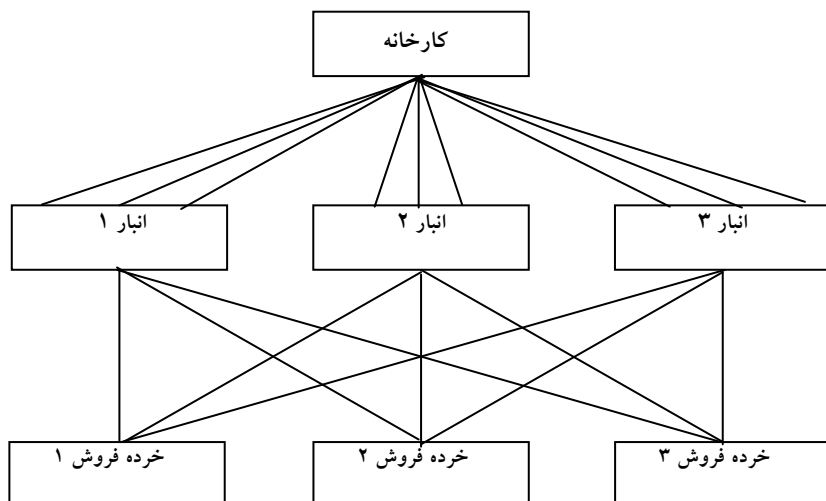
¹ Retailer

² Lead Time

۴. مثال

اگر یک کارخانه با ۶ محل انبار به صورت کاندید در نظر گرفته و بخواهیم حداکثر ۳ انبار و ۳ خرده فروش کالاهای خود را در اختیار آن قرار دهیم خواهیم داشت.

۴. محدودیت حجم وسیله نقلیه: از آنجا که در این مدل بر روی نوع وسیله نقلیه نیز تصمیم‌گیری به عمل خواهد آمد لازم است حجم وسیله نقلیه (V_m) در هر مسیر مشخص گردد. به همین دلیل در این محدودیت مقادیری که گنجایش هر وسیله نقلیه است به آن وسیله اختصاص داده خواهد شد.



محل انبار	هزینه ایجاد انبار
۱۰۰	۱
۲۰۰	۲
۳۰۰	۳
۴۰۰	۴
۵۰۰	۵
۶۰۰	۶

جدول ۱. حجم نیاز خرده فروش بر حسب انبار i و محصول J (Y_{ijk})

محصول	انبار ۱ (نیاز خرده فروش)			انبار ۲			انبار ۳		
	نیاز خرده فروش K_1	نیاز خرده فروش K_2	نیاز خرده فروش K_3	K_1	K_2	K_3	K_1	K_2	K_3
J_1	۱۰	۲۰	۰	۲۰	۱۰	۰	۱۰	۰	۲۰
J_2	۰	۲۰	۱۰	۰	۲۰	۱۰	۲۰	۰	۳۰
J_3	۳۰	۲۰	۱۰	۳۰	۰	۲۰	۴۰	۲۰	۱۰

جدول ۲. مجموع حجم نیاز خرده فروش بر حسب انبار i و محصول J

محصول \ انبار	انبار ۱	انبار ۲	انبار ۳
۱	۳۰	۳۰	۳۰
۲	۳۰	۳۰	۵۰
۳	۶۰	۵۰	۷۰

$$\begin{aligned}
 &+6x_{1131} + 7x_{1132} + 13x_{1231} + 6x_{1232} + 11x_{1331} + 7x_{1332} \\
 &+8x_{2111} + 7x_{2112} + 5x_{2211} + 6x_{2212} + 17x_{2311} + 11x_{2312} \\
 &+14x_{2121} + 6x_{2122} + 11x_{2221} + 15x_{2222} + 11x_{2321} + 7x_{2322} \\
 &+3x_{2231} + 2x_{2232} + 7x_{2331} + 8x_{2332} + 4x_{3111} + 7x_{3112} \\
 &+9x_{3211} + 2x_{3212} + 11x_{3311} + 4x_{3312} + 12x_{3121} + 11x_{3122} \\
 &+5x_{3221} + 5x_{3222} + 4x_{3321} + 5x_{3322} + 4x_{3131} + 5x_{3132} \\
 &+6x_{3331} + 11x_{3332}
 \end{aligned}$$

ST .:

$$z_1 + z_2 + z_3 + z_4 + z_5 + z_6 \leq 3$$

ضمناً در مورد حجم وسیله نقلیه با توجه به اینکه می‌بایست برای هر مسیر یک وسیله اختصاص یابد به همین دلیل نیاز هر انبار بین دو مسیر بطور مساوی تقسیم می‌گردد و V_m به این صورت تعیین می‌گردد. همچنین L_{ijmr} نیز ۱ فرض می‌شود.

با توجه به اطلاعات اولیه مدل مسئله بشرح زیر ارائه می‌گردد.

$$\begin{aligned}
 M_{inz} : &100z_1 + 200z_2 + 300z_3 + 400z_4 + 200z_5 + 100z_6 \\
 &+4x_{1111} + 6x_{1112} + 7x_{1211} + 2x_{1212} + 5x_{1311} + 7x_{1312} \\
 &+3x_{1121} + 4x_{1122} + 7x_{1221} + 5x_{1222} + 8x_{1321} + 13x_{1322}
 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned}
 X_{1111} + X_{1121} + X_{1131} &\leq 15 \\
 X_{1112} + X_{1122} + X_{1132} &\leq 15 \\
 X_{1211} + X_{1221} + X_{1231} &\leq 15 \\
 X_{1212} + X_{1222} + X_{1232} &\leq 15 \\
 X_{1311} + X_{1321} + X_{1331} &\leq 30 \\
 X_{1312} + X_{1322} + X_{1332} &\leq 30 \\
 X_{2111} + X_{2121} + X_{2131} &\leq 15 \\
 X_{2112} + X_{2122} + X_{2132} &\leq 15 \\
 X_{2211} + X_{2221} + X_{2231} &\leq 15 \\
 X_{2212} + X_{2222} + X_{2232} &\leq 15 \\
 X_{2311} + X_{2321} + X_{2331} &\leq 25 \\
 X_{2312} + X_{2322} + X_{2332} &\leq 25 \\
 X_{3111} + X_{3121} + X_{3131} &\leq 15 \\
 X_{3112} + X_{3122} + X_{3132} &\leq 15 \\
 X_{3211} + X_{3221} + X_{3231} &\leq 25 \\
 X_{3212} + X_{3222} + X_{3232} &\leq 25 \\
 X_{3311} + X_{3321} + X_{3331} &\leq 35 \\
 X_{3312} + X_{3322} + X_{3332} &\leq 35 \\
 X_{ijMR} &\geq 0, Z_i = 0, 1
 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned}
 X_{1111} + X_{1112} + X_{1211} + X_{1212} + X_{1311} + X_{1312} + X_{1121} + \\
 + X_{1122} + X_{1221} + X_{1222} + X_{1321} + X_{1322} + X_{1131} + X_{1132} + \\
 + X_{1331} + X_{1332} &\leq 120Z_1 \\
 X_{2111} + X_{2112} + X_{2211} + X_{2212} + X_{2311} + X_{2312} + X_{2121} + \\
 + X_{2122} + X_{2221} + X_{2222} + X_{2321} + X_{2322} + X_{2131} + \\
 + X_{2132} + X_{2231} + X_{2232} + X_{2331} + X_{2332} &\leq 150Z_2 \\
 X_{3111} + X_{3112} + X_{3211} + X_{3212} + X_{3311} + X_{3312} + X_{3121} + \\
 + X_{3122} + X_{3221} + X_{3222} + X_{3321} + X_{3322} + X_{3131} + X_{3132} + \\
 + X_{3231} + X_{3232} + X_{3331} + X_{3332} &\leq 200Z_3 \\
 \\
 X_{1111} + X_{1112} + X_{1121} + X_{1122} + X_{1131} + X_{1132} &\geq 30 \\
 X_{1211} + X_{1212} + X_{1221} + X_{1222} + X_{1231} + X_{1232} &\geq 30 \\
 X_{1311} + X_{1312} + X_{1321} + X_{1322} + X_{1331} + X_{1332} &\geq 60 \\
 X_{2111} + X_{2112} + X_{2121} + X_{2122} + X_{2131} + X_{2132} &\geq 30 \\
 X_{2211} + X_{2212} + X_{2221} + X_{2222} + X_{2231} + X_{2232} &\geq 30 \\
 X_{2311} + X_{2312} + X_{2321} + X_{2322} + X_{2331} + X_{2332} &\geq 50 \\
 X_{3111} + X_{3112} + X_{3121} + X_{3122} + X_{3131} + X_{3132} &\geq 30 \\
 X_{3211} + X_{3212} + X_{3221} + X_{3222} + X_{3231} + X_{3232} &\geq 50 \\
 X_{3311} + X_{3312} + X_{3321} + X_{3322} + X_{3331} + X_{3332} &\geq 70
 \end{aligned}$$

این مسئله با نرم افزار (LINDO) و برایش (Y) حل شده است که جوابهای آن بشرح جدول ۳ تا ۶ می-باشد.

جدول ۳. هزینه حمل و نقل و نگهداری از انبار i محصول j توسط مسیر r و وسیله m

مسیر		انبار ۱ ⁱ						انبار ۲ ⁱ						انبار ۳ ⁱ					
		محصول						محصول						محصول					
		J ₁		J ₂		J ₃		J ₁		J ₂		J ₃		J ₁		J ₂		J ₃	
		m ₁	m ₂	m ₁	m ₂	m ₁	m ₂	m ₁	m ₂	m ₁	m ₂	m ₁	m ₂	m ₁	m ₂	m ₁	m ₂	m ₁	m ₂
r ₁	هزینه حمل نقل	۲	۳	۴	۰	۱	۳	۱	۴	۵	۶	۷	۵	۰	۳	۵	۰	۵	۴
	هزینه نگهداری	۱	۲	۱	۰	۲	۲	۵	۰	۰	۰	۸	۴	۲	۲	۴	۲	۶	۰
r ₂	هزینه حمل نقل	۰	۱	۵	۳	۶	۷	۹	۴	۵	۷	۵	۳	۱	۵	۳	۱	۴	۰
	هزینه نگهداری	۲	۲	۰	۰	۰	۲	۳	۰	۶	۸	۴	۲	۰	۴	۲	۰	۰	۵
r ₃	هزینه حمل نقل	۵	۴	۵	۴	۵	۳	۴	۵	۳	۲	۵	۴	۱	۳	۴	۵	۶	۷
	هزینه نگهداری	۰	۰	۶	۰	۴	۲	۲	۰	۰	۰	۰	۲	۲	۰	۰	۰	۰	۴

جدول ۴. هزینه نگهداری C_{ij}

انبار \ محصول	۱	۲	۳
۱	۲	۴	۴
۲	۴	۲	۲
۳	۴	۴	۲

جدول ۵. جدول ظرفیت انبار I C_m²

انبار	۱	۲	۳
ظرفیت (مساحت C _m ²)	۱۰۰	۱۵۰	۲۰۰
توضیح: مساحت همه اقلام مساوی 1C _m ² است			

جدول ۶. جوابهای مسئله توزیع

مسیر	وسیله	انبار ۱			انبار ۲			انبار ۳		
		محصول ۱	محصول ۲	محصول ۳	محصول ۱	محصول ۲	محصول ۳	محصول ۱	محصول ۲	محصول ۳
۱	۱	-	-	۳۰	-	-	-	-	۲۵	-
	۲	-	۱۵	۳۰	-	-	-	-	۲۵	۳۵
۲	۱	۱۵	۱۵	-	-	-	-	۱۵	-	-
	۲	۱۵	-	-	-	-	-	۱۵	-	۳۵
۳	۱	-	-	-	۱۵	۱۵	۲۵	-	-	-
	۲	-	-	-	۱۵	۱۵	۲۵	-	-	-

[2] Bamuol, W., & Viond, H., "An Inventory Theoretic Model of Freight Transport Demad" Management Science Vol.16, 1970, PP. 413-21.

[3] Bufoa, F., & Reynolds, J., "The Inventory-Transpot Model With Sensitivity Analysis By Indifference Curves" Transportation Journal, Vol.17, 1977, PP.83-90.

[4] Constable, G.K., & Whybark, D.C., "The Interaction Of Transpotation And Inventory Decisions" Decision sciences Vol. 90, 1978, PP. 688-699.

[5] langleyc. J., "The Inclusion Of Trasnasportation Costs in Inventory Models: Some Considerations" Journal of Busines logistics, Vol.2, 1980, PP. 106-250.

[6] Larson, P., "The Economic Transportation Quantity" Transportation Journal, Vol.20, 1980, PP. 43-8.

[7] Earter, J., & Ferrin, B., "The Impact of Transportation Costs on Supply Chain Management" Journal of Busines loyistics, Vol. 16, 1995, PP. 189-211.

[8] Van Beek, P., "Modeling And Analysis of a Multi- Echelon Inventory System: Acase Study" European Journal of Operational Research, Vol. 6, 1981, PP. 380- 85.

[9] Davis, S., & Davidson, W., 2020 Visio, Simon & Schvster, New York, NY.1991.

[10] RajagoPalan, S., & Ravi Kumar, K., "Retiall Stocking Decisions With Order And Stock Sales". Journal of Operation Management, Vol. 11, 1994, PP. 397- 410.

[11] Perl, J., & sirisiponsilp, S., "Distribution Networks: Facility Loeation, Trans Portation, And Inventory" International Journal of Physical Distribution & Materials Management, Vol. 18, 1980, PP. 18- 26.

[12] Vaidyanathan Jayarman, "Transportation, Facility Location And Inventory Issues in Distribvtion Network Desing, An Investigtion" International Journal of Operations & Production Managemunt, Vol. 18, 1998, PP. 471-94.

به منظور تعیین بهترین سیاست که حداقل هزینه کل را داشته باشد به هر یک از فاکتورهای زیر بستگی دارد.

۱. هزینه ایجاد (یا اجاره) هر انبار

۲. هزینه حمل و نقل بین انبار و کارخانه

۳. هزینه موجودی در راه

۴. هزینه نگهداری در انبار

۵. ظرفیت وسیله نقلیه

که با تغییر مقادیر هر کدام از موارد بالا می‌توان نسبت به تغییر هزینه کل اقدام نمود.

۵. نتیجه‌گیری

با توجه به مدل ارائه شده در این فصل بخش دیگری از فعالیتهای لجستیک شامل توزیع محصولات و ارائه آنها به انبار جهت خرده فروش در این قسمت ارائه شده است.

همچنین در این مدل در مورد وسیله و مسیر حمل نیز تصمیم‌گیری به عمل می‌آید. با توجه به مساحت هر محصول می‌توان در مورد ظرفیت انبارها تصمیم‌گیری به عمل آورد.

۶. تحقیقات آتی

۱- در مدل ارائه شده نیاز خرده‌فروش بصورت ثابت فرض شده است که با در نظر گرفتن آن بصورت احتمالی یا فازی می‌توان این مدل را توسعه داد.

۲- در این مدل توزیع در دو سطح کارخانه و انبار توزیع در کارخانه تعریف شده به منظور توسعه این مدل می‌توان سطوح توزیع را به تعداد بیشتری نیز در نظر گرفت.

منابع

[1] P.Gilmour(ed.), logistic management, Longman House Melbourne,1993.