

Práctica de búsqueda local

Laboratorio de Inteligencia Artificial

Marion Not - Michael Boris Mandirola

Primavera 2010-2011

Índice

1. Representación del problema	3
1.1. Identificación de los elementos relevantes	3
1.1.1. Constantes	3
1.1.2. Elementos de la solución	4
1.2. Estado	4
1.2.1. Elementos del estado	4
1.2.2. Tamaño del espacio de búsqueda	4
1.3. Operadores	4
1.3.1. Desplazamiento de una petición dentro de un centro	4
1.3.2. Intercambio de capacidades de camiones	4
1.3.3. Operadores no implementados	4
1.4. Funciones Heurísticas	4
1.4.1. Maximización de la ganancia	4
1.4.2. Minimización de la diferencia entre hora de entrega deseada y efectiva	4
1.5. Estados Iniciales	4
1.5.1. a	4
1.5.2. b	4
1.5.3. f	4
1.5.4. v	4
2. Implementación	5
2.1. Generación de problemas aleatorios	5
2.2. Uso del AIMA	5
2.3. Ejecución de tests	5
2.4. Recuperación de resultados	5
3. Resultados	5
3.1. Influencia de la solución inicial	5
3.2. Influencia de los operadores	5
3.3. Influencia de la heurística	5

Introducción

El objetivo de esta práctica es analizar y resolver un problema de optimización logística mediante algoritmos de búsqueda local. Definiremos la representación del problema como estado y estudiaremos la influencia de los elementos que intervienen en esta búsqueda y que hemos visto a clase (estado inicial, función heurística y operadores) bajo diferentes condiciones sobre los parámetros del problema.

Usaremos dos tipos de algoritmos de búsqueda local : el Hill Climbing y el Simulated Annealing. Como el objetivo de la práctica no es la implementación de estos algoritmos, usaremos las herramientas proporcionadas por el package AIMA. En el caso del Simulated Annealing, también estudiaremos la influencia de los parámetros del algoritmo.

1. Representación del problema

El contexto del problema es el siguiente : Una empresa de transporte esta contratada por una compañía para gestionar el encaminamiento de productos desde un almacén central hasta unos centros de producción.

Cada día, los centros realizan un conjunto de peticiones de diferentes tipos y cantidades de productos que se tienen que entregar a una cierta hora. El pago se realiza en función de la cantidad de productos entregados y la puntualidad con la cual han llegado al centro.

La empresa de transporte quiere optimizar estas entregas. Solucionaremos este problema para un día dado.

1.1. Identificación de los elementos relevantes

Para cada problema, tendremos unos elementos constantes, unos elementos específicos del problema y unos elementos variables que se tendrán que determinar para llegar a la solución.

1.1.1. Constantes

Centros de producción : Como lo hemos dicho, el número de centros está fijado a 6.

Horas de entrega : Las entregas se harán a cada hora en punto del día. La primera se hará a las 8 y la última a las 17, para un total de 10 horas de entrega.

El retraso en la entrega de una petición es simplemente la diferencia entre la hora de entrega deseada y la efectiva. Si la petición no está entregada en el día, el retraso es la diferencia entre la hora de entrega deseada y las 8 del día siguiente. No obstante, como solucionemos el problema solo para un día, no se tendrá que gestionar la entrega de estas peticiones el día siguiente.

Transportes : Tendremos un transporte para cada hora del día y cada centro, es decir 60 transportes en total. La capacidad de los camiones usados será de 500, 1000 o 2000kgs, en proporción variable.

No tenemos que gestionar la recogida de productos en el almacén, ni el recorrido de los transportes, ni la cantidad de camiones físicos que se necesitan : Suponemos que la empresa dispone de una flota suficiente para hacer todas las entregas en tiempo.

Peticiones : Las peticiones se harán para una de las horas de entregas y para una cantidad de productos de 100, 200, 300, 400 o 500kgs.

El precio pagado para cada petición entregada será el indicado en la tabla 1 menos unos 20 % del mismo para cada hora de retraso, es decir que para más de 5h de retraso le tocará pagar a la empresa de transporte. Si una petición no está entregada en el día, la empresa de transporte tendrá que pagar el precio de la petición más unos 20 % para cada hora hasta las 17.

Peso	Precio
100 y 200 kg	<i>peso</i> euros
300 y 400 kg	$1,5 \times \text{peso}$ euros
500 kg	$2 \times \text{peso}$ euros

Tabla 1 : Precio de las entregas.

1.1.2. Elementos de la solución**1.2. Estado****1.2.1. Elementos del estado****1.2.2. Tamaño del espacio de búsqueda****1.3. Operadores****1.3.1. Desplazamiento de una petición dentro de un centro****1.3.2. Intercambio de capacidades de camiones****1.3.3. Operadores no implementados****1.4. Funciones Heurísticas****1.4.1. Maximización de la ganancia****1.4.2. Minimización de la diferencia entre hora de entrega deseada y efectiva****1.5. Estados Iniciales**

En un primer momento hemos intentado generar estados diferentes con lógicas muy diferentes con la idea de buscar nuestros estados iniciales entre un grupo más amplio y en particular elegir dos estados que tengan características muy diferentes. Es decir tiempo de generación de el estado inicial, complejidad de el algoritmo, posibilidades de evolución, calidad de la solución buscada.

1.5.1. a

A) Este estado divide los camiones de manera equa entre los centros asignando los camiones con mas capacidad a los transportes mas tempranos. Las entregas están entregadas lo mas pronto posible: se hace una lista de peticiones pertinentes a un centro, se ordenan crecientemente por tiempo de entrega y disminuyendo por precio y se pasa toda la lista poniendo las peticiones en el transporte más pronto que tiene más tiempo libre.

1.5.2. b

B) Este estado ordena las peticiones por precio y hora. Por cada petición, intenta entregarla en la hora pertinente con este algoritmo: Si no hay camión, se pone el camión disponible más pequeño y la petición, si hay camión y bastante capacidad libre también se pone la petición. Si hay camión de capacidad inferior a la capacidad máxima y hay disponibilidad de camiones más grandes, se asigna un camión mas grande en lugar de lo más pequeño y se pone la petición. Además, si no hay camiones libres más grandes intenta hacer lo mismo en las horas más tempranas hasta las 8. Si no tiene éxito, intenta hacerlo en las horas después hasta las 17. Después si hay horas sin camión, se asignan los camiones que se quedan libres.

1.5.3. f

F) Los camiones se asignan como en el estado A. Sin ordenación se iteran todas las peticiones intentando ponerlas en su hora de pertinencia. Después, iterativamente por cada petición se intenta poner, las que se quedan no entregadas, en las horas más tempranas de la suya hasta las 8 y si no se tiene éxito, se intenta hacerlo en las horas después hasta las 17.

1.5.4. v

V) Los camiones se asignan como en el estado A. Las peticiones se quedan todas no entregadas.

2. Implementación

- 2.1. Generación de problemas aleatorios**
- 2.2. Uso del AIMA**
- 2.3. Ejecución de tests**
- 2.4. Recuperación de resultados**

3. Resultados

- 3.1. Influencia de la solución inicial**
- 3.2. Influencia de los operadores**
- 3.3. Influencia de la heurística**