



**本科毕业设计（论文）**

**基于贪心算法与图论算法相结合的最低成本产品召回系统的研究与设计**

**学 院 机电工程学院**

**专 业 机械设计制造及其自动化**

**（机械电子工程方向）**

**年级班别 2013级（6）班**

**学 号 3113000246**

**学生姓名 陈敏烽**

**指导教师 李志**

**2017年6月**

目录

1 绪论1

1.1产品召回概念2

1.2产品召回对企业损失2

1.3研究的意义2

2 产品召回系统模型建立4

2.1模型描述5

2.2简化模型2

3 利用算法解决模型4

3.1图论算法简介5

3.2贪心算法简介2

3.3解决模型思路2

3.4算法实现2

4 算法可行性证明4

4.1模型描述5

4.2简化模型2

5 模型适用场景及优劣4

5.1模型适用场景5

5.2模型的优劣2

**1 绪论**

在现今的社会中，人们越来越对购买的产品重视，这不仅体现在售前，也体现在售后。也正因为这样，企业也越来越在产品质量上进行把关，力求做到零失误。尽管如此，企业还是有可能犯错的，产品的质量还是有可能出问题的。一旦出现这种情况，就意味着企业需要对产出的产品进行维护，这对企业来说会造成一定的损失。本文针对企业对产品维护的最严重后果——产品召回的过程所产生的损失进行优化，力求为企业做到最低成本的产品召回方案，让企业在产品召回过程中将损失减到最低。

**1.1产品召回概念**

产品召回是指企业由于生产完成的产品出现致命性的问题，需要将已经生产完成、并且经过零售商销售出去的产品批量的回收至企业。

产品召回与普通的三包（退货、换货、保修）售后是不一样的，这种三包售后只是针对个人而言的售后服务，在法律上并不是必须的，在这个过程中如果企业没有履行好三包售后服务，企业只会在业界上失去名声，甚至如果只有极少数用户受到影响，那么企业可能并不会因为这部分用户造成过大损失，可能只会失去这部分用户而已。所以，一定程度上说，三包售后是企业与消费者之间的一条维系双方长久利益的枢纽，而每一条枢纽之间是独立的，不存在太大的联系。

而产品召回则是面对批量的产品，对于那些还没销售出去，但在零售商销售的产品也需要被回收，也就是所有有问题产品都需要被追溯回来。所以很多企业为了能够在这种情况准确的召回所有有缺陷的产品，会给产品加上追溯系统，追溯系统在产品召回中也是值得展开的一个话题，但本文不打算就这进行过多的讲述。所以说，产品召回是一个全方位的回收，涉及的数目是十分大的。

另外，我国在2004年也建立了第一个关于产品召回的规章制度，是关于汽车的产品召回——《缺陷汽车产品召回管理规定》[1]。可见我国对产品召回是多么的重视，意味着产品召回并不单只是企业与消费者之间的关系，更是政府对产品安全性的重视，需要企业对消费者负责任的表现。

**1.2产品召回对企业损失**

对于企业来说，产品召回会造成很大的损失。不论是从成本上还是在声誉上都是极大的损失。

从声誉上说，企业的一次产品召回一定是大规模的，定必会登上各大媒体报纸，让整个地区的人都知道这件事。因为有时候产品召回单靠追溯系统是不行的，还需要通过媒体传播到用户中，让用户清楚产品回收的流程操作以便配合产品召回。俗话说“好事不出门，坏事传千里”，对比于光荣事迹，人们常常更容易记得一个企业的过失之处，并且这种在人们的聊家常中是很容易成为话题的。所以当企业迫不得已进行产品召回的时候，这个品牌在消费者中就会形成一种不好的印象，容易让消费者认为这个品牌的其他产品都会存在同样的问题或者其它隐患。这对企业重新树立品牌效应造成极大的影响，这将极大的影响到企业的消费额。曾在2009年丰田汽车就尝试过在中国由于汽车安全问题，被迫实施大规模召回汽车，经过这个事件之后，丰田汽车一度陷入信用危机，并且在之后几个月的销售额同比下降15%以上[2]。由此可见，就是像丰田这样的世界500强企业在面对产品召回事件之后，也会瞬间陷入困境；一旦小企业面临产品召回，后果是不堪设想的。

从成本上说，企业需要将已经销售到各个地方的产品统一召回到生产地进行研究和改良，这在运输成本上也是一笔巨大的费用。因为产品召回一般是需要消费者将产品送到附近的专营店，再统一将所有产品从各个专营店运送到生产总部，这在运输上将会耗费巨大的人力成本和金钱成本。

**1.3研究的意义**

本文将研究产品召回的最优成本方案，能够在为企业进行产品召回的时候大大降低成本，节省运输成本，能够在承受产品召回这个巨大的损失的时候做到止损。

由于产品召回的数量一般都是很大的，企业在面对产品回收的时候一般处于急于应对的状况，而去一般企业也没有产品召回的经历，所以在回收的过程中可能由于运输顺序的未被合理安排而导致在损失的基础上雪上加霜。本文研究方案的意义则是为企业在产品召回的时候合理选择成本最有方案，有利于企业避免无谓的损失。

**2 产品召回系统模型建立**

本文将利用数学建模的方法研究出产品召回成本最优方案。数学建模一般将实际问题简化，将可变参数合理的简化，同时不失严谨性，将复杂的生活问题变成易于处理的数学问题，利用数学知识进行解决[3]。而简化的这一过程并不会使得实际问题失去可研究性和失去实际应用的参照性，简化得到的数学模型的解决依然能作为实际的问题的参照。

**2.1模型描述**

产品召回的实际问题为：企业需要将所有有缺陷的产品都从每一个指定的地点运送到企业生产总部；这一指定地点在实际中可能是分销商的地点，也可能是汽车召回中的4S店，在实际问题中是合理的。

在产品召回的过程中，企业一般对分散在各个指定地点（分销商）的产品被回收到生产总部的速度要求不大，并不会需要急于将产品回收到总部，因为这样对回收的成本要求太高。所以一般产品召回的操作都是企业给所有消费者传达消息，让消费者自行将产品送到指定的地点，而一般来说这个流程都是在一定的时间内，而超过额定时间之后的产品都会进行个别处理，这些个别处理不在本研究的范围之内。所以企业会在这个时间过后，统一将分散在不同地点的产品运输到生产总部。

这个问题中，已知的是指定地点的个数，指定地点距离生产总部的距离，各个指定地点之间的距离，在每个指定地点中的产品个数。

**2.2简化模型**

在研究产品召回的最优成本方案中，本文以电脑为例，那么指定的地点就是遍布在每个城市的电脑店。消费者在规定的时间将自己购买的电脑送到距离自己最近的电脑店，然后电脑公司在规定的时间之后按照运输成本最低的方案将电脑统一运输到总部。

毫无疑问地，将不同地点的产品都运输到总部的方法可以是分别从产品所在地运送到目的地。但一般来说，如果不同的地点的距离相距不是太远，这显然不是最优的方案，是可以先将电脑店A的电脑运送到电脑店B处，然后统一运送到目的地。但是这样就需要衡量了，需要确定电脑店之间的电脑怎么互相运送，这正是本文研究的方向。

不失一般性，我们假设运输成本与距离成正比；同时，运输成本还与选择的交通工具有关。在企业对产品召回的速度要求不高的时候，我们可以假设所有电脑店的电脑都是用货车运输到目的地。而对于货车来说，也有不同的载荷的区分，一般来说，货车越大，运输成本越高。而货车的大小又与产品的数量有关，这之间的关系基本可以成正相关，所以也可以理解为货车的运输费与产品的数量成正比。由此可见，产品召回的运输费和距离、产品数量有必然联系。

所以本模型假设运输成本与距离成正比，比例系数为x；由于一般来说货车与货车之间的运输费之间的差距不会太大，所以我们可以将货车的选择看成运输成本中的一个额外运输费，这个额外运输费与产品数量成正比，比例系数为y。所以我们可以将运输费量化成与距离、数量相关的二元一次函数。假如距离为s，产品数量为a，那么运输费w = s\*x + a\*y。这个x和y需要根据实际情况来确定它的值，本文假定在研究的区域内，不同地区的x和y总是保持一致的，因为在我国之内，每公里的运输费用总是相差不太大的。

通过分析之后，我们将模型简化成以上这个二元一次函数之后，我们就可以更加容易的分析和处理这个问题了。

上面的二元一次函数为两点之间的运费公式，而模型需要解决的是n个分销商将产品运输到生产总部的运费总和的最小值以及对应的方案。所以本模型的目的是根据任意两点之间的运输成本为w = s\*x + a\*y，找出将所有产品运输到目的地，而运费最低的方案，并计算出最低运费。其中分销商之间产品可以相互运输，意味着可以通过将分销商A的产品运输到分销商B，然后再统一将两个（甚至三个）分销商的产品运输到目的地的方式来降低运输成本。

**3 利用算法解决模型**

本模型的解决是基于计算机编程，利用算法对模型进行求解，即编写一套程序，使得输入产品召回的基本参数，令程序输出产品召回最优成本的完整方案以及对应的运输成本。本文求解模型的算法融合了贪心算法和图论算法，利用图论算法的思想将连通图的边和点转换成二维数组，再利用贪心算法对模型求解。

**3.1图论算法简介**

在计算机算法中，图论算法扮演者一个很重要的角色。图论算法是基于图，包括有向图、无向图等。图是由若干个点和若干条边组成，点可以分布在任何地方，边则是连结点和点之间的线[4]；而边既可以是有方向的，也可以是无方向的。

一般来说，图论算法的图都是二维的图，而在绘制图的过程中，边不一定是直线或者线段，可以是曲线，因为边的长短是没有意义的，我们会给边赋予一个权值，来代表这条边的值的大小。所以我们也可以认为那些没有边的两点，其实是有一条权值为正无穷的边。其中这一点很重要，因为本文在表达连通图的时候，是将连通图转换成二维数组，这就要求二维数组的每一个元素都有值，所以本文对于没有边的两点定义为权值为无穷大的边，那么在算法实现中，这种无穷大的值可以定义为机器语言的最大值，这一定义有助于算法实现和利用编程进行求解。

在我们的日常生活中，也不乏图论算法的例子，最为明显的则是地铁图了。现在有许多地铁app、地铁小程序都有提供两个地铁站之间的最短搭乘距离，而计算出这些最短距离的方法一般都是运用图论算法中的最短路径问题算法。最短路径问题是图论算法中最典型的问题之一，这当中有非常出名的Dijkstra、Floyd等算法。对于G=(V，E)的连通图，Dijkstra的算法复杂度为O(V^2+E)，Floyd的时间复杂度则是O(V^3)，因为Floyd的数据是利用矩阵来记录[5]。关于图论算法，在计算机编程中，这是一门很深的学问，本文在这只做简单的介绍。

**3.2贪心算法简介**

贪心算法是计算机算法的基础算法之一，它没有涉及图这种高级数据结构，这是一种纯算法，并非那种需要同时对数据结构有所了解才能掌握的算法，所以它在我们日常生活中也经常用到。贪心算法顾名思义就是利用贪心的思想，就是每一次都选择最优的，得到最后的方案也是最优的[6]。

从贪心算法的含义中可以知道，贪心算法立足的是局部最优，通过每一次局部最优得到的方案则是最终的方案。每一次都取最优这是很好理解的，但是这样的方案究竟是不是最优的方案呢，这是需要证明的，所以使用贪心算法是有一定的适用场景的。

那么与贪心算法的局部最优对应的则是动态规划算法的全局最优，动态规划算法的每一次抉择并不是当下最优的，但它的每一次抉择是为了让剩余的抉择的最优和本次抉择的加权选择为最优，所以动态规划和贪心算法在策略上有本质的区别。正因为动态规划需要保证全局最优，动态规划往往是需要列出决策之间的递推式关系，利用递推的关系来解决问题，所以一旦无法列出递推式，就无法使用动态规划算法，本文亦如是。

一般来说，动态规划算法的适用范围会更加广，因为贪心算法有一定的限定条件，但是一旦遇到的问题适合用贪心算法，利用贪心算法解决问题在性能上会更加优化，这也是本文是用贪心算法的原因之一。

**3.3解决模型思路**

本文通过将模型简化，已经将问题变为图上n个分销商将a个产品运输到某个指定的地方的模型，而方案选择主要依赖于n个点之间的相互运输，并最终都运输到目的地的选择。而n个点之间运输的选择有（n！）种选择，如果需要遍历这（n！）种选择，该系统的性能将会非常低，当n很大的时候，计算机甚至可能无法运算而导致宕机，所以本文通过计算机算法来对系统进行优化。

对于任意两点i和j，决定是否采取将一方的产品运输到另一方，再统一运输到目的地的是该方案是否比分别运输到目的地更加节省成本。根据这个描述，我们可以列出如下式子，我们定义ai为地点i的产品数量，si为地点i与目的地之间的距离，sij为地点i和j之间的距离，所以sij = sji。那么对于两个地点而言，将i的产品运输到j，然后统一运输到目的地的总运输成本为

(3.1)

而将i和j的产品分别单独运送到目的地的成本总和为

(3.2)

所以，当

(3.3)

即

(3.4)

时，将i的产品运输到j，再统一运送到目的地的方案是更加有节省成本的。节省的总成本为

(3.5)

由此，当时，可以选择两地点之间互相运输。

对于的情况，显然只需要一次判断即可，但在实际中，n往往远大于2，所以本文需要给出n为任何可能值的通用解法。对于的情况，当我们选择将一个点的产品运输到另一个点（我们称之为接受者）之后，接收者的产品数量会发生变化，那么整个局面就和之前不一样了，相当于是变成了另一个产品召回系统，那么如果