

Otimização de Viagens: Análise Preliminar

Daniel Augusto Cortez
Lucas Rodrigues Colucci
Renato Lerac Corrêa de Sá

28 de novembro de 2012

Resumo

Alguns resultados relativos ao método de geração e otimização de viagens utilizando um modelo de programação linear inteira são apresentados e discutidos.

1 Introdução

Neste estudo preliminar implementamos o mecanismo de geração de viagens e otimização das variáveis resultantes, tendo por objetivo analisar a dependência dos resultados em função do número de pernas consideradas na entrada do problema.

Para estudar a influência do número de pernas isoladamente, restringimos a entrada apenas para um conjunto de voos entre duas localidades, São Paulo (CGH) e Rio de Janeiro (SDU), considerando os trechos diários oferecidos na ponte-aérea pela companhia GOL. Um total de 62 pernas (31 de CGH para SDU e 31 de SDU para CGH) representam a instância global do problema.

Os parâmetros utilizados que garantem a legalidade das viagens geradas são apresentados na Tabela 1.1 e baseiam-se na legislação brasileira para aviação comercial regular.

Todos os testes foram realizados em um computador utilizando um processador Intel Core i3 64 bits, com 4 Gb de memória RAM, rodando o sistema operacional MacOS 10.6. Toda a implementação foi escrita em Java (JDK 1.6.33).

Parâmetro	Descrição	Valor
MAX_LEGS	Máximo de pernas por jornada	5
MAX_FLIGHT_TIME	Total máximo de voo por jornada	9,5 h
MAX_DUTY_TIME	Duração máxima de uma jornada	11,5 h
MIN_SIT_TIME	Tempo mínimo de conexão	30 min
MAX_SIT_TIME	Tempo máximo de conexão	120 min
MIN_REST_TIME	Tempo mínimo de repouso	12 h
MAX_REST_TIME	Tempo máximo de repouso	36 h
MAX_DUTIES	Máximo de jornadas por viagem	4

Tabela 1.1: Parâmetros utilizados na geração das viagens.

2 Geração de Viagens

A geração de viagens foi realizada através de um procedimento de busca em profundidade no grafo correspondente à rede de voos. Adiciona-se ao grafo um nó fonte s que se liga a todos os nós do primeiro dia que representam pernas com origem na base escolhida. Um outro nó sorvedouro t é adicionada ao grafo apresentando ligação a todos os outros nós com destino na base considerada. O mecanismo de busca percorre o grafo, encontrando caminhos $s-t$ que sejam legais em toda sua extensão, dessa forma gerando uma viagem.

O gráfico da Figura 2.1 mostra o número de viagens geradas em função do número de pernas consideradas diariamente na ponte-aérea. As viagens foram geradas para a base CGH. São apresentadas três curvas, uma para cada valor do parâmetro MAX_DUTIES (2, 3 e 4). Observe a escala logarítmica do eixo vertical. O comportamento praticamente linear das curvas indica um crescimento exponencial do número de viagens que podem ser geradas. Observe ainda que a taxa de crescimento é maior quanto maior o número máximo de jornadas permitidas, já que nesse caso permite-se um número muito maior de combinações. Para MAX_DUTIES = 4, encontrou-se um número da ordem de 10^8 viagens com apenas 36 pernas.

O consumo de tempo gasto pelo algoritmo de busca em profundidade também foi medido em função do número de pernas. Os resultados são apresentados na Figura 2.2. O comportamento das curvas indicam também um crescimento exponencial do tempo gasto pelo algoritmo, ainda que ele seja executado de forma rápida (para MAX_DUTIES = 4, encontrou-se um tempos da ordem de 10^4 ms para 36 pernas).

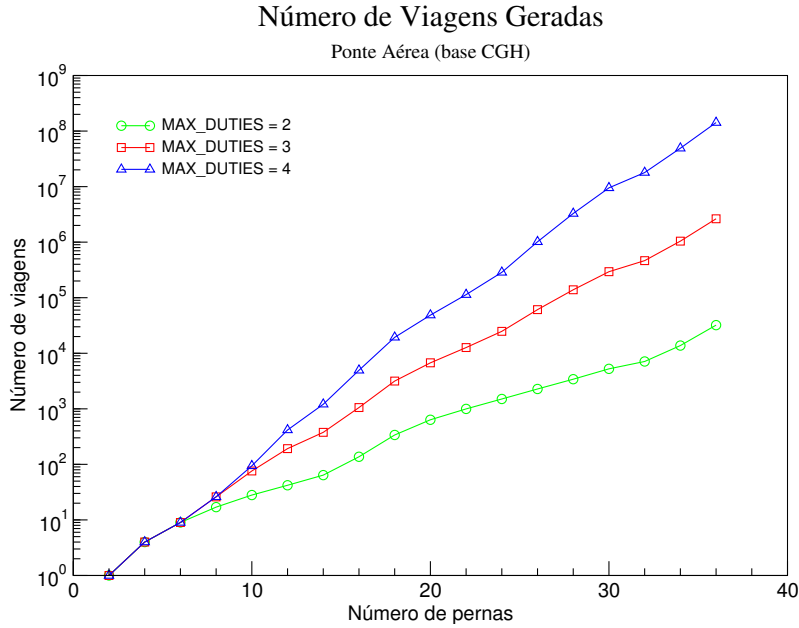


Figura 2.1: Número de viagens geradas em função do número de pernas utilizadas na construção da rede de voos. Note a escala logarítmica do eixo vertical.

3 Otimização

As viagens geradas são levadas ao processo de otimização resolvendo-se um modelo de programação linear inteira. Esse modelo busca minimizar o custo das viagens de forma que cada perna do conjunto de voos seja coberta exatamente uma vez.

O custo de uma viagem foi calculado como sendo o tempo “ocioso” no qual o tripulante está trabalhando mas não está voando, ou seja, pela diferença entre o tempo total de uma viagem, menos o tempo total de voo efetuado, descontando ainda os tempos mínimos regulamentares de conexão entre pernas e de descanso entre jornadas. Esse custo avalia de forma estimada a produtividade de uma viagem.

Foi utilizado o otimizador GLPK (GNU Linear Programming Kit), versão 4.47, com a adoção de um esquema de relaxação para resolver o PL associado (simplex primal), seguido de uma estratégia branch-and-bound para encontrar soluções inteiras.

O tempo gasto pelo otimizador para resolver o modelo proposto é apresentado no gráfico da Figura 3.3, variando-se o número de pernas em cada

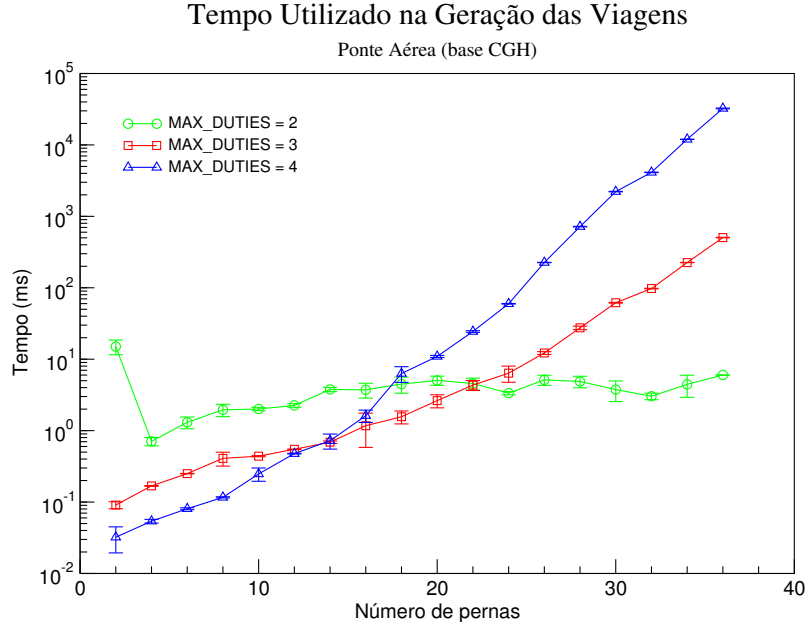


Figura 2.2: Tempo gasto na geração das viagens em função do número de pernas utilizadas na construção da rede de voos. São apresentados valor médio \pm desvio-padrão, considerando 5 medidas para cada ponto. Note a escala logarítmica do eixo vertical.

instância considerada. Mais uma vez, observa-se um crescimento exponencial muito forte (note a escala logarítmica do eixo vertical), mostrando que a resolução do modelo se torna impraticável para instâncias com um número de pernas da ordem de 40.

4 Conclusões

Dos resultados apresentados, concluímos que o procedimento de geração de viagens leva a um número gigantesco de variáveis, mesmo para um pequeno número de pernas. Isso porque a natureza combinatória do problema leva o algoritmo de busca a explorar diversas possibilidades, principalmente em uma rede como a da ponte aérea, onde existem diversas possibilidades de conexão toda vez que se chega em uma das localidades. Além disso, essas possibilidades se multiplicam quando consideramos um maior número de jornadas permitidas (**MAX_DUTIES**). Apesar disso, a geração de viagens ainda se fez em tempo aceitável, podendo ser aplicada para redes maiores.

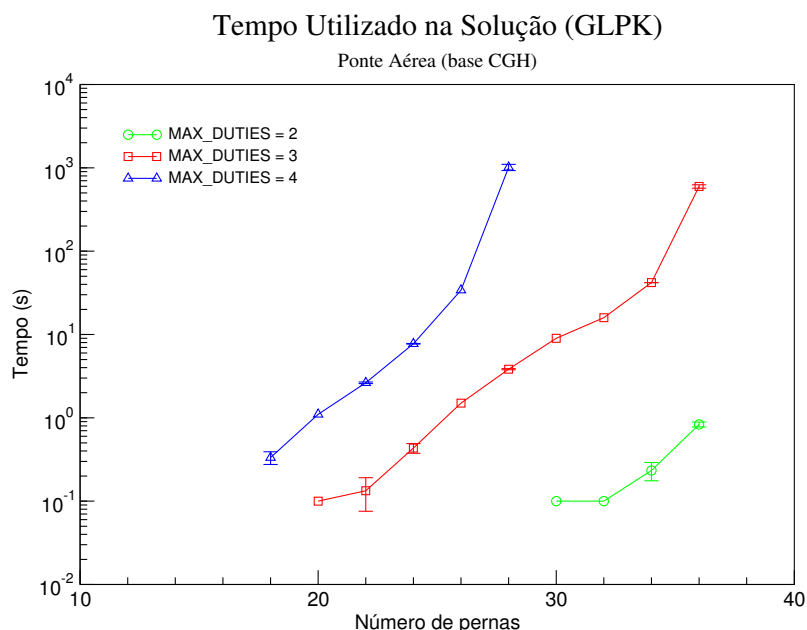


Figura 3.3: Tempo utilizado pelo otimizador GLPK na obtenção de uma solução inteira, em função do número de pernas utilizadas na construção da rede de voos. São apresentados valor médio \pm desvio-padrão, considerando 3 medidas para cada ponto. Valores medidos com tempo de execução de 0,0 s não são apresentados (número pequeno de pernas). O último ponto (36 pernas) da curva azul não pode ser estimado, mesmo após 5 horas de processamento.

Entretanto, quando esse número enorme de variáveis é levado ao otimizador, o tempo de processamento se torna impraticável. Ainda assim, ficamos surpresos com a capacidade do otimizador resolver instâncias com um número de variáveis da ordem de 10^6 em tempo aceitável. Na verdade, após uma análise mais profunda, percebeu-se muita redundância nas colunas geradas (mesmas colunas com custos diferentes), as quais eram prontamente eliminadas durante a fase de pre-processamento do otimizador. Além disso, apesar do número de colunas ser grande, o número de linhas ainda é bem pequeno, o que facilita bastante o trabalho do otimizador.

Dessa forma, procedimentos heurísticos devem ser adotados desde a fase de geração (conforme discutido na literatura) com o objetivo de se reduzir o número de colunas redundantes, bem como das colunas muito custosas. Duas alternativas a serem exploradas são:

- Limitação do número de troca de aeronaves por jornada: forcamos

com isso a tripulação acompanhar, na medida do possível, o trilha percorrido pela aeronave, reduzindo a possibilidade de conexões em cada localidade. Naturalmente os tempos de conexão serão reduzidos, tornando as viagens geradas mais baratas e diminuindo o número total de variáveis geradas. Além disso, esse procedimento torna a solução mais robusta, uma vez que o atraso de uma aeronave não acarretará atraso na saída de outro voo que dependa daquela aeronave na troca.

- Cutoff no custo das viagens geradas: um caminho legal encontrado que represente um custo muito alto com relação ao total de horas voadas será automaticamente descartada, se passar de um determinado limiar. Viagens caras apresentam poucas chances de serem selecionadas pelo otimizador, de forma que podemos eliminá-las *a priori* do processo de otimização.

Com isso, conseguiremos instâncias com um número maior de linhas e menor de colunas que podem ser utilizadas para testar melhor a performance do otimizador, tornando a análise mais realista. Pretende-se ainda realizar os mesmos testes utilizando um otimizador mais robusto como o CPLEX da IBM.