

دانشگاه تربیت مدرس  
دانشکده علوم انسانی  
پایان نامه جهت دریافت درجه کارشناسی ارشد رشته اقتصاد

موضوع:

تعیین شرایط تعادلی عرضه کنندگان ( حداکثر کردن سود ) حمل جاده ای کالا

استاد راهنما: جناب آقای دکتر مجید صباغ کرمانی  
استاد مشاور: جناب آقای دکتر محمد قلی موسی نژاد  
نگارش: علی محمد احمدی  
سال تحصیلی: مهرماه ۱۳۷۲

فهرست مطالب

مقدمه

فصل اول :

جایگاه حمل و نقل در برنامه های توسعه اقتصادی کشور

۱-۱- کلیات

۱-۲- تاریخچه صنعت حمل و نقل

۱-۳- سهم ارزش افزوده بخش حمل و نقل از محصول ناخالص ملی

۱-۴- سهم سرمایه گذاری در حمل و نقل از کل تشکیل سرمایه ثابت

۱-۵- سهم اعتبارات بخش حمل و نقل از مجموع سرمایه گذاریهای کشور

۱-۶- نتیجه گیری

فصل دوم :

موقعیت حمل و نقل جاده ای در ناوگان ترابری کشور

۲-۱- مقدمه

۲-۲- شبکه راههای کشور

۲-۳- مقایسه شبکه راههای کشور با چند کشور اروپائی

۲-۴- وسائل نقلیه فعال در ناوگان حمل جاده ای کشور

۲-۵- وضعیت نیروی انسانی شاغل در بخش حمل و نقل جاده ای کشور

۲-۶- ارزش افزوده بخش حمل و نقل جاده ای کشور

۲-۷- نتیجه گیری

## فصل سوم :

مروری بر ادبیات موضوع

۳-۱- مقدمه

۳-۲- مطالعات انجام شده در خارج از کشور

۳-۲-۱- مطالعات تئوریک انجام شده در خارج از کشور

۳-۲-۲- مطالعات کاربردی انجام شده در خارج از کشور

۳-۳- مطالعات انجام شده در ایران

## فصل چهارم:

مبانی تئوریک مسئله حمل و نقل

۴-۱- مقدمه

۴-۲- روش دستیابی به پاسخهای مطلوب

۴-۳- سابقه و تاریخ استفاده از برنامه ریزی خطی

۴-۴- تعریف , خصوصیات و ویژگیهای برنامه ریزی خطی

۴-۵- شیوه مدل سازی در برنامه ریزی خطی

۴-۶- مدل عمومی برنامه ریزی خطی

۴-۷- ساخت مدل

۴-۸- مدل حداکثر کردن درآمد حمل کنندگان کالا

۴-۹- سازگاری مدل با فرضیات برنامه ریزی خطی

## فصل پنجم:

استخراج و پردازش آمار و اطلاعات

۵-۱- مقدمه

۵-۲- فرایند جمع آوری آمار و اطلاعات

۵-۳- سود هر سفر مبدا - مقصد حمل کنندگان کالا

۵-۴- کرایه مبدا - مقصد حمل کالا

۵-۵- درآمد هر سفر مبدا - مقصد

۵-۶- هزینه های هر سفر مبدا - مقصد

۵-۷- هزینه هر کیلومتر کارکرد کامیون

۵-۸- مقادیر مورد سفر بین زوجهای مبدا- مقصد

۵-۹- ظرفیت مبادی ورودی کالا

۵-۱۰- مقدار نیاز هر استان از کل واردات

## فصل ششم:

اجرای مدل , تجزیه و تحلیل نتایج , نتیجه گیری و پیشنهاد

۶-۱- مقدمه

۶-۲- شیوه استفاده از برنامه ریزی خطی

۶-۳- نتایج بدست آمده از حل مدل

۶-۴- تحلیل هزینه فرصت زوجهای مبدا - مقصد

۶-۵- ضرایب حساسیت مسئله حداکثر کردن سود حمل کنندگان

۶-۶- نتیجه گیری و پیشنهاد

جداول ضمیمه وپیوست

فهرست منابع و مآخذ

## چکیده:

در این تحقیق یکی از چندین مسئله قابل بررسی، بخش حمل و نقل کشور در زیر بخش حمل و نقل جاده ای با این فرض که عملکرد صاحبان وسایل نقلیه حمل و نقل جاده ای کالا در انتخاب زوجهای مبدا - مقصد در راستای حداکثر کردن سود بهینه نیست. مورد بررسی قرار گرفته است. برای بررسی و تحلیل این مسئله ۹ مبدا - ورودی کالا به عنوان مبادی و ۲۴ مرکز استانها به عنوان مقاصد حمل کالا مدنظر قرار گرفته اند.

روش تحقیق به شیوه ای است که پس از جمع آوری آمار و اطلاعات لازم، هزینه ها و درآمدهای هر سفر بین زوجهای مبدا " مقصد بدست آمده، انگاه با استفاده از تکنیک برنامه ریزی خطی توابع هدف و قیود مدل مشخص شده اند و با استفاده از برنامه کامپیوتری QSB مسئله را در قالب دو مدل اولیه و مدل تکمیلی مورد نظر قرار داده ایم.

در مدل اولیه اطلاعات لازم به مدل داده شد و پس از حل مدل توسط برنامه کامپیوتری پاسخهای بهینه یا زوجهای برخوردار از حداکثر سود در بین ۹ مبدا ورودی و ۲۴ مرکز مصرف مشخص گردید. در ادامه در قالب مدل تکمیلی به این مهم توجه گردید که اگر چه میزان سود هر سفر مبدا - مقصد پارامتر مهمی در تصمیم و انتخاب مسیر حمل کالا توسط صاحبان وسایل نقلیه است، اما عواملی از قبیل مسیرحمل کالای وارداتی از خارج، هزینه های حمل از خارج تا مبادی ورودی کشور و نوع و کیفیت کالای وارداتی از جمله عوامل محدود کننده انتخاب صاحبان وسایل نقلیه بشمار می آیند. بر این اساس در مدل تکمیلی با در نظر گرفتن مبادی جنوب و شمال این محدودیتها را نیز مورد بررسی قرار دادیم. پاسخهای بدست آمده از حل مدلهاى فوق الذکر نتایج ذیل را حاصل کرد.

- ۱- زوجهای دارای پاسخ بهینه برای صاحبان وسایل نقلیه، زوجهای بودند که با عملکرد قبل صاحبان وسایل نقلیه تفاوت داشتند
- ۲- مسیره های بهینه حمل کالا توسط مدل مشخص گردید و پاسخهای بهینه حداکثر سود وسایل نقلیه را معادل ۱۸۶ میلیارد ریال تعیین نمود.
- ۳- مدل تکمیلی که در واقع دربردارنده محدودیتهای جدیدی بود سود صاحبان وسایل نقلیه را کاهش داد و متعاقباً پاسخها با عملکرد واقعی سازگاری بیشتری داشت.
- ۴- در هر دو مدل تکمیلی و اولیه صاحبان وسایل برای دستیابی به حداکثر سود گزینشهای محدود تری نسبت به عملکرد داشتند که فرض ما را مبنی بر غیر بهینه بودن مسیره های فعلی حمل کالا تأیید می کند.