

# رتبه‌بندی گروهی از محصولات شرکت‌های خودرو سازی با رویکرد ترکیبی از مدل‌های DEA و بازه‌ای AHP

هما قاسمی<sup>۱</sup>      مصطفی دین محمدی<sup>۲</sup>      سید اسماعیل نجفی<sup>۳</sup>

تاریخ دریافت: ۱۳۸۹/۱۰/۰۹

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۰/۱۱/۰۶

## چکیده

تحلیل پوششی داده‌ها کارایی نسبی واحدهای تصمیم‌گیرنده را برآورد می‌کند. این مقاله از فرایند تحلیل سلسله‌مراتبی و تئوری سری فازی برای تغییر مدلی در تحلیل پوششی داده‌ها استفاده می‌کند که این روش می‌تواند برای ارزیابی عملکرد واحدهای شغلی استفاده شود. در این مقاله روشی جدیدی برای برآورد کارایی واحدهای تصمیم‌گیرنده با داده‌های بازه‌ای به کار گرفته شده است. مدل توسعه‌یافته دارای داده‌های بازه‌ای است و افزون‌بر این، وزنی که به داده‌ها اختصاص می‌یابد، نیز به صورت بازه‌ای است. از این‌رو، نوآوری در توسعه نظری صورت گرفته و در بخش تجربی نیز مدل، آزمون شده است. در بخش تجربی، روشی برای مرتب‌سازی واحدهای تصمیم‌گیرنده به وسیله کارایی به دست آمده مطرح می‌شود. برای آزمون روش پیشنهادی کاربرد مدل در رتبه‌بندی گروهی محصولات سه خودرو ساز بررسی شده است. از نتایج مدل مشخص است که مدل پیشنهادی برای مسائل عملی؛ به‌ویژه مواقعی که تعداد گزینش‌ها محدود است، مفید خواهد بود.

**واژگان کلیدی:** تحلیل پوششی داده‌ها، فرایند تحلیل سلسله‌مراتبی، تئوری سری فازی، داده بازه‌ای، واحدهای تصمیم‌گیرنده

JEL: C44, L2, D2.

## ۱- مقدمه

ریاضی‌دان‌ها به مدل‌های بهینه‌سازی از دوران جنبش صنعتی جهان توجه داشته‌اند. تأکید اصلی بر بهینه‌سازی داشتن معیار سنجش است. اما، توجه پژوهشگران در دهه‌های اخیر معطوف به مدل‌های چند معیاره شده است. تصمیم‌گیری با معیارهای چندگانه مبحثی است که به فرایند تصمیم‌گیری در حضور

۱. دانش آموخته مهندسی صنایع دانشگاه علوم اقتصادی، Email: Hm\_ghasemi2009@yahoo.com

۲. استادیار اقتصاد دانشگاه زنجان، Email: Dinm78@gmail.com

۳. استادیار دانشگاه علوم تحقیقات تهران، Email: Najafi1414@yahoo.com

معیارهای متفاوت و گاه متناقض با یکدیگر می پردازد. تصمیم گیری چند معیاره<sup>۱</sup> بهترین پاسخ را با توجه به معیارها برمیگزیند. از دیدگاه کلی می توان MCDM را به دو دسته تقسیم کرد؛ تصمیم گیری چند هدفه<sup>۲</sup> و تصمیم گیری چند شاخصه<sup>۳</sup>. در MADM با تعدادی محدود از گزینه ها در فضای گسسته سروکار داریم. در MODM باید بهترین گزینه، براساس محدودیت ها طراحی شود.

به تازگی، مدل های MCDM گسترش یافته و با مدل های دیگری همچون مدل های فازی و آنالیز پوششی داده ها،<sup>۴</sup> تلفیق می شود تا نتایج بهتری در انتخاب بهترین گزینه به دست آورد. این مدل ها کاربردهایی متعدد در زندگی روزمره دارد. برای مثال، در فرایند انتخاب شغل، اتومبیل، عرضه کنندگان مواد اولیه برای کارخانجات تولیدی و مواردی از این دست می توان از این مدل های تلفیقی استفاده کرد.

چارنز و کوپر<sup>۵</sup> (۱۹۷۸) نخستین بار مدل DEA را مطرح کردند و نام آن را CCR نهادند. باور اصلی این مدل برای برآورد کارایی واحدهای تصمیم گیری<sup>۶</sup> است. از این رو، از یک مدل ریاضی برای به دست آوردن کارایی نسبی واحدهای شغلی و یا هر واحد دیگری استفاده می شود. معیار اصلی روش DEA توجه کردن به ورودی ها و خروجی ها برای هر واحد تصمیم گیرنده است. در واقع، کارایی نسبی با استفاده از نسبت ورودی ها و خروجی ها به دست می آید. افزون بر این، مقدار کارایی برای تمامی واحدهای تصمیم گیرنده بین صفر و یک است.

در این روش واحدهای تصمیم گیرنده از انواع منابع استفاده می کنند تا خروجی ها را تولید کنند. در پایان، واحدهای تصمیم گیرنده به دو گروه کارا و ناکارا تقسیم می شود. در مدل های DEA معمولی فرض بر این است که ورودی ها و خروجی ها مشخص و معین باشد. در سال های اخیر، در کاربردهای مختلف DEA ورودی ها و خروجی ها به صورت غیرقطعی مطرح شده؛ یعنی داده ها غیر قطعی و به صورت احتمالی داده های بازه ای، کیفی و یا فازی است که در مقالات متعددی به این مدل ها و نیز مدلهایی جهت رتبه بندی واحدهای تصمیم گیرنده با داده های بازه ای پرداخته شده است. همچنین، مدلهایی طرح شده است که در آن وزن داده ها به صورت بازه ای است. اکنون، پرسش اصلی این تحقیق این است که چنانچه هم داده های ورودی و خروجی و هم وزن متعلق به داده ها به صورت بازه ای باشد، برای محاسبه ی کارایی یک واحد تصمیم گیری چه باید کرد؟

- 
1. Multiple criteria decision making
  2. Multiple objective decision making
  3. Multiple attribute decision making
  4. Data envelopment analysis
  5. Charnz & coper
  6. Decision making unit

در این مقاله کوشش شده تا با الهام از مدل‌های توسعه یافته در مطالعات پیشین مدلی طرح شود که افزون بر داده‌های ورودی و خروجی، وزنی نیز که به داده‌ها اختصاص داده شده به صورت بازه‌ای باشد تا به کمک آن بتوان واحدهای تصمیم‌گیرنده را رتبه‌بندی کرد. بنابراین، جنبه‌ی نوآوری مقاله کمک می‌کند تا مسائلی را افزون بر بازه‌ای بودن داده‌های ورودی و خروجی با وزن بازه‌ای داده‌ها نیز حل کرد. بخش تجربی نیز برای آزمون عملی بودن توسعه‌ی نظری است. ساختار این مقاله به این صورت است که ابتدا مروری بر پیشینه‌ی موضوع و مطالعات پیشین می‌شود. سپس، مبانی نظری مدل طرح شده و روش پیاده‌سازی آن مطرح می‌شود. پس از آن، یک نمونه‌ی کاربردی که مربوط به مقایسه و رتبه‌بندی کارخانجات تولید خودرو در ایران است، آورده می‌شود و در پایان، نتایج مقاله آورده خواهد شد.

## ۲- پیشینه‌ی تحقیق

راماناتانان<sup>۱</sup> (۲۰۰۴)، مدل DEA را برای ایجاد وزن‌های محلی گزینه‌ها از مقایسه‌های زوجی در فرایند تحلیل سلسله‌مراتبی<sup>۲</sup> به کار گرفت. او در مقاله‌ی خود نشان داد که روش DEA به‌درستی می‌تواند وزن ماتریس مقایسه‌های زوجی در روش AHP را برآورد کند. همچنین، نشان داد که روش DEA بیشتر از هر روش دیگری برای جمع وزن‌های محلی گزینه‌ها در معیارهای مختلف برای به‌دست‌آوردن وزن نهایی کارآمد است.

مینگ لیو<sup>۳</sup> و همکارانش (۲۰۰۵)، با استفاده از روش AHP مدل DEA را تغییر دادند. از آنجایی که ممکن است اهمیت هر کدام از داده‌های ورودی و یا خروجی به صورت فازی مطرح شود؛ بنابراین، آن‌ها با استفاده از روش AHP و تئوری سری فازی، مدل DEA را تغییر دادند. آن‌ها در مدل خود در گام اول با عقیده‌ی اصلی روش AHP محدوده‌ای را برای وزن معیارها در نظر گرفتند. در گام دوم داده‌ها را به یک مقیاس مشترک تبدیل کردند، به این صورت که به وسیله‌ی نرمال کردن آن‌ها و تقسیم هر کدام از داده‌ها به بیشترین مقدار کل داده‌ها نرمال می‌شود. در گام سوم با ترکیب کردن مدل DEA و روش AHP مدل ارزیابی را مطرح کردند و از آن مدل برای انتخاب توزیع‌کنندگان قطعات LCD استفاده کردند. همان‌طور که گفته شد، این مدل برای مواقعی که وزن معیارها به صورت فازی است، از آنجایی که آن‌ها را به صورت بازه‌ای مطرح می‌کند، بسیار مفید است.

1. Ramakrishnan Ramanathan

2. Analytical hierarchy process

3. And Hen-Shen Hsu and Shen-Tsu Wang and Hai-Kun Lee Chih-Ming Liu

دسپتیس<sup>۱</sup> (۲۰۰۲)، مدل DEA بازه‌ای را مطرح ساخت. از آنجایی که در سال‌های اخیر و در کاربردهای گوناگون DEA ورودی‌ها و خروجی‌ها به صورت قطعی و معین نبود و در این میان داده‌های بازه‌ای و ترتیبی، کیفی و فازی مطرح بود، مدل DEA بر پایه‌ی داده‌های بازه‌ای گسترش یافت. با گسترش این مدل با توجه به وضعیت هر واحد تصمیم‌گیرنده، همه‌ی واحدهای تصمیم‌گیرنده با توجه به مقدار حدود کارایی‌شان به سه گروه تقسیم‌بندی می‌شود. مدل DEA بازه‌ای برای بسیاری از کاربردهای امروزی با توجه به نوع داده‌های فازی مفید است.

اسیرلیس<sup>۲</sup> و همکارانش (۲۰۰۶)، مدل DEA با داده‌های مفقودشده را به عنوان یک مدل DEA بازه‌ای مطرح کردند. مدلی که آن‌ها معرفی کردند، بر پایه DEA بازه‌ای بود؛ یعنی مقادیر ورودی و خروجی  $(X, Y)$  دارای حدود بالا و پایین است. با داده‌های مفقود در ورودی، خروجی‌ها نمی‌تواند با مدل DEA اصلی اداره شود. آن‌ها رویکردی را برپایه‌ی DEA بازه‌ای معرفی کردند که برآورد و ارزیابی واحدها با داده‌های مفقود همراه با واحدهای دیگر با داده‌های واضح را ممکن می‌سازد. مقادیر ثابت حدود داده‌ها، با توجه به کاربردشان، با استفاده از روش‌های تجربی و آماری برآورد می‌شود. فایده‌ی این مدل این است که خواهد توانست حدود بالا و پایین مقدار کارایی را مشخص کند، آن‌ها مدل خود را برای کارا شدن واحدهای ناکارا گسترش دادند.

محمدی و حسینی زاده (۲۰۰۴)، با استفاده از رویکرد تلفیقی AHP و DEA مدلی برای رتبه‌بندی طرح کردند. در این روش ابتدا یک مدل تحلیلی پوششی داده‌ها برای هر واحد حل می‌شود. سپس، با استفاده از نتایج به‌دست آمده از حل مدل، ماتریس مقایسه‌های زوجی تشکیل و با حل مدل AHP رتبه‌بندی کامل انجام می‌شود. ماتریس مقایسه‌های زوجی بر مبنای حل مدل DEA است که این روش کمی است. اما، رتبه‌بندی نهایی با استفاده از یک رویکرد کیفی انجام می‌شود و این که بیش از یک واحد نمی‌تواند نمره‌ی کارایی یک را به‌دست آورد، مزیت آن است.

حسین‌زاده لطفی و همکارانش (۲۰۰۷)، مدل DEA بازه‌ای را گسترش دادند. اگر ورودی‌ها و خروجی‌ها به صورت بازه‌ای باشند، واحدهای تصمیم‌گیرنده نمی‌توانند به راحتی با استفاده از کارایی‌شان رتبه‌بندی شوند. آن‌ها در مقاله‌ی خود مدل DEA را برای ارزیابی مرتبه‌ی کارایی واحدهایی با داده‌های بازه‌ای گسترش دادند. آن‌ها در مقاله‌ی خود چهار مدل را معرفی کردند و از هر کدام از مدل‌ها برای گروه‌بندی واحدها در کلاس‌های تعریف شده‌ی کارایی استفاده کردند و در

1. Dimitris K.Despotis

2. Yannis G.Smirliis and Elias K.Maragos and Dimitris K.Despotis

نهایت، میانگین چهار مدل کارایی واحد مربوط را نشان دادند. این مدل‌ها برای رتبه‌بندی شعب بانک‌های ایران در گروه‌های مشخص کارایی بسیار مفید واقع شد.

جهانشاهلو و همکارانش (۲۰۰۷)، داده‌های مبهم و غیر صریح و فاکتورهای ناشی از بی‌احتیاطی در DEA را بررسی کردند. در وضعیت واقعی برخی از فاکتورها که نشان‌دهنده نبود احتیاط است، وجود دارد که در کنترل مدیریت واحد تصمیم‌گیرنده قرار دارد و باید به آن توجه کرد. آن‌ها در مقاله‌ی خود عملکرد واحدهایی را ارزیابی کردند که دارای ورودی‌های ناشی از بی‌احتیاطی و داده‌های بازه‌ای غیر صریح بودند.

### ۳- گسترش مدل نظری DEA و AHP با داده‌های بازه‌ای

در این مقاله به بازخوانی مطالعات انجام شده، مدلی طرح شده است که در آن بر خلاف مدل مینگ ليو (تنها وزن معیارهای ورودی و خروجی به صورت بازه‌ای بود) و حسین‌زاده لطفی (تنها داده‌های ورودی خروجی به صورت بازه‌ای بود) هم داده‌های ورودی و خروجی مدل DEA به صورت بازه‌ای است و هم وزنی که به معیارها اختصاص می‌یابد. مدل گسترش یافته انعطاف‌پذیری بیشتری نسبت به مدل‌های طرح شده پیشین دارد؛ زیرا، در صورت وجود داده‌های فازی و نیز اهمیت کیفی، به عنوان وزن داده‌ها، بسیار کاربردی‌تر خواهد بود. لازم به توضیح است که گسترش مدل یادشده با تلفیقی از مدل DEA بازه‌ای و AHP انجام شده است.

#### ۳-۱- استاندارد یک مدل تلفیقی DEA و AHP

مدل مینگ ليو همان‌گونه که در فرمول ۱ بیان شده، مدل اولیه‌ی CCR در DEA است که به وسیله‌ی روش AHP گسترش داده شده است. در این مدل با وجود مدل CCR برای وزن ورودی‌ها و خروجی‌ها محدودیت وجود دارد که به محدودیت‌های اصل مدل افزوده می‌شود. محدودیت افزوده شده به اصل مدل که حدود بالا و پایین وزن‌ها را مشخص می‌کند، با روش AHP به دست آمده است. این موضوع در قسمت گسترش مدل به طور کامل بررسی می‌شود. ورودی‌ها و خروجی‌های مدل نیز نرمال است به این ترتیب که هر داده به بیشترین مقدار خود تقسیم می‌شود. در ادامه، روش نرمال کردن آن‌ها نشان داده می‌شود.

(۱)

$$\max \frac{\sum_{r=1}^s u_r y'_{rk}}{\sum_{i=1}^m v_i x'_{ik}}$$

$$\begin{aligned}
 s. t: & \sum_{r=1}^s u_r y'_{rj} - \sum_{i=1}^m v_i x'_{ij} \leq 0 \quad j = 1, \dots, n \quad j \neq k \\
 & u_r^- \leq u_r \leq u_r^+ \\
 & v_i^- \leq v_i \leq v_i^+ \\
 & v_i \geq 0 \quad u_r \geq 0; i = 1, \dots, m, r = 1, \dots, s
 \end{aligned}$$

-  $x'_{ij}$  و  $y'_{rj}$  به ترتیب نشان دهنده  $i$  امین خروجی و  $j$  امین ورودی برای  $i$  امین واحد تصمیم گیری -  $u_r, v_i$  به ترتیب وزن اختصاص داده شده به  $i$  امین ورودی و  $r$  امین خروجی

### ۳-۲- استاندارد مدل DEA بازه‌ای $AP^1$

مدلی که در فرمول ۲ نشان داده شده است، گسترش مدل AP است که در آن داده‌های ورودی و خروجی به صورت بازه‌ای مطرح شده است:

(۲)

$$\begin{aligned}
 e_p &= \max \sum_{r=1}^s u_r [y_{rp}^l, y_{rp}^u] \\
 s. t: & \sum_{r=1}^s u_r [y_{rj}^l, y_{rj}^u] - \sum_{i=1}^m v_i [x_{ij}^l, x_{ij}^u] \leq 0, j = 1, \dots, n \\
 & \sum_{i=1}^m v_i [x_{ip}^l, x_{ip}^u] = 1 \\
 & v_i, u_r \geq \varepsilon \quad i = 1, \dots, m \quad r = 1, \dots, s
 \end{aligned}$$

-  $x_{ij}^l$  و  $x_{ij}^u$  به ترتیب نشان دهنده حد پایین و بالای  $i$  امین ورودی برای  $j$  امین واحد تصمیم گیری

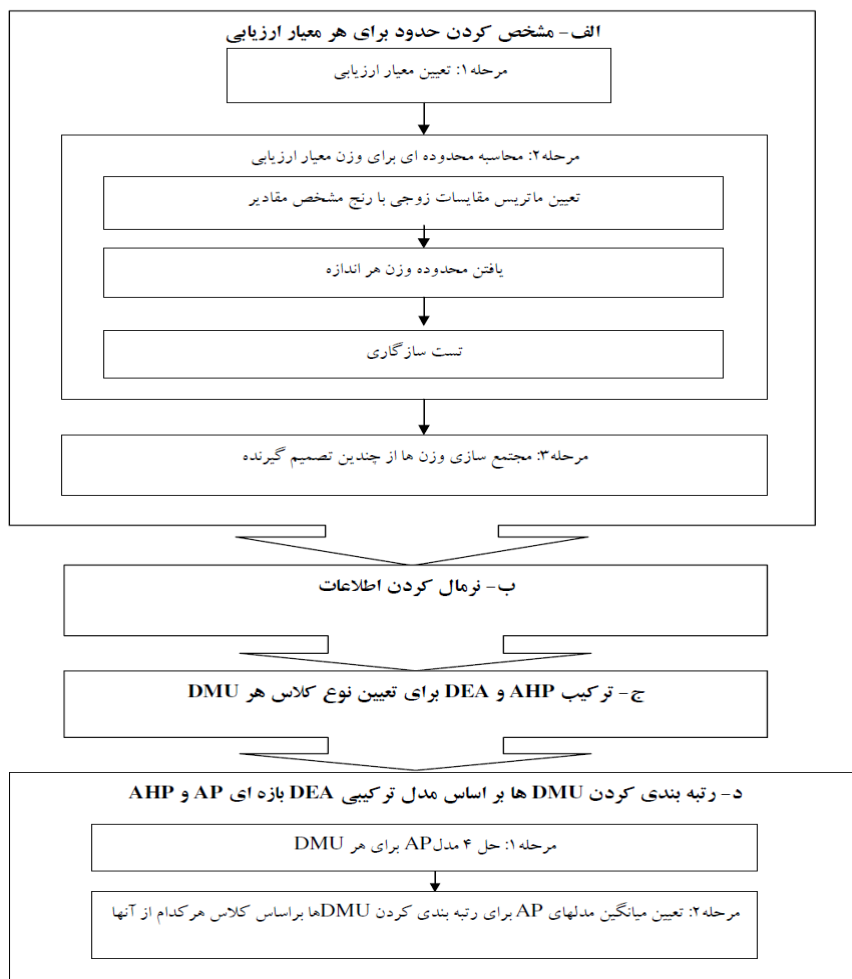
-  $y_{rj}^l$  و  $y_{rj}^u$  به ترتیب نشان دهنده حد پایین و بالای  $r$  امین خروجی برای  $j$  امین واحد تصمیم گیری

-  $u_r, v_i$  به ترتیب وزن اختصاص داده شده به  $i$  امین ورودی و  $r$  امین خروجی

از مدل آورده شده با توجه به گزینش حد بالا و پایین ورودی‌ها و خروجی‌ها چهار مدل به دست می‌آید که با معدل گیری از چهار خروجی به دست آمده، کارایی واحد مورد نظر به دست می‌آید. در ادامه، این موارد مفصل نشان داده می‌شود.

### ۳-۳- گسترش مدل به مدل تلفیقی DEA بازه‌ای و AHP

در این قسمت کوشش می‌شود تا با توجه به مدل یاد شده در دو بخش پیشین مدلی معرفی شود که در آن هم داده‌ها و هم وزن آن‌ها به صورت بازه‌ای باشد. پیاده‌سازی مدل کارایی بر اساس مدل ترکیبی DEA بازه‌ای و AHP بر اساس الگوی رسم شده در شکل ۱ (در چهار فرآیند) انجام می‌شود.



شکل ۱- مراحل برآورد کارایی بر اساس مدل ترکیبی DEA بازه‌ای و AHP

در ادامه چهار فرآیند (الف تا د در شکل) به تفصیل مورد بررسی قرار می‌گیرد.

### ۳-۱-۳- مشخص کردن حدود برای هر معیار ارزیابی

در این قسمت با استفاده از روش AHP و اعمال برخی تغییرات، از این روش برای پایه‌گذاری حدود وزن‌ها برای معیارهای ورودی و خروجی استفاده می‌شود که مراحل آن به صورت زیر است:

- مرحله ۱: تعیین معیار ارزیابی: انتخاب داده های مناسب ورودی و خروجی و تعیین حدودی برای وزن داده ها

- مرحله ۲: محاسبه ی دامنه ای برای وزن معیار ارزیابی که خود شامل ۳ مرحله است:

(۱) تعیین ماتریس مقایسه های زوجی با دامنه ی مشخص مقادیر. با توجه به جدول مقادیر اهمیت نسبی AHP و جدول مقیاس مقادیر فازی در پیوست، با جمع و تفریق مقادیر فازی از مقادیر اهمیت نسبی هر یک می تواند به صورت  $c_{ij\pm} F_{ij} = (c_{ij}^-, c_{ij}^+)$  در آید. پس از به دست آوردن همه ی  $c_{ij}$  ها ماتریس مقایسه های زوجی در محدوده ی مقادیر مشخص همان طور که در جدول ۱ نشان داده شده است، به دست می آید. ارتباط بین  $c_{ij}$  و مقادیر مرزی آن در فرمول زیر مشخص شده است.

$$c_{ij}^- \leq c_{ij} \leq c_{ij}^+ \quad (3)$$

$$(c_{ij}^-, c_{ij}^+)$$

جدول ۱- حدود ماتریس مقایسه های زوجی وزن ها

|       | $w_1$                  | $w_2$                  | $w_i$                  | $w_n$                  |
|-------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|
| $w_1$ | (1,1)                  | $(c_{12}^-, c_{12}^+)$ | $(c_{1i}^-, c_{1i}^+)$ | $(c_{1n}^-, c_{1n}^+)$ |
| $w_2$ | $(c_{21}^-, c_{21}^+)$ | (1,1)                  | $(c_{2i}^-, c_{2i}^+)$ | $(c_{2n}^-, c_{2n}^+)$ |
| $w_i$ | $(c_{in}^-, c_{in}^+)$ | $(c_{in}^-, c_{in}^+)$ | (1,1)                  | $(c_{in}^-, c_{in}^+)$ |
| $w_n$ | $(c_{n1}^-, c_{n1}^+)$ | $(c_{n2}^-, c_{n2}^+)$ | $(c_{n3}^-, c_{n3}^+)$ | (1,1)                  |

مأخذ: چی مینگ، (۲۰۰۵)

(۲) یافتن دامنه ی وزن هر اندازه و محاسبه ی دامنه ی هر بردار ستونی

$$R_i^- = (\prod_{j=1}^n c_{ij}^-)^{\frac{1}{n}} \quad i = 1, \dots, n \quad (4)$$

$$R_i^+ = (\prod_{j=1}^n c_{ij}^+)^{\frac{1}{n}} \quad i = 1, \dots, n$$

پس از محاسبه ی همه ی  $R_i$  ها، دامنه ی وزن هر بردار  $W$  با نرمال سازی، همان طور که در فرمول زیر مطرح شده، به دست می آید.

$$w_i^- = \frac{R_i^-}{\frac{1}{2} \sum_{i=1}^n (R_i^- + R_i^+)} \quad (5)$$

$$w_i^+ = \frac{R_i^+}{\frac{1}{2} \sum_{i=1}^n (R_i^- + R_i^+)}$$

(۳) آزمون سازگاری



به طور کلی AHP و کاربرد آن بر سه اصل زیر استوار است:

#### الف) برپایی یک ساختار و قالب رده‌ای برای مسأله:

درک پدیده‌ها و مسائل بزرگ و پیچیده برای ذهن انسان می‌تواند مشکل‌آفرین باشد. از این رو، تجزیه‌ی یک مسأله‌ی بزرگ به عناصر جزئی آن (با استفاده از یک ساختار رده‌ای) می‌تواند به درک انسان کمک کند. ارتباط هر عنصر با دیگر عناصر باید در ساختار رده‌ای و در سطوح مختلف مشخص شود و ارتباط هدف اصلی موجود از مسأله با پایین‌ترین رده‌ی موجود از سلسله مراتب تشکیل شده به‌دقت روشن شده باشد.

#### ب) برقراری ترجیحات با مقایسه‌های زوجی:

در بیشتر مسائل MCDM در نظر گرفتن اهمیت نسبی شاخص‌های اهداف ضروری است به گونه‌ای که مجموع آن‌ها برابر با واحد (نرمالیزه) شده و این اهمیت نسبی، درجه‌ی برتری هر شاخص (هدف) را نسبت به بقیه برای تصمیم‌گیری مورد نظر نشان می‌دهد. در زیر چهار روش ارزیابی اوزان برای شاخص‌های موجود در یک تصمیم‌گیری بررسی می‌شود که شامل: روش آنترویی،<sup>۱</sup> Linmap، کم‌ترین مجذورات وزین شده و روش بردار ویژه است.

بردار ویژه یک روش از محاسبه‌ی اوزان (Wi) در صورت نبود ثبات کامل ماتریس مقایسه‌های زوجی است. ساعتی از تجزیه‌ی ماتریس مربع و عکس‌پذیر مقایسه‌های زوجی به بردار ویژه‌ی به ازای عنصر ماکزیمم ویژه‌ی آن ( $\lambda$ ) استفاده می‌کند. می‌دانیم که به‌طور کلی در رابطه‌ی  $D.W = \lambda.I.W$  به ازای آن که W مخالف صفر باشد، باید دترمینان ماتریس ضرایب در دستگاه همگن  $(D - \lambda I).W = 0$  نیز برابر صفر باشد. حل این دترمینان به ارزش‌های متعددی برای  $\lambda$  منجر می‌شود که به ازای استفاده از هر کدام از آن‌ها نیز یک بردار ویژه به‌دست می‌آید. انحراف کمی در عناصر ماتریس D موجب تغییر ناچیزی در مقادیر ویژه و به‌خصوص برای  $\lambda_{max}$  می‌شود. از این رو، ساعتی<sup>۲</sup> برای محاسبه‌ی بردار W (در وضعیت بی‌ثباتی کامل از ماتریس D از مقدار ویژه‌ی  $\lambda_{max}$  استفاده می‌کند).

#### ج) برقراری سازگاری منطقی از اندازه‌گیری‌ها:

همچنین، بردار ویژه یک اندازه‌گیری طبیعی از درجه‌ی ناسازگاری اطلاعات موجود در ماتریس مربعی D با ابعاد  $n \times n$  را به صورت زیر مشخص می‌کند:

$$C.I = \frac{\lambda_{max} - n}{n - 1}$$

$$C.R = \frac{C.I}{R.I} \quad (۶)$$

1. Linear – programming for multidimensional analysis of preference

2. saaty

مرحله ۳: گردآوری وزن‌ها از چندین تصمیم‌گیرنده

روشی که در اینجا مطرح شده، میانگین همه‌ی وزن‌ها است:

$X_i^-$ : آخرین ارزیابی حدود پایینی  $\bar{I}$  امین شاخص است

$w_{ik}^-$ : حدود پایینی تولید شده به وسیله  $k$  امین تصمیم گیرنده

$N$ : تعداد تصمیم گیرندگان

### ۳-۳-۲- فرمال کردن اطلاعات

پس از به دست آوردن حدود برای وزن هر اندازه گام بعدی یکسان کردن مقادیر طبقه بندی شده ی همه ی اندازه ها به یک مقیاس عددی مشترک است. این روش بالاترین مقدار اندازه ی یک DMU را به ۱ اختصاص می دهد و مقادیر دیگر DMU ها دوباره طبق فرمول های زیر مقیاس بندی می شود:

از این پس، به جای استفاده از داده‌های ورودی و خروجی از مقدار نرمال شده‌ی آن‌ها در فرمول‌ها استفاده می‌کنیم.

## ۳-۳-۳ ترکیب AHP و DEA برای تعیین نوع کلاس هر DMU

در این قسمت (با توجه به مدل DEA بازه‌ای که در فرمول زیر تصریح شده) کوشش می‌شود تا کلاس هر DMU را پیدا کنیم، با این تفاوت که هم داده‌ها به صورت نرمال است و هم وزن معیارها به صورت بازه‌ای درآمده است. بنابراین، پس از نرمال‌سازی داده‌ها و قرار دادن آن‌ها در فرمول، محدودیت‌های  $U_r^- \leq U_r \leq U_r^+$  و  $v_i^- \leq v_i \leq v_i^+$  به فرمول افزوده می‌شود؛ بنابراین مدل مورد نظر به صورت زیر درخواهد آمد:

$$e_p = \max \frac{\sum_{r=1}^s u_r [y_{rp}^L, y_{rp}^U]}{\sum_{i=1}^m v_i [x_{ip}^L, x_{ip}^U]} \quad (9)$$

$$s.t.: \sum_{r=1}^s u_r [y_{rj}^L, y_{rj}^U] - \sum_{i=1}^m v_i [x_{ij}^L, x_{ij}^U] \leq 0 \quad j = 1, \dots, n$$

$$U_r^- \leq U_r \leq U_r^+ \quad r = 1, \dots, s$$

$$v_i^- \leq v_i \leq v_i^+ \quad i = 1, \dots, m$$

$e_p$  کارایی نسبی p امین DMU -

$u_r$  - وزن اختصاص داده شده به  $r$  امین خروجی

$v_i$  - وزن اختصاص داده شده به  $i$  امین ورودی

$x_{ip}^L, x_{ip}^U$  به ترتیب حدود بالا و پایین  $i$  امین ورودی p امین DMU

$y_{rp}^L, y_{rp}^U$  به ترتیب حدود بالا و پایین  $r$  امین خروجی p امین DMU

$U_r^-, U_r^+$  به ترتیب حد بالا و پایین وزن اختصاص داده شده به  $r$  امین خروجی

$V_i^-, V_i^+$  به ترتیب حد بالا و پایین وزن اختصاص داده شده به  $i$  امین ورودی

در مدل بالا دیده می‌شود که وقتی پارامترهای مدل به صورت بازه‌ای است، کارایی نسبی DMU نیز به صورت بازه‌ای مطرح می‌شود. حدود بالا و پایین کارایی نسبی DMU از حل دو مدل زیر به دست می‌آید. لازم به یادآوری است که دو مدل زیر تلفیقی از DEA بازه‌ای و AHP است زیرا، وزن متغیرهای ورودی و خروجی بین حدود مشخصی قرار دارد.

$$e_p^u = \max \sum_{r=1}^s u_r y_{rp}^u \quad (10)$$

$$s.t.: \sum_{r=1}^s u_r y_{rj}^l - \sum_{i=1}^m v_i x_{ij}^u \leq 0 \quad j = 1, \dots, n \quad j \neq p$$

$$\sum_{r=1}^s u_r y_{rp}^u - \sum_{i=1}^m v_i x_{ip}^l \leq 0$$

$$\sum_{i=1}^m v_i x_{ip}^l = 1$$

$$U_r^- \leq U_r \leq U_r^+ \quad r = 1, \dots, s$$

$$v_i^- \leq v_i \leq v_i^+ \quad i = 1, \dots, m$$

$$\begin{aligned}
 e_p^l &= \max \sum_{r=1}^s u_r y_{rp}^l & (11) \\
 \text{s. t: } & \sum_{r=1}^s u_r y_{rj}^u - \sum_{i=1}^m v_i x_{ij}^l \leq 0 \quad j = 1, \dots, n \quad j \neq p \\
 & \sum_{r=1}^s u_r y_{rp}^l - \sum_{i=1}^m v_i x_{ip}^u \leq 0 \\
 & \sum_{i=1}^m v_i x_{ip}^u = 1 \\
 & U_r^- \leq U_r \leq U_r^+ \quad r = 1, \dots, s \\
 & v_i^- \leq v_i \leq v_i^+ \quad i = 1, \dots, m
 \end{aligned}$$

در مدل  $e_p^u$ ، DMU در بهترین وضعیت ارزیابی می شود و بقیه ی DMU ها در بدترین وضعیت هستند. بنابراین، رابطه ی  $e_p < e_p^u$  همیشه برقرار است. این در حالی است که در مدلی که  $e_p^l$  را برآورد می کند، DMU در بدترین وضعیت و بقیه ی DMU ها در بهترین وضعیت قرار دارند. بنابراین، کارایی محاسبه شده در بدترین وضعیت برآورد شده است. پس رابطه ی  $e_p > e_p^l$  برقرار است. بنابر مطالب گفته شده، می توان گفت کارایی واقعی DMU بین حدود بالا و پایین قرار دارد،  $e_p \in [e_p^l, e_p^u]$

با توجه به این که کارایی DMU به صورت بازه ای مطرح شده، می توان نشان داد همه ی DMU ها به یکی از سه کلاس زیر تعلق دارند.

کلاس ۱: شامل DMU هایی می شود که در بهترین و بدترین وضعیت کارا هستند. به عبارتی:

$$E^{++} = \{DMU_j: e_j^l = 1, e_j^u = 1\}$$

کلاس ۲: شامل DMU هایی می شود که در بهترین وضعیت خودشان کارا هستند؛ ولی، در بدترین وضعیت کارا نیستند. به عبارتی:  $E^+ = \{DMU_j: e_j^l < 1, e_j^u = 1\}$

کلاس ۳: شامل DMU هایی می شود که در بهترین وضعیت نیز کارا نیستند. واضح است که این DMU ها در بدترین وضعیت نیز کارا نیستند. به عبارتی:  $E^- = \{DMU_j: e_j^l < 1, e_j^u < 1\}$

همه ی DMU هایی که متعلق به کلاس ۱ هستند، کارا می باشند؛ زیرا همه ی آن ها در بهترین و بدترین وضعیت خود کارا هستند. همچنین، همه ی DMU هایی که متعلق به کلاس ۳ هستند، نا کارا می باشند؛ چرا که هم در بهترین و هم در بدترین وضعیت خود نا کارا هستند. اما، درباره ی کلاس ۲ نمی توانیم اظهار نظر کنیم که DMU مورد نظر کارا یا نا کارا است؛ زیرا، در برخی مواقع کارا و در برخی مواقع دیگر نا کارا می شود.

۳-۳-۴- رتبه‌بندی کردن DMUها براساس مدل ترکیبی DEA بازه‌ای AP<sup>۱</sup> و AHP

اکنون، روشی برای رتبه‌بندی DMUها در هر کدام از کلاس‌های E++ و E+ را مطرح می‌کنیم. پس از مشخص کردن کلاس هر DMU، چهار مدل AP تغییر یافته را برای هر DMU حل کرده و معیاری را که از میانگین خروجی چهار مدل AP تغییر یافته به دست می‌آید، برای رتبه‌بندی DMUها استفاده می‌کنیم. لازم به توضیح است که مدل AP نیز مشابه مدل‌های شماره‌ی ۱۰ و ۱۱ است که در بخش تعیین کلاس مطرح شده با این تفاوت که محدودیت دوم آن حذف می‌شود. در این قسمت مدل AP را به حالت کسری تغییر داده و محدودیت‌هایی که از بحث پیشین به دست آمده به آن می‌افزاییم، در این صورت واضح است که این محدودیت‌ها نشان دهنده‌ی بازه‌ای بودن وزن ورودی‌ها و خروجی‌های مدل است و در خود مدل نیز داده‌های مورد استفاده به صورت بازه‌ای است. در مدل (۱۲) واحد ارزیابی شده در بهترین وضعیت و بقیه واحدها در بدترین وضعیت هستند؛ بنابراین، خروجی این مدل حد بالای کارایی واحد ارزیابی شده است.

$$\theta_p^1 = \max \frac{\sum_{r=1}^s u_r y_{rp}^U}{\sum_{i=1}^m v_i x_{ip}^L} \quad (12)$$

$$s. t: \sum_{r=1}^s u_r y_{rj}^L - \sum_{i=1}^m v_i x_{ij}^U \leq 0 \quad j = 1, \dots, n, j \neq p$$

$$u_r^- \leq u_r \leq u_r^+ \\ v_i^- \leq v_i \leq v_i^+$$

در مدل (۱۳) واحد ارزیابی شده در بهترین وضعیت و بقیه واحدها نیز در بهترین وضعیت قرار دارند.

$$\theta_p^2 = \max \frac{\sum_{r=1}^s u_r y_{rp}^U}{\sum_{i=1}^m v_i x_{ip}^L} \quad (13)$$

$$s. t: \sum_{r=1}^s u_r y_{rj}^U - \sum_{i=1}^m v_i x_{ij}^L \leq 0 \quad j = 1, \dots, n, j \neq p$$

$$u_r^- \leq u_r \leq u_r^+ \\ v_i^- \leq v_i \leq v_i^+$$

در مدل (۱۴) واحد ارزیابی شده در بدترین وضعیت و بقیه واحدها نیز در بدترین وضعیت قرار دارند.

$$\theta_p^3 = \max \frac{\sum_{r=1}^s u_r y_{rp}^L}{\sum_{i=1}^m v_i x_{ip}^U} \quad (14)$$

$$s. t: \sum_{r=1}^s u_r y_{rj}^L - \sum_{i=1}^m v_i x_{ij}^U \leq 0 \quad j = 1, \dots, n, j \neq p$$

$$u_r^- \leq u_r \leq u_r^+$$

$$v_i^- \leq v_i \leq v_i^+$$

در مدل (۱۵) ملاحظه می شود که واحد ارزیابی شده در بدترین وضعیت و بقیه ی واحدها در بهترین وضعیت قرار دارند که نشان دهنده ی حد پایین کارایی ارزیابی شده است.

$$\theta_p^4 = \max \frac{\sum_{r=1}^s u_r y_{rp}^L}{\sum_{i=1}^m v_i x_{ip}^U} \quad (15)$$

$$s.t: \sum_{r=1}^s u_r y_{rj}^U - \sum_{i=1}^m v_i x_{ij}^L \leq 0 \quad j = 1, \dots, n, j \neq p$$

$$u_r^- \leq u_r \leq u_r^+ \\ v_i^- \leq v_i \leq v_i^+$$

پس از حل چهار مدل بالا معیار مورد نظر برای رتبه بندی به صورت رابطه ی زیر بیان می شود:

$$\theta_p = \frac{1}{\sum_{i=1}^4 \alpha_i} (\alpha_1 \theta_p^1 + \alpha_2 \theta_p^2 + \alpha_3 \theta_p^3 + \alpha_4 \theta_p^4) \quad (16)$$

در یک کلاس مشخص به هر DMU که بالاترین مقدار  $\theta_p$  را داشته باشد؛ بهترین رتبه تعلق می گیرد. لازم به یادآوری است که برای هر کلاس رتبه بندی به صورت مجزا انجام می شود. واضح است که DMU هایی که در کلاس E++ قرار دارند، رتبه های بهتری نسبت به بقیه دارند. به همین ترتیب، DMU های که در کلاس E+ قرار دارند، رتبه های بهتری نسبت به E- دارند. البته، در بعضی مواقع با نظر کارشناسان و یا تصمیم گیرندگان بدون توجه به گروه بندی و تنها با توجه به مقدار  $\theta_p$  از بیشترین به کم ترین مقدار، رتبه بندی انجام می شود.

#### ۴- کاربرد مدل ترکیبی DEA بازه ای و AHP در رتبه بندی گروهی از محصولات شرکت های خودروسازی

اگر بخواهیم گروهی از محصولات را با توجه به معیارهای ورودی و خروجی شان که به صورت بازه ای و نه عدد دقیق و مشخص بیان شده اند، رتبه بندی کنیم، چنانچه اهمیت معیارها نیز نسبت به یکدیگر در نظر گرفته شود، به این ترتیب وزن معیارها نیز دارای حدود بالا و پایین است. بنابراین، مدل گسترش یافته و ترکیبی DEA بازه ای و AHP در این راستا می تواند بسیار مفید باشد.

در این بخش خودروهای ساخت ایران خودرو، سایپا و برخی خودروهای وارداتی پارس خودرو را با هم مقایسه و آنها را با کمک مدل گسترش یافته ی جدید رتبه بندی می کنیم. با توجه به سطح درآمد مردم مهم ترین معیار برای انتخاب خودرو، قیمت یک خودرو است که در این مدل کوشش شده قیمت خودرو را به سه دسته ی پایین، متوسط و بالا طبقه بندی کنیم. خودروهایی که قیمت آنها بین ۷-۱۲/۹ میلیون تومان است، در دسته ی پایین، خودروهای با قیمت بین ۱۳-۲۲ میلیون در دسته ی متوسط و

خودروهای با قیمت بین ۲۳-۴۰ میلیون در دسته‌ی بالا قرار می‌گیرد. در قسمت‌های بعدی و پس از شرح مدل به گردآوری اطلاعات می‌پردازیم.

#### ۴-۱- مشخص کردن حدود برای هر معیار ارزیابی

در این قسمت فرآیند اول مشخص شده در شکل شماره ۱ برای مطالعه‌ی موردی کارخانجات خودرو سازی اجرا خواهد شد.

#### ۴-۱-۱- تعیین معیار ارزیابی

با توجه به مطالعات انجام شده در قسمت مرور ادبیات کوشش شده است ابتدا معیارهای مناسب ورودی و خروجی برای انتخاب یک خودرو مشخص شود. با استناد به مطالعات حسین زاده لطفی و همکارانش (۲۰۰۷) و مینگ لیو و همکارانش (۲۰۰۵)، برای انتخاب یک خودرو معیارهایی که هرچه کم‌تر باشد، بهتر است را به عنوان معیارهای ورودی و هرچه بیشتر باشد، بهتر است به عنوان معیارهای خروجی در نظر گرفت.

- معیارهای ورودی (هرچه کم‌تر بهتر): قیمت خودرو، مصرف سوخت داخل شهر و شتاب ۰ تا ۱۰۰ کیلومتر

- معیارهای خروجی (هرچه بیشتر بهتر): قدرت موتور، ظرفیت باک بنزین، سرعت خودرو، ایمنی و امکانات

پس از دسته‌بندی خودروها از نظر معیار قیمت، می‌توان پنج گروه را برای رتبه‌بندی در نظر گرفت.

جدول ۲- اطلاعات کلی انواع خودروها بر اساس معیارهای مشخص شده (سال گردآوری ۱۳۸۷)

| معیارهای خروجی |              |                               | معیارهای ورودی |                                    |                    | گروه و نوع خودرو           |               |           |
|----------------|--------------|-------------------------------|----------------|------------------------------------|--------------------|----------------------------|---------------|-----------|
| امتیاز         | حد اکثر سرعت | ظرفیت بارک بزرگ (بر حسب لیتر) | قدرت موتور     | شتاب تا ۱۰۰ کیلومتر (بر حسب ثانیه) | مصرف سوخت داخل شهر | قیمت (بر حسب میلیون تومان) | نوع خودرو     | گروه بندی |
| کم             | ۱۷۵          | ۵۲                            | ۸۴             | ۱۴                                 | ۱۱.۵               | ۸.۱                        | روا           | گروه ۱    |
| متوسط          | ۱۸۳          | ۵۰                            | ۱۰۵            | ۱۰.۲                               | ۹.۷                | ۹.۳                        | تندر ۹۰       | گروه ۱    |
| زیاد           | ۱۹۳          | ۵۰                            | ۱۱۰            | ۱۱                                 | ۹.۷                | ۱۲                         | رانا          | گروه ۱    |
| متوسط          | متوسط        | متوسط                         | ۱۰۰            | ۱۲                                 | ۹.۲                | ۱۳                         | سمند معمولی   | گروه ۲    |
| متوسط          | متوسط        | کم                            | ۷۵             | ۱.۴                                | ۹.۴                | ۱۴                         | پژو ۲۰۶ تیپ ۲ | گروه ۲    |
| متوسط          | متوسط        | متوسط                         | ۱۰۰            | ۱۱.۸                               | ۷.۸                | ۱۳.۲                       | پژو ۴۰۵       | گروه ۲    |
| متوسط          | متوسط        | متوسط                         | ۱۰۰            | ۱۱.۸                               | ۷.۸                | ۱۸                         | پژو یارس      | گروه ۲    |
| متوسط          | زیاد         | زیاد                          | ۱۰۰            | ۱۱.۹                               | ۸.۵                | ۱۶.۴                       | سمند سورن     | گروه ۲    |
| زیاد           | زیاد         | زیاد                          | ۱۴۰            | ۱۲.۵                               | ۱۱.۶               | ۳۵.۵                       | سوزوکی ویتارا | گروه ۳    |
| زیاد           | زیاد         | زیاد                          | ۱۱۰            | ۱۳                                 | ۱۱.۴۳              | ۲۳                         | سوزوکی        | گروه ۳    |
| کم             | کم           | کم                            | ۶۳             | ۱۴.۵                               | ۶.۲                | ۸                          | صبا           | گروه ۴    |
| متوسط          | متوسط        | متوسط                         | ۹۷.۵           | ۱۱.۶                               | ۶.۹                | ۱۲.۸۵                      | زبو           | گروه ۴    |
| کم             | کم           | کم                            | ۶۲.۵           | ۱۴.۵                               | ۶.۲                | ۷.۹                        | پراید ۱۴۱     | گروه ۴    |
| بسیار کم       | بسیار کم     | بسیار کم                      | ۶۳             | ۱۴.۵                               | ۶.۲                | ۷.۲                        | نسیم          | گروه ۴    |
| زیاد           | زیاد         | زیاد                          | ۲۲۷            | ۸.۴                                | ۱۰.۷۶              | ۳۶                         | ماکسیما       | گروه ۵    |
| زیاد           | زیاد         | زیاد                          | ۱۶۰            | ۱۵.۲                               | ۱۱.۳۵              | ۴۰.۵                       | رونیز         | گروه ۵    |
| متوسط          | متوسط        | متوسط                         | ۱۶۰            | ۱۱.۸۴                              | ۱۱.۸۴              | ۲۴                         | پیکان         | گروه ۵    |
| بسیار زیاد     | بسیار زیاد   | بسیار زیاد                    | ۲۲۷            | ۸.۴                                | ۱۰.۷۶              | ۳۶                         | ماکسیما       | گروه ۵    |
| زیاد           | زیاد         | زیاد                          | ۱۶۰            | ۱۵.۲                               | ۱۱.۳۵              | ۴۰.۵                       | رونیز         | گروه ۵    |
| متوسط          | متوسط        | متوسط                         | ۱۶۰            | ۱۱.۸۴                              | ۱۱.۸۴              | ۲۴                         | پیکان         | گروه ۵    |

منبع: [www.parskhodro.com](http://www.parskhodro.com), [www.saiparcorp.com](http://www.saiparcorp.com), [www.ikco.ir](http://www.ikco.ir)



از آنجا که واحد اطلاعات معیارهای ورودی و خروجی متفاوت است، اطلاعات قطعی هر کدام از خودروها در جدول ۲ را به داده‌های نرمال و بدون واحد تبدیل می‌کنیم. برای این کار در هر گروه مجزا داده‌ها را به بزرگ‌ترین داده در هر ستون تقسیم می‌کنیم. داده‌های نرمال شده در جدول ۲ پیوست آمده است. لازم به یادآوری است که با استفاده از مبحث Fuzzy MCDM اطلاعات کیفی، همچون ایمنی و امکانات را به فازی تبدیل کرده‌ایم. همچنین، با استفاده از روش تبدیل داده‌های بازه‌ای به داده‌های قطعی<sup>۱</sup>، داده‌های کیفی ایمنی و امکانات به یک داده‌ی قطعی تبدیل شده است.

#### ۴-۲- محاسبه‌ی حدود برای وزن هر معیار

در این قسمت فرآیند دوم مشخص شده در شکل شماره ۱ برای مطالعه‌ی موردی کارخانجات خودروسازی اجرا خواهد شد.

#### ۴-۲-۱- تعیین ماتریس مقایسه‌های زوجی

با توجه به این که پنج معیار خروجی و سه معیار ورودی در نظر گرفته‌ایم، برای هر دسته ماتریس مقایسه‌های زوجی مشخص می‌کنیم که به صورت بازه‌ای است برای حل مدل کافی است که ماتریس مقایسه‌های معیارها نسبت به هدف را در نظر بگیریم. لازم به گفتن است که ساختار سلسله مراتبی برای معیارهای ورودی و خروجی به طور جداگانه در نظر گرفته می‌شود. بنابراین، در مقایسه‌ی سطح معیارها نسبت به هدف برای معیارهای ورودی ماتریس  $3 \times 3$  و برای معیارهای خروجی ماتریس  $5 \times 5$  در نظر می‌گیریم.

مقادیر  $f$  و  $C$  را به ترتیب از جدول مقادیر اهمیت نسبی AHP و جدول مقیاس مقادیر فازی در پیوست به‌دست آورده و به ماتریس‌های بازه‌ای پیوست می‌رسیم.

#### ۴-۲-۲- یافتن حدود وزن معیارها

با استفاده از فرمول‌های ۴ و ۵ و با توجه به مراحل مشخص شده در الگوی نشان داده شده در شکل ۱، حدود وزن هر کدام از معیارهای ورودی و خروجی را برای سه گروه خودروها (با قیمت پایین، معمولی و بالا محاسبه می‌کنیم.

۱- حدود وزن معیارها (سه معیار ورودی  $U$  و پنج معیار خروجی  $V$ ) برای خودروهای قیمت پایین:

|                      |                      |                     |
|----------------------|----------------------|---------------------|
| $2.33 < R1 < 3.7$    | $0.55 < V1 < 0.73$   | $0.2 < U1 < 0.3$    |
| $1.04 < R2 < 1.4$    | $0.25 < V2 < 0.33$   | $0.06 < U2 < 0.12$  |
| $0.29 < R3 < 0.32$   | $0.068 < V3 < 0.076$ | $0.06 < U3 < 0.083$ |
| $0.05 < U4 < 0.087$  |                      |                     |
| $0.013 < U5 < 0.022$ |                      |                     |

## ۲- حدود وزن معیارها برای خودروهای قیمت متوسط:

|                      |                    |
|----------------------|--------------------|
| $0.18 < V1 < 0.34$   | $0.18 < U1 < 0.31$ |
| $0.085 < V2 < 0.18$  | $0.07 < U2 < 0.13$ |
| $0.08 < V3 < 0.12$   | $0.07 < U3 < 0.12$ |
| $0.027 < U4 < 0.037$ |                    |
| $0.016 < U5 < 0.028$ |                    |

## ۳- حدود وزن معیارها برای خودروهای قیمت بالا:

|                        |                      |
|------------------------|----------------------|
| $0.26 < V1 < 0.32$     | $0.2 < U1 < 0.276$   |
| $0.126 < V2 < 0.157$   | $0.069 < U2 < 0.099$ |
| $0.063 < V3 < 0.077$   | $0.097 < U3 < 0.152$ |
| $0.0287 < U4 < 0.037$  |                      |
| $0.0157 < U5 < 0.0225$ |                      |

## ۳-۲-۴- آزمون سازگاری

پس از محاسبات انجام شده و به دست آوردن حدود وزن ها از آنجا که مقدار CR برای هر سه گروه به ترتیب دارای مقادیر ۰/۰۴۳ و ۰/۰۸۳ و ۰/۰۶۷ است، آزمون سازگاری پذیرفتنی است. خروجی ها با استفاده از نرم افزار Expert Choice به دست آمده است.

## ۳-۴- رتبه بندی DMU ها بر اساس مدل ترکیبی

اکنون، برای هر کدام از گروه ها باید مشخص شود که به چه دسته ای تعلق دارند (E-, E+, E) و سپس، چهار مدل  $\theta$  را برای هر کدام حل کرده و میانگین چهار  $\theta$  را محاسبه کرد تا برای هر گروه کارایی را به دست آورد.

چنانچه بخواهیم مدل ۱۲ را برای گروه ۱ جدول حل کنیم، باید مدل زیر را حل کنیم که خروجی آن نشان دهنده کارایی گروه ۱ در بهترین وضعیت است. با توجه به این که بقیه ی گروه ها در بدترین وضعیت قرار دارند، خروجی مدل نشان دهنده ی حد بالای کارایی گروه ۱ جدول است.

$$\begin{aligned} \max &= (U1+U2+U3+U4+U5)/(0.67*V1+0.58*V2+0.73*V3); \\ 0.75*U1+0.71*U2+0.86*U3+0.425*U4+0.57*U5-V1-V2-V3 &\leq 0; \\ 0.78*U1+0.94*U2+0.91*U3+U4+U5-V1-V2-V3 &\leq 0; \\ 0.64*U1+0.82*U2+0.91*U3+0.26*U4+0.57*U5-V1-V2-V3 &\leq 0; \\ 0.7*U1+0.86*U2+0.68*U3+0.78*U4+0.58*U5-V1-V2-V3 &\leq 0; \\ 0.55 < V1 < 0.73 & \quad 0.2 < U1 < 0.3 & \quad 0.05 < U4 < 0.087 \\ 0.25 < V2 < 0.33 & \quad 0.06 < U2 < 0.12 & \quad 0.013 < U5 < 0.022 \\ 0.068 < V3 < 0.076 & \quad 0.06 < U3 < 0.08 & \end{aligned}$$

به این صورت باید برای هر گروه شش مدل را حل کرد که پس از حل برای هر گروه به جدول زیر

می رسیم.

جدول ۳- طبقه‌بندی و رتبه‌بندی شرکت‌های خودروسازی

| رتبه | طبقه‌بندی گروه | $\theta$ | 40     | 30     | 20     | 10     | $e_p^L$ | $e_p^U$ | گروه                         |
|------|----------------|----------|--------|--------|--------|--------|---------|---------|------------------------------|
| ۴    | E +            | ۰/۸۰۱۵   | ۰/۵۲۵۵ | ۰/۵۳۸۹ | ۱/۰۵۳۷ | ۰/۰۸۸  | ۰/۵۲۵۵  | ۱       | ۱- ایران خودرو<br>قیمت پایین |
| ۱    | E +            | ۱/۱۶۲۱   | ۰/۵۰۵۰ | ۰/۹۰۰۸ | ۱/۰۸۳۷ | ۰/۱۵۸۹ | ۰/۵۰۵۰  | ۱       | ۲- ایران خودرو<br>قیمت متوسط |
| ۲    | E +            | ۱/۰۶۰۲   | ۰/۶۳۸۳ | ۱/۰۸۰۷ | ۰/۹۳۵۱ | ۰/۵۸۷  | ۰/۶۳۸۳  | ۱       | ۳- ایران خودرو<br>قیمت بالا  |
| ۵    | E+             | ۰/۷۳۲۳   | ۰/۴۴۳۰ | ۰/۴۶۲۰ | ۰/۹۷۸۰ | ۰/۰۴۶۳ | ۰/۴۴۲۵  | ۱       | ۴- سایپا<br>قیمت پایین       |
| ۳    | E+             | ۱/۰۵۷۷   | ۰/۵۳۵۸ | ۰/۸۵۰۸ | ۱/۰۹۷۵ | ۱/۷۴۷  | ۰/۵۳۵   | ۱       | ۵- پارس خودرو<br>قیمت بالا   |

مأخذ: نتایج به‌دست آمده از محاسبات

از آنجایی که در هر پنج گروه حد بالای کارایی برابر یک و حد پایین کم‌تر از یک است، هر پنج گروه به گروه E+ تعلق دارند. بنابراین، پس از حل چهار مدل و معدل‌گیری از خروجی آن‌ها که در ستون  $\theta$  مشخص شده، هر گروهی که بیشترین مقدار را داشته باشد، در رتبه‌ی بالاتر قرار می‌گیرد. بنابراین، از جدول بالا مشخص است که چنانچه مشتری بخواهد خودرویی با قیمت بالا بخرد، ابتدا محصولات ایران خودرو و پس از آن پارس خودرو بهترین گزینه هستند. همچنین، برای انتخاب خودرویی با قیمت کم ابتدا محصولات ایران خودرو و سپس، سایپا در اولویت انتخاب قرار دارند.

### ۵- نتیجه‌گیری

در این مقاله مدلی جدید برای برآورد کارایی واحدهای تصمیم‌گیرنده با داده‌های بازه‌ای به کار گرفته شد. مدل گسترش یافته هم دارای داده‌های بازه‌ای است و هم وزن داده‌های بازه‌ای، در صورتی که مدل‌های طرح شده در مطالعات پیشین تنها یکی از دو خصوصیت را داشتند. بنابراین، مدل پیشنهادی نسبت به مطالعات پیشین برجستگی درخور توجهی دارد. به طور خلاصه با ترکیب AHP و DEA بازه‌ای و تئوری سری فازی، مدل تغییر یافته‌ی DEA بازه‌ای بررسی شد که نتایج زیر را به همراه داشت:

- ۱- استفاده از مدل تغییر یافته برای ارزیابی عملکرد و کلاس‌بندی و در نتیجه رتبه‌بندی هر واحد شغلی.
- ۲- وسعت دامنه‌ی کاربرد، به‌ویژه زمانی که تعداد گزینه‌های مورد انتخاب محدود باشد.
- ۳- با تعیین حدود برای وزن معیارها با استفاده از مبحث AHP نتایج ارزیابی بسیار پذیرفتنی از مدل پایه‌ی DEA است؛ زیرا، در این صورت به معیارهای ما برای رتبه‌بندی به طور دقیق‌تری توجه شده است.

همان گونه که از مطالعه موردی مشهود است، چنانچه در یک محدوده ی قیمت تعداد تولید کنندگان محدود باشد، با روش پیشنهادی می توان در هر محدوده ی قیمت تشخیص داد که کدام یک از شرکت های خودروسازی نسبت به بقیه عملکرد بهتری دارد. از نتایج حل مدل نهایی و میانگین گیری از حل کارایی چهار مدل برای هر گروه مشخص است که در این مورد خاص با وجود در نظر گرفتن چندین خودرو که در جدول داده ها مشخص شده، در رده بندی خودروهای قیمت پایین و بالا عملکرد شرکت ایران خودرو به ترتیب نسبت به سایپا و پارس خودرو بهتر است. از نتایج کاربرد مدل نیز واضح است که چنانچه تعداد تولید کنندگان محصول محدود باشد، با استفاده از مدل گسترش یافته می توان نتایج پذیرفتنی را به دست آورد.

### منابع و مآخذ

- آذر، فرجی و عادل، حجت (۱۳۸۷)، «علم مدیریت فازی»، مؤسسه ی کتاب مهربان نشر، ۱، ۲۰.
- اصغرپور، محمد جواد (۱۳۸۷)، «تصمیم گیری های چند معیاره»، مؤسسه ی انتشارات و چاپ دانشگاه تهران، تهران.
- ماکوئی، احمد (۱۳۸۶)، «تکنیک های تصمیم گیری»، انتشارات مهر و ماه نو، ۱، ۱.
- محمدی، علی و حسینی زاده. سمیه (۱۳۸۴)، «کاربرد رویکرد تلفیقی AHP/ DEA در رتبه بندی نمایندگی های بیمه»، پژوهشنامه ی اقتصادی.
- مهرگان، محمدرضا (۱۳۸۳)، «مدل های کمی در ارزیابی عملکرد سازمان ها DEA تحلیل پوششی داده ها»، انتشارات دانشکده ی مدیریت دانشگاه تهران، ۱، ۱.

Charnes, ww.cooper, E.Rhodes (1998) , measuring the efficiency of decision making units, European journal of operational research 2(6)pp.429-444

Chih-Ming, Hen-Shen, Shen-Tsu, Hai-Kun' (2005), *A performance Evaluation Model Based On AHP and DEA*, Journal Of Institute Of Industrial Engineers , Taiwan, pp 243-251.

Despotis DK, smirlis YG (2002), data envelopment analysis with imprecise data, European journal of operational research 140, 24-36.

F.Hosseinzade Lotfi, G.R.Jahanshahloo, M.Esmali (2007), *Non-Discretionary Factors and Imprecise Data in DEA* , International Journal of Math, Islamic Azad University Tehran, pp 237-246.

Anderson-p, N.C.Peterson (1993), *A Procedure For Ranking Efficient Units in Data Envelopment Analysis*, Management Science , pp 1261-1246.

Ramakrishnan Ramanathan (2004), *Data envelopment analysis for weight deviation and aggregation in the analytic hierarchy process*, Computer & Operation research 23, pp 1289-1307.

yannis. G.Smirlis, Elias. K. Maragos, Dimitris. K. despotis(2006), Data envelopment analysis with missing values : An interval DEA approach, mathematics and computation 177 (1), 1-10

## پيوست:

## جدول ۱- مقیاس اهمیت نسبی AHP

| اندازه وزن | تعریف          | توضیح                                                             |
|------------|----------------|-------------------------------------------------------------------|
| ۱          | اهمیت مساوی    | دو گزینه به طور مساوی بر هدف تأثیر دارند.                         |
| ۳          | اهمیت ضعیف     | بر اساس تجربه یک گزینه به صورت جزئی بر دیگری برتری دارد.          |
| ۵          | اهمیت قوی      | بر اساس تجربه یک گزینه به صورت قوی بر دیگری برتری دارد.           |
| ۷          | اهمیت خیلی قوی | یک گزینه به صورت قوی بر دیگری دارد و غلبه آن در عمل ثابت شده است. |
| ۹          | اهمیت مطلق     | اهمیت یک گزینه نسبت به بقیه گواه کافی دارد.                       |
| ۲,۴,۶,۸    | بقیه مقادیر    | برای نمایش بین مقادیر از این اعداد استفاده می شود.                |

ماخذ: چی مینگ، (۲۰۰۵)

## جدول ۲- مقیاس‌های فازی

| مقیاس فازی | تعریف      | توضیح                                                                                                           |
|------------|------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ۰          | بسیار واضح | بر اساس تجربه و داوری، می‌تواند به صورت واضح و سریع اهمیت نسبی را تصمیم بگیرد.                                  |
| ۰.۵        | واضح       | بر اساس تجربه و داوری، می‌تواند از طریق توجه در زمان کوتاه اهمیت نسبی را تصمیم بگیرد.                           |
| ۱          | عادی       | بر اساس تجربه و داوری، می‌تواند از طریق توجه در یک دوره زمانی با درنگی کوتاه اهمیت نسبی را تصمیم بگیرد.         |
| ۱.۵        | نه واضح    | بر اساس تجربه و داوری، می‌تواند از طریق توجه در یک دوره زمانی که درنگ بیشتری می‌طلبد اهمیت نسبی را تصمیم بگیرد. |
| ۲          | ابداً واضح | بر اساس تجربه و داوری، می‌تواند از طریق توجه در یک دوره زمانی بلند مدت با درنگی زیاد اهمیت نسبی را تصمیم بگیرد. |

ماخذ: چی مینگ، (۲۰۰۵)

جدول ۳- مقادیر نرمال شده داده ها در هر گروه

| گروه ۵                    |      |            | گروه ۴               |       |       | گروه ۳                     |      |       | گروه ۲                      |       |       | گروه ۱                      |       |      | گروه بندی گزیندها                       |
|---------------------------|------|------------|----------------------|-------|-------|----------------------------|------|-------|-----------------------------|-------|-------|-----------------------------|-------|------|-----------------------------------------|
| پارس خودرو<br>(قیمت بالا) |      |            | سایا<br>(قیمت پایین) |       |       | ایران خودرو<br>(قیمت بالا) |      |       | ایران خودرو<br>(قیمت متوسط) |       |       | ایران خودرو<br>(قیمت پایین) |       |      | طبقه بندیهای انواع خودروها بر اساس قیمت |
| پیکاپ                     | زیاد | بسیار زیاد | کم                   | متوسط | متوسط | کم                         | زیاد | زیاد  | زیاد                        | متوسط | زیاد  | کم                          | کم    | کم   | نوع خودرو                               |
| ۰.۵۹                      | ۱    | ۰.۸۹       | ۰.۶۱                 | ۱     | ۰.۶۲  | ۰.۶۶                       | ۱    | ۰.۹۱  | ۰.۷۳                        | ۰.۷۸  | ۰.۷۲  | ۱                           | ۰.۷۷  | ۰.۶۷ | قیمت<br>(بر حسب میلیون تومان)           |
| ۱                         | ۰.۹۶ | ۰.۹۱       | ۰.۸۹                 | ۱     | ۰.۸۹  | ۰.۹۸                       | ۱    | ۰.۹   | ۰.۸۳                        | ۱     | ۰.۹۸  | ۰.۵۸                        | ۰.۸۴  | ۱    | مصرف سوخت<br>داخل شهر                   |
| ۰.۷۹                      | ۱    | ۰.۵۵       | ۱                    | ۱     | ۰.۸   | ۱                          | ۰.۹۶ | ۰.۹۹  | ۰.۹۸                        | ۰.۰۹  | ۱     | ۰.۷۹                        | ۰.۷۳  | ۱    | شتاب ۱۰۰ تا ۰ کیلومتر<br>(بر حسب ثانیه) |
| ۰.۷                       | ۰.۷۷ | ۱          | ۰.۶۴                 | ۰.۶۴  | ۱     | ۰.۷۸                       | ۱    | ۱     | ۱                           | ۰.۷۵  | ۱     | ۱                           | ۰.۹۵  | ۰.۷۶ | قدرت موتور                              |
| ۰.۸۶                      | ۰.۸۶ | ۱          | ۰.۸۲                 | ۰.۸۲  | ۱     | ۱                          | ۰.۹۴ | ۰.۹۴  | ۱                           | ۰.۷۱  | ۱     | ۰.۹۶                        | ۰.۹۶  | ۱    | ظرفیت باک بنزین<br>(بر حسب لیتر)        |
| ۰.۶۸                      | ۰.۷۱ | ۱          | ۰.۹۱                 | ۰.۹۱  | ۱     | ۱                          | ۰.۹۱ | ۰.۹۶  | ۰.۹۵                        | ۰.۸۶  | ۰.۹۶  | ۱                           | ۰.۹۵  | ۰.۹  | حداکثر سرعت                             |
| زیاد                      | زیاد | بسیار کم   | کم                   | متوسط | زیاد  | زیاد                       | زیاد | زیاد  | متوسط                       | کم    | متوسط | کم                          | کم    | کم   | ایمنی                                   |
| متوسط                     | زیاد | زیاد       | متوسط                | متوسط | زیاد  | زیاد                       | زیاد | متوسط | متوسط                       | متوسط | متوسط | متوسط                       | متوسط | کم   | امکانات                                 |

ماخذ: نتایج حاصل از محاسبات نرمال کردن داده ها

۱- ماتریس مقایسات زوجی برای خودروهای قیمت پایین:

جدول ۴- ماتریس مقایسات زوجی معیار ورودی برای قیمت پایین

| شتاب        | مصرف            | قیمت            |      |
|-------------|-----------------|-----------------|------|
| (۶.۵ و ۷.۵) | (۲ و ۴)         | (۱ و ۱)         | قیمت |
| (۴.۵ و ۵.۵) | (۱ و ۱)         | (۱/۴ و ۱/۲)     | مصرف |
| (۱ و ۱)     | (۱/۵.۵ و ۱/۴.۵) | (۱/۷.۵ و ۱/۶.۵) | شتاب |

ماخذ: نتایج حاصل از محاسبات

جدول ۵- ماتریس مقایسات زوجی معیار خروجی برای قیمت بالا

| امکانات     | ایمنی           | سرعت            | ظرفیت باک       | قدرت موتور      |            |
|-------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|------------|
| (۶ و ۱۰)    | (۲.۵ و ۳.۵)     | (۲ و ۴)         | (۷ و ۱۱)        | (۱ و ۱)         | قدرت موتور |
| (۱.۵ و ۴.۵) | (۰.۵ و ۳.۵)     | (۶ و ۸)         | (۱ و ۱)         | (۱/۱۱ و ۱/۷)    | ظرفیت باک  |
| (۴ و ۸)     | (۲.۵ و ۳.۵)     | (۱ و ۱)         | (۱/۸ و ۱/۶)     | (۱/۴ و ۱/۲)     | سرعت       |
| (۸.۵ و ۹.۵) | (۱ و ۱)         | (۱/۳.۵ و ۱/۲.۵) | (۱/۳.۵ و ۱/۰.۵) | (۱/۳.۵ و ۱/۲.۵) | ایمنی      |
| (۱ و ۱)     | (۱/۹.۵ و ۱/۸.۵) | (۱/۸ و ۱/۴)     | (۱/۴.۵ و ۱/۱.۵) | (۱/۱۰ و ۱/۶)    | امکانات    |

ماخذ: نتایج حاصل از محاسبات

۲- ماتریس مقایسات زوجی برای خودروهای با قیمت معمولی:

جدول ۶- ماتریس مقایسات زوجی معیار ورودی برای قیمت معمولی

| شتاب        | مصرف        | قیمت            |      |
|-------------|-------------|-----------------|------|
| (۰.۵ و ۱.۵) | (۳.۵ و ۶.۵) | (۱ و ۱)         | قیمت |
| (۱ و ۵)     | (۱ و ۱)     | (۱/۶.۵ و ۱/۳.۵) | مصرف |
| (۱ و ۱)     | (۱/۵ و ۱)   | (۱/۱.۵ و ۱/۰.۵) | شتاب |

ماخذ: نتایج حاصل از محاسبات

جدول ۷- ماتریس مقایسات زوجی معیار خروجی برای قیمت معمولی

| امکانات   | ایمنی     | سرعت          | ظرفیت باک     | قدرت موتور    |            |
|-----------|-----------|---------------|---------------|---------------|------------|
| (۴و۸)     | (۲.۵و۵.۵) | (۱.۵و۴.۵)     | (۸و۱۰)        | (۱و۱)         | قدرت موتور |
| (۱و۵)     | (۵.۵و۸.۵) | (۱.۵و۴.۵)     | (۱و۱)         | (۱/۱۰و۱/۸)    | ظرفیت باک  |
| (۴.۵و۵.۵) | (۶و۸)     | (۱و۱)         | (۱/۴.۵و۱/۱.۵) | (۱/۴.۵و۱/۱.۵) | سرعت       |
| (۴و۶)     | (۱و۱)     | (۱/۸و۱/۶)     | (۱/۸.۵و۱/۵.۵) | (۱/۵.۵و۱/۲.۵) | ایمنی      |
| (۱و۱)     | (۱/۶و۱/۴) | (۱/۵.۵و۱/۴.۵) | (۱/۵و۱)       | (۱/۸و۱/۴)     | امکانات    |

ماخذ: نتایج حاصل از محاسبات

۳- ماتریس مقایسات زوجی برای خودروهای قیمت بالا:

جدول ۸- ماتریس مقایسات زوجی معیار ورودی برای قیمت بالا

| شتاب      | مصرف          | قیمت          |      |
|-----------|---------------|---------------|------|
| (۲.۵و۳.۵) | (۲.۵و۳.۵)     | (۱و۱)         | قیمت |
| (۲.۵و۳.۵) | (۱و۱)         | (۱/۳.۵و۱/۲.۵) | مصرف |
| (۱و۱)     | (۱/۳.۵و۱/۲.۵) | (۱/۳.۵و۱/۲.۵) | شتاب |

ماخذ: نتایج حاصل از محاسبات

جدول ۹- ماتریس مقایسات زوجی معیار خروجی برای قیمت بالا

| امکانات   | ایمنی         | سرعت          | ظرفیت باک     | قدرت موتور    |            |
|-----------|---------------|---------------|---------------|---------------|------------|
| (۸و۱۰)    | (۶.۵و۷.۵)     | (۰.۵و۱.۵)     | (۸.۵و۹.۵)     | (۱و۱)         | قدرت موتور |
| (۲و۴)     | (۲.۵و۳.۵)     | (۲و۴)         | (۱و۱)         | (۱/۹.۵و۱/۸.۵) | ظرفیت باک  |
| (۴.۵و۵.۵) | (۸و۱۰)        | (۱و۱)         | (۱/۴و۱/۲)     | (۱/۱.۵و۱/۰.۵) | سرعت       |
| (۳.۵و۶.۵) | (۱و۱)         | (۱/۱۰و۱/۸)    | (۱/۳.۵و۱/۲.۵) | (۱/۷.۵و۱/۶.۵) | ایمنی      |
| (۱و۱)     | (۱/۶.۵و۱/۳.۵) | (۱/۵.۵و۱/۴.۵) | (۱/۴و۱/۲)     | (۱/۱۰و۱/۸)    | امکانات    |

ماخذ: نتایج حاصل از محاسبات