

بهره برداری ریزشبه در حضور خودروهای برقی با در نظر گرفتن پاسخگویی تقاضا با مدل MILP

ایمان گروهی ساردو^۱، عبدالعزیز ملاحی^۲، علی گروهی^۳

۱- استادیار، گروه مهندسی برق - دانشگاه جیرفت - جیرفت - ایران

imangoroohi@ujiroft.ac.ir -

۲- دانشجو، گروه مهندسی برق - دانشگاه جیرفت - جیرفت - ایران

a.mallahi96@gmail.com -

۳- مربی، گروه مهندسی برق - دانشگاه جیرفت - جیرفت - ایران

ali.goroohi@ujiroft.ac.ir -

چکیده: ریزشبه به مجموعه ای از بارها، منابع تولید پراکنده و منابع ذخیره انرژی گفته می شود که به صورت یک بار قابل کنترل عمل کرده و می تواند توان موردنیاز را برای یک ناحیه محلی فراهم نماید. آلودگی های ناشی از خودروهای با سوخت فسیلی متناسب با افزایش تولید کارخانه ها افزایش می یابد، همچنین محدودیت سوخت های فسیلی باعث گرایش این صنعت به تولید خودروهای الکتریکی شده است. در این مقاله به حل مسئله بهره برداری احتمالاتی ریزشبه در حضور خودروهای برقی با در نظر گرفتن پاسخگویی تقاضای بار و با هدف کاهش هزینه بهره برداری با استفاده از مدل برنامه ریزی ترکیبی خطی عدد صحیح (MILP) پرداخته شده است. همچنین جایابی ایستگاه های خودروهای برقی در سطح ریزشبه انجام شده است. از نرم افزار گمز به عنوان ابزار بهینه سازی استفاده شده و یک شبکه ۲۴ باسه شامل تعداد ۳۳ واحد تولید پراکنده (DG)، ۸ ایستگاه خودروهای برقی، و بارهای مشارکت کننده در برنامه پاسخگویی تقاضا، به عنوان ریزشبه نمونه مورد مطالعه قرار گرفته است. نتایج حاصل نشان می دهد که منظور نمودن پاسخگویی تقاضای بار و همچنین خودروهای برقی در مسئله بهره برداری ریزشبه سبب بهبود شاخص های اقتصادی و امنیتی ریزشبه می شود.

واژگان کلیدی: ریزشبه، خودرو برقی، پاسخگویی تقاضا، برنامه ریزی ترکیبی خطی عدد صحیح (MILP)

تاریخ ارسال مقاله: ۱۳۹۷/۰۹/۳۰

تاریخ پذیرش مقاله: ۱۳۹۸/۰۳/۱۷

نام نویسنده ی مسئول: ایمان گروهی ساردو

نشانی نویسنده ی مسئول: گروه مهندسی برق - دانشگاه جیرفت - جیرفت - ایران، imangoroohi@ujiroft.ac.ir

۱- مقدمه

ریزشبکه‌ها از جمله شبکه‌هایی هستند که در آن‌ها از منابع تجدیدپذیر استفاده چشم گیری شده است. ریزشبکه به مجموعه‌ای از بارها، منابع تولید و منابع ذخیره انرژی گفته می‌شود که به صورت یک بار قابل کنترل عمل کرده و می‌تواند توان و حرارت را برای یک ناحیه محلی فراهم نماید. ریزشبکه‌ها برای تامین انرژی انواع مصرف کننده‌ها همچون خانگی، صنعتی و کشاورزی مورد استفاده قرار می‌گیرد و برآورد هزینه آن‌ها بر اساس سیاست‌های قیمت گذاری در بازار برق صورت می‌گیرد. استفاده از ریزشبکه‌ها موجب ارائه توان با کیفیت بالاتر، افزایش قابلیت اطمینان سیستم و کاهش هزینه‌ها در شبکه توزیع می‌شود. توسعه پایدار بدون حفظ و نگهداری صحیح محیط زیست امکان پذیر نخواهد شد به همین دلیل بکارگیری فناوری‌های سبز یکی از الزامات آتی صنعت خواهد بود. چرخ صنعت بدون انرژی نخواهد چرخید و آنچه بیش از پیش به نگرانی‌های بین المللی در زمینه انرژی دامن زده است، محدود بودن منابع سوخت‌های فسیلی است. طبق برآوردهای انجام شده تعداد خودروهای برقی تا سال ۲۰۱۷ به ۵ میلیون خودرو رسیده که این امر صنعت برق را وادار به توجه بیشتر به این موضوع داشته است. مشارکت خودروهای برقی در بازار تنظیم فرکانس، فراهم نمودن پیک توان و سودهای اقتصادی از مشارکت خودروهای الکتریکی در این بازارها تحقیق و بررسی شده است. تکنولوژی خودروهای الکتریکی در شبکه به عنوان یک واحد جدید ذخیره‌سازی و مصرف انرژی، توجه زیادی را به خود جلب نموده، به همین دلیل شبکه قدرت را با چالش‌های جدید روبرو می‌کند. در حال حاضر با توجه به رشد روزافزون جمعیت جهان، تعداد مصرف کنندگان انرژی الکتریکی نیز رو به افزایش می‌باشد. در دنیای رقابتی امروز که بیش از هر زمانی به انرژی الکتریکی وابسته می‌باشد مدیریت و برنامه ریزی عرضه و تقاضای بار از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. این مهم نشان دهنده این است که باید تعادل بین عرضه و تقاضای انرژی الکتریکی برقرار باشد. با اجرایی شدن مدیریت تقاضا در شبکه‌های الکتریکی بویژه در سطح توزیع می‌توان از امکانات موجود و منابع تولید بصورت صحیح استفاده نمود. جهت بهره برداری ریزشبکه از DGها و همچنین خودروهای برقی استفاده می‌شود که در این مقاله به بهینه سازی ریزشبکه‌ها در حضور خودروهای برقی پرداخته می‌شود. مراجع محدودی به مسئله پاسخگویی تقاضا در حضور خودروهای برقی پرداخته اند که ضرورت موضوع مورد بررسی را نشان می‌دهد. مرجع [1] به مسئله پاسخگویی بار به منظور بالا بردن امنیت سیستم و اهداف اقتصادی در قالب یک مسئله بهینه‌سازی غیر خطی می‌پردازد. در مرجع [2] یک مدل آماری ارائه شده که رفتار شارژ و دشارژ روزانه وسایل برقی را نشان می‌دهد. در مرجع [3] به دسته بندی شبکه توزیع به منظور تشکیل ریزشبکه‌ها با خصوصیت خودکفایی بهینه پرداخته شده است. در مرجع [4] خودروهای برقی از دیدگاه‌های مختلف خدماتی سیستم‌های قدرت و برنامه‌های بازار برق مورد

بررسی قرار گرفته‌اند. همچنین در مرجع [4] به مکان‌یابی پارکینگ‌های هوشمند نیز پرداخته شده است. در مرجع [5] در زمینه خودروهای الکتریکی مطالعاتی بر روی آنالیز هزینه-فایده و تاثیر خودروهای هیبریدی برقی متصل شونده به شبکه (PHEV) انجام شده است. در مرجع [6] تاثیر خودروهای الکتریکی بر سیستم توزیع، به ویژه اثر آن بر روی امنیت شبکه، بررسی شده است. در مرجع [7] سعی بر آن داشته است تا با بهره گیری از روش‌های احتمالاتی، به بهینه‌سازی ترکیب تولیدات پراکنده و خودروهای الکتریکی با هدف بهبود قابلیت اطمینان ریزشبکه بپردازد. در مرجع [8]، یک رویه مناسب جهت بهره‌برداری بهینه از شبکه‌های توزیع فعال در حضور منابع تولید پراکنده تجدیدپذیر، باتری‌ها و خودروهای برقی ارائه شده است. مهمترین مسئله در منابع تولید پراکنده تجدیدپذیر و خودروهای برقی در شبکه‌های توزیع، عدم قطعیت آنها می‌باشد که این مسئله بطور مناسب توسط ذخیره‌سازها پوشش داده می‌شود [9]. در مرجع [10] روشی جدید جهت برنامه‌ریزی بهینه و همزمان منابع پاسخگویی بار و منابع تولید پراکنده بادی و خورشیدی به منظور کاهش هزینه‌ها و حل مشکلات تامین بار ارائه شده است. در مرجع [11] یک مدل اقتصادی پاسخگویی بار بر اساس کشش قیمتی تقاضا و تابع مطلوبیت مشترکین انجام گرفته است. از آنجا که تقاضای مشترکین به علانم تصمیم‌گیری متفاوتی، از قبیل قیمت برق، سطح مشارکت مشترکین، ارزش مشوق‌ها و جریمه‌های تعیین شده در برنامه‌های پاسخگویی بار بستگی دارد در مرجع [11] تلاش شده است که با استفاده از یک مدل جدید اقتصادی این علانم شبیه‌سازی شود. در مرجع [12] به ارائه مدلی از مسئله تعهد تولید با هدف بررسی تعیین نقش پاسخگویی بار و اجرای برنامه‌های مدیریت سمت مصرف در بهره‌برداری بهینه از سیستم‌های قدرت پرداخته شده است. در این مقاله مسئله بهره‌برداری ریزشبکه در حضور خودروهای برقی و بارهای پاسخگوی تقاضا و با در نظر گرفتن عدم قطعیت مربوط به توان تبدل‌اتی خودروهای برقی با شبکه به صورت MILP فرمول بندی شده است. تابع هدف مسئله کمینه نمودن هزینه‌های بهره‌برداری ریزشبکه بوده و قیود مربوط به پخش بار DC و محدودیت‌های عملیاتی DG ها و خودروها از جمله قیود در نظر گرفته شده در مدل پیشنهادی MILP می‌باشند. همچنین در مدل پیشنهادی جایابی ایستگاه‌های خودروهای برقی در سطح ریزشبکه انجام شده است. یک شبکه ۲۴ باسه شامل تعداد ۳۳ واحد تولیدی DG، ۸ ایستگاه خودرو برقی و ۱۱ بار مشارکت کننده در برنامه پاسخگویی تقاضا به عنوان ریزشبکه مورد مطالعه در نظر گرفته شده و از نرم افزار گمز جهت اجرای شبیه‌سازی استفاده شده است. نوآوری‌های این مقاله عبارتند از:

- ۱-مدلسازی جامع مسئله بهره‌برداری احتمالاتی ریزشبکه با در نظر گرفتن همزمان واحدهای DG، خودروهای برقی و برنامه‌های پاسخگویی تقاضا؛
- ۲- ارائه مدل MILP برای مسئله بهره‌برداری بهینه ریزشبکه در حضور خودروهای برقی و با در نظر گرفتن مسئله پاسخگویی تقاضای بار؛

۳- تحلیل تأثیر برنامه‌های پاسخگویی تقاضا بر کنترل عدم قطعیت توان تبادلاتی خودروهای برقی.

۲- توصیف مسئله

در این مقاله به بهره‌برداری بهینه ریز شبکه‌ها در حضور خودروهای برقی و با در نظر گرفتن پاسخگویی تقاضا و با هدف کمینه نمودن هزینه بهره‌برداری ریز شبکه پرداخته می‌شود. همچنین اثرات حضور خودروهای برقی و همچنین پاسخگویی بار بر مسئله بهره‌برداری ریز شبکه مورد مطالعه قرار می‌گیرد. محل قرارگیری ایستگاه‌های خودروهای برقی، میزان توان ساعتی دریافتی از شبکه بالادست، میزان تولید ساعتی واحدهای DG، میزان توان شارژ و دشارژ ساعتی خودروها در ایستگاه‌های شارژ، و همچنین میزان ساعتی بار قطع شده و همچنین انتقال یافته بارهای مشارکت کننده در برنامه پاسخگویی تقاضا متغیرهای کنترلی مسئله پیشنهادی را تشکیل می‌دهند. در این مقاله مسئله بهینه‌سازی با مدل برنامه‌ریزی ترکیبی خطی عدد صحیح MILP حل می‌شود.

۲-۱- پاسخگویی تقاضا

پاسخگویی تقاضا مجموعه اقداماتی هستند که برای تغییر الگوی مصرف برق به منظور بهبود قابلیت اطمینان شبکه و جلوگیری از جهش قیمت‌ها، خصوصاً در ساعات پیک بار اجرا می‌شوند. اهمیت این موضوع وقتی بهتر روشن می‌شود که میزان تولید و مصرف در ساعات مختلف شبانه روز با میزان ظرفیت نصب شده نیروگاهی مقایسه شود بدین صورت که در ساعات کم باری میزان قابل ملاحظه‌ای از ظرفیت نیروگاهی بلا استفاده است و از آن استفاده نمی‌شود و در ساعات اوج بار حتی ممکن است میزان مصرف چنان بالا رود که نیاز به خرید برق از شبکه‌های خارجی یا حتی نیاز به احداث نیروگاه جدید باشد. برنامه پاسخگویی بار باید طوری طراحی شود که بار مصرفی مصرف کنندگان را به نوعی مدیریت کرده و برای هر دو طرف تولید کننده و مصرف کننده منفعت اقتصادی به همراه داشته باشد.

قابلیت پاسخگویی تقاضا (DR^1) بارها بر اساس نوع مشخصه آن‌ها تعیین می‌شود. در این مقاله بارها بر اساس نوع مشخصه به سه نوع قابل قطع (IL^2)، غیر قابل قطع (NSL^3) و باهای قابل انتقال (SL^4) تقسیم می‌شوند. زمانی که یک بار IL مشارکت می‌کند، می‌تواند به صورت جزئی یا کامل قطع شود. اگر یک بار NSL قطع شود منجر به جریمه قطع بار می‌گردد. اما در ارتباط با بارهای SL ، مصرف این بارها نمی‌تواند توسط بهره‌بردار سیستم کاهش یابد بلکه می‌تواند به صورت بهینه به ساعت‌های دیگر انتقال داده شود. قابل توجه است که بارهای نوع IL و SL تنها زمانی می‌توانند به

¹ Demand response

² Interruptible load

³ Non-sheddable load

⁴ Shiftable load

عنوان بارهای پاسخگویی تقاضا در نظر گرفته شوند که به صورت داوطلبانه در برنامه DR شرکت نمایند [۱۳].

توان تحویل داده شده به بارهای IL که تمایل به مشارکت در برنامه DR دارند می‌تواند با رابطه (۱) مدل شود:

$$(1 - \eta_{d,t}) PD_{d,t}^{IL,Or} \leq PD_{d,t}^{IL} \leq PD_{d,t}^{IL,Or} \quad (1)$$

که در آن:

$PD_{d,t}^{IL}$: توان تحویل داده شده به مشترک d در زمان t

$PD_{d,t}^{IL,Or}$: مصرف اولیه بار IL قبل از قطع بار؛

$\eta_{d,t}$: نرخ مشارکت مشترک d در برنامه DR در زمان t

مقدار کمتر پارامتر $\eta_{d,t}$ تمایل کمتر مشترک d جهت مشارکت در برنامه DR را نشان می‌دهد.

در ارتباط با بارهای SL ، فرض می‌شود که میزان بار آن می‌تواند آزادانه به ساعت‌های دیگر انتقال داده شود. واضح است که مجموع بارهای انتقال داده شده از ساعت t' برابر است با مقدار مشارکت داده شده بار SL اولیه در آن ساعت:

$$\sum_t PT_{d,t',t}^{SL} = \eta_{d,t} PD_{d,t}^{SL,Or} \quad (2)$$

که در آن:

$PT_{d,t',t}^{SL}$: میزان توان انتقال داده شده بار SL مشترک d از ساعت t' به ساعت t

$PD_{d,t}^{SL,Or}$: مصرف اولیه بار SL قبل از شیفت بار؛

بعد از انتقال بار مقدار بار انتقال داده شده در هر ساعت از رابطه (۳) محاسبه می‌شود:

$$PD_{d,t}^{SL} = \sum_t PT_{d,t',t}^{SL} \quad (3)$$

که در آن:

$PD_{d,t}^{SL}$: مقدار بار SL انتقال داده شده در هر ساعت بعد از شیفت بار؛

مصرف انرژی برای SL باید به صورت کامل مطابق با رابطه (۴) پوشش داده شود:

$$\sum_t PD_{d,t}^{SL} = \sum_t \eta_{d,t} PD_{d,t}^{SL,Or} \quad (4)$$

۳-۲- تابع هدف

تابع هدف در این مسئله کمینه کردن هزینه بهره برداری ریزشکه می باشد. تابع هدف در رابطه شماره (۷) نمایان است که از مجموع هزینه خرید توان از شبکه بالادست، هزینه های تولید واحدهای DG، راه اندازی و خاموشی واحدها، شارژ و دشارژ خودروهای برقی و هزینه های کاهش و جابجایی بارهای IL و SL مشترکین و همچنین مبالغ تشویقی جهت مشارکت این بارها در برنامه پاسخگویی تقاضا بدست می آید.

$$\text{Min } C_T = \sum_s \frac{P_s}{\sum_s P_s} \sum_t \left[\left(P_{t,s}^{USN} \rho_t^{USN} + \sum_g \left(\frac{P_{g,t,s} \rho G_{g,t} + Cst_{g,t,s} + Cshd_{g,t,s}}{Cst_{g,t,s} + Cshd_{g,t,s}} \right) + \right. \right. \\ \left. \left. \sum_n \left(\frac{Pdch_{n,t,s} \rho dch_t - Pch_{n,t,s} \times \rho ch_t + PD_{d,t,s}^{NSL,LS} \rho DR_t^{NSL} + (PD_{d,t}^{IL,Or} - PD_{d,t}^{IL}) \rho DR_{d,t}^{IL} + \eta_{d,t} \sum_t PD_{d,t}^{SL,Or} \rho DR_{d,t}^{SL}}{PD_{d,t,s}^{NSL,LS} \rho DR_t^{NSL} + (PD_{d,t}^{IL,Or} - PD_{d,t}^{IL}) \rho DR_{d,t}^{IL} + \eta_{d,t} \sum_t PD_{d,t}^{SL,Or} \rho DR_{d,t}^{SL}} \right) \right] \quad (7)$$

$P_{t,s}^{USN}$: توان ساعتی دریافتی از شبکه بالادست تحت سناریوها

ρ_t^{USN} : هزینه ساعتی خرید برق از شبکه بالادست

$P_{g,t,s}$: توان تولیدی ساعتی واحدهای DG تحت سناریوها

$\rho G_{g,t}$: هزینه تولید ساعتی واحدهای DG

p_s : احتمال وقوع سناریو

$Cst_{g,t,s}$: هزینه راه اندازی واحد DG

$Cshd_{g,t,s}$: هزینه خاموشی واحد DG

$Pdch_{n,t,s}$: توان دشارژ v2g

ρdch_t : هزینه دشارژ v2g در ساعت های مختلف

$Pch_{n,t,s}$: توان شارژ v2g در ساعت های مختلف

ρch_t : هزینه شارژ v2g در ساعت های مختلف

ρDR_t^{NSL} : هزینه جریمه قطع بار NSL؛

$\rho DR_{d,t}^{IL}$: نرخ تشویقی برای بار IL مشترک d جهت شرکت در برنامه DR

$\rho DR_{d,t}^{SL}$: نرخ تشویقی برای بار SL مشترک d جهت شرکت در برنامه DR

آنگونه که از رابطه (۷) مشخص است میانگین وزنی هزینه کل بهره برداری تحت سناریوهای مختلف توان تبادلاتی خودروهای برقی به عنوان تابع هدف مینیمم گردیده است. آنگونه که در رابطه (۷) نشان داده شده است، بار محلی ریزشکه می تواند توسط واحدهای DG محلی و یا دریافت توان از

مطابق با رابطه (۴) مجموع میزان بار SL انتقال داده شده در طول ساعت های مختلف باید برابر مجموع توان مشارکت داده شده بارهای SL در ساعت های مبداء باشد.

در ارتباط با بارهای NSL، این بارها امکان قطع ندارند و قطع این بارها نارضایتی مشترکین را به همراه دارد. علاوه بر بارهای NSL، بارهای از نوع IL و SL نیز در صورتی که در برنامه DR شرکت نکنند از نوع غیر قابل قطع در نظر گرفته می شوند.

برای هر مشترک d در ساعت t، توان NSL بار از رابطه (۵) محاسبه می شود:

$$PD_{d,t}^{NSL} = PD_{d,t}^{Or} + (1 - \eta_{d,t}) PD_{d,t}^{IL,Or} + (1 - \eta_{d,t}) PD_{d,t}^{SL,Or} - PD_{d,t}^{NSL,LS} \quad (5)$$

$$0 \leq PD_{d,t}^{NSL,LS} \leq PD_{d,t}^{NSL} \quad (6)$$

که در آن:

$PD_{d,t}^{NSL}$: میزان توان NSL مشترک d در ساعت t؛

$PD_{d,t}^{Or}$: مصرف اولیه بار NSL مشترک؛

$PD_{d,t}^{NSL,LS}$: مقدار بار تامین نشده مشترک؛

جملات دوم و سوم در رابطه (۵) درصد بار IL و SL ای را نشان می دهند که در برنامه DR مشارکت نکرده و به صورت غیر قابل قطع در نظر گرفته می شوند. رابطه (۶) حدود تغییرات قطع بار مشترکین را نشان می دهد.

۲-۲- مدل سازی عدم قطعیت خودروهای

الکتریکی

با توجه به تعداد زیاد خودروهای برقی در شبکه و امکان شارژ یا دشارژ این خودروها در ساعت های مختلف، میزان توان دریافتی از شبکه و یا تزریقی به شبکه توسط این خودروها دارای عدم قطعیت زیادی می باشد که نیاز است در روش پیشنهادی بهره برداری ریزشکه مدل گردد. بدین منظور تعداد زیادی سناریو برای میزان توان شارژ و دشارژ خودروها تولید می شود. بدین منظور از توزیع احتمالی نرمال با میانگین و انحراف معیار مشخص استفاده می شود. پس از ایجاد سناریوهای مختلف و انتخاب محتمل ترین آن ها از بین تعداد زیادی سناریو، لازم است تا احتمال وقوع هر کدام را درون مسئله اثر دهیم. بدین منظور از کتابخانه GAMS بهره می بریم و تابع های مربوط به محاسبه آمار احتمال را درون کد فراخوانی می کنیم، بدیهی است که سناریوهای موجود بر توان خروجی نیروگاه ها اثر دارد که اثر آن بر مسئله درون قسمت فرمول بندی قابل مشاهده می باشد.

محاسبه هزینه راهاندازی واحدها با استفاده از رابطه (۱۴) برای زمان اول ($t1$) و رابطه (۱۵) برای سایر زمان ها ($t > t1$) صورت می گیرد.

قید (۱۴) بیانگر این است که در لحظه اول ($t1$) اگر واحد g DG نیاز به روشن شدن داشته باشد، هزینه راهاندازی واحدهای g DG محاسبه و در رابطه (۲) جایگذاری می شود. قید (۱۵) بیانگر این است که در زمان $t > t1$ حین تامین بار شبکه توسط واحدهای g DG، بار روی شبکه افزایش یابد و نیاز به روشن کردن واحد g DG جدید باشد، هزینه راهاندازی واحدهای g DG محاسبه و در رابطه (۷) جایگذاری شود.

محاسبه هزینه خاموشی واحدها با استفاده از رابطه (۱۶) برای زمان اول ($t1$) و رابطه (۱۷) برای سایر زمان ها ($t > t1$) صورت می گیرد. قید (۱۶) بیانگر این است که اگر در لحظه شروع با توجه به باری که روی شبکه است، تعداد واحدهای g DG بیشتر از حد مورد نیاز باشد، ممکن است تعدادی از واحدهای g DG از مدار خارج شوند که این خارج کردن هزینه ای را به خود اختصاص می دهد که آن را هزینه خاموشی واحد g DG می نامند و پس از بدست آوردن این هزینه در رابطه (۷) جایگذاری خواهد شد. در زمان $t > t1$ در حین تامین بار شبکه توسط واحدهای g DG، بار روی شبکه کاهش می یابد پس طبیعتاً هم از لحاظ اقتصادی و از لحاظ اتلاف انرژی بصره نیست که تمام واحدهای g DG روشن باشند پس ممکن است تعدادی از واحدها خاموش شوند. این خاموش شدن هزینه ای را در بر می گیرد که آن را هزینه خاموشی واحد g DG می نامند و از رابطه (۱۷) محاسبه می شود.

$$Cst_{g,t1,s} \geq \rho st_g (U_{g,t1,s} - Ins_g) \quad (14)$$

$$Cst_{g,t,s} \geq \rho st_g (U_{g,t,s} - U_{g,t-1,s}) \quad \forall t > t1 \quad (15)$$

$$Cshd_{g,t1,s} \geq \rho shd_g (Ins_g - U_{g,t1,s}) \quad (16)$$

$$Cshd_{g,t,s} \geq \rho shd_g (U_{g,t,s} - U_{g,t-1,s}) \quad \forall t > t1 \quad (17)$$

ρst_g : هزینه ثابت راهاندازی واحد g DG

Ins_g : حالت اولیه واحد g DG در زمان صفر

$t1$: زمان اولیه

ρshd_g : هزینه ثابت خاموشی واحد g DG

در این مقاله علاوه بر حل مسئله بهره برداری ریز شبکه، جایابی بهینه ایستگاه های خودروهای برقی نیز در سطح ریز شبکه انجام شده است. قید (۱۸) توان خالص خروجی g DG را نشان می دهد که از تفاضل توان شارژ از توان دشارژ بدست می آید. قیود (۱۹) و (۲۰) حدود توان دشارژ را نشان می دهد که کمترین مقدار آن صفر و بیشترین مقدار آن در رابطه (۱۹) مشخص شده است.

$$Pv2g_{n,t,s} = Pdch_{n,t,s} - Pch_{n,t,s} \quad (18)$$

شبکه بالادست تامین گردد. در حقیقت در ساعت هایی که هزینه خرید برق از شبکه بالادست کمتر از هزینه تولید واحدهای g DG محلی باشد ریز شبکه در حالت متصل به شبکه عمل می کند، اما در صورتی که هزینه خرید شبکه بالادست بیشتر از هزینه تولید واحدهای g DG محلی باشد، ریز شبکه حالت منفصل از شبکه پیدا کرده و توان دریافتی از شبکه بالادست صفر می شود.

۴-۲- قیود مسئله

قیود مسئله مورد بررسی در این قسمت ارائه شده اند. رابطه (۸) محدودیت توان دریافتی از شبکه بالا دست را بیان می کند. قیود (۹) و (۱۰) نشان می دهند که اگر واحد g DG روشن باشد توان تولیدی واحد g DG از حداقل توان واحد g DG بیشتر و از حداکثر توان آن کمتر خواهد بود. همچنین بر اساس این قیود در صورتی که یک واحد g DG از مدار خارج باشد توان تولیدی آن نیز ناگزیر صفر بدست می آید.

$$P_{t,s}^{USN} \leq P_t^{USN,max} \quad (8)$$

$$P_{g,t,s} \geq P_g^{min} U_{g,t,s} \quad (9)$$

$$P_{g,t,s} \leq P_g^{max} U_{g,t,s} \quad (10)$$

$P_t^{USN,max}$: ماکزیمم توان دریافتی ساعتی از شبکه بالادست

$U_{g,t,s}$: متغیر باینری بیانگر وضعیت روشن و خاموش بودن واحدهای g DG

قیود شماره (۱۱) و (۱۲) مربوط به روابط پخش بار DC در شبکه بوده و محدودیت انتقال توان خطوط را نشان می دهند.

$$\beta_{nn'} (\delta_{n,t,s} - \delta_{n',t,s}) \geq -cap_{nn'} \quad (11)$$

$$\beta_{nn'} (\delta_{n,t,s} - \delta_{n',t,s}) \leq cap_{nn'} \quad (12)$$

$\beta_{nn'}$: سوسپتانس خط بین باس های n و n'

$\delta_{n,t,s}$: زاویه ولتاژ باس ها

$cap_{nn'}$: ظرفیت خط بین باس های n و n'

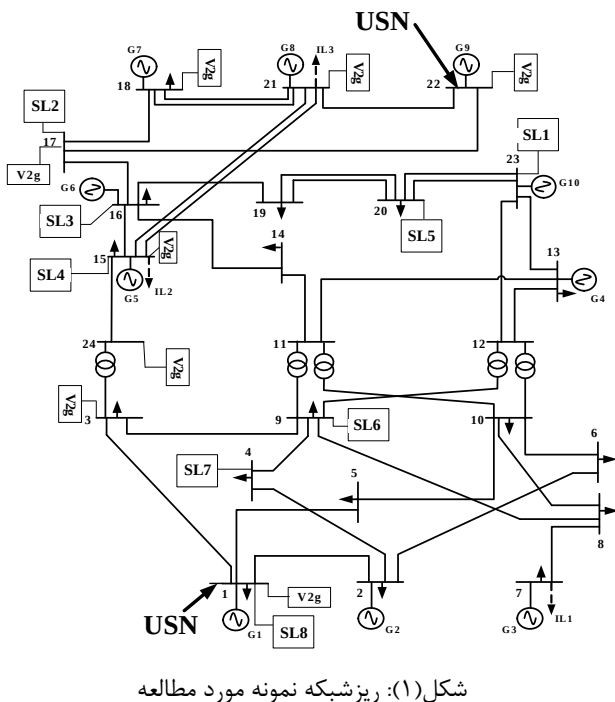
قید (۱۳) مربوط به تعادل توان در شین ها می باشد. مشارکت انواع مختلف بارهای IL و SL در برنامه های پاسخگویی تقاضا در این رابطه نشان داده شده است.

$$\sum_g P_{g,t,s} + Pdch_{n,t,s} - Pch_{n,t,s} = \sum_{n'} \beta_{nn'} (\delta_{n,t,s} - \delta_{n',t,s}) + \sum_d (PD_{d,t,s}^{NSL} + PD_{d,t,s}^{IL} + PD_{d,t,s}^{SL}) \quad (13)$$

خاموشی واحدهای DG در زمان‌های مختلف، توان خروجی خودروهای برقی در زمان‌های مختلف، وضعیت حضور و یا عدم حضور $v2g$ روی باس‌ها و وضعیت حضور و یا عدم حضور بار کاهشی روی باس‌ها به عنوان متغیر تعریف می‌شوند. توان‌ها و هزینه‌ها از جمله متغیرهای مثبت و وضعیت حضور و یا عدم حضور $v2g$ روی باس‌ها و وضعیت حضور و یا عدم حضور بار کاهشی روی باس‌ها از جمله متغیرهای باینری می‌باشند. نتایج شبیه‌سازی این برنامه در این قسمت ارائه می‌شود:

۱-۳- سیستم مورد مطالعه

سیستم مورد مطالعه در شکل (۱) نمایش داده شده است. این شبکه یک شبکه ۲۴ باسه شامل ۳۳ واحد تولیدی DG که روی ۱۰ شین سیستم قرار گرفته‌اند، ۸ ایستگاه خودرو برقی و ۱۱ بار مشارکت کننده در برنامه پاسخگویی تقاضا می‌باشد. از این تعداد بار ۸ بار از نوع قابل انتقال (SL) و سه بار از نوع قابل قطع (IL) می‌باشند. سایر بارهای مشخص شده روی سیستم از نوع بارهای غیر قابل قطع (NSL) می‌باشند. شبکه نشان داده شده از طریق دو شین ۱ و ۲۲ از شبکه بالادست (USN^۵) تغذیه می‌شود، و با توجه به قیمت خرید برق از شبکه بالادست، ریزشکبه می‌تواند در حالت‌های متصل به شبکه یا منفصل از شبکه بالادست عمل نماید. بازه زمانی بهره‌برداری ریزشکبه ۲۴ ساعت در نظر گرفته شده است؛ و جابایی ۸ ایستگاه خودرو برقی به گونه‌ای صورت می‌گیرد که ضمن تامین قیود امنیتی سیستم، میانگین وزنی هزینه بهره‌برداری ریزشکبه در طول ۲۴ ساعت و تحت سناریوهای مورد بررسی کمینه گردد.



شکل (۱): ریزشکبه نمونه مورد مطالعه

⁵ Upstream network

$$Pdch_{n,t,s} \leq v2gchcap \times \mu_n \quad (19)$$

$$Pdch_{n,t,s} \geq 0 \quad (20)$$

$Pv2g_{n,t,s}$: توان خروجی $v2g$

$v2gchcap$: ظرفیت دشارژ $v2g$

μ_n : متغیر باینری بیانگر وضعیت حضور و یا عدم حضور $v2g$ روی باس‌ها (۰ عدم حضور، ۱ حضور)

اگر ایستگاه شارژ خودروی برقی روی شین n وجود داشته باشد، μ_n برابر ۱ می‌شود. قیود (۲۱) و (۲۲) حدود توان شارژ را نشان می‌دهد که کمترین مقدار آن صفر و بیشترین مقدار آن در رابطه (۲۱) مشخص شده است. قید (۱۹) مربوط به مجموع تعداد ایستگاه‌های خودرو برقی می‌باشد که قرار است جایابی شوند.

$$Pch_{n,t,s} \leq v2gchcap \times \mu_n \quad (21)$$

$$Pch_{n,t,s} \geq 0 \quad (22)$$

$$\sum_n \mu_n = N_{V2G} \quad (23)$$

$v2gchcap$: ظرفیت شارژ $v2g$

N_{V2G} : تعداد ایستگاه‌های خودروی برقی

۳- شبیه سازی و نتایج عددی

جهت حل مسئله پیشنهادی از نرم افزار گمز استفاده می‌شود. این نرم‌افزار از سرعت بسیار بالایی در حل مدل‌های بزرگ برخوردار است. در این مقاله برای حل مسئله بهینه از روش بهینه سازی برنامه ریزی ترکیبی خطی عدد صحیح (MILP) استفاده خواهد شد. این بهینه سازی زیر شاخه‌ای از بهینه سازی ریاضی است که مسائل آن مشابه مسائل بهینه سازی خطی است، با این تفاوت که همه یا برخی از متغیرهای مسئله عدد صحیح هستند. همانند بهینه‌سازی خطی، هدف برنامه‌ریزی عدد صحیح پیدا کردن مقدار کمینه یا بیشینه از یک تابع خطی بر روی فضایی با محدودیت‌هایی خطی است، اما به دلیل وجود متغیرهای گسسته این فضا پیوسته و محدب نیست بلکه فضایی گسسته است. واحدهای DG، باس‌ها و زمان به عنوان پارامترهای اصلی معرفی می‌شوند. ظرفیت شارژ و دشارژ خودروی برقی، هزینه شارژ و دشارژ خودروی برقی، بیشترین حد توان کاهش بار و هزینه کاهش بار در بارهای پاسخگوی تقاضا به عنوان یک عدد اسکالر تعریف می‌شوند. تابع هدف، توان خروجی واحدهای DG در زمان‌های مختلف، توان شارژ و دشارژ خودروهای برقی در زمان‌های مختلف، توان کاهش بار در بارهای پاسخگوی تقاضا در زمان‌های مختلف، زاویه باس‌ها در زمان‌های مختلف، وضعیت روشن و خاموش بودن واحدهای DG در زمان‌های مختلف، هزینه راه‌اندازی و

مورد مطالعه ۳: بهره برداری ریز شبکه بدون حضور خودروهای برقی و بدون در نظر گرفتن برنامه DR

نتایج بهینه سازی بر روی سیستم مورد نظر در سه حالت فوق در قسمت های بعدی ارائه و مقایسه شده اند.

۲-۳- تحلیل نتایج

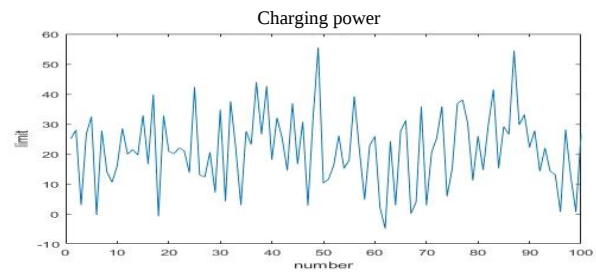
آنگونه که در شکل (۱) نیز نمایش داده شده است برای مورد مطالعه ۱ ایستگاه های خودروهای برقی در شین های ۱، ۳، ۱۵، ۱۷، ۱۸، ۲۱، ۲۲ و ۲۴ ریز شبکه جایابی شده اند. در جدول (۲) هزینه ی بهره برداری کل شبکه در سه مورد مطالعه فوق الذکر با یکدیگر مقایسه شده اند. همانگونه که در جدول (۲) مشاهده می شود هزینه بهره برداری ریز شبکه در مورد مطالعه ۲ نسبت به مورد مطالعه ۳ به میزان ۲/۶٪ کاهش یافته است که این موضوع کارایی حضور خودروهای برقی در ریز شبکه را اثبات می کند. همچنین از این جدول مشاهده می شود که هزینه بهره برداری ریز شبکه در مورد مطالعه ۱ نسبت به مورد مطالعه ۲ به میزان ۳/۹۱٪ کاهش یافته است که این موضوع کارایی برنامه DR پیشنهادی در ریز شبکه را نشان می دهد.

جدول (۲): مقایسه شاخص های اقتصادی ریز شبکه در مورد مطالعه های مختلف

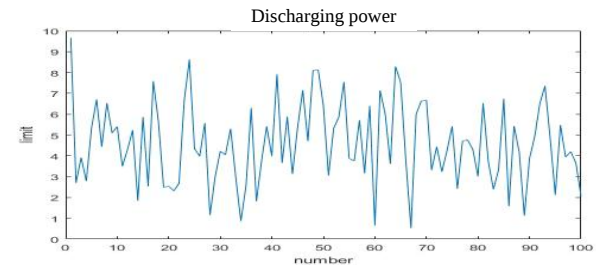
مورد مطالعه شبکه	هزینه ی بهره برداری (\$)
مورد مطالعه ۳	۱۷۹۵۸۳
مورد مطالعه ۲	۱۷۴۹۱۲
مورد مطالعه ۱	۱۶۸۰۵۸

توان تولیدی واحدهای DG

در شکل های (۴)، (۵)، (۶) و (۷) توان تولیدی واحدهای DG به ترتیب در چهار ساعت اولیه نمایش داده شده اند. در شکل (۸) مجموع ۲۴ ساعت توان تولیدی هر واحد DG نشان داده شده است که محور افقی نشان دهنده تعداد واحدهای DG که همان ۳۳ است، می باشد و در شکل (۹) مجموع توان کل واحدهای DG در حالت های مورد مطالعه نشان داده شده است. این شش نمودار بیان می دارند در مورد مطالعه ۲ نسبت به مورد مطالعه ۳، حضور خودروهای برقی سبب کاهش توان تولیدی واحدهای DG می شود؛ به گونه ای که توان تولیدی برخی از واحدهای DG صفر می شود. همچنین نتایج شبیه سازی از کاهش ۳/۱۳ درصدی توان دریافتی از شبکه بالادست در مورد مطالعه ۲ نسبت به مورد مطالعه ۳ حکایت دارند. این روند در مورد مطالعه ۳ نسبت به مورد مطالعه ۲ نیز تکرار می شود. یعنی مشارکت برخی از بارهای سیستم در برنامه پاسخگویی تقاضا سبب کاهش توان تولیدی واحدهای DG می شود و عملاً تعدادی از واحدهای DG از مدار خارج می شوند که این موضوع باعث کاهش هزینه می شود. همچنین مشارکت بارها



شکل ۲- توزیع نرمال مربوط به توان شارژ خودروهای برقی



شکل ۳- توزیع نرمال مربوط به توان دشارژ خودروهای برقی

پارامترهای ورودی مسئله شامل راکتانس شاخه ها، بار متصل به شبکه (توان اکتیو و راکتیو)، توان تولید هر باس، ظرفیت خطوط انتقال، اطلاعات مربوط به واحدهای DG و هزینه هر کدام از آنها می باشد. تعداد سناریوهای تولیدی برای شارژ و دشارژ خودروهای برقی ۱۰۰ عدد می باشند که توزیع نرمال آنها در شکل های (۲) و (۳) نمایش داده شده است. همچنین میانگین و انحراف معیار از مولفه های توان شارژ و دشارژ هر سناریو در جدول (۱) قابل مشاهده و بررسی است. در این مرحله تعداد ۶۰ سناریو متمایز که دارای بیشترین احتمال وقوع هستند را از میان ۱۰۰۰۰ سناریوی تولیدی انتخاب می کنیم.

جدول (۱): میانگین و انحراف معیار (STD) سناریوها

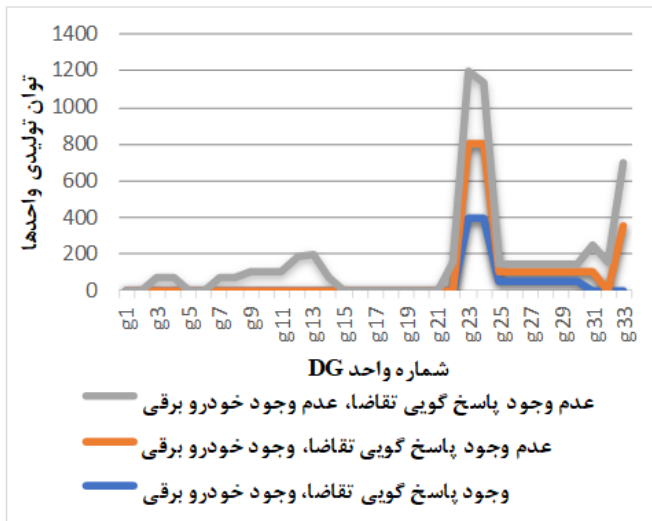
انحراف معیار	میانگین (mean)	
۱.۱۳	۲۰	مولفه توان شارژ
۱.۲	۵.۴	مولفه توان دشارژ

جهت بررسی کارایی برنامه پاسخگویی تقاضا پیشنهادی در کنترل عدم قطعیت ناشی از توان مبادلاتی خودروهای برقی، نتایج بهره برداری ریز شبکه در سه مورد مطالعه زیر با یکدیگر مقایسه و تحلیل می شوند:

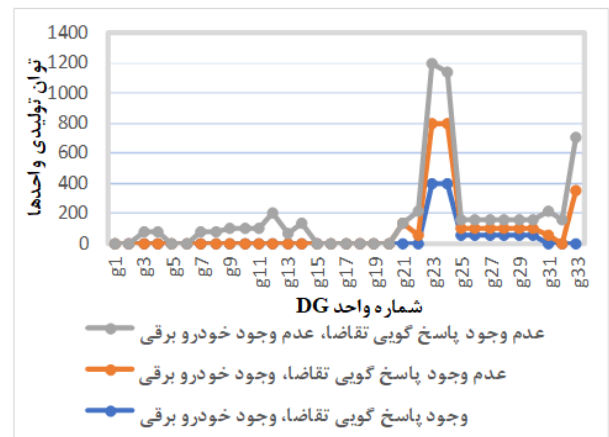
مورد مطالعه ۱: بهره برداری احتمالاتی ریز شبکه در حضور خودروهای برقی و با در نظر گرفتن برنامه DR

مورد مطالعه ۲: بهره برداری احتمالاتی ریز شبکه در حضور خودروهای برقی و بدون در نظر گرفتن برنامه DR

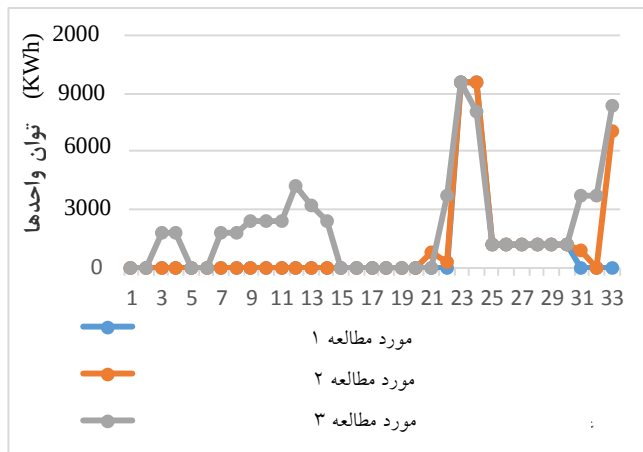
در برنامه پاسخگویی تقاضا سبب کاهش توان دریافتی از شبکه بالادست به میزان ۲/۷۱ درصد از مورد مطالعه ۲ به مورد مطالعه ۱ می‌شود.



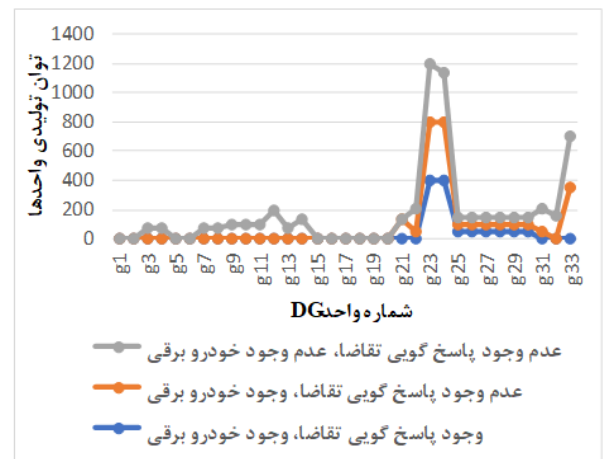
شکل (۷): مقایسه توان تولیدی واحدهای DG در زمان t4



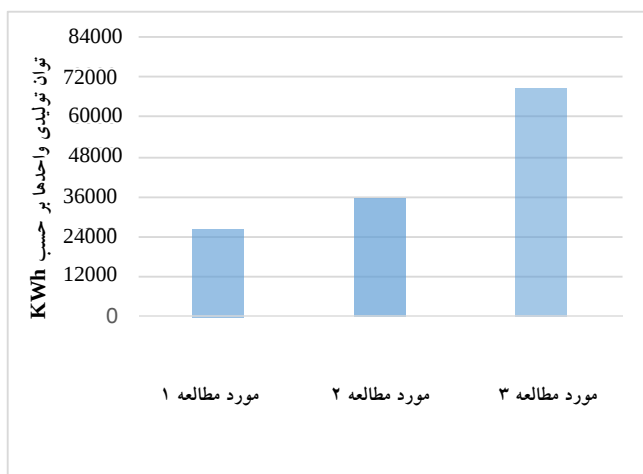
شکل (۴): مقایسه توان تولیدی واحدهای DG در زمان t1



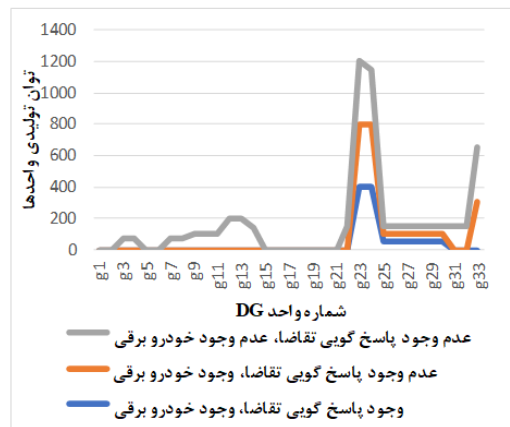
شکل (۸): مجموع توان تولیدی هر واحد DG در ۲۴ ساعت



شکل (۵): مقایسه توان تولیدی واحدهای DG در زمان t2



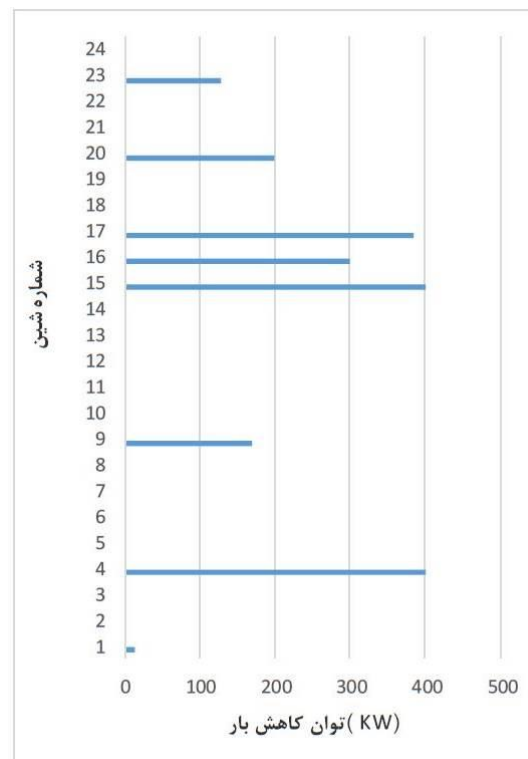
شکل (۹): مقایسه مجموع توان تولیدی واحدهای DG در ۲۴ ساعت برای سه مورد مطالعه



شکل (۶): مقایسه توان تولیدی واحدهای DG در زمان t3

۴ - پاسخ گویی تقاضای بار

در این قسمت تاثیر در نظر گرفتن پاسخ گویی تقاضای بار بر روی هر کدام از شین‌ها در نمودار شکل (۱۰) نمایش داده شده‌اند و همانگونه که مشاهده می‌شود پاسخ گویی تقاضای بار توان بار روی شین‌های ۱، ۴، ۹، ۱۵، ۱۶، ۱۷، ۲۰ و ۲۳ کاهش داده است اما به دلیل اینکه اعمال پاسخ گویی تقاضای بار بر روی سایر شین‌ها سبب افزایش هزینه می‌شود نرم افزار از اعمال پاسخ گویی تقاضای بار بر روی سایر شین‌ها چشم پوشی کرده است.



شکل (۱۰) : توان کاهش بار در بارهای پاسخگوی تقاضا برای شین‌های مختلف

۴ - نتیجه گیری

در این مقاله یک ریز شبکه متشکل از یک شبکه ۲۴ باسه، ۱۰ واحد تولیدی DG و همچنین ۸ واحد خودرو برقی و با در نظر گرفتن پاسخ گویی تقاضای بار مورد مطالعه قرار گرفته و مسئله بهره‌برداری بهینه آن با هدف کاهش هزینه بهره‌برداری حل شده است. بازه زمانی بهره‌برداری ۲۴ ساعت در نظر گرفته شده است. مسئله با استفاده از مدل MILP حل شده است. با توجه به نتایج به دست آمده با در نظر گرفتن پاسخ گویی تقاضای بار هزینه کل کاهش می‌یابد و علاوه بر آن در نظر گرفتن پاسخگویی تقاضا بار سبب کاهش توان تولیدی بعضی از واحدهای DG و همچنین کاهش توان دریافتی از شبکه بالادست می‌شود، که این موضوع سبب کاهش قابل ملاحظه هزینه‌های بهره‌برداری شبکه می‌شود.

۵ - منابع

[1] ابراهیم زارعی، محسن محمدیان، علی اکبر قره ویسی، مشارکت پاسخ بار در برنامه ریزی تولید نیروگاه‌ها، مجله مهندسی برق و الکترونیک ایران، ۱۳۹۵، ۱۳(۳)، ۷۳-۸۲

[2] H.Cai, W.Du, X.P.Yu, S.Gao, T.Littler, H.F.Wang, "Day-ahead Optimal Charging/Discharging Scheduling for Electric Vehicles in Micro-grids"

[3] Arefifar, S. A., Mohamed, Y. A-R. I., El-Fouly, T.H. M., "Supply-Adequacy-Based Optimal Construction of Microgrids in Smart Distribution Systems", IEEE Transactions on Smart Grid, Vol. 3, P.P. 1491 - 1502, 2012.

[4] Sayed Saeed Hosseini, Ali Badri, Masood Parvania, "The Plug-in Electric Vehicles for Power System Applications: The Vehicle to Grid (V2G) Concept" 2nd IEEE ENERGYCON Conference, 2012.

[5] K. Morrow, D. Karner, and J. Francfort, "Plug-in Hybrid Electric Vehicle Charging Infrastructure Review", The Idaho National Laboratory, Tech. Rep., 2008.

[6] S. Shao, M. Pipattanasomporn, and S. Rahman, "Grid Integration of Electric Vehicles and Demand Response with Customer Choice," IEEE Transactions on Smart Grid, Vol. 3, No. 1, PP. 543-550, Mar. 2012.

[7] محمدرضا آقاابراهیمی، مهدی تورانی، بهینه سازی حضور خودروهای الکتریکی در کنار واحدهای تولید توان به منظور بهبود قابلیت اطمینان ریز شبکه، نشریه علمی-پژوهشی کیفیت و بهره وری صنعت برق ایران، شماره ۹، ۱۳۹۵.

[8] علی احمدیان، مهدی صدقی، مسعود علی اکبر گلکار، بهره برداری بهینه از شبکه‌های توزیع فعال با قابلیت جزیره‌ای شدن در حضور منابع تولید پراکنده تجدیدپذیر، ذخیره‌سازها و خودروهای برقی، نشریه علمی-پژوهشی کیفیت و بهره وری صنعت برق ایران، شماره ۶، ۱۳۹۳.

[9] B. Bahmani-Firouzi, R. Azizipناه-Abarghooee, "Optimal sizing of battery energy storage for micro-grid operation management using a new improved bat algorithm", Electrical Power and Energy Systems, Vol. 56, pp. 42-45, 2014.

[10] فرهاد فردوسیان، اندیشه شیعه بیگی، برنامه ریزی برنامه‌های پاسخگویی بار با حضور منابع تجدیدپذیر در شبکه‌های توزیع انرژی الکتریکی، سومین کنفرانس ملی پژوهش‌های نوین در مهندسی برق، مازندران، ۲۰۱۷.

[11] علی ناظمی، سکینه تجار، مدل‌سازی برنامه‌های پاسخگویی بار زمان محور با در نظر گرفتن کشش قیمتی، دومین کنفرانس بین المللی تحولات نوین در مدیریت، اقتصاد و حسابداری، تهران، ۱۳۹۷.

[12] بهزاد بمپوری، بهره برداری بهینه از شبکه قدرت با در نظر گرفتن منابع سمت مصرف از طریق حل مسئله تعهد تولید در حضور منابع پاسخگویی بار، سومین کنفرانس ملی فناوری در مهندسی برق و کامپیوتر، سمنان، ۲۰۱۸.

[13] J. Gao, Z. Ma, F. Guo, "The influence of demand response on wind-integrated power system considering participation of the demand side", *Energy*, Vol. 178, 2019, pp. 723-738.