**AKADEMIA NAUK STOSOWANYCH**

**W NOWYM SĄCZU**

**WYDZIAŁ NAUK INŻYNIERYJNYCH**

**PRACA DYPLOMOWA**

**ANALIZA I OCENA EFEKTYWNOŚCI ALGORYTMÓW ROZWIĄZANIA PROBLEMU KOMIWOJAŻERA**

**Autor: Filip Rzepiela**

**Kierunek: Informatyka**

**Nr albumu: 29757**

**Promotor: dr inż. Józef Zieliński**

**Akceptacja promotora: ……………………………………………………**  data i podpis

**NOWY SĄCZ 2024**

Spis treści

[Wstęp 5](#_Toc166149753)

[1. Geneza problemu 6](#_Toc166149754)

[2. Podstawowe pojęcia? 21](#_Toc166149755)

[2.1. Graf 21](#_Toc166149756)

[2.2. Cykl Eurela 21](#_Toc166149757)

[2.3. Twierdzenie Eurela 22](#_Toc166149758)

[2.4. Graf eurelowski i półeurelowski 23](#_Toc166149759)

[2.5. Cykl Hamiltona 24](#_Toc166149760)

[2.6. Graf Hamiltonowski 24](#_Toc166149761)

[2.7. Rodzaje problemów 27](#_Toc166149762)

[2.8. Problem cyklu Hamiltona 29](#_Toc166149763)

[3. Przegląd algorytmów 30](#_Toc166149764)

[3.1. Algorytm selekcji krawędzi 30](#_Toc166149765)

[3.2. Algorytm 2-optymalny 30](#_Toc166149766)

[3.3. Algorytm 3-optymalny 30](#_Toc166149767)

[3.4. Algorytm zachłanny 30](#_Toc166149768)

[3.5. Algorytmy k-optymalne 30](#_Toc166149769)

[3.6. Algorytm mrówkowy 30](#_Toc166149770)

[3.7. Algorytm genetyczny 30](#_Toc166149771)

[3.8. Algorytmy brute-force? 30](#_Toc166149772)

[4. Cel i zakres pracy 31](#_Toc166149773)

[5. Metodyka badań 32](#_Toc166149774)

[6. Implementacja komputerowa 33](#_Toc166149775)

[7. Badanie porównawcze algorytmów 33](#_Toc166149776)

[8. Podsumowanie i wnioski 33](#_Toc166149777)

[Bibliografia 34](#_Toc166149778)

[Spis rysunków 36](#_Toc166149779)

[Spis tabel 37](#_Toc166149780)

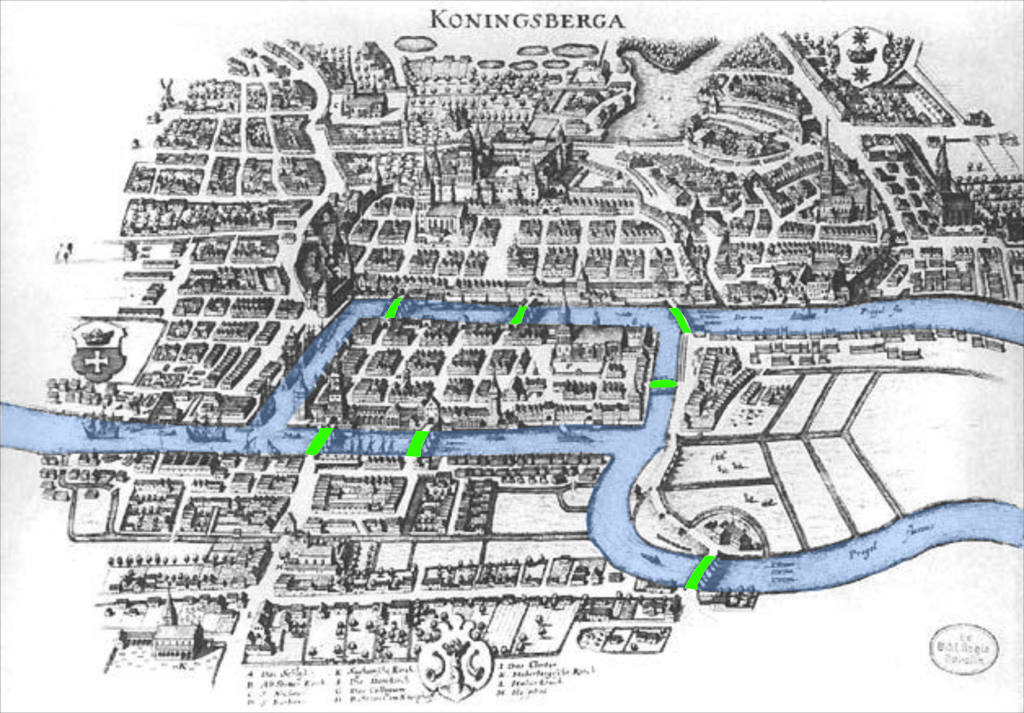
# Wstęp

W dzisiejszych czasach szybkość przetwarzania informacji oraz zdolność do efektywnej optymalizacji procesów mają decydujące znaczenie dla konkurencyjności, a także wydajności przedsiębiorstw oraz organizacji na całym globie. Generowane w obecnych czasach ery cyfryzacji astronomiczne ilości danych, przetwarzanie oraz analiza niemalże w czasie rzeczywistym, algorytmy optymalizacyjne stanowią fundament nie tylko w informatyce, ale również dają możliwość zarządzania zasobami, planowaniem logistyki, produkcji oraz wielu innych aspektów wszelakich działalności gospodarczych. Wszelakie nauki informatyczne zajmujące się badaniem oraz poszukiwaniem rozwiązania m.in. w dziedzinie optymalizacji kombinatorycznej szczególne miejsce poświęcają problemowi komiwojażera   
(TSP – Travelling Salesman Problem). Wspomniany problem słynący ze swojej pozornej prostoty polegającej na odnalezieniu najkrótszej możliwej ścieżki przechodzącej przez określoną liczbę punktów i powracającej ostatecznie do punktu wyjścia, stanowi jedno z najbardziej złożonych i trudnych wyzwań obliczeniowych, a co za tym idzie uznawany jest za NP-trudny. Oznacza to, że przy większej ilości punktów nie istnieje algorytm, który będzie potrafił rozwiązać problem w czasie wielomianowym [[1]](#footnote-1) dla wszystkich możliwych instancji.

W pierwszym rozdziale przedstawiona zostanie geneza problemu komiwojażera na przestrzeni lat, począwszy od czasów prehistorycznych, aż do czasów ówczesnych. Rozdział drugi przedstawiać będzie podstawowe pojęcia, z pomocą których zrozumienie idei problemu komiwojażera będzie łatwe do przyswojenia. Następnie rozdział trzeci będzie zawierał przegląd istniejących algorytmów, za pomocą których można podjąć próbę rozwiązania NP-trudnego problemu komiwojażera. Rozdział czwarty zawierać będzie cel i zakres pracy. W kolejnym rozdziale przedstawiona zostanie metodyka przeprowadzonych badań. Rozdział szósty zawierać będzie implementację komputerowych wybranych algorytmów. Kolejnym krokiem będzie przeprowadzenie badań porównawczych algorytmów. Pracę zwieńczy podsumowanie wraz z wnioskami z przeprowadzonych badań w ramach realizacji pracy dyplomowej.

# Geneza problemu

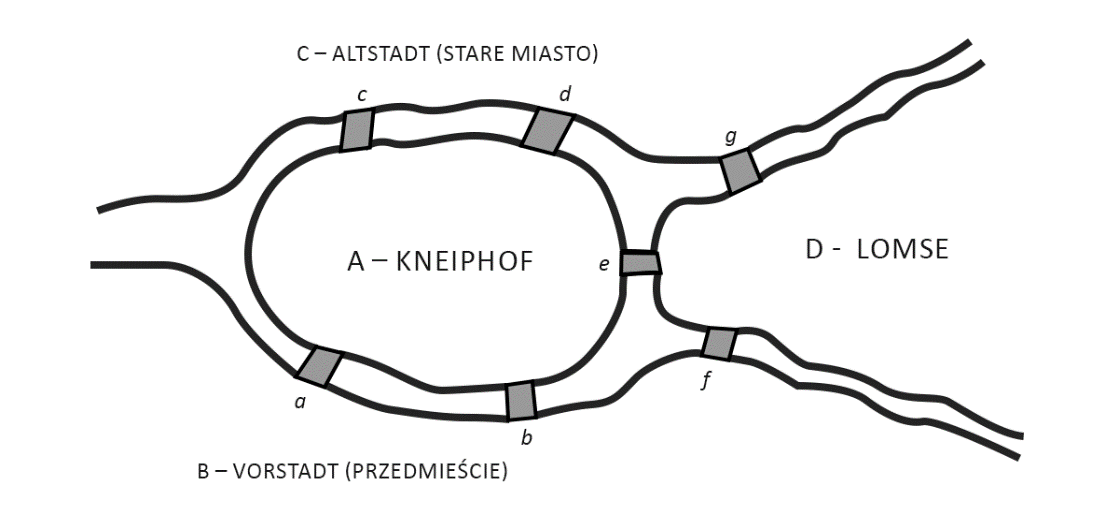
(Cook, 2012) Konieczność optymalizacji tras sięga czasów prehistorycznych, kiedy to jaskiniowcy rozwiązywali małe wersje problemu komiwojażera w czasie polowań oraz zbieractwa, niemniej jednak nie został on sformułowany w sposób matematyczny. Na przestrzeni wieków przedstawiciele różnorakich zawodów starali się zaplanować trasę podróży. (Wikipedia, 2023) W 1741 roku Leonhard Euler opublikował pracę „Solutio problematis ad geometriam situs pertinentis w Commentarii academiae scientiarum Petropolitanae”[[2]](#footnote-2), która opisywała problem objazdowy. (Cook, 2012) Euler we wspomnianym wcześniej dziele opisał problem mostów królewieckich. Rysunek 1 przedstawia plan miasta Królewiec, w którym Euler przeprowadził badanie. Kolorem niebieskim zaznaczona została rzeka Pregel, obecnie nazywana Pregoła, natomiast kolorem zielonym zaznaczone zostały mosty.



Rysunek 1. Plan miasta Królewiec z czasów Eulera

[*źródło:* (Kohlstedt, 2022)]

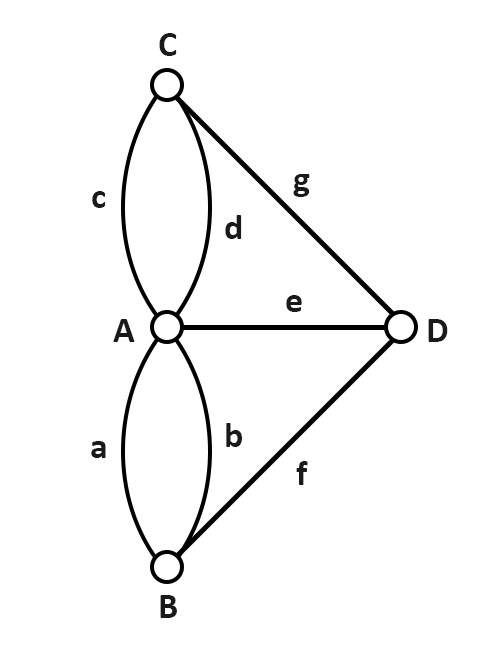
W epoce Eulera rzekę przecinało siedem mostów łączących kolejno wyspę Kneiphof ze Starym Miastem (region na północy), Przedmieściem (region południowy) oraz Lomse (wschodnia wyspa), a także wschodnią wyspę z Przedmieściem oraz Starym Miastem. Wyzwaniem przed jakim stawali obywatele miasta, było przekroczenie podczas spaceru każdego z mostów wyłącznie raz. Analizy i próby rozwiązania problemu podjął się Euler, początkowo szkicując plan miasta, rzekę oraz mosty, a następnie opisał części Królewca jako litery A, B, C oraz D, a także mosty Green, Köttel, Krämer, Schmiede, Honey, Lomse i Wood jako litery a-g, co zostało przedstawione na rysunku 2.



Rysunek 2. Przedstawienie mostów w Królewcu według Eulera

[*źródło:* opracowanie własne na podstawie (Cook, 2012)]

Zaproponowane przez autora etykiety były wystarczające do opisania dowolnej trasy np. z punktu A do C przez most c. Warto zauważyć, że przedstawione przez Leonharda Eulera argumenty były w pełni oparte na manipulacji trasami jak ciągami symboli, natomiast wielkość lądowa nie ogrywała żadnej roli, co pozwoliło przedstawić mosty królewieckie na postawie prostego wykresu, w którym części miasta stanowią punkty A-D, natomiast mosty A-G przestawione zostały jako linie za pomocą których punkty zostały połączone, co zilustrowane zostało na rysunku 3.



Rysunek 3. Wykres przedstawiający reprezentacje Mostów Królewieckich

[*źródło:* opracowanie własne na podstawie (Cook, 2012)]

Według przestawionego powyżej wykresu, można zauważyć, że spacer po Królewcu opiera się na przemieszczaniu z wierzchołka do wierzchołka za pomocą krawędzi przebiegającej między nimi. Przykładowo dla zaplanowanego spaceru z punktu B do D, przez każdy z siedmiu mostów, trasa wygląda w następujący sposób: B a AcCg De Ab B f D. W przykładowej trasie spacerowej w punkcie B spotykają się trzy krawędzie – a, b oraz f, w punkcie A natomiast dochodzi do spotkania czterech krawędzi a,c,e oraz b. Analizując kolejne punkty we wierzchołku C spotyka się krawędź c oraz g, natomiast w D ponownie dochodzi do zetknięcia się ze sobą trzech krawędzi, mianowicie g, e oraz f. Euler zaobserwował, że liczby spotkań w danym punkcie mają wzór nieparzysty-parzysty-parzysty-nieparzysty. Podczas spaceru pomiędzy dwoma różnymi punktami spotykana jest nieparzysta liczba krawędzi, natomiast z innymi wierzchołkami stykają się parzystą ilością krawędzi. Jeżeli pod uwagę wzięty zostanie spacer zaczynający się i kończący w tym samym punkcie, to w tej sytuacji każdy z punktów spotyka parzystą ilość krawędzi. Wspomniana obserwacja pomogła zakończyć debatę mieszkańców Królewca, ze względu na fakt, że wszystkie cztery części miasta spotykają się z nieparzystą ilością krawędzi i nie istnieje możliwość przeprowadzenia spaceru z wykorzystaniem każdej z krawędzi wyłącznie raz. Teoria Eulera stanowiła podwaliny pod teorię grafów, która stała się kluczowa dla rozwoju problemu komiwojażera.

W późniejszym czasie Euler opisał kolejny problem objazdowy – problem wędrówki rycerza w szachach. Celem rzeczonego wyzwania jest znalezienie sekwencji ruchów rycerza na szachownicy, która umożliwi mu odwiedzenie co drugiego pola dokładnie raz, zaczynając i kończąc na polu startowym. Zaproponowane przez autora rozwiązanie, w którym kolejność każdego ruchu została opisana liczbowo w polach szachownicy została przedstawiona na rysunku 4.



Rysunek 4. Rozwiązanie Eurela problemu wędrówki rycerza

[*źródło:* opracowanie własne na podstawie (Cook, 2012)]

W przypadku problemu wędrówki rycerza dla każdego z pól szachownicy ustalony został wierzchołek z dwoma wierzchołkami połączonymi krawędzią, w przypadku gdy rycerz chce przemieścić się między polami za pomocą tylko jednego ruchu. Podobnie jak w przypadku mostów królewieckich stanowi to spacer zamknięty, ponieważ należy zacząć i zakończyć w tym samym punkcie, przechodząc przez każdą krawędź tylko raz, co zostało przedstawione na rysunku 5.

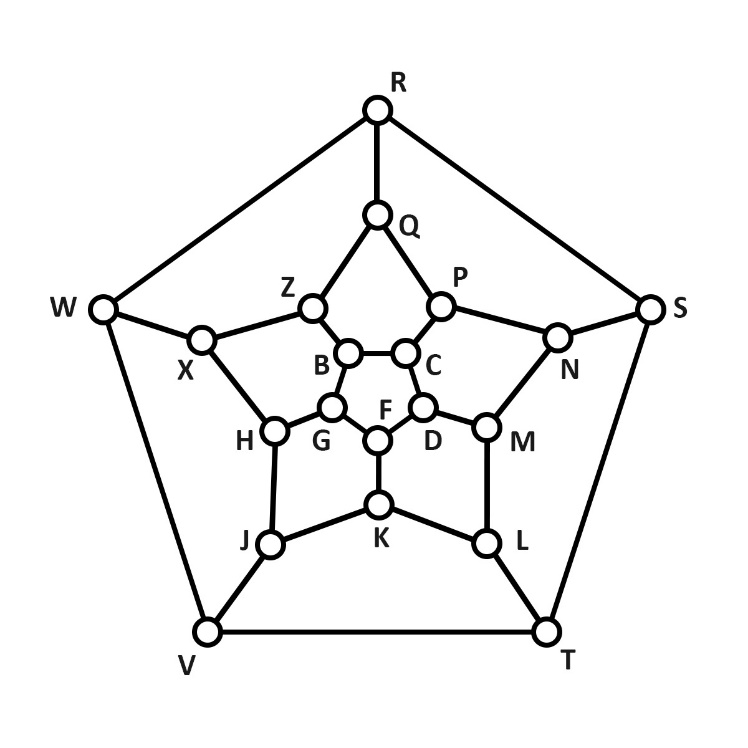
Obraz zawierający wzór, linia, Symetria, zrzut ekranu

Opis wygenerowany automatycznie

Rysunek 5. Trasa rycerska na wykresie szachownicy.

[*źródło:* (Cook, 2012)]

Wiek po Eulerze temat wycieczek po konkretnym wykresie zainteresował kolejnego uczonego, Sir Williama Rowana Hamiltona, który rozważał sposoby odwiedzenia wszystkich dwudziestu punktów narożnych dwunastościanu dwunastościennej bryły platońskiej. Podczas analizy problemu opracował abstrakcyjny rysunek, znany jako Icosian, w którym to linie reprezentują geometryczne krawędzie dwunastościanu, natomiast okręgi przedstawiają jego narożniki. Graf opracowany przez Hamiltona przedstawiony został na rysunku 6.



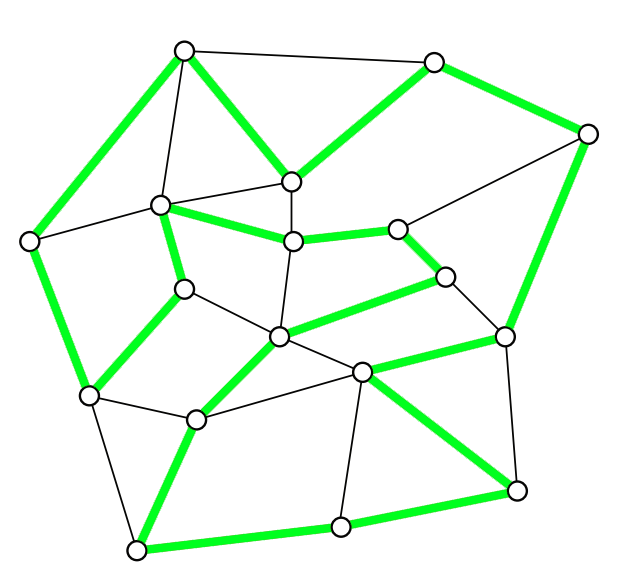
Rysunek 6. Icosian

[*źródło:* opracowanie własne na podstawie (Cook, 2012)]

W grafie Hamiltona wycieczki rozpoczynają się od wierzchołka do wierzchołka, podróżując wzdłuż krawędzi wykresu. W Icosianie Hamilton wprowadził system algebraiczny do reprezentowania możliwych ścieżek w grafie. Przyjął symbole i, κ oraz λ, których zadaniem jest spełnianie czterech następujących równań:

Równanie numer 1 symbolizuje operację, która przeprowadzana dwukrotnie nie zmienia położenia na grafie, czyli jest to jakby powrót do punktu wyjścia. Równanie numer 2 natomiast reprezentuje operację, która po trzykrotnym wykonaniu również prowadzi z powrotem do punktu wyjścia, z kolei równanie numer 3 wskazuje na to samo dla operacji wykonanej pięciokrotnie. Ostatnie równanie numer 4 wskazuje na relację między tymi operacjami. Przeprowadzone przez Hamiltona abstrakcje pozwoliły dokonać manipulacji ścieżkami w Icosianie bez potrzeby wizualizowania każdego etapu, co było przełomowym rozwiązaniem dla jego przyszłych prac nad kwaternionami. Na podstawie Icosianu Hamilton opracował grę ikozjańską, która stanowiła nie tylko rozrywkę matematyczną, ale była również platformą badań nad strukturami grafów. Celem gry było odnalezienie ścieżki przechodzącej przez każdy z wierzchołków dwunastościanu Hamiltona dokładnie raz.

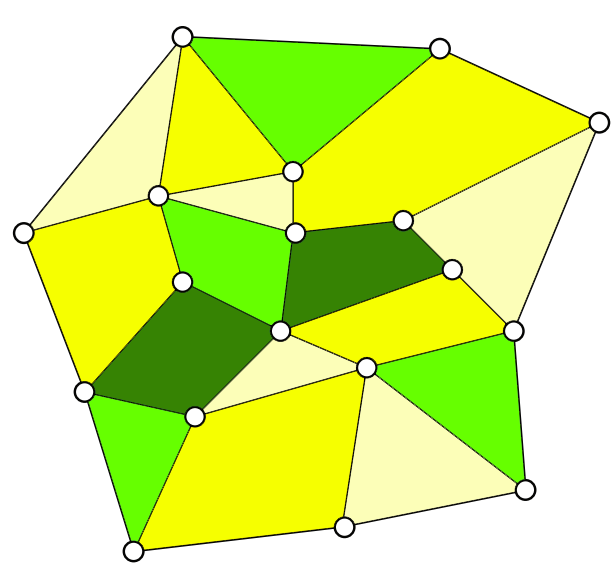
Głównym aspektem wspomnianej gry było zastosowanie idei obwodów, które później znalazły swoje zastosowanie w definicji cykli Hamiltona. (Wilson, 2000) Cykl Hamiltona to zamknięta ścieżka w grafie, w której zbiór wierzchołków, wykluczając punkt startowy oraz końcowy, są odwiedzane wyłącznie raz. Cykl rozpoczyna się i kończy w tym samym wierzchołku, odwiedzając pozostałe wyłącznie jeden raz. W przypadku odnalezienia cyklu Hamiltona o minimalnej sumie wag odwiedzonych krawędzi rozwiązany zostanie problem komiwojażera. (Cook, 2012) Określenie czy graf posiada obwód hamiltonowski, czy też nie jest jednak problemem NP-zupełnym. W 1879 roku Alfred Kempe opublikował dowód twierdzenia o czterech kolorach, który był akceptowany przez matematyków przez prawie dekadę. Strategia Kempa polegała na tym, że każda sytuacja, w której cztery kolory mogłyby być konieczne, mogła być przekształcana za pomocą tych łańcuchów, co pozwalało zachować zgodność kolorów wzdłuż granic regionów. Zainspirowany dowodem Kempa szkocki fizyk i matematyk Peter Guthrie Tait przypuszczał, że pewien typ wykresów ma zawsze cykl hamiltonowski. Aby zauważyć związek pomiędzy podróżowaniem, a kolorowaniem mapy należy wyobrazić sobie granice poszczególnych regionów mapy jako krawędzie grafu, natomiast punkty przecięcia jako wierzchołki. Jeżeli przez dany wykres przechodzi cykl Hamiltona, to wykres graniczny umożliwia pokolorowanie mapy. Rysunek 7 przedstawia przykład grafu, przez który przechodzi cykl Hamiltona.



Rysunek 7. Cykl Hamiltona w grafie.

[*źródło:* opracowanie własne na podstawie (Cook, 2012)]

Kolorem zielonym na wspomnianym rysunku przedstawione zostały krawędzie tworzące obwód Hamiltona. Można zauważyć, że obwód nie przecina się sam ze sobą, zatem posiada granice zewnętrzne oraz wewnętrzne. Krawędzie graniczne od wewnątrz przecinają obszar wewnętrzny. Zatem istnieje możliwość pokolorowania tych obszarów dwoma kolorami, zmieniając kolor za każdym razem, gdy przekroczona zostanie jedna z krawędzi nie obwodowych. Taką samą zasadę można zastosować do pokolorowania dwoma kolorami obszarów zewnętrznych znajdujących się poza obwodem Hamiltona. W rezultacie uzyskana została mapa czterokolorowa. W przedstawionym na rysunku 8 przykładzie obszary znajdujące się w cyklu Hamiltona posiadają kolor ciemnożółty oraz jasnożółty, natomiast pozostałe obszary kolor ciemnozielony i jasnozielony.



Rysunek 8. Pokolorowana mapa cyklu Hamiltona.

[*źródło:* opracowanie własne na podstawie(Cook, 2012)]

Peter Guthrie Tait miał świadomość, że nie wszystkie mapy posiadają w granicach obwody Hamiltona, jednak dostępne sposoby dały możliwość ograniczenia problemu czterech kolorów do map w taki sposób, że każdy wierzchołek wykresu granicznego spotyka dokładnie trzy krawędzie. Należy założyć, że graf brzegowy nie może podzielić wykresu na dwie części poprzez usunięcie wierzchołków. Tait zakładał, że stosując ograniczenie do trzech połączonych map sprawi, że obwody Hamiltona będą zawsze dostępne. Z biegiem czasu okazało się, że zarówno teoria Alfreda Kempe, jak i Petera Guthrie Tait’a okazały się błędne. Problem czterech kolorów jest bardzo złożony, a jego dowód został odnaleziony dopiero w 1976 roku, kiedy to Kenneth Appel i Wolfgang Haken udowodnili twierdzenie o czterech barwach, co było przełomem w długiej historii tego problemu. (Wikipedia, 2024) Dowód Appela i Hakena opierał się na redukcji problemu do mniejszej liczby niezmiennych konfiguracji, które mogą wystąpić na mapie. Autorzy dowodu zidentyfikowali 1936 niezmiennych konfiguracji, które musiały zostać sprawdzone. W celu dokonania serii skomplikowanych sprawdzeń wykorzystali oni komputer, aby wykazać, że każda z zidentyfikowanych konfiguracji mogła zostać pokolorowana czterema kolorami, tak aby nie naruszyć zasad twierdzenia. Ostateczny dowód twierdzenia wymagał także dowiedzenia, że każda możliwa mapa może być zredukowana do jednej z tych konfiguracji. Ostatecznie przyjęto następującą definicję twierdzenia o czterech barwach, zgodnie z którą w grafie planarnym składającym się z wierzchołków i krawędzi można przypisać każdemu wierzchołkowi jedną z czterech liczb , odpowiadającym kolorom, tak aby żadne dwa sąsiadujące wierzchołki, czyli wierzchołki połączone bezpośrednio krawędzią, nie miały przypisanego tego samego koloru. Matematycznie relację tę opisują następujące wzory:

(5)

(6)

Wzór numer 5 opisuję funkcję kolorowania , która przypisuje wierzchołkowi w grafie jedną z czterech wartości . Te wartości reprezentują cztery różne kolory. Funkcja ta jest aplikacją, czyli przyporządkowaniem, które dla każdego punktu (wierzchołka) grafu planarnego przypisuje dokładnie jeden z czterech dostępnych kolorów. Wzór 6 natomiast głosi, że dla każdej pary wierzchołków i , które są połączone krawędzią czyli sąsiadują ze sobą na grafie, kolor przypisany do jest różny od koloru przypisanego do . Symbol oznacza "dla wszystkich", co w tym kontekście oznacza, że każda krawędź w grafie musi łączyć wierzchołki różnych kolorów.

(Cook, 2012) Euler wraz z Hamiltonem w swoich badaniach skupili się na badaniu podróży, jednak ich badania były dalekie od problemu sprzedawcy w podróży, który oczekiwał jak najkrótszej długości. Tematem tym zainteresował się Karl Menger, który w latach dwudziestych XX wieku zajmował się badaniem technik pomiaru długości krzywych w przestrzeni. Badania te stały się inspiracją dla ogłoszenia bliskiego problemowi komiwojażera problemu posłańca. Problem posłańca to zadanie matematyczne i logistyczne, które na co dzień napotyka wielu listonoszy i podróżników. Polega na znalezieniu najkrótszej trasy łączącej określoną liczbę punktów, między którymi z góry wiadomo, jakie są odległości. Celem problemu posłańca jest wytyczyć ścieżkę, która połączy te punkty w taki sposób, aby cała droga była jak najkrótsza, nie wracając przy tym do punktu wyjścia. Problem ten można łatwo uogólnić do problemu komiwojażera poprzez dodanie fikcyjnego miasta, które służy jako punkt łączący koniec i początek trasy. Przyjmuje się, że koszt dojazdu z tego dodatkowego punktu do każdego z rzeczywistych miast jest zerowy, dzięki czemu nie wpływa on na wybór miejsca startowego ani końcowego na trasie. W ten sposób, mimo że zadanie wydaje się być zmodyfikowaną wersją TSP, jest ono z nim ściśle powiązane i wymaga podobnych technik rozwiązania.

Zagadnienie problemu posłańca, które do tej pory rozważane było głównie z punktu widzenia codziennej praktyki i logistyki, zaczęło przechodzić fascynującą transformację za sprawą naukowców, takich jak Merrill Flood. Zastosowane przez Flooda podejście do kwestii optymalizacji, pomimo zakorzenienia w konkretnych potrzebach transportowych    
- a konkretniej do próby zastosowania matematycznych metod w celu ulepszenia trasowania autobusów szkolnych - szybko zyskało na znaczeniu w teoretycznych badaniach matematycznych. Zarówno Flood, jak i prace Hasslera Whitneya zaowocowały otwarciem nowego rozdziału w matematycznej teorii optymalizacji. Whitney, znany z wprowadzenia teorii grafów w matematykę, mógł nie być bezpośrednio związany z problemem komiwojażera, ale jego prace niewątpliwie wpłynęły na badania nad problemem komiwojażera, rozwijane później przez Flooda oraz innych naukowców m.in. George Dantziga, który opracował słynny algorytm sympleksowy służący rozwiązywaniu złożonych problemów optymalizacyjnych.

Jednym z bardziej znanych przykładów wczesnego podejścia do optymalizacji tras, które z czasem przekształciło się w badania nad problemem komiwojażera, jest doświadczenie Henry'ego Cleveland z Page Seed Company z 1925 roku. Wspomniany sprzedawca zbierający zamówienia na produkty rolnicze, takie jak kukurydza, był niezadowolony z istniejących planów tras i zdecydował się na wprowadzenie własnych ulepszeń. Jego zoptymalizowana trasa obejmowała 350 przystanków w stanie Maine, rozpoczynając się w Kittery i kończąc w pobliżu Springvale, co zostało przedstawione na rysunku 9. Przebieg tej trasy, który odbył się od 9 lipca do 24 sierpnia 1925 roku, jest uznawany za jedno z pierwszych praktycznych zastosowań koncepcji optymalizacji trasy, będącej zalążkiem późniejszego problemu komiwojażera.

Obraz zawierający mapa, tekst, atlas

Opis wygenerowany automatycznie

Rysunek 9. Zoptymalizowana trasa podróży po stanie Maine z 1925 roku

[*źródło:* (Cook, 2012)]

Opisany przykład pokazuje, jak innowacyjne podejście Cleveland'a do planowania tras mogło stanowić prototyp dla metod, które później znalazłyby zastosowanie w bardziej skomplikowanych algorytmach komiwojażera. Użycie przez niego map, pinezek i sznurków do wizualizacji i planowania trasy było swoistym analogowym narzędziem, które przewidziało późniejsze cyfrowe narzędzia optymalizacji.

Prace George'a Dantziga, Raya Fulkersona i Selmera Johnsona na przełomie lat czterdziestych i pięćdziesiątych XX wieku przyniosły rewolucję w sposobie rozwiązywania problemów komiwojażera dzięki zastosowaniu nowoczesnych algorytmów matematycznych. (Kowalik, 2011) W 1949 roku Dantzig wprowadził do programowania liniowego algorytm simplex, co zmieniło sposób rozwiązywania złożonych problemów optymalizacyjnych. Algorytm ten pozwalał na efektywne znalezienie najlepszego rozwiązania wśród wielu możliwych opcji, co było kluczowe w kontekście zastosowań w planowaniu i zarządzaniu, a także w problemie komiwojażera, gdzie trzeba wybrać najkrótszą możliwą trasę spośród wielu kombinacji. Wraz z Fulkersonem i Johnsonem w 1954 roku, opracował algorytm, który znacząco przyspieszył rozwiązywanie dużych instancji problemów sieciowych, w tym problemu komiwojażera. Ich prace były oparte na metodach dekompozycji, które umożliwiały rozkładanie dużych problemów na mniejsze, łatwiejsze do zarządzania fragmenty. Dało to możliwość do rozwiązywania skomplikowanych problemów logistycznych związanych z optymalizacją tras oraz było fundamentem dla kolejnych pokoleń systemów informatycznych zajmujących się optymalizacją. Mapy, pineski oraz sznurki zamieniono na skomplikowane algorytmy zdolne do zarządzania i optymalizacji tras w dynamicznie zmieniającym się świecie globalnego handlu i logistyki.

Przełomowe badania Danzinga, Fulkersona i Johnsona spowodowały, że świat nauki zaczął poszukiwać kolejnych możliwości usprawnienia podejść do problemu komiwojażera. Pomimo, że algorytm simplex, jak i metody dekompozycji diametralnie przyśpieszyły możliwość rozwiązywania złożonych problemów logistycznych, to wciąż poszukiwane były różnego rodzaju metody, które byłyby zdolne do radzenia sobie z jeszcze większymi instancjami problemu, których złożoność wykraczała poza możliwości nawet najbardziej zaawansowanych technik eklektycznych. Takie zapotrzebowanie sprawiło, że znaczenia zaczęły nabierać algorytmy aproksymacyjne i heurystyczne, które umożliwiały znalezienie rozwiązań dobrych, choć nie zawsze optymalnych, w sposób znacznie szybszy niż metody tradycyjne. (Wikipedia, 2023) Algorytm aproksymacyjny to algorytm znajdujący rozwiązanie problemu optymalizacyjnego, który jest bliski rozwiązaniu optymalnemu, lecz wygenerowane w sposób znacznie szybszy niż przy użyciu dokładnych metod. Algorytmy te stosowane są do problemów, dla których nieznane są algorytmy dokładne m.in. do problemu komiwojażera oraz innych problemów NP-zupełnych. Z kolei algorytmy heurystyczne (Encyklopedia Algorytmów, 2020) to metody obliczeniowe stosowane w celu rozwiązania problemów optymalizacyjnych, gdy problem jest NP-trudny, a znalezienie dokładnego rozwiązania w rozsądnym czasie jest niepraktyczne lub niemożliwe, jednak nie zawsze prowadzą do optymalnego rozwiązania, ale są na ogół wystarczająco dobre w kontekście praktycznych zastosowań. Przykładami algorytmów heurystycznych związanych bezpośrednio z problemem komiwojażera jest algorytm najbliższego sąsiada, algorytmy genetyczne, algorytm mrówkowy. Do kluczowych cech algorytmów heurystycznych zaliczamy szybkość działania, przybliżenie oraz elastyczność. Heurystyki są zaprojektowane tak, aby szybko generować rozwiązania, nawet dla bardzo dużych i złożonych problemów. Algorytmy heurystyczne zwracają rozwiązania, które są bliskie optymalnym, choć nie zawsze są one dokładne, a dzięki zastosowaniu elastyczności mogą być łatwo dostosowywane do konkretnych problemów i zmieniających się warunków.

W erze cyfryzacji zaawansowane obliczenia zaczęły być wykonywane z pomocą wszechobecnego sprzętu komputerowego. Zaczęto opracowywać różnego rodzaju oprogramowania oraz narzędzia, które miały za zadanie sprawdzić czy teoretyczne koncepcje znajdują zastosowanie w praktyce. Jednym z bardziej znanych przykładów oprogramowania specjalistycznego wykorzystującego algorytmy heurystyczne do rozwiązywania problemu komiwojażera jest Condore TSP Solver autorstwa Davida Applegate, Roberta Bixby, Václava Chvátala oraz Williama Johna Cooka. (Wikipedia, 2023) Program Concorde z pomocą różnych technik heurystycznych i dokładnych daje możliwość efektywnego rozwiązania problemu komiwojażera. Oprogramowanie umożliwia odnalezienie najkrótszej trasy, która pozwala odwiedzić listę miast i wrócić do punktu wyjścia, odwiedzając każde miasto tylko raz. Dodatkowo jest w stanie znaleźć trasę, która jest nie tylko teoretycznie optymalna, ale również praktycznie użyteczna w realnych scenariuszach. Na rysunku 10 przedstawiony został interfejs użytkownika programu Concorde. Program ten przedstawia graficznie trasę komiwojażera jako sieć połączonych wierzchołków i krawędzi.

Obraz zawierający tekst, zrzut ekranu, diagram, linia

Opis wygenerowany automatycznie

Rysunek 10. Zrzut ekranu z programu Concorde

[*źródło:* opracowanie własne]

Niebieskie punkty reprezentują miasta lub punkty, które komiwojażer musi odwiedzić, z kolei czerwone linie przedstawiają trasę łączącą te miasta w kolejności, w jakiej powinny być odwiedzane, aby suma przebytych odległości była jak najmniejsza. Na powyższym przykładzie obliczona została trasa dla trasy najbliższego sąsiada, której łączna długość wynosi 1011 jednostek. Następnie program przechodzi do zaawansowanej optymalizacji za pomocą technik programowania liniowego i algorytmów cięcia, które systematycznie redukują długość trasy przez iteracyjne dodawanie ograniczeń matematycznych. Każda kolejna iteracja przynosi poprawę rozwiązania, gdzie długość trasy jest sukcesywnie zmniejszana, aż do osiągnięcia znacznie krótszej trasy wynoszącej 773 jednostki. Przedstawione oprogramowanie ukazuje ewolucję w dziedzinie algorytmów, przekształcając teoretyczne koncepcje w nowoczesne potężne aplikacje, z pomocą których użytkownicy mogą w efektywny sposób spróbować swoich sił z jednymi z najbardziej złożonych wyzwań optymalizacyjnych spotykanych w praktyce. (Wikipedia, 2024) Program Concorde został wykorzystany w maju 2004 roku do wyznaczenia najkrótszej trasy dla wszystkich 24 978 miast w Szwecji, czego rezultatem było otrzymanie trasy mierzącej 72 500 kilometrów. Udowodniono również, że krótsza droga nie istnieje. W 2005 ustanowiono kolejny rekord, tym razem polegał on na odwiedzeniu 33 810 punktów na płytce drukowanej za pomocą programu Concorde i oszacowano, że trasa wyniosła 66 048 945 jednostek oraz ponownie udowodniono, że krótsza droga nie istnieje. (Traveling Salesman Problem, 2015) Z kolei w 2006 rozwiązano problem komiwojażera dla 85 900 punktów co stanowiło ówcześnie rekord świata. Rysunek 11

Obraz zawierający tekst, czarne i białe

Opis wygenerowany automatycznie

Rysunek 11. Rozwiązanie TSP dla 85 900 miast w zastosowaniu chipa komputerowego.

[*źródło:* (Cook, 2012)]

Z kolei rysunek 12 przedstawia zbliżenie małego obszaru części trasy obejmującej 85 900 miast w sposób prostszy do obserwacji.

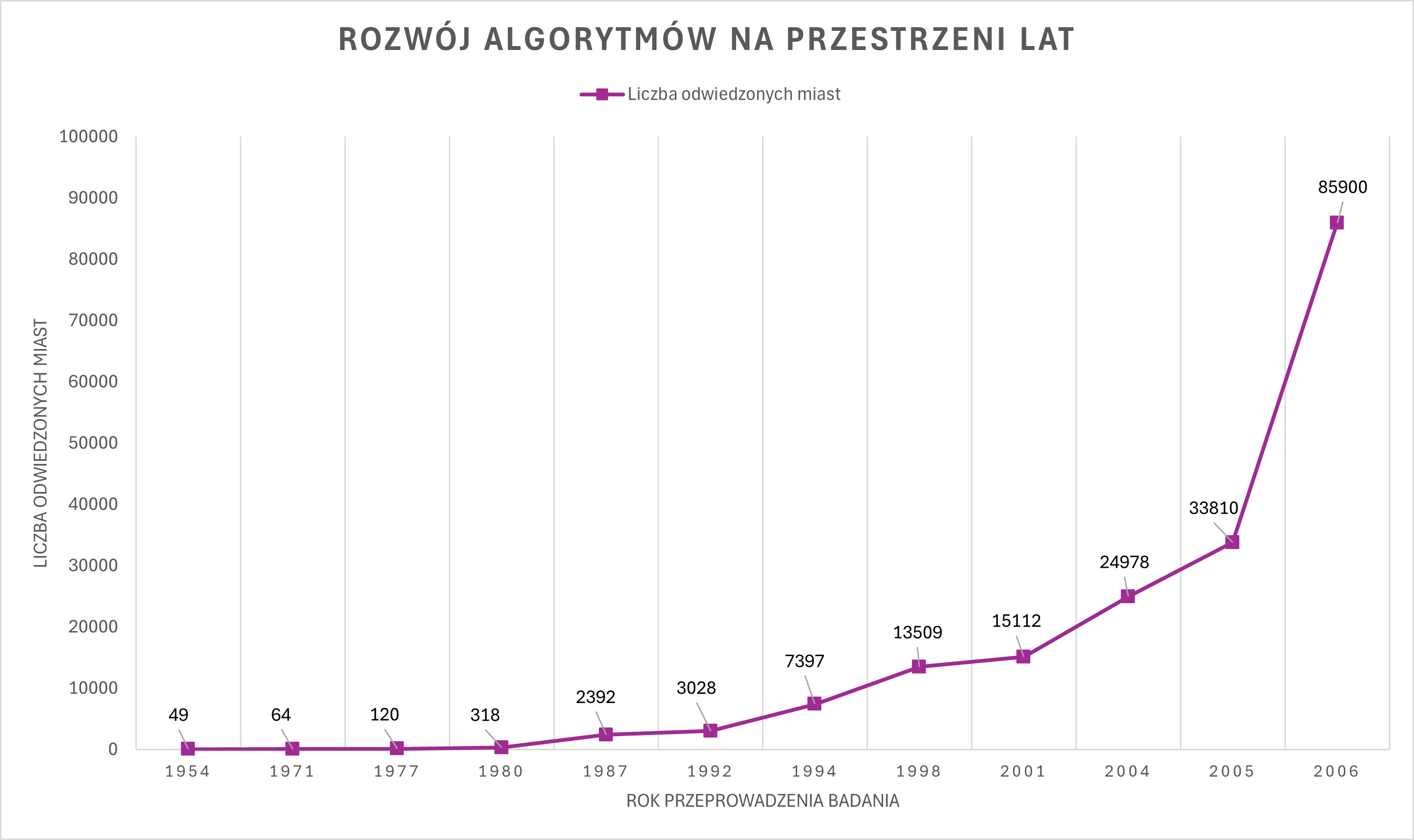
Obraz zawierający tekst, linia, Czcionka

Opis wygenerowany automatycznie

Rysunek 12. Przedstawienie małego obszaru trasy obejmującej 85 900 iast

[*źródło:* (Cook, 2012)]

Rysunek 12 prezentuje rozwój algorytmów na przestrzeni lat. (Cook, 2012) Wykres rozpoczyna się od ręcznie opracowanego przez Danzinga w 1954 roku przykładu dla 49 miast, aż do ostatniego rozwiązania z 2006 roku.



Rysunek 13. Rozwój algorytmów na przestrzeni lat

[*źródło:* opracowanie własne na podstawie(Cook, 2012)]

(World Traveling Salesman Problem, 2021) W 2007 roku duński informatyk Keld Helsgaun z wykorzystaniem programu Concorde w połączeniu z solverem[[3]](#footnote-3) programowanie CPLEX[[4]](#footnote-4) ustanowił nowy wynik najlepszego dolnego ograniczenia długości trasy, która wyniosła 7 512 218 268 metrów, co uświadamia, że trasa Helsguna jest zaledwie o 0,0471% dłuższa niż optymalna trasa. W 2021 roku Keld Helsgaun wykorzystując własny algorytm heurystyczny LKH osiągnął nowy rekord długości trasy, który wyniósł 7 515 755 956 metrów. (Strąk, 2017) Algorytm heurystyczny Lin-Kernighan-Heuristic jest jednym z najbardziej efektowych algorytmów heurystycznych do rozwiązywania problemu komiwojażera. Jest to ulepszona wersja algorytmu Lin-Kernighan[[5]](#footnote-5) zawierajaca techniki opracowane przez Kelda Helsgauna, które poprawiają wydajność oraz jakość znajdowanych rozwiązań. LKH wykorzystuje metody lokalnego przeszukiwania, aby iteracyjnie poprawiać istniejące rozwiązanie, zamieniając segmenty trasy w taki sposób, aby uzyskać jak najkrótszą możliwą ścieżkę łączącą wszystkie punkty.

Problem komiwojażera mimo swojej pozornej prostoty znajduje szerokie zastosowanie w różnych dziedzinach, co potęguje jego znaczenie zarówno w teorii, jak i w praktyce. Przede wszystkim problem ten wykorzystywany jest w logistyce oraz planowaniu tras, gdzie pomaga w optymalizacji tras dostaw, minimalizując czas podróży i koszty paliwa. Wykorzystywany jest również między innymi w bioinformatyce do sekwencjonowania DNA, gdzie kolejność fragmentów DNA musi być ułożona w możliwie najbardziej efektywny sposób. Problem komiwojażera obecny jest również w dziedzinie robotyki, na przykład w przypadku automatycznych magazynów oraz systemach produkcji. W wspomnianych sektorach roboty wykorzystują algorytmy bazujące na problemie TSP do optymalizacji ścieżek ruchu, w celu wykonywania zadań efektywnie i z minimalnym zużyciem energii. Wspomniane przykłady stanowią tylko część przykładowych praktycznych zastosowań. W związku z ciągle rozwijającą się technologią, szczególnie w dziedzinie uczenia maszynowego, a także sztucznej inteligencji istnieje szansa na powstanie nowych metod rozwiązywania tego NP-trudnego problemu. Algorytmy uczenia maszynowego mogą być wykorzystywane do tworzenia bardziej efektywnych heurystyk, które mogą nauczyć się wzorców i optymalizować decyzje w bardziej dynamicznych i nieprzewidywalnych środowiskach. Jednym z głównych wyzwań na przyszłość jest poprawa skalowalności algorytmów do bardzo dużych instancji problemów. Istnieje również możliwość, że współpraca pomiędzy różnymi dziedzinami nauki może dać możliwość wprowadzenia nowych zastosowań problemu komiwojażera.

# Podstawowe pojęcia

W rozdziale drugim przedstawione zostały podstawowe pojęcia, z którymi warto się zapoznać w celu głębszego zrozumienia problemu. (tu nw co napisać)

## Graf

(Wojciechowski i Pieńkocz, 2013) Graf to uporządkowana para zbioru wierzchołków oraz krawędzi , wykorzystywana do badania relacji między obiektami. Graf musi posiadać przynajmniej jeden wierzchołek , a także przecięcie zbiorów wierzchołków oraz zbioru krawędzi jest w grafie zbiorem pustym . Oznacza to, że ma żadnych elementów wspólnych pomiędzy wierzchołkami a krawędziami grafu, co jest zgodne z definicją grafu, w którym wierzchołki i krawędzie są traktowane jako oddzielne, niezależne zbiory. Krawędź grafu stanowi uporządkowana para wierzchołków , , . (Wilson, 2000) W najprostszych słowach, to zbiór punktów, które łączymy liniami tak, że każda linia zaczyna się i kończy na jednym z punktów. (Wojciechowski i Pieńkocz, 2013)W przypadku, gdy w zbiorze krawędzi występują powtarzające się elementy, to w takiej sytuacji krawędzie nazywamy równoległymi lub wielokrotnymi. Liczbę wierzchołków grafu oznaczamy jako , natomiast liczbę krawędzi jako . Zapis ten wykorzystujemy do klasyfikacji grafów skończonych, w których oraz są liczbami skończonymi. W przypadku, gdy oraz krawędź nazywamy krawędzią niezorientowaną, zwaną również nieskierowaną i oznaczamy symbolem . W przypadku, gdy oraz , krawędź nazywamy łukiem, bądź krawędzią zorientowaną   
lub skierowaną. (Wilson, 2000) Można nadać poszczególnym wierzchołka numeracje, a także mogą być reprezentacją obiektów, natomiast krawędzie stanowić relację pomiędzy nimi. W przypadku, gdy krawędzie posiadają kierunki to mowa o grafie skierowanym. Krawędzie mogą posiadać wagi reprezentujące m.in. odległość pomiędzy poszczególnymi wierzchołkami. (Wikipedia, 2024) Według dostępnych informacji pierwszym badaczem grafów przyjęty został Leonard Euler, który wykorzystał grafy w swojej teorii dotyczącej mostów królewieckich, natomiast przyjęcie słowa „graf” przypadło Jamesowi Josephowi Sylvesterowi w 1878 roku.

## Cykl Eurela

(Weisstein, 2024) Cykl Eurela stanowi trasę w grafie rozpoczynającą się i kończącą na tym samym wierzchołku, przekraczając każdą z krawędzi wyłącznie raz. Pojęcie cyklu Eurela wynika z pracy autora nad problemem mostów królewieckich, co zostało przedstawione w genezie problemu. Tym samym udowodnił, że aby graf mógł posiadać cykl Eurela, każdy z jego wierzchołków powinien posiadać parzystą ilość krawędzi. W przypadku stopnia parzystego graf spełnia warunek przejścia przez każdą z krawędzi wyłącznie raz, bez zatrzymania się w jakimkolwiek wierzchołku. Atutem cyklu Eurela jest fakt, że żadna z krawędzi grafu nie jest pomijana, obejmując w ten sposób cały graf powracając do punktu startowego, co stanowi kluczową cechę m.in. w aplikacjach do projektowania efektywnych tras, bez konieczności powtarzania tych samych tras.

## Twierdzenie Eurela

(Wilson, 2000) Twierdzenie Eurela obwieszcza, że dla każdego spójnego grafu planarnego, oznaczonego symbolem , który można zilustrować na płaszczyźnie bez przecinających się krawędzi, spełniona zostaje równość:

(8)

Gdzie:

* oznacza liczbę wierzchołków grafu
* oznacza liczbę krawędzi grafu
* oznacza liczbę ścian grafu , włączając w to ścianę zewnętrzną

Dowód twierdzenia wykorzystuje indukcję matematyczną względem liczby wierzchołków bądź krawędzi w grafie. W podstawowym założeniu dla grafów z jednym wierzchołkiem bez krawędzi ściana zewnętrzna jest jedyną ścianą, a co za tym idzie równość zostaje spełniona. Kolejny krok to rozważenie przypadków w sytuacji, gdy dodane zostały kolejne krawędzie doprowadzając do analizy ilości ścian. W przypadku, gdy graf jest acyklicznym grafem spójnym, czyli innymi słowy drzewem to równość także zachodzi, ze względu na to, że drzewo z wierzchołkami ma zawsze krawędzi, a także jedną ścianę zewnętrzną. Refleksje na temat grafów nie będącymi drzewami obejmują schematy, gdzie grafy zawierają cykle, a co za tym idzie dodatkowe ściany wewnętrzne. W takich sytuacjach usunięcie krawędzi z cyklu doprowadza do zmniejszenia liczby ścian o jedną, dzięki czemu równość zarówno w przypadku dodatnia, jak i usunięcia krawędzi zostaje zachowana.

## Graf eurelowski i półeurelowski

(Wilson, 2000) Graf eurelowski jest to spójny graf, w którym istnieje możliwość odnalezienia cyklu Eurela. Proces ten stanowi zamkniętą trasę przechodzącą przez każdą krawędź grafu wyłącznie jeden raz, rozpoczynając się i kończąc w tym samym punkcie, co stanowi kluczowy wymóg cyklu Eurela. Kluczowym warunkiem grafu eulerowskiego jest stopień wierzchołków w grafie, który musi być parzysty. Oznacza to, że do każdego z wierzchołków musi wchodzić parzysta ilość krawędzi. Przykładowy graf eurelowski przedstawiony został na rysunku 11.

Obraz zawierający linia, krąg, Symetria

Opis wygenerowany automatycznie

Rysunek 14. Graf eurelowski

[*źródło:* opracowanie własne na podstawie (Wilson, 2000)]

W przeciwnym przypadku jest to graf półeurelowski, który zezwala na istnienie dwóch wierzchołków o stopniu nieparzystym, a co za tym idzie istnieje możliwość rozpoczęcia i zakończenia ścieżki w dwóch różnych wierzchołkach, przechodząc przez każdą z krawędzi wyłącznie raz. Przykład takiego grafu został przedstawiony na rysunku 12.

Obraz zawierający linia, krąg

Opis wygenerowany automatycznie

Rysunek 15. Graf półeurelowski

[*źródło:* opracowanie własne na podstawie (Wilson, 2000)]

## Cykl Hamiltona

(Cormen, Leiserson, Rivest i Stein, 2018)Cyklem Hamiltona nazywamy ścieżkę w grafie, która przechodzi przez wszystkie wierzchołki grafu wyłącznie jeden raz, rozpoczynając i kończąc w tym samym punkcie, tworząc w ten sposób zamknięty cykl. Formułując cykl Hamiltona matematycznie dla grafu zawierającym zbiór wierzchołków oraz zbiór krawędzi , cykl opisuje się jako permutację wierzchołków w następujący sposób:

dla wszystkich , (9)

, zamykając cykl (10)

W równaniu 9 wzór informuje, że dla każdego wierzchołka istnieje krawędź, która łączy go bezpośrednio z następnym wierzchołkiem w sekwencji cyklu. Oznacza to, że z każdego wierzchołka cyklu istnieje możliwość bezpośredniego przejścia, aż do przedostatniego.   
Równanie 10 odnosi się do ostatniego w cyklu wierzchołka , a także do pierwszego wierzchołka . Cykl zostanie zamknięty tylko wtedy, kiedy pomiędzy tymi wierzchołkami istnieje krawędź. W sytuacji, gdy wszystkie wierzchołki zostaną odwiedzone, ostatni musi być bezpośrednio połączony z pierwszym wierzchołkiem, tworząc zamkniętą pętlę.

(Wojciechowski i Pieńkocz, 2013)W przypadku grafu niezorientowanego, cykl Hamiltona przechodzi przez wszystkie wierzchołki wyłącznie raz, a na końcu powraca do punktu początkowego. Z kolei w grafie zorientowanym ścieżka przechodzi przez skierowane krawędzie, zachowując kierunkowość grafu.

## Graf Hamiltonowski

(Wilson, 2000) Graf Hamiltonowski to graf spójny, w którym istnieje cykl hamiltonowski przechodzący przez każdy z wierzchołków wyłącznie jeden raz. Cykl rozpoczyna i kończy bieg w tym samym wierzchołku. Na rysunku 13 znajdującym się poniżej przedstawiony został przykładowy graf hamiltonowski.

Obraz zawierający linia

Opis wygenerowany automatycznie

Rysunek 16. Graf hamiltonowski

[*źródło:* opracowanie własne na podstawie (Wilson, 2000)]

(Wikipedia, 2024) W 1952 roku węgiersko-angielski matematyk Gabriel Andrew Dirac opracował twierdzenie mogące stwierdzić, czy graf jest Hamiltonowski. (Wilson, 2000) Dirac podał bezpośredni warunek, który głosił, że w przypadku, gdy w grafie prostym G każdy z wierzchołków, gdzie , graf jest Hamiltonowski w momencie, gdy dla każdego wierzchołka v zachodzi następujące równanie:

(11)

Gdzie:

* wyraża stopień wierzchołka v w grafie,
* – oznacza ilość wierzchołków w grafie
* – oznacza połowę wierzchołków w grafie

Warunek Diraca głosi, że w przypadku, gdy każdy wierzchołek w grafie prostym ma stopień co najmniej równy połowie wierzchołków w grafie, to taki graf posiada cykl Hamiltona. Twierdzenie to pozwala na szybką weryfikację potencjalnej hamiltonowskości grafu, bez konieczności przeszukiwania wszystkich możliwych ścieżek.

Natomiast według twierdzenia norweskiego matematyka Øysteina Orego z 1960 roku, w przypadku, kiedy graf prosty ma wierzchołków, gdzie oraz dla każdej pary niesąsiadujących wierzchołków i suma stopni spełnia warunek opisany następującym wzorem:

(12)

W równaniu numer 12 oznacza stopnie dowolnych niesąsiadujących ze sobą wierzchołków oznaczonych jako oraz . Symbol stanowi ilość wierzchołów znajdujących się w danym grafie. W przypadku, gdy warunek zostanie spełniony i suma stopni każdej pary niepołączonych ze sobą krawędzią wierzchołków jest równa lub większa od ilości wierzchołków w grafie, to według twierdzenia Ore graf jest hamiltonowski. Dowód Twierdzenia Ore oparty jest na dodaniu wszystkich krawędzi i analizie zmian w stopniach wierzchołków, doprowadzając tym samym do konstrukcji cyklu Hamiltona. Matematycznie cykl Hamiltona w grafie G można przedstawić jako ciąg wierzchołków:

(13)

W ciągu przedstawionym w równaniu 13 każdy z wierzchołków ciągu odwiedzany jest wyłącznie jeden raz, natomiast sam cykl kończy się w tym samym punkcie, w którym rozpoczął, co spełnia zamkniętość cyklu.

W sytuacji, gdy graf nie zawiera cyklu Hamiltona, jednak istnieje w nim ścieżka przechodząca przez każdy wierzchołek wyłącznie raz, jednak nie tworzy ona zamkniętego cyklu to taki graf nazywamy grafem półhamiltonowskim. Przykład takiego grafu przedstawiony został na rysunku 14.

Obraz zawierający linia

Opis wygenerowany automatycznie

Rysunek 17. Graf półhamiltonowski

[*źródło:* opracowanie własne na podstawie (Wilson, 2000)]

Z kolei grafem niehamiltonowskim jest graf, w którym nie istnieje cykl obejmujący każdy z wierzchołków wyłącznie jeden raz. Przykład takiego grafu został przedstawiony na poniższym rysunku 15.

Obraz zawierający linia

Opis wygenerowany automatycznie

Rysunek 18. Graf niehamiltonowski

[*źródło:* opracowanie własne na podstawie (Wilson, 2000)]

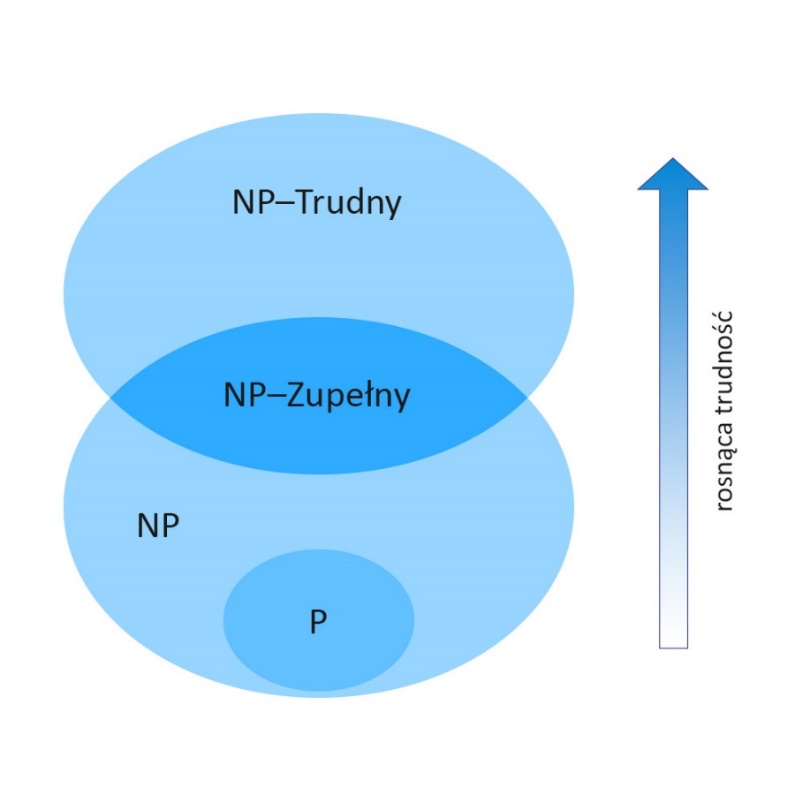
## Rodzaje problemów

(Wikipedia, 2024) Problemy obliczeniowe klasyfikujemy w różnego rodzaju klasy złożoności. Klasy te są charakteryzowane poprzez trudność rozwiązywania problemów pod względem różnego rodzaju zasobów m.in. czasu bądź pamięci niezbędnej do rozwiązania tych problemów. Rozważany w tej pracy problem komiwojażera zalicza się do klasy NP-trudnych. Oznacza to, że jest co najmniej tak trudny, jak najtrudniejsze problemy w tej klasie oraz nie istnieje algorytm działający w czasie wielomianowym, który znalazłby optymalne rozwiązanie problemu komiwojażera. (Brilliant.org, 2024) NP-trudność uświadamia, że dany problem nie należy do klasy NP, charakteryzującej się występowaniem problemów, w których można szybko sprawdzić poprawność rozwiązania, lecz każdy problem klasy NP z pomocą transformacji działającej w czasie wielomianowym można do niego sprowadzić.

(Ladner, 1975) Istnieje wiele klas złożoności problemów obliczeniowych. Zaliczamy do nich następujące klasy:

* Klasa P (Polynomial) – jest to najmniejsza klasa problemów, które można rozwiązać w czasie wielomianowym poprzez deterministyczną maszynę Turinga[[6]](#footnote-6).
* Klasa NP (Nondeterministic Polynomial time) – Klasa ta zawiera problemy decyzyjne, które można rozwiązać w czasie wielomianowym z pomocą niedeterministycznej maszyny Turinga, bądź równoważnie, których rozwiązania mogą być zweryfikowane w czasie wielomianowym przez deterministyczną maszynę.
* Klasa NP-Zupełne (Nondeterministic Polynomial Complete) – stanowi podzbiór klasy NP, w którym umiejscowione zostały najtrudniejsze problemy klasy złożoności obliczeniowej, ze względu na brak możliwości odnalezienia rozwiązania problemu w czasie wielomianowym.
* Klasa NP-Trudne (Nondeterministic Polynomial Hard) – stanowi zbiór problemów co najmniej tak trudnych, jak najtrudniejsze problemy klasy NP. W odróżnieniu od problemów klasy Nondeterministic Polynomial nie są to koniecznie problemy decyzyjne, ponieważ mogą być trudniejsze niż NP, oraz obejmować problemy spoza NP.

Na rysunku 16 zaprezentowana została hierarchia problemów decyzyjnych w teorii złożoności obliczeniowej, ukazując względne położenie i związki pomiędzy klasami problemów. Strzałka po prawej stronie obrazuje wzrastającą trudność problemów w ramach przedstawionych klas od najłatwiejszej P, poprzez NP, aż do najtrudniejszych NP-Trudnych.



Rysunek 19. Hierarchia problemów decyzyjnych

[*źródło:* opracowanie własne na podstawie (Brilliant.org, 2024)]

## Problem cyklu Hamiltona

(Cormen, Leiserson, Rivest i Stein, 2018) Problem cyklu Hamiltona poleca na odnalezieniu ścieżki grafu nieskierowanego, odwiedzającej każdy wierzchołek wyłącznie jeden raz, zamykając tym samym cykl poprzez powrót do wierzchołka początkowego. Problem można zdefiniować jako język formalny HAM-CYCLE= {G: G jest grafem hamiltonowskim}.   
Jest to zbiór wszystkich grafów G, które posiadają cykl Hamiltona. HAM-CYCLE określa nazwę rozwiązywanego problemu. {G} symbolizuje zbiór wszystkich grafów. Zapis G jest grafem hamiltonowskim stanowi kryterium, które muszą spełniać grafy należące do zbioru HAM-CYCLE, innymi słowy każdy graf musi posiadać cykl Hamiltona.

Problem cyklu Hamiltona zaliczany jest do problemów NP-zupełnych. Innymi słowy każdy problem NP można sprowadzić do problemu cyklu Hamiltona w czasie wielomianowym, przez co jest on jednym z najtrudniejszych w teorii obliczeń. Dla instancji problemu   
HAM-CYCLE, algorytm weryfikacji wymaga dokonania sprawdzenia permutacji wierzchołków oraz przeprowadzenia badania, czy któraś z nich stanowi cykl Hamiltona. Czas działania algorytmu weryfikacji jest ekspotencjalny względem liczby wierzchołków grafu, z powodu przeszukiwania permutacji.

Istnieje wiele technik rozwiązania problemu cyklu Hamiltona m.in. poprzez użycie technik redukcji problemu NP-zupełnego. Przykładem redukcji problemu jest VERTEX-COVER. (Wikipedia, 2024) Pokrycie wierzchołkowe grafu stanowi zbiór wierzchołków wybranych tak, aby każda z krawędzi była incydentalna z przynajmniej jednym z nich. Znajdowanie minimalnego pokrycia wierzchołkowego stanowi typowy NP-trudny problem optymalizacyjny, co sugeruje, że nie istnieje algorytm wielomianowy, który byłby w stanie go rozwiązać, w przypadku, gdy P NP. Problem ten jest również trudny do aproksymacji, ale istnieją proste algorytmy aproksymacyjne, które osiągają współczynnik 2.

(Cormen, Leiserson, Rivest i Stein, 2018) Definicja problemu VERTEX-COVER głosi, że dany jest graf , a także liczba k wierzchołków, które należy dobrać w taki sposób, aby każda z krawędzi grafu była incydentalna z przynajmniej jednym wierzchołkiem. Aby dokonać redukcji VERTEX-COVER do HAM-CYCLE należy skonstruować nowy graf  powstały z grafu . Graf posiada cykl Hamiltona wtedy i tylko wtedy, gdy graf posiada pokrycie wierzchołkowe o rozmiarze , bądź mniejszym. Na początku dla każdego z wierzchołków grafu należy skonstruować gadżet w ’. Gadżet będzie składał się z nowych wierzchołków oraz krawędzi, których celem jest wymuszenie przejścia cyklu wyłącznie przez określone wierzchołki, symulując tym samym wybór wierzchołka w pokryciu. Następnie między gadżetami w grafie należy umieścić krawędzie, które będą odpowiadały krawędzią w . W przypadku wybrania wierzchołka w pokryciu w grafie , krawędzie łącząc gadżety w zostaną połączone w taki sposób, aby możliwe było utworzenie cyklu Hamiltona. Można to wyrazić wzorem Oznacza to, że problem pokrycia wierzchołkowego jest redukowalny w sensie wielomianowym do problemu cyklu Hamiltona. Metoda ta jest kluczowa w badaniach nad NP-zupełnością.

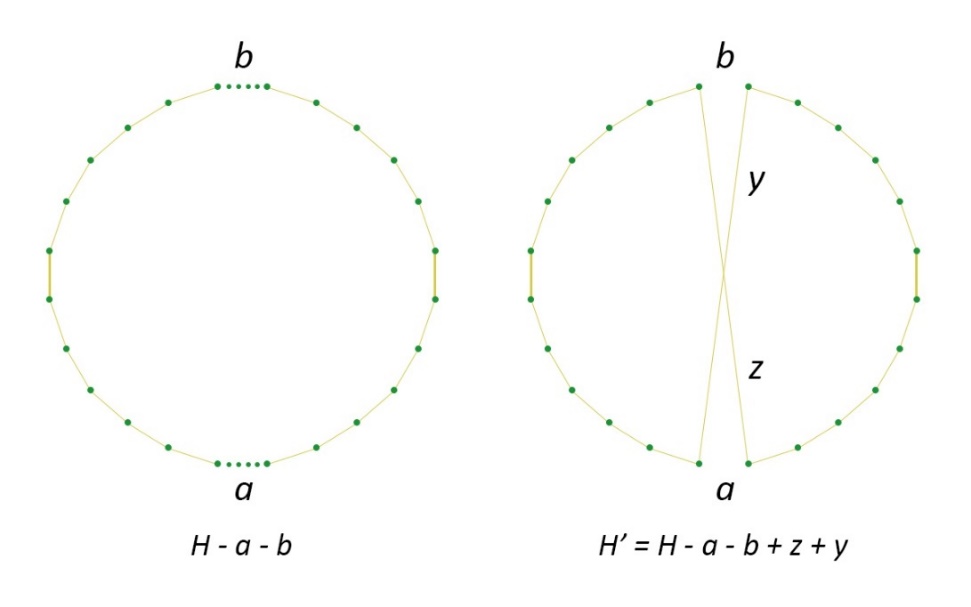
# Przegląd algorytmów

Zmiązane z cyklami Hamiltona albo komiwojażera. skupic się na cyklowych a nie drogi

## Algorytm selekcji krawędzi

## Algorytm 2-optymalny

(Sidford, 2020) Algorytm 2-optymaly jest jedną z popularnych heurystyk, które zostały zastosowane w problemie komiwojażera. Heurystyka ta polega na iteracyjnej poprawie danego rozwiązania przez lokalne zmiany. W algorytmie tym cykl obejmujący każdy wierzchołek grafu, podlega stopniowej optymalizacji za pomocą zmiany dwóch nieprzylegających krawędzi, powodując powstanie nowego cyklu. Proces powtarzany jest do momentu, w którym nie ma możliwości uzyskania krótszej ścieżki poprzez dokonywania kolejnych zmian.  
(Sysło, Deo i Kowalik, 1995) Na początku należy wybrać losowy bądź heurystycznie ustalony początek cyklu oraz dokonać usunięcia dwóch łuków. Kolejnym krokiem jest utworzeniu cyklu zastępując usunięte krawędzie innymi. W przypadku, gdy koszt cyklu będzie mniejszy od cyklu , należy zastąpić cykl pierwotny zastąpić cyklem oraz kontynuować zamianę łuków. Jednak w przypadku, gdy koszt cyklu H jest mniejszy, należy dokonać w nim zamiany innych krawędzi. Proces ten powtarzany jest do momentu uzyskania najlepszej trasy. W trakcie każdorazowego przebiegu algorytmu przeprowadza się badanie par łuków, natomiast złożoność czasowa pojedynczej iteracji wynosi . Proces wymiany dwu-optymalnej przedstawiony został na rysunku X.



Rysunek 20. Wymiana 2-optymalna

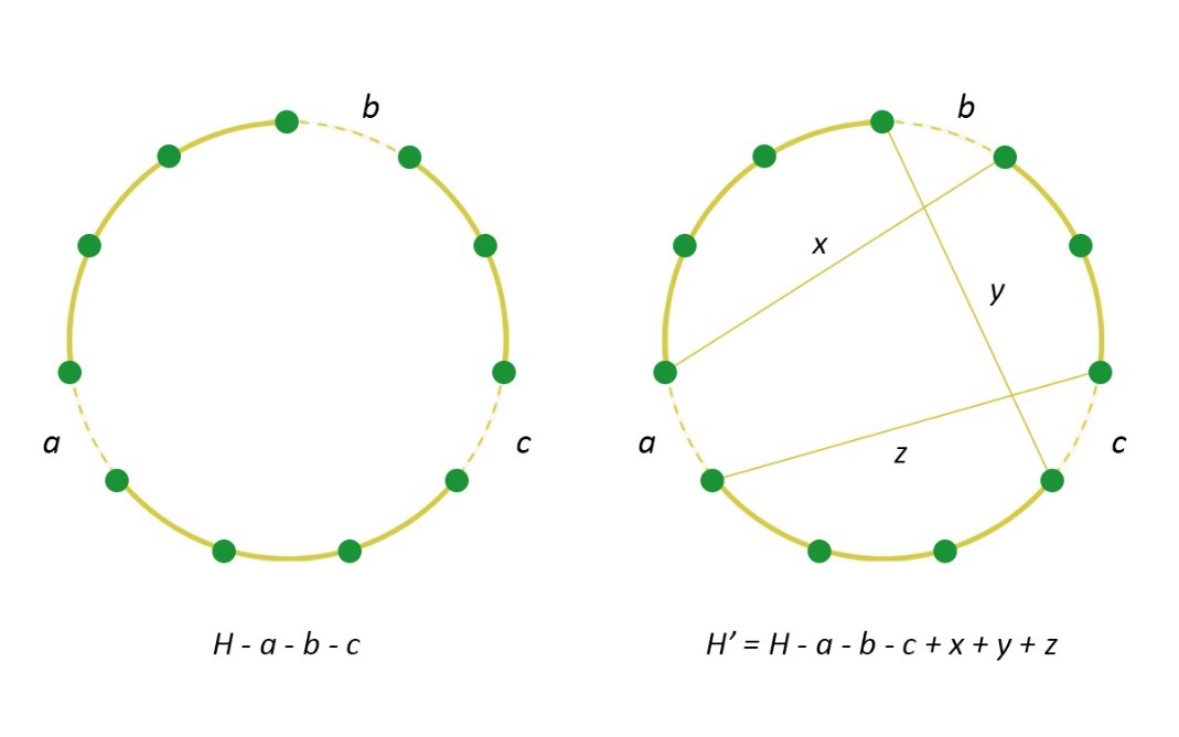
[*źródło:* opracowanie własne na podstawie (Sysło, Deo i Kowalik, 1995)]

Matematyczne uzasadnienie wymiany 2-optymalnej opiera się na porównaniu wag tras przed i po zaproponowanej zmianie. W przypadku, gdy różnica w wagach, która określana jest jako daje wynik dodatni, wtedy nowo utworzona trasa H’ określana jest jako krótsza od H. Przypadek ten jest istotny, aby kryterium zamiany było większe od zera, co sugeruje możliwość skrócenia trasy. Kryterium zamiany opisane jest wzorem:

Kryterium zamiany przedstawione w równaniu X zawiera wagi krawędzi przed oraz po dokonaniu zamiany. Pierwsza część równania przedstawia wagi oryginalnych krawędzi w trasie, które rozważane są do zmiany. Oznaczają one bezpośrednie połączenie pomiędzy wierzchołkami, które będą zamieniane. Droga część równania stanowi wagi krawędzi otrzymane po zamianie. oraz reprezentują nowe połączenia powstałe po zamianie krawędzi oraz .

## Algorytm 3-optymalny

(Sysło, Deo i Kowalik, 1995) Algorytm trój-optymalny to heurystyka wykorzystywana do rozwiazywania problemu komiwojażera, polegająca na iteracyjnej poprawie istniejącej trasy poprzez zamianę trzech krawędzi. Operacja ma na celu skrócenie całkowitej długości trasy, jednocześnie sprawdzając różne opcje ponownego połączenia fragmentów trasy po usunięciu wybranych krawędzi. Na początku każdego kroku algorytm wybiera trzy krawędzie, które zostaną usunięte, a następnie ponownie łączy powstałe trzy segmenty w innej kolejności, analizując w ten sposób czy istnieje możliwość osiągnięcia krótszej trasy, tworząc tym samym nowe cykle. Każda z tras, które zostały utworzone jest oceniana pod kątem jej długości. W przypadku, gdy nowy cykl jest krótszy od poprzedniego, wtedy zmiana jest akceptowana. Operacja powtarzana jest do momentu, kiedy nie ma możliwości kontunuowania popraw bądź osiągnięta zostanie określona liczba iteracji. Algorytm 3-optymalny ma potencjał do odnajdywania zdecydowanie krótszych cykli, niżeli algorytm 2-optymalny. Dodatkowym atutem tej metody jest większa złożoność, przez co może lepiej eksplorować przestrzeń rozwiązań. Mimo, iż algorytm ten jest bardziej skuteczny w wyszukiwaniu krótszych cykli, nie zapewnia on odnalezienia zawsze najkrótszego możliwego cyklu. Dodatkowym ograniczeniem jest jego czasochłonność, ze względu na znacznie większą ilość kombinacji do sprawdzenia przy każdej z iteracji. Rysunek X przedstawia przykładową wymianę trój-optymalną.



Rysunek 21. Wymiana trój-optymalna

[*źródło:* opracowanie własne na podstawie (Sysło, Deo i Kowalik, 1995)]

## Algorytm zachłanny

## Algorytmy k-optymalne

## Algorytm mrówkowy

## Algorytm genetyczny

## Algorytmy siłowe?

# Cel i zakres pracy

Celem pracy jest implementacja oraz analiza efektywności wybranych algorytmów rozwiązujących problem komiwojażera (TSP – Travelling Salesman Problem). Praca ma na celu porównanie algorytmów pod kątem ich złożoności obliczeniowej oraz skuteczności w znajdowaniu optymalnych, bądź suboptymalnych tras dla komiwojażera. Podczas realizacji celu pracy przeanalizowane zostaną różnego rodzaju algorytmy, za pomocą których zostanie podjęta próba rozwiązania problemu komiwojażera.

Wybrane podczas analizy algorytmy zostaną zaimplementowane w języku C++ w postaci programów komputerowych.

# Metodyka badań

# Implementacja komputerowa

# Badanie porównawcze algorytmów

# Podsumowanie i wnioski

# Bibliografia

Brilliant.org. (2024, Maj 08). Pobrano z lokalizacji https://brilliant.org/wiki/complexity-classes/

Cook, W. J. (2012). *In Pursuit of the Traveling Salesman : Mathematics at the Limits of Computation.* Princeton: Princeton University Press.

Cormen, T. H., Leiserson, C. E., Rivest, R. L. i Stein, C. (2018). *Wprowadzenie do algorytmów.* Warszawa: PWN.

Encyklopedia Algorytmów. (2020, Maj 1). Pobrano z lokalizacji http://algorytmy.ency.pl/artykul/algorytmy\_heurystyczne

Kohlstedt, K. (2022, Październik 4). *99percentinvisible*. Pobrano z lokalizacji https://99percentinvisible.org/article/the-seven-bridge-problem-how-an-urban-puzzle-inspired-a-new-field-of-mathematics/

Kowalik. (2011, Czerwiec 29). *Informatyka MIMUW*. Pobrano z lokalizacji http://smurf.mimuw.edu.pl/node/1122

Ladner, R. E. (1975). *On the structure of polynomial time reducibility.* Journal of the ACM.

Sidford, A. (2020, Wrzesień 15). *Stanford, University.* Pobrano z lokalizacji https://web.stanford.edu/~sidford/courses/20fa\_opt\_theory/sidford\_2020fa\_mse213\_cs269o\_lec1.pdf#:~:text=URL%3A%20https%3A%2F%2Fweb.stanford.edu%2F~sidford%2Fcourses%2F20fa\_opt\_theory%2Fsidford\_2020fa\_mse213\_cs269o\_lec1.pdf%0AVisible%3A%200%25%20

Strąk, Ł. L. (2017, Luty 06). Adaptacyjny algorytm optymalizacji stadnej cząsteczek dla dynamicznego problemu komiwojażera. Praca doktorska. Katowice : Uniwersytet Śląski. Katowice, Śląskie, Polska.

Sysło, M., Deo, N. i Kowalik, J. (1995). *Algorytmy optymalizacji dyskretnej z programami w języku Pascal.* Warszawa: PWN.

Traveling Salesman Problem. (2015, Marzec). Pobrano z lokalizacji https://math.uwaterloo.ca/tsp/concorde/index.html

Weisstein, E. W. (2024, Maj 03). Pobrano z lokalizacji MathWorld - A Wolfram Web Resource: https://mathworld.wolfram.com/EulerianCycle.html

Wikipedia. (2023, Maj 16). Pobrano z lokalizacji https://pl.wikipedia.org/wiki/Zagadnienie\_mostów\_królewieckich

Wikipedia. (2023, Luty 10). Pobrano z lokalizacji https://pl.wikipedia.org/wiki/Algorytm\_aproksymacyjny

Wikipedia. (2023, Grudzień 23). Pobrano z lokalizacji https://en.wikipedia.org/wiki/Concorde\_TSP\_Solver

Wikipedia. (2024, Marzec 25). Pobrano z lokalizacji https://pl.wikipedia.org/wiki/Twierdzenie\_o\_czterech\_barwach

Wikipedia. (2024, Maj 1). Pobrano z lokalizacji https://pl.wikipedia.org/wiki/Graf\_(matematyka)

Wikipedia. (2024, Marzec 25). Pobrano z lokalizacji https://pl.wikipedia.org/wiki/Twierdzenie\_Diraca

Wikipedia. (2024, Marca 1). Pobrano z lokalizacji https://en.wikipedia.org/wiki/Vertex\_cover

Wikipedia. (2024, Maj 07). Pobrano z lokalizacji https://en.wikipedia.org/wiki/Computational\_complexity\_theory

Wikipedia. (2024, Maj 08). Pobrano z lokalizacji https://en.wikipedia.org/wiki/Travelling\_salesman\_problem

Wilson, R. J. (2000). *Wprowadzenie do teorii grafów.* Warszawa: PWN.

Wojciechowski, J. i Pieńkocz, K. (2013). *Grafy i sieci.* Warszawa: PWN.

World Traveling Salesman Problem. (2021, Luty 15). Pobrano z lokalizacji https://www.math.uwaterloo.ca/tsp/world/

# Spis rysunków

[Rysunek 1. Plan miasta Królewiec z czasów Eulera 6](#_Toc166106237)

[Rysunek 2. Przedstawienie mostów w Królewcu według Eulera 7](#_Toc166106238)

[Rysunek 3. Wykres przedstawiający reprezentacje Mostów Królewieckich 7](#_Toc166106239)

[Rysunek 4. Rozwiązanie Eurela problemu wędrówki rycerza 9](#_Toc166106240)

[Rysunek 5. Trasa rycerska na wykresie szachownicy. 9](#_Toc166106241)

[Rysunek 6. Icosian 10](#_Toc166106242)

[Rysunek 7. Cykl Hamiltona w grafie. 12](#_Toc166106243)

[Rysunek 8. Pokolorowana mapa cyklu Hamiltona. 12](#_Toc166106244)

[Rysunek 9. Zoptymalizowana trasa podróży po stanie Maine z 1925 roku 15](#_Toc166106245)

[Rysunek 10. Zrzut ekranu z programu Concorde 17](#_Toc166106246)

[Rysunek 11. Graf eurelowski 21](#_Toc166106247)

[Rysunek 12. Graf półeurelowski 21](#_Toc166106248)

[Rysunek 13. Graf hamiltonowski 23](#_Toc166106249)

[Rysunek 14. Graf półhamiltonowski 24](#_Toc166106250)

[Rysunek 15. Graf niehamiltonowski 25](#_Toc166106251)

[Rysunek 16. Hierarchia problemów decyzyjnych 26](#_Toc166106252)

# Spis tabel

1. Czas wielomianowy – klasa złożoności algorytmów, których czas działania rośnie wielomianowo w stosunku do rozmiaru danych wejściowych. [↑](#footnote-ref-1)
2. „Solutio problematis ad geometriam situs pertinentis w Commentarii academiae scientiarum Petropolitanae.” – z łacińskiego „Rozwiązanie problemu dotyczącego geometrii stanowiska w Komentarzach Petropolitan Academy of Sciences.” [↑](#footnote-ref-2)
3. Solver – narzędzie komputerowe służące do automatycznego znajdowania rozwiązań złożonych problemów matematycznych. [↑](#footnote-ref-3)
4. CPLEX – zaawansowane oprogramowanie do optymalizacji liniowej i całkowitoliczbowej. [↑](#footnote-ref-4)
5. Algorytm Lin-Kernighan to heurystyka do rozwiązywania problemu komiwojażera, opierająca się na metodzie lokalnego przeszukiwania w celu poprawy istniejącej trasy przez zamianę segmentów. [↑](#footnote-ref-5)
6. Maszyna Turinga – teoretyczny model obliczeniowy używany do opisu algorytmów, składający się z nieskończenie długiej taśmy, głowicy odczytującej, zapisującej oraz zestawu instrukcji stresujących działaniem głowicy. [↑](#footnote-ref-6)