

PAPER DETAILS

TITLE: Ege Denizinin Detayli Bir Dügüm Haritasinin Kullanilarak Genetik Algoritma Ile En Kisa Yol Sonuçlarinin Elde Edilmesi

AUTHORS: Timur INAN,Ahmet Fevzi BABA

PAGES: 40-49

ORIGINAL PDF URL: <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/448560>

Ege Denizi Limanlarının Arasındaki En Kısa Yol Probleminin Çözümünde Genetik Algoritma Yaklaşımı

A Genetic Algorithm Approach to Shortest Path Problem Among the Ports on the Aegean Sea

Timur İNAN¹ , Ahmet Fevzi BABA² 

¹*İstanbul Arel Üniversitesi, Meslek Yüksekokulu, Bilgisayar Programcılığı Programı,
34295 Sefaköy – Küçükçekmece, İSTANBUL*

²*Marmara Üniversitesi, Teknoloji Fakültesi, Elektrik-Elektronik Mühendisliği Bölümü, 34722, Kadıköy / İSTANBUL*

Öz

Genetik algoritma, evrimsel bir algoritma olup, en sık kullanılan problem çözümü algoritmalarından biridir. En kısa yol bulma problemi ise denizcilik, havacılık, savunma ve yük taşımacılığı gibi önemli alanlarda çokça çalışılan bir konudur. Bu çalışmada Ege denizi kıyısında bulunan limanların arasındaki en kısa yolun bulunmasında genetik algoritma kullanılmıştır. Ege denizi üzerinde bulunan 61 liman ve bu limanlar arasında yapılacak olası seyir için rota belirlemede tanımlanan 604 adet düğüm en kısa yol probleminin genetik algoritma yardımıyla belirlenmesi amacıyla kullanılmıştır. Çalışmayı farklı yapan kısımlar; limanların ve düğümlerin gerçek harita üzerinde ve gerçek koordinatlara göre kayıt altına alınmış olması ve düğüm haritasının büyük ölçekli olmasıdır. Ege denizi üzerinde bulunan 61 adet liman arasında yapılabilecek olası seyir durumunda izlenilebilecek rotalar genetik algoritma yardımıyla hesaplanarak sonuçlar ortaya konulmuştur.

Anahtar Kelimeler: Genetik Algoritma, En Kısa Yol, Ege Denizi, Optimizasyon

Abstract

The genetic algorithm is an evolutionary algorithm that is one of the most frequently used problem-solving algorithms. As for the problem of finding the shortest route, it is a subject that is widely studied in important areas such as shipping, aviation, defence and freight forwarding. In this study a genetic algorithm was used to find the shortest paths between Greek and Turkish ports located on the Aegean Sea. Sixty one ports located on the Aegean Sea and 604 nodes that were identified for a possible course between these ports were used to determine the shortest path problem with the help of the genetic algorithm. The originality of this study is that the ports and nodes were identified according to real coordinates and a large scale node map was used. The routes that can be taken in the case of a possible course between the 61 ports located on the Aegean Sea were calculated with the help of the genetic algorithm and the results were put forward.

Keywords: Genetic Algorithm, Shortest path, Aegean Sea, Optimization

1. GİRİŞ

Karınca kolonisi algoritması, genetik algoritma, parçacıklı sürü algoritması gibi üst sezgisel algoritmalar denizcilik, havacılık ve kara taşımacılığı gibi sektörel alanlarda en kısa yol problemlerinin çözümünde yaygın olarak kullanılmaktadır [1], [2], [3]. Bu yöntemler denizcilik alanında da filo optimizasyonu [4], rota optimizasyonu [5], çarpışma önleme [6] gibi alanlarda da çözüm olmuştur. Ege denizi bağlamında genetik algoritma kullanılarak yapılan rota optimizasyonu literatürde bulunamamıştır.

Bu çalışmada Ege denizi üzerinde bulunan Yunanistan ve Türkiye limanları temel alınmıştır. Ege denizi üzerinde bulunan 61 adet limanın arasında yapılabilecek olası seyir durumu için 604 adet düğüm belirlenmiştir. Rota belirlemede olası düğümlerin seçilerek en uygun rotanın bulunması genetik algoritma kullanılarak yapılmıştır.

Limanların gerçek koordinatları ve düğümlerin koordinatları için World Port Index, liman otoritelerinin web siteleri, Google Maps uygulaması ve liman bilgileri içeren web siteleri kullanılmıştır [7], [8], [9], [10], [11]. Derinlikler için

General Bathymetric Chart of Oceans (GEBCO) kuruluşunun internet sitesinden talep edilen bilgiler kullanılmıştır. Haritalama için MATLAB programının Mapping Toolbox fonksiyonları kullanılmıştır [12]. Ege denizi haritası oluşturmak için Yunanistan kıyılarını ve Türkiye kıyılarını içeren shape file dosyaları kullanılmıştır. Haritanın oluşturulması için QGis programından yardım alınmıştır çünkü her iki ülkenin limanlarını barındıran ortak bir harita bulunamamıştır. İki shape file birleştirilerek ortaya yeni bir shape file çıkarılmıştır. Shape file kullanılmasının nedeni; shape file haritanın detaylı olarak tüm kıyıları alması ve internet bağlantısı gerektirmemesidir [13], [14], [15].

Genetik algoritmanın giriş değişkenlerinin problem üzerindeki etkisi incelenmiştir. Değişken birey sayısı ve iterasyon

sayısı miktarlarında yapılan tecrübelerde elde edilen çözümler sonuç bölümünde grafiksel olarak gösterilerek genetik algoritmanın problemin çözümündeki performansı değerlendirilmiş ve başarılı sonuçlar elde edildiği görülmüştür.

1.1. Limanlar

Yunanistan ve Türkiye kıyılarında Ege denizinde seyir yapılarak ulaşılabilecek limanlar ve koordinatları kayıt altına alınarak harita üzerinde limanlar belirlenmiştir. Şekil 1’de limanlar ve düğüm haritasının bir kısmı görülmektedir.

Kayıt altına alınan limanların adları ve koordinat bilgileri Tablo 1’deki gibidir.

Tablo 1. Ege denizi limanları ve koordinatları

Liman Adı	Enlem (Kuzey)	Boylam (Doğu)	Liman Adı	Enlem (Kuzey)	Boylam (Doğu)
Achladi	38,9166	23,52183	Miliana	39,1740	23,2131
Akra Kavonisi	35,5145	23,64159	Milos	36,7211	24,4438
Alexandroupoli	40,8329	25,90073	Mitilini	39,1006	26,5848
Aliağa	38,8552	26,93722	Navplio	37,5636	22,7829
Andros	37,8445	24,94554	Nemrut Limanı	38,7919	26,8606
Aspropirgos	38,0370	23,56076	Neon Karlovas	37,7993	26,6855
Ayios Nikolaos	35,1940	25,74136	Nisos Naxos	37,1078	25,3641
Ayvalık	39,3217	26,63370	Ormos Aliveriou	38,3899	24,0450
Bodrum	37,0135	27,42766	Ormos Mikro Vathi	38,4343	23,5993
Chalkis	38,4430	23,60909	Pachi Oil Terminal	37,9725	23,3628
Dhiavlos Steno	38,4498	23,59945	Perama	37,9571	23,5663
Dikili	39,0806	26,86314	Piraievs	37,9344	23,6174
Elefsis	38,0384	23,55630	Pithagorion	37,6867	26,9507
Gavrio	37,8849	24,73322	Plomarion	38,9723	26,3694
Güllük	37,2407	27,58553	Porthmos Evripou	38,4618	23,5884
Iraklion	35,3613	25,17378	Rethimnon	35,3801	24,4851
İzmir	38,4370	27,11123	Rodhos	36,4548	28,2330
Kalimnos	36,9487	26,99567	Samos	37,7545	26,9660
Kavala	40,9211	24,40924	Sitia	35,2209	26,1298
Khios	38,3699	26,14638	Soudha	35,5318	24,2495
Kuşadası	37,8679	27,22846	Spetses	37,2695	23,1561
Kymassi	38,8135	23,52061	Stilis	38,9091	22,6192
Lagos	40,9497	25,06806	Stratoni	40,5130	23,8329
Lakki	37,1089	26,82484	Thessaloniki	40,6234	22,9295
Larimna	38,5731	23,29796	Tsingeli	39,1689	22,8536
Lavrio	37,7081	24,06613	Volos	39,3464	22,9525
Limn Kos	36,9136	27,30059	Vrakhonisis Kallonis	39,1010	26,5577
Limn Sirou	37,4352	24,94863	Yerakini	40,2643	23,4426
Marmaris	36,7451	28,36273	Çanakkale	40,0254	26,1766
Megara Oil Terminal	37,9770	23,35355	Ekklesia Agios Georgios	36,4279	23,2045
Mikonos	37,4499	25,3260			

1.2. Düğüm

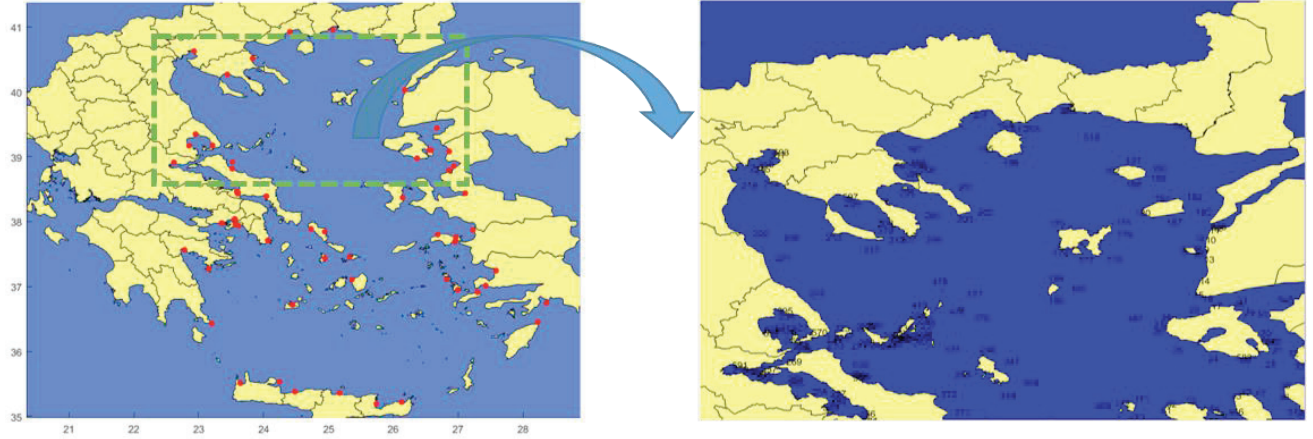
Limanlar arasındaki bağlantılar çoğu liman için direkt düz bir çizgi ile ifade edilemez, çünkü Ege denizi içerisinde birden çok irili ufaklı ada bulundurmaktadır. Düğüm haritası çıkarılarak bu düğümlerin koordinatlarının kayıt altına alınması, düğümlerin arasındaki deniz yolu bağlantılarının hesaplanıp hangi düğümlerin hangi limanlarla bağlantılı olduğunun hesaplanması gerekmektedir. Düğüm haritası çıkarılırken düğümler olası bir seyir durumunda ticari gemilerin rota planlamasında olduğu gibi en kısa yol olacak şekilde kara parçalarının burun kısımları hedef gözetilerek hesaplanmıştır. Elde edilen düğüm haritasının bir kısmı Şekil 1’de görülmektedir.

Çalışmamız, gemiler için dinamik olarak seyir planlaması yapabilen bir zeki sistemin parçasıdır. Rota planlamasının dinamik olarak güncellenebilmesi için zeki sistemin herhangi bir noktadan herhangi başka bir noktaya nasıl gideceğini düğüm haritası üzerinden hesaplayabilmesi gerekmektedir. Düğüm haritasının çok detaylı olmasının nedeni budur. Düğüm haritasının çıkarılmasındaki asıl ihtiyaç, limanlar arasındaki en kısa yolu hesaplamaktan daha çok zeki sistemin karar değiştirmesi aşamasında tıpkı bir kaptan gibi düşünüp her ihtimali değerlendirip, bu ihtimallerin nasıl gerçekleşebileceği konusunda bilgiyi edinebileceği bir düğüm haritasının elde edilmesi zorunludur. Tablo 2’de düğüm numaraları ve düğümlerin koordinatları görülmektedir.

Tablo 2. Dğümlerin numaraları ve koordinatları

Düğüm No.	Enlem (Kuzey)	Boylam (Doğu)	Düğüm No.	Enlem (Kuzey)	Boylam (Doğu)	Düğüm No.	Enlem (Kuzey)	Boylam (Doğu)
1	39,9409	26,0538	41	38,6861	26,5077	81	37,1723	26,7507
2	39,9363	26,0932	42	38,6960	26,4051	82	37,2168	26,7514
3	39,8420	25,9578	43	38,6678	26,3287	83	37,0094	26,8659
4	39,8508	26,0548	44	38,4535	26,3068	84	36,9405	26,8878
5	39,8309	26,0848	45	38,3845	26,2639	85	36,8738	26,9104
6	39,7978	26,0843	46	38,3022	26,1949	86	36,7578	26,8956
7	39,7861	26,0488	47	38,2135	26,1189	87	36,6567	26,9702
8	39,8203	25,9662	48	38,1381	26,0220	88	36,7485	27,1243
9	39,8408	26,1285	49	38,1805	25,9020	89	36,8459	27,3716
10	39,9152	26,1421	50	38,2457	25,8441	90	36,6329	27,1257
11	39,9935	26,1701	51	38,5473	25,8081	91	36,5531	27,1253
12	40,0131	26,1927	52	38,5989	25,8501	92	36,5173	26,9637
13	39,7605	26,1303	53	38,6254	26,0030	93	36,4895	26,9821
14	39,5903	26,0940	54	38,5583	26,1699	94	36,5767	27,0537
15	39,4776	26,0500	55	38,4597	26,1649	95	36,6069	27,0237
16	39,4491	26,1160	56	38,3179	26,1739	96	36,4986	27,2575
17	39,3879	26,1849	57	38,1030	26,5418	97	36,4113	27,2749
18	39,3983	26,3446	58	37,9925	26,8342	98	36,3499	27,3973
19	39,3366	26,4320	59	37,7880	27,0981	99	36,4141	27,4954
20	39,1687	26,5522	60	37,0535	27,0719	100	36,4837	27,4019
21	39,0330	26,6396	61	37,6677	26,9388	101	36,5060	27,8754
22	38,9238	26,5898	62	37,6093	26,8580	102	36,5691	28,1340
23	38,9514	26,4051	63	37,6677	26,5679	103	36,7451	28,3627
24	38,9591	26,1613	64	37,7410	26,5323	104	36,4856	28,2345
25	39,0274	25,8922	65	37,8275	26,6393	105	36,3109	27,6848
26	39,1808	25,7473	66	37,8481	26,8176	106	36,2550	27,4873
27	39,2378	25,7555	67	37,3509	27,1480	107	36,2662	27,7391
...	...	...	...	...	...	...	...	...
602	35,5382	24,2472	603	35,4840	24,1780	604	35,6595	24,3384

Şekil 1. Ege limanları ve düğüm haritasının bir kısmı



Düğüm sayısı çok olduğundan tablo kısa tutulmuştur. Düğümler arasında deniz yolu ile bağlantının olup olmadığı, varsa aralarındaki mesafelerin ne olduğu ve aralarındaki açıların ne olduğu deniz seyrinin gerçekleştirilmesi açısından kritik öneme sahiptir.

1.2.1. Düğümler arasındaki açıların hesaplanması

Düğümlerin arasındaki bağlantıların hesaplanabilmesi için düğümlerin arasındaki bağlantının açısının kayıt altına alınması gereklidir. Açılar düğümler arasındaki gerçek deniz bağlantısının olup olmadığı konusunun anlaşılmasında kullanılmıştır ayrıca zeki sistemin rota belirlemesi aşamasında da kullanılacaktır. Açılar matrisi 604 düğümün birbirleri

arasındaki açıyı tutacak şekilde oluşturulmuştur. Tablo 3'te düğümlerin arasındaki açı bilgilerini tutan matrisin bir kısmı görülmektedir.

1.2.2. Düğümler arasındaki mesafelerin hesaplanması

Düğümlerin arasındaki bağlantıların hesaplanabilmesi için düğümlerin arasındaki mesafenin kayıt altına alınması gereklidir. Mesafeler matrisi 604 düğümün birbirleri arasındaki mesafeyi tutacak şekilde oluşturulmuştur. Tablo 4'te düğümler arasındaki mesafeleri kilometre cinsinden gösteren matrisin bir kısmı görülmektedir.

Tablo 3. Düğümler arasındaki açıları gösteren matris (açılar derece cinsindendir)

Düğüm No	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	...	604
1	0	99	217	180	168	171	181	209	150	111	...	198
2	279	0	228	199	184	183	193	220	164	119	...	199
3	37	48	0	83	96	114	129	163	90	63	...	198
4	360	19	263	0	131	157	184	246	100	46	...	198
5	348	4	277	311	0	181	212	263	73	28	...	199
6	351	3	294	337	1	0	247	284	38	21	...	199
7	1	13	309	4	32	67	0	298	48	29	...	199
8	29	40	343	66	83	104	118	0	81	55	...	198
9	330	344	271	280	253	218	228	261	0	8	...	199
10	291	299	243	226	208	201	209	235	188	0	...	199
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	0	198
604	17	17	17	17	18	18	18	17	18	18	...	0

Tablo 4. Düşümler arasındaki mesafeleri gösteren matris (mesafeler kilometre cinsindendir)

Düşüm No.	1	2	3	4	5	6	7	...	604
1	0	3,404	13,71	10,01	12,52	16,12	17,22	...	499,32
2	3,40	0	15,60	10,05	11,74	15,41	17,13	...	499,9
3	13,71	15,60	0	8,334	10,90	11,86	9,95	...	486,35
4	10,01	10,05	8,334	0	3,387	6,405	7,217	...	489,84
5	12,52	11,74	10,90	3,387	0	3,671	5,849	...	488,56
6	16,12	15,41	11,86	6,405	3,671	0	3,297	...	485,07
7	17,22	17,13	9,955	7,217	5,849	3,297	0	...	482,85
...	...	...	...	...	...	...	...	0	...
604	499,33	499,9	486,35	489,84	488,56	485,073	482,857	...	0

1.2.3. Düşümler arasındaki bağlantıların hesaplanması

Düşümlerin arasındaki bağlantıların hesaplanması aşamasında düşümler arasındaki mesafeler ve açılar hesaplanarak düşümlerin arasındaki yol üzerinde kara parçası olup olmadığı denetlenmiştir. Shape file dosyaları matrise çevrilerek belirtilen noktanın deniz üzerinde mi yoksa kara üzerinde mi olduğunun bulunması mümkündür. Bir düşüm ile diğer düşüm arasındaki mesafe ve açı biliniyorsa belli mesafe aralıklarıyla adım adım ilerleyerek belirtilen noktanın karaya mı yoksa denize mi geldiği 1,2,3,4 numaralı formüller yardımıyla hesaplanabilmektedir. Noktalar arasındaki mesafeler ve açılar kayıt altına alınarak her ikisi için de 604x604 büyüklüğünde iki adet matris oluşturulmuştur. Daha sonra bağlantıları kayıt altına alabilmek için yine 604x604 büyüklüğünde bağlantı matrisi oluşturulmuştur. Matriste bilgiler bağlantı var için 1, bağlantı yok için 0 olacak şekilde kaydedilmiştir.

Adım aralığı hesaplaması şöyle yapılmaktadır:

$$dx = km * \sin(\text{açı}(\text{nokta1}, \text{nokta2})) \quad (1)$$

$$dy = km * \cos(\text{açı}(\text{nokta1}, \text{nokta2})) \quad (2)$$

$$\text{delta boylam} = dx / (11320 * \cos(\text{nokta1.enlem})) \quad (3)$$

$$\text{delta enlem} = dy / 110540 \quad (4)$$

dx: Boylam olarak istenilen açıda istenilen kilometre miktarında ilerlemek için gerekli yol miktarı.

dy: Enlem olarak istenilen açıda istenilen kilometre miktarında ilerlemek için gerekli yol miktarı.

km: İlerlemek istenilen yol miktarı (kilometre).

delta boylam= Boylam üzerinde ilerlemek istenilen yol miktarının derece cinsinden değeri.

delta enlem= Enlem üzerinde ilerlemek istenilen yol miktarının derece cinsinden değeri.

Adım aralığı hesaplaması sonrasında koordinat eğer kara parçasına denk geliyorsa bağlantı matrisine 0, tüm adımların bitmesinden sonra hiç kara parçasına denk gelinmediyse bağlantı matrisine 1 kaydedilmektedir.

Tablo5'te yapılan hesaplamalar sonucunda düşümlerin arasındaki bağlantıların var olup olmadığını gösteren matrisin bir kısmı görülmektedir.

Tablo 5. Düşümler arasındaki bağlantıyı gösteren matris

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	...	604
1	0	1	1	1	1	0	0	0	1	1	1	1	1	0	0	0	0	0	...	0
2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	...	0
3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	...	0
4	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	...	0
5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	...	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	...	0
7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	...	0
8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	...	0
9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	...	0
10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	...	0
11	1	0	1	1	1	1	0	0	1	0	1	1	1	0	0	0	0	0	...	0
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
604	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	...	0

II. YÖNTEM

Çalışmada yöntem olarak genetik algoritma kullanılmıştır. Genetik algoritma ilk olarak J. Holland tarafından ortaya konulmuştur [16]. Genetik algoritma evrimsel bir algoritmadır yani problemin çözümünü canlıların hayatlarını devam ettirme yöntemlerini kullanarak çözüme ulaştırmaya çalışır.

2.1. Kromozom Yapısı

Problemin ortaya konulmasının ardından problemi çözmek için kullanılacak bireyler oluşturulur. Her birey kendi kromozom yapısına sahiptir. Şekil 2’de örnek bir kromozom yapısı görülmektedir.



Şekil 2. Genetik algoritmada kullanılan örnek kromozom yapısı

Kromozom yapısı 0 ve 1 lerden de oluşabilir, içinde string ifadeler de olabilir veyahut da bizim çalışmamızda olduğu gibi düğüm numaraları da olabilir. Çalışmamızda kromozom yapısı düğüm numaralarından oluşmaktadır.

2.2. Uygunluk Fonksiyonu

Her birey probleme uygun olarak kendi uygunluğunu kromozomu ile test etmek durumundadır. Uygunluk fonksiyonu probleme göre değişiklik gösterir. Uygunluk fonksiyonundan elde edilen sonuç ışığında bireylerin hayatlarına devam etmeleri veya devam etmemeleri konusunda bir karar elde edilir.

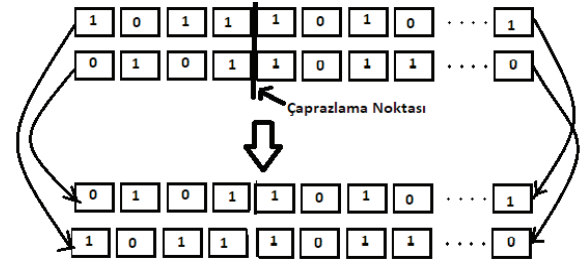
2.3. Seçim

Bireyler uygunluk fonksiyonundan elde ettikleri değer sonucunda bir sıralamaya tabi tutulurlar. En uygun değere sahip birey sıralamada en üstte, en kötü değere sahip birey ise sıralamada en altta tutulur. Bireyler arasından yeni nesil üretmek için seçim yapılması gerekir. Bu seçim çeşitli yöntemlerle yapılabilir. Rulet yöntemi, turnuva yöntemi veya sıralama gibi yöntemler seçim için kullanılan yöntemlerdir.

2.4. Çaprazlama

Uygunluk fonksiyonlarına göre sıralanan ve seçime giren bireyler kendi aralarında yeni bireyler üretmek amaçlı kullanılırlar bu işlemin ilk adımına çaprazlama denir. Çaprazlama için bireylerin kromozomları belli bir yerden kesilerek diğer bireyin kromozomunun parçası ile birleştirilir. Böylece yeni birey veya bireyler elde edilmiş olur. Birleşme noktası

rasgele seçilen bir yer olabilir. Şekil 3’de bir çaprazlama örneği görülmektedir.



Şekil 3. Genetik algoritmada çaprazlama örneği

2.5. Mutasyon

Oluşturulan yeni bireylerin gen yapısında bazı yerlerin mutasyona uğraması, sonuca rasgele ulaşılabilmesi ve çeşitliliğin sağlanarak çözümün bir noktada takılmaması için önemlidir. Mutasyon bir veya birden çok gene uygulanabilir. Kaç genin mutasyona uğrayacağı problemin yapısına göre değişiklik gösterebilir.

2.6. Yeni Jenerasyonların Oluşturulması

Mutasyon sonucu yeni bireyler oluşturulur, yeni bireylerin oluşturulmasında eski bireylerden bazılarının devamı da sağlanabilir ya da tamamen yeni bireyler oluşturularak devam edilmek istenilebilir. Çeşitlilik ne kadar fazla ise o kadar doğru sonuca yaklaşma oranı artar, ancak çeşitliliğin fazla olması, algoritmanın işlemesi bakımından harcanan zaman yüzünden sonuca ulaşılması için harcanan süreyi yükseltir.

III. GENETİK ALGORİTMANIN UYGULANMASI

3.1. Bireylerin Oluşturulması

Ege denizindeki düğüm sayısı bu problemde 604 adettir. Bireylerin kromozomlarındaki genler başlangıç düğümünden bitiş düğümüne kadar olan rasgele seçilmiş tekrar etmeyen düğümlerden oluşmaktadır. Başlangıç ve bitiş düğümleri ilk ve son genler olarak belirlenerek ilk genden başlayarak düğüme bağlı olan düğümlerden bir tanesi rasgele seçilmiş, bu işlem son gen yani bitiş düğümü elde edilene kadar devam ettirilmiştir. Şekil 4’te bireylerin oluşturulması aşaması görülmektedir.

3.2. Bireylerin, Uygunluk Fonksiyonlarına Göre Uygunluklarının Hesaplanması

Sayıları ve gen dizilimleri belli olan bireylerin her biri uygunluk fonksiyonuna göre değerlendirilirler. Çalışmadaki

```

biyredizisi tanımla;
for i=1 to biyresayı
    birinci geni başlangıç düğümü olarak ata;
    j=1;
    while rasgeledüğüm!=bitişdüğümü
        rasgeledüğüm=rasgeledüğümseç(1,604);
        if rasgeledüğüm!=başlangıçdüğümü&&rasgeledüğüm!=bitişdüğümü&& rasgeledüğüm
            bağlantılı mı biyredizisi(i,j-1)
            biyredizisi(i,j)=rasgeledüğüm;
            j++;
        end if
    end while
end for

```

Şekil 4. Biyreylerin oluşturulması.

uygunluk fonksiyonu biyreyin başlangıçtan hedefe ulaşmak için kullandığı düğümlerin arasındaki mesafe hesaplanmasına dayanmaktadır. En kısa mesafeyi bulan biyrey uygunluk fonksiyonuna göre en başarılı biyrey olarak kabul edilmektedir.

Biyreyler en kısa mesafe bulandan en uzun mesafe bulana doğru sıraya konulmaktadır. Eski biyreyler ve yeni biyreyler aynı anda uygunluk yönünden kıyaslamaya tutulmaktadır, bu yöntemle yeni popülasyonda çeşitlilik hedeflenmekte ve jenerasyonun daha kötüye gitmesi engellenmektedir. Eski biyreylerin içinde eğer yeni biyreylerden daha uygun olanı varsa o biyrey hayatına devam etmektedir. Şekil 5'te algoritmada kullanılan uygunluk fonksiyonu görülmektedir.

```

başla;
biyreyleri al;
mesafeler matrisini al;
skor=0;
dizi=dizinin 0 dan farklı elemanları;
for t=1:to dizelemansayısı-1
    skor=skor+mesafeler(dizi(t),dizi(t+1));
end for
bitir;

```

Şekil 5. Uygunluk fonksiyonu

3.3. Çaprazlama

Biyreyler kendi aralarında sıralanma durumlarına göre çaprazlanmıştır. Çaprazlama işleminde biyreyin kromozom yapısından rasgele bir geni seçilerek bu gene kadar olan gen dizisi kesilmiştir yani biyreyin gen dizisi iki parçaya ayrılmıştır. Çaprazlama işlemine giren diğer biyreyin de aynı şekilde rasgele bir geni seçilmiş ve seçilen genden iki parçaya ayrılmıştır. Birinci biyrey ile ikinci biyreyden elde edilen genler çaprazlanarak yeni biyreyler üretilmiştir.

3.4. Tekrar Eden Genlerin Kaldırılması

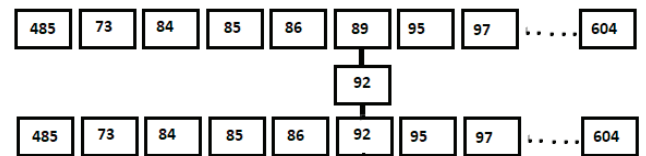
Mutasyon işlemi sonunda elde edilen gendeki düğüm, yerleştiği yerin öncesindeki veya sonrasındaki bir düğümle aynı olabilir. Şekil 6'da buna bir örnek görülmektedir. Yeni biyreyde 65. Düğüme iki kere uğranılmaktadır. Çözümün aynı yolu dolaşmaması için tekrar eden düğümler arasındaki genler kesilerek tekrar birleştirilmiştir bu şekilde çözüme daha hızlı ulaşıldığı görülmüştür.

Biyrey1	539	65	559	532	59	57	324	203	...	545
Biyrey2	539	494		65	166	271	575	273	...	545
Yeni Biyrey	539	65		65	166	271	575	273	...	545

Şekil 6. Çaprazlama örneği

3.5. Mutasyon

Biyreylerin gen dizilerinde çeşitliliği arttırmak ve çözümün bir noktada tıkanmasını engellemek amacıyla bir veya birkaç gen mutasyona uğratılır. Çalışmamızda bu mutasyon, içinde düğüm bilgisi bulunan genin uygun başka bir gen ile değiştirilmesi şeklinde yapılmıştır. Şekil 7'de mutasyon işlemine bir örnek görülmektedir. Mutasyona uğrayan gen yerine gelen genin içindeki düğüm hem kendisinden önceki hem de kendisinden sonraki düğüm ile bağlantılı olmalıdır. Bağlantılı olup olmadıkları daha önce bahsedilen bağlantı matrisi ile denetlenmektedir.



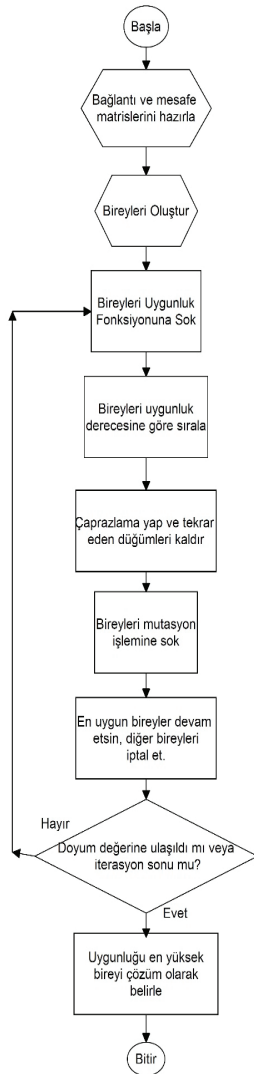
Şekil 7. Yeni biyreylerin belirlenmesinde mutasyon işlemi

3.6. Seçim Yöntemi

Popülasyonun daha başarılı hale gelebilmesi için eski ve yeni bireylerin arasında bir kıyaslama yapılarak popülasyonun her denemede daha başarılı hale getirilmesi gerekir. Ancak popülasyonun hep en iyi bireylerden üretmesi çözümü bir noktada tıkayabilir. Bu sorunun önüne geçilebilmesi için popülasyonun başarılı bireylerden devam etmesi kadar başarısız bireylerin de yeni popülasyonda etkisi olması gerekir. Çalışmamızda bu amaçla “Random Selection” yöntemi kullanılmıştır ancak seçim yapılmadan önce yapılan sıralama ile en başarılı bireylerin seçimde üst sıralarda yer almaları sağlanmıştır.

3.7. Algoritma Genel Yapısı

Genetik algoritmanın probleme uygulanması aşamasında hangi adımların gerçekleştiği Şekil 8’de gösterilmiştir.



Şekil 8. Çalışmada kullanılan genetik algoritma yapısı.

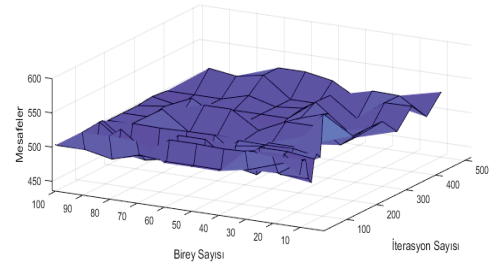
IV. SİMÜLASYON SONUÇLARI

Genetik algoritmanın hızını ve doğruluğunu etkileyen faktörler değiştirilerek elde edilen sonuçlar kayıt altına alınmıştır. Hıza ve doğruluğa etki eden faktörler birey sayısı ve iterasyon sayısıdır. Genetik algoritmanın sonlanması için bu çalışmada “stagnation” kullanılmıştır. En başarılı değerin 10 kez üst üste bulunması durumunda algoritma sonlanmaktadır. Hesaplamalar Windows işletim sistemi üzerinde MATLAB programı kullanılarak yapılmıştır. Hesaplamaların yapıldığı bilgisayar Intel Pentium i7, 3.6 Ghz hızında işlemciye sahiptir.

4.1. Değişken Birey Sayısı ve İterasyon Sayısı

Miktarlarının Mesafeler Yönünden Karşılaştırılması

Birey sayısı 10 ile başlayarak 10 artımla 100’e kadar artırılmış, buna karşılık iterasyon miktarı 10 ile başlayarak 10 artımla 200’e kadar, 200’den sonra ise 50 artımla 500’e kadar artırılmıştır. Her birey sayısı ve iterasyon sayısı miktarı ile yapılan denemelerde elde edilen mesafe miktarı kilometre cinsinden sonuçlar Şekil 9’da gösterilmiştir.



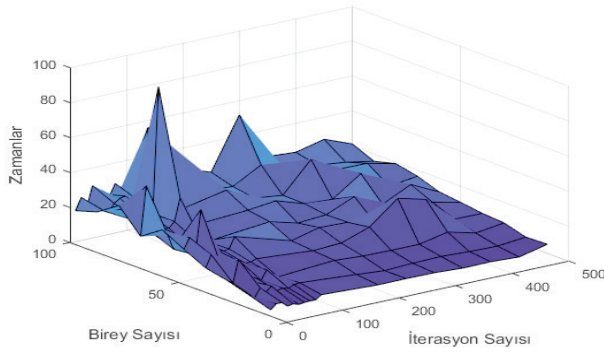
Şekil 9. Achladi limanı ile Aya Nikolas limanı arasında çeşitli birey sayısı ve iterasyon sayısı ile elde edilen mesafe miktarları

Şekil 9’da görüleceği üzere genetik algoritma birey sayısı ve iterasyon sayısına bağlı kalmaksızın tüm denemelerde aynı veya birbirine çok yaklaşık mesafe sonuçlarına erişmiştir.

4.2. Değişken Birey Sayısı ve İterasyon Sayısı

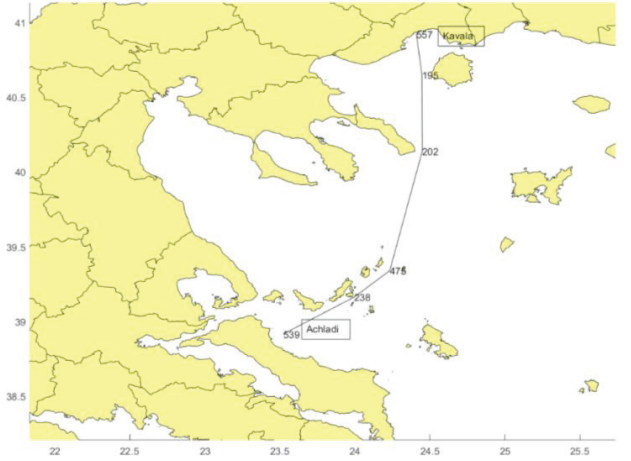
Miktarlarının Zaman Yönünden Karşılaştırılması

Birey sayısı 10 ile başlayarak 10 artımla 100’e kadar artırılmış, buna karşılık iterasyon miktarı 10 ile başlayarak 10 artımla 200’e kadar, 200’den sonra ise 50 artımla 500’e kadar artırılmıştır. Her birey sayısı ve iterasyon sayısı miktarı ile yapılan denemelerde elde edilen zaman miktarları saniye cinsinden kayıt altına alınmıştır.



Şekil 10. Achladi limanı ile Aya Nikolas limanı arasında çeşitli birey sayısı ve iterasyon sayısı ile elde edilen zaman miktarları

Genetik algoritmanın hesaplamayı sonlandırması için “stagnation” yöntemi kullanıldığından, hesaplamalar için harcanan zamanın incelenmesinde iterasyon sayısının harcanan zaman üzerinde bir etkisi olmadığı lakin birey sayısının az veya çok olmasına bağlı olarak hesaplama zamanının azaldığı veya arttığı Şekil 10’daki grafiğe bakarak gözlemlenmiştir. Genetik algoritma ile Achladi limanından Kavala limanına rota belirleme işlemi yapılmıştır. Algoritma 500 iterasyon ve 100 birey ile çalıştırılmıştır. Şekil 11’de bu uygulamaya ilişkin rota görülmektedir. Kavala limanına 539,238,475,202,195,557 numaralı düğümler takip edilerek sonuca 247 km’lik yol ulaşılmıştır.

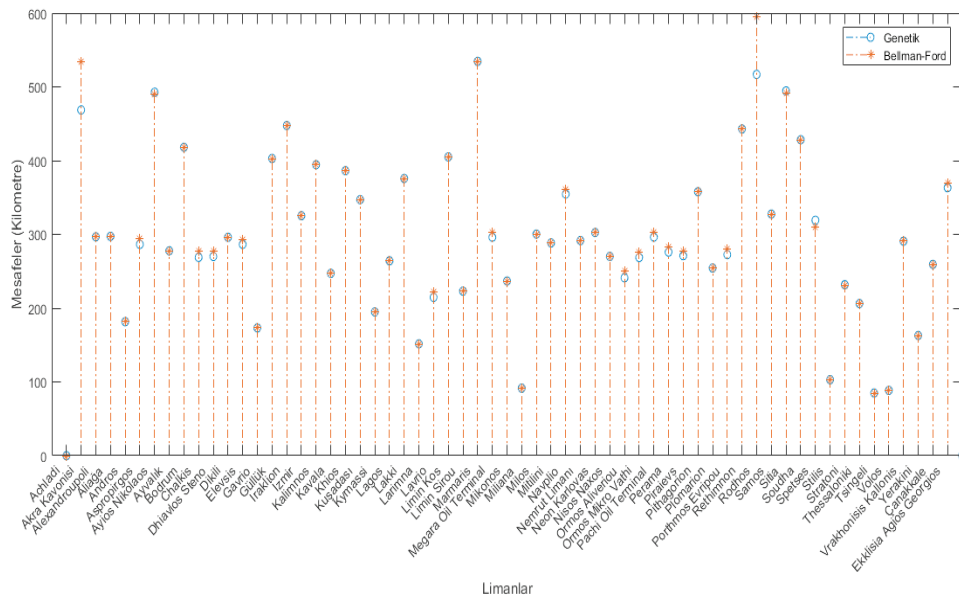


Şekil 11. Geliştirilen sistem ile yapılan bir hesaplama örneği

V. SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Bu çalışmada Ege denizi üzerinde bulunan Yunanistan ve Türkiye limanları temel alınmıştır. Ege denizi üzerinde bulunan 61 adet limanın arasında yapılabilecek olası seyir durumu için 604 adet düğüm belirlenmiştir. Rota belirlemede olası düğümlerin seçilerek en uygun rotanın bulunması genetik algoritma kullanılarak yapılmıştır.

Genetik algoritmanın değişkenleri olan birey sayısı ve iterasyon sayısının problemin çözümü üzerindeki etkisi incelenmiştir. Her bir liman için bu değişkenlerin en iyi değerleri bulunmuştur. Değişken birey sayısı ve iterasyon sayısı



Şekil 12. Genetik algoritma ile elde edilen en kısa mesafe sonuçları ile Bellman-Ford algoritması ile elde edilen en kısa mesafe sonuçlarının karşılaştırılması

miktarlarında yapılan tecrübelerde elde edilen çözümler sonuç bölümünde grafiksel olarak gösterilmiştir. Genetik algoritmanın problemin çözümündeki performansı değerlendirilmiş ve başarılı sonuçlar elde edildiği görülmüştür.

Yapılan literatür araştırmasında Ege denizi üzerinde genetik algoritmanın kullanıldığı bir örneğe rastlanmadığından çalışma bu yönüyle önceki yapılan çalışmalar ile benzerlik göstermemektedir.

En kısa yol sonuçlarının doğruluğunu ölçmek amacıyla düğüm haritası, yönlü grafik (directed graph) haline getirilerek Achladi limanı ile diğer limanlar arasındaki en kısa yollar Bellman-Ford algoritması [17], [18] kullanılarak MATLAB programı ile hesaplatılmış, elde edilen değerler ortaya konulan genetik algoritmanın elde ettiği değerler ile karşılaştırılmıştır. Sonuçlar Şekil 12'de görülmektedir. Ortaya konulan genetik algoritma Bellman-Ford algoritması ile aynı sonuçları bulmuştur.

Problemi çözmedeki hızlarına bakılınca ortaya konulan genetik algoritmanın Bellman-Ford algoritmasına göre daha yavaş olduğu gözlemlenmiştir. Ortaya konulmak istenen sistemin amacına bakıldığında algoritmanın çok hızlı sonuç vermesi zaten beklenmemektedir.

Çalışma, aslında seyir planlanması yapabilen zeki sistemin oluşturulması aşamasında kullanılması planlanan optimizasyon algoritmalarından biri olan genetik algoritmayı problemin çözümünde gösterdiği performans açısından değerlendiren bir çalışma olarak ortaya konulmuş, elde edilen sonuçlar ışığında ise genetik algoritmanın zeki sistemde kullanılabilirliğinin yüksek olduğu değerlendirilmiştir.

Kaynakça

- [1] K. S. T. a. S. K. K. F. Man, «Genetic Algorithms: Concepts and Applications,» *IEEE TRANSACTIONS ON INDUSTRIAL ELECTRONICS*, cilt 43, no. 5, pp. 519-534, 1996
- [2] H. A. Y., «A genetic algorithm for finding the k shortest paths,» *Egyptian Informatics Journal*, pp. 75-79, 2010.
- [3] K. M. Kumar R., «Exploring Genetic Algorithm for Shortest Path,» *Global Journal of Computer Science and Technology*, cilt 10, no. 11, pp. 8-12, 2010.
- [4] «The ant colony system: optimization for the logistics of marine cargo in the Aegean,» *Journal of Statistics and Management Systems*, cilt 8, no. 1, pp. 1-11, 2005
- [5] «Multi-criteria ACO-based Algorithm for Ship's Trajectory Planning,» *The International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation*, cilt 11, no. 1, pp. 31-36, 2017.
- [6] «Autonomous Ship Collision Avoidance Navigation Concepts, Technologies and Techniques,» *THE JOURNAL OF NAVIGATION*, cilt 61, pp. 129-142, 2008.
- [7] «World Port Index,» Erişim Tarihi: 10 12 2016. [Çevrimiçi]. https://msi.nga.mil/NGAPortal/MSI.portal?_nfpb=true&_pageLabel=msi_portal_page_62&pubCode=0015.
- [8] «Ports.com,» Erişim Tarihi: 12 12 2016. [Çevrimiçi]. <http://ports.com/sea/aegean-sea/>.
- [9] «<http://www.worldportsource.com>,» 13 12 2016. [Çevrimiçi]. http://www.worldportsource.com/waterways/Aegean_Sea_8.php.
- [10] «Piraeus Port Authority S.A.,» Erişim Tarihi: 2 1 2017. [Çevrimiçi]. <http://www.olp.gr/en>. [Erişildi: 2017].
- [11] «PORT AUTHORITY S.A.,» Erişim Tarihi: 2 1 2017. [Çevrimiçi]. <http://www.ola-sa.gr/en-us/home.aspx>.
- [12] Matlab, *R 2017a, Mapping Toolbox*, Natick, Massachusetts: Mathworks Inc., 2017.
- [13] «GEBCO2014_22.2269_34.7694_27.9551_41.517_30Sec_ESRIASCII,» 2016.
- [14] «QGis,» QGis Project, [Çevrimiçi]. <http://www.qgis.org/tr/site/>. [Erişildi: 25 12 2016].
- [15] «British Oceanographic Data Centre,» Erişim Tarihi: 20 12 2016. [Çevrimiçi]. https://www.bodc.ac.uk/my_account/get_basket/E2DH5DEF85D870C4E008G86129F5G512/Skey-GEBCONETE/.
- [16] J. Holland, *Adaptation in Natural and Artificial Systems*, Massachusetts: MIT Press, 1992.
- [17] R. Bellman, «On a routing problem,» *Quarterly of Applied Mathematics*, pp. vol. 16, no. 1, pp. 87-90, 1958.
- [18] L. R. Ford, «Network flow theory,» *DEFENSE DOCUMENTATION CENTER FOR SCIENTIFIC AND TECHNICAL INFORMATION*, p. 923, 1956.