

# Evaluarea Performanțelor Sistemelor de Calcul Performance Evaluation of Web Services

Boboi Tomas-Adrian, Cornea Alexandru-Vlad  
Universitatea Politehnica Timișoara

Aprilie 2021

# Cuprins

<b>1</b>	<b>Descrierea sistemului</b>	<b>2</b>
1.1	Descrierea sistemului din viața reală care se modelează . . . . .	2
1.2	Descrierea parametrilor care caracterizează sistemul . . . . .	3
<b>2</b>	<b>Descrierea modelului construit</b>	<b>4</b>
2.1	Arhitectura modelului . . . . .	4
2.2	Indicii de performanță . . . . .	4
2.3	Valorile inițiale ale indicilor de performanță . . . . .	5
<b>3</b>	<b>Experimente</b>	<b>7</b>
3.1	Experimentul #1 . . . . .	7
3.2	Experimentul #2 . . . . .	8
<b>4</b>	<b>Concluzii</b>	<b>10</b>

# 1 Descrierea sistemului

## 1.1 Descrierea sistemului din viața reală care se modelează

Sistemul modelat în lucrarea aleasă reprezintă o așa-zisă arhitectură orientată pe servicii (Service-oriented Architecture, sau SoA, pe scurt). În cadrul acestei paradigme, serviciile sunt văzute ca entități modulare care pot fi înlănțuite și conectate între ele pentru a obține o funcționalitate nouă, mai complexă decât cea a componentelor individuale care alcătuiesc sistemul.

Construind un sistem utilizând arhitectura menționată, atât administratorii sistemului, cât și utilizatorii finali, se bucură de beneficii pe care un sistem cu o arhitectură cu un grad de modularitate scăzută nu le poate oferi.

Pe de o parte, costurile de implementare, îmbunătățire ulterioară, dar și de mentenanță suportate de administratorul de sistem sunt mai scăzute, granularitatea sistemului permițând modificări restrânse pe un modul individual sau un set de module bine definit.

Pe de altă parte, utilizatorii se bucură de un sistem care oferă o performanță multumitoare, care poate fi ajustată dinamic, în funcție de diverși factori. Acest lucru asigură îndeplinirea țelului utilizatorului cât mai rapid și mai ușor, fapt ce garantează utilizarea viitoare a serviciului de către client.

Sistemul concret din viața reală care se modelează este o agenție de turism care dorește să-și mute activitatea în mediul on-line. Utilizatorii au acces la această aplicație web prin intermediul unei interfețe, numită *frontend*.

Utilizatorii aleg mai întâi o locație de pe hartă, după care selectează mijlocul de transport dorit (tren, avion sau taxi).

Următorul pas este plata, iar utilizatorii care doresc să facă mai multe opriri în călătoriile lor își vor depune călătoria curentă într-un coș de cumpărături. Trebuie menționat aici că aplicația suportă două clase de utilizatori: cei care doresc să planifice o călătorie directă, din punctul A în punctul B, și cei care doresc să-și planifice o călătorie cu opriri intermediare, planificate individual.

Din cele spuse mai sus, putem deduce serviciile care sunt înlănțuite în cadrul sistemului: *frontend*, *hartă*, *coș de cumpărături*, *tren*, *avion*, *taxi* și *plată*. Îmbunătățirea performanței sistemului va presupune îmbunătățirea performanțelor serviciilor individuale, fapt ce reprezintă țelul lucrării alese, și al proiectului curent.

## 1.2 Descrierea parametrilor care caracterizează sistemul

Parametrii care caracterizează sistemul din viața reală sunt timpii de servire ai fiecărui serviciu în parte. Fiecare componentă modulară din sistem are asociat acest timp de servire, care reprezintă timpul scurs între primirea intrării și generarea unei ieșiri spre următorul modul din lanțul sistemului.

În mod ideal, am dori ca acești timpi să tindă spre zero, însă din considerente de cost și implementare, acest lucru nu este tot timpul posibil. Prețul unui serviciu crește direct proporțional cu calitatea acestuia, astfel încât alegerea în toate cazurile a celor mai performante servicii posibile poate duce la costuri astronomice, care, deși duc la o performanță pe măsură, nu-și justifică costul, clienții neputând sesiza vreo diferență față de un sistem puțin mai ieftin.

Acesta este unul din scopurile simulării unui asemenea sistem: găsirea combinației de servicii care oferă cea mai bună performanță la prețul cel mai avantajos pentru administratorul de sistem, în funcție de nevoile acestuia și a clienților săi.

Având în vedere acestea, putem menționa parametrii pe care îi vom folosi pentru a modela și simula sistemul nostru:

- timpii medii de servire ai fiecărui serviciu
  - servirea se face după o distribuție exponențială, iar acești timpi reprezintă valoarea medie aferentă valorii  $\lambda$  care caracterizează distribuția exponențială
  - timpii de servire corespund fiecărui serviciu în parte, și sunt diferiți în funcție de clasa de utilizatori despre care se discută
- probabilitățile de rutare ale serviciului *Frontend*
  - corespondentul lor din viața reală este probabilitatea ca o persoană să acceseze următorul serviciu, pornind de la interfața cu utilizatorul

## 2 Descrierea modelului construit

### 2.1 Arhitectura modelului

Arhitectura modelului, care poate fi găsită în figura 1, cuprinde serviciile menționate în secțiunea anterioară, modelate ca module de tip *Queue* în contextul programului JMT (Java Modelling Tools). Serviciile sunt următoarele:

- *Frontend* - interfața cu utilizatorul
- *Mappe* - serviciul de selectare a unei locații de pe hartă
- *Carrello* - serviciul care implementează coșul de cumpărături
- *Aereo, Taxi, Treno* - serviciile care implementează posibilitatea de a alege între transportul aerian, cu mașina, respectiv cu trenul
- *Pagamento* - serviciul prin intermediul căruia utilizatorul realizează plata călătoriei, sau a călătoriilor, dacă este un utilizator care alege o călătorie cu mai multe opriri

Pe lângă aceste servicii, avem utilizatorii, reprezentați de modulul *Utenti*. Aceștia nu mai sunt reprezentați ca un modul de tipul *Queue*, întrucât utilizatorii nu reprezintă un serviciu în sine, ci beneficiarii acestora.

### 2.2 Indicii de performanță

Indicii de performanță pe care îi studiem în lucrarea curentă sunt următorii:

- *Utilization* (gradul de utilizare) - reprezintă procentajul din timp în care serviciul este ocupat
- *System Response Time* (timpul de răspuns al sistemului) - reprezintă timpul de răspuns din punctul de vedere al utilizatorului, mai exact intervalul de timp dintre trimiterea unei cereri din partea utilizatorului și primirea răspunsului
- *System Throughput* (capacitatea de trecere a sistemului) - reprezintă rata la care utilizatorii realizează o interacțiune completă cu sistemul
- *Queue Time* (timpul de așteptare) - reprezintă intervalul de timp în care un utilizator așteaptă la nivelul unui centru de servire

Indicii aleși sunt folositori pentru a releva performanța sistemului, întrucât ei relevă informații atât despre performanța sistemului. Ei ne oferă atât informații despre calitatea serviciului pentru utilizator, cât și despre performanța sistemului, relevantă pentru administratorul de sistem.

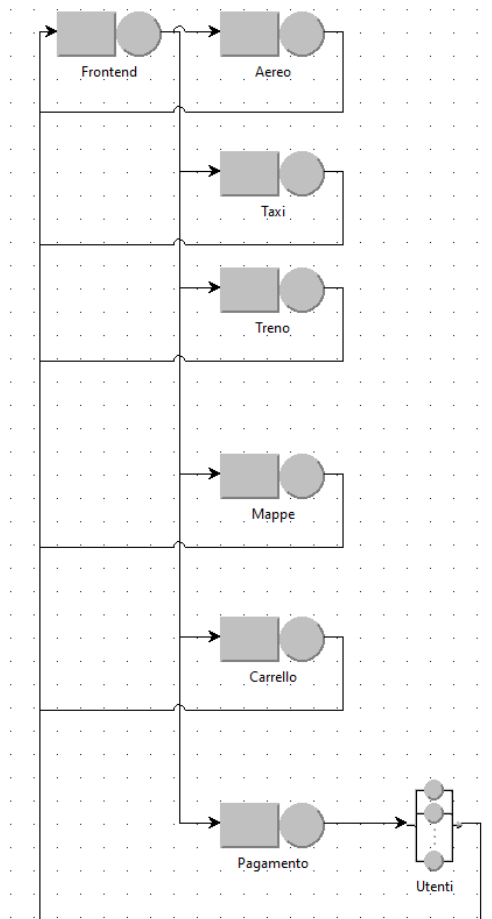


Figura 1: Arhitectura sistemului: utilizatorii accesează prin intermediul interfeței cu utilizatorul diversele servicii oferite de aplicație

## 2.3 Valorile inițiale ale indicilor de performanță

În figura 2 putem găsi un rezumat al indicilor de performanță. În tabelele următoare se găsesc valorile inițiale ale indicilor de performanță, rezultate în urma procesului de simulare.

Scopul lucrării studiate este acela de a identifica acele module care îngreunează funcționarea sistemului, prin așa-numitul proces de *bottlenecking*. Identificarea și îmbunătățirea serviciului care produce acest efect va duce la o mai bună performanță a sistemului, iar acesta va fi scopul experimentelor care vor urma în secțiunea 3.

Performance Index	Class/Mode	Station/Region/System	Stat.Res.	Conf.Int.	Max Rel.Err.	
Response Time	Puntuale	System	<input type="checkbox"/>	0.99	0.03	
Response Time	Itinerario	System	<input type="checkbox"/>	0.99	0.03	
Throughput	Puntuale	System	<input type="checkbox"/>	0.99	0.03	
Throughput	Itinerario	System	<input type="checkbox"/>	0.99	0.03	
Utilization	Puntuale	Frontend	<input type="checkbox"/>	0.99	0.03	
Utilization	Puntuale	Carrello	<input type="checkbox"/>	0.99	0.03	
Utilization	Puntuale	Mappe	<input type="checkbox"/>	0.99	0.03	
Utilization	Puntuale	Treno	<input type="checkbox"/>	0.99	0.03	
Utilization	Puntuale	Aereo	<input type="checkbox"/>	0.99	0.03	
Utilization	Puntuale	Taxi	<input type="checkbox"/>	0.99	0.03	
Utilization	Puntuale	Pagamento	<input type="checkbox"/>	0.99	0.03	
Utilization	Itinerario	Frontend	<input type="checkbox"/>	0.99	0.03	
Utilization	Itinerario	Carrello	<input type="checkbox"/>	0.99	0.03	
Utilization	Itinerario	Mappe	<input type="checkbox"/>	0.99	0.03	
Utilization	Itinerario	Treno	<input type="checkbox"/>	0.99	0.03	
Utilization	Itinerario	Aereo	<input type="checkbox"/>	0.99	0.03	
Utilization	Itinerario	Taxi	<input type="checkbox"/>	0.99	0.03	
Utilization	Itinerario	Pagamento	<input type="checkbox"/>	0.99	0.03	
Queue Time	Puntuale	Frontend	<input type="checkbox"/>	0.95	0.05	
Queue Time	Puntuale	Carrello	<input type="checkbox"/>	0.95	0.05	

Figura 2: Descrierea indicilor de performanță ai sistemului. Din imagine mai lipsesc timpii de așteptare aferenți câtorva module respectiv clase de utilizatori, însă ei se pot regăsi în tabelele de mai jos

Utilization	"Puntuale"	"Itinerario"	Queue Time	"Puntuale"	"Itinerario"
Frontend	0.0120	0.1072	Frontend	<b>5.66E-4</b>	<b>4.98E-4</b>
Carello	-	0.0212	Carello	-	0.00
Mappe	7.44E-3	2.55E-3	Mappe	3.18E-6	1.41E-5
Treno	3.60E-3	1.70E-3	Treno	3.80E-6	1.48E-5
Aereo	2.18E-3	1.36E-3	Aereo	2.52E-6	4.85E-6
Taxi	1.68E-3	2.04E-3	Taxi	3.64E-6	3.50E-6
Pagamento	9.83E-4	8.78E-4	Pagamento	1.78E-6	1.60E-7

	"Puntuale"	"Itinerario"
System Response Time	1.0327	1.1548
System Throughput	0.9683	0.8659

Tabela 1: Rezultatele inițiale ale simulării. Observăm că serviciul de *Frontend* produce efectul de bottleneck, întrucât timpul de așteptare al său este cel mai pronunțat.

### 3 Experimente

Experimentele ce urmează au ca scop îmbunătățirea performanțelor sistemului, prin identificarea serviciilor care îngreunează sistemul, și înlocuirea lor cu o serie de servicii mai performante. Acesta este avantajul arhitecturilor de tipul Service-oriented, anume că îmbunătățirea sistemului se poate face modular, încă din faza de proiectare, în funcție de necesitățile clienților.

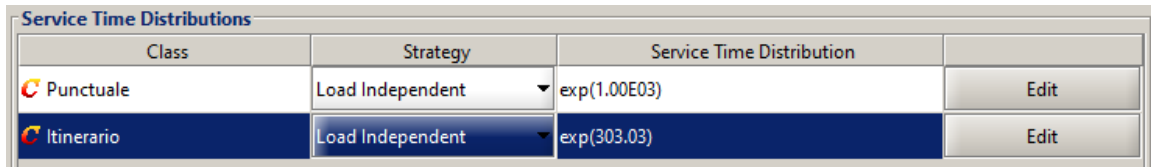
#### 3.1 Experimentul #1

În cadrul acestui prim experiment vom îmbunătăți serviciul de *Frontend*, anume îi vom înjumătăți timpul de servire, simulând astfel un serviciu de două ori mai rapid, pentru ambele clase de utilizatori.

Astfel, noile valori medii (*mean values*) ale timpilor de service pot fi găsiți în tabelul următor:

	"Puntuale"	"Itinerario"
Frontend	0.0010	0.0033
Carello		0.0050
Mappe	0.0025	0.0005
Treno	0.0050	0.0010
Aereo	0.0030	0.0008
Taxi	0.0030	0.0008
Pagamento	0.0010	0.0010

Tabela 2: Valorile medii ale timpilor de servire (urmând o distribuție exponențială) corespunzător serviciilor din sistem. Observăm că pentru clasa *Puntuale*, serviciul *Carello* nu are nicio valoare, fiindcă utilizatorii punctuali nu au posibilitatea de a-și adăuga tichetele în coșul de cumpărături



Service Time Distributions			
Class	Strategy	Service Time Distribution	
Puntuale	Load Independent	exp(1.00E03)	Edit
Itinerario	Load Independent	exp(303.03)	Edit

Figura 3: Modificările din JMT făcute în cadrul acestui experiment

Rezultatele simulării cu noul serviciu de *Frontend* se pot găsi în tabelele de mai jos.



Utilization	"Puntuale"	"Itinerario"	Queue Time	"Puntuale"	"Itinerario"
Frontend	6.05E-3	0.0570	Frontend	<b>1.45E-4</b>	1.18E-5
Carello	-	0.0229	Carello	-	0.00
Mappe	7.47E-3	2.76E-3	Mappe	3.52E-6	1.33E-5
Treno	3.70E-3	1.83E-3	Treno	3.61E-6	<b>1.42E-5</b>
Aereo	2.25E-3	1.45E-3	Aereo	2.27E-6	5.07E-6
Taxi	1.73E-3	2.19E-3	Taxi	3.37E-6	2.80E-6
Pagamento	9.92E-4	9.27E-4	Pagamento	1.66E-6	7.55E-7

	"Puntuale"	"Itinerario"
System Response Time	1.0150	1.1005
System Throughput	0.9852	0.9087

Tabela 3: Rezultatele obținute de pe urma primului experiment

Îmbunătățirea serviciului de *Frontend* duce la o mai bună performanță a sistemului pe toate planurile: gradul de utilizare este mai scăzut, timpul de așteptare a scăzut, timpul de răspuns al sistemului a scăzut și el, iar capacitatea de trecere a sistemului a crescut.

Deși aceste variații nu par semnificative, trebuie să reținem că simularea s-a realizat cu câte un utilizator în fiecare clasă (la fel ca în lucrarea inițială), *Puntuale*, respectiv *Itinerario*. Scalarea aplicației la un număr mai semnificativ de utilizatori va duce la amplificarea acestor diferențe, și va accentua superioritatea sistemului care conține serviciul de *Frontend* modificat.

## 3.2 Experimentul #2

Mai departe, urmărim același scop ca la experimentul precedent, și identificăm acele servicii care produc fenomenul de *bottlenecking*: serviciul *Frontend* pentru clasa de utilizatori *Puntuale*, respectiv serviciul *Treno* pentru clasa de utilizatori *Itinerario*.

Înjumătățim timpii de servire aferenți acestor servicii pentru clasele de utilizatori menționate, astfel că, față de valorile din tabela 2, serviciul *Frontend* va avea un timp de servire de 0.0005 unități de timp pentru utilizatorii *Puntuale*, iar serviciul *Treno* va avea un timp de servire de 0.0005 unități de timp pentru utilizatorii *Itinerario*.

	"Puntuale"	"Itinerario"
Frontend	<i>0.0005</i>	0.0033
Carello		0.0050
Mappe	0.0025	0.0005
Treno	0.0050	<i>0.0005</i>
Aereo	0.0030	0.0008
Taxi	0.0030	0.0008
Pagamento	0.0010	0.0010

Tabela 4: Noile valori ale timpilor de servire

Valorile indicilor de performanță , obținute în urma simulării, se pot găsi în tabelele de mai jos. Observăm că variația performanței sistemului este mult mai mică decât la experimentul precedent, fapt ce ne sugerează că trebuie să căutăm o strategie mai eficientă de îmbunătățire a sistemului.

Utilization	"Puntuale"	"Itinerario"	Queue Time	"Puntuale"	"Itinerario"
Frontend	3.02E-3	0.0574	Frontend	<b>1.40E-4</b>	3.92E-6
Carello	-	0.0226	Carello	-	0.00
Mappe	7.56E-3	2.74E-3	Mappe	4.90E-6	1.26E-5
Treno	3.68E-3	9.12E-3	Treno	1.54E-6	<b>1.31E-5</b>
Aereo	2.22E-3	1.46E-3	Aereo	3.08E-6	4.74E-6
Taxi	1.71E-3	2.19E-3	Taxi	4.58E-6	5.38E-6
Pagamento	9.84E-4	9.19E-4	Pagamento	2.25E-6	1.06E-6

	"Puntuale"	"Itinerario"
System Response Time	1.0050	1.0652
System Throughput	0.9925	0.9211

Tabela 5: Rezultatele obținute în urma îmbunătățirii serviciului de *Frontend* pentru utilizatorii *Puntuale*, respectiv a serviciului *Treno* pentru utilizatorii *Itinerario*

Aceste îmbunătățiri, deși minore, ne indică o caracteristică importantă a sistemelor Service-oriented: nu putem înlătura complet fenomenul de *bottlenecking*, întrucât întotdeauna va exista un serviciu care va îngreuna performanța sistemului. Țelul nostru ar trebui să fie mai degrabă găsirea unui compromis între costul fiecărui serviciu în parte și performanța sistemului.

## 4 Concluzii

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetur id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tellus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

Nam dui ligula, fringilla a, euismod sodales, sollicitudin vel, wisi. Morbi auctor lorem non justo. Nam lacus libero, pretium at, lobortis vitae, ultricies et, tellus. Donec aliquet, tortor sed accumsan bibendum, erat ligula aliquet magna, vitae ornare odio metus a mi. Morbi ac orci et nisl hendrerit mollis. Suspendisse ut massa. Cras nec ante. Pellentesque a nulla. Cum sociis natoque penatibus et magnis dis parturient montes, nascetur ridiculus mus. Aliquam tincidunt urna. Nulla ullamcorper vestibulum turpis. Pellentesque cursus luctus mauris.