

RailEasy

HET LOOPT VLOT !

RailEasy



Sinds april 1987 commercialiseert de NMBS onder de benaming RailEasy een reeks telematische produkten voor het geïntegreerd beheer van het verkeer.

De uiteindelijke formule is ontstaan uit de samenvoeging van vier ideeën die als volgt kunnen samengevat worden :

1974 : waarom geen "elektronische facturatie" lanceren ?

1981 : waarom geen transporten realiseren "zonder documenten" ?

1987 : waarom onze basisdata voor het "volgen van transporten" niet toegankelijk maken voor onze klanten ?

1987 : waarom deze telematische produkten niet commercialiseren ?

De antwoorden op deze vragen zijn gevat in RailEasy zelf. Er zijn vier eigenlijke produkten :

1. het volgen van transporten in real time;
2. vervoer zonder documenten;
3. elektronische facturatie;
4. dienstverlening op maat

Kom binnen...

Uw vervoer volgen vanuit uw kantoor is mogelijk voor elke klant.

De NMBS nodigt u uit om binnen te treden in haar computer.

Er zijn twee mogelijke toegangen, afhankelijk van de uitrusting van de klant: via telex of via computer. De tussenliggende gang is een RTT-lijn die recht naar de processors van de spoorweg leidt en die passeert via de nodige transcodeerders. Ons schema toont duidelijk deze weg.

Aan de andere uitgang van de NMBS-computer is er een tweede gang, Hermes genoemd, die het Belgische systeem voor het beheer van het goederenverkeer verbindt met de Britse, Franse, Duitse, Zwitserse en Italiaanse netwerken.

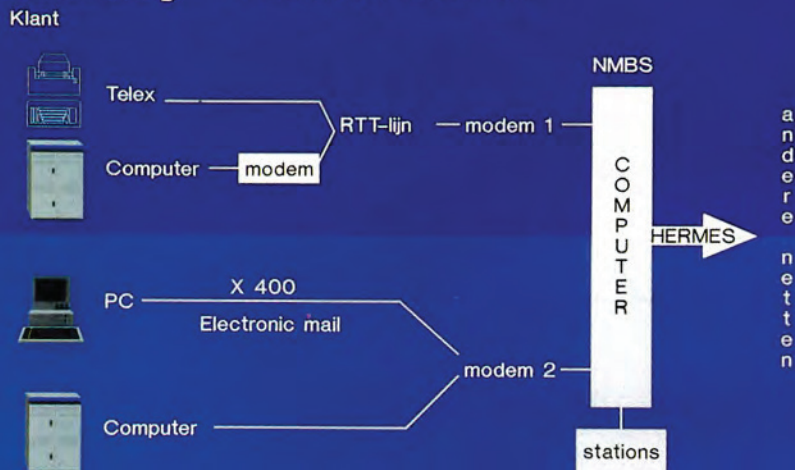
Aldus is het mogelijk om in real time de reisweg van de wagens te volgen in zes Europese landen. En van 1990 tot 1992 zullen zes andere landen progressief hun systeem op het onze aansluiten.

RailEasy



NMBS = 1e net in Europa

RailEasy : international connection



U krijgt de sleutel

Uiteraard houdt de NMBS-computer geen "opendeurdag". Om toegang te hebben tot het systeem krijgt de klant een persoonlijke "sleutel" die de vertrouwelijke aard van de uitgewisselde data waarborgt.

Deze sleutel is driedelig: * om toegang te hebben krijgt de klant een eigen sleutelwoord, en zijn terminal of telex wordt door het systeem geïdentificeerd alvorens het licht op groen komt te staan; * elke gestelde vraag passeert via een "betrouwbaarheidsfilter" die bepaalt of de klant een bepaalde vraag over een bepaald transport mag stellen; * de antwoorden passeren door dezelfde filter die naar de "juiste" bestemming worden doorgestuurd.

Hoe informatie vragen ?

Er is veel informatie opgeslagen in het systeem. De klant kan ze op twee manieren opvragen: > door telkens de vraag te stellen: "Waar is mijn wagen ?" > door de "systematische informatie" aan te vragen betreffende welbepaalde gebeurtenissen (vertrek van de wagen, grensovergang, enz.).

Aldus krijgt de klant kennis van het wagen- of containernummer, de staat van de wagen (ledig of beladen), het beladen gewicht, de aard van de goederen, de oorsprong, de bestemming, enz.

De informatie is derwijze doorgedreven dat de NMBS ook kan mededelen welke goederen er voorheen vervoerd werden in de aangeboden ledige wagens. De klant beslist dan zelf of deze eerst moeten gereinigd worden vooraleer zijn goederen te laden.

Een etiket... en dat is alles !

Op de gehele reisweg moet de wagen steeds "vergezeld" zijn van de noodzakelijke transportdocumenten. Dit veronderstelt dat de verzender een vrachtbrief invult en deze overhandigt aan het vertrekstation.

Welnu, voor het binnenlands verkeer is dat verleden tijd ! Voor binnenlandse zendingen kan het transportorder eenvoudig doorgegeven worden via RailEasy: zonder zelf naar het vertrekstation te gaan print de klant een speciaal etiket om op de wagen te kleven.

De gegevens met betrekking tot deze verrichtingen worden samengebracht op een elektronische informatiedrager en door de NMBS om de tien dagen vergeleken met haar eigen gegevens.

Dergelijke manier van verzenden slaat aan bij de klanten: vandaag de dag wordt 40 % van de binnenlandse verzendingen aldus ter bestemming gebracht.

Dit systeem zal binnenkort uitgebreid worden tot het internationaal verkeer door de toepassing van DOCIMEL, een netwerk dat door de spoorwegnetten momenteel op punt wordt gesteld.

Onze boekhouding en uw boekhouding...

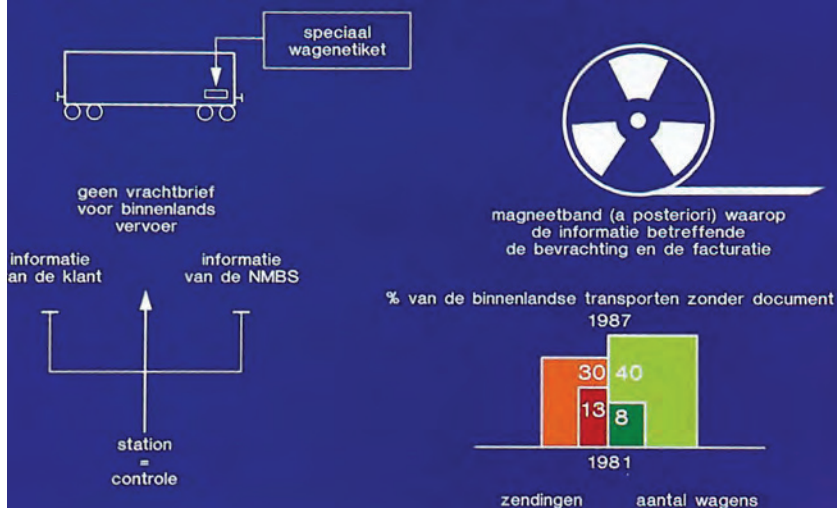
De informatica heeft het administratieve werk in de boekhouding sterk vereenvoudigd.

En vandaag de dag gaat RailEasy nog een stap verder.

RailEasy : Gecontroleerde informatie



RailEasy : Transporten zonder document



Bij het ontvangen van een factuur dient de klant, die over een geïnformatiseerde boekhouding beschikt, de gegevens nog in te voeren in zijn eigen systeem.

En in feite werden deze gegevens twee maal ingevoerd: door de NMBS en door de klant. Tijdverlies en nodeloos werk...

Daarom stelt de NMBS voor om de facturen via RailEasy door te sturen.

Deze elektronische facturen kunnen dan rechtstreeks door de klant boekhoudkundig verwerkt worden. Een niet te versmaden productiviteitswinst.

Uitstekend maatwerk !

Het vierde RailEasy-produkt betreft de dienstverlening op maat, m.a.w. een aantal programma's die uitstekend beantwoorden aan specifieke behoeften.

Met een voorbeeld tonen we aan hoe een onderlinge samenwerking op het gebied van de informatica kan leiden tot een beter transportbeheer.

RailEasy : Dienstverlening op maat Bevrachting door de klanten



De klant berekent het factuurbedrag



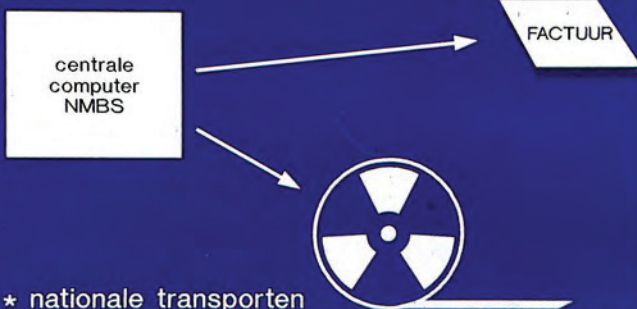
Hij betaalt het bedrag aan de NMBS



De magneetband bevat de transportinformatie

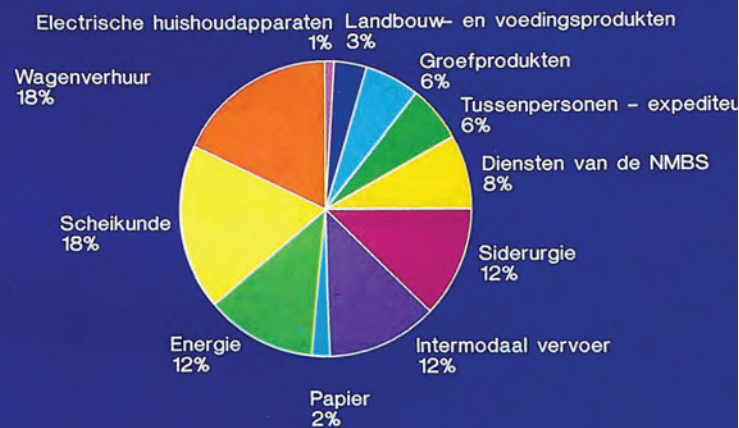
De NMBS controleert en regelt de afwijkingen

RailEasy : De elektronische facturatie



- * nationale transporten
- * internationale transporten
- * bijkomende prestaties (weging, ...)
- * staangeld

RailEasy : Alle sectoren



In de transportwereld gebeurt het meer en meer dat de klant zelf de transport kosten berekent, die dan door de vervoerder worden gefactureerd.

De NMBS past deze methode toe met een belangrijk klant uit de chemische sector.

Eerste fase: de klant berekent zijn transportkosten in functie van de overeenkomst met de spoorweg.

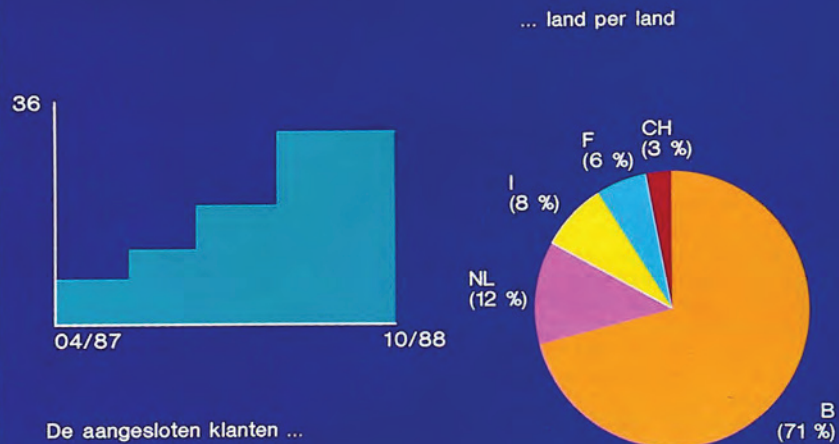
Tweede fase: hij betaalt zijn kosten op vastgestelde data.

Derde fase: hij maakt aan de NMBS de gegevens over waarop hij zich heeft gebaseerd.

De NMBS vergelijkt deze gegevens met haar gegevens via computer. De afwijkingen worden a posteriori geregeld, waardoor administratiekosten in geval van betwisting worden beperkt, zowel voor de NMBS als voor de klant.

Deze wijze van werken geeft uitstekende resultaten. Het is bovendien een moderne en dynamische manier om commerciële betrekkingen te onderhouden.

RailEasy : het loopt vlot !



Samengevat...

RailEasy schenkt het beheer van het transport per spoor een aantal ontegensprekelijke voordelen:

* een betere rotatie van het materieel; * een betere planning van de produktie; * het terugschrijven van de administratiekosten; * besparingen op het niveau van de fysische overdracht van de informatie...

Deze voordelen worden door de klanten van de NMBS naar waarde geschat. In 18 maanden hebben zich 36 klanten aangesloten op RailEasy (en deze zorgen voor 45 % van het NMBS-goederenverkeer). En nog 5 andere testen het systeem uit, in afwachting van een bijna definitieve aansluiting.

Deze geabonneerden op RailEasy situëren zich in alle industriële sectoren die door het spoor bediend worden (zie onze grafiek). Het zijn voornamelijk Belgische klanten, maar er

zijn ook Zwitserse (3 %), Franse (6 %), Italiaanse (8 %) en Nederlandse (12 %) klanten. De Nederlandse Spoorwegen hebben trouwens een samenwerkingsakkoord afgesloten met de NMBS, om hun klanten te laten profiteren van de voordelen van RailEasy. Dat in afwachting van de NS-aansluiting op het Hermes-netwerk, en van de ontwikkeling van eigen toepassingen.

RailEasy is werkelijk easy. Het is trouwens het letterwoord voor Railway Exchange of Data advanced System.

En dat alles tegen een interessante prijs: > een maandelijks vast abonnementsgeld in functie van het aantal aansluitingen; > een prijs per communicatie.

De telematische mogelijkheden van de NMBS kunnen samengevat worden als volgt: "De spoorweg ten dienste van de klant". Een veelbelovend programma voor 1992/93.

De allereerste abonnee !

De groep Cockerill-Sambre was de eerste abonnee op RailEasy. Eigenlijk heel normaal wanneer men weet dat deze industriële reus in alle bekkens samen niet minder dan 300.000 wagens per jaar behandelt.

Het beheer van dergelijk vervoer is des te meer complex omdat bij de uitwisseling van die massa gegevens tussen vervoerder en klant wel eens kleine foutjes kunnen sluipen, waardoor het administratief werk voor de rechtzetting ervan eigenlijk de rendabiliteit overstijgt.

Uit ons schema blijkt hoe een volledige integratie tot stand kwam.

De centrale computer ontvangt alle informatie die verwerkt en geschift wordt, om ze daarna naar het betrokken bekken te leiden. Er werd gekozen voor automatische gegevensverwerking. Het onderzoek naar het transport van de wagons of groepen van wagons in België en in het buitenland is aan de gang.

In de praktijk ontvangen alle gebruikers een gedrukte listing met de wagens die zij ter beschikking hebben. Elke wagon wordt geïdentificeerd aan de hand van een nummer van acht cijfers (die door de NMBS gecontroleerd werden dankzij het controlecijfer achteraan) en het geladen gewicht. Het personeel belast met de behandeling van de wagens ontvangt het gedrukte document trouwens met het oog op een controle van het gewicht. De computer heeft deze lijst gestockeerd om de wagens te volgen tot op het ogenblik dat de NMBS ze overneemt. De P-wagens die in het vervoer worden inge-

schakeld worden voortdurend gevolgd. En C.S. verzorgt de rit van begin tot einde van wagens die door bepaalde havenoperators worden geladen.

Voor de heer De Marco, die de ploeg in Charleroi leidt, heeft RailEasy onbetwistbare voordelen. De betrouwbaarheid van de uitgewisselde informatie ligt op hoog niveau. Het opnieuw decoderen van de nummers van de wagens is niet langer noodzakelijk. De kans op vergissingen wordt daardoor uiterst klein. Gewapend met alle gegevens die tijdens de nacht over het verkeer werden ingezameld, kunnen de transportverantwoordelijken onmiddellijk alle nodige beslissingen treffen. Dit dankzij RailEasy dat een betere controle van hun vervoer toelaat. Dit is niet zo maar een voordeel wanneer men enorme bewegingen regelt van en naar een tiental spoorwegaansluitingen in een zone die zich uitstrekt van Charleroi tot Monceau.

Ook de boekhouding, op het niveau van de groep, wint aan doeltreffendheid. De centrale computer gaat in zijn geheugen de gegevens van de magnetische facturatiebanden na. De aanschrijving van de kosten gebeurt onmiddellijk, zonder codering en decodering.

Tijdens ons bezoek aan Charleroi stelde de RailEasy sales manager de nieuwste ontwikkelingen in deze formule voor. De belangstelling van zijn gesprekspartners laat geen enkele twijfel mogelijk: er zijn nieuwe vooruitzichten en er is goede hoop op vooruitgang en op een nog doeltreffender werkor- ganisatie.

GPAO = produktiebeheer via computer

Het komt erop neer de theoretische ritgegevens en de werkelijke transporturen via computer te integreren, en dit zowel voor de nationale als voor de internationale transporten.

De systematische en automatische vergelijking van de "theoretische" en "werkelijke" dienstregelingen moet voor de spoorwegnetten en voor de klanten bepaalde zaken mogelijk maken.

Voor de spoorwegnetten moet het mogelijk zijn om: * vlugger te reageren op incidenten * transporten beter te plannen * hun aanbod te verbeteren

Voor de klanten moet het mogelijk zijn om: * over een "elektronisch" spoorboekje van de internationale goederentreinen te beschikken, zodat ze de datum en het uur van aankomst van een wagon of van een zending naar het buitenland kunnen plannen; * systematische informatie te krijgen wanneer de ritgegevens en de realiteit niet overeenstemmen.

DOCIMEL

Het belangrijkste doel van Docimel is de internationale vrachtbrief te vervangen door elektronische berichten. Zodoende wordt elke menselijke tussenkomst uitgesloten bij de uitwisseling van de documenten tussen de partijen die betrokken zijn bij het transport: de klanten, de spoorwegmaatschappijen, de douane, de banken en de verzekeringsmaatschappijen.

Het systeem zal zodanig opgevat worden dat het verenigbaar zal zijn met de berichten die gebruikt worden door de overige transportmiddelen (de wegen, de waterwegen, de zeevaart). Daarom zullen de berichten ontwikkeld worden volgens de normen van EDIFACT.

Docimel moet het mogelijk maken om de gegevens juist te interpreteren en te verwerken. Anderzijds moet hij het verkeer van de goederen en de planning van de bewerkingen bij de klanten en bij de spoorwegnetten verbeteren.