RailEdi: de klant centraal

Reeds lang is het de bedoeling dat aan vervoersorganisatie geen velletje papier te pas komt. Sedert begin 1995 zet de NMBS samen met Seagha die woorden in daden om. Seagha had reeds een aanbod computeradministratie voor de scheepvaartklanten.

De cliënteel van de Antwerpse havenzone kan als eerste van de nieuwe voordelen gebruik maken. Met een aansluiting op het telematicanet Seagha-Clearing krijgen ze toegang tot RailEdi én RailEasy.

RailEasy is een aanbod dat heel wat NMBS-goederenklanten goed kennen. Dit systeem dat de goederenwagens opvolgt, maakt het mogelijk regelmatig boodschappen door te krijgen of bij gelegenheid bij het centrale vervoerbeheerssysteem inlichtingen in te winnen over goederenwagens, die in België en in de Europese buurlanden onderweg zijn.

Met RailEdi kunnen de verzenders of hun medewerkers hun bestellingen voor spoorwegvervoer in binnenlands verkeer doorgeven via de computer. Die mogelijkheid biedt verscheidene voordelen voor de spoorwegklanten.
Het bespaart hen eerst en vooral een verplaatsing naar het station. De vrachtbrief, het eigenlijke vervoercontract, wordt in de kantoren van de klant opgemaakt met de computer. De Seagharail-software die door de NMBS-partner werd ontwikkeld, is daar een nuttige hulp bij.
De vrachtbrief wordt doorgegeven in Edifact-taal. Daarna wordt de "elektronische" vrachtbrief automatisch nagekeken. Indien nodig wordt een vraag tot aanpassing doorgestuurd. De vrachtbrief moet immers volledig conform zijn om eventueel een verkeerde interpretatie te voorkomen.
De elektronische vrachtbrief "vergezelt", net als de papieren versie, de vracht. Hij doet zelfs beter. Hij bereikt de computerterminal van het station van bestemming, nog voor de goederenwagens er toekomen.
Aangezien de gegevens slechts één keer worden ingegeven -en bij het encoderen worden gecontroleerd- is de kans op vergissingen bij de facturering uiterst gering. De facturering kan ook elektronisch gebeuren en door de klant

makkelijk in zijn boekhouding worden ingebracht, zonder nieuwe gegevensinbreng.

Niet alleen de klant maar ook de NMBS vaart er wel bij. Het administratieve luik van het vervoer in binnenlands verkeer is zo uiterst betrouwbaar, wat de commerciële contacten tussen vervoerder en klant alleen maar ten goede kan komen.

Tot op heden kan het vervoer zonder "papieren" vrachtbrief enkel binnen de landsgrenzen. Nochtans is RailEdi ook een nuttig instrument voor verzenders die internationaal werken. Voor grensoverschrijdend verkeer levert de NMBS de vrachtbrief af, die de wagens van eind tot eind zal vergezellen. De verzender blijft genieten van de waarborgen die het systeem biedt.
De spoorwegnetten werken aan een gelijkaardige formule op internationale schaal. Euraildata moet de internationale elektronische vrachtbrief tot stand brengen. Net zoals bij het aanbod dat door de NMBS en Seagha werd in het leven geroepen zal de klant centraal staan in het voorgestelde systeem. Doel van deze nieuwe vorm van vervoersbeheer is kwaliteitsservice.

RailEdi: een beschrijving

RAILEDI is de elektronische vrachtbrief.
SEAGHARAIL is de software die op punt werd gesteld voor de cliënteel van de NMBS. Zij werd ontworpen door SEAGHA volgens de richtlijnen van de NMBS.

Beschrijving van het actuele systeem

De verzender vult geen papieren vrachtbrief meer in, maar stelt zelf, dankzij SEAGHARAIL, zijn vervoersdocument samen op een PC. Verschillende schermen, die elk overeenstemmen met een bepaalde rubriek van de vrachtbrief, worden ingevuld.

Om de taak van de klant te vergemakkelijken, zijn voorzien:
❒ een controle op de geloofwaardigheid van de gegevens;
❒ een directe toegang tot de codes en hun betekenis;
❒ een aantal modelvrachtbrieven die kunnen worden opgeslagen en aangepast aan de werkelijke transporten.

Aan de uitgang van SEAGHARAIL bevindt zich een vertaler die het gevormde bericht omzet in een EDIFACT-bericht dat wordt doorgestuurd naar de centrale informatica van de NMBS via de computer van SEAGHA.

De informatica slaat de EDIFACT-gegevens op in een logging die ingeval van betwisting als bewijs zal dienen.

Vervolgens vertaalt zij het bericht in een zogenaamde FLAT-FILE. Als zij tijdens deze vertaling een onmogelijkheid aantreft, of als de vertaalde gegevens een onwaarschijnlijkheid of een onverenigbaarheid bevatten, zendt zij het bericht via SEAGHA terug naar de klant onder de vorm van een negatief APERMS-bericht. Dit bericht bevat onder andere de vastgestelde anomalie in code en in klaar.

Van het oorspronkelijke bericht behoudt de informatica geen enkel ander spoor dan de logging. De klant moet dan een nieuw correct bericht leveren.

Als de centrale informatica van de NMBS noch onwaarschijnlijkheid, noch onverenigbaarheid vaststelt:
❒ geeft zij een identificatienummer aan de zending;
❒ stelt zij bepaalde gegevens samen op basis van de inhoud van het bericht van de klant;

❒ zendt zij, indien de klant dit verlangt, een positief APERMS-bericht (in EDIFACT) naar de klant;
❒ slaat zij de gegevens van de partner op in een gegevensbank.

Vanaf dat moment kan de centrale informatica van de NMBS de gegevens voor de factage uit haar gegevensbank opvragen en deze naar de factage doorsturen. De factage vergelijkt de inhoud van het bericht met de werkelijkheid op het terrein, hetgeen aanleiding geeft tot één van volgende situaties:
❒ geen enkel verschil wordt vastgesteld en de factage zendt een aanvaardingsbericht (zij voegt dit bericht onder andere bij de gegevens waarover zij reeds beschikt);
❒ een belangrijk verschil wordt vastgesteld (een wagen te veel, een wagen te weinig, ontbrekende bijlagen, een gewichtsverschil, enzovoort...); de factage meldt dit aan de Informatica die een negatief APERMS-bericht naar de partner zendt, en zij neemt alle nodige maatregelen om de zending NIET te vertragen;
❒ een onbelangrijk verschil wordt vastgesteld; de factage doet de rechtgezetting en deelt dit mede aan de centrale informatica.

Vanaf dat moment:
❒ vult de centrale informatica haar gegevens aan met de informatie van de factage;
❒ en beschikt zij over alle gegevens die nodig zijn voor de handelingen van de beweging.

Zij onttrekt dan aan de gegevensbank alle gegevens betreffende de bevrachting van de zending en zendt deze door naar het bevrachtingscentrum.

Het bevrachtingscentrum beschikt over een beperkte tijd om de zending te behandelen en twee gevallen kunnen zich voordoen:
❒ het behandelt de zending niet en deze bevindt zich in een toestand van automatische aanvaarding; de centrale informatica grijpt in en kent aan de zending de procedure toe die haar het meest logisch lijkt;
❒ het bevrachtingscentrum behandelt de zending wel en vult de vooringevulde schermen aan; alzo deelt het de kosten van bijkomende prestaties mede of vervolledigt het de niet door de klant ingevulde gegevens.

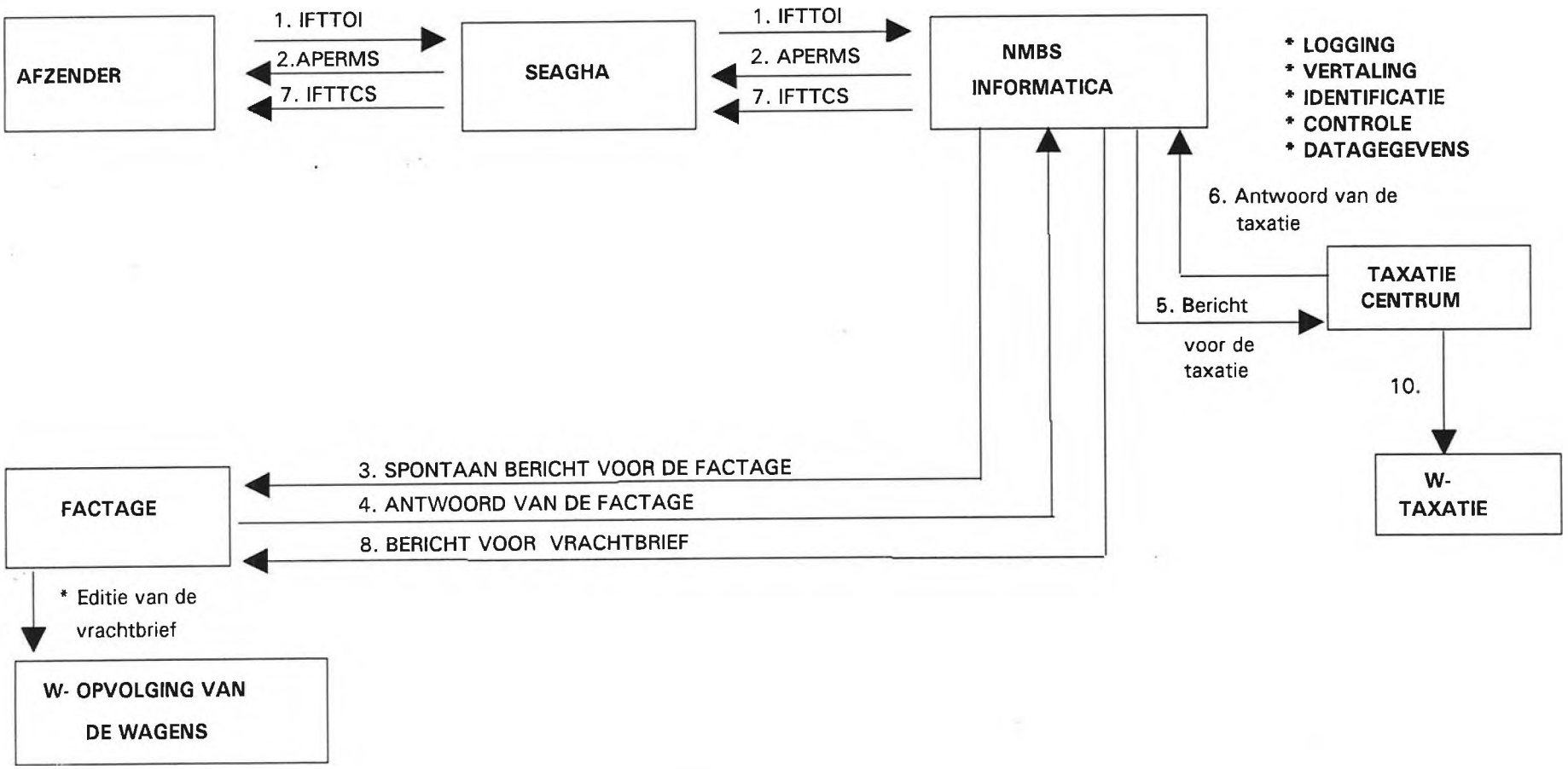
Na deze tussenkomst van het bevrachtingscentrum:
❒ past de informatica haar gegevensbestand aan;
❒ drukt zij voor internationaal verkeer alsook voor het binnenverkeer van gevaarlijke goederen de vrachtbrief én sommige bijlagen af;
❒ zendt zij een IFTTCS-bericht, dat als aanvaarding van de zending geldt, naar de partner.

Als afgeleid produkt van RAILEDI worden twee belangrijke NMBS-informatica-toepassingen voor het goederenvervoer van gegevens voorzien:
❒ de GEM (het Electronisch Beheer van het Goederenvervoer) dat de beweging van de wagens beheert;
❒ de bevrachting en de facturering.

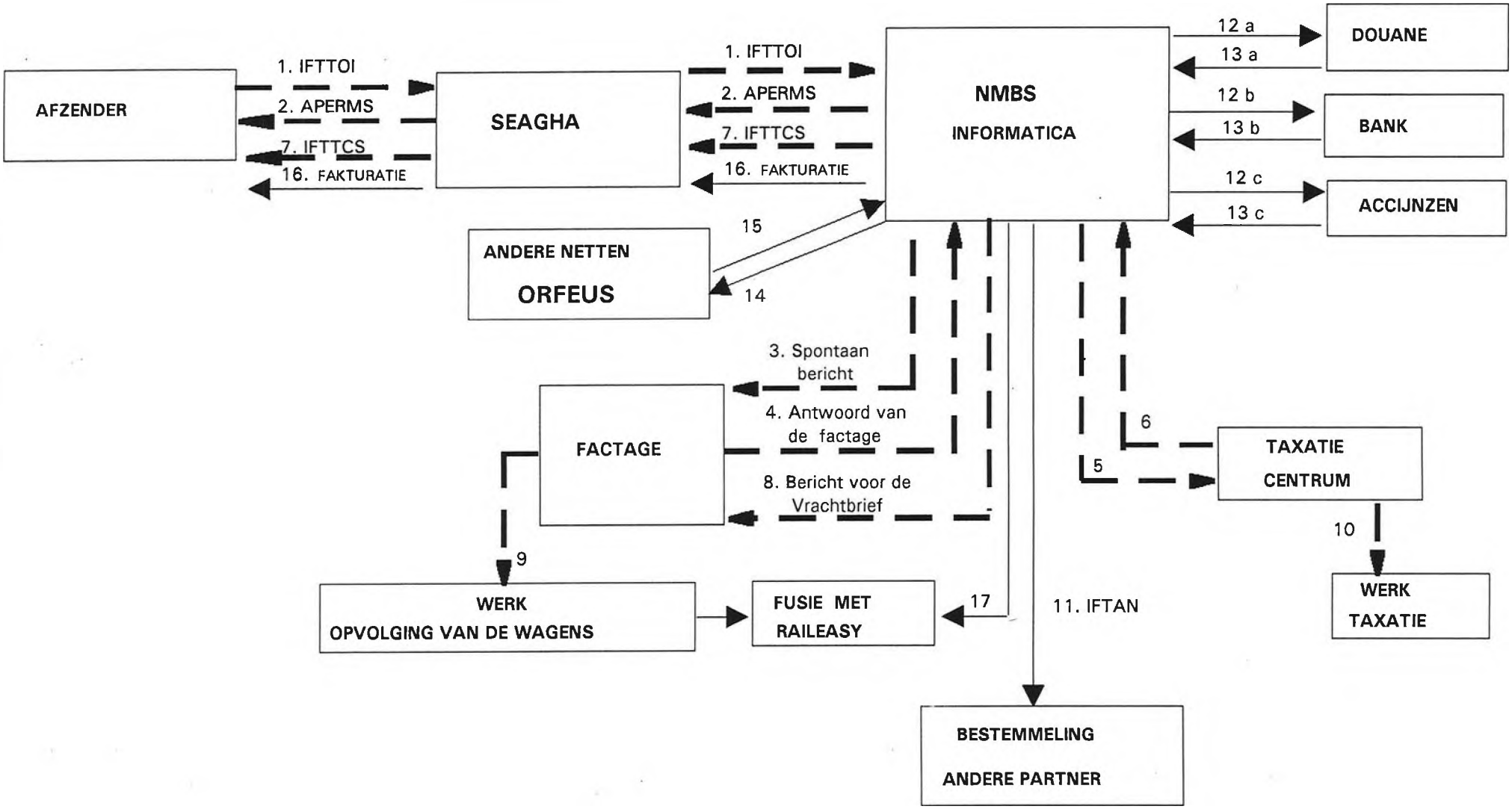
Beschrijving van de toekomstige ontwikkeling

De klant bevindt zich in het centum van RAILEDI dat werd ontwikkeld om te voldoen aan zijn vraag. Het is dus belangrijk om hem voldoening te geven. Dit zal worden gerealiseerd door:
❒ aan de bestemmeling gegevens over te maken die analoog zijn aan deze die aan de afzender werden overgemaakt. Het gaat hier over het IFTTAN-bericht dat erg gelijkt op het IFTTCS-bericht voor de afzender;
❒ aan de vrachtbetaler een factuur in EDIFACT te sturen;
❒ ons te verbinden met ORFEUS (De vereniging van spoorwegen die de oppuntstelling van de gegevensbehandeling voorbereidt en die aan alle tussenkomende netten toelaat om te beschikken over dezelfde gegevens waardoor het aantal bevrachtingsfouten zal dalen);
❒ gegevens te verstrekken aan verschillende derden, waaronder de Douane (voor dedouanering), de banken (in geval van kredietstelling) en de Belastingen;
❒ oor te hebben voor de klanten en aan hun persoonlijke wensen tegemoet te komen;
❒ RAILEASY te integreren in RAILEDI.

HUIDIGE SITUATIE



TOEKOMSTIGE SITUATIE



seagha

systeem voor
elektronisch aangepaste gegevensuitwisseling
in de haven van antwerpen

KOPPELING NMBS-SEAGHA

Seagha CV

Seagha werd opgericht met als doel een EDI netwerk voor de Antwerpse havenbedrijven op te zetten. Seagha is inmiddels geëvolueerd tot Belgisch transport EDI-systeem. Transport gerelateerde ondernemingen in de ruimste zin wisselen dagelijks via het SEAGHA-netwerk hun kommerciële informatie uit op een elektronisch gestruktureerde wijze met hun partners en de autoriteiten. Hierdoor verhoogt de produktiviteit van de operaties in deze ondernemingen en vermindert het aantal fouten en de kommunikatiekosten.

Seagha stelt een aantal produkten ter beschikking van de gebruikers :
Seagha-Clearing (netwerk), Seagha-Bridge (Edifact-vertaler).
Voor een aantal specifieke toepassingen heeft SEAGHA gebruikersvriendelijke PC-pakketten ontwikkeld die instaan voor de aanmaak van de desbetreffende berichten, de vertaling ervan naar Edifact en de kommunikatie naar Seagha-Clearing.

Naast de link met de **NMBS** is het Seagha-netwerk gekoppeld met de **Douane** ten behoeve van Sadbel en goederencomptabiliteit en met het APICS systeem van de **Antwerpse Havenautoriteiten** voor de uitwisseling van berichten met de Dienst Gevaarlijke Goederen en met de nautische dienst van het Havenbedrijf. Door de koppeling van het Seagha-netwerk met **gemeenschapssystemen in andere havens en met diverse internationale netwerken** kunnen bedrijven niet enkel hun lokale partners bereiken, maar kunnen er ook wereldwijd verbindingen opgezet worden. Seagha levert tevens het EDI-netwerk en de EDI know-how voor het Brucargo Communication System (BCS) op de luchthaven van Zaventem. BCS is het kommunikatiesysteem voor het luchtvrachtverkeer.

Op dit moment zijn meer dan 200 bedrijven aangesloten op het Seagha-Clearing netwerk.
Het berichtenvolume dat via Seagha-Clearing wordt uitgewisseld, is de laatste jaren sterk geëvolueerd. In 1994 werden 831.900 berichten uitgewisseld. Dit is een stijging van 50 % t.o.v. 1993. Voor 1995 geldt als prognose een totaal van 1.200.000 berichten, wat opnieuw een stijging betekent van 50 %.

De koppeling NMBS- Seagha kan nu officieel in dienst worden gesteld.

Het Seagha-Netwerk is gekoppeld met het NADIA-Net van de NMBS.
Deze koppeling kan worden opgesplitst in twee toepassingen : RAILEDI en RAILEASY.

RAILEDI is het Edifact projekt van de NMBS met betrekking tot de CIM vrachtbrief. De expediteur/verlader kan zijn vrachtbriefinstrukties elektronisch versturen naar de NMBS zonder dat hij zich naar het station moet begeven om de vrachtbrief af te geven.
De NMBS drukt de vrachtbrief af wanneer nodig (zoals onder meer bij internationale zendingen).

seagha cv
brouwersvliet 33 bus 8 • b-2000 antwerpen 1
tel. 32-3-232 27 37 • fax 32-3-232 45 26
hra 254 021 • btw be 429 672 881
bbl 320-0287270-26 • gb 220-0910280-68 • kb 409-7502241-14

RAILEASY staat voor Railway Exchange of data Advanced System. Bedrijven kunnen via mailberichten vragen naar de lokalisatie van wagens op het Europees spoorwegnet. Tevens kan men spontaan mailberichten ontvangen betreffende aankomst, incidenten onderweg e.d.

Seagha biedt 3 verschillende mogelijkheden om de koppeling met het Seagha-netwerk te realiseren voor de uitwisseling met de NMBS. De keuze ervan is in ruime mate afhankelijk van de automatiseringsgraad van het bedrijf.

- De eenvoudigste oplossing is het **Seagha-Rail** pakket. Seagha-Rail is een gebruikersvriendelijk PC pakket dat de mogelijkheid biedt aan de expediteurs/verladers om elektronisch gegevens uit te wisselen met de NMBS. Enerzijds kan via gebruikersvriendelijke inputschermen de Raileasy toepassing gebruikt worden. Anderzijds is het mogelijk om met Seagha-Rail de Edifact vrachtbrief aan te maken en te versturen. Ook de antwoorden kunnen worden verwerkt.

- **Seagha-Bridge** : bedrijven die beschikken over software voor de elektronische aanmaak van de vrachtbrief kunnen vanuit het eigen computersysteem werken. De Seagha-Bridge zorgt voor de omzetting van de interne gegevens naar Edifact-berichten en de kommunikatie met het Seagha-Clearing netwerk.

- **Eigen Edifact-vertaler** : Bedrijven kunnen ook werken met een eigen Edifact-vertaler. In dit geval dient het bedrijf zelf te zorgen voor de vertaling en de kommunikatie via X.25 of X.400 naar het Seagha-Clearing netwerk.