

AUSTRIAPRO Reisebericht

Das UN/CEFACT Projekt Multimodal Transport - MMT - war der Gegenstand eines Meetings in Birmingham. Dieses zweite Meeting nach Bewilligung des Projekts durch das UN/CEFACT Büro, diente vor allem dazu, ein gemeinsames Verständnis unter den Teilnehmer betreffen Umfang, erwartete Ergebnisse und Vorgehensweise herzustellen.

Anwesend waren: Sue Probert (CORE Projekt, UK), Dominique Van Kemmel (TFL, FRA), John Prop (B.A.P. logistics ltd., UK), David Roff (Warrant Group, UK), Richard Cresta (GS1, Schweiz) und Rudolf Bauer (AUSTRIAPRO). Zugeschaltet via Web Conference waren Henk van Maren (Rotterdam), Yoshio Kito (SDMG, Japan), Stefano Ottonello (MSC, Italy) und Hans N. (MAERSK - Dänemark).

Projektziel

Ziel des MMT Projekts ist es, vereinfachte und für den Transportsektor relevante Core Komponenten aus der bestehenden Core Komponente Library (CCL) zu extrahieren. Die UN/CEFACT ebXML Core Komponente Library v2.01 enthält die semantischen Beschreibungen von Informationen, die zwischen Geschäftspartnern ausgetauscht werden und stellen die Bausteine dar, auf denen EDIFACT Messages und XML Messages aufgebaut sind. ¹Mit dieser geplanten Restriktion soll es den Akteuren (Versendern, Speditionen, Transportunternehmen, ...) einfacher gemacht werden, Standardmessages auf Basis von XML umzusetzen.

Das Referenzmodell MMT wird auf den ebenfalls von UN/CEFACT bereits entwickelten „Business Requirements Specifications“ (BRS) aufbauen, welche für den internationalen Transportsektor entwickelt wurden. Diese BRS beschreiben die Geschäftsprozesse, in deren Kontext Informationen ausgetauscht werden.

Um auch die bestehenden Investitionen in EDIFACT zu berücksichtigen, werden alle relevanten Code Listen, Segmente und EDIFACT Messages mit den Core Komponenten verknüpft. Ebenso werden die Beziehungen zu parallelen Standardisierungsbemühungen - eFreight von IATA, FIATA, und der SDMG (maritime Transporte) abgebildet. Dies ist nicht zuletzt deshalb möglich, da die genannten Initiativen auf den Core Komponenten aufbauen.

MMT & das CORE Projekt werden eng zusammenarbeiten. An dem „Horizon 2020“ Projekt CORE, mit einem Gesamtvolumen von knapp € 50 Mio. arbeiten 70 Partner, darunter auch DG MOVE und DG TAXUD mit; es wird vom "European Shippers Council" geleitet und hat das Ziel, die Sicherheit & die Effizienz des internationalen Warenverkehrs zu verbessern.

Im Meeting transparent wurde der Fokus von CORE auf Zollverfahren (im internationalen Warenverkehr) & maritime Transporte. Dieser Schwerpunkt manifestiert sich vor allem in den vom CORE Projekt geplanten Pilotprojekten, bei denen Warenströme zwischen Europa

¹ [1] C. Huemer, P. Liegl, und C. Pichler, „A registry model for UN/CEFACT's Core Components“, in Service-Oriented Computing and Applications (SOCA), 2009 IEEE International Conference on, 2009, S. 1-6.

& Übersee dominieren. David Roff (Warrant Group, UK) berichtet kurz über einen mit dem Hafen von Felixstow in UK realisierten „Export“ Prototypen unter Nutzung des dort vorhandenen Hafeninformationssystems (PCM). Importseitig sind Prototypen für Reifenimporte (Kautschuk) aus Indonesien und China im Gespräch; Prototypen bei verderblichen Gütern (Lebensmittel) sollen chinesische Importe nach UK bzw. Exporte von Wales nach China (Milchprodukte) umsetzen.

Der Güterverkehr auf der Schiene spielt im CORE Projekt und auch im MMT Projekt wenn überhaupt ein untergeordnete Rolle. Aus Sicht der Österreichischen Wirtschaft und auch unter Berücksichtigung der Europäischen Verkehrspolitik, ist dieser Umstand zu bedauern.

Der Autor hat deshalb in die Diskussion eingebracht, die UIC (Internationaler Eisenbahnverband) dazu zu gewinnen, das gegenständliche Projekt zu unterstützen, bzw. dabei auch mitzumachen. AUSTRIAPRO selbst sollte dabei die Kontakte zu Rail Cargo Austria und OEBB Infra herstellen um dort zu recherchieren, inwieweit dieses Thema für den intermodalen Verkehr interessant ist und welchen Mehrwert das Projekt MMT für multimodale Gütertransporte in Europa bringen kann.

Im Rahmen mehrerer EU finanzierter Projekte (AB Landbridge, SONORA, BATCO, SETA, u.ä.m.) wurde in jedem Fall festgestellt, daß neben den infrastrukturellen Engpässen im Netzwerk, es auch institutionelle, Geschäftsprozeß abhängige Hürden im innereuropäischen, grenzüberschreitenden Güterverkehr gibt.

Erwartete Ergebnisse

Die Bedeutung dieses Projekts für den Transportsektor wird zum einen durch die Teilnahme der Schifffahrtsunternehmen MAERSK, MSC², der französischen Organisation der Spediteure (TFL) und Spediteuren aus UK (Warrant Group, B.A.P. Logistics. u.a.) illustriert.

Das MMT wird z.Z. von GS/1 (Richard Cresto), der IATA (eFREIGHT) (Tahia), der FIATA (Anne Sandretto (TFL) Advisory Body) der WCO (Tejo Qsama) und der SDMG unterstützt.

Das konkrete Ergebnis ist ein strukturiertes Datenmodell zur Ableitung von XML Messages. Die Erstellung solcher Messages solle durch semantische Beziehungen und Querverweisen zu UN/EDIFACT und internationale Normen (TDED, TDID, ITIGG, GS1, WCO Datenmodell, UBL,...) nicht nur erleichtert werden, sondern auch die Voraussetzung für eine Interoperabilität schaffen. Aufbauend auf den Erfahrungen mit UN/EDIFACT werden auch Guidelines für die Erstellung von XML Messages basierend auf den UN/CEFACT „Naming and Design Rules“ v2.1 geschrieben.

Gemäß den Open Source Usancen der UN, werden die Ergebnisse in einer HTML Version publiziert werden. Die direkte Einsatzmöglichkeit von HTML seitens bei der Umsetzung elektronischer Business Dokumente für die Wirtschaft, bzw. deren Integration in bestehende Applikationen ist nur beschränkt, wenn überhaupt möglich. Aus der Diskussion entstand hier der Wunsch seitens der Spediteure, die Ergebnisse mittels REST API abrufen zu können, um so eine produktivere Nutzung des MMT Referenzmodells zu ermöglichen.

² Wenngleich EDIFACT seit Jahren im maritimen Umfeld weit verbreitet ist, kann allerdings z.B. MSC ITFMIN Messages nicht in ihren operativen Systemen direkt verarbeiten; die meisten Frachtaufträge an MSC werden über e-mail (pdf) übermittelt.

Vorgehensweise

Um dem Projektteam eine produktive Arbeitsweise bei der Erstellung des Modells zu ermöglichen, stellt GEFEG den Editoren lizenzfreie Software zur Verfügung.³

Die Mitarbeit von AUSTRIAPRO Mitgliedern bei diesem Projekt ist möglich. Die vorliegende Projektstruktur sieht die folgenden Arbeitspakete vor.

1. IFTM Framework: covering functionalities of IFTM messages, IFCSUM, IFTSTA...
2. Maritime Transport messages based on SMDG guidelines: containers movements, BAPLIE, MOVINS etc.
3. Contribution to the CORE European project data pipeline
4. PROTECT Maritime functionalities: Dangerous Goods, BERMAN Berth Management, WASDIS Waste Disposal
5. Transport Invoice

Interessensbekundungen zur Mitarbeit, bzw. Wünsche zu speziellen Themen und Aspekten (Synchromodalität, ADR, ...) bitte ich an die Geschäftsführung der AUSTRIAPRO oder den Leiter des AK eTrade & Transport zu richten.

Rudolf Bauer

21. April 2015

³ AUSTRIAPRO hatte bereits im Rahmen des GILDANET Projekts bei der Erstellung eines „Freshlog“ Prototypen sowohl mit der methodischen Vorgehensweise als auch mit der Software selbst Erfahrungen sammeln können.