

AUSTRIAPRO Reisebericht

Die UN/CEFACT Transport & Logistik Domain Gruppe befasste sich im Rahmen des 30. UN/CEFACT Forum in Rom vom 2.-6. Okt 2017 mit einer Reihe von auch für die österreichische Wirtschaft interessante Themen die im Folgenden kurz zusammengefasst sind.

Neues von der Expertengruppe Transport & Logistics & UN/CEFACT

UN/CEFACT hat einen neuen „Vice-Chair“ für Kommunikation – Colin Laughlin (CAN) – der die Aufgabe hat, UN/CEFACT als Brand zu etablieren. Erste Mittel und Maßnahmen dazu sind Periodische Presseaussendungen und Marketing Materialien zu den Produkten, also den Standards und Empfehlungen von UN/CEFACT.

David Roff (UK) und Jerome Besancenot (FR) wurden zu den neuen der Koordinatoren Logistik Experten gruppe ernannt.

„eCMR“ - elektronischer Frachtbrief

Der Fortschritt beim eCMR-Projekt wurde präsentiert und die Gruppe über den positiven Ausgang des Review Verfahrens unterrichtet. Das CMR ist das am weitesten verbreitete Transportdokument. Mehr als 5100 private Lösungsanbieter bieten elektronische Versionen an und schaffen ein Problem der Interoperabilität als Folge unterschiedlicher Semantik und Syntax.

Der von UN/CEFACT nunmehr entwickelte Standard für den elektronischen Frachtbrief soll dieses Problem beseitigen. Dieser Standard besteht aus einer Beschreibung des Transportprozesses und der Situationen, in denen der Frachtbrief verwendet wird, und die Datenelenente des Frachtbriefs selbst. Ein XML Schema des eCRM wird Ende Dezember 2017 auch verfügbar sein.

Österreich und einige andere europäische Länder haben das Dokument "European Road Alliance" unterzeichnet, das unter anderem zur Verabschiedung des elektronischen Frachtbriefs (eCMR) aufruft.

Logistik Data Pipeline

Das Data Pipeline-Projekt (Projektmanager: David Roff) wurde begonnen. Es ist dies eine Weiterführung respektive Erweiterung der Arbeiten aus dem Horizon 2020 Projekt namens CORE, mit dem es bereits bei der Erstellung des Multimodalen Transport Daten Modells eine enge Zusammenarbeit zwischen dem EU Projektkonsortium und UN/CEFACT gegeben hat. Im aktuellen Data Pipeline Projekt werden konkret die Ergebnisse einer Transportkette (WP 10 zwischen Felixstowe & Shanghai) soweit verallgemeinert, dass ein internationaler Standard daraus entstehen kann.

eBOD Projekt

Korea hat den eBOD-Projektvorschlag in Zusammenarbeit mit Japan aktualisiert und Änderungen vorgenommen, um das Projekt mit dem eCMR (Schritt drei - Lieferung von Waren) auszurichten und den Umfang auf die strategischen Imperative von UN / CEFACT zu beschränken:

- Spezifikation von Datenpunkten, um Transparenz, Zuverlässigkeit und Vollständigkeit des Lieferprozesses zu gewährleisten;
- Entwicklung eines BRS basierend auf der Nutzung der mobilen Technologie im Lieferprozess;
- Entwicklung einer Leitlinie zur Unterstützung der Anwender bei der Entwicklung und Implementierung von eBOD-basierten Lösungen.

Im Zuge dieser Überarbeitung wurde auch ein neuer Name „Transport Data Exchange via Mobile“ vorgeschlagen. Dieser soll dem Umstand Rechnung tragen, dass damit vor allem die Anforderungen an effiziente, kurzfristige Lieferungen (Paketdienste) abgedeckt werden sollen.

Smart Container Tracking

Der Trend zu großen Containerschiffen und Konsolidierung der Carriers hält an. Top-Schiffahrtlinien kontrollieren mittlerweile 50% des Transportvolumens (Hapag Lloyd, MSC, CMA CGM; Maersk).

Wenngleich diese Carrier Tracking-Daten von Containern selbst erfassen und sammeln, gibt es keine oder nur sehr wenig Informationen über die Waren und den Zustand dieser. Ein UN/CEFACT Projekt wurde gestartet, mit dem Ziel diese neue Technologie zu einem frühen Zeitpunkt zu standardisieren, um einen möglichen User Lock-In durch einzelne Carriers zu verhindern. Interoperabilität der Datenerhebungssysteme soll es möglich machen inhärente Netzeffekte einer solchen Technologie zu nutzen.

Wenngleich die Transportbranche traditionell nur wenig Interesse am Inhalt der Lieferungen hat, noch die Verloader selbst die Notwendigkeit haben zu jedem Zeitpunkt genau zu wissen wo sich ihr Container, bzw. ihre Lieferung befindet, gibt es durchaus Bedarfe dafür im Bereich der Warenübernahme (Geofencing, genauere ETA Abschätzung, Ressourcenplanung im Warenlager u.ä.m). Auch die Verwendung von „smart contracts“, einer Blockchain Applikation setzt voraus, Ereignisse im Zuge des Transports einer Lieferung in Echtzeit erfassen und dokumentieren zu können.

BIC

BIC hat mit BOXTECH ein Register zur Verfügung gestellt, in welchem die Container Eigner (Schiffahrtlinien) die aktuellen technischen Parameter (z.B. den Eigner des Containers, die Tara, die letzte bekannte Lokation etc.) hinterlegen können. Damit soll die Übernahme der Container in Terminals (OCR) genauso unterstützt werden („wem gehört der Container“) wie zur Erhebung des Eigengewichts bei der Erstellung des Verified Gross Mass Meldung (Type 2, also berechnet und nicht gewogen). Zur Erfassung der Lokation soll eine Erweiterung des UN/LOCODES mit drei zusätzlichen Zeichen verwendet werden; BIC strebt dafür die Anerkennung der UN als offiziellen „Child Code“ an.

Blockchain Mini Conference

UN/CEFACT hat ein Projekt aufgesetzt, in dessen Rahmen eine Bestandsaufnahme der diversen Blockchain Projekte mit Implikationen für den internationalen Handel durchgeführt werden soll. Bei dieser mini-Konferenz wurden erste Prototypen vorgestellt, u.a. Versuche des Hafens von Rotterdam (ein „Gateway“ Hafen auf für die österreichische Wirtschaft) bzw. von MAERSK im Umfeld von „Smart Contracts“). Unter den Teilnehmern herrscht großes Interesse am Potential dieser Technologie vor allem in der Umsetzung der „Transport Data

Pipelines“ (siehe oben) als auch beim Transport von Gefahrgut. Präsentationen sind auf der [UN/CEFACT Seite einzusehen](#).

Nächste Termine (2018)

- INTERIM Meeting in PARIS mit Besuch des Hafens von Le Havre - Jänner 2017

Rudolf Bauer

16 November 2017