
Inhalt

<u>PRÜFUNG VON GEFAHRGUT-SONDERVORSCHRIFTEN IM FLEET MANAGEMENT</u>	2
<u>FLOTTENSTEUERUNG IM WERK</u>	3
<u>GO GREEN – KOOPERATION MIT ESTIA</u>	4
<u>BAHNMANAGEMENT WIRD KOMMUNIKATIONSMANAGEMENTSYSTEM (KMS)</u>	4
<u>DAS GPC-MODUL KOMMUNIKATIONSMANAGEMENT IM PORTRÄT</u>	4
<u>VERBESSERTE INFORMATIONEN UND AUSWERTUNGEN IM FMS</u>	5
<u>KALKULATORISCHE FRACHT IM AUFTRAG</u>	5
<u>FRACHTENANALYSE UND SIMULATION</u>	6

Prüfung von Gefahrgut-Sondervorschriften im Fleet Management

Das verheerende Eisenbahnglück in Viareggio am 29.06.2009, bei dem ein entgleister Druckgaskesselwagen mit angerosteter Achse 22 Tote und einen verwüsteten Bahnhof hinterließ, zeigt, wie wichtig eine gründliche Auswahl von Transportmitteln beim Versand von Gefahrgütern ist. Deshalb verfügt unser Modul Fleet Management über eine Reihe von Standardprüfroutinen, mit denen gefahrgutspezifische Belange bei der Transportmitteldisposition berücksichtigt werden können, wie z.B. Produktverträglichkeitsprüfungen und Kontrollen, ob Hauptuntersuchungstermine laut Wartungsplan eingehalten werden.



Der Gesetzgeber hat in den letzten Jahren eine Reihe von Sondervorschriften erlassen, die bei der Auswahl zulässiger Transportmittel eine immense Rolle spielen. Exemplarisch sei hier die Sondervorschrift TE 22 RID erwähnt, derzufolge alle neu gebauten Kesselwagen einen Crashpuffer haben müssen, um Gefahrgüter der Klasse 2 (Gase) mit Klassifizierungscode F oder Gefahrstoffe der Klasse 3 bis 8 mit einem Berechnungsdruck von 10 bar transportieren zu dürfen. Solche Vorschriften können ohne großen Aufwand in das GPC Fleet Management integriert werden. Ansatz ist die Hinterlegung solcher technischen Charakteristika wie Crashpuffer in die Merkmalsklassifikation der Equipmentart. Damit stehen sie als Konditionsmerkmale bei der Transportmittelauswahl zur Verfügung. Für Gefahrgüter mit entsprechender Einschränkung des Equipments sollten im Dispositionsschema merkmalsbezogene Dispositionselemente vom Typ ‚Exclusive/ dedicated‘ eingerichtet werden.

Sollten Sie Fragen haben, wie entsprechende Steuerungen in Ihrem System zu integrieren wären, so stehen wir Ihnen gern mit Auskunft zur Seite und können Ihnen auch gerne das entsprechende Customizing einrichten.

Flottensteuerung im Werk

Dass im Fleet-Management-System Transportmittelbewegungen von/zu Kunden und Lieferanten geplant und überwacht werden können, ist business as usual. Dagegen waren Planung und Überwachung von Rangierbewegungen im Werk bisher nicht möglich. Diese Zusatzfunktion des Moduls, die erst ab dieser Version von GPC erworben werden kann, ermöglicht eine Übersicht über die Abstellbereiche der Transportmittel, die Planung und Ausführung von Transportmittelbewegungen innerhalb des Werksgeländes und eine Auswertung der Rangierfahrten. Eine genaue Beschreibung der neuen Funktionen finden Sie in Kapitel 3.3. der Dokumentation des Moduls.

Bearbeitung System Hilfe

Umfuhr planen

Storno Umfuhr

Standort: DE Kaufbeuren

C	T	Transportmittel-ID	TPM Bezeichnung	Abs.Ber.	PW1	PW2	AgN	AbsbrZ	EgN	Umfuhrplan
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	33804676472-0	UIC Shimms	K-B4-07	1	0				
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	33804677356-4	UIC Shimms	K-B4-07	2	0				
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	33804675868-0	UIC Shimms	K-B4-07	3	0				
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	23809107540-4	UIC U(a)cs	K-C1-15	1	0				
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	348093075623	RIV U(a)cs	K-C1-15	2	0				
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	338093072043	UIC U(a)cs	K-C1-15	3	0				
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	018063593497	UIC Fc(s)090	K-C1-15	4	0				
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	338079181263	UIC KWG Gas (Equi)	K-F7-29	1	0		K-F7-30		\$000000001
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	33807918362-4	UIC KWG Gas	K-F7-29	2	0		K-F7-30		\$000000002
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	338079180869	UIC KWG Gas	K-F7-29	3	0				
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	338079180851	UIC KWG Gas	K-F7-29	4	0				
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	238073678035	UIC KWG O&D (Equi)	K-U0-05	1	7				
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	238073751295	UIC KWG O&D	K-U0-05	2	6				
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	238073678001	UIC KWG O&D (Equi)	K-U0-05	3	5				
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	338078453291	UIC KWG O&D	K-U0-05	4	4				
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	238073692556	UIC KWG O&D	K-U0-05	5	3				
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	238073776474	UIC KWG O&D	K-U0-05	6	2				
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	238073678050	UIC KWG O&D (Equi)	K-U0-05	7	1				
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	238073666618	UIC KWG O&D (Equi)	K-U0-06	1	6				
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	338079180190	UIC KWG O&D (Equi)	K-U0-06	2	5				
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	338078362377	UIC KWG O&D (Equi)	K-U0-06	3	4				
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	338078362385	UIC KWG O&D (Equi)	K-U0-06	4	3				
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	338078362393	UIC KWG O&D (Equi)	K-U0-06	5	2				
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	338078450750	UIC KWG O&D	K-U0-06	6	1				
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	348078094557	UIC KWG O&D (Equi)	K-U0-07	1	7				
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	338078540378	UIC KWG O&D	K-U0-07	2	6				

Gepl.Dat: 15.07.2009 PlanZt: 12:45:00 AgN: AbsbrZ: K-U0-07 EgN:

GPD (1) (100) server-k OVR

Go Green – Kooperation mit ESTIA

Der Güterverkehr ist einer der Hauptverursacher des umweltschädlichen Klimagases CO₂. Aus diesem Grund hat sich GPC bereits letztes Jahr dazu entschlossen, im Rahmen des Go-Green-Programms eine Lösung zu entwerfen, die es unseren Kunden ermöglicht, den „carbon foot print“ zu berechnen und in die logistische Planung einzubeziehen. Mit der französisch-schweizerischen Firma ESTIA, die sich mit der fundiert wissenschaftlichen Evaluierung von Umweltkosten des Verkehrs einen Namen gemacht hat und sehr eng mit der École Polytechnique in Lausanne zusammenarbeitet, haben wir dabei den idealen Partner gefunden. In einer Zusatzfunktion des KMS werden ökorelevante Daten des Transportumfelds von GPC aufbereitet. ESTIA wertet diese Informationen aus und liefert über die Schnittstelle Mengen und Kosten klimarelevanter Faktoren zurück. Nähere Informationen zu dieser neuen Funktionalität erhalten Sie über die Geschäftsstelle Kaufbeuren.

Bahnmanagement wird Kommunikationsmanagementsystem (KMS)

Was einst als Drucktool für EVO- und CIM-Frachtbriefe begann, ist mittlerweile ein umfangreiches Modul für die Aufbereitung und die Kommunikation von Nachrichten aus Transporten und Frachtrechnungen. Aus diesem Grund entschloss sich GPC, das Modul umzubenennen und alle Restriktionen zu entfernen, die sich auf einen bestimmten Verkehrsträger beziehen. Das Kommunikationsmanagementsystem - abgekürzt KMS - wird als Grundmodul E-Mapping mit den Zusatzfunktionen Nachrichtenausgabe Transport, Bahndokumente und Elektronische Gutschrift ausgeliefert. Die letztgenannte Funktion kann seit Anfang dieses Jahres erworben werden.

Das GPC-Modul Kommunikationsmanagement im Porträt

Das Add-in-Modul Kommunikationsmanagement (KMS) ermöglicht die Übermittlung von Nachrichten im Transport über die SAP-Standardnachrichtentechnik, und zwar für alle gängigen Ausgabearten (klassischer Druck, E-Mail, Fax, IDOC) und für alle Verkehrsträger.

Um möglichst viele Umfelddaten des Transports kommunizieren zu können, hat GPC eigene Bewegungstabellen kreiert, in denen verkehrsträgerspezifische, abrechnungstechnische und geographische Zusatzdaten verwaltet werden. Auch dokumententypische Daten wie Belegbeilagen und Codes der Nachrichtenübermittlung können gehandhabt werden.

Eine spezielle Plattform - der Dokumentenassistent - ermöglicht eine umfangreiche Selektion von Transportnachrichten, deren Simulation und Echtverarbeitung. Verarbeitungsfehler können über das Standardnachrichtenprotokoll erkannt werden. Der Dokumentenassistent bietet zudem die Möglichkeit der Verzweigung zur Zusatzdatenpflege und zu kundenspezifischen Anwendungen.

Das KMS unterstützt zentrale, auf das Umfeld des Transports zugeschnittene Datensegmente, die für alle Ausgabearten und Verkehrsträger gültig sind. Deren Befüllung erfolgt über ein Regelwerk, in dem die einzelnen Ermittlungsregeln dynamisch und auf den Geschäftsvorfall zugeschnitten vorgegeben werden. Die Datensegmente dienen dann als Basis für die EDI-/XML-gerechte Konvertierung im Mappingtool für elektronische Ausgaben. Dieses spezielle Mappingtool versetzt den Anwender in die Lage, die Daten der Standardsegmente in XML- oder EDIFACT-gerechte Formate zu konvertieren, um so den Anforderungen weltweit gültiger Standards wie z.B. IFTMIN zu genügen.

Hat der Kunde zusätzlich das GPC-FMS (Frachtmanagementsystem) im Einsatz, kann er mit Hilfe des KMS Gutschriftsdaten auf elektronischem Wege an seine Kreditoren übermitteln.

Neben dem Anwendungsgebiet ‚elektronische Gutschrift‘ gibt es zahlreiche Verknüpfungsmöglichkeiten mit anderen GPC-Modulen. So können Informationen aus der Ortsdatei und den Waggontypentabellen im FMS genutzt werden, ebenso wie Transportmitteldaten aus dem Fleet-Management-System und Gefahrgutspezifikationen aus dem GPC-Gefahrgutmodul. Eine Einbindung von Gefahrgutdaten des EH&S in das KMS ist Standard.

Das Modul ist verfügbar in den Systemsprachen Deutsch, Englisch und Französisch (Kurz- und Langtexte) sowie Niederländisch (Kurztexte). Steuerungstabellen (Customizing) zur Auslieferung mit sprachabhängigen Texten werden ebenfalls in diesen vier Sprachen angelegt.

Das Basismodul umfasst die Datenkonvertierung anhand der EDI-Mappingtabellen. Die AufbauModule umfassen die Funktionen:

- Nachrichtenausgabe Transport
- Bahndokumente
- Elektronische Frachtgutschrift

Verbesserte Informationen und Auswertungen im FMS

Mit der neuen Version des FMS stellt GPC detailliertere Informationen im GPC-Cockpit und in den Auswertungen zur Verfügung, um noch schneller einen genauen Überblick über den aktuellen Status zu erhalten.

So besteht nun im GPC-Cockpit die Möglichkeit, benutzerspezifische Anzeigevarianten zu definieren. Dies ermöglicht dem Benutzer die Kennzahlen auf bestimmte Transportdispostellen und/oder Buchungskreise einzuschränken – weiterhin kann nun definiert werden, ab welcher Beleganzahl eine gelbe bzw. rote Ampel erscheinen soll.

Die Matchcode-Anzeige für die einzelnen Belege wurde durchgängig um die Informationen Buchungskreis, Transportart und Transportdispostelle erweitert. Somit besteht nun die Möglichkeit durch Verwendung von Filtern genau die Daten anzuzeigen, die von Interesse sind.

Für eine übersichtlichere Darstellung zeigt der GPC-Belegfluss zukünftig nur noch die aktuellsten Frachtbelege je Transport an – veraltete Belege können über eine spezielle Option weiterhin angezeigt werden.

Kalkulatorische Fracht im Auftrag

Neben einer Vorabkalkulation der Frachtkosten für multi-modale Transporte ermöglicht das GPC-Modul MMK bereits zum Zeitpunkt der Angebots- bzw. Auftragserstellung die zu erwartenden Frachtkosten für einen Beleg zu ermitteln. Hierbei wird dieselbe Frachtlogik (Steuerung und Frachtvereinbarungen) verwendet wie in der späteren Abwicklung der Ist-Frachten. Durch ein entsprechendes Regelwerk (Routenfindung, Verpackungsstrategie, ...) wird ermittelt, wie die Ware voraussichtlich zum Empfänger transportiert wird, und die hierzu notwendigen Transportbelege werden simuliert und berechnet. Somit stehen bereits zu diesem Zeitpunkt die zu erwartenden Frachten zur Verfügung und können im Rahmen der Deckungsbeitragsrechnung berücksichtigt werden. Somit stehen dem Verkäufer zukünftig alle relevanten Informationen zur Verfügung, um ein Angebot bzw. einen Auftrag korrekt beurteilen zu können.

Frachtenanalyse und Simulation

Neben der Frachtstatistik und den bekannten Analysefunktionen stellt GPC mit seiner neuen Version ein weiteres Tool bereit: Konditionsanalyse. Hiermit steht nun erstmalig eine Funktionalität zur Verfügung, welche die Verwendung von frachtspezifischen Customizing-Einstellungen und Stammdaten auswertet und die Ergebnisse dem Anwender zur weiteren Analyse anbietet. So kann etwa eine Verteilung der Gesamtfrachten auf einzelne Konditionsarten genauso angeboten werden wie die letztmalige Verwendung einer bestimmten Konditionsart oder Frachtkondition. Durch eine Verknüpfung der Informationen mit den Transportbelegen und den Frachtvereinbarungen kann direkt analysiert werden, welche Frachtkonditionen nicht mehr benötigt werden und ggf. zum Löschen vorgemerkt werden können. Mit Hilfe dieser Maßnahme kann der Umfang der Stammdaten verschlankt und eine Performancesteigerung erreicht werden.

Selbstverständlich steht Ihnen GPC hierbei gerne mit Rat und Tat zur Verfügung.

Die bereits existierende Frachtsimulation wurde dahingehend erweitert, dass nun nicht mehr nur bereits vorhandene Transporte untersucht werden können, sondern vielmehr die Lieferungen dieser Transporte an eine komplette neue Transportsimulation übergeben werden können, deren Ergebnis den ursprünglichen Frachten (auf Ebene Lieferung) gegenübergestellt werden kann. Diese Simulation kann mit geänderten Transportmodellen, Zonenaufteilungen, Terminierungen u. ä. arbeiten. Somit kann basierend auf verlässlichen Ist-Daten eine detaillierte Analyse erfolgen – mit dem Ziel Alternativen in der Transport- und Frachtabwicklung fundiert untersuchen zu können.

Gerne erläutern wir Ihnen die einzelnen Möglichkeiten im Detail.