

Horizontaal geïntegreerde importketen



HORIZONTAAL GEINTEGREERDE IMPORT KETEN

Deze best practice is opgesteld in opdracht van de Brabantse Ontwikkelingsmaatschappij, in het kader van het impact project ISW (als onderdeel van het Interregproject Grenzeloze Logistiek)



De best practice is opgesteld door Blue Rock Logistics in samenwerking met:

- Döhler
- OCT
- Brabant Intermodal
- BOM
- REWIN

Tilburg, juni 2014



Horizontaal geïntegreerde importketen

Beperkt inzicht in de ETA's van binnenkomende zeecontainers, hoge wachtgeld en detentie kosten, pieken en dalen in het ontvangstproces. Herkent u deze situatie? Verladers kunnen veel efficiency winnen door douane processen en logistieke processen te integreren. Het betreft verschillende specialismen die veelal vanuit verschillende afdelingen georganiseerd worden. „Douane en logistieke processen stroomlijnen” dat klinkt ingewikkeld. Het is ook niet makkelijk, maar er zijn inmiddels verladers die hier zeer succesvol zijn. Döhler in Oosterhout is zo'n verlader. In dit white paper staat hun aanpak beschreven. Een aanpak die ook door andere verladers gevolgd kan worden.

Uitgangssituatie bij Döhler

Tot 2012 waren Douane

en logistiek apart

georganiseerde processen.

DOUANE

Döhler heeft een douane entrepot. Dat betekent dat inkomende goederen uit derde landen niet ingeklaard hoeven te worden totdat een nadere bestemming wordt gegeven (bijvoorbeeld verwerking in de productie of export). Inkomende goederen worden bij eerste binnenkomst in de EU, in de regel is dit de haven van Rotterdam, aangemeld via de Transit regeling. Tot 2012 werden de goederen van Döhler onder begeleiding van een NCTS aangifte T1 formulier vanuit Rotterdam naar Oosterhout getransporteerd. Bij iedere ontvangst van goederen in Oosterhout moest een update naar het Transit systeem van de douane gemaakt worden.

LOGISTIEK

Er waren verschillende in-efficiëncies in het logistieke proces. Zo was er beperkt inzicht in de aankomst data van de inkomende containers. Er ging veel tijd zitten in zoeken op internet, bellen met leveranciers en bevrachters, etc. Men ontving veelal pas een melding van de rederij dat de container aangekomen was als de container al een aantal dagen in de haven terminal was. Dan moest een NCTS aangifte T1 gemaakt worden en dat duurde ook een dag. Het resultaat was dat er significante bedragen aan wachtgeld en detentie betaald moesten worden en dat de containers langer in de haven van Rotterdam waren dan strikt noodzakelijk.

Vanuit de haven van Rotterdam worden inkomende containers veelal per binnenvaart naar Oosterhout vervoerd. Er is vervolgens een shuttle service tussen de binnenvaart terminal en de vestiging van Döhler in Oosterhout. Omdat er geen structureel georganiseerde informatie uitwisseling was tussen de binnenvaart terminal en Döhler, werden de containers op willekeurige momenten afgeleverd bij Döhler. Het ontvangstproces had hierdoor te maken met grote schommelingen in de benodigde capaciteit voor lossen en interne ontvangst processen, waardoor er sprake was van schommelingen tussen leegloop en overwerken.

PROBLEMEN MET DE OUDE SITUATIE SAMENGEVAT

- Douane goederen met NCTS aangifte T1 formulier vervoeren kost geld en verlengt de doorlooptijd
- Het updaten naar douane van iedere aankomst begeleidt met NCTS aangifte T1 kost tijd en resources
- Beperkt inzicht in de aankomsten van containers maakt vooraf plannen van ontvangstprocessen vrijwel onmogelijk
- Veel zoeken naar containers, op internet, bellen met leveranciers, bevrachters, etc.
- Hoge wachtgeld en detentie kosten vanwege vertragingen
- Grote schommelingen in de aankomst van containers zorgen voor pieken en dalen in ontvangstproces

AANLEIDING

Döhler heeft traditioneel een hechte relatie met douane autoriteiten. Dit is van belang omdat het bedrijf van import en export afhankelijk is. Vanuit deze relatie werden nieuwe mogelijkheden op gebied van het papierloos communiceren doorgenomen.

Zo ontstond de mogelijkheid om het douane entrepot in Oosterhout te verlengen tot aan de haven van Rotterdam via de zogenaamde DEN regeling (Domiciliëringsprocedure ENTrepot). Een NCTS aangifte T1 document bij binnenkomende containers is hiermee niet meer nodig. In plaats daarvan kan informatie via Portbase, het systeem van de haven van Rotterdam, elektronisch worden uitgewisseld. Vervolgens communiceert Portbase met de douane, de rederijen en binnenvaart terminals. Zo ontstond de vraag aan de logistieke afdelingen van Döhler: welke nieuwe mogelijkheden in het logistieke proces ontstaan door het elektronische douane proces en hoe kunnen deze voordelen benut worden in de dagelijkse logistieke operatie?



HET NIEUWE PROCES

Douane en logistieke processen zijn geïntegreerd en opnieuw vormgegeven.

Belangrijkste veranderingen

Er is een software module gemaakt als add-on op het bestaande SAP systeem van Döhler. Dit systeem zorgt voor:

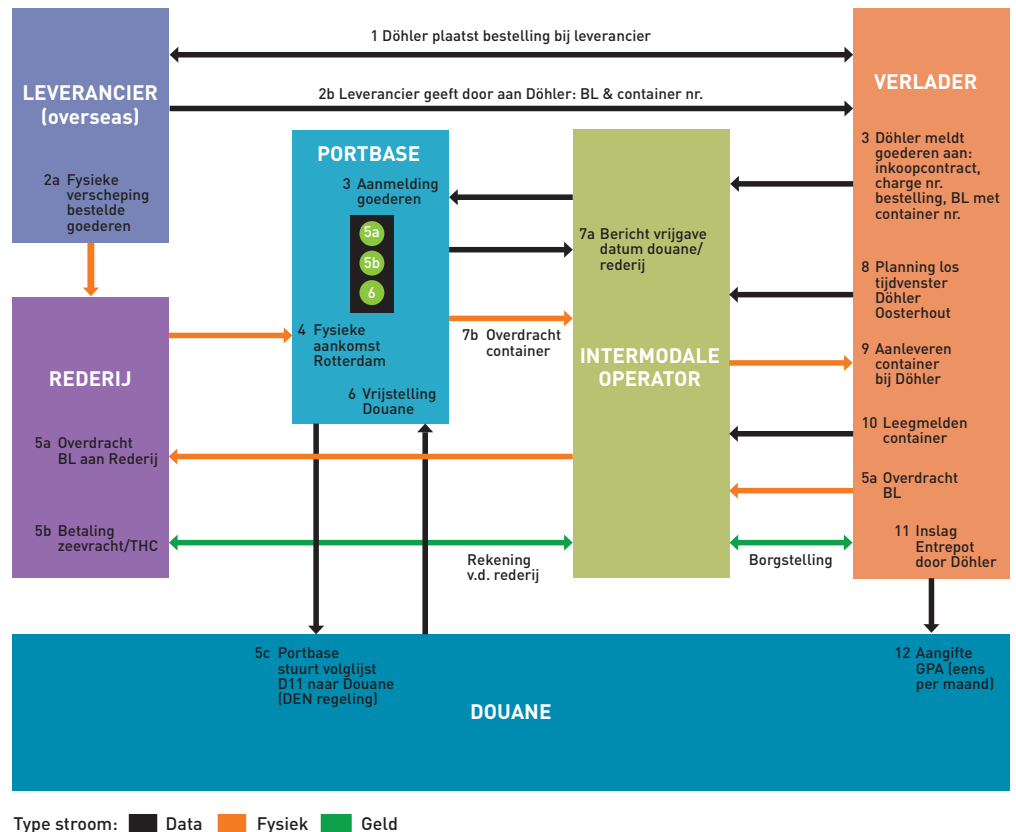
- Het sturen van berichten naar Portbase (via de Intermodale Operator).
- Overzicht in de verwachte aankomsttijden (ETA) van containers via updates van de Intermodale Operator & Portbase.
- Het maken van een ontvangstplanning.
- Het doen van een aangifte van alle douane gerelateerde transacties die slechts eens per maand via het GPA systeem verstuurd hoeft te worden (in de oude situatie moest bij elke goederen ontvangst een update naar het Transit systeem gedaan worden).
- Berekening van douane heffingen (accruals).

De Intermodale Operator is een grotere rol gaan spelen. Ze heeft het overzicht over het totale traject. Door de integratie met Portbase heeft de Intermodale Operator zicht op de processen in de haven van Rotterdam (inclusief Douane) en tevens heeft zij zicht op het achterland transport en het aankomstproces bij Döhler, via de berichtenuitwisseling met het SAP systeem van Döhler. Hierdoor hoeft Döhler alleen met de Intermodale Operator te communiceren.

Als de Intermodale Operator een update van een ETA maakt, kan Döhler dit direct zien. Omgekeerd heeft de Intermodale Operator inzicht in de laatste versie van de planning van het ontvangstproces van Döhler. Daarnaast is er afstemming over lege containers en zijn de containers minder lang benut voor Döhler.

HORIZONTAAL GEÏNTEGREERDE IMPORTKETEN

Gebruikmakend van DEN regeling - verlengd Entrepot.



HET GEHELE PROCES IS IN HET OVERZICHT ONDER SCHEMATISCH WEERGEGEVEN:

1. Döhler plaatst een bestelling bij de leverancier. Leveranciers bevinden zich onder meer in Zuid-Amerika en Afrika.
2. De leverancier verscheept de goederen en stuurt de BL aan Döhler
3. Döhler meldt de goederen electronisch aan bij Portbase (via de Intermodale Operator).
4. Fysieke aankomst van de container in de haven van Rotterdam. De rederij kan de goederen vrijgeven als de processen 5 en 6 zijn afgerond.
5. a. Döhler levert, via de Intermodale Operator, de BL aan de rederij; b. Döhler betaalt de zeevracht via een douane expediteur; c. Portbase stuurt volglyst aan de douane.
6. De douane stelt de goederen vrij.
7. a. Portbase stuurt bericht, via de Intermodale Operator, aan Döhler mbt vrijstelling; b. De container wordt overgedragen aan de Intermodale Operator.
8. Döhler maakt een ontvangstplanning waardoor de Intermodale Operator weet wanneer welke container aangeleverd moeten worden.
9. De container wordt fysiek afgeleverd door de shuttle service van de Intermodale Operator.
10. De container wordt leeggemeld bij de Intermodale Operator. Dit is belangrijk omdat er vanaf dit moment geen kosten (bijv. wachtgeld) in rekening gebracht kunnen worden bij Döhler.
11. Inslag Entrepot door Döhler.
12. Elke maand wordt een maandaangifte gedaan van de goederen die in de productie verwerkt zijn of geëxporteerd zijn.

BUSINESS CASE

Met dit nieuwe proces zijn grote besparingen gerealiseerd. De investering en de besparingen zijn onder nader uitgewerkt.

INVESTERING

De investering bestaat uit het tijdsbeslag van de douane en de logistieke afdelingen bij Döhler en uit het ontwikkelen van een SAP add-on software module.

Onderwerp	Investering	Commentaar
Add-on software	ca. 1.000 uren	Add-on op SAP system
Tijdsbeslag projectwerk	ca. 1.000 uren	Douane en logistieke afdeling hebben samen de processen uitgewerkt
Totaal investering	ca. 2.000 uren	

BESPARINGEN

Door elektronische uitwisseling met Portbase en de Intermodale Operator heeft Döhler nu vroegtijdig inzicht in de aankomsten van containers in Rotterdam en vervolgens ook in de geplande processtappen daarna tot aan de aankomst in Oosterhout. Op basis van dat inzicht maakt Döhler een ontvangst tijdvenster planning waarmee de shuttle service van de Intermodale Operator de containers aanlevert. Het hele proces is sneller en daardoor korter geworden waardoor het beslag op containers is verminderd en er minder demurrage betaald hoeft te worden.

Onderwerp	Besparing per jaar	Commentaar
Betere doorstroming van containers	ca. 80% minder wachttijd en detentiekosten	Door inzicht in ETA's ontstaat grip en kan gestuurd worden
Gespreid ontvangproces	ca. 30% minder beslag op capaciteit	Tijdvensterplanning stuurt het aanleverproces
Efficiëntere inzet van planners	ca. 30% minder beslag op capaciteit	Minder zoeken naar ETA
Afschaffen van NCTS aangifte T1	100% saving	NCTS aangifte T1 is vervallen door digitaal proces
Totaal jaarlijkse besparing	Over Euro 0.5 miljoen	

De jaarlijkse besparing is meer dan 0,5 miljoen Euro. De investering die hier aan vooraf ging was binnen 6 maanden terug verdiend.



HOE KAN DIT OMGEZET WORDEN

Er zijn een viertal belangrijke aandachtsgebieden voor het verkrijgen van een horizontaal geïntegreerd douane en logistiek proces.

1. ERP add-on voor logistieke planning en douane transacties

ERP systemen zijn traditioneel niet geschikt om complexe transportplanning en douane processen te ondersteunen. Een praktische benadering is om een add-on te ontwikkelen die op het ERP van de verlader aansluit.

Onderdelen van deze add-on zullen generiek voor alle verladers zijn, maar er zal tevens een deel maatwerk zijn omdat de meeste bedrijven nu eenmaal specifieke planningsprocessen en douane processen ingericht hebben. De belangrijkste functies zullen zijn:

- Een dossier voor elke vracht/BL, elke transactie, elk materiaal.
- Planning van tijdvensters (inbound) en planning van transporten (outbound).
- Het bijhouden van transacties die relevant zijn voor de douane.
- Het berekenen van douane charges ivm de maandaangifte.
- Berichten uitwisseling met de Intermodale Operator/Portbase.

2. Gedeelde user interface met de Intermodale Operator ivm ETA's en Ontvangstplanning

Bij het nieuwe proces van Döhler is gebleken dat het delen van dezelfde user interface tussen Döhler en de Intermodale Operator van grote toegevoegde waarde is. De vraag is nu hoe dit kan verlopen als meerdere verladers hetzelfde proces gaan volgen. Er is dan behoefte aan een generieke applicatie met een standaard user interface waarin de Intermodale Operator met meerdere verladers de informatie kan delen. Tevens zal deze applicatie een uniforme interface moeten hebben met de ERP add-on van de verladers.

- Voor kleine verladers: Een centrale User Interface die de Intermodale Operator ter beschikking stelt aan de verschillende verladers.
- Voor grote verladers: Een Interface tussen de centrale applicatie van de Intermodale Operator en de ERP add-on van de verschillende verladers waardoor informatie over ETA's en geplande ontvangst tijdvensters gedeeld kan worden.

3. Fysieke bezorging van de BL aan rederijen

Bij aankomst van containers in de haven moet de fysieke BL overgedragen worden aan de rederij. De Intermodale Operator zou een service kunnen verlenen aan de verladers om dit centraal voor alle verladers te doen. Er ontstaat een bundelingseffect bij de Intermodale Operator waardoor deze service kosten efficiënt kan worden georganiseerd. De BL wordt gezien als een waarde document, waarmee de goederen vrijgegeven kunnen worden. Dit document zal altijd fysiek benodigd blijven.

4. Bankfunctie voor betalen zeevracht aan rederij

Er zou een centrale service moeten komen voor het betalen van eventueel openstaande zeevrachtkosten bij rederijen om containers snel vrij te kunnen geven. Momenteel levert enkel de douane expediteur een dergelijke dienst. De Intermodale Operator zou een samenwerking met een douane expediteur kunnen opzetten om hiermee een complete service aan verladers te kunnen bieden.



CALL FOR ACTION

Middels deze best practise delen we de ervaringen en kennis op het gebied van douane en logistieke processen met u. Zoals u ziet is er nog veel te winnen door deze processen op innovatieve wijze te verbeteren. De BOM en REWIN zijn continu op zoek naar mogelijkheden om bedrijven te ondersteunen in het benutten van mogelijkheden ten aanzien van douane en logistiek!

Wilt u meedoen met dit initiatief en profiteren van de voordelen van horizontaal geïntegreerde logistieke en douane processen, neem dan contact op met:

Brabantse Ontwikkelings Maatschappij



Twan van Lankveld
Brabantse Ontwikkelingsmaatschappij
tvanlankveld@bom.nl
+31 (0)6 46996022



Marc-Paul van Halderen
REWIN West-Brabant
m.vanhalderen@rewin.nl
+31 (0)6 30987667

