

Le port de transbordement Cuxport automatise le processus douanier grâce à edbic

CUSTOMER SUCCESS STORY



La consolidation des données du port et de la compagnie maritime permet la mise en place d'un processus douanier numérique



L'activité principale du port de fret Cuxport est, depuis sa création en 1997, le transbordement de marchandises et de biens au sein de l'Union européenne et en Europe. Avec l'entrée en vigueur du Brexit le 1er janvier 2021, les processus du port ont été profondément

modifiés : Alors qu'initialement à peine 10 % des marchandises devaient passer par un processus de dédouanement, depuis le Brexit environ 90 % d'entre elles doivent s'y soumettre. Les responsables étaient conscients que cela ne pouvait plus être fait manuellement comme par le passé. Hans-Peter Zint et le directeur informatique Dominic Küchler ont donc étudié des concepts alternatifs en collaboration avec HPC Hamburg Port Consulting.

La pression du temps a été l'un des principaux moteurs de notre recherche. En effet, bien que Cuxport ait réfléchi au passage à un processus de dédouanement automatisé dès 2016, à la fin, tout a dû aller très vite. La raison : à l'origine, les processus douaniers devaient être intégrés au logiciel de traitement du fret existant. C'est pourquoi un projet avait été lancé afin de procéder aux adaptations nécessaires. Mais petit à petit, il est devenu évident que cette démarche n'aboutirait pas. La recherche d'une solution alternative s'est donc intensifiée, mais le report permanent du Brexit et la pandémie qui a suivi ont fortement compliqué les choses.



HPC et compacer ayant déjà traité ensemble plusieurs projets avec succès auparavant, les conseillers de HPC ont attiré l'attention de Cuxport sur l'expertise de compacer en la matière. Ils avaient en tête l'idée d'intégrer edbic à la structure informatique existante du port en tant que plaque tournante de données centralisée d'un processus douanier numérique. Directeur général Hans-Peter Zint : « Nous devons agir rapidement et être concentrés sur le résultat car, indépendamment du Brexit qui se profilait à l'horizon, notre équipe devait alors relever les défis liés à la pandémie. Nous avons été d'autant plus heureux lorsque, suite aux premiers entretiens avec compacer, il s'est avéré qu'edbic pourrait être une solution envisageable. »

Une approche pragmatique

Si l'on considère que les systèmes existants ne disposaient que de possibilités d'automatisation limitées et que les données disponibles étaient très hétérogènes, il était évident que l'on devait mettre en place une solution centralisée capable de traiter toutes ces données. En un deuxième temps, celles-ci devaient



Profil de l'entreprise Cuxport GmbH

Le terminal moderne en eau profonde Cuxport offre des conditions et des connexions multimodales idéales pour un transbordement rapide et sans failles. De « A » comme automobile à « W » (Windkraftanlage) pour éolienne, le terminal multifonctionnel peut transborder tous les biens et marchandises. 24 heures sur 24, 365 jours par an, Cuxport met à disposition pour le transbordement six emplacements d'amarrage répartis sur deux installations et plus de 348 000 m² de surface revêtue. Cuxport a été inauguré en 1997 et joue, depuis, un rôle important pour le commerce européen grâce à son terminal portuaire maritime moderne et au vaste savoir-faire de ses collaborateurs en matière de logistique.

pouvoir être traitées par le logiciel douanier certifié DAKOSY. « Nous avons donc utilisé les interfaces existantes du système de fret de Cuxport et du système de réservation des compagnies maritimes dans edbic », se souvient Dominic Küchler, Responsable informatique. Un système de conservation des données et de gestion du statut parallèle au système opérationnel a été créé spécialement pour le dédouanement. La diversité des formats des données concernées a été relativement facile à maîtriser.

« La collaboration avec l'équipe compacer a été excellente. En plus de son expérience et de son savoir-faire, l'équipe sait comment aborder au mieux les problèmes. Par ailleurs, ils étaient joignables à tout moment et nous pouvions compter sur leur soutien. »

Hans-Peter Zint,
Directeur général de Cuxport

L'un des défis consistait à reproduire la logique du processus. Il faut en effet savoir que le rapprochement des données entre les armateurs et le port pour les traversées quotidiennes des ferries de fret est la plupart du temps très individuel, à court terme et interactif. Si l'on prend en considération le fait que, pour le transbordement des marchandises, il ne suffit pas d'échanger des informations sur la valeur et le type de fret, mais également différents numéros, données de facturation et autres, on se rend compte de la complexité de la moindre de ces opérations, sans parler d'une journée de travail complète.

« A posteriori et avec le recul, l'investissement dans edbic a largement valu la peine. Notre idée d'établir compacer comme élément central de notre environnement système et de faire ainsi avancer l'automatisation et la digitalisation de nos processus a porté ses fruits. »

Hans-Peter Zint,
Directeur général de Cuxport

« Cuxport est un port de transbordement pour le trafic européen à courte distance. La compagnie maritime DFDS est notre principal client et organise le service des ferries entre Cuxport et le port de destination, Immingham en Angleterre. Étant donné que nous proposons un service quotidien de lignes de fret entre Cuxhaven et Immingham et que nous transbordons annuellement quelque 30 000 conteneurs, 30 000 remorques routières, 300 000 véhicules et 300 000 tonnes de marchandises diverses, on peut facilement imaginer l'ampleur des données correspondantes », explique Zint.

Mise au point finale après le « Go Live »

Même si l'équipe projet était parvenue à numériser les processus douaniers en temps voulu à la fin 2020, tout le monde était conscient que les dernières incohérences ne pourraient être levées qu'une fois l'exploitation lancée. « Nous étions très heureux que les politiques se soient entendus sur un Brexit doux. Cela présentait l'avantage de ne pas imposer de limitation de volume au trafic de fret et, par ailleurs, une phase de transition de plusieurs mois avait été décidée ainsi qu'un certain nombre de facilités de procédure au Royaume Uni », rappelle Zint. Un Brexit dur avec des exigences plus strictes et sans phase de transition aurait été encore plus difficile à gérer.

« Le défi technique était de mettre en place un processus douanier automatisé en un temps limité. Une autre difficulté résidait dans le caractère très hétérogène des données - depuis le système de fret jusqu'au logiciel douanier, en passant par les données de réservation des armateurs auxquels tout devait être transmis. »

Dominic Küchler,
Responsable informatique Cuxport

C'est ainsi que Cuxport est entré dans l'ère post-Brexit au 1er janvier 2021 doté d'un nouveau processus douanier. Il s'est avéré que nous étions parvenus à numériser préalablement environ 90 % des processus et des opérations. Mais, du côté des clients, certains processus n'étaient pas encore clairs et certaines informations étaient lacunaires ou bien des cas particuliers apparaissaient qui ne pouvaient pas encore être gérés sous forme automatisée. Comme il s'agissait uniquement de cas particuliers, au début ceux-ci ont pu être résolus manuellement. « Au cours des six premières semaines,



Situation initiale

Le terminal portuaire maritime Cuxport, dont l'activité principale est le trafic avec l'Angleterre, est confronté au défi de devoir réaliser en un temps très court des tâches administratives douanières pour 90 % des marchandises et des biens transbordés.



Solution

Sur la plateforme de données centralisée edbic, toutes les données des différents systèmes pertinentes pour le processus douanier (fret, compagnie maritime, douane) sont regroupées et traitées de manière à reproduire le processus en continu.



Résultat

Le processus douanier qui, par le passé, était effectué manuellement en raison des faibles volumes est à présent automatique, et Cuxport est maintenant en mesure de fournir à tout moment des renseignements sur ce processus. Le port et les services douaniers ne sont pas les seuls à bénéficier de cette transparence, les armateurs peuvent, eux aussi, suivre à tout moment le statut de leur cargaison.

nous avons encore pu identifier les 10 % restants, de sorte qu'en février 2021 nous étions déjà bien positionnés. A la fin du mois de mars, notre fonctionnement de routine était prêt », déclare Küchler.

Une orientation pour l'avenir

Grâce à la numérisation du processus douanier, Cuxport a non seulement résolu de manière optimale les problèmes causés par le Brexit, mais s'est également préparé aux défis de demain. Grâce à la plateforme de données centralisée edbic, toutes les données et opérations liées à l'administration douanière sont transparentes. Cela présente notamment des avantages pour les armateurs qui ont maintenant une bien meilleure vue d'ensemble du processus de transbordement et de dédouanement. Par ailleurs, Cuxport peut beaucoup mieux évaluer quels sont les transbordements en attente et ce qui a été transbordé et dédouané dans le passé.

« La décision d'automatiser le processus douanier était un moyen pour atteindre un objectif. Si nous ne l'avions pas fait, nous ne serions pas en mesure de nous conformer aux prescriptions douanières découlant du Brexit. »

Dominic Küchler,
Responsable informatique Cuxport

On peut très bien imaginer ces effets positifs dans d'autres secteurs du port afin d'être, là aussi, mieux informés et plus à même de fournir des renseignements. « edbic a été pour nous une avancée incroyable à de nombreux égards – manuellement nous n'aurions pas pu gérer un tel volume de processus douaniers », déclare Hans-Peter Zint, Directeur général. Küchler ajoute : « A présent, nous pouvons réfléchir aux points sur lesquels une approche comparable pourrait avoir un impact positif sur notre activité. Les collègues de compacer nous ont, à cet égard, donné des impulsions précieuses et je suis certain que nous n'en sommes qu'au début. »