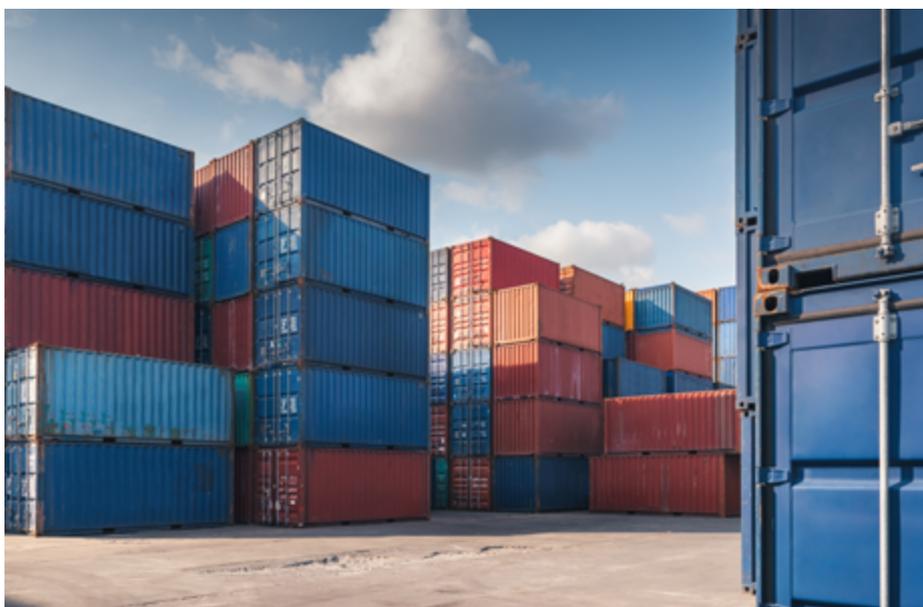


Zollprozesse mit edbic besser abwickeln

Hans-Peter Zint, Geschäftsführer Cuxport und Dominic Kühler, Leiter IT Cuxport, über die Herausforderung, als EU-Frachthafen den Brexit erfolgreich und gesetzeskonform zu stemmen.

Dass der Brexit eine Zeitenwende ist, war schon immer klar. Welche kurzfristigen Herausforderungen und extremen Veränderungen er für den Handel mit sich bringen würde, hat man geahnt. Wer aber Betroffenen zuhört, die den Brexit logistisch und technologisch meistern mussten, wird feststellen, wie weitreichend die Folgen dieser politischen Entscheidung waren und sind. Hans-Peter Zint, der Geschäftsführer des Frachthafens Cuxport, und sein IT-Leiter Dominic Kühler hatten sich im Vorfeld zwar gewissenhaft auf den Brexit vorbereitet – doch es kam anders.



compacer: Herr Zint, der Brexit hat den Handel in vielerlei Hinsicht hart getroffen – sowohl in England als auch auf Seiten der EU. Was bedeutet das für einen Hafensbetreiber wie Cuxport? Wie muss man sich den 1.1.2021 vorstellen – als mitten in der Corona-Pandemie auch noch der Brexit kam?

Hans-Peter Zint: Der 1. Januar 2021 hat unser Business und unsere Prozesse auf den Kopf gestellt. Dazu muss man wissen, dass es Cuxport erst seit 1997 gibt und wir als Umschlagshafen für den europäischen Kurzstreckenfrachtverkehr fungieren. Als solcher sind wir zu über 90 Prozent in der EU unterwegs – sprich das Thema Zoll spielte für die Abläufe keine Rolle. Bis zum Brexit. Das liegt u.a. an der Besonderheit,

dass die Reederei DFDS A/S unser Hauptkunde ist, der einen regelmäßigen Frachtlinienvverkehr, sechs Abfahrten die Woche, nach Immingham in England anbietet. Deshalb mussten wir zum 1. Januar 2021 unsere Prozesse komplett neu aufstellen. Auf einmal ging es darum, dass ca. 90 Prozent der bei Cuxport umgeschlagenen Fracht einen Zollprozess durchlaufen musste.

compacer: Das war sicherlich eine Herausforderung, aber während der langen Brexit-Verhandlungen im Vorfeld hatten Sie ja die Möglichkeit sich vorzubereiten. Wie haben Sie sich für den Brexit gewappnet?

Dominic Kühler: Bereits ab 2017 haben wir angefangen uns vorzubereiten.

Wir hatten damals drei Systeme für den operativen Umschlag im Einsatz, die erneuert, vereinheitlicht und um ein Zollmodul erweitert werden sollten. Diesen Ansatz haben wir weiterentwickelt und wollten ihn als Basis für die Zeit nach dem Brexit nehmen. Allerdings wurde gegen Ende 2019 klar, dass dieser nicht zum gewünschten Ergebnis führen würde. Deshalb haben wir einen harten Cut gemacht. Unser Consultingpartner HPC Hamburg Port Consulting hat uns dann auf edbic aufmerksam gemacht. Die Idee war, edbic als zentrale Plattform einzuführen, welche die Daten aus unseren Systemen so aufbereitet, dass wir sie an ein separates Zollabwicklungssystem weitergeben können.

compacer: Was waren denn die konkreten Anforderungen?

Dominic Kühler: Gemeinsam mit HPC haben wir ein Automatisierungskonzept entwickelt. Die größte Herausforderung in der gesamten Situation war der Zeitdruck. Wir mussten innerhalb von sechs Monaten eine Lösung für den Zollprozess finden – und dass bei dieser Datenheterogenität. Uns war klar, dass wir für eine Automatisierung des Zollprozesses die relevanten Daten und Information des Terminals, der Reederei und des Zoll zusammenführen müssen.



compacer: Von Welcher Größenordnung sprechen wir da?

Hans-Peter Zint: Am Cuxport werden jährlich etwa 30.000 Container, 30.000 Straßentrailer, 300.000 Autos und 300.000 Tonnen Stückgut umgeschlagen. Das zieht massenhaft Daten, Informationen, Dokumente und Prozesse nach sich. Zum Glück hatte man sich auf einen weichen Brexit geeinigt, bei dem es keinerlei Quotenregelung und Importzölle gab.

Dennoch musste die Zolladministration durchgeführt werden und so haben wir unter ziemlichem Druck agiert. Glücklicherweise fand der Warenaustausch in den ersten beiden Januarwochen nur sehr reduziert statt, da sich die jeweiligen Handelspartner in den Wochen vor dem Brexit „D-day“ reichlich eingedeckt hatten. Das brachte uns auch die Chance, während der ersten Wochen nach dem Brexit die Prozesse weiter zu optimieren und Kinderkrankheiten auszumerzen.

compacer: Und wie sind Sie vorgegangen?

Hans-Peter Zint: Die gesamten Geschäftsprozesse mussten adaptiert

und neu gestaltet werden, inklusive der Festlegung eines Zollprozesses. Das haben wir gemeinsam mit dem Zoll, dem Zolldienstleister DAKOSY sowie HPC und natürlich compacer entwickelt.

Dominic Kühler: Wir haben deshalb großen Wert auf die Schnittstellen gelegt, denn das A und O für den Zoll sind die Prozesse und deren Nachvollziehbarkeit. Also haben wir in einem ersten Schritt alle relevanten Daten der verschiedenen Systeme zusammengeführt und von diesem operativen Datenbestand einen weiteren Datenpool aufgebaut, über den dann zollrelevante Themen abgewickelt werden.

Hans-Peter Zint: Das ist ein äußerst sensibler Part, denn sobald die Ware unser Terminal verlässt, egal ob see- oder landseitig, haften wir für den Fall, dass die Sendung vom Zoll noch nicht freigegeben wurde. Das klingt zwar nicht schwierig, war aber vor dem Hintergrund, dass zum einen aufgrund der Pandemie alle üblichen Abläufe außer Kraft gesetzt waren und wir bis dato max. 10 Prozent der Waren über den Zoll abwickeln mussten, eine große Herausforderung.

Dominic Kühler: edbic kam dabei die Aufgabe zu, alle Daten aufzunehmen, als Datendrehscheibe zu fungieren und sie in die jeweiligen Systeme zu integrieren. So auch in das Zollsystem von DAKOSY. Nur so konnten Nachrichten aktualisiert, gesteuert und gespeichert werden. Kurz gesagt hat edbic quasi dafür Sorge getragen, dass die Daten dem Zoll zur Verfügung stehen. Erst dann weiß man, um welche Ware es sich handelt und z.B. welche Zollreferenz dahinter hängt. Hinsichtlich der Daten war das weniger problematisch, aber aus logistischer Sicht war es schwer. Die Geschäftslogik abzubilden war eine Challenge.

compacer: Was meinen Sie damit?

Hans-Peter Zint: Sie können sich vorstellen, dass es bei den Abläufen in einem Seehafen viele Sonder- und Einzelfälle gibt. Das in einem standardisierten Prozess abzubilden war anspruchsvoll. Außerdem stehen diese Prozesse immer unter Zeitdruck. Denn für das Be- und Entladen der Fracht steht ja insbesondere bei europäischen Fährverkehren nur ein enges Zeitfenster zur



Verfügung. Wenn dann ein Straßen-trailer kommt, der seine Waren nicht eindeutig deklarieren kann, sorgt das für einen immensen Engpass.

Dominic Küchler: Gerade diese Situationen waren eine große Herausforderung. Uns war klar, dass wir diesen gesamten Prozess schlussendlich erst im laufenden Betrieb wirklich kennenlernen würden. Wir hatten vor unserem 'Go Live' zwar 90 Prozent der Fälle in den automatisierten Prozess – über das Einlesen und die Weitergabe mittels edbic – abgebildet, aber es blieb halt noch der bunte, spannende Rest, den wir in den ersten drei Monaten nach dem Brexit lösen und automatisieren mussten.

Hans-Peter Zint: Das war auch auf der menschlichen Ebene, also im Zusammenspiel der Mitarbeiter beim Reeder, beim Zoll, bei den Ladungsbeteiligten und bei uns nicht leicht. Es gab IT-seitig große Lerneffekte, Anpassungen und Schulungen, darüber hinaus aber immer

noch so einige Notfälle, die dann doch händisch abgewickelt werden mussten. Aber Ende März hatten sich dann entsprechende Routinen entwickelt, was nicht zuletzt daran lag, dass Dominic Küchler und sein Team alle Beteiligten intensiv begleitet und unterstützt haben.

compacer: Und wie beurteilen Sie die Situation in der Rückschau und wo stehen Sie jetzt?

Hans-Peter-Zint: Der Brexit war schlussendlich ein Treiber für die Automatisierung und Digitalisierung des gesamten Zollprozesses bei Cuxport. Auch wenn es eine harte Zeit war, Lockdown, Brexit und die Automatisierung dieser wichtigen Arbeitsschritte – heute sind wir umso viel leistungsfähiger als früher, wissen so viel mehr und können diese Informationen auch mit unseren Kunden, den Reedern, teilen. Das ist klasse.

Dominic Küchler: Für den Reeder hat diese Veränderung einen wei-

teren positiven Nebeneffekt. Er hat jetzt Echtzeitinformationen über seine Ladung und den Verzollungsstatus. Erstmals ist der Zollprozess vollständig in den gesamten Ablauf integriert und bis ins letzte Detail nachvollziehbar – auch für den Reeder. Dafür haben wir viel positives Feedback erhalten.

Hans-Peter Zint: Das motiviert uns darüber nachzudenken, ob wir edbic zukünftig nicht auch als zentrale Datendrehscheibe für andere Hafengebiete einsetzen sollen, etwa zum Monitoring. Da würden wir rechtzeitig Hinweise auf Engpässe erhalten und könnten entsprechend vorbeugen.

compacer: Herr Zint, Herr Küchler, danke Ihnen für die interessanten Einblicke in die Abläufe und Prozesse eines Frachthafens und nicht zuletzt in die Herausforderungen, die der Brexit mit sich gebracht hat.