

Direct toegang tot data



Een optimale informatieuitwisseling tussen ketenpartners vereenvoudigt het brengen en halen van containers in de havens van Rotterdam en Amsterdam. Een nieuwe *tool* van Portbase helpt daarbij.

DOOR TWAN VAN DER HEIJDEN

Voor Ad Schoenmakers (55), *managing director* bij expediteur Ritra Cargo in Rotterdam, is het ‘eigenlijk heel simpel’: automatiseren om keteninformatie te ontsluiten, is geen keuze, maar pure noodzaak. ‘Het werk van een expediteur is in de basis geen *rocket science*. Je brengt de logistieke behoeften van je klant samen met de klant in kaart, je bespreekt je advies en vervolgens ga je alles uitrollen. De uitdaging zit ‘m veel meer in het parallelle communicatieproces. Door grip te houden op data – van klanten, maar ook van partners overzee en vervoerders – en deze waar mogelijk te hergebruiken, ontstaat een situatie waar vanuit het veel beter werken is.’

Tallose interfaces

Ritra Cargo is een expediteur met een kwart eeuw ervaring in het voor de textielbranche regelen van transporten vanuit Azië naar Nederland. Waar eerst Indonesië het voornaamste land van herkomst was, zijn dat nu China, India, Pakistan, Bangladesh en Myanmar, vertelt Schoenmakers. ‘Je ziet dat de productie in de loop der tijd is verlegd. Aan ons vervolgens de taak om daarin mee te bewegen.’ De beschikbaarheid van data speelt daarbij een cruciale rol. Vanuit die optiek tracht Ritra Cargo continu informatie aan elkaar te koppelen, door datastromen via tallose *interfaces* naar het eigen basissysteem te laten lopen. ‘Ritra loopt hierin voorop’, zo licht

Schoenmakers toe. ‘Ik wil de beschikking krijgen over bepaalde informatie en vervolgens draait het om de vraag hoe je dat voor elkaar krijgt.’

Goede ontwikkeling

Schoenmakers was mede om die reden direct enthousiast toen hij vele jaren terug van het initiatief Ladinginformatie van Portbase hoorde. Deze webservice biedt expediteurs inzicht in al hun Bills of Lading van binnenkomende goederen op een specifiek schip. Op basis daarvan kunnen zij hun douaneaangiften vroegtijdig afhandelen en het vervoltransport op tijd regelen. Daarnaast toont de toepassing de wisselkoers waartegen de vracht

wordt afgerekend, de datum waar vanaf de expediteur staangeld is verschuldigd aan de rederij/cargodoor en het retouradres voor een lege container. Verder kunnen expediteurs binnen Ladinginformatie het actuele overzicht raadplegen van zeeschepen die in de haven van Rotterdam en Amsterdam worden verwacht, aanwezig of recent vertrokken zijn. Het gaat dan ook om informatie als verwachte aankomst- en vertrektijd, ligplaats en reisroute. 'Ladinginformatie is een goede ontwikkeling vanuit de gedachte dat je altijd moet proberen belangrijke informatie zoveel mogelijk te ontsluiten', aldus Schoenmakers.

Informatie organiseren

Toch maakte Ritra Cargo uiteindelijk weinig gebruik van Ladinginformatie. Schoenmakers: 'Sommige partijen profiteren wel degelijk van Ladinginformatie. Ik denk ook te weten dat er redelijk veel van de toepassing gebruik wordt gemaakt. Immers, als je zelf niet over al te veel informatiebronnen beschikt, is Ladinginformatie echt een goed hulpmiddel. Maar voor ons was de meerwaarde van Ladinginformatie niet

Informatie organiseren vormt basis van logistieke proces

zo groot. Allereerst beschikken wij zelf al over veel informatie en daarnaast vormde de verplichte inlog om aan de gegevens te komen voor ons een drempel. Kortom, een stap in de goede richting, maar nog niet de ideale oplossing.' Inmiddels is sinds enige tijd Ladinginformatie 2.0 beschikbaar. Ritra Cargo mocht in de pilotfase de webservice uitproberen en is enthousiast over de bevindingen. 'Zoals gezegd, geven wij er de voorkeur aan om vooral zelf over zoveel mogelijk informatie te beschikken. Zo was het een grote wens van ons om de informatie uit Ladinginformatie 1.0 niet achter een inlog vandaan te hoeven halen, maar automatisch aan ons basissysteem te kunnen toevoegen. Weer vanuit de gedachte dat informatie organiseren de basis vormt van het logistieke proces, zeker in relatie tot de tijdigheid in ketentrajecten. Ladinginformatie 2.0 biedt daar de mogelijkheid voor.'

Directe koppeling

Aangezien het basissysteem van Ritra Cargo standaard al is toegerust op het delen



Ad Schoenmakers: 'Het gaat er juist om dat je bovenop de informatie zit.'

van data, verliep de koppeling met Ladinginformatie 2.0 snel en soepel. Vervolgens was het 'vooral een kwestie van profiteren', aldus Schoenmakers. 'De grootste winst vind ik, indachtig mijn eerder uitgesproken wens, de directe koppeling tussen de data in Ladinginformatie 2.0 en ons basissysteem. Ook is het prettig dat je nu, dankzij een samenwerking met Koninklijke Dirkzwager, automatische updates ontvangt van de verwachte aankomsttijd van containerschepen.' Een ander pluspunt dat Schoenmakers noemt, is de melding van een eventuele douanecontrole. 'Ook dit krijg ik nu automatisch te horen en wordt direct verwerkt in de verwachte aankomsttijd.' Wat Schoenmakers nog mist, is de precisie in de gegenereerde lostijden. Hij legt uit: 'De omvang van containerschepen neemt nog altijd toe, tot wel 18.000 teu. Het is dan belangrijker om te weten wanneer jouw containers worden gelost dan wanneer het schip arriveert in de haven. Immers, het lossen van jouw containers hoeft niet per se op de dag van aankomst te gebeuren als een schip zo groot van omvang is. Dat kan ook 1 of 2 dagen later zijn.'

Aan de slag

Nu de ervaringen van Ritra Cargo in kaart zijn gebracht, is het de bedoeling Ladinginformatie 2.0 verder te gaan uitrollen. Schoenmakers: 'De werkende omgeving is getoetst op bijvoorbeeld juistheid en betrouwbaarheid. Dat alles is zeker gesteld,

dus nu is het een kwestie van partijen vinden die met Ladinginformatie 2.0 aan de slag willen.' Schoenmakers vermoedt dat er interesse bestaat, maar tegelijkertijd ziet hij een bepaalde terughoudendheid in de markt. De reden hiervoor is tweeledig, denkt hij. 'Enerzijds moet je zelf over een systeem beschikken dat geschikt is om data te streamen. Anderzijds moet je bereid zijn je systemen deels open te zetten en op dat vlak bestaat nog altijd koudwatervrees.' Schoenmakers hoopt dat expediteurs en importeurs, maar ook cargadoors en rederijen, uiteindelijk ook Ladinginformatie 3.0, waarbij partijen gegevens van elkaar ontvangen, gaan omarmen. 'Bij expediteurs zit veel informatie waarvan andere partijen gebruik willen maken. En door informatie te delen kom je verder. De wereld verandert snel, stilstaan is geen optie. Het gaat er juist om dat je bovenop de informatie zit, zodat je precies weet wat je kunt verwachten en je hier scherp op kunt anticiperen.'

'Efficiënter ketenproces'

Marty van Pelt (FENEX) maakte onderdeel uit van de werkgroep Ladinginformatie 2.0 en is te spreken over het uiteindelijke resultaat. 'Nu is het veel beter mogelijk informatie te hergebruiken. Dit voorkomt veelvuldig telefonisch contact met rederijen en het halen van informatie van verschillende websites, waardoor er uiteindelijk een veel efficiënter ketenproces ontstaat.'