

COURS : LOGISTIQUE PORTUAIRE

ANIMATEUR : MR MESSOU Marius, Consultant Formateur, Professeur de Logistique à l'ARSTM, Expert en gestion de la Chaîne Logistique Maritime et Portuaire, CDFI à l'ESTM

CHAPITRE 1 : CONNAISSANCE GENERALE DE LA LOGISTIQUE ET DE LA LOGISTIQUE PORTUAIRE

I. LE SYSTÈME LOGISTIQUE

II. NOTION DE PORTS ET DE LOGISTIQUE PORTUAIRE

I. Le système logistique

1. Mise en contexte

Tout au long de votre vie, vous allez rencontrer des centaines de systèmes logistiques, que ce soit dans des restaurants, des magasins, des entrepôts, et d'autres endroits.

Un exemple parmi d'autres d'un système logistique simple est celui d'un restaurant.

- Le local d'entreposage d'un restaurant est la cuisine ; la nourriture y est conservée jusqu'à ce qu'elle soit livrée au client.
- Ce sont les serveurs qui assurent le transport, en portant la nourriture depuis la cuisine vers le client.
- Les tables, c'est-à-dire l'endroit où les clients s'assoient pour commander et manger, constituent les points de prestation de services.

Un restaurant n'est pas considéré comme un système logistique par ses clients ; c'est un endroit où on mange. Vous non plus n'avez probablement jamais considéré un restaurant comme un système logistique. Cependant, ce que vous attendez d'un restaurant est directement lié à la logistique.

Qu'attendez-vous d'un restaurant lorsque vous vous y rendez pour manger ?

Vous pourriez par exemple vous attendre aux éléments suivants :

- que le restaurant soit agréable et plaisant.
- que les serveurs fournissent un excellent service à la clientèle.
- que la nourriture que vous commandez soit disponible.
- que la nourriture soit servie rapidement.
- que ce que vous avez commandé soit livré effectivement à votre table.
- que la nourriture soit de qualité acceptable.
- que la nourriture soit servie en quantité acceptable.
- que le coût du repas corresponde à sa valeur.

2. Les « six bons » de la logistique

Que...

les **BONS** produits

dans les **BONNES** quantités et

en **BONNE** condition

soient livrés...

au **BON** endroit,

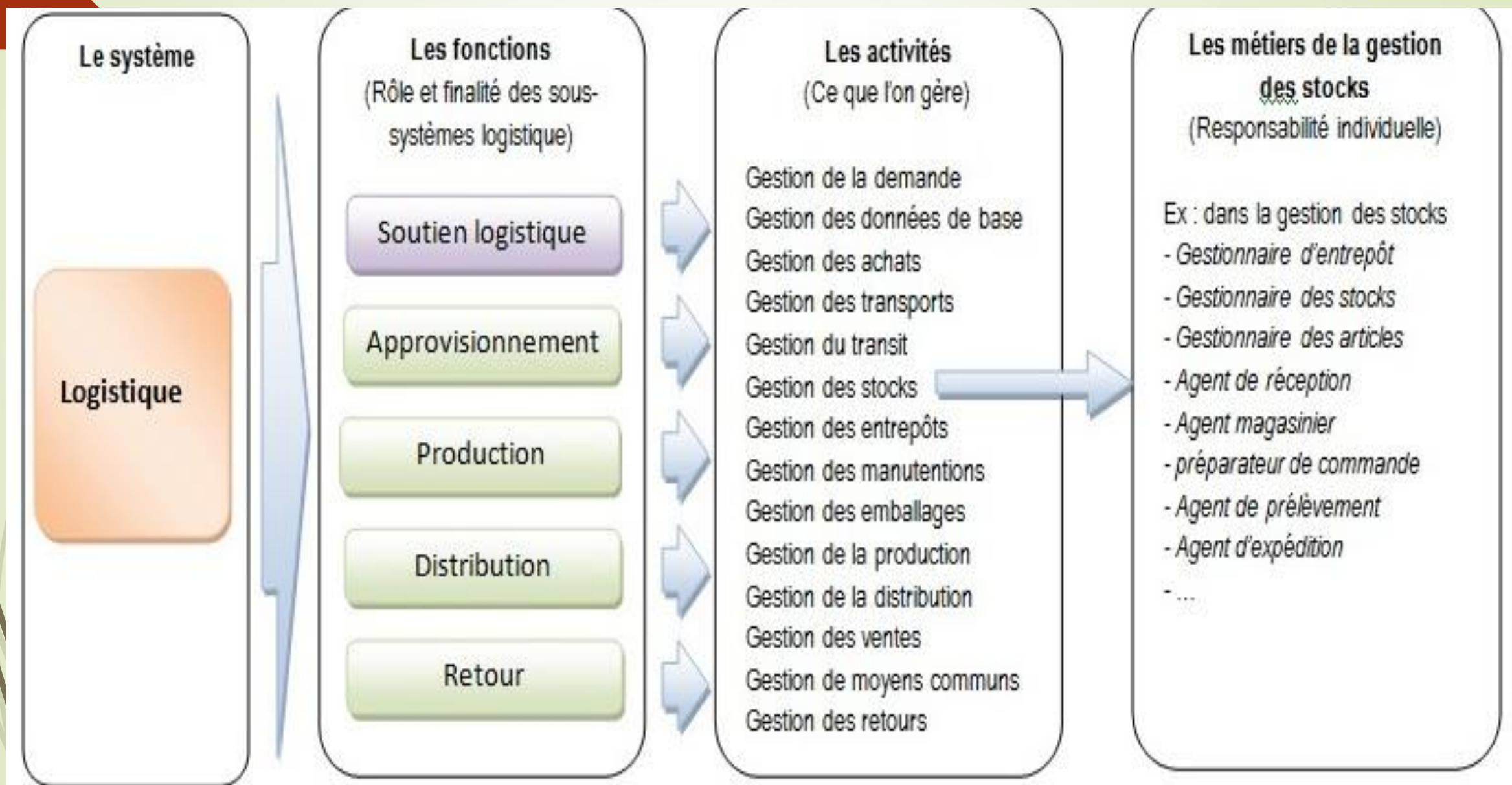
au **BON** moment,

pour le **BON** prix.

Les attentes des clients comme celles énumérées ci-dessus définissent l'objectif d'un système logistique, il assure le bon produit, dans les bonnes quantités, en bonne condition, livré au bon endroit, au bon moment et pour le bon prix. Dans le domaine de la logistique, ces objectifs sont connus comme les « six bons ».

Que le système fournisse des boissons non alcoolisées, des véhicules, ou encore des stylos, ou qu'il gère des contraceptifs, des médicaments essentiels ou d'autres produits, ces « six bons » s'appliquent toujours.

3. Décomposition du système logistique par fonctions



4. Décomposition du système logistique par processus

Processus de management

Stratégies, Méthodes, Communication, contrôle, Audit, ...

Processus de support (*liés aux fonctions d'appui*)

Achats, Transport, Transit, Logistique, Gestion des retours, Maintenance, RH, Finance, SI, QHSE, Projets...

Processus de réalisation (*selon le cœur de métier de l'entreprise*)

Activité d'approvisionnement

Gestion de la demande, SRM & Achat,
Manutention Transport, Stockage mat. & cons.

Activités de fabrication

Fabrication, Stockage des encours & produits finis,
Prestation de service, ...

Activités de distribution

Manutention, Transport, CRM & Distribution,
...

II. NOTION DE PORT ET DE LOGISTIQUE PORTUAIRE

1. Notion de port :

Le port désigne tout bassin formant un abri naturel ou artificiel sur les rives d'un océan, d'un lac ou d'une rivière permettant l'ancrage, le mouillage ou le stationnement à quai des bateaux à couvert de la houle et des grands vents.

Au sens le plus strict, le terme port désigne le plan d'eau, mais dans son utilisation courante, il inclut les digues, les jetées, les quais et les docks qui bordent le plan d'eau proprement dit.

Mais dans une perspective économique et industrielle, la notion de port évoque généralement un ensemble d'installations conçues et exploitées en vue d'assurer le transfert de marchandises entre le navire et la mer et les différents moyens de transport terrestre : rail, route, navigation intérieure, canalisations diverses.

II. NOTION DE PORT ET DE LOGISTIQUE PORTUAIRE (suite)

1. Notion de port (suite) :

Il s'agit donc d'un ensemble complexe occupant une place privilégiée, non seulement dans la région dont il constitue un des principaux moteurs de développement, mais également sur le plan national et international.

Sa position, généralement à la frontière d'un pays, donc en contact direct avec le monde extérieur, explique les fonctions essentielles que le port doit remplir dans la communauté maritime internationale.

En effet, un port se voit allouer au moins trois missions :

- le développement par le commerce extérieur et intérieur grâce au trafic des marchandises à des prix compétitifs.
- la promotion de l'industrialisation (industries liées au port ou à proximité de celui-ci).
- la contribution à l'aménagement de l'espace économique et territorial pour mieux intégrer l'activité économique et sociale s'y rapportant.

II. NOTION DE PORT ET DE LOGISTIQUE PORTUAIRE (suite)

2. Notion de logistique portuaire :

La logistique est l'activité qui a pour objet de gérer les flux physiques, informationnels et financiers d'une organisation, dans le but de mettre à disposition les ressources correspondant aux besoins, et ce, aux conditions économiques et pour une qualité de service déterminées, dans des conditions de sécurité et de sûreté satisfaisantes.

La logistique portuaire peut être définie comme étant l'ensemble des moyens stratégiques et opérationnels permettant d'optimiser les fonctions intermodales dans la chaîne portuaire. C'est aussi une démarche permettant de rendre plus rapide et plus efficiente que rapide les différentes opérations d'un port.

3. Origine de la logistique portuaire

Pour mieux appréhender le concept de la logistique portuaire, il faut analyser les circonstances de son apparition.

En effet, le développement des ports maritimes est passé par trois révolutions importantes :

- la conteneurisation;
- l'intermodalité et la multimodalité et
- l'informatisation et l'automatisation.

Ces révolutions n'ont connu leurs perfections qu'avec l'arrivée de la logistique, qui a résolu plusieurs problèmes relatifs aux activités portuaires et elle a permis une meilleure optimisation du triptyque logistique portuaire (coûts-qualité-délai) qui constituait pour la communauté portuaire la principale préoccupation.

3. Origine de la logistique portuaire (suite)

L'arrivée de la logistique dans le domaine portuaire a été poussée par la faible offre portuaire qui ne répondait pas aux attentes de tous les intervenants portuaires.

La fonction logistique a pu combler le gap engendré par les activités traditionnelles du port qui n'ont pas la capacité d'accompagner les nouvelles tendances du commerce maritime.

La combinaison de ces deux notions a donné naissance à la troisième génération portuaire dont les opérations accomplies se sont appuyées essentiellement sur la logistique.

Ainsi, elle devient un pilier fondamental dans les autres générations portuaires.

3. Origine de la logistique portuaire (suite)

Dans un cadre international, la logistique portuaire peut être définie comme étant l'ensemble des services logistiques fournis aux intervenants de la chaîne portuaire.

Ces services englobent plusieurs opérations notamment les opérations du fret et les opérations de transfert, le stockage et l'entreposage, la remise en forme et la consolidation.

En revanche, cet essai de définition reste global et ne couvre pas tous les aspects de la logistique portuaire, puisque le développement qu'ont connu les ports maritimes a entraîné l'apparition de nouveaux services et opérations, ce qui oblige les chercheurs à proposer des définitions bien précises.

Autrement dit, l'adaptation aux exigences des clients et l'intégration des nouvelles technologies ont fait du domaine portuaire, un champ en changement continu, ce qui rend l'élaboration d'une définition exhaustive une tâche difficile, voire complexe.

CHAPITRE 2 : évolution de la chaîne logistique portuaire

I. La chaîne logistique portuaire

1.1. Présentation

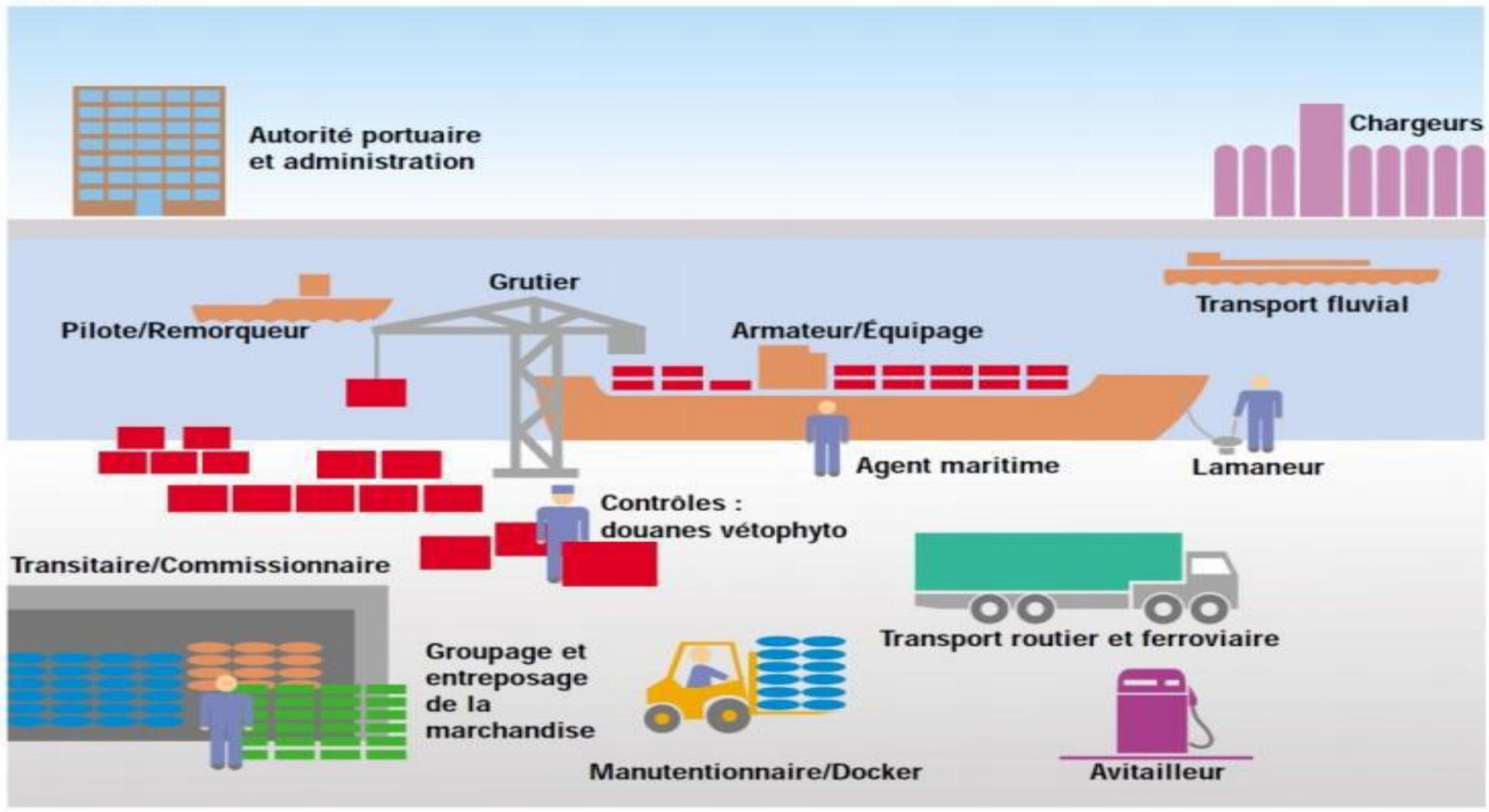
La logistique portuaire désigne l'ensemble des activités, des processus et des opérations logistiques qui sont spécifiquement liées au fonctionnement et à la gestion des ports. Elle englobe toutes les étapes impliquées dans le traitement, la manipulation et la distribution des marchandises, des navires et des informations au sein du port.

Cela comprend le déchargement et le chargement des cargaisons, le stockage et l'entreposage, la gestion des quais et des terminaux, la coordination des opérations de transport terrestre et maritime, ainsi que la planification et la coordination des flux logistiques.

L'objectif de la logistique portuaire est d'assurer une gestion efficace, sûre et rentable des activités portuaires, en facilitant le mouvement rapide et fluide des marchandises tout en répondant aux besoins des clients et en respectant les réglementations portuaires et douanières..

1.2. Les différents acteurs de la chaîne logistique portuaire

Source DTMP/UMETL



1.2. Les différents acteurs de la chaîne logistique portuaire (suite)

- **Le docker** : charge et décharge le navire
- **Le transporteur interne (inland transport)** : transport les conteneurs au niveau du terminal
- **L'opérateur portuaire (port operator)** : contrôle les opérations à l'intérieur du port. Il pourrait être une autorité publique du port (port authority).
- **L'armateur (shipping line/alliance)** : assure le transport maritime des marchandises.
- **L'acconier (stevedore)** : s'occupe de la préparation juridique et matérielle des opérations de réception, de déplacement et d'entreposage des marchandises.
- **Le consignataire (consigne)** : Il est mandaté par l'armateur, il agit au nom et pour le compte de l'armateur. Il doit assurer toutes les opérations de réception ou de livraison de la marchandise et, ainsi effectuer les missions confiées par l'armateur.
- Il y a également d'autres acteurs pour assurer les services liés à la gestion des navires comme :

- ✓ Les sociétés d'avitaillement ;
- ✓ Les sociétés de réception et de maintenance de conteneurs
- ✓ Les entreprises de récupération des déchets des navires.

Enfin, l'autorité portuaire dont la mission consiste à gérer tout le port en prenant en compte la gestion :

- ✓ Des installations portuaires ;
- ✓ De l'accueil et le départ des navires ;
- ✓ Du respect des règlements, etc.

La chaîne logistique portuaire est donc définie comme un ensemble d'entités impliquées directement dans les flux amont et aval de marchandises

II. Les types de la logistique portuaire

L'opération de manutention de marchandises consiste, pour le navire, en chargement, déchargement et manipulation à bord du navire et pour le client, en opération de réception et de livraison à terre.

1. Le débarquement

Le débarquement implique le transfert de la marchandise depuis les navires (soit dans la cale, soit sur le pont) vers un lieu de stockage approprié. Ce lieu de stockage est sécurisé afin de protéger la marchandise contre le vol et d'autres dommages potentiels. Ce processus permet d'améliorer la réception de la marchandise par le client au moment de son enlèvement.

Le débarquement est classé selon le lieu de stockage :

- Débarquement magasin ou hangar (DM/H)
- Débarquement terre -plein (DTP)
- Débarquement indirect(DI) : La marchandise débarquée du bord est aussitôt enlevée sous -palan du navire par le réceptionnaire.

2. L'embarquement

L'opération d'embarquement fait référence au processus de chargement de la marchandise à bord d'un navire. Cela implique le transfert de la marchandise depuis le lieu de stockage approprié vers le navire, en veillant à ce qu'elle soit correctement positionnée et sécurisée pour le transport. L'embarquement peut se faire dans la cale du navire ou sur son pont, en fonction du type de marchandise et des procédures spécifiques. Cette opération permet de préparer la marchandise pour son transport vers sa destination finale.

De ce fait l'embarquement est classé suivant le lieu de prise en charge de la marchandise :

- Embarquement magasin ou hangar (EM/H) ;
- Embarquement terre -plein (ETP) ;
- Embarquement direct (ED) : Le lieu de prise en charge par l'acconier est sous palan du navire. Il est communément appelé embarquement sous palan

3. La manipulation

A la demande du capitaine du navire, il est parfois nécessaire de déplacer, des marchandises qui ne sont pas destinées au port d'escale, afin de pouvoir accéder à celles destinées à être débarquées sur place. Cette opération de déplacement est appelée « manipulation de marchandises ».

En ce sens, l'opération de manipulation consiste à déplacer la marchandise de son lieu d'arrimage à bord du navire, vers un autre lieu (à bord ou momentanément à quai) pour différentes raisons :

- Pour accéder plus facilement à des marchandises à débarquer.
- Pour assurer la stabilité du navire pour le prochain voyage
- Pour libérer de l'espace pour les marchandises à embarquer. La manipulation peut être avec ou sans mise à terre.

La manipulation sans mise à terre (MSMT) se réfère au déplacement des marchandises d'un endroit à un autre à l'intérieur du navire lui-même, que ce soit dans une autre soute ou une autre cale. En revanche, la manipulation avec mise à terre (MAMT) implique le déchargement temporaire des marchandises sur le quai d'amarrage, puis leur réembarquement sur le même navire pour le même voyage.

4. Livraison de marchandise

La phase de livraison englobe le déplacement de la marchandise depuis son lieu de stockage après le débarquement, dans le but de la remettre au client et de la faire sortir de l'enceinte portuaire. Cette opération marque la conclusion des opérations de manutention à l'importation.

5. Réception de marchandise

L'opération de réception consiste en la remise de la marchandise par le chargeur, sur le lieu d'entreposage, en vue de sa prise en charge avant embarquement. Cette opération détermine le début de la manutention à l'export.

Les horaires de travail des équipes de manutention, appelés communément shifts, sont répartis généralement en trois parties :

- 1^{er} shift : de 6 heures à 14 heures.
- 2^{ième} shift : de 14 heures à 22 heures.
- 3^{ième} shift : de 22 heures à 6 heures.

Exemple :

AT : 7h à 19h et de 19 à 7h

CIT : 6h à 18h et 08h à 14h

III. Fonctionnement de la logistique portuaire

Les activités des terminaux à conteneurs, se déroulant dans les zones d'opérations présentées précédemment, sont supportées par de nombreux flux d'informations, ces flux peuvent être regroupés en trois catégories :

- Les flux en amont du terminal.
- Les flux internes du terminal.
- Les Flux en aval du terminal.

Les terminaux de conteneurs utilisent des systèmes d'information pour gérer ces données. Les flux en amont du terminal comprennent un ensemble d'informations nécessaires à la coordination des opérations, tels que les plans de chargement des navires, barges et trains à destination du terminal, les détails sur les conteneurs (destination, caractéristiques, etc.) et les informations provenant des autorités douanières.

Ces échanges d'informations se font avec divers intervenants tels que les lignes maritimes, les agents maritimes, les transitaires, les compagnies de transport routier et ferroviaire, les agences douanières, et bien d'autres.

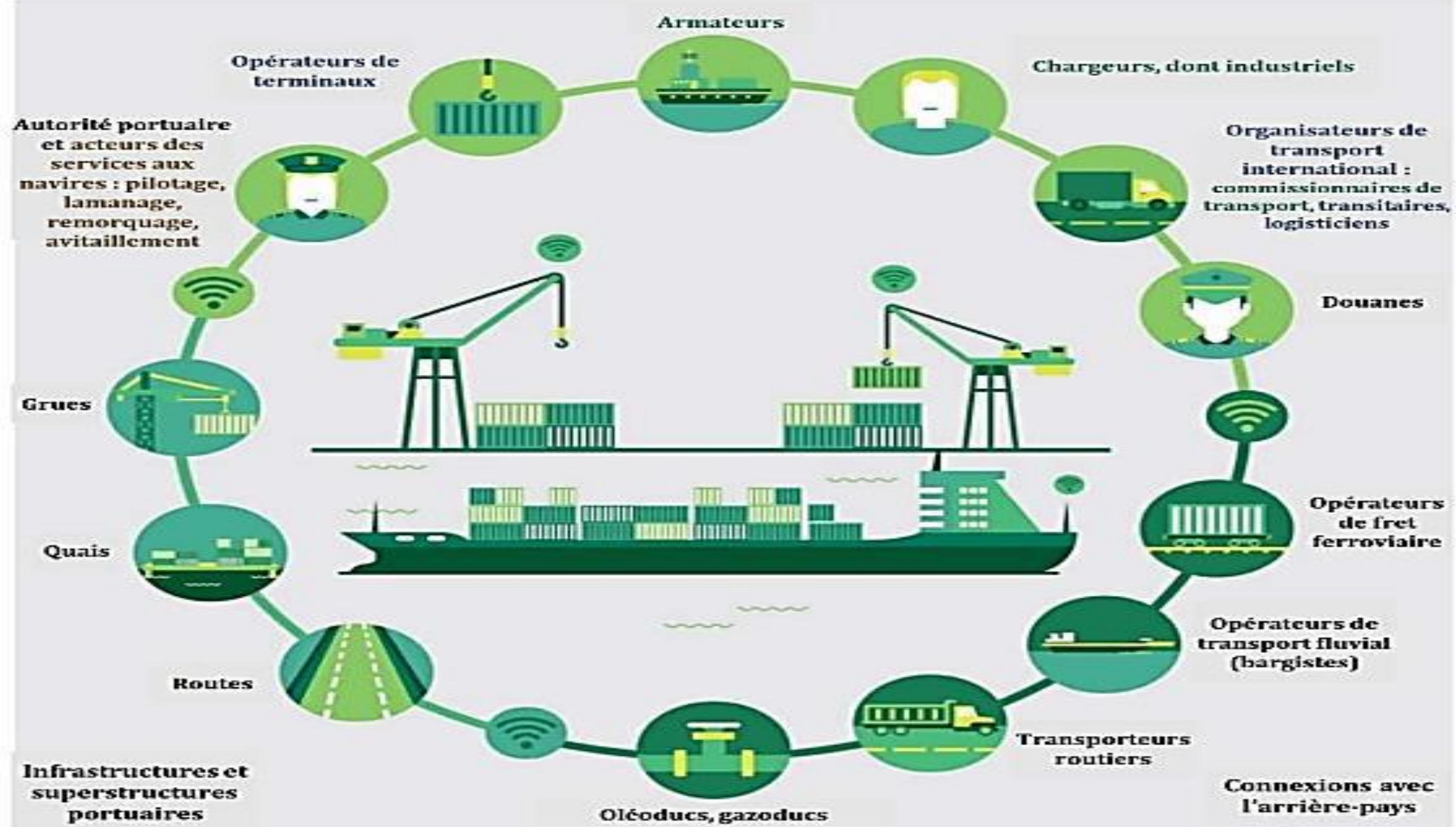
Ces communications se font via différentes méthodes, telles que l'échange de données informatisées, le fax et le téléphone, comme illustré dans le schéma précédent. Les activités des terminaux de conteneurs, qui se déroulent dans les zones d'opérations mentionnées précédemment, reposent sur de nombreux flux d'informations.

Ces flux peuvent être regroupés en trois catégories :

- les flux en amont du terminal ;
- les flux internes du terminal et ;
- les flux en aval du terminal.

Afin de gérer ces informations, les terminaux de conteneurs utilisent des systèmes d'information comme présenté dans cette figure qui va suivre :

Fonctionnement de la communauté portuaire



Chapitre 3 : optimisation de la chaîne logistique portuaire

L'optimisation de la chaîne logistique portuaire est un domaine d'étude et de pratique qui vise à améliorer l'efficacité et la rentabilité des opérations dans les ports. Les ports jouent un rôle crucial dans le commerce international en facilitant le mouvement des marchandises et des navires. Par conséquent, il est essentiel de prendre en compte tous les aspects de la chaîne logistique et de les optimiser de manière coordonnée.

L'optimisation de la chaîne logistique portuaire implique souvent l'utilisation de technologies avancées, telles que les systèmes de gestion de l'information, la traçabilité des marchandises, la planification et l'ordonnancement des opérations, ainsi que l'automatisation des processus.

De plus, une chaîne logistique portuaire optimisée contribue à réduire les émissions de gaz à effet de serre et à promouvoir la durabilité environnementale. En conclusion, l'optimisation de la chaîne logistique portuaire est essentielle pour garantir des opérations portuaires efficaces et rentables.

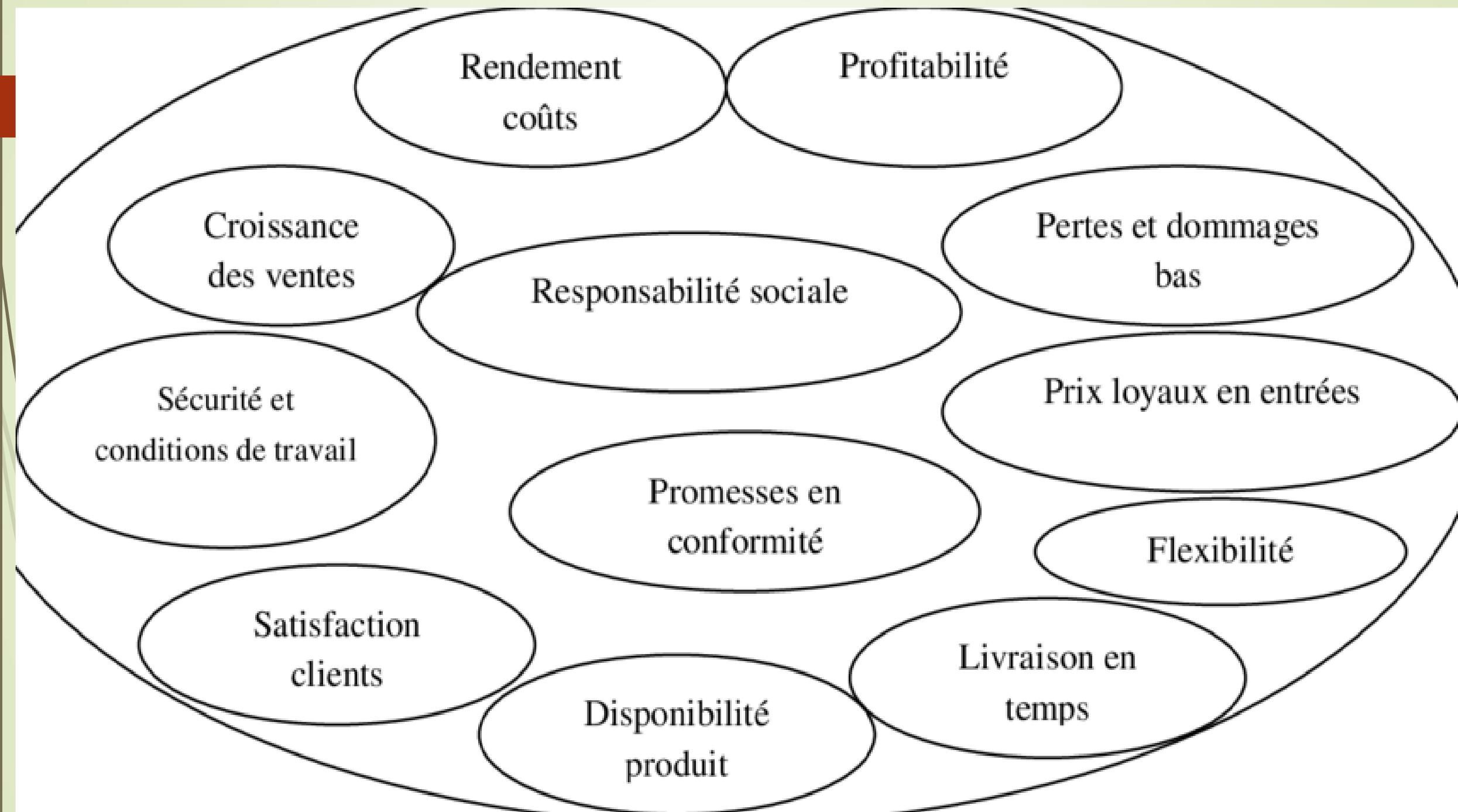
I. La notion de performance logistique

1. Définition

Si l'évaluation de la performance logistique doit s'appuyer sur une approche processuelle, telle que la méthode de l'«Activity Based Casting» ou la démarche de l'«Efficient Consumer Réponse», la littérature concernant l'évaluation de la performance logistique met en évidence la possibilité de développer des outils d'aide à la décision tels que les tableaux de bord (Kueng, 2000; Gunasekaran et al., 2001; Otto et Kotzab, 2001a, b). Ces outils mettent en avant des indicateurs à la fois qualitatifs et quantitatifs.

Selon Chow et al. (1994), la performance logistique peut être considérée comme un sous-élément de la notion élargie de performance de l'entreprise ou de l'organisation. Les auteurs définissent la performance logistique comme l'accomplissement des objectifs spécifiques qui sont suggérés dans la figure ci-dessous :

2. Les différentes façons d'envisager la performance logistique



- **De validité**, reflet et contrôle précis des événements et des activités,
- **De robustesse**, correctement interprétée par tous les acteurs et répétée à travers le temps, le lieu et les organisations,
- **D'utilité**, apte à faire comprendre et à fournir un guide pour toutes les actions et décisions entreprises,
- **D'intégration** de tous les composants et aspects des processus dans et hors de la firme,
- **D'économie** à retracer aisément et fidèlement les coûts représentatifs.
- **De compatibilité** avec les systèmes comptables et d'informations détenus par la firme,
- **De niveau de détail** suffisamment clair et explicite à l'utilisateur.
- **De neutralité comportementale** en vue de minimiser les actes ou jeux individuels et improductifs

En résumé, l'objectif de la mesure de la performance logistique est d'atteindre une amélioration continue en prenant en compte divers éléments, ce qui nécessite la création et la mise en place de systèmes de mesure intégrant le diagnostic et l'aide à la décision.

II. Facteurs de performance de la logistique portuaire

Les facteurs de performance de la logistique portuaire comprennent les éléments qui influencent l'efficacité, la productivité et la qualité des opérations portuaires. Voici quelques uns de ces facteurs :

1. Temps de transit

Il s'agit du temps nécessaire pour que les marchandises arrivent au port, soient déchargées, traitées et chargées sur le prochain mode de transport. Un temps de transit rapide contribue à réduire les délais et à améliorer la satisfaction des clients.

2. Productivité de la manutention

Il s'agit de l'efficacité avec laquelle les marchandises sont déchargées et chargées sur les navires ou autres modes de transport. Une productivité élevée permet de traiter un plus grand volume de marchandises dans un délai donné.

3. Disponibilité des infrastructures

Des infrastructures portuaires bien entretenues et adéquates, telles que les quais, les grues, les aires de stockage et les voies d'accès, sont essentielles pour assurer un flux fluide des marchandises et minimiser les retards.

4. Gestion de l'information

Un système de gestion de l'information efficace permet de suivre et de coordonner les mouvements des marchandises, de partager des informations en temps réel avec les intervenants concernés et d'optimiser les opérations portuaires.

5. Intégration logistique

Une coordination étroite entre les différents acteurs de la chaîne logistique, tels que les transporteurs, les transitaires, les autorités douanières et les opérateurs portuaires, est cruciale pour assurer une fluidité des opérations et éviter les goulots d'étranglement.

6. Sécurité et sûreté

La sécurité des marchandises, des infrastructures et du personnel est primordiale dans les opérations portuaires. Des mesures de sécurité appropriées, telles que la surveillance, les contrôles douaniers et les procédures de sécurité, contribuent à maintenir l'intégrité des opérations.

7. Durabilité environnementale

Les pratiques respectueuses de l'environnement, telles que la réduction des émissions, la gestion des déchets et la protection des écosystèmes marins, sont de plus en plus importantes pour assurer une logistique portuaire durable.

En optimisant ces facteurs de performance, les ports peuvent améliorer leur compétitivité, leur efficacité opérationnelle et leur capacité à répondre aux besoins changeants du commerce international.

En conclusion, il est clair que le concept de la chaîne logistique a évolué progressivement et que ses modèles s'adaptent de plus en plus à la complexité croissante des organisations. Aujourd'hui, il est évident qu'aucune entreprise ne peut se passer de la chaîne logistique en raison de son rôle crucial au sein de l'entreprise. En effet, un bon système d'optimisation de la chaîne logistique doit présenter les caractéristiques suivantes :

- Une précision de l'inventaire pour assurer la fiabilité des informations.
- Une visibilité sur l'ensemble de la chaîne logistique afin de réduire les risques de pénurie.
- Une réduction du taux d'erreurs pour améliorer l'efficacité et minimiser les pertes.
- Des gains de productivité pour optimiser les ressources et réduire les coûts.
- Une traçabilité pour suivre le cheminement des produits et garantir leur qualité et leur conformité.
- En adoptant un système répondant à ces critères, les entreprises peuvent améliorer leurs performances, renforcer leur compétitivité et répondre aux attentes croissantes des clients.

Au total la logistique portuaire maritime est une véritable fonction transversale dans les entreprises portuaires car elle doit gérer l'ensemble des interfaces tout au long de la chaîne d'approvisionnement, production, distribution, afin d'assurer la continuité des flux physique et informationnels permettant aux organisations de production de biens et services d'assurer l'approvisionnement de leurs centres de transformation ainsi que la distribution auprès du consommateur final et cela aux niveaux national et international.

La logistique commence à s'intégrer dans tous les processus des entreprises grâce à la concurrence.

La maîtrise des opérations logistiques telles que l'achat de transport maritimes par le bon choix des envois par conteneurs permet le gain de temps et de l'argent.



MERCI POUR VOTRE ATTENTION

5 façons pour une entreprise d'optimiser sa chaîne logistique



La chaîne logistique est un maillon indispensable, quel que soit le secteur de l'entreprise (agroalimentaire, grande distribution, etc.).

La mondialisation des échanges commerciaux et l'évolution des habitudes de consommation, avec des clients qui souhaitent une livraison toujours plus rapide, ont créé de nouveaux enjeux pour les entreprises.

Pour gagner en rapidité dans leurs processus d'expédition et rester compétitifs, les services logistiques doivent améliorer leur performance en permanence. Comment optimiser la gestion des flux logistiques ?

Pourquoi est-il important pour une entreprise d'optimiser sa supply chain ?

Procéder à une optimisation de la chaîne logistique apporte de nombreux avantages à une entreprise.

En effet, revoir la stratégie logistique permet avant tout de réduire les coûts de l'entreprise. Une meilleure organisation donne la possibilité aux salariés d'augmenter leur productivité et de se consacrer à des missions ayant une plus forte valeur ajoutée.

En faisant preuve d'une plus grande anticipation, l'entreprise peut mieux gérer ses flux d'importation et/ou d'exportation de produits, et se trouve dans une meilleure position pour négocier les prix avec ses fournisseurs et ses prestataires de transport.

Optimiser la chaîne logistique permet aussi d'améliorer la satisfaction client. Grâce à des processus logistiques plus efficaces, l'entreprise respecte plus facilement les délais convenus, sans pour autant que cela impacte négativement la qualité des produits.



Comment améliorer la performance d'une chaîne logistique en entreprise ?

Plusieurs solutions peuvent être mises en place pour optimiser la supply chain d'une entreprise (dans le cadre de commandes d'approvisionnement, d'importations ou d'exportations), l'idéal étant, bien sûr, de procéder à l'ensemble de ces améliorations.

Choisir le bon transporteur

Il est essentiel de choisir minutieusement sa société de transport et son transitaire pour le fret, puisque la performance des prestataires sélectionnés aura un impact direct sur la chaîne logistique. Il est impératif de bien faire un arbitrage entre le coût et les délais de livraison lors de la sélection, pour éviter les risques de retards qui pourraient venir perturber l'activité de votre entreprise.

Effectuer un contrôle de la qualité des marchandises exportées

Les services logistiques doivent absolument vérifier que les produits reçus et envoyés soient conformes aux commandes pour éviter d'avoir à gérer des problématiques liées à la qualité des marchandises, auprès des fournisseurs ou des clients. Un mauvais contrôle peut mener à une insatisfaction client, ainsi qu'à la nécessité de payer des frais supplémentaires (renvoi de la marchandise, frais de douane, etc.). Les marchandises doivent aussi répondre aux exigences réglementaires des pays de destination.

Adapter et organiser le suivi logistique selon le niveau de responsabilités de chacun

Avoir une répartition des rôles et des missions des collaborateurs présents à chaque étape de la supply chain est primordial pour gagner en productivité. Il faut toutefois s'assurer que cette organisation n'entraîne pas un manque de communication entre les équipes. Il peut être ingénieux de s'appuyer sur des outils tels que TRADE.EASY pour garantir la centralisation et le partage des données. Mettre en place un management de proximité au sein de l'entrepôt peut aussi s'avérer être une solution pour améliorer les performances.

Automatiser certaines tâches

Les équipes logistiques peuvent être amenées à réaliser fréquemment les mêmes tâches, notamment dans le cas d'une gestion de fret importante (constitution de la liasse documentaire, suivi du transit, communication d'avancement aux clients...). L'utilisation d'un outil comme TRADE.EASY permet l'automatisation de certaines de ces tâches (création de documents, mise à jour des ETD/ETA, portail client etc.) afin de diminuer le risque d'erreur et de faire gagner du temps aux collaborateurs.

Anticiper pour éviter les risques

La planification est la clé pour assurer la bonne gestion d'une chaîne logistique. Anticiper les commandes de marchandises auprès des fournisseurs et les aléas liés au transport permet d'éviter les problématiques de rupture de stock et d'assurer la continuité de l'activité. Il faut aussi bien identifier les formalités douanières et réglementaires en amont afin de produire et transmettre les bons documents au bon moment.