

CASE STUDY

2005/06



Bedrijf: DHL
Locatie: Warschau, Zabrze en Poznan; Polen
Toepassing: Het controleren van palletgewichten zoals door verzenders aangemeld
Systemen: 27 Toyota en STILL vorkheftrucks met geïjkte RWV-systemen. Warschau: 15, Zabrze: 5, Poznan: 7. De heftrucks hebben een 2100 indicator met een externe RS232 uitgang voor het doorgeven van het gewicht aan een truckterminal met barcodescanner

Piotr Halamski, deputy director HUB Poznan: 'De terugverdientijd van de weegsystemen is korter dan drie maanden'

DHL had een probleem bij het wegen van goederen op pallets

DHL kampte in Polen met een logistiek probleem: palletzendingen konden niet worden gewogen. Simpelweg omdat dat te veel tijd zou kosten. Er was geen efficiënte manier om de pallets te wegen. Door hun afmetingen kunnen ze niet over de standaard goederenband voor pakketten en worden ze "handmatig" verwerkt. Klanten die een pallet met goederen, een 'special', voor verzending aanboden, gaven zelf het gewicht op. Uit steekproeven bleek dat klanten niet altijd het juiste gewicht opgaven. Van DHL Express, leverancier van complexe logistieke oplossingen, worden optimale werkprocessen en een hoge kwaliteit van dienstverlening verwacht. Doordat men bij DHL de specials niet juist kon factureren, liep men veel omzet mis. Uiteindelijk had DHL er iets op gevonden: mobiel wegen op de vorkheftrucks die de pallets intern transporteren, in combinatie met draadloze data-overdracht naar het computersysteem. Deze state-of-the-art oplossing is inmiddels op alle drie DHL Express Hubs in Polen geïmplementeerd.

Hoe gaat het controleren van de palletgewichten precies in zijn werk?

Op de Toyota en STILL heftrucks zijn in de vorken geïjkte weegsystemen ingebouwd. De gewichtsindicatoren in de cabine hebben een externe data-uitgang, die wordt gebruikt voor het doorgeven van het gewicht aan een truckterminal. Die terminal communiceert op zijn beurt via het W-LAN draadloos netwerk met het *warehouse management system* (WMS).

Hoe gaat nu het wegen op de vorkheftrucks precies in zijn werk? De heftruckchauffeur tilt de pallet uit de vrachtwagen en scant met een handheld terminal de barcode op de pallet. Deze barcode vertelt het WMS om welke zending het gaat, wie de afzender is en wat de postcode is van de ontvanger, en wat het gedeclareerde gewicht van de zending is. Ondertussen wegen de vorken op de heftruck het gewicht van de pallet. In bijna dezelfde beweging scant de medewerker ook een barcode op de vorkheftruck. Het WMS vraagt de terminal op deze heftruck om het gewicht van de pallet. Het WMS checkt of het aantal kilo's dat de klant heeft opgegeven klopt met het gemeten gewicht, past eventueel de factuur aan en registreert aan wie de factuur moet worden verzonden. Daarna stuurt het WMS een mededeling over de interne bestemming van de pallet naar de dataterminal op de vorkheftruck. De heftruckchauffeur leest daarop af naar welk dock hij moet, rijdt daar naar toe en zet de pallet klaar voor verdere verzending. Aan de hele controle en registratieprocedure komt zowat geen mensenhand te pas: alleen het scannen van de pallet en de vorkheftruck wordt door een werknemer gedaan. In de DHL HUB in Poznan is de gemiddelde handlingtijd van een pallet één minuut, het wegen voegt daar minder dan tien seconden aan toe.

Gehele investering van weegsystemen terugverdiend in drie maanden

Het mobiel wegen op de vorkheftrucks betaalde zich bij DHL in no time terug. Op de DHL HUB in Poznan werden zeven Toyota vorkheftrucks uitgerust met een geïjkt RAVAS weegstelsel. Volgens deputy director Halamski van de HUB was de investering in minder dan drie maanden terugverdiend. Mobiel wegen resulteerde direct in een duidelijk economisch voordeel.