



Dirk Bennis (links) en Patrick Bos van Bausch & Lomb: "Wij hebben geen softwarepakket gekocht, maar een dienst uitbesteed"

26 Elke pakketvervoerder heeft zijn eigen etiket

Etiketten getackeld

Pakketvervoerders stellen het zeer op prijs als een pakketje al is voorzien van het juiste etiket voordat het wordt aangeleverd. Omdat elke vervoerder een uniek etiket heeft, levert dat soms een heleboel rompslomp op. Vervoerders stellen daarom graag hun eigen software en etikettenprinters ter beschikking, maar er zijn ook andere oplossingen.

Marcel te Lindert

Uitbesteden is voor veel bedrijven de enige manier om het vervoeren van pakketten betaalbaar te houden. Specialisten zoals TNT, DHL en GLS beschikken over een uitgebreid netwerk van depots met geavanceerde sortersystemen. Vanwege de grote aantallen die ze dagelijks verstouwen, zijn de pakketvervoerders als geen ander in staat hun ritten efficiënt in te delen. Daardoor kunnen ze de pakketten snel en relatief goedkoop op de plek van bestemming afleveren.

Om nog efficiënter te kunnen werken, verlangen pakketvervoerders wel dat de verlader hen een handje helpt. Die heeft in zijn systeem immers alle adressen staan waar de pakketten naartoe moeten. Wat is dan handiger als de verlader meteen een etiket op het pakket plakt met de juiste adresinformatie en een barcode, die door de sorteerinstallatie van de pakketvervoerder wordt begrepen?

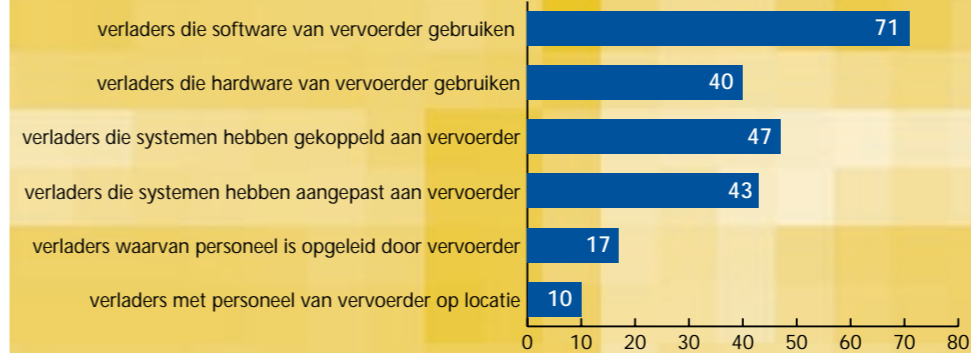
SOFTWARE VAN VERVOERDER
Dat de pakketvervoerders eisen stellen aan de verladers, concludeert ook Martijn Graat, student Bedrijfskunde aan de Erasmus Universiteit Rotterdam. Hij ondervroeg 53 verladers over de samenwerking met hun pakketvervoerders. Hieruit kwam naar voren dat in veel gevallen een 'service level agreement' wordt afgesloten. Daarin worden niet alleen eisen gesteld aan de prestaties van de vervoerder, maar ook aan de prestaties van de verladers. Het gaat daarbij dan om correct etiketteren en correct adresseren.

In veel gevallen stellen de pakketvervoerders hulpmiddelen ter beschikking aan de verladers. Bijna driekwart van de verladers werkt met speciale software van de vervoerder. De software stelt de gebruiker in staat om op basis van het adres een etiket te printen met de benodigde route-informatie. Op zo'n etiket staat bijvoorbeeld aangegeven vanuit welk depot het pakket uiteindelijk wordt afgeleverd, zodat de vervoerder dat niet meer zelf hoeft uit te zoeken. Vier van de tien verladers gebruikt ook hardware van de vervoerder, variërend van computers en etiketprinters tot in een enkel geval complete sorteerstraten. Sommige vervoerders sturen zelfs kosteloos programmeurs naar de verladers om de systemen aan te passen en te integreren. In die gevallen wordt er wel een contract getekend waarin wordt afgesproken dat de verlader alsnog voor de kosten opdraait als de samenwerking binnen een bepaalde periode wordt verbroken. Het printen van etiketten wordt complex als

Nauwe samenwerking

Uit het onderzoek van Martijn Graat blijkt dat de samenwerking tussen verladers en pakketvervoerders soms vrij ver gaat. De student Bedrijfskunde aan de Erasmus Universiteit Rotterdam heeft onder begeleiding van prof. dr. René de Koster 53 verladers uit zeven verschillende branches geïnterviewd.

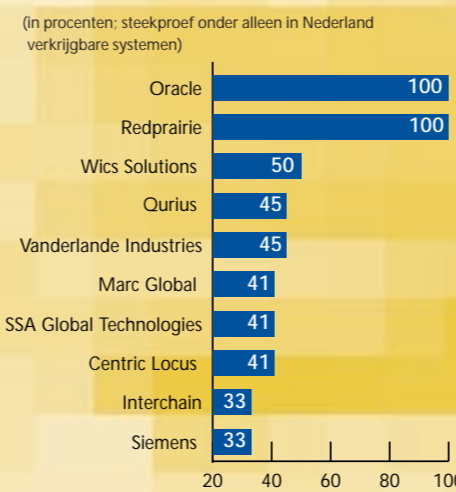
Enkele conclusies op een rij



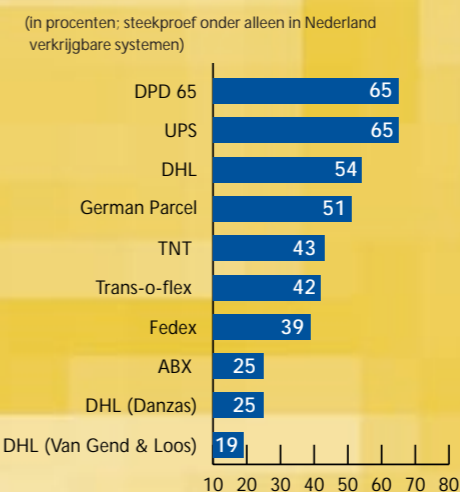
WMS scoort slecht

Warehouse management systemen (WMS) bieden slechts voor een beperkt aantal vervoerders ondersteuning in het aanmaken van etiketten. IPL Consultants en Fraunhofer IML hebben in hun WMS-onderzoek 24 pakketvervoerders opgesomd. Slechts 2 van de 69 systemen kunnen de etiketten van alle 24 vervoerders printen: Oracle en Redprairie. De rest komt niet boven de 50 procent. Navraag leert dat Redprairie een speciale module heeft voor het aanmaken van etiketten en andere documenten, Complier genaamd. "Inmiddels hebben we een hele database van etiketten van verschillende vervoerders", licht Peter Heuvel van Redprairie toe. "Ik zeg niet dat we van alle 24 vervoerders al een etiket hebben, maar we kunnen ze wel heel snel aanmaken."

Welk WMS ondersteunt de meeste etiketten?



Welk etiket wordt het meest ondersteund



Een project van Fraunhofer-IML, IPL Consultants en Transport+Opslag

bedrijven meerdere pakketvervoerders in de arm nemen. Elke vervoerder heeft namelijk zijn eigen etiketten en eigen systemen. Bausch & Lomb kan daarover meepraten. De fabrikant van contactlenzen, bijbehorende vloeistoffen en oogimplantaten verstuurt vanuit het Europees dc in Hoofddorp dagelijks 15.000 pakketten naar klanten in heel Europa

en een deel van Azië. Daarvoor heeft Bausch & Lomb de beschikking over twintig vervoerders. "In sommige landen hebben we vervoerders die alleen gespecialiseerd zijn in het 's nachts beleveren van opticiëns", licht distribution manager Patrick Bos toe. "Wij zijn zoveel mogelijk op zoek naar dat soort specialisten. In landen waar wij ze niet hebben gevonden, werken we

met nationale expresdiensten." In het dc in Hoofddorp worden de pakketten voorzien van etiketten van de betreffende vervoerders. Ook worden de pakketten voor een groot deel al voorgesorteerd op depot.

De lay-out van de etiketten en de informatie over het netwerk van de vervoerders wordt vastgelegd in het ERP-pakket BPCS, waarmee de processen in het magazijn worden aangestuurd. Het onderhouden van die informatie vergt enorm veel tijd. "Als een vervoerder een andere etiket introduceert of een nieuwe depot-indeling verzint, heeft dat gevolgen voor het werk hier. Ik denk dat gemiddeld twee dagen per week iemand bezig is met het aanpassen van etiketten en dergelijke in BPCS", legt IT-manager Dirk Bennis uit van Bausch & Lomb uit. Bos weet nog dat onlangs twee vervoerders in Zuid-Europa failliet zijn gegaan en dat hij razendsnel op zoek moest naar andere. "Dan moet wel binnen twee weken het systeem volledig worden aangepast."

EEN DIENST UITBESTEED

Bausch & Lomb heeft de problemen met het aanpassen van etiketten aangepakt. In Hoofddorp staat nu een server waarop het softwarepakket EDT draait. Dit systeem van Pitney Bowes is via een interface verbonden met BPCS. Als een inpakmedewerker nu de barcode op de pickopdracht scant, stuurt BPCS een boodschap met de adresgegevens naar EDT. Binnen twee seconden geeft EDT antwoord en rolt op het pakstation het juiste etiket uit de printer. "Eigenlijk hebben we geen softwarepakket gekocht, maar een dienst uitbesteed", licht Bennis toe. "Pitney Bowes maakt de afspraken met de vervoerders en past de etiketten en andere informatie aan als dat nodig is. Wij bemoeien ons daar niet meer mee."

Voordat Bennis en Bos besloten met Pitney Bowes in zee te gaan, heeft Bausch & Lomb in april en mei een pilot gedraaid. Voor één land en één productgroep is de software twee maanden lang getest. Conclusie: het werkt. "Nu zijn we bezig met implementeren. Eind dit jaar moet het volledig draaien", zegt Bennis. Pitney Bowes heeft die tijd nodig om afspraken te maken met de vervoerders - voor zover die nog niet in EDT zijn opgenomen - en de etiketten aan te maken. "De terugverdientijd is kort. "Minder dan een jaar", vertelt Bennis, "en dan hebben we nog niet eens alles meegerekend zoals de voordelen op het gebied van tracking & tracing. In EDT wordt namelijk ook alle tracking- & tracing-informatie weergegeven. Daarvoor hoeven we niet meer de sites van alle twintig vervoerders af te speuren." ■

Wilt u eerder artikelen over WMS downloaden of een WMS-pakket met interessante artikelen bestellen, kijk dan in het WMS-dossier op www.transportenopslag.nl.
Reacties: marcel.te.lindert@reedbusiness.nl