

GESTÃO DE TRANSPORTES – ALTERAÇÃO DE MODAL DE TRANSPORTE

Autor: Rafael Scian da Silva **Orientador:** José Carvalho de Ávila Jacintho **Co-orientadores:** M. Eng. Sérgio Adriano Loureiro

Palavras-chave: transporte, modal de transporte, negociação, ferroviário e rodoviário. **Email:** rafael.scian@hotmail.com

Introdução

Há muitos anos tínhamos algum tipo de movimentação de mercadorias e/ou produtos. O fato de levar uma carga e destiná-la a outro lugar, necessitava-se realizar algum tipo de transporte. Hoje, a gestão de transportes baseia-se em custos logísticos, onde uma boa definição estratégica e negociações de valores são os grandes influenciadores da cadeia de suprimentos.

A empresa envolvida neste trabalho é do ramo de embalagens e está enfrentando um dos principais problemas logísticos que é o alto custo com transportes. Negociações, cotações, revisão de estratégias na área de suprimentos foram feitas para encontrar a melhor alternativa para a resolução deste problema.

Objetivo

O objetivo deste projeto é reduzir o custo atual de transportes e identificar oportunidades de melhoria nos processos de suprimentos, criando indicadores e implementando ações que possibilitem a redução deste custo para a organização.

Metodologia

A partir dos dados coletados através do sistema SAP, realizou-se as análises de identificação do problema, para saber qual seria a complexidade e custo, e também em qual parte da operação teria melhores oportunidades de redução de custo. Os métodos utilizados foram Matriz de Kraljic e Análise de Pareto. A Matriz de Kraljic resulta na classificação da complexidade do problema, isto é, qual o nível de dificuldade de resolver o problema e a categoria de custo, o quanto em reais (R\$) é gasto, como ilustra na Figura 1. A Análise de Pareto identifica qual parte da operação deve-se atuar, buscando um resultado significativo.

Matriz de Kraljic

Custo	Manaus – SP Manaus - DF	
	Jundiaí - GO	Suape (PE) – SP Suape (PE) - GO
		Complexidade

Figura 1 – Matriz de Kraljic (Fonte: Análise Scian, 2017)

Resultado

Após um mês e meio de negociações e estudos sobre a viabilidade do projeto, ficou constatado o seguinte resultado através das análises comparativas, conforme Tabela 1. Esta tabela apresenta a demanda anterior e posterior sem alteração, porém o custo anterior era de R\$ 13.524.000 e o custo proposto anualizado é de R\$ 12.156.000, resultando uma diferença de R\$ 1.368.000. O *saving* totalizou em 10,1% no custo somente na rota de Manaus com destino a Jundiaí.

DEMANDA ATUAL				DEMANDA PROPOSTA			
SEMANA (QTD VIAGEM)	MÊS (QTD VIAGEM)	DIVISÃO VOL (RODOVIÁRIO)	DIVISÃO VOL (CABOTAGEM + RODOVIÁRIO)	SEMANA (QTD VIAGEM)	MÊS (QTD VIAGEM)	DIVISÃO VOL (RODOVIÁRIO)	DIVISÃO VOL (CABOTAGEM + FERROVIÁRIO)
50	200	5%	95%	50	200	5%	95%

CUSTO ATUAL				GASTO ATUAL		CENÁRIO PROPOSTO	
ORIGEM	DESTINO	TIPO MODAL	VALOR TARIFA	TIPO MODAL	GASTO	TIPO MODAL	GASTO
Manaus	Jundiaí	Rodoviário	12.000,00	Road	120.000,00	Rodoviário	120.000,00
Manaus	Santos	Cabotagem	3.300,00	Cabot + Rod.	1.007.000,00	Cabot + Ferroviário	893.000,00
Santos	Jundiaí	Rodoviário	2.000,00	MENSAL (TT)	1.127.000,00	MENSAL (TT)	1.013.000,00
TOTAL			5.300,00	ANUAL (TT)	13.524.000,00	ANUAL (TT)	12.156.000,00

CENÁRIO PROPOSTO			
ORIGEM	DESTINO	TIPO MODAL	VALOR TARIFA
Manaus	Santos	Cabotagem	3.300,00
Santos	Jundiaí	Ferrovário	1.400,00
TOTAL			4.700,00

SAVING	
TIPO MODAL	SAVING
Rodoviário	0,00
Cabot + Ferroviário	114.000,00
MENSAL (TT)	114.000,00
ANUAL (TT)	1.368.000,00
%	10,1%

*Unit: BRL

Tabela 1 – Resultados do Projeto. (Fonte: Análise Scian, 2017).

Conclusão

A operação teve início em 29/01/2018, apenas com 10% do volume. Ao final de março, houve um aumento de 80%. A diferença de 20%, ficou para a transportadora rodoviária, devido à estratégia de não deixar 100% da demanda em um único *player*. O *leadtime* não interferiu nas entregas da fábrica de Jundiaí-SP, devido ao atendimento da expedição ser de 24hr, por ter um estoque de segurança em Jundiaí e também pela distância ser pequena de apenas 155km de Santos até Jundiaí. Outro ponto importante foi a diferença de *leadtime* entre o ferroviário e o rodoviário de apenas 4h, não necessitando de custos extras. Ao final de cada mês, é possível ter um percentual de demanda para armazenamento, necessitando utilizar o espaço da concessionária da ferrovia podendo gerar um custo adicional devido a variação de demanda. O custo desta armazenagem não foi levado em consideração no cálculo de *saving*.

Referências Bibliográficas

- BALLOU, RONALD H. *Gerenciamento da Cadeia de Suprimentos/Logística Empresarial*. 5. Ed. Porto Alegre: Bookman, 2006.
- STRINGHER, FABIANO G. *Gestão Estratégica dos Transportes*. São Paulo, 2018.
- HIVECLOUD. *Quais as principais tarifas cobradas por transportadores e como calcular?*. Disponível em: <<https://www.hivecloud.com.br/post/tarifas-do-transporte-rodoviario-de-cargas-calc-ulo-de-tarifas/>>. Acesso em: 05 mai. 2018