



UNifeob

**PROJETO
INTEGRADO**

**ESCOLA DE
NEGÓCIOS**

2020





Centro Universitário da Fundação de Ensino Octávio Bastos

ESCOLA DE NEGÓCIOS

ADMINISTRAÇÃO

PROJETO INTERDISCIPLINAR

LOGÍSTICA

R.L. ASSI TRANSPORTES LTDA - ME

SÃO JOÃO DA BOA VISTA, SP

JUNHO 2020



UNIFEOB

Centro Universitário da Fundação de Ensino Octávio Bastos

CURSO ADMINISTRAÇÃO

PROJETO INTERDISCIPLINAR

LOGÍSTICA

R.L. ASSI TRANSPORTES LTDA - ME

MÓDULO DE LOGÍSTICA

Gestão Estratégica de Custos – Prof. Luiz Fernando Pancine

Logística Integrada – Prof. Elaina Cristina Paina Venâncio

Gestão de Processos – Prof. Celso Antunes de Almeida Filho

Gerenciamento de Projetos – Prof. Gilberto Peixoto de Carvalho Filho

Administração de Produção – Prof. Thiago Nogueira

Alunos:

Leonardo Augusto Moreira Assi, 17000030

Luis Felipe Miguel Oliveira, 17001079

Ricardo Ribeiro Tavares, 17000806

Robson Carvalho Filho, 17000475

SÃO JOÃO DA BOA VISTA, SP
JUNHO 2020

UNifeob
CENTRO UNIVERSITÁRIO OCTÁVIO BASTOS
SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	5
2 DESENVOLVIMENTO DO TRABALHO	6
2.1 APRESENTAÇÃO DA EMPRESA	6
2.1.1 CARACTERIZAÇÃO DA CADEIA DE SUPRIMENTOS	7
2.1.2 GERENCIAMENTO DE PROJETOS	8
2.1.3 CARACTERIZAÇÃO DO PROCESSO PRODUTIVO	11
2.2 MELHORIA NO(S) PROCESSO(S)	13
2.3 ANÁLISE FINANCEIRA	15
3 CONCLUSÃO	17
4 REFERÊNCIAS	16
5 ANEXOS	20

O presente projeto tem por objetivo apresentar uma proposta de melhoria interna de logística tendo como objeto de estudo a empresa Assi Transportes, a fim de compreender a estrutura dos processos que acontecem na mesma.

Será apresentado neste projeto sínteses e conceitos apresentados e discutidos nas aulas teóricas e práticas que compõem o 7º módulo do curso de Administração composto pelas 5 disciplinas:

- Logística Integrada que nos possibilitou através de ferramentas e conceitos apresentados em sala de aula, analisar e expor uma cadeia de suprimentos em toda a sua extensão.
- Gerenciamento de Projetos que neste trabalho nos auxiliará para apresentar o processo de criação e desenvolvimento de um produto/serviço, desde sua ideia até a avaliação de resultados.
- Administração de Produção que tem por objetivo nos auxiliar na caracterização do processo produtivo e todas as suas etapas da empresa objeto de estudo.
- Gerenciamento de Processos esta que será o objetivo geral deste processo, pois nos auxiliará para entender os processos existentes na empresa e por fim propor melhorias.
- Gestão Estratégica de Custos que nos possibilitará identificar todos os custos existentes nos departamentos da empresa reata-los a fim de encontrar um ponto de equilíbrio econômico.

O foco principal das disciplinas deste módulo, é aumentar o lucro da empresa, seja reduzindo custos ou tendo melhor qualidade. Na empresa em questão, notamos uma má gestão de estoque e utilização de materiais de forma ineficiente. Uma transportadora que se preza, precisa fazer uma entrega de qualidade, gastando o menos de recursos possíveis e de forma segura, ou seja, melhor rota, economia de combustível e menor desgaste da condução; além de recursos para segurança como rastreadores e equipamentos de qualidade. Com o auxílio de nossas disciplinas e



CENTRO UNIVERSITÁRIO OCTÁVIO BASTOS

professores, conseguimos elaborar estratégias para aumentar a eficiência e segurança dos fretes, já que a maior qualidade da empresa é a eficácia.

2 DESENVOLVIMENTO DO TRABALHO

2.1 APRESENTAÇÃO DA EMPRESA

A empresa é estabelecida para correspondência na Rua João Tonizza, Nº 99, Jardim São Nicolau, São João da Boa Vista, Estado de São Paulo, Inscrita no CNPJ sob Nº 08.220.962/0001-68.

A empresa em questão é uma transportadora, que compete no mercado de fretes. Sua maior diferença em relação às outras empresas é a velocidade de entrega e qualidade do frete.

MISSÃO: Ser a melhor empresa de transportes nas áreas onde atuamos, através da excelência na prestação dos serviços.

VISÃO: Estar atento a todos os movimentos do mercado. Mostra-se flexível às adaptações necessárias, evoluindo na velocidade que o mundo exige, com foco na qualidade dos serviços.

VALORES: Proporcionar boas condições de trabalho a todos os colaboradores, atendendo, com eficácia, a todos os nossos clientes e fornecedores. Agindo sempre com segurança.

Em relação aos fornecedores, tem como principal fornecedor o Postos de Combustíveis, que fornece combustível para todos os veículos da frota. Outros fornecedores importantes são a DPaschoal e a Sylcar, que fornecem pneus dos mais variados modelos para os veículos da frota. Além dessas, a empresa tem como parceira duas concessionárias, a Volvo e a Mercedes, onde são realizadas as revisões dos veículos. E por último temos as seguradoras, que fazem a segurança dos veículos e asseguram as cargas em caso de roubo e avarias por serem cargas de alto valor.

Agora falando de clientes, a empresa negocia fretes com a Terra Forte, Cooxupé, Olam coffee e Bueno café onde é transportado grãos de café. Outro



CENTRO UNIVERSITÁRIO OCTÁVIO BASTOS

importante cliente é a Solbras onde é transportado placas solares para as mais remotas regiões do Brasil. São fechados fretes para taís empresa, variando de acordo com o mercado e a época do café, principais produtos transportados.

2.1.1 CARACTERIZAÇÃO DA CADEIA DE SUPRIMENTOS

A empresa que escolhemos é uma transportadora, e devido isso, sua cadeia de suprimento é um pouco diferente das demais empresas e se baseia na manutenção dos veículos e compra de peças e acessórios. Para fazer uma análise mais precisa de nossa empresa, pesquisamos a cadeia de suprimento de grandes transportadoras e conseguimos identificar pontos que podemos melhorar e outros pontos que podemos adaptar para menor escala e termos um resultado mais eficiente.

Em um segundo momento, equiparamos a cadeia de suprimento que desenvolvemos, com o que realmente estava acontecendo na empresa, e nos deparamos com uma realidade um pouco diferente da esperada. O sistema de compras da empresa estava defasado e desorganizado, com compras impulsivas e sem pesquisa de mercado, além de não ter uma memória de compras. Devido isso a empresa nunca tem peças para situações de emergência, como por exemplo no caso de estourar um pneu, e em contrapartida possui peças que não são necessárias com frequência, como espelho retrovisor. E devido essa ausência de peças, em casos de emergência a empresa acaba tendo que comprar de forma desesperada e obtém uma péssima negociação.

A empresa atualmente trabalha apenas com alguns fornecedores locais para suprir suas necessidades sem ter um padrão de compras ou pesquisa de desenvolvimento deste departamento. Faz parte da cadeia de suprimentos os seguintes produtos: óleo de motor, pneu, lona de freio, combustível e arla 32 como produtos de alta rotatividade. Além disso, nessa cadeia, temos algumas peças que não são comuns, que são adquiridas apenas pela necessidade consequente de algum dano do veículo, tendo assim a manutenção de substituição da mesma.



CENTRO UNIVERSITÁRIO OCTÁVIO BASTOS

As gestões de estoque destes suprimentos não contam com uma acomodação organizada, as peças e pneus comprados são guardados em um espaço sem identificação e até bagunçado assim dificultando o controle do mesmo.

Fornecedor de pneu: é comprado a quantidade de pneus necessária apenas para suprir a necessidade momentânea sem ter estoque e apenas uma marca de preço inferior as demais marcas.

Fornecedor lona de freio: é comprado apenas quando irá precisar fazer a troca no veículo no mesmo jeito do pneu.

Fornecedor de arla 32: é comprado o necessário para suprir os processos da organização sem estoque.

Fornecedor de combustível: é adquirido nos postos locais de confiança sempre enchendo o tanque dos caminhões no seu maior fornecedor da cidade.

Fornecedor de óleo de motor: comprada apenas para a manutenção dos caminhões com pequeno estoque.

Fornecedor de manutenção e veículos: são realizados nas próprias concessionárias.

A demanda dos suprimentos da organização é dependente, pois é possível identificar uma quantidade média de giro destes produtos para a empresa prestar seu serviço aos clientes, porém a mesma não possui uma gestão de estoque padronizada como consequência disso tendo alguns conflitos na sua cadeia de suprimentos não utilizando nenhum modelo de consumo como PEPS ou curva ABC.

2.1.2 GERENCIAMENTO DE PROJETOS

A Assi Transportes, que trabalha com fretes individuais dos mais variados tipos de carga. O principal tipo de projeto que a empresa trabalha é o follow source. Como a empresa possui um grande nicho de clientes com os mais variados tipos de carga, ela precisa estar adaptando sempre suas carretas para poder atender de melhor forma o cliente. Por exemplo; em um frete onde se trata de carga de grãos, é necessário um tipo de carreta que amenize a perda de grãos durante o transporte e que comporte uma maior quantidade. Já em um frete de garrafas de água a empresa



CENTRO UNIVERSITÁRIO OCTÁVIO BASTOS

utiliza uma carreta que consiga acomodar as garrafas de forma que não sejam danificadas e não sejam expostas diretamente ao sol.

Além disso a empresa possui um projeto de plataforma, já que possui um projeto para estar sempre trocando seus cavalos mecânicos (Parte da frente onde fica o motor), e manter a frota atualizada, com equipamentos modernos e mais seguros.

A empresa escolhida, de acordo com seu projeto, se localiza na parte de pós desenvolvimento do projeto. A transportadora já possui diversos tipos de carretas para os mais variados tipos de cargas que estão em uso e estão sendo acompanhados, para que assim seja possível avaliar seu desempenho em relação aos fretes, fazer pequenos ajustes caso necessário e avaliar a necessidade de um novo modelo de carreta que possa atender de forma mais eficiente o serviço.

Um subprojeto que poderia ser utilizado de forma catalisadora no projeto, seria o uso de um financiamento, para que a empresa conseguisse comprar mais de uma carreta de uma vez, podendo assim atender uma maior variedade de tipos de frete e com isso obter seu payback mais rápido.

Este projeto foi realizado em um longo prazo, pois devido a falta de recursos para obter receita, a empresa teve dificuldade para executar as compras e adaptações das carretas. Porém se a empresa tivesse optado por utilizar subprojetos, como o financiamento, esse projeto poderia ter sido realizado em médio prazo. Porque, com o financiamento, a empresa teria mais carretas trabalhando, e com isso uma maior variedade de clientes e fretes, para que assim pudesse obter maior quantidade de receita em menor prazo e com isso finalizaria seu projeto de uma forma mais rápida, com o mesmo custo, apesar do juro do financiamento.

A organização não levou a risca o conceito de Phase Gates que consiste em avaliar constantemente os estágios do projeto dando um veredito sobre avançar ou reavaliar os processos utilizados no mesmo podendo até vetar o projeto inteiro, no processo da empresa apenas se foi suprindo as necessidades que obtidas em razão do que seu cliente queria, sem fazer qualquer realização técnica ou padrão.



CENTRO UNIVERSITÁRIO OCTÁVIO BASTOS

Separamos 3 características de sucesso e fracasso que encontramos na empresa em questão, que são elas:

Sucessos:

- Aumento da cartela de clientes, que mostra que a empresa conseguiu alcançar um de seus objetivos que era aumentar seu nicho;
- Diminuição de perdas durante os fretes, que aumenta a credibilidade da empresa e a fideliza o cliente;
- Aumento do número de fretes por mês, devido ao maior número de carretas e aumento da qualidade dos fretes;

Fracassos:

- Repetir fases do projeto por má execução do planejamento;
- Atraso no prazo de entrega do projeto;
- Custo maior do que o estipulado.

Nosso serviço consiste em transportes, onde chega o:

1º Fechamento de fretes por e-mail;

2º Organiza o veículo mais próximo da rota conforme a necessidade da demanda;

3º O embarque e carregamento no próximo dia;

4º Emite a documentação necessária para transporte do veículo;

5º Sai para rota;

6º Emissão de fatura para recebimento.

Gerenciamento de dados é realizada por uma planilha no Excel, onde se encontra os pedidos e suas informações, além de ter um monitoramento do veículo em execução sabendo em qual fase da rota ele se encontra e também para segurança do colaborador e do bem da empresa. Já em questão do aumento da eficiência do projeto a empresa conseguiu aumentar sua capacidade de demanda em 50 % com a aquisição de novos veículos e com a padronização da gestão de cadeia de suprimentos nota - se que o processo de preparo do veículo para o próximo passo de

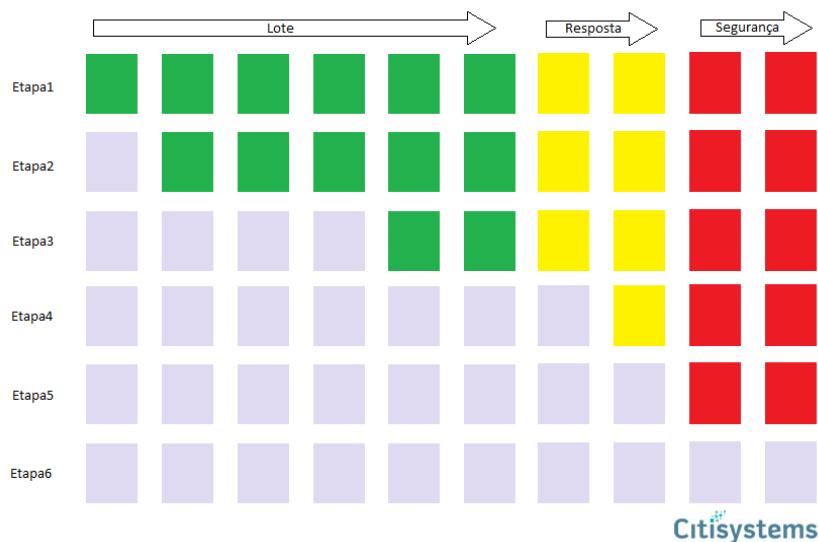
embarque e carregamento teve um decréscimo de 30 % em média. Problemas recorrentes

- Erro de estoque nas peças de manutenção;
- Contratempo nas rotas não previsto;
- Avaria e deficiências no produto transportado;
- Falta de recurso financeiro.

2.1.3 CARACTERIZAÇÃO DO PROCESSO PRODUTIVO

O estoque da empresa não possui atualmente um padrão de organização, ou seja, ele não tem um mapeamento bem formulado.

Análise: A empresa deve mapear o seu estoque, para que o sistema funcione corretamente utilizaremos o sistema kanban. “Em administração da produção, *Kanban* é um cartão de sinalização que controla os fluxos de produção ou transportes”.



Ação: A empresa irá contar com um profissional com experiência em estocagem, que ficará encarregado de fazer o mapeamento do depósito.

UNifeob

CENTRO UNIVERSITÁRIO OCTÁVIO BASTOS

Verificação: Ao longo dos primeiros meses será realizado uma análise semanal, que visa analisar se houve melhoria no processo de armazenagem e separação após as mudanças.

Padronização: Após ser constatado no processo de verificação se a eficácia do novo sistema de estocagem foi o que era esperado pela empresa, este processo se tornara permanente.

Processos de melhorias:

Processos de manutenção do pneu o uso dos pneus vai tendo um desgaste conforme circulam, após rodarem certa quilometragem, o processo de trocar precisar ser feito. A empresa zela para retirar os pneus antes de estourarem para estradas e para não perde totalmente o pneu. Como podemos ver na imagem os pneus estão na hora de fazer uma manutenção, ou seja, colocar novos pneus para que estes não cheguem a estourar. Os pneus que é retirado vai para um processo de ressolagem a onde que os pneus são passados para uma recapagem que é a substituição somente da borracha desgastada da banda de rodagem em contato com o solo.



Após a recapagem os pneus:



Processo de troca de óleo após certa quilometragem os veículos precisam ser feitos as trocas de óleos e revisões que são enviadas nas concessionárias.

2.2 MELHORIA NO (S) PROCESSO (S)

O projeto de melhoria na gestão de logística da empresa será realizado em cima de um método chamado ciclo PDCA, que consiste em 4 etapas com diversas ferramentas para planejar, executar, verificar e agir. Em cima destas fases montamos um plano de ação simulando seus resultados para a organização se desenvolver ainda mais.

Como listado acima a empresa sofre de desorganização interna com sua cadeia de suprimentos, desta forma superfaturando seus custos e dificultando a realização de seus processos. Já que a empresa sofre de carência de padronização, inclusão de ferramentas e processos logístico para aumentar sua eficiência, porém a eficácia está sendo alcançada ao prestar seus serviços ao cliente com qualidade.

1 Planejamento

Problema a ser identificado - Má gestão da cadeia de suprimentos (falta de padronização de processos, falta de amplitude de fornecedores, falta de cálculos de custo benefício e falta de controle dos recursos necessários para execução do serviço) ambos estão esclarecidos no tópico 2.1.1.



CENTRO UNIVERSITÁRIO OCTÁVIO BASTOS

Solução para o problema - A solução se inicia em padronizar este departamento da empresa, identificando seus processos e os organizando junto com o ciclo de execução para a empresa cumprir com seus deveres.

Primeiramente identificamos os problemas que estavam afetando a logística da empresa, e os colocamos em ordem de prioridade de solução. Com isso identificamos que os principais pontos, que necessitam ser solucionados imediatamente, são os seguintes:

Falta de padronização nos processos, que acaba dificultando a gestão de custos e a criação de uma memória técnica.

Falta de fornecedores, que acarreta em negociações economicamente desfavoráveis.

Falta de estudo de compras, o que geram compras impulsivas e de baixa qualidade, focando apenas o menor preço, mas não o melhor custo benefício.

E a falta de informações para execução de serviços, onde na maioria das vezes gera desperdício de materiais, ou em alguns casos, a falta dele.

Após identificarmos o problema, planejamos uma estratégia para solucioná-los de forma que a empresa pudesse continuar suas atividades normalmente, porém se adaptando aos novos processos.

2 Execução

Primeiramente montamos uma planilha de controle de estoque no modelo PEPS, priorizando os materiais de movimentação mais constante, para que assim obtivéssemos informações mais precisas para negociação da reposição do mesmo.

Após isso realizamos uma consulta nas fábricas ou distribuidoras desses materiais de constância, buscando comprar uma quantidade maior para suprir a necessidade da manutenção e ter um estoque de segurança para evitar compras compulsivas além de buscar um menor preço.

Também procuramos no mercado novas marcas e opções dos produtos usados na manutenção e suprimentos da frota, com o intuito de aumentar a eficiência e segurança desses materiais, levando em consideração seu custo benefício a organização.



CENTRO UNIVERSITÁRIO OCTÁVIO BASTOS

E por fim será realizada uma reorganização do espaço físico de execução da manutenção, com a finalidade de facilitar os processos, implantando uma setorização nesse espaço de acordo com o método Kanban de produção. Realizando um treinamento de adaptação aos colaboradores para que o método seja aplicado de forma eficiente.

3 Checar

O processo de verificação das melhorias acontece gradualmente e de forma constante, já que existem algumas melhorias que podem ser avaliadas em curto prazo e outras em longo prazo. Devido isso será executado um acompanhamento de perto e de forma precisa, para que novos problemas possam ser diagnosticados e a empresa melhorar cada vez mais.

4 Agir

Desta forma se aprovada pela gestão da organização a equipe buscará entregar esses processos da forma mais avançada possível, comprovando os resultados benéficos para a saúde financeira e logística da organização, além de oferecer suporte para a adaptação dos colaboradores na nova realidade.

2.3 ANÁLISE FINANCEIRA

A otimização de custos na gestão financeira de processos internos é consequência das ações de melhorias nos processos internos da organização, o que teve maior impacto foi a troca de alguns fornecedores que a primeira vista parece aumentar os custos de operação da manutenção, mas quando são mensurado o custo benefício dos mesmo podemos notar uma queda significativa, além de agregar um valor monetário menor para a organização também garante uma segurança maior para a mesma entregar seus serviços. Confira abaixo as tabelas que simulam valores reais.

1- Troca da marca do pneu: o pneu da marca A é atualmente utilizado pela organização com o custo de compra no valor de R\$ 1.450,00 com a capacidade média de percorrer 50.000 km, sendo dessa forma o custo benefício dele de 0,029 reais por km rodado



CENTRO UNIVERSITÁRIO OCTÁVIO BASTOS

O pneu da marca B é sugerido para ser utilizado pela organização com o custo de compra no valor de R\$ 2.000,00 com a capacidade média de percorrer 100.000 km, sendo dessa forma o custo benefício dele de 0,02 reais por km rodado tabelas.

Pode-se notar também a diminuição do número de manutenção para a troca de pneus totalizando um montante de economia nos custos de 50 %.

2- Lona de freio troca da marca da lona de freio: a lona de freio da marca A é atualmente utilizado pela organização com o custo de compra no valor de R\$ 120,00 com a capacidade média de percorrer 30.000 km, sendo dessa forma o custo benefício dele de 0,004 reais por km rodado

A lona de freio da marca B é sugerido para ser utilizado pela organização com o custo de compra no valor de 150,00 R\$ com a capacidade média de percorrer 50.000 km, sendo dessa forma o custo benefício dele de 0,003 reais por km rodado.

Segue simulações praticadas das tabelas

Pneu inferior:

								66		R\$ 143.000,00
jan/18	serviço			R\$ -	22	R\$ 1.300,00	R\$ 28.600,00	66	R\$ 1.300,00	R\$ 85.800,00
								22	R\$ 1.300,00	R\$ 28.600,00
								44		R\$ 114.400,00
jun/18	serviço			R\$ -	22	R\$ 1.300,00	R\$ 28.600,00	44	R\$ 1.300,00	R\$ 57.200,00
							R\$ -	22	R\$ 1.300,00	R\$ 28.600,00
								22		R\$ 85.800,00
jan/19	compra+serviço	66	R\$ 1.330,00	R\$ 87.780,00	22	R\$ 1.300,00	R\$ 28.600,00	22	R\$ 1.300,00	R\$ 28.600,00
								22	R\$ 1.300,00	R\$ 28.600,00
								66	R\$ 1.330,00	R\$ 87.780,00
								66		R\$ 144.980,00
jun/19	serviço				22	R\$ 1.330,00	R\$ 29.260,00	66	R\$ 1.330,00	R\$ 87.780,00
							R\$ -	22	R\$ 1.330,00	R\$ 29.260,00
								44		R\$ 117.040,00
jan/20	serviço				22	R\$ 1.330,00	R\$ 29.260,00	44	R\$ 1.330,00	R\$ 58.520,00
								22	R\$ 1.330,00	R\$ 29.260,00
								22		R\$ 87.780,00
jun/20	compra+serviço	66	R\$ 1.340,00	R\$ 88.440,00	22	R\$ 1.330,00	R\$ 29.260,00	22	R\$ 1.330,00	R\$ 29.260,00
								22	R\$ 1.330,00	R\$ 29.260,00
								66	R\$ 1.340,00	R\$ 88.440,00
								66		R\$ 146.960,00
jan/21	serviço				22	R\$ 1.340,00	R\$ 29.480,00	66	R\$ 1.340,00	R\$ 88.440,00
								22	R\$ 1.340,00	R\$ 29.480,00
								44		R\$ 117.920,00
soma		132		R\$ 176.220,00	176		R\$ 143.660,00	44		R\$ 117.920,00

Após alguns ajustes e trocas de marca do pneu:



CENTRO UNIVERSITÁRIO OCTÁVIO BASTOS

data	oper	entrada			saida			saldo		
		qtd	unid	total	qtd	unid	total	qtd	unid	total
2017	saldo							88	R\$2.000,00	R\$176.000,00
2018	serviço			R\$ -	22	R\$2.000,00	R\$ 44.000,00	88	R\$2.000,00	R\$176.000,00
								22	R\$2.000,00	R\$ 44.000,00
								66		R\$220.000,00
2019	serviço			R\$ -	22	R\$2.000,00	R\$ 44.000,00	66	R\$2.000,00	R\$132.000,00
								22	R\$2.000,00	R\$ 44.000,00
								44		R\$176.000,00
2020	serviço			R\$ -	22	R\$2.000,00	R\$ 44.000,00	44	R\$2.000,00	R\$ 88.000,00
							R\$ -	22	R\$2.000,00	R\$ 44.000,00
								22		R\$132.000,00
2021	compra+serviço	66	R\$2.020,00	R\$133.320,00	22	R\$2.000,00	R\$ 44.000,00	22	R\$2.000,00	R\$ 44.000,00
								66	R\$2.020,00	R\$133.320,00
								22	R\$2.000,00	R\$ 44.000,00
								66		R\$221.320,00
soma		66		R\$133.320,00	88		R\$176.000,00	66		R\$221.320,00

Pode-se notar também a diminuição do número de manutenção para a troca de lonas de freio totalizando um montante de economia nos custos.

As frotas utilizam um produto chamada Arla 32 utilizado juntamente com o sistema de Redução Catalítica Seletiva (SCR) para reduzir quimicamente a emissão de óxido de nitrogênio nos gases de escape dos veículos movidos a diesel. Que são consumidos 40 litros a cada 2000 km, porém o mesmo é adquirido no comércio local a um preço elevado aos de distribuidores, após uma análise constata-se que a organização consome x deste produto enquadrando aos moldes de pedidos dos distribuidores diminuindo o preço da unidade que no comércio local é 50,00 R\$ para 37 R\$, somando um montante de 16% a menos no valor monetário.

3 CONCLUSÃO

Com a conclusão de nosso estudo em relação a empresa, conseguimos identificar facilmente onde se encontrava o maior problema. No caso da transportadora, seu maior inimigo era ela mesma.

Após o estudo conseguimos ver a falta de organização e estruturação interna da empresa. Apesar de conseguir entregar seus fretes todos em dia, a empresa tinha um custo muito alto para executá-lo devido a falta de estruturação.

A empresa em questão não possuía controle de seus estoques, não fazia cotações de preços e muito menos tinha a informação de estoque mínimo de cada



CENTRO UNIVERSITÁRIO OCTÁVIO BASTOS

item. Por esses motivos pagava preços altos em suas mercadorias, faziam compras erradas e muitas vezes ficavam sem peças devido a disponibilidade com o fornecedor.

Evidenciamos no decorrer do trabalho algumas dificuldades em transpor com total exatidão a matéria de produção Administração de Produção, por ser uma empresa do ramo de transportes e prestadora de serviços, porém com o trabalho e empenho da equipe, conseguimos preencher algumas lacunas e implementar algumas ações, que ajudarão futuramente na empresa e que nos ajudou a completar este trabalho.

Com isso desenvolvemos um projeto com enfoque na organização interna e controle de estoques, tendo como base o ciclo PDCA. Procuramos desenvolver e padronizar seus processos; e desenvolver uma memória sistemática de serviços.

Deste modo conseguimos fazer a eficiência e a eficácia andarem lado a lado na empresa com o menor custo possível.



<https://www.siteware.com.br/metodologias/ciclo-pdca/>

<https://pt.wikipedia.org/wiki/Kanban>

https://en.wikipedia.org/wiki/Phase-gate_process

ANEXOS

Anexos relacionados a matéria 2.1.3:

- Monitoramento online dos veículos:

The screenshot shows a web-based vehicle monitoring application. At the top, there is a navigation menu with options like 'Administração', 'Comunicação', 'Relatórios', 'Ferramentas', 'Atualizar', 'Visualizar', 'Ajuda', and 'Sair'. Below the menu is a map of Brazil with a red location pin. Underneath the map is a table with the following columns: 'Veículos', 'Alvos/Dispositivos Portáteis', 'Modo Emergência', 'Tipo', 'Placa', 'Data/Hora', 'Km/h', 'Identificador', 'Localização', 'Em Área de Controle?', and 'Área de Controle'. Two rows of data are visible:

Veículos	Alvos/Dispositivos Portáteis	Modo Emergência	Tipo	Placa	Data/Hora	Km/h	Identificador	Localização	Em Área de Controle?	Área de Controle
			Smart Híbrido	GXA1104	25/05/2020 21:26:29	0	RL ASSI TRANSPORTES LTDA.	PR - PORECATU - Próx. Rodovia	<input checked="" type="checkbox"/>	[Nenhuma]
			Smart2 Híbrido	FTMS358	25/05/2020 21:21:25	100	RL ASSI TR	SP - MIRACATU - Rodovia Régis	<input type="checkbox"/>	[Nenhuma]

At the bottom of the interface, there are status indicators for 'CAC' and 'Alertas'.

The screenshot displays the 'SasWeb' monitoring dashboard. The top navigation bar includes 'NOVO!', 'ATENDIMENTO ONLINE', 'Olá, RODRIGO ASSI', and 'SAIR'. The main interface is titled 'Painel de Controle' and contains several panels:

- GRID DE POSIÇÕES:** A table showing vehicle status. Two vehicles are listed:

Motorista	Apellido	Placa	Data de posição	Ignição	Velocidade	Hodômetro (KM)	Bloqueado	Rua
1	Não disponível	BXF9305-1	25/05/2020 17:57:06		38 KM/H	69957.4 KM	Não	Rod SP-020
2	Não disponível	DPPF5330-2	25/05/2020 21:26:15		0 KM/H	55576.0 KM	Não	R Gregório Gaspar Neto
- RESUMO:** A summary panel showing '1 Veículos em movimento' and '1 Veículos parados'.
- MAPA:** A Google Maps view showing the location of the vehicles on a map of Brazil, with labels for 'Campinas' and 'Rio de Janeiro'.
- MENSAGENS:** A panel displaying messages for vehicles DPPF5330-2 [2101] and BXF9305-1 [437].

- Gerenciamento de Riscos para cargas de alto valor (monitoramento com central 24hrs).

UNifeob

CENTRO UNIVERSITÁRIO OCTÁVIO BASTOS

- ASSI TRANSPORT.
- DASHBOARD
- RASTREAMENTOS
- CONSULTAS
- FERRAMENTAS
- LOCALIDADES
- PARCEIROS
- VEÍCULOS
- RELATÓRIOS
- FROTA
- JORNADA DE TRABALHO

Consulta

Notificações

Olá LEONARDO ASSI

Rastreamentos

Novo

Exibir 10

CÓDIGO	STATUS	EMBARCADOR	TRANSPORTADOR	EQUIP	MOTORISTA	VEÍCULO	AÇÕES	DATA PREV. INÍCIO	DATA SOLICITAÇÃO
250729		RL ASSI TRANSPORTES LTDA ME	RL ASSI TRANSPORTES LTDA ME	ONIXSAT	RODRIGO JOSE ASSI	FTM-5358		25/05/2020 16:00:00	25/05/2020 15:09:07
249176		RL ASSI TRANSPORTES LTDA ME	RL ASSI TRANSPORTES LTDA ME	ONIXSAT	PAULO HENRIQUE FELISBERTO SACARDO	GXA-1104		20/05/2020 18:20:00	20/05/2020 18:13:11
249172		RL ASSI TRANSPORTES LTDA ME	RL ASSI TRANSPORTES LTDA ME	SASCAR	ALEXSANDRO MARTINS DE OLIVEIRA	AJK-5363		20/05/2020 18:10:00	20/05/2020 18:04:08
245623		TERRA FORTE EXPIMP DE CAFF LTDA	RL ASSI TRANSPORTES LTDA ME	SASCAR	ALEXSANDRO MARTINS DE OLIVEIRA	AJK-5363		13/05/2020 16:00:00	13/05/2020 12:58:57