

UNIVERSIDADE DO EXTREMO SUL CATARINENSE - UNESC

CURSO DE MBA GESTÃO EMPRESARIAL XVIII

RENATA CARDOSO DE SOUZA

**PROPOSTA DE HOMOLOGAÇÃO E QUALIFICAÇÃO DE
TRANSPORTADORAS - UM ESTUDO DE CASO**

CRICIÚMA

2012

RENATA CARDOSO DE SOUZA

**PROPOSTA DE HOMOLOGAÇÃO E QUALIFICAÇÃO DE
TRANSPORTADORAS - UM ESTUDO DE CASO**

Monografia apresentada para a obtenção de grau de especialista no curso de MBA Gestão Empresarial XVIII da Universidade do Extremo Sul Catarinense, UNESC.

Orientador: Prof. Dino Gorini Neto, M.Eng.

CRICIÚMA

2012

RENATA CARDOSO DE SOUZA

**PROPOSTA DE HOMOLOGAÇÃO E QUALIFICAÇÃO DE
TRANSPORTADORAS - UM ESTUDO DE CASO**

Trabalho de Conclusão de Curso aprovado pela Banca Examinadora para obtenção do Grau de Especialista, no Curso de MBA Gestão Empresarial da Universidade do Extremo Sul Catarinense, UNESC, com Linha de Pesquisa em Logística.

Criciúma, 15 de Dezembro de 2012.

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dino Gorini Neto - M. Eng. - UNESC - Orientador

DEDICATÓRIA

Dedico primeiramente a Deus por mais esta conquista em minha vida, aos meus pais Avete e Ireno, por sempre me incentivarem aos estudos, ao meu noivo Diogo que me ajudou muito a realizar este trabalho e que sempre esteve ao meu lado me dando forças e coragem para realizar todos os meus sonhos e desejos.

AGRADECIMENTOS

Quero agradecer todas as pessoas que tiveram papéis muito importantes na minha vida, principalmente ao longo dessa caminhada:

Ao meu noivo Diogo pela ajuda e compreensão, por sempre estar ao meu lado me apoiando e me dando coragem, por ser sempre companheiro e maravilhoso.

A minha mãe Avete pelo incentivo e ensinamentos passados por toda a vida, meu grande exemplo de mulher.

Ao meu Pai Ireno, que mesmo com muitas dificuldades sempre me apoiou nos estudos, me deu forças e coragem para sempre seguir adiante, pensando sempre no meu futuro, a ele meu imenso agradecimento.

A minha irmã Débora, que mesmo um pouco ausente, segue meu exemplo e também busca realizar seus ideais no caminho dos estudos, o qual me orgulho muito.

A minha irmã Rayssa, mesmo sendo ainda uma bebê, me traz muitas alegrias, e que desde seu nascimento só me traz cada vez mais crescimento e amadurecimento na minha vida pessoal .

Ao meu orientador Professor Dino Gorini Neto, por ter me encaminhado para um bom trabalho, sempre me atendeu muito bem e me orientou devidamente.

E finalmente a UNESC, a todos os professores e coordenadores, pela formação pessoal e ética concedida a mim desde a graduação.

“Logística ainda não é para a grande maioria das empresas um diferencial competitivo, mas será para TODAS num futuro próximo!”

Marco Antônio Oliveira Neves

RESUMO

O estudo consiste em conhecer as ferramentas de homologação e qualificação de fornecedores para propor a aplicação no setor logístico da empresa Tégula Soluções para Telhados Ltda., buscando conceitos teóricos científicos sobre estes métodos, para que se possa verificar se os mesmos podem ser utilizados na organização, bem como analisar se estes suprem as necessidades nos dias atuais no mercado de trabalho. Na fundamentação teórica foram elencados todos os assuntos pertinentes ao estudo, sendo que na apresentação dos resultados, houve simulação da aplicação dos conceitos teóricos que seriam utilizados na prática. Este estudo se fez necessário para que a empresa obtivesse informações e conhecimento da ferramenta que a mesma poderia estar utilizando para agregar valor ao serviço prestado aos clientes que nos dias atuais vem crescendo cada vez mais as exigências não somente na qualidade do produto, mas também na qualidade da entrega. Com os resultados elaborados, foi possível identificar que a empresa conseguirá grandes benefícios na aplicação destas modalidades, tendo como principal atrativo a questão financeira, haja vista que a aplicação destas ferramentas não possuirão custos. Esta nova modalidade na logística será de suma importância para que a empresa continue atendendo seus clientes satisfatoriamente, e ainda oferecendo um atrativo diferencial no mercado atual, mantendo e aumentando a sua relação de clientes, sem deixar de trabalhar com as modalidades atuais da empresa já aplicadas.

Palavras-chave: Logística. Homologação. Qualificação Fornecedores.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 - Elementos básicos da Logística.....	19
Figura 2 - Fluxos logísticos.....	20
Figura 3 - Tégula Soluções para Telhados Ltda (Içara/SC)	28
Figura 4 - Fluxograma logístico da Tégula.	31

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Custos fixos e variáveis do transporte.....	24
Tabela 2 - Ficha de Auto Avaliação.....	32
Tabela 3 - Notas para Avaliação de Fornecedores de serviços de transporte.	33
Tabela 4 - Pontuação para o prazo de entrega.	34
Tabela 5 - Pontuação para a qualidade na entrega.	34
Tabela 6 - Tabela de Preço - Transporte.....	37
Tabela 7 - Exemplo de aplicação (F.A.A.)	38
Tabela 8 - Exemplo de qualificação.	39
Tabela 9 - Plano de ação.	40

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

CIF	<i>Cost, Insurance and Freight</i> (Custo, Seguro e Frete)
FOB	Free on Board (Posto a Bordo)
RS	Rio Grande do Sul
SC	Santa Catarina
PR	Paraná
CTRC	Conhecimento de Transportes Rodoviário de Cargas
F.A.A	Ficha de Auto Avaliação
OTIFIC	OT - <i>On Time</i> , IF - <i>In Full</i> , IC - <i>Invoice Corretly</i> (No prazo, na sua totalidade e de acordo com o solicitado pelo cliente)

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	13
1.1 TEMA	14
1.2 TÍTULO.....	14
1.3 SITUAÇÃO PROBLEMA	14
1.4 OBJETIVOS	15
1.4.1 Objetivo Geral	15
1.4.2 Objetivos Específicos	15
1.5 JUSTIFICATIVA	15
2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA	17
2.1 LOGÍSTICA	17
2.2 SERVIÇO AO CLIENTE	20
2.3 HOMOLOGAÇÃO DE TRANSPORTADORAS	21
2.4 QUALIFICAÇÃO DE TRANSPORTADORAS.....	23
2.5 CUSTOS DO TRANSPORTE.....	24
2.6 FRETE FOB HOMOLOGADO	25
3 METODOLOGIA	26
3.1 ABORDAGEM METODOLÓGICA	26
3.1.1 Natureza do Objetivo	26
3.1.2 Natureza do Trabalho	26
3.1.3 Forma de Abordagem	27
3.2 CARACTERIZAÇÃO DA EMPRESA	27
3.2.1 Nome e Localização	27
3.2.2 Histórico da Empresa	27
4 APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DOS DADOS	29
4.1 LOGÍSTICA DO TRANSPORTE NA TÉGULA	29
4.1.1 Frete CIF e FOB	29

4.1.1.1 Frete CIF	29
4.1.1.2 Frete FOB.....	30
4.1.2 Fluxograma Logístico	30
4.1.3 Implantação Qualificação Fornecedores.....	31
4.1.4 Implantação FOB Homologado na Tégula	35
4.1.4.1 Como funcionaria o frete FOB homologado na Tégula	35
4.1.5 Preços e Prazos de Entrega	36
4.1.6 Recebimento dos Produtos.....	37
4.2 EXEMPLO DE APLICAÇÃO.....	37
CONCLUSÃO	41
REFERÊNCIAS.....	43
ANEXOS	45
ANEXO A - ROMANEIO DE CARGA	46

1 INTRODUÇÃO

Devido ao mercado competitivo atualmente existente, as empresas buscam desenvolver processos ágeis para melhor atender sua clientela, tais como na logística. Sendo primordial que as empresas tenham seus produtos sempre disponíveis no mercado consumidor.

Visando o grande fluxo de vendas existente na empresa Tégula Soluções para Telhado Ltda., deve-se atentar para uma organização de logística eficiente, garantindo a satisfação dos clientes quanto ao prazo e qualidade da entrega de seu pedido. Diante deste fato, faz-se este estudo com o intuito de garantir o bom funcionamento da entrega dos produtos aos consumidores finais, garantindo a confiança e fidelidade dos clientes.

A forma da logística da empresa estudada no momento é frete FOB, com algumas exceções de frete CIF. No modelo FOB, os clientes são responsáveis pelos transportes dos materiais, já no frete CIF é a empresa que se responsabiliza pelo transporte. A maioria dos transportadores são motoristas autônomos, os mesmos recebem os fretes no momento da entrega (frete FOB). Já no transporte frete CIF a empresa também contrata na maioria das vezes transportadores autônomos, e efetua pagamento do frete através de depósitos em conta.

No segundo capítulo será apresentado a fundamentação teórica dos assuntos pertinentes a logística, ampliando os conhecimentos sobre transporte homologado e qualificação de fornecedores, visando ao bom atendimento aos clientes, aliado ao custo zero neste processo.

O capítulo terceiro trata da metodologia, identificando todos os caminhos para realização desta pesquisa. Destacam-se os procedimentos metodológicos, tipo de estudo e apresentação da empresa.

No quarto capítulo encontra-se exposto a proposta de implantação de uma nova ferramenta na área da logística de transporte, para melhor atender seus clientes, dentro da organização estudada.

Ao término do trabalho encontra-se a conclusão obtida durante a realização do estudo, os anexos, bem como as referências bibliográficas utilizadas para nortear os assuntos desenvolvidos. Foi anexado ao trabalho um exemplo de romaneio de carga emitido ao setor de carregamento da empresa, onde constam os dados dos clientes dos pedidos, bem como o transportador homologado cadastrado

para realizar a entrega dos mesmos (juntamente com seu código cadastral).

1.1 TEMA

Processo de Homologação e Qualificação de Transportadoras no setor logístico.

1.2 TÍTULO

Proposta de Homologação e Qualificação de Transportadoras - um estudo de caso.

1.3 SITUAÇÃO PROBLEMA

A empresa Tégula é considerada líder no segmento de coberturas, sendo uma organização de grande porte, possuindo enorme preocupação com a qualidade, aliada à satisfação de seus clientes.

As telhas são carregadas sem nenhuma avaria, pois tem implantado em seu sistema um índice de quebra de produção que é medido até o instante do carregamento, portanto caso seja constatada alguma quebra nas telhas no momento do recebimento pelo cliente, a responsabilidade pelo ocorrido é do transportador.

Nesta empresa a demanda dos produtos é grande, e para atender os objetivos estratégicos, a organização conta com um sistema de logística, onde o processo de transporte atende as solicitações das necessidades dos clientes.

A prática atual da empresa é de trabalhar com frete FOB, e em alguns casos específicos com frete CIF. Os fretes são contratados pelos vendedores e pela empresa, e na maioria das vezes por transportadores autônomos podendo ocasionar falta de transporte de acordo com a alta demanda, pois nem sempre os mesmos transportadores estão disponíveis no momento da solicitação de entrega dos clientes. Quando a demanda é maior em alguns casos a logística deixa de atender os clientes no modelo Just-in-time.

Devido à alta concorrência no mercado de trabalho no ramo telhadista, hoje, o método de logística da organização estudada está suprimindo as necessidades dos clientes e da própria empresa?

1.4 OBJETIVOS

Os objetivos têm como função instruir e direcionar o estudo deste trabalho.

1.4.1 Objetivo Geral

Conhecer a forma logística utilizada pela Tégula Soluções para Telhados Ltda., propondo através de ferramentas de qualificação e classificação, uma metodologia para homologação e qualificação de transportadoras, buscando a eficiência e eficácia no atendimento das entregas dos pedidos solicitados pelos clientes.

1.4.2 Objetivos Específicos

- Aprofundar conhecimentos teóricos sobre logística;
- Descrever a forma de logística utilizada na organização;
- Apresentar o fluxo do processo logístico atual;
- Realizar um estudo sobre homologação e qualificação de transportadoras para obter informações sobre esta técnica de logística;
- Propor implantação do frete FOB homologado para transporte na Tégula.

1.5 JUSTIFICATIVA

Atualmente, existem consumidores mais exigentes na qualidade dos produtos e serviços de acordo com seus desejos e necessidades, as empresas se preocupam não só em manter, mas em atingir a excelência e qualidade. Assim é com grande esforço e desempenho que procuram cada vez mais melhorar sua capacidade na qualidade e produtividade, para satisfação dessa demanda. Isto faz com que as organizações busquem melhorias contínuas com maior intensidade no seu processo logístico, visando ao bom atendimento de seus consumidores, assim eliminando ferramentas e atividades que não agregam valor aos seus produtos e serviços que prestam à sociedade.

A Tégula Soluções para Telhados Ltda. tem como política, atender satisfatoriamente seus clientes, buscando a qualidade de seus produtos, e processos. Identifica-se que para melhor atender sua demanda necessita de um sistema organizacional construtivo e contínuo para atingir a excelência de seus produtos, visando aos lucros.

Conforme Nazário (2000) “para que o produto seja competitivo, é indispensável um sistema de transporte eficiente, pois o custo de transporte é uma parcela considerável do valor deste produto”. Para o sucesso das empresas, as mesmas devem manter um planejamento estratégico do transporte de seus produtos.

Com o intuito de ter excelência no relacionamento com seus clientes, este estudo busca conhecer o processo de homologação e qualificação de transportadoras, objetivando formar um grupo de fornecedores fiéis aos preceitos da Tégula. Atualmente a empresa não possui uma relação de transportadoras que atendam com qualidade os clientes, entregando os produtos no prazo e em perfeitas condições.

Este estudo faz-se necessário para que a empresa obtenha transportadores que realizem o frete aos seus clientes a qualquer momento, bem como na qualidade que a empresa necessita, fazendo com que seus clientes obtenham seus produtos de acordo com o que necessitam, ou seja, na quantidade e na qualidade desejada.

Através da homologação das transportadoras, faz-se um acordo formal com a mesma, obtendo o caminhão para realizar o frete no momento que for solicitado. Já com a qualificação, realiza-se uma pesquisa qualitativa, objetivando verificar quais transportadores realizam o transporte nos padrões de qualidade desejados pela Tégula.

O estudo realizado sobre homologação e qualificação de fornecedores permite contribuir para a organização conhecimento sobre o novo modelo que pode ser utilizado na área comercial, quanto para conhecimento pessoal agregado a nova ferramenta que era desconhecida.

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

A fundamentação teórica é baseada em estudos e pesquisas de vários autores com conhecimento referente ao assunto, que auxiliam na compreensão do conteúdo e ajudam a alcançar os objetivos esperados com o estudo.

2.1 LOGÍSTICA

Segundo Novaes (2007), a logística é um setor importante na empresa pois ela quem dá suporte na realização das metas definidas pelo Marketing. Ela é considerada pelo setor varejista um processo que envolve as demais partes da empresa de forma integrada e em conjunto, pois vai da matéria-prima até os consumidores finais.

Segundo Larrañaga (2003), “a palavra logística tem origem no verbo francês *loger*, que significa alojar...”, esta logística era utilizada na batalha militar para identificar longe de seus recursos, o abastecimento necessário dos exércitos.

Kobayashi (2000) conceitua a logística de acordo com Christopher (1999), é um processo estratégico a qual se dirige a armazenagem dos produtos, transferência de materiais e produtos acabados, passando pelos fornecedores, empresas, até a chegada dos materiais aos consumidores finais.

De acordo com CLM (1999 *apud* Cavanha Filho 2001 p. 3) “logística é a parte do processo da cadeia de suprimento que planeja, implementa e controla o eficiente e efetivo fluxo e estocagem de bens, serviços e informações relacionadas, do ponto de origem de consumo, visando atender os requisitos dos consumidores”.

Bowersox (1986, p. 3 *apud* Coronado 2007 p. 72) apresenta logística como “um sistema lógico para guiar o processo de planejamento, a locação e controle de recursos financeiros e humanos comprometidos com a distribuição física dando suporte a operações de produção e compras”.

Segundo Novaes (2007) o conceito de logística era visto como operações militares, pelo motivo que os generais de tropa ao entrarem em um campo de batalha ditavam ordens a uma equipe para que se deslocassem no momento correto e hora certa com equipamentos e munições.

Ballou (2007 p.17) descreve que “a logística empresarial estuda como a administração pode prover melhor nível de rentabilidade nos serviços de distribuição

aos clientes e consumidores, através de planejamento, organização e controle [...] que visam facilitar o fluxo de produtos”.

Ching (1999) relata que os clientes estão cada vez mais exigentes em relação a qualidade de serviço e de produtividade oferecida aos clientes. Neste caso as empresas buscam maior agilidade, redução nos custos, sendo a logística quem assume este papel, para que as empresas alcancem seus objetivos.

Gomes (2007 p. 17) relata que com “o aumento do comércio mundial e o acirramento da concorrência obrigaram as empresas a se tornarem mais ágeis e flexíveis buscando performances melhores e reduções nos custos”. Sendo assim a logística conseguiu mostrar a importância que a ferramenta possui no gerenciamento entre a produtividade e obtendo melhorias na qualidade do serviço aos clientes e diminuindo seus custos.

De acordo com Novaes (2007), é a logística que garante ao consumidor final a posse do produto no momento em que o mesmo deseja, pois há casos em que os vendedores no momento da venda prometem prazos de entrega, e esta promessa não é cumprida, devido a problemas de informações nos transportes ou em operações do depósito, causando um efeito negativo na imagem da empresa.

Ainda de acordo com o autor acima, o consumidor se sente satisfeito no consumo do produto não apenas pela mercadoria em si, mas em toda a cadeia de distribuição a qual está ligado à logística, atendendo de forma subjacente e indireta. O consumidor aumenta sua confiança no varejista de acordo com a honestidade e profissionalismo do comerciante, pois o consumidor vai acompanhando e vivenciando o desempenho logístico de sua cadeia de suprimentos e situações positivas do produto.

Larrañaga (2003) relata que os “sistemas logísticos eficientes e eficazes, ao permitir a redução do custo final dos produtos, significam um melhor padrão de vida para toda a sociedade”.

Novaes (2007) afirma que a logística também agrega valor de tempo aos produtos, estes devem chegar aos clientes em tempo aceitável conforme promessa de entrega do comerciante. O fator tempo é um dos críticos processos logísticos, porque as empresas estão buscando trabalhar com baixo estoque para redução de custos, e ao mesmo tempo buscando satisfazer o cliente em suas exigências de cumprimento do prazo de entrega.

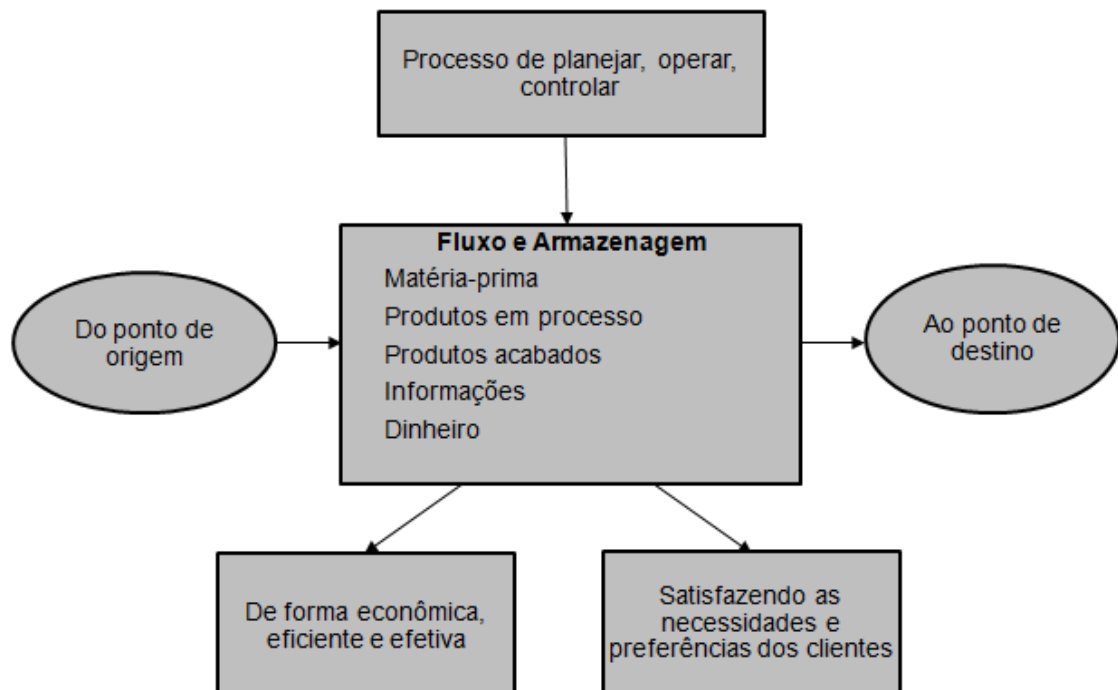
O autor acima conceitua logística com a definição de *Council of Supply*

Chain Management Professionals:

Logística é o processo de planejar, implementar e controlar de maneira eficiente o fluxo e armazenagem de produtos, bem como os serviços e informações associados, cobrindo desde o ponto de origem até o ponto de consumo, com objetivo de atender aos requisitos do consumidor. (NOVAES, 2007, p. 35).

Na Figura 1 apresentam-se os principais conceitos logísticos:

Figura 1 - Elementos básicos da Logística.

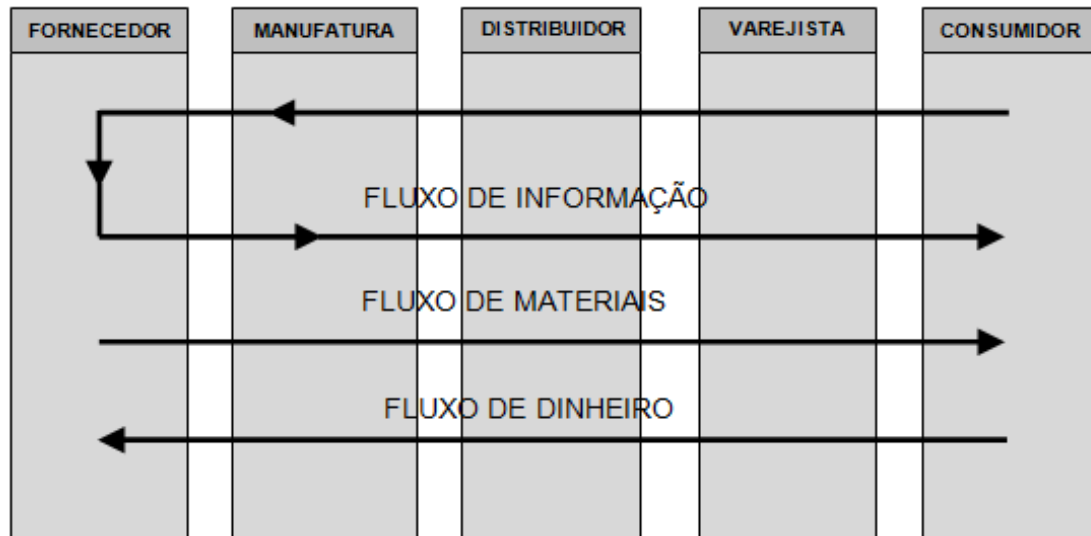


Fonte: (NOVAES, 2007, p. 36).

Os conceitos logísticos, de acordo com o autor, servem para controle, avaliação e monitoramento, tendo em vista à complexidade dos problemas logísticos e sua natureza dinâmica.

Já na Figura 2 ilustram-se os fluxos logísticos apresentados por Novaes (2007):

Figura 2 - Fluxos logísticos



Fonte: (NOVAES, 2007, p. 37)

A informação acima, de acordo com o autor, percorre desde a matéria-prima ao consumidor final, realizando o caminho inverso, retornando informações do cliente. Além do fluxo de informação, ocorre o fluxo de materiais e de dinheiro.

Segundo Novaes (2007), todos os elementos do processo logístico buscam atender e satisfazer as necessidades dos consumidores finais, com isto a moderna logística busca incorporar:

- Prazos previamente acertados e cumpridos integralmente, ao longo de toda a cadeia de suprimento;
- Integração efetiva e sistêmica entre todos os setores da empresa;
- Integração efetiva e estreita (parcerias) com fornecedores e clientes;
- Busca da otimização global, envolvendo a racionalização dos processos e a redução de custos em toda a cadeia de suprimento;
- Satisfação plena do cliente, mantendo nível de serviço preestabelecido e adequado. (NOVAES, 2007, p. 37).

De acordo com Bowersox e Closs (2001), o objetivo da logística é de oferecer capacidades logísticas, buscando atingir um nível de serviço ao cliente pelo menor custo, obtendo agilidade, flexibilidade, controle operacional e atingindo um nível de qualidade.

2.2 SERVIÇO AO CLIENTE

De acordo com Christopher (2007) os produtos só possuem valor no momento em que o cliente recebe os mesmos no lugar exigido e no tempo certo,

pois o serviço agrega valor ao produto, passando a valer mais aos olhos dos clientes.

Ainda de acordo com o autor acima, as empresas que conseguiram estabelecer uma vantagem competitiva sobre a concorrência, foram as empresas com reconhecimento, devido a excelência do serviço.

De acordo com Novaes (2007), a logística moderna busca eliminar perda de tempo, custos e todo processo que não agrega valor ao cliente.

Segundo o autor acima, um fator muito importante agregado à logística, diz respeito à qualidade do produto, este deve atender o pedido do cliente, tanto na qualidade intrínseca do produto, quanto da operação logística, obtendo um valor de qualidade no processo de transporte.

Christopher (2007) ressalta que, a principal fonte de vantagem competitiva é o reconhecimento do gerenciamento logístico sobre a entrega do serviço, sendo eles a base consistente do bom negócio.

Conforme Fleury e Lavallo (2000), as empresas visualizam que não é possível atingir os objetivos de custos sem trabalhar adequadamente com participantes da cadeia de suprimentos, e paralelamente não conseguem atender todas as exigências dos clientes quanto aos serviços.

Ainda de acordo com os autores acima, a alta qualidade dos serviços oferecidos aos clientes são pré-requisitos para a busca da eficiência. Mas para atingir este objetivo faz-se necessário a integração entre parceiros de uma mesma cadeia.

Para Ballou (2007) o serviço logístico é a forma da qualidade no atendimento dos pedidos de seus clientes, associados a seus custos e planejamento de seus bens e serviços.

Christopher (2007, p. 36), “No mercado de hoje, o cliente é mais exigente, não só em relação à qualidade do produto, mas também quanto ao serviço”.

Os clientes buscam soluções mais customizadas e com flexibilidade, sendo que os fornecedores devem ser ágeis atendendo as necessidades dos clientes em menos tempo, satisfazendo a exigência do cliente, Christopher (2007).

2.3 HOMOLOGAÇÃO DE TRANSPORTADORAS

De acordo com Ballou (2006), a empresa que optar por transporte

controlado por ela mesma, pode optar por terceirização de transportes com frota própria ou com contratos. Essas alternativas são procuradas para diminuir seus custos e aumentar sua capacidade de transporte, em contrapartida terão que ter flexibilidade financeira, haja vista um investimento para implantação desta prática de transporte. Quando a organização possui uma quantidade significativa de fretes, o serviço de transporte próprio torna-se mais vantajoso economicamente. Entretanto, algumas peculiaridades do transporte contratado são levadas em consideração, podendo citar:

- Entrega rápida com grande confiabilidade;
- Equipamentos especiais que são raros no mercado;
- Manuseio especializado da carga;
- Um serviço que esteja sempre disponível. Os transportadores comuns trabalham para muitos clientes ao mesmo tempo e nem sempre tem condições de suprir as necessidades de transporte de determinados usuários (BALLOU, 2006, p. 160)

Bowersox, Closs e Cooper (2007), relatam que, existem três maneiras de transportes que satisfazem as necessidades do ramo de transportes, sendo elas: efetuar contratos com especialistas dedicados ao transporte, operar uma frota particular de transporte e a empresa pode contratar serviços de transportadoras variadas, que prestam serviços de transporte de acordo com a necessidade de embarque.

Os autores acima mencionam três fatores fundamentais do ponto de vista do sistema logístico, para o desempenho nos transportes, são eles: velocidade, consistência e custo. Velocidade é o tempo necessário do transporte para completar uma movimentação determinada. Se os transportes oferecem serviços mais rápidos, as transportadoras geralmente cobram tarifas mais altas. No entanto transportando com mais rapidez, menor será o tempo que o produto ficará indisponível no trânsito.

Ainda afirmam que, a consistência reflete confiabilidade do transporte, pois se refere a variações de tempo para efetuar transações de números de embarques. Já os custos do transporte estão relacionados às despesas em permanecer os estoques em movimento e o pagamento é efetuado por embarque em dois endereços geográficos.

Conforme Bowersox, Closs e Cooper (2007) o sistema logístico deve possuir um equilíbrio entre a qualidade do serviço e o custo do transporte, pois transportes lentos poderão ser benéficos em alguns casos específicos, obtendo

custos satisfatórios, como também pode ser essencial os transportes mais rápidos, atingindo os objetivos operacionais. Por isso a importância da logística em saber administrar e encontrar o transporte desejado por toda cadeia de suprimentos.

2.4 QUALIFICAÇÃO DE TRANSPORTADORAS

De acordo com Kuchenbecker (2006), a qualificação de fornecedores (transportadoras) está relacionada ao processo de selecionar parceiros que atendam as necessidades de acordo com a demanda, tendo como meta alcançar os objetivos da organização. O objetivo geral desta prática é de implantar e manter um conjunto de fornecedores qualificados para atingir a melhoria ao longo prazo do relacionamento entre organização e fornecedor.

De acordo com Christopher (2007), as empresas percebem vantagens em buscar parcerias com fornecedores a longo prazo, visto que é um relacionamento benéfico, dificultando a entrada de concorrentes.

Segundo Harrington (1993) a qualificação é a eficácia de todos os processos da organização, sendo constituída nos vários setores da cadeia produtiva. Com isso o processo visa à qualidade total, precisando garantir uma produção repetidamente de produtos e serviços de qualidade.

Cunha (1996) destaca que devido à concorrência existente no mercado global há uma redução da distinção entre os parceiros e concorrentes, e para o mercado globalizado, esta redução ajuda a firmar parceiros estratégicos.

Arkader (1999) afirma que relações de parceria com fornecedores resultam em bons resultados operacionais para as organizações. Esta relação entre ambos não visa o preço como a variável para tomada de decisões, esta parceria consiste em uma relação de confiabilidade ao longo prazo.

De acordo com Larrañaga (2003), as parcerias são formadas porque otimizam seus serviços e produtos, focam no negócio principal, enfrentam a concorrência, transformam custos fixos em custos variáveis, ganham em eficiência operacional e etc.

Ainda de acordo com o autor, com base nos riscos, confiança e recompensas compartilhados, afirma que uma parceria é um relacionamento comercial, onde vantagens estratégicas proporcionam melhor desempenho, do que seria alcançado de forma individual.

As parcerias possuem objetivos, e segundo Larrañaga (2003) “[...] para a maioria dos empresários, é a redução de custos e a geração de vantagens competitivas. [...] Os resultados das parcerias podem ser benéficos, mas nem sempre seu desenvolvimento é possível ou apropriado”.

2.5 CUSTOS DO TRANSPORTE

Segundo Ballou (2006), os custos de transporte estão ligados a cada tipo de serviço, onde alguns possuirão diferentes vantagens tarifárias, e outros não conseguirão atingir esta eficiência. O serviço de transporte gera custos fixos e variáveis variando de acordo com o volume ou serviço.

Tabela 1 - Custos fixos e variáveis do transporte.

CUSTOS FIXOS	CUSTOS VARIÁVEIS
Aquisição	Combustível
Manutenção de direito de tráfego	Mão-de-obra (salários)
Instalações de terminais	Equipamentos de manutenção
Equipamentos de transportes	Manuseio
Administrativos	Coleta e entrega

Fonte: (adaptado de BALLOU, 2006, p. 164).

Os dados apresentados pelo autor na Tabela 1 não são classificados indistintamente, pois todos os custos são parcialmente fixos e variáveis ao mesmo tempo. O índice que influencia nestes custos, está relacionado ao volume de carga, distância a ser percorrida e tipo de transporte (ferroviário, rodoviário, aquaviário, dutoviário, aeroviário).

Conforme Bowersox e Closs (2001), custos fixos são custos inalterados em pequenos prazos, mesmo que a empresa pare de operar. Estes tipos de custos não afetam diretamente pelas quantidades de cargas movimentadas pelas transportadoras.

Lopes e Lopes (1995, p.127 apud CRESCENCIO 2009) afirmam que custo fixo é um valor gasto constante, não obtendo variação com o volume de produção, já os custos variáveis oscilam em função das quantidades produzidas.

Crescêncio (2009) descreve custos variáveis, como gastos ligados

diretamente ao transporte da carga, ocorrem de acordo com a prestação de serviço, como: manutenção, combustível mão-de-obra dentre outros.

2.6 FRETE FOB HOMOLOGADO

De acordo com Cechinel (2008), na modalidade FOB Homologado, a empresa é quem contrata o transporte autorizado pelo comprador, porém a responsabilidade do pagamento do frete é do próprio cliente. Os valores a serem pagos ao transportador são informados pelos vendedores no ato da venda dos produtos, fechamento do pedido.

O objetivo deste modal é centralizar o maior volume de pedidos em uma única transportadora, podendo assim o cliente receber os produtos em menos tempo, com mais rapidez, devido a facilidade de fechamento de cargas, otimizando os custos de frete e prazos de entrega.

O frete FOB Homologado tem o objetivo de otimizar os serviços de transporte, entregar os produtos ao cliente nos preços e prazos acordados entre transportadoras e empresas, buscar no mercado transportadoras que atendam as normas da empresa contratante e do cliente nas condições de serviço solicitada, evitar perdas com o transporte, reduzir ao mínimo o envolvimento do vendedor em negociações de frete para que este se dedique mais na qualidade de venda.

3 METODOLOGIA

A metodologia tem o objetivo de analisar as características dos métodos utilizados, com finalidade de conduzir a pesquisa de forma eficaz. De acordo com Andrade (2005, p.129) metodologia é “o conjunto de métodos ou caminhos que são percorridos na busca do conhecimento”.

3.1 ABORDAGEM METODOLÓGICA

O estudo será descritivo, com base em diversas referências bibliográficas relacionadas à área de pesquisa, onde serão apontados os pontos positivos e negativos dos diversos tipos logísticos, dando ênfase na homologação e qualificação de transportadoras.

Serão utilizados neste estudo os transportadores existentes atualmente na empresa, realizando com os mesmos o processo de qualificação, verificando quais deles se enquadram nos padrões de qualidade exigidos pela empresa e indicando requisitos mínimos para o processo de qualificação.

3.1.1 Natureza do Objetivo

Quanto à natureza do objetivo, a mesma será bibliográfica e descritiva. Segundo Duarte (2012, p. 8), a pesquisa bibliográfica “tanto pode ser um trabalho independente como constituir-se no passo inicial de outra pesquisa elaborada a partir de material já publicado, como livros, artigos de periódicos, etc”.

Gil (1999, p. 70) relata que “a pesquisa descritiva tem como principal objetivo descrever características de determinada população ou fenômeno ou estabelecimento de relações entre as variáveis”.

3.1.2 Natureza do Trabalho

Por ser um trabalho prático, enquadra-se como estudo de caso, pois permite a investigação para se preservar as características logísticas e significativas da vida real.

3.1.3 Forma de Abordagem

A forma de abordagem será qualitativa, de acordo com Duarte (2012, p. 8) esta abordagem se torna “descritiva, onde as informações obtidas não podem ser quantificáveis, os dados obtidos são analisados indutivamente e a interpretação dos fenômenos e a atribuição de significados são básicas no processo de pesquisa qualitativa”.

3.2 CARACTERIZAÇÃO DA EMPRESA

A caracterização da empresa tem o objetivo de apresentar os dados da organização onde o estudo será realizado.

3.2.1 Nome e Localização

Nome: Tégula Soluções para Telhados Ltda.

Endereço: Rodovia Lino Zanolli, km 2,5 S/N

Bairro: Aurora

Cidade: Içara – SC

CEP: 88820-000

Fone: (48) 2101 2101 – Fax: (48) 2101 2113

Site: www.tegula.com.br

3.2.2 Histórico da Empresa

De acordo com Tégula (2012), a empresa é a maior fabricante de telhas de concreto do Brasil, sendo uma empresa do Grupo Eternit. O Grupo Tégula possui seis fábricas: a Matriz localizada em Atibaia/SP e mais cinco filiais nas seguintes cidades: São José do Rio Preto/SP, Anápolis/GO, Camaçari/BA, Frederico Westphalen/RS, e por fim em Içara/SC, onde o estudo está sendo realizado.

As empresas possuem um portfólio completo para cobertura de telhados. Possuindo diversos modelos de telhas, para atender a todos os gostos arquitetônicos, além disso, possuem produtos para telhado como os acessórios (passarinheira, caixa d'água, freshfoil, dentre outros), e também possuem sistemas

de aquecimento solar.

A empresa conquistou a certificação ISO 9001:2000 na sua gestão de qualidade. A Figura 3 mostra uma vista aérea da unidade fabril da Tégula Içara/SC.

Figura 3 - Tégula Soluções para Telhados Ltda (Içara/SC)



Fonte: Manual da empresa Tégula (2012).

4 APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DOS DADOS

O estudo tem por objetivo principal analisar a aplicação da ferramenta de homologação e qualificação de fornecedores na empresa Tégula Soluções para Telhados Ltda., verificando a possibilidade de utilização dos métodos no setor logístico da organização visando conhecimentos teóricos.

4.1 LOGÍSTICA DO TRANSPORTE NA TÉGULA

A filial de Içara atende as vendas dos produtos nas regiões mais próximas a unidade fabril, que são os estados do RS, SC e PR.

O serviço de entrega é realizado através do modal rodoviário, trabalhando com motoristas particulares que possuem caminhões próprios e transportadoras, pois a empresa não possui frota própria para a realização de transporte.

Devido ao grande número de contratações de motoristas particulares para a entrega dos produtos, os clientes enfrentam a dificuldade de ter que aguardar a disponibilidade destes caminhões para carregamento de seus pedidos, ou seja, a data de entrega precisa ser avaliada pelo vendedor (frete FOB) se o motorista que carrega para a cidade local estará disponível para retirada do pedido na fábrica e entregar ao cliente no prazo solicitado pelo mesmo.

A Tégula disponibiliza duas modalidades de frete, sendo eles FOB e CIF, onde ambos a empresa aplica normas e procedimentos para carregamento dentro da organização, se os transportadores não estão aptos a carregarem dentro destas normas, o carregamento não é permitido.

4.1.1 Frete CIF e FOB

De acordo com Crescêncio (2009) os fretes geralmente são efetuados pelas transportadoras através de cotações se baseando no custo operacional e distância da entrega, assim formando seus preços, podendo ser eles CIF ou FOB.

4.1.1.1 Frete CIF

De acordo com Bowersox e Closs (2001), frete CIF significa que a

responsabilidade da carga é do destinatário, o comprador não é envolvido até a entrega dos produtos.

Nesta modalidade de frete é a Tégula quem se responsabiliza pelo serviço de frete. A empresa organiza com o cliente ou vendedor, todo o processo de entrega do produto ao destino final, se responsabilizando pelo material desde a saída da fábrica até o endereço de entrega, bem como pelo pagamento de frete ao transportador.

Se ocorrer algum dano com o material e o problema for constatado no transporte, o transportador assume os custos, e se este não assumir o problema causado, a Tégula indeniza o cliente, pois a responsabilidade da movimentação dos produtos é da empresa e não do cliente.

4.1.1.2 Frete FOB

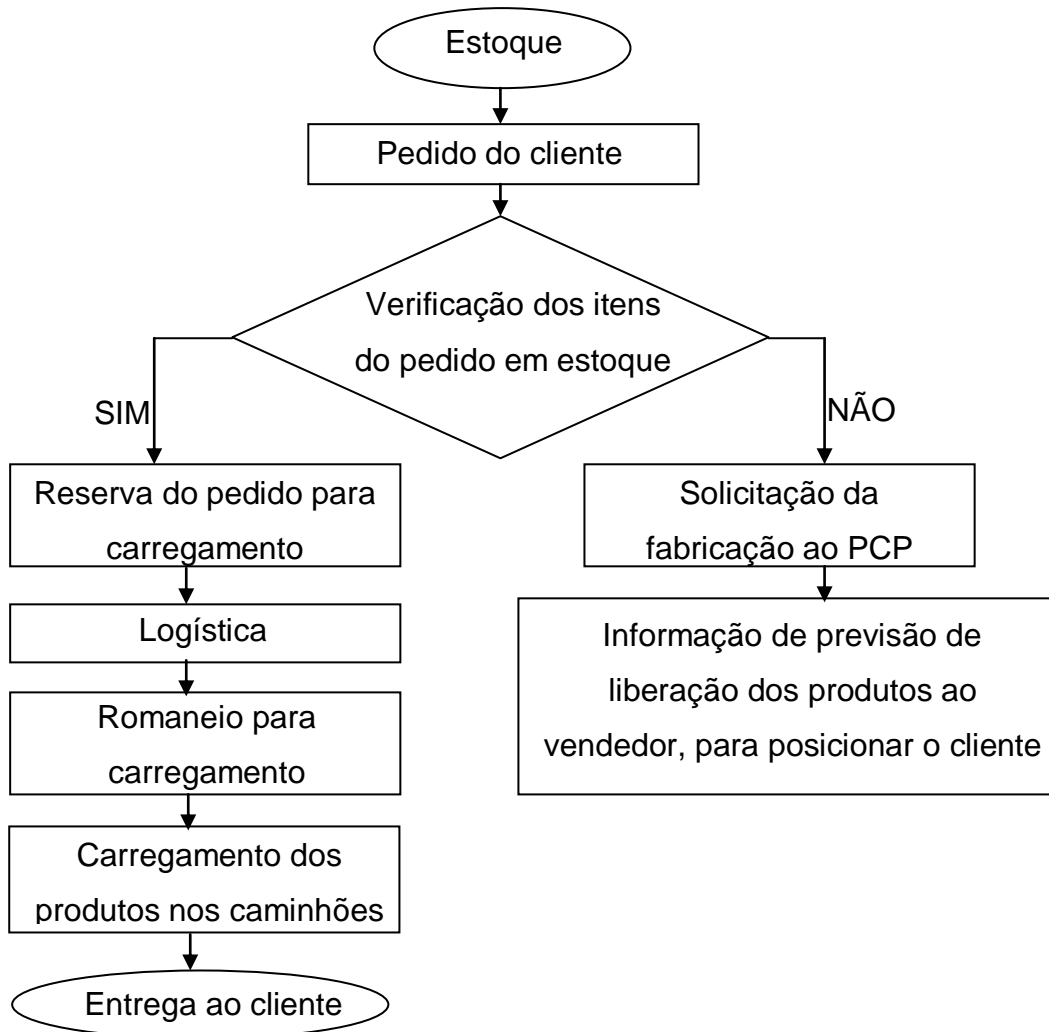
Segundo Bowersox e Closs (2001), na prática o frete FOB significa que o destinatário ou comprador são os responsáveis pela carga, bem como os riscos e o seguro.

Na Tégula o frete oferecido aos clientes através dos vendedores são todos fretes FOB, onde o cliente pode contratar uma transportadora por ele conhecida, ou frota própria, podendo ter um custo de frete reduzido, ou o vendedor da organização indica um transportador particular, acertando os valores do frete a ser pago pelo cliente, no ato de sua compra, fechamento do pedido. Estes transportadores devem estar de acordo com as normas da empresa necessárias para carregamento.

4.1.2 Fluxograma Logístico

Na Figura 4 apresenta-se o atual fluxograma logístico desempenhado na empresa Tégula, onde se descreve desde a concepção dos produtos estocados até o consumidor final.

Figura 4 - Fluxograma logístico da Tégula.



Fonte: da autora.

4.1.3 Implantação Qualificação Fornecedores

Os fornecedores deverão preencher a Ficha de Auto Avaliação (F.A.A.) e entregar ao setor Logístico da empresa, para verificação do atendimento aos requisitos solicitados pela organização. A F.A.A. proposta para a implantação da qualificação de fornecedores encontra-se exposta na Tabela 2 abaixo:

Após o preenchimento e análise da Ficha de Auto Avaliação, o setor de Logística da Tégula será responsável pela aplicação da qualificação dos fornecedores, através de pontuações consideradas de acordo com as necessidades da organização.

Os critérios de análise da F.A.A. estão descritos na Tabela 3 abaixo:

Tabela 3 - Notas para Avaliação de Fornecedores de serviços de transporte.

Quesitos	Peso (0 a 5)
Informações Gerais	Item 3 = 4
	Item 4 = 3
	Item 5 = 5
	Item 6 = 5
	Item 7 = 5
	Item 8 = 5
	Item 9 = 5
	Item 10 = 5

Fonte: da autora.

Conforme tabela acima, os itens 1 e 2 não influenciarão na avaliação de qualificação dos transportadores, sendo que os fornecedores responderão somente um item, pois os mesmos podem ser transportadoras ou autônomos. A empresa adotou esta metodologia para estes dois itens, tendo em vista que o transportador autônomo não pode ser desqualificado por possuir apenas um caminhão, pois se o mesmo atende as exigências da organização para transporte, o mesmo deve possuir uma boa qualificação, podendo exercer com igualdade o transporte dos produtos Tégula, de forma igualitária as transportadoras, que possuem mais caminhões.

Para determinação da pontuação dos itens 3, 4, 5, 6, 7 e 8 serão avaliadas através da resposta SIM ou NÃO, ou seja, caso a resposta do quesito tenha sido SIM terá nota máxima e tendo resposta NÃO terá nota mínima (zero). O item 3 possui menos peso, pois devido ao custo elevado do seguro, automaticamente o valor do frete aumenta, por esta razão a grande maioria dos clientes não optam por esta modalidade. Já o item 4 adotou-se o menor peso, pois caso os motoristas não possuam as roupas exigidas, a empresa fornece temporariamente aos mesmos.

Devido a Tégula possuir a certificação ISO 9001, a mesma propôs procedimentos internos na organização para segurança de funcionários, fornecedores, clientes, e até mesmo ao produto. Por este fato, os itens 5, 6, 7 e 8

possuem o peso máximo, pois os mesmos são considerados obrigatórios, e caso os mesmos não atendam a estes critérios, não tem autorização para efetuar carregamento nas dependências da empresa.

Em função do item 9 avaliado será atribuído nota de acordo com o quadro abaixo (Tabela 4). Esta avaliação faz-se necessário para diferenciar os transportadores que executam a entrega no prazo informado pelos clientes, fazendo com que os mesmos obtenham melhores pontuações.

Tabela 4 - Pontuação para o prazo de entrega.

Critério	Pontuação
Se o fornecedor entrega até a data estipulada	5
Se o fornecedor entregar com 01 dia de atraso	4
Se o fornecedor entregar com 02 dias de atraso	3
Se o fornecedor entregar com 03 dias de atraso	2
Se o fornecedor entregar com 04 dias de atraso	1
Se o fornecedor entregar com mais de 05 dias de atraso	0

Fonte: da autora.

Para análise e levantamento da pontuação do item 10, têm-se como base os requisitos expostos na Tabela 5, que serão em função das entregas realizadas. O levantamento destas informações serão atribuídos conforme o programa interno da Tégula OTIFIC (*OT - On Time, IF - In Full, IC - Invoice Corretly*).

Tabela 5 - Pontuação para a qualidade na entrega.

Critério	Pontuação
0 ocorrência por NF	5
0 à 10% de ocorrência por NF	4
10 à 20% de ocorrência por NF	3
20 à 30% de ocorrência por NF	2
30 à 40% de ocorrência por NF	1
> 40% de ocorrência por NF	0

Fonte: da autora.

Todos os quesitos avaliados devem ser atualizados pelo fornecedor responsável, no máximo, trimestralmente para assim poder passar pela avaliação do setor logístico da Tégula. O Sistema de Avaliação de Fornecedores totaliza os

pontos e classifica o fornecedor, e sempre que for constatada alguma mudança na classificação do fornecedor, o responsável logístico da empresa entra em contato com o responsável pela empresa, para que no prazo máximo de 05 dias úteis sejam tomadas as devidas ações corretivas. Caso estas ações não sejam corrigidas, o fornecedor perderá sua credencial junto à Tégula, não podendo realizar mais carregamentos nas dependências da empresa, até que seja comprovado o atendimento aos requisitos mínimos estipulados pela organização.

De acordo com a qualificação dos fornecedores, os mesmos são classificados de acordo com a faixa de pontuação abaixo:

- Excelente: 170 à 185 pontos;
- Bom: 150 à 170 pontos;
- Regular: 100 à 150 pontos;
- Ruim: < 100 pontos.

4.1.4 Implantação FOB Homologado na Tégula

Com a implantação do FOB Homologado, a Tégula possuiria uma vantagem diferencial mediante valor agregado no serviço de suporte ao cliente. A Tégula teria benefícios, pois apresentaria um diferencial competitivo, atrativo para clientes fiéis e satisfeitos com o serviço e qualidade, e ainda a empresa não se envolveria com pagamentos de fretes desta modalidade.

CECHINEL (2008) afirma que para implantar esta modalidade FOB Homologado na sua empresa , é necessário seguir alguns procedimentos:

- Qualificação de um número reduzido de transportadoras;
- Elaboração de uma “Tabela de Contratação” entre empresa e transportadores. Esta tabela está em vigor para as transportadoras selecionadas participantes do FOB Homologado. Nela existem especificações das condições e responsabilidades do transporte, tempo de transito e preço;
- Formulação de critérios de qualidade e indicadores de performance para a manutenção do processo;
- Integridade dos produtos embarcados deve ser assegurada, assim como a conformidade com o pedido deve ser garantida pela unidade fabril que expediu o produto, visando evitar devoluções de produtos. (CECHINEL, 2008, p. 08).

4.1.4.1 Como funcionaria o frete FOB homologado na Tégula

O sistema hoje utilizado pela empresa não possui campo frete como opção de escolha, pois a Tégula fornece aos vendedores apenas o frete FOB (automático) para o acesso de cadastro de pedidos. Para implantar pedidos de fretes CIF os vendedores enviam o formulário do pedido preenchido e assinado pelo cliente, para a fábrica, setor comercial cadastrar no sistema.

Os vendedores efetuam seus pedidos atualmente no sistema *extranet*, o mesmo utilizaria o mesmo processo para cadastro, porém possuiria duas opções de frete para preenchimento do formulário, sendo eles FOB e FOB Homologado. Quando o vendedor clicar na opção FOB Homologado apareceriam transportadoras que efetuam frete para a região onde consta a cidade de entrega do cliente.

4.1.5 Preços e Prazos de Entrega

Os preços seriam acordados entre a Tégula e transportadoras, de acordo com as cidades de destino do produto. O valor seria calculado como atualmente, por peças (unidade) de concreto (exemplo: Porto Alegre / RS – 1 peça a R\$ 0,28).

A Tégula distribuiria aos vendedores tabelas de transportadoras e seus valores de frete de cada cidade do estado para que estes possam preencher no pedido a transportadora que a Tégula faria a contratação. Esta modalidade de frete FOB Homologado apresentando tabelas aos vendedores, teria o objetivo de os mesmos no momento de fechar a venda com o cliente já deixar definido o transporte e o prazo de entrega.

Para exemplificar de como seria o FOB Homologado: colocando o pedido no sistema com a transportadora já informada, o prazo de entrega seria no máximo 5 dias, no entanto, se o cliente optar por prazo maior para a entrega de seu produto, o vendedor só poderia lançar o pedido no sistema no máximo 7 dias – 2 dias serão para a fábrica verificar o pedido em carteira e contatar o transportador indicado no pedido.

O fluxo de entrada e saída de pedidos teriam maior aceleração. Os preços e prazos devem ser cumpridos fielmente pelas transportadoras, pois o não cumprimento das normas exigidas pela Tégula, a empresa pode cancelar a parceria do FOB Homologado (quebra de contrato).

Na Tabela 6 segue um exemplo de tabela que se apresentaria para os vendedores da Tégula, para o frete FOB Homologado:

Tabela 6 - Tabela de Preço - Transporte.

Rede de Vendas - Região RS



Vigência 2012 Tégula Soluções para Telhado®				
CIDADES	TRANSPORTADORAS	SEGURO	PREÇO/ PEÇAS	PRAZO
Porto Alegre	X 1	S	R\$ 0,28	5
Porto Alegre	X 2	S	R\$ 0,29	4
Porto Alegre	X 3	N	R\$ 0,28	5
Caxias	X 1	S	R\$ 0,30	4
Caxias	X 2	S	R\$ 0,32	3
Caxias	X 3	N	R\$ 0,28	5
Osório	X 1	S	R\$ 0,27	4
Osório	X 2	S	R\$ 0,28	4
Osório	X 3	N	R\$ 0,27	4
Flores da Cunha	X 1	S	R\$ 0,32	5
Flores da Cunha	X 2	S	R\$ 0,32	5
Flores da Cunha	X 3	N	R\$ 0,30	5

Fonte: da autora.

4.1.6 Recebimento dos Produtos

Ao receber os produtos transportados pelo frete FOB Homologado, o cliente deverá efetuar conferência junto ao transportador de todas as peças de acordo com a nota, havendo alguma divergência o mesmo deverá assinar atrás do CTCR (Conhecimento de Transportes Rodoviário de Cargas), informando o problema ocorrido, para que a transportadora verifique e indenize o cliente por motivos de quebras ou extravios de materiais.

Caso a transportadora não atenda o registro de reclamação do consumidor, o mesmo deverá acionar o setor de assistência técnica da Tégula para verificação do ocorrido. Se o dano for comprovado que ocorreu no transporte e esta não arcar com os custos, a Tégula irá indenizar o cliente, e irá efetuar uma nova avaliação de fornecedor com a transportadora, podendo baixar sua pontuação, e aumentando seus pontos negativos, correndo o risco do contrato ser cancelado, por não estar dentro das normas que a Tégula solicita para transporte.

4.2 EXEMPLO DE APLICAÇÃO

Atualmente a empresa não possui um método de qualificação de transportadoras ou autônomos, somente são efetuados treinamento com vídeo (normas exigidas pela empresa) com os motoristas antes do carregamento para

verificar se estão aptos para o transporte, de acordo com o procedimento da empresa, principalmente com relação à segurança.

Com o intuito de realizar uma simulação da aplicação da ferramenta proposta neste estudo, segue exemplo abaixo, onde tem-se o preenchimento da F.A.A, bem como levantamento de sua pontuação como forma de qualificação.

Tabela 7 - Exemplo de aplicação (F.A.A.)

DADOS CADASTRAIS		
Valdir Ferreira		
Rod. SC 444 - Aurora - Içara/SC		
CEP: 88.820-000		
Telefone: (48) 3432-0415		
INFORMAÇÕES GERAIS		
Requisitos	Avaliação dos requisitos	
	SIM	NÃO
1. Transportadora		X
a) Caso transportadora, quantidade de veículos:	NA	
Obs.: anexar a esta ficha, a relação das placas dos veículos.		
2. Caso motorista particular, quantidade de veículos:	01	
3. Possui seguro de cargas (R.C.T.R. - C)?		X
a) Caso possua seguro, informe o limite de cobertura (R\$):	NA	
b) Caso possua seguro, o mesmo cobre roubo (R.C.F. - FC):	NA	
c) Caso possua cobertura para roubo, informar o valor:	NA	
4. Os condutores do (s) veículo (s) utilizam trajés apropriados (calça e sapato fechado)?	X	
5. O (s) motorista (s) respeita (m) as normas de segurança da empresa?	X	
Obs.: Todos os motoristas devem receber o treinamento de vídeo, antes de efetuar o carregamento		
6. Caminhão (ões) possui (em) carroceria com grade baixa?	X	
7. A (s) carroceria (s) do (s) caminhão (ões) está (ão) em bom estado de conservação (sem fendas / aberturas / buracos que prejudiquem o acondicionamento adequado das telhas)?	X	
8. Possui cantoneiras e cordas suficientes para montagem e amarração adequada das cargas?	X	
9. Entrega o pedido no prazo?	X	
a) Entrega com atraso de 2 dias?		
b) Entrega com atraso de 5 dias?		
c) Entrega com atraso com mais de 5 dias?		
10. Qualidade na entrega do pedido (% ocorrência / NF)	~1%	

Fonte: da autora.

Segue abaixo um exemplo de qualificação de fornecedor, onde a nota

final será através da multiplicação do peso pela nota, realizando a soma das notas de todos os quesitos, conforme Tabela 8.

Tabela 8 - Exemplo de qualificação.

Item	Peso	Nota	Total
3	4	0	0
4	3	5	15
5	5	5	25
6	5	5	25
7	5	5	25
8	5	5	25
9	5	5	25
10	5	4	20
TOTAL			160 pontos - BOM

Fonte: da autora.

De acordo com o exemplo acima, conclui-se que o motorista o qual foi aplicado o processo de classificação e qualificação se enquadra nos requisitos mínimos estabelecidos pela organização, estando dentro dos padrões exigidos para transporte, atingindo a pontuação aceitável para carregamento, classificando-se como bom.

Com a aplicação das ferramentas propostas neste estudo, a empresa garantirá a qualidade no transporte de seus produtos aos clientes, pois possuirá uma relação de transportadores capacitados para a realização de um serviço de qualidade, garantindo o atendimento aos anseios dos clientes, bem como possuirá uma garantia para com a carga carregada, pois a responsabilidade pelos produtos serão atribuídas ao transportador.

Abaixo tem-se o plano de ação para a aplicação das ferramentas proposta neste estudo, exposto na Tabela 9.

Tabela 9 - Plano de ação.

Item	Responsável	Prazo
Realizar contato com as transportadoras e autônomos existentes na região	Renata	05 dias
Envio da F.A.A. para que as transportadoras e autônomos realizem o preenchimento	Tamiris	10 dias
Recebimento das F.A.A. preenchidas para a realização da classificação dos mesmos	Tamiris	20 dias
Elaboração do contrato transportadora/autônomo x empresa	Richard	10 dias
Alteração do sistema <i>Extranet</i> para inclusão do frete FOB Homologado	Aquiles	15 dias
Divulgação da nova metodologia logística aos representantes	Richard	05 dias
Envio da tabela de preços de frete por região aos representantes	Richard	05 dias
Implantação do novo sistema logístico na empresa	Renata	20 dias
Verificação da eficiência e eficácia do novo sistema logístico, através de reuniões com os responsáveis	Todos	60 dias
Melhorias no sistema	Todos	10 dias

Fonte: da autora.

CONCLUSÃO

Abordou-se o estudo sobre as ferramentas Homologação e Qualificação de Fornecedores na empresa Tégula Soluções para Telhados Ltda., para verificar a utilização no setor logístico, já que este conduz o processo de montagem e entrega dos produtos aos clientes, um dos principais focos da organização.

O objetivo geral deste estudo foi concluído, pois conseguiu-se aprofundar os conhecimentos teóricos sobre a logística, sendo expostos no capítulo Fundamentação Teórica. Através deste levantamento bibliográfico obteve-se subsídios para formalizar uma proposta da nova ferramenta para a organização visando a forma atual utilizada pela empresa, propondo a homologação e qualificação das transportadoras, satisfazendo os anseios relatados nos objetivos específicos.

Após o estudo científico, pode-se concluir que os métodos estudados são ferramentas que colocadas em prática, serão de grande importância para a organização, pois as mesmas auxiliarão e beneficiarão os serviços prestados aos clientes, que se sentirão satisfeitos com a agilidade no processo de entrega, sendo elas ferramentas simples e de fácil utilização, sem custo vinculado.

Após a análise de dados, verificou-se que as ferramentas podem ser implantadas pela empresa, pois não apresentam custos para aplicação, suprem todas as necessidades da organização, agregam valor ao serviço, assim garantindo a satisfação e fidelidade de seus clientes, buscando manter e aumentar atrativamente os mesmos, sendo um diferencial para a organização, visando a concorrência no mercado atual.

Este estudo tem a expectativa de contribuir para uma melhor ordenação de prestadores de serviços logísticos na Tégula, permitindo uma caracterização precisa do conceito logístico. Acredita-se que o objetivo inicial do trabalho, de conhecer a forma da logística utilizada pela Tégula Soluções para Telhados Ltda., e verificar através da homologação e qualificação de transportadoras a eficiência e eficácia no atendimento das entregas dos pedidos solicitados pelos clientes e seus custos foi atingido. A aplicação dos métodos fica a disposição da organização para tomada de decisões quanto sua implantação.

Durante a realização do presente trabalho, não foram encontradas limitações, tendo em vista que a empresa auxiliou no levantamento das informações,

que foram imprescindíveis para a realização deste estudo de forma eficiente. A organização mostrou-se interessada na aplicação das ferramentas propostas.

Para futuras pesquisas, pode-se citar a realização de um levantamento financeiro para a criação de uma transportadora dentro da organização, para facilitar ainda mais o processo de distribuição de seus produtos, com isso é possível obter-se um comparativo entre as duas propostas, onde a empresa escolheria qual a método de transporte a utilizar, transportadora própria ou homologação e qualificação de transportadoras.

REFERÊNCIAS

- ANDRADE, Maria Margarida de. **Introdução à metodologia do trabalho científico**. 7. ed. São Paulo: Atlas, 2005.
- ARKADER, Rebeca. **Avanços e barreiras ao fornecimento enxuto da indústria automobilística brasileira: a perspectiva dos fornecedores**. RAC, v.3, n.1, jan/abr. p. 07-21, 1999.
- BALLOU, Ronald H. **Gerenciamento da Cadeia de Suprimentos / Logística Empresarial**. 2006. 616p. 5. ed. Porto Alegre. Bookman.
- _____. **Logística empresarial: transportes, administração de materiais e distribuição física**. Tradução Hugo T. Y. Yoshizaki, 1. Ed. São Paulo, Atlas, 2007.
- BOWERSOX, Donald J; CLOSS, David J.. **Logística empresarial: o processo de integração da cadeia de suprimentos**. São Paulo: Atlas, 2001, 594p.
- BOWERSOX, Donald J.; CLOSS, David J.; COOPER, M. Bixby. **Gestão da Cadeia de Suprimentos e Logística**. Tradução de Cláudia Mello Belhassof. Rio de Janeiro: Elsevier, 2007.
- CAVANHA FILHO, Armando Oscar. **Logística: novos modelos**. Rio de Janeiro: Qualitymark Ed., 2001.
- CECHINEL, Greice C. **Gestão de operações e logística**. Monografia, UNESC 2008.
- CHING, Hong Yuh. **Gestão de estoques na cadeia de logística integrada**. São Paulo: Atlas, 1999.
- CHRISTOPHER, Martin. **Logística e gerenciamento da cadeia de suprimentos: criando redes que agregam valor**. Tradução de Mauro de Campos Silva. 2. ed. São Paulo. Thomson Learning, 2007.
- CORONADO, Osmar. **Logística integrada: modelo de gestão**. São Paulo: Atlas, 2007.
- CRESCENCIO, Wagner Gonçalves. **O transporte rodoviário no Brasil e suas principais características**. Artigo científico. Rio Grande - RS, 2009.
- CUNHA, C. J. C. a. **Adaptação Estratégica em Ambiente Turbulento**. Tese para Concurso de Professor Titular - Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Produção - Departamento de Engenharia de Produção e Sistemas, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1996.
- DUARTE, Rosemari de Oliveira. **Metodologia da pesquisa**. Apostila Curso de Especialização MBA Gestão Empresarial Turma XVIII. UNESC, 2012.
- FLEURY, P. F; LAVALLE da SILVA, C. R. **Avaliação da Organização Logística em**

Empresas da Cadeia de Suprimento de Alimentos - indústria e comércio, In: FLEURY, F.; WANKE, P.; FIGUEIREDO, K.F. **Logística Empresarial: a perspectiva brasileira**. São Paulo: Atlas, 2000. 372 pp.

GIL, A.C. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. São Paulo: Atlas, 1999.

GOMES, Carolina Souza Pereira. **O impacto na mudança do modal de transporte no custo logístico**. Monografia UNICAMP, 2007.

HARRINGTON, H. James. **Aperfeiçoando Processos Empresariais**. São Paulo: Makron Books, 1993.

KUCHENBECKER, Norberto Fernando. **O Processo de Terceirização e Qualificação de Fornecedores**. 2006. 195 p. Tese de Doutorado – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, SC.

KOBAYASHI, S. **Renovação da Logística: Como Definir Estratégias de Distribuição Física Global**. São Paulo: Atlas, 2000.

LARRAÑAGA, Felix Alfredo. **A Gestão Logística Global**. São Paulo: Aduaneiras, 2003.

NAZÁRIO, Paulo. **Logística empresarial: a perspectiva brasileira**. São Paulo: Atlas, 2000.

NOVAES, Antônio Galvão. **Logística e Gerenciamento da Cadeia de Distribuição - Estratégia, Operação e Avaliação**. 2007. 400p. 4. ed. Rio de Janeiro: Elsevier.

Site: (<http://www.tegula.com.br/site/tegula/institucional.html>)

ANEXOS

ANEXO A - ROMANEIO DE CARGA

```

-----
TELA SOLUCOES PARA TEBACOS LTA
Remaneio de carga numero 01638
Emprego 01/10/12
Codigo QCO SPACUS DESCRICAO DO PRODUTO DN ALM QDCOCAPAC
ACELTRSS 8,00 TELA CRISTAL TRADICAO RC 01 - GRAXI 8,00
-----
Cliente: 66602 -> RENATA CARDOSO DE SOUZA
Endere: Cidade: Centro - Ipara SC
Evento do Pedido: VENDA
Vendedor: DINO GORINI NETO
-----
COCOR13 3,100,00 TELA TRADICAO CLASSICA CINZA PEROLA RC 01 - GRAXI 3,100,00
COCOR13 1,23,00 CUBERTELA TRADICAO CLASSICA CINZA PEROLA RC 01 - GRAXI 1,23,00
COCOR13 1,00 CUBERTELA TRADICAO CLASSICA CINZA PEROLA RC 01 - GRAXI 1,00
COCOR13 8,00 CUBERTELA TRADICAO CLASSICA CINZA PEROLA RC 01 - GRAXI 8,00
ACELTR10 4,00 ESTUPO TRADICAO CLASSICA CINZA PEROLA RC 01 - GRAXI 4,00
ACELTR11 42,00 PASSARANHEIRA RC 01 - GRAXI 42,00
-----
Cliente: 66643 -> DIOGO KAMINSKI
Endere: Cidade: Centro - Criciema SC
Evento do Pedido: VENDA
Vendedor: DINO GORINI NETO
-----
Transportador: 007336 - TRANSPORTES XYZ (001) Placa: AAA-124
Codigo Carregamento
Obs Tot: 3,187,00 ESTUPO
Peso Liquido 15138,7 KG ROLO TRADICAO
Obs.: ROLO TRADICAO
-----
ENCARREGADO DO CARREGAMENTO MOTORISTA RESPONSAVEL P. ACESORIOS

```