

Sistema Logístico - Parte XI

JOSÉ GERALDO VANTINE (*)

Outra alternativa, é a empresa de logística integrada, cujas funções são bem mais amplas que o transporte. Eles se encarregam do sub-sistema suprimentos e distribuição, ao executar tarefas como: entregas, administração física e contábil dos estoques, gerência de armazéns, transporte e distribuição capilar (para depósitos ou clientes, em cargas fracionadas).

Uma rede de magazines, é certo, talvez não possa prescindir da frota própria, diante do grande volume de materiais que têm de distribuir às lojas. Pequenos varejistas, porém, podem formar um "pool" e montar uma central de distribuição conjunta, a fim de receber a carga unitizada e, posteriormente, fracioná-la para entrega às lojas de cada um dos participantes. Muitas indústrias e redes comerciais, de outro lado, costumam combinar as diversas formas de transporte: mantêm uma frota própria para viagens internas — da fábrica à central de distribuição ou da central às lojas — e contratam serviços de terceiros para o transporte externo ou de produtos sensíveis — como os gêneros

perecíveis, que precisam ser acondicionados em instalações especiais. A escolha da alternativa, porém, deve ser acompanhada — senão precedida — de medidas internas de racionalização.

E, entre elas, a mais importante talvez seja a unitização — que começa a despontar como uma forte tendência para movimentação de materiais. A adoção de equipamentos para movimentação e transporte de cargas unitizadas reduz o tempo das operações, necessidade de mão-de-obra e aumenta a segurança da carga transportada.

Além disso, a passagem para a carga unitizada é obrigatória para a instalação de centrais de distribuição ou depósitos intermediários entre o ponto de saída e chegada da mercadoria. É fundamental na utilização do transporte intermodal que, por envolver a conexão de diversos veículos, também reduz o tempo de viagem e os riscos de avarias. Outras medidas que racionalizam o sistema de transporte são o design da embalagem, definição de percursos e planejamento da utilização ou de distribuição da carga no interior do veículo. Estatísticas mostram que a embalagem mal

projetada é reponsavel por 70% das perdas de mercadorias durante a viagem. Se incluídas no projeto logístico, elas não só funcionam como uma proteção, mas também com elo de integração de todo o sub-sistema, permitindo a otimização do uso de espaço nos armazéns e veículos que devem rodar sempre com a maior carga possível e em rotas planejadas, para reduzir e diluir os custos variáveis.

V. LOGÍSTICA E DESEMPENHO EMPRESARIAL

A implantação de um sistema de logística integrada é determinante ao desempenho empresarial. Seus efeitos não só acarretam ganhos de eficiência interna, como de competitividade no mercado. A eficácia com que os materiais se tornam disponíveis ao usuário — no local, data e quantidade adequados — em ter influência profunda na relação custo/benefício. Além disso, por envolver tanques

que se encontram distribuídos pela empresa, o projeto acaba por atingir diretamente departamentos como compra, produção, finanças, contabilidade e marketing. E, ao incorporar uma linha mestra de atuação, proporciona maior eficiência a sua atividade até então desenvolvidas isoladamente. Do ponto de vista econômico, os efeitos do projeto também são visíveis: redução de custos acarretada gerando o aumento do capital disponível da empresa, em consequência, de sua saúde. Pode-se dizer, portanto, que o projeto logístico acaba se transformando em um remédio eficaz para a recuperação ou recuperação da saúde financeira da empresa.

(*) Engenheiro Industrial, consultor especializado em Logística, Distribuição, Movimentação, Armazenagem e Embalagem. Professor da OEA para a América Latina. Diretor Geral da VANTINE & SOCIADOS — Logística e Distribuição Física Ltda.