

IOCHPE-MAXION: CADA CAMINHÃO UMA SENTENÇA

A fabricante de autopeças precisou adequar seu sistema para entregar à montadora peças definidas caso a caso, a poucos dias de entrar em produção.

A indústria de autopeças IOCHPE-MAXION, detentora de mais de 65% do mercado brasileiro de chassis, iniciou este ano um novo modelo de operação com um de seus principais clientes, marcado pela definição caso a caso das peças e a poucos dias da sua entrada em produção. Para assegurar essa dinâmica crítica na troca de informações e na logística, toda a gestão dos dados entre as duas empresas foi terceirizada para a Sintel, sobre a plataforma B2B MDI, e com o suporte de ferramentas para apoio à logística – desde o planejamento da demanda, até o envio da mercadoria.

O contrato prevê o fornecimento de longarinas para caminhões. As longarinas são longas chapas de aço, de cerca de 50 metros, instaladas nas laterais do chassi e unidas por uma travessa em forma de U. Nelas, serão presos todos os elementos da estrutura do caminhão. Ou seja, o motor, a cabine, toda a tubulação de ar para o freio, etc. Em cada “furo” da longarina é encaixado o suporte para essas peças. Por isso, a definição das distâncias entre eles (ou da “furação”) é tão importante.

Mais flexibilidade ao cliente

De acordo com o analista de sistemas da IOCHPE-MAXION, Jocimar da Silva Lopes, as longarinas já são conhecidas da empresa de autopeças. Esse contrato, contudo, inaugurou uma maneira nova de trabalhar, alinhada com a estratégia do cliente, de dar mais flexibilidade ao cliente na hora de escolher o seu caminhão. Em vez de indicados em um planejamento semestral das encomendas, os pedidos passaram a ser feitos com antecedência de dias.

Na verdade, a fabricante informa volumes preliminares, em metros. Mas as especificações da longarina só são confirmadas oito dias antes de a peça entrar em produção: dimensão exata e o número de furos. Antes, o modelo final era conhecido com prazo de um mês. “Agora, a montadora vende o caminhão que o cliente quer receber. Vai fechando os requisitos do comprador até poucos dias antes de começarmos a produzir”, explica Lopes. “Para cada caminhão, cria-se uma longarina diferente. Pode ser até que muitas tenham as mesmas características, mas não se pode contar com isso previamente.” Dessa forma, diz, além da flexibilidade, a montadora deixa de formar estoques.

O novo fluxo também alterou a logística de entrega das peças, que passou a ser feita de forma sequenciada. Isso significa, segundo o analista de sistemas da IOCHPE-MAXION, que as longarinas precisam chegar no cliente embaladas na ordem (ou sequência) em que vão entrar na linha de montagem. Como os modelos de caminhão são diferentes, um erro nesse sequenciamento provocará a parada da linha. No sistema de produção anterior, as peças eram embaladas e armazenadas no estoque, para uso quando necessário.

“Agora, não há mais estoque. O cliente recebe um pacote com as longarinas em ordem, põe do lado da linha e começa a produzir”, conta Lopes. Até o final do ano, a IOCHPE-MAXION deve atender mil veículos por mês, ou o equivalente a

14 mil metros de longarinas mensais.

Impactando TI

O impacto dessa mudança nos processos e na área de TI foram muitos, observa o analista de sistemas. “Recebemos uma quantidade de informações que não existia antes. Por exemplo, as centenas (até chegar a mil) de arquivos com layout de furação da longarina. Na forma anterior, a montadora enviava apenas o volume mensal por tipo de longarina, com uma variedade bem menor de tipos, na casa da dezena.” Ou seja, houve uma multiplicação enorme dos dados que chegam do cliente e que devem ser inseridos diretamente na máquina de produção, a CNC (Controle Numérico Computadorizado), da IOCHPE-MAXION.

“A Sintel teve que implantar todo esse controle dos pedidos que já estão congelados (ou confirmados): o que já pode entrar em produção, qual a sequência de montagem; os arquivos finais de furação.” A montadora começa a mandar as previsões das furações a 20 dias da linha de produção. Mas, no decorrer do tempo, elas costumam mudar. Só a oito dias, é que a empresa bate o martelo. “Quem recebe os dados, filtra, vai atualizando é a Sintel. Só a informação final, definitiva, chega para a IOCHPE-MAXION. O que não está firme, a equipe da Sintel não nos repassa.”

Da informação para ação

Do lado da indústria de auto-peças, essas informações vão dando origem às ações na linha de montagem e à preparação para a logística do seu embarque. “Na hora em que abro uma ordem de produção, envio esse arquivo para a Sintel passar para a montadora. É o aviso de que comecei a produzir, não há mais alteração na demanda”.

São cerca de seis dias para a longarina ficar pronta. O próximo passo é identificar, embalar e colocar na sequência.

“No momento em que despacho as peças para o cliente, o sistema dispara um aviso de embarque para a Sintel, que o transmite para o mesmo, no formato melhor para a empresa. Quando o caminhão chegar com as longarinas no seu destino final, já vai estar tudo pronto para recebê-lo.” E as informações vão ser integradas, do EDI da Sintel, para e o ERP Totvs, da IOCHPE-MAXION.

Por que a IOCHPE-MAXION opta pela total terceirização do processo de EDI e de gestão da logística, sobre a plataforma MDI, para a Sintel? “Nós somos especialistas em fabricar peças; não em administrar dados. E a Sintel já tem uma solução que traduz as informações dos clientes e converte os dados em uma informação que eu consiga colocar no meu sistema. Não preciso ficar administrando se o dado está correto ou se a demanda apta a ser produzida ou não”, explica Lopes.

Sobre a IOCHPE-MAXION

A Companhia IOCHPE-MAXION atua nos segmentos automotivo e ferroviário. Através da sua Divisão de Rodas e Chassis produz componentes para o setor automotivo; é fornecedora das principais montadoras de caminhões, ônibus e pick-ups e suas operações estão voltadas para quatro segmentos: rodas em aço para pneus com e sem câmara, para caminhões e ônibus; rodas em aço para tratores, máquinas agrícolas e veículos fora de estrada; chassis para veículos comerciais, caminhões e ônibus; longarinas, travessas e estampados estruturais que podem variar de 0,8 a 12 mm de espessura e com comprimento de até 12 metros para veículos comerciais, caminhões, ônibus e pick-ups.

A IOCHPE-MAXION possui fábricas localizadas no Brasil, China e México, escritórios no Japão e Estados Unidos. Utiliza centros de distribuição em Norfolk, Detroit, Centerville e Springfield (Estados Unidos), bem como em Mainz-Kastel (Alemanha). Seus produtos estão presentes em mais de 40 países nos 5 continentes.