



Universidad de Valladolid



ESCUELA DE INGENIERÍAS INDUSTRIALES

“Resumen de”

PROYECTO FIN DE MASTER EN LOGÍSTICA

“Flujo de piezas de automóviles en Renault, desde el proveedor hasta la Distribución Central al Cliente Internacional”

Autor: Arpit kumar jain

Tutor: Juan Carlos Merchán

Valladolid, Setiembre 2012

AGRADECIMIENTOS

He de expresar mi profundo agradecimiento a todas aquellas personas que me han ayudado a llevar a cabo este trabajo, sin ellas no hubiese sido posible.

D. Juan Carlos Merchán, mi tutor de proyecto, por tus consejos, tus observaciones, tu tiempo y tu dedicación.

D. Antonio ESPADAS DE PINTO, Logistics Manager y tutor de prácticas. Gracias por tu ayuda incondicional en todo momento y tus horas de dedicación de manera desinteresada.

A toda la plantilla de ILN-Renault. En primer lugar a los operarios por proporcionarnos su colaboración y su buen humor y en segundo lugar a la plantilla de oficinas, por facilitarnos la estancia y sobretodo ofrecernos la logística necesaria para poder llevar a cabo las prácticas en su empresa.

No podía dejar de mencionar a mis compañeros del Máster en Logística que han demostrado ser unos magníficos amigos y en especial a Waldo y Cristina por su inestimable compañía en este año.

Acerca del proyecto

En el Máster de Logística en la Universidad de Valladolid, es una asignatura obligatoria de formación práctica en una empresa para aprender todos los aspectos de las materias teóricas que estudian en el máster conjunto.

Tras finalizar el entrenamiento práctico debemos presentar nuestro trabajo fin de máster, en el que exponemos como puede ayudarnos a nosotros mismos y a la industria los conocimientos adquiridos en este máster. A cada estudiante se le asigna un tutor, bajo cuya tutela elaboramos nuestro trabajo.

Introducción y Motivo: -

Mi entrenamiento estaba en Renault-España, Mi tema es la formación de "flujo de Logística Internacional", Aquí he trabajado en la Red Internacional de Logística de Renault-España, lo que me ayudo a adquirir conocimientos sobre el flujo logístico de mercancías de automóviles de los proveedores a clientes internacionales. Aquí he utilizado muchos sistemas de información para hacer mi trabajo más sencillo, mi colega de Renault-España fue de gran ayuda para mejorar mis habilidades, conocer los problemas que se producen durante el flujo de bienes automóviles, y cómo solucionar estos problemas.

La plataforma de exportación ILN es una entidad cuya misión es entregar piezas pedidas por las plantas de montaje a distancia (por lo general en el extranjero) en las mejores condiciones de calidad, coste y plazo de ejecución.

Calidad: - la conformidad de las partes, el envasado, la identificación y la documentación

Costo: - gastos de logística, transporte y embalaje reducido al mínimo

Plomo:-time: entrega en la fecha requerida por el cliente

Estas condiciones se cumplen gracias a: -

- La elección de la mejor medio de transporte (transporte por barco, carretera o multimodal)
- Flujos de optimización del volumen
- Embalaje adecuado
- A las entregas de proveedores estrictos de seguimiento y gestión

Este fue un valioso conocimiento que me enseñó mi tutor, porque he trabajado en una empresa multinacional y en una red global de esta empresa. Lo cual ha sido bueno para mejorar mi conocimiento de la cultura global, la cultura del trabajo, la vida profesional, etc.

Os motivos por los que escribo esta tesis son: presentar mi trabajo a mis profesores y a mis compañeros de clase para que puedan evaluarlo; aumentar mis conocimientos, y a su vez dar el análisis de costos, lo cual podría resultar útil a la empresa.

Objetivo y alcance:-

El objetivo de mi formación práctica en la Red Internacional de Logística de Renault es aprender el concepto de flujo de la logística, el transporte, almacenaje, documentos, envases, sistemas de información, los problemas de flujo, etc

En el futuro habrá una mayor demanda de la logística, pues a consecuencia de la globalización la necesidad de ésta aumentará con el tiempo. Así por ejemplo en el 2010 el movimiento de mercancías a nivel internacional fue del 20%, pero en 2020 se estima que será del 80%. Así la logística tiene un alcance sala, por supuesto, habrá muchos problemas también, como medio ambiente, costos, calidad, riesgos, etc

Pasos de desarrollo: -

En este proyecto hay varios pasos para hacer este informe. Los pasos son los siguientes. A continuación explicaré todo el proceso paso a paso :-

- A. Obtenga orden del Cliente. (DL)
- B. Consulte stock en almacén.
- C. Enviar esta orden a los proveedores.
- D. Proveedor cargado estos bienes en el transporte
- E. Transporte
- F. Recibir las piezas del proveedor
- G. Control de calidad.
- H. Tipos de flujo
- I. El transporte hasta el puerto
- J. Cargado en barco
- K. Transporte de seguimiento

Este ciclo o tiempo de espera total es de aproximadamente 65 días, en Renault se llama VTT. Esta VTT comienza desde el pedido hasta la entrega por el cliente a cliente.

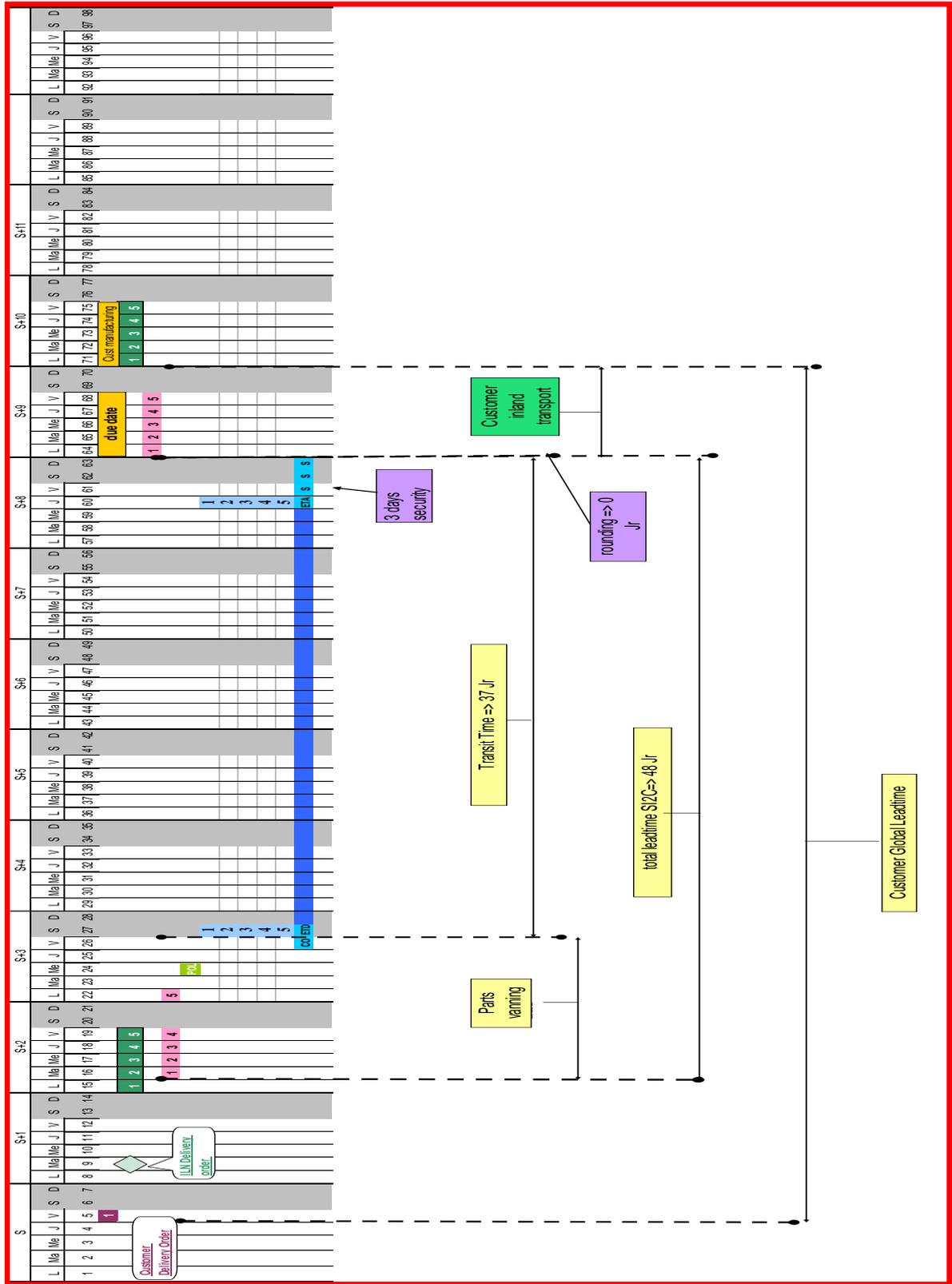


Figura:- Un VTT

WORLDWIDE PRODUCTION

PRODUCTION BY REGION AND BY CATEGORY

Already present in 118 countries, the Renault Group is organized into four main regions: Europe, Euromed, Eurasia, Asia-Africa and Americas. Following production and sales figures are organized according to this division.

From April 2012, the African region is part of the Euromed region.

The following figures include:

- Vehicles badged by a brand belonging to the Group, at any production site (Group and partners).
- Vehicles developed by Renault and produced at a Group site but badged by a brand not belonging to the Group.

| Production by region | 2010 | 2011 |
|----------------------|------------------|------------------|
| Europe | 1,273,649 | 1,234,410 |
| Euromed | 687,435 | 697,402 |
| Eurasia | 87,218 | 140,884 |
| Americas | 309,257 | 377,152 |
| Asia-Africa | 332,833 | 349,742 |
| TOTAL | 2,690,392 | 2,799,590 |

| Production by category | 2010 | 2011 |
|---------------------------|------------------|------------------|
| Cars | 2,390,382 | 2,458,869 |
| Light commercial vehicles | 300,010 | 340,721 |
| TOTAL | 2,690,392 | 2,799,590 |

Sistemas de Información

Los sistemas de información juegan un papel muy importante en cualquier empresa. Con la ayuda de la compañía de información del sistema se puede realizar fácilmente la comunicación, el intercambio de información, cálculo, intercambio de datos, transacciones seguras, mantener grandes cantidades en stocks, etc

Para todo este proceso Renault utiliza algún sistema de información, estos son: -

- EDI (Electronic data Interchange)
- SI2C
- Business objet.
- Windows Mail
- MS-office, etc

EDI (Electronic data Interchange):-

Todos los proveedores deben trabajar en Renault EDI o intercambio electrónico de datos Web. Renault apoya al proveedor para la instalación de EDI. Antes de que cualquier intercambio Renault y proveedor firmar un intercambio EDI de intercambio electrónico de contrato de datos (EDI) se define en el acuerdo de asociación comercial como el intercambio de ordenador a ordenador de la información. Un Socio Comercial organiza los datos funcionales (nominaciones, la cantidad programada, etc), paquetes con un formato de archivo estándar (s) y luego envía los datos por vía electrónica, al otro socio comercial para facilitar las transacciones comerciales. EDI masaje

SI2C:-

SI2C es un sistema de información que es utilizado por Renault para la gestión de todas sus acciones, (las existencias en almacén, stock entrante, etc existencia saliente). Es un sistema muy útil para Renault, trabajando de arranques SI2C orden de recepción del cliente hasta la ejecución. Más tarde voy a explicar más acerca de todas las páginas de SI2C. Se trata de una página de acceso de SI2C

Business Object:-

La construcción de un almacén de datos que es la empresa en su alcance y sin embargo flexible en el diseño para cumplir con su inteligencia evolución empresarial (BI) los requisitos no es tarea fácil. Técnicamente es difícil y puede ser política y organizativamente complejo.

Windows Mail:-

Windows Mail es muy útil para la comunicación con clientes, colegas, personas mayores y los proveedores y con los demás.

La comunicación es una parte integral en todos los ambientes de negocios si se trata de una pequeña empresa o una gran empresa. Aparte de las reuniones, conferencias y de intercambio de ideas, la comunicación escrita es muy importante en todos los aspectos. Es la forma más eficaz de comunicarse y enviar actualizaciones de negocio a otros empleados, superiores, clientes, proveedores y contactos importantes

MS Office:-

MS Office es un programa de ordenador o software que se uso para hacer diversos trabajos de tipo oficial, como hacer Carta de presentación por escrito y la entrada de datos, etc., es una combinación de MS Excel, MS Word, MS Power Point, MS Publisher, etc. ms significa micro suave. Este programa utiliza para hacer diversos trabajos.

International Logistics Network:-



Al ser un intermediario entre el proveedor y el cliente, ILN objetivo es ofrecer a los clientes en el respeto de la QCD

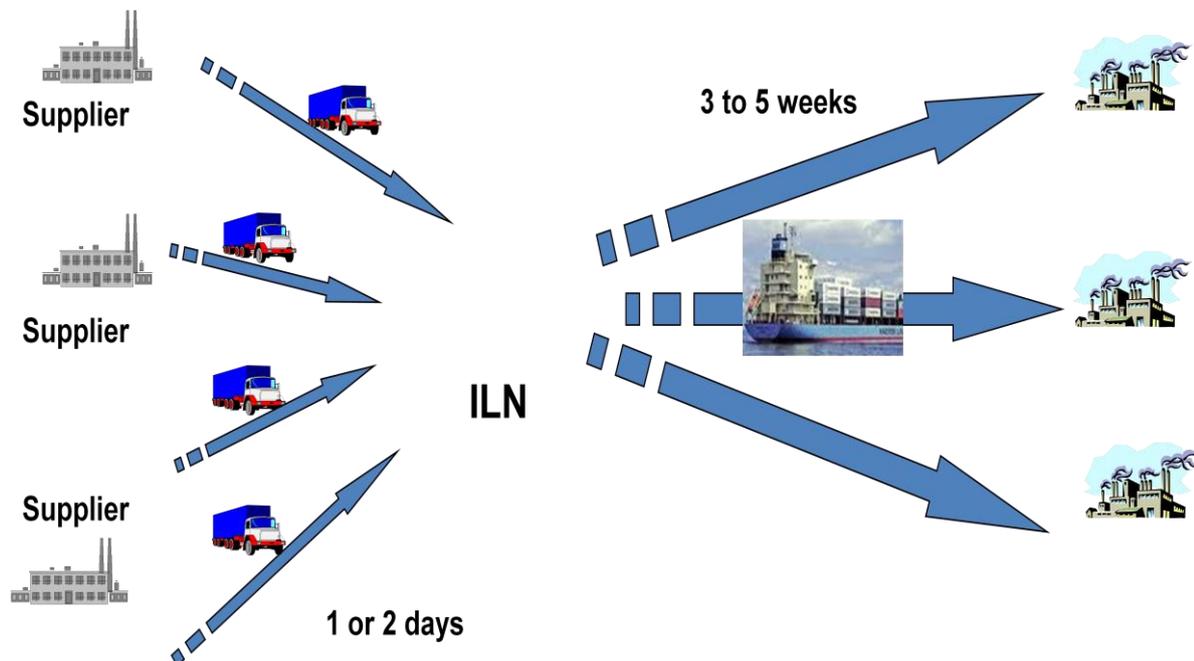
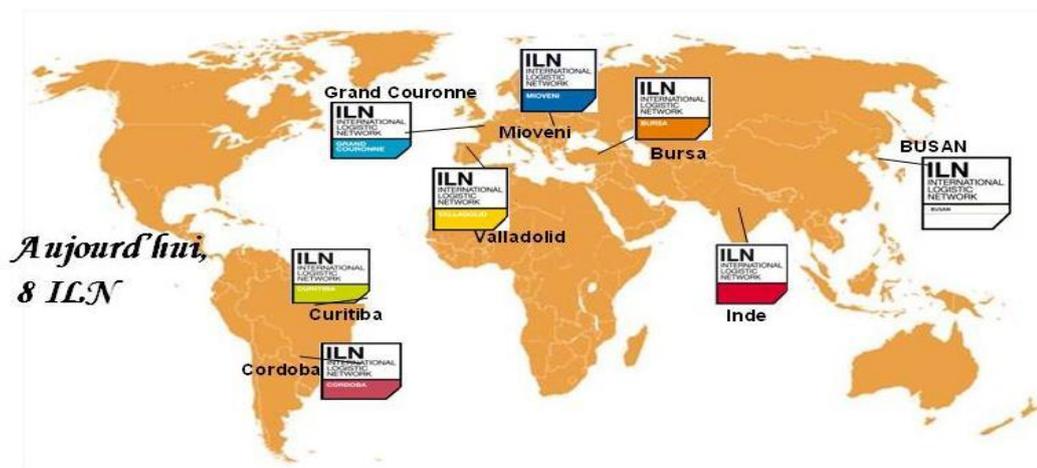


Figura :- Recibir las piezas del proveedor

- Relaciones con los proveedores
- Embalaje creación de actividad
- Métodos y piezas de documentación
- Vehículo especificaciones
- Recepción Administrativo
- Físico recepción y Envío
- Fabricación
- Relaciones con el Cliente
- Gestión de paquetes de material
- Gestión de la calidad



SITUATION EN ESPAGNE



SITUATION GEOGRAPHIQUE

- 1- A côté de nos principaux fournisseurs POI et POE (Optimisation transport amont et retour emballages)
- 2- A côté de nos principaux clients Import
- 3- Distance aux Ports
 - Vall → Valencia: 550 km
 - Vall → Bilbao: 250 km
 - Sevilla → Algeciras: 190 Km
 - Cacia → Oporto: 70 km

A) Obtenga orden del Cliente:

El inicio del ciclo de conseguir orden de cliente, (India). Durante el último día de la semana (viernes, S) El cliente envía orden mediante EDI. Edi es un uno de la manera más rápida de transferir mensaje seguro y rápido, en Renault no es un número único asignado a cada tipo de pieza que se llama número de referencia. Cada trabajo uno sobre la base del número de referencia. Siempre cliente envía órdenes envían siempre en un orden cantidades fijas de piezas, por ejemplo, en el número de referencia xyz hay 50 unidades en un paquete, así que tienen que enviar una orden en múltiplos de 50 y este paquete llamado RAN número. Así que envían cantidades de RAN en un número de referencia particular.

B) Consulte stock en almacén: -

Después de recibir ran desde el cliente comprobamos si hay algún stock disponible en nuestros almacenes. Para esto normalmente no es necesario ir en almacén y comprobar. Para ello nos remitimos esta página de SI2C.

C) Enviar esta orden a los proveedores

Ahora el primer día d la semana 1 (lunes) la enviamos este fin de nuestro proveedor mediante EDI y SI2C, nuestro proveedor es en Hungría. Para que esta página de SI2C.

Comando para esta página es SV, y en TPS es el código de la persona que es TGP para el proyecto, número de referencia, y luego por debajo de estos están llegando las fechas en ILN-Renault del proveedor, entonces ILN RAN números, cantidad y número de referencia.

D) Proveedor cargado estas mercancías en el transporte:-

Cuando nuestro proveedor de la nave de Hungría estos para luego puso la información en SI2C, por lo que Renault puede ser consciente de envío

En esta página podrás ver en la parte superior hay un número de referencia, número fournisseur, entonces cantidades BL (número de nota de entrega), y la opción para la fecha.

E) Transporte:-

Normalmente Renault utilizar su propio medio de transporte para conseguir estas piezas de nuestro proveedor (Hungría), que se utiliza tecnología INCOTERM FCA. Pero en algunos casos los proveedores tienen que organizar el transporte de mercancías. A continuación la información acerca de todas las formas posibles

F) Recibir las piezas del proveedor:-

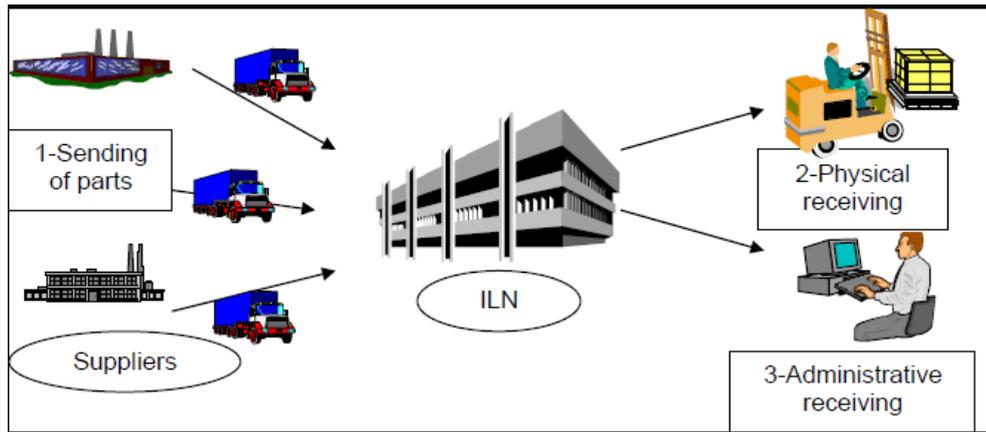


Figura 26:- Recibir las piezas del proveedor

G) Calidad:-

Después de recibir piezas de proveedor, comprueban la calidad de piezas como el envasado, el etiquetado correcto, las cantidades por caja, daños etc bienes, si hay algo mal entonces que poner esas piezas en la zona de M4, de lo contrario, deberán enviar sus artículos en el paso siguiente.



Figura :- TGP está comprobando problema de los mercancías

I) Re-embalaje

Una vez que los bienes son de calidad aceptable, entonces en algún caso hay re-embalado de mercancías. Significa que si hay cajas pequeñas de mercancías que luego fusionarlos en un recipiente grande, así que es fácil de transportar y guardar pueda espacio.



Figura:- Re-embalaje

L) Cargado en barco:-

Cuando hay existencias suficientes en el puerto entonces estas acciones todos los puso en el recipiente, y luego se carga en barco. Hay diferentes tipos de envases en el mercado, pero para envío India Renault use "Contenedor seco-Can 40 'high cube"

CONTENEDOR DRY-VAN 40' HIGH CUBE

| | | | |
|----------------|--------------------|----------------|-------------------------|
| PESO | VACIO | 3.800 Kg | |
| | PESO MAXIMO | 26.600 Kg | |
| MEDIDAS | EXTERNO | INTERNO | PUERTAS ABIERTAS |
| LARGO | 12.192 mm | 12.030 mm | - |
| ANCHO | 2.438 mm | 2.350 mm | 2.335 mm |
| ALTO | 2.896 mm | 2.710 mm | 2.595 mm |
| VOLUMEN | 76,50 m3 | | |



Figura :- información de contenedor

M) Transporte de seguimiento: -

El Cliente TGP de la ILN que el seguimiento de las entregas para sus clientes hasta los puntos de despacho especificados en los contratos, que son, la mayor parte del tiempo, los Clientes puertos de desembarque. Ellos tienen que gestionar los talleres y los diferentes actores de la cadena. Por lo que respecta a los clientes, que son responsables de la relación con:

- * Las cantidades a despachar
- * Las fechas de expedición

ESTUDIO ECONÓMICO

A. Transporte de Proveedores (Hungría) a ILN-Valladolid: -

Desde Hungría piezas se envían normalmente proveedores mediante el uso de camiones. Es algo alrededor de 2550 kilómetros de Valladolid. Y el costo de transporte por camión es de 1,4 \$ / km.

Por lo tanto, el costo de transporte de Hungría a Valladolid en camión es: -

$$2550 * 1,4 = 3570 \$.$$

B. descarga, mantenimiento, calidad, Re-embalaje, carga y mano de obra: -

Cuando ILN-Valladolid recibió Piezas de Proveedor entonces hay algunas actividades que se deben llevar a cabo de todas estas piezas. Estos son activa, descarga, mantenimiento, re-embalaje, calidad, potencia, etc Estos hombres todas las actividades varían de piezas aparte, por lo que normalmente se considera del 20% del costo total de los mercancías.

C. Transporte desde INL-Valladolid hasta el Puerto de Valencia: -

Aquí Valencia es alrededor de 575 km de Valladolid, y el costo de transporte por kilómetro es de 1,4,

$$\text{Así costo hasta el puerto de Valencia es } 575 * 1,4 = 805 \$.$$

D. Transporte Marítimo: -

Cuando las piezas llegaron en el mar del puerto entonces hay algunas actividades que hay que hacer, como, alquiler de contenedores, alquiler puerto, manejo, flete marítimo transporte. Etcétera

Así que desde el puerto de Valencia hasta el puerto de Chennai, esta cantidad total es de 3000 \$ por contenedor.

E. El transporte en la India de Chennai puerto de Renault-Chennai: -

Desde Chennai puerto a la planta de Renault es de alrededor de 65 kilómetros de distancia y el transporte por camión costo es 0,7 \$ / km.

$$\text{Por lo tanto, el costo de transporte es de } 65 * 0,7 = 45 \$$$

Coste Total

Así que aquí vamos a calcular el costo total de transporte de Hungría a la India a través de España.

$3570 \$ + 805 \$ + 3000 \$ + 45 \$ + 20\%$ del precio de las mercancías.

$= 7420 \$ + 20\%$ del precio de las mercancías, es total coste de transporte.

.

CONCLUSIONES Y FUTURO LÍNEAS DE TRABAJO

Conclusión

La conclusión del estudio realizado para conocer el flujo de logística internacional de piezas de automóvil desde Hungría hasta la India a través de España. El proveedor está en Hungría, el cliente se encuentra en la India y la red de logística central se encuentra en España, así que primero hemos recibido las piezas en España, después las enviamos a la India. Hay varios pasos en este proceso, el cual comienza con la recepción con EDI de la orden del cliente. A continuación, se envía esta orden a nuestro proveedor en Hungría. Tras recibir las piezas del proveedor y re-embalarlas se envían a nuestro cliente final en India.

Hay un tiempo marcado para cada paso y es bueno llevar a cabo un control para que se cumplan los plazos. La periodo de tiempo comprendido desde que el proveedor realiza la orden hasta le llegan las piezas se conoce como plazo de ejecución, y en este caso comprende entre 8 y 9 semanas.

Aquí discutimos sobre el envasado, re-embalado, protección, etiquetado, embalajes, validez de piezas etc, porque todos estos son aspectos muy importantes para cualquier flujo logístico.

Según el estudio económico de transporte de mercancías procedentes de Hungría a la India a través de España el gasto es aproximadamente 7.420 \$ + 20% del Precio de las Mercancías. Se incluye el transporte inbound, outbound, calidad, envasado, manipulación, carga-descarga, alquiler de contenedores, alquiler de puerto, etc

Hay muchos factores a tener en cuenta para realizar un flujo logístico internacional, como, el medio ambiente, la situación geográfica, el transporte de larga distancia, los idiomas, entorno técnico, embalaje, etc. Discutimos sobre el tiempo de entrega, embalaje, etiquetado, paquete de piezas, sistema de información, documentación, contenedor, con un costo. Nos enteramos de uso y la importancia de EDI, MS Office y otro software.

Futuro Línea de del trabajo: -

En el futuro habrá una mayor importancia de la logística, pues a consecuencia de la globalización la necesidad de está aumentará con el tiempo. Así, en el 2010 el movimiento de mercancías a nivel internacional fue del 20%, pero en 2020 se estima que será del 80%. La logística proporciona numerosas y variadas alternativas a los consumidores en todos los campos.

Hay muchas áreas donde necesitamos mejorar como-

Medio ambiente: - Debemos trabajar en logística verde para proteger nuestro medio ambiente. Debemos tratar de trabajar en conceptos 3R Reducir, Reutilizar y Reciclar. Así es como podemos salvar nuestro medio ambiente, en el transporte debemos utilizar un sistema de transporte que consuman menos diesel y puede dar un buen kilometraje

Tecnologías de Información: - Mediante el uso de tecnología de la información podemos minimizar las posibilidades de errores, aumentar la calidad, etc. Renault está utilizando un buen sistema de información, pero aún así siempre hay un margen de mejora.

Costos: - El cálculo del coste será nuestro mayor problema en materia de logística, día a día el precio del petróleo aumenta, se requiere mayor seguridad en el periodo de transporte, lo consumidores quieren un atractivo y buen embalaje. Todo ello indica un aumento de los costos. Así que hay que pensar para busca la manera de mantener bajo el costo del transporte, almacenamiento, embalaje, etc.



Universidad de Valladolid



ESCUELA DE INGENIERÍAS INDUSTRIALES

PROYECTO FIN DE MASTER EN LOGÍSTICA

“Flujo de piezas de automóviles en Renault, desde el proveedor hasta la Distribución Central al Cliente Internacional”

Autor: Arpit kumar jain

Tutor: Juan Carlos Merchán

Valladolid, Setiembre 2012

Proyecto: Flujo de piezas de automóviles en Renault, desde el proveedor hasta la Distribución Central al Cliente Internacional.

No está permitida la reproducción total o parcial de este proyecto, ni su tratamiento informático, ni la transmisión de ninguna forma o por cualquier medio, ya sea electrónico, mecánico, por fotocopia, por registro u otros métodos, sin el permiso previo y por escrito del autor del mismo.

*La ciencia de la planificación,
organización y gestión de las
actividades que proporcionan
mercancías o servicios.*

(MDC, LogLink / LogisticsWorld, 1997)



ÍNDICE DE CONTENIDOS

| | |
|--|--------------|
| 1. ACERCA DEL PROYECTO | 13-14 |
| 1.1. INTRODUCCIÓN Y MOTIVO | 13 |
| 1.2. OBJETIVO Y ALCANCE | 14 |
| 1.3. PASOS DE DESARROLLO | 14 |
| 2. RENAULT | 15-17 |
| 2.1. PERFIL | 15 |
| 2.2. WORLD WIDE PRODUCTION | 17 |
| 3. SISTEMAS DE INFORMACIÓN | 18-24 |
| 3.1. EDI | 19 |
| 3.2. SI2C | 20 |
| 3.3. BUSNISS OBJECT | 21 |
| 3.4. WINDOWS MAIL | 22 |
| 3.5. M.S. OFFICE | 23 |
| 4. INTERNATIONAL LOGISTICS NETWORK | 25-56 |
| 4.1. ILN DEFINICIÓN Y SUS PRINCIPALES OBJETIVOS | 25 |
| 4.2. EXISTENCIA DE ILN | 28 |
| 4.2.1 EN EL MUNDO | 28 |
| 4.2.2 EN ESPAÑA | 28 |
| 4.3. PROCESO DE LOS PRODUCTOS FLUJO DE PROVEEDOR A CLIENTE | 30 |
| 4.3.1 OBTENGA LA ORDEN DEL CLIENTE | 33 |
| 4.3.2 CONSULTE EL STOCK EN ALMACÉN | 35 |
| 4.3.3 ENVIAR ESTA ORDEN A LOS PROVEEDORES | 36 |
| 4.2.4 EL PROVEEDOR CARGA ESTAS MERCANCÍAS EN EL TRANSPORTE | 38 |
| 4.2.5 EL TRANSPORTE | 39 |
| 4.2.6 RECEPCION DE LAS PIEZAS DEL PROVEEDOR | 42 |
| 4.2.7 CALIDAD | 47 |
| 4.2.8 ETIQUETADO DE ENVASES | 48 |
| 4.2.9 RE-EMBALAJE | 50 |
| 4.2.10 TIPOS DE FLUJO | 51 |
| 4.2.11 EL TRANSPORTE HASTA EL PUERTO | 53 |
| 4.2.12 CARGAR LA MERCANCIA EN EL BARCO | 55 |

| | |
|--|--------------|
| 4.2.13 TRANSPORTE DE SEGUIMIENTO | 56 |
| 5. ESTUDIO ECONÓMICO | 57-60 |
| 5.1. INTRODUCCION | 57 |
| 5.2. TRANSPORTE ENTRADA | 57 |
| 5.3. TRANSPORTE SALIDA | 59 |
| 5.4. COSTE TOTAL | 60 |
| 6. CONCLUSIONES Y FUTURAS LÍNEAS DE TRABAJO | 61-62 |
| 6.1 CONCLUSIÓN | 61 |
| 6.2 FUTURO LÍNEA DE DEL TRABAJO | 62 |
| 8. BIBLIOGRAFÍA | 63 |
| 9. GLOSARIO | 64 |

ÍNDICE DE FIGURAS

| | |
|---|----|
| Figura 1:- Nuevo coche eléctrico de Renault | 15 |
| Figura 2: - participación de Renault y su presencia en el mundo | 16 |
| Figura 3:- Producción de Renault en todos los partes del mundo en 2010 y 2011 | 17 |
| Figura 4:- intercambio principio de EDI | 19 |
| Figura 5:- pantalla de SI2C | 20 |
| Figura 6:- International logistics Network | 25 |
| Figura 7:- Objetivo de ILN | 25 |
| Figura 8:- Flujo de los piezas | 26 |
| Figura 9:- Función de ILN | 27 |
| Figura 10:- ILN en el Mundo | 28 |
| Figura 11:- ILN en Valladolid, España | 28 |
| Figura 12:-Flujo Exportación con plataforma de ILN-Valladolid | 29 |
| Figura 13:- Flujo Importación con plataforma de ILN-Valladolid | 29 |
| Figura 14 y 15:- Funciona de ILN | 30 |
| Figura 16:- VTT en diagrama | 31 |
| Figura 17:- Un VTT | 32 |
| Figura 18:- “BA” pantalla de SI2C | 34 |
| Figura 19:- “EF” pantalla de SI2C | 35 |
| Figura 20:- “SV” pantalla de SI2C | 36 |
| Figura 21:- “RN” pantalla de SI2C | 37 |
| Figura 22:- “26” pantalla de SI2C | 38 |
| Figura 23:- Incoterm que ILN-Valladolid Renault utiliza | 39 |
| Figura 24:- “R1” pantalla de SI2C | 39 |
| Figura 25.- Ruta de Transporte | 41 |
| Figura 26:- Recibir las piezas del proveedor | 42 |
| Figura 27:- descarga de mercancías de camión | 42 |

| | |
|---|----|
| Figura 28:- “EF” pantalla de SI2C | 43 |
| Figura 29:- las mercancías en Almacenaje | 43 |
| Figura 30:- Copia de BL | 44 |
| Figura 31:- Zona M4 | 45 |
| Figura 32:- Está poniendo billete rojo en mercancías mal | 45 |
| Figura 33:- a,b,c diferente tipos de flujo dentro de almacenaje | 46 |
| Figura 34:- TGP está comprobando problema de los mercancías | 47 |
| Figura 35:- Etiqueta con explicación | 48 |
| Figura 36:- Re-embalaje | 50 |
| Figura 37:- preparado para enviar | 50 |
| Figura 38:- Flujo directo | 51 |
| Figura 39:- Agrupar | 51 |
| Figura 40:- Re-embalaje | 52 |
| Figura 41:- Re-embalaje y agrupar | 52 |
| Figura 42:- Cargando en camión | 53 |
| Figura 43:- Embalajes desechables | 54 |
| Figura 44:- Non-disposable Embalaje | 54 |
| Figura 45:- información de contenedor | 55 |
| Figura 46:- “LI” pantalla de Si2C | 55 |
| Figura 47:- mapa de distancia desde Hungría a Valladolid, España | 58 |
| Figura 48:- mapa de distancia desde ILN-Valladolid a Valencia, España | 59 |
| Figura 49:- mapa de distancia desde puerto de Chennai (India) a Renault-India | 60 |

AGRADECIMIENTOS

He de expresar mi profundo agradecimiento a todas aquellas personas que me han ayudado a llevar a cabo este trabajo, sin ellas no hubiese sido posible.

D. Juan Carlos Merchán, mi tutor de proyecto, por tus consejos, tus observaciones, tu tiempo y tu dedicación.

D. Antonio ESPADAS DE PINTO, Logistics Manager y tutor de prácticas. Gracias por tu ayuda incondicional en todo momento y tus horas de dedicación de manera desinteresada.

A toda la plantilla de ILN-Renault. En primer lugar a los operarios por proporcionarnos su colaboración y su buen humor y en segundo lugar a la plantilla de oficinas, por facilitarnos la estancia y sobretodo ofrecernos la logística necesaria para poder llevar a cabo las prácticas en su empresa.

No podía dejar de mencionar a mis compañeros del Máster en Logística que han demostrado ser unos magníficos amigos y en especial a Waldo y Cristina por su inestimable compañía en este año.

Acerca del proyecto: -

En el Máster de Logística en la Universidad de Valladolid, es una asignatura obligatoria de formación práctica en una empresa para aprender todos los aspectos de las materias teóricas que estudian en el máster conjunto.

Tras finalizar el entrenamiento práctico debemos presentar nuestro trabajo fin de máster, en el que exponemos como puede ayudarnos a nosotros mismos y a la industria los conocimientos adquiridos en este máster. A cada estudiante se le asigna un tutor, bajo cuya tutela elaboramos nuestro trabajo.

Introducción y Motivo: -

Mi entrenamiento estaba en Renault-España, Mi tema es la formación de "flujo de Logística Internacional", Aquí he trabajado en la Red Internacional de Logística de Renault-España, lo que me ayudo a adquirir conocimientos sobre el flujo logístico de mercancías de automóviles de los proveedores a clientes internacionales. Aquí he utilizado muchos sistemas de información para hacer mi trabajo más sencillo, mi colega de Renault-España fue de gran ayuda para mejorar mis habilidades, conocer los problemas que se producen durante el flujo de bienes automóviles, y cómo solucionar estos problemas.

La plataforma de exportación ILN es una entidad cuya misión es entregar piezas pedidas por las plantas de montaje a distancia (por lo general en el extranjero) en las mejores condiciones de calidad, coste y plazo de ejecución.

Calidad: - la conformidad de las partes, el envasado, la identificación y la documentación

Costo: - gastos de logística, transporte y embalaje reducido al mínimo

Plomo:-time: entrega en la fecha requerida por el cliente

Estas condiciones se cumplen gracias a: -

- La elección de la mejor medio de transporte (transporte por barco, carretera o multimodal)
- Flujos de optimización del volumen
- Embalaje adecuado
- A las entregas de proveedores estrictos de seguimiento y gestión

Este fue un valioso conocimiento que me enseñó mi tutor, porque he trabajado en una empresa multinacional y en una red global de esta empresa. Lo cual ha sido bueno para mejorar mi conocimiento de la cultura global, la cultura del trabajo, la vida profesional, etc.

Os motivos por los que escribo esta tesis son: presentar mi trabajo a mis profesores y a mis compañeros de clase para que puedan evaluarlo; aumentar mis conocimientos, y a su vez dar el análisis de costos, lo cual podría resultar útil a la empresa.

Objetivo y alcance:-

El objetivo de mi formación práctica en la Red Internacional de Logística de Renault es aprender el concepto de flujo de la logística, el transporte, almacenaje, documentos, envases, sistemas de información, los problemas de flujo, etc

En el futuro habrá una mayor demanda de la logística, pues a consecuencia de la globalización la necesidad de ésta aumentará con el tiempo. Así por ejemplo en el 2010 el movimiento de mercancías a nivel internacional fue del 20%, pero en 2020 se estima que será del 80%. Así la logística tiene un alcance sala, por supuesto, habrá muchos problemas también, como medio ambiente, costos, calidad, riesgos, etc

Pasos de desarrollo: -

En este proyecto hay varios pasos para hacer este informe. Los pasos son los siguientes. A continuación explicaré todo el proceso paso a paso :-

- A. Obtenga orden del Cliente. (DL)
- B. Consulte stock en almacén.
- C. Enviar esta orden a los proveedores.
- D. Proveedor cargado estos bienes en el transporte
- E. Transporte
- F. Recibir las piezas del proveedor
- G. Control de calidad.
- H. Tipos de flujo
- I. El transporte hasta el puerto
- J. Cargado en barco
- K. Transporte de seguimiento

Este ciclo o tiempo de espera total es de aproximadamente 65 días, en Renault se llama VTT. Esta VTT comienza desde el pedido hasta la entrega por el cliente a cliente.

Renault Empresa



Figura 1:- Nuevo coche eléctrico de Renault

Perfil:-

El grupo Renault ha fabricado automóviles desde 1898. Hoy en día, diseña, fabrica y comercializa vehículos bajo tres marcas: Renault, Dacia y Renault Samsung Motors. Con operaciones en 115 países, con 38 centros de producción y 13.300 puntos de venta, Renault oferta una gama de vehículos innovadores, seguros y respetuosos con el medio ambiente, gama que está en aumento. Su credit subsidiary RCI Banque lleva a cabo la financiación de vehículos para sus clientes y sus concesionarios de la marca Renault-Nissan Alliance. Para hacer frente a los grandes retos tecnológicos del automóvil del futuro - y los vehículos eléctricos en particular -, mientras continúa con su estrategia de

crecimiento rentable con el Renault, Dacia y Renault Samsung Motors, las marcas, el Grupo cuenta con las habilidades de sus 128.000 empleados en todo el mundo, los Alianza con Nissan, la colaboración con AvtoVAZ y, más recientemente, el acuerdo de cooperación estratégica entre la Alianza Renault-Nissan y Daimler AG.

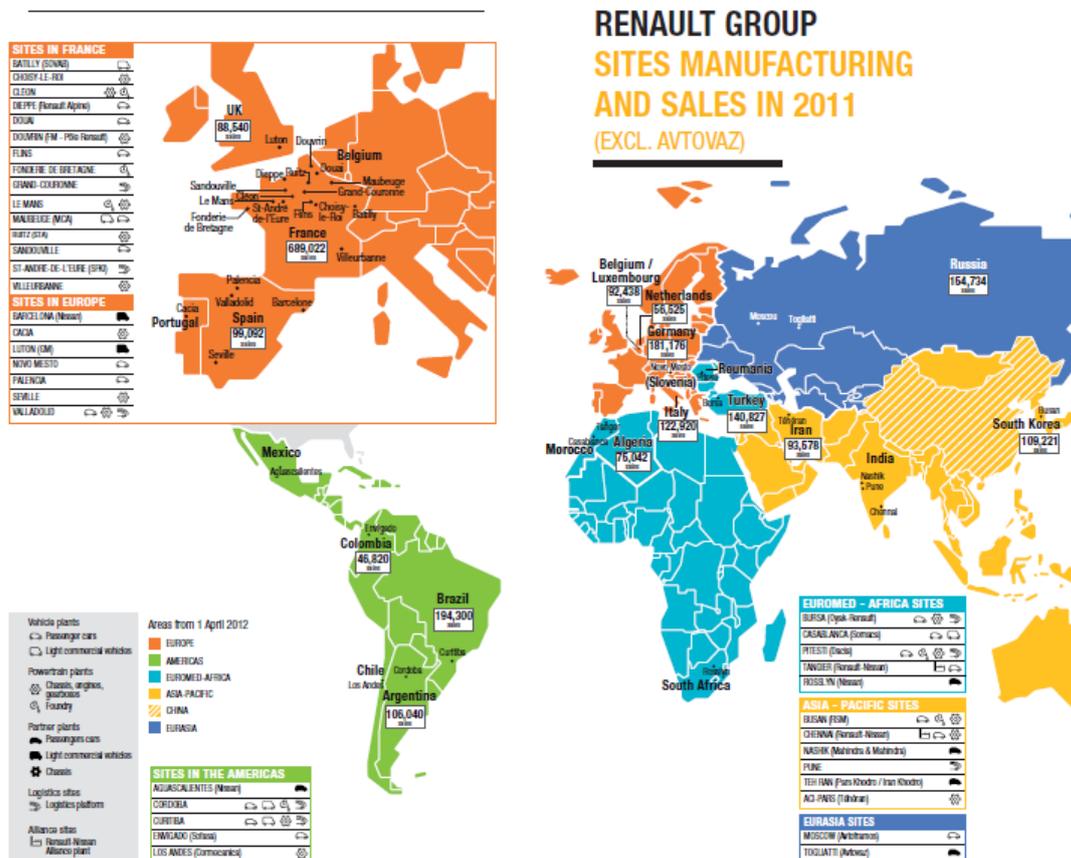
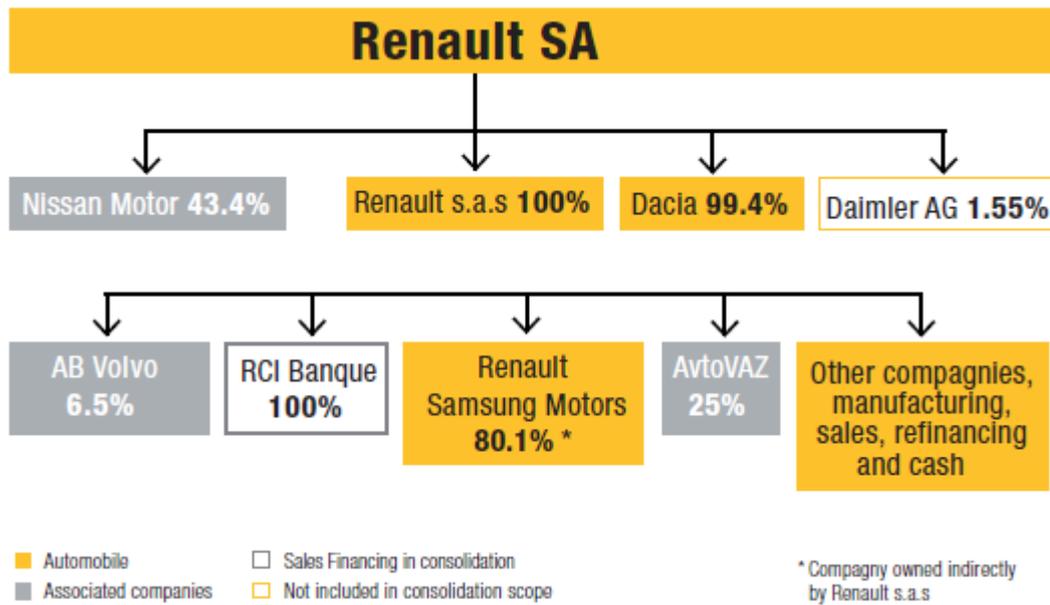


Figura 2: - participación de Renault y su presencia en el mundo

WORLDWIDE PRODUCTION

PRODUCTION BY REGION AND BY CATEGORY

Already present in 118 countries, the Renault Group is organized into four main regions: Europe, Euromed, Eurasia, Asia-Africa and Americas. Following production and sales figures are organized according to this division.

From April 2012, the African region is part of the Euromed region.

The following figures include:

- Vehicles badged by a brand belonging to the Group, at any production site (Group and partners).
- Vehicles developed by Renault and produced at a Group site but badged by a brand not belonging to the Group.

| Production by region | 2010 | 2011 |
|-----------------------------|------------------|------------------|
| Europe | 1,273,649 | 1,234,410 |
| Euromed | 687,435 | 697,402 |
| Eurasia | 87,218 | 140,884 |
| Americas | 309,257 | 377,152 |
| Asia-Africa | 332,833 | 349,742 |
| TOTAL | 2,690,392 | 2,799,590 |

| Production by category | 2010 | 2011 |
|-------------------------------|------------------|------------------|
| Cars | 2,390,382 | 2,458,869 |
| Light commercial vehicles | 300,010 | 340,721 |
| TOTAL | 2,690,392 | 2,799,590 |

Figura 3:- Producción de Renault en todos los partes del mundo en 2010 y 2011.

Sistemas de Información

Los sistemas de información juegan un papel muy importante en cualquier empresa. Con la ayuda de la compañía de información del sistema se puede realizar fácilmente la comunicación, el intercambio de información, cálculo, intercambio de datos, transacciones seguras, mantener grandes cantidades en stocks, etc

Tecnología de la información como un medio para mejorar la competitividad de la cadena de suministro es un reto constante para la cadena de suministro como en la tecnología de la información (IT) ejecutivos. Ahí están los perennes interrogantes acerca de las aplicaciones para invertir, que los proveedores de utilizar y cuándo se actualiza un versión son las adecuadas. Para responder a estas preguntas, es importante entender los roles individuales y las contribuciones relativas de la cadena de suministro de aplicaciones informáticas.

Mientras que la cadena de suministro de TI aplicaciones puede ser descrito en un número de maneras, un enfoque les clasifica como comunicación transaccional, o la gestión de relaciones. La categoría de transacción incluyen los sistemas de TI para completar los procesos de negocio relacionados con la gestión de pedidos, gestión de almacenes, gestión de transporte y contabilidad.

Las aplicaciones típicas de la cadena de suministro relacionado incluyen la planificación de recursos empresariales (ERP), sistemas de gestión de almacenes (WMS) y sistemas de gestión de transporte (TMS). Estas aplicaciones representan procesos estandarizados que deben centrarse en la precisión, consistencia, las economías de escala y eficiencia. Estos sistemas suelen incluir una amplia variedad de usuarios dentro de una empresa, como pedidos de los clientes se transforman en órdenes de dinero en efectivo y el proveedor se inician y pagado. Si bien hay algunas características únicas, los flujos de proceso generalmente comparten una estructura básica común y mostrar sustancial entre las empresas.

Para todo este proceso Renault utiliza algún sistema de información, estos son: -

- EDI (Electronic data Interchange)
- SI2C
- Business objet.
- Windows Mail
- MS-office, etc

A continuación les estoy explicando acerca de todas estas aplicaciones del sistema de información que utiliza Renault.

EDI (Electronic data Interchange):-

Todos los proveedores deben trabajar en Renault EDI o intercambio electrónico de datos Web. Renault apoya al proveedor para la instalación de EDI. Antes de que cualquier intercambio Renault y proveedor firmar un intercambio EDI de intercambio electrónico de contrato de datos (EDI) se define en el acuerdo de asociación comercial como el intercambio de ordenador a ordenador de la información. Un Socio Comercial organiza los datos funcionales (nominaciones, la cantidad programada, etc), paquetes con un formato de archivo estándar (s) y luego envía los datos por vía electrónica, al otro socio comercial para facilitar las transacciones comerciales. EDI masaje

Incluir toda la información sobre el número de referencia, las cantidades de RAN, el tipo de embalaje, etc Plomo tiempo.

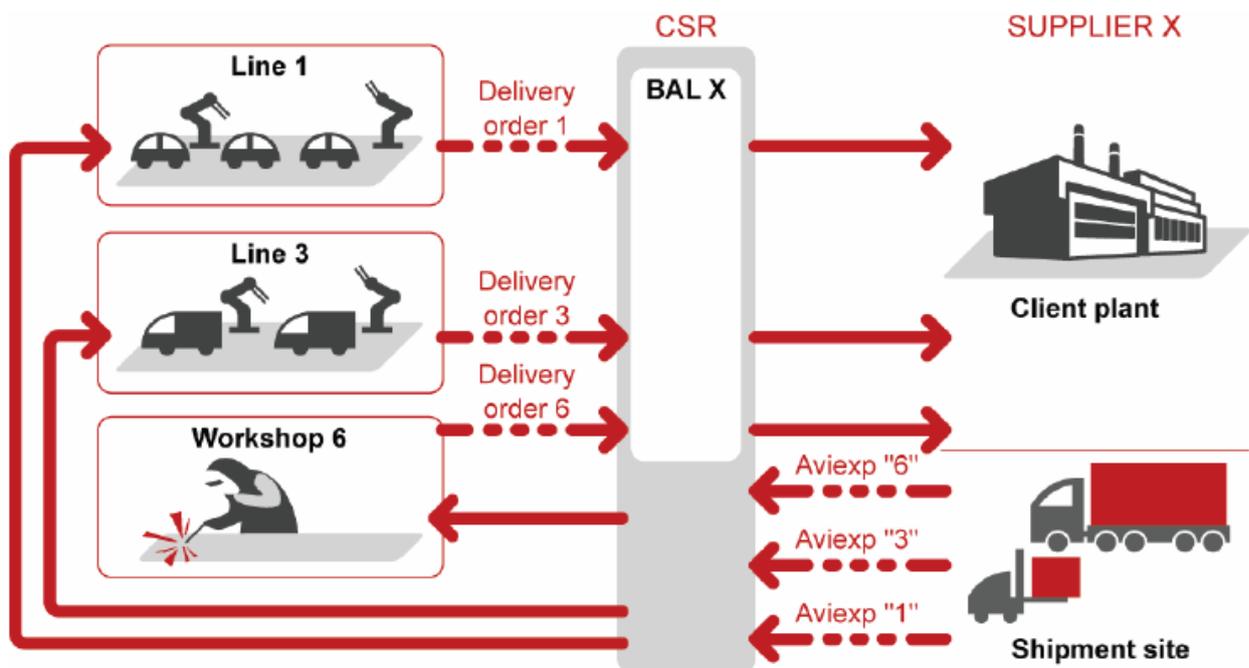


Figura 4:- intercambio principio de EDI.

SI2C:-

SI2C es un sistema de información que es utilizado por Renault para la gestión de todas sus acciones, (las existencias en almacén, stock entrante, etc existencia saliente). Es un sistema muy útil para Renault, trabajando de arranques SI2C orden de recepción del cliente hasta la ejecución. Más tarde voy a explicar más acerca de todas las páginas de SI2C. Se trata de una página de acceso de SI2C

```
HOST-ESP - EXTRA!@ Enterprise
Archivo Edición Ver Herramientas Sesión Opciones Ayuda
SIGND BIENVENUE SUR IMS - WELCOME TO IMS Le 26/07/12 @ 12:52:05
FIC OPER TNT8G285
DFS3649A 12:52:05 SIGN ON REQUIRED
Lors de la première connexion avec votre "IPN" : Mot de Passe = votre IPN
-----
Veuillez vous identifier (Please sign on)
IPN Utilisateur (Logonid) : _
Mot de passe (Password) :
Pour changer votre mot de passe (To modify your password):
Nouveau mot de passe :
(New password)
V{rification du nouveau mot de passe :
(New password for validation)
MOT DE PASSE: Au moins 6 caract}res alphanum{riques.
PASSWORD: At least 6 alphanumeric characters.
-----
P4=Fin (End)
08/30
Conectado al host telnet7.vill.renault.es [198.21.20.241] (TNT8G285)
Inicio HOST-ESP - EXTRA!... Microsoft Excel - 260... Nuevo Microsoft Wor... Búsqueda en el escritorio ES 12:52
```

Figura 5:- pantalla de SI2C

Business Object:-

La construcción de un almacén de datos que es la empresa en su alcance y sin embargo flexible en el diseño para cumplir con su inteligencia evolución empresarial (BI) los requisitos no es tarea fácil. Técnicamente es difícil y puede ser política y organizativamente complejo.

El concepto de un almacén de datos empresarial es también uno que mucha gente compara con los altos costos, despliegues largos y tasas significativas de falla. Business Warehouse objetos está diseñado con las necesidades del usuario final en mente analítica. Se proporciona a las organizaciones un almacén modular, datos preenvasados que se puede implementar de forma incremental para satisfacer las necesidades de BI departamentales, así como aquellos que abarcan la empresa y más allá. Business Objects ayuda a las organizaciones Almacén acelerar su implementación de BI al tiempo que reduce sus costes de desarrollo y de implementación y reducir el riesgo del proyecto. Incorpora los principios de mejores prácticas de almacenamiento de datos y cuenta con más de 10 años de experiencia en el liderazgo del mercado de BI para que los usuarios de BI puedan responder a preguntas de negocio complejos en todos los procesos de negocios más importantes de la empresa.

Objetos Business Warehouse es un almacén de datos empaquetados que accede e integra datos de la empresa y lo optimiza para interdepartamental de informes y análisis. Si es su centro, la empresa de almacenamiento de datos o son utilizados para entregar sujetos mercados de datos específicos con entidades comúnmente definidas como cliente ., producto y proveedor, Business Warehouse Objetos garantiza que los usuarios de BI están trabajando a partir de una versión de la verdad a través de la organización que **ofrece:**

Un modular, la empresa de almacenamiento de datos analítica

Las mejores prácticas y la experiencia integrada de almacenamiento de datos

Una arquitectura abierta y flexible para una fácil personalización.

Windows Mail:-

Windows Mail es muy útil para la comunicación con clientes, colegas, personas mayores y los proveedores y con los demás.

La comunicación es una parte integral en todos los ambientes de negocios si se trata de una pequeña empresa o una gran empresa. Aparte de las reuniones, conferencias y de intercambio de ideas, la comunicación escrita es muy importante en todos los aspectos. Es la forma más eficaz de comunicarse y enviar actualizaciones de negocio a otros empleados, superiores, clientes, proveedores y contactos importantes.

Envío de mensajes de correo electrónico se ha convertido en una de las funciones más utilizadas de Internet y en más de un sentido, el más servicial también. En el mundo corporativo, es habitual tener contactos en el extranjero. Hacer negocios con ellos había sido más fácil con la presencia de correo electrónico. El intercambio de mensajes es más rápido y significativamente menos costoso. Sin el internet, la manera más rápida de hacer negocios y enviar un mensaje importante son a través de llamadas al extranjero telegrama, mensajería, servicios de correo o viajan directamente al lugar o país. Imagine la cantidad de dinero y tiempo un empresario tiene que invertir sólo para comunicarse con un cliente o socio de negocios y hacer posible.

Con la presencia del servicio de Internet y el correo electrónico, los mensajes de envío y recepción se puede hacer rápido y eficiente sin tener que gastar mucho dinero y perder un segundo. Productividad y la rentabilidad se puede aumentar con una comunicación más rápida. Los correos y los mensajes se pueden enviar al instante en cualquier parte del mundo donde sus socios y contactos.

MS Office:-

MS Office es un programa de ordenador o software que se uso para hacer diversos trabajos de tipo oficial, como hacer Carta de presentación por escrito y la entrada de datos, etc., es una combinación de MS Excel, MS Word, MS Power Point, MS Publisher, etc. ms significa micro suave. Este programa utiliza para hacer diversos trabajos.

Esta suite cuenta con

- El paquete básico de MS Office suite cuenta con las siguientes aplicaciones: MS Word (procesador de texto), MS Excel (hoja de cálculo y contabilidad), MS PowerPoint (presentaciones), MS Access (base de datos Creación y Gestión y MS Página Frontal (desarrollo web) Estas aplicaciones se comercialicen para uso en el hogar, uso profesional (pequeña empresa) y de la empresa el uso (para grupos de trabajo de más de 15 personas). estrategia de Microsoft, que es un aspecto importante del uso de estos paquetes con baño integrado, era hacer que los sistemas de menús básicos tienen el mismo modo los usuarios pueden sentirse cómodos al usar aplicaciones diferentes. Familiaridad con la menú sistemas ganó más usuarios.

Concepto Integrado

- Un factor importante de MS Office Suite es la integración de las aplicaciones de software en el paquete completo, pero todavía permite que cada programa de software para mantener su propia identidad. Por ejemplo, esta función se puede realizar con MS Word, pero capta la información del archivo de correo de Microsoft Outlook para crear un e-mail o por hoja de etiquetas bin. Usted puede tomar una hoja de cálculo es un lugar en MS Word o integrar un gráfico de Excel dentro de una diapositiva de PowerPoint.

Grupo de Trabajo de Gestión

- A veces, seis u ocho personas deben trabajar en un proyecto a la vez. MS Office Suite de administración de paquetes permite que un grupo de personas para trabajar en el software, al mismo tiempo combinar notas, la teoría y los proyectos desarrollados por la apertura de las diferentes secciones del documento. Integración de grupo de trabajo de administración se puede encontrar en todas las aplicaciones de Microsoft MS Office Suite. Esta importante característica impide que los archivos se perdieron y se colocan en directorios diferentes. Cada individuo de grupo de trabajo tiene el mismo punto de referencia con diferentes privilegios de edición en el documento.

Tercer Aplicaciones de Software

- Puede integrar software de terceros en MS Office Suite. Un ejemplo de integración de software de terceros son informes financieros que se generen a partir de QuickBooks en MS Excel. Otro ejemplo es el programa de ACT1 base de datos relacional, que integra la información del cliente en MS Outlook y MS Access.

El uso de plantillas

- MS Office Suite cuenta con plantillas pre-hechas que van desde plantillas de informes empresariales, plantillas de presentación, plantillas de Excel y plantillas de contabilidad de diseño web. Las plantillas pueden guiar a los principiantes que no están familiarizados con la suite de aplicaciones de MS Office o ayudar a los profesionales crear aplicaciones para satisfacer sus necesidades. Se ahorra tiempo en la mayoría de los casos ya que la plantilla ya se ha diseñado y listo para ser utilizado. MS Office también se integra en el sitio web de MS Office Suite, que te permitirá descargar más plantillas para MS Office.

Actualizaciones en tiempo real

- Las actualizaciones son de vital importancia cuando se utiliza el modelo MS Access. MS Office Suite tiene una característica que automáticamente se conecta a los servidores de Microsoft cuando Microsoft ingenieros de software terminar una actualización de MS Office. Si la aplicación que se está trabajando en una nueva actualización tiene, usted es capaz de iniciar la actualización del tiempo de trabajo de la aplicación. La actualización se suelen codificar para actualizar un programa o una bandera del programa para su eliminación. Actualizaciones en tiempo real son ideales porque en lugar de al usuario la búsqueda de información actualizada todos los meses, las actualizaciones se proporcionan automáticamente para ellos.

International Logistics Network:-



Figura 6:- International logistics Network

ILN definición y sus principales objetivos

El ILN es un soporte esencial del desarrollo del grupo internacional. Misiones ILN plataforma:

- Recibe órdenes parte de las plantas,
- Suministro de ellos
- Enviar ellos en buques portacontenedores, camiones, trenes, a la planta de cliente.

Al ser un intermediario entre el proveedor y el cliente, ILN objetivo es ofrecer a los clientes en el respeto de la QCD

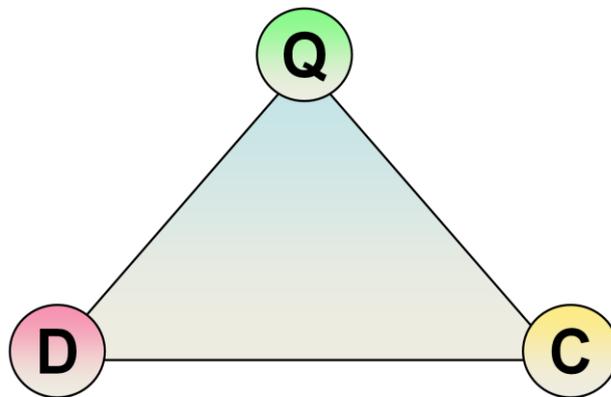


Figura 7:- Objetivo de ILN

- **Calidad:** las partes correspondientes, embalaje correspondiente, la identificación correspondiente.
- **Costo:** mínimo de gastos logísticos, mínimo de los costes de transporte, mínimo coste de embalaje.
- **Plazos de entrega:** la entrega al cliente en el fecha solicitada.
- Asegurar el flujo de piezas de automóviles en el extranjero:
 - entre las regiones del mundo
 - mediante la creación de una organización adaptada logística.
- Para sus clientes:
 - Vehículos Plantas y componentes del Grupo

Aumentar los flujos de proveedores upstream

=> Para redistribuir estas partes a las plantas de los clientes en el extranjero

=> Para minimizar los costos completos ILN en la Cadena de Suministro

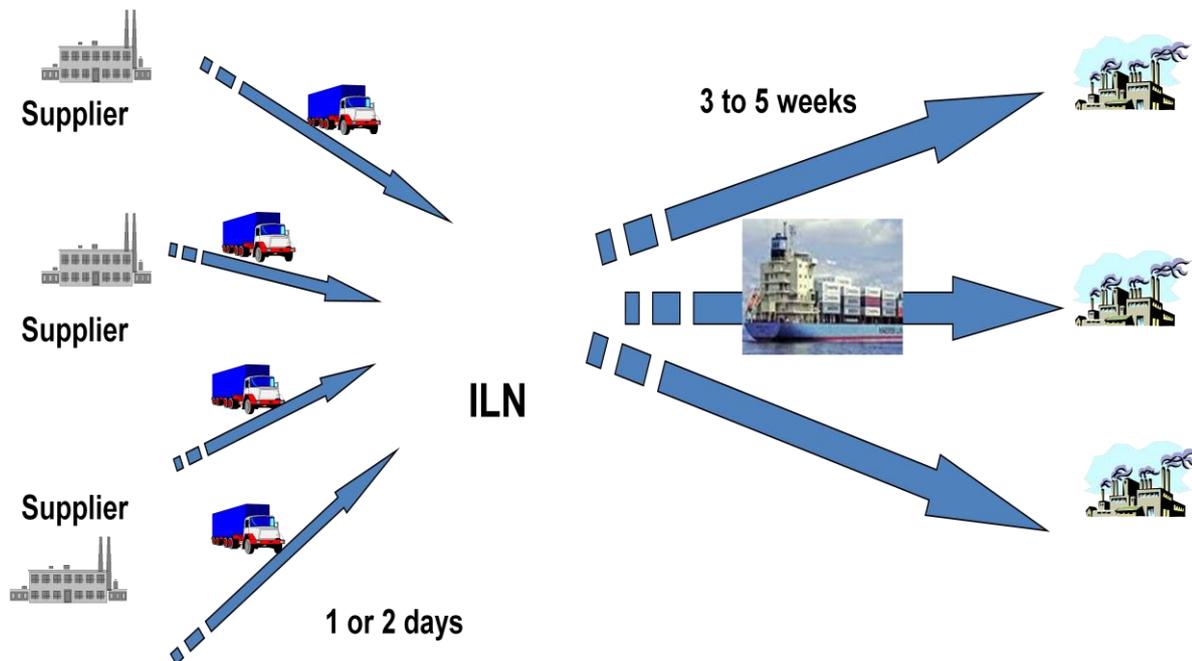


Figura 8:- Flujo de los piezas

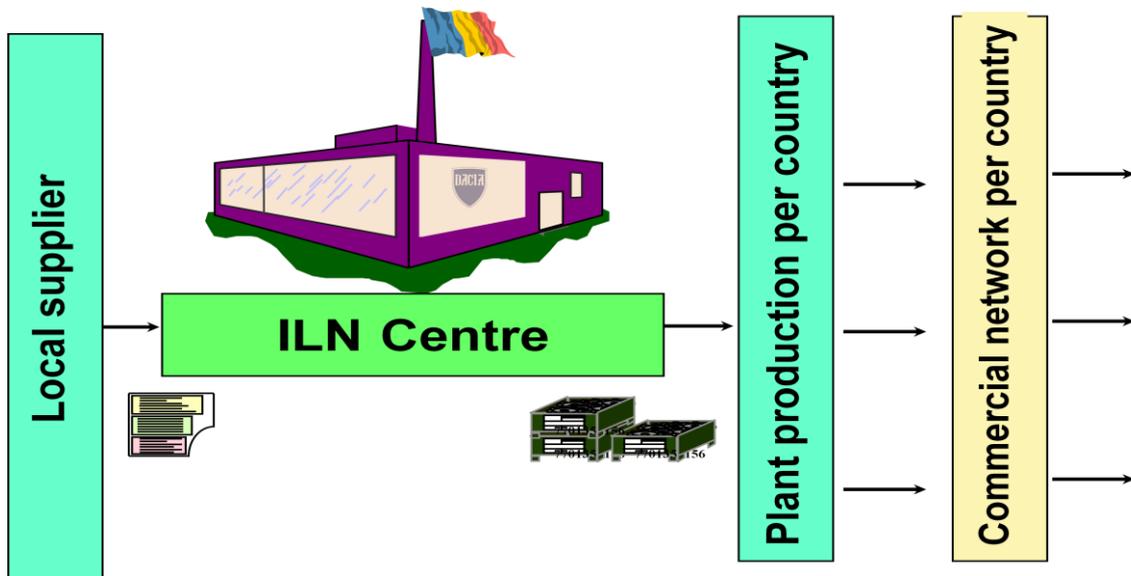


Figura 9:- Función de ILN

- Relaciones con los proveedores
- Embalaje creación de actividad
- Métodos y piezas de documentación
- Vehículo especificaciones
- Recepción Administrativo
- Físico recepción y Envió
- Fabricación
- Relaciones con el Cliente
- Gestión de paquetes de material
- Gestión de la calidad

ILN en el Mundo

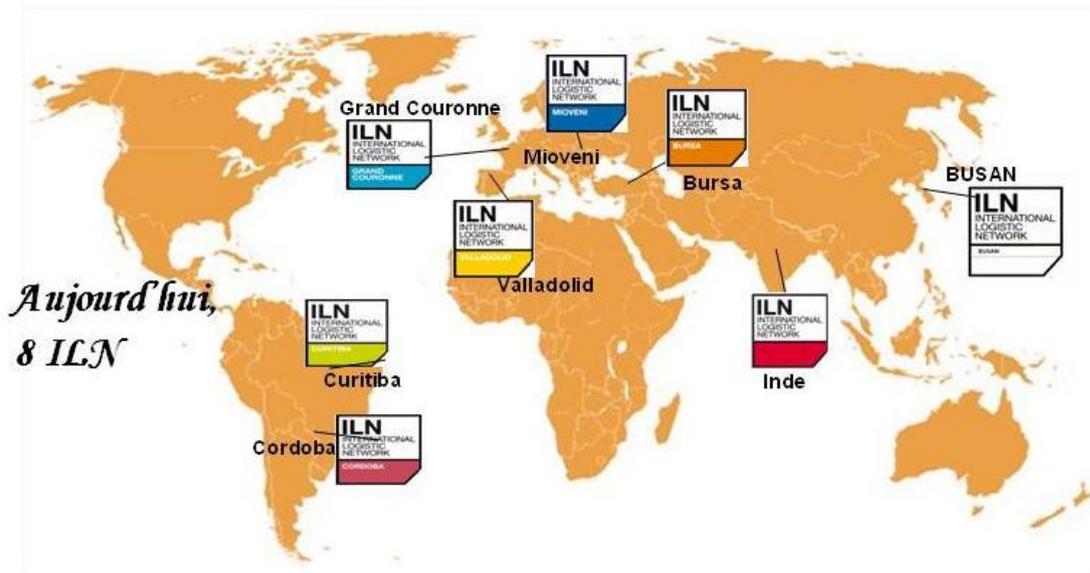


Figura 10:- ILN en el Mundo

ILN Valladolid, España:-



Figura 11:- ILN en Valladolid, España

Flows and platforms ILN : Mapping of the export flows ex.

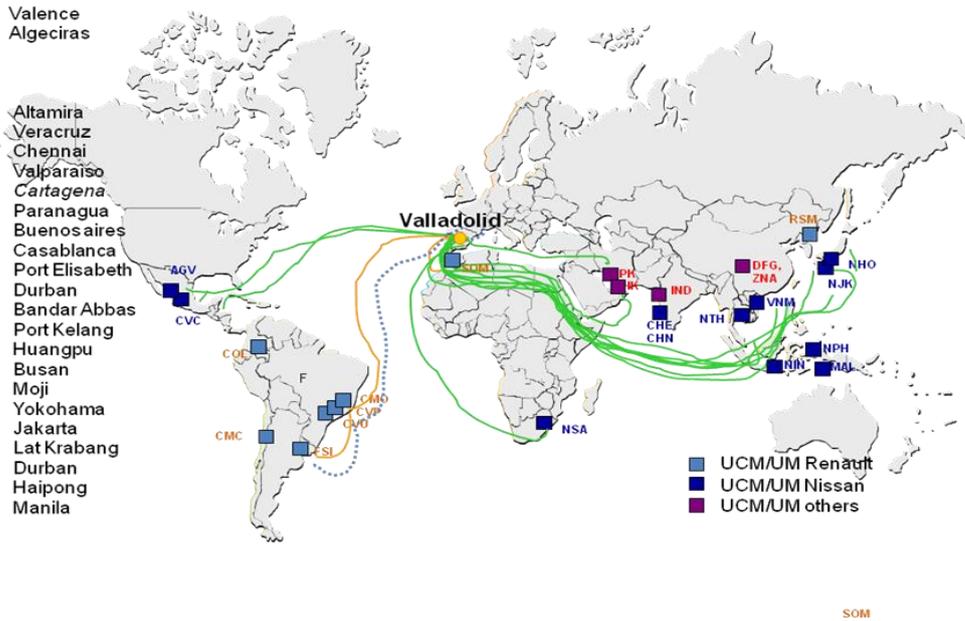


Figura 12:-Flujo Exportación con plataforma de ILN-Valladolid

Etat des lieux Flux d'importation overseas Cartographie Valladolid

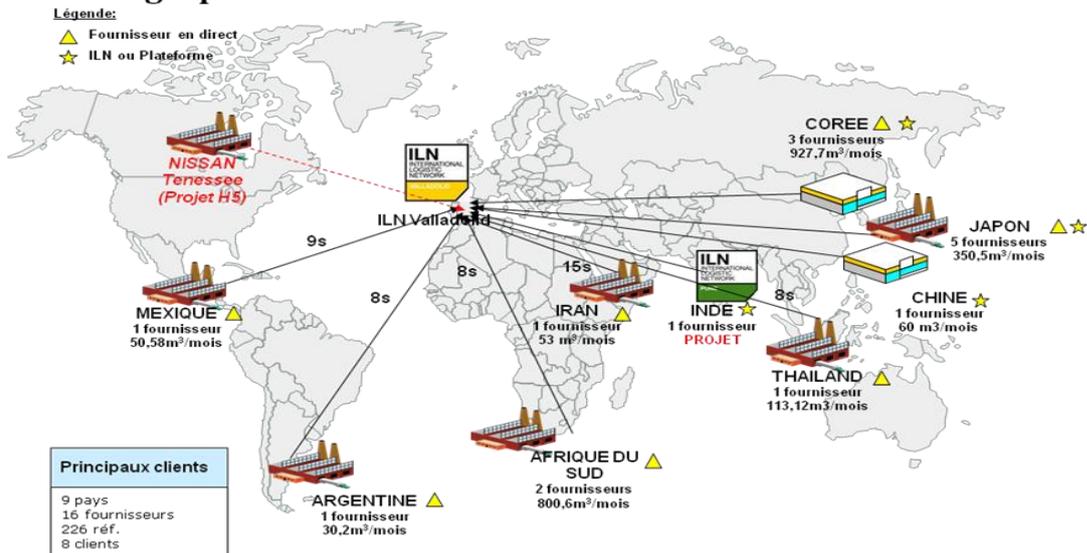


Figura 13:- Flujo Importación con plataforma de ILN-Valladolid

Proceso de los productos flujo de proveedor a cliente:

Logística internacional de la red de Renault es una ayuda para las unidades de producción de Renault que se encuentran en todo el mundo para la producción de lisa, fácil transporte, y utilizar menos tiempo.

Aquí me estoy tomando un ejemplo de un cliente que se encuentra en Chennai-India y el proveedor que está en Hungría. Así que este turbos proveedor de suministro, lo cual es su uso en la producción de motores en Chennai-India planta.

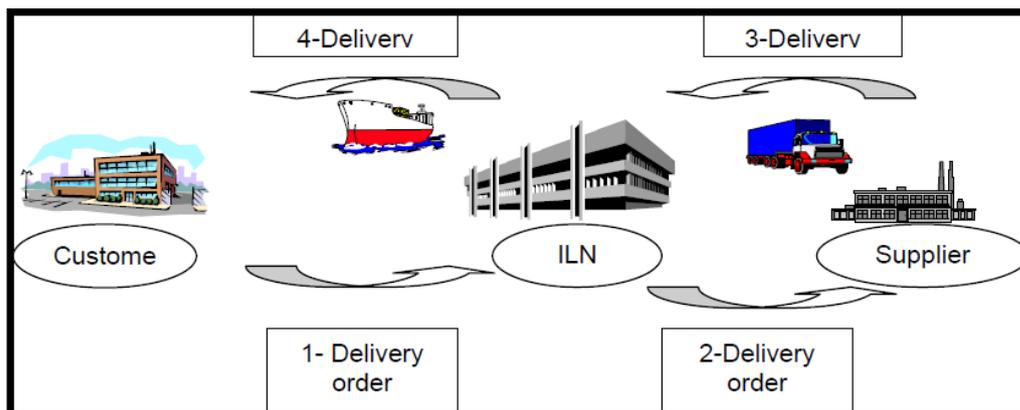
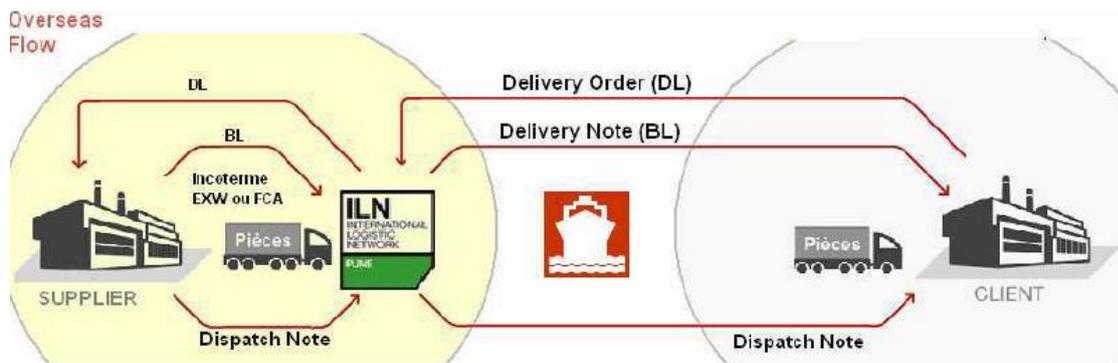


Figura 14 y 15:- Funciona de ILN

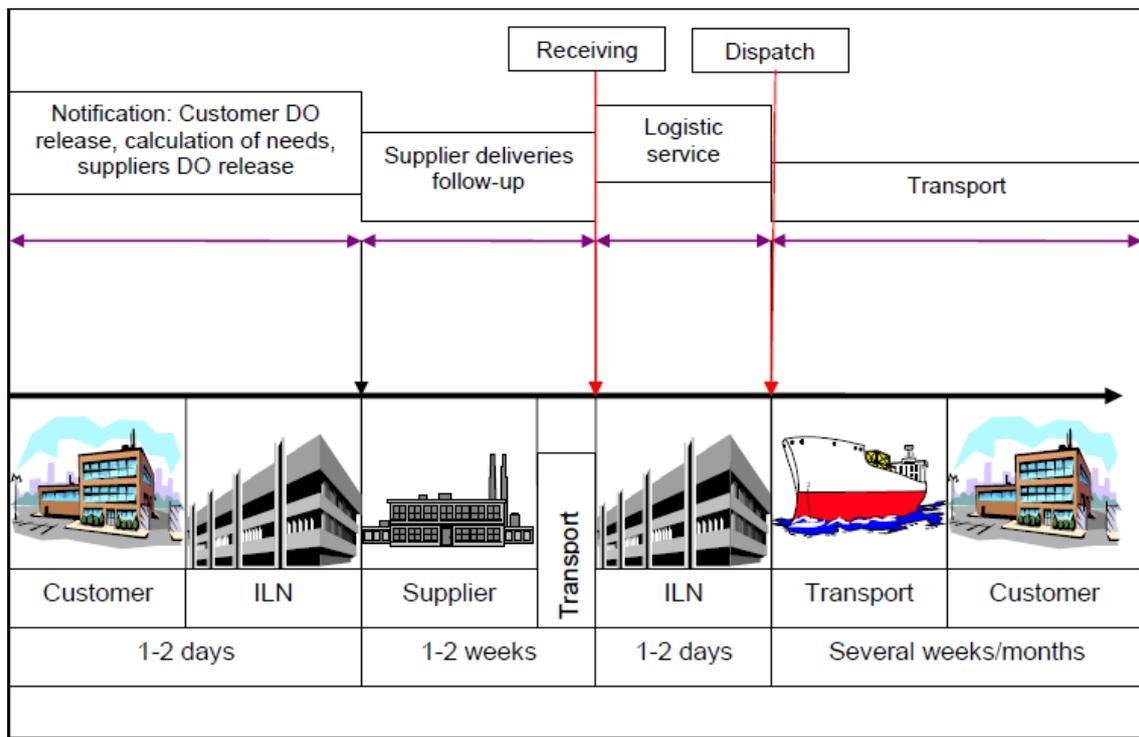


Figura 16:- VTT en diagrama

Los clientes expresan a la plataforma ILN sus necesidades detalladas con la fecha solicitada y número de piezas, y la plataforma ILN les comunica a sus diversos proveedores a través de su propio sistema de información. Gestiona la capacidad de los proveedores, ayudado por la DPPI (Departamento de Control de Producción), dirige la relaciones con los proveedores y la calidad de los proveedores / costo / tiempo de entrega actuaciones. Cuando el piezas son suministrado por una ILN, el tiempo de entrega entre el pedido de los clientes y las entregas puede variar de 8 a 10 semanas.

La Tabla de Vanning (VTT) es el conjunto de los diagramas de tiempo de logística rezagos publicado cada semana. El VTT es calculado automáticamente por SI2C de la logística retrasos de tiempo, por lo que los retardos de tiempo pueden variar de acuerdo a la semana.

El VTT está explícitamente liberado sólo para ciertos clientes

Aquí hay un diagrama de flujo de flujo de la orden por el cliente, con el fin de pasar este proveedor, recibir piezas de proveedores, el transporte hasta el puerto, el transporte en barco, la descarga en port. Here cliente estamos hablando en semanas, como Semana1, Semana2 etc, Aquí podrás calcular el tiempo de espera total también, Ahora mientras

que explica pasos siguientes me referiré tiempo utilizando semana1, Semana2 etc, y el número total de semanas en todo este ciclo es de 9 a 10 semanas,

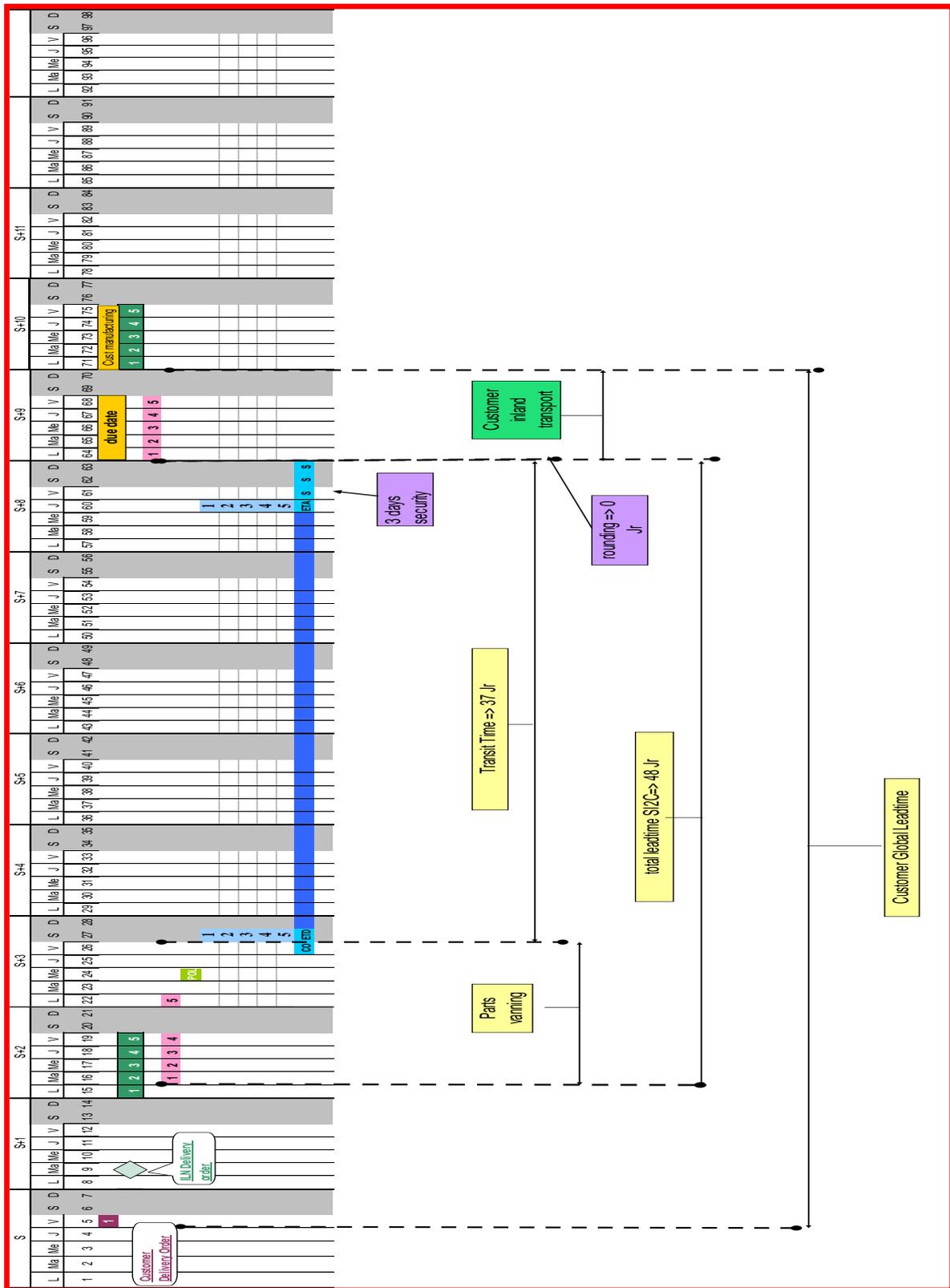


Figura 17:- Un VTT

A) Obtenga orden del Cliente:

El inicio del ciclo de conseguir orden de cliente, (India). Durante el último día de la semana (viernes, S) El cliente envía orden mediante EDI. Edi es un uno de la manera más rápida de transferir mensaje seguro y rápido, en Renault no es un número único asignado a cada tipo de pieza que se llama número de referencia. Cada trabajo uno sobre la base del número de referencia. Siempre cliente envía órdenes envían siempre en un orden cantidades fijas de piezas, por ejemplo, en el número de referencia xyz hay 50 unidades en un paquete, así que tienen que enviar una orden en múltiplos de 50 y este paquete llamado RAN número. Así que envían cantidades de RAN en un número de referencia particular.

Renault agrupe las plantas utilizan la RAN (Número de Publicación autorización) sistema de identificación de la entrega.

Una orden de entrega firme (**pero no una orden de entrega prevista**) enumera una serie de RAN, la identificación de cada el siguiente:

- Firma necesidad
- Número único
- Cantidad
- Envío específica (especificado por ID transporte, IT)
- Envío de intervalos de tiempo para la planta de embarque
- Recepción de intervalos de tiempo en la planta del cliente
- Camión de descarga punto en la planta del cliente

Este espectáculo para que TGP (una persona que se encarga de este ciclo) en una pantalla de SI2C

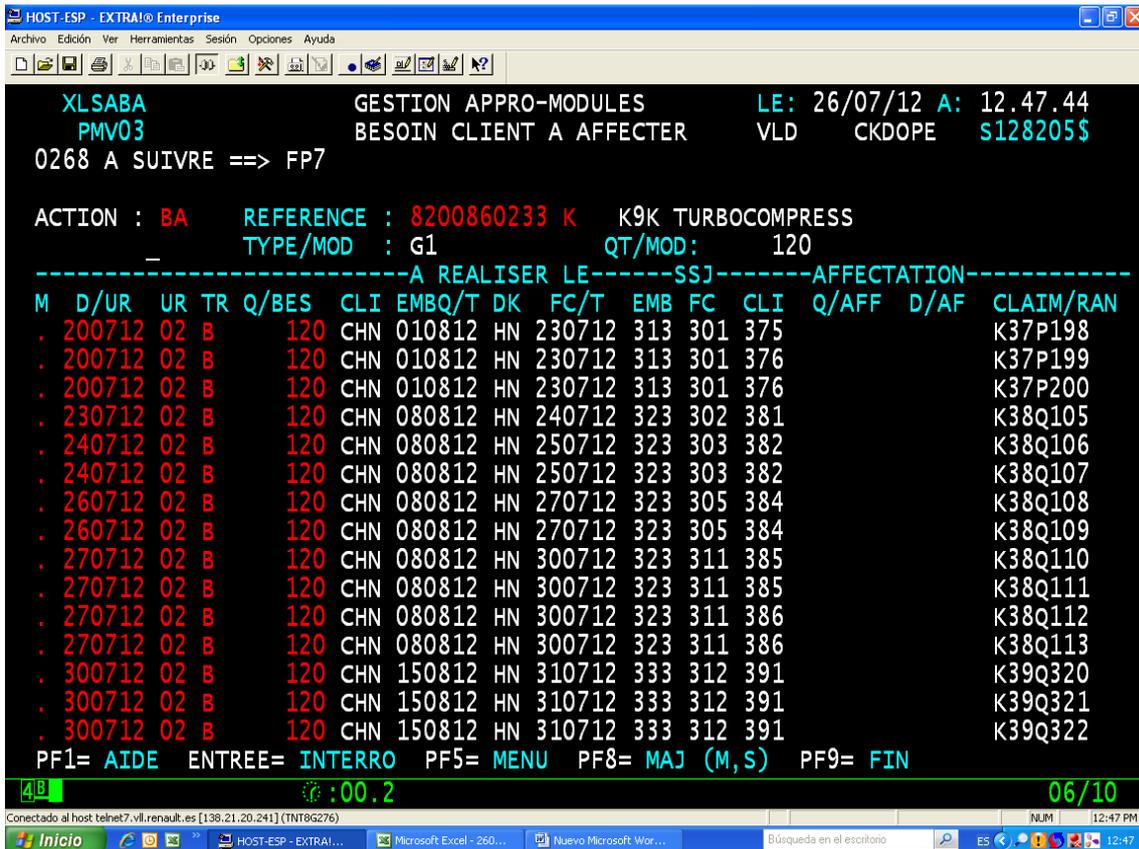


Figura 18:- “BA” pantalla de SI2C

A continuación: -

Nombre de esta pantalla es BA, entonces hay un número de referencia, a continuación hay fecha de envío, cantidad en un RAN, nombre del cliente, tipo de embalaje y de clientes de Ran número.

Nota:- El cliente envía su número de cuenta y luego corrió nosotros (ILN) envié su propio número de candidato a proveedor.

C) Enviar esta orden a los proveedores

Ahora el primer día de la semana 1 (lunes) la enviamos este fin de nuestro proveedor mediante EDI y SI2C, nuestro proveedor es en Hungría. Para que esta página de SI2C.

Comando para esta página es SV, y en TPS es el código de la persona que es TGP para el proyecto, número de referencia, y luego por debajo de estos están llegando las fechas en ILN-Renault del proveedor, entonces ILN RAN números, cantidad y número de referencia.

En primer lugar, entrar en la página de RC y luego nos trasladamos a R1,

En R1 se encuentran cantidades totales de unidades que llegan con sus fechas de ILN-Valladolid,

Número de RAN

Firmado envío, (R)

Envío de pronóstico (P), etc,

```

HOST-ESP - EXTRA! Enterprise
Archivo Edición Ver Herramientas Sesión Opciones Ayuda
-----
XLSASV          GESTION RAN FOURNISSEUR          Le: 26/07/12 @: 12.48.25
PMV12           Suivi RAN fournisseur          VLD CKDOPE s128205$
0157 SUITE PAR FP8
Action: SV TGP: TPS Date pr{v: ..... R{f: 8200860233 K K9K TURBOCOMPRESS
Fournisseur: ..... N[Ran: ..... Etat: A BL: .....
-----
T Et Heure N[RAN Qt Pr{v R{f{rence RC IT Pr{vu Exp R{elle N[BL
Pr{vue N[Mod /Re\ue IT R{e] Rec R{elle Modifi{ par
-----
- A 200712 LRZ04478 00120 8200860233 K
0600 00000
- A 200712 LRZ04479 00120 8200860233 K
0600 00000
- A 230712 LRZ0475S 00120 8200860233 K 230712 1045 8040156
0600 00000 0078040156
- A 230712 LRZ0475T 00120 8200860233 K
0600 00000
- A 230712 LRZ0475U 00120 8200860233 K
0600 00000
- A 230712 LRZ0475V 00120 8200860233 K
0600 00000
-----
F1=Aide F3=Ret/Act F4=Fin F5=MenuG F6=Vali F8=Suit F10=SuiFou F11=SuiRef
S=Supprimer RAN <Entr{e>
-----
4B :00.3 11/47
-----
Conectado al host telnet7.vll.renault.es [138.21.20.241] (TNT06276)
Inicio HOST-ESP - EXTRA!... Microsoft Excel - 260... Nuevo Microsoft Wor... Búsqueda en el escritorio ES 12:48 PM
  
```

Figura 20:- “SV” pantalla de SI2C

En esta página podemos ver exigencia descriptiva por ILN-Renault, para el seguimiento de esta página hay también otra página en SI2C,

Normalmente estos de RAN en SV crea automáticamente, pero a veces TGP debe crear RAN es manual, por lo que para la creación de Ran manualmente TGP uso RN comando en SI2C. Aquí lo que tiene que hacer referencia a número, recibiendo las fechas y las cantidades totales de unidades..

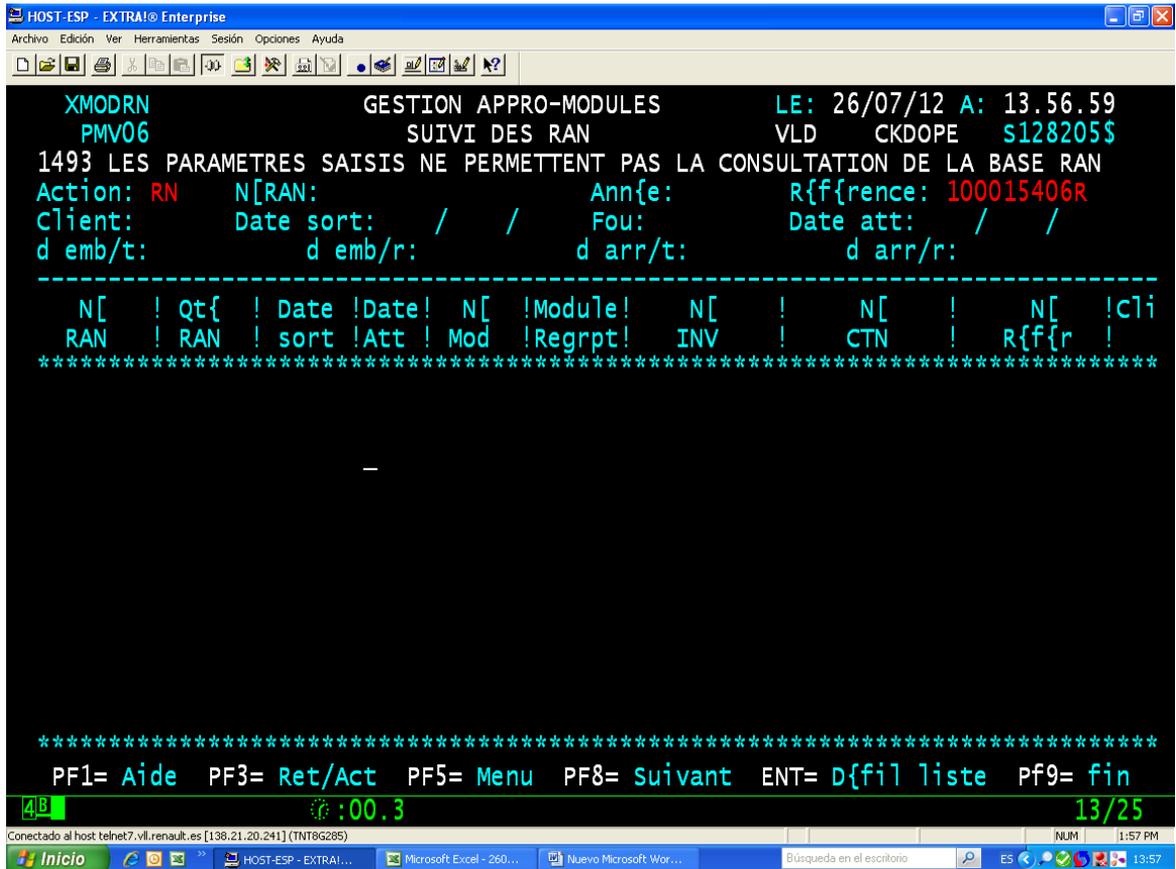


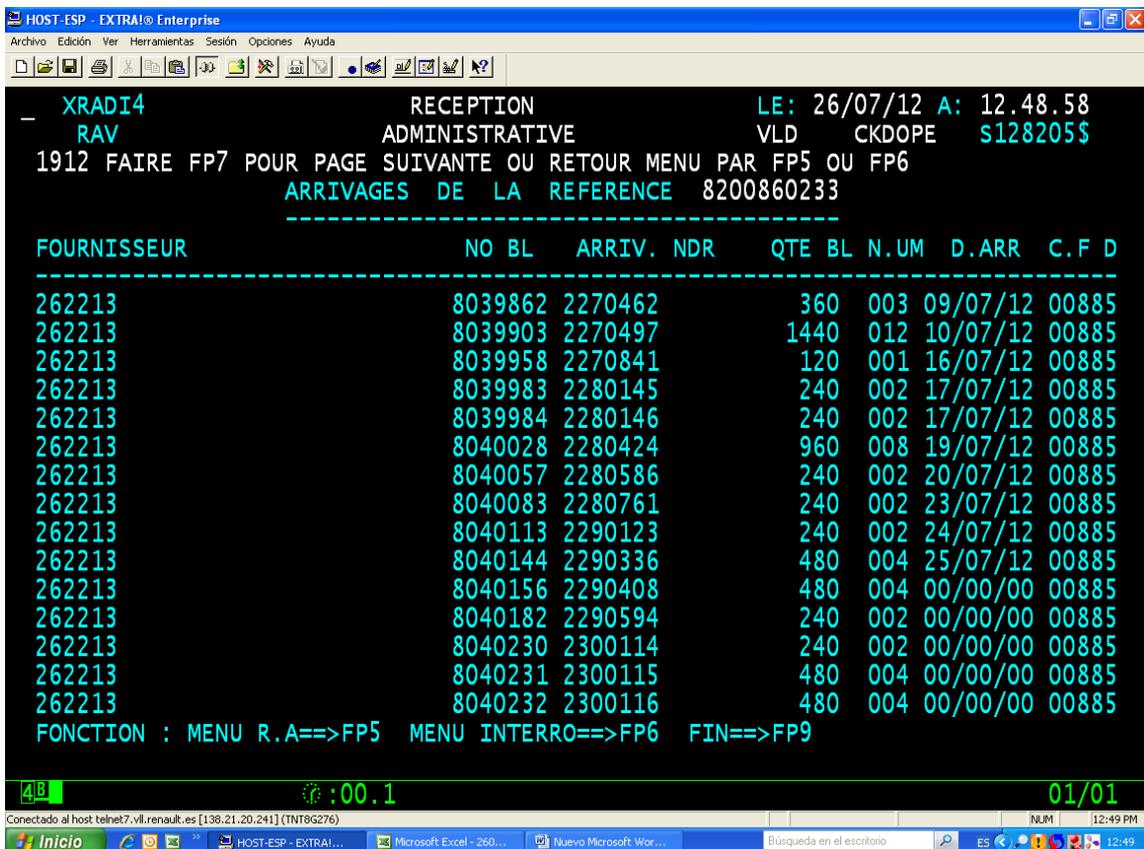
Figura 21:- “RN” pantalla de SI2C

D) Proveedor cargado estas mercancías en el transporte:-

Cuando nuestro proveedor de la nave de Hungría estos para luego puso la información en SI2C, por lo que Renault puede ser consciente de envío

En esta página podrás ver en la parte superior hay un número de referencia, número fournisseur, entonces cantidades BL (número de nota de entrega), y la opción para la fecha.

Así que cuando Renault recibe esos bienes, ponemos aquí la fecha de recepción. Aquí suministrador poner sólo el número de albarán pero cuando recibimos los bienes que tenemos una copia en papel de esta nota de entrega.



The screenshot shows a terminal window titled "HOST-ESP - EXTRA! Enterprise". The main content is a screen with the following text:

```
XRADI4 RECEPTION LE: 26/07/12 A: 12.48.58
RAV ADMINISTRATIVE VLD CKDOPE S128205$
1912 FAIRE FP7 POUR PAGE SUIVANTE OU RETOUR MENU PAR FP5 OU FP6
ARRIVAGES DE LA REFERENCE 8200860233
```

| FOURNISSEUR | NO BL | ARRIV. NDR | QTE BL | N.UM | D.ARR | C.F D |
|-------------|---------|------------|--------|------|----------|-------|
| 262213 | 8039862 | 2270462 | 360 | 003 | 09/07/12 | 00885 |
| 262213 | 8039903 | 2270497 | 1440 | 012 | 10/07/12 | 00885 |
| 262213 | 8039958 | 2270841 | 120 | 001 | 16/07/12 | 00885 |
| 262213 | 8039983 | 2280145 | 240 | 002 | 17/07/12 | 00885 |
| 262213 | 8039984 | 2280146 | 240 | 002 | 17/07/12 | 00885 |
| 262213 | 8040028 | 2280424 | 960 | 008 | 19/07/12 | 00885 |
| 262213 | 8040057 | 2280586 | 240 | 002 | 20/07/12 | 00885 |
| 262213 | 8040083 | 2280761 | 240 | 002 | 23/07/12 | 00885 |
| 262213 | 8040113 | 2290123 | 240 | 002 | 24/07/12 | 00885 |
| 262213 | 8040144 | 2290336 | 480 | 004 | 25/07/12 | 00885 |
| 262213 | 8040156 | 2290408 | 480 | 004 | 00/00/00 | 00885 |
| 262213 | 8040182 | 2290594 | 240 | 002 | 00/00/00 | 00885 |
| 262213 | 8040230 | 2300114 | 240 | 002 | 00/00/00 | 00885 |
| 262213 | 8040231 | 2300115 | 480 | 004 | 00/00/00 | 00885 |
| 262213 | 8040232 | 2300116 | 480 | 004 | 00/00/00 | 00885 |

At the bottom of the screen, it says: FONCTION : MENU R.A==>FP5 MENU INTERRO==>FP6 FIN==>FP9

Figura 22:- “26” pantalla de SI2C

E) Transporte:-

Normalmente Renault utilizar su propio medio de transporte para conseguir estas piezas de nuestro proveedor (Hungría), que se utiliza tecnología INCOTERM FCA. Pero en algunos casos los proveedores tienen que organizar el transporte de mercancías. A continuación la información acerca de todas las formas posibles: -

Hay dos cláusulas de transporte posibles:

| | Transport clause | Definition |
|---|---------------------------|--|
| 1 | Departure mode (e.g. FCA) | Renault arranges transport under conditions set in applicable Incoterm. |
| 2 | Arrival mode (e.g. DDP) | Supplier arranges and tracks transport under conditions set in applicable Incoterm. (See section 7 below.) |

Figura 23:- Incoterm que ILN-Valladolid Renault utiliza

Hay algunas formas de transporte en el modo de salida, estas son

```

HOST-ESP - EXTRA! Enterprise
Archivo Edición Ver Herramientas Sesión Opciones Ayuda
-----
XLSAR1          MENU MRP          Le: 26/07/12 @: 12.48.05
LSV            D{tail d'un programme de r{ception VLD CKDOPE S128205$
0157 SUITE PAR FP8
Action: R1     R{f{rence : 8200860233 K Fournisseur : 262213 01 Mag : 00885
-----
T P{riode S Qt{ Tot Qt{ Qt{ I Heure Qt{ Qt{ Sup IT Nbr
t Attendu Besoins Forc{e F R{cep /Heure +/- RAN
-----
. JE 260712 RE 960 H 960 0 8
. JE 260712 R 240 F 06H00 240 0 2
. VE 270712 R 480 F 06H00 480 0 4
. LU 300712 R 480 06H00 480 0 4
. MA 310712 R 240 06H00 240 0 2
. ME 010812 R 240 06H00 240 0 2
. JE 020812 R 240 06H00 240 0 2
. VE 030812 R 480 06H00 480 0 4
. LU 060812 R 120 06H00 120 0 1
. LU 130812 P 0 0 0 06H00 0 0
. MA 140812 P 0 0 0 06H00 0 0
. ME 150812 P 0 0 0 06H00 0 0
-----
F1=Aide F3=Ret/Act F4=Fin F5=MenG F8=Suit F11=Infos G{n{rales
T: C/S=For\age Qt{ X=Affichage D{tail RAN <Entr{e>
:00.1 13/29
-----
Conectado al host telnet7.vll.renault.es [138.21.20.241] (TNT86276)
Inicio HOST-ESP - EXTRA!... Microsoft Excel - 260... Nuevo Microsoft Wor... Búsqueda en el escritorio ES 12:48 PM
  
```

Figura 24:- “R1” pantalla de SI2C

Para el transporte bajo su responsabilidad, según lo determinado por la cláusula de transporte, las piezas de Renault Logística y Embalaje Transporte Departamento organiza el transporte desde el sitio del proveedor a la planta del cliente utilizando uno De los tres modos posibles.

- Transporte directo programado
- Transporte indirecta prevista
- Servicios no regulares de transporte

Ruta directa

ruta directa describe un flujo optimizado programada de uno o más sitios de los proveedores para una o más sitios del cliente sin tránsito a través de un cross-dock. Rutas directas se especifican en las hojas de ruta (FCC), accesible desde la aplicación.

Una ruta directa, incluida la pick-ups de varios proveedores que se conoce como un servicio de recogida y vuelta. .

Planificación de rutas

Las rutas son planeadas por y por iniciativa del Departamento de Transporte de Renault, que se contacto con el proveedor para establecer los tiempos de carga y para proporcionar información sobre la organización y ruta puesta en marcha.

El Renault Departamento de Transporte también mantendrá el proveedor informado sobre cualquier cambio en las características de la ruta.

El Renault Departamento de Transporte define la organización general de rutas y cambio fechas, informando al proveedor en consecuencia.

Transporte programado indirecta

Transporte programado indirecta involucra flujos de partes de un sitio proveedor a cliente a través de una planta de a cross-dock. Así, se divide en dos sub-rutas.

- Recogida ruta entre el proveedor y la cruz-muelle, organizado por el proveedor de servicios de cross-dock
- Ruta lineal entre cross-dock y la planta del cliente, organizado por Renault Transporte Departamento.

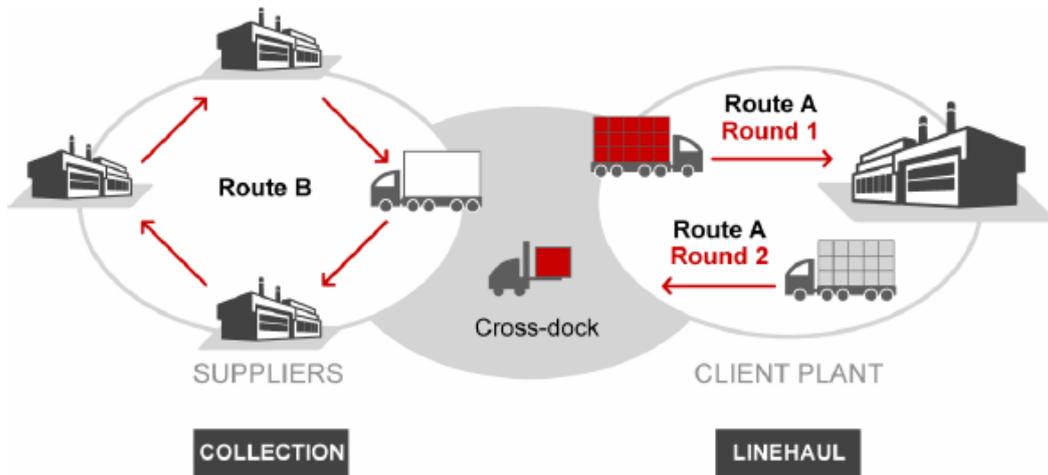


Figura 25.- Ruta de Transporte

Servicios no regulares de transporte:-

Para transporte no regular entre un proveedor y un cliente planta en el modo de salida de transporte (extramp período de seguimiento), los envíos se gestionan por medio de órdenes puntuales (OT) como para el proceso de cube-out.

No programada de transporte puede ser:

- Sobrecarga del circuito directo
- Los pedidos de embalaje de transporte (OT)
- OT (no directa o indirecta del flujo esperado, ver más abajo)

Procedimiento a seguir:

Caso de reanudación automática de transporte:

- Una orden de transporte se genera automáticamente en ELTA
- Departamento de Transporte se encarga del transporte necesario

F) Recibir las piezas del proveedor:-

A medida que nuestro proveedor se encuentra en Hungría por lo que toma alrededor de 7 días en el transporte,

Así que empezar a recibir unidades a partir del día 2 (martes) de la semana 2.

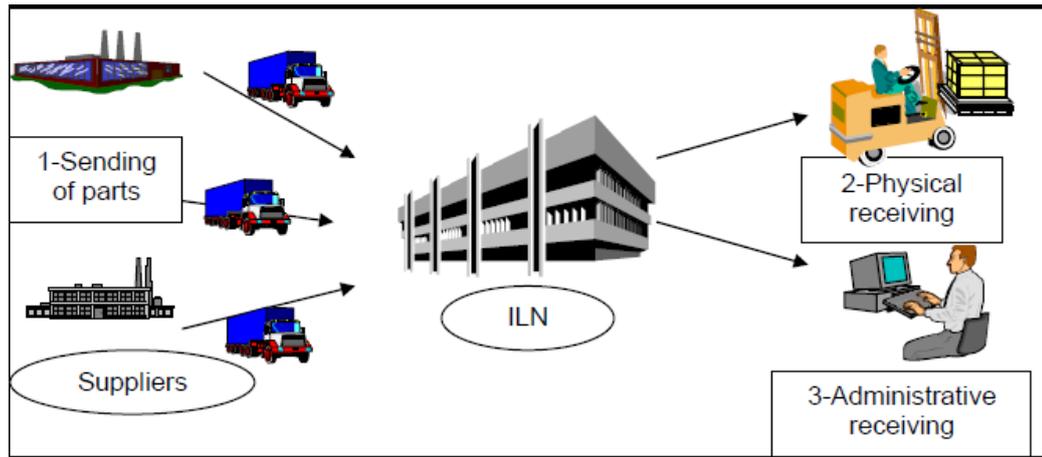


Figura 26:- Recibir las piezas del proveedor



Figura 27:- descarga de mercancías de camión

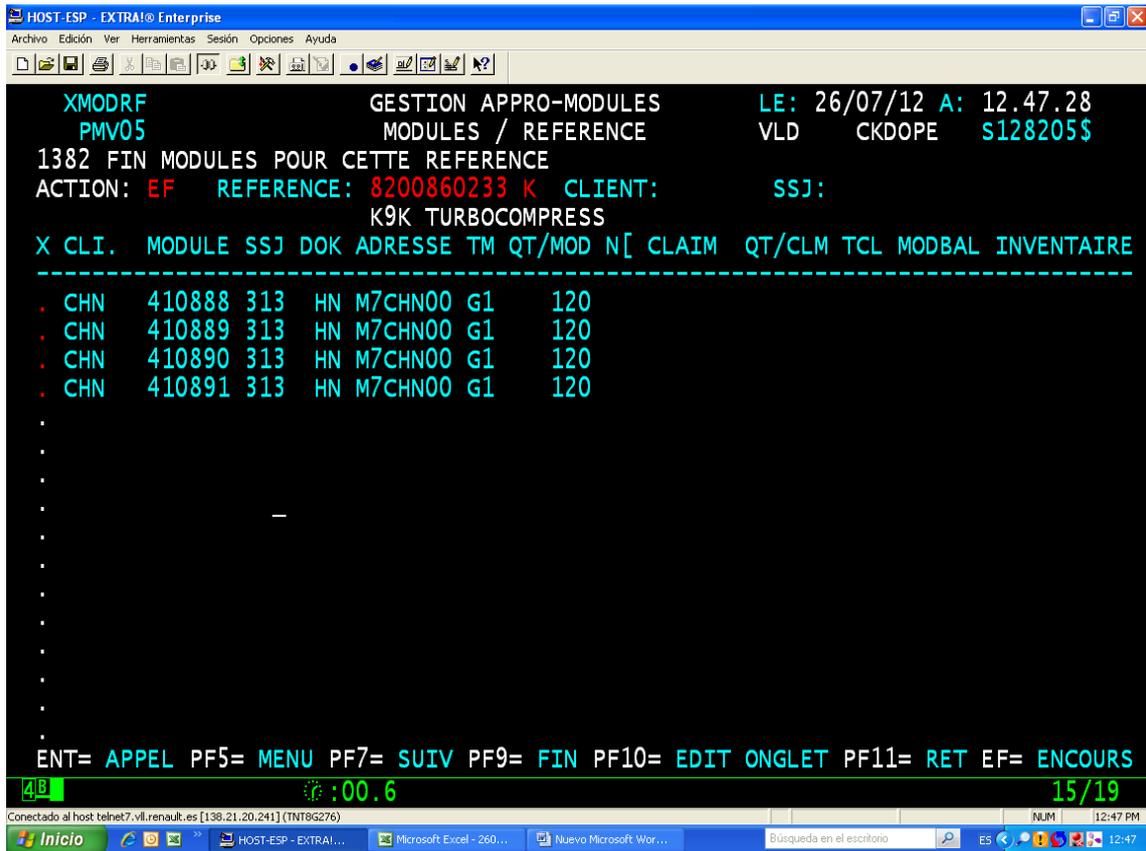


Figura 28:- “EF” pantalla de SI2C



Figura 29:- las mercancías en Almacenaje

Con estas piezas proveedor envía una nota de entrega. Lo que indicar el número de albarán de entrega, el número de partes, la dirección de origen y destino, cantidades, etc

He aquí un ejemplo de los documentos de la nota de entrega.

BORDEREAU DE LIVRAISON NUMERO : 83308693 EXEMPLAIRE N° 2 DATE : 24.05.2012 08:10:53 TELETRANSMIS :

| | | |
|--|---|---|
|  <p>FOURNISSEUR MGI COUTIER NİLÜFER ORGANIZE SAN. BÖL 17 CEVİZ 16140 BURSA VE SANAYİ ANONİM ŞİRKETİ CAPITAL SOCIAL 12.000.000,00 TRY 41758/49401 TICARET SİCİL N° 41758/ BURSA/MERKEZ N° IDENT TVA: Code Vendeur : 00111400</p> | <p>EXPÉDITEUR MGI COUTIER BURSA NİLÜFER Organize San. Böl. Ceviz 16140 BURSA Votre contact : Tél. :</p> | <p>DESTINATAIRE : 103345 RENAULT ESPANA SA - ILN VALLADOLID Crta. MADRID, Km 185 47008 VALLADOLID ESPAGNE 47 ES 00885 Arrivée le 25.05.2012 à 00:00 Expedition le * à *</p> |
|--|---|---|

| DESIGNATION ARTICLE | PAYS D'ORIGINE | N° D'ARTICLE | QUANTITE | UNITE | TYPE DE COLIS D'UC | NBRE | N° D'UC | QTE | N° DE | N° D'UM |
|---------------------|----------------|--------------|------------|-------|--------------------|------|----------|--------|----------|----------|
| COMMANDE | | N° ART. SAP | EXPEDITEUR | | | | | PAR UC | L'ORDRE | |
| | | | | | | | 52524218 | 42 | LR2031FG | 52524218 |
| | | | | | | | 52524216 | 42 | LR2031FE | 52524216 |
| | | | | | | | 52524217 | 42 | LR2031FI | 52524217 |
| | | | | | | | 52524222 | 42 | LR2031FY | 52524222 |
| | | | | | | | 52524220 | 42 | LR2031FR | 52524220 |
| | | | | | | | 52524221 | 42 | LR2031FL | 52524221 |
| | | | | | | | 52524227 | 42 | LR2031FM | 52524227 |
| | | | | | | | 52524228 | 42 | LR2031FN | 52524228 |
| | | | | | | | 52524226 | 42 | LR2031FO | 52524226 |
| | | | | | | | 52524223 | 42 | LR2031FP | 52524223 |
| | | | | | | | 52524224 | 42 | LR2031FQ | 52524224 |
| | | | | | | | 52524225 | 42 | LR2031FR | 52524225 |

Figura 30:- Copia de BL

Se trata de los documentos de prueba que Renault recibió bienes de los proveedores, si hay cualquier error en la entrega respecto, cantidades, números de entradas, número de referencias a continuación, la persona de contacto con el proveedor de preocupación y resolver este problema

Una vez que he recibido Pcs, se muestra en pantalla EF, después de recibir piezas hay varias áreas de poner piezas en función de su situación. Si hay cualquier problema de la calidad del problema de embalaje a continuación, poner estas piezas en la zona M4. Aquí ponemos una pegatina roja en la caja especial con indicación de su problema.



Figura 31:- Zona M4



Figura 32:- técnico de calidad está poniendo billete rojo en mercancías mal

a)



Réception



Préparation



Expédition



b)



Réception

Regroupement



Préparation



Expédition



c)



Réception

Stockage



Préparation



Figura 33:- a,b,c diferente tipos de flujo dentro de almacenaje

G) Calidad:-

- Después de recibir piezas de proveedor, comprueban la calidad de piezas como el envasado, el etiquetado correcto, las cantidades por caja, daños etc bienes, si hay algo mal entonces que poner esas piezas en la zona de M4, de lo contrario, deberán enviar sus artículos en el paso siguiente.
- En la zona M4 primero ponen pegatina roja en esa caja particular indicando el problema, persona de calidad departamento ot investigar y comunicarse con los proveedores.
- Entonces persona realice una inspección de calidad y encontrar las soluciones adecuadas.



Figura 34:- TGP está comprobando problema de los mercancías

H) Etiquetado de envases: -

Hay diferentes tipos de etiquetas en diferentes tipos de envases, lo que indica muchas cosas, como el puerto de destino, dirección de envío, RAN número, peso, cantidad, código de proveedor, número de pieza del proveedor, nombre de la pieza, la fecha, etc

Etiqueta para embalajes pequeños:

| | | | | | |
|-----------------|---------------------|----------------------|-------------------------------|-------------------|---|
| Consignee code | AGV | DOCK/GATE | R4 | Destination point | Supplier's address |
| RAN number | NP67273 | SUPPLIER ADDR | RENAULT GRAND COURONNE | | |
| | | NET WT (KG) | 9,90 | GROSS WT (KG) | 10,30 |
| Supplier's part | 7700 110 616 | | | Weight | |
| | | Supplier's part name | | | |
| Quantity | 30 | DESCRIPTION | COLUNA DIRECAO ESQ | | |
| | | LOCATION REF | 7700 110 616 | | |
| Supplier's code | 90016600 | | | | |
| | | DATE | 2005/11/02 | END CHANGE | Date of closing of packaging at the ILN |
| HU number | 860386 361 | LABEL NOTES | | | |
| | | | | | |

Etiquete para envase grande con un número de envasado:

| | | | | | |
|----------|--------------------------------|---------------|-------------------------------|---------------|---------------|
| RECEIVER | CUR. V. UTILITAIRES CVU | DOCK/GATE | T2 | | |
| DOCUMENT | B47FY93 | SUPPLIER ADDR | RENAULT GRAND COURONNE | | |
| | | NET WT (KG) | 161,64 | GROSS WT (KG) | 192,64 |
| PART NO | 7700 302 072 | | | | |
| | | | | | |
| QUANTITY | 72 | DESCRIPTION | COLUNA DIRECAO ESQ | | |
| | | LOCATION REF | 7700 302 072 | | |
| SUPPLIER | 90016600 | | | | |
| | | DATE | 2005/11/02 | END CHANGE | |
| SERIAL | 281763 445 | LABEL NOTES | | | |
| | | | | | |

Figura 35:- Etiquete con explicación

El LP etiqueta es aquí el mismo que el SP etiqueta. La única diferencia es la apariencia el código de apilamiento. Reglas Apilado son:

- * H: Top
- * M: Medio
- * B: Abajo

Etiqueta para agrupar envases:

Se menciona el número de serie, que permite, gracias a la nota de expedición y / o la hoja de lista de circuito relacionado con el envase de agrupación, para averiguar qué paquetes están dentro.

| | | | |
|------------------------------|--|--|------------|
| MED | | 08 | |
| DOCUMENT | | SUPPLIER ADDR RENAULT GRAND COURONNE | |
| NET WT (KG) 106,46 | | GROSS WT (KG) 157,96 | N OF BOXES |
| MIXED LABEL | | | |
| QUANTITY H | | DESCRIPTION COLUNA DIRECAO ESQ | |
| SERIAL NO 90016600 | | DATE 2005/11/02 | |
| SERIAL NO 81763 | | END CHANGE 18:23:48 | |
| SERIAL NO | | LABEL NOTES | |

En todas estas etiquetas, los códigos de barras cumplen GALIA / ODETTE normas. El prefijo de El control también aparece en la etiqueta.

I) Re-embalaje

Una vez que los bienes son de calidad aceptable, entonces en algún caso hay re-embalaje de mercancías. Significa que si hay cajas pequeñas de mercancías que luego fusionarlos en un recipiente grande, así que es fácil de transportar y guardar pueda espacio.



Figura 36:- Re-embalaje

En esta imagen, el operador está poniendo todos los cuadros pequeños en un contenedor para que sea completa.

En adelante, es un ejemplo de envase final, que está listo para su entrega.



Figura 37:- preparado para enviar

J) Tipos de flujo: -

Flujo directo

Los paquetes entregados por el proveedor se envían sin ningún cambio. Ellos son suficientemente grandes para ser cargado directamente en un recipiente. Van directamente a partir de la recepción de zona a la zona de expedición. Es el más corto de flujo, es el flujo más optimizado en cuanto a logística se refiere.

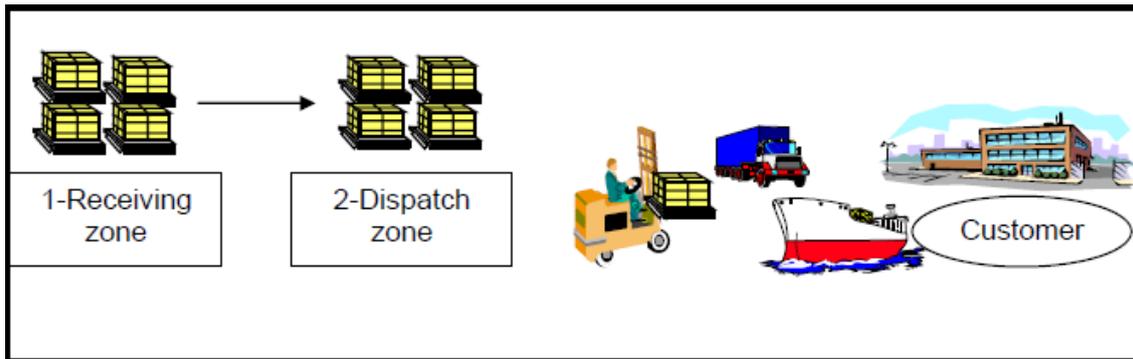


Figura 38:- Flujo directo

Agrupar

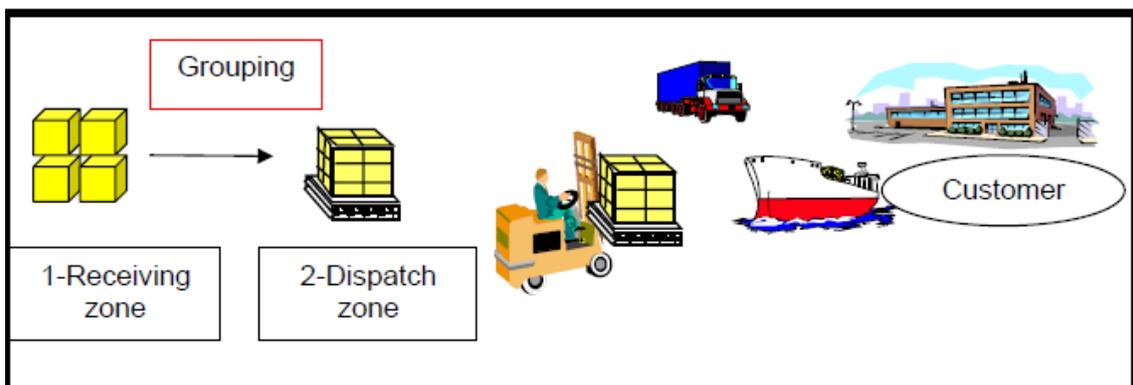


Figura 39:- Agrupar

La unidad de envasado (PU) solicitados por el cliente es demasiado pequeño para ser cargado directamente en Un recipiente. Por lo tanto, varios PU se agrupan juntas y formar un paquete de agrupación. Después de ser marcada una vez, toda la PU de un cliente se agrupa con el fin de formar paquetes completos y optimizar la carga de contenedores.

Re embalaje

El paquete entregado por el proveedor no cumple con el transporte y el Cliente

Limitaciones. Las piezas están embaladas de nuevo.

Ejemplos de situaciones en las que el re envasado es necesario:

- * Parte del cuerpo entregado en envases metálicos no plegable
- * Metales unidad anti-corrosión que necesitan las cubiertas protectoras
- * Piezas transportados en envases retornables entre el proveedor y el ILN plataforma.

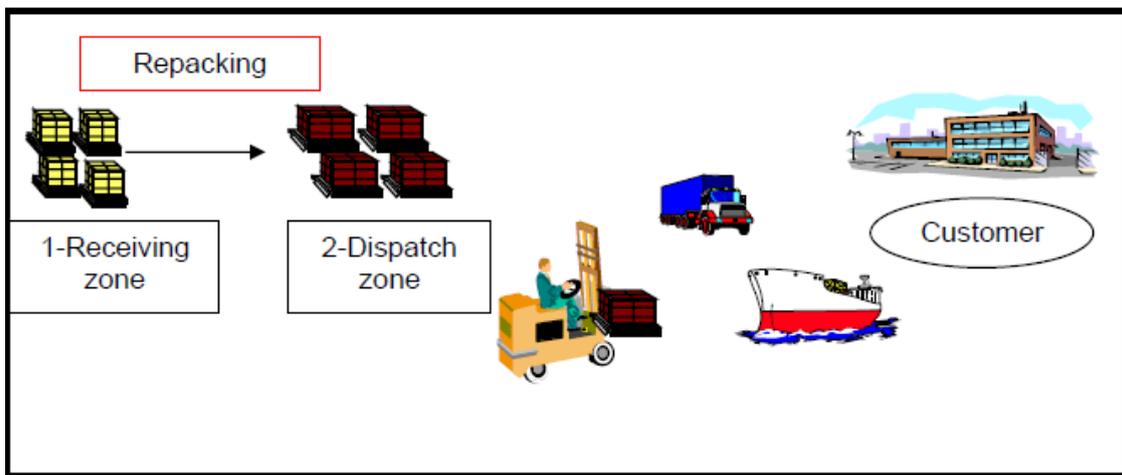


Figura 40:- Re-embalaje

Re embalaje y agrupar

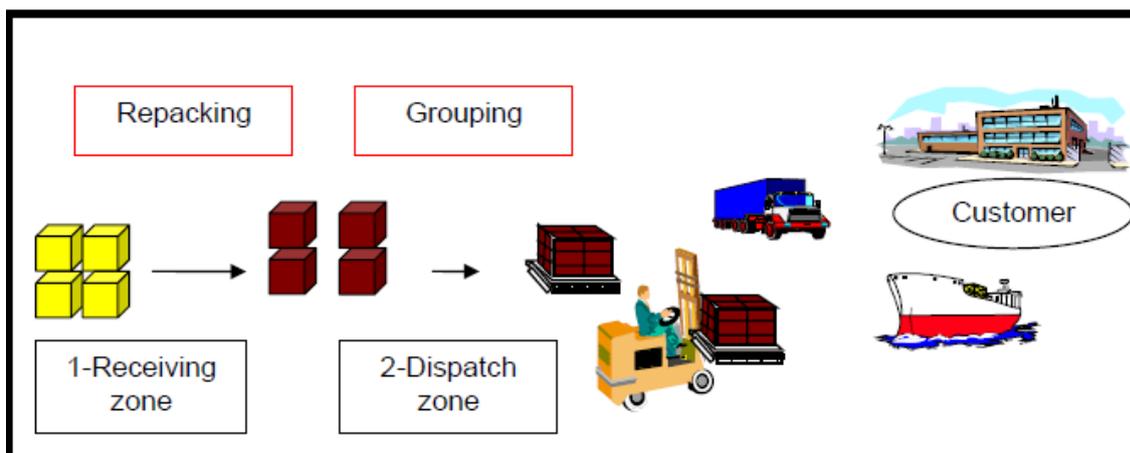


Figura 41:- Re-embalaje y agrupar

Resume los dos flujos anteriores. Las piezas están embaladas de nuevo de acuerdo con las expectativas del cliente y luego se agrupan para formar los paquetes completos.

K) El transporte hasta el puerto:-

Expedición incluye:

Recogida y carga en contenedores de los paquetes de un cliente precisa Edición de los documentos que va a la carga.

Comunicación por ordenador de los datos necesarios para el seguimiento y recibir (enviar nota)

La inscripción en los sistemas de facturación y las costumbres de la información necesarias para liberar la factura y para exportar e importar el despacho de aduana en el país del Cliente

Ahora todos estos contenedores transportados por camiones hasta el puerto de Valencia
Normally container should be at port before 2 days.

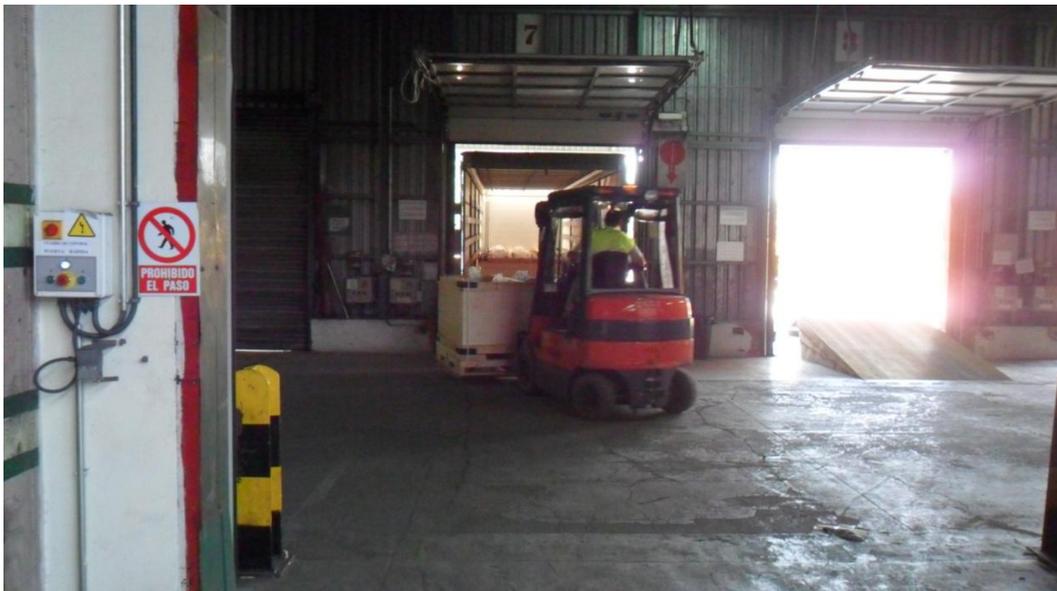


Figura 42:- Cargando en camión

Normalmente hay dos tipos de embalaje de contenedores, -

1. Embalajes desechables
2. Non-disposable Embalaje

En envases desechables cuando el contenedor llegó al puerto de cliente entonces no vuelve pero en embalajes desechables no lo hacen volver a proveedores, normalmente de tipo desechable lo hacen cuando tienen que enviar recipiente muy lejos (como el de España a la India).

Pero utilizan no desechables para el envío de mercancías para un cliente que está muy cerca de proveedor, (como el de España a Marruecos)

Aquí me voy a dar alguna imagen de este tipo de envase: -



Figura 43:- Embalajes desechables



Figura 44:- Non-desposable Embalaje

L) Cargado en barco:-

Cuando hay existencias suficientes en el puerto entonces estas acciones todos los puso en el recipiente, y luego se carga en barco. Hay diferentes tipos de envases en el mercado, pero para envío India Renault use "Contenedor seco-Can 40 'high cube"

A continuación información de contenedor que utiliza Renault. Con la imagen y el peso máximo, altura, longitud, profundidad, etc

CONTENEDOR DRY-VAN 40' HIGH CUBE

| | | | |
|----------------|--------------------|----------------|-------------------------|
| PESO | VACIO | 3.800 Kg | |
| | PESO MAXIMO | 26.600 Kg | |
| MEDIDAS | EXTERNO | INTERNO | PUERTAS ABIERTAS |
| LARGO | 12.192 mm | 12.030 mm | - |
| ANCHO | 2.438 mm | 2.350 mm | 2.335 mm |
| ALTO | 2.896 mm | 2.710 mm | 2.595 mm |
| VOLUMEN | 76,50 m3 | | |



Figura 45:- información de contenedor

By using LI screen of SI2C we can take information related to Container

```

HOST-ESP - EXTRA! Enterprise
Archivo Edición Ver Herramientas Sesión Opciones Ayuda
XMODLI          GESTION MODULES      LE: 26/07/12 A: 13.54.59
PMV07          LISTE DES INVENTAIRES    VLD  CKDOPE  S128205$
0268 A SUIVRE ==> FP7
ACTION : LI      CLIENT : ...    EMBQT : .....

X INVENTAIRE CLI  DOK ADRESSE EMBQT D.DEB D.FIN D.EMB T N.CONTENEUR NMOD PD/NET
-----MAX-----
. 11311C2063 IKO  K7 M9VAL07 11311 28/07 28/07      T 1840931AG12 10 6810
. 11321B2118 NIN  ND M9VAL09 11327 29/07 04/08      4 MSKU6641244 48 9700
. 11321B2119 NIN  ND M9VAL11 11327 29/07 10/08      4 MSKU8789312 48 9700
. 11321B2120 NIN  ND M8VAL13 11327 29/07      4      0      0
. 11321B2170 NIN  ND M8VAL08 11327 11/08      4      0      0
. 11321C2103 IKO  K7 M9VAL08 11321 28/07 28/07      T 1840941B60H 10 6810
. 11321C2117 IKO  K7 M9VAL07 11321 29/07 29/07      T 1840951B87B 10 6810
. 11321C2123 IKO  K7 M9VAL16 11321 01/08 01/08      T 1840961B93X 10 6810
. 11321C2142 IKO  K7 M9VAL22 11321 03/08 03/08      T 1840971B96R 10 6810
. 11321C2143 PKO  P7 M9VAL23 11321 03/08 03/08      T 1841141B97Z 10 6810
. 11321C2149 PKO  P7 M9VAL24 11321 04/08 04/08      T 184115138DS 10 6810
. 11321C2169 IKO  K7 M9VAL22 11321 11/08 11/08      T 184105114BK 10 6810
. 11331B2035 IND  I1 M9VAL07 11333 01/08 01/08      4 MSKU1890970 20 16200
. 11331B2049 IND  I1 M9VAL07 11333 04/08 04/08      4 MSKU0882286 20 16200
. 11331B2057 IND  I1 M9VAL24 11333 08/08 08/08      4 PONU7444363 20 18701
. 11331C2051 IKO  K7 M9VAL24 11331 04/08 04/08      T 184098142HG 10 6810
APPEL=>ENTREE, FIN=>F9, MENU=>F5, SUIVANT=>F7, RETOUR APPELANT=>F11
4B :00.1 07/33
Conectado al host telnet7.vil.renault.es [138.21.20.241] (TNT85285)
Inició HOST-ESP - EXTRA!... Microsoft Excel - 260... Nuevo Microsoft Wor... Búsqueda en el escritorio ES NLIM 11:55 PM
  
```

Figura 46:- "LI" pantalla de Si2C

M) Transporte de seguimiento: -

El Cliente TGP de la ILN que el seguimiento de las entregas para sus clientes hasta los puntos de despacho especificados en los contratos, que son, la mayor parte del tiempo, los Clientes puertos de desembarque. Ellos tienen que gestionar los talleres y los diferentes actores de la cadena. Por lo que respecta a los clientes, que son responsables de la relación con:

- * Las cantidades a despachar

- * Las fechas de expedición y, sobre todo, de la fecha de recepción de los clientes El seguimiento se realiza en términos de contenedores y RAN (la identificación única número para cada paquete para que el sistema asigna una fecha para cada etapa de la proceso), o en términos de cantidades de carga, en CA / modo de CAA. Cualquier retraso debe ser comunicada al cliente tan pronto como sea posible, con un estimación de una nueva fecha de entrega. El cliente evalúa la urgencia y a veces la ILN tiene que poner en marcha un proceso de emergencia.

ESTUDIO ECONÓMICO

Introducción:- Objetivo de este proyecto para llevar a cabo un estudio de flujo completo proceso de transporte de piezas de automóviles de proveedor (Hungría) a Renault-ILN Valladolid a clientes (Chennai, India). Este estudio se divide en algunas medidas, como-

1. Transporte de entrada

A. Transporte de Proveedores (Hungría) a ILN-Valladolid,

B. descarga, mantenimiento, calidad, Re-embalaje, carga y poder de los hombres,

2. Transporte de salida

A. Transporte desde INL-Valladolid hasta el Puerto de Valencia

B. Transporte Marítimo

C. Transporte en la India de Chennai puerto de Renault-Chennai.

Así que hacer una observación del proceso para identificar los aspectos positivos que la compañía tiene actualmente, y lo que podría mejorarse.

1. Transporte de entrada: -

Siempre que las piezas proveedor de barco para su cliente, entonces este proceso en el transporte llamado entrante, transporte Aquí entrante se divide en dos partes.

A. Transporte de Proveedores (Hungría) a ILN-Valladolid: -

Desde Hungría piezas se envían normalmente proveedores mediante el uso de camiones. Es algo alrededor de 2550 kilómetros de Valladolid. Y el costo de transporte por camión es de 1,4 \$ / km.

Por lo tanto, el costo de transporte de Hungría a Valladolid en camión es: -

$$2550 * 1,4 = 3570 \$.$$

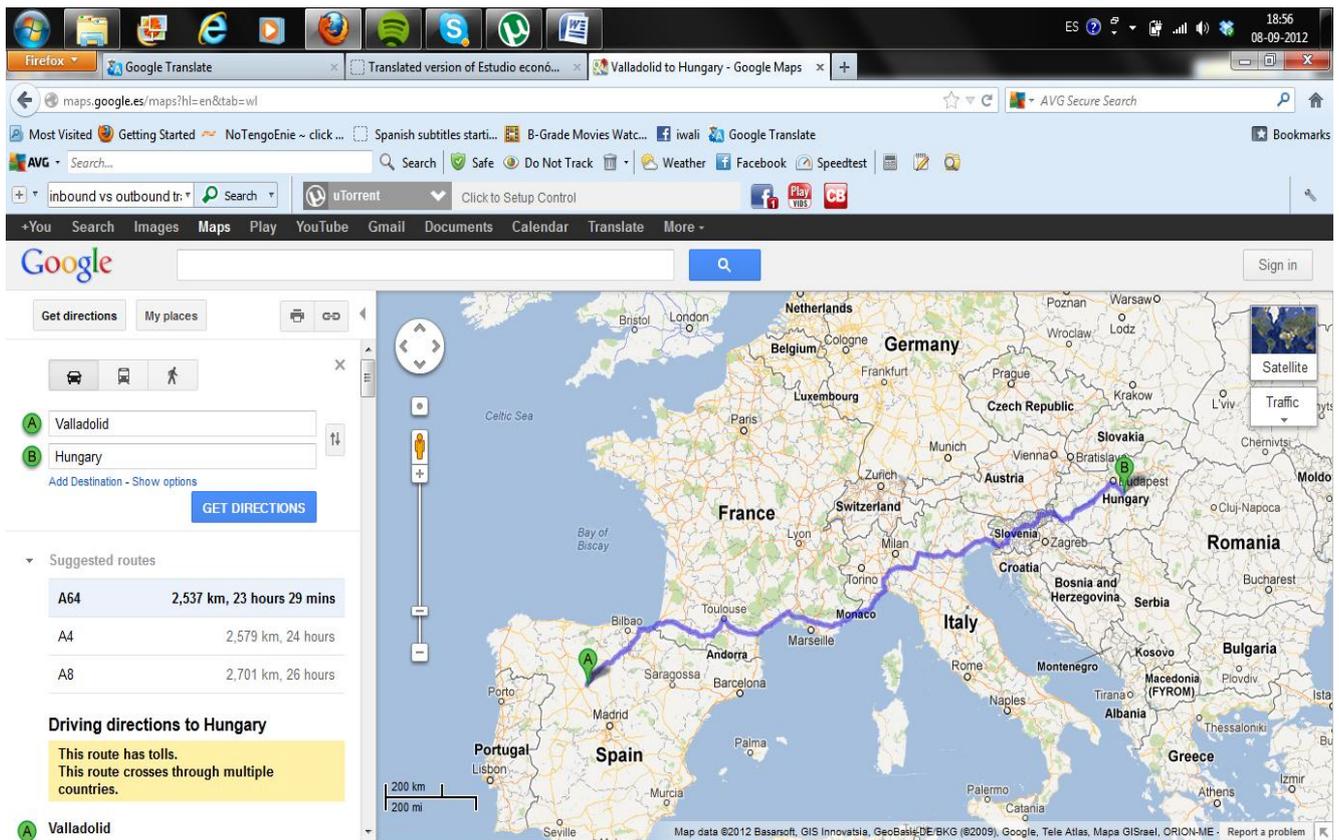


Figura 47:- mapa de distancia desde Hungría a Valladolid, España

B. descarga, mantenimiento, calidad, Re-embalaje, carga y mano de obra: -

Cuando ILN-Valladolid recibió Piezas de Proveedor entonces hay algunas actividades que se deben llevar a cabo de todas estas piezas. Estos son activa, descarga, mantenimiento, re-embalaje, calidad, potencia, etc Estos hombres todas las actividades varían de piezas aparte, por lo que normalmente se considera del 20% del costo total de los mercancías.

2. Transporte de salida: -

Cada vez que las piezas enviadas para el cliente que se llama actividad saliente. Así que, cuando enviamos piezas de Valladolid a Chennai, hay algunos pasos.

A. Transporte desde INL-Valladolid hasta el Puerto de Valencia: -

Aquí Valencia es alrededor de 575 km de Valladolid, y el costo de transporte por kilómetro es de 1,4,

Así costo hasta el puerto de Valencia es $575 * 1,4 = 805 \$$.

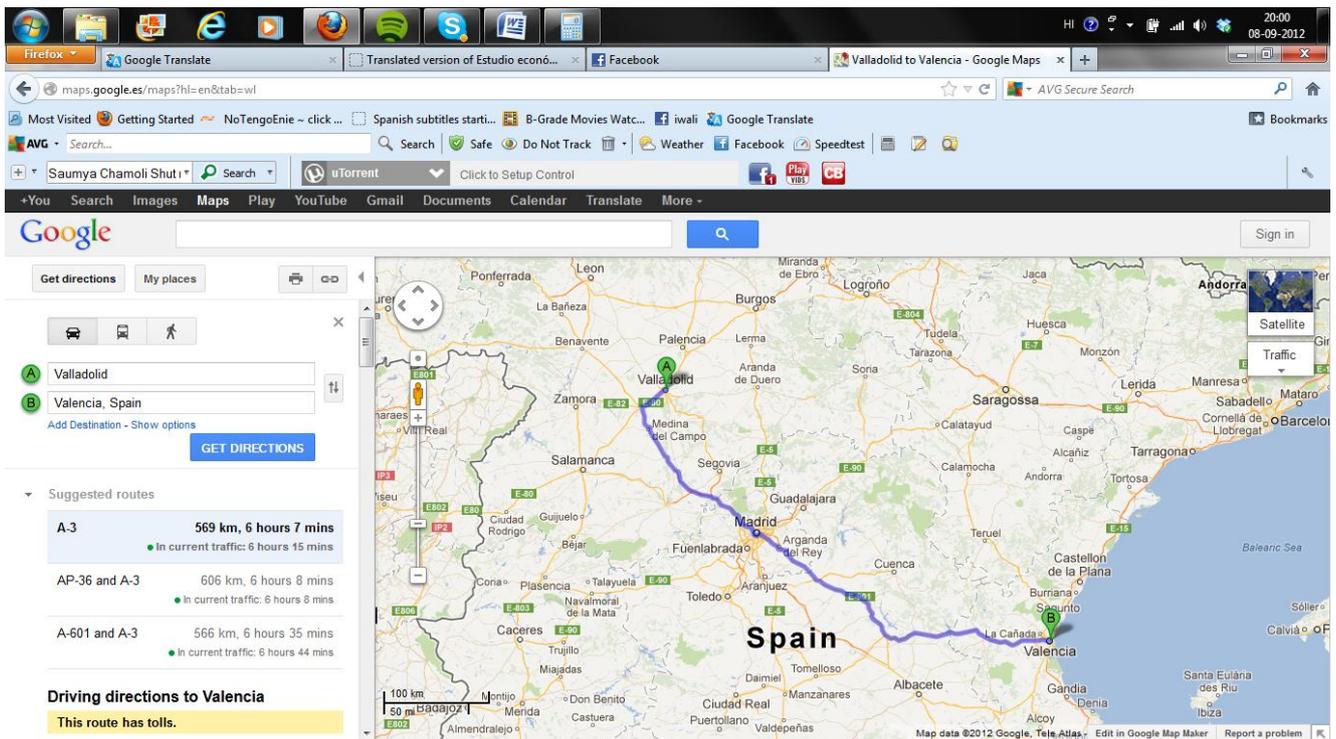


Figura 48:- mapa de distancia desde ILN-Valladolid a Valencia, España

B. Transporte Marítimo: -

Cuando las piezas llegaron en el mar del puerto entonces hay algunas actividades que hay que hacer, como, alquiler de contenedores, alquiler puerto, manejo, flete marítimo transporte. Etcétera

Así que desde el puerto de Valencia hasta el puerto de Chennai, esta cantidad total es de 3000 \$ por contenedor.

C. El transporte en la India de Chennai puerto de Renault-Chennai: -

Desde Chennai puerto a la planta de Renault es de alrededor de 65 kilómetros de distancia y el transporte por camión costo es 0,7 \$ / km.

Por lo tanto, el costo de transporte es de $65 * 0,7 = 45$ \$.

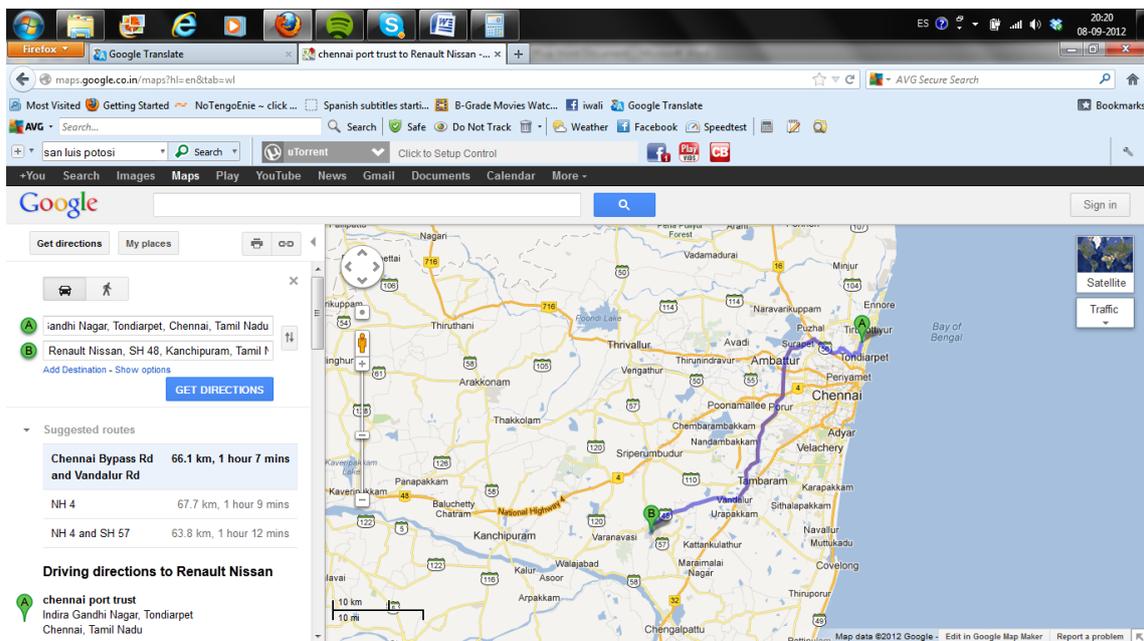


Figura 49:- mapa de distancia desde puerto de Chennai (India) a Renault-India

Coste Total

Así que aquí vamos a calcular el costo total de transporte de Hungría a la India a través de España.

$3570 \$ + 805 \$ + 3000 \$ + 45 \$ + 20\%$ del precio de las mercancías.

$= 7420 \$ + 20\%$ del precio de las mercancías, es total coste de transporte.

CONCLUSIONES Y FUTURO LÍNEAS DE TRABAJO

Conclusión

La conclusión del estudio realizado para conocer el flujo de logística internacional de piezas de automóvil desde Hungría hasta la India a través de España. El proveedor está en Hungría, el cliente se encuentra en la India y la red de logística central se encuentra en España, así que primero hemos recibido las piezas en España, después las enviamos a la India. Hay varios pasos en este proceso, el cual comienza con la recepción con EDI de la orden del cliente. A continuación, se envía esta orden a nuestro proveedor en Hungría. Tras recibir las piezas del proveedor y re-embalarlas se envían a nuestro cliente final en India.

Hay un tiempo marcado para cada paso y es bueno llevar a cabo un control para que se cumplan los plazos. La periodo de tiempo comprendido desde que el proveedor realiza la orden hasta le llegan las piezas se conoce como plazo de ejecución, y en este caso comprende entre 8 y 9 semanas.

Aquí discutimos sobre el envasado, re-embalado, protección, etiquetado, embalajes, validez de piezas etc, porque todos estos son aspectos muy importantes para cualquier flujo logístico.

Según el estudio económico de transporte de mercancías procedentes de Hungría a la India a través de España el gasto es aproximadamente 7.420 \$ + 20% del Precio de las Mercancías. Se incluye el transporte inbound, outbound, calidad, envasado, manipulación, carga-descarga, alquiler de contenedores, alquiler de puerto, etc

Hay muchos factores a tener en cuenta para realizar un flujo logístico internacional, como, el medio ambiente, la situación geográfica, el transporte de larga distancia, los idiomas, entorno técnico, embalaje, etc. Discutimos sobre el tiempo de entrega, embalaje, etiquetado, paquete de piezas, sistema de información, documentación, contenedor, con un costo. Nos enteramos de uso y la importancia de EDI, MS Office y otro software.

Futuro Línea de del trabajo: -

En el futuro habrá una mayor importancia de la logística, pues a consecuencia de la globalización la necesidad de está aumentará con el tiempo. Así, en el 2010 el movimiento de mercancías a nivel internacional fue del 20%, pero en 2020 se estima que será del 80%. La logística proporciona numerosas y variadas alternativas a los consumidores en todos los campos.

Hay muchas áreas donde necesitamos mejorar como-

Medio ambiente: - Debemos trabajar en logística verde para proteger nuestro medio ambiente. Debemos tratar de trabajar en conceptos 3R Reducir, Reutilizar y Reciclar. Así es como podemos salvar nuestro medio ambiente, en el transporte debemos utilizar un sistema de transporte que consuman menos diesel y puede dar un buen kilometraje

Tecnologías de Información: - Mediante el uso de tecnología de la información podemos minimizar las posibilidades de errores, aumentar la calidad, etc. Renault está utilizando un buen sistema de información, pero aún así siempre hay un margen de mejora.

Costos: - El cálculo del coste será nuestro mayor problema en materia de logística, día a día el precio del petróleo aumenta, se requiere mayor seguridad en el periodo de transporte, lo consumidores quieren un atractivo y buen embalaje. Todo ello indica un aumento de los costos. Así que hay que pensar para busca la manera de mantener bajo el costo del transporte, almacenamiento, embalaje, etc.

BIBLIOGRAFÍA:-

Sistema información de Renault

International logistics network guide book of Renault

Google.com

www.Renault.com

Glosario

Calidad total

La calidad total se define como un compromiso con la mejora de la empresa en términos de hacer las “cosas bien en la primera”, para alcanzar la plena satisfacción del cliente tanto interno como externo. La calidad total se logra a través de mediciones constantes y esfuerzo continuo.

Error

Un error es cualquier desviación respecto a un objetivo fijado. Todos los defectos son creados por errores.

Tiempo de ciclo total (Lead time)

Es la suma de todos los tiempos de ciclo de las operaciones individuales de un proceso.

VTT Vanning Time Table.

TGP Part Controller.

CIF Cost Insurance Freight (incoterm).

ILN International Logistic Network.

SI2C MRP system of the ILN

EDI Electronic data Interchange