

Journal da LOGÍSTICA

ANO II - Nº 12 - MAR/ABR. 1992

Distribuição - Produtividade - Embalagem
Transporte - Movimentação e Armazenagem - Suprimento



Resultado de um trabalho

J. G. Vantine

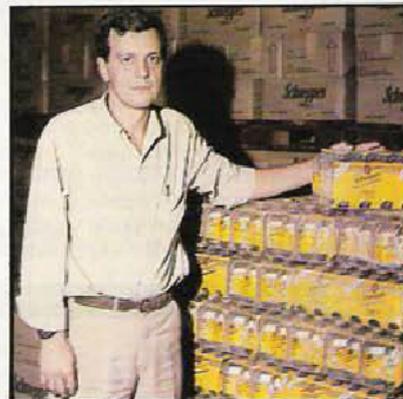
São necessários anos a fio de intenso trabalho e plena dedicação para desenvolver e implantar uma nova idéia, ou um novo empreendimento, dentro de critério de Seriedade, Qualidade e Competência. Esta edição do *Journal da Logística* é um exemplo!

Como você percebe, estamos de roupa-gem renovada, conteúdo ampliado, e abrindo espaço para a comercialização de anúncios como resultado do amadurecimento que levou 12 meses. Sem dúvida um grande passo se considerarmos as contingências da realidade brasileira, que antes de intimidar, nos dá energia para novos riscos e oportunidades.

Esta edição trata de assuntos muito interessantes, como Transporte Ferroviário, este modal mal tratado e mal compreendido - os fatos daqui para a frente podem alterar o seu rumo. Apresentamos, ainda, o sistema de distribuição física da Johnson&Johnson, cuja reportagem possibilita entender como esta empresa se faz presente em diversos canais de distribuição. O transporte Rodoviário recebe uma nova concepção de carroçeria, que vem revolucionar o conceito de caminhão. E, finalmente, uma abordagem sobre o tema Embalagem Sistêmica, cujos benefícios poucas empresas sabem dimensionar, o que não foi o caso da Rhodia, Sanbra, Artex e Hering.

Embalagem também aumenta os lucros

Antônio Carlos Dantas Cabral, da Sanbra: empresa criou um departamento somente para cuidar da embalagem sob o ponto de vista sistêmico. A água tônica Schwepps é um exemplo.



O Brasil, que movimentar no seu mercado de embalagem algo em torno de 2% do PIB, chega a perder cerca de 10% de sua produção de consumo por deficiência de embalagens. Pior do que isso: por não saber usar a embalagem, as empresas jogam pela janela do desperdício expressiva parte de seu faturamento, já que conhecem o Marketing, mas não a função Logística da embalagem.

Segundo a média histórica

da Vantine & Associados, o uso da Logística pode reduzir entre 15 e 30% a quantidade de itens, além de ganhar entre 10 e 20% em área de estocagem.

Nesta edição, **JORNAL DA LOGÍSTICA** mostra companhias que apostam na embalagem sistêmica como forma de evitar desperdício, e, em consequência, aumentar lucros. Os casos são de empresas linha de frente, como a Rhodia, Sanbra, Hering e Artex. **PÁGINA 8**

A CVRD põe a ferrovia nos trilhos



Num País onde a ferrovia é decadente, a Estrada de Ferro Vitória-Minas é um padrão de eficiência e compete com o transporte rodoviário. **PÁGINA 2**

Por que a ferrovia Vitória-Minas é eficiente

Quando se fala em transporte ferroviário, imediatamente se imagina o caos, a ineficiência e a decadência. Pouquíssimas empresas o consideram em suas atividades logísticas, na maioria das vezes com razão.

Na verdade, o transporte ferroviário não vai bem em muitos países, inclusive os Estados Unidos e Canadá, onde tem conotação de custo social muito mais profunda do que se possa imaginar aqui. A Companhia Vale do Rio Doce, porém, mantém uma linha mais que eficiente, a Belo Horizonte-Vitória. Murilo Gomes Serpa, Gerente Geral de Comercialização de Transportes, dá a receita:

Como a Vale encara o negócio ferroviário?

A partir do planejamento estratégico elaborado em 1990, a Companhia decidiu dividir suas atividades em áreas de negócios. Assim, como o minério de ferro e produtos florestais, a ferrovia está inserida na área de negócios Transportes. A CVRD encara a ferrovia como um bom negócio e tem a convicção de que pode continuar crescendo - por isso, já abriu

escritório em Belo Horizonte para maior rapidez na realização de negócios e melhor atendimento aos clientes.

Como a Logística pode ser aplicada nesse novo negócio?

Colocando à disposição dos clientes a logística da empresa, compreendida por portos, navios, ferrovias e escritórios no Exterior.

A tarifa é competitiva em relação ao transporte rodoviário?

Sim, devido à alta produtividade de seus recursos (material rodante e de tração, linha e pessoal) e também devido ao baixo custo energético.

Por que a linha Belo Horizonte-Vitória é eficiente?

Ela é eficiente porque possui uma linha de alto padrão, uma frota de locomotivas e vagões com altos índices de disponibilidade, bons terminais de carga e descarga e também trabalha com o planejamento de seus serviços. Por outro lado, a Estrada de Ferro Vitória-Minas está adotando também a filosofia just-in-time, para ter maior rapidez e pontualidade na entrega das mercadorias.

Modal para grandes volumes

Na matriz do transporte moderno, o modal ferroviário está consagrado ao perfil de grandes massas e grandes distâncias, não sendo adequado do ponto de vista logístico para a distribuição de bens de consumo pela característica exigida de fracionamento. Além do mais, por não oferecer a facilidade do porta-a-porta, tende a oferecer espaços para outros modais.

Em especial no Brasil, o transporte ferroviário deixa de ter um perfil de transporte de passageiros, indicando tendências de consolidação como transporte de carga dentro das premissas que o caracterizam. Os próximos anos certamente fornecerão a leitura de serem melhores que os outros, principalmente pela decisão federal de transferir o gerenciamento da operação de tráfego e investimento em material rodante para a iniciativa privada, mantendo para si apenas a manutenção e expansão do leito e das linhas.

Na esteira dessa tendência, a CVRD extrapola os limites da autocupação passando a gerenciar a ferrovia Belo Horizonte a Vitória, sob a ótica logística.

CARTAS



Muito abrangente

Ao tomar contato com o **JORNAL DA LOGÍSTICA**, percebi que se trata de veículo muito abrangente e de grande importância para os profissionais que atuam na movimentação de materiais. Por causa disso, gostaria de recebê-lo mensalmente.

*Antônio da Rocha
Embraco S/A
Joinville - SC*

Números anteriores

Gostaria de receber todos os números anteriores do **JORNAL DA LOGÍSTICA**.

*Casimiro E. Piris Júnior
Prodesp
Taboão da Serra - SP*

Ponta acadêmica

Tomei conhecimento da existência do **JORNAL DA LOGÍSTICA** e faço esse primeiro contato para saber como recebê-lo em nossa biblioteca. Além de a Logística fazer parte do nosso curso de Administração de

Empresas, percebi, através dos números desse jornal, que ela é abordada de forma sistêmica e em conjugação com outros setores vitais do dia-a-dia empresarial, como o Marketing, transportes, embalagens, atendimento a cliente e produtividade. Isso, sem dúvida, faz com que tal publicação tenha ainda mais utilidade para nossos alunos e professores.

*Edson de Freitas
Faculdade São Marcos
Administração de Empresas
São Paulo - SP*

Fonte de informação

Através da revista Check-out fiquei conhecendo o **JORNAL DA LOGÍSTICA**. Como nossa empresa distribui produtos importados para todo o território nacional, interessei-me por essa fonte de informação, tendo em vista o aperfeiçoamento de nossos sistemas. Assim, gostaria de receber o jornal mensalmente.

*Mozart Ribeiro
Incremento Comercial e
Distribuidora S/A
São Paulo - SP*

EXPEDIENTE

Diretor Responsável
J. G. Vantine

Diretor de Redação
Fernando Leal

Serviços Editoriais
Texto a Rigor

O **JORNAL DA LOGÍSTICA** é uma publicação da Vantine & Associados, rua Cônego Eugênio Leite, 97, SP. Telefone: 853-5444. Fax: 64-9733.

Opiniões emitidas em artigos assinados não representam, necessariamente, a opinião da publicação.

Não é permitida a reprodução de artigos ou reportagens, em parte ou no todo, sem a prévia autorização do Editor.

Coordenação Técnica da Edição

Vantine & Associados



VANTINE & ASSOCIADOS

CONSULTORIA - LOGÍSTICA - DISTRIBUIÇÃO

O QUE É SISTEMA SPED?

O Sistema SPED nasce para fazer do palete, o elemento de interface da distribuição física nacional. Dentro desta nova visão, o palete não pode mais estar associado apenas à estocagem de materiais.

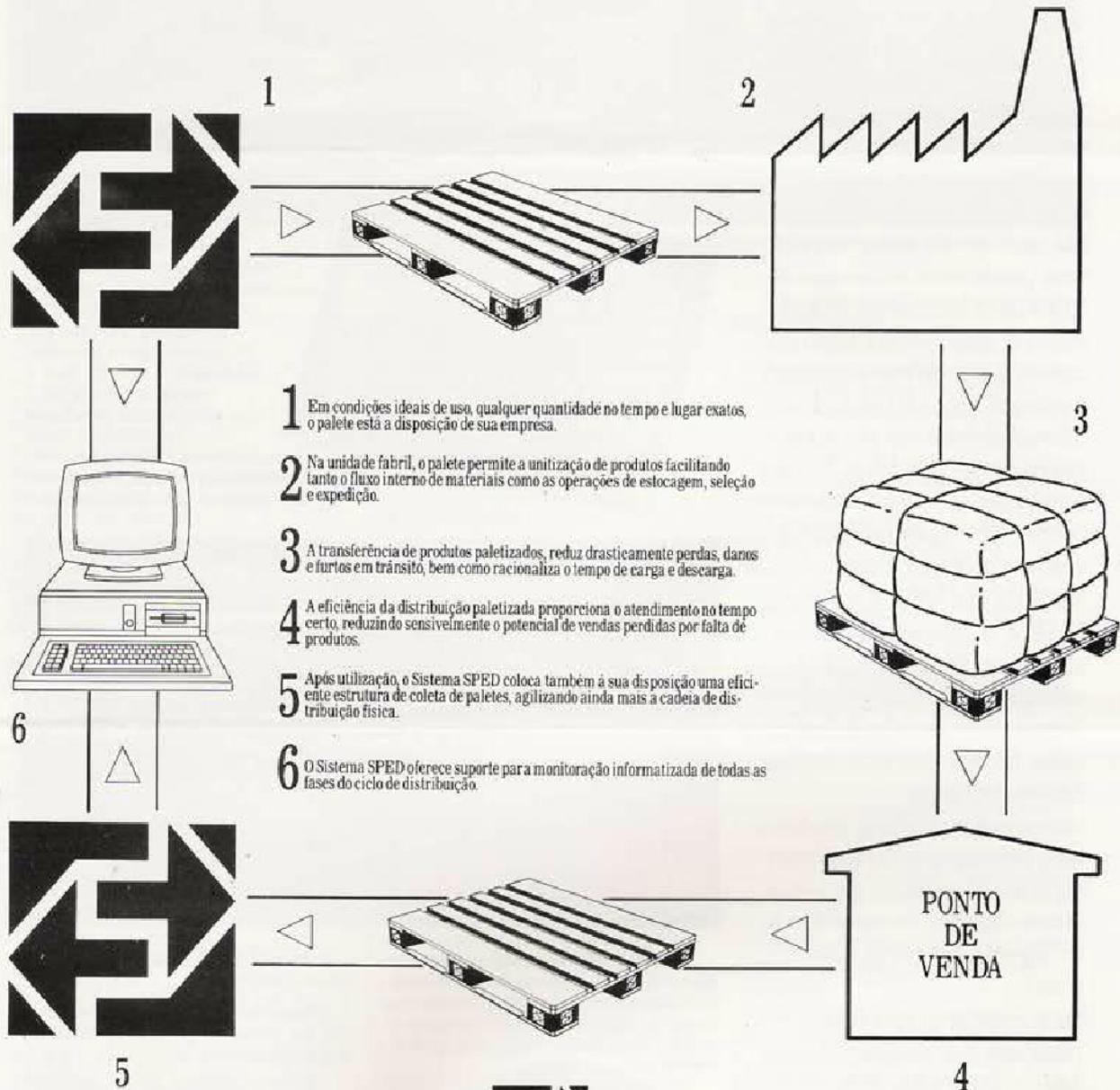
Ao ampliar seu horizonte de utilização, a SPED possibilita a transferência de mercadorias paletizadas dentro de todo o ciclo logístico, através da intercambiabilidade de paletes.

Além do palete, o Sistema SPED oferece toda a

administração, controle e suporte operacional necessários desde a entrada na empresa até a coleta do palete no último cliente da cadeia de distribuição.

Adotando o Sistema SPED, sua empresa deixa de comprar paletes e passa a adquirir um serviço racional, inteligente e ágil, eliminando assim a necessidade de imobilizar capital, canalizando estes recursos para as atividades produtivas.

SPED, Sinônimo de Palete Intercambiável.



Sistema Paletizado de Expedição e Distribuição Ltda.

R. Tapajós, 85 - Tel: (011) 228-9019 - Fax: (011) 228-4874 - CEP: 01107 - Ponte Pequena - São Paulo - S.P.

Por que a ferrovia Vitória-Minas é eficiente

Quando se fala em transporte ferroviário, imediatamente se imagina o caos, a ineficiência e a decadência. Pouquíssimas empresas o consideram em suas atividades logísticas, na maioria das vezes com razão.

Na verdade, o transporte ferroviário não vai bem em muitos países, inclusive os Estados Unidos e Canadá, onde tem conotação de custo social muito mais profunda do que se possa imaginar aqui. A Companhia Vale do Rio Doce, porém, mantém uma linha mais que eficiente, a Belo Horizonte-Vitória. Murilo Gomes Serpa, Gerente Geral de Comercialização de Transportes, dá a receita:

Como a Vale encara o negócio ferroviário?

A partir do planejamento estratégico elaborado em 1990, a Companhia decidiu dividir suas atividades em áreas de negócios. Assim, como o minério de ferro e produtos florestais, a ferrovia está inserida na área de negócios Transportes. A CVRD encara a ferrovia como um bom negócio e tem a convicção de que pode continuar crescendo - por isso, já abriu

escritório em Belo Horizonte para maior rapidez na realização de negócios e melhor atendimento aos clientes.

Como a Logística pode ser aplicada nesse novo negócio?

Colocando à disposição dos clientes a logística da empresa, compreendida por portos, navios, ferrovias e escritórios no Exterior.

A tarifa é competitiva em relação ao transporte rodoviário?

Sim, devido à alta produtividade de seus recursos (material rodante e de tração, linha e pessoal) e também devido ao baixo custo energético.

Por que a linha Belo Horizonte Vitória é eficiente?

Ela é eficiente porque possui uma linha de alto padrão, uma frota de locomotivas e vagões com altos índices de disponibilidade, bons terminais de carga e descarga e também trabalha com o planejamento de seus serviços. Por outro lado, a Estrada de Ferro Vitória-Minas está adotando também a filosofia just-in-time, para ter maior rapidez e pontualidade na entrega das mercadorias.

Modal para grandes volumes

Na matriz do transporte moderno, o modal ferroviário está consagrado ao perfil de grandes massas e grandes distâncias, não sendo adequado do ponto de vista logístico para a distribuição de bens de consumo pela característica exigida de fracionamento. Além do mais, por não oferecer a facilidade do porta-a-porta, tende a oferecer espaços para outros modais.

Em especial no Brasil, o transporte ferroviário deixa de ter um perfil de transporte de passageiros, indicando tendências de consolidação como transporte de carga dentro das premissas que o caracterizam. Os próximos anos certamente fornecerão a leitura de serem melhores que os outros, principalmente pela decisão federal de transferir o gerenciamento da operação de tráfego e investimento em material rodante para a iniciativa privada, mantendo para si apenas a manutenção e expansão do leito e das linhas.

Na esteira dessa tendência, a CVRD extrapola os limites da autoocupação passando a gerenciar a ferrovia Belo Horizonte a Vitória, sob a ótica logística.

CARTAS



Muito abrangente

Ao tomar contato com o **JORNAL DA LOGÍSTICA**, percebi que se trata de veículo muito abrangente e de grande importância para os profissionais que atuam na movimentação de materiais. Por causa disso, gostaria de recebê-lo mensalmente.

*Antônio da Rocha
Embraco S/A
Joinville - SC*

Números anteriores

Gostaria de receber todos os números anteriores do **JORNAL DA LOGÍSTICA**.

*Casimiro E. Piris Júnior
Prodesp
Tuboão da Serra - SP*

Ponta acadêmica

Tomei conhecimento da existência do **JORNAL DA LOGÍSTICA** e faço esse primeiro contato para saber como recebê-lo em nossa biblioteca. Além de a Logística fazer parte do nosso curso de Administração de

Empresas, percebi, através dos números desse jornal, que ela é abordada de forma sistêmica e em conjugação com outros setores vitais do dia-a-dia empresarial, como o Marketing, transportes, embalagens, atendimento a cliente e produtividade. Isso, sem dúvida, faz com que tal publicação tenha ainda mais utilidade para nossos alunos e professores.

*Edson de Freitas
Faculdade São Marcos
Administração de Empresas
São Paulo - SP*

Fonte de informação

Através da revista Check-out fiquei conhecendo o **JORNAL DA LOGÍSTICA**. Como nossa empresa distribui produtos importados para todo o território nacional, interessei-me por essa fonte de informação, tendo em vista o aperfeiçoamento de nossos sistemas. Assim, gostaria de receber o jornal mensalmente.

*Mozart Ribeiro
Incremento Comercial e
Distribuidora S/A
São Paulo - SP*

EXPEDIENTE

Diretor Responsável
J. G. Vantine

Diretor de Redação
Fernando Leal

Serviços Editoriais
Texto a Rigor

O **JORNAL DA LOGÍSTICA** é uma publicação da Vantine & Associados, rua Cônego Eugênio Leite, 97, SP. Telefone: 853-5444. Fax: 64-9733.

Opiniões emitidas em artigos assinados não representam, necessariamente, a opinião da publicação.

Não é permitida a reprodução de artigos ou reportagens, em parte ou no todo, sem a prévia autorização do Editor.

Coordenação Técnica da Edição

Vantine & Associados



VANTINE & ASSOCIADOS
CONSULTORIA - LOGÍSTICA - DISTRIBUIÇÃO

A distribuição da Johnson & Johnson

A Distribuição é, hoje, um dos principais nós que afligem as empresas. Nesse setor, pode-se lucrar muito, mas, também, contabilizar enorme ineficiência. A

Johnson & Johnson, de São José dos Campos, São Paulo, leva isso muito a sério, tanto pelo fato de ser a maior e mais diversificada empresa do mundo em produtos para a saúde, quanto por seguir a filosofia de seus fundadores. Há mais de 40 anos, um de seus presidentes escreveu:

“Devemos constantemente nos esforçar para reduzir nossos custos, a fim de manter preços razoáveis. Os pedidos de nossos clientes devem ser prontos e corretamente atendidos. Nossos fornecedores e distribuidores devem ter a oportunidade de auferir um lucro justo.”

Fundada em 1886 nos Estados Unidos, a Johnson & Johnson chegou ao Brasil em 1933, instalando-se às margens do rio Tamandateí, na Capital. Hoje, quase 60 anos depois, a empresa fabrica produtos cirúrgico-hospitalares, produtos para primeiros socorros, para higiene de crianças, produtos odontológicos, farmacêuticos, de higiene feminina, entre outros.

Para mostrar como está planejada a Distribuição da J&J, o JORNAL DA LOGÍSTICA foi ouvir Christiano de Gusmão Filho, responsável pela Gerência de Distribuição da empresa.

4



Para distribuir sua grande produção, a Johnson & Johnson coleta os produtos acabados nas diferentes fábricas, armazena-os no depósito de produtos acabados e coloca a mercadoria na condição de estoque disponível para vendas. Efetuada a venda, que é diária, procede-se à separação dos produtos vendidos e seus respectivos embarques nos veículos das transportadoras contratadas pela Distribuição.



Como a J&J consegue harmonizar o planejamento da Distribuição, contando com produtos comercializados em diferentes canais, como farmácias, supermercados etc:

Através dos depósitos das transportadoras que nos atendem. Ou seja, os produtos acabados da Johnson & Johnson vendidos são inicialmente transferidos para o depósito da transportadora e esta processa a carga, consolidando num mesmo veí-

culo mercadorias compatíveis a um mesmo cliente.

Como se organiza a distribuição interna, do ponto de vista do organograma?

O Departamento de Distribuição conta com aproximadamente 90 pessoas. No topo da linha há um gerente de Distribuição, ao qual se subordinam gerentes de armazenagem e expedição, transportes, informática, e de controladoria de fretes.



Deposito de produtos acabados, uma das partes importantes da distribuição da Johnson&Johnson

Cabe à área de Distribuição da Johnson&Johnson: coletar os produtos acabados nas diferentes fábricas; armazená-los no depósito de produtos acabados; colocar esses produtos acabados na situação de estoque disponível para vendas; efetuada a venda - que é diária - procede-se à separação dos produtos vendidos e seus respectivos embarques nos veículos das transportadoras contratadas pela Distribuição.

O que é a J&J em termos de instalações físicas, armazéns, depósitos regionais, utilização de frota própria ou de terceiros, relação de transportadoras?

A J&J até a presente data não se utiliza de depósitos regionais para suporte de sua distribuição. Portanto, ela dispõe de um Depósito Central de Produtos Acabados, situado no parque industrial de São José dos Campos. A frota utilizada nas entregas dos produtos acabados compete à terceiros.

E o nível de erros na entrega?

Sete erros para cada 400 mil caixas/mês entregues.

A J&J aplica algum conceito de qualidade no atendimento ao cliente?

Sim, observando prazos de entrega e integridade física dos produtos

e embalagens.

A empresa mede o nível de seus serviços?

Sim, acompanhando os prazos de entrega junto aos clientes e solucionando rapidamente eventuais ocorrências (reentregas e recusa), de modo a atender às expectativas da área de Marketing da Companhia.

Como a Johnson&Johnson encara a logística?

A logística é vista pela Johnson&Johnson como uma importante ferramenta na otimização de suas diferentes operações de Planejamento, Compras, Transporte e Distribuição Física.

O ESTILO J&J

■ O que é

A Johnson&Johnson tem aproximadamente 6 mil funcionários, na seguinte estrutura administrativa:

Johnson&Johnson Indústria e Comércio Limitada, dividida em três segmentos de mercado - produtos para higiene infantil, higiene pessoal e produtos para a saúde;

Johnson&Johnson Produtos Farmacêuticos, dividida em dois segmentos - Cilag Farmacêutica Ltda e Janssen Farmacêutica Ltda; e

Johnson&Johnson do Nordeste.

A maior parte do pessoal administrativo e de mercado está baseado em dois prédios na Capital, com quase 30 mil metros quadrados de área útil.

Apenas a Johnson&Johnson do Nordeste tem sua administração independente.

■ Estrutura física

O parque industrial de São José dos Campos (SP), inaugurado em 1954, abriga as unidades onde são fabricados os produtos das linhas pessoal, infantil, saúde, farmácia e profissional. Também ficam lá os centros de pesquisa e desenvolvimento, controle de qualidade, fábrica de equipamentos industriais, subestação transformadora de energia e uma estação de tratamento de efluentes.

O Parque Industrial de Jaguariúna (SP), em funcionamento desde 1982, concentrará, no futuro, a fabricação de toda a linha infantil.

A fábrica de Sumaré (SP), inaugurada em 1975, produz matérias-primas básicas.

A fábrica de João Pessoa, na Paraíba (1977), fabrica absorventes higiênicos e o talco Banho a Banho.

■ Qualidade

Para a Johnson&Johnson, qualidade não é um conceito abstrato, mas resultado da aplicação de padrões rígidos de fabricação, de processamento industrial em instalações adequadas e da utilização de equipamentos de alto desempenho técnico. Tudo isso mais mão-de-obra especializada e matérias-primas rigorosamente selecionadas.

A empresa adota avançados critérios de avaliação de matérias-primas, e mantém pesquisas laboratoriais constantes para verificar efeitos das substâncias utilizadas em seus produtos sobre o organismo, a pele e o cabelo humanos.

A Johnson&Johnson investe pesado em pesquisa, buscando novos métodos de trabalho e processos originais de análise e fabricação.

Revolução em carrocerias

Com linha avançada de produtos, um enfoque comercial agressivo e apoio eficaz aos clientes no pós-venda, a Töller Viaturas e Equipamentos tem conseguido aumentar sua participação de mercado, apesar da prolongada crise econômica brasileira.

Empresa com por cento nacional, a Töller atua na produção de equipamentos de transporte com forte inovação tecnológica, antecipando as tendências e necessidades de modernização deste setor no Brasil. Exemplos disso são a carroceria metálica Wing, com capota móvel de acionamento rápido, na forma de asas, e o baú lonado Sider.

Nesta entrevista ao **JORNAL DA LOGÍSTICA**, André Tôueg, sócio-proprietário da empresa, fala das inovações que a empresa colocou no mercado, do setor que cria pouco e copia muito e do futuro da área de equipamentos no Brasil. "Nossa filosofia tem por base oferecer produtos com nível de qualidade internacional e com desempenho operacional diferenciado" diz Tôueg.

Como está hoje o setor de equipamentos para transporte no Brasil?

Infelizmente, ele reflete hoje uma situação de excedentes de oferta, com uma

demanda muito fraca. Pior ainda, a oferta espelha a mesmice dos empresários, que não diferenciam seus produtos e persistem em seu copiar uns aos outros, dentro de soluções lançadas há pelo menos 30 anos.

O que é carroceria Sider?

Sider é um baú lonado com cortinas laterais de correr. Destina-se ao transporte paletizado e permite o carregamento ou descarregamento pelas laterais do caminhão ou da carreta.

Que as principais características dessa carroceria?

O sider traz os benefícios da simplicidade de manejo, da segurança para a carga e para o pessoal, sem falar na eficiência, já que reduz os tempos de carga ou descarga, pois

evitam-se o enlombamento e a amarração, operações sempre muito demoradas e, às vezes, arriscadas para a carga e para os ajudantes (sob condições de chuva, por exemplo).

O Sider apresenta vantagens em relação a equipamentos semelhantes?

Ele substitui com enormes vantagens tanto as carrocerias ou carretas abertas quanto os baús convencionais. Estes últimos não oferecem quase nenhum acesso lateral para a carga que precisa percorrer todo seu comprimento.

Mais: o Sider libera totalmente ambas as laterais da unidade para o rápido ataque de uma ou mais empilhadeiras. A operação não dura mais que poucos minutos.

Isso significa que o motorista pode trabalhar sozinho?



A carroceria Sider, eficiência e simplicidade que fazem sucesso

A operação dispensa os ajudantes. Valoriza-se o trabalho e a dignidade do motorista, que se responsabiliza totalmente pela sua unidade, abrindo-a, fechando-a e conduzindo-a com mais agilidade e com mais estabilidade na estrada. A construção é mais leve, principalmente nas partes mais altas da caixa de carga.

Nesse baú lonado a carga fica segura?

Totalmente, sem problemas. As cortinas deslizam suavemente e suas correias são rapidamente travadas, formando uma verdadeira parede, mais forte do que um painel de alumínio. A estanquidade é perfeita, assegurada pelas formas do projeto e pelo tensionamento das cortinas em

todos os seus planos.

Do ponto de vista logístico, trata-se então de equipamento muito útil...

Se analisado sob a ótica da Logística, o Sider é a extensão da mecanização do armazenamento para a atividade seguinte: o transporte. É o correspondente do palete, da empilhadeira, das técnicas do just-in-time, etc.

Qual a origem dessa tecnologia utilizada?

O conceito de baú com laterais cortinadas teve origem na Inglaterra na década de 70. Espalhou-se rapidamente por toda a Europa Ocidental, onde hoje responde por aproximadamente 80% da movimentação de cargas secas. Chamado de "Curtain sider", ele fez avanços rápidos nos EUA, recentemente. Diversos países oferecem variantes mais ou menos avançadas.

A Töller licenciou a tecnologia para o Brasil a partir de diversas origens, todas européias, e investe agressivamente na proteção do know-how patenteado, tanto das soluções importadas quanto das invenções e desenvolvimentos realizados no Brasil.

E em relação a lançamentos futuros?

Tradicionalmente, a Töller realiza lançamentos

todo ano, no Salão do Automóvel e na Brasil Transpo. Em 91, lançamos o Sider com teto retrátil para acesso por guindaste ou pontes rolantes. A partir de 92 e para o futuro, uma extensa gama de produtos complementares está prevista, sempre dentro de enfoques competitivos bem determinados, para defender a parcela de mercado já conquistada, e, também, tendo em vista a expansão para outras atividades com bom potencial de crescimento, como é o caso da distribuição urbana.

Neste aspecto, a Töller confirma a importância dessa linha de produtos e sua intenção em cobri-la com capacidade de produção já instalada, antecipando-se a retomada do cresci-

PARA O EXTERIOR

A Canozo Madeiras, uma das líderes de mercado no segmento onde atua, acaba de fornecer para a Nestlé 3.300 paletes modelo ISO 2, na dimensão de 1.000 x 1.200mm, que serão utilizados na movimentação, armazenagem e transporte da Nestlé argentina. O palete é o principal produto da Canozo, que com a transação dá os primeiros passos para atuar no mercado exportador, com vistas principalmente ao Mercosul.

Possuindo florestas próprias localizadas ao Norte do Estado do Mato Grosso, que garantem o suprimento da matéria-prima de suas unidades industriais de Cláudia e Catanduva, a Canozo tem investido em novas técnicas industriais para manter a qualidade de seus produtos.

Por outro lado, a empresa também se preocupa com o equilíbrio ecológico, e para preservá-lo tem mantido, com recursos próprios, projetos de reflorestamento, que hoje representam um total de 100 mil árvores, com idade média de cinco anos.

AO ALCANCE DE TODOS

A Vantine & Associados, que promove o megaevento Logistech, missões de estudos avançados ao Exterior e seminários internacionais de Logística, está ampliando sua divisão de Treinamento e Desenvolvimento de Recursos Humanos.

Logística, nos países desenvolvidos, é sinônimo de redução de custos, eficiência, produtividade e qualidade no atendimento a clientes.

Em outras palavras, trata-se de ferramenta que, numa organização, contempla todo o fluxo de informações e movimentação de materiais, da matéria-prima ao produto acabado.

Segundo J. G. Vantine, diretor-geral da empresa de consultoria, a expansão da Divisão de Treinamento e Desenvolvimento de Recursos Humanos se deve ao fato de a Vantine & Associados ter percebido que seus conhecimentos de Logística estavam sendo repesados na alta direção das empresas que contratam seus serviços.

"Achamos necessário que a Logística seja disseminada em outros níveis de uma organização, para que esta possa tirar o máximo de proveito de suas técnicas" - explica.

A ampliação foi decidida também em função de uma outra constatação: a Logística vem crescendo de importância no Brasil, mas o pessoal que atua no setor não vem acompa-



nhando o desenvolvimento profissional de outras áreas empresariais.

Com a ampliação, a empresa de consultoria vai também atuar nos campos da média gerência e supervisão, oferecendo cursos e seminários sobre Logística Integrada, Planejamento de Distribuição, Sistema Integrado de Embalagem, Planejamento, Operação de Transportes etc.

AS ATIVIDADES DA V&A

19 de março - Palestra de J. G. Vantine em Brasília sobre "Produtividade e qualidade no varejo de auto-serviços". Promoção foi da Associação Brasileira de Supermercados (Abrás), que recebeu em seu auditório na Capital Federal 48 integrantes do governo ligados ao ministério da Economia e Programa Brasileiro de Qualidade e Produtividade.

1 a 10 de maio, Miami - Participação de J. G. Vantine na missão técnica da Abrás, composta por 130 empresários e executivos brasileiros do setor supermercadista, a empresas de distribuição dos EUA. Na agenda, a Feira Internacional de Supermercados, organizada pelo Food Marketing Institute.

8 de maio - Conferência de Walter Zinn, da Universidade de Miami, sobre "Administração de canais de distribuição e o supermercadismo". Coordenação da Vantine & Associados através de acordo operacional com o doutor Walter Zinn.

8 de maio - Visita técnica à central de distribuição do Publix, terceira rede de supermercados dos EUA. Coordenação J. G. Vantine e W. Zinn.

9 de maio - Conferência de Vantine: "Parceria entre fornecedores e supermercados".

CURTAS

Criado na Associação Brasileira de Supermercados o grupo de trabalho Qualidade total e produtividade. Objetivo: desenvolver conceitos e técnicas de qualidade e produtividade para o varejo de auto-serviços. O grupo, supervisionado por J. G. Vantine, coordenador de Logística da Abrás, tem duas metas imediatas - o desenvolvimento e a implantação de programas de qualidade e produtividade na interface supermercados/consumidores; e a criação de manual para implantação dos programas.

A Abrás também criou grupo de trabalho sobre distribuição urbana. Devem participar, além da entidade supermercadista, a Associação Brasileira da Indústria de Alimentação, Associação Brasileira de Atacadistas e Distribuidores, Associação Brasileira das Indústrias de Produtos de Limpeza, Companhia de Engenharia de Tráfego da Prefeitura de São Paulo e a Associação Nacional das Empresas de Transporte Rodoviário de Carga. Coordenação: J. G. Vantine. Objetivo: busca de soluções para as restrições existentes na interface indústria/supermercados.

Com o objetivo de ampliar a divulgação do palete padrão intercambiável, J. G. Vantine, a convite da Abrás e suas associadas estaduais, fará palestras em Porto Alegre, Curitiba, São Paulo e Rio de Janeiro.

mento com sua conseqüente demanda de equipamentos.

Que importância a empresa dá ao atendimento a clientes?

Os produtos inovadores sempre encontram resistências humanas, e, às vezes, barreiras operacionais. Isso é natural e já detectamos o fato na imensa maioria dos novos clientes. Mas, o produto diferenciado precisa elevar o desempenho do cliente. Sempre vamos a ele, comunicamos o valor da novidade adotada. Treinamos o pessoal e resolvemos suas dúvidas. Observamos as primeiras viagens, de ponta a ponta. Ouvimos o pessoal e suas reações: os relatos de sucesso trazem reforços; as queixas, quando existem, são o ponto de partida para aprimoramentos e modificações, sempre visando o atendimento específico caso-a-caso do cliente, de uma determinada carga, rota ou tipo de operação. O resultado é excelente e a adesão ao sistema está próxima aos 100%.

Como a Toller encara a Logística em seu ramo de atividades?

Hoje não pode ser diferente. A Logística é uma das atividades básicas

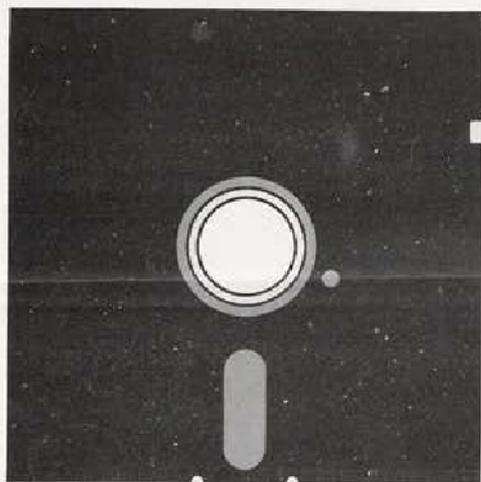


Com a carroceria Sider, há enorme facilidade para carga e descarga, feita pelas laterais

para qualquer empresa. Em sua concepção e condução operacional reside a diferença entre ganhar ou perder dinheiro. No Brasil, por motivo das recentes transformações estruturais, da competição mais acirrada entre empresas nacionais e dos produtos importados, não temos outra saf-

da: ou modernizamos globalmente o sistema logístico de nossas empresas de maneira ampla e integrada com outras atividades-chave, ou não vamos sobreviver.

A Toller encara seriamente este desafio e pode ajudar seus clientes nesse sentido.



LOGISYSTEMS

COLIGADA A VANTINE & ASSOCIADOS

R. Cônego Eugênio Leite, 97 - sala 2 - Jardim Paulistano
Tel.: (011) 853-5444 - Fax: (011) 64-9733 - CEP 05414 - São Paulo - SP

O NOVO PERFIL DO GERENCIAMENTO LOGÍSTICO.

O ganho de produtividade proporcionado pela implantação de um sistema logístico depende muito de um fluxo de informações consistente e racional. Para isto, a LOGISYSTEMS oferece um completo trabalho de suporte para a informatização do gerenciamento logístico, através de sistemas para Gerenciamento de Frota, Planejamento, Roteirização, Gestão de Estoques e Operação de Armazéns e Depósitos. Coligada à VANTINE & ASSOCIADOS, a LOGISYSTEMS desenvolve os sistemas de acordo com as necessidades específicas de cada empresa, dinamizando a administração logística e aumentando a competitividade.

LOGISYSTEMS.

A logística traduzida em bytes.

Quando a embalagem gera lucros

A maioria das empresas levaria um susto se levantasse o custo real de suas embalagens, diz José Geraldo Vantine, diretor-geral da Vantine & Associados, empresa de consultoria especializada em Logística e Distribuição Física. "É comum ver-se uma multiplicidade de embalagens, o que gera muitos itens, dificuldade de controle de estoque, baixo consumo por item e, em consequência, reduzida margem de negociação, por se adquirir pouco de cada". Para Vantine, essa situação provoca excesso de estoque, necessidade de grande área de estocagem, enfim, custos secundários que as empresas desprezam, mas que são muito elevados. "A embalagem é tão importante que antes de defini-la é preciso saber quais serão as etapas de distribuição, além de se verificar a melhor forma de unitizar a carga, através do contêiner ou o palete" - explica.

O JORNAL DA LOGÍSTICA foi ver no mercado quais as empresas que resolveram ganhar em eficiência, portanto lucrando, investindo em projetos de embalagens. Aqui os cases da Sanbra, Artex, Rhodia Nordeste e Hering:



Cabral: a força da embalagem

SANBRA

O caso Sanbra é o exemplo acabado da importância que se deve dar à embalagem. Em 1987, a empresa, que já se preocupava com os diversos aspectos do sistema de embalagem, criou o Departamento de Tecnologia de Embalagem exclusivamente para cuidar do assunto. Números citados por Antônio Carlos Dantas Cabral, gerente responsável pelo setor, dão bem a dimensão de como se perde hoje nessa área mais que importante. Segundo ele, os benefícios conquistados com a correta utilização das embalagens é da ordem de 1,5 milhão de dólares por ano, sendo que metade dessa quantia é obtida através da criteriosa seleção

de materiais de embalagem.

Para chegar ao estágio atual, o departamento dirigido por Cabral reestudou o processo de embalamento em todas as classes de produtos da empresa: margarinas; óleos e maionese para consumo doméstico; e gordura e proteína de soja para uso industrial. Um dos problemas encontrados nessa operação pente-fino referia-se às caixas de papelão que serviam para acondicionar vidros de maionese. Essas caixas foram redesenhadas, no tamanho e na espessura, pois estavam superdimensionadas. O resultado foi uma economia de matéria-prima próxima dos 5%. Mais: sem quebrar os vidros.

O fundamental, diz Cabral, é manter a atenção para detectar falhas, pois pequenas correções somadas geram ganhos de porte nada desprezível.

A experiência da Sanbra passa também por produtos alimentícios diversificados, como água tônica, farinha, massas e pães.

Na opinião do gerente do Departamento de Tecnologia de Embalagens, o melhor exemplo de aplicação do conceito sistêmico de embalagem é o projeto da água tônica Schweppes, no qual todo o sistema levou em conta a utilização de paletes padrão 1,20m x 1m, resultando em 94% de ocupação do palete e 98% de ocupação das carretas.

É que a embalagem não se presta apenas às funções de conter, proteger e vender, já que exerce papel fundamental na distribuição dos produtos, quando encarada sob forma sistêmica. Então, ela gera economia de frete, exige menor espaço de armazenagem, reduz o número de itens no estoque, além de outros benefícios.



A água tônica Schweppes: aplicação do conceito sistêmico de embalagem

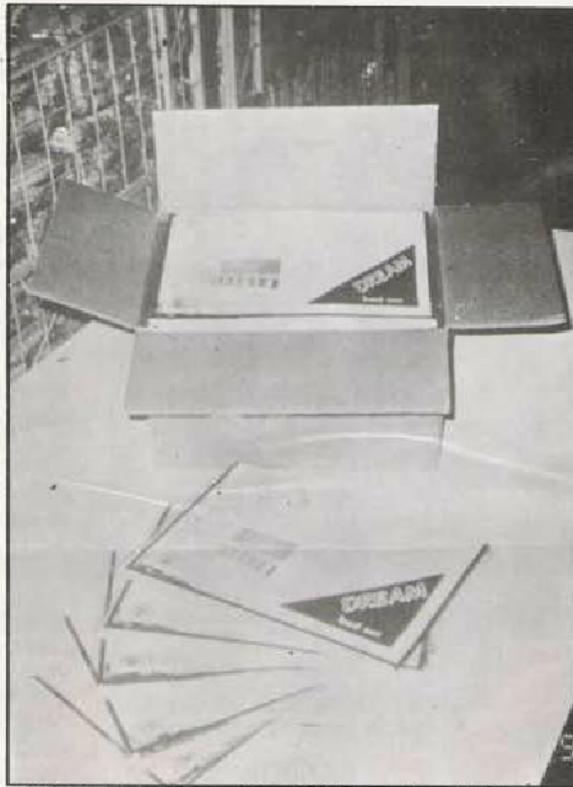
ARTEX

A Artex, uma das maiores fabricantes nacionais de artigos de cama, mesa e banho, costumava voltar suas atenções unicamente para as vendas. Quando iniciou um programa de enxugamento de custos, a empresa descobriu que no estoque de embalagens havia 167 mil caixas, de 150 tipos diferentes. Isso exigia manipulação excessiva, ocupava área muito grande e forçava um contato constante com fornecedores. Ao decidir implantar um projeto de embalagem, diversos tamanhos de caixas foram padronizados, servindo a vários produtos. Imediatamente, a Artex viu cair de 150 para 36 a quantidade de tipos de caixas, e o total em estoque foi reduzido a 55.000. "Só isso trouxe uma economia de 200.000 dólares", diz Orli Soares, gerente de Distribuição da empresa, fundada em 1936, em Blumenau, Santa Catarina.

Não foi tudo. As novas caixas foram desenhadas para perfeito acondicionamento em paletes e contêineres, passando a ser encomendadas em função do peso da mercadoria que deviam carregar. Com menos tipos de caixa e melhor arrumação, surgiu uma área livre de 2 mil metros quadrados no estoque. Os resultados fizeram com que a empresa criasse um manual e suas instruções devem ser seguidas pelos fornecedores - estes, se não atendem às normas, têm seus produtos devolvidos.

O manual serve ainda para agilizar a expedição, pois nele são definidas as embalagens que devem ser usadas para cada produto. O funcionário da expedição apenas confere pelo manual, pega a caixa indicada e despacha o pedido.

A eficiência poderia ser maior - lembra Soares. Ele se queixa da falta de padrão das carrocerias nacionais. "Infelizmente, cada carreta ou baú tem tamanhos diferentes. É preciso partir para a padronização. Nos contêineres, nós da Artex conseguimos 100% de ocupação, no transporte rodoviário, não".



Artex: antes do projeto, 150 tipos de embalagens

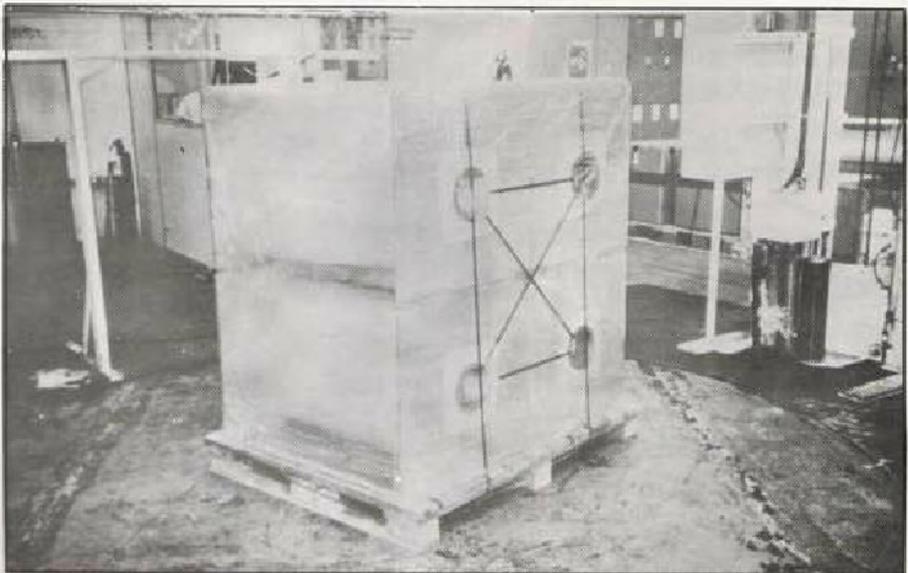
RHODIA

A Rhodia Nordeste, único fabricante de filme de poliéster da América Latina (marca Therphane), não se arrepende de ter apostado num projeto de embalagem. Apesar de utilizar há anos embalagens padronizadas pela Rhône-Poulenc, a controladora da Rhodia, a empresa resolveu aprimorar o sistema. "Como resultado", explica Davidd Peppi, engenheiro da divisão Industrial, "a participação da embalagem no custo usina

do produto passou de 10% para 7,5%, além de uma economia de 45 mil dólares/mês gerada pela eliminação de 25 itens do estoque, correspondente a uma área de 60 m²".

Isso tudo proporcionou uma melhoria da gestão do estoque de embalagem, permitindo sua redução em 6%, o equivalente a 40 mil dólares/mês. A Rhodia tem capacidade instalada de 12.500 toneladas/ano, sendo que metade do volume produzido é embarcado para a Europa e EUA. O filme de poliéster destina-se à fabricação de embalagens flexíveis, hot-stamping, fita de computador e cabos elétricos e telefônicos. "A embalagem tem papel importante, uma vez que preserva uma das características essenciais à maioria das aplicações do filme: o enrolamento da bobina".

O projeto deixou de lado as caixas previstas para cada tamanho de bobina, criando em seu lugar a caixa padronizada, que serve para embalar bobinas de diversos portes. Existe perda de espaço interno, mas isso é plenamente compensado. "Fica mais barato colocar material acoelhoante que manter muitos tipos de caixa em estoque", explica Peppi. Na padronização das caixas, optou-se por um papelão menos espesso e mais barato. Houve economia também no transporte. Antes, cabiam 16 caixas de bobinas num contêiner. Agora, é possível carregar 24, pois como tem o mesmo tamanho o espaço é mais bem aproveitado.



Rhodia: projeto com embalagem padrão aumentou eficiência e deu lucro

Esse é um exemplo simples da chamada unitização de carga. Por esse conceito, as três embalagens - a que chega às mãos do consumidor, a que protege e a de transporte - são desenvolvidas em módulos que se encaixam, formando conjuntos homogêneos. O conjunto permite o uso de empilhadeiras e guindastes e elimina o trabalho de "formiguinha", aquele infundável e antieconômico leva-e-traz de cargas menores.

Unitizar a carga não significa, entretanto, reduzir as embalagens a um formato monótono, destituído de quaisquer apelos de marketing.

"Arte e ciência precisam caminhar juntas", diz o consultor Vantine. "De outra forma, todos os produtos teriam, sempre, a mesma cara."

Na opinião de José Geraldo Vantine, a maioria das empresas brasileiras continua jogando fora boa parte dos seus lucros por não dar atenção às embalagens. "O Brasil é campeão de desperdício em muitos setores e não poderia ser diferente com as embalagens".

HERING

A Hering Têxtil, que possui duas fábricas, uma em Blumenau e outra em Paulista, Pernambuco, empregando atualmente 18 mil pessoas, é outra grande empresa que também não se descuida quanto às embalagens. "Ela exerce papel preponderante na comercialização do produto" - diz Carlos Schmidt, diretor de Logística da empresa.

A Hering - conta Schmidt - decidiu implantar um projeto de embalagem num momento em que havia movimento diário de 1,2 milhão de peças de artigos confeccionados em malha, que entravam e saíam do depósito de produtos acabados. A Vantine & Associados foi contratada para otimizar todo esse trabalho interno, e, também, para encontrar uma forma de dar ao cliente atendimento rápido e de boa qualidade.

A Hering ganhou muito com a implantação do projeto de embalagem. "Calculamos em Cr\$ 12 milhões por mês a economia gerada em valores, além de uma redução de 3 mil metros quadrados em área e uma diminuição de itens da ordem de 60%. Por outro lado, conseguimos hoje dar resposta rápida ao cliente" - diz Carlos Schmidt.



Hering: itens do estoque diminuem e aumentam os lucros

ANOTE

As técnicas de Logística aplicadas para desenvolvimento de embalagem sistêmica trazem grandes benefícios, podendo gerar economia de 15 a 30%, ao se reduzir a quantidade de itens (caixas e acessórios).

Por outro lado, as técnicas de racionalização aplicadas pela Logística permitem a mecanização e automação no armazenamento e movimentação de materiais, melhorando os custos operacionais.

A área que mais aplica mão-de-obra não especializado é a do armazenamento. Reduzindo-se itens, diminui-se esse custo.

Com a modulação da embalagem ao palete consegue-

se também redução significativa de frete, cerca de 30%.

A racionalização também corta gorduras na embalagem de transporte.

Estudos realizados junto a exportadores brasileiros dão conta de que o País perde 10% dos produtos exportados por problemas com embalagens. Os números são bem maiores no mercado interno, onde o cuidado é menor.

É preciso, assim, dar à embalagem a sua verdadeira dimensão.

Além de conter, proteger e vender, ela tem de chegar ao ponto de venda no menor tempo, ao custo mais reduzido e mantendo as qualidades iniciais do produto.



O Palete Padrão Da Canozo

O palete padrão é a nova realidade para a movimentação de diversos tipos de mercadorias. A Canozo Madeiras, tradicional fabricante de paletes, produziu e já tem à sua disposição esta nova tecnologia, que se tornará de utilização indispensável, gerando economia e agilidade na distribuição.

A Canozo tem o palete que você precisa, com o padrão de qualidade que você já conhece.

**PALETES
CANOZO**

A BASE DA DISTRIBUIÇÃO MECANIZADA

MATRIZ - Rua Augusto Canozo, 70/140 - Catanduva - S.P. - CEP: 15800 - Fone: (0175) 22-3120 - Fax: (0175) 22-3306 - Telex: 175051

FILIAL SÃO PAULO - Rua Tapajós, 81 - 1º andar - Cj. 1 - Ponte Pequena - São Paulo - S.P. - CEP: 01107 - Fone: (011) 227-4685 - Fax: (011) 229-4874