



ARRUMANDO A CASA

Tok & Stok adota leitura óptica para administrar seu depósito com agilidade

MULHERES CONQUISTAM ESPAÇO TAMBÉM NA LOGÍSTICA

LONGA

1965

1997

A MEDIDA CERTA PARA SUA ARMAZENAGEM



VENDAS E LOCAÇÕES
Dimensões padrão pronta entrega

LONGA

Longa Industrial Ltda.

Av. Marechal João Batista Mascarenhas de Moraes, 2200
CEP 06172-280 - Vila Quitaúna - Osasco - SP - Brasil
Fone.: (011) 7208.5392 / Fax: (011) 7208.5231



Carta ao leitor

Utilizar recursos tecnológicos para conseguir otimizar e agilizar os serviços internos vem sendo uma prática adotada com sucesso por algumas empresas. Esse é o caso da Tok & Stok. Com uma visão ampla do mercado, há três anos, a empresa resolveu utilizar o código de barras em seu depósitos para racionalizar os espaços, otimizar os processos de separação e resolver alguns problemas organizacionais, como a localização das mercadorias. A matéria de capa desta edição mostra como foi feito e como funciona todo sistema implantado pela Tok & Stok.

A Marisol é outra empresa que vem buscando agilidade nos serviços através da tecnologia, porém, os benefícios são dirigidos especificamente para melhorar o atendimento ao cliente. Os representantes comerciais da empresa saem para as ruas munidos de um notebook, o que



possibilita passar eletronicamente os pedidos diários dos clientes.

Sem nos esquecermos que no dia 08 de março foi comemorado o Dia Internacional da Mulher, iremos mostrar

quem são as mulheres que venceram os preconceitos e hoje são responsáveis pelo setor de logística de várias empresas. Valéria Prado Lementy, gerente de Desenvolvimento do Armazéns Columbia; Suelly Grubman, gerente de Logística do jornal O Estado de São Paulo; Miriam de Oliveira, gerente de Logística da Esachem Indústria e Comércio; e Luiza Jimenez, gerente-geral da BSC Interservice são alguns dos exemplos da matéria.

Outro assunto abordado é a associação da transportadora brasileira Translor com a norte-americana Ryder System. A Translor, que presta serviços de logística para várias empresas do setor automotivo no Brasil e Argentina, irá ganhar suporte técnico e terá um reforço de frota. Ainda no setor de transporte, será mostrado como está o processo de privatização da Rede Ferroviária Federal (R.F.F.S.A.).

LOGÍSTICA MODERNA

Logística Moderna é uma publicação mensal da Vantine & Associados e Belver Editorial dirigida a profissionais da área de Movimentação de Materiais, Armazenagem, Embalagem, Transportes, Distribuição Física, Suprimentos e Sistemas de Automação.

Circulação: Nacional
Distribuição: Grátis
Tiragem: 12.000 exemplares
Diretor Responsável:
José Geraldo Vantine

Edição e Comercialização:

**BELVER
EDITORIAL**

Rua Henrique Schaumann, 414 - 3º andar
CEP 05413-010 - São Paulo - SP
Fone: (011) 3064-9713
Fax: (011) 853-0592

Filiada à Anatec



Redação:
Diretor: Valdeci Verdelho
Editora Assistente: Silvana Ribeiro
Repórteres: Denise Chaves,
Edna Simão, Simone Paulino,
Sílvia Martinelli.
Jornalista Responsável:
Valdeci Verdelho - Mtb: 12.070 SP

Publicidade:
Diretor: Álvaro Belizzia Neto
Assistentes Comerciais:
Haydée Zanetti Guerra, Danilo Schiffini,
Fábio Guimarães Costa

Editoração Eletrônica:
Renata de Paula Le Sueur

Foto de Capa: Thais Falcão

Coordenação Técnica:



Rua Cônego Eugênio Leite, 97
CEP 05414-010 São Paulo - SP
Tel: (011) 853-5444
Fax: (011) 3064-9733

Home page: <http://www.originet.com.br/vantinelogistics>
E-mail: vantinelogistics@ibm.net

Presidente: José Geraldo Vantine
Diretora Administrativa Financeira:
Sandra Regina Barbosa
Coordenadora de Marketing e Serviços:
Isabel Cardeal do Carmo

CONSELHO EDITORIAL
CARLOS NELSON
CÉSAR SUAKI DOS SANTOS
DURVAL MOTTA
FLORIANO AMARAL GURGEL
LUIZ AUGUSTO DE C. OPICE
LUIZ FERNANDO NOVAES
OFÉLIA TORRES
ROBERTO TEIXEIRA
SÉRGIO DÓRIA

DESTAQUES 5

Seis das cinco malhas da Rede Ferroviária Federal S/A (R.F.F.S.A.) já foram concedidas para iniciativa privada

ESPECIAL 10

Quem são as mulheres que venceram o preconceito e hoje estão gerenciando o setor de logística de várias empresas

SISTEMAS 20

Marisol automatiza a força de venda para agilizar atendimento ao cliente

TRANSPORTES 22

A brasileira, Cia. Transportadora e Comercial Translor, e a norte-americana, Ryder System, são as novas parceiras do setor de logística

CAPA 16

Tok & Stok utiliza leitura óptica para otimizar e organizar os serviços internos de seu depósito



SECÇÕES:

Cartas dos leitores 4

Novos produtos 24

CARTAS DOS LEITORES

Gostaria de congratular-lhes pela destacada contribuição que a revista Logística Moderna propicia a um País tão carente dos benefícios que a logística pode oferecer, sendo, identificada como um manual fundamental em todo o meio a qual se destina. Queria também aproveitar a oportunidade para solicitar a remessa das próximas edições da revista, uma vez que suas informações devem integrar o conhecimento coletivo de todas as empresas que se utilizam da logística e de suas ferramentas.

Rodrigo Avelino
Gerente Comercial -
Transportadora Cardoso
Minas Ltda.
Contagem - MG

Solicito receber regularmente a revista Logística Moderna.

Elaine Cristina Pereira Pinto
Comercial Agrícola e Administra-
dora Moriano Ltda.
São Paulo - SP

Nossa empresa opera no segmento de distribuição física urbana e logística há cerca de 10 anos. Queremos dar nossos cumprimentos pelo interessante conteúdo da revista Logística Moderna, considerada de grande importância para o setor em que atuamos. Aproveitamos também para pedir a inclusão de nossa firma em seu mailing.

Douglas Tessitore - Diretor
BDT- Serviço de Distribuição
Física e Logística Ltda
São Paulo - SP

Ao cumprimentá-los, solicito-lhes o último exemplar da Revista Logística Moderna. Gostaríamos também de receber a revista regularmente.

Jorge Dexheiror D. da Silva
Chefe de Gabinete
Secretaria do Desenvolvimento e
dos Assuntos Internacional
Porto Alegre/RS

Diante do alto nível e objetividade do conteúdo apresentado nas publicações da Revista Logística Moderna, gostaríamos de fazer parte do grupo de profissionais que recebem essa publicação.

Francisco Kahoru Echuya
Gerente de Transportes
Empresa Brasileira de
Correios e Telégrafos

Atividade retomada

Investimentos da iniciativa privada eleva para 75% a capacidade de transporte das malhas ferroviárias

O Programa Nacional de Privatização, criado em 1990 pelo governo federal, começa trazer os primeiros resultados na recuperação das ferrovias brasileiras. Dos 21.679 quilômetros da Rede Ferroviária Federal S/A (R.F.F.S.A.), 17.025 quilômetros, o equivalente a cinco das seis malhas (Oeste, Centro-Leste, Sudeste, Teresa Cristina e Sul) já foram leiloadas. Resta apenas transferir para a iniciativa privada a Malha Nordeste, que possui 4.654 quilômetros. O processo de leilão ainda está sendo estudado pelo BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social) e o edital deverá ser lançado em abril. O preço mínimo da malha está estipulado em 11.461 milhões de reais.

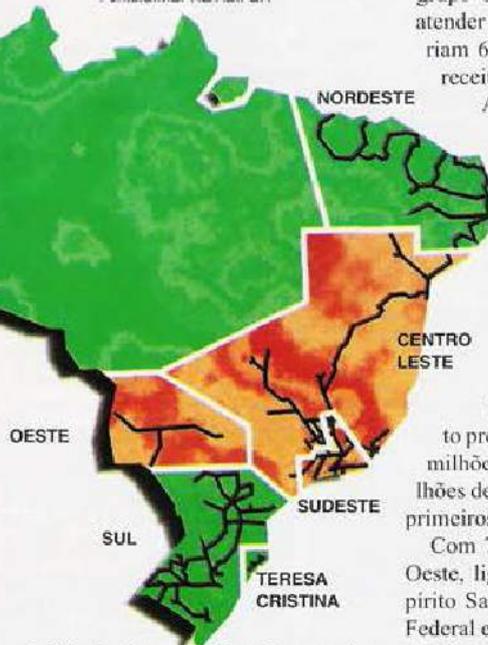
O setor, que nas décadas de 70 e 80 cresceu na dependência do governo federal, com o controle da iniciativa privada terá um novo fôlego. De acordo com estudo do Ministério dos Transportes, haverá um aumento de 73,5% da receita. A injeção de capital, nos seis primeiros anos, será de aproximadamente 930,4 milhões de reais. A estimativa é que o volume de carga transportada cresça em 75% nos primeiros seis anos, de 35,4 bilhões para quase 62 milhões de toneladas por ano.

Atualmente, apenas cerca de 20% da carga transportada no Brasil utilizam os trens. Deste percentual, o minério de ferro representa 11%. Com a melhoria da qualidade, empresas de outros setores poderão investir no transporte ferroviário.

Contando com 1.674 quilômetros,

Localização das Malhas

Fonte: SIMEFRE/ABIFER



a Malha Sudeste, que liga algumas das principais cidades brasileiras (Rio, São Paulo e Belo Horizonte), foi a que exigiu maior investimento. O consórcio da MRS Logística, que investiu 888,9 milhões de reais para ganhar o direito de explorar a malha, é formado por atuais usuários - CSN (Companhia Siderúrgica Nacional), a MBR (Minerações Brasileiras Reunidas), a Usiminas, Cosigua, Ultrafértil, Interférrea, Ferteco, Celato (formado pelas empresas Tora, Cesa e Lachmann) e ABS (grupo Bradesco). A operadora deverá investir 1,4 bilhão de reais em 30 anos - deste valor, 227 milhões de reais serão aplicados nos seis primeiros anos.

Todo o investimento tem como objetivo evitar problemas como o que

aconteceu em 1995 com a MBR, do grupo Caemi. A empresa deixou de atender encomendas, que representariam 60 milhões de dólares de sua receita, por falta de trens.

A Novoeste, antiga malha Oeste, foi vendida, em fevereiro de 1996, para um consórcio americano liderado pelo Noel Group. Percorrendo 1.621 quilômetros entre Bauri (SP) e Corumbá (MS), ligando Campo Grande (MS) a Ponta Porã (MS), foi arrematada por 62,36 milhões de reais. O investimento previsto para o período é de 359 milhões de reais, sendo que 89 milhões deverão ser repassados nos seis primeiros anos de concessão.

Com 7.080 quilômetros, a Centro-Oeste, liga Goiás, Minas Gerais, Espírito Santo, Bahia, Sergipe, Distrito Federal e norte-fluminense. O consórcio Tacumã desembolsou, em junho, 316,9 milhões de reais para conseguir o direito de explorar a malha. Porém até o ano 2002, deverá aplicar 1,3 bilhão de reais (328 milhões de reais nos primeiros seis anos). A menor malha, com apenas 164 quilômetros, a Teresa Cristina, localizada no litoral de Santa Catarina, foi arrendada pelo Banco Interfinance pelo valor de 18,5 milhões de reais. E a Malha Sul, que interliga Rio Grande do Sul, Santa Catarina e Paraná, com 6.586 quilômetros, o direito de utilização foi ganho pelo consórcio liderado pelo Banco Garantia pagou 216,6 milhões de reais. Para melhorar os serviços, a malha receberá investimentos de 1.359 bilhão de reais, dos quais 276 milhões de reais serão aplicados até 2002.

Parcerias internacionais

Di-Ci Logística busca parcerias com empresas estrangeiras

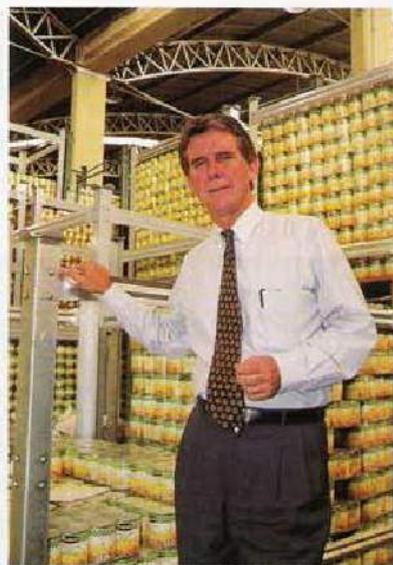
Depois de visitar várias empresas norte-americanas no mês de janeiro, Odilon Brandão Melo, diretor-presidente da DI-CI Logística, Armazenagem e Transportes, está de volta ao Brasil. De olho em novas oportunidades no mercado de logística, o empresário visitou duas companhias que se preparam para colocar seus produtos no mercado nacional. "Uma é fabricante de artigos de limpeza e outra da área de informática. Ambas estão interessadas em fazer parcerias conosco para controle de estoque e distribuição", diz Odilon, preferindo não divulgar o nome das possíveis parceiras.

Durante a permanência nos Estados Unidos, Odilon visitou também a sede da G.A.T.X. Logistic's, em Los Angeles. A empresa é responsável pela armazenagem dos produtos Kellogg's,

principal cliente da DI-CI no Brasil. "Foi uma visita para troca de experiências, uma vez que atendemos o mesmo cliente, mas em países diferentes", justifica o empresário.

Há 17 anos no mercado, a DI-CI, com sede em Barueri (SP), distribui desde alimentos e medicamentos até itens de informática, na Grande São Paulo e Baixada Santista. Em fevereiro, a empresa reforçou sua carteira de 51 clientes, formalizando parceria com a Racimec Empresa de Informática, Sanyo da Amazônia, DM Digital Multimedia, Support Produtos Nutricionais, e a Bretzke Alimentos Ltda.

Recentemente, a DI-CI obteve 98% de aprovação da qualidade dos serviços prestados para a Procter & Gamble do Brasil, que anualmente avalia os



Melo: viagens para concretizar negócios.

serviços de seus parceiros. "Ficamos muito satisfeitos, porque essa pontuação mostra que estamos atingindo nosso objetivo principal que é a satisfação do cliente", diz Odilon.

Mais células na Volks

Para criar 178 células de produção em São Bernardo do Campo (SP) e em Taubaté (SP), a Volkswagen vai reformular toda a sua linha de montagem. A principal mudança é a descentralização da produção, que funcionará com os conceitos de miniempresas. Cada célula vai reunir cerca de 50 funcionários e será coordenada por líderes eleitos. Os trabalhadores terão a liberdade de definir a divisão de trabalho e escolher a melhor maneira de atingir suas metas, de acordo com o orçamento preestabelecido.

ECR Brasil

Na primeira reunião do comitê executivo ECR Brasil (Associação do Movimento ECR do Brasil - Efficient Consumer Response, ou melhor, Resposta Eficiente ao Consumidor) foram formados sub-comitês de Padronização, Educação e Comunicação e Projetos-Pilotos. Neste último, representantes da indústria e comércio vão desenvolver programas de Gerenciamento de Categorias, EDI Mercantil, EDI Financeiro, Gerenciamento Baseado em Atividades e Reposição Automática.

Unidos pela Circle

A Acesita, siderúrgica de aço inox da América Latina, e a Gevisa, produtora de motores elétricos, assinaram contrato com a Circle International. A Acesita vai receber tratamento exclusivo no transporte marítimo e de importação. A Gevisa terá

à disposição os serviços de transporte de carga de até 100 quilos. Mas isso não é tudo, a Circle International será o único provedor logístico da Goodyear - cuidará de todo movimento de carga aéreo e marítimo da empresa para os Estados Unidos.

Inovações tecnológicas

A KHS, fabricante latino-americano de máquinas para o setor de bebidas, inaugurou em sua sede, na zona leste de São Paulo (SP), um laboratório de automação industrial.

A função é identificar novas tecnologias para simplificar a operação de manutenção das máquinas e desenvolver programas de treinamento aos clientes.

ÁGUIA SISTEMAS DE ARMAZENAGEM

MAIS EFICIÊNCIA NA ESTOCAGEM E MOVIMENTAÇÃO DE SEUS PRODUTOS



Melhor atendimento a seus clientes, desenvolvimento constante de novos produtos, projetos e soluções cada vez mais criativas: este é o objetivo da ÁGUIA.

Uma equipe de técnicos e vendedores está à disposição para ajudar a resolver todo e qualquer problema de armazenagem que sua empresa necessite.

◀ **PORTA PALLETS ÁGUIA:** Colunas sem emendas e longarinas em perfil aberto possibilitando pintura em toda superfície da peça.

▶ **MONTA CARGA ÁGUIA:** Com estrutura independente possibilita dimensões variáveis. Capacidade de 250 à 2.000 Kg.



▶ **ESTANTE ÁGUIA:** Com exclusivo sistema de encaixe elimina por completo o uso de parafusos.



▶ Resistente, leve e funcional o **CONTAINER ÁGUIA** é auto empilhável tanto montado como desmontado.

▶ **MEZANINO ÁGUIA:** De montagem rápida e estrutura dimensionada em função da sobrecarga necessária.



ÁGUIA
Sistemas de Armazenagem

RODOVIA PR 151 - KM 116 - 84.072-040 - PONTA GROSSA-PR - C. POSTAL 1018 - FONE: (042) 227 2355
FAX: (042) 227-1918 - SÃO PAULO-SP: (011) 814 4666 - RIO DE JANEIRO-RJ: (021) 542 3195
SÃO JOSÉ DO RIO PRETO-SP: (0172) 24 4323 - SALVADOR-BA: (071) 358 2277



SCANTECH

Brasil'97

Maio 06 - 08

10h00-20h00

WORLD TRADE CENTER

São Paulo - SP

Scantech'97 a maior e melhor exposição e congresso de Automação de Identificação e Entrada de Dados

Setores de Exposição: Código de Barras + Leitores de Código de Barras + Impressoras de Código de Barras + Software + Biometrics + Smart Cards + EDI Electronic Data Interchange + Reconhecimento de Voz + Pen-Based Computing + Sistemas de Informação p/ Logística + Cartão Magnético + RFDC Comunicação de Dados por Rádio Frequência + RFID Identificação Automática por Rádio Frequência + OCR Reconhecimento Óptico de Caracteres + Coletores de Dados Portáteis + Coletores de Dados Fixos + Touch Memory + CMC - 7

Palestras Técnicas: Para informações complementares acesse a home page http://www.xpnet.com.br/aim_brasil

REALIZAÇÃO


Associação Brasileira das
Empresas de Controle de Dados
AIM BRASIL

aimbrasil@xpnet.com.br

Rua Hungria, 664 - 11º andar - cj. 111
01455-000 - São Paulo - SP - Brasil
Tel.: 55 11 815.7028 - Fax: 55 11 212.9541

PROMOÇÃO / ORGANIZAÇÃO



GUZZELLI ASSOCIADOS

guafair@mandic.com.br
Rua Manoel da Nóbrega, 800
04001-002 - São Paulo - SP - Brasil
Tel.: 55 11 885.0711 - Fax: 55 11 885.9589

Atualização tecnológica

Com a expectativa de reunir 10 mil pessoas, a Scantech Brasil '97 reúne empresas nacionais e estrangeiras

A quarta edição da Scantech Brasil '97, feira especializada no segmento de Informática da Automação de Identificação da Automação de Identificação e Entrada de Dados, será realizada entre os dias 6 e 8 de maio, no World Trade Center, em São Paulo (SP). Com uma área de exposição de 900 metros quadrados, a feira reunirá empresas nacionais e estrangeiras que estarão apresentando equipamentos de última geração. A estimativa é que a feira, promovida pela AIM Brasil (Associação Brasileira das Empresas de Coleta de Dados), receba a visita de aproximadamente 10 mil visitantes, entre especialistas e usuários da tecnologia de código de barras, coletores de dados, EDI

(Intercâmbio Eletrônico de Documentos), cartões magnéticos e smart cards.

Paralelamente a Scantech, acontece o Congresso Internacional de Automação de Identificação e Entrada de Dados. O evento contará com a participação de especialistas, que estarão ministrando palestras sobre os seguintes temas: O Sistema de Ônibus Monitorado Automaticamente, Utilização de Rádio Frequência, Identificação, Monitoramento e Controle por Transponder de Rádio Frequência, Automação de Lojas de Varejo e Automação Industrial serão alguns dos temas abordados durante o evento. Informações pelo telefone (011) 815-7028 ou 885-9711.

Ficando em Minas

Depois de várias montadoras divulgarem os locais de suas fábricas, a Fiat Automóveis resolveu abrir o jogo. A nova montadora de veículos comerciais leves da empresa será instalada em Belo Horizonte (MG), devido a proximidade com a unidade de Betim - que ficará responsável apenas pela produção de automóveis.

Com investimentos que variam de 150 a 200 milhões de dólares, a fábrica deverá estar operando dentro de um ano e será responsável pela produção de 80 mil unidades de picapes e furgões.



LOGÍSTICA É PRODUTIVIDADE



A custos reduzidos, permite o uso integral do espaço disponível na sua área de armazenamento, verticalizando sua estocagem. Dispensa o uso de ferramentas nas operações de montagem e desmontagem.

Para maiores informações, consulte nosso departamento técnico.

PARMATEC
PARMATEC

Parmatec Indústria e Comércio Ltda.
Rua Guaranésia, 912/916 - Vila Maria
Cep: 02112-001 - São Paulo/SP - Brasil
Fone/Fax: 55 (011) 954-3811
Internet: parmatec@diadata.com.br

Mulher também manda

Saiba quem são e como trabalham algumas das mulheres que conquistaram seu espaço no setor de logística

Quando elas começaram a disputar o mercado de trabalho os homens da época diziam que isso era apenas mais um dos infundáveis caprichos femininos. Anos depois a maioria dos que tinham essa opinião se convenceu do contrário, forçados pelo inevitável avanço destas mulheres. Elas ocupam atualmente milhares de postos de trabalho no País, têm um grau de escolaridade que vem crescendo mais rápido que o dos homens (de acordo com dados do último censo do IBGE a proporção de pessoas com 2º grau completo é de 17,3% na população masculina contra 22,4% na feminina) e já demarcaram seu território em praticamente todas as áreas. Mesmo ganhando apenas 54% do salário recebido pelo sexo oposto, as mulheres enfrentam o batedor como administradoras, frentistas de postos de gasolina, consultoras, taxistas, ou qualquer outra função que lhes pareça estimulante, conseguindo manter sua feminilidade, mesmo que às vezes

essa característica destoe da dureza do seu dia-a-dia. Absolutamente divididas entre os afazeres domésticos e a educação dos filhos, elas se desdobram, transformam as 24 horas do dia em 48, mas estão satisfeitas por terem conquistado sua posição na sociedade.

Como não poderia deixar de ser, também já têm uma participação significativa no setor de logística, onde o contraste entre os predicados da rainha do lar, mãe e consultora sentimental de pais e filhos, fica ainda mais acentuado entre caminhões e empilhadeiras.

Dando ordens nos armazéns, analisando a disposição das mercadorias,

estudando maneiras de melhorar a distribuição, planejando processos e implantando soluções inovadoras, elas pouco têm a ver com o estereótipo de fragilidade criado pelo clube dos machões. Para confirmar esta afirmação basta olhar atentamente para Valéria Prado Lementy, gerente de Desenvolvimento do Armazéns Colúmbia. Morena, alta, cabelos pretos e olhos verdes, ela chega a percorrer três ou quatro vezes por dia o armazém de 18 mil metros quadrados em Alphaville, de sapatos de salto, sem perder a elegância e menos ainda a postura de determinação.

Formada em Administração de Empresas com pós-graduação em engenharia financeira, Valéria começou sua carreira como consultora do Citybank

"Fazer logística é um desafio constante e é muito gratificante desenvolver um projeto e vê-lo funcionar e dar os resultados esperados", diz Valéria

em 1985, quando esta atividade, além de pouco desenvolvida no País, era totalmente dominada por homens. No setor de logística ela atua há seis anos, tendo iniciado este trabalho, ainda na área de planejamento financeiro, quando a Brasildocks, empresa do grupo Pirelli, criou o departamento de logística em 1991.

Hoje ela é reponsável por novos negócios na Colúmbia e acompanha de perto o desenvolvimento de projetos logísticos, detectando necessidades e fazendo os ajustes para a satisfação de cada um dos clientes. Depois de ter conquistado respeito e admiração por

seu trabalho, ela se diverte lembrando da época em que as coisas não eram tão fáceis como hoje.

Ela conta que começou a perceber a discriminação ainda quando estava no Citybank. Eram apenas duas mulheres num setor que contava com 15 homens e sempre tinha um que torcia o nariz e perguntava como podia uma mulher ser consultora. Quando começou a lidar com logística a história se

repetia. Diretamente ligada ao setor de transportes, ela de vez em quando ouvia um cliente dizer se era mesmo uma mulher que iria controlar o fluxo de transporte de seus produtos.

Em casa, Valéria nunca enfrentou problemas. Desquitada e mãe de um filho, sempre teve o apoio do ex-marido, mas hoje morando sozinha precisa de bastante jogo de cintura e disposição para dar conta da casa, sem comprometer o trabalho. Apesar das dificuldades e até mesmo do cansaço físico que a profissão lhe traz, ela garante que não há nada melhor no mundo. A fórmula do sucesso para trabalhar na área de logística ela resume em poucas palavras: "Atualização constante, participação ativa em palestras, cursos, seminários e muita força de vontade para vencer as barreiras". Por que logística? "Porque fazer logística



Thais Falcão

Valéria: "muita força de vontade"



ido para vencer barreiras"

é um desafio constante e é muito gratificante desenvolver um projeto e vê-lo funcionar e dar os resultados esperados".

Essa mesma paixão pelo trabalho, herdada provavelmente do espírito vibrante que é inerente a toda mulher, também é uma característica forte em Suely Grubman, gerente de Logística do jornal O Estado de São Paulo. Formada em Estatística pela Unicamp (Universidade de Campinas), ela trabalha no Estadão há 11 anos e está à frente do departamento de logística, onde gerencia o trabalho de 19 pessoas (das quais 13 são mulheres), há seis anos.

Suely entrou na empresa para montar uma base de dados que permitisse melhorar o processo de distribuição dos jornais. O projeto acabou se tornando a espinha dorsal do que mais tarde viria a ser o departamento de logística.

Como os jornais precisam sair cada vez mais tarde, para ter as notícias mais quentes, e chegar às bancas o mais cedo possível, para que os leitores não fiquem sem informação, é necessário desenvolver processos extremamente precisos. Em outras palavras é necessário literalmente correr atrás do tempo, e é na mão da logística que está a busca das soluções.

Suely afirma que não é uma tarefa nada fácil, mas está longe de considerar impossível. Ela está sempre buscando novas tecnologias, participa de grupos de benchmarking e acredita que a competência está acima da distinção

de sexos. "Eu nunca me senti discriminada e acho que isso tem a ver com o amor que tenho ao que faço. Adoro este trabalho, faço tudo como se fosse a primeira vez e acho muito estimulante porque sempre falta tempo para fazer tudo o que eu quero", afirma.

Casada, ela precisou prorrogar para o futuro os planos de fazer novos cursos por conta da vinda do primeiro filho, mas já está prestes a retomar seus projetos. "Meu grande sonho é fazer uma pós-graduação no ILA (Instituto de Logística da Aeronáutica) e estou batalhando para isso", revela.

Para se dar ao luxo de trabalharem no que gostam, muitas mulheres enfrentam uma jornada extremamente pesada na qual pouco tempo sobra para o lazer e o descanso. Miriam de Oliveira, gerente de Logística da Esachem Indústria e Comércio, empresa paulista fabricante de produtos químicos, sabe bem o que é isso.

Ela passou oito anos viajando todos os dias de São Paulo a Sorocaba quando deixou de ser secretária de um executivo da empresa, com quem aprendeu quase tudo o que sabe de logística. "Durante 20 anos eu trabalhei como secretária executiva traçando metas e ajudando a cumprir objetivos, mas sempre vivi o dilema de quem era vista como a menina que senta no colo do patrão" explica.

Mas foi quando assumiu o departamento de vendas, que ela começou a mudar essa imagem. Já nesta épo-

ca, Miriam lutava para conquistar seu espaço e sobretudo, para dar oportunidades para outras mulheres. Foi ela quem montou a primeira equipe feminina de vendas da empresa e o sucesso do trabalho desenvolvido lhe valeu o cargo que ocupa hoje. Atualmente, ela cuida do acompanhamento dos produ-

tos desde o lançamento até o transporte e a distribuição, atuando em praticamente todas as áreas de planejamento.

Casada e mãe de um filho de

20 anos, ela se mudou para Sorocaba, continua fazendo cursos para se especializar e está começando uma faculdade de jornalismo, que é uma de suas grandes paixões, mas não tem planos de sair da área de logística. "Eu gosto muito do que faço e sinto que tenho coisas incríveis para aprender nesta área. Tem gente que acha que logística é só distribuição e o meu trabalho também é de mostrar que o conceito de logística é fundamental para o crescimento de uma empresa", afirma.

"Eu nunca me senti discriminada e acho que isso tem a ver com o amor que tenho ao que faço", diz Maria Elza



Maria Elza: das salas de aula para a operação logística

Thais Falção

Nesse aspecto, a mulher conta com um diferencial em relação ao homem, que apesar de não parecer, faz muita diferença: a sensibilidade. Luiza Jimenez, gerente geral da BSC Interservice, fabricante dos fogões Continental 2001 salienta o quanto esta percepção é importante. "A mulher tem mais sensibilidade às necessidades dos clientes e sabe combinar os ingredientes para manter uma equipe unida", afirma.

Responsável pelos processos de armazenamento, seleção de transportadoras, negociações de frete, entre muitas outras coisas, Luiza diz que a naturalidade e profissionalismo são muito importantes para que a mulher conquiste sua posição.

Formada em comunicação social, marketing e publicidade, casada e mãe de dois filhos, Luiza lembra que precisou de algum tempo para absorver a terminologia e os aspectos técnicos da logística, mas fora isso não teve problemas.

Para continuarem ativas e manterem-se afinadas com as novidades no que fazem, estas mulheres destinam boa parte do seu tempo à atualização profissional. Casada, mãe de um filho e formada em Engenharia Civil com pós-graduação em Engenharia de Produção, Maria Aparecida Hallack, gerente de Planejamento de Operações e Logística da Tubos e Conexões Tigre há 10 anos está sempre procurando novos caminhos para aprender mais. Este ano ela está passando por um processo de atualização profissional na Inglaterra, através do Conselho Britânico e da Confederação Britânica de Indústrias. O objetivo é estudar o mercado inglês e conhecer o funcionamento dos canais de distribuição.

Todas estas mulheres que hoje conseguiram se realizar profissionalmente são frutos da luta de outras, pioneiras, que escreveram essa história enfrentando preconceitos numa época muito mais difícil que a atual. É bem verdade que algumas delas contaram



Thais Falcão

Luiza: dificuldade só com a linguagem técnica

com a sorte e não precisaram dar importância à discriminação trilhando seu caminho com competência e determinação, mas tiveram dia após dia que mostrar e provar seu potencial. Maria Elza Brandão Mello, diretora Administrativa/Financeira e uma das sócias da Di-Ci Logística é uma delas.

Formada em Letras, Maria Elza deixou de ser professora em 1978, para junto com um sócio fundar uma empresa de transporte que posteriormente mudaria seu foco de atuação para operações logísticas. No começo, ela

"A mulher tem mais sensibilidade às necessidades dos clientes e sabe combinar os ingredientes para manter uma equipe unida", afirma Luiza

procurou aplicar os conhecimentos humanos que tinha adquirido nas salas de aula na seleção de funcionários e na administração dos negócios. Com o passar do tempo e a introdução dos conceitos logísticos na empresa, a necessidade de especialização foi ficando mais forte e ela decidiu que precisava aprender mais. Fez vários cursos na NTC (Associação Nacional dos Transportadores Rodoviários de Cargas), participou de praticamente todos

os seminários de logística realizados no Brasil e foi diversas vezes para os Estados Unidos e Europa para conhecer como é a logística lá fora.

As dificuldades não foram muitas. "Não há como negar que quando a gente é sócia da empresa as coisas ficam mais fáceis", pondera dizendo que além disso teve o privilégio de começar este trabalho numa época em que no Brasil eram poucas as pessoas que tinham algo para ensinar.

A opção por viver sozinha também a ajudou a levar uma vida mais tranquila, sem culpas ou frustrações, mas ela acredita que mesmo para as mulheres casadas e com filhos o trabalho é muito importante. "Às vezes eu acho que a mulher que trabalha fora acaba tendo melhores condições de manter uma família equilibrada. Com a vivência do mundo de fora, ela adquire um olhar distante que ajuda a ver e resolver os problemas do dia a dia com mais clareza", diz.

Quanto à atuação da mulher na área de logística ela também tem uma opinião formada. "A mulher tem critérios, maneiras de ver o todo e um senso de disciplina e organização tão apurado que ajuda muito na hora de desenvolver soluções logísticas".

EXISTE LÓGICA EM ARMAZENAR E TRANSPORTAR.

EXISTE DI-CI A LÓGICA DA LOGÍSTICA.

Se para a sua empresa o processo de logística, armazenagem e transporte é um bicho-de-sete-cabeças, para nós da DI-CI é uma questão de lógica. Simplesmente porque há mais de 17 anos pensamos e trabalhamos seguindo uma filosofia de dar continuidade à sua empresa. A DI-CI é uma extensão da sua empresa nos canais de distribuição. Não é à toa que temos o maior cuidado em cada etapa dos processos: 18 mil metros de área de armazenagem, a mais completa higienização das instalações, todos os departamentos informatizados, segurança 24 horas por dia, seguros com cobertura total, profissionais altamente capacitados e especializados e uma frota completa, equipada e atualizada. Se a sua empresa é tão exigente com logística como é com a qualidade de seus produtos, vá pela lógica, deixe a DI-CI cuidar desse assunto. Vai ser tão lógico e certo como 2 e 2 são 4. DI-CI. A lógica da logística.



Os 12 trabalhos da Hércules

- Armazenamento
- Gerenciamento
- Manuseio
- Identificação
- Acondicionamento
- Unitização
- Rastreabilidade
- Distribuição
- Integração
- Agenciamento
- Automação
- Planejamento

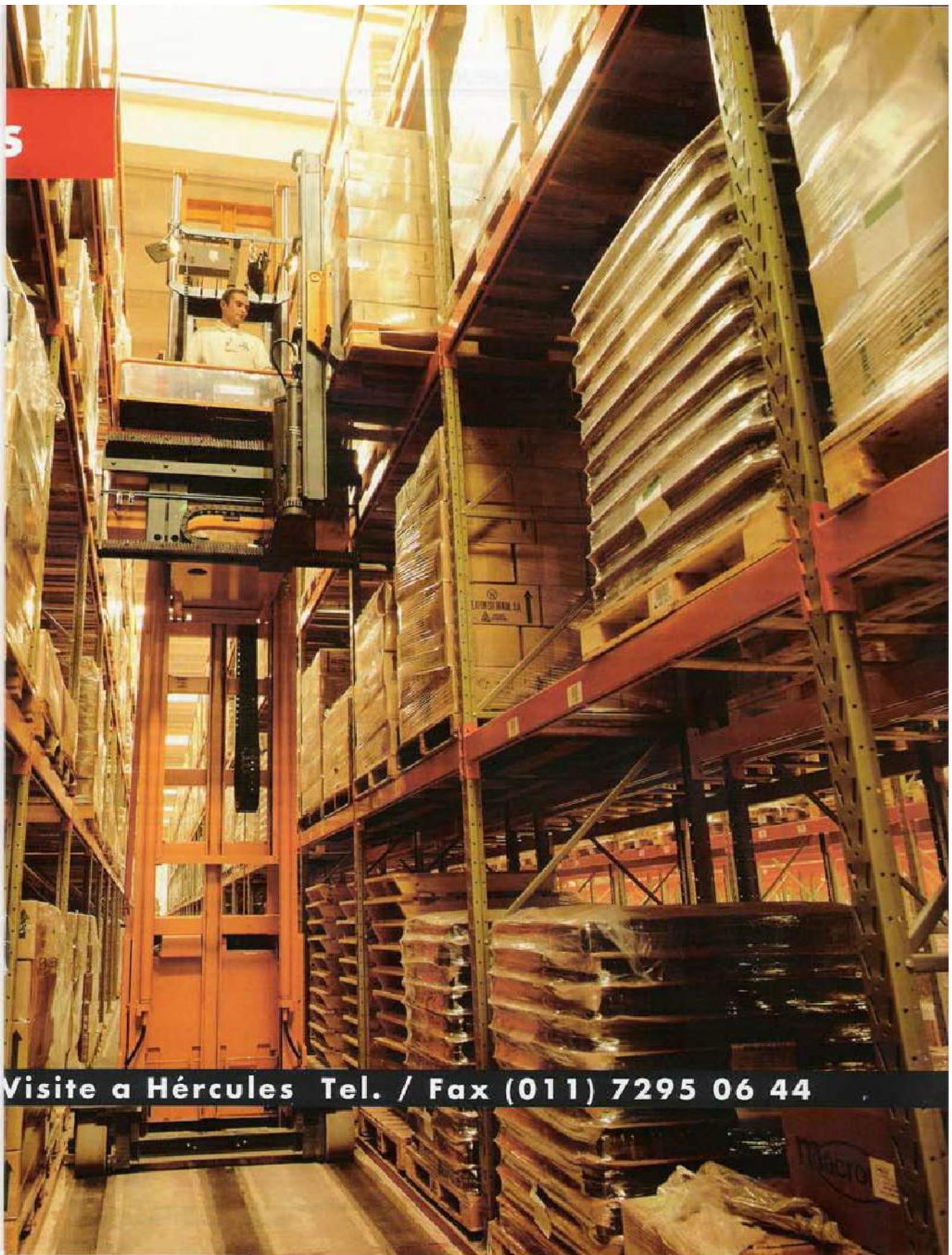


Hércules

SISTEMAS LOGÍSTICOS



S



Visite a Hércules Tel. / Fax (011) 7295 06 44

Organizaçã

Tok & Stok implanta sistema de código

Quando o casal de franceses Regis Dubrule e Ghislaine Dubrule fundaram a Tok & Stok em 1978 como uma alternativa para quem precisasse de produtos com design diferenciado e pronta entrega, talvez não achassem que aquele investimento pudesse resultar num negócio de tanto sucesso. Certamente não imaginavam também que a filosofia de manter estoques nas lojas, aliada ao crescimento do número de itens comercializados, pudesse levá-los mais tarde à necessidade de implantar modernos sistemas logísticos para controlar os níveis de estoque. Mas foi o que aconteceu.

Dona de 13 lojas nos Estados de São Paulo, Rio de Janeiro, Paraná, Vitória, Rio Grande do Sul e Minas Gerais, a Tok & Stok mantém um depósito central em Alphaville (SP) que ocupa uma área de quase 20 mil

metros quadrados, onde acaba de implantar um sistema de gerenciamento de operações através de código de barras.

A idéia de automatizar o depósito nasceu junto com a informatização das lojas há cerca de três anos, mas só depois de bem estudada foi colocada em prática. Quando percebeu que precisava mudar o seu modelo operacional para melhorar o desempenho nos processos de armazenamento e separação de mercadorias, a empresa decidiu fazer o serviço completo. Antes de instalar os equipamentos que processariam as informações dos produtos, a Tok & Stok mudou totalmente a estrutura do depósito. As antigas prateleiras construídas pelos próprios funcionários da empresa deram lugar a modernas estruturas verticalizadas divididas em três tipos diferentes: uma área de cantlever, para

produtos grandes e com dimensões variáveis, uma porta-paletes para miudezas paletizadas e ainda um espaço de armazenagem blocada para volumes maiores e igualmente paletizáveis. Além disso, o piso recebeu uma cobertura à base de resina para minimizar o desgaste dos equipamentos (seis empilhadeiras elétricas trilaterais - 3 com garfo e 3 com prancha - e paleteiras elétricas e manuais) o que deu também uma aparência de modernidade às instalações.

A nova estrutura racionalizou os espaços, otimizou os processos de separação e resolveu a parte organizacional, mas ainda assim era difícil localizar as mercadorias com rapidez devido ao grande número de itens (cerca de 10 mil). Por conta desta dificuldade, a Tok & Stok decidiu iniciar a implantação do sistema de código de barras e desde dezembro to-



Descarregamento de mercadorias coletoras de dados auxiliam a operação de que chega a movimentar mais de 60 caminhões por dia

ão com estilo

o de barras para controlar seus estoques

das as operações de entrada e saída dos produtos, além do seu fluxo interno no armazém, passaram a ser controladas através de coletores de dados com sistema de radiofrequência.

Como trabalha com cerca de 800 fornecedores de portes diferentes: desde artesãos que vendem meia dúzia de peças por mês, até grandes fabricantes nacionais e internacionais, a empresa percebeu logo que teria problemas com produtos não codificados e decidiu assumir desde o início a etiquetagem das mercadorias que não vêm de fábrica com o código de barras. A impressão das etiquetas, volume que pode chegar a 300 mil por mês, é feita na própria empresa, que as manda para os fornecedores junto com o pedido das mercadorias. Apesar de ser um processo trabalhoso, e que obviamente acarreta custos, o gerente de Sistemas da Tok & Stok diz

que vale a pena, principalmente porque esta metodologia garante que a etiqueta não vai dar problemas de leitura depois, o que poderia causar gargalos, tanto na entrada, quanto na saída das mercadorias.

Hoje implantado em todas as etapas, o sistema começa a funcionar antes do recebimento da mercadoria. Diariamente o programa gera romaneios de entrada no depósito onde vêm discriminadas todas as características dos produtos. De posse destes romaneios, os operadores da Tok & Stok seguem para as docas quando os caminhões chegam para descarregar os produtos e fazem a primeira checagem através da leitura óptica. Durante esta operação, à medida em que as mercadorias vão sendo retiradas do caminhão, o operador faz a leitura do código de barras de cada produto para ver se a quantidade desem-

barcada condiz com a indicada pelo sistema. Neste processo, problemas de produtos trocados ou em quantidades erradas são automaticamente apontados para que sejam corrigidos. Caso contrário, as mercadorias permanecem na plataforma de embarque de onde serão levadas para seu endereço final no armazém.

Como praticamente não recebe mercadorias paletizadas, já que boa parte dos itens que comercializa têm dimensões variáveis como é o caso dos sofás, por exemplo, a montagem dos paletes é feita logo após retirada dos produtos do caminhão.

Feito isso, começa o processo de armazenagem. Por enquanto o sistema ainda não faz o endereçamento automático, é o próprio operador quem tem que direcionar as mercadorias. A operação de entrada é finalizada quando o funcionário guarda os volumes e



Na armazenagem o código de barras possibilitou a verticalização dos estoques e facilitou a localização dos produtos

Thais Falcão



Carvalho e Duarte: com o novo sistema não há mais retrabalho

faz uma leitura do código de barras do endereço para indicar ao sistema onde está localizada a mercadoria.

“Esta primeira parte foi bastante otimizada mas o nosso maior ganho é na separação porque o operador sabe exatamente onde retirar os produtos, respeitando inclusive o conceito de FIFO (o primeiro que entra é o primeiro que sai)”, explica Nilton José Carvalho, gerente de Sistemas e

um dos responsáveis pela implantação do projeto.

Nilton lembra que antes da utilização do código de barras só para separar os 4 grupos de acessórios que deveriam ser despachados para todas as lojas, os operadores levavam cerca de quatro semanas. Após a implantação do sistema esse processo de separação passou a levar apenas cinco dias. Além disso, não há mais retrabalho,

já que é muito raro precisar fazer uma recontagem de produtos.

Interligadas ao depósito através de um sistema de troca eletrônica de dados, as lojas fazem as requisições de mercadorias uma ou duas vezes por semana dependendo do tipo de produto. A partir destas solicitações, o programa vai automaticamente gerando os romaneios de movimentação e analisando o nível dos estoques para, sempre que preciso, avisar sobre a necessidade de fazer novos pedidos aos fornecedores, com os quais a comunicação ainda é feita através do papel. “Nosso objetivo é que no futuro também haja troca eletrônica de dados nesta etapa do processo, mas ainda não iniciamos nenhum projeto neste sentido”, explica Carvalho.

A metodologia de separação e retirada de mercadorias é praticamente igual à entrada. A diferença básica é que o picking é feito de modo que as embalagens sejam montadas por loja. O operador pega por exemplo o romaneio dos produtos que irão para a loja de Vitória e começa a separar as mercadorias. O sistema diz para pegar meia dúzia de copos num determinado endereço, um colchão

Fotos: Thais Falcão



Com a automatização, o tempo de separação de mercadorias foi reduzido de quatro para uma semana e a checagem antes de embarcar os produtos nos caminhões eliminou erros agilizando o processo

que é a Tok & Stok

Numero de lojas: 13
Investimento em 1996: 118 milhões de dólares
Empregados: 800
Funcionários: 800
Área ocupada: 60 mil m² em todo o Brasil
Produtos: 200 mil produtos por mês
Veículos: 30 veículos próprios e 2 transportadores prestando serviços
Entregas direto aos clientes: 4.500
Peças de entrega e montagem: 36

em outro e assim por diante. A medida em que ele vai obedecendo as ordens do sistema, as mercadorias vão sendo automaticamente baixadas do estoque.

Em seguida eles iniciam a montagem das embalagens que receberá uma etiqueta de código de barras final, para que uma última checagem seja feita antes de carregar os caminhões. O volume de mercadorias embarcadas e desembarcadas pode chegar a 60 caminhões por dia, além de 16 veículos pequenos que fazem a entrega direta aos consumidores (ver box). "Para controlar tudo isso, garantindo qualidade e agilidade, somente com a ajuda da informática", resume Leopoldo Duarte Neto, gerente de Logística.

O próximo passo da Tok & Stok é automatizar os depósitos das lojas. A idéia é que na chegada da mercadoria no destino final uma outra leitura no código de barras garanta a entrada dos produtos certos nos locais certos.



Controle de qualidade: teste de montagem para evitar problemas na entrega

Mais que uma simples entrega

Apesar de ter nascido com a filosofia de compre e leve, a Tok & Stok também faz entregas de seus produtos em todas as regiões do País nas quais atua. Para tanto, a empresa precisou montar uma estrutura logística bastante racional levando em conta a necessidade de rapidez na entrega e um esquema de montagem que garantisse a preservação da qualidade dos produtos.

O cuidado para que as mercadorias sejam entregues na casa do cliente com o mesmo padrão de qualidade adotado na armazenagem e distribuição, começa antes mesmo dos móveis entrarem no depósito. "Todas as mercadorias que chegam à central de distribuição da Tok & Stok passam por um processo de controle de qualidade por amostragem", explica Leopoldo Duarte Neto, gerente de Logística. Pelo menos uma peça de cada modelo novo é aberta e montada para efeito de teste. O objetivo é constatar possíveis problemas de encaixe ou falta de peças e resolvê-los antes que o produto chegue ao cliente.

Para dar conta de todo o processo, a empresa mantém um departamento de serviços de entrega. Só em São Paulo e no Rio de Janeiro são 33 equipes (normalmente compostas de duas ou três pessoas) que juntas realizam quase cinco mil entregas mensais.

Estes funcionários são responsáveis pelo carregamento dos caminhões, que é feito através do relatório de roteirização, o que possibilita a colocação das mercadorias nos veículos na ordem de entrega, e também pela montagem dos móveis.

Mercadorias pesadas como sofás, armários e estantes, por exemplo, são transportadas por caminhões, mas somente nas regiões e horários permitidos. No Rio de Janeiro por exemplo, onde existem várias restrições de trânsito para circulação de caminhões, as entregas podem ser feitas à noite, ou até mesmo aos domingos.

Para o transporte de produtos mais leves, a empresa adotou veículos menores do tipo VANS, principalmente por serem mais ágeis e terem trânsito livre nas regiões centrais, são 36 em todo o País.

Marisol automatiza força de vendas

Pedidos emitidos eletronicamente tornam mais rápido o atendimento ao cliente

Os representantes de vendas da Marisol, fabricante de roupas com sede em Jaraguá do Sul (SC), aposentaram os blocos de pedidos e o arquivo de cadastro de clientes. Desde dezembro, 160 dos 220 vendedores da empresa estão indo para a rua munidos de notebooks. A medida foi adotada com o propósito de agilizar o processo de venda e melhor atender a clientela.

Há 33 anos no mercado, a Marisol, que produz mais de 500 modelos diferentes de roupas comercializadas por mais de 16 mil pontos-de-venda espalhados pelo Brasil, encontrou na automação da força de vendas a saída para receber com mais rapidez os pedidos emitidos diariamente por seus representantes.

A entrada dos notebooks no processo de vendas exigiu mudanças internas e de gestão. Todos os vendedores receberam treinamento para aprender a operar o equipamento e entender o novo processo de envio dos pedidos, os funcionários responsáveis pelo processamento das notas fiscais e romaneio de entrega também tiveram de ser orientados para se adaptar à nova rotina.

Formalizando em média 500 pedidos por dia, atualmente o represen-

te da Marisol chega em uma loja e verifica instantaneamente na tela do notebook dados como a situação financeira do cliente e faz alterações em sua ficha cadastral. Nele estão armazenadas informações relacionadas a frequência de compras e produtos mais adquiridos. Depois que o comprador consulta o catálogo de produtos e define os itens a serem adquiridos, o representante digita o nome da mercadoria e a quantidade solicitada. Automaticamente ele é informado se a mercadoria pedida está disponível no estoque. Em caso afirmativo, assim que a operação de venda for concluída, uma impressora acoplada ao equipamento emite uma cópia do pedido. No final do dia o vendedor transmite via modem para a matriz todas as encomendas e abastece seu equipamento com atualização de preços, promoções e novas estratégias de venda. Além disso, todos podem trocar informações com a empresa através do sistema de correio eletrônico. As vendas de cada representante são registradas no computador central, que eletronicamente dá baixa no estoque da mercadoria vendida.

De acordo com Jean Carlo Katcharowshi, analista de suporte da Marisol, a automação além de tornar mais

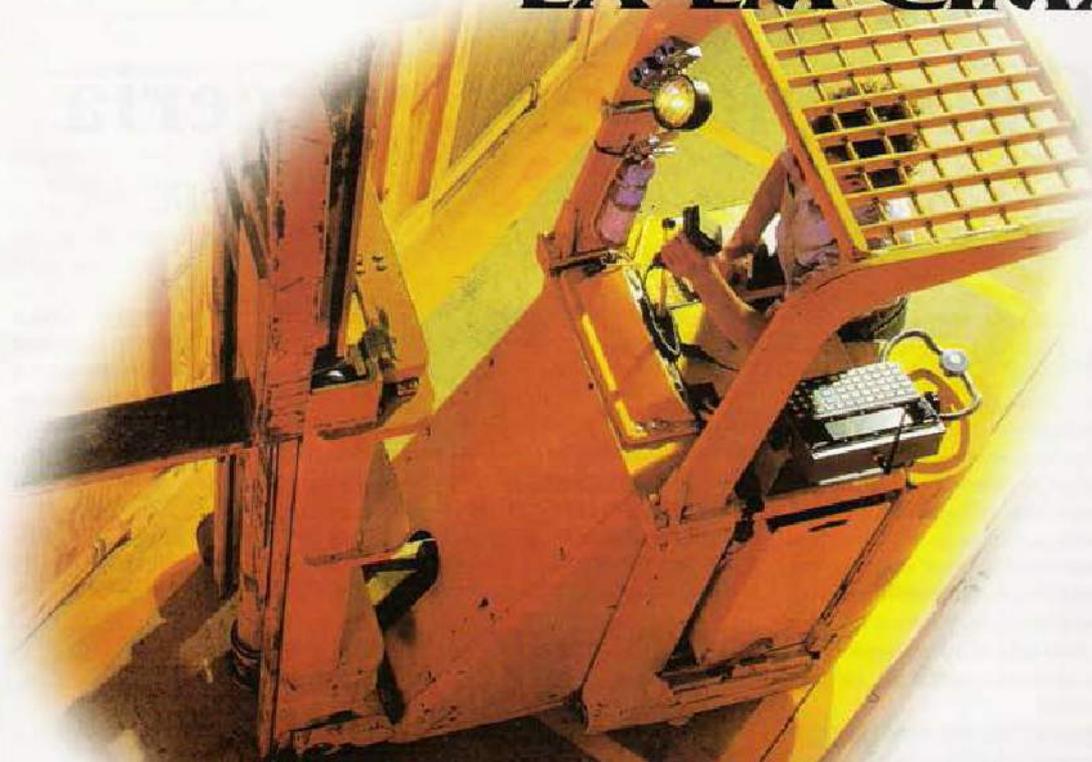
rápida a emissão de pedidos, desafogou o departamento de informática, antes responsável pela digitação das solicitações; e vem contribuindo para que a empresa tenha melhor planejamento de produção em relação às vendas.

Com sete escritórios regionais localizados em regiões estratégicas (Belo Horizonte, Fortaleza, Goiânia, Jaraguá do Sul, Porto Alegre, Recife e São Paulo) e cinco unidades fabris em Santa Catarina a Marisol mantém uma produção anual de 6 mil toneladas por ano. Para se manter entre as dez maiores empresas do País no ramo de confecções, a empresa tem feito investimentos maciços em novas tecnologias. "A automação da força de vendas é uma continuidade do nosso processo de modernização", enfatiza Katcharowski, acrescentando que a empresa vem testando a utilização de catálogo eletrônico, que integrado ao software de pedidos CIP17, permitirá ao cliente conhecer as novas coleções que estão sendo comercializadas, com mais de 500 fotos mostrando as variações de modelos e cores. A consolidação desse sistema eliminará os catálogos em papel e facilitará todos os procedimentos atualmente necessários para a elaboração dos mesmos a cada mudança de coleção.

Estrutura da empresa

- ✓ Cinco fábricas em Santa Catarina
- ✓ Produção anual de 6 mil toneladas por ano
- ✓ 16 mil pontos-de-venda
- ✓ 500 pedidos por dia
- ✓ Sete escritórios pelo Brasil em Belo Horizonte, Fortaleza, Goiânia, Jaraguá do Sul, Recife e São Paulo
- ✓ 220 funcionários, sendo que 160 funcionários utilizam notebooks
- ✓ 500 modelos de roupas

**PRODUTIVIDADE
LÁ EM CIMA,**



**CUSTO OPERACIONAL
LÁ EM BAIXO.**

Sistemas integrados para:

- automação da Força de Venda
- logística e transportes
- varejo
- indústria



tecnologia **TELXON**

Código de barras,
microcomputadores portáteis
e comunicação sem fio.
Nossa solução para a logística.

UNIMICRO

R. Flórida, 1821 - 9º andar - São Paulo - SP - CEP 04565-001
Toll Free: 0800-155300 - Fax: (011) 5505-1761
E-mail: unimicro@xpnet.com.br

Crescendo em parceria

Translor ganha reforço de frota e suporte técnico associando-se a Ryder

A transportadora brasileira Translor e a norte-americana Ryder System são as novas parceiras na área de prestação de serviços em logística. Depois de um ano de negociação, as empresas assinaram em fevereiro um contrato de associação, com participação minoritária da Ryder. Atuando há 39 anos no Brasil, a Translor manterá toda sua estrutura administrativa e, ao mesmo tempo, receberá todo suporte técnico e reforço de frota para atender às necessidades de seus cliente do setor automotivo.

Com sede em São Bernardo do Campo, em São Paulo (SP), a empresa vem operando em todo o território nacional e no Mercosul. Só ano passado, chegou a faturar 110 milhões de reais, atuando no Brasil e Argentina para clientes como Volkswagen, Ford, GM, Mercedes-Benz, concessionários e Brasinea.

Preocupada com a qualidade dos serviços prestados, a Translor investe em programas de treinamento dos cerca de 500 funcionários e 500 motoristas autônomos agregados. Para isso, estruturou-se em duas unidades de Negócio, a de logística de transporte de materiais e de veículos.

Representando 45% do faturamento, o setor voltado para o transporte de materiais tem como função suprir as fábricas com materiais, fornecendo peças, componentes e produtos acabados. Para dar suporte a esses serviços, a empresa tem um sistema de comunicação e controle on line, interligando os fornecedores de peças e componentes com a área de suprimentos das montadoras.

Já a unidade de Transporte e Materiais e Veículos representou, em 96, 55% do faturamento da empresa, pelo trabalho de logística e distribuição dos veículos "0 Km" para a rede de revendas e concessionárias das principais montadoras brasileiras. Abrangendo transporte internacional entre as montadoras instaladas nos países que fazem parte do Mercosul, a unidade é responsável pela logística e pelo trans-

porte on line com as revendas. Com o objetivo de transportar com segurança e agilidade os automóveis importados e operações de porto, a empresa se associou à Viação Águia Branca (ES), constituindo a Autoport Transportes.

SÓCIA MINORITÁRIA

A Ryder, que possui sede em Miami, nos Estados Unidos, que não está restrita apenas ao setor automobilístico,



O semi-reboque "Nova Era" foi desenvolvido pela Translor para transportar veículos

porte (rodoviário ou intermodal) dos veículos, desde as fábricas, portos, pátios alfandegados e de distribuição até o ponto final de entrega nos revendedores, portos e fábricas.

Buscando inovar no mercado, a área de transporte de veículo da empresa criou um semi-reboque o "Nova Era" para transporte de automóveis. Além disso, é pioneira no desenvolvimento e implantação de um Sistema de Gerenciamento de Transporte de Veículos (SGTV), que oferece informa-

também faz distribuição de bebidas, presta serviços na área de logística no Canadá, México, Inglaterra, Alemanha, Polônia e Argentina. O faturamento anual da empresa é superior a cinco bilhões de dólares e conta com uma frota própria de 180 mil veículos de carga, entre cavalos mecânicos e carretas.

De olho na globalização, a Ryder investe em vários países através de quatro unidades de negócio: o de Logística Integrada, Distribuição de Veículos,

Transporte Público e Leasing de Caminhões.

Fornecendo serviços para engenhearia, operações e administração de logística, a divisão de Logística Integrada administra para seus clientes - Saturn (GM), Xerox, Northern Telecom, Engine Management Systems e Whirlpool - toda a cadeia logística, da matéria-prima até a distribuição de produtos.

Por ano, a empresa transporta mais de 6 milhões de veículos da General Motors, Chrysler, Toyota e Honda. A divisão de Transporte de Automóveis vem trabalhando também com a unidade de

Logística Integrada para projetar soluções de fluxo contínuo de materiais e veículos para montadoras como a Ford e General Motors. Além disso, a Ryder atua no setor de transporte público que inclui o escolar e administração de frotas.

A unidade de Leasing de Caminhões da Ryder oferece veículos usados, manutenção de frotas alugadas e veículos de Serviço de Transporte Público para seus 13 mil clientes como Pepsi Cola, Home Depot e International Paper.

NÚMEROS DAS EMPRESAS

	TRANSLOR	RYDER SYSTEM
FATURAMENTO ANUAL	110 milhões de reais	5,5 bilhões de dólares
FUNCIONÁRIOS	500	40 mil
CLIENTES	Volkswagen Ford Mercedes-Benz General Motors	Saturn (GM) Xerox Engine Management Systems Whirlpool

LOGÍSTICA MODERNA

Destques da próxima edição

Coletores de Dados e Rádio Freqüência na Logística

PALETES MATRA



- Com garantia oferecida por quem produz Paletes há 23 anos.
 - Credenciada pela ABRAS para a fabricação de Paletes padrão PBR.
 - Agilidade no atendimento com qualidade assegurada.
- LOCAÇÃO DE PALETES**



MATRA DO BRASIL LTDA.
Fábrica: Av. Industrial, 775
CEP 08586-150
Itaquaquecetuba - SP
PABX (011) 775.2120

Pequenas cargas

A linha Ranger 97 é um novidade da Ford. Nas versões quatro e seis cilindros, o Ford Ranger 2.3 tem potência de 114 cv. Além das opções da família Ranger no segmento "Mid-Size", a empresa possui o Ford Pampa, derivado de automóvel, e os modelos da linha F-1000, com várias alternativas de motor (gasolina e a Diesel) e de tração (4x2 e 4x4) do segmento "Full Size".

Com motor Ford V6, de 4.0 litros, com 162 cv de potência, a linha passa a contar também com a opção do motor Ford 2.3, com elevado torque em baixos regimes (18,7 kgmf, a 2.400 rpm). A nova versão estende a atual utilização do carro de passeio para veículo com aplicações no transporte de mercadorias até 720 quilos.



O Ford Ranger é equipado com a transmissão de cinco marchas, com "overdrive", e sistema de injeção eletrônica, que contribui para o melhor desempenho do veículo e atende os limites de emissões de monóxido de carbono (CO), hidrocarbonetos (HC), óxido de nitrogênio (NOx) e gases evaporativos estabelecidos pelo PROCONVE/97.

Os motores V6 4.0 e 2.3 também são possuem coletor de admissão de termoplástico moldado e velas com eletrodo de platina, que ampliam os prazos de regulagens para período de 160.000 quilômetros. As duas velas por cilindro proporcionam queima mais eficiente da mistura ar/combustível, permitindo melhor rendimento ao veículo.

Veículos fabricados na Argentina



A Mercedes-Benz da Argentina apresenta sua nova linha de comerciais leves Sprinter. O novo veículo, lançado nas versões van, furgão e pick-ups, em várias configurações e cores, oferece uma grande rentabilidade operacional, baixo custo de manutenção e maior capacidade de carga. A linha tem capacidade de transportar até 3,5 toneladas.

Substituindo o MB180, o Sprinter era fabricado na Espanha e teve uma excelente acolhida nos mercados argentinos e brasileiros. O veículo é indicado para comerciantes que atuam em ramos como alimentação, roupas, construção, utilidades domésticas ou móveis; nos estabelecimentos como padarias, farmácias, oficinas, floriculturas,

lojas de decoração ou bandas de música e nos prestadores de serviços - transporte executivo, transporte escolar, turismo, ambulâncias e serviços públicos variados, tipo fornecimento de água, luz e telefonia.

O Sprinter pode ser encontrado no mercado nas versões: van de passageiros, o furgão de carga e a pick-up com ou sem caçamba traseira. Os modelos possuem variações com o teto baixo ou alto, distâncias entre eixos, números de assentos.

Com o motor diesel, o veículo tem baixo nível de ruído e de consumo de combustível. Seus custos operacionais são muito baixos, o que se traduz por maiores intervalos entre os trabalhos de manutenção preventiva.

Movimentação de materiais

A Agria Hispania S/A apresenta para o mercado a empilhadeira TH 30 (4x4 WD), que vem sendo comercializada no Brasil pela Maqbrás. Com capacidade de transportar 3.950kg, o veículo tem tração permanente nas quatro rodas com desconector eletro-hidráulico, que permite trabalho em terreno ou pátio, devido ao pequeno raio de giro (3.100mm) e quatro velocidades (frente e ré). Além disso, possui motor diesel, refrigeração integral ar-óleo, direção hidrostática (sistema Orbitrol com circuito hidráulico independente), cabine ergonômica, regulagem da altura, longitude e carga conforme o peso do operador. A empilhadeira é ideal para trabalhos pesados como os realizados em fundição, madeira e cerâmica. Outro lançamento, distribuído pela Maqbrás, é a empilhadeira Drago 200 da empresa italiana Cesab. Nos modelos para 800 a 8.500kg, as empilhadeiras são movidas a gasolina, GLP, a diesel ou elétrica; e tem transmissão hidrostática, projetadas dentro das especificações da ISO 9002.



Rebocador industrial

O rebocador industrial Kolosso, da Yasi, pode ser encontrado no mercado com motores a gasolina, diesel ou GLP. O veículo foi projetado para operar em pequenos espaços e em rampas. Com capacidade de tração de 26 toneladas, possui direção hidrostática, pequeno raio de giro, servindo também para empurrar cargas.

Substituto do mouse

Fabricante de acessórios para informática, a Yanco Tecnologia está colocando no mercado dois apontadores: Yanco Autograph e Yanco Touch. Os apontadores são acessórios que substituem a utilização do mouse. O Yanco Touch controla toda a movimentação do cursor, através do dedo do usuário com toque simples ou duplo. Além

disso, possui botões específicos para funções de seleção de texto e de objetos. O Yanco Autograph acumula todas as funções de um touchpad combinadas com conceito de mousepen. Esse apontador é acompanhado com uma caneta especial e software com painel de controle de configurações de velocidade e espessura de traço. Contando com DrawPad,



o Yanco Auto-graph salva assinaturas ou arquivos escritos à mão que podem ser utilizados em outros documentos.

Família de notebooks

A nova linha Lifebook é na novidade da Fujitsu do Brasil. Com duas séries, o notebook tem o Windows 95 instalado, possui memória de 8, 16 e 32 MB e sensor automático para energia elétrica na faixa de 100 a 240 volts. A série 500 é equipada com processadores Intel Pentium de 120, 133 ou 150 Mhz; 8 ou 16 MB de memória EDO RAM, expansíveis até 48MB. Já a 600 conta CD-ROOM de oito velocidades, porta Midi/joystick e Enhancement Unit, que permite destacar o conjunto de drives para CD-ROOM.

Transportadores de roletes

Transportadores de roletes e de taliscas são os lançamentos da Altron para 1997. O primeiro possui dupla engrenagem em cada uma das extremidades e capacidade de transportar carga de até 5 mil quilos por metro linear, permitindo um acionamento com menor atrito e ruído. Para maior segurança, em casos de rompimentos, os ligamentos do transportador contam com o reforço



de duas correntes. Apoiados sobre mancais com rolamentos, o sistema é totalmente auto-operante. Já o transportador de

taliscas, pode transportar até 10 toneladas de bobinas de qualquer tipo de material na largura de 175mm.

Empilhadeiras robustas

Mais novidades na área de movimentação de materiais. A Hyster do Brasil está comercializando as empilhadeiras H135-155XL2 e H70-110XL2. Com motor GM V-6 a gasolina, o H135-155XL2 pode ser equipado com sistema GLP, que oferece sistema de ignição computadorizado. A capacidade total de carga é de 7.000 kg. Outra opção é o motor diesel opcional Perkins de 4 cilindros e injeção direta para rápida aceleração e força de tração. O veículo tem ainda isoladores para vibração e pedal monotrol, que permitem mudar rapidamente o sentido de deslocamento e aceleração deixando as mãos do operador livres para o volante e alavancas hidráulicas. Os modelos H70-110XL2 possui um maior ângulo de giro e curta distância entre eixos, tirantes fixos que asseguram o deslo-



camento da empilhadeira em linha reta. O modelo é equipado com motor 4.3 GM de 6 cilindros com sistema de combustível GLP opcional ou diesel. Com capacidade de transportar até 5.500kg, a empilhadeira tem transmissão semi-automática ou mecânica de 3 velocidades e conversor de torque.

Formulário eletrônico

Para facilitar a impressão de formulários e documentos em impressoras laser, a Planner apresenta dois modelos de FormLaser que funciona como uma máscara do documentos (nota fiscal, boletos de cobrança, holleriths, folhetos, papel carta). O FormLaser Person grava documentos com logotipos, traços, gráficos e código de barras padrão internacional. Já o FormLaser Cobrança, vem acompanhado com modelos de boletos de cobrança das principais instituições bancárias, com o código de barras padrão Febraban.

Automação de equipamentos

As válvulas proporcionais, da Festo, voltada para automação de equipamentos industriais, oferece ganhos na performance em aplicações como controle de forças em cilindros, torques, garras e manipuladores, dispositivos tensionadores em rolos e esteiras, sistemas compensadores para manipulação de cargas e sistemas de controle remoto e fixação controlada de peças. Essas válvulas, que substituem tecnologias eletromecânicas ou hidráulica, podem ser encontradas no mercado nos modelos de pressão e de vazão. A primeira é destinada à regulagem da pressão com comando eletrônico incorporado, permitindo ajustar a inclinação da curva de resposta. Já as válvulas de vazão são utilizadas para controlar o fluxo de ar em sistemas pneumáticos, assegurando a velocidade e a aceleração.

Presente no mercado de importação e exportação há 54 anos, a Columbia oferece os mais modernos conceitos de logística, operados por uma equipe de profissionais especializados em desenvolver e formatar a melhor solução para suas operações.

Com o *Sistema Integrado de Logística Columbia* você conta com uma estrutura modular de Terminal de Exportação, Terminal Retroportuário Alfandegado, Estações Aduaneiras do Interior, Transporte Multimodal, Operador Portuário e Centros de Distribuição. Tudo em uma só empresa, facilitando assim suas operações desde a nacionalização até o ponto final de entrega.

Através de seu sistema de informação associado a parceiros nacionais e internacionais, a Columbia opera com significativo conhecimento na administração de transportes, oferecendo facilidades às indústrias e grandes varejistas, com abrangência global. E a sua atuação vai além dos processos de importação e exportação, realizando também toda a gestão do sistema de transporte e distribuição nacional.

Sem dúvida, a Columbia tem a melhor solução para as operações de comércio exterior e distribuição. Venha conferir!

Central de Atendimento
011. 828 4600

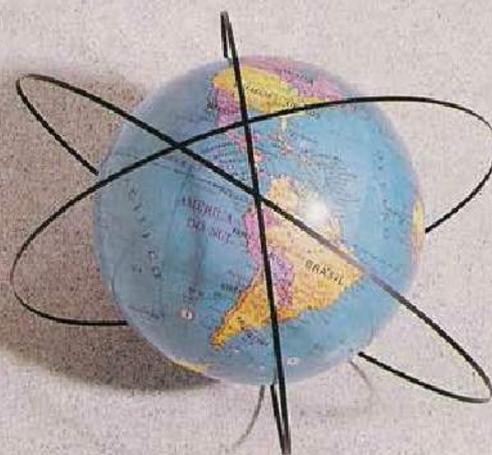


COLUMBIA

Av. Dr. Cardoso de Melo, 1750 11º andar
CEP 04548-000 . São Paulo . SP
Tel 828 4600 . Fax 828 0722

A SOLUÇÃO NO TRANSPORTE DE SEUS PRODUTOS

Sistema Integrado de Logística Columbia



LOGÍSTICA E DISTRIBUIÇÃO FÍSICA SÃO HOJE ÁREAS DE EXTREMA IMPORTÂNCIA PARA O SUCESSO DE UMA EMPRESA. UMA ESTRUTURA INEFICIENTE PODE GERAR ATRASO DE ENTREGAS, PRORROGAÇÃO DE DUPLICATAS, ESTOQUES MAL CONTROLADOS E UMA TRÁGICA CONSEQÜÊNCIA COM TUDO ISSO: PERDA DE CLIENTES E DE DINHEIRO. JÁ UMA ESTRUTURA PROFISSIONAL PODE FUNCIONAR COMO UMA VERDADEIRA ALAVANCA DE VENDAS. E AGORA VOCÊ PODE USUFRUIR DE UMA ESTRUTURA PERFEITA EM LOGÍSTICA E DISTRIBUIÇÃO FÍSICA SEM TER QUE INVESTIR UM CAMINHÃO DE DINHEIRO. A DDF, UMA EMPRESA



LOGÍSTICA E DISTRIBUIÇÃO FÍSICA. VOCÊ PODE ESTAR PERDENDO CLIENTES E DINHEIRO COM ISSO.

DO GRUPO PHILIPS, PRESTA SERVIÇOS DE LOGÍSTICA E DISTRIBUIÇÃO FÍSICA MODULADOS DE FORMA A ATENDER ÀS NECESSIDADES DE QUALQUER TIPO E TAMANHO DE EMPRESA INDUSTRIAL OU COMERCIAL: VOCÊ PODE CONTAR COM ASSESSORIA E UM SISTEMA DE DISTRIBUIÇÃO FÍSICA QUE PERMITE UM TOTAL CONTROLE DE SUAS MERCADORIAS DESDE O FINAL DA LINHA DE PRODUÇÃO ATÉ A ENTREGA AOS SEUS CLIENTES. A DDF POSSUI DEPÓSITOS EM SÃO PAULO, RECIFE E MANAUS EM UMA ÁREA CONSTRUÍDA DE 50.000m² COM CAPACIDADE DE ARMAZENAGEM COM MAIS DE 40.000 PALETES. APOIANDO TODO ESTE SERVIÇO, A DDF TEM UM COMPLETO SISTEMA DE INFORMAÇÕES COMPUTADORIZADO (ON-LINE) QUE PROPORCIONA AOS SEUS CLIENTES UM GERENCIAMENTO GLOBAL DE TODO O PRO-



CESSO DE LOGÍSTICA E DISTRIBUIÇÃO FÍSICA. AGORA QUE VOCÊ CONHECE UM POUCO DE TUDO O QUE A DDF PODE OFERECER JÁ SABE O QUE ESTÁ PERDENDO.

DDF
Logística e
Distribuição Física

São Paulo - Tels.: (011) 964-1005/964-1014/964-1211 • Recife - Tel.: (081) 545-2076 • Manaus - Tel.: (092) 652-2211