

Entrevista: Gonzalo Cassarino, presidente da ABRAEC fala do crescimento do setor de courier no Brasil

ANO VII - Nº - 48

LOGÍSTICA

MODERNA

JUNHO 1997
R\$4,00

MAIS DO QUE TRANSPORTAR

Quem são e o que fazem os operadores logísticos



ISO 9000: Transportadoras aprimoram serviços em busca da certificação

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.



Carta ao leitor

As transformações dos modelos de gestão de empresas e técnicas de gerenciamento se modificam continuamente ou transformam paradigmas. Uma das mais profundas mudanças, que vêm ocorrendo há mais de 20 anos em áreas que não agregam mais valor à execução interna, tomou o nome de terceirização. Neste caso encontra-se o denominado "Third Parties Logistics Services, por nós denominado Operador Logístico.

Surgido na Europa no início dos anos 80 e no Brasil cerca de cinco anos depois, este segmento vem se desenvolvendo com grande velocidade, acompanhando a importância da logística como elemento competitivo



em ambientes de preços baixos e mercado globalizado. A matéria principal desta edição enfoca esta atividade no Brasil para que o leitor entenda exatamente o que é o que faz

esse tipo de empresa, pois não basta substituir a palavra transportadora por Logística de Distribuição. Operador Logístico é a empresa especializada na prestação de serviços terceirizados em parte ou em todo processo ligado ao fluxo físico de produtos de qualquer natureza, mediante gestão de informações compartilhadas com seus clientes.

Essa edição destaca também o crescimento e as tendências do mercado de courier no Brasil, na entrevista com Gonzalo Cassarino, presidente da Associação Brasileira das Empresas de Courier.

J. G. Vantine

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
Preço por exemplar: R\$4,00
Assinatura anual: R\$48,00
Tiragem: 12.000 exemplares

Diretor Responsável:
José Geraldo Vantine

Edição e Comercialização:

BELVER
EDITORIAL

Filiada à



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

Diretor Geral: Valdeci Verdelho
Gerente Administrativo: Regina Verdelho

Repórteres e redatores:
Silvana Ribeiro, Denise Chaves, Edna Simão,
Simone Paulino, Sílvia Martinelli.

Colaborador: Marcos Rogério Cruz

Publicidade:
Alvaro Belizzia Neto
Danilo Schiffini, Fábio Guimarães Costa

Editoração Eletrônica:
Renata de Paula Le Sueur
Emília Albano

Foto de Capa: Thais Fação

Publisher: Valdeci Verdelho

Coordenação Técnica:



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

Presidente:
José Geraldo Vantine

Diretora Administrativa
Financeira:
Sandra Regina Barbosa

Coordenadora de
Marketing e Serviços:
Isabel Cardeal do Carmo

CONSELHO EDITORIAL

Angelo Fossaluzza - Ford Argentina
Bernardo J.F.G. de Oliveira - Interférrea S.A.
Carlos Nelson Kohlroser - Anfir
César Suaki dos Santos - Martins
Floriano Amaral Gurgel - Poliag
João Maurício G. Boaventura - AIM

- Jorge Antônio Dib - Dib Klein
- Luiz A. de Camargo Ópice - Colúmbia
- Luiz F. C. Novaes - EAN
- Nelson Barrizelli - USP
- Maks Behar - Skam
- Roberto Teixeira - NTC

DESTAQUES 6

Empresários discutem problemas sobre roubo de cargas durante Logispoint de maio

ENTREVISTA 10

Gonzalo Cassarino, presidente da ABRAEC (Associação Brasileira das Empresas Courier) fala sobre a expansão do mercado e as tendências para o setor nos próximos anos

TRANSPORTE 14

O certificado ISO 9000 tomou-se uma ferramenta essencial para o setor de transportes

CAPA 20

Saiba quem são e o que fazem os verdadeiros operadores logísticos do Brasil



Thais Faicão

SEÇÕES:

Carta dos leitores	4
Romaneio	28
Novos produtos	30
Desenvolvimento Profissional	34

CARTAS DOS LEITORES

Gostaria de parabenizá-los pelos artigos publicados na revista Logística Moderna, que estão sempre voltados para aqueles que atuam na área, contribuindo para a constante atualização neste segmento.

Luciano Lousada -
gerente de Logística da Eucatex
São Paulo - SP

Tivemos conhecimento da revista Logística Moderna através de nossos clientes. Ficamos interessados em receber a revista regularmente. Aproveitamos a oportunidade para parabenizá-los pelo trabalho desenvolvido neste ramo tão promissor que é o de logística.

Ricardo Bizerra de Lima
Gerente Depto. Adm. Materiais / O e M
Plenus Consultoria e Serviços
Recife - PE

Agradeço o recebimento da edição 45 da revista Logística Moderna e aproveito para parabenizá-los pelas matérias publicadas e pela excelente apresentação gráfica.

Odemar Müller -
presidente da ADAC
(Associação de Distribuidores e
Atacadistas Catarinenses)
Itajaí - SC

Somos uma empresa especializada na produção e vendas de embalagens PET exclusivamente para os setores de refrigerantes, sucos e águas. Gostaríamos de parabenizá-los pela excelente publicação e manifestar nosso interesse em recebê-la constantemente.

Charles Gonçalves Bispo -
Gestor de Logística
Injepet Embalagens
São Paulo - SP

O Setrans (Sindicato das Empresas de Transporte de Carga do ABC) é uma entidade sem fins lucrativos, que congrega as empresas de transporte de carga instaladas nos municípios de Santo André, São Bernardo do Campo, São Caetano do sul, Diadema, Mauá, Ribeirão Pires e Rio Grande da Serra.

Semanalmente, enviamos aos associados um informativo, divulgando notícias de interesse da categoria. Observamos que a revista Logística Moderna trás vários assuntos que também merecem ser divulgados. Por isso, gostaríamos de receber mensalmente essa publicação que será de grande necessidade para que façamos melhor nosso trabalho.

J. Roberto Navarrete
Setrans (Sindicato
de Transportes)
São Bernardo do Campo - SP

**FAÇA AS CONTAS.
COM A METROPOLITAN
LOGÍSTICA VOCÊ SEMPRE
GASTA MENOS.**

O seu cliente quer rapidez e qualidade. Você quer atendê-lo com eficiência e baixos custos. Nós tornamos tudo isto possível.

A *metropolitan logística* existe para planejar, gerenciar e operar a terceirização da armazenagem, movimentação e distribuição dos seus produtos.

Com uma equipe experiente, modernas instalações e a segurança de um grupo de quase 30 anos, a *metropolitan logística* é hoje um modelo em operações logísticas.

Agora você já sabe. Na hora de fazer as contas, pode contar com a *metropolitan logística*, um parceiro seguro e confiável.



**metropolitan
logística**

Al. Araguaia, 3571 - Tamboré
Fone: (011) 7295-7464
Fax: (011) 7295-7448

Logística do Mercosul

Profissionais brasileiros e argentinos discutem a importância da logística no Mercosul

Superar as diferenças das operações logísticas existentes entre os países do Mercosul é um dos principais desafios para viabilizar a integração comercial. Isso porque para conseguir atingir os clientes com agilidade é preciso investir no modal aéreo, ferroviário, rodoviário e hidroviário. Foi com o objetivo de discutir a integração do mercado e seus problemas e definir métodos de superar as barreiras de infra-estrutura e o impacto do custo de transporte na logística do Mercosul, que a Vantine & Associados realizou, no mês de maio, em São Paulo, o Mercolog'97.

Durante o evento, os palestrantes falaram sobre o acentuado crescimento da logística na década de 90, fruto do desenvolvimento da tecnologia de informática, implantação do código de barras, EDI (Intercâmbio Eletrônico de Informações) e aumento da competição do mercado e inovações nos modelos de gestão empresarial. Mas os palestrantes afirmaram que ainda existem vários empecilhos que prejudicam a integração logística entre os países do Mercosul. Entre estes empecilhos destacam-se a falta de

infra-estrutura no transporte provocada pela diferença de bitolas e pela má qualidade das ferrovias; a falta de sinalização e capacidade de tráfego limitada das rodovias; a descontinuidade do sistema hidroviário (falta de eclusas); a ausência de portos fluviais para operações internacionais; e a inexistência de aeroportos em condições de movimentar, armazenar mercadorias, possibilitando a integração com outros modais.

Uma colocação importante dos palestrantes foi a de que esses problemas não estão restritos ao Brasil. Na Argentina, a logística vem ganhando espaço na administração das empresas há cinco anos, devido a evolução da tecnologia de informação no varejo, mas ainda tem muito que evoluir. "Sabemos que a logística facilita e simplifica a movimentação de mercadorias e temos consciência de que este é um fator importantíssimo para consolidar a integração entre Buenos Aires e São Paulo, grandes mercados consumidores", diz Roberto Liatis, vice-presidente executivo da Andreani; fundador e atual presidente da Arlog (Associação Argentina de Logística Empresarial).

Caminhões também

Desde o dia 16 de junho começou a funcionar na região metropolitana de São Paulo a operação rodízio. O projeto tem por objetivo retirar das ruas cerca de 20% dos veículos por dia, de acordo com o número final das placas. A previsão é que programa de restrição funcione até setembro. Este ano, além dos carros de passeio, os caminhões também foram incluídos no sistema, apesar de todo o esforço feito pelas entidades representativas do setor de transporte de cargas para que os caminhões ficassem fora do rodízio.

De acordo com o projeto, até mesmo os veículos de outros Estados que circularão nos dias proibidos serão multados, mas o governo deve criar corredores livres para estes veículos principalmente nas marginais Tietê e Pinheiros, além da avenida Bandeirantes, onde o tráfego do transporte de carga é mais intenso. O sistema de rodízio tem validade em dez municípios da região metropolitana do Estado (São Paulo, São Bernardo do Campo, São Caetano do Sul, Guarulhos, Ferraz de Vasconcelos, Taboão da Serra e Mauá).

Ampliação da frota

Com o objetivo de incrementar ainda mais a distribuição de alguns itens que comercializa, o Martins Atacadista, de Uberlândia, acaba de adquirir 95 furgões Sprinters, importados da Mercedes-Benz Argentina. Os veículos serão utilizados principalmente na distribuição de produtos farmacêuticos nos grandes centros urbanos como Belo Horizonte, São Paulo, Recife, Rio

de Janeiro e Porto Alegre.

De acordo com o diretor de Logística do Martins, Carlos Carrijo, a empresa decidiu fazer este investimento porque precisava de um veículo urbano alternativo que garantisse agilidade nas entregas. A capacidade de carga do Sprinter atinge 1.850 quilos, o comprimento chega a 5.585 m, largura 1.845m e potência de 95 cv.

Divulgação



Política para o transporte

Cone Leste Paulista busca na intermodalidade a solução para o desenvolvimento de seus 39 municípios

Ter uma infraestrutura adequada para viabilizar a intermodalidade e atender a nova demanda vinda dos altos investimentos da iniciativa privada é uma das principais preocupações dos empresários do Cone Leste Paulista. Abrangendo 39 municípios (localizados no Vale do Paraíba paulista, sul de Minas Gerais, litoral sul do Rio de Janeiro e Grande São Paulo), o Cone

Leste Paulista é a região do Estado de São Paulo que vai estar recebendo maior investimento da iniciativa privada. De acordo com levantamento da Secretaria da Ciência, Tecnologia e Desenvolvimento Econômico, do início de 1995 até março de 1997, o Estado conseguiu investimentos de 18,5 bilhões de dólares, aos quais 6 bilhões de dólares estão destinados para o Cone Leste Paulista - só a General Motors está aplicando cerca de 1,7 bilhão de dólares na região.

Para incentivar a intermodalidade, a Associação Comercial e Industrial (ACI) de São José dos Campos realizou, em conjunto com a Vantine & Associados, em maio, no município de São José dos Campos (SP), o encontro Intermodalidade no Cone Leste Paulista.

Reunindo cerca de 150 empresários, o evento discutiu a importância do incentivo à utilização dos transportes aéreo, ferroviário e rodoviário. A região conta com a Via Dutra, a Malha Regional Sudeste ferroviária, o Porto de São Sebastião e o aeroporto de São José dos Campos, para atender um parque industrial, composto por uma refinaria, um terminal petrolífero, dois



Da esquerda para direita: Murilo Serpa, superintendente de logística da MRS Logística; Cristóvão Cursino, presidente da ACI; J.G. Vantine, presidente da Vantine & Associados; Adyr da Silva, presidente da Infraero e José Roberto Gonzaga Meirelles, diretor comercial da Nova Dutra

centros espaciais, além de três universidades. Outro fator importante é que o Cone Leste Paulista está localizado a aproximadamente 300 quilômetros dos principais pólos econômicos do sudeste brasileiro. Investindo na intermodalidade será possível amenizar os problemas provocados pelos congestionamentos ao longo da Via Dutra - que chega a movimentar 540 toneladas de carga por mês. Para Vantine, presidente da Vantine & Associados, existem três maneiras para melhorar o trânsito da Via Dutra: construir mais pistas, concluir o sistema Ayrton Senna-Trabalhadores ou investir e integrar as outras modalidades de transporte.

Com o objetivo de estimular a utilização das ferrovias, Murilo Serpa, superintendente de Tráfego da MRS Logística (consórcio que administra a malha sudeste da rede ferroviária) disse que a empresa vai investir 160 milhões de reais na recuperação dos trilhos, vagões e locomotivas no trecho que liga Minas Gerais, São Paulo e Rio de Janeiro. A concessionária também pretende inaugurar em julho uma gerência regional de São José dos Cam-

pos, para atender o mercado da região que movimenta 80 milhões de toneladas de carga rodoviária

por ano. O transporte aéreo também deverá contar com investimentos. Durante o evento, o presidente da Infraero (Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária) Adyr da Silva disse que deverá concluir em três meses o plano diretor para a construção de um terminal de cargas no aeroporto de São José dos Campos.

Também estiveram presentes no evento: Emanuel Fernandes, prefeito de São José dos Campos; Luiz Augusto Ópice, presidente da Associação de Intermodalismo; Wilson Braun, vice-presidente da América Latina da Circle Internacional; Evandro Celso Brito Sarubby, presidente da Nova Dutra; e Plínio Assmann, secretário de Transportes do Estado de São Paulo.



Na rota do crime

Há cerca de três meses, um caminhão saiu de São Paulo carregando produtos farmacêuticos. Chegando próximo à Goiânia foi assaltado. O prejuízo passou de 400 mil dólares. Com este exemplo Domingos Fonseca, presidente da Unidock, abriu a palestra que fez durante o Logispoint do mês de maio. O objetivo era demonstrar aos participantes que assaltos a caminhões são constantes, têm uma dimensão maior do que se imagina e a maioria deles são programados por ladrões profissionais, que sabem a carga que o caminhão leva e já têm inclusive os canais para escoar estas mercadorias. Domingos disse que as empresas precisam concentrar seus esforços na busca de alternativas para fazer um gerenciamento de risco eficiente, mesmo porque já está comprovado que roubo de carga não é uma das prioridades da Secretaria de Segurança Pública. "A solução do problema de roubo de cargas no Brasil passa por uma mudança de hábito de transportadores, embarcadores e seguradoras e isso passa por capacitação técnica", explicou, acrescentando que as três categorias que compõem este tripé precisam ter ferramentas tecnológicas que os auxiliem na prevenção dos roubos.

Dando sequência ao debate, Edson Pinto, diretor da Inaska Seguradora disse que é necessário tentar solucionar o assunto utilizando vários recursos de forma integrada. Ele afirmou que são vários os fatores que contribuem para agravar o problema de roubo de cargas. Entre eles, Edson destacou a precariedade das estradas, frotas obsoletas, motoristas e ajudantes despreparados.

"Nenhuma seguradora vai continuar na sua atividade se não tiver lucro", afirmou acrescentando que é necessário que as empresas trabalhem de forma conjunta para minimizar os prejuízos.

Armazém eficiente

Logismam'97 mostra técnicas e métodos para garantir agilidade e confiabilidade na movimentação interna

Elaborar um planejamento integrado e saber qual é o melhor layout e como investir em automação são elementos fundamentais para que uma empresa consiga obter maior eficiência e agilidade na movimentação e armazenagem de suas mercadorias. Esses foram alguns dos assuntos abordados no Logismam'97 - Conferência de Movimentação & Armazém de Materiais - realizada no mês de maio, em São Paulo (SP).

O professor Floriano do Amaral Gurgel, diretor da Fundação Vanzolini e professor da Escola Politécnica da USP (Universidade de São Paulo), - mostrou como planejar um sistema integrado e quais métodos e processos de movimentação e armazenagem devem ser utilizados. Ele afirmou que um projeto logístico deve ser executado na mais perfeita consonância com a excelência tecnológica e funcional, sem nenhuma consideração inicial da viabilidade econômica. De acordo com ele, este projeto ideal mostra o padrão possível de se realizar tecnicamente e estabelece um paradigma de excelência.

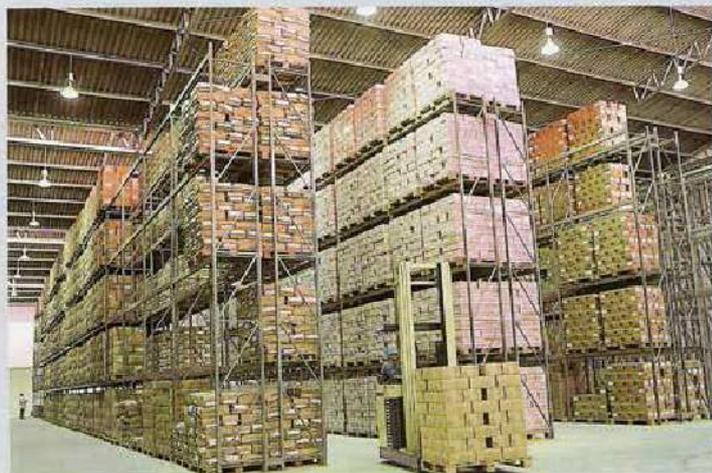
A palestra do professor Floriano foi seguida da apresentação de um exemplo prático de mudanças que um projeto de logística estabelece numa empresa. A Cedro e Cachoeira, empresa mineira especializada em fiação e tecido mostrou passo a passo o processo de mudanças operacionais implementadas na companhia. Um dos principais desdobramentos do projeto logístico da Cedro Cachoeira foi a construção de uma Central de Distribuição de Produtos onde foram centralizadas todas as operações de recebimento, estocagem, separação, embalagem

afim de expedir seus produtos com mais agilidade e precisão. Para obter o controle desejado, a empresa implantou sistemas de código de barras, consolidou o conceito de unitização de mercadorias através de paletes e racks, além de reformular todo o processo de endereçamentos, com a verticalização dos estoques. "Acreditamos que esse projeto vai resolver todos os nossos problemas de movimentação interna", disse Fabiano Soares Nogueira, diretor da empresa.

Outro ponto importante do evento foi a demonstração das novas tendências em equipamentos de coleta automática de dados com recurso de rádio frequência, apresentada por Jefferson Fernandes, diretor Comercial da Unimicro. Fernandes afirmou que numa instalação onde não é utilizado o código de barras, a probabilidade de se cometer erros é bastante alta. "Estimativas indicam que a cada cinco coletas de dados realizadas de forma manuscrita é detectado um erro", disse, reforçando que um a situação se repete durante o processo de digitação de dados, onde a cada quinze operações ocorre uma falha. Jefferson pontuou várias vantagens da utilização de coletores de dados com RF, entre elas a eliminação do uso de listas e formulários, atualização on line, sistema interativo e gerenciamento de dados e tarefas em tempo real. Também esteve presente no evento o gerente geral da DDF Francisco Tabajara de Brito, que constou para os participantes como funciona a estrutura operacional da DDF-Logística e Distribuição Física, um dos maiores operadores logísticos do País.

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

Gonzalo Cassarino

Seria melhor sem burocracia

Thais Falcão



Burocracia na liberação das mercadorias. Esse é o principal problema que as 13 empresas de courier associadas à Abraec (Associação Brasileira das Empresas de Courier) estão enfrentando para conseguir entregar nos horários prometidos as mercadorias ou documentos de seus clientes. Ainda assim, o uruguaio Gonzalo Cassarino, formado em administração de empresas na Universidade Getúlio Vargas (SP), e presidente da entidade, está otimista com a situação em que se encontra o setor e acredita no crescimento a partir da mudança de mentalidade da alfândega brasileira.

Por ano esse setor movimenta aproximadamente 5,5 milhões de peças, entre amostras e documentos, sendo que 3 milhões são de importações e 2,5 milhões de exportações.

Revista Logística Moderna - Onde e como surgiu o courier?

Gonzalo Cassarino - Em 1939, devido à necessidade de exportação de documentos, que antes era feita por passageiros.

Logística Moderna - Quando este tipo de negócio chegou ao Brasil?

Cassarino - No Brasil esse serviço começou a ser prestado em 1979 e vem crescendo, já somos em 13 associados na Abraec. Hoje, as pessoas não mandam documentos através de passageiros e sim por uma companhia aérea, como se fosse carga. Para isso, foi necessária a criação de um sistema especial a fim de atender essa clientela. Estamos querendo alterar algumas normas, mas as mudanças precisam começar nas atitudes das pessoas porque existe um gargalo, que é o custo da mercadoria exportada.

Logística Moderna - Desde 1993, o setor de courier no Brasil vem crescendo 15% ao ano. Esse ritmo se manteve em 1996?

Cassarino - Esse ritmo se mantém porque existe facilidade no setor de importação e exportação de amostras. Porém, o que vem crescendo mais é o setor de importação no Brasil, por causa da utilização de cartões de crédito, liberada pelo governo há três anos, para compra de importados. Depois a própria exportação brasileira está subindo, exigindo que os importadores peçam mais amostras de produto. Aumentando o número de importação também sobe o número de documentos de transações, assim como documentos de importação de barcos e como também documentos bancários. O setor de exportação está crescendo 10% ao ano e é importante separá-lo da importação,

que melhorou seu desempenho entre 25% e 30% ao ano.

Logística Moderna - Como foi o desempenho do setor em 1996? Quanto o setor movimenta e qual o percentual de encomendas?

Cassarino - O setor de exportação movimentou em torno 70 milhões de dólares, cerca de 2,5 milhões de peças, entre documentos e amostras. Esse mercado se compara à evolução do País que cresce, 6% a 7% ao ano. O courier está dedicado a oferecer mais amostras do que documento. Hoje 65% de volume são documentos e 35% são amostras.

Logística Moderna - Esse crescimento estava dentro da expectativa do setor?

Cassarino - O crescimento foi mais alto do que o esperado, e só não foi maior

porque o custo de frete e do imposto é elevado. Além disso, no mercado brasileiro, os produtos eletrônicos estão mais baratos e se tem prazo para pagamento. Se uma pessoa física comprar um rádio importado que custa 100 reais, precisa pagar um crédito fiscal e 40% de imposto. O valor é alto e ele ainda não tem garantia do produto, o que o faz com que ele prefira o nacional.

Logística Moderna - Diante da globalização da economia, quais os principais desafios enfrentados pelo setor?

Cassarino - Não chamaria de desafio, mas a maior dificuldade é reduzir o Custo Brasil. E isso volta a acontecer em separado na importação e exportação. Na importação a burocracia que nós temos na documentação é absurda, a papelada é tão grande que o custo para liberação às vezes é mais alto do que o preço da mercadoria.

Logística Moderna - Como funciona esse processo?

Cassarino - Quando chega uma mercadoria no Brasil, as empresas de courier têm até 30 dias para receber o pagamento do cliente. Só que as companhias pagam antecipadamente os impostos para liberação. Nós retiramos a mercadoria, apresentamos toda a papelada, levamos para o centro de distribuição e entregamos o produto para depois recebermos o imposto do cliente. O imposto já está pago, não é um contrabando, a receita federal marcou o preço que é preciso ser pago, mas mesmo assim existe burocracia na liberação. As pessoas utilizam o courier devido à urgência, porém a burocracia vai contra essa essência do serviço de courier. Trabalhar em uma empresa de courier é como caminhar sobre um chão cheio de ovos.

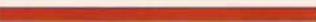
Logística Moderna - As encomendas têm um prazo para serem entregues, com a burocracia ocorrem atrasos. São muitas as reclamações?

Cassarino - São muitas e todos saem

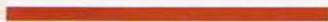
perdendo, principalmente o País e o cliente, que contrata os serviços devido à urgência da entrega e não é atendido como merece. Você vê que o governo quer se modernizar, mas está indo para trás. Nós não somos contra pagar imposto, não somos contra a revisão. Só queremos atender nossos clientes devidamente.

Logística Moderna - O principal problema que o setor enfrenta hoje continua sendo a burocracia na liberação das amostras. Há expectativa que isso melhore?

Cassarino - Esta havendo várias alterações nesse aspecto, porém não se



"As pessoas utilizam o courier devido à urgência, porém a burocracia vai contra essa essência do serviço de courier."



está acompanhando a globalização do mercado. As mudanças estão devagar, um fiscal vai almoçar ao meio-dia, volta às três e enquanto isso a encomenda fica lá esperando, o que demonstra que a lei é boa, mas não é seguida. É preciso uma transformação na atitude dos fiscais. É preciso uma pressão muito grande, não só do courier, mas de todas as companhias, porque a exportação e importação brasileira estão em crise. A burocracia, não deixa o Brasil competir e para isso não adianta mudar as taxas cambiais, criando barreiras. Eu acho que

nossa alfândega está na adolescência, ainda não tem maturidade o suficiente para o mercado inter-nacional.

Logística Moderna - E no caso da exportação?

Cassarino - Na exportação não funciona da mesma forma. A alfândega funciona até às 19 horas, sendo que o avião vai sair apenas às 23 horas. Para entregar as encomendas com agilidade, eu tenho gente para trabalhar até mais tarde. Em todo o mundo se trabalha 24 horas. No Brasil, a alfândega não entende a necessidade que o cliente tem de mandar esse documento para fora. O processo é muito burocrático. As empresas de courier, estão em atrito permanente com a alfândega.

Logística Moderna - Então as empresas de courier estão perdendo um espaço no mercado devido a essa dificuldade?

Cassarino - Não estamos perdendo porque o cliente está entendendo. Fazemos o possível para satisfazer o cliente. Para se ter um exemplo, a Petrobrás perdeu um contrato de milhões de dólares devido à falta de experiência dos fiscais do aeroporto do Rio de Janeiro para a liberação da carga.

Logística Moderna - Esse problema que aconteceu no Rio de Janeiro também é muito comum nos outros aeroportos brasileiros?

Cassarino - Cada aeroporto tem sua peculiaridade. Não existe uma homogeneidade, um dia está tudo tranquilo no outro não está. Uma companhia bem estruturada não pode trabalhar dessa maneira, é um planejamento difícil de ser seguido por causa das mutações.

Logística Moderna - Qual a diferença entre enviar uma encomenda pelo Correio ou por courier, levando em consideração a segurança e a agilidade da entrega?

Cassarino - O Correio não tem a mesma agilidade que as companhias de courier

porque nós recebemos a mercadoria hoje e entregamos no mesmo dia. O Correio depende de uma central que faz a distribuição. Se o endereço está errado envia a carta de novo para o cliente, ou se for uma encomenda o cliente precisa ir buscar.

Logística Moderna - Para estar transportando com agilidade a encomenda do cliente, é preciso que a empresa de courier tenha uma frota própria de aviões?

Cassarino - Ter uma frota própria de avião é inviável, significa voar para apenas um destino, ninguém tem um avião que vai para vários locais ao mesmo tempo. As encomendas expressas feitas por courier são pequenas para serem transportadas em um avião exclusivo.

Logística Moderna - Mas, existem empresas que possuem frota própria?

Cassarino - Tem algumas empresas, mas elas também transportam carga. Mas, ter um avião apenas para levar as encomendas de courier é inviável. Isso porque 99% do que é transportado é carga e apenas 1% encomendas do courier. Nós, na TNT, trabalhamos a Europa com frota própria, porque é uma área pequena e precisamos de agilidade. Em vôos internacionais e de longas distâncias é melhor você ter três ou quatro rotas, uma que vai para Nova Iorque, Argentina, Uruguai, Chile. Nosso objetivo é atender o cliente em um prazo mais curto e é preciso ter uma diversidade de rotas, para contornar os problemas.

Logística Moderna - Na cidade de São Paulo, o trânsito é um grande empecilho para que as empresas consigam cumprir horários. Como as empresas de courier contornam esse problema?

Cassarino - Nós acabamos tendo um custo maior porque colocamos mais veículos na rua. Quando necessário contratamos até serviços de terceiros. Quem manda é o cliente. Se eu me comprometi em entregar no horário, eu

**"A burocracia não
deixa o Brasil
competir e a nossa
alfândega está
na adolescência,
ainda não tem
maturidade
suficiente para o
mercado
internacional."**

preciso cumprir e para isso, utilizamos mais funcionários em moto, furgões e andando.

Logística Moderna - A Vaspex é uma empresa aérea que está começando a transportar carga expressa. O senhor vê esta empresa como uma grande concorrente? Essa é uma tendência de mercado?

Cassarino - A Vaspex não vai competir diretamente com o setor de courier, principalmente porque ela vai atuar apenas no território nacional, enquanto os serviços das empresas de courier abrangem o mundo inteiro.

Logística Moderna - Qual o perfil do usuário de courier e quais as principais encomendas transportadas?

Cassarino - São mais pessoas jurídicas, mas é comum a utilização dos serviços por engenheiros, arquitetos, advogados e bancos. Além disso, companhias exportadoras e navegação costumam enviar muitas encomendas. As mercadorias mais comuns de serem

transportadas são amostras de sapatos de couro, roupas e produtos químicos.

Logística Moderna - As empresas de courier iniciaram o trabalho no País com entregas de documentos. Depois ampliaram seus serviços para entrega de produtos farmacêuticos, peças para o setor automobilístico. Agora, qual o segmento pretende conquistar?

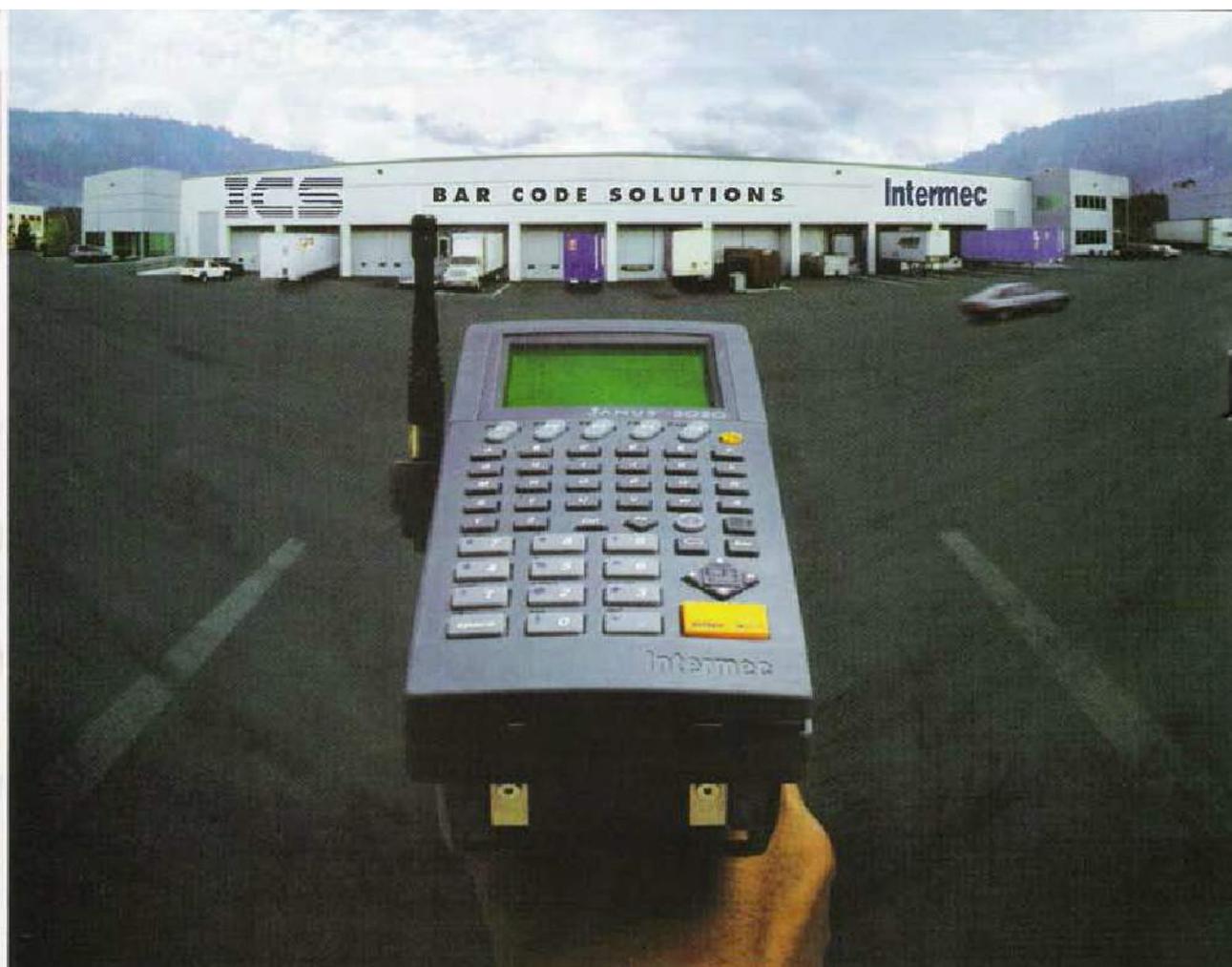
Cassarino - A perspectiva é cada vez mais servir o cliente. Só que é preciso entender que dentro de courier a mercadoria é apenas transportada, as amostras não podem ser vendidas. A legislação não permite transportar para venda.

Logística Moderna - Quais as perspectivas do setor?

Cassarino - O courier tem tido uma evolução muito grande no Brasil, desde 1994, quando começou o Plano Real. Eu fiquei otimista pensando que o País continuaria evoluindo para o mercado internacional. Por mais que tenhamos problemas com a alfândega, está havendo uma evolução, porque o mercado vai obrigar o Brasil a se modificar. O Brasil precisa evoluir, está crescendo, mas em uma velocidade menor que os outros países do mundo. O mercado brasileiro estava fechado e nós precisamos entender que isso não vai mudar 100% em um ano.

Logística Moderna - A TNT, UPS e DHL são as principais empresas de courier do País. O que falta às empresas nacionais para acompanhar o ritmo das norte-americanas?

Cassarino - Tem várias empresas brasileiras associadas à Abraec. O que acontece é que uma nacional precisa de estar integrada a uma rede mundial e isso só é possível através de uma multinacional. Não adianta, é necessário ter uma empresa que consiga chegar a qualquer ponto do mundo.



Rádio Frequência Tecnologia para qualquer distância

Quando você necessita enviar ou receber dados entre vários edifícios ou transmitir informações de controle de estoques através de grandes armazéns, o sistema de Rádio Frequência Spread Spectrum da Intermec é a solução.

Nossa tecnologia de rádio frequência cobre milhões de metros quadrados, oferece imunidade a interferências que nenhum outro fabricante pode oferecer. Você obtém transmissão segura mesmo em armazéns superlotados com caixas de papelão. Ou em locais como indústrias siderúrgicas com ambientes sobrecarregados de ruídos elétricos gerados pelo maquinário.

Os sistemas de RF da Intermec estão presentes em mais de mil instalações. Com

30
years of
excellence
1966 1996



equipamentos como o nosso JANUS™ JR 2020, a Intermec coloca em sua mão, um computador portátil. O JR 2020 com scanner integrado, comunicação por rádio frequência e interface PCMCIA oferece a você coleta de dados inteligente e sem cabos.

E, como todos os equipamentos da Intermec, é projetado para suportar aplicações em ambientes agressivos. É sólido, resistente e fabricado para ser utilizado em qualquer lugar que você vá.

Com a Rádio Frequência da Intermec você pode ir longe...



Ligação gratuita de todo o Brasil:
035-800-3333
E-mail: icsbr@ibm.net
HomePage: <http://www.intermec.com>

Rumo à qualidade total

O certificado ISO 9000 tornou-se uma ferramenta essencial para o setor de transportes

Divulgação



Transportadora Atlas: em vias de obter a certificação

A competitividade do mercado e as exigências dos clientes fizeram do transporte de cargas o segmento mais preocupado nos últimos anos com a gestão da qualidade em suas empresas. No caminho da qualidade total o setor encontra obstáculos, mas tem a consciência de que eles não são intransponíveis. Partem hoje para a certificação ISO 9000, o primeiro degrau na busca da eficiência e eficácia de seus serviços.

A garantia de competitividade sustentável para a empresa que atua em qualquer setor é voltar-se basicamente para a satisfação de seus clientes. No transporte de cargas não pode ser diferente. O embarcador espera da transportadora o cumprimento do prazo de entrega, a integridade da mercadoria e um serviço com preço competitivo.

Por muitas vezes a empresa busca a eficiência se preocupando em diminuir gastos com o corte de funcionários, por exemplo, sem perceber que esta medida pode prejudicar o serviço prestado por ela. Não consegue, portanto, a eficácia de seus processos. "A redução de custos deve ser repassada para os clientes", explica José Joaquim do Amaral, diretor da Fundação Vanzolini.

Desde a década de 80 a Fundação Vanzolini vem atuando na área de qualidade e produtividade, difundindo a concepção desse sistema, além de ser um dos organismos credenciados pelo INMETRO (Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial) para conceder certificados no Brasil, segundo as normas ISO 9000 (ver box). É com base na larga experiência sobre o assunto que a Fundação identifica as dificuldades de

implementação da gestão da qualidade em uma organização.

A falta de comunicação, a burocracia e até interesses subjacentes de grupos da estrutura informal que, por vezes, não coincidem com os da diretoria, comprometem a difusão dos conceitos e princípios da qualidade. É preciso, portanto, um compromisso maior dos dirigentes para vencer, principalmente, a barreira cultural, promovendo a conscientização dos funcionários. Particularmente, o segmento de transportes de carga tem um outro problema. "A maioria das transportadoras possui estrutura familiar onde a ocupação dos postos de mando se dá não pela competência, mas sim pela hereditariedade", expõe Amaral.

Na realidade o nível de preparação empresarial do setor é muito baixo, pois grande parte das empresas existentes se originaram de caminhoneiros que deram certo. As grandes indústrias, no entanto, principalmente as multinacionais, se organizaram fundamentando-se nas normas internacionais. A mudança do cenário econômico, tornando o mercado mais competitivo, e a deterioração da infraestrutura do transporte também estão levando o segmento a buscar a produtividade e a eficácia de seus serviços. "No transporte de cargas, a gestão da qualidade é uma questão de sobrevivência", alerta Rubens Pinto, diretor técnico da MDR Assessoria e Desenvolvimento em Qualidade.

O Comitê da Qualidade criado pela NTC (Associação Nacional de Transporte Rodoviário de Cargas) em 1992 demonstra que os transportadores estão cientes do risco que correm. Optaram pela implementação doem função da sua credibilidade no mercado, já que o certificado é a prova de que os procedimentos da empresa seguem os padrões internacionais. Porém, muitos do setor não sabem o que é ISO 9000. "Eles (transportadores) querem comprar a cultura da qualidade e não sabem que cultura é educação", relata Rubens Pinto.

O apoio de um especialista, orientando os trabalhos pode ajudar muito, mas a execução do projeto deve ser por conta da empresa, adaptando o sistema à sua realidade. A aquisição de pacotes fechados que prometem a certificação em poucos meses pode ser arriscada, pois não assegura um sistema consistente em que a cultura da qualidade tenha sido realmente difundida.

Medidas importantes devem ser adotadas pela empresa para garantir a sustentabilidade do projeto. Uma delas é identificar um coordenador que conheça as características e a história da organização, que tenha acesso às áreas comercial, administrativa e operacional e que seja um formador de opinião. Já o representante do projeto deve estar diretamente ligado à diretoria para viabilizar as decisões.

A conscientização dos funcionários começa com a criação de um grupo de

trabalho formado por cerca de 20 pessoas que assumem o papel de multiplicadores dos conceitos da qualidade. Serão responsáveis, ainda, pela identificação e formalização dos procedimentos essenciais da empresa. Os especialistas recomendam que o ideal é o grupo dedicar 20% das horas de trabalho à nova atividade.

O treinamento intensivo, entretanto, é a ação fundamental para quebrar as resistências culturais. A Empresa de Transportes Atlas, que está em vias de receber a certificação, foi mais além. Partiu para a alfabetização de seus empregados em sala de aula. "A educação e o aperfeiçoamento são benefícios imensuráveis. O retorno do capital humano é muito maior", conta Afonsina Santos, diretora de Desenvolvimento Organizacional.

A comunicação também é um fator imprescindível para propagar os

conceitos da qualidade. A Companhia Transportadora e Comercial Translor, certificada em abril de 1995, abusou da criatividade para envolver os 400 agregados da empresa no projeto. Além de treinamentos em sala de aula, a transportadora intensificou as publicações de jornais internos e criou a Rádio Translor que dispunha de fitas cassetes com informações sobre saúde, dicas culturais, músicas e orientações da companhia.

Após a elaboração do Manual da Qualidade, formalizando as diretrizes da empresa, e o registro das atividades mais importantes, implementando as normas de procedimentos fundamentadas na ISO 9000, a empresa realiza uma pré-auditoria e coloca em prática as ações corretivas e preventivas para, finalmente, ser avaliada pela certificadora.

A certificação é válida por três anos



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 Indústrias e Comércio Ltda.
Rua Guaranésia, 912 - Vila Maria
02112-001 - São Paulo - SP - Brasil
Telefax: 55 11 6954-3811
E-Mail: parmatec@diaddata.com.br
site: www.parmatec.com.br

e semestralmente acontece uma reavaliação, podendo a empresa ser cassada caso não consiga manter o padrão de atendimento prometido aos clientes. Esta é uma das armadilhas da ISO 9000 destacada pela Fundação Vanzolini. A ISO não é sinônimo de excelência e sim um modelo de gerência e planejamento das atividades que pode resultar na organização para a qualidade. A padronização dos processos através da ISO permite à empresa incorporar a melhoria contínua na rotina diária em busca da qualidade total. Mas os especialistas e transportadores são unânimes em dizer que esta é a tarefa mais difícil.

A transportadora Kwikasair Cargas Expressas S/A (TNT) conseguiu manter um padrão estável de seus procedimentos após a certificação de sua matriz em dezembro de 94 e de suas 24 filiais em maio de 95. Ela mantém grupos de controle de qualidade que avaliam mensalmente as atividades da empresa. A Kwikasair conta, ainda, com 38 auditores internos que analisam os processos de outras filiais, apontando falhas eventuais através de relatórios. Todas as ações para correção e prevenção das inconformidades são apresentadas ao Comitê da Qualidade formado por membros da diretoria da transportadora.

O uso da tecnologia, no entanto, é a garantia da produtividade da empresa. Para atingir o grau de satisfação dos clientes da coleta à entrega das mercadorias é preciso informatizar os processos, controlando efetivamente os serviços e informando aos interessados o posicionamento da carga em tempo real. Esta consciência de que o serviço de transporte está hoje intimamente ligado à qualidade do produto está fazendo com que os especialistas busquem alternativas para promover no setor a utilização das ferramentas e metodologias da ISO. A MDR juntamente com o Sindicato das Transportadoras do Vale do Paraíba está formando cooperativas para difundir a gestão da qualidade nas empresas de menor porte. A idéia é prestar consultoria simultânea para seis transportadoras no máximo, podendo baratear o projeto em 50%.

O mesmo programa está em fase de elaboração com a NTC. Enquanto isso, esta entidade resolveu dar o exemplo ao setor e está em fase final de implementação da gestão da qualidade na Associação. No universo de 12 mil transportadoras no País, apenas nove empresas conseguiram obter o certificado ISO 9000. Entre elas destaca-se a Transportadora Americana, a primeira do setor a obter a certificação em 1994. Para alcançar a

qualidade total, a empresa voltou-se inteiramente para seus funcionários empenhando-se no aprimoramento de sua estrutura operacional. Uma das realizações da transportadora nesse sentido foi a criação de um grande centro de treinamento instalado em Americana (SP). O local conta com salas de aula equipadas, plataformas de operação, auditório e hotel para hospedar os funcionários em treinamento. Os resultados de todo o esforço da empresa são visíveis: entre os prêmios que a TA recebeu no ano passado destaca-se o Prêmio de Qualidade em Transportes, na categoria transporte rodoviário de carga, oferecido pela Fundação Vanzolini.

Outra empresa que já faz parte do seleto grupo das companhias certificadas é a Dom Vital Transporte Ultra Rápido, que tem sede em São Paulo e mantém 26 filiais espalhadas pelo território nacional. A Dom Vital obteve a certificação ISO 9002 em dezembro de 1996. Para alcançar os padrões de qualidade exigidos para conseguir a certificação, a empresa reformulou todo o sistema de recebimento, armazenamento e expedição das remessas que faz. Todos os processos passaram a ser controlados através de sistemas de código de barras a fim de melhorar o nível de atendimento aos clientes.

O que é ISO 9000?

A ISO - International Organization for Standardization - é um organismo da ONU (Organização das Nações Unidas), com sede em Genebra, na Suíça, que começou a funcionar oficialmente em 23/02/47. É uma federação mundial de organismos de normalização nacionais que conta com a participação de cerca de 90 entidades. A representante do Brasil é a ABNT - Associação Brasileira de Normas Técnicas. O intuito da ISO é promover o desenvolvimento da normalização, com vistas a facilitar o comércio internacional de bens e serviços. Elabora, publica e difunde normas internacionais relativas a todas as atividades, exceto na área eletroeletrônica.

A ISO 9000 é um conjunto de normas técnicas que trata exclusivamente da questão da qualidade. As cinco normas básicas da ISO 9000 são: ISO 9000 que é uma

norma que estabelece diretrizes para seleção e uso das normas ISO 9001, 9002, 9003 e 9004. A ISO 9001 é um modelo para garantia da qualidade em projeto, desenvolvimento, produção, instalação e serviços associados. A ISO 9002 é um modelo para garantia da qualidade em produção, instalação e serviços associados. ISO 9003 é um modelo para a garantia da qualidade em inspeções e ensaios finais. A ISO 9004 é uma norma que estabelece diretrizes para a gestão da qualidade na empresa. É um guia geral para atender as normas ISO 9001, 9002 e 9003. As empresas prestadoras de serviços como as de transporte de carga se adaptam à ISO 9002.

A grande dificuldade, porém, é aplicar os conceitos da ISO 9000.

Embalagens Metálicas Retornáveis



Versatilidade com redução de Custo & Tempo

Embalagem metálica retornável é sinônimo de funcionalidade e integração logística. A utilização de racks metálicos retornáveis permite reduzir o número de operações entre a saída do fornecedor e a entrada na linha de montagem. Os racks proporcionam economia de tempo na movimentação, transporte, controle de qualidade e armazenagem dos produtos.

A durabilidade de uma embalagem metálica também é indiscutível, podendo alcançar 5 a 10 anos de vida útil, o que se traduz em tranquilidade e lucratividade para a empresa.

Consulte-nos para projetar, fabricar ou reformar suas embalagens retornáveis e descubra outras vantagens.



R. Leite Indústria e Comércio Ltda

Estrada Yao Masumoto, 330
Cep 09842-160 - S.B. do Campo - SP
Tel./Fax. - 419.1429/8121 - 451.1145
Email: leite@mandic.com.br

Os 12 trabalhos da Hércules

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

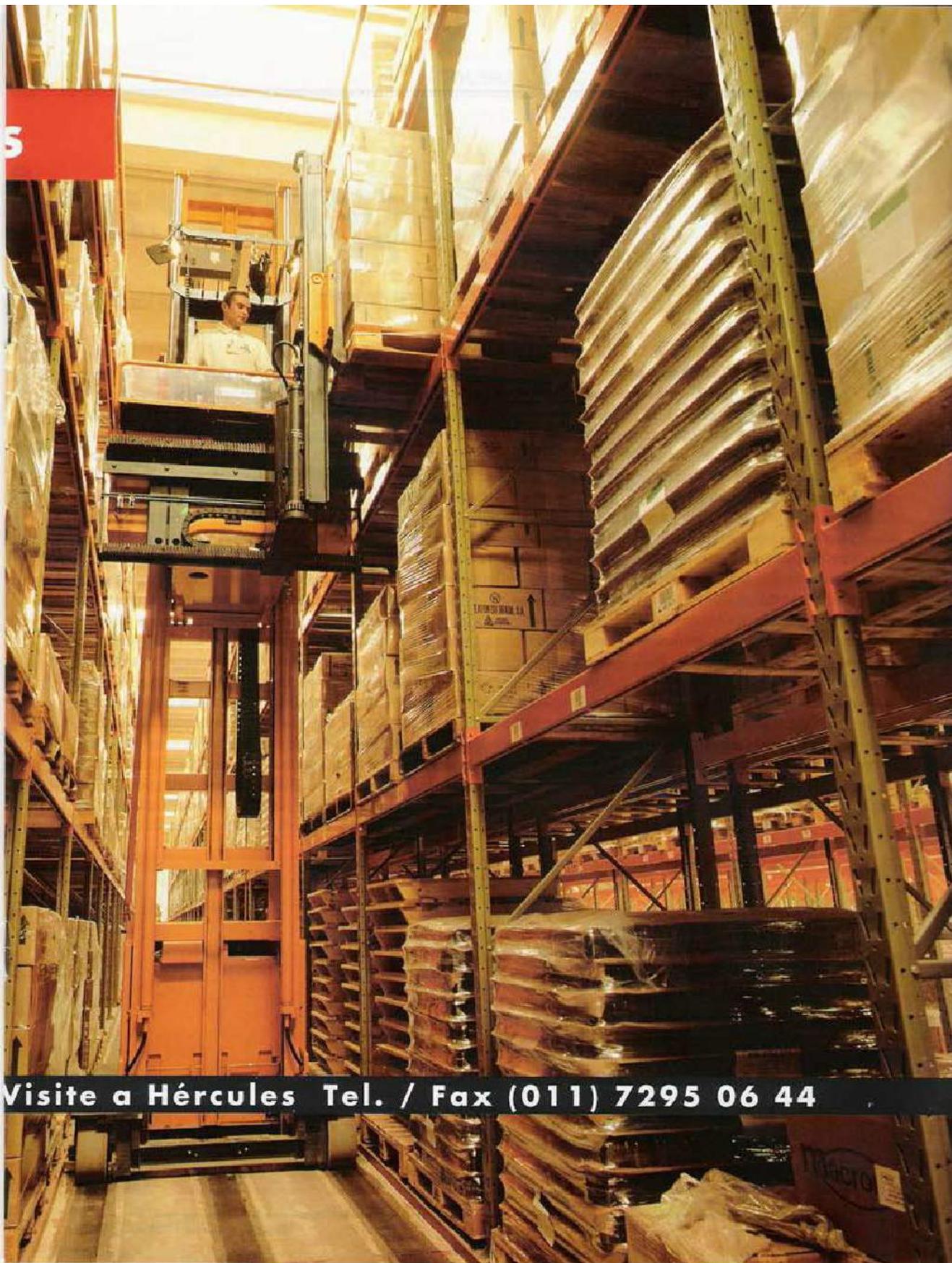


Hércules

SISTEMAS LOGÍSTICOS



S



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

Quem é quem



Thais Falcão

Unidock's: investimento de 1 milhão de dólares na automação das operações

**Saiba quem são
e o que fazem
os verdadeiros
operadores
logísticos
instalados no País**

O setor de prestação de serviços de operação logística é um dos que mais se expande no Brasil. Em apenas um ano, pelo menos 20 novas empresas, entre nacionais e internacionais entraram neste mercado. Mas incentivados pela onda de crescimento da logística e levados pela esteira das oportunidades geradas por esta expansão, inúmeras companhias estão se auto-intitulando operadores logísticos, utilizando este nome indevidamente. Muitas delas são ótimas transportadoras, mas estão longe de ter as características necessárias para serem reconhecidas como verdadeiros operadores logísticos. Ou seja, não são provedores de todas as operações desempenhadas pelas empresas desta categoria, como armazenagem, gerenciamento de estoques, distribuição e gerenciamento de transporte, entre outras (ver quadro).

O primeiro operador logístico brasileiro surgiu por volta de 1987, quando

o Grupo Pirelli decidiu criar uma unidade independente para cuidar de todo o processo logístico da sua linha de produtos e abriu a Brasildocks. Nesta época o conceito já estava totalmente consolidado nos Estados Unidos e em alguns países da Europa como sendo uma empresa prestadora de serviços operacionais para a parte ou o todo de um processo logístico. "O desafio na época era conscientizar as empresas de que a terceirização de suas operações era viável", lembra Mário Gorla, que foi sócio da Brasildocks e um dos primeiros a falar do conceito no Brasil.

Por questões estratégicas do Grupo Pirelli, a Brasildocks foi desativada em 1990. Paralelamente, surgiu a DDF - Logística e Distribuição Física, criada de forma semelhante. A DDF nasceu para atender as necessidades do Grupo Philips, ao qual pertence até hoje, e decidiu externalizar seus serviços para o mercado em 1991, consolidando o conceito de operador logístico no Brasil. No período de criação da DDF, as indústrias usavam somente serviços de transportadoras porque logística era entendida como transporte e o conceito de atendimento ao cliente se resumia a fazer entrega de mercadoria e nada mais. Ainda não havia a cultura de logística no Brasil. Hoje a DDF é uma das empresas mais respeitadas do setor, possui centrais de operação em São Paulo, Recife e Manaus, tem mais de 40 mil metros quadrados de área construída, capacidade para armazenar mais de 40 mil paletes e apoia todo o seu serviço num completo sistema de informações computadorizadas. Todos estes recursos são utilizados por empresas como EMI Odeon, Polygram, Reebok e Nadir Figueiredo, que deixam a cargo da DDF todo o processo de estocagem, gerenciamento e distribuição de seus produtos. Do alto de seu pioneirismo, reconhecido por todo o mercado brasileiro, a DDF se mostra preparada para lidar com este

fenômeno de nascimento generalizado de "operadores logísticos".

"O processo não é totalmente positivo mas é inevitável e tem um lado muito importante", avalia Francisco Tabajara de Brito, gerente geral da DDF. Ele acredita que em meio a este turbilhão de empresas que se dizem operadores logísticos sem serem, existem inúmeras companhias que estão realmente se preparando para entrar no mercado, o que, de acordo com ele, resultará numa competição saudável. "Nós não nos preocupamos com essas empresas que pretendem disputar este espaço conosco porque temos certeza de que o próprio mercado tem todas as condições de diferenciar o verdadeiro operador logístico de uma empresa oportunista", afirma Tabajara.

Outro capítulo importante da história dos operadores logísticos no Brasil começou a ser escrito logo após a criação da DDF, quando algumas empresas de transporte começaram a despertar para o conceito de logística. Com o passar dos anos, estas transportadoras se deram conta de que este era um ótimo filão de mercado e decidiram investir no setor. Foi assim por exemplo, que nasceu a Unidock's, originária da Unitow Transportes, e que há dois anos atua como prestadora de serviços logísticos, trabalhando especialmente com empresas do setor farmacêutico. Atualmente a Unidock's disposta entre suas con-correntes como uma das mais modernas e especializadas do setor, assumindo as operações de movimentação e armazenagem de boa parte dos laboratórios farmacêuticos instalados no País. A Unidock's possui dois centros de distribuição em São Paulo, um deles localizado em Barueri (SP), com quase 13 mil metros quadrados de área construída e capacidade para estocar produtos em 11 mil posições de paletes. A companhia movimenta mais de 15 milhões de unidades de medicamentos

Funções de um operador logístico

- ✓ Armazenagem
- ✓ Gerenciamento de estoque
- ✓ Preparação de pedidos
- ✓ Atendimento ao cliente do cliente
- ✓ Gerenciamento de transporte
- ✓ Etiquetagem de mercadorias
- ✓ Embalagem
- ✓ Fracionamento de cargas
- ✓ Emissão de notas fiscais

por mês, algo em torno de 250 caminhões mensais, o que lhe garantiu um faturamento de 14 milhões de dólares em 1996.

Com suas atenções concentradas nos projetos de expansão da empresa, que incluem a automatização de todas as operações, que deve consumir um investimento de 1 milhão de dólares; e a gestação de uma nova unidade que deverá ser implantada também em Barueri, a Unidock's se posiciona de forma bem clara à essa movimentação do setor: "O que as empresas que contratam serviços de operação logística precisam considerar é que transporte é apenas uma parte deste processo", diz Domingos Fonseca, presidente da Unidock's, acrescentando que está tranquilo em relação à essa

Thales Falcão



Etiquetagem de produtos na DDF: uma das funções do operador logístico

concorrência porque só sobrevive neste mercado quem tiver capacitação técnica.

O mesmo caminho da Unidock's foi trilhado por empresas como a Hércules Sistemas Logísticos, também instalada em Barueri (SP), criada em 1995, como uma divisão independente do Grupo Atlas. A Hércules está estruturada numa área de 10.500 metros quadrados, onde dispõe de todos os recursos tecnológicos para prestar serviços de armazenagem, movimentação, distribuição e até mesmo de embalagem e montagem de mercadorias se o cliente necessitar. Atendendo empresas como Samsung, Laboratórios Pfizer, Samsonite, Xerox do Brasil, Dipi e Cremer, a Hércules tem na filosofia da empresa a melhor resposta para toda esta movimentação do setor. "Desde que começamos a operar, deixamos bem claro que a filosofia da nossa empresa vai muito além de armazenar e transportar mercadorias", diz Lauro Felipe Megale, diretor presidente da Hércules. "Nosso objetivo é trabalhar como se fôssemos

uma verdadeira extensão de nossos clientes", afirma Megale.

Além da Hércules, outras empresas de operação logística têm suas raízes no setor de transportes. Exemplo disso é o caso da TA Logística, de Americana (SP) ligada à Transportadora Americana; da Mercúrio Logística, originária do Expresso Mercúrio, que deve começar a operar dentro de um mês, da Águia Branca Logística, entre muitas outras (ver quadro). A maioria delas começou este trabalho quando acrescentou aos serviços de transporte que prestavam a possibilidade de seu cliente usar os espaços ociosos de seus terminais para manter um estoque regulador e percebeu que poderia criar uma nova unidade de negócios para prestar este tipo de serviço. "É neste aspecto que reside a principal diferença entre as transportadoras que estão se auto-denominando operadores logísticos e as empresas que realmente o são", pondera José Geraldo Vantine", consultor de empresas e presidente da Vantine & Associados. Ele diz que essa

diferença é muito clara principalmente porque na maioria dos casos o operador logístico não detém o transporte em suas mãos, mas sim customiza e terceiriza esta operação. "O operador é um comprador de frete. Ele contrata a transportadora, mas é responsabilidade dele roteirizar de acordo com as necessidades dos clientes e gerenciar o fluxo de movimentação dos caminhões, enquanto a função da transportadora é apenas de transferir mercadorias de um ponto a outro", acrescenta.

Vantine sugere que as indústrias tomem alguns cuidados para que não sejam confundidas na hora de contratar os serviços de operação logística. De acordo com ele, deve-se procurar analisar o perfil de clientes que a empresa possui, conhecer a infra-estrutura de armazenagem disponível e que tipo de recurso tecnológico a empresa utiliza no gerenciamento das operações. Neste sentido, sistemas de tecnologia de informação como gerenciamento de estoque através de código de barras, troca eletrônica de dados, roteirizadores e recursos de gerenciamento de riscos para o transporte são requisitos básicos.

A opinião do consultor é compartilhada por Andréa Kilzer, gerente da Metropolitan Logística, empresa que há cinco anos atua no setor de operação logística. Ela diz que a diferenciação que deve ser feita é relativamente simples. "Enquanto uma empresa de transporte se limita a executar uma ou outra função do processo logístico, o verdadeiro operador é parte integrante da estratégia empresarial de seu cliente", explica acrescentando que às vezes a empresa que se diz prestadora de serviços logísticos teve origem no trabalho de um caminhoneiro que deu certo, mas não tem know-how para atuar com um conceito tão complexo como o de logística. Atualmente a Metropolitan faz todo o trabalho de armazenagem e coordenação da distribuição de mercadorias, tanto em seu próprio armazém, localizado na cidade de

**NO ANO 2.000, OS SERVIÇOS DE
COMÉRCIO EXTERIOR, LOGÍSTICA,
DISTRIBUIÇÃO E ARMAZENAGEM
SERÃO DE UMA FORMA.**

DESTA FORMA.



Av. das Indústrias, 389 – Porto Alegre/RS

Chegar antes para que os clientes
fiquem sempre em primeiro.
Assim trabalha a Eichenberg & Transeich.
Uma prova é o novo Centro Logístico, obra que
antecipa as necessidades futuras de nossos parceiros.



CENTRO LOGÍSTICO EICHENBERG & TRANSEICH

*** Comércio Exterior, Logística, Distribuição e Armazenagem ***

PORTO ALEGRE
Av. das Indústrias, 389
Bairro Anchieta
CEP 90200-290
Fone: (051) 371.1000
Fax: (051) 371.2898
Tlx: 511850 EICH BR

RIO GRANDE
Via 1, 700, Lote 14
Distrito Industrial
CEP 96204-060
Fone: (0532) 34.1066
Fax: (0532) 34.1059
Tlx: 532340 EICH BR

NOVO HAMBURGO
R. Tijuca, 1029
Bairro Ideal
CEP 93336-190
Fone: (051) 594.2931
Fax: (051) 594.2627
Tlx: 522249 EICH BR

SANTA CRUZ DO SUL
R. Pereira da Cunha, 107/204
Distrito Industrial
CEP 96835-090
Fone: (051) 711.2639
Fax: (051) 711.2639
Tlx: 510000 TAEI BR

PARANACUÁ
R. Barão do Rio Branco, 851
Bairro 29 de Julho
CEP 83203-340
Fone: (041) 423.1852
Fax: (041) 423.1852
Tlx: 414194 TAEI BR

IMBITUBA
R. Nereu Ramos, 124
Bairro Centro
CEP 88790-000
Fone: (0482) 55.0880
Fax: (0482) 55.0888
Tlx: 481077 TAEI BR

[Http://www.eichenberg.com.br](http://www.eichenberg.com.br) E-mail: eichnet@pro.via-rs.com.br

Thais Falcão



Megale: muito mais que transportar

Barueri (SP), quanto dentro da fábrica do cliente se for preciso. Confiante no crescimento do setor, a empresa está finalizando as negociações para a construção de um novo centro de distribuição em Barueri e tem planos de se instalar no Rio de Janeiro, onde acredita que o mercado está carente de serviços nesta área.

Foi esta mesma confiança que a Metropolitan tem no potencial de crescimento do setor que fez a Marbo Transportes, do Grupo Martins, anunciar recentemente que tem um planejamento estratégico para até o ano 2000, ser o maior operador logístico do País. O objetivo da Marbo, criada em 1990 para servir ao Grupo Martins, e que atualmente tem 65% de seu faturamento proveniente de serviços prestados a terceiros, é canalizar para este novo segmento todo o conhecimento de operação logística acumulado pelo Martins Distribuidor Atacadista.

Tão grandiosos quanto os números

do maior distribuidor atacadista da América Latina, que faturou 1,2 bilhão de dólares no ano passado, são os planos do diretor de planejamento estratégico da companhia e presidente da Marbo Transportes, Cesar Suaki. "Nosso objetivo transcende este modelo de operador logístico que vem se consolidando no País, caracterizado como um executor de tarefas", revela Suaki. De acordo com ele, a Marbo Transportes está se preparando para entrar no mercado como um integrador logístico, que vai oferecer a seus clientes uma solução completa de logística e contratar outros operadores para executar partes deste processo, se for necessário.

Suaki acredita que dentro de pouco tempo haverá um nivelamento tecnológico das empresas do setor, mas aponta alguns fatores que deverão compor o diferencial competitivo da Marbo: a dimensão ética que o Grupo Martins traz em toda a sua história, o know-how e capital de que dispõe, a sinergia que a operação logística tem com a principal atividade do grupo e a confortável posição de vanguarda que lhes permite acrescentar à operação logística filosofias de gestão avançadas como gerenciamento por categoria de produtos e ECR (Efficient Consumer Response).

Por Simone Paulino

Thais Falcão



Suaki, da Marbo: o operador logístico do ano 2000

Tendências

Se até este momento o setor de operação logística está num crescente processo de ascensão, este fenômeno deve sofrer uma forte aceleração a partir do ano que vem. De acordo com uma pesquisa realizada pela Vantine & Associados, 1998 deve ser o ano da consolidação das grandes empresas de transportes e da consolidação plena de companhias de operação logística.

Dentro deste contexto, vai haver uma segmentação destas empresas estabelecendo novos formatos de operadores logísticos. Entre eles, os de maior destaque serão os especializados por categoria de produtos e por canais de distribuição. No primeiro formato, enquadram-se empresas como a Unidock's, que já focou sua atuação no atendimento do setor farmacêutico; e a TDS-JIT, uma das gigantes do setor nos Estados Unidos, que durante alguns anos foi provedora exclusiva da Autolatina e da Volkswagen e deve se voltar para o atendimento da indústria automobilística. Já no segundo formato, uma das correntes mais fortes vai ser a das empresas especializadas no atendimento ao varejo e aquelas voltadas para o comércio internacional.

Além disso, empresas que já adquiriram um certo know-how em duas ou mais categorias de produtos, como é o caso da DDF, deverão trabalhar segmentando suas operações em divisões autônomas para cada categoria de produto.

EMPRESA	Área de armazenagem	Raio de atuação	Principais clientes	Frota	Tecnologias que utiliza	Especialidade
Unidock's Assessoria e Logística	10.000 m ² / Barueri 4.000 m ² /Lapa	Todo o Brasil	Hoescht Marion Roussel, Baldacci, Allergan, Astra Química, Searle, Galderma.	terceirizada	Gerenciamento de depósito através de código de barras, leitores ópticos e radiofrequência.	produtos farmacêuticos
DDF Logística e Distribuição Física	50.000 m ² / Dutra 27.000 m ² / Cum-bica 5.000 m ² / Recife	Todo o Brasil	RIL(Reebok), Nivea, Poligran, EMI Odeon, Nadir Figueiredo, Mesbla, Philips, BMW, Gates, Walita, Metal Leve, Dona Albarus, O Boticário, Multibrás.	terceirizada	Gerenciamento de depósito através de código de barras, leitores ópticos e radiofrequência, roteirizador, EDI, rastreamento via satélite e sistema de comunicação via rádio.	material fonográfico, auto-peças e eletroeletrônico
Hércules Sistemas Logísticos	10.500 m ² / Barueri	Todo o Brasil	Samsung, Laboratórios Pfizer, Samsonite, Xerox do Brasil, Dipi, Cremér, ZF do Brasil e Magneti Marelli.	terceirizada	Gerenciamento de depósitos através de código de barras, leitores ópticos e radiofrequência, roteirizador, EDI e rastreamento via satélite.	não tem
Rayder do Brasil	terceirizada	Todo o Brasil	Volkswagen, General Motors, Brahma e Pepsi.	terceirizada	Gerenciamento de depósitos através de código de barras, leitores ópticos e radiofrequência, roteirizador, rastreamento via satélite.	auto-peças e bebidas
*Mercúrio Logística	5.200 m ² expansível até 7.600 m ²	Todo o Brasil e Mercosul	Potencias clientes: Éffem (grupo MARS), New Holland, Menphis, Cica e Still.	terceirizada	Gerenciamento de depósitos através de código de barras, leitores ópticos e radiofrequência, EDI.	não tem
Di-Ci Logística, Armazenagem e Transportes	18.000 m ² / Barueri	Grande São Paulo e Baixada Santista	Procter & Gamble do Brasil, Kollynos, Kellogg do Brasil, Ferrero Rocher e Tilibra.	90 veículos próprios 45 Terceirizados	rastreamento via satélite, EDI.	não tem

EMPRESA	Área de armazenagem	Raio de atuação	Principais clientes	Frota	Tecnologias que utiliza	Especialidade
Conexão Armazéns Gerais	2.500 m ² expansível até 5.000 m ²	Norte/ Nordeste	Linhas Corrente, Marcelo Som, Bob Som, Ceras Johnson, Colgate Palmolive, Silvânia do Brasil e Bayer do Brasil.	13 próprios 20 terceirizados	EDI	eletro-eletrônico e suprimento de matéria-prima
Companhia Comercial de Transportes Translor	3.800 m ² - pátio com área total de: 433.711 m ²	Brasil e Argentina	Volkswagen do Brasil e da Argentina, Ford do Brasil e da Argentina, General Motors do Brasil e da Argentina, Mercedes Benz do Brasil e da Argentina, Johnson Controls do Brasil e Brasinca	135 veículos próprios 471 terceirizados		indústria automobilística
Águia Branca Cargas	60.613 m ²	Sul/ Sudeste/ Bahia e Sergipe	Hermes, Mercedes Benz, BMW, Aracruz, Bahia Sul e Supermar	284 veículos próprios 65 terceirizados	Gerenciamento de depósitos através de código de barras, leitores ópticos e radiofrequência, rastreamento via satélite e EDI.	não tem
TNT Logistics	52.000 m ²	Todo o Brasil e Mercosul	Fiat Automóveis do Brasil	terceirizada	EDI e rastreamento via satélite	indústria automobilística
Metropolitan Logística Comercial	6.000 m ²	Todo o Brasil	Credicard, Melhoramentos Papéis, Apple Computer Brasil, Lloyds Bank, Banco Sahin Cury e Raychem.	terceirizada	Gerenciamento de depósitos através de código de barras, leitores ópticos e radiofrequência, EDI.	não tem
T.A Logística Consultoria e Armazenagem	5.000 m ² / Americana	Estado de São Paulo	Merch Sharp & Dohme, PPG e Carwin.	terceirizada	rastreamento via satélite	não tem
Universal Armazéns	88.000 m ²	Grande São Paulo e Vale do Paraíba	não divulgou	terceirizada		não tem

EMPRESA	Área de armazenagem	Raio de atuação	Principais clientes	Frota	Tecnologias que utiliza	Especialidade
Usifast Logística Industrial	120.000 m ² expansível a mais 28.000 m ²	Todo o Brasil	Fiat, Sistema Usiminas, IM, Grupo Hammer, FMB, Toshiba, Cemig e ABC Bull.	160 próprios 160 terceirizados	Gerenciamento de depósitos através de código de barras, leitores ópticos, rastreamento via satélite e EDI.	não tem
Centro Logístico Eichenberg & Transeich	12.500 m ² / Porto Alegre	Todo Sul do País	não divulgou	95 veículos próprios	Gerenciamento de depósitos através de código de barras, leitores ópticos e radiofrequência, computador de bordo	não tem
Circle International	13.000 m ² / São Paulo 11.000 m ² / Mauá 6.000 m ² / Resende	Todo o Mundo	Ford, Volkswagen, General Motors, Avon, Cummins, Motorola, Fiat, Acesita, Mannesmann, Alcoa, Goodyear e Scania.	terceirizada	Gerenciamento de depósitos através de código de barras, leitores ópticos, EDI, rastreamento via satélite.	Logística internacional
Santa Giulia Logística e Transportes	5.000 m ²	Todo Brasil	Gessy Lever, Antarctica e Skol.	20 próprios	Tacógrafo.	não tem
Cotia Trading	330.000 m ² (pátio) 15.000 m ² (armazéns)	Todo o Brasil e Mercosul	não divulgou	terceirizada	Gerenciamento de depósitos através de código de barras, leitores ópticos, radiofrequência, e roteirizador.	não tem
Celsur Logística Comercial	42.000 m ² /Barueri	Todo o Sul do País, Estados de São Paulo e Rio de Janeiro	Walt Mart, Gessy Lever, Bombril, Russel e Zyron.	80 veículos próprios	Gerenciamento de depósitos através de código de barras, leitores ópticos, radiofrequência, roteirizador e EDI.	não tem
Columbia Sistema Integrado de Logística	541.000 m ²	Todo o Brasil e Mundo	Bayer, Fuji Film, Goodyear Brasil, Hoescht do Brasil, IBM Brasil, Procter & Gamble, Philip Morris, Samsung do Brasil, Sony, Volvo do Brasil.	terceirizada	Gerenciamento de depósitos através de código de barras, leitores ópticos, roteirizador e EDI.	não tem

Voando mais alto

Dando continuidade ao projeto de modernização de todos os aeroportos brasileiros, iniciado com a automatização dos terminais de carga de todo o País, a Infraero (Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária) vai implantar um sofisticado sistema de movimentação e armazenagem no terminal de carga do Aeroporto Internacional de Guarulhos (SP). Com previsão de conclusão até março de 1998, esse sistema é composto de transelevadores e estrutura de estocagem com capacidade para armazenar 9000 paletes.

Revolução tecnológica

Para disseminar ainda mais a utilização dos equipamentos de coleta automática de dados e proporcionar maior intercâmbio entre as empresas, profissionais e usuários, a AIM Brasil (Associação Brasileira das Empresas de Coleta de Dados) realizou, em maio, pela terceira vez consecutiva, a Scantech Brasil 97, Congresso e Feira Internacional de Automação de Identificação e Entrada de dados. Em uma área de 900 metros quadrados do World Trade Center, em São Paulo, foram reunidos expositores nacionais e internacionais e circularam aproximadamente 10 mil pessoas, que realizaram um volume de negócios da ordem de 12 milhões de dólares.

Reformulação

O Porto de Valparaíso, no Chile, acaba de passar por um amplo projeto de reestruturação. Com o objetivo de descongestionar as principais vias de acesso ao porto, foi construída uma área de pré-porto onde os caminhões aguardam e são avisados por rádio a hora de embarque e desembarque das mercadorias. Desenvolvido pela Bretzke Consultoria, o projeto teve como outro desdobramento a informatização da central de atendimento e a criação de um serviço de EDI (Intercâmbio Eletrônico de Dados).

Concluindo obras

Com inauguração prevista para dezembro de 1997, o Capit (Centro Assistencial e Profissional Integrado dos Trabalhadores do Transporte, está com suas obras em ritmo acelerado. Localizado no município de Santo André, no ABC Paulista, o Capit terá uma área de 57 mil metros quadrados, três quadras poliesportivas,

três piscinas, oficinas, auditório com capacidade para 210 pessoas, módulos para treinamento e saúde. De acordo com o SETRANS (Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas do ABC), no local os trabalhadores terão cursos de aperfeiçoamento profissional em eletrecidade, funilaria e mecânica.

Somando forças

Em breve devem começar as obras da primeira estação aduaneira do Brasil a contar com um mini-aeroporto exclusivo. O projeto está sendo desenvolvido pela Usifast Logística Industrial, de Betim (MG), que tem como parceiro uma das maiores empresas de aviação do País.

Exportando

A Volkswagen entregou em abril passado o primeiro lote de 64 (de um total de 100 caminhões) modelo VW 8.140 para a Bolívia. Considerado o maior negócio feito entre a montadora brasileira e a Bolívia, a venda foi feita para a Embotelladora Bolivianas Unidas, fabricante e distribuidora da Coca-Cola.

Pronta Entrega

A Mercantil São Caetano, concessionária da Ford localizada em São Caetano do Sul, acaba de entregar 22 caminhões F-12000 à Cavamar e mais quatro caminhões Cargo-814 à Novo Rumo, dois grandes distribuidores da Cia. Cervejaria Brahma.

Seguro total

Os caminhões que circulam em todo o território nacional poderão contar com um novo sistema de seguro total. Trata-se do serviço "Assistência 24 horas", da Brasil Assistência, do grupo espanhol Mapfre. A cobertura do seguro abrange o veículo e seus ocupantes, dá direito à reboque, transporte do caminhão e da pessoa segurada até seu domicílio em caso de roubo ou furto do veículo.

Frota própria

A Cook Brasileira, fabricante e distribuidora de produtos alimentícios, de higiene e limpeza, sediada em Contagem (MG), está investindo mais de 2,5 milhões de dólares na aquisição de 30 caminhões do tipo baú. A frota própria da Cook será utilizada na distribuição dos produtos fabricados pela empresa para as principais capitais brasileiras.

TRANSELEVADORES

SCHIEFFER

ARMAZENAGEM E AUTOMAÇÃO



O transelevador SCHEFFER é um componente muito importante do seu projeto. Com altíssima tecnologia, custo benefício e eficiência comprovados, proporcionam aproveitamento total do espaço de armazenagem.

- X Capacidade para 200 a 1500 kg**
- X Elimina dano e riscos à estrutura, permitindo maior vida útil dos pallets**

**AUMENTANDO
SUA ECONOMIA
MINIMIZANDO
SEUS CUSTOS**

SCHEFFER S.A.-Brasil

R. Pedro Mezzomo, 255 - Jd. Los Angeles

CEP: 84071-210 - Ponta Grossa - PR

Fone: (042) 227.4700 - Fax: (042) 227.3013

Scanner ergométrico



A NCR, empresa especializada em computadores e soluções de automação comercial, apresenta o 7875 Bi-Optic Agressive Read Scanner/Scale, conhecido também por Checker Scanner. Associando o scanner à balança, o equipamento trabalha em 360 graus e em 3D. Fazendo leitura frontal, bilateral, inferior e superior, o Checker proporciona aumento de 15% em produtividade. Já os modelos biópticos 7870 e subcompacto 7880 se diferenciam porque podem ser incorporados a uma balança; e o verificador de preços, 7800 CPV, permite saber o valor da mercadoria na medida em que eles se movimentam na loja.

Carga pesada

O veículo autopropelido Die Handler, tipo "Full Mobil", é a novidade da Mafi-Irion no mercado brasileiro. Utilizado em estamarias para movimentação e troca de ferramentas pesadas de até 55 toneladas, o Die Handler permite a rápida troca das ferramentas (estampos) quando se torna necessário mudar o tipo de peça a ser produzida nas linhas de prensa. Com 4 sentidos de deslocamento, o veículo não necessita de ponte rolante para movimentar ou trocar de ferramenta, nem de prensas móveis e tem direção hidráulica, placa de suporte anti-derrapagem. A velocidade de deslocamento é controlada através de um controlador de pulsos, ligado às unidades de acionamento. O veículo é indicado para empresas do setor automobilístico e fornecedores de peças.



Sistema integrado

Indicado para as gestões de manufatura, comercial/exportação, contábil/financeira, suprimentos e recursos humanos, o software Logix 2000 (nova versão do Logix) funciona em ambiente Windows, NT e Unix. Desenvolvido pela Logocenter Tecnologia de Informática, empresa nacional fornecedora de sistemas integrados, o Logix 2000 tem uma linguagem voltada para gerenciar banco de dados relacional Informix. A diferença da nova versão para a antiga é a solução voltada para as áreas de finanças e recursos humanos, que permitem a inserção de imagens como fotos digitalizadas de funcionários.

Pequenos veículos



Produzidos pela empresa italiana Portotécnica, os veículos elétricos com três rodas, Tiger Symbler Multiuso, são indicados para movimentação e transporte de mercadoria em indústrias, clubes esportivos, escolas, restaurantes, supermercados, aeroportos, shopping centers, portos fluviais ou marítimos, lojas e metrô. Disponíveis nos modelos 300 e 500, o veículo, comercializado pela Leone, tem capacidade de transportar até 300 quilos e pode ser complementado com diversos acessórios como reboque e cesto para facilitar a movimentação de material.

Etiquetas plásticas

Desenvolvida para impressão de dados por termo-transferência, a etiqueta plástica auto-adesiva é a novidade da Novelprint Sistemas de Etiquetagem. A etiqueta tem maior durabilidade dos dados e colabora para o aumento de produtividade da impressora, com menor desgaste e o mesmo custo de papel.

PORTA - BAG



São racks metálicos auto-empilháveis, desmontáveis, fabricados em estrutura tubular, próprio para acondicionamento, transporte e estocagem de BIG-BAGS.



- Reduz o tempo de movimentação
- Aumenta a capacidade de estocagem
- Aumenta a segurança na verticalização
- Aumenta a vida útil dos BIG-BAGS
- Facilita o içamento dos BIG-BAGS com uso de empilhadeira
- Adapta-se à maioria dos BIG-BAGS
- Monta-se e desmonta-se com facilidade.

LONGA

LONGA INDUSTRIAL LTDA.
Av. Mal. João Batista Mascarenhas de Moraes, 2.200
CEP 06172-280 - Vila Quitaúna - Osasco - SP
Fone: (55-11) 7208-5392 - Fax: (55-11) 7208-5231
E.MAIL: longa@xpnet.com.br

SOLUÇÕES LOGÍSTICAS NA MEDIDA CERTA



Colocamos nossa experiência internacional e o conhecimento da realidade brasileira à disposição de sua empresa na busca da melhoria em seus processos logísticos, visando redução de custos e aumento do nível de serviços aos seus clientes.

Não Perca tempo, nem mercado!
Solicite nossa visita para avaliação de suas necessidades.



**VANTINE
& ASSOCIADOS**

*A Marca
da Logística*

CONSULTORIA • LOGÍSTICA
GESTÃO EMPRESARIAL

Fone: (011) 853.5444 Fax: (011) 3064.9733 E-mail: vantinelogistics@ibm.net

Agora você já pode ter a sua Assine já a revista Logística Moderna

Para ser competitivo numa economia globalizada, é cada vez mais importante trabalhar em sintonia com os novos conceitos e tecnologias relacionadas à logística. A revista **Logística Moderna** é uma publicação séria, ética, eficiente e capaz de colocar você em contato direto com o que acontece de mais importante neste setor no Brasil e no mundo. Faça hoje mesmo sua assinatura. Quem conhece sabe que investir em logística é um grande negócio.

De:
~~R\$48,00~~
Por:
R\$36,00

ASSINE HOJE E PAGUE DEPOIS

Sim, desejo fazer minha assinatura anual da revista Logística Moderna pelo preço promocional de R\$ 36,00, a ser pago em parcela única.

Nome:	<input type="text"/>																								
Empresa:	<input type="text"/>																								
Departamento/Área/Setor:	<input type="text"/>																								
Cargo:	<input type="text"/>																								
Profissão:	<input type="text"/>												Data de Nascimento:	<input type="text"/>											
Endereço:	<input type="text"/>																								
Bairro:	<input type="text"/>												CEP:	<input type="text"/>											
Cidade:	<input type="text"/>																		Estado:	<input type="text"/>					
Dados para emissão do boleto bancário:																									
Nome:	<input type="text"/>																								
CGC ou CPF:	<input type="text"/>																								
Inscrição Estadual:	<input type="text"/>																								
Endereço de entrega: () o mesmo () outro																									
Qual:	<input type="text"/>																								
	<input type="text"/>																								

Preencha a ficha com seus dados completos
e envie pelo correio à Belver Editorial
"Assinatura" - Rua Henrique Schaumann, 414
3º andar. CEP. 05314-010
São Paulo - SP ou pelo fax (011) 853.0592

Você estará recebendo o primeiro
exemplar da revista Logística Moderna
junto com o boleto bancário a ser pago
em qualquer agência bancária até a
data do vencimento.

Jornada técnica

A Vantine & Associados vai realizar, entre os dias 23 e 26 de junho, em São Paulo, o Interlog Brasil '97 - Jornada Técnica Nacional de Estudos Avançados em Logística. O evento contará com a participação do Prof. Douglas M. Lambert, Ph.D, da Universidade do Estado de Ohio, dos Estados Unidos, que apresentará o seminário "Construindo a Vantagem Competitiva Através da Cadeia de Abastecimento - Supply Chain Strategies". Além disso, haverá visitas técnicas ao Armazéns Gerais Columbia, DDF, General Motors do Brasil, Hércules Sistemas Logísticos, Pão de Açúcar e Perdigão. Informações pelo telefone (011) 524-6788.

Desafios da importação

A modernização e privatização dos portos, a análise dos mecanismos de financiamento e seus efeitos comerciais, e como obter competitividade com o gerenciamento da logística serão os temas abordados durante a conferência sobre as oportunidades e desafios da importação. Promovido pelo Grupo Catho, o evento está marcado para os dias 2, 3 e 4 de julho, no Sheraton Mofarrej Hotel & Towers, em São Paulo (SP). Informações pelo telefone (011) 284-7033 ramais 126/128.

Técnicas de atendimento

World Class Call Center - Técnicas Avançadas para Centrais de Atendimento ao Cliente - é o tema da palestra, que será realizada nos dias 22 e 23 de julho, no Crowne Plaza Hotel, São Paulo (SP). A Redução de Custos através de Mídias Interativas, Serviço pós-entrega - a garantia da fidelização, Benchmarking em Call Center são alguns dos assuntos que deverão ser abordados. O evento, organizado pela Internacional Business Communications, vai reunir profissionais da Telebrás, Banco Bradesco, Avon Cosméticos, Xerox do Brasil, Promptel Comunicações, American Express, Unibanco, Multibrás. Informações pelo telefone 0800-11-3883.

Tecnologia em discussão

O Project Management Conference Information Technology, congresso voltado para empresas, consultores e profissionais da área de tecnologia da informação, vai ser realizado nos dias 22 e 23 de julho, no Maksoud Plaza, em São Paulo (SP). O evento, organizado pela Sucesu-SP e Ideti (Instituto de Desenvolvimento da Tecnologia de Informação), tem como objetivo discutir a tecnologia e as ferramentas de planejamento de algum projeto. Informações pelo telefone (011) 820-2312.

Depósito informatizado

A Teckwork vai realizar em agosto dois seminários sobre automação, em São Paulo (SP). No dia 13, o assunto abordado será "Código de Barras - Uma Visão Básica e Objetiva e no dia 14 o tema será "Informatização de Depósitos com Código de Barras - Passos para uma Implantação Bem-Sucedida. Informações pelo telefone (011) 539-3977.

Comunicação em pauta

A conferência "Comunicação Corporativa Integrada" e o workshop "Como Enfrentar os Desafios da Comunicação Através do Gerenciamento de Crise" (treinamento prático com exercício simulado) serão realizados nos dias 19 e 20 de junho, no Centro de Convenções Amcham, em São Paulo (SP). Com organização do Institute for International Research, o evento contará com a participação da Companhia Vale do Rio Doce, Xerox do Brasil, Bayer do Brasil, Funcef, Cesp, Instituto Reinaldo Passadori, Rhodia, IBIS - Tecnologia e Informação, DM9 Institucional e LVBA Comunicação. Informações pelo telefone (011) 5505-1003.

Movimentação em contêiner

O Centro Trainmar Brasil vai realizar, entre os dias 26 e 28 de junho, em Santos (SP), um seminário sobre a Otimização de Operações em Terminais de Contêineres. O objetivo do evento é capacitar o gerenciamento sistemático das operações de manuseio de contêineres em navios, pátios, terminais retroportuários e estações alfandegadas, com ênfase em recursos de aprendizagem por simulação computadorizada. Informações pelo telefone (013) 225-2467.

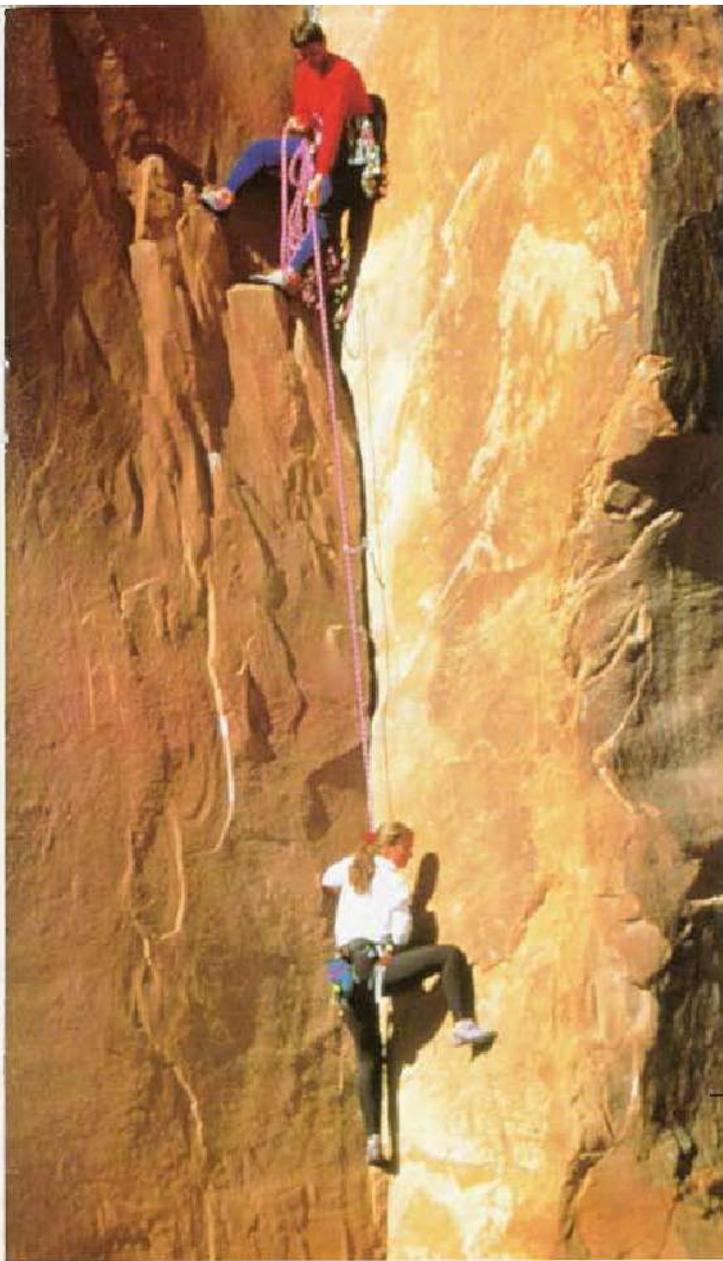
Novas Turmas

"Movimentação de Produtos Perigosos no Mercosul e no Brasil", "Logística Operacional em Transporte de Cargas" e "Operadores Logísticos" são os temas de alguns dos cursos que estão sendo fornecidos pelo IDELT (Instituto para o Desenvolvimento de Logística e Transportes), de São Paulo. Informações pelos telefones (011) 231-0225 / 231-5853 / 214-2507 / 214-6287.

Curso de logística

A Fundação Vanzolini vai estar realizando, nos dias 7 e 8 de julho, o curso de Logística Empresarial Básica. Voltado para executivos e profissionais de manufatura e serviços, o curso tem como objetivo avaliar a influência da logística nas decisões estratégicas das empresas e discutir as funções dos participantes da cadeia de suprimento e distribuição.

Informações pelo telefone (011) 814-7366 ramal 370 ou 380.



É
muito
difícil
encontrar
uma
parceria
confiável.

Procure
nossos
distribuidores:

*Intermec do Brasil
Tecnologia Ltda.*
(021) 556-5275
(011) 825-1246
Representante autorizado



Ligação gratuita de todo o Brasil:
035-800-3333
E-mail: icsbr@ibm.net
Representante autorizado

Intermec

(011) 818-8985
HomePage: <http://www.intermec.com>
E-mail: 76076.1001@compuserve.com

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, ESTÓQUES 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