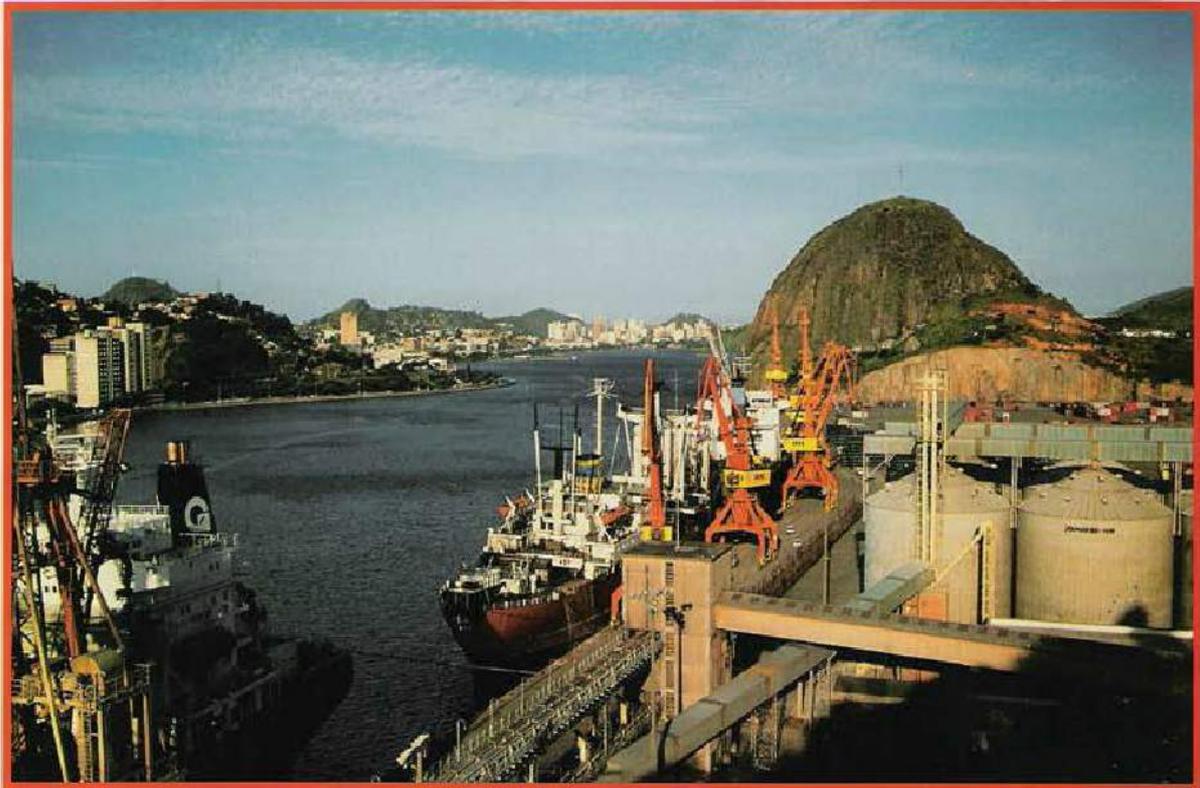


LOGÍSTICA

MODERNA

11 111295

ANO V - NÚMERO 34 - NOV/DEZ 1995



VITÓRIA

EM LOCAL PRIVILEGIADO E OFERECENDO AMPLAS VANTAGENS
AOS USUÁRIOS, O PORTO DE VITÓRIA É UMA DAS MELHORES ALTERNATIVAS
PARA VÁRIOS SEGMENTOS IMPORTADORES E EXPORTADORES

OPERADOR LOGÍSTICO

PORQUE ESTE NEGÓCIO ESTÁ ATRAINDO CADA VEZ MAIS EMPRESAS NO BRASIL

ÁGUIA SISTEMAS DE ARMAZENAGEM

MAIS EFICIÊNCIA NA ESTOCAGEM E MOVIMENTAÇÃO DE SEUS PRODUTOS



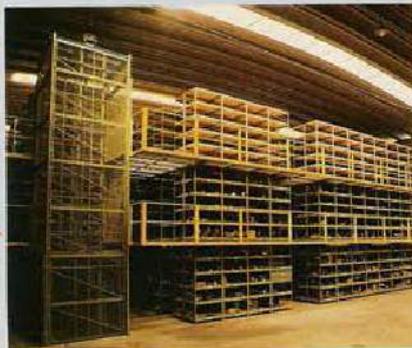
Melhor atendimento a seus clientes, desenvolvimento constante de novos produtos, projetos e soluções cada vez mais criativas: este é o objetivo da **ÁGUIA**.

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: (0422) 25 1566
FAX: (0422) 23 3149 - 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

Logística Moderna, sucessora da Revista da Logística, é uma publicação bimestral dirigida a profissionais das áreas de Movimentação de Materiais, Armazenagem, Embalagem, Transporte, Distribuição Física, Suprimentos e Sistemas de Automação

Diretor Responsável
José Geraldo Vantine

Edição e Comercialização
BELVER EDITORIAL
Rua da Consolação, 2346
8º andar - Cj. 81
CEP 01302-001
São Paulo - SP
Tel: (011) 256-1275
Fax: (011) 231-0350

Redação

Diretor
Valdeci Verdelho
Repórteres
Simone Paulino,
Guilherme Sierra,
Sílvia Martinelli
Editoração Eletrônica
Carlos Martins
Foto de capa
Tadeu Bianconi

Publicidade

Diretor
Álvaro Bellizia Neto
Assistente Comercial
Haydée Zanetti Guerra

Endereço para correspondência:
Editor Serviços Editoriais S/C LTDA
Rua Cônego Eugênio Leite, 97-sala 2
CEP 05414-010, São Paulo-SP
Tel.: (011) 853-5444
Fax: (011) 64-9733

Tiragem dessa edição:
10.000 exemplares
Circulação: Nacional
Distribuição: Gratuita

Coordenação Técnica
VANTINE
& ASSOCIADOS

Tel.: (011) 853.5444

CARTA AO LEITOR

Vítima do anacronismo que emperra a máquina estatal e corrói a eficiência, o sistema portuário brasileiro costuma ser motivo de dores de cabeça para empresas que dependem de grandes volumes de exportação e importação para manter seus negócios. Com equipamentos obsoletos, tecnologia defasada e procedimentos, às vezes, atraçados ao século passado, estão longe de corresponder à nova dinâmica empresarial, na qual produtividade e competitividade são requerimentos permanentes. Confrontados com portos da Europa e Estados Unidos, seus custos e o tempo consumido em determinadas operações são até três vezes maior.

É nesse cenário, pouco animador, que merece destaque o Porto de Vitória tema da maté-



ria de capa desta edição. Beneficiado por várias circunstâncias, da localização geográfica à postura dos trabalhadores, Vitória atraiu usuários de vários Estados, tornando-se, por exemplo, a principal porta de entrada para carros importados no país.

Dentro da sua preocupação de antecipar tendências que orientem os empresários e executi-

vos do setor, essa edição mostra também como os operadores logísticos começam a conquistar espaço no mercado brasileiro. Conceito largamente difundido no exterior, o operador é uma empresa que assume de forma terceirizada todas as funções de logística e distribuição física para fabricantes de bens de consumo e mesmo do comércio, permitindo que seus clientes se concentrem plenamente no foco do seu negócio.

Finalmente, merecem destaque a matéria sobre o Logispoint, o clube da logística, que pretende se consolidar definitivamente, a partir de 1996 como o grande ponto de encontro dos profissionais desse setor de todo o Brasil, e o artigo sobre tendências e perspectivas para 96

J.G. Vantine

CARTA DOS LEITORES

Acusamos recebimento da Revista Logística Moderna Ano V n.º33. Ao mesmo tempo em que agradecemos, solicitamos a gentileza, se possível, da inclusão do nome do Programa Brasileiro da Qualidade e Produtividade - PBQP - no seu cadastro para que possamos recebê-la periodicamente.

João Bezerra Magalhães Neto
Coordenador Geral
Programa Brasileiro da
Qualidade e Produtividade

Por meio desta agradeço o envio da Logística Moder-

na. A revista é de leitura útil e agradável, com informações interessantes para todos os profissionais de logística. Gostaria, também, de pedir uma assinatura adicional para o nosso gerente de distribuição.

Roque Cifu
Gerente de Grupo da
Organização de Suprimentos
Procter & Gamble do
Brasil e Cia

Meus cumprimentos à equipe envolvida na edição da revista Logística Moderna pelo excelente nível das publicações e pelo interesse que despertam nas empresas. Vá-

rias vezes utilizamos os conceitos, idéias e equipamentos anunciados nesta revista.

Rogério Novaes Rezende
Gerente de Materiais
Magnesita S/A

A Revista Logística Moderna, pelo seu teor técnico, é uma publicação de grande interesse para o Departamento de Sistemas Operacionais da Lojas Americanas. Portanto, gostaríamos de recebê-la periodicamente.

Reinaldo Neves de Souza
Chefe do Departamento de
Sistemas Operacionais
Lojas Americanas S/A

TENDÊNCIA 8

Seguindo um modelo mundial, operadores logísticos vão conquistando espaço no mercado brasileiro

PERFIL 10

Luis Carlos de Oliveira
Três décadas de experiência

LOGISPOINT 16

Dersa apresenta plano

no encontro de profissionais da logística

FORMAÇÃO PROFISSIONAL 17

INTERLOG' 96 colocará empresários brasileiros em contato com o que há de mais moderno em processos logísticos

ARTIGO 18

JG Vantine
Tendências e Previsões

CAPA 12



Superando outros portos em desempenho operacional e produtividade, Vitória conquista os usuários do setor automobilístico e vai se tornando uma das melhores opções para importação de manufaturados

PRODUTOS, SERVIÇOS, MÁQUINAS E EQUIPAMENTOS
PARA MOVIMENTAÇÃO DE MATERIAIS,
ARMAZENAGEM, EMBALAGEM, TRANSPORTE,
DISTRIBUIÇÃO FÍSICA E SUPRIMENTOS

ANUNCIE AQUI

REVISTA

LOGÍSTICA
MODERNA

A LOGÍSTICA NA SUA REAL DIMENSÃO

TEL/FAX (011) 256-1275 / 231-0350

MODERNIZAÇÃO NO PORTO DE SANTOS

O porto de Santos está se preparando para recuperar sua posição de destaque no sistema portuário nacional. O primeiro passo nesse sentido é a implantação da nova estação de acesso ao Tecon (Terminal de Contêineres) que, entre outras vantagens, amplia a área alfandegada para armazenagem, aumentando a capacidade estática de 10,5 mil para 14 mil TEU's (unidade

equivalente a container de vinte pés). O novo acesso tem oito "gates", seis a mais que o antigo, proporcionando maior agilidade e confiabilidade no tráfego, que agora também conta com duas balanças com capacidade para 60t, além de 350 metros de pista para acesso a área terminal.

Além disso, a CODESP (Companhia Docas do Estado de São Paulo), que administra o porto, investiu na automati-

zação do Tecon. Todo o controle que era feito manualmente em rudimentares pranchetas, agora se processa através da utilização de coletores de dados que fazem leitura de código de barras e transmitem os dados instantaneamente aos computadores por rádio-frequência, permitindo rápida localização dos contêineres e agilização de operação.

COMPUTADOR MONITORA FROTA

A Divisão de Projetos Especiais em Eletrônica Embarcada da IBM Brasil está colocando no mercado o Blue Bird, um computador de bordo de última geração voltado para transportadoras de carga de valores, empresas de ônibus e automóveis. Dotado de nove sensores, o equipamento permite o monitoramento de velocidade, rotação de motor, freio e aceleração, além de outros que podem ser escolhidos conforme as necessidades do usuário, como pressão de óleo, odômetro, temperatura, combustível, abertura de portas, tendências de tombamento e até condições de estrada.

Através de ondas de rádio, os dados são coletados automaticamente e transferidos para um microcomputador que armazena as informações das viagens, transformando-as em relatórios e gráficos. Desse modo, é possível saber quando normas de segurança da empresa são violadas, avaliar o desempenho do motorista na direção e também formular diagnóstico sobre as condições do veículo, ajudando na manutenção preventiva.

VELOCIDADE EM TERRA

As empresas de courier estão em adiantadas negociações com a Coordenação de Sistemas Aduaneiros do Ministério da Fazenda visando a informatização dos seus terminais nos aeroportos internacionais de Viracopos, Cambica e Galeão. A intenção, segundo o presidente da UPS do Brasil, José Carlos Solimeo, é criar um link entre as estruturas de informática das empresas

de courier e os sistemas das alfândegas para tomar as operações on line. A partir da informatização, com base em sistemas compatíveis entre as companhias e a alfândega, a inspeção aduaneira poderá ser feita antes mesmo da chegada dos aviões que trazem remessas do exterior, tomando instantânea uma liberação que hoje demanda de quatro a cinco horas de espera.

ABERTURA EM ALTO ESTILO

Amir Klink, o navegador que realizou a primeira travessia do Atlântico Sul a remo em 100 dias, que iniciou a viagem preparatória à Antártica e Cabo Horn a bordo do veleiro Rapa Nui e percorreu 27.000 milhas da Antártica ao Ártico em 642 dias, é o convidado para o primeiro Logispoint de 1996.

Autor dos livros "Cem dias entre céu e mar", "Parati entre dois pólos" e "As janelas do Parati", onde narra as experiências vividas no período em que esteve navegando pelos mares polares do sul e do norte, Amir Klink estará participando do Logispoint para falar sobre "Planejamento Logístico".

O primeiro encontro do ano do Clube de Logística não poderia ser em melhor estilo. Durante o encontro, que será realizado no dia 19 de março, no restaurante Baby Beef Paes Mendonça, em São Paulo, a partir das 11:30 horas, empresários e profissionais do setor terão a oportunidade de conhecer um pouco das estratégias de planejamento, suprimento e gerenciamento utilizadas no decorrer das viagens de Klink, que adotou conceitos da logística em seu mais puro sentido. Os interessados em participar do evento, devem entrar em contato com a central de atendimento pelo telefone (011) 853-5444

II CONGRESSO EAN BRASIL

Um estudo inédito sobre "Desafios a Vencer na Logística no Mercosul" realizado pelo consultor José Geraldo Vantine, da Vantine & Associados, será a principal atração da abertura do II Congresso EAN BRASIL a ser realizado dias 7 e 8 de março, em São Paulo, sob o tema "Soluções EAN no Mercosul". O trabalho que inclui um minucioso levantamento sobre as condições de transportes entre Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai, resultará num amplo diagnóstico do sistema logístico no Mercosul. Visitas técnicas realizadas no Uruguai, Paraguai, Chile e Argentina, bem como um completo levantamento de informação e inúmeras fontes setoriais e governamentais, além de uma viagem de caminho entre São Paulo e Buenos Aires, realizadas pela equipe da V&A, coordena-

nado por J. G. Vantine, dão suporte a esse completo estudo.

O evento, promovido pela EAN BRASIL, abordará temas, como sistemas automáticos de identificação e leitura, EDI - Intercâmbio Eletrônico de Dados, ECR - Efficient Consumer Response - e integração comercial do Mercosul, reunindo outros especialistas brasileiros e internacionais, como o analista Joelmir Beting, o consultor Stephen Kanitz, o presidente da UCC - Uniform Code Council - dos Estados Unidos, Hal Juckett, o vice-presidente da Transferência de Tecnologia e Educação no EDI World Institute do Canadá, Guy Couillard, e secretário-geral da EAN International Reinhold van Lennep e presidentes das principais entidades representativas da indústria e do comércio no Brasil.

ABRAEC sob nova direção

Gonzalo Cassarino, da TNT, é o novo presidente da ABRAEC (Associação Brasileira das Empresas de Courier). Além de Cassarino, fazem parte da diretoria eleita para o biênio 96/97: Eduardo Augusto de Campos Pires (Wings), vice-presidente de Ética; José Carlos Solimeo (UPS), vice-presidente de Operações; Wilson Amaral de Oliveira (DHL), vice-presidente de Relações Internacionais; Maurício Guimarães Baptista (Skynet), diretor adjunto de Relações Internacionais; Valter Francisco de Souza (World Courier), diretor administrativo; Teruaki Yamashita (Yacon), diretor adjunto adminis-

trativo; David Bradley Ogilvie (Federal Express), diretor de Coordenação e Fernando dos Santos Barbosa (Jet Services), diretor adjunto de Operações.

NOVO FAX DA VANTINE & ASSOCIADOS

Atualize seu cadastro, a partir de 20/01/96, o novo número do fax da VANTINE & ASSOCIADOS, Consultoria em Logística e Gestão Empresarial, será 55(11)3064-9733, e o telefone continuará o mesmo (55)(11)853-5444.

ADALBERTO PANZAN ASSUME A NTC



Adalberto Panzan é o novo presidente da NTC - Associação Nacional do Transporte Rodoviário de Cargas. Com 258 votos, a Chapa 1, encabeçada por Panzan, venceu a Chapa 2 que tinha como candidato à presidência o diretor da NTC Carlos Mira. Panzan, que já foi membro da diretoria da entidade, tomou posse no dia primeiro de janeiro e deverá permanecer no cargo até 31 de dezembro de 1997. Eleito com 66,32% dos votos válidos, Adalberto Panzan substituiu Sebastião Ubson Carneiro, que de acordo com o estatuto da entidade, continuará a fazer parte da diretoria. Diretor superintendente da Transportadora Americana, Panzan é também presidente da Fetcesp - Federação das Empresas de Transporte de Cargas e presidente do Conselho Regional do Sest - Serviço Social do Transporte e do Senat - Serviço Nacional de Aprendizagem no Transporte. As metas do programa da chapa vencedora inclui em adoção de um programa de qualidade e produtividade com incentivo de incorporação de novas tecnologias, aperfeiçoamento dos meios de comunicação, e realização de seminários.

Mercosul na Bahia

Mais de 50 empresários participaram, dia 21 de novembro, do Mercolog 95 - Simpósio de Logística para o Mercosul - realizado na Casa do Comércio, em Salvador, pela Vantine & Associados, Secretaria da Indústria, Comércio e Mineração do Governo da Bahia e Federação do Comércio do Estado da Bahia, com apoio da empresa Promoexport.

O objetivo do encontro foi informar e esclarecer o empresariado baiano sobre as possibilidades de desenvolvimento comercial aproveitando as potencialidades do Mercosul, onde Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai, constituem um atraente mercado de

mais de meio trilhão de dólares com aproximadamente 190 milhões de consumidores. Para tanto, foram abordados temas como a infra-estrutura, agilização dos sistemas administrativos e alfandegários entre os países membros deste bloco econômico, padronização de veículos, paleatização e a questão dos transportes.

Abrindo o encontro, o diretor geral da Vantine & Associados, José Geraldo Vantine, falou sobre "Como praticar a Logística competitiva na Argentina" e "Restrições e Planejamento em Logística, Distribuição e Transporte para o Mercosul". Em seguida, Luiz Alberto Mincaroni, presidente da ABTI (Associação Brasileira de Transportes Internacionais), com a palestra "A opinião de quem faz", relatou a experiência de um transportador que opera na região; Michel Alaby, vice-presidente da ADEBIM (Associação de Empresas Brasileiras para a Integração do Mercosul), mostrou "Como as empresas devem se preparar para o Mercosul"; e Ubiracy Arnaufo Fonseca, diretor de Logística da Chocolates Garoto, apresentou seu case, sob o tema "A experiência da marca brasileira 'Top of Mind' no Mercosul".

Para Maria Alice Nascimento, superintendente do CESEC (Centro de Estudos Sócio-Econômicos da Federação do Comércio do Estado da Bahia), e uma das responsáveis pela realização, o Mercolog, representou uma grande contribuição para as empresas de pequeno, médio e grande porte da Bahia interessadas na expansão dos negócios em função do Mercosul. "Alguns empresários daqui tendem a considerar que o Mercosul é de difícil acesso por causa da distância geográfica entre as regiões, mas o seminário ajudou a desmistificar isso", avaliou Maria Alice.

**A AMEISE FOI BUSCAR
O QUE HÁ DE MELHOR
NO MUNDO
PARA O QUE ELA
TEM DE MELHOR
NO BRASIL:
SEUS CLIENTES**



DEMARCHI

JUNGHEINRICH
Transpaletes
e Empilhadeiras Elétricas

CROWN
Transpaletes
e Empilhadeiras Elétricas

CELEMAN
Baterias
Trocadoras

TAYLOR-DUNN
Veículos Industriais
e Rebocadores elétricos

CURTIS
Componentes
elétricos

AMEISE COMÉRCIO E INDÚSTRIA S.A.

Amese

Tel.: (021) 269-0512 - Fax(021) 269-0957

NA ROTA DO FUTURO

SEGUINDO UM MODELO MUNDIAL, OPERADORES LOGÍSTICOS
VÃO CONQUISTANDO ESPAÇO NO MERCADO BRASILEIRO



Estocagem: uma das funções do operador logístico

Responsável pela importação e comercialização dos tênis Reebok no mercado nacional, em pouco tempo de atuação a RIL do Brasil dobrou seu volume de vendas no país. Hoje, atendendo uma demanda crescente, seus produtos são distribuídos regularmente em mais de mil pontos de venda espalhados em diversas cidades. Apesar da complexidade dessa operação - que envolve desde o fracionamento da carga dos contêineres, até a entrega nas lojas, passando por etapas, como separação, controle de estoques e de pedidos, e formação de grades destinadas ao varejo conforme as 500 variações de modelos, cores e tamanhos - a RIL tem apresentado boa performance de distribuição mantendo, para tanto, uma

equipe de apenas seis pessoas, incluindo o gerente de Logística. O segredo desse sucesso está na estratégia adotada. Ao invés de investir numa estrutura própria de logística, a empresa optou por terceirizar essa atividade entregando-a a um operador logístico, no caso a DDF - Logística e Distribuição Física - uma empresa do grupo Philips especializada nesse tipo de negócio.

"Se não fosse a terceirização precisaríamos de uma equipe pelo menos seis vezes maior", compara Nilson Daros, gerente de Logística da RIL. E a empresa deixaria de se concentrar exclusivamente no foco da sua atividade - importação, marketing e comercialização de calçados esportivos - para ter que se preocu-

par com problemas como, por exemplo, construção e manutenção de depósitos, contratação e administração de funcionários para expedição, ou o pernoite do motorista do caminhão na estrada. Ao contar com um operador logístico, a RIL deixa para ele todas essas responsabilidades e reserva seus recursos para investir no seu verdadeiro negócio.

Lançado há quase duas décadas, o conceito de operador logístico difundiu-se primeiro na Europa, depois nos Estados Unidos e chegou ao Brasil em 1990 através da Brasil Docks, uma empresa do grupo Pirelli que encerraria suas atividades em 93. Aquela altura, porém, já estava no mercado a DDF, criada em 1974 como divisão do grupo Philips, mas funcionando como empresa independente desde 1991.

O princípio básico no conceito de operador logístico é agregar valor ao negócio, oferecendo outros serviços que vão muito além da distribuição convencional, e inclui, por exemplo: recebimento, estocagem, conferência, controle de estoques, preparação de pedidos, separação de material e roteirização. Para tanto, o operador investe em instalações, equipamentos e, principalmente, know-how de modo a assumir integralmente todo o processo logístico. "Como esse é o nosso negócio podemos oferecer alto grau de especialização e atender necessidades de qualquer tipo e tamanho de empresa

comercial ou industrial”, afirma Francisco Tabajara de Brito, gerente geral de Operações da DDF.

Além da própria Philips, que representa 50 % do seu volume de faturamento, e da RIL, a DDF atende indústrias como, Metal Leve, Suprarroz, Nívea, Poligran, EMI Odeon, Nadir Figueiredo, e até uma grande rede varejista, a Mesbla, para quem a DDF abastece as 45 lojas da rede em 20 Estados brasileiros. Instalada em Guarulhos, na Grande São Paulo, a DDF conta com 800 funcionários, avançados sistemas de informações e controles, especialização fiscal, equipamentos dos mais modernos e amplas instalações. “Temos um armazém de 45.000 metros quadrados na via Dutra, outro de 16.000 metros quadrados próximo ao aeroporto de Cumbica, que em breve terá mais 4.000 metros, depósitos em Manaus e Recife”, contabiliza Tabajara. O conjunto de serviços prestados depende dos requerimentos de cada cliente. No caso da indústria, o operador logístico pode entrar em cena desde o final da linha de produção e se responsabilizar por todas as etapas do processo de logística e distribuição física até a chegada do produto ao destinatário. “A partir do momento que coloca a mercadoria aqui a empresa não precisa mais se preocupar”, assegura Tabajara, lembrando que sua empresa expede diariamente 200 mil aparelhos fonográficos e 3.500 metros cúbicos de outras mercadorias.

Evolução do transportador

Embora as duas empresas pioneiras neste setor no país - a Brasil Docks (desativada) e a DDF - tenham sua origem em grandes empresas industriais, o segmento naturalmente mais propício para o desenvolvimento de operadores logísticos é o de transporte de cargas. Seguindo o modelo já

difundido entre europeus e americanos, os transportadores mais avançados começam a mudar sua rota. Exemplo disso é a Armazéns Gerais Columbia, de São Paulo. Durante quase meio século a empresa funcionou como a grande maioria das transportadoras brasileiras: quando atendia um cliente, era para pegar mercadoria num lugar, levar para outro, e descarregar o caminhão. Às vésperas de completar 50 anos, porém, sua direção resolveu adotar o conceito de prestador de serviço como operador logístico. Hoje, com 53 anos de estrada, a Columbia tem terminal alfandegário em vários portos e vai muito além do simples transporte e armazenagem. Se algum cliente precisar, pode deixar por conta da empresa serviços como etiquetagem, conferência, expedição, gerenciamento, controle de inventário e até emissão de nota fiscal. Nessa nova rota, além de armazenar e gerenciar as mercadorias estocadas em um dos seus três depósitos que somam 126 mil metros quadrados, a Columbia presta os mesmos serviços para empresas que possuem centro de distribuição. É o caso, por exemplo, da Volkswagen, onde a Columbia entra na logística da produção, cuidando do suprimento de motores e câmbio para a linha de montagem.

“O conceito de operador logístico representa uma evolução muito significativa para o setor. Se as empresas observarem o que está acontecendo lá fora perceberão que se trata de uma tendência irreversível”, comenta Luiz Augusto de Carmargo Ópice, presidente da Columbia, em cuja lista de clientes figuram, ainda Carrefour, Hoescht, Rhodiá, Lojas Americanas e Procter & Gamble.

Confirmando a tendência, a Transportes Atlas, também de São Paulo, criou a Hércules Sistemas Logísticos,

estrategicamente instalada em Alphaville, Barueri, na Grande São Paulo. Completando um ano de atividades em fevereiro de 96, a empresa foi concebida para prestar todo tipo de serviço requerido no campo da logística e distribuição física: paletização, transporte, recebimento, armazenamento, fracionamento de cargas, controle de estoques, embalagem e até entrega para o consumidor final.

Foco na especialização

“Procuramos atuar dentro do conceito do just-in-time. Não nos limitamos a transportar e guardar suas mercadorias, pois queremos que a nossa empresa seja uma extensão de cada um de nossos clientes”, explica Lauro Felipe Megale, presidente da Hércules. “Com a Hércules, temos informações on-line e uma agilidade tão grande em todo o processo operacional de separação e distribuição de mercadorias que isto se tornou uma estratégia de marketing”, confirma Nelson Cury Filho, diretor da Dipi, que importa utilidades domésticas e ferramentas para venda através de redes varejistas como Carrefour e Wal-Mart.

Em plena sintonia com as empresas que buscam foco na especialização e buscam maior competitividade através da terceirização, o conceito de operador logístico só tende a crescer nos próximos anos. Do mesmo modo que a Armazém Columbia e a Atlas, outras transportadoras estão se preparando para ingressar nessa nova rota. Uma que não faz segredo desse plano é a Águia Branca Cargas. “Resolvemos entrar para esta categoria de atividade porque detectamos uma grande necessidade do mercado, afirma Luiz Wagner Chieppe, diretor da Unidade de Negócios da Águia Branca. Ainda na fase conceitual, o projeto deve ser finalizado dentro de uns seis meses. ■

TRÊS DÉCADAS DE EXPERIÊNCIA

INICIANDO A CARREIRA COMO SUPRIDOR DE LINHA, O GERENTE DE LOGÍSTICA DA XEROX DO BRASIL TORNOU-SE UM DOS MAIORES ESPECIALISTAS DO SETOR E AGORA PASSA PARA OUTRA ÁREA

Nos últimos anos, a logística tem se tornado fator preponderante para o desenvolvimento de uma empresa. Aquilo que antes representava apenas entrega de produto com qualidade nos transportes, agora passa a ser visto de outra maneira: trata-se de um departamento empresarial, cujas metas procuram integrar todos os elementos que compõem a cadeia industrial, desde a confecção de determinado produto até a satisfação do consumidor final.

No Brasil, as técnicas da logística moderna fazem parte de um processo recente, ao contrário do que acontece no exterior. A maioria das empresas do País ainda não está devidamente informada a respeito do assunto. Outras, entretanto, têm o privilégio de contar em seu quadro administrativo com especialistas já integrados com as novidades.

Uma delas é a Xerox do Brasil, que tem como gerente de Logística o carioca Luis Carlos de Oliveira, 50. Há 21 anos na empresa e com vasto currículo profissional, Luis Carlos é um dos grandes nomes da logística no País. Porém, depois de quase três décadas de experiência, Luis Carlos de Oliveira foi promovido para outro setor da Xerox do Brasil. Desde o início deste mês, ele passou a atuar como gerente do Centro Técnico de Itatiaia, no Rio de Janeiro. Agora, suas atividades serão um pouco diferentes, já que será responsável pela área de recondicionamento de máquinas da empresa. Mas, mesmo assim, está certo de que nunca estará muito longe do setor que o realizou profissionalmente.

Casado e com um filho de 11 anos, é formado em administração de empresas pela Faculdade Estácio de Sá, do Rio de Janeiro. O gerente esteve na área desde 1968 mas, três anos antes, chegou a trabalhar em outros setores, iniciando sua carreira na IBM. "Comecei como supridor de linha e só depois fui me especializando neste setor", lembra.

Naquela época, ainda nem se falava em logística por aqui. Aos poucos, o gerente foi tomando gosto pelo emprego e foi progredindo, subindo de cargo. "Eu pedi para ser promovido, até que pude chegar num posto de chefia. Logo a logística, mesmo que ainda primitiva e desconhecida, começava a surgir, passando a ser minha especialidade", conta.

Em 1974, Luis Carlos foi contratado pela Xerox do Brasil, onde deslançou de vez sua carreira profissional. Entre outros setores, foi gerente de Planejamento por três anos e até dezembro de 95 atuou como gerente de Logística. Neste período, ganhou destaque e participou de inúmeros projetos da empresa, apresentando palestras e organizando eventos no Brasil e no exterior.

Uma das realizações mais importantes foi a participação na estruturação de um projeto de avanço na qualidade do processo de suprimento de peças da Xerox, em 1984, cujos resultados atingiram as filiais de todo o País. Devido à isso e à muitas outras atividades, Luis foi integrado à um comitê da multinacional Xerox Corporation, dos Estados Unidos, em



Oliveira: "A logística é um processo de qualidade total"

que os membros freqüentemente reúnem-se para estudar, discutir e aprovar medidas que visam melhorar e contribuir para o desenvolvimento da Logística pelas suas empresas, localizadas no mundo inteiro.

Nos Estados Unidos e na Europa, a Logística já é um fator de competitividade, um relevante diferencial de mercado, e a tendência é que ela passe a se tornar mais integrada ainda, olhando sempre para o correto funcionamento dos mecanismos de uma empresa, desde o início da solicitação de demanda até a compra pelo cliente final. É um verdadeiro processo de qualidade total, com redução de custos, tempo e prazo de entregas", define o especialista.

O conceito atual de logística resume-se na aproximação dos múltiplos departamentos de uma empresa: "A solução é que todos caminhem juntos, olhando para a mesma direção".



SOLUÇÕES EAN NO MERCOSUL



Compass Design

**7 e 8 de março de 1996,
no Parlamento Latino-Americano,
em São Paulo, Brasil**

A EAN BRASIL que divulga e incentiva a utilização dos sistemas EAN de numeração, códigos de barras e EDI (Troca Eletrônica de Documentos), estará realizando o seu II CONGRESSO, em março de 96. O evento tem por objetivo principal reunir empresárias e técnicas vindos de países da América do Sul e de outros continentes, para discutir temas que possam facilitar o intercâmbio comercial, relativos à logística, às telecomunicações e aos procedimentos comerciais, e avaliar qual a contribuição que pode ser viabilizada pelo sistema EAN.

Estão confirmadas as presenças de Joelmir Betting e Stephen Kanitz, entre outros palestrantes de renome nacional e internacional.

Para maiores informações entre em contato pelo telefone 0800.11.0789 (discagem gratuita) ou 011.259-3444.

GARANTA JÁ SUA PARTICIPAÇÃO! VAGAS LIMITADAS!

Realização



Apoio



Parlamento Latino-Americano
Sede Permanente

Agência de Turismo Oficial

BELVITUR

GRANDE VITÓRIA

SUPERANDO OUTROS PORTOS EM DESEMPENHO OPERACIONAL E PRODUTIVIDADE, VITÓRIA CONQUISTA OS USUÁRIOS DO SETOR AUTOMOBILÍSTICO E VAI SE TORNANDO UMA DAS MELHORES OPÇÕES PARA IMPORTAÇÃO DE MANUFATURADOS

Durante muito tempo, quando se discutia grandes negócios para a área portuária, havia praticamente duas opções: Santos e Rio de Janeiro. Estrategicamente posicionados nos dois Estados mais ricos do Brasil, era para eles que convergiam quase que naturalmente os maiores fluxos de exportações e importações de mercadorias. De alguns anos para cá, embora preservem a hegemonia, Santos e Rio de Janeiro começam a sofrer, efetivamente, a concorrência de Vitória, um porto que só começou a ser oficialmente organizado em 1940, mas que vem ampliando gradativamente seu volume de movimentação de mercadorias e conquistando novos segmentos de usuários, como a indústria automobilística. Além de movimentar 52 mil contêineres e 5,4 milhões de toneladas de carga geral, em 1995, entre importados e exportados, trafegaram pelo porto de Vitória 300 mil automóveis. Isso significa que embora as linhas de produção (com exceção da Fiat) e o maior mercado consumidor estejam

concentrados no eixo Rio-São Paulo, tanto as montadoras instaladas no país (que importam produtos de suas matrizes ou outras subsidiárias), quanto os importadores têm preferido o porto da capital do Espírito Santo. "De 32 empresas associadas que temos, 28 operam através do porto de Vitória", confirma Emilio Julinelli, presidente da Abeiva - Associação Brasileira de Importadores de Veículos Automotores. "Essa preferência se dá pelas diversas vantagens

operacionais, logísticas e comerciais que Vitória oferece", complementa.

Números de Vitória

O que se chama genericamente de Porto de Vitória é um conjunto portuário sob administração da Codesa - Companhia Docas do Espírito Santo - na baía de Vitória, que inclui o cais comercial de Vitória, no centro da cidade, o de Capuaba, do outro lado da baía, já no município de Vila Velha, e o do Paul, também em Vila Velha. Ao todo eles proporcionam dez berços e três dolphins, infra-estrutura para embarcações de grande calado, uma vasta área retroportuária, três EADIs (Estação Aduaneira de Interior), equipamentos ajustados às necessidades dos usuários, uma ferrovia dentro do próprio porto, tarifas competitivas, rapidez operacional e localização privilegiada. Ao contrário de Santos e Rio de Janeiro, as operações em Vitória raramente são afetadas por conflitos trabalhistas, e o governo local ainda proporciona incentivos aos usuários através do Fundap - Fundo para Desenvolvimento das Atividades Portuárias.

NÚMEROS DE VITÓRIA

Desempenho do porto de Vitória, incluindo o cais comercial, Capuaba e Paul em 95

5.450.000 toneladas de carga geral
52.000 contêineres
1.049 navios por ano
300.000 automóveis



Indústria automobilística é um dos segmentos que elegem Vitória para suas importações e exportações

Operando com navios estrangeiros desde 1881, o porto de Vitória teve seu cais comercial estruturado para escoamento da produção de cafeeira do Estado, e ao longo de várias décadas, poucos produtos passavam por ali além de sacas de café, farinha e madeira. Nos anos 40, com a decisão da CVRD - Companhia Vale do Rio Doce - de exportar minério de ferro extraído em Itabira, interior de Minas Gerais, começou a diversificação, consolidada nas décadas seguintes, na medida que Vitória se tornou o canal natural de exportação dos complexos siderúrgicos do Vale do Rio Doce: Usiminas, Belgo-Mineira, Acesita, Mannesman, e a própria CVRD.

Com o tempo, devido ao crescimento dos volumes, as exportações desses complexos foram sendo transferidas para terminais especializados do complexo portuário capixaba (ver O complexo capixaba). Mas o cais de Vitória,

hoje com 766 metros de extensão e calado de 5 a 9,5 metros, foi sendo constantemente modernizado. Registrando um movimento anual de 540.000 toneladas e 230 navios, opera principalmente com café, papel, celulose e trigo, oferecendo como estrutura para seus usuários três guindastes, torre de cereais, armazém de carga geral com 8.200 metros quadrados, pátio de 25.000 metros quadrados, balança e acesso rodoviário.

A diversificação iniciada em função da proximidade com o complexo siderúrgico teria continuidade no final dos anos 60. Aproveitando a ligação de Vitória com o corredor de exportação proveniente do Cerrado (através da Estrada de Ferro Vitória-Minas Gerais) o porto passava a exportar também soja em grãos, farelo de soja e carne congelada. Para tanto, em 1973 começa a construção de um novo cais, o de Capuaba, atualmente o de maior movimento dentro

do chamado porto de Vitória.

Foi a partir de Capuaba que em 1987 a Fiat fez o primeiro embarque de automóveis para exportação no porto de Vitória. Até aquele ano, a empresa sediada em Contagem, na Grande Belo Horizonte, realizava suas operações pelo porto do Rio de Janeiro. Mas foi atraída pelas tarifas, que em alguns casos chegava a ser metade da apresentada em outros portos e pela sua produtividade em relação aos concorrentes. A iniciativa da Fiat animou a direção da Codesa que passou a investir na melhoria de Capuaba. Assim, foram adquiridos novos equipamentos, como um guindaste de 40 toneladas, empilhadeiras para 30 toneladas, criadas oficinas de manutenção eletromecânica e realizadas obras de infra-estrutura. Simultaneamente, foram inaugurados um terminal exclusivo para contêineres, equi-

pado com um transteiner com capacidade para movimentar até 30 contêiners por dia, e um armazém graneleiro para estocagem de até 42 mil toneladas estáticas de grãos. Hoje, embarcando ou desembarcando contêiners, produtos siderúrgicos, mármore, granito, grãos, cacau, automóveis, motores, fertilizantes e ferro gusa, Capuaba apresenta um movimento anual de 4,5 milhões de toneladas e 750 navios.

Seu cais de 1028 metros de extensão e calado de 10 a 11 metros, está equipado com três modelos diferentes de guindastes, além do transtêiners, torre de cereais, descarregadores de granéis sólidos, armazém para carga geral com 8.000 metros quadrados, silos de cereais para 88.000 toneladas, silos de granéis para 2.800 toneladas, balança e acesso rodoferroviária, pátio de 150.000 metros quadrados, uma retroárea de 1.000.000 de metros quadrados, e sistema de recepção rodoferroviária para grãos. Capuaba está ligado por rodovia ao cais do Paul, o menor do porto de Vitória, que tem

420 metros de extensão e 11 de profundidade. Sob administração da Codesa desde 1988, Paul era um terminal da Usiminas especializado em carvão, e nos últimos anos vem sendo aparelhado para operar com carga variada.

Longe de ser um negócio isolado, a exportação realizada pela Fiat em 87 representou um novo marco na trajetória de Vitória, porque "despertou o porto para a movimentação de veículos, que progrediu abrangendo os dois fluxos", escreve a pesquisadora Maria da Penha Smarzero Siqueira - no seu livro *O Porto de Vitória Modernização e Expansão 1950 - 1993*. Gerando um círculo virtuoso, à medida que começavam a aparecer os investimentos que a Codesa realizava em função do interesse inicial da Fiat, outras empresas passavam a adotar o porto de Vitória como opção para importação ou exportação.

Desse modo, quando o Brasil se abre para o mercado internacional a partir de 1990, Vitória se torna o grande porto importador de veículos. Em 1993 um total de 14.845 mil carros proce-

des dos mais diversos países são desembarcados em Capuaba e Paul através do sistema roll-on/roll-off, no qual os carros são tirados do navio e conduzidos até o pátio por um motorista, dispensando o uso de qualquer equipamento de movimentação. Em 1994 o movimento entre importação e exportação subiu para 84.439 e no ano passado, acelerando ainda mais os negócios, foram 300 mil veículos.

Vítima da estatização, da falta de continuidade administrativa, da burocracia, da ausência de investimentos e de interesses corporativistas, os portos brasileiros acumulam décadas de ineficiência e não podem ser comparados aos grandes portos mundiais, como Roterdã, Hamburgo, Bristol, Nova York ou São Francisco, onde se movimentam 25 a 30 contêiners por hora e uma tonelada embarcada custa 30 dólares, contra 130 dólares no Brasil. Desse modo, quando se fala de Vitória é preciso levar em conta que seus equipamentos não são os mais modernos, o uso da informática é precário, e que por imposição da legislação traba-

O COMPLEXO CAPIXABA

Com mais de 300 quilômetros de extensão costeira voltada para o Atlântico, o Espírito Santo apresenta um complexo portuário, do qual faz parte Vitória, que é considerado o maior da América Latina em volume, com mais de 90 milhões de toneladas ano e o segundo do Brasil em receita cambial, o que representa 6,7 bilhões de dólares. Além do cais comercial de Vitória, Capuaba e Paul, o Estado conta com mais cinco terminais especializados privados: Tubarão, no município da Serra; Praia Mole, em

Carapebus, Barra da Riacho (Portocel) em Aracruz e Ubu, em Anchieta, e Regência, em Linhares. Os dois primeiros ficam na Grande Vitória e os outros três no interior do Estado.

Tubarão, da CVRD - Companhia Vale do Rio Doce - é o maior de todos. Com terminais de minério, de derivados de petróleo e de grãos, movimenta 634 navios por ano que embarcam e desembarcam 59,6 milhões de toneladas de produtos. O segundo em volume, com 15,2 milhões de toneladas é Praia Mole, mantido por um consórcio formado entre Cia Si-

derúrgica Tubarão, Açominas e Usiminas, que movimenta 482 navios por ano carregando carvão mineral e produtos siderúrgicos. Ubu, do grupo Samargo conta com um terminal especializado em minérios, movimentando 8,7 milhões de toneladas e 107 navios por ano; Barra do Riacho (Portocel), da Aracruz e Cenibra exporta 1,4 milhão de toneladas de papel e celulose recebendo 113 navios; e Regência, da Petrobrás, carrega e descarrega 33 navios por ano com 530 toneladas de petróleo.

lhista num desembarque roll-on/roll-off, por exemplo, três operadores têm de ser revezados dirigindo o automóvel do interior do navio até a saída do cais. Mas dentro dos padrões locais, Vitória se destaca pela sua capacidade operacional. Movimentando 6 contêineres por hora e encurtando o tempo de permanência dos navios atracados, graças à agilidade no carregamento, sua produtividade é das mais altas entre os portos públicos brasileiros.

Outra grande vantagem do porto de Vitória são os acessos rodoviários e ferroviários que contribuem para facilitar o escoamento das cargas. Enquanto a BR-262, e a Estrada de Ferro Vitória-Minas Gerais, administrada pela CVRD e considerada uma das mais eficientes do mundo, fazem a ligação com o Centro Oeste, a Estrada de Ferro Leopoldina (Rede Ferroviária Federal) liga o porto com o Rio de Janeiro, a BR-101 leva ao Sudeste e Nordeste, podendo chegar ao

Sul e Norte do país.

Ao contrário de outros portos brasileiros onde o corporativismo cristalizou-se de forma danosa para as operações e a atividade portuária não recebe maiores atenções do poder público local, em Vitória a situação é bem mais favorável para usuários que buscam competitividade. "Aqui, portuários e autoridades trabalham a favor da eficiência", aponta Arthur Carlos Gerard Santos, presidente do Sindicato do Comércio de Exportação e Importação do Estado do Espírito Santo, criado há cinco anos que já congrega quase uma centena de empresas. Seguindo esse modelo, os trabalhadores setoriais não extrapolam seus direitos, o do governo concede benefícios através do Fundap e, em contrapartida, a iniciativa privada investe em melhorias que vão tornando o porto mais adequado às suas necessidades. A Fiat, por exemplo, asfaltou pátios e reformou berços, a Brahma

construiu um silo para malte e vários grupos importadores investiram na construção de EADIs. "Em 95 foram 50 milhões de dólares e para 96 estão previstos mais 40 milhões", afirma Arthur Carlos, referindo-se aos investimentos patrocinados por empresas usuárias de Vitória.

Afinada com essa aposta da iniciativa privada, a Codesa, também promete boas novas. "A partir de 96 teremos pelo menos alguns berços operando 24 horas ininterruptamente", anuncia Afonso Celso Andara da Silva, presidente da estatal que administra o porto. Atualmente, as operações começam às seis horas da manhã e são encerradas às duas da madrugada seguinte, sofrendo duas interrupções nesse período. A implantação do novo turno contribuirá para diminuir ainda mais o tempo entre o atracamento e a saída do navio, melhorando a performance operacional de Vitória e aumentando sua produtividade. ■



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 Guaranesia 912 / 916
CEP 02112-001 - São Paulo - SP
Fone (011) 954-3811 Fax: (011) 954-4887
Telex 11-61130 PAEC-BR

PROPONDO PARCERIA

DERSA APRESENTA PLANO NO ENCONTRO DE PROFISSIONAIS DE LOGÍSTICA

Os recursos necessários para a operação, manutenção, conservação e ampliação da malha rodoviária do Estado de São

Paulo deixarão de sair exclusivamente dos cofres públicos. Com a efetivação do Programa Estadual de Participação da Inicia-

tiva Privada na Prestação de Serviços Públicos e na Execução de Obras de Infraestrutura, esta atividade passa para as mãos

O QUE É O LOGISPOINT

Ponto de encontro para os profissionais interessados na logística, o Logispoint não é uma associação ou clube formal. Trata-se de um encontro onde profissionais de todas as empresas, sejam indústrias, atacados, supermercados, magazines ou prestadores de serviços, fabricantes de equipamentos e fornecedores de sistemas ligados à administração logística, distribuição, transporte, movimentação, armazenagem, embalagem, informática, entre outros, se reúnem, a fim de discutir e aprofundar o conhecimento dos processos logísticos.

Promovido pela Vantine & Associados desde abril de 1994, o Clube da Logística, como também é conhecido, se reúne mensalmente, não havendo obrigatoriedade de frequência. O número de participantes da mesma empresa é ilimitado e o encontro realiza-se sempre no horário do almoço, com a presença de especialistas da área que apresentam minipalestras sobre os temas mais relevantes para o setor.

Livre e democrático, o Logispoint tem como principais objetivos a troca de experiências e informações técnicas, o aprofundamento do conhecimento dos sistemas logísticos, bem como a confraternização e ampliação do círculo de relacionamento profissional de interesse pessoal ou empre-

sarial entre os participantes. Para participar do evento, sempre em restaurante adequado, o participante paga uma taxa de adesão, referente ao local, almoço e equipamentos, definida a cada mês.

Mais que uma simples reunião de profissionais com objetivos comuns, o Logispoint configura-se como um evento de grande importância para o fortalecimento do setor logístico. Em seus quase dois anos de existência, já contou com a presença de especialistas e empresários que discutiram temas como Automação de Informações Aplicada à Distribuição, Credenciamento e Classificação de Transportadoras, Transporte para o Mercosul, Distribuição Urbana, entre outros.

O sucesso desta iniciativa comprova-se pelo comparecimento permante de inúmeros empresários e profissionais da área, que já têm espaço reservado em suas agendas para o encontro.

Para o coordenador de operações do Interior da OESP, Sebastião Galdino da Silva Filho, as características mais importantes do evento são a integração entre os profissionais da área e os conhecimentos adquiridos durante os encontros.

Outro profissional que é assíduo frequentador do evento e compartilha a mesma opinião de Galdino é o diretor de Logística da Alpargatas/Santista Têxtil, José Ney Fonseca. "O Logispoint é uma oportunidade muito boa para quem atua na área de Logística, ali podemos travar conhecimentos e assistir a palestras que tratam de assuntos sempre

em pauta no nosso dia a dia", garante.

Exemplo dessa atualização os participantes do Logispoint tiveram, também, no último encontro do ano, realizado dia 19 de dezembro, no Restaurante Baby Beef da Marginal Pinheiros, em São Paulo, quando o diretor geral da Vantine & Associados, J.G. Vantine falou sobre "Tendências e Perspectivas" para 1996 no campo da logística (ver artigo na página 18). Cumprindo plenamente o espírito do evento, que prevê o congraçamento e confraternização dos profissionais, além da preocupação com o aprimoramento técnico, no encontro de dezembro houve sorteios e distribuição de brindes oferecidos pelas próprias empresas cujos representantes participam habitualmente dos encontros.

PROGRAMAÇÃO

Em 96 o primeiro encontro do Logispoint será dia 19 de março, com uma palestra do navegador Amyr Klink. Depois disso, vai se repetir mensalmente nas seguintes datas já confirmadas:

21 de maio, 18 de junho, 23 de julho, 20 de agosto, 17 de setembro, 19 de novembro e 17 de dezembro

Em abril e outubro o Logispoint não será realizado por causa das jornadas técnicas internacionais, para a Europa e Estados Unidos, que deverão ocorrer nestes.

UMA VISÃO EUROPÉIA

PASSANDO POR FRANÇA, ESPANHA E INGLATERRA,
INTERLOG'96 COLOCARÁ EMPRESÁRIOS BRASILEIROS
EM CONTATO COM O QUE HÁ DE MAIS MODERNO
EM PROCESSOS LOGÍSTICOS

de investidores privados.

Esta é a meta do Programa apresentado pelo gerente da Divisão de Estudos de Transportes do DERSA, José Henrique Zioni Verroni durante o Logispoint de novembro, um encontro que tem alcançado grande destaque no setor de logística por estar sempre em sintonia com as informações importantes para os profissionais da área (ver box).

A concessão de lotes para a iniciativa privada tem como principais objetivos a redução da dependência da verba do Governo, aliada à promoção do uso de tecnologia de ponta. Prevendo a implantação de esquemas de conservação e manutenção permanentes, o Programa deverá garantir padrões de segurança e melhoria da qualidade das estradas.

"Operar, manter e ampliar todo o sistema de infra-estrutura das rodovias do Estado é uma atividade que requer, acima de tudo, verba, e o Estado não tem dinheiro para aplicar nisso, daí a necessidade de se criar este Programa", explicou Verroni. "Estar participando deste evento para demonstrá-lo é muito importante, pois estradas em boas condições são um elemento fundamental para a redução do custo dos transportes, o que afeta diretamente o setor de logística", completou.

A implementação do programa será feita através da divisão da malha rodoviária em 21 lotes compreendendo 4.500 quilômetros de estradas e investimentos de 5 bilhões de dólares até o final da década. Os sistemas Anhanguera - Bandeirantes, Anchieta - Imigrantes e Raposo Tavares - Castelo Branco, que ligam São Paulo ao porto de Santos e aos principais pólos de produção do Estado, estão entre os primeiros lotes a serem transferidos para a iniciativa privada. Com a privatização e a consequente melhoria das condições de tráfego, espera-se uma redução dos custos de transportes nas estradas paulistas.

LOGÍSTICA MODERNA

França, famosa por sua culinária e seus perfumes; Espanha, país das touzadas e das belas praias e Inglaterra, terra dos Beatles e da família real britânica; possuem algo mais em comum do que estes históricos atrativos. Conhecidos também por seus avanços tecnológicos, estes países fazem parte do roteiro da Interlog'96 Eur, através do qual um grupo de executivos, empresários e técnicos brasileiros poderão conhecer de perto as estratégias e as operações logísticas praticadas pela indústria e comércio na Europa.

Programado para o 1º semestre de 1996, o Interlog'96 Eur é organizado pela Vantine & Associados, em parceria com outras associações como IL (Institute of Logistics) de Londres, Aslog (Association Française pour la Logistique) da França e CEL (Centro Español de Logística). Assim, através de um programa especialmente elaborado, os participantes terão a oportunidade de visitar indústrias, estabelecimentos comerciais, fabricantes de equipamentos e manter contato com profissionais, de modo a assegurar uma ampla atualização em termos de logística estratégica e operacional.

Conhecido também como Jornada Técnica, o Interlog já foi realizado em 1994, para os Estados Unidos, e em 1993 para a

Europa. E quem participou tem uma avaliação muito positiva. "Achei muito proveitoso, pois foi possível aprender e conhecer muitas técnicas", relata Lauro Mengarda, gerente da Malwee Malhas que esteve no Interlog'93 e pretende voltar à Europa em 1996. Outro que se serviu do Interlog para ampliar seus conhecimentos foi Francisco Tabajara, gerente geral de Operações, da DDF, que foi aos Estados Unidos com a Interlog '94. "Ao entrar em contato com empresas internacionais, pudemos conhecer quais são as tendências lá fora e nos posicionar frente aos nossos concorrentes. Para isso, começamos a pesquisar e comprar alguns equipamentos visando nosso aprimoramento", avalia.

Para participar da Interlog'96 os interessados devem ser inscrever previamente. O pacote preparado pela Vantine & Associados inclui, além das visitas técnicas, seminários, tradução simultânea, material didático, translados, hospedagem em apartamento duplo, cafés da manhã, além de jantares de abertura e encerramento.

Como ninguém é de ferro, apesar da intensa jornada técnica, o roteiro reserva algum espaço para passeios, compras e atividades de lazer. Nesse sentido, tanto na França, quanto na Inglaterra ou Espanha, não faltam atrativos para os mais variados gostos. ■

O FUTURO DA LOGÍSTICA

TENDÊNCIAS E PREVISÕES

Com base na experiência acumulada da Vantine & Associados, bem como em suas pesquisas nos Estados Unidos, França, Inglaterra, Espanha, Portugal, Alemanha, Argentina, Chile e evidentemente no Brasil, podemos indicar oito grandes tendências e previsões para a Logística a partir de 1996.

1) A integração do marketing, da logística e da produção para logística industrial - Isso leva a uma política de estoques mais inteligente, tanto da matéria-prima, produto em processo e produto acabado, exatamente visando a uma redução de custos. A partir da previsão de vendas ou demanda de mercados, gerar as necessidades para que a logística possa programar compras e ressurgimento de matéria-prima, além de programar a produção de maneira tal que o produto esteja sempre disponível no momento certo que o cliente deseja.

2) A reengenharia ou a remodelagem da distribuição física - As empresas precisam estar cada vez mais perto de seus clientes, reduzindo o tempo entre o pedido e a entrega do produto. Não basta colocar um laptop na mão do vendedor, que vai ao cliente fazer o pedido e o enviar via satélite para a fábrica. É importante que as empresas tenham noção de que é necessário analisar todo o processo. Não adianta substituir o pedido de papel pelo eletrônico, o fax pelo satélite, se ainda não existe eficiência na distribuição física, no transporte, nos sistemas de armazenamento, entre outros fatores.

3) A ampliação drástica no uso do EDI - A troca eletrônica de dados entre as empresas ganhará impulso a partir de 1996, especialmente em decorrência das mudanças que ocorrerão relativas à política tributária do governo, que certamente permitirão a substituição da nota fiscal de papel pela nota fiscal eletrônica. Isso deve abrir um grande espaço para o EDI, que certamente será muito usado pela Logística.

4) A ampliação do código de barras EAN-128 - Este código hoje ainda é muito pouco conhecido pelas empresas brasileiras, mas é de grande importância para a Logística, pois possibilita uma captação de dados muito grande. É muito usado na Europa e nos Estados Unidos, na unidade de padrão de carga, ou seja, na carga paletizada.

5) A entrega paletizada deverá crescer muito a partir de 1996 - Devido a instalação da Wal-Mart no Brasil, muitos fornecedores estão reformulando suas áreas de estoca-

gem e substituindo seus paletes pelo padrão PBR. Vale lembrar que esta inovação nós já prevíamos no final dos anos 80. Já sabíamos que isso iria acontecer e, graças à essa visão de futuro, é que conseguimos padronizar o palete em 1990. Se isso não tivesse acontecido, hoje seria o caos completo.

6) A gestão eficaz da cadeia logística - Eu não diria que se trata, aqui, propriamente da ECR. Ainda é preciso que as nossas empresas dêem alguns passos na eliminação de restrições na cadeia logística. A Logística deverá ter forte enfoque estratégico, mas a ECR só será realidade no final desta década.

7) Redução no uso das transportadoras - Uma indústria de alimentos que hoje utiliza, por exemplo, 45 transportadoras para abastecer seus clientes em todo o País, em busca de qualidade e da melhor parceria vai reduzir certamente para o mínimo de oito e no máximo doze transportadoras para fazer este serviço. Ou seja, vai haver uma mudança radical no conceito de comprar frete para o conceito de comprar serviço. Isso vai ter um impacto muito grande, porque vai implicar em maior eficiência, melhoria na qualidade do serviço prestado, etc. Vale dizer que passará a existir um aliança tríplice estratégica entre o embarcador (que é o fornecedor), o transportador e o recebedor, especialmente o grande varejo e o grande atacado.

8) Redução no número de empresas de transporte - Como decorrência da tendência anterior, o comprador de serviço de transporte vai exigir maior qualidade, frotas novas, caminhões que tenham instrumentação a bordo, com sistema de rastreamento via satélite, sistema de rádio frequência pela localização, sistema de segurança via rádio, entre outros. Muitas empresas, principalmente as pequenas, não vão ter condições de atender às exigências de seus clientes. O resultado é que muitas vão desaparecer, como também haverá muitas fusões ou incorporações, como aconteceu na Europa há cinco anos.

Por último, haverá a partir de 1996, um crescimento acentuado de operadores de logística, ou seja, de empresas que oferecem serviços integrados de Logística, serviços de toda a natureza voltados para a distribuição. Hoje existem no Brasil apenas duas empresas dentro deste perfil. Pode-se prever que em 1996 teremos mais ou menos umas dez empresas de operação Logística no País. ■



**Simpósio de Tecnologia
Aplicada a Transportes**

**20 de março
de 1996**

**Grand Hotel
Ca'd'Oro
São Paulo, SP**

**Se você quer ficar por dentro da
Tecnologia Aplicada ao Transporte ...
... sua estrada é o TRANSTECH**

Principais Tópicos

- A Tecnologia de Informações
- Como Utilizá-la com Eficácia
nos Transportes
- EDI - Restrições e Vantagens para sua
Aplicação.
- ECR - Aplicabilidade do Código de
Barras e seus Equipamentos em Visão
Integrada com a Gestão Logística
- Tecnologia Aplicada ao Transporte
- A Visão do Usuário.

PAINEL INTERATIVO

Principais Temas para Debate:

- ◆ Softwares
- ◆ Computadores de Bordo
- ◆ Rastreamento via Satélite
- ◆ Rádio-frequência para Gerenciamento da Distribuição
- ◆ VANS
- ◆ Tecnologia de Segurança

**Informações
e Inscrições**



(011) 853.5444

**VANTINE
& ASSOCIADOS**

*pratique Logística
com quem sabe e faz*

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 CONSEQUÊNCIA 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