

LOGÍSTICA

MODERNA

11 030496

ANO VI - NÚMERO 36 - MAR/ABR 1996



SINAL VERDE PARA O VUC

Concebido e projetado especialmente para a distribuição urbana, o VUC - Veículo Urbano de Carga - já está nas ruas de São Paulo facilitando as operações em áreas com restrições de circulação

EMPILHADEIRAS NA PISTA

Como é feita a movimentação dos carros, componentes e equipamentos das equipes que competem no circuito da Formula 1

PISO ANTIDERRAPANTE DE ALUMÍNIO ALCOA. TRANSPORTE LEVE E SEGURO.

Resistência à corrosão, impactos e desgaste, leveza que chega até 1/3 do peso das chapas de aço, higiene inigualável para o transporte de gêneros alimentícios e produtos médicos e farmacêuticos, e a total segurança de uma superfície antiderrapante.

Essas são as vantagens do piso de alumínio Alcoa.

É tudo o que o seu caminhão precisa para transportar qualquer carga, até as mais exigentes.

É rodar tranquilo e seguro. Seguro!



 **ALCOA**

Tel.(011)3741 4747 Fax(011)3741 1012
Centro de Apoio ao Cliente Tel.DDG 0800 159888

CARTA AO LEITOR

LOGÍSTICA MODERNA

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

Tiragem desta edição:

10.000 exemplares

Circulação: Nacional

Distribuição: Grátis

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

Editor

Valdeci Verdelho

Repórteres

Simone Paulino,

Guilherme Sierra

Sílvia Martinelli

Editoração Eletrônica

HousE Editorial

Produção Editorial

Camila de Pádua

Foto de capa

Juca Martins

Jornalista Responsável

Valdeci Verdelho

MTB 12.070-SP

Publicidade

Diretor

Álvaro Belliztia Neto

Assistente Comercial

Haydée Zanetti Guerra

Tânia Cristina Gindra

COORDENAÇÃO TÉCNICA

VANTINE & ASSOCIADOS

Rua Cônego Eugênio Leite, 97

CEP 05414-010 São Paulo-SP

Tel (011) 853-5444

Fax (011) 3064-9733

Diretor Geral

José Geraldo Vantine

Diretora Administrativa

Financeira

Sandra Regina Barbosa

Coordenadora de

Marketing e Serviços

Isabel Cardeal do Carmo



Ao mesmo tempo que alguns setores começam a discutir avançadas práticas como ECR (Efficient Consumer Response) visando, entre outros objetivos, maior agilidade nas operações entre fornecedores e a cadeia de distribuição, em São Paulo os embarcadores e transportadores de bens de consumo enfrentam problemas e perdas consideráveis por causa de restrições de tráfego a veículos de carga responsáveis pelo abastecimento do varejo. Questões como essas sempre estiveram em pauta nas reuniões do CDU (Comitê de Distribuição Urbana) que desde a sua criação através da ABRAS (Associação Brasileira de Supermercados) em 1992, tem procurado propor alternativas para melhorar o processo de distribuição urbana em São Paulo levando



duas coisas aconteceram e assim, o mercado ganha uma nova opção para as operações de distribuição urbana: o VUC (Veículo Urbano de Carga), idealizado pelo CDU e lançado inicialmente pela Spal, fabricante de refrigerantes Coca-Cola, como mostra a matéria de capa desta edição.

Além da importância do VUC no contexto da complexa distribuição urbana, temos nesta edição uma matéria que mostra a aplicação de recursos da logística num evento esportivo como a Fórmula 1. Para que todo aquele grande circo funcione com a velocidade e a precisão que exigem as grandes equipes, antes os carros e toneladas de equipamentos, ferramentas e peças tiveram de ser transportadas, movimentadas e armazenadas. E isso não seria possível sem logística.

JG Vantine

NESTA EDIÇÃO

NOTAS 04

Estudo realizado pela Vantine & Associados sugere os caminhos para a integração do mercosul

acesso livre em todas as vias da cidade

DESENVOLVIMENTO PROFISSIONAL 12

Área de exposição do Scantech '96 dobra em relação ao ano passado

CAPA 08

Adotado inicialmente pelas fornecedores de bebidas, Veículo Urbano de Carga tem

LOGISPOINT 13

Amyr Klink abre o

Logispoint '96 confirmando que dará a volta ao mundo com mais nove pessoas em nova embarcação

MOVIMENTAÇÃO 16

Como funcionam as operações de movimentação de equipamentos no GP Brasil de automobilismo

OBSTÁCULOS PARA A INTEGRAÇÃO

Estudo realizado pela Vantine & Associados sugere os caminhos a serem seguidos para a integração do Mercosul

O consultor José Geraldo Vantine, diretor Geral da Vantine & Associados, apresentou os resultados finais de um abrangente estudo feito em parceria com a EAN BRASIL, relacionando as restrições e também apontando soluções para a integração logística na região do Mercosul. O trabalho foi distribuído em disquete aos participantes do II Congresso EAN BRASIL, realizado nos dias 7 e 8 de março, em São Paulo. O evento contou com a participação de especialistas internacionais e de líderes empresariais brasileiros, que após inúmeras palestras e debates puderam concluir que ainda existe muito a ser feito para que Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai efetivem de vez a consolidação do Mercosul.

Partindo do tema "Desafios a Vencer na Logística no Mercosul", uma equipe de seis profissionais da Vantine & Associados realizou um amplo levantamento procurando focar o tema além da integração política e comercial. O estudo sugere que a implantação do Mercosul foi politicamente precipitada, pois são incontáveis os problemas encontrados para que a integração econômica seja lucrativa para todos. "A infra-estrutura de transportes, aduanas e telecomunicações não estava preparada para atender a implantação do Mercosul e a disparidade entre os países é grande tanto no nível de tecnologia como nos recursos para investimento."

Durante quatro meses foi utilizado material de pesquisa, contendo estudos desde o início da década de

50 até o momento. Para acrescentar informações mais próximas à realidade, foi feita uma viagem de São Paulo (Brasil) à Buenos Aires (Argentina), que durou seis dias percorrendo várias cidades, parando em pedágios e balanças fiscais. O objetivo foi mostrar a realidade constatada no acompanhamento de todas as operações envolvidas no processo de importação/exportação de produtos para o Mercosul através do transporte rodoviário.

"Com a atual situação da balança comercial no País, o governo tem procurado enfatizar a necessidade de exportar cada vez mais, pois esta é a única saída equilibrada e viável. As transações internacionais, contudo, oferecem mais riscos, tanto nos transportes, como nas garantias e nos créditos derivados de financiamentos concedidos, que em última instância se eliminados, representam garantia de êxito da operação." Esta é uma questão relevante, pois cada um dos transportadores permissionados está ligado ao embarcador e ao destinatário somente pelo percurso executado, sendo responsável desde o momento em que tomou a carga até o momento de sua entrega ao destinatário.

Identificou-se também que a estrutura do Mercosul como instituição política é complexa, e por não ser matricial, oferece entraves nas soluções de problemas que afetam os quatro países. "A impressão marcante é que o Mercosul é uma realidade a nível dos presidentes dos países integrantes, mas ainda é uma conquista a ser atingida, no âmbito

das organizações governamentais e empresariais." Embora tenham orientações políticas para a modernização, os governos destes países ainda são organizados operacionalmente e administrativamente com métodos absolutamente cartoriais, burocratizados e corporativistas.

É evidente que a integração com o Mercosul é complexa, pois envolve superação de restrições de origem política, econômica, social, financeira, tecnológica e até antropológica, entre muitos outros. Porém, essa complexidade está sendo direcionada segundo dois enfoques: o estatal e o privado. O estatal depende de acordos políticos de todas as naturezas e o privado precisa de agilidade para estruturar os planejamentos estratégicos.

A equipe de consultores da Vantine & Associados, identificou que dependendo do setor consultado, o mesmo problema tem diferentes propostas de solução. Assim sendo, ao invés de gerar mais um conjunto de propostas de solução, a opção foi oferecer uma visão não conclusiva, e com o foco além da integração política e comercial, indicando de forma agrupada, 45 restrições (e esse estudo não esgota todos os enfoques do Mercosul).

Com esta apresentação, José Geraldo Vantine abriu a série de palestras que consumiram os dois dias do evento, cujo tema principal foi "Soluções EAN no Mercosul". Cerca de 622 empresários do comércio, indústria e serviços, além de usuários e fornecedores de produtos do setor de automação comercial marcaram presença no Parlamento Latino-Americano, no Memorial da América Latina, levando para casa um estudo repleto de informações fundamentais sobre o bloco econômico sul-americano.

LOGISTRANS

Política de transporte e gestão do frete serão os temas do Logistrans deste ano, que será realizado pela Vantine & Associados em 21 de junho, em São Paulo. O evento reunirá importantes especialistas que falarão principalmente para executivos da alta e média gerência de empresas da indústria, comércio e serviços.

INTERPACK 96

Empresários e técnicos do setor de embalagens terão a oportunidade de conhecer todas as novidades e lançamentos da área na próxima edição da Interpack - Feira Internacional de Embalagens -, que acontecerá de 9 a 15 de maio em Düsseldorf, Alemanha. O evento apresentará solu-

ções, técnicas, maquinários e materiais auxiliares de fabricantes do mundo inteiro.

A Feira estará dividida para atender os interesses de representantes dos segmentos de embalagens para as indústrias de alimento, química, cosméticos, farmacêutica e produtos eletroeletrônicos.

TRANSTECH

Codificação, ECR, EDI e rastreamento de caminhões via satélite. Estes foram os temas apresentados na última edição do Transtech - Simpósio de Tecnologia Aplicada a Transportes. Realizado pela Vantine & Associados, o evento procurou mostrar as tendências da tecnologia de informações e comuni-

cações para o setor, tendo como palestrantes Luiz Fernando Novaes, diretor Gerente da EAN BRASIL, Durval Motta, diretor Comercial da Seal Eletrônica, Paulo Lijima, assessor em EDI da Interchange, e Hélio Marcelino Fração, diretor Regional da Expresso Mercúrio. "Hoje a informática progride rapi-

damente e muitas empresas ainda não têm a noção exata da sua importância dentro da produção. Na Logística, estamos dando os primeiros passos, por isso, nestes encontros teremos a oportunidade de conhecê-la melhor", disse José Geraldo Vantine, diretor Geral da Vantine & Associados.



LOGÍSTICA É PRODUTIVIDADE



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

Para maiores informações, consulte nosso departamento técnico.

PARMATEC
PARMATEC

Parmatec Indústria e Comércio Ltda.
Rua Guaranésia, 912 / 816
CEP 02112-001 - São Paulo - SP
Fone (011) 954-3811 Fax. (011) 954-4887

CENTRO ESTRATÉGICO

A General Motors do Brasil inaugurou em Sorocaba, interior do Estado de São Paulo, seu novo Centro Distribuidor de Peças para expandir e melhorar a área de pós-vendas, numa preparação para a corrida do mercado de reposição de peças no Mercosul. O investimento da obra foi de 50 milhões de dólares.

O CDP ocupa uma área construída de 26 mil metros quadrados, num terreno de 221.185 metros quadrados. Em suas atividades, o depósito recebe, embala, estoca,

separa e despacha as peças para as concessionárias, distribuidoras e oficinas através de sistemas operacionais informatizados. Além disso, o centro tem gerenciamento online e em tempo real.

O novo CDP tem como vantagem principal a localização: está próximo à região da Grande São Paulo, relativamente perto do Aeroporto de Viracopos, em Campinas, e tem fácil acesso ao Porto Fluvial de Conchas, importante para a ligação com os outros países do Mercosul.

SOB NOVA DIREÇÃO

A área de Comunicação da Asea Brown Boveri na América Latina está agora sob o comando do executivo Carlos Roberto Llohl, que soma o novo cargo ao de diretor de Marketing Corporativo da empresa no Brasil. Llohl está na ABB desde 1977 tendo passagem pelos departamentos de engenharia, vendas e administração de contratos para instalações industriais e metalurgia. Antes de assumir o marketing, atuou como diretor Adjunto de Desenvolvimento de Negócios.

OPERAÇÃO LOGÍSTICA

A Hércules Sistemas Logísticos está agilizando as vendas da Cremer através de uma nova operação logística. Este cliente, que trabalhava apenas com fraldas de pano, produtos hospitalares e primeiros socorros, agora também oferecerá uma nova linha de produtos para bebês vendida em supermercados, lojas de departamento, farmácias e drogarias. Através da Hércules, a Cremer terceirizou a distribuição e entrega de mercadorias em todo o Brasil.

ANO ZERO

A Transportadora Latinoamérica está entrando numa nova etapa voltada para a melhoria de suas atividades. Em reunião realizada em São Paulo com 32 gerentes da empresa, foi intensificado o seu programa de qualidade e produtividade, que prometem garantir o avanço da empresa nos próximos anos. Uma das propostas que já começa a ser utilizada é o auxílio da logística no fluxo de informações operacionais entre as filiais da empresa. Com isso, o controle de frota e

o planejamento de atividades ganharam mais agilidade. A Latinoamérica também está consolidando a política de qualidade ao incrementar o sistema Door to Door no transporte internacional, em que as operações realizadas com MIC/DTA os clientes contam com Depósito Alfandegado próprio para cargas oriundas e/ou destinadas à Argentina, um dos países que a empresa opera. A modernização estrutural da transportadora foi denominada pelos seus dirigentes de "Ano Zero".

CAPITAL ESTRANGEIRO

Um grupo de empresários norte-americanos ganhou a concessão para operar e o direito de arrendamento da Malha Oeste da Rede Ferroviária Federal, composta pela ferrovia Bauru-Corumbá. Os investidores pagaram 62,36 milhões de dólares para adquirir o negócio, no primeiro leilão de privatização brasileiro vencido por estrangeiros. A Malha Oeste possui 1.621 quilômetros de trilhos, que inclui ainda um ramal ligando Campo Grande a Ponta Porã, no Mato Grosso do Sul, nos quais o consórcio dos EUA promete investir 89 milhões de dólares nos cinco primeiros anos da concessão.

LONGA PARCERIA

A Circle International, fornecedora de serviços de logística e transportes internacional de cargas, está comemorando 25 anos de parceria com a Cummins Co., fabricante de motores diesel dos Estados Unidos. Os serviços de logística oferecidos pela Circle são apoiados pelo sistema online global da própria empresa. Assim, pode acompanhar em real time a movimentação de cargas, fortalecendo as relações inter-empresariais. A Circle possui escritórios em 94 países e, no Brasil, tem faturamento de aproximadamente 25 milhões de dólares (média anual de 1994).

ATUALIZE O MAILING

A ABTI (Associação Brasileira de Transportadores Internacionais) está atendendo através de nova linha telefônica. O telefone atual é (011) 955-7833 e (011) 967-4269.

AGENDE-SE

Próximos eventos da Vantine & Associados



Seminário
Nacional de
Logística

J.G. VANTINE

DATA 20.06.96
TEMA LOGÍSTICA INTEGRADA À
ESTRÁTEGIA DE MARKETING
**Tecnologias Aplicáveis ao
Sucesso da Empresa**
LOCAL MAKSoud PLAZA
ALAMEDA CAMPINAS, 150 - SÃO PAULO
HORÁRIO 8H30 ÀS 18 HORAS



DATA 21.06.96
TEMA **POLÍTICA DE TRANSPORTES E
GESTÃO DE FRETES**
LOCAL MAKSoud PLAZA
ALAMEDA CAMPINAS, 150 - SÃO PAULO
HORÁRIO 8H30 ÀS 18 HORAS

**INSCRIÇÕES E MAIORES INFORMAÇÕES,
TELEFONE E FAX: (011) 258-5536**

pratique Logística com quem sabe e faz

REALIZAÇÃO:



ORGANIZAÇÃO:

BELVER
EDITORIAL



VUC FACILITA DISTRIBUIÇÃO URBANA EM SÃO PAULO

Concebido pelo CDU (Comitê de Distribuição Urbana) o novo modelo de caminhão já está sendo usado pela Spal em área de circulação restrita

Abastecer o comércio estabelecido no quadrilátero entre as avenidas Paulista, Brigadeiro Faria Lima, Brigadeiro Luis Antonio e rua Teodoro Sampaio, na região do chamado "Jardins" em São Paulo sempre foi um desafio para as empresas. Ao mesmo tempo que concentra um poderoso volume de negócios a região é classificada como Zona Máxima de Restrição de Circulação, onde os caminhões convencionais de carga só podem trafegar das dez da noite às seis de manhã. Afetando tanto embarcadores, quanto transportadores ou recebedores de carga, essa restrição tem sido a causa de muitos transtornos e prejuízos, mas agora há sinais de que ela possa ser contornada.

No início do ano, o DSV (Departamento de Operações do Sistema Viário) da Capital publicou a Portaria 01/96 permitindo, em caráter experimental, o trânsito na ZMRC num período maior ou até mesmo o tempo todo para dois novos tipos de caminhões, que tenham no máximo 2,20 metros de largura e não excedam a 6,30 metros de comprimento.

Na prática, ao baixar essa portaria as autoridades que cuidam do trânsito em São Paulo deram seu sinal verde para o VUC (Veículo Urbano de Carga) um novo modelo de caminhão concebido e especificado a partir do CDU (Comitê de Distribuição Urbana), criado por iniciativa da ABRAS (Associação Brasileira dos Supermercados), através do departamento de

logística dirigido por J.G. Vantini e ABIA (Associação Brasileira das Indústrias de Alimentação) que há quatro anos reúne representantes dos mais diversos setores (ver Quadro 1) na busca de soluções sistêmicas para os problemas relacionados à distribuição urbana na cidade. Enfatando aspectos técnicos, operacionais, comerciais e legais, o CDU formulou uma lista de 16 proposições (ver Quadro 2), entre as quais, "o desenvolvimento de novos veículos adequados às operações de distribuição urbana".

Aplicada com sucesso nos grandes centros da Europa, essa idéia surgiu desde o início das atividades do comitê e após seguidas discussões começa a ganhar contornos mais definidos com a aprovação de todos. "O objetivo é tentar superar as restrições resolvendo os problemas causados pelos caminhões lentos e pesados", explica Nancy Schneider, superintendente de Planejamento e Desenvolvimento do CET (Companhia de Engenharia de Tráfego) da Prefeitura de São Paulo, que também faz parte do CDU. De acordo com a Portaria, os caminhões com até 5,50 metros de comprimento têm trânsito livre na ZMRC, os que são um pouco mais compridos (até 6,30 metros) estão liberados para circular de segunda a sexta-feira no período das oito da noite às três da tarde.

A primeira empresa a se aproveitar dessa flexibilização foi a Spal, fabricante de Coca-Cola que está operando nessa região da cidade com uma frota inicial de 40 veículos projetados dentro do con-

ceito estabelecidos pelo CDU é já se mostra satisfeita com os resultados. "Nossa economia operacional tem sido bastante significativa", afirma Silvio Ricardo Fernandes, gerente de Frota da Spal e participante do CDU como representante da AFBCC (Associação dos Fabricantes Brasileiros de Coca-Cola). Liberado para circular até as três da tarde, o novo veículo permite que os motoristas façam duas viagens no período, o que é suficiente para abastecer ampla clientela no quadrilátero. Com os caminhões convencionais, que não podem permanecer na área depois das 10 horas, a operação de distribuição era um transtorno. Para fazer todas as entregas no dia a empresa era obrigada a manter dois postos de apoio, para onde os caminhões se dirigiam depois que não podiam mais circular na ZMRC e tinham de fazer o transbordo de mercadorias para picapes que completavam o trabalho. Além de complicada, essa operação custava caro porque a Spal tinha de mobilizar 20 caminhões para 8 e 10 paletes, improvisar o uso de mais 8 picapes que não são veículos concebidos para distribuição urbana, e os seus motoristas costumavam voltar para o depósito carregados de multas por infringir as restrições de tráfego.

Montados sobre um chassi Volkswagen 7100 com carroceria de alumínio de três portas (duas laterais e uma frontal) que se abrem como persianas, os novos caminhões da Spal medem 6,28 metros de uma extremidade a outra comportando seis paletes por viagem.

PROPOSTAS DO CDU

As propostas do CDU para otimização de entregas urbanas de cargas com a criação do VUC foram desenvolvidas por José Geraldo Vantine, consultor da ABRAS. Há quase seis anos atrás, ele iniciou uma série de estudos sobre condições de trânsito em diversas cidades da Europa e Estados Unidos. "Pesquisamos bastante até chegar no que consideramos ideal para a cidade de São Paulo", comenta. "Além disso, fizemos um trabalho institucional, não cobrado, à serviço da ABRAS e também do município. Trata-se de um projeto novo no País que pode ser tomado como exemplo em outras capitais", completa.

Proposição	Aspectos técnicos	Aspectos operacionais	Aspectos comerciais	Aspectos legais
1. Dispersão de entregas do mês			X	
2. Ampliação de horários de recebimento			X	X
3. Entregas noturnas		X	X	X
4. Agilidade na conferência			X	
5. Estabelecer novas formas de parceria		X	X	
6. Doca rápida			X	
7. Desenvolvimento de veículos e equipamentos	X			
8. Implementação das informações	X	X		X
9. Utilização de plataforma de carga e descarga	X			X
10. Utilização de paletes	X	X		
11. Treinamento de pessoal operacional		X		
12. Definição de bolsões de transferência		X		X
13. Parâmetros para a discussão da ZMRC				X

“Tivemos de fazer todo o desenvolvimento e montagem internamente porque na época de publicação da Portaria as montadoras ainda não ofereciam modelos adequados às especificações do CDU”, justifica Silvio. Estas especificações dizem respeito não apenas às medidas mas também à relação peso potência e ao próprio design, porque as premissas para diretrizes de projeto do VUC devem contemplar simultaneamente a engenharia do veículo, as necessidades dos usuários e as restrições urbanas. “O Veículo Urbano de Carga é um elemento de transporte rodoviário de carga concebido e projetado para atender as necessidades operacionais de distribuição e abastecimento de produtos ao varejo e também as restrições relativas ao fluxo de veículos na rede urbana referente as vias de tráfego (dimensão e pesos), bem como adequação às regras do planejamento integrado de

tráfego de passageiros e carga. Ele mede 2,20m de largura e 3,80 de comprimento, com capacidade para seis paletes”, explica o consultor José Geraldo Vantine, idealizador e coordenador do CDU. Para quem a essência do comitê é conciliar esta visão global do problema com uma política de integração entre os diversos setores interessados, de modo a se compartilhar benefícios. Um exemplo disso é o próprio VUC.

“O desenvolvimento desse novo veículo e a abertura proporcionada pelas autoridades de trânsito representam um grande avanço para São Paulo, pois todos tendem a ganhar com isso”, avalia Silvio.

Ganham os embarcadores e distribuidores com a racionalização da operação de custos; ganham os varejistas que não precisam manter plantão de madrugada ou fora do seu horário normal de funcionamento apenas para receber mer-

cadorias; por extensão ganham também os consumidores com um abastecimento mais eficiente; e ganha a CET que tem pela frente a árdua tarefa de tornar o trânsito da cidade menos caótico. Afinal, com os modelos desenvolvidos especialmente para atender as operações de distribuição urbana, as ruas começam a ficar livres dos caminhões convencionais e dos problemas que costumam gerar quanto a circulação e quanto a estacionamento. “Eles apresentam baixo desempenho em relação ao fluxo geral de trânsito, pouca manobralidade, alto índice de quebra, redução da capacidade da faixa de tráfego adjacente por causa da largura excessiva, maior tempo de circulação na via devido a dificuldade de se encontrar vaga de estacionamento na sua medida, interferências na capacidade da via em função da dificuldade de manobras e interferências na capacidade viária devido a ocupação da

QUEM PARTICIPA DO CDU

- ABRAS (Associação Brasileira dos Supermercados)
- ABIA (Associação Brasileira das Indústrias de Alimentação)
- ABIPLA (Associação Brasileira dos Produtos de Limpeza e Afins)
- APAS (Associação Paulista dos Supermercados)
- ADISC (Associação dos Distribuidores de Produtos Skol/Caracu do Estado de São Paulo)
- ADISCERV (Associação dos Distribuidores de Cerveja do Estado de São Paulo)
- ABRADISA (Associação Brasileira dos Distribuidores Antarctica)
- ADISBEC (Associação dos Distribuidores de Bebidas e Comestíveis do Estado de São Paulo)
- SETCESP (Sindicato das Empresas de Transporte Rodoviário e Carga)
- SINCOVAGA (Sindicato do Comércio Varejista de Gêneros Alimentícios de São Paulo)
- ADASP (Associação de Distribuidores e Atacadistas de Produtos Industrializados do Estado de São Paulo)
- AFBCC (Associação dos Fabricantes Brasileiros de Coca-Cola)
- ANFÁVEA (Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores)
- CET (Companhia de Engenharia de Tráfego)
- ANFIR (Associação Nacional dos Fabricantes de Implementos Rodoviários)
- SINCAESP (Sindicato dos Permissionários em Centrais de Abastecimento e Alimentação do Estado de São Paulo)

SCANTECH GERA EXPECTATIVA DE NEGÓCIOS

*Organizado pela AIM Brazil
evento deve atrair 6.000 profissionais*

Sistemas de gerenciamento por rádio frequência e código de barras serão os temas mais debatidos na Scantech Brasil 96, que acontecerá nos dias 28 e 29 de maio no Hotel Transamérica, em São Paulo. Realizado pela AIM Brasil (Associação Brasileira de Coletores de Dados), o evento reunirá grandes especialistas e mostrará as novidades do setor de automação comercial e coleta automática de dados, gerando expectativas de negócios para o mercado de todos os segmentos.

Uma das principais atrações do Congresso será a participação de Brian P. Wyne, diretor Executivo da AIM International, que virá em nome da entidade com representação em mais de trinta países. Além dele, estarão presentes outros executivos nacionais e internacionais da indústria e do comércio, que trocarão suas experiências principalmente quanto a utilização de coletores de dados.

A Scantech terá também uma feira para divulgação de novos produtos, equipamentos e tecnologias paralelamente à realização das palestras.

Promovida pela AIM Brazil, este evento se transformou num referencial para os usuários de produtos do setor. Tanto que em dois meses antes da abertura do Congresso, a área de exposição estava totalmente vendida, mesmo com o espaço dos estandes ter sido dobrado em relação ao ano passado. Na edição 96, 17 expositores dividirão uma área de 1.200 metros quadrados.

O número de participantes também cresceu bastante. A quantidade de inscritos praticamente triplicou desde 1994, primeiro ano de sua realização, mostrando que a Scantech teve avanço considerável. A previ-

ção é que mais de seis mil profissionais estejam visitando o evento.

Outra novidade da Scantech Brasil 96 é que as inscrições poderão ser feitas pela Internet, no endereço <http://www.xpnet.com.br/aimbrasil>, onde há informações como perfil do público participante, mapa dos expositores e relação de palestras e palestrantes.

O crescimento da representatividade da AIM Brasil é um dos principais motivos que explicam o sucesso já alcançado pelo evento. Fundada há dois anos por seis empresas fornecedoras de produtos para coleta de dados (hoje com 23 associados), o objetivo principal da entidade é trabalhar no sentido de desenvolver o mercado através da disseminação desta tecnologia que, por enquanto, atingiu 10% do seu potencial no País.

Para João Maurício Boaventura, presidente da Associação, esse evento é importante por ser o único especializado do setor. "Participar da Scantech é muito importante não só para as empresas do segmento, como para os próprios usuários", comenta. "Isso porque atualmente existem empresas que estão esperando a realização do evento para decidir sobre que equipamento comprar", explica.

Durante o evento, empresas como Gradiente e Mappin estarão explicando os processos de introdução da tecnologia de coleta automática de dados em suas companhias, contando os resultados do que foi implantado e como pode ser feito. "As palestras proferidas pelos expositores também seguirão esta linha porque queremos dar ao evento um sentido didático para facilitar o trabalho de quem é a principal peça deste setor, que é o usuário", enfatiza João Maurício.

**PALESTRAS
SCANTECH BRASIL 96****NACIONAIS**

Fundamentos Básicos de Código de Barras
Fundamentos Básicos de Rádio Frequência
UCC/EAN-128 e Suas Aplicações
Rádio Frequência no Controle de Estoques
Rádio Frequência em Centros de Distribuição
EANCOM para o EDI Mercantil
Rádio Frequência no Auto-Serviço
Sistema de Gerenciamento de Depósitos
Aplicação Técnica de Código de Barras e Rádio Frequência na Automação
Como Especificar Projetos Usando Tecnologia de Rádio Frequência
Visão Geral dos Sistemas EAN de Codificação

INTERNACIONAL

Automatic Data Collection Technologies
Scanners Holográficos
Case Warehousing
Impressão Com Código de Barras
Uso de Scanners

CASES

CMC - Gradiente
CMC - Mannesmann
Compusol - Automação de Estacionamentos
Compusol - Automação de Hospitais
Trigon - Automação de Inventários em Loja de Departamento
Seal - Multibrás
Seal - Martins
Techwork - NEC Coleta de Dados no Chão de Fábrica
Dataregis - Terminais de Rádio Frequência em Hospitais
Intermec - Movimentação de Contêineres por Rádio Frequência
Intermec - EATON Coleta de Dados no Chão de Fábrica

EXEMPLO DE ORGANIZAÇÃO

Amyr Klink abre o Logispoint '96 confirmando que dará a volta ao mundo com mais nove pessoas em nova embarcação

Com uma palestra bem-humorada e que mereceu dos empresários muita atenção, o navegador solitário Amyr Klink falou para cerca de 50 pessoas sobre os planejamentos de suas viagens ao Pólo Norte e Antártida, na abertura do Logispoint '96, o ponto de encontro dos profissionais de logística organizado pela Vantine & Associados. O encontro, no Baby Beef Paes Mendonça, em São Paulo, serviu para apresentar um processo logístico detalhado e organizado com sucesso. "A minha proposta não é influir ninguém. É simplesmente mostrar o meu exemplo e a experiência que tive neste desafio de logística. Trata-se de uma troca de informações com executivos do setor", disse Klink.

A primeira grande aventura de Amyr foi ter atravessado a bordo de um barco a remo, em 1984, o Oceano Atlântico, partindo do sul da África e chegando à praia da Espera, na Bahia. A embarcação com quase seis metros de comprimento, chamada Paraty, foi resultado de um projeto que demorou três anos para ser elaborado.

No último dia de 1989, o viajante iniciou a sua segunda e mais importante navegação: um ano e dez meses em alto mar, sendo que 624 dias ele ficou preso e ancorado nos mares congelados da Antártida. A "estadia" no continente gelado era um dos pontos incluído no roteiro da jornada Brasil-Pólo Sul-África do Sul-Pólo Norte-Brasil. "O que me fascina nestas expedições não é a questão de ser aventureiro. É o de-

safio da logística, a procura das soluções de construção dos barcos, a manutenção dos suprimentos, alimentação, enfim, todo um processo cientificamente planejado", analisa.

Neste projeto, mais de cem pessoas foram envolvidas em outros três anos de trabalho. O novo barco à velas e motorizado, o Parati, foi criado no estaleiro de Amyr especialmente para suportar a inverno polar e oferecer as mais completas condições de segurança, espaço e moradia ao único tripulante. A alimentação ganhou cuidado maior e a transformação de uma minúscula parte daquela imensidão de água salgada em água doce potável entrou na programação como detalhe fundamental. Seria impossível armazenar água suficiente desde a saída do Brasil. Por outro lado, utilizar água do mar como fonte de bebida e banho implicaria no consumo excessivo de combustível ou energia.

Este e inúmeros problemas exemplificam a necessidade no aprofundamento dos estudos da viagem. "Em certo momento, ficamos preocupadíssimos com frio que eu teria de enfrentar. Principalmente no aspecto que diz respeito à resistências do casco do barco. No mar congelado, as pressões dos blocos facilmente poderiam estraçalhar a embarcação. Exigiu um grande esforço elaborar um casco mais flexível, capaz de superar esta situação", conta.

Ficar meses sozinho num barco completamente isolado pode ser uma experiência até certo ponto de-

K
• PADRÃO MUNDIAL DE QUALIDADE
O
• MELHOR DESEMPENHO
M
• EXCELENTE ASSISTÊNCIA PÓS-VENDA



Lark S/A Máquinas e Equipamentos
 São Paulo (011) 541.9211 - Campinas (0192) 52.0688
 Ribeirão Preto (016) 627.3434
Coesa Equipamentos S/A - PR (041) 332.4333
 RS (051) 343.6733 - SC (048) 246.6387
SRR Equipamentos Ltda - RJ (021) 371.7233
Equiparts Máquinas Rodov. Ltda - MG (031) 441.6050
Garinco Máquinas e Equipamentos S.A.
 Triângulo Mineiro - MG (034) 232.9888
Sedimaq Máquinas e Equipamentos Ltda. - PE
 (081) 339.4622 - BA (071) 594.9499 - CE (085) 225.9661

sagradável. Mas quando se aprende a desdobrar as barreiras para concluir os objetivos, vale tudo. "Esta é a minha opinião. O maior risco é saber negociar com o mar, pois não há equipamento no mundo que supere isso. Ou seja, o desafio é encontrar a rota certa entre ondas de 16 metros de altura, o caminho que supere com tranquilidade os ventos e as tempestades. Nós temos uma capacidade de adaptação muito maior do que imaginamos", lembra Klink.

A viagem entre os pólos que Amyr realizou, na verdade, estava planejada para a chegada na Antártida e o posterior retorno ao Brasil. O barco tinha uma margem de autonomia para 40 meses, ou seja, tempo suficiente para manter-se sem problemas em alto mar. Além disso, existiam 2.500 itens diferentes de alimentos para consumir. Acontece que quando terminou o degelo das calotas polares do sul, libertando o Paratii, restavam ainda 25 meses de viagem. Neste momento, Klink tomou a decisão de seguir até o Pólo Norte. E assim fez, com coragem, aportando na Islândia, ilha localizada acima da Grã-Bretanha, no dia 22 de julho. De lá, "desceu" para o Brasil, desembarcando no Rio de Janeiro em outubro de 1991.

Estas duas experiências em planejamento e organização renderam ao navegador muito prestígio, principalmente no setor de logística. Mas Amyr Klink não parou por aí. Logo que chegou da segunda viagem, iniciou os projetos para uma aventura mais ambiciosa ainda: a volta ao mundo no veleiro Paratii 2, que está sendo construído por 18 engenheiros na cidade de Parati, litoral sul do Rio de Janeiro. A novidade é que o famoso navegador solitário desta vez não estará sozinho, nove pessoas o acompanhará.

A expedição está programada para começar no final de 1998, com previsão de chegada em 2001, e custará 6 milhões de dólares. O objetivo dos tripulantes é observar o movimento de migração dos animais e a construção de

novas embarcações em outros países. Os futuros acompanhantes de Amyr ainda não foram escolhidos. "Recebo milhares de currículos de pessoas que querem participar, será difícil fazer a seleção", comenta.

Foto: Divulgação

A VEZ DE KANITZ

Consultor estará dia 21 de maio no Logispoint



Stephen Kanitz

O Brasil entrará num processo de crescimento que prosseguirá até 2005, já analisa o consultor Stephen Kanitz há dois anos atrás. É com essa visão otimista sobre o futuro que Kanitz participará como convidado especial da segunda edição do Logispoint '96, o ponto de encontro dos profissionais de logística organizado pela Vantine & Associados. Programado para o dia 21 de maio, o seminário será uma ótima oportunidade para os empresários acompanharem as análises do especialista, tendo a chance de discutir os investimentos nas relações empresariais no País e no Mercosul.

Outro aspecto que será defendido por ele é a influência do cresci-

mento da economia na resolução das deficiências do Brasil. Devido à este fato, Kanitz explicará como o consumidor da atualidade está traçando o seu novo perfil, que está desafiando o marketing brasileiro: um jovem casal, sem filhos, com renda para o supérfluo.

"Nos próximos dez anos vamos passar para a década dos grandes sonhos. Comprar casa, carro e o sítio que a gente sempre quis. Vamos ter a coragem de arriscar mais", diz. Isso porque, segundo o consultor, o mercado em geral está entrando na era em que a quantidade de produtos disponíveis é maior do que o número de consumidores. É o que ele chama de identificação de tendências, não só de padrões de consumo, mas também sociais, de organização e migração.

Autor do livro "O Brasil Que Dá Certo", que lhe rendeu o Prêmio Jabuti 95 (um dos mais importantes da literatura brasileira), Kanitz tem especialização em Economia, Administração e Contabilidade. É editor técnico da Melhores e Maiores da Revista Exame desde 1974. Também exerce o cargo de professor de pós-graduação em Finanças Internacionais e Contabilidade Divisional na USP (Universidade de São Paulo).

Os interessados em participar do seminário já podem entrar em contato com a Vantine & Associados e adquirir seus convites.

Exposição

Congresso



SORTEIO

- 01 semana grátis no Hotel Transamérica na Ilha de Comandante
- aos hóspedes do evento "Scantech Brasil 96".

Esta será a terceira edição da **SCANTECH BRASIL** que engloba a Exposição Internacional de "Automatic Data Collection and Identification" e o Congresso Internacional de Automação de Identificação e Entrada de Dados, que é o evento oficial deste segmento da Informática.

Receba a programação de palestras e garanta o seu convite gratuitamente para ingresso na Exposição enviando o cupom abaixo preenchido corretamente até o dia 24 de Maio de 1996.

No Congresso serão abordados em um conjunto de conferências proferidas por especialistas nacionais e internacionais, temas relativos a aplicações e usos da tecnologia de automação de identificação e entrada de dados na realidade brasileira, incluindo "cases" em assuntos tais como:

- Fundamentos básicos de código de barras - Fundamentos básicos de rádio frequência
- Tecnologia para impressão de etiquetas com código de barras - Rádio frequência no auto serviço - Rádio frequência em centros de distribuição - Aplicação da tecnologia de código de barras na administração de materiais - Coletores portáteis em controle de produção - Ativo fixo com código de barras - Scanners holográficos - Uso de coletores de dados nos setores de logística - Automação e uso de código de barras no ponto de venda e varejo - Impressão portátil de código de barras e muito mais.

Data: **28 e 29 de Maio de 1996**

Local:  **Hotel Transamérica** - Av. Nações Unidas, 18.591 - Tel.: (011) 523-4511 - Toll Free: 0800 1260 60

Organização:  **AIM BRASIL** Associação Brasileira das Empresas de Coleta de Dados

Apoio: **Revista Logística Moderna**

Enviar fax para:
(011)
212-9541
591-1122
523-3070
5505-1761
263-2966

INTERNET:
<http://www.apnet.com.br/aimbrasil>
E-MAIL:
aimbrasil@apnet.com.br

Rua Hungria, 664
11º andar - Cj. 111
Cep 04155-000 - S. Paulo
SP - Brasil
Tel.: (011) 815-7028

VETADA A ENTRADA DE MENORES DE 16 ANOS

NOME _____

EMPRESA _____

ENDEREÇO _____

CIDADE _____ LUF _____ CEP _____

FONE _____ FAX _____

1 - Cargo ocupado

A Presidente E Gerente Depto.
B Diretor F Consultor/Assessor
C Sócio G Analista de Sistemas
D Gerente Geral H Operador/Digitador

2 - Número de funcionários

A Mais de 1000 E 50 a 100
B 500 a 1000 F 25 a 50
C 250 a 500 G 10 a 25
D 100 a 250 H Menos de 10

3 - Volume anual de vendas

A US\$ 500 milhões ou mais E US\$ 1 milhão a 10 milhões
B US\$ 100 a 500 milhões F US\$ 500 mil a 1 milhão
C US\$ 50 a 100 milhões G US\$ 100 mil a 500 mil
D US\$ 10 a 50 milhões H menos de US\$ 100 mil

4 - Área de atividade

A Comunicações E Industrial
B Financeira F Informática
C Educacional G Serviços
D Governamental H Transportes

LOG



Empilhadeira auxilia técnicos da equipe Ligier

O CIRCO DA VELOCIDADE

Como funcionam as operações de movimentação de equipamentos no GP Brasil de automobilismo

Tudo pronto para as emoções do circo da Fórmula 1", anuncia o apresentador, momentos antes da largada do 25ª prova do GP Brasil de automobilismo, em Interlagos. Depois, são vários minutos tensos, onde os carros em disparada facilmente vencem a barreira dos 300 km/h, voam baixo, derrapam, entram nos boxes, trocam pneus e reabastecem em sete segundos, ganham tempos preciosos que contarão muito na busca pelo primeiro lugar na bandeirada final. As equipes, por sua vez, trabalham tão rápido quanto as possantes máquinas,

monitoram a posição dos seus pilotos através da telemetria, estando sempre em alerta para dar apoio quando necessário. Um espetáculo visto no mundo inteiro, ao vivo.

Para que este grande circo fosse erguido, Regina Yazbek, diretora Administrativa da Movicarga, comandou com destreza um exército de 35 operadoras de empilhadeiras, selecionadas especialmente por sua capacidade profissional, calma no trabalho e cuidado materno com as peças a serem utilizadas pelas equipes. A sua empresa, especializada em transporte de cargas e movimenta-

ção de materiais, foi responsável pelo transporte das quase 400 toneladas de equipamentos das equipes na etapa brasileira da competição.

E, muito antes dos pilotos quebrarem os recordes de velocidade da pista, a Movicarga já ultrapassava sua próprias marcas. No ano de comemoração do 25º aniversário do GP Brasil, a empresa bateu o seu recorde de entrega: 26 horas. Tão rápido que sobrou tempo no prazo máximo permitido, que é de três dias. "A cada edição da corrida, fomos evoluindo e melhorando nossa capacidade logística. Encontramos a maneira mais adequada de dar certo nesta agitação", diz Regina Yazbek.

Contratada pela Foca (Formula One Construction Assosiation), entidade que comanda os preparativos

operacionais dos Grandes Prêmios em todos os países em que são realizados, a Movicarga há cinco anos presta este serviço e tem um papel fundamental na Fórmula 1. O de receber no autódromo as caixas e contêineres vindos do Aeroporto de Cumbica, separá-los por equipe e distribuí-los nos boxes. Feito isso, ela fica de plantão até o término da corrida para atender eventuais solicitações dos mecânicos ou dirigentes sobre arrumação no fundo dos boxes, pois a área de montagem dos carros deve estar livre. "O cuidado com esta operação é muito grande. O valor das cargas é intrínseco, está avaliado em milhões de dólares", comenta Regina.

O circo começa a ser armado uma semana antes do dia da corrida. Em três vôos diferentes (um para componentes, outro para motores e mais um especial para os carros), chegam todos os equipamentos que, como qualquer carga internacional, têm de passar pela vistoria da Infraero. Assim que Receita Federal os libera, a

transportadora Expresso Joaçaba, também contratada pela Foca, fica responsabilizada pelo transporte das peças do aeroporto até a reta dos boxes do autódromo.

Todo o carregamento vem devidamente paletizado dentro dos aviões. Conforme ele desce através de rampas automáticas dotadas de esteiras rolantes, os funcionários desta empresa despaletizam e, com empilhadeiras, colocam tudo nas carretas baú que também possuem esteiras metálicas rolantes em seu interior, para facilitar a movimentação. Um comboio de 30 carretas faz a operação, evitando o trabalho em duas ou mais viagens. Chegando em Interlagos, tais carretas são estacionadas em frente aos boxes em posição estratégica.

A maior barreira a ser enfrentada pela empresa é que as cargas, mesmo sendo identificadas uma a uma, vêm misturadas nos contêineres. Então, após as empilhadeiras retirarem e descarregarem tudo na própria pista do autódromo, a Movicarga



Reta dos boxes: equipamentos distribuídos em tempo recorde

Edição Especial

em Maio

Aproveitando

a Scantech

Brasil 96,

a Revista

Logística

Moderna

vai circular

também no

mês de maio.

Mais uma

oportunidade

para você

anunciar.

tem a complicada função de separá-las. Neste fase, tratores fazem o chamado movimento horizontal de equipamentos, em que, à medida que as caixas são reconhecidas, são levadas em frente ao box de sua equipe.

Ninguém, além dos dirigentes e mecânicos-chefe, tem autorização de abrir as caixas. Desta maneira, o risco de alguma peça desaparecer antes da montagem dos carros é praticamente nulo. Quando abertas, o cuidado com componentes já não é mais responsabilidade da Movicarga. Mas, por outro lado, é dever da empresa armazenar atrás dos boxes todas as caixas vazias, bem como as peças de reposição rejeitadas ou inutilizadas pelas equipes. Estas sim, estão sob supervisão da Movicarga.

Com as mesmas empilhadeiras, as caixas vão sendo guardadas num espaço reservado localizado atrás dos

boxes. Assim que a distribuição dos equipamentos é concluída, a Movicarga sai de cena, integra os bastidores do circo durante toda a semana de treinos e fica de plantão para auxiliar as equipes, quando estas eventualmente desejam resgatar peças já guardadas. Montagem de carros e ajustamento de motores faz parte do show dos mecânicos.

O período de "feedback" dura exatamente até o final da prova e entrega dos troféus. Premiados os vencedores, a Movicarga reinicia seus trabalhos numa velocidade surpreendente. É que são 19 horas para recolher as caixas com empilhadeiras, devolvê-las para as respectivas equipes (nem todos os componentes saem dos boxes), transportá-las para as carretas com tratores, e armazená-las nos baús das carretas também por empilhadeiras. Então,

a infinidade de componentes é levada para o aeroporto, paletizada e embarcada nos aviões que vão para o país onde é realizada a etapa seguinte da competição. Não há uma ordem definida de embarque tanto nos caminhões como no avião, pois as duas empresas enviam os equipamentos como receberam. Um processo grandioso, feito em clima de Fórmula 1.

Não é esquecida absolutamente uma peça em Interlagos, por dois motivos: primeiro porque a equipe tem controle total de seus componentes; segundo porque todo produto alfandegado, como as peças utilizadas na corrida, devem ser conferidas com os registros da Receita Federal quando saírem do Brasil. "Tudo o que sobra, usado ou não, tem de ser arrumado e é obrigado a voltar", explica Regina.

PREPARAÇÃO

Há 23 anos no mercado, a Movicarga oferece serviços de movimentação de cargas para os setores farmacêuticos, de papel e celulose e bebidas, tendo um faturamento anual de 12 milhões de dólares. Em 1991, quando o GP Brasil foi transferido do autódromo de Jacarepaguá, no Rio de Janeiro, para o de Interlagos, em São Paulo, entrou na disputa pela colaboração da realização do evento. Oito meses se passaram para a Foca estudar as características da empresa e definitivamente aprová-la. "Fomos avaliados pela qualidade e garantia de serviço", conta Regina, informando que o contrato com a entidade internacional venceu em 96 e foi renovado por mais cinco anos.

Os preparativos para a corrida começam um mês antes dos contêineres desembarcarem no Aeroporto de Cumbica. Do total de 350 funcionários, 10% é selecionado por seu desempenho e capacidade, especialmente para trabalhar com a Fórmula 1. Na última edição do Grande Prêmio, a Movicarga optou por levar à Interlagos somente operadoras mulheres. "É que elas são extremamente cuidadosas, procuram fazer as coisas com calma e são excelentes profissionais", garante a diretora.

Este ano, novos equipamentos foram adquiridos pela Movicarga. Com isso, 16 empilhadeiras trabalharam incessantemente nos dias em que a festa da Fórmula 1 esteve no Brasil. Além destas, foram utilizados dois

tratores e um guindaste especial para remoção de carros presos nas áreas de segurança do traçado da pista, chamada caixa de brita. No final do evento, mais 5 empilhadeiras e dez operadoras foram integradas no exército da empresa.

A maior vantagem para a Movicarga em ser uma das responsáveis pela concretização da corrida é a projeção internacional, e não necessariamente o seu retorno financeiro. Segundo Regina Yazbek, o evento representa cerca de 1% do faturamento da empresa. "O que vale é o reconhecimento, o crescimento do nome no mercado, o assédio e, principalmente, o acesso à novas tecnologias vindas do Brasil e do exterior", diz.

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

Com o *Sistema Integrado de Logística Columbia* você conta com uma estrutura modular de Terminal de Exportação, Terminal Retroportuário Alfandegado, Estações Aduaneiras do Interior, Transporte Multimodal, Operador Portuário e Centros de Distribuição. Tudo em uma só empresa, com qualidade, segurança e agilidade para a importação e a exportação, até o destino final de seus produtos.

Através de seu sistema de informação associado a parceiros nacionais e internacionais, a Columbia opera nos seus Centros de Distribuição com significativo conhecimento no armazenamento, gestão de estoques e serviços de valor agregado para grandes varejistas e Indústrias. E a sua atuação vai além da gestão do fluxo de distribuição, realizando também os processos de importação e exportação.

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

Central de Atendimento
011. 828 4600

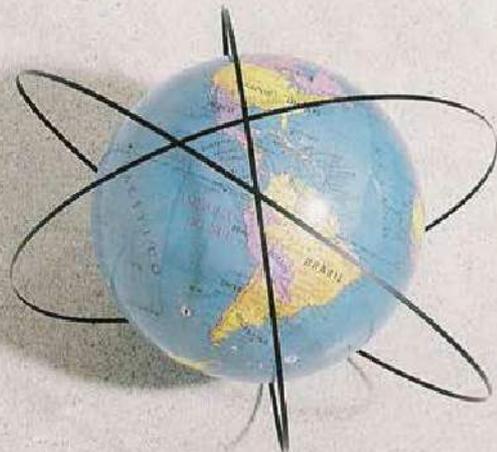


COLUMBIA

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

A SOLUÇÃO NA DISTRIBUIÇÃO DE SEUS PRODUTOS

SISTEMA INTEGRADO DE LOGÍSTICA COLUMBIA



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



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

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