

AGORA MENSAL

ANO VI - Nº 40

LOGÍSTICA

MODERNA

SETEMBRO 1996



Vôo arrojado

Sistema integrado de logística adotado pela Força Aérea Brasileira dá mais eficácia ao suprimento e a manutenção de aeronaves em missões de paz ou guerra

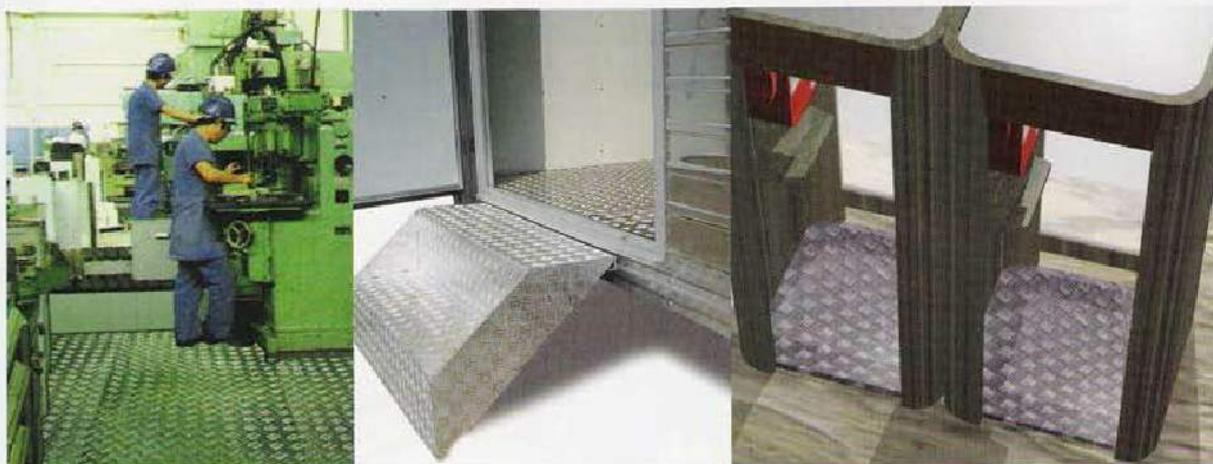
Sucesso garantido

Mercado recebe com entusiasmo o lançamento do Prêmio **LOGIS TOP**, que será dado pela **Revista Logística Moderna** aos melhores usuários, fornecedores e profissionais de logística.

Piso antiderrapante de Alumínio Alcoa.

O que o ônibus aprovou, seu caminhão pode comprovar. É uma questão de transporte.

A aplicação tradicional da chapa antiderrapante de alumínio Alcoa em locais que exigem plena segurança, tais como escadas, passarelas, plataformas, base de máquinas, rampas de acesso e principalmente em pisos de ônibus credenciam o uso do piso antiderrapante Alcoa com excelentes resultados em furgões e caminhões.



Características técnicas do produto

Propriedades mecânicas típicas

| Têmpera | Limite de resistência à tração (Mpa) | | Limite de escoamento (Mpa) | | Alongamento (%) em 50mm | Dureza HB |
|---------|--------------------------------------|--------|----------------------------|--------|-------------------------|-----------|
| | Mínimo | Máximo | Mínimo | Máximo | Mínimo | |
| H194 | 235 | 285 | 180 | | 5 | 70 |
| H274 | 170 | 215 | 150 | | 8 | 60 |

Limites de fabricação

| | Espessura da base (mm) | Altura dos ressaltos (mm) | Largura (m) | Comprimento (m) | Peso aproximado (kg/m) |
|-----------------------------|------------------------|---------------------------|--|---|------------------------|
| Padrão | 2,7 | 1,30 | 1,50 | 4,00 | 8,4 |
| Limites dimensionais | Sob consulta | Sob consulta | 0,50 (mín.)-1,50 (máx.) | Sob consulta ou em bobina | |
| Tolerância | +/- 5% | +/- 5% | de 0,50 a 1,00 +/- 1,0mm de 1,01 a 1,50 +/- 1,5mm | até 1,00 +/- 2,0mm de 1,01 a 2,00 +/- 2,5 mm acima de 2,01 +/- 3,0 mm | |

Raio mínimo de dobra a 90 graus

Têmpera H194 2,5 vezes a espessura da base.

Têmpera H274 1,0 vez a espessura da base.

Soldabilidade: Excelente

 **ALCOA**

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

Carta ao Leitor

Não mais utilizada apenas como armação de guerra, onde teve sua origem, a logística extrapolou o contexto de combate e vem se destacando como importante recurso para a gestão de materiais também nas Forças Armadas. O Ministério da Aeronáutica, por exemplo, está aprimorando sua operacionalização de suprimento e manutenção de aeronaves por meio de um novo sistema logístico. A matéria de capa desta edição mostra como tal recurso é aplicado para garantir eficiência, racionalização de tempo, redução de custos e promover a integração de processos.

Seguindo a mesma linha de aprimoramento de procedimentos, várias empresas varejistas lançaram mão do televendas, sistema de vendas por telefone. Tal diferencial competitivo é colocado em pauta na seção distribuição,



enfocando as facilidades oferecidas ao consumidor, que não precisa mais sair de casa para adquirir um produto.

Se ações positivas devem ganhar destaque, os problemas não podem ser deixados de lado. Este mês, divulgamos também os resultados da pesquisa

desenvolvida pela NTC (Associação Nacional do Transporte Rodoviário de Cargas), que revela o quanto as más condições das rodovias nacionais oneram o transporte no País.

Abordando temas de grande interesse para os profissionais de logística, a cada edição a revista Logística Moderna vem apresentando novidades. Neste número, por exemplo, passamos a ter seções destinadas a entidades representativas de setores direta ou indiretamente ligados à logística. Com este espaço aberto, tais entidades poderão divulgar regularmente suas atividades. Neste primeiro momento os leitores contarão com informações da ANFIR, (Associação Nacional dos Fabricantes de Implementos Rodoviários) e do Sindipesa (Sindicato Nacional das Empresas de Transporte e Movimentação de Cargas Pesadas e Excepcionais).

LOGÍSTICA MODERNA

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

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

Redação

Diretor:
 Valdeci Verdelho
Editora Assistente:
 Silvana Ribeiro
Repórteres:
 Denise Chaves, Guilherme Sierra, Lúcia Longo, Simone Paulino, Sílvia Martinelli
Foto de Capa: Tais Falcão
Jornalista Responsável:
 Valdeci Verdelho
 MTb 12.070 SP

Publicidade

Diretor:
 Alvaro Belizzia Neto
Assistentes Comerciais:
 Haydée Zanetti Guerra, Danilo Schifflini,
 Fábio Guimarães Costa

Editoração Eletrônica

Hause Editorial

BELVER EDITORIAL

Rua Henrique Schaumann, 414 - 3º andar
 CEP 05413-010 - São Paulo - SP
 Tel: (011) 3064-9713
 Fax: (011) 852-1785

Filiada à



Coordenação Técnica



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

CONSELHO EDITORIAL

CARLOS NELSON
 CÉSAR SUAKI DOS SANTOS
 DURVAL MOTTA
 FLORIANO AMARAL GURGEL
 LUIZ AUGUSTO DE CAMARGO OPICE
 LUIZ FERNANDO NOVAES
 OFÉLIA TORRES
 ROBERTO TEIXEIRA
 SERGIO DÓRIA

DESTAQUES 6

A IGA, franquia americana de supermercados, traz novo modelo de loja para o País

LOGIPOINT 12

Milton Dallari reforça que planejamento logístico pode minimizar custos com encargos sociais

ESPECIAL 14

Lançamento do Prêmio LOGIS TOP movimenta o setor de logística



CAPA 18

Novo sistema logístico da Força Aérea Brasileira integra e padroniza operações de suprimento e manutenção

ENTREVISTA 24

Levy Nogueira, presidente da ALAS (Associação Latino-Americana de Supermer-

cados) fala sobre a competição globalizada

TRANSPORTES 34

Pesquisa do SETCESP mostra que a demora na entrega de mercadorias ainda é um entrave para o transporte urbano

CARTAS DOS LEITORES

Vimos a Revista Logística Moderna nº 38 e muito nos interessou. Como profissionais da área de transportes dos Correios em Minas Gerais, gostaríamos de receber regularmente a publicação que, com certeza, será de muita valia para o acompanhamento das tendências mercadológicas.

Rene Silveira Costa
gerente de Transportes
Empresa Brasileira de Correios e
Telégrafos
Belo Horizonte - MG.

Venho por meio desta solicitar o recebimento da Revista Logística Moderna.

Vagner João da Silva
Assistente de Planejamento de
Materiais
Polyenka S.A.
Americana - SP.

Sou responsável por todas as atividades Eaton para Pick Ups, caminhões leves, médios e pesados. Assim, cuido da área de logística de distribuição de peças. Neste sentido a Revista Logística Moderna me parece ser uma fonte muito útil de informações para nossos negócios.

A. Cesar P. Paganini
Gerente de Pós-venda

Eaton Truck Components Ltda.
Valinhos - SP.

Parabenizo a Revista Logística Moderna pela excelente matéria na edição número 38 de junho, sobre segurança contra roubo de carga. Aproveito para solicitar a inclusão do meu nome no mailing para recebê-la mensalmente.

Paulo S. Nazareth
Chefe de Departamento
Expedição
GlaxowellCome S.A.
Rio de Janeiro - RJ.

Sua empresa procura uma solução rápida
para a comunicação de dados?
Está na mão.

Qual é a primeira coisa que vem à memória quando você vê uma escriba egípcio? Hieroglifos, é lógico. Um sinal, um código que ajudou a passar toda a informação que temos sobre o Egito Antigo. Isto tudo lembra código de barras, e por associação, Unimicro. Quando ela integra este símbolo com microcomputadores de mão e comunicação sem fio, as soluções atravessam o tempo. Como os hieroglifos (caracteres sagrados), escrita que os escribas conheciam na palma da mão.

tecnologia **TELX**



UNIMICRO

tecnologia bem aplicada

Rua Flórida, 1821 - 9º andar - CEP 04565-001 - São Paulo - SP

Fax: 5505 1761 - TollFree: 0800 155300

E-Mail: UNIMICRO@xpnet.com.br



Varejo padronizado

Rede americana IGA trás novo modelo de varejo para o País

Com previsão de abrir cinco lojas no Brasil em 1997, a IGA (International Grocer's Alliance), primeira franquia de supermercados do mundo, deverá trazer inovações para o varejo nacional. Trabalhando com conceito de qualidade total, a IGA Brasil, formada por 13 atacadistas de grande e médio porte, instalou em São Paulo seu Centro de Treinamento. No local, que deve entrar em operação até o final do ano, foram estruturados todos os departamentos de um supermercado (açougue, padaria, etc.), gôndolas, check-outs, software de frente e retaguarda, onde os futuros empresários e profissionais da rede americana terão aulas práticas e teóricas sobre a operacionalização das lojas. "Nestes treinamentos, os profissionais vão aprender desde como cortar frios, evitar perdas de hortifrutigranjeiros, até todo o planejamento e gerenciamento de um supermercado", explica Luiz Paulo Couto, diretor superintendente da IGA.

Com 4 mil pontos-de-venda franqueados em 21 países, a IGA pretende investir 25 milhões de dólares no Brasil nos próximos três anos para ter 100 unidades em operação. Tais estabelecimentos não serão necessariamente novos. "Muitas lojas passarão por uma remodelação, mantendo inclusive a sua marca mas ganhando o selo IGA", diz Couto, acrescentando que tal política operacional visa tornar os estabelecimentos fran-

queados padronizados e rentáveis. Segundo ele, os requisitos básicos exigidos dos franqueados são higiene, atendimento ao cliente, disposição de produtos, comunicação e administração.

Estão previstos três modelos de franquia: as lojas de conveniência deverão ter de 200 a 599 metros quadrados, as convencionais terão 600 a 999 metros quadrados e os supermercados de mil a 3 mil metros quadrados.

Os distribuidores atacadistas licenciados pela IGA serão os for-

necedores dos franqueados. "As lojas ficarão interligadas on-line com tais fornecedores, sendo possível a reposição automática de estoque. Essa é uma grande vantagem logística para o varejista que terá suporte até mesmo no controle do seu estoque", enfatiza Couto.

Segundo Rosane Obino, gerente de franchising da IGA, os investimentos dos franqueados serão variáveis. "pois dependem das lojas que eles possuem e das reformas necessárias para adaptá-las ao padrão da rede". Dentro da formação da franquia está prevista assessoria na seleção do ponto, na montagem da loja e na operacionalização. "O distribuidor atacadista que atender o franqueado assumirá também toda a orientação técnica e operacional que o cliente necessitar", observa Obino.

Solução para o ano 2000

A virada do século vai provocar falhas no computadores de todo o mundo, que, por não conseguirem interpretar corretamente as datas acima de 1999, começarão a falhar nos cálculos ligados a datas como vencimento de contas, cartões de banco, seguros, etc., a partir de 1º de janeiro do ano 2000. Isso porque os campos de ano na passagem do século vão virar de 99 para 00. Tal perigo compromete não somente os sistemas financeiros, administrativos e logísticos, mas também softwares, equipamentos como caixas eletrônicos e sistemas de controle de acesso. Para facilitar o processo de adequação dos sistemas a tal mudança, a Origin, empresa do grupo mundial Philips, especial-

izada em tecnologia da informação, criou uma solução pioneira no mercado brasileiro: o Solve 2000. A solução é um método completo, com descrições de cada etapa e atividade, e com o propósito de se ter uma visão global dos problemas relacionados a datas existentes em programação. Existe uma dificuldade para que os diretores de informática justifiquem gastos com soluções para problemas do ano 2000. O Solve 2000 oferece suporte total para as organizações e aplica um rigoroso sistema de gerenciamento de processos de mudança. Empresas como a Shell, a Philips e o ABN Amro Bank já estão usando a nova solução da Origin.

SEMANA DA MOVIMENTAÇÃO

Com o avanço da utilização da tecnologia, os sistemas de movimentação e armazenagem empregados nas empresas estão cada vez mais sofisticados. Processos automatizados reduzem custos, diminuem avarias nos produtos e aumentam o nível de produtividade. Para colocar seus alunos do curso de Engenharia de Produção em contato com essas metodologias, a Fundação Vanzolini promove há sete anos a Otomam - Semana da Movimentação e Armazenagem.

O evento, que todos os anos é realizado no mês de outubro, conta com a presença de palestrantes da indústria e comércio, consultores, além de fornecedores de equipamentos para o setor. Apresentando cases de introdução de sistemas, esses palestrantes levam aos alunos uma visão clara do mercado de trabalho que os espera, mostrando as vantagens e dificuldades na implantação de novos processos. A Otomam serve também como referencial para os alunos porque é realizada exatamente quando os estudantes estão na fase de especificação de produtos para o projeto de conclusão da disciplina de Processos de Produção, Movimentação e Armazenagem, criado pela fundação há 15 anos.

Com o passar dos anos a Otomam vem crescendo bastante e o que era um simples conjunto de palestras para estudantes está tomando um corpo muito maior. Grandes empresas têm marcado

presença no evento, contando suas experiências em projetos de movimentação e armazenagem. Este ano, a Otomam terá, início a partir de 1º de outubro, no auditório da Fundação Vanzolini, na Universidade de São Paulo, das 16h50 às 18h30. Empresas que estiverem interessadas em participar ministrando palestras, este ano ou nas próximas edições, devem entrar em contato com a organização do evento.

CUSTO MENOR

A utilização dos portos do Rio, Sepetiba, Forno e Niterói, no Estado do Rio de Janeiro deverá ter uma redução de custos da ordem de 10%. O motivo é que o CAP (Conselho de Autoridade Portuária) aprovou uma nova estrutura tarifária que entrou em vigor no último dia 10 de agosto. Entre as modificações está a cobrança de tarifa de acostagem por períodos de três horas, o que permitirá maior economia para os armadores.

Multimodal no Triângulo

A Infraero, a prefeitura de Uberlândia e a Agência de Desenvolvimento Tietê Paraná (ADTP) assinaram convênio para a implantação de um terminal multimodal de transportes em Uberlândia, no Triângulo Mineiro. O estudo de viabilidade do projeto será desenvolvido pela (ADTP) e a construção do terminal aero-rodô-ferroviário também ficará a cargo da iniciativa privada. Além disso, o município terá um posto aduaneiro para agilizar a liberação das exportações.

Maior pólo atacadista do País, a importância estratégica de Uberlândia está relacionada diretamente com a sua posição geográfica, centralizada em relação aos centros produtores e consumidores do Brasil, reunindo empresas que faturam anualmente cerca de 2,2 bilhões de dólares. Para se ter uma idéia, num raio de 600 quilômetros ao redor da cidade residem 50 milhões de habitantes, responsáveis por aproximadamente 75% do PIB brasileiro, o que corresponde a mais de duas eco-

nomias argentinas.

Por vocação, Uberlândia é também um pólo de agribusiness: está em uma região do cerrado com grande potencial de áreas agricultáveis e apresenta boas condições de infra-estrutura para o sistema, que inclui armazenamento.

A cidade, com 500 mil habitantes, possui a terceira maior arrecadação de Minas Gerais, que em 1995 atingiu 423,3 milhões de reais, e seu potencial de armazenamento de grãos é de 1,2 milhão de toneladas. Exatamente por essas características, o transporte é peça fundamental para o desenvolvimento. A (ADTP) realizará o estudo de viabilidade para a implantação do sistema de terminais multimodais de Uberlândia. Tal estudo irá contemplar a logística de movimentação, integrando ferrovia, rodovia e aeroporto. Incluirá também, uma estação aduaneira interior, que permitirá a realização "in loco" dos trâmites legais dos processos de exportação.

RAPIDEZ CONTA PONTO

Em busca de agilidade no atendimento às suas concessionárias autorizadas, a BMW do Brasil terceirizou os serviços de logística de sua rede. Após concorrência internacional, a parceria foi firmada com a DDF Logística e Distribuição Física, subsidiária da Philips do Brasil, que ficou encarregada da entrega de peças para reposição dos veículos de tal marca, em todas as concessionárias, itens que sairão da central de distribuição da DDF, instalada próximo ao Aeroporto de Cumbica, em São Paulo. Também no segmento de autopeças a DDF passou a atender à fabricante de juntas homocinéticas, anéis e componentes Albarus, pertencente ao grupo norte-americano Dana Corporation. A intenção da Albarus é reduzir o tempo de atendimento ao mercado de reposição.

Courier à vista

Um sistema de encomendas expressas, voltado para pessoas físicas e jurídicas interessadas em enviar mercadorias para qualquer região do País, vem sendo a mais nova investida da TAM (Transporte Aéreo Marília). O projeto, que deverá ser implantado no final de 96, consiste em transportar qualquer tipo de encomenda, de no máximo 30 quilos, envolvida em caixa de papelão. Transportadas para qualquer parte do Brasil, as encomendas serão entregues na

data e hora marcada. Nessa modalidade de courier, o cliente pode optar por três tipos de serviços. O primeiro visa transportar mercadorias extremamente urgentes em questão de horas. O segundo é próprio para encomendas com menos urgência, mas que tem prazos limitados, e o terceiro destina-se a entregas que possam ser efetuadas em maior tempo.

Trânsito impedido

Três ruas no bairro do Bom Retiro, centro de São Paulo, estão interditadas durante o dia para tráfego de caminhões pesados. A decisão da CET (Companhia de Engenharia de Tráfego) limita-se a veículos com mais de 5,5 metros de comprimento, que não poderão circular na região da Rua José Paulino de segunda a sexta, das 9h às 19h; e aos sábados, das 9h às 13h. Para a operação de carga e descarga, será obrigatório o uso de cartão, de segunda a sábado, no período das 6h às 9h. Além dessas mudanças, o trecho da Rua Ribeiro de Lima, entre as ruas José Paulino e Prof. Césare Lombroso, terá mão invertida. Tais medidas foram adotadas visando aumentar a fluidez do trânsito e o número de vagas na zona azul.

Ineficiência portuária

Estudo realizado pelo Banco Mundial, sobre custo de transporte marítimo concluiu que o Brasil tem um custo 27% maior que o da Argentina e do Uruguai, tomando-se como referência uma lista de 10 produtos. De acordo com os dados, baseados nos custos da esti-

va a bordo e na espera dos navios no porto, o imposto médio causado pela ineficiência portuária nos 10 produtos é de 1%. Outra conclusão do estudo é que os terminais privados são mais eficientes em alguns portos, como os do Sul do País. Estes têm melhor desempenho que o de Santos e o do Rio de Janeiro. O relatório cita como adicionais de custos, neste sistema de transporte, os problemas de estrago e roubo de cargas em função da espera para o embarque das mercadorias, entre outros. A conclusão do trabalho aponta para uma inadiável necessidade de reformulação das operações portuárias brasileiros, que elevaria o ganho dos exportadores em pelo menos 6%.

Localização estratégica

Visando atender ao mercado brasileiro e dos países que compõem o Mercosul, a Hewlett-Packard inaugurou em Barueri, na Grande São Paulo, o seu terceiro centro de distribuição nas Américas. Já existem outros dois instalados em Miami, Estados Unidos, e Guadalajara, México. O Brasil representa atualmente 40% do mercado consumidor de computadores na América Latina e por isso foi escolhido para sediar o centro de 28.800 metros quadrados, dos quais 11 mil são dedicados para armazenagem de produtos. A sua capacidade de estocagem é de mais de 30 mil caixas por mês.

Medida cautelar proposta pelo Sindipesa suspende a cobrança de taxa adicional de pedágio pelo DER - São Paulo

O Sindipesa (Sindicato Nacional das Empresas de Transporte e Movimentação de Cargas Pesadas e Excepcionais), que representa em âmbito nacional as empresas de cargas especiais - com excesso de pesos e/ou dimensões - e tem entre suas bandeiras a luta pela redução dos custos excessivamente altos impostos a essa modalidade de transporte, obteve mais uma importante vitória.

Depois de várias tentativas, sem sucesso, de convencer a diretoria do Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de São Paulo (DER), da inconstitucionalidade da cobrança da TAP (Taxa Adicional de Pedágio), nas rodovias sob sua operação, para as quais já cobra a TUV (Taxa de Utilização da Via), o Sindipesa, por intermédio através de seu assessor jurídico, Dr. Moacyr Ramos, deu entrada no último dia 30 de julho, na 2ª Vara da Fazenda Pública de São Paulo, com medida cautelar contra a referida cobrança.

O juiz de direito José Roberto Furquim Cabella, entendendo que as taxas têm a mesma fundamentação, concedeu medida cautelar (nº 774/96) facultando às transportadoras Cruz de Malta, Irga Lupércio Torres, Locar e Transpesa Della Volpe, empresas que moveram a ação, o direito de não pagar a TAP, obrigando-as, contudo, a depositar em juízo, até o julgamento final da ação, a quantia correspondente ao valor da referida taxa.

Cumpra lembrar que a TAP, assim como a TUV, é cobrada exclusivamente sobre o transporte de cargas indivisíveis para cada tonelada excedente ao limite de 45 toneladas de Peso Bruto Total - PBT.

PLANO DE RECUPERAÇÃO

Em visita ao Simefre (Sindicato Interstadual da Indústria de Materiais e Equipamentos Ferroviários e Rodoviários), o diretor operacional da Ferrovia Novoeste falou sobre os planos de trabalho da empresa para recuperação da ferrovia que liga Bauru, no interior de São Paulo, a Corumbá, no Mato Grosso.

A prioridade será a recuperação das locomotivas e os problemas de via permanente. Para isso, a Novoeste já fechou contrato com dois fornecedores: a Gevisa, subsidiária da General Electric, para aquisição de peças de locomotivas, e a Iochpe-Maxion, para compra de rodas fundidas para vagões.

NOVO PRESIDENTE

A Unisys, que alcançou o faturamento de 377 milhões de dólares em 1995, confirmou também a construção de uma nova fábrica de computadores no País. Vitor Reis é o novo presidente da Unisys no Brasil. Ele assumirá o comando da segunda maior subsidiária da empresa no mundo, após ter atuado durante três anos na área de automação comercial e um ano e meio no departamento de relações com o Governo. Reis substituirá Robert Cook, que assumirá a presidência da corporação na América Latina e Caribe.

Modernização nos transportes

O BNDES (Banco Nacional de

Desenvolvimento Econômico e Social) poderá destinar até 2 bilhões de reais para o programa de modernização do setor de transportes. Desenvolvida pela NTC (Associação Nacional do Transporte Rodoviário de Cargas), a proposta apresentada ao banco prevê o financiamento para automação através de código de barras, implantação de EDI (Intercâmbio Eletrônico de Documentos), aquisição de equipamentos e softwares, renovação de frota, construção de terminais multimodais, reformas, ampliações e outras atividades.

De acordo com o vice-presidente da NTC, Geraldo Aguiar de Brito Vianna, a partir da liberação de recursos e definição dos critérios para concessão de crédito, cada transportadora fará seu projeto para candidatar-se ao financiamento. A NTC solicita para o setor carência de dois anos e prazo de resgate de dez anos, além de taxas de juros menores que as de mercado.

AMPLIANDO A ATUAÇÃO

O Vila Nova, distribuidor atacadista que acaba de completar 30 anos, inaugurou um novo depósito de 20 mil metros quadrados de área construída na cidade de Poços de Caldas (MG), onde funciona também a sede da empresa. Até o final deste ano, um outro armazém será aberto em Campinas (SP) com mais de 30 mil metros quadrados. O investimento nos dois empreendimentos foi de 25 milhões de reais e as duas unidades trabalharão de forma totalmente automatizada.

MAR SEM FRONTEIRAS

Depois da integração econômica, Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai assinaram o protocolo de intenções para a criação do Corredor Atlântico do Mercosul. O projeto desenvolverá uma malha de transporte marítimo na partindo das regiões Norte/Nordeste brasileiras até os outros países do bloco, visando atrair para o modal marítimo grande parte do transporte de cargas realizado pelo rodoviário. Farão parte do corredor os portos de Manaus (AM), Belém (PA), São Luís (MA), Salvador (BA), Vitória (ES), Rio de Janeiro (RJ), Imbituba (SC), Montevideo (URU), Assunção (PAR), Buenos Aires (ARG) e Bahia Blanca (ARG).

CENTRO ASSISTENCIAL

O Sest/Senat (Serviço Social do Transporte e Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte) rece-

beu uma área de 21.200 metros quadrados. A doação é da Prefeitura Municipal de Campo Grande, e o terreno será destinado à construção do Capit (Centro Assistencial e Profissional Integrado dos Trabalhadores em Transporte). No local, que deverá ter as obras finalizadas dentro de 11 meses, os trabalhadores do setor de transporte terão acesso a serviços médicos, odontológicos, lazer, esporte, cultura, além de cursos de aperfeiçoamento profissional.

AEROPORTO INTELIGENTE

Já está funcionando em São José do Pinhais, região metropolitana de Curitiba, o Complexo Aeroportuário Internacional Afonso Pena. Totalmente automatizado, o novo aeroporto de Curitiba tem cerca de 30 mil metros quadrados de área construída e é integralmente climati-

zado. Todas as operações do aeroporto são comandadas por sistemas eletrônicos que utilizam 2 mil sensores interligados por fibra óptica para transmissão de dados aos centros de controle.

AMPLIAÇÃO DA FROTA

Num investimento de cerca de 1,6 milhão de dólares, a Coca-Cola acaba de adquirir 42 caminhões da Ford. São oito unidades do modelo C-814 e 34 C-1215. Os caminhões serão utilizados para a distribuição dos produtos Coca-Cola na cidade de São Luiz (MA).

LINHA DIRETA

A gigante Wal-Mart deu mais um passo de impacto no mercado nacional. A rede varejista está integrando seus fornecedores ao sistema Retail Link, que disponibiliza informações sobre as vendas nas lojas Supercenter e Sam's Club, além do centro de distribuição, no computador da indústria. Dessa forma, os departamentos de vendas, tráfego, serviços ao consumidor, contas a receber, distribuição, marketing e produção podem acessar dados sobre o desempenho de seus produtos em cada loja e planejar o ciclo de reposição, baseados nas estatísticas de cada unidade. Desenvolvido nos Estados Unidos, sede mundial do Wal-Mart, o Retail Link foi adaptado para o mercado brasileiro e está sendo utilizado, por exemplo, pela Procter & Gamble, Colgate-Palmolive, Hering Têxtil, Tilibra, 3M do Brasil e Avery-Dennison.

A MELHOR SOLUÇÃO

Empresas dos mais variados setores já perceberam que ganhar eficiência conhecendo modernas tecnologias de movimentação de materiais e direcionar melhor investimentos aprendendo qual o mais adequado tipo de armazém para o determinado segmento de mercadoria é fundamental para reduzir custos, obter maior precisão no gerenciamento de suas atividades e gastar menos tempo na operação dos armazéns. A grande dificuldade é de que forma conseguir tais objetivos. Tais temas serão abordados durante a realização do primeiro Fórum de Gestão de Centros de Distri-

buição e Armazéns, organizado pelo Institute for International Research. O evento ocorrerá dias 26 e 27 de setembro no Hotel Ceasar Park, em São Paulo.

Dividido em conferências, visitas técnicas e workshop, o Fórum terá a presença de empresas como Martins, Philip Morris, Vantine & Associados, Hewlett Packard, Transportadora Americana, Hércules Sistemas Logísticos, Armazéns Colúmbia, Unimicro, NCR, Shell, DDF/Philips, Mannesmann Demag, Movimater/Skam, Seal, Multibrás, Reckitt & Colmann e ED Edwards.

REUNIÕES REALIZADAS NA SEDE DA ANFIR - ASSOC. NAC. DOS FABR. IMPLS. RODVYS. LOCALIZADA NA RUA VITORINO CARMILO, 768 BARRA FUNDA - SÃO PAULO - SP
CEP: 01153-000 TELEX: 1123467
FONE / FAX: 011-825.8222

CALENDRÁRIO DE REUNIÕES DO MÊS DE SETEMBRO

| DIA | HORA | EVENTO |
|-----|-------|--|
| 02 | 09:00 | AIRBAG (Bolsa Inflável) |
| 03 | 09:00 | CONTÊINERES - Continuação dos trabalhos de tradução da norma ISO 1661 - Contêineres série 1 - sobre dispositivos de canto - especificações +ACON9396+ |
| | 13:30 | CAÇAMBA BASCULANTE - Reativação dos trabalhos de Normalização REBOQUES E SEMI-REBOQUES - Análise do texto-base do projeto de Revisão NBR 13399 - Equipamentos veiculares. +AREB3296+ |
| 04 | 09:00 | GUINCHO - Descrição detalhada dos componentes do equipamento. REBOQUES LEVES - Análise do projeto S:10.02-004 - Dispositivos de acoplamento mecânico do veículo de tração para reboques moradia (trailers) e reboques leves - método de ensaio de resistência mecânica. +AREL1496+ |
| | 13:30 | GUINDASTE - Análise de Normas Internacionais - Análise de demonstrativo de distribuição de carga dos guindastes nos modelos de caminhões Mercedes - Benz. +ATGU896+ |
| | | COLETOR COMPACTADOR DE RESÍDUOS SÓLIDOS - Discussão e análise do projeto de Norma 5.10.05-002 - Caçamba Estacionária de múltipla aplicação já está padronizada. |
| 05 | 09:00 | VIATURAS DE COMBATE A INCÊNDIOS - Continuação da análise do projeto de Norma 24.302-07-001 - Viaturas de combate a incêndio item 3.4. +CB2445+ |
| 06 | 09:00 | TRANSPORTE DE PRODUTOS PERIGOSOS - Análise e discussão do texto-base de procedimentos de homologações de embalagens. |
| 09 | 14:00 | TERMINOLOGIA E ESP. TÉCNICAS. |
| 11 | 09:00 | RADIADORES. |
| 12 | 09:00 | DESEMPENHO DE FREIOS. |
| 16 | 09:00 | AIRBAG. |
| | 14:00 | TERMINOLOGIA E ESP. TÉCNICAS. |
| 23 | 14:00 | TERMINOLOGIA E ESP. TÉCNICAS. |
| 30 | 09:00 | AIRBAG. |
| | 14:00 | TERMINOLOGIA E ESP. TÉCNICAS. |

ASSINATURA ELETRÔNICA

A UPS United Parcel Service, maior empresa de remessa expressa dos Estados Unidos, está ampliando seus investimentos na subsidiária brasileira. A partir de agora os usuários dos serviços de encomendas da UPS do Brasil poderão contar com os mesmos recursos utilizados pela matriz americana.

Depois de ter implantado o controle das remessas através do sistema de código de barras, a empresa lança no País o UPS On-Line, um

conjunto de procedimentos que agilizará o controle das remessas internacionais. Interligada com a UPS americana via satélite, a empresa poderá obter informações sobre a localização das encomendas em qualquer lugar do mundo e repassá-las aos clientes, sempre que estes solicitarem. Além disso, os entregadores passarão a utilizar coletores de dados, que agilizarão as entregas. O mais interessante é que, ao receber uma determinada encomenda, o cliente confirmará o recebimento através de assinatura eletrônica feita com uma caneta especial para telas de cristal líquido.

MÉTODO INGLÊS

O norte-americano Michael Canon (foto) volta à presidência da DHL Express no Brasil, depois de já ter comandado a empresa de 1978 a 1985. Canon presidia a filial venezuelana e pretende agora implantar no País um sistema de gerenciamento que apresentou resultados positivos na vizinha sul-americana: o DOE (Design of Experiment), um método criado na Inglaterra que simplifica o processo de decisão administrativa através de ferramentas estatísticas. Segundo Canon, enquanto na metodologia científica de administração convencional 20 experimentos a serem analisados consomem 1 milhão de testes, no DOE o resultado pode ser con-



seguido com apenas 24 testes. O novo presidente tem graduação em literatura inglesa, mestrado em comércio exterior e doutorado em jurisprudência.

O peso dos tributos

Planejamento logístico pode minimizar custos com encargos

Tornando insustentável os custos operacionais das empresas nacionais, o atual sistema tributário tem sido repudiado pelo setor empresarial, atolado em meio a tanto imposto para pagar. A política tributária brasileira é uma das responsáveis pelo encarecimento do custo logístico do País, penalizando desde o fabricante até o consumidor final. Na expectativa de que a reforma fiscal possa amenizar tal impacto com uma revisão geral no sistema de tributação, cerca de 80 profissionais de logística de vários setores participaram, em agosto, do Logispoint, encontro mensal realizado pela Vantine & Associados, que teve como tema central o impacto da política tributária no planejamento logístico. O assunto foi colocado em pauta pelo consultor e ex-secretário de acompanhamento econômico do Ministério da Fazenda, José Milton Dallari Soares.

Enfático na afirmação de que o balanceamento da distribuição física em função do sistema tributário refletirá num menor custo operacional, Dallari alertou sobre a necessidade da redução do chamado custo Brasil, ou seja, dos fatores que tornam a produção nacional mais cara em relação aos concorrentes internacionais. Na sua opinião tais custos não se encontram somente no transporte rodoviário, na infraestrutura da malha rodoviária, marítima, sendo uma questão muito mais complexa.

“O custo Brasil se encontra no sistema tributário, no encargo traba-

lhista e social, na infra-estrutura,” enumerou Dallari acrescentando que as empresas privadas também estão no social e é necessário verificar como estas empresas estão trabalhando esse custo Brasil. “Se precisamos fazer economia devemos pensar também na logística”, ressaltou Dallari.

É preciso otimizar as operações e saber como gerenciá-las dentro do atual sistema tributário. Afinal entre tributos federais, municipais e estaduais somam-se em torno de 36 impostos no País. Em nível Federal os impostos são excessivos, mas têm uma certa lógica. Já em termos estaduais a situação é muito mais complexa e deve ser estudada caso a caso. Segundo Dallari, uma empresa sediada em Santa Catarina e que atende principalmente São Paulo, Bahia e Pernambuco precisa levar em consideração todos os recursos de transporte disponíveis (ferroviário, rodoviário e marítimo) bem como as alíquotas de impostos, que tem variação em cada Estado, antes de definir a construção de uma filial em qualquer uma destas regiões para não cometer o erro de, se decidir por uma mudança de sede, encarecer ainda mais seu custo logístico. Em muitos casos, a empresa pode até receber algum tipo de incentivo para se instalar em determinada região, ficando isenta por exemplo do pagamento de IPTU (Imposto Predial Territorial Urbano) por um determinado período, mas vai ter de trabalhar com uma alíquota de ICMS maior em relação a outras localidades. Há ainda a questão da

distância em relação aos mercados a serem atendidos, ou seja, o custo com transporte pode ficar muito mais caro. Deve-se verificar o ISS que tem base de cálculo diferente por cidade, para observar se convém, por exemplo, montar um escritório em Mauá ou em São Paulo, onde tais alíquotas podem ser de 0,5% e 5%, respectivamente.

Portanto deve-se fazer a base de cálculo, verificar o valor do produto para poder negociar melhor com cada Estado, com cada secretaria da fazenda. Isso serve também para o transporte rodoviário, ferroviário, marítimo. “Tudo isso deve ser levado em consideração antes de se realizar o planejamento logístico e estratégico que cada empresa irá operar”, ensina Dallari acrescentando que além destes pontos a serem levantados, há também as obrigações sociais: o Fundo de Garantia, o salário família, o sindicato patronal etc.

As empresas devem interpretar que o tributo é um custo. Só de encargos trabalhistas as empresas brasileiras assumem em média 114,12% da folha salarial. Ou seja, cada funcionário custa mais de duas vezes o que ele recebe.

Na visão de Dallari cada empresa deve fazer sua avaliação própria para avaliar se é mais conveniente operar com lucro real ou presumido, que vale para empresas de até 12 bilhões de reais de faturamento anual. Com tal definição o procedimento mais correto é efetuar um planejamento tributário, que deve ser desenvolvido por uma empresa especializada. Dallari reforçou que a medida que as empresas estão aprimorando seus sistemas de controle e de logística, o Fisco também está trocando informações entre receita federal, municipal e estadual. E neste caso, vale a pena investir em planejamento tributário e para minimizar o impacto da atual política tributária no planejamento logístico.

EXISTE LÓGICA EM ARMAZENAR E TRANSPORTAR.

EXISTE DI-CI A LÓGICA DA LOGÍSTICA.

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



Estréia em alto estilo

Lançamento do LOGIS TOP movimentando o setor de logística

A julgar pela repercussão junto aos empresários do setor, o lançamento do prêmio LOGIS TOP já é um sucesso absoluto. Alguns dos mais expressivos representantes da área de logística do Brasil foram unânimes em afirmar a importância da

realização do prêmio. Criado com o objetivo de estimular a melhoria da competitividade da empresa nacional através do aprimoramento dos processos logísticos distinguindo empresas, profissionais e produtos que mais tenham contribuído para a melhoria da qualidade e eficiência dos processos logísticos na indústria, comércio e setor de serviços ao longo de cada ano, o LOGIS TOP foi muito bem aceito pelos profissionais. A maioria deles acredita que o prêmio era o incentivo que faltava para impulsionar ainda mais a divulgação do avanço que vem sendo alcançado pelas empresas brasileiras, tanto no desenvolvimento de produtos e técnicas, quanto no aperfeiçoamento de processos e métodos de controle. Prova disso é que assim que a revista Logística Moderna começou a circular, a redação passou a receber várias ligações de interessados em se inscrever no prêmio. Veja abaixo alguns dos depoimentos sobre o Prêmio.

**LOGIS
TOP**

"A ideia do prêmio é muito interessante. Normalmente as empresas recebem sempre críticas e nunca elogios. Os profissionais ficarão empolgados com a premiação e isso pode ser bom para as empresas."

JUAN MANUEL URBINATTI
GERENTE GERAL DA STILL EMPILHADERAS

"Com certeza a criação do prêmio LOGIS TOP vai ajudar a divulgar a logística no País. Além disso, eu acredito que, com essa premiação, será possível mostrar quem é quem no mercado."



ROLAND BUCHHAAS
REPRESENTANTE DE MARKETING DA HYSTER

"Acho o LOGIS TOP ótimo. A nossa empresa está começando a atuar no mercado com mais força somente agora

e percebemos que o setor de logística tem sido cada vez mais fundamental.

MARINEZ RODRIGUES
ASSESSORA DE DIRETORIA DA INTERLOCK

"Esse tipo de iniciativa traz uma grande aproximação entre os profissionais e empresas do setor. À medida que as empresas se empenham para ganhar o LOGIS TOP estarão melhorando seu desempenho e a qualidade de seus produtos e serviços."



ERNEY MARTINS
DIRETOR DA PROEMC

"Sem sombra de dúvida, todo tipo de premiação é de grande valia, pois motiva os profissionais a fazerem atividades diferentes das corriqueiras, promovendo com isso um desenvolvimento para o seu setor. Além disso, quando um profissional ou empresa recebe um prêmio, é sinal de que seu trabalho foi proveitoso e de qualidade. O LOGIS TOP será um excelente meio de divulgação."

JÚLIO CÉSAR ATHIE DONA
ENGENHEIRO DE MATERIAS DA IGARAS
PAPEL E CELULOSE

"O setor de logística está ganhando notoriedade no cenário nacional. Vemos a cada dia a grandeza dos novos conceitos que surgem e acho que um incentivo aos profissionais será benéfico para todo o segmento.

Atualmente, transportadores e embarcadores têm muitas divergências. Na medida em que o prêmio se realiza, há maiores condições dessas duas áreas se aproximarem, fazendo um processo logístico em comum. Nesse sentido, a economia toda ganha com o desenvolvimento profissional."

HÉLIO MARCELINO FRAÇÃO

DIRETOR REGIONAL DE SÃO PAULO DA EXPRESSO MERCÚRIO

"Acho a idéia do prêmio fantástica, considerando que as empresas do setor serão estimuladas a votar nos melhores. No nosso caso, pensaremos até em concorrer, pois acredito que poderemos ter um desempenho muito bom."

ROBERT ANDREWS

DIRETOR DE OPERAÇÕES LOGÍSTICAS DA DHL EXPRESS

"A criação do LOGIS TOP é uma atitude pioneira e de grande mérito, pois ajudará a traçar o quadro das melhores empresas desse setor."



SÉRGIO ESCORSIM

DIRETOR COMERCIAL DA SCHEFFER

"O prêmio é interessante, principalmente com a divisão em categorias de tecnologia. As empresas ficam motivadas a desenvolverem novas tecnologias, com o devido reconhecimento. É a chance de mostrar que, no Brasil, a informática é de qualidade e não perde para os importados. No próprio dia da entrega do prêmio, os profissionais de logística estarão mais próxi-

mos do nosso segmento, selando uma parceria fundamental. Eles perceberão que não estão sós no mercado de informática."

MAIANA SKITNEVSKY

COORDENADORA DE MARKETING DA SEAL ELETRÔNICA

"É sempre bom ver nosso trabalho reconhecido. Normalmente se usa a premiação para estimular a competitividade. Foi uma ótima idéia da revista Logística Moderna ter essa iniciativa."



LÉA MARIA VICARI DE PAIVA

DIRETORA DA VICARI

"O prêmio é importante para reconhecer os profissionais do setor que, conseqüentemente, terão um estímulo para trabalhar mais e errar menos. Hoje, as pessoas estão acomodadas, mas a partir do momento em que a empresa pode ganhar um mérito, como o LOGIS TOP, elas têm motivação para desenvolver melhor suas atividades. A iniciativa é válida."

NELSON UEDA

GERENTE DE VENDAS DA BAUKO MÁQUINAS S.A.

"Parabéns. Acho o prêmio um incentivo para o aprimoramento da logística e também um justo reconhecimento de um trabalho desenvolvido. Hoje, a logística está em segundo plano nas companhias mas, com a globalização da economia e a concorrência, as empresas precisam se adequar às mudanças. O LOGIS TOP vai colabo-

rar muito nesse aspecto."

ARIOVALDO PAES JÚNIOR

CONSULTOR DE ENGENHARIA INDUSTRIAL E MOVIMENTAÇÃO E ARMAZENAGEM DE MATERIAL DA INTERMANAGERS

"Acho o LOGIS TOP importante para o reconhecimento das empresas que investem na pesquisa e que estão preocupadas em desenvolver a tecnologia e diminuir custos. Essa disputa vai estimular a competição e a criatividade não só dos donos das empresas como também dos funcionários."



JOÃO BATISTA DE CARVALHO

DIRETOR COMERCIAL DA MOEMA

"A iniciativa é muito boa. O LOGIS TOP fará com que os profissionais da área se interessem e se dediquem mais ao setor."

EDUARDO SILVA

GERENTE FINANCEIRO DA A. BOLLETTI

"É excelente a idéia do LOGIS TOP. O prêmio colabora no desenvolvimento da logística, estimulando tanto os donos das empresas como os profissionais do setor de logística."

ÁLVARO PEREZ JÚNIOR

GERENTE COMERCIAL DA ALTRON

"O prêmio é importante para gerar no mercado definições de logística. A credibilidade do LOGIS TOP virá com os anos e trará o reconhecimento das empresas e dos profissionais vencedores."

LUIZ EDUARDO PAQUETE MUNIZ

GERENTE DE MARKETING DA ENCAIXE METAL

LOGIS TOP

OBJETIVO

Estimular a melhoria da competitividade da empresa nacional através do aprimoramento dos processos logísticos; distinguindo empresas, profissionais e produtos que mais tenham contribuído para a melhoria da qualidade e eficiência dos processos logísticos na indústria, comércio e setor de serviços ao longo de cada ano.

RESPONSABILIDADE

O LOGISTOP é uma promoção da revista Logística Moderna, organizada pela Belver Editorial, com o apoio da Vantine & Associados

PARTICIPAÇÃO

Concorrem ao LOGIS TOP empresas usuárias, profissionais e empresas fornecedoras de produtos e serviços que se inscrevam previamente, ou que sejam votadas diretamente pelos leitores da revista Logística Moderna.

APURAÇÃO

Os votos recebidos serão depositados numa urna lacrada, inviolável e depois apurados por uma junta escrutinadora designada pela direção da revista Logística Moderna.

CATEGORIAS

O LOGIS TOP será concedido anualmente para as seguintes categorias:

- ♦ Melhor empresa usuária de processos logísticos
- ♦ Melhor operador logístico
- ♦ Melhor transportador
- ♦ Melhor profissional
- ♦ Melhor Fornecedor de
- ♦ Produtos e Serviços em:
- ♦ Transporte - Equipamento
- ♦ Transporte - Acessório
- ♦ Sistemas - Software
- ♦ Sistemas - Hardware
- ♦ Movimentação
- ♦ Armazenagem

INSCRIÇÃO

As inscrições e/ou indicações deverão ser feitas através de ficha apropriada a ser preenchida e remetida pelo correio para a Belver Editorial, empresa responsável pela publicação da revista Logística Moderna até 01/10/96. A relação completa dos inscritos/indicados será publicada na edição de outubro

VENCEDORES

Serão considerados vencedores os concorrentes que obtiverem maior número de votos na sua respectiva categoria. A relação dos vencedores será publicada na edição de dezembro da revista Logística Moderna.

PREMIAÇÃO

O vencedor de cada categoria receberá um troféu especialmente criado e confeccionado para representar o LOGISTOP e um diploma de premiação, que serão entregues num evento a ser realizado em São Paulo, no mês de dezembro

INSCRIÇÕES: Para se inscrever ou fazer alguma indicação para o LOGIS TOP, basta preencher corretamente esta ficha e enviar por correio até 01/10/96 para:
"BELVER EDITORIAL" Rua Henrique Schaumann, 414, 2º andar CEP 05413-010 São Paulo SP

Para fazer mais de uma inscrição ou indicação tire cópias xerox desta ficha

Melhor Empresa Usuária de Processos Logísticos

Empresa _____
Cidade _____ Estado _____

Melhor Operador Logístico

Empresa _____
Cidade _____ Estado _____

Melhor Transportador

Empresa _____
Cidade _____ Estado _____

Melhor Profissional do Ano

Nome _____ Cargo _____
Empresa Atual _____

MELHOR FORNECEDOR DE PRODUTOS E SERVIÇOS

Transporte - Equipamento

Nome do Produto _____
Especificações _____
Aplicações _____
Fabricante/ Distribuidor _____

Transporte - Acessório

Nome do Produto _____
Especificações _____
Aplicações _____
Fabricante/ Distribuidor _____

Sistemas - Software

Nome do Produto _____
Especificações _____
Aplicações _____
Fabricante/ Distribuidor _____

Sistemas - Hardware

Nome do Produto _____
Especificações _____
Aplicações _____
Fabricante/ Distribuidor _____

Movimentação

Nome do Produto _____
Especificações _____
Aplicações _____
Fabricante/ Distribuidor _____

Armazenagem

Nome do Produto _____
Especificações _____
Aplicações _____
Fabricante/ Distribuidor _____

"O LOGIS TOP é ótimo. A logística precisava de um incentivo para crescer. A empresa vencedora terá reconhecimento e a certeza de que está indo no caminho certo. Além disso, o prêmio é um estímulo para que o profissional e sua companhia se esforcem para melhorar. Nós já oficializamos a participação da DDF para concorrer na categoria melhor operador logístico."

FRANCISCO TABAJARA
DIRETOR GERAL DA DDF

"A idéia do LOGIS TOP evidencia e reconhece as empresas que trabalham com a logística. Além disso, o prêmio é uma forma de estarmos sabendo a opinião dos outros e também como está nosso nome no mercado."



EUDES MARCELO BROCKVELD
GERENTE DE MARKETING E IMPORTAÇÃO DA BROCKVELD

"Quando se oferece um prêmio, se reconhece um trabalho. E um reconhecimento é sempre muito bom, porque os profissionais e as empresas ficam mais motivados. Além disso, as premiações contribuem para elevar o nível dos trabalhos desenvolvidos. E mais: tal iniciativa contribui para acirrar a concorrência, porque todos buscam tornar-se melhor. Ou seja, há um reflexo para todos os que estão envolvidos nesse ambiente."

ORLANDO NUNES COSENZA
PROFESSOR-ADJUNTO NO PROGRAMA DE ENGENHARIA DE TRANSPORTES NA COPPE/UFRJ

"A premiação vem estimular o aperfeiçoamento nas atividades do setor logístico, estimulando também a evolução e o potencial das empresas."



DÁLVARES BARRÓS DE MATTOS
DIRETOR DA ALUFLEX

"Achei a iniciativa excelente, pois o LOGIS TOP será uma motivação para o profissional do setor."

PAULO FLAVIO VIEIRA
GERENTE COMERCIAL DA RUCKER

"Eu vejo o LOGIS TOP com bons olhos, porque estará divulgando e premiando as pessoas que trabalham com logística. Esse prêmio estimula a concorrência, o que é muito bom, já que iremos ter cada vez mais produtos de melhor qualidade e com preços competitivos para disputarmos com o mercado europeu, americano e japonês. Gostaria de parabenizar a revista por isso."



ADIR LUIZ BOTTEGA
DIRETOR COMERCIAL DA METALSAUR

Artista plástica cria símbolo do LOGIS TOP

Artista plástica com curso de aprimoramento na Escola Lorenzo Di Médici, em Florença, na Itália, Meire Vicente da Silva é a responsável pela criação do troféu LOGIS TOP. Procurando a melhor forma de representar a logística, ela idealizou um globo simbolizando o mundo, dentro de um cubo transparente, referindo-se à globalização. Antes de ter seu projeto escolhido, Meire passou por uma seleção, que contou com trabalhos de vários artistas.

O troféu LOGIS TOP será confeccionado em cobre (globo), acrílico ou vidro transparente (cubo) e mármore (base), materiais nobres usados para ressaltar a importância da logística e a utilização das novas

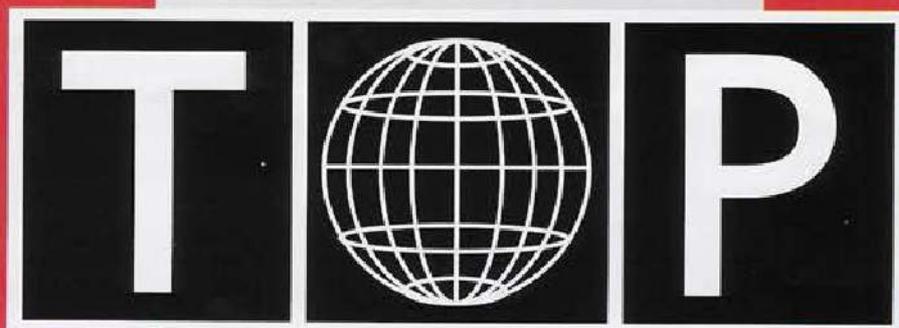
tecnologias. Para a artista, a iniciativa da Belder Editorial em premiar os melhores na área de logística chega como estímulo e valorização dos profissionais da área.

Com 29 anos de idade, Meire é assistente de marketing em uma empresa de confecção, atuando também nas áreas de decoração e moda. Apesar das várias atividades, ela encontra tempo para sua grande paixão: as artes plásticas.

O interesse pela arte surgiu aos 9 anos, fazendo pintura a óleo. A dedicação se tornou maior a partir dos 15 anos devido à intenção de expor suas obras. Nessa carreira, ganhou prêmios de Honra ao Mérito e o Concurso de Artes Regionais.

PRÊMIO

LOGIS



**AGORA OS MELHORES
EM LOGÍSTICA TERÃO
O RECONHECIMENTO
QUE MERECEM**



AMX A -1: Aeronave mais sofisticada da Força Aérea Brasileira

Aeronáutica investe em logística

Novo sistema integra e padroniza operações de suprimento e manutenção

Durante o último conflito mundial, um episódio ficou marcado na memória de alguns militares. Um esquadrão de pilotos da Força Aérea Americana se preparava

para decolar em seus aviões de bombardeio para mais um ataque. Porém, a operação teve de ser suspensa porque não havia em estoque uma peça fundamental para a

decolagem. Enquanto isso, a poucos metros de distância, na mesma Base de Operações, em outro armazém de suprimento de um Esquadrão da Marinha Americana, que operava outro tipo de aeronave, que utilizava a mesma peça, dezenas dessas estavam estocadas. A falta de comunicação, o desconhecimento e a desinformação sobre o estoque de suprimento impediu o esquadrão de cumprir sua missão e, conseqüentemente, todo o processo foi comprometido. Faltou planejamento logístico.

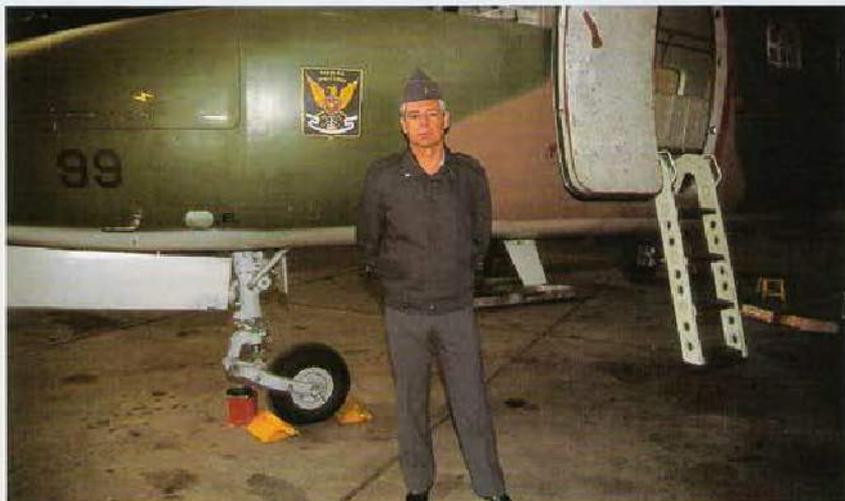
Desde então, as forças armadas de todo o mundo têm trabalhado constantemente para o aperfeiçoamento de suas operações objetivando a eficiência, racionalização de tempo e redução de custos, sempre visando melhor se preparar para desempenhar um trabalho com alto nível de produtividade, tanto em situação de paz como num eventual estado de guerra.

No Brasil, o Ministério da Aeronáutica acaba de iniciar, no Parque de Material Aeronáutico do Galeão, no Rio de Janeiro, a implantação do Sistema Integrado de Logística de Materiais e de Serviços - o SILOMS, um arrojado sistema de controle de suprimento e manutenção, no qual o grande diferencial é a integração.

Pela primeira vez na sua história, desde que implantou o primeiro programa informatizado de gerenciamento de materiais, quando da compra do avião C-130 (Hércules), em 1964, a Aeronáutica terá um sistema que integra manutenção e suprimento de forma padronizada.

Essa nova concepção foi adotada para corrigir as necessidades observadas em projetos anteriores, que, devido à própria limitação tecnológica da época, já não se adequavam mais às atuais.

Concebido dentro dos mais modernos conceitos tecnológicos, o sistema utiliza microcomputadores interligados por sistema de fibra óptica, impressoras e leitores de código de barras com transmissão via radiofrequência. Todo este sistema integrado é responsável pelo controle de cada um dos componentes das aeronaves armazenados no Parque de Material Aeronáutico do Galeão, referentes ao consumo rotineiro e ao de reserva estratégica,



Coronel - aviador Osório: "O Siloms é um salto tecnológico"

São mais de 150 mil peças diferentes, que totalizam algo em torno de 7 milhões de itens, englobando desde um simples parafuso, passando por jogos de freios sofisticados, até motores das mais variadas aeronaves, tanto de combate quanto de transporte, perfazendo aproximadamente duzentos milhões de dólares em estoque.

Com a criação do Siloms, todas as etapas de aquisição e controle desses equipamentos e itens, bem como o acompanhamento da manutenção, passaram a ser monitoradas de forma automatizada. Através do sistema, já é possível ter informações, por meio de um banco de dados, não apenas sobre as peças mantidas em estoque e recém adquiridas, como também as que já passaram por alguma revisão ou reparo, tudo em questão de minutos. Para tanto, basta digitar em qualquer uma das 78 estações de microcomputadores espalhadas pela Organização, o código do item ou fazer a leitura do código de barras dos componentes já cadastrados no banco de dados. Instantaneamente aparecem na tela dados como

localização no estoque, quantidade disponível, nome do fabricante, data de fabricação, aplicação, reparos sofridos e problemas já apresentados.

Iniciado em 1993, o projeto que está sendo implantado por módulos, tem previsão de finalização para 1999, quando englobará em sua totalidade a área logística do Ministério da Aeronáutica. A primeira etapa atenderá inicialmente apenas aos Módulos de Manutenção (MTN) e Suprimento (SUP). Concebido dentro de uma lógica onde o sistema de manutenção - através de seus elos operacionais, unidades operadoras e parques de material - será a principal fonte geradora das necessidades de recursos humanos e de materiais, cabe ao sistema de suprimento a responsabilidade pelos processos de adquirir, receber, expedir, armazenar material e gerenciar o estoque.

A manutenção, para concretizar a previsão de suas necessidades, tomará como base o esforço aéreo estabelecido pelos órgãos planejadores, os parâmetros históricos existentes sobre o comportamento

do material, bem como os padrões estabelecidos pelas Publicações Técnicas e pelo setor de Engenharia, voltado exclusivamente, para a área de manutenção.

O módulo de manutenção deverá, através dos processos computacionais, indicar o que, quanto, onde e quando precisará dispor de recursos para que o módulo de suprimento possa atender, através do gerenciamento de suas funções, o material necessário à manutenção.

Os dois módulos atuarão tendo como apoio para suas atividades um setor de planejamento, que irá possibilitar a elaboração de planos, metas e ações que viabilizem a execução de suas respectivas atividades. Todas elas, serão supervisiona-

CHECK-LIST

- 3 servidores
- 8 km de fibra óptica
- 39 impressoras matriciais
- 1 impressora de código de barras
- 1 leitor de código de barras com radiofrequência
- 78 estações de microcomputadores

Excelência no ensino

Criado em 1988 para ser um centro de ensino e treinamento de recursos humanos da área logística militar, ao completar sete anos de atividades, no final do ano passado, o ILA (Instituto de Logística da Aeronáutica) já podia exibir números expressivos: 6.139 alunos formados em 148 cursos, entre eles 33% dos oficiais e 26% dos suboficiais da Força Aérea Brasileira. O ano letivo de 1996, tem uma extensa programação de 48 cursos, além de três seminários, pelos quais deverão passar 1.765 alunos não só da Aeronáutica, mas também da Marinha, Exército e civis ligados à área de logística.

Além de cumprir suas funções militares - de atender às necessidades de capacitação de pessoal das diversas diretorias subordinadas ao Comgap (Comando Geral de Apoio) do Ministério da Aeronáutica -, o ILA empenha-se em disseminar técnicas e processos que têm contribuído para a evolução da logística no Brasil. Nesse contexto, a abertura das atividades para os civis tem um papel importante: "Ao

entrar no Instituto, o civil, ao mesmo tempo que desfruta dos conhecimentos aqui ministrados, traz informações externas que são extremamente importantes para a oxigenação do aprendizado", afirma o diretor do ILA, tenente-coronel Joel Medeiros da Fonseca. "O intercâmbio de informações só traz benefícios para as duas partes."

Sem corpo docente próprio, o ILA recruta seus professores e conferencistas entre os oficiais da Aeronáutica, nos meios acadêmicos e entre profissionais especializados na área da logística de material e serviços existentes no mercado. Além das atividades desenvolvidas em sua sede, na Base Aérea de São Paulo (Cumbica - Guarulhos), leva também seus cursos e palestras para outras unidades da Força Aérea, através de seus cursos itinerantes. O ILA apóia-se numa sólida infra-estrutura, ou seja, um sistema de informatização avançado, onde os alunos têm acesso a computadores de última geração e aprendem a utilizar desde softwares básicos até sofisticados sistemas de simula-

AS PRINCIPAIS MISSÕES DAS AERONAVES DA FAB (FORÇA AÉREA BRASILEIRA)

AMX

Ataque ao solo

Bandeirante C-95

Transporte de cargas, passageiros, tropas, lançamento de pára-quadistas, missões de infiltração, busca e salvamento (localização de destroços e sobreviventes), reconhecimento fotográfico, aferição de instrumentos nos aeroportos.

Bandeirulha P-95

Patrulhamento e busca

Boeing 737

Transporte de autoridades

Brasília

Transporte de autoridades

Búfalo C-115

Transporte de cargas, lançamento de pára-quadistas

Corsário KC-137

Reabastecimento de aeronaves

Esquadrilha da fumaça

Vôo acrobático

Hércules C-130

Transporte de cargas e tropas, reabastecimento de aviões

HS-125

Aferição de equipamentos aéreos, transporte de autoridades

Helicóptero Bell

Transporte aerotático, busca e salvamento, ataque ao solo ou de assalto

Helicóptero Esquilo

Instrução de pilotos, transporte de passageiros e cargas leves

Helicóptero Superpuma

Transporte de cargas mais pesadas e passageiros

Learjet

Reconhecimento fotográfico destinado à confecção de mapas

Mirage F-103

Interceptação, combate e defesa aérea

Northrop F-5

Interceptação, ataque ao solo

Regente

Ataques simulados a fragatas e contratorpedeiros, aferição de radar e alinhamento de sistemas defensivos, como mísseis e canhões

Tucano AT-27

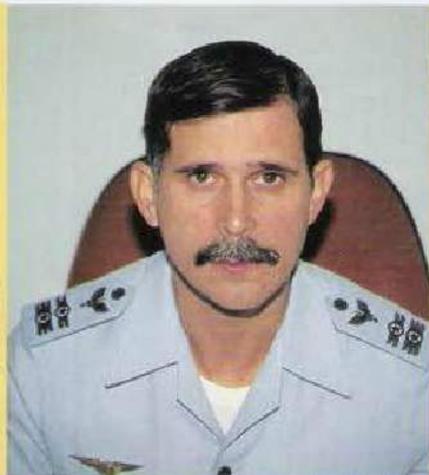
Treinamento, ataque ao solo, observação e reconhecimento

Tracker P-16

Patrulha anti-submarino

Xavante AT-26

Ataque ao solo, combate aéreo



Tenente - coronel Joel: abrindo o Instituto para civis

ção logística, além de uma biblioteca específica, avaliada em US\$ 215 mil, que reúne os principais livros e revistas sobre assuntos da área logística, publicados nos principais pólos de excelência em todo o mundo.

O ILA foi pioneiro na implantação de um curso de extensão em logística no País. Criado com o objetivo de capacitar oficiais do Ministério da Aeronáutica para, através de pesquisa e desenvolvimento de novos métodos, moderni-

zar a logística de material e de serviço, o Celog (Curso de Extensão em Logística) tem duração de seis meses e está em seu segundo ano de realização. Pode ser freqüentado também por oficiais do Exército e Marinha, assim como por qualquer profissional civil que atue no setor de logística. "Hoje não existe mais diferença entre a excelência da logística militar e civil", destaca o major-engenheiro Carlos Alberto Valadares, do ILA.

A história do ILA está fundamentalmente ligada ao processo de modernização da Aeronáutica. No Comgap e nas diversas diretorias a ele subordinadas - Dirma (Diretoria de Material), Dirmab (Diretoria de Material Bélico), Direng (Diretoria de Engenharia), Dirinfe (Diretoria de Informática e Estatística) e DEPV (Diretoria de Eletrônica e Proteção ao Voo) - constatou-se a necessidade de contar com profissionais capacitados a enfrentar os novos desafios impostos pela modernização da Aeronáutica.

A Dirma, por exemplo, requer pessoal preparado para exercer as atividades de suprimento, manutenção, funções de provedoria, organização e gerenciamento de materiais, além de todas as atividades logísticas relativas aos itens a ser

movimentados entre as diversas Unidades da FAB. Do mesmo modo, a Dirmab necessita de suboficiais e sargentos aptos a executarem a manutenção dos itens bélicos ou assumirem a função de comandante de esquadrão de material bélico.

Dáí a necessidade de um núcleo de ensino e treinamento que preparasse os militares para trabalhar na manutenção, suprimento e gerenciamento de todos os sistemas afetos às atividades logísticas da Aeronáutica, assumindo tais operações com eficiência. Esses setores passaram a ser apoiados pelo ILA, que no organograma do Ministério da Aeronáutica fica diretamente subordinado ao Comgap, através da Dirma.

Hoje, com o aprendizado de técnicas e processos específicos, os alunos formados no ILA são aptos a colocar em prática desde uma simples inspeção de rotina em aeronave ou recuperação de uma pista de pouso que por qualquer motivo tenha sido destruída até a neutralização e destruição de artefatos explosivos de qualquer procedência, execução de projetos de aeródromos e gerenciamento de redes locais de microcomputadores, o programa de gestão pela qualidade total ou de sistemas de confiabilidade metrológica, entre outros.

das pela função Controle que irá verificar e comparar se os resultados obtidos estão de acordo com o que foi planejado. Quando finalizados, estes dois módulos, será possível ter total controle da manutenção das aeronaves, avaliando inclusive a produtividade dos técnicos responsáveis pelos reparos.

"O Siloms representa muito mais que uma melhora no controle das operações", relata o coronel-aviador Nelson Osório de Castro Filho, coordenador-geral do projeto. "O grande benefício é que poderemos ter uma visão clara do suprimento e da manutenção com uma rapidez incrível de acesso às infor-

mações, que além de racionalizar tempos vai diminuir substancialmente os custos", afirma.

Reparando deficiências

A inexistência de uma metodologia padrão, que dificultava o acesso às informações, acrescida da necessidade de respostas rápidas que agilizassem a tomada de decisões são apontadas pelos oficiais que formam o grupo-tarefa que desenvolveu o sistema como os principais motivos que levaram à criação de um aplicativo como o Siloms. Antes da implantação do projeto, quando um determinado lote de materiais

chegava ao parque de material, o trabalho manual era enorme. Emitia-se uma ficha para cada item, na qual eram anotadas todas as suas características. Em seguida, essas informações eram digitadas no sistema, que imprimia uma listagem, na qual se tinha uma visão geral de tudo que estava em estoque. O resultado era que às vezes uma peça podia levar 30 dias para efetivamente dar entrada no sistema. Por meio do Siloms, com uma única leitura no código de barras dos componentes, o banco de dados é automaticamente alimentado, mantendo as informações constantemente atualizadas. Durante este processo,

a equipe do grupo-tarefa SILOMS fez inúmeras pesquisas em várias Organizações Militares e em empresas civis, a fim de definir as diretrizes que seriam adotadas.

Para colocar o sistema em operação na organização-piloto (o Parque de Material Aeronáutico do Galeão), foram necessários três anos de trabalho sob um rígido cronograma dividido em sete fases: estratégia, análise, projeto, construção, documentação, transição e produção. Cerca de 160 militares foram treinados pelo ILA (Instituto de Logística da Aeronáutica), em conjunto com os técnicos do grupo-tarefa SILOMS, para aprender a operar o sistema (ver box).

Entre a fase de estratégia e a de transição para a primeira organização, utilizou-se aproximadamente 120 mil horas de análise e programação para que o resultado final estivesse de acordo com a necessidade logística da Força Aérea. "Todo este trabalho possibilitará a criação e adoção de uma ferramenta gerencial única, com padronização de métodos e processos, que poderá ser implantada em todas as unidades logísticas do Ministério da Aeronáutica, com um enfoque sistêmico, objetivando atender as necessidades gerenciais atuais e futuras, nos níveis operacional, tático e estratégico", diz o coronel-aviador Osório.

Depósito climatizado

Todo o trabalho desenvolvido no Parque de Material Aeronáutico começa quando o Ministério da Aeronáutica define a quantidade de horas-vôo que serão realizadas durante o ano. Determinam-se, por exemplo, quantas horas voará o Boeing 737 que transporta o presi-



Bandeirante C 95 A: Capacidade para transportar até 1.000 Kg de carga

dente da República e outras autoridades, a programação de decolagens para efeito de patrulhamento, transporte de cargas, missões de busca e salvamento, entre muitas outras funções desempenhadas pela Aeronáutica (ver box). De posse dessas informações, o Comgap (Comando Geral de Apoio), que coordena as diversas diretorias do Ministério da Aeronáutica, faz a programação de aquisição de suprimento - componentes, combustível, óleo - para a viabilização dos vôos.

Identificadas as necessidades, começa a aquisição, feita por comissões de compras em São Paulo, Londres e Washington, que adquirem o material e o enviam para o Darj (Depósito Aeronáutico do Rio de Janeiro), que funciona como um centro de distribuição, onde são consolidadas e separadas as cargas para abastecer os parques de todo o Brasil. Do Darj, a mercadoria segue, por exemplo, para o Parque de Material Aeronáutico do Galeão, onde se concentra o maior número de componentes, porque ali

se realiza a manutenção geral das aeronaves.

A armazenagem dos componentes das aeronaves segue uma metodologia especial. Afinal, não é simples estocar equipamentos que podem pesar até uma tonelada e custar alguns milhares de dólares. Por isso, no setor de suprimentos, instalado numa área de 10 mil metros quadrados, o cuidado com a qualidade do ambiente é intenso. No local onde ficam os itens de maior volume, como motores, hélices e turbinas, a área de armazenagem é climatizada: temperatura e umidade ambiente são rigidamente controladas. Além disso, é terminantemente proibido fumar, e o piso está sendo reformado para evitar o desgaste das empilhadeiras.

Em alguns casos, o depósito mantém separação de itens por aeronaves, divididos em corredores formados por estruturas metálicas. O cuidado com a armazenagem é percebido em cada detalhe. As prateleiras são forradas com folhas de isopor para evitar o contato dos

componentes com a superfície metálica, o que poderia danificá-los. Outro procedimento comum é a aplicação de uma carga magnética nos componentes, porque o atrito com o metal pode causar desmagnetização. Além disso, os motores são acondicionados a vácuo para evitar deterioração.

Paletes especiais

Uma das particularidades mais interessantes do processo de armazenagem da Aeronáutica são os paletes. O armazém possui cerca de 800 unidades do tipo comum, de madeira fabricadas lá mesmo, e que normalmente são utilizadas para o transporte das mercadorias. Já os itens que permanecem em estoque por mais tempo são tão especiais e caros que não podem ser colocados sobre esses paletes comuns. Para

resolver essa questão, foram desenvolvidos 400 paletes especiais, feitos de resina plástica. "Quando detectamos meios de melhorar nossas operações e diminuir o risco de comprometer a qualidade dos componentes, nós os colocamos em prática", explica o tenente-coronel José Roberto Coré, responsável pela administração do suprimento. "O palete de resina acaba com um de nossos maiores inimigos, os cupins. Além disso, não absorve umidade e tem resistência a abrasão."

Os métodos especiais de armazenagem não param por aí. A área de estocagem de pneus lembra um laboratório fotográfico. O acesso é restrito apenas a oficiais que desempenham trabalho relacionado ao depósito e as luzes são mantidas permanentemente apagadas, para evitar o desgaste dos pneus. Além disso, existe uma câmara frigorífica,

destinada aos produtos que precisam ser estocados a baixa temperatura. À medida em que a implantação do Siloms for se consolidando, cada uma dessas áreas terá um microcomputador que gerenciará as operações. O próximo passo é implantar o sistema no Parque de Material Eletrônico, onde estão centralizados os instrumentos de proteção ao voo como antenas e radares, e no Parque de Material Bélico, onde é feita a manutenção de mísseis, tanques de guerra e canhões.

"Sabemos que o trabalho que temos pela frente é muito grande, mas estamos certos de que o Siloms fará com que nossas operações se equiparem às mais modernas do mundo", diz o tenente-coronel aviador Nelson Osório de Castro Filho. "Este sistema representa um grande salto tecnológico para o Ministério da Aeronáutica."



UMA BOA BASE É FUNDAMENTAL PARA PRODUTOS DE QUALIDADE

EMPILHAMENTO COMPACTO, 12 TAMBORES POR M²; FACILITAM A CONTAGEM; EVITAM O ACÚMULO DE ÁGUA; FEITOS EM CHAPA DE AÇO, COM 3 MM DE ESPESSURA; NÃO DETERIORAM OU AMASSAM; DISTRIBUÍ UNIFORMEMENTE O PESO, REDUZINDO EM ATÉ 50% A CARGA APLICADA; PINTURA ELETROSTÁTICA APLICADA SOBRE PRIMER; POSSUEM ENCAIXES PARA GARFOS DE EMPILHADEIRAS; GARANTEM RESISTÊNCIA E SEGURANÇA NO TRANSPORTE.

PALETES 708: A BASE PERFEITA PARA A ESTOCAGEM DE TAMBORES.

OEMA
MOVIMENTAÇÃO DE MATERIAIS

R. CADIRIRI, 140 - PARQUE DA MOÓCA - SÃO PAULO - BRASIL - CEP 03109-040 - TELEFAX: (011) 966.5375

Supermercados na globalização

Atualmente presidente da ALAS (Associação Latino-Americana de Supermercados), entidade com sede no México formada por associações supermercadistas de vários países da América Latina, e presidente do Conselho da ABRAS (Associação Brasileira de Supermercados) Levy Nogueira é um entusiasta da modernização do setor. Foi um dos incentivadores da criação do Comitê de Paletização da ABRAS, que deu origem ao PBR (Paleta Padrão Brasil), e tem trabalhado junto ao setor para o aprimoramento da prática de conceitos logísticos. Nesta entrevista, o empresário fala como a aplicação de tecnologias como o ECR e o EDI podem melhorar a prática de processos logísticos nos supermercados.



Logística - Como tal conceito vem sendo colocado em prática pelos supermercados do Brasil e nos países integrantes do Mercosul?

Levy - A prática dos conceitos logísticos no setor supermercadista nacional ainda é incipiente. Entretanto, há um trabalho feito pela ABRAS (Associação Brasileira de Supermercados) que padronizou o palete no Brasil. No contexto de Mercosul, a questão é pouco discutida, mas o Chile e a Argentina estão caminhando para a padronização do paleta. A própria formação do Mercosul como bloco econômico traz instrumentos mercadológicos obrigatórios que devem estar presentes no futuro.

Logística - Quanto o setor deve investir em logística nos próximos anos?

Levy - Não temos a definição exata de quanto vamos investir. Falando mais em América Latina e Mercosul, os empresários estão interessados no assunto, mas os investimentos não devem ser de grande porte, pois ainda temos que aprender muito sobre os sistemas de movimentação e armazenagem. Há uma necessidade cada vez maior de aprimorar a logística para sermos competitivos num mercado globalizado e mais competi-

vo.

Logística - Que recursos tecnológicos os supermercados aprimoraram para sua plena execução?

Levy - A simples padronização do palete no Brasil foi fundamental. Investimos em informação, como cadastro de cliente, automação comercial e mecanização com empilhadeiras, recursos que ajudam a administrar a logística. O Martins, por exemplo, acaba de inaugurar um depósito totalmente automatizado.

Logística - Com a estabilização da economia, o empresariado brasileiro teve de se adaptar a uma nova realidade. Que práticas foram adotadas pelo setor supermercadista para continuar crescendo?

Levy - Os supermercados que estão se desenvolvendo e crescendo buscam se adequar à mudança que ocorreu no mercado. Essas empresas investiram em serviço e no atendimento ao cliente. Antes, quem produzia era quem estabelecia as regras. Agora, o consumo é que manda. O consumidor é mais informado e consciente e usufrui da alta competição existente. E como o supermercado está mais perto do consumidor, também tem buscado ampliar volumes, procurando margens menores. Novamente a logística é uma ferramenta fundamental nesse processo.

Logística - O que falta para que o setor coloque em prática conceitos como ECR (Efficient Consumer Response) e EDI

(Intercâmbio Eletrônico de Documentos)? Que benefícios serão agregados aos supermercados?

Levy - Falta em primeiro lugar a consciência de que temos muito a evoluir em termos de tecnologia. É preciso que o custo da tecnologia em hardware e software fique mais acessível à nossa realidade de mercado. Falando de ECR, é importante conscientizar que se trata do esforço conjunto para baixar custos e levar vantagens para o consumidor final. Já o desenvolvimento do EDI vai trazer ganhos em comunicação e no giro de estoques e com isso maior confiabilidade, pois a transferência eletrônica está menos sujeita a erros que no papel.

Logística - Qual dos países do



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

Mercosul está mais avançado em termos de aplicação de conceitos logísticos e de automação dos supermercados? Por quê?

Levy - O Chile é o país que está mais à frente no que se refere à logística, seguido do México. O Brasil e a Argentina estão no mesmo nível, e o restante está atrás. O motivo é que o Chile tem uma economia estável, liberdade de mercado e uma cultura de importação de processos, tecnologias e equipamentos. O México porque esteve com a economia equilibrada e devido à proximidade dos Estados Unidos, que provoca um aculturação intenso. Já o Brasil ficou contraído devido à reserva de mercado. Mas agora estamos avançando num ritmo até mais intenso do que nesses países.

Logística - Em que estágio encontra-se a paletização nos supermercados brasileiros?

Levy - Está num estágio ainda inicial mas com potencial para um desenvolvimento de paletização muito intenso. Já existe a adoção do PBR (Paleta Padrão Brasil). O Wal-Mart, que entrou no País com um padrão americano, foi convencido a adotar o PBR. Nas grandes empresas, mais organizadas, esse já é um passo consolidado. Em relação a outros setores da economia, estamos num ponto inicial.

Logística - O setor supermercadista tem números que medem a diminuição de avarias nos produtos por conta da utilização de paletes?

Levy - Não temos esses números, mas é notório que atualmente existem vantagens de trabalhar com produtos de maneira paletizada e mecanizada. A diminuição de desperdício e a facilidade para a organização dos depósitos para os supermercados são alguns exemplos. É impossível pensar na organização e informatização do controle de estoque sem que ele esteja organizado com paletes, racks ou porta-paletes.

Logística - Cada país integrante do Mercosul possui um padrão de paleta próprio? Não seria interessante um padrão comum a todos? Existe algum estudo sobre o assunto?

Levy - O Comitê de Paletização da ABRAS tem se reunido com representantes de entidades supermercadistas do Mercosul para a adoção do PBR. A intenção é fazer com que todos os países do Mercosul utilizem o mesmo padrão.

Logística - Como o gerenciamento de estoques automatizados pode ajudar os supermercadistas? Como está sua aplicação no setor?

Levy - A automação de estoque ainda está restrita a poucos supermercados no Brasil. Só os de maior porte têm sistemas automatizados e os internacionais como o Wal-Mart e o Carrefour. Esse é um fator fundamental hoje. Depósitos com reposição ágil contemplam a necessidade de um alto giro de

estoque, que é uma das premissas do processo atualmente.

Logística - Para o perfeito funcionamento da cadeia de abastecimento, é preciso que fornecedores, distribuidores e varejistas estejam em sintonia. Que atitudes os supermercadistas pretendem tomar para fazer parte desse processo?

Levy - O supermercado ainda ouve muitas queixas do fornecedor no que concerne ao recebimento de mercadoria. Temos muitas filas de espera de caminhões onde as etapas não são programadas. Já temos exemplos como o Wal-Mart, que tem entrega programada. Esse é o caminho para a melhor sintonia com o fornecedor. Faz parte do trabalho de desenvolvimento do ECR usar os vários instrumentos como o EDI e as entregas programadas. É a sintonia que devemos procurar para minimizar os custos de distribuição.

Logística - Que processos precisam ser revistos para a integração do setor supermercadista no Mercosul?

Levy - Nós precisamos estar cada vez mais intercambiando processos, tecnologias e experiências. A ALAS foi criada com essa finalidade. É necessário incrementar esse intercâmbio, porque muitos processos precisam ser revistos. O primeiro passo foi a criação de uma entidade. A ALAS é uma entidade política do setor que serve de fórum para a troca de experiências, idéias e tecnologias.

TRANSELEVADORES

SCHIEFFER

ARMAZENAGEM E AUTOMAÇÃO



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

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

**AUMENTANDO
SUA ECONOMIA
MINIMIZANDO
SEUS CUSTOS**

SCHEFFER S.A.-Brasil

R. Pedro Mezzomo, 255 - Jd. Los Angeles

CEP: 84071-210 - Ponta Grossa - PR

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

Para todos os setores

A Mercedes-Benz coloca no mercado uma opção para o transporte de mercadorias nos grandes centros urbanos. É o caminhão médio 1214 Urbano, que vem atender à solicitação de clientes que procuram por versões mais despojadas, sem perder o bom desempenho em suas aplicações. O veículo tem peso bruto total de 11,5 toneladas e foi idealizado para entregas rápidas de bebidas, botijões de gás, materiais de construção, hortifrutigranjeiros, laticínios, eletrodomésticos e outros. O caminhão é 250 quilos mais leve que seu antecessor, oferecendo com isso maior capacidade de carga. Com cabina avançada e grande área envidraçada, oferece maior visibilidade e mano-



brabilidade. Além disso, a cabina tem basculamento de 45 graus, facilitando os serviços de manutenção. Em seu interior, o motorista tem à disposição um sistema de ventilação de difusores direcionáveis e um painel com fácil acesso aos comandos e direção hidráulica. Outra característica é o bom desempenho em subidas, graças

ao motor OM 366, de 136 cv a 2.800 rpm e torque de 41 mkgf a 1.600 rpm, e ao câmbio G3/50 de cinco marchas, com relação de marchas mais adequada para os trajetos urbanos. O caminhão conta ainda com um chassi robusto e resistente, permitindo a montagem de diferentes tipos de carroçarias e equipamentos.

Frota automatizada

Gerentes de frota têm mais uma facilidade para trabalhar e comandar seu setor. A SGF Computadores Automotivos apresenta no mercado o microcomputador de bordo DatacaR, que difere dos outros do segmento pela integração de sensores ligados em pontos estratégicos do veículo. Dessa maneira, é mais viável medir a velocidade, a rotação do motor, monitorar o acionamento de pedais ou botões e até alertas emitidos pelas luzes do painel.

A partir da instalação dos sensores, o DatacaR avalia a distância percorrida pelo veículo e em quais condições: tempo ligado, tempo

em movimento, ocorrências e excessos de freadas ou arrancadas bruscas, entre outros. Os números obtidos são armazenados temporariamente em coletores de dados, de onde serão transmitidos para o computador da empresa.

Com o conjunto de tais informações, o gerenciamento automático dos procedimentos elimina papéis e digitação dos dados de bordo para os computadores. Além disso, o serviço de manutenção passa a contar com informações mais precisas sobre o funcionamento do veículo. Assim, o gerente responsável pela frota tem à disposição avisos sobre as condições do óleo e temperatura do motor, excessos de rotação, troca de pneus devido ao tempo de rodagem, independentemente de alguém ter de lembrar ou anotar.

Outro serviço que o DatacaR oferece é a Planilha Eletrônica de Bordo, que elimina as tradicionais comandas de papel. Através dela, o motorista informa cada etapa de seu trabalho à medida que ele for sendo executado. Como os dados são automaticamente armazenados, em períodos predeterminados podem-se realizar levantamentos úteis e acessíveis aos sistemas administrativos ou logísticos da frota.

Para o motorista, a planilha reduz o número de papéis para manusear e a quantidade de trabalho, já que o processo é automático. Para a empresa, também há redução de volume de documentos manipulados, os dados são repassados com maior rapidez, e as chances de alteração de informações são muito poucas.

Empilhadeiras robustas

Chegam ao mercado as novas séries das empilhadeiras Hyster: a H70-110XL2 Challenger e H135-155XL2 Challenger. O primeiro modelo foi desenvolvido para suportar cargas de 3.150 quilos até 4.950 quilos e, com seu tamanho reduzido, permite realizar trabalhos com facilidade e alta capacidade de manuseio.

Com sistema de torres tipo Vista, que amplia a visibilidade do operador no trabalho, o equipamento conta também com coluna de direção escamoteável de cinco posições, direção hidrostática e pedal Monotrol, combinando as funções de acelerador e sentido de marcha. Esse pedal possibilita aceleração e



mudança rápida, deixando as mãos do operador livres para o volante e alavancas hidráulicas.

Outra característica da H70 é o motor GM 4.3 litros de 6 cilindros e sistema de combustível GLP opcional, ignição computadorizada ou motor diesel Perkins série 1000 de 4.0 litros e 4 cilindros. Além disso, ela dispõe de freios auto-energi-

zantes, que têm capacidade para parar a empilhadeira rapidamente sem muito esforço no pedal.

Já a versão H135-155 XL2 tem mais espaço para as pernas e pés do operador e na altura da cabine. O modelo possui rodas pneumáticas, podendo operar com cargas de 6.075 quilos a 6.975 quilos. O seu motor GM V-6 a gasolina de 93 HP e GLP de 87 HP traz as vantagens da injeção eletrônica, ignição eletrônica, alternador e outros componentes acionados por correia plana com tensor automático.

Além do trem de força, há um sistema de direção hidrostática único. O conjunto de eixo de direção tem uma articulação de oito polegadas que, através de tirantes fixos, mantém a tração em linha reta e elimina os ajustes periódicos.

ACESSÓRIOS PARA EMPILHADEIRAS

METALSAUR

A SOLUÇÃO PARA MOVIMENTAÇÃO E ARMAZENAGEM DE MATERIAIS



Metalsaur é fabricante da mais extensa e avançada linha de acessórios hidráulicos e mecânicos para empilhadeiras da América do Sul. Seja qual for o tipo de carga a Metalsaur tem o acessório certo para solucionar o seu problema de movimentação e armazenagem. Com os equipamentos Metalsaur, você tem mais segurança, melhores resultados operacionais, muito mais economia, garantia, assistência técnica e peças de reposição.

METALSAUR ESTARÁ PRESENTE NA 7ª MOVIMAT

Metalsaur Equipamentos Ltda.

Matriz: Acesso à BR 285, Km 01 - Fone: (055) 375-4122 - Fax: (055) 375-4444 - Cx. Postal 15 - CEP 98280-000 - PANAMBI - RS.
Filial: Rua Bernardino Fanganiello, 705 - Casa Verde - Fone: (011) 858-1012 - Fax: (011) 858-1335 - CEP 02512-000 - SÃO PAULO - SP.



MOBILIZAÇÃO PUBLICITÁRIA LTDA

Tanque versátil

Aliando a fabricação de implementos rodoviários com a tecnologia do alumínio, a Randon S.A. e a Alcan Alumínio do Brasil desenvolveram o Tanque de Alumínio para Transporte de Combustíveis. O acessório tem capacidade para 35 mil litros de carga em até sete compartimentos independentes, permitindo ao transportador diversificar o tipo de carga (gasolina, óleo diesel, álcool, querosene, água ou petróleo) e racionalizar o transporte na distribuição junto aos postos de consumo.

O tanque, que pela sua leveza pode ser tracionado por veículo 4x2, foi desenvolvido para fazer carregamento e escoamento do



tipo botton loading, também conhecido como sistema lacrado de carregamento ou carregamento por baixo. Por isso, além de possibilitar maior rapidez na operação, elimina eventual liberação de gases na atmosfera. O seu formato é obtido pela tecnologia hidro-air-forming, empregada na fabricação das cabeceiras, quebra-ondas e

divisórias. Isso torna o equipamento mais resistente aos golpes da movimentação de líquidos durante o transporte, principalmente na aceleração e frenagem. A confecção em alumínio elimina a concentração de tensões de carga, agentes que causam a ocorrência de trincas. Para maior segurança, toda a fiação elétrica vem embutida em dutos especiais para transporte de cargas perigosas.

Rastreamento total

Incorporando o sistema de rastreamento via satélite Global Position System (GPS) à transmissão por radiofrequência, a Motorola e Braslaser trouxeram para o Brasil um novo sistema de comunicação e monitoramento de frota. A combinação possibilita que o equipamento realize a localização automática dos veículos por meio de um conjunto de 24 satélites, enquanto permite a troca de informações entre o motorista e a central de operações da empresa por radiofrequência.

Através dessa união pioneira, o produto funciona em duas etapas diferentes. Na primeira, o sistema baseado no GPS, desenvolvido pelo Departamen-

to de Defesa Americano, apresenta na tela do computador da central mapas urbanos digitalizados que incluem coordenadas de latitude e longitude.

Sobre tais mapas, são inseridas as figuras e a localização dos veículos monitorados pelos satélites, que estão na órbita terrestre a 20 mil quilômetros de altitude transmitindo sinais 24 horas por dia. Os veículos são equipados com uma antena adequada para captar os sinais dos satélites e um receptor capaz de registrar o intervalo entre transmissão e recepção de mensagens (tais como posição, horário e velocidade). Assim, é possível visualizar os veículos em tempo real na tela do computador da central de operações.

Paralelamente a essa etapa, há a comunicação de voz e dados entre os motoristas e a central,

por equipamentos de rádio em diversas faixas de frequência (VHF, UHF ou 900 Mhz). Para esse processo, instala-se no caminhão e na empresa um microfone oculto, um rádio troncalizado ou convencional e um transceptor para rastreamento MLU (Unidade Lógica Móvel). O MLU é um módulo rádio modem criado para receber as informações de sete sensores que gerenciam as operações do próprio veículo.

As principais vantagens do novo sistema são a possibilidade de manter dados constantemente atualizados, que agilizam tomadas de decisões, e a garantia de identificação rápida em casos de emergência e alerta. Além disso, pode-se gerar banco de dados e estatísticas para aplicações logísticas mais eficientes.

PRÊMIO VANTINE DE LOGÍSTICA

Ao completar 10 anos de atividade, a VANTINE & ASSOCIADOS, empresa de Consultoria Logística e Gestão Empresarial, com a intenção de incentivar o desenvolvimento da LOGÍSTICA entre universitários e profissionais, institui o PRÊMIO VANTINE DE LOGÍSTICA, que será organizado conforme o seguinte regulamento:

REGULAMENTO

art. 1º O tema a ser abordado é: **ESTRATÉGIA LOGÍSTICA PARA O ANO 2000**

art. 2º O trabalho deverá ter apenas um autor, que poderá concorrer com apenas um trabalho

art. 3º Os trabalhos deverão ser editados de acordo com a seguinte formatação:

- a) mínimo de 05 laudas e máximo de 10 laudas
- b) texto com fonte: "Times New Roman", tamanho 12, cabeçalho/Rodapé "Times New Roman", tamanho 10, Título "Times New Roman" tamanho 14.
- c) espaçamento simples
- d) margens: superior: 3,0cm
inferior: 2,0cm
esquerda: 3,0cm
direita: 2,0cm
- e) os trabalhos deverão ser impressos no formato A4, e em 02 vias assinado pelo autor.

art. 4º O concurso destina-se a:

- a) estudantes universitários - Prêmio Vantine Incentivo
- b) estudantes pós-graduação, mestrado e doutorado - Prêmio Vantine Pesquisa
- c) profissionais - Prêmio Vantine Profissional

art. 5º Premiação: Será concedida premiação ao 1º colocado de cada categoria, conforme segue:

- a) Prêmio Vantine Incentivo: inscrição livre no Logispoint e Seminários Nacionais organizados pela VANTINE&ASSOCIADOS EM 1997
- b) Prêmio Vantine Pesquisa: inscrição livre do Logispoint, Seminários Internacionais organizados pela VANTINE&ASSOCIADOS em 1997 e publicação do trabalho na Revista Logística Moderna,
- c) Prêmio Vantine Profissional: inscrição livre no Logispoint, Seminários Internacionais organizados pela VANTINE&ASSOCIADOS em 1997 e publicação do trabalho na Revista Logística Moderna

PRÊMIO ESPECIAL: o melhor trabalho de todas as categorias terá como premiação 01 viagem internacional na INTERLOG USA/97 - "International Advanced Logistics Study Tour"

art. 6º Os trabalhos serão avaliados e julgados por uma Comissão Julgadora coordenada pela Fundação Vanzolini ligada aos departamentos da Escola Politécnica de Engenharia de Produção da USP

art. 7º A VANTINE&ASSOCIADOS terá o direito de publicação dos trabalhos vencedores das 03 categorias, na Revista Logística Moderna ou outro órgão que julgar conveniente

art. 8º Fica vedado aos ganhadores das 03 categorias a publicação dos trabalhos sem prévia autorização da VANTINE&ASSOCIADOS

art. 9º Todos os trabalhos deverão ser entregues impreterivelmente até o dia 15.04.97. Ficam válidas as datas de postagem e carimbo do correio.

art. 10º Os trabalhos deverão ser encaminhados em envelopes para a VANTINE & ASSOCIADOS, Rua Cônego Eugênio Leite, 97, São Paulo, CEP 05414-010, e contendo em folha a parte os seguintes dados pessoais:

— a) Prêmio Vantine Incentivo:

- nome completo
- endereço completo (CEP, telefone, fax, E-Mail)
- nome da instituição de ensino e ano que está cursando

— b) Prêmio Vantine Pesquisa:

- nome completo
- endereço completo (CEP, telefone, fax, E-Mail)
- nome da instituição de ensino
- tema do curso ou do trabalho de intitulação

— c) Prêmio Vantine Profissional

- nome completo
- endereço completo (CEP, telefone, fax, E-Mail)
- nome completo da empresa onde trabalha
- função

Maiores informações

VANTINE&ASSOCIADOS

fone: (011) 853-5444

fax: (011) 3064-9733

E-Mail: vantinelogistics@ibm.net

HOME PAGE: <http://www.originet.com.br/vantinelogistics>

Marcha lenta

Morosidade na entregas ainda é entrave na região urbana de São Paulo

As iniciativas de modernização e racionalização no processo de descarga de mercadorias em redes supermercadistas instaladas na grande São Paulo ainda não são suficientes para solucionar os vários problemas que afetam a rotina de abastecimento na cidade. Pesquisa realizada pelo SETCESP (Sindicato das Empresas de Transportes de Carga de São Paulo e Região) mostra que o tempo de espera para entrega de mercadorias e a concentração de veículos em vias públicas continuam sendo entraves enfrentados pelos transportadores. Ficou constatado que os entregadores gastam em média 2h43 para concluir a entrega dos pedidos, comprometendo o trânsito nas regiões circunvizinhas a tais estabelecimentos.

A pesquisa "Tempo para descarga de mercadorias em supermercados" ouviu 938 motoristas de caminhões durante entregas em 20 grandes lojas varejistas, como Lojas Americanas, Carrefour, Eldorado e Wal-Mart. Sessenta e cinco por cento de tais estabelecimentos possuem boxes para o recebimento de cargas fracionadas, mas, ao mesmo tempo, 55% não têm qualquer tipo de critério para priorizar entregas de determinadas mercadorias. Outro dado que interfere na morosidade do processo de entrega é o fato de que 60% dos supermercados utilizam a mão-de-obra do transportador para separação e estocagem de produtos. Isso provoca a permanência por mais tempo do veículo no local, impedindo o melhor aproveitamento dos veículos nas entregas.

O período reduzido para a entrega de notas fiscais, antes mesmo da operação de descarga, é outro empecilho para a utilização do veículo em outras entregas, uma vez que a legislação não permite a circulação de mercadorias sem notas.

A pesquisa mostra ainda que a falta de previsão para reposição do estoque, aliada às eventuais liquidações, acaba transformando o caminhão em almoxarifado móvel de emergência, acarretando reentregas e circulação desnecessária.

Para solucionar tais problemas, o SETCESP sugere aos fornecedores o estabelecimento de prévio conhecimento das áreas de carga/descarga para a definição de políticas comerciais diferenciadas junto aos clientes. Outra alternativa seria a paletização intercambiável entre fornecedores-transportadores-destinatários. A padronização de embalagens confeccionadas com matéria-prima de boa qualidade e com identificação adequada também contribuiria para agilizar as entregas no centro urbano de São Paulo.

Aos supermercadistas caberia a intensificação de investimentos para readequação das áreas de carga/descarga, com vistas à implantação de centros de estocagem e distribuição. Cabe também ao setor estudar adequadamente os novos projetos de expansão, considerando a correta construção da loja e sua localização. Além disso, são de fundamental importância a implantação do palete padrão e a exigência de embalagens adequadas aos novos conceitos de movimentação e armazenagem.

DESTINO SEGURO

A decisão das empresas de seguro em não cobrir cargas muito visadas por quadrilhas organizadas está fazendo com que os transportadores que movimentam produtos como cigarros, medicamentos, eletroeletrônicos, pneus e autopeças redobrem os cuidados no que se refere ao gerenciamento de risco. Além da escolha com veículos especiais, outras alternativas vêm sendo colocadas em prática pelas transportadoras. A Atlas Transportes, por exemplo, equipou com computador de bordo 50% de sua frota de 77 veículos destinados somente para as viagens na grande São Paulo, visando detectar em seu escritório central desvios de rota ou qualquer outro sinistro. "É um recurso que dá a informação rápida, com tempo suficiente para contatar a polícia antes de a mercadoria ser desovada", observa Guilherme Lambrechts, diretor Comercial da transportadora.

Outras medidas colocadas em prática pela Atlas foram o carregamento em horários diferenciados, fracionamento das cargas mais visadas com outras e um teto de até 600 mil reais para o embarque de cargas. "Estamos gerenciando esses riscos com recursos próprios porque não podemos deixar de operar, mas não está sendo fácil", reclama Lambrechts.

Já a Transvase, há 13 anos no mercado cobrindo a região nordeste do País, tem preferência não movimentar cargas como medicamentos e cigarros. "É roubo na certa. Somos uma empresa de pequeno porte, então preferimos não correr riscos", argumenta Marcos Antônio Moreno da Silva, gerente financeiro da empresa, acrescentando que normalmente suas cargas são transportadas com escolta de empresas seguradoras.

Numa solução mais caseira, os caminhões da Transvale têm trafegado em comboios. "Saem pelo menos em dois veículos, fazendo troca de posições: uma hora um vai na frente e vice-versa durante todo o trajeto", explica Silva salientando que em caso de ter de transportar mercadorias visadas por quadrilhas de roubo de carga o recurso é distribuí-las em mais de um veículo, acomodando-as no centro da carroceria com outras mercadorias como itens de autopeças, por exemplo, mais difíceis de serem alvo de ladrões.

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

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

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

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

Central de Atendimento
011. 828 4600

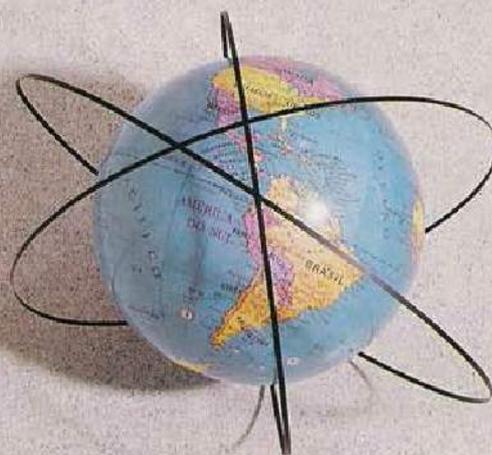


COLUMBIA

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

A SOLUÇÃO NO TRANSPORTE DE SEUS PRODUTOS

Sistema Integrado de Logística Columbia



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



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

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



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

DDF
Logística e
Distribuição Física

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