



Logística nos trilhos

Transformando as operações na malha sudeste,
a MRS inova a forma de gestão do setor ferroviário

ECR

Superando
restrições em busca
da eficiência

Infra-estrutura

Circle assume
operação logística
para a implantação
da Chrysler no Brasil

EDI

Santista Têxtil
integra-se
eletronicamente a
transportadoras para
ganhar agilidade nas
entregas

Um pé na estrada...

NÃO PODERIA DEIXAR DE NOVAMENTE AGRADECER.

ATENDÊ-LO TEM SIDO UM GRANDE PRAZER. PARA A ÁGUIA BRANCA CARGAS, O CLIENTE ESTÁ SEMPRE EM PRIMEIRO LUGAR.

AGORA SEI O QUE UM SISTEMA DE TRANSPORTES MODERNO E EFICIENTE PODE FAZER, APOIADO NA COMUNICAÇÃO VIA SATELITE...

...NA LOGÍSTICA, NA INFORMÁTICA E NOS PROGRAMAS DE QUALIDADE TOTAL!

É COMO CAMINHAR NA ESTRADA DO FUTURO.

COM A ÁGUIA BRANCA CARGAS ENXERGO NOVOS HORIZONTES!...

ISSO MESMO! SÃO CLIENTES COMO VOCÊ QUE FAZEM A ÁGUIA BRANCA CARGAS INVESTIR CADA VEZ MAIS PARA SER A MELHOR!

ÔPA! É UM NOVO CHAMADO! ALGUÉM ESTÁ PRECISANDO DOS MEUS SERVIÇOS!

ATÉ BREVE! CONTE SEMPRE COMIGO!

BIP! BIP!

...outro no futuro.

AGUIA BRANCA
CARGAS

Filiais-Polo:

Porto Alegre (RS): (051) 374-1155 Blumenau (SC): (047) 338-1711 Curitiba (PR): (041) 347-2111 São Paulo (SP): (011) 208-6199
Rio de Janeiro (RJ): (021) 560-1000 Belo Horizonte (MG): (031) 441-2774 Vitória (ES): (027) 346-1111 Salvador (BA): (071) 392-3122

Carta ao leitor

Ao completar 25 anos de carreira em Logística, tenho participado de todas as inovações e evoluções desta área no Brasil e no mundo! Através de nossa publicação, procuramos transmitir a você leitor, o que há de mais importante.

Nesta edição, a matéria de capa dá destaque à MRS LOGÍSTICA, que está desenvolvendo uma trajetória inovadora no contexto do transporte ferroviário, indicando grandes alterações para a efetiva implantação do intermodalismo continental.

Outro tema enfocado é o ECR (Efficient Consumer Response)



nascido nos EUA e introduzido no Brasil por iniciativa competente da ABRAS (Associação Brasileira de Supermercados) que incentivou e abriga o Associação ECR Brasil. Esse tema ainda será muito discutido pois poderá revolucionar os processos logísticos da cadeia de

abastecimento do canal de distribuição dos supermercados (80% das vendas de produtos de consumo com faturamento global de 50 bilhões de dolars em 1997).

Em meio a tantas reportagens interessantes, esta edição apresenta um artigo assinado por Francisco Tabajara de Brito (diretor da DDF) abordando o sistema tributário e seu impacto na logística.

E não param por aí! Aguarde para a próxima edição, grandes e importantes melhorias e inovações, visando oferecer a você o que há de melhor na Logística no Brasil e do mundo!

J. G. Vantine

LOGÍSTICA MODERNA

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

Circulação: Nacional
Tiragem: 10.000 exemplares

Diretor Responsável:
José Geraldo Vantine

Edição

BELVER
EDITORIAL

Filiada à

ANATEC

Rua Henrique Schaumann, 414 - 3º andar
CEP 05413-010 - São Paulo - SP
Tel: (011) 3064-9713 Fax: 853-0582

Publicidade:
Álvaro Belizzia Neto
Danika Schiffini

Coordenação Técnica:



Av. Nove de Julho, 4877
Conj. 101 B - 10º andar
CEP 01407-200 São Paulo - SP
Tel: (011) 853-5444
Fax: (011) 3064-9733

Home page:
www.vantine.com.br
E-mail: logistics@vantine.com.br

Direção Geral: Valdeci Verdelho
Gerente Administrativo: Regina Verdelho
Editoração e Fotolito: Fotofacto

IMPRESSÃO: GRANDE ABC EDITORA GRÁFICA S/A

CONSELHO EDITORIAL

Angelo Fossaluzza - Ford Argentina
Bernardo J.F.G. de Oliveira - Interfêrrea Serviços Ferroviários e Intermodais
Carlos Nelson Kohroser - Anfir - Associação Nacional dos Fabricantes de Implementos Rodoviários
César Suaki dos Santos - Martins Importação e Exportação
Floriano Amaral Gurgel - Poliag Consultoria Empresarial

- João Maurício G. Boaventura - AIM - Associação Brasileira das Empresas de Coleta de Dados
- Jorge Antônio Dib - Dib, Klein & Associados
- Luiz A. de Camargo Opice - Armazéns Gerais Columbia S.A.
- Luiz F. C. Novaes - L. F. Novaes Consultores Associados
- Nelson Barrizelli - USP - Universidade de São Paulo
- Maks Behar - Skam Indústria e Comércio Ltda.
- Roberto Teixeira - NTC - Associação Nacional das Empresas de Transportes Rodoviários de Carga

DESTAQUES..... 6

Circle assume a movimentação de máquinas e equipamentos para a implantação da fábrica da Chrysler no Brasil

MOVIMENTAÇÃO..... 14

Santista Têxtil implanta logística integrada para ganhar agilidade e eficiência no atendimento ao cliente

DISTRIBUIÇÃO..... 22

Associação ECR Brasil busca conscientização empresarial e melhorias estruturais

TRANSPORTES..... 26

Mercedes-Benz apresenta nova linha de caminhões

CAPA..... 18

MRS recupera a malha sudeste adotando novas estratégias operacionais e de logística



SEÇÕES:

<i>Editorial.....</i>	3
<i>Logispoint.....</i>	21
<i>Artigo.....</i>	28
<i>Romaneio.....</i>	29
<i>Novos Produtos.....</i>	30

**DESEJAMOS AOS NOSSOS LEITORES,
ANUNCIANTES, FORNECEDORES, CLIENTES E
AMIGOS UM NATAL DE PAZ E SAÚDE, E QUE 1998
SEJA PLENO DE SUCESSO E FELICIDADES.**



ARMAZENAGEM !



LONGA

Desde 1965

Longa Industrial Ltda.

Av. Marechal João Batista Mascarenhas de Moraes, 2200

06172-280 - Vila Quitaúna - Osasco - SP - Brasil

Fone: 011 7208.5392

Fax: 011 7208.5231

e-mail: longa@xpnet.com.br

Dimensões padrão :
vendas e locações
com pronta entrega

Divulgação



CD com tecnologia de ponta

Novo centro de distribuição da Garoto tem capacidade para 12 mil paletes

A Chocolates Garoto colocou em operação seu novo Centro de Distribuição. Totalmente informatizado, o CD, instalado em Vila Velha (ES), tem a capacidade de 85 mil metros cúbicos e sua altura, de 25 metros, é equivalente a um prédio de mais de oito andares. Consumindo investimento de 25 milhões de dólares, é um dos mais modernos centros de armazenagem e distribuição de produtos da América Latina. A capacidade de estocagem do Centro de Distribuição é de mais de 12 mil paletes da linha de produtos da empresa, que compreende desde bombons e tabletes, passando por coberturas e pastilhas, até ovos de Páscoa e artigos

de Natal. Outro diferencial da nova unidade é o transporte dos produtos realizado por sete transelevadores, totalmente automatizados, que deslizam sobre trilhos.

Sem qualquer contato manual, os produtos são dispostos em enormes prateleiras que cobrem as paredes do piso ao teto, tendo suas especificações registradas no sistema gerenciador informatizado. O cliente continuará com a garantia de receber sempre um produto novo, através do sistema Fifo (first in first out), o primeiro que entra é o primeiro que sai. Todo o processo, desde a paletização até a armazenagem, é totalmente automatizado, sendo necessário apenas um operador para verificar eventuais

anormalidades indicadas pelo sistema verificador. Segundo Ubiracy Fonseca, diretor de Logística, a unidade vai permitir o avanço da Garoto em termos de autonomia de armazenagem e de estratégia logística de distribuição. "Antes, éramos obrigados a recorrer a armazéns de terceiros. Com a nova unidade, vamos obter uma série de vantagens frente à concorrência", afirma Fonseca.

Construída ao lado da sede da Garoto em Vila Velha, a unidade foi idealizada em função da necessidade de estocar um volume cada vez maior de produtos com qualidade e eficiência, para atender as demandas do mercado interno e das exportações. A capacidade atual de

produção da Garato é de 110 mil toneladas/ano. "Parte do nosso projeto de expansão, com este novo CD, conquistamos agilidade sobre as operações de armazenagem e transporte, redução de custos e maior controle sobre o estoque. Ganhamos velocidade no atendimento ao cliente num momento importante,

onde a disputa pelo consumidor se acirra a cada dia no mercado", afirma Helmut Meyerfrund, presidente da Garato.

Para garantir a manutenção da qualidade dos produtos, o centro de distribuição terá uma temperatura média de 17°C, com umidade relativa de 55%, condições obtidas

graças a uma central de água gelada e uma subestação de energia exclusivas para a unidade.

Projetado pela empresa alemã Treptau & Associados e construído pela Preussag Noell, da Wüsborg, o Centro de Distribuição demandou quase dois anos entre o desenvolvimento de projeto e a construção.

Conexão Mercosul

Consórcio Mercovia inaugura centro unificado para controlar a movimentação de cargas entre Brasil e Argentina

Entrou em operação em dezembro o primeiro Centro Unificado de Fronteira da América Latina, com a entrega da ponte São Borja (RS) a Santo Tomé, cidade da província portenha de Corrientes. A ponte, de 1,4 quilômetros de extensão sobre o rio Uruguai, deverá atender o crescimento previsto de 15% no comércio entre o Brasil e a Argentina, representando cerca de 3 bilhões de dólares a mais de movimentação de carga até o ano 2000.

Construído pela Mercovia, um consórcio entre a italiana Impregilo, as companhias argentinas Iglis, Necon, José Chediack e as brasileiras Cigla e Usifast Logística Industrial, o projeto consumiu 40 milhões de reais e vai abrigar, além da ponte, os acessos rodoviários e

o Centro de Fronteira dos dois países numa área de 285 hectares. O novo Centro Unificado compreende um setor de controle de passageiros, veículos particulares, ônibus de transportes locais e internacionais, pátio alfandegado de 100 mil metros quadrados para controlar entradas e saídas de mercadorias provenientes dos dois países, zona de inspeção física de cargas, laboratório e armazéns. "Será oferecido um conjunto de serviços para facilitar o transporte de mercadorias de maneira segura e rápida", explica Massimiliano Bellini Trinchi, diretor da Mercovia.

O Brasil e a Argentina possuíam até então somente um corredor terrestre de comércio na cidade de Uruguaiana, por onde

escoa 50% das mercadorias, uma média de 800 caminhões por dia. O crescimento dos negócios, permitido pelos acordos do Mercosul, estava saturando a região e ocasionando frequentes atrasos na entrega. Com o novo centro, cujo movimento diário previsto é de 400 veículos, estima-se uma economia de 14,4 milhões por ano nas trocas comerciais. A distância de São Paulo até a região da fronteira, incluindo a província de Corrientes, diminuirá em 200 quilômetros. Segundo Trinchi será gerada uma receita anual de 7,4 milhões ao consórcio. "Cerca de 4,8 milhões deverão vir do pedágio e 2,6 milhões do armazém e pátio de estacionamento, planejado inicialmente para 350 caminhões", fala trinchi.

Apoio logístico

Circle assume a importação das máquinas e equipamentos para a unidade da Chrysler no Brasil

Todas máquinas e equipamentos destinados à implantação da fábrica da montadora americana Chrysler no Brasil serão trazidas para o País pela Circle Fretes Internacionais. A empresa, especializada em logística e transporte multimodal de cargas, será a responsável pela importação, transporte, desembarço e entrega de todos os equipamentos da nova fábrica em São José dos Pinhais (PR), que irá produzir a picape Dodge Dakota.

O transporte será totalmente marítimo, através de navios da empresa chilena CSAV e o desembarque das cargas será no porto de Paranaguá. As operações de embarque dos equipamentos iniciaram em setembro com o desembarço

de três contêineres no porto de Santos e seguiu para Paranaguá, onde foi transferida para caminhões, porque o navio com a carga não faz escala no Porto de Paranaguá. Todo o projeto envolverá aproximadamente 800 contêineres de 40 pés (12 metros) até o primeiro semestre de 1998.

Esse tipo de operação não é novidade para a Circle, que já realizou operação semelhante para a implantação das fábricas da Chrysler na Áustria e Argentina. "A experiência adquirida nestes projetos foi fundamental para termos as melhores condições de organizar o projeto de instalação da montadora aqui no Brasil", explica Peter Gilbert, presidente mundial da Circle.



Peter Gilbert, presidente da Circle

Com investimentos previstos de 315 milhões de dólares, dos quais 125 milhões serão destinados à construção civil e equipamentos, a unidade brasileira da Chrysler terá cerca de 200 mil metros quadrados de área construída e uma capacidade total de produção de 40 mil veículos. A companhia pretende inicial a produção no País a partir de junho de 1998, com uma produção de 12 mil unidades.

Pronta entrega

A reestruturação da área de Peças e Acessórios da Volkswagen do Brasil está tomando mais rápida a entrega de peças aos concessionários e, consequentemente, o atendimento aos clientes. A rede de revendas passou a fazer pedidos à fábrica por meio do Sivolks (Sistema de Informações Volkswagen), um sistema on line que permite consultar, por computador, a disponibilidade de cada um dos 65 mil itens estocados no depósito de peças da montadora. Para concessionários distantes até 100 quilômetros do depósito, localizado na

fábrica de São Bernardo do Campo (SP), o pedido feito até as 12 horas num raio de 400 quilômetros, chega ao destinatário, no máximo, às 19 horas do dia seguinte. Acima dessa distância, a peça solicitada até as 17 horas é recebida em dois dias. O prazo vale para qualquer item.

Se a peça procurada não estiver disponível no depósito da fábrica, o Sivolks informa a data e o horário em que ela estará no estoque, além de indicar o último concessionário que a adquiriu, para que o cliente seja atendi-

do prontamente.

A área de Peças e Acessórios da montadora também vem utilizando o sistema de transporte porta-a-porta para unidades paradas: uma transportadora contratada faz entregas em todo o País, independente do volume requisitado. Nesse esquema, a Volkswagen consegue atender 95% dos pedidos, na primeira solicitação, com uma equipe de 20 funcionários. A meta é que até janeiro de 1998, o prazo máximo do transporte de peças caia de 10 dias para 36 horas, em todo o território nacional.

SCHEFFER

ARMAZENAGEM E AUTOMAÇÃO

TRANSELEVADORES SCHEFFER COM SISTEMA DE AUTO-TRANSFERÊNCIA



Com alta tecnologia, custo benefício e eficiência comprovada, os Transelevadores SCHEFFER armazenam seus produtos em mínimos corredores, máxima altura e com aproveitamento total do espaço. O sistema de auto-transferência permite que os transelevadores atuem em vários corredores sem necessidade de transferidor, economizando tempo e custo. Capacidade variável de carga, velocidade de translação e elevação simultânea. Segurança e eliminação total de danos e riscos à estrutura, à carga e mão de obra. O equipamento funciona na versão totalmente informatizada e/ou eletromecânica com precisão na locação das cargas.

EXECUTAMOS PROJETOS ESPECIAIS DE ACORDO
COM AS NECESSIDADES DOS CLIENTES.

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
E-mail: scheffer@centerline.com.br
WEB-<http://www.foodnet.com.br/scheffer>



Porto privado

Vitória ganha novo porto particular

Com investimento de 20 milhões de dólares, o Sistema Empresarial Otacilio Coser (Seoc) está construindo um porto privado em parceria com a Nativa Engenharia. Previsto para entrar em operação no final de 1998, o porto, instalado em Vitória (ES), facilitará significativamente o escoamento dos produtos e promoverá relevantes ganhos na produtividade da Coimex Armazéns Gerais, empresa do grupo Seoc.

A Companhia Portuária Vila Velha S/A, localizada na baía de Vitória, constituída para construir e operar o porto, deverá movimentar cargas como automóveis e contêineres. A companhia tem rota aérea interligada aos armazéns da Coimex por meio de ramal ferroviário. O porto terá dois berços, cada qual com 250 metros, e poderá receber navios de quarta



Grupo Seoc é especializado em importação e exportação

geração com até 30 mil dwt.

Os armazéns da Coimex, instalados em duas áreas de Vitória, oferecem serviços integrados, concebendo soluções desde a origem das mercadorias até a total disponibilização ao consumo. A empresa assume o processamento das importações e exportações,

armazenagem alfandegada e geral, serviços de pré-distribuição, a customização das mercadorias, a separação dos pedidos, o controle de estoques e a expedição.

Fundada há 20 anos com o objetivo de rebeneficiar e estocar grandes volumes de café, pimenta do reino, algodão, cravo Índia e outras especiarias, a empresa é uma das poucas companhias brasileiras habilitadas pela Secretaria da Receita Federal, a operar Estações Aduaneiras Interiores, nas quais os produtos armazenados são considerados, para efeitos fiscais, em solo estrangeiro. No processo de importação, as mercadorias estocadas nas estações aduaneiras continuam sendo de propriedade dos exportadores estrangeiros até a sua nacionalização. Caso não venham a ser internadas no País elas podem ser reexportadas aos países de origem.

O Grupo

O Sistema Empresarial Otacilio Coser (Seoc), com sede em Vitória (ES), tem faturamento anual de 2 bilhões de dólares. Com negócios voltados para o comércio exterior, o grupo iniciou suas atividades há mais de 40 anos comercializando café. Atualmente o Seoc mantém relações comerciais com países dos

cinco continentes. O grupo, que adotou uma política de horizontalização de seus negócios, é formado por três divisões: Comércio Exterior, Automotiva e Agropecuária.

Toda estrutura de importação da Coimex Trading opera uma logística completa, desde a guia de importação, até a entrega do produto.

Modal mineiro

Sul de Minas Gerais ganha estação aduaneira

A região de Minas Gerais, que reúne as cidades de Barbacena, Conselheiro Lafaiete até Três Rios, no Rio de Janeiro e o Sul de Minas Gerais, que envolve Três Corações, Cambuquira, Baxambu e outras cidades, estão sendo diretamente beneficiadas com o início das operações da Estação Aduaneira Interior (Eadi), instalada em Juiz de Fora (MG).

A empresa Multiterminais Alfandegados do Brasil investiu 2 milhões de dólares no projeto, que envolve um armazém de 10 mil metros quadrados,

pátio de 20 mil metros quadrados em um ramal ferroviário de 600 metros de extensão. O local deverá absorver procedimentos de importação e exportação, normalmente realizados nos portos e aeroportos ou nas suas proximidades, para agilizar a movimentação de mercadorias nesta região.

O principal cliente da nova estação será a Mercedes-Benz, com fábrica em construção a 3 quilômetros de distância da Eadi. Prevista para entrar em operação em dezembro de

1998, na nova unidade a montadora deverá produzir seu novo carro popular Classe A.

Para realizar a operação logística para a Mercedes-Benz, a Multiterminais firmou acordo de operação com a alemã Rhenus Automotive Logistics, formando a Multi-Rhenus, exclusiva para o atendimento da área automobilística.

Segundo Marcus Vinicius Pratini de Moraes, presidente da AEB (Associação de Comércio Exterior do Brasil), um dos maiores problemas a limitar a competitividade dos produtos brasileiros é a logística. "Essa Eadi, como outras que estão em criação, simboliza o ingresso do País na logística moderna", acredita Pratini.

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 Equipamentos Ltda.

Mãtriz: Acesso à BR 285, Km 01 - Fone: (055) 375-4122 Fax: (055) 375-4444 - Cx. Postal 15 - CEP 88260-000 PANAMBI - RS - BRASIL

Filial: Rua Bernardino Fanganiello, 705 - Casa Verde Fone: (011) 858-1012 - Fax: (011) 858-1335 CEP 02512-000 - SÃO PAULO - SP - BRASIL

ISC SAUR
9001

E-Mail: metalsaur@missoes.com.br

AGÊNCIA CRIAÇÃO PUBLICITÁRIA LTDA.

Buscando padrão

ABML trabalha na normatização das estruturas de armazenagem

A ABML (Associação Brasileira de Movimentação e Logística) vem dando os primeiros passos para a padronização das estruturas de armazenagem. A entidade criou, em setembro, o Departamento de Estruturas de Armazenagem cuja principal finalidade será discutir os tipos e medidas das estruturas de armazenagem utilizadas no mercado nacional e definir matérias-primas e medidas adequadas para se estabelecer um modelo padrão de estruturas de armazenagem.

Na primeira reunião do departamento, discutiu-se a padronização das estruturas como uma das prioridades nos trabalhos a serem desenvolvidos pelo grupo. Rogério Scheffer, diretor da Águia Sistemas de

Armazenagem e Conselheiro do novo departamento da ABML, salienta que a necessidade da padronização surgiu da inexistência de parâmetros de dimensionamento e de comparativos de qualidade que pudessem balizar o mercado. "O objetivo do grupo é resgatar tudo que já foi discutido no Brasil sobre normatização e colher informações sobre normas vigentes em outros países para depois propor um modelo que se adapte à realidade brasileira e que seja uma versão evoluída das normas existentes", explica Scheffer.

Entre as medidas práticas que já foram tomadas, está a criação de um subcomitê que coletará as informações necessárias para dar prosseguimento aos

trabalhos. "A padronização será uma consequência da normatização, que na medida do possível, terá uma amplitude tal que inclua variáveis relacionadas a todos os elementos que compõem um projeto", acredita Scheffer.

Alguns dos benefícios gerados pela normatização são a evolução tecnológica dos produtos, com custos menores, maior segurança para os usuários, maior coerência entre os fornecedores, além dos reflexos nos equipamentos complementares. Na maioria dos países desenvolvidos, a normatização e a padronização de estruturas de armazenagem são temas relativamente antigos, o que torna a questão ainda mais imediata dentro do contexto da globalização.

Sua área de armazenagem acaba de ser ampliada.

Rack GP 10

Rack MG 03

Blockpallet

Porta-Paleta

Rack MG 05

A Parmatec produz diversos modelos de racks que permitem ampliar consideravelmente a área de armazenagem, com uso integral do espaço disponível, possibilitando a movimentação dos produtos com rapidez e segurança a custos reduzidos. A Parmatec oferece ainda outros produtos e sistemas construídos com a mais moderna tecnologia.

PARMATEC®
PARMATEC
PARMATEC

Parmatec Indústria e Comércio Ltda.
Rua. Guaranésia, 912 - Vila Maria
02112-001 - São Paulo - SP - Brasil
e-mail: parmatec@dialdata.com.br
site: <http://www.parmatec.com.br>
TELEFAX: (011) 6954-3811

Agora você pode mudar!!!

Mudando para a 3400* da **Intermec**
você terá tudo das melhores concorrentes:

Resolução 203 dpi, Impressão Térmica, Impressão por Termo
Transferência e Velocidade de Impressão de 2" a 5".



E mais: a garantia de 13 meses,
atendimento técnico nacional, manual em português
e o melhor preço do mercado:

US\$ 2,199.00**

30
years of
excellence

1966-1996



Ligação gratuita de 9h às 18h

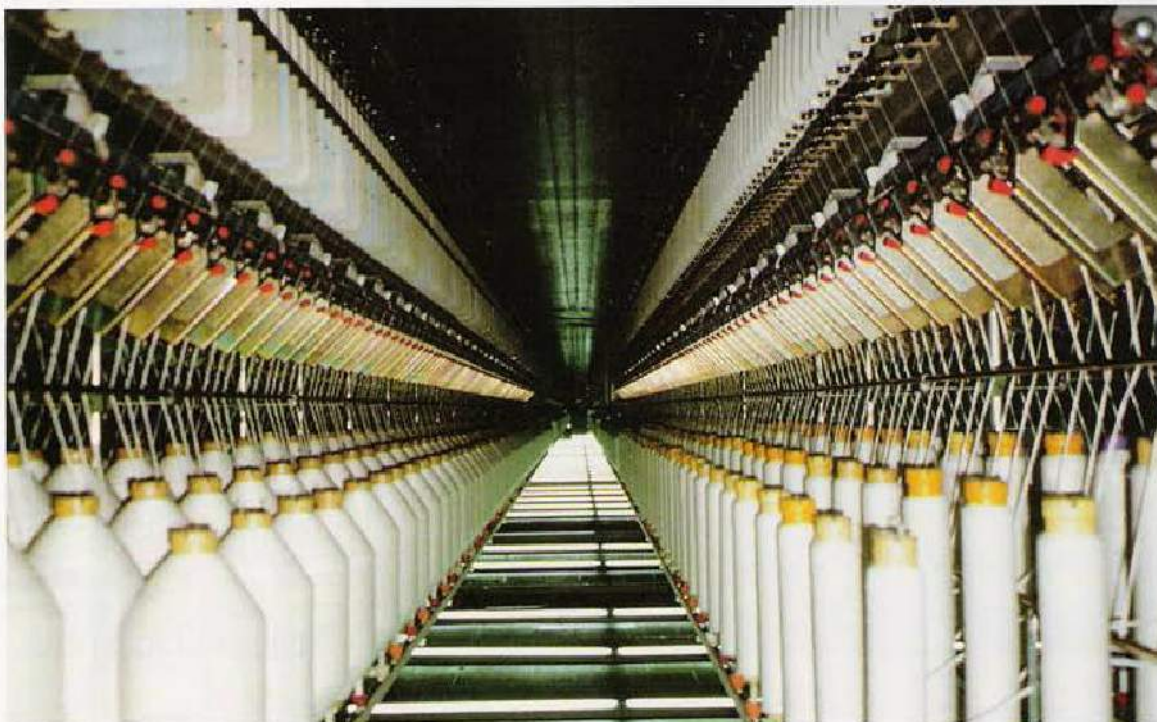
035-800-3333

E-mail: ics@icm.net

HomePage: <http://www.intermec.com>

Linha direta

Integrando as áreas de transporte, suprimento e logística, a Santista Têxtil ganha agilidade e eficiência no atendimento ao cliente



A linha de produção passou a trabalhar com programação precisa

Alpagartas-Santista Têxtil (AST), principal fabricante nacional de Denim e Brim, fecha 1997 comemorando os resultados do amplo projeto de reformulação de suas operações de produção, vendas e distribuição.

A integração eletrônica via EDI (Intercâmbio Eletrônico de Dados) com as oito transportadoras responsáveis pela entrega mensal, consolidada em junho, foi uma das

últimas etapas do processo de otimização das operações. Atualmente a empresa faz eletronicamente a conferência do frete, da carga transportada e dos pedidos atendidos. Dessa forma, são emitidos relatórios semanais das entregas e consegue-se fazer uma avaliação mensal da performance de cada uma das transportadoras. "Antes esse tipo de avaliação era muito subjetivo, porque analisava-se a qualidade do serviço prestado

a partir de reclamações e de relatórios imprecisos", recorda José Ney Helfenstein Fonseca, diretor de Logística da empresa. Também o controle de frete era feito manualmente um a um, mobilizando mão-de-obra específica para tal levantamento. Com o EDI, o custo é gerado eletronicamente, a transportadora checa os valores e se não for constatada nenhuma discrepância, o pagamento pode ser efetuado. O sistema de EDI associa-

do a outras mudanças operacionais permitiu também que as oito transportadoras assumissem a distribuição de cerca de 6 mil toneladas de carga, a mesma quantidade entregue anteriormente quando 50 transportadoras assumiam a distribuição. "Passamos a ser mais exigentes com as transportadoras. Hoje elas sabem que estarão nos atendendo desde que atendam nossas expectativas", diz Fonseca.

Para chegar a esse nível de operacionalização com seus parceiros, no final de 1996, a Alpargatas Santista Têxtil iniciou uma triagem entre as 50 transportadoras que faziam a distribuição de sua produção no País, escolhendo as que reuniam melhores condições para atender todas as suas exigências. Ter uma base de automação foi um dos pré-requisitos da empresa. "Dividimos o País em 10 regiões e escolhemos os melhores fornecedores para cobri-las", explica Fonseca.

Além disso, a equipe de 53 vendedores passou a trabalhar em campo munida de notebook. Isso permitiu maior agilidade na entrada dos pedidos na fábrica. Com esse recurso, qualquer pedido efetuado em qualquer parte do País dá entrada nos terminais da AST em 12 horas, mesmo tendo diminuído o número de escritórios regionais de vendas de seis para quatro. "Munido de computador, o vendedor tornou-se um escritório móvel. Ele envia seus pedidos à noite e no dia seguinte pela manhã, quando dá entrada no sistema, é munido de todas as informações que

vão interferir nos seus trabalhos: posição de crédito de determinado cliente, atualização de cadastro, cotas, etc.

Outra inovação foi a criação de uma central de atendimento com quatro operadoras que funciona online com a área de estoque. Dessa forma as operadoras podem checar no momento da retirada do pedido se a mercadoria solicitada está disponível ou não em estoque. Além disso, já estão implantados, em duas unidades, depósitos verticais endereçados, onde o produto tem local definido dentro do depósito seguindo o sistema FIFO (o primeiro que entra é o primeiro que sai), eliminando erros de inventário e de conferência na expedição, que passou a ser feita por radiofrequência.

Nesse esquema, a AST consegue atender uma carteira de quase 4 mil confecções espalhadas pelo Brasil com o compromisso de entregar qualquer pedido em no máximo cinco dias. "Temos conseguido atingir 98% de eficiência no que se refere a atendimento de pedidos", ressalta Fonseca.



José Ney Fonseca, diretor de Logística

Na modalidade de pronta-entrega de roupas profissionais, os pedidos solicitados via central de atendimento até as 11 horas, saem para entrega no mesmo dia. Após este horário ficam agendados para serem entregues no dia seguinte pela manhã. "Conseguimos estabelecer uma sincronia entre os setores de suprimentos, transportes e logística. É um conjunto de programação de produção, de pedido e vendas, que monitora a fábrica, e permite que as solicitações possam ser atendidas nos seus devidos prazos", observa Fonseca.

A companhia

Criada em abril de 1994, a Alpargatas-Santista Têxtil (AST) reúne as instalações industriais de produção de tecidos Denim (índigo) e brim da São Paulo Alpargatas, da Santista e da Santista Têxtil, empresas com mais de meio século de tradição no setor têxtil brasileiro. A companhia possui sete fábricas (Americana (SP), Tatuí (SP), Paulista (PE), Nossa Senhora do Socorro (SE), Aracaju (SE), além de Tucumán e Santiago Del Estero,

ambas na Argentina. O grupo integra ainda nove usinas de algodão (oito no Brasil e uma na Argentina), atendendo o mercado através de cinco escritórios de venda, localizados no Brasil e Argentina. Com esse parque industrial, a Alpargatas-Santista Têxtil tem capacidade de produção de 150 milhões de metros lineares e é a maior exportadora têxtil do Brasil, com 102 milhões de dólares vendidos ao exterior em 1996.

Não é todo dia que se pode



Quando hoje você ouve falar de Logística Integrada, Palete Padrão Brasil, ECR, Just in Time, Pippeline, Supply Chain Management, Cross Docking, EDI, Código de Barras, Distribuição Física, Sistema Integrado de Embalagem, Planejamento, Operação de Transportes pode ter certeza de uma coisa: a marca Vantine Consultoria está associada a esses conhecimentos que as empresas brasileiras utilizam cada vez mais.

Isso porque Vantine, no Brasil, significa Logística, uma história de 25 anos iniciada na General Motors, quando o recém-formado engenheiro José Geraldo Vantine começou na profissão como responsável pela área de planejamento de movimentação e armazenagem de materiais. Em três anos tornou-se Superintendente do setor. A Logística, uma paixão, acabou por levá-lo à criação da Vantine Consultoria, até hoje a primeira e única empresa especializada em Logística e Gestão Empresarial com as atividades de consultoria, treinamento e desenvolvimento gerencial.

Quando se fala da marca Vantine, fala-se também de pioneirismo: criação do Palete Padrão Brasil; do Comitê Permanente de Paletização da Abras; do Grupo Benchmarking; da

(*) Relações internacionais com: Council of Logistics Management (USA), Ohio State University (USA), Food Marketing Institute (USA), University of North Carolina (USA), Asociación Argentina de Logística Empresarial e Centro Español de Logística (Espanha).



comemorar

25 anos

vivendo

Logística

Revista Logística Moderna, primeira publicação do País totalmente dedicada à Logística; do Veículo Urbano de Carga; do Comitê de Distribuição Urbana da Abras; do Clube da Logística; da Associação Brasileira de Logística; do Imam (co-fundador), da Comissão de Embalagem, Movimentação, Armazenagem e Transporte do Ministério da Indústria e Comércio e por aí afora.

O pioneirismo da marca Vantine também se verifica no segmento de desenvolvimento profissional: palestras, seminários e conferências, no Brasil e no Exterior, assim como viagens técnicas de estudo aos centros internacionais de excelência em Logística sempre foram marcas registradas da Vantine Consultoria, que mantém relações internacionais com as melhores instituições mundiais de Logística(*).

Hoje, 25 anos depois, podemos dizer — e o mercado sabe disso pela nossa história — que fazemos a mesma Logística dos centros internacionais de referência, com a grande vantagem de entendermos profundamente a realidade brasileira e latino-americana.

Vantine Consultoria, a marca da Logística.

Florida (USA), Institute of Logistics (UK), University of Cranfield (UK), Association Française pour la Logistique (França), Associazione Italiana di Logistica,

Uma outra rota



MRS recupera a malha sudeste adotando novas estratégias operacionais e de logística

A ineficiência e improdutividade da malha ferroviária nacional, parte significativa do chamado Custo Brasil, vem perdendo terreno nos trilhos nacionais desde que o governo iniciou o processo de privatização. Pelo menos no que diz respeito a malha sudeste, que compreende 1.633 quilômetros de extensão das regiões metropolitanas do Rio de Janeiro, São Paulo e Belo Horizonte, a modernização operacional e o desenvolvimento de sistemas logísticos adequados estão recuperando o trecho ferroviário mais rico do País. Integrada aos portos do Rio, Sepetiba e Santos, a malha Sudeste movimentava quase 70% do PIB (Produto Interno Bruto). O trecho, que até o ano passado transportava 45 milhões de toneladas de carga ao ano, vai fechar 1997 carregando 52 milhões toneladas e a meta para 1998 é chegar

a 59 milhões de toneladas, mantendo um ritmo de crescimento de 15% ao ano até 2000.

Essa performance se deve a drásticas mudanças promovidas pela MRS Logística, empresa formada por várias usuárias do sistema ferroviário (veja quadro), que arrendou a malha sudeste por quase 900 milhões, para exploração por 30 anos. Na negociação, a MRS recebeu da Rede Ferroviária Federal quase 400 locomotivas, em sua maioria em estado precário e um sistema de gestão arcaico e burocrático. "Havia uma total deterioração: locomotivas e vagões quebrados, linhas e trilhos interrompidos e inexistência de sistemas integrados de informática. O micro mais moderno que havia era um PC 386", lembra Mauro Knudsen, presidente da empresa.

Para reverter esse quadro, o primeiro passo da empresa foi avaliar quantas locomotivas poderiam ser recuperadas. Constatou-se que 250 delas tinham condições de aproveitamento. Através de contratos com a General Motors e com a General Electric as mesmas estão sendo reformadas, ganhando de seis a oito anos de vida útil. Só este ano a empresa já investiu 100 milhões de reais, dos quais 60% foram para a reforma de locomotivas e de três mil vagões.

Para ganhar qualidade nos procedimentos internos, além de adquirir novos computadores, MRS implantou um sistema holandês de informações gerenciais.

O consórcio

A MRS é formada por empresas siderúrgicas, de mineração e cimenteiras, antigos usuários da ferrovia. Veja quais são:

ABS Empreendimentos Imobiliários, Participações e Serviços; Celato Integração Multimodal S/A; CSN (Companhia Siderúrgica Nacional);

Cosipa (Companhia Siderúrgica Paulista); Feterco Mineração S/A; Fundação Caemi de Previdência Social; Gerdau S/A Siderúrgica; MBR (Minerações Brasileiras Reunidas S/A); Ultrafértil S/A e Usiminas (Usinas Siderúrgicas de Minas Gerais S/A).

Denominado Baan, o programa permitiu a organização de um banco de dados integrado de toda a companhia, que pode ser acessado por todas as áreas para análise de relatórios financeiros, de movimentação de cargas, etc. "Ele vai customizando os dados de acordo com o interesse de cada área. Isso evita retrabalho, garantindo consistência e uma base única de dados. Dessa forma obtemos um controle mais apurado dos custos e gastos com manutenção, administração e pessoal.", explica Alberto Régis Tavora, diretor administrativo financeiro da MRS.

A consolidação desse sistema integrado de informações deverá ser concluída até o último trimestre de 98, quando deverão ter sido investidos um total de 8 milhões de dólares.

Na área operacional a empresa está adquirindo trilhos e outros materiais para as vias permanentes. Além disso, vem sendo implantado o Sislog, um sistema de logística para ferrovia, que irá fazer o rastreamento de todos os trens e,

consequentemente, das cargas movimentadas. "Isso vai permitir maior controle e aproveitamento das locomotivas", garante Tavora.

Outro sistema em fase de implantação é o GPS (Global Positioning System) de rastreamento por satélite, que dá a latitude e longitude da locomotiva, permitindo troca de informações com a central. Ele vai substituir um sistema de rádio que apresenta limitações técnicas, como por exemplo, dados precisos sobre o trem durante o trajeto.

O GPS já está instalado em 40 locomotivas e deve ser implantando na totalidade da frota no próximo ano. "Vamos rastrear a locomotiva ao longo de todo o trajeto da movimentação, repassando as informações aos clientes, que poderá acessá-las pela Internet. Dessa forma, o usuário poderá saber em qual trem está sua carga, a que horas ele partiu, qual seu horário de chegada ao destino, etc.

Estratégias

Trafegando principalmente minérios, carvão, produtos side-

rúrgicos, grãos, alimentos e contêineres, a meta da MRS agora é atrair outros segmentos, como a indústria automobilística e de autopeças, construção civil, agricultura, produtos florestais, madeira e celulose, além de ampliar a área de contêineres. Para isso, a MRS contratou a A.T. Kearney, que vem desenvolvendo as estratégias comerciais de médio e longo prazo, levantando qual será o mercado alvo, os clientes em potencial, etc. "Pretendemos partir para a aplicação das ações a partir de 99", diz Knudsen.

Outro projeto futuro é a aquisição de unidades mais modernas, de menor peso, que oferecem uma melhor relação de peso versus carga útil. "As atuais são pesadas e antigas. Os nossos vagões pesam 27 toneladas e carregam 90 toneladas úteis. Pretendemos ter vagões de 20 toneladas carregando 100 toneladas de carga. Isso permitiria agregar mais unidades a cada locomotiva. O que é feito atualmente por cinco locomotivas, poderá ser feito por apenas duas", justifica Tavora.

Um ambicioso projeto de logística também vem sendo de-

talhando pela MRS, através da Vantine Consultoria e a Transplan. O projeto, previsto para ser concluído em março de 1998, deverá definir a forma como a MRS trabalhará seus terminais. "A intenção é transformá-los em um grande centro de distribuição e de concentração de cargas", explica Murilo Serpa, diretor comercial da MRS. Mas será o levantamento feito pelas consultorias que dará os caminhos a serem seguidos. Se os terminais são auto-suficientes, se a localização é adequada, quais as necessidades das companhias interessadas em trafegar suas cargas pelo modal ferroviário, etc.

"Nos não queremos ser meros vendedores de transporte ferroviário, queremos fazer também sua integração, de forma a prestar um serviço completo ao cliente. Hoje temos que ser apenas transportadores ferroviários, porque é o que nossa estrutura nos permite", enfatiza Serpa.

Parcerias

Entre as inovações na área de logística adotadas pela MRS está o esquema de parceria com clientes especiais. "Temos um trem

dedicado para a GM que sai diariamente do pátio da montadora em São Caetano do Sul e vai até a fábrica da empresa em São José dos Campos, com horário certo, funcionando como um relógio", conta Tavora.

Também a Açominas, que transportava cerca de 50 mil toneladas/mês de minério de ferro por ferrovia, hoje está fazendo mais de 200 mil. Para São Paulo, seu transporte era todo rodoviário, e hoje ela já transporta cerca de 30 mil toneladas/mês com a MRS. O mesmo ocorreu com a Usiminas, CSN e Cosipa, todas aumentaram significativamente seu nível de transporte ferroviário.

Outro ganho significativo desde que assumiu a malha foi a otimização dos trens. O ciclo de ida e volta de trem de minério de ferro, por exemplo, que envolve cinco locomotivas e 120 vagões saindo do pátio da MBR, em Belo Horizonte, até o Porto de Guaíba, no litoral do Rio de Janeiro, que antes levava em média 3,2 dias para ser efetuado, hoje é feito em 2,8 dias. E a meta ambicionada pela companhia a curto prazo é de 2,5 dias. A produtividade por locomotiva também foi otimizada, passando de 620 toneladas por ano para 734 toneladas. Dessa forma, este ano a companhia espera um crescimento na receita superior a 400 milhões de dólares. A média anual na época da estatal era de no máximo 350 milhões de dólares.

A malha sudeste

Extensão	1.633 quilômetros
Receita operacional (94)	US\$ 333 milhões
Volume de tráfego (94)	US\$ 20 bilhões
Demanda potencial (2002)	US\$ 37 bilhões

ECR em pauta

Presidente da ABRAS fala sobre ECR

A Como participante do Comitê ECR do FMI (Food Marketing Institute) a ABRAS (Associação Brasileira de Supermercados) foi pioneira nos estudos e análises dos ganhos obtidos com o ECR nos Estados Unidos. A partir de então, a entidade decidiu trabalhar para difundir e implantar o conceito no Brasil.

No mês de novembro, Paulo Afonso Feijó, presidente da ABRAS e um dos mentores do projeto que culminou com a criação da Associação de ECR no Brasil, esteve no Logispont para falar sobre "A Revolução dos Supermercados e o Impacto dos Processos Logísticos no Cenário do ECR". Entre os comentários que fez durante sua apresentação, Feijó disse que com o advento do ECR a logística deixa de ser um fator operacional para se tornar um item estratégico para o setor.

Hoje, por exemplo, gasta-se muito esforço nos processos de negociação. Daí toda a atenção do Movimento ECR ao desenvolvimento do EDI (Intercâmbio Eletrônico de Dados) para facilitar o sistema de reposição dos produtos nas gôndolas. Ele disse que ainda há uma incapacidade de identificar as perdas decorrentes das ineficiências na cadeia de distribuição porque para que isso ocorra de fato é necessário um fluxo preciso das

informações dos fabricantes, atacadistas e varejistas. Desta forma, os fatores cruciais para o sucesso do projeto estão baseados no comprometimento da cúpula das empresas e na cooperação entre parceiros que tenham disposição para mudar sua estrutura se for necessário.

Uma das principais ferramentas do ECR – o sistema de reposição contínua de mercadorias – já vem sendo desenvolvida na própria rede de lojas que o Presidente da ABRAS tem no Rio Grande do Sul e já trouxe números animadores. Contemplando apenas 60% do total de itens vendidos nas lojas, o sistema trouxe uma redução de 25% nos estoques de suas lojas em 45 dias. Isso permitiu aumentar a linha de produtos oferecidos ao consumidor e diminuir a ocorrência de faltas. De acordo com uma pesquisa realizada nas lojas antes da implantação do sistema detectou-se que 15% dos produtos procurados não eram encontrados nas gôndolas. Hoje este índice caiu para 3% e o objetivo é chegar a um número próximo de zero.

Todos os projetos pilotos realizados pelo Movimento ECR serão posteriormente registrados e divulgados para todos. "Este não



é um trabalho desenvolvido pela elite empresarial e que trará benefícios somente para ela. O objetivo é através da divulgação de todos os resultados capacitar o setor para competir no século XXI. Daqui para frente estaremos competindo com empresas globalizadas, que têm muito conhecimento tecnológico e o ECR foi o principal acontecimento vivenciado pelo setor de supermercados na década de 90", afirmou Feijó, ressaltando que os frutos do ECR não serão colhidos a curto prazo.

Quanto às perspectivas para os próximos anos, Feijó disse que o varejo brasileiro ainda está muito pulverizado e que isso deve mudar no futuro. As quatro maiores empresas brasileiras detêm 10% do mercado, enquanto na Argentina as quatro maiores têm 50% a 60% de participação. Os principais investimentos nos próximos anos serão destinados à construção de lojas, à tecnologia e sistemas logísticos. "A regra do jogo está mudando e aqueles que desejam crescer vão ter que, juntos, criar o valor ao consumidor".

Mudar para ganhar

Movimento ECR Brasil busca conscientização empresarial e melhorias estruturais

Há um ano, 55 organizações da indústria e comércio instaladas no Brasil se juntaram para buscar maneiras de reduzir tempo e custos na cadeia de distribuição. Elas estão reunidas na Associação ECR Brasil, formado pela ABRAS (Associação Brasileira de Supermercados) em parceria com várias entidades representativas, entre elas a ABIA (Associação Brasileira das Indústrias de Alimentação), ABAD (Associação Brasileira dos Atacadistas e Distribuidores), ABIPLA (Associação Brasileira das Indústrias de Produtos de Limpeza e Afins) e EAN BRASIL (Associação Brasileira de Automação Comercial).

A intenção da Associação ECR Brasil é formalizar os princípios básicos do ECR (Resposta Eficiente ao Consumidor) nas operações nacionais de distribuição. Neste sentido, o movimento pretende aproveitar as experiências, bem-sucedidas, de países que já aplicaram tal metodologia.

Para isso, foram formados seis sub-comitês temáticos (veja quadro) para acompanhar as atividades desenvolvidas pelos grupos de

trabalho que atuam em áreas específicas (veja quadro). Integradas a tais grupos as entidades associadas à Associação ECR Brasil vem discutindo problemas comuns e encaminhando projetos pilotos. Três grupos já estão desenvolvendo algumas iniciativas. Um deles é o formado pelo hipermercado Cândia, Companhia União dos Refinadores de Açúcar e a Coca-Cola, que estão trabalhando as técnicas de custeio ABC (método de identificação e controle de custos de todas as atividades de uma companhia). A Coca-Cola também esta em um grupo com a Kolynos e o Grupo Pão de Açúcar, visando a implantação do sistema de gerenciamento de categorias (que consiste em integrar fornecedores e varejistas na definição de uma estratégia comum para o desenvolvimento mercadológico de uma determinada categoria de produtos). Além disso, o Cândia se juntou à Refinações de Milho Brasil,



Tom Erdos, secretário executivo do Movimento ECR

Kolynos, Ceval, Johnson & Johnson, Gessy Lever e à Quaker no projeto de reposição automática, com o qual se viabiliza a diminuição de estoques. É que o fabricante programa a entrega de mercadorias de acordo com a demanda real, a partir de informações prestadas pelas lojas. "Escolhemos inicialmente as empresas que já trabalham juntas e conhecem a cultura operacional de cada uma", explica Tom Erdos, secretário executivo da Associação.

Essas companhias, auxiliadas por empresas de consultoria, serão responsáveis pela padronização de processos de automação de lojas, de transporte,

armazenagem, distribuição e outros procedimentos, para que funcionem com maior eficiência e menor custo entre elas. Nos comitês de EDI (Intercâmbio Eletrônico de Documentos), os representantes estão escolhendo os parceiros para trabalhar em projetos de troca de informações comerciais e financeiras. O resultado de todos esses projetos serão documentados para servirem de referencial para a ampliação das ações bem-sucedidas. O objetivo é transmitir às outras empresas os benefícios alcançados com a implantação de metodologias comuns entre o comércio e a indústria. Além disso, as atividades de ECR no País serão demonstradas ao público em um congresso programado para outubro de 1998.

Estudo brasileiro

Entre as empresas de consultoria que foram selecionadas para atuar no ECR Brasil, a Price Waterhouse se encarregou de preparar um estudo que vai avaliar o potencial de redução de custos ao longo da cadeia de distribuição. Um levantamento semelhante feito nos Estados Unidos indicou a possibilidade de eliminação anual de 25 bilhões de dólares em custos operacionais. Na Itália, estima-se que 27% do preço final de um produto pode ser cortado com a implantação do ECR.

O estudo brasileiro deve ser concluído em fevereiro de 1998.

Atualmente, a Price Waterhouse está entrevistando executivos das empresas que fazem parte da Associação ECR nacional para conhecer seus procedimentos e a interface com os parceiros comerciais. Serão avaliadas as barreiras tecnológicas e operacionais que oneram a fabricação, distribuição e, conseqüentemente, o custo final do produto. Também foram enviados 1,6 mil formulários de pesquisa à organizações de todos os segmentos para complementar a análise do mercado. A partir da identificação das oportunidades de melhoria nos processos da indústria e do varejo brasileiro estará aberto o caminho para produzir itens com maior valor agregado e custos muito mais competitivos.

Além disso, executivos de diversas empresas multinacionais como a Coca-Cola e a Procter & Gamble, têm realizado palestras sobre o assunto. Recentemente, a consultoria norte-americana The Partnering Group, que trabalha com projetos de gerenciamento de categoria no ECR dos Estados Unidos e na Europa também se associou ao Movimento no Brasil.

Entraves

No entanto, toda essa mobilização da indústria e do varejo para a mudança de paradigma na cadeia de distribuição esbarra em questões estruturais que precisam ser revertidas com urgência. Para Roberto Demeterco, vice-presidente da

ABRAS e presidente da EAN BRASIL, a precariedade das estradas brasileiras é uma delas. "A má conservação das estradas contribui para o elevado custo do frete. A privatização das rodovias, ferrovias e dos portos será fundamental para que possamos obter a redução nos fretes. A utilização do palete PBR ainda não está em larga escala como deveria. Para automatizar os centros de distribuição você precisa ter toda a carga paletizada. Esses são requisitos essenciais para que o ECR realmente aconteça no Brasil", enumera Demeterco. Na sua opinião, a Associação está dando os primeiros passos, mas é será fundamental para que as empresas nacionais tenham vantagens competitivas. "Isso deve fazer aumentar o interesse da indústria e do varejo pela Associação. Até porque os que não promoverem mudanças na forma de gestão estão fadados a desaparecer do mercado", acredita Demeterco.

Outro obstáculo para a implantação do ECR, segundo José Simão Filho, diretor executivo do Grupo Pão de Açúcar, é a falta de cultura nas empresas nacionais para

Sub-comitês

EDI Mercantil
Padronização
Gerenciamento de Categorias
Reposição Contínua
EDI Financeiro
Custeio ABC

entender a importância das novas tecnologias para tornarem-se mais competitivas nesse contexto de globalização. "Dessa forma o trabalho inicial dos comitês vem sendo no sentido de conscientizar as empresas de que as transformações são importantes", observa Simão Filho.

Compartilhando da mesma opinião, Jorge Antônio Dib, di-

retor técnico da ABRAS frisa que as empresas nacionais ainda mantêm a cultura dominante de se preocuparem apenas em ganhar. "Todos mostram-se interessados em implantar o ECR, mas continuam com a visão de ganhar ou perder e o sistema chega exigindo uma postura diferente onde todos ganham", explica Dib, acrescentando que à medida que as em-

presas forem entendendo o que é o ECR, vão mudar essa visão equivocada.

A falta de pessoas qualificadas que dominam a tecnologia de ECR complementam o quadro de obstáculos para a implantação a curto prazo dessa nova forma de integração logística. "Poucas empresas dominam a tecnologia de ECR. A Coca-Cola, por exemplo, está trazendo o diretor de gerenciamento de categorias de Atlanta, nos Estados Unidos, para morar três anos no Brasil para treinar os profissionais brasileiros.

Serviço

As empresas interessadas em integrar o Movimento ECR Brasil devem contato com Tom Erdos, secretário Executivo do movimen-

to no telefone (011) 838-4500. Você também pode obter maiores informações sobre ECR através do site www.abrasnet.com.br.

ANUNCIE NA REVISTA

LOGÍSTICA
MODERNA

EM 98 COM NOVA FORMATAÇÃO
GRÁFICA E EDITORIAL

connect
PUBLICIDADE

Fone/Fax: 011 - 282.6976 / 282.8814

Agora você pode mudar!!!

Mudando para a 3400* da **Intermec**
você terá tudo das melhores concorrentes:

Resolução 203 dpi, Impressão Térmica, Impressão por Termo
Transferência e Velocidade de Impressão de 2" a 5".



E mais: a garantia de 13 meses,
atendimento técnico nacional, manual em português
e o melhor preço do mercado:

US\$ 2,199.00**

30
years of
excellence
1966 1996



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

Linha completa

*Mercedes-Benz apresenta sua série
Brasil de caminhões com cabine avançada*



Cabine avançada é uma das características do novo caminhão

A Mercedes-Benz comemorou a inédita marca de 1.200.000 caminhões e ônibus produzidos no Brasil apresentando uma nova linha de caminhões com cabine tipo avançada, que incorpora todas as inovações apresentadas no ano passado nos novos veículos de cabine semi-avançada da Série Brasil. A linha compreende modelos para todos os segmentos de mercado, desde os leves até os extrapesados. A Série Brasil dos semipesados 1418R, 1729, 1729K e do pesado 1723 inclui o uso de logarinas retas no chassi, que facilitam o encarrogamento. A Cabina, além de reestilizada ex-

ternamente, ganhando aparência de maior robustez e agressividade, recebeu um novo acabamento interno. A cabine avançada proporciona melhor visibilidade ao motorista do caminhão.

Os modelos 1418R, 1720 e 1723 são indicados para o transporte rodoviário de cargas de média e longas distâncias, enquanto o 1720K é indicado para uso com basculante ou outras aplicações especiais para canteiros de obras.

O principal destaque desse pacote é o 1723, que tem a maior capacidade de carga disponível em sua categoria, tanto em peso (11.330 KG) como em volume (46,8 m³).

Esse caminhão é o modelo mais indicado para transporte de cargas com alto valor agregado ou volumosas, como eletroeletrônicos, eletrodomésticos, produtos químicos, cargas frigorificadas, alimentos ou combustíveis.

Com significativa participação nas vendas do segmento de caminhões extrapesados com cabine convencional, o LS-1935 está sendo apresentado em duas versões, standard e luxo. Além da evolução técnica normal de linha, a versão luxo é caracte-

rizada por uma aparência agressiva e personalizada, desde a pintura em vermelho metálico até a disposição dos acessórios.

O modelo adequado

Empresas transportadoras em geral, interessadas em um caminhão rodoviário preparado para rodar médias e longas distâncias com adaptação de terceiro eixo, formam o público-alvo ideal para o semi-pesado 1720, indicado para aplicações em distâncias entre 300 e 600 quilômetros aproximadamente. Seu motor é o OM366 LA, com turbocooler, que gera uma potência de 204 cv

@ 2600 rpm, com torque de 65 mkgf. Veículo indicado para o chamado tiro longo, vem equipado com caixa ZF S5-680, com cinco marchas.

Os freios do caminhão agora têm o destaque de uma pressão de trabalho de 10 bar, o que proporciona maior segurança nas freagens. O 1720 passa a contar com o pacote de inovações que inclui o chassi de logarinas retas, o trem de força long life, o painel de instrumentos reestilizado e novos acabamentos internos.

A cabina avançada FPN, ou cara-chata, preserva as qualidades de espaço interno, ampla visibilidade, ergonomia adequada e ainda ganha as vantagens naturais da Série Brasil, com a nova grade dianteira envolvente, a facilidade de acesso ao interior do veículo e novas maçanetas embutidas nas portas, sem nenhum ressalto.

Agora, os itens de verificação diária, como óleo do motor, água do sistema de arrefecimento, fluido de embreagem ou freio ficam concentrados na parte dianteira do veículo e têm seu acesso bem mais facilitado. Basta abrir a tampa externa para fazer esses trabalhos, sem grande esforço físico ou de posicionamento, evitando-se o basculamento desnecessário da cabina. O modelo pode receber carroçarias com até 7,25 metros de comprimento total. Mesmo assim apresenta o menor diâmetro de giro em sua categoria, característica fundamental para veículos que também operam em larga escala em áreas urbanas.

Fórmula acertada

Ultrafertil, Fosfertil e Stronge fecham parceria para ganhar maior produtividade

A Ultrafertil, fabricante de fertilizantes e produtos químicos, com sede em Cubatão (SP), que abastece a Fosfertil, empresa produtora de fertilizantes; e a Sotrange, transportadora de produtos químicos à granel, uniram-se em uma parceria para reduzir custos e ganhar produtividade no processo de movimentação de seus produtos.

Denominado de Fórmula Um, a parceria entre as empresas é uma operação logística que garante controle absoluto na segurança do transporte de 60 mil toneladas anuais de amônia, com uma economia superior a 26% no custo do transporte e uma redução de 70% na frota de caminhões.

Para colocar o projeto em funcionamento, a Ultrafertil e a Fosfertil investiram 85 mil reais na implantação do sistema Autotrac, que faz o monitoramento de veículos por satélite. "É um projeto pioneiro no Brasil, que incorpora todos os conceitos de excelência em segurança. Com ele, transportamos maior quantidade de amônia, otimizamos o tempo de transporte, reduzimos a jornada de trabalho dos motoristas e os riscos de acidentes", enumera Luiz Antônio Veiga Mesquita, diretor de Operações da Ultrafertil/Fosfertil.

Localizada na Baixada Santista (SP), a Ultrafertil envia para a Fosfertil, em Uberaba (MG), 5 mil toneladas/mês de amônia. Até recentemente, a carga era transportada por uma frota de 36 carretas, com giro médio de 10 viagens por mês, representando um total de 220 toneladas de produtos movimentados. Com a implantação do

projeto Fórmula Um, o custo do frete caiu de 58,00 reais para 45,00 reais, somando uma economia anual de 780 mil reais. A frota passou a ser composta por 11 carretas, cada uma apresentando um giro médio de 26 viagens por mês. Todo o processo de carga e descarga, que anteriormente demandava 48 horas, agora é realizado em 22 horas. Além disso, o percurso de ida para Uberaba, com veículos carregados, passou a ser feito à noite, quando o movimento de tráfego nas estradas e nas marginais de São Paulo é menor.

A transportadora Sotrange, fixou uma jornada de trabalho menor para os motoristas que, passaram a dirigir no máximo por sete horas. Além disso, todos passaram a seguir uma rota fixa, que não inclui estradas vicinais. Foi montada também uma estação de manutenção com alojamento e oficinas para reparos de manutenção em Paulínia (SP), distante 190 quilômetros de Cubatão.

Dessa forma, o motorista que sai da Ultrafertil em Cubatão faz uma parada em Paulínia, onde é substituído por outro e o veículo passa por uma revisão elétrica e mecânica. O novo motorista segue até Uberaba, percorrendo 370 quilômetros em seis horas, chegando na Ultrafertil para descarga de amônia por volta das 7h30. Lá, todo o processo de descarga é monitorado por painel de controle computadorizado. Ao final da operação, o motorista recebe a documentação e a vistoria do veículo que é liberado para retornar a Paulínia.

O Impacto do sistema tributário na logística brasileira



Ao longo dos últimos anos, muito tem se falado sobre a complexidade de nosso sistema tributário, do número excessivo de impostos, taxas e contribuições, do emaranhado de leis e regulamentações; é quase uma unanimidade o apoio a algum tipo de reforma tributária, a qual, porém, continua fora da pauta das prioridades do atual governo.

Para ajudar a esquentar o debate, e quem sabe reforçar os argumentos (e a pressão da sociedade sobre o Executivo e o Congresso), vamos analisar em que medida o atual sistema tributário afeta a vida das empresas, através de uma abordagem logística.

O primeiro fator de análise é a localização da fábrica com todas as suas conseqüências sobre os custos logísticos. O fato de termos impostos estaduais sobre a circulação de mercadorias com diferentes alíquotas regionais e com incentivos diferenciados (a chamada guerra fiscal), faz com que várias empresas optem por se instalar em regiões distantes dos centros consumidores e fornecedores de insumos, agravando custos de transporte, níveis de estoque e serviço ao cliente.

Essa mesma análise vale para os importadores, que também podem se utilizar de portos loca-

lizados em regiões incentivadas para o desembaraço de suas mercadorias, conquistando valiosa vantagem fiscal, porém impactando fortemente os aspectos regionais.

A segunda variável a ser considerada é a localização dos centros de distribuição. Mais uma vez, e com força total, as diferenças de alíquota de ICMS e incentivos fiscais vão impactar uma decisão que deveria ser essencialmente logística. Dependendo do grau de formalidade fiscal observada no varejo do produto em análise, o ponto de distribuição ideal poderá ser um Estado ou outro. Centros regionais de distribuição podem ser alternativas viáveis ou não, também em função desses aspectos.

Quando uma empresa faz a mesma análise em relação, por exemplo (e não por acaso) aos Estados Unidos, utiliza-se de sofisticadas ferramentas GIS (Geographic Information System), e dados estatísticos de demanda e oferta, simulando exaustivamente até encontrar a melhor alternativa logística, ou seja, aquela que resulte em menores custos e melhor nível de serviço ao cliente.

Continuando na análise, o empresário deve decidir se opera o próprio centro de distribuição, ou se utiliza de um operador logístico.

Ai também é primordial que se verifique o regime fiscal/tributário mais adequado. Diversas alternativas podem ser simuladas como, por exemplo, filial de comércio atacadista, depósito fechado, armazém geral etc. Cabe também analisar a alíquota de (ISS) Imposto Sobre Serviços, que varia de município para município e que acabará impactando no custo final da operação.

Na área de transporte, a legislação impõe uma série de outros cuidados relacionados à tributação, principalmente nas operações interestaduais onde as barreiras fazem com que se perca muito tempo e dinheiro. Esse é mais um dos chamados "Custo-Brasil".

Concluindo, lembramos que a situação acima descrita vale para todos, ou seja, um bom planejamento tributário pode trazer importante vantagem competitiva. Da mesma forma, um operador logístico bem estruturado, e com experiência na área fiscal/tributária, pode assessorar as empresas em busca da melhor solução fisco-logística. Vamos lutar juntos para mudar a atual legislação. Enquanto isso não ocorre, vamos fazer dela o melhor uso possível.

*Francisco Tabajara de Brito
é diretor da DDF Logística e
Distribuição Física*

Comando único

A General Motors Co. (GM) decidiu centralizar seus negócios com motores e caminhões, além das operações com sistemas de transmissão. Uma nova divisão, a GM Powertrain, será responsável por essas atividades em âmbito mundial. A medida visa eliminar a duplicação de atividades e a redução de custos. A nova estrutura deverá permitir uma maior concentração em novas tecnologias.

N a f r e n t e

Em pelo menos um quesito o Brasil é líder entre os países do Mercosul. De acordo com dados da ABNT (Associação Brasileira de Normas Técnicas) somos líder em certificação ISO 9000 na

América Latina. Até agosto, 2.144 empresas brasileiras tinham conquistado a certificação. Na Argentina, apenas 361 obtiveram o selo de qualidade e no Uruguai, 25.

Privatização

Com investimento de 1 milhão de dólares, a Votorantim Celulose e Papel assinou contrato de arrendamento de dois armazéns da Codesp (Companhia Docas do Estado de São Paulo), que administra o Porto de Santos. Por um período de 10 anos, a companhia utilizará os armazéns para a movimentação de papel e celulose. Com uma área de 9 mil metros quadrados, a expectativa da empresa é movimentar 106 mil toneladas de produtos anualmente.

Com qualidade

A Vertical Locação e Comércio de Máquinas acaba de receber a certificação ISSO 9002. Auditada pela Fundação Carlos Alberto Vanzolini é a primeira empresa no segmento de aluguel de empilhadeiras e serviços terceirizados nas áreas de movimentação e armazenagem a contar com o selo de qualidade. A meta da companhia agora é entrar pesado no Mercosul, atendendo o mercado argentino e encerrar o ano atuando também como operador logístico.

Lustro na frota

Cumprindo o planejamento de renovação de sua frota previsto para 1997, a Transportadora Americana (TA) incorporou à sua frota 10 caminhões Scania modelo P93. Novidade no Brasil o P93 reúne os mais modernos avanços tecnológicos mundiais aplicados em um veículo especialmente projetado para distribuição. Para atender às necessidades da (TA) foi adicionado um terceiro eixo, dobrando a capacidade de carga útil. O



novo baú de 9 metros, substituindo o tradicional de 7,9 metros, passou a oferecer ganhos de duas posições de paletes em cada viagem e a porta tipo roll-up, da PPW, aumentou a segurança e a agilidade das manobras de carga e descarga.

Nova diretoria

O empresário João Mauricio G. Boaventura foi reeleito presidente da AIM Brasil (Associação Brasileira das Empresas de Coleta de Dados) para o biênio 98/99. Integram a nova diretoria da entidade João Alves Neto, da Planner; Fernando Claro, da Seal; André Garcia, da XPTO; Isac Berman, da CMC; e Rui de Ávilla Filho, da Internec do Brasil.

Trocando de mãos

A Freios Varga, última das grandes empresas de autopeças que ainda continuava nas mãos de empresários brasileiros, foi vendida ao grupo inglês Lucas Varith, que já tinha 34% das ações da Varga desde 1992. A Varga possui quatro fábricas no Brasil, uma dos Estados Unidos e outra na Argentina. Com sede em Limeira (SP), emprega 1952 funcionários no Brasil e fechou o primeiro semestre deste ano com lucro de 6,8 milhões de reais.

A Techwork apresenta ao mercado brasileiro o software BCL (Bar Code Library), que permite a inclusão de funções de impressão de código de barras em softwares-aplicativos. O programa roda em Visual Basic, Delphi, Fox Pro, Powerbuilder, C e C++, permitindo a impressão de código de barras em etiquetas, relatórios, boletos, carnês, notas fiscais, documentos, etc.



Carga perigosa

A Bag Flex colocou no mercado um novo bag para transporte de produtos químicos ou outras cargas que exigem vedação. Trata-se de um container flexível e impermeável, confeccionado em tecido de polipropileno sem laminação, com protetor interno de polietileno fixado nas paredes internas por sistema de colagem atóxico, que elimina riscos de vazamentos durante o processo de transporte e armazenamento. Os containers chegam ao mercado em três modelos: Mag-Bag (para material em pó ou granulado), Hiper Saco Magnum (indicado para sacaria) e Stand-Bag (Alças para pré-linguagem utilizadas na movimentação de sacarias).

Movimentação robotizada

A Krones, fabricante de equipamentos e linhas completas para envase de bebidas, coloca no mercado brasileiro os robôs Robogrip. Ideal para aplicações nas etapas de manuseio, transporte, paletização e despaletização em linhas de envase de bebidas, o Robogrip tem um braço vertical articulado, cabeçote de agarre tipo pinça-gancho ou sucção e conexões



elétricas e pneumáticas, podendo trabalhar com engradados, bandejas, sacos e garrafas. Acionado por um computador, o robô desempenha qualquer tipo de operação de transferência transportando de 900 a 1,5 mil quilos. O raio de ação permite ao robô manusear paletes com medidas superiores a 1,6 x 2,5 metros.

Unitização de carga

A Adere Produtos Auto-Adesivos traz para o mercado nacional um equipamento italiano para envolver cargas paletizadas com filme stretch – modelo WS 312-PS da marca Siat. Uma das características do equipamento é que ele pode ajustar a programação do número de voltas com reforço do filme na parte inferior e superior do palete e o controle das velocidades da plataforma e do carrinho que suporta o filme stretch de maneira manual ou automática. O WS 312-PS trabalha com paletes de altura máxima de 2,1 metros e peso máximo de 1,2 mil quilos e, para facilitar a utilização, possui botões de comando eletrônicos de toques digitais.

Trava da segurança

A Mul-T-Lock, que atua no segmento automotivo, lançou a trava Tampa Pedal, que trava os pedais de caminhões, picapes e utilitários, evitando o acesso aos mesmos. O sistema é instalado no assoalho do veículo e fixado com pinos telescópicos, em conjunto com um pino de aço temperado, que acionado bloqueia o acesso aos pedais.



Código impresso

A impressora de código de barras Allegro 2 é a novidade da Datamax, comercializada no Brasil pela Inpress. O equipamento tem velocidade de três polegadas por segundo, rolo interno de oito polegadas, placa CPU soldada na base e opcionais como rebobinador interno e carcaça metálica.

VEM AÍ!

PRÊMIO

LOGIS



1997

O MAIOR RECONHECIMENTO PARA
OS MELHORES DA LOGÍSTICA



PROMOÇÃO

LOGÍSTICA
MODERNA

REGULAMENTO E CÉDULA DE VOTAÇÃO
Edição: Janeiro/Fevereiro de 98

**ENTREGA DOS PRÊMIOS:
EDIÇÃO ESPECIAL ABRIL DE 98**

ÁGUIA SISTEMAS DE ARMAZENAGEM

MAIS EFICIÊNCIA NA ESTOCAGEM E MOVIMENTAÇÃO DE SEUS PRODUTOS



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

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

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

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

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



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

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



ÁGUIA
Sistemas de Armazenagem

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