

REVISTA

Digital desde 2002

Logweb

referência em logística

| www.logweb.com.br | edição nº 178 | Abril 2017 | R\$ 22,00 |

TGA LOGÍSTICA AGORA É **GRUPO TGA**

*Operadora cria holding
e investe em soluções
inteligentes para
operações logísticas*

Com a criação da holding,
a TGA Logística passa a ser
unidade de negócio com o
desafio de otimizar as operações
logísticas de todo o Grupo.
Para isto, a empresa investiu
em tecnologia de ponta para
automatizar o seu Centro de
Distribuição em Osasco
e Barueri/SP

ARMAZENAGEM E DISTRIBUIÇÃO | LOGÍSTICA PROMOCIONAL
TRANSPORTES NACIONAL E INTERNACIONAL | CARGA DE PROJETO
REMOÇÃO DE CONTÊINER | CABOTAGEM

REVISTA

Digital desde 2002

Logweb

referência em logística

- Agrologística
- Armazenagem
- Automação
- Comércio Exterior
- E-commerce
- Embalagem
- Logística Portuária
- Movimentação
- Multimodal
- Operações Logísticas
- PDV
- Supply Chain
- Tecnologia da Informação

| www.logweb.com.br | edição nº 178 | Abril 2017 | R\$ 22,00 |



- Terminais Portuários
- Cabotagem
- Condomínios Logísticos
- Seguro na Logística

Artigo Belluzzo: A carne é fraca ou os arreganhos das burocracias

OPERADORES LOGÍSTICOS: PERSPECTIVAS E INVESTIMENTOS



Patrocinadora Oficial:

INTERMODAL

south
america



Foco em qualidade.

Qualidade é um valor presente em todas as nossas operações. Sua origem está em nosso treinamento contínuo e rigoroso. Todos os indicadores-chave de performance são monitorados de perto, incluindo – pontualidade, velocidade e precisão na expedição de documentação, segurança no ambiente de trabalho e responsabilidade ambiental. Possuímos Certificação ISO/ISM completa – de modo geral atuando acima e além dos parâmetros estabelecidos, com uma coleção de prêmios como testemunhas de nossa busca pela excelência.

Qualidade nós temos. Isso significa que você também terá!

ALIANÇA

www.alianca.com.br

HAMBURG SÜD

www.hamburgsud-line.com

Publicação, especializada em
logística, da Logweb Editora Ltda.
Parte integrante do portal
www.logweb.com.br

**Redação, Publicidade,
Circulação e Administração**

Rua Engenheiro Roberto Mange, 353
13208-200 - Anhangabaú - Jundiaí - SP
Fone/Fax: 11 3964.3744 - 3964.3165

Diretor de Redação

Wanderley Gonelli Gonçalves
Cel.: 11 94390.5640
(MTB/SP 12068)
jornalismo@logweb.com.br

Redação

Carol Gonçalves (MTB 59413)
redacao2@logweb.com.br

Diretora Executiva

Valéria Lima de Azevedo Nammur
valeria.lima@logweb.com.br

Diretor de Marketing

José Luiz Nammur
jlnammur@logweb.com.br

Diretor Administrativo-Financeiro

Luís Cláudio R. Ferreira
luis.claudio@logweb.com.br

Administração

Wellington Christian Borsarini
admin@logweb.com.br

Diretoria Comercial

Maria Zimmermann Garcia
Cel.: 11 99618.0107 e 94382.7545
maria@logweb.com.br

Gerência de Negócios

Nivaldo Manzano - Cel.: 11 99701.2077
nivaldo@logweb.com.br

José Oliveira - Cel.: 11 96675-4607
oliveira@logweb.com.br

Representante Comercial na Região Sul

Trade Fairs Feiras e Eventos Ltda.
Fone: 51 3067.5750 - Cel.: 51 9508.1415

Luciano Rufatto
Luciano@tradefairs.com.br

Diagramação e Capa

Alexandre Gomes

Os artigos assinados e os anúncios não expressam,
necessariamente, a opinião da revista.

Jornalismo com abrangência

Esta edição da *Logweb* contém dois exemplos que mostram o porquê do sucesso da publicação desde o seu primeiro número, em 2002.

O primeiro é o fato de cobrir todo o espectro da logística, desde a matéria-prima até a logística reversa, sem esquecer-se do PDV. Afinal, não vemos a logística aos pedaços, mas como um todo, com vários focos correlatos – armazenagem, transporte, etc.

O segundo exemplo são as nossas matérias jornalísticas abrangentes. O forte da *Logweb* sempre foi as matérias que, de um lado, cobrem todos os tópicos da logística e, de outro lado, buscam várias fontes, e não privilegiam apenas algumas poucas empresas.

Desta forma, levamos ao nosso leitor variadas informações e ideias para que, no final, ele tire as suas próprias conclusões – com base nas diversas facetas de um mesmo mercado, apresentadas sob visões parecidas e até conflitantes, o que só este tipo de matéria pode proporcionar.

Jornalismo com abrangência – como pode ser notado – é a base da *Logweb* e a razão do nosso sucesso.

Com relação ao conteúdo desta edição – feita sob medida para a Intermodal South America, que acontece agora em abril em São Paulo, SP – são vários os focos abrangidos, começando pelos Operadores Logísticos. Os mais importantes deles participam desta matéria, prestigiando a publicação, e analisam a situação presente, as tendências e os investimentos que estão fazendo, entre outras informações.

Também com base na Intermodal, outra matéria desta *Logweb* foca os Terminais Portuários, fazendo uma ampla análise do segmento, ao lado da cabotagem, com destacados representantes do setor falando sobre a importância deste modal. Sem esquecer-se do seguro no setor de logística. E dos condomínios logísticos, segmento onde *Logweb* também já conquistou amplo respeito, tanto por parte das empresas que oferecem este tipo de serviço, quando por parte dos leitores, em razão da ampla cobertura realizada durante anos – começando quando o setor ainda “engatinhava” no país – e da coerência nas análises.

E mais ainda: as matérias com análises de mercado continuam no *Suplemento Digital Logweb* – acessível no nosso site. Lá, os enfoques são Gerenciamento de Sistema de Segurança, escolta armada e leitores, coletores e impressoras de código de barras.

Como se pode notar, informações amplas e de grande interesse aos nossos leitores, complementadas pelas notícias atualizadas diariamente do nosso *Portal Logweb*.

Os editores



Portal.e.Revista.Logweb



@logweb_editora



logweb_editora



Canal Logweb

especial

6 OPERADORES LOGÍSTICOS: uma análise de mercado, as perspectivas e as novidades das empresas do setor

26 CABOTAGEM: um futuro promissor, atuando com os mais variados tipos de carga e embarcadores

56 TERMINAIS PORTUÁRIOS: atendimento completo a toda a cadeia de suprimentos

ECONOMIA - INSTITUTO LOGWEB

65 Artigo - A carne é fraca ou os arreganhos das burocracias

Agenda

Consulte no portal www.logweb.com.br a agenda com informações sobre feiras, fóruns, seminários, cursos e palestras nas áreas de logística, Supply Chain, embalagem, movimentação, armazenagem, automação e comércio exterior.

www.logweb.com.br

24 mercado
Baterias: como as novas tecnologias afetam o segmento de movimentação de materiais

33 evento
Destaque a mais um expositor da CeMAT 2017

36 infraestrutura
Vacância é alta, mas a tendência natural é de melhora no segmento de condomínios logísticos

43 logística & meio ambiente

44 especial
Seguros: na área de logística, a contratação é imprescindível, e até regulamentada por leis

50 mercado
Vinnig: como representante da Curtis, oferece componentes para veículos elétricos e serviços diversos

51 evento
Conheça mais dois participantes do "Programa de Excelência em Transporte Ypê" que chegou ao fim

54 evento
3rd Pharma vai reunir soluções e conteúdo técnico direcionados à cadeia da saúde

66 fique por dentro



As matérias abaixo você encontra somente no **Suplemento Digital Logweb**, que está em PDF no portal www.logweb.com.br. Baixe o PDF da **Logweb 178** e, no final, você encontrará a publicação. Também é possível baixá-la através do nosso app (QR Codes 1 e 2 abaixo). Ou acesse diretamente usando o QR Code 3 abaixo.

especial

- 2 **Sistemas de Gerenciamento de Segurança:** o que são e como se aplicam na logística
- 6 **Escolta armada:** uma necessidade nos dias de hoje, face à ação de várias quadrilhas

ECONOMIA - INSTITUTO LOGWEB

- 17 A importância do Compliance Tributário
- 18 Estudo da iProspect aponta tendências para 2017
- 19 Indústria e governo firmam parceria para incentivar aumento de empresas exportadoras
- 20 Especialista alerta para evitar riscos na indústria: 2017 é ano de transição entre recessão e recuperação

10 **tecnologia**
Sua empresa já investe em leitores, coletores e impressoras para código de barras?

11 **alimentos & bebidas**
Sinergia entre WFS e Montana Grill otimiza a cadeia de suprimentos da rede de franquias

1



Faça o download do nosso app



2



Faça o download do nosso app



3



Acesse o Suplemento Digital Logweb

As matérias também estão em HTML, identificadas como **Suplemento Digital Logweb**.

anúncios

| | |
|-------------------------|----|
| Fronius | 85 |
| GKL..... | 71 |
| GKO | 81 |
| Isma..... | 79 |
| Modern | 77 |
| Retrak | 73 |
| SZ Laboratórios | 74 |
| TGA..... | 83 |
| Top do Transporte | 75 |
| TVH..... | 78 |
| Vinnig | 86 |

Operadores Logísticos: uma análise de mercado, as perspectivas e as novidades das empresas do setor

Nesta matéria especial de *Logweb*, representantes dos OLs analisam o segmento no curto prazo, demonstrando, inclusive, os setores que mais deverão requerer os seus serviços. E também mostram as novidades da sua empresa.

MODERN LOGISTICS: reforma tributária pode ter muito impacto no setor

Na visão de **Adalberto Febeliano**, vice-presidente comercial e de marketing da Modern Logistics (Fone: 11 4063.9338), na medida em que a economia brasileira retoma seu ritmo de crescimento, o segmento espera que as indústrias dos outros setores



busquem novas soluções logísticas, pois a demanda por seus produtos voltará a crescer. Isso poderá gerar novas oportunidades para os Operadores Logísticos. “A retomada do crescimento econômico é, provavelmente, o fator que mais pode influenciar o segmento em 2017 – mas as indefinições políticas podem, também, ter seu papel, especialmente porque a propalada reforma tributária pode ter muito impacto no setor. A continuidade do crescimento do comércio eletrônico é outro fator muito importante, na medida em que torna cada vez mais importantes as soluções do tipo B to B to C.”

Ainda falando sobre os setores que mais deverão usar os serviços oferecidos pelos Operadores Logísticos, Febeliano detalha que, no momento, parece que os setores farmacêutico, eletroeletrônico e automo-

tivo continuarão liderando as demandas dos Operadores Logísticos – ao lado do mencionado varejo eletrônico, que deverá, também, crescer em importância.

Finalizando, o vice-presidente afirma que a Modern Logistics deverá chegar ao fim do ano com uma frota de três Boeings 737 e pelo menos mais dois Centros de Distribuição.

YUSEN LOGISTICS: em contract logistics, se especializando em linha branca

Abertura de escritórios em Curitiba, PR, e Porto Alegre, RS; crescimento no número de processos de desembaraço aduaneiro em 120%; em contract logistics, se especializando em linha branca e crescendo a atuação no segmento.

Estas são as novidades da Yusen Logistics (Fone: 11 4064.9300), contadas por Raquel Teixeira, diretora de Contract Logistics.

Ela também revela que o primeiro semestre de 2017 vem apresentando uma queda nos volumes de movimentações nos armazéns, reflexo negativo da recessão em que o Brasil se encontra. Com a queda do consumo desde 2015, os estoques ficaram parados, com baixo nível de movimentações para expedições refletindo em 2017 pelo menos até julho.

Ainda de acordo com Raquel, os clien-

tes buscam parcerias de negócios com os Operadores que podem suportar custos variáveis, diretamente proporcionais às áreas mínimas de utilização, com o menor número de pessoas, melhores processos e maior produtividade.

“O lado positivo é a oportunidade de novos clientes terceirizarem suas operações, trazendo sites (áreas de armazenagem) multiclientes, com mais sinergias entre as equipes, otimizações de processos e equipamentos e automatização das operações, de forma a reduzir inclusive perdas de inventário. O lado negativo é que com a queda dos volumes dos clientes atuais e pressão por redução dos custos logísticos por produto, as receitas diminuem e os custos fixos não, trazendo grande impacto para o resultado financeiro no período.”

Sobre os segmentos que mais deverão usar os serviços oferecidos pelos Operadores Logísticos, a diretora de Contract Logistics aponta o varejo em geral, por pressão de redução de custo logístico por produto; o de eletrônicos, buscando sinergias, novos processos, alternativas e incentivos fiscais, automatização para melhoria das margens em um mercado muito competitivo; e o mercado de luxo, cada vez mais buscando melhorias e ganhos de produtividade, bem como excelência operacional frente a produtos de alto valor agregado.

COOPERCARGA: previsão de melhora na economia, com reflexos no segmento

O presidente da Coopercarga – Cooperativa de Transporte de Cargas do Estado de Santa Catarina (Fone: 49 3301.7000), **Osni Roman**, acredita que em 2017 haja uma melhora no cenário econômico, e que isso reflita diretamente no segmento. “Temos procurado ser otimistas com o que está por vir, tanto em relação à nossa expectativa quanto em relação às nossas ações, que têm sido voltadas pensando em uma reação não só do setor, mas do nosso país como um todo. A supersafra já é um indicativo dessa retomada, já que movimentará não só o segmento, mas diversos setores direta ou indiretamente envolvidos”, diz Roman, otimista.

Ainda de acordo com ele, a supersafra pode ser considerada um fator que vai influenciar positivamente o segmento. “Também vemos a necessidade de renovação da frota como outro fator que terá forte influência, especialmente pela sua relação com o

nível de serviço oferecido aos clientes.”

Sobre os setores que mais deverão usar os serviços oferecidos pelos Operadores Logísticos, o presidente da Coopercarga lembra que, de modo geral, é nos momentos de crise que as empresas percebem que precisam focar no seu core business, concentrando seus esforços nas suas atividades fim e terceirizando aquilo que não faz parte do seu negócio e de sua expertise, de área de atuação. Desse modo, Roman acredita que todos os setores deverão usar, cada vez mais, os serviços oferecidos pelos Operadores Logísticos.

Parceria – Entre as diversas parcerias firmadas recentemente pela Coopercarga, destaca-se a com a COOP – Cooperativa de Consumo, maior cooperativa de consumo da América Latina. “Um dos principais fatores que levou a COOP e a Coopercarga a iniciarem esta parceria, que contará com 18 veículos dedicados ao abastecimento das

lojas, foi o pensamento voltado para um dos princípios do cooperativismo: a intercooperação”, diz Roman.

Essa gestão, voltada para oferecer os melhores resultados e o melhor nível de serviço aos clientes, inclui soluções completas: distribuição, armazenagem, transferência Brasil e Mercosul, operações dedicadas e especiais e postos de combustíveis, o que nos permite atender a clientes dos mais diversos segmentos. “Continuaremos com nossas estratégias de investimento para esse ano, entre elas na renovação da frota e até mesmo na ampliação do número de veículos, bem como em uma maior participação de mercado, com sustentabilidade. Nossa expectativa é que possamos crescer aproximadamente 15% em 2017”, conclui o presidente da Coopercarga.



O COMBUSTÍVEL CERTO PARA SUA EMPILHADEIRA

O P20 da Ultragaz é o vasilhame ideal para a sua empilhadeira. Ele tem alta durabilidade e a qualidade da empresa líder do mercado, com 80 anos de tradição.



4003 1616

ultragaz.com.br

ULTRAGAZ
QUEM FAZ USA ULTRAGAZ

ATIVA LOGÍSTICA: segmento farmacêutico, correlatos e de cosméticos têm buscado mais a terceirização dos processos logísticos

Clóvis A. Gil, presidente da Ativa Logística (Fone: 11 2902.5000), também está otimista com relação ao ano de 2017 — a linha de tendência das empresas é focar no seu “core business”, substituindo local de armazenagem por linha de produção. E os fatores que podem influenciar o segmento em 2017 são: aumento de eficiência, produtividade e, portanto, competitividade global, acesso a mercados e canais não explorados e/ou não conquistados, sendo uma grande vantagem aprimorar o processo produtivo em busca de redução de custos e obter melhoria contínua dos resultados, terceirizando a operação logística.

“Os serviços prestados para a o segmento farmacêutico, correlatos e cosméticos têm buscado mais a terceirização dos processos logísticos, para melhorar

os custos e a eficiência. A Ativa Logística, com mil empresas atendidas em todo o território nacional, 80% delas do setor de saúde e bem-estar, percebeu que o mercado farmacêutico e de cosméticos foram menos afetados pela a crise.”

Com relação aos investimentos da empresa, Gil informa que, para manter seu ritmo de crescimento, nos últimos anos, a Ativa investiu em novos equipamentos de gerenciamento de risco para garantir o rastreamento de 100% de sua frota.

O presidente também informa que todos os investimentos realizados até o momento, em novas frotas, unidades, equipe e em tecnologia fazem parte de uma estratégia da empresa para se tor-

nar líder em serviços de entregas de medicamentos e cosméticos nos segmentos aéreo e rodoviário. No primeiro semestre de 2016, para atender o crescimento do setor farmacêutico/cosméticos, a Ativa



realizou a aquisição da Trans Model Air Express, que realiza entregas urgentes de vacinas e medicamentos, produtos farmacêuticos, medicamentos controlados, diagnóstico clínico e distribuição de produtos de beleza e higiene pessoal.

SANTOS BRASIL: otimismo cauteloso

O setor de logística está diretamente ligado ao desempenho da economia e ao ambiente de negócios. É uma espécie de termômetro, que responde imediatamente ao crescimento ou queda do PIB. Em 2016, o PIB brasileiro caiu 3,6% confirmando o segundo ano seguido de retração e marcando a pior recessão da história do Brasil.

“É muito difícil fazer qualquer previsão para o setor em função das incertezas políticas e econômicas de nosso país, mas estamos um pouco mais otimistas para 2017. Um otimismo cauteloso ainda. O que podemos dizer, pela nossa experiência de crises passadas, é que a economia do Estado de São Paulo, onde está concentrada grande parte de nossas operações, é muito pujante e apresenta uma resposta especialmente rápida em casos de retomada da economia,

refletindo diretamente no movimento do porto de Santos, onde somos líderes de mercado”, afirma Wagner Tóffoli, diretor comercial de operações logísticas da Santos Brasil (Fone: 13 2102.9000). E ele continua: “o crescimento ou a queda da atividade econômica do país influenciam diretamente a nossa atividade. Baixo consumo leva à redução da produção e, consequentemente, da importação, exportação, armazenagem, transporte etc. Muitos projetos ficaram congelados em 2015 e em 2016 por conta da crise, mas já estamos sentindo o mercado mais propenso a uma retomada.”

Tóffoli também acredita que, com a retomada da economia, a procura por serviços customizados e mais sofisticados cresça. É o caso dos serviços de Porto à Porta oferecidos pela Santos Brasil, que aliam projetos de logística integrada com serviços portuários. “Acreditamos,

também, no crescimento do uso do contêiner e de serviços de logística integrada na exportação de commodities.”

A Santos Brasil é prestadora de serviços portuários e logísticos completos, do Porto à Porta. Com um Centro de Distribuição em São Bernardo do Campo, SP, além de um Centro Logístico Aduaneiro (CLIA) no Guarujá e outro em Santos, SP, é capaz de atender clientes nas duas margens do Porto de Santos.

Desenvolve soluções customizadas e integradas de acordo com as prioridades e necessidades do cliente e de seu segmento. São projetos completos que integram atividade portuária, de armazenagem, gestão de estoque, transporte rodoviário e distribuição, atendendo aos mais diversos segmentos, entre eles: indústria química, farmacêutica, alimentícia, autopeças, eletroeletrônicos, bens de consumo e agronegócios.

CONFIE SUA CARGA
A QUEM É LÍDER
EM TRANSPORTES NO
CENTRO-OESTE E NORTE.



Somos uma empresa 100% nacional, com uma forte atuação no Norte e Centro-Oeste, além de liderar as operações e a integração dessas regiões com os demais centros comerciais do país.

Em nossos quase 40 anos de atuação, nossos serviços sempre foram diretamente associados à tecnologia, segurança e qualidade.

Com unidades próprias nas regiões Sul, Sudeste, Centro-Oeste e Norte e mais de 20 filiais, contamos com uma frota de mais de 600 veículos e mais de 1.000 colaboradores diretos.

Para atender ao mercado de logística terceirizada, criamos a TARGET Logistics, o braço de operações logísticas do Grupo MIRA, que cria e desenvolve soluções em distribuição, armazenagem, controle e gestão de estoques.

Por tudo isso temos força e reconhecimento entre os principais embarcadores do país.

Quando precisar de transporte de qualidade, fale com a gente. E acerte na mira.



Transporte de qualidade para o Centro Oeste e Norte

(11) 2142-9000 | www.mira.com.br

FIORDE: agronegócio e minério de ferro respondem pela maior demanda dos serviços ofertados pelos OLs

"Excetuando o agronegócio e o minério de ferro, que respondem pela maior demanda dos serviços ofertados pelos



Operadores Logísticos, seguidos de perto pelo setor de óleo e gás, entendemos que os setores de papel, celulose, embalagens e automotivo serão os primeiros a retomar com maior vigor as suas atividades, como, aliás, já deram mostras neste início de ano. O motivo dessa expectativa, além dos sinais apresentados neste início de ano, é o fato de essas indústrias, que operam no País há alguns anos e outras com experiência no comércio internacional, durante esse período de recessão, terem buscado alternativas no mercado externo, de forma a manter suas fábricas operando, ainda que com produção reduzida. Além disso, são setores com maior experiência com as idiossincrasias, para não se usar aqui outras definições, do difícil mercado brasileiro."

A análise é de **Milton Lourenço**, diretor-presidente da Fiorde Logística Internacional (Fone: 11 3218.7006). Ainda segundo ele, assim como alguns setores da economia do País, os primeiros sinais da retomada do crescimento econômico começam a ser visíveis, ainda que timidamente, como se verificou em fevereiro, com o aumento das vendas em alguns setores, em especial os de embalagem, veículos e farmacêutico, que têm grande necessidade dos Operadores Logísticos, principalmente considerando as grandes distâncias internas do Brasil e a precariedade da conexão entre os modais rodoviário, ferroviário e marítimo.

"Tudo isso obriga os Operadores Logísticos a terem, além de equipamentos e operações adequados, uma alta capacidade criativa e um esforço superior para

que possam responder adequadamente às necessidades de um mercado ainda muito volátil como o nosso. De fato, o setor já sente, ainda que de maneira superficial, uma melhora e mantém inabalável crença na retomada, ainda que suave no presente exercício. Mais importante, porém, é a expectativa de um mercado em crescimento nos próximos anos. Sem dúvida, não há alternativa para o setor de logística que não seja o aumento da produção e das condições macroeconômicas do País. Recentemente, o economista Luiz Carlos Mendonça de Barros, ex-presidente do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e ex-ministro das Comunicações, comparou a economia do País a um doente que conseguiu sair da UTI e foi transferido para o tratamento semi-intensivo. Realmente, há lógica nessa comparação, considerando-se que estamos passando por uma recessão econômica sem precedentes na história recente, provocada, em grande parte, por uma política econômica de uma irresponsabilidade 'nunca vista antes neste País', frase, aliás, muito utilizada justamente por aqueles que a provocaram. Para nós, brasileiros, não resta alternativa senão, mais uma vez, reerguermos o País, apesar da atuação desses irresponsáveis, que, para nosso consolo, pelo menos pela primeira vez, estão sentindo a mão forte da Lei", explica Lourenço.

Com relação aos fatores que podem influenciar, negativa ou positivamente, o segmento em 2017, ele diz que, "negativamente, podemos entender que, na hipótese de haver algum abalo nas relações diplomáticas entre os Estados Unidos e China, uma possibilidade ainda pouco provável de ocorrer, apesar das palavras pouco hábeis do falastrão presidente norte-americano, esse fato, em princípio, poderia constituir um fator negativo para a economia brasileira. Paradoxalmente, porém, dependendo das circunstâncias e da profundidade desse desentendimento,

pode ocorrer exatamente o contrário, ou seja, maior demanda mundial por esses produtos de nossa pauta de exportação com o consequente aumento de preços dessas commodities".

A Fiorde executa parte das operações logísticas na importação e exportação, atuando como operadora logística. Faz parte desse processo como assessoria aduaneira e agenciamento de fretes internacionais, participando de uma rede mundial de agentes. Tem, ainda, forte participação no segmento de despachos aduaneiros com a utilização de sistema próprio, o SysFiorde, e atua no transporte rodoviário com a FTA, empresa de transporte especializada em cargas destinadas à importação e exportação em operações de trânsito e desembaraço aduaneiro.

KT&T – KADIMA: retomada do varejo no geral só deve ser concretizada a partir de 2018

As perspectivas para 2017 começam junto com a retomada da economia. "A torcida é que no 2º semestre os números indiquem um aquecimento, sobretudo do consumo, e as empresas possam retomar a produção e as vendas e, consequentemente, a logística caminhe paralelamente."

Rafael Ilan Bernater, diretor operacional da KT&T – Kadima Logística (Fone: 11 4141.2828), também acredita que a política ditará o ritmo do crescimento e que o fim da flutuação do dólar pode ajudar as empresas de fora a voltarem a enxergar o Brasil como potencial mercado.

"Se realmente o mercado voltar a crescer, os mercados que estiveram em baixa nos últimos anos voltam a crescer. O varejo no geral deve ter uma retomada que, porém, só deve ser concretizada a partir de 2018, quando o crescimento econômico começar a aparecer no bolso do consumidor final", avalia Bernater.

A KT&T Logística passou a usar, no final de 2016, o SAP, buscando otimizar a operação. Em 2016 o investimento foi em estrutura.

COLUMBIA: crise aproxima empresas dos prestadores de serviços

"Com a crise, as empresas passam a estar mais próximas e demandar de forma ainda mais profissional todos os seus prestadores, o que entendemos ser extremamente positivo em um mercado de Operador Logístico, por exemplo, que ainda está em desenvolvimento."

Também segundo **Marcelo Brandão**, CEO da Columbia Logística (Fone: 11 3330.6700), no setor automotivo, por exemplo, os maiores desafios para os serviços de logística no período de crise têm sido a redução dos lead-time (tempo de entrega) e custos. "Para isso, estamos em constante desenvolvimento de ferramentas de BI (Inteligência de Negócios), com objetivo de melhorar o

fluxo de informação, bem como o fortalecer as áreas de planejamento operacional, procurando extrair informações oportunas dos clientes, antecipando soluções e minimizando riscos operacionais."

Neste setor automotivo, a Columbia presta serviços para a Ford e Continental, no suporte de importação/exportação e logística doméstica. Para o varejo, atua com foco nos produtos de consumo, como calçado, vestuário e eletrônico.

Brandão diz que, mesmo diante da crise, a empresa fez uma importante aquisição a ser anunciada em breve, fortemente relacionada ao segmento automotivo e à gestão de sua cadeia de abastecimento.

"Diante da crise, mantivemos, especialmente, os projetos de tecnologia e



desenvolvimento de pessoas, os quais também entendemos serem de fundamental importância para o crescimento estável de empresas com o nosso propósito. Desenvolvemos e apresentamos algumas alternativas para o segmento automotivo e outros considerados estratégicos para a companhia. Estamos colhendo bons frutos e o feedback tem sido positivo. Em um cenário de retração, conseguimos iniciar novas operações/ produtos", finaliza.



SULISTA



LIGUE AGORA 0800 545 8200

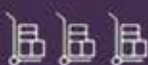
UM PARCEIRO LOGÍSTICO DE
CONFIANÇA COM **SOLUÇÕES**
QUE ACOMPANHAM A
VELOCIDADE DO
SEU NEGÓCIO.

Serviços



CARGAS DIRETAS PONTO A PONTO

Transporte de cargas completas, com veículo exclusivo ponto a ponto. Menor prazo, melhor custo e informação em tempo real.



MILK RUN

Otimize o transporte de seus fornecedores com um sistema de coletas programadas. A gestão das coletas e o planejamento de entregas ficam por nossa conta.



JIT

Garantia do material na quantidade demandada, no lugar certo, no momento exato da utilização, sem excessos.



CARGAS EMERGENCIAIS

A situação é crítica e vai parar sua linha de produção? Ligue agora.

DHL SUPPLY CHAIN: **expansão da área de serviços** **de packaging secundário**

Antes de fazer uma análise do segmento, **Maurício Barros**, presidente da DHL Supply Chain (Fone: 19 3206.2200), diz que a empresa está expandindo sua área de serviços de packaging secundário ou co-packing, preparação de ofertas, montagem de kits, displays de venda e outros formatos de embalar conjuntamente produtos acabados, integrados à cadeia de suprimentos no Brasil. "A meta é triplicar a área até 2020. Globalmente, esta área contribui significativamente para a receita da DHL Supply Chain, administrando cerca de 180 operações. No Brasil, a DHL já possui quatro clientes na área de consumo e está em processo de implementação em mais dois. Além de investir no treinamento da equipe, esforços comerciais e de marketing e no desenvolvimento de um sistema de TI especializado, a DHL irá lançar em 2017 um Centro Multicliente de Soluções de Packaging Secundário, que será localizado no interior de São Paulo", comenta Barros.



Já falando das perspectivas para o segmento de OLs em 2017, ele comenta que a demanda por extrair mais valor das cadeias de suprimentos deve continuar, mas entende que alguns sinais de recuperação devem começar a aparecer, especialmente no segundo semestre. Além da queda da inflação, a potencial diminuição do endividamento das famílias, a melhora da confiança do consumidor e do empresariado e a perspectiva de uma melhor safra agrícola devem influenciar no aumento do volume de carga transportada, impulsionando o mercado de Operadores Logísticos. O presidente da DHL Supply Chain diz que a empresa acredita, também, que a inovação terá papel importante na recu-

peração, seja em termos de processos, seja de soluções.

"Dentro deste contexto, estamos atuando em três frentes principais. A primeira, que estamos trabalhando fortemente há pelo menos 2 anos, é a busca por redução de custos e ganhos de produtividade ao longo de toda a operação, através da revisão de processos e estruturas e da busca de racionalizações em contratos de parceiros e fornecedores. A segunda frente é o desenvolvimento de novos produtos e serviços com maior valor agregado para os clientes. É o caso, por exemplo, do serviço de LLP (Lead Logistic Partner), que nos permite liderar uma cadeia de suprimentos e promover racionalizações, e do serviço de packaging (ou co-packing), pelo qual assumimos a atividade de embalagem secundário, montagem de kits, etc. A terceira frente é a inovação. Estamos incorporando novas tecnologias e soluções a nossa operação. É o caso, por exemplo, da utilização de carros elétricos para entregas urbanas e um teste que estamos realizando com a utilização de seletores de visão (vision picking) em Centros de Distribuição."

Mas, há fatores que, inegavelmente, influenciam o segmento. Para Barros, a esperada maior estabilidade macroeconômica pode destravar investimentos no setor privado e em infraestrutura de forma geral, o que pode gerar mais oportunidades para os Operadores Logísticos. O crescente desenvolvimento tecnológico é um fator positivo importante, pois possibilita níveis ainda mais altos de serviço e com eficiência. Por outro lado, esse mesmo desenvolvimento tecnológico pode gerar uma disrupção no modelo de operação atual. "Os segmentos de saúde (Life Science e Healthcare) e agrícola têm um bom potencial para 2017, mas esperamos também que mercados como os de consumo e tecnologia comecem a reagir", finaliza.

KWAY LOGÍSTICA: **setor de infraestrutura** **demandará esforços** **primordiais dos OLs**

"Diante dos primeiros sinais de recuperação da economia, as perspectivas para o setor indicam um cenário positivo, onde se apresentam oportunidades concretas de crescimento para 2017."

Outro otimista quanto ao desempenho do segmento neste ano, Afonso Manna Junior, gerente comercial da Kway Logística (Fone: 21 3325.6125), salienta que a confirmação da política econômica do atual governo terá impacto direto no segmento, afetando de maneira positiva os resultados esperados para o ano. Os investimentos, principalmente no setor de infraestrutura, permitem garantir uma resposta imediata no desenvolvimento e implementação de diversos projetos essenciais para a retomada de crescimento.

"Realmente, o setor de Infraestrutura demandará esforços primordiais dos Operadores Logísticos, bem como a retomada do setor de petróleo & gás. O mercado de varejo também deve ser considerado, porque sempre reage positivamente diante de um processo de recuperação econômica", diz Manna Junior.

Com a expectativa de crescimento substancial em relação ao ano passado, a Kway Logística colocou em prática um plano de reestruturação, envolvendo pessoas e recursos e desenvolvimento de novas parcerias. No aspecto estratégico, passará a operar com um CD próprio, disponibilizando uma área de armazenamento em torno de 5.000 m² no Rio de Janeiro.

MAC CARGO: dois níveis de perspectivas para 2017

Paulo Gomes, diretor comercial da MAC Cargo do Brasil (Fone: 11 5908.4050), tem dois níveis de perspectivas para o desempenho do setor em 2017. Alta capacidade de investimentos: terão enormes possibilidades, uma



vez que diversas obras em infraestrutura, que inclui a logística, serão retomadas pelo Governo e a iniciativa privada

será convocada a participar dessas iniciativas; sem capacidade de investimentos:

deverá ter um segundo semestre com mais perspectivas do que nos últimos dois anos, com a retomada da economia. A crise dos últimos anos e, em especial, do ano passado tirou muitos players do mercados e os Operadores que aproveitaram a crise para ajustar sua infraestrutura e ainda tiveram a capacidade de investir em tecnologia, certamente estarão a frente dessa corrida, acredita Gomes.

“Com certeza, a crise política ainda é o maior risco de todos no âmbito interno. Os desmembramentos das delações da Odebrecht e o processo no TSE contra a chapa Dilma/Temer são os principais fatores que podem trazer um grande risco para a velocidade da retomada ou, ainda pior, colocar o Brasil numa segunda onda de recessão que pode ser pior que a primeira. No âmbito exterior, a Europa se esforça mas não consegue crescer, a China não evita de dar sinais claros de perda de potência em seu crescimento. Japão se consolida na estagnação e Trump ainda é uma incógnita econômica. Positivo é a alta credibilidade do Ministro Henrique Meirelles que, com enorme transparência, tem tratado de assuntos delicadíssimos, e o fato de o Congresso estar sob pressão de diversas acusações faz com que o ambiente de apoio às medidas que precisam ser tomadas tenham grande chance de aparecer na pauta e serem aprovadas

Em caso de sucesso das ações do Ministro e a crise política não traga muito estrago, poderemos esperar um 2018 muito além das expectativas.”

O diretor comercial da MAC Cargo diz, ainda, que o transporte rodoviário sempre será o serviço mais ativo dos produtos oferecidos pelos Operadores Logísticos, mas a armazenagem, com a retomada do nível de produção da indústria, e os Centros de Distribuição, que crescem com a necessidade de maior eficiência e redução de custos, são produtos muito interessantes que os Operadores Logísticos deverão mais oferecer ao mercado como um todo.

A Mac Logistic entra no seu 17º ano de operação no Brasil, sendo especializada em prover serviços no segmento industrial, onde gerencia toda a ordem de compra de insumos, peças de reposição e equipamentos de todos os tamanhos e pesos. Além disso, segue firme no propósito de investimento em tecnologia.

Por outro lado, a MAC USA, baseada em Miami, está se consolidando e deverá ser um ponto chave para a distribuição de diversas mercadorias vindas da Ásia com destino a América Latina.

Y LOGÍSTICA: investimento em parcerias regionais

A Y Logística do Brasil (Fone: 11 4191.5670) está investindo fortemente em parcerias regionais. “Neste caso, desenvolvemos parceiros que atuem dentro da nossa filosofia de trabalho, nosso ganho está na redução de custos de instalação local.”

A explicação é de Disney Rocha Santos Silva, CEO da empresa que, ao comentar as perspectivas para o segmento de Operadores Logísticos neste ano de 2017, as considera boas, apesar da crise que assola o país. “Estamos buscando desenvolver soluções criativas junto aos nossos clientes para otimização dos custos, inclusive com sinergias com outros clientes quando possível!”

Silva também comenta que a crise gera incerteza e insegurança, fatores negativos principalmente quando falamos de empresas multinacionais que não estão acostumadas com este cenário muito instável. “Pelo lado positivo, temos a força do empresariado brasileiro em vencer as crises e buscar oportunidades de negócios do nosso

país! Acreditamos que mesmo na crise somos um país emergente com grandes oportunidades de negócios com rentabilidades diferenciadas.”

Ainda para o CEO da Y Logística do Brasil, entre os setores que mais deverão usar os serviços oferecidos pelos Operadores Logísticos está a indústria, pois ele acredita que o comércio reduzirá cada vez mais o investimentos em estoques e parques logísticos, exigindo que a indústria se mobilize e tenha pontos de apoios para atendimento imediato!

SIGMA: acreditando no crescimento, principalmente nas exportações

A Sigma Logistic Solutions (Fone: 13 3500.2370) continua acreditando no crescimento, principalmente nas exportações que, mesmo com a crise, vem aumentando.

“Positivamente, uma possível reforma trabalhista que já está sendo estudada e o retorno do crescimento econômico das indústrias podem influir no desempenho do segmento em 2017. Negativamente, o aumento do valor dos pedágios, do combustível e a nossa política incerta”, comenta Samara Voss Tavares, diretora de marketing da empresa.

Ela também lembra que o setor que está em crescimento no Brasil é o agro, mas acredita que, com o aquecimento da economia, aos poucos, os demais setores podem ter um pequeno crescimento, incrementando o uso dos serviços oferecidos pelos OLs.

A Sigma foi na contramão do mercado, preocupado com a crise, investindo no ano de 2016 na ampliação da sua infraestrutura, com a abertura de uma filial no Estado do Paraná e a aquisição de veículos e equipamentos que compõem a sua frota. Planos de expansão também fazem parte no ano de 2017, como o aumento da capacidade da sua frota.

QUALITY LOGÍSTICA: perspectivas cautelosas

O CSO (Chief Sales Office) da Quality Logística (Fone: 11 4583.4800) diz que as perspectivas de retomada da economia no país ainda são cautelosas, mas a empresa não vê este cenário como obstáculo para



que o segmento de soluções logísticas deixe de acreditar no mercado. “É cada vez maior a demanda das empresas por prestadores de serviços que ofereçam processos de gestão integrados e redução de custos. Neste sentido, acreditamos que os desafios para os Operadores Logísticos seja investir em tecnologias que permitam complementar o escopo de suas ofertas, a fim de atender a demanda destas empresas”, diz **Anderson Moreira**. O CSO também avalia que a falta de investimento do governo nos modais de transporte é o principal entrave para o crescimento da logística brasileira. Hoje, o segmento depende 60% da malha rodoviária, mas portos e aeroportos também apresentam gargalos. A burocratização e a legislação tributária também influenciam negativamente para o crescimento do setor. “Independente de questões políticas ou econômicas, provavelmente, teremos avanços tecnológicos que, se bem usados, poderão possibilitar melhorias aos processos logísticos. Entretanto, é importante que os profissionais estejam atentos às reais necessidades do negócio, tomando cuidado com os modismos”, avalia Moreira.

Ele ainda acredita que os segmentos de agropecuária, e-commerce e farmacosméticos são os que mais terão destaque neste ano. A expansão do agronegócio tem sido marcante na sociedade brasileira, caracterizando-se por cadeias produtivas cada vez mais integradas e pelo uso intensivo de capital nos diversos segmentos que o compõe. Dessa forma, a agricultura, pensada como agronegócio, envolve os processos de produção agropecuária, logística e comercialização, além

da agroindústria e dos serviços agroindustriais, ampliando assim, seus efeitos multiplicadores na representatividade cada vez maior na economia brasileira.

Para o e-commerce, ainda segundo o CSO da Quality Logística, os desafios esbarram no tempo: muito diferente do tradicional, a logística de uma loja virtual requer precisão, velocidade, baixo tempo de resposta e um serviço de pós-venda de alto nível. “Estamos aqui falando em prazos de 24 horas para ser capaz de receber, gerenciar o estoque em tempo real e sua reposição, tudo em um tempo curto, de cerca de 24 horas.”

A área de produtos farmacêuticos, assim como de cosméticos, cresce anualmente, em torno de 2 dígitos, e isso traz desafios para o segmento de logística, principalmente na área de estoque, abastecimento e tempo de entrega. “Cada vez mais mulheres e homens preocupam-se com a beleza, o que deve manter aquecida essa indústria e, consequentemente, os serviços logísticos de distribuição, gestão e abastecimento voltados ao setor”, finaliza Moreira.

Presente nos principais segmentos da economia, o Grupo Quality vem se consolidando na prestação de serviços em logística para o segmento de cosméticos. Atualmente, atende dois grandes players mundiais que atuam em todo o território nacional em duas operações em Jundiaí, SP, e uma em São Luiz do Maranhão. Em uma das operações, o cliente tem, aproximadamente, 17.000 clientes espalhados por todo o país. A Quality trabalha dentro da operação do cliente, cujo dia a dia consiste em receber os produtos que são produzidos nos Estados Unidos, nacionalizá-los, armazenar e separar os pedidos: o trabalho termina no carregamento dos veículos.

Por outro lado, o Grupo Quality, formado pela Quality Logística, Quality Armazenagem e Quality Facilities, concluiu 2016 atingindo todas as metas de treinamentos operacionais, de qualidade e de segurança, em suas mais de 50 operações. “Para

competir em um mercado cada vez mais concorrido, nós precisamos ter o melhor desempenho possível no Grupo. Esta preocupação fez com que estabelecêssemos a meta de 4% de horas trabalhadas em treinamento para todos os colaboradores”, destaca Moreira. Para 2017, a meta de treinamentos foi estipulada em 5%, ou seja, de 100% das horas trabalhadas no grupo, 5% serão dedicadas ao treinamento e desenvolvimento do seu capital humano.

CONFIANCE LOG: perspectivas de achatamento ainda maior das margens

Fugindo do otimismo de seus colegas, **Rosemary Panossian**, sócia/diretora da Confiance Log – Armazenagem, Logística e Transporte (Fone: 11 2296.9433), acredita que neste ano haverá um achatamento ainda maior de margens, pela impossibilidade de reajustar preços em uma economia em recessão.

E ela divide os fatores que podem influenciar o segmento em 2017 em positivo – “uma reação na economia, com a aprovação das reformas em andamento – e negativo – “a não aprovação das reformas e agravamento da instabilidade política”.



Rosemary também se refere aos setores que mais deverão usar os serviços oferecidos pelos Operadores Logísticos. “Em minha opinião, o setor de alimentos, tanto na agricultura, que está em uma fase boa, como na distribuição da indústria, por ser o setor que menos sofre impacto com a recessão.”

A Confiance Log é especialista em armazenagem e distribuição de alimentos resfriados e congelados, tendo como foco principal as redes de supermercados. Atua desde a administração de seus estoques, controle de qualidade, administração de pedidos, entregas e logística reversa.

RIO DE JANEIRO



 **DistributionPark**
DUQUE DE CAXIAS

Área Disponível
69.000 m²

Módulos a partir de
4.000 m²



DistributionPark

Galpões
para locação.
Em pontos
estratégicos e com
o tamanho ideal
para cada negócio.

AMAZONAS



 **DistributionPark**
MANAUS

Área Disponível
15.000 m²

Módulos a partir de
3.700 m²

RIO DE JANEIRO



 **DistributionPark**
DUTRA

Área Disponível
26.000 m²

Módulos a partir de
4.300 m²

SÃO PAULO



 **DistributionPark**
EMBU

Área Disponível
11.200 m²

AMAZONAS



 **DistributionPark**
MANAUS II

Área Disponível
20.500 m²

Módulos a partir de
3.200 m²

RIO DE JANEIRO



 **DistributionPark**
RIO DE JANEIRO

Área Disponível
7.400 m²

Módulos a partir de
5.000 m²

SÃO PAULO



 **DistributionPark**
CAJAMAR

Área Disponível
34.000 m²

Módulos a partir de
4.200 m²

AMAZONAS



 **DistributionPark**
MANAUS III

Área Disponível
125.000 m²

Módulos a partir de
3.400 m²

CARREGADORES DE BATERIA DE ALTA FREQUÊNCIA



Maior vida útil das baterias
Peso reduzido (5kg)
Uso a bordo ou fora do veículo

COMPONENTES PARA VEÍCULOS ELÉTRICOS



www.vinnig.com.br
e.mail: comercial@vinnig.com.br
fone: (21)3264-4761

especial

GRUPO TPC: Transporte de suprimento, de distribuição e de transferência são os que mais terceirizam

"Segundo a última pesquisa do Instituto ILOS, os setores que mais terceirizam serviços logísticos são transporte de suprimento, transporte de distribuição e transporte de transferência. São atividades menos sofisticadas, demandando um grau de especialização e tecnologia menor que as demais atividades logísticas."



A avaliação é de **Luís Eduardo Chamadoiro**, vice-presidente de Logística Geral do Grupo TPC (Fone: 11 3572.1700), para quem, os Operadores Logísticos, cujos fatores de crescimento estão intimamente ligados ao crescimento dos seus clientes, como os segmentos da indústria, varejo, agropecuária, etc., dependem de uma retomada da economia brasileira. "A retração do mercado foi muito grande nos últimos dois anos e parece que, se alguma retomada aparece no radar do futuro, se dará de maneira tímida e lenta. Deste modo, os Operadores Logísticos, como toda a sociedade de uma maneira geral, se coloca numa posição de muita cautela, aguardando os sinais posi-

tivos acontecerem para poder retornar à rota de crescimento."

Ainda segundo Chamadoiro, a retomada (ou não) da economia brasileira, aliada à instabilidade política atual do país, são os dois principais fatores que podem influenciar positiva ou negativamente o segmento em 2017.

Em um ano desafiador como 2016, o Grupo TPC registrou resultados positivos e apresentou crescimento de 6% em relação ao ano anterior, alcançando um faturamento de R\$ 382 milhões, além de apresentar melhoria na qualidade dos seus resultados financeiros.

Para Leonardo Barros, presidente do grupo baiano, os bons resultados foram impulsionados por novos negócios fechados, investimentos estratégicos em tecnologia e rigoroso controle de custos. O grupo implantou o Programa de Integridade, nome dado para a área de compliance, e também aumentou a operação em clientes como América Móvil, TIM, Nextel e Mary Kay; além de conquistar a conta do Grupo SEB.

O Grupo TPC projeta um crescimento de 11% em relação a 2016.

DHL GLOBAL FORWARDING: setores exportador e de commodities têm muito potencial

Cindy Haring, CEO da DHL Global Forwarding (Fone: 11 5042.5500), acredita que, embora ainda apresente muitos desafios, 2017 será um ano em que a economia brasileira de forma geral irá começar a reagir, tendo reflexos positivos no segmento de Operadores Logísticos. Isso porque algumas empresas começam a



"desengavetar" projetos, o Governo Federal tem anunciado algumas concessões e investimentos pontuais em infraestrutura e o consumidor, menos endividado, começa lentamente a recuperar sua confiança, o que tende a refletir nas vendas e nos volumes transportados. "De qualquer maneira, entendemos também que a demanda por maior eficiência nas cadeias logísticas irá se manter, abrindo oportu-

nidades para os Operadores mais estratégicos."

Haring também salienta que, além dos fatores macroeconômicos, o avanço das exportações – que iniciaram o ano em um bom ritmo –, a safra potencial e a recuperação global dos preços das commodities podem ter um impacto muito positivo no segmento. A queda na inflação, o maior controle fiscal e as prometidas reformas na esfera federal também são fatores positivos.

Sobre os setores que mais deverão usar os serviços oferecidos pelos Operadores Logísticos, o CEO da DHL Global Forwarding revela que o exportador e de commodities têm muito potencial, mas os associados ao consumo de forma geral também podem surpreender mais no fim do ano, com um consumidor um pouco mais empoderado. "Possuímos, no Brasil, cinco centros de competência especializados – Commodities Agrícolas, Óleo & Gás, Indústria Farmacêutica,

Tecnologia e Automotivo –, áreas nas quais identificamos boas oportunidades.

Serviços - Em termos de serviços, a DHL Global Forwarding incrementou sua oferta com novidades nos modais marítimo, aéreo e multimodal.

No primeiro modal, oferece o Ocean Connect LCL Premium para o transporte marítimo de carga fracionada (LCL). Nele, caso a carga não possa ser enviada na semana prevista – e sob exclusiva responsabilidade do operador – a DHL irá cobrir os custos do frete aéreo (de aeroporto a aeroporto).

A empresa também está lançando o serviço de balsas oceânicas, indicadas para cargas ultrapesadas ou com grandes dimensões, mas que ainda são pouco utilizadas no Brasil. Elas podem aportar em quase qualquer porto do país.

Para o transporte aéreo, foi lançado recentemente o DHL SameDay Speedline, solução para embarques de emergência. Todos os embarques são proativamente monitorados da origem até o destino, com benefícios como coleta e entrega 24 horas por dia, em até 120 minutos, durante os 365 dias do ano; e cotas preparadas em até 60 minutos.

“Em termos de tecnologia, estamos trabalhando com duas novidades: a utilização da solução DHL Thermonet, que monitora em tempo real as condições ambientais da carga – temperatura, umidade, luminosidade e até cho-

ques; e o Carbon Calculator, ferramenta online que mede de forma consistente a emissão de gases que provocam o efeito estufa ao longo da cadeia de suprimentos, o que permite uma gestão ativa deste tema”, conclui Haring.

CARVALHÃO: segmentos de grande consumo são os que mais movimentam os Operadores

Vivemos um momento em que as grandes empresas têm que ter foco grande em suas operações e atendimento comercial. Então, um Operador Logístico pode ser um grande facilitador, ao diminuir os recursos – custos financeiros e humanos – necessários para se engajarem numa operação própria.

Ainda de acordo com Miriam Carvalho, diretora comercial da Carvalhão/Karga Rio Armazéns Gerais (Fone: 21 2775.1712), um Operador tem ganhos de escala, foco na execução logística e, principalmente, flexibilidade operacional para acompanhar os diferentes momentos e sazonalidades na operação do cliente – isto se traduz em eficiência e melhores custos. “Após um encolhimento das operações, com muitos clientes internalizando as operações, a previsão e expectativa agora é de retomada das operações via Operadores.”

Miriam também aponta os fatores que podem influenciar, negativa ou positivamente,

o segmento em 2017: taxas de juros, política econômica, aperto ao crédito são as influências de sempre. “O Brasil está sendo passado a limpo, precisamos passar confiança e a segurança jurídica, talvez seja o fator mais relevante e impactante na decisão das empresas investirem em negócios no Brasil e com isto voltarmos a acontecer. O segmento de Operadores Logísticos é diretamente impactado pelo ambiente externo, é o fluxo de mercadorias.”

A diretora comercial da Carvalhão também diz que os segmentos de grande consumo são os que mais movimentam os Operadores, por todas as facilidades já expostas, além da grande flexibilidade operacional e favorecimento da capilaridade destas operações. Outros segmentos que também usam bastante os serviços dos OLs são os altamente especializados, como o químico e farmacêutico, por suas exigências legais, em que o Operador mais qualificado cuida de todos estes detalhes. E os que exigem ativos diversificados, como as operações relacionadas a petróleo e gás e cargas contêinerizadas.

Além das operações logísticas de cargas convencionais em paletes e caixas, a infraestrutura em movimentação com guindastes, remoção e transportes da Carvalhão tem sido um grande diferencial. “Somos Armazéns Gerais há 30 anos, e estamos há 20 fazendo operações logísticas. Hoje dispomos de 30.000 m² de armazéns fechados, fora a área de pátio”, completa Miriam.

RAMPA MÓVEL

MOVIMENTE SUAS CARGAS COM A RAMPA MÓVEL GKL.

www.rampamovel.com.br



custom 7 ton



rampa móvel 7 ton



GKL - INDÚSTRIA MECÂNICA LTDA.
(011) 4828-1835 e (011) 4828-1916

email: gkl@gkl.com.br

site: www.gkl.com.br



PLATAFORMA EM ALUMÍNIO

MESA EM ALUMÍNIO EXTRUDADO

HBZ Suspensões e Plataformas

Tel.: 11 4208-7170 - Fax: 11 4208-7178
hbz@hbz.com.br - www.hbz.com.br

SULISTA: crescimento da empresa previsto para 2017 será da ordem de 10%

"O crescimento da empresa previsto para 2017 será da ordem de 10%. O foco será a conquista de novos clientes. O segmento automotivo e metalmeccânico ainda são os 'carros chefes'. Novos mercados, como madeireiro, linha branca e embalagens, fazem parte de nosso projeto de expansão", comenta **Josana Teruchkin**,



diretora executiva da Transportadora Sulista (Fone: 41 3371.8200).

Ela também salienta que a Sulista vem ampliando seus negócios com um crescimento de 5% em 2016.

Agora fazendo uma análise do mercado, Josana diz que, após um ano de 2016 muito difícil para o país, com grande recessão, crise política, queda na produtividade da indústria e alto nível de desemprego, para 2017, apesar das muitas incertezas, acreditam em uma lenta retomada, com boas perspectivas para as empresas que, durante a crise, fizeram a lição de casa.

"Durante a crise, muitos concorrentes ficaram pelo caminho, não conseguiram honrar seus contratos, pagar fornecedores. O cliente

está mais seletivo na hora de escolher um parceiro logístico. Com essa depuração, as empresas que se mantiveram saudáveis, revisaram seus processos internos, seus custos, cuidaram de sua saúde financeira, terão boas oportunidades em 2017."

A diretora executiva da Transportadora Sulista diz, também, que com uma economia mais estável, inflação controlada e previsão de redução das taxas de juros, acreditam que a indústria comece a reagir, consequentemente a demanda por serviços será maior. "Como fatores negativos que podem afetar o desempenho do setor, temos a política do país e os fatores externos mundiais que podem impactar diretamente nas atividades do setor."

Josana finaliza dizendo que a indústria é o principal setor que utiliza o Operador Logístico. "Em períodos de crise, como o que estamos vivendo, a busca por alternativas que gerem melhor otimização de recursos, maior produtividade e consequente redução de custos faz com que as empresas busquem essas soluções em suas operações. Os Operadores Logísticos possuem expertise para 'fazer a diferença' nestes projetos propondo mudanças, com ganhos significativos para seus clientes."

TA: recuperação no segundo semestre

"Acreditamos em pequena recuperação para o 2º semestre, propiciando um giro maior nos estoques, porém sem grandes novas demandas."

A avaliação é de **Omar de Souza Passos**,



diretor de logística da TA (Fone: 19 2108.9000), para quem a demora na aprovação dos projetos no Congresso e a crise política são os principais fatores com influência negativa.

De outra parte, medidas para incentivar investimentos e elevar grau de confiança são os aspectos positivos.

Finalizando, Passos relaciona os se-

tores que mais deverão usar os serviços oferecidos pelos Operadores Logísticos: farmacêutico, automotivo e tecnologia.



UPS: foco nos setores de indústria manufatureira, de saúde e tecnologia

"Embora nós tenhamos enfrentado condições macroeconômicas incertas, continuamos a investir no crescimento lucrativo. As expectativas são muito promissoras. Como anun-

ciamos em fevereiro deste ano, no 4º trimestre de 2016, as remessas diárias médias da UPS aumentaram 5%; o segmento internacional produziu forte

crescimento de volume em todos os principais produtos e a receita aumentou 2,6% em relação ao 4º trimestre de 2015, para US\$2,7 bilhões."

Katia Tavares, gerente de marketing da UPS do Brasil (Fone: 11 5694.6600), continua, explicando que o Brasil atravessa uma fase de retomada da confiança

nos negócios, com alguns indicadores da indústria demonstrando recuperação, além da expectativa de crescimento das exportações em 2017 com possibilidade de termos o melhor resultado dos últimos três anos. "Mesmo assim, as empresas ainda operam com cautela e investimento reduzido, para gerar maior eficiência nas suas operações. E neste cenário é que Operador Logístico, como a UPS, pode auxiliar essas empresas a reduzir custos."

Katia comenta, ainda, que a UPS tem focado no setor de indústria manufatureira e seus subsegmentos, como têxtil, calçados, máquinas e equipamentos. e no setor de saúde (ingredientes e insumos, equipamentos médicos e hospitalares) e tecnologia.

A empresa expandiu a operação es-

pecializada no segmento de saúde com a inauguração de um novo Centro de Armazenamento e Distribuição em Cajamar, SP, que também atende à área de tecnologia. Esses são duas verticais importantes para a operação da UPS no Brasil, além da manufatura.



"Os investimentos em infraestrutura ampliam as perspectivas de crescimento para o setor nos próximos anos. Além disso, para o setor, a diminuição do dólar apresenta uma oportunidade para as empresas que investem em importação", finaliza a gerente de marketing.

FEITAS PARA DURAR 3 ANOS DE GARANTIA COM REPOSIÇÃO TOTAL



Imagem meramente ilustrativa. Promoção "3 anos de garantia PTH" Somente para o modelo "Paleta Manual Série PTH". Garantia de fábrica de 3 anos, com início contado a partir da entrega do equipamento, desde que o equipamento seja utilizado em conformidade com seu manual de instruções e em condições normais de uso. A Crown não se responsabiliza em caso de defeitos decorrentes de mau uso. Em casos de eventuais defeitos de fabricação, o equipamento deverá passar por revisão e avaliação da área técnica da Crown e após comprovação do defeito o equipamento será substituído por um novo. Frete, seguro e embalagem não inclusos na promoção. Parcelamento sujeito à análise de crédito. Nos reservamos ao direito de possíveis erros de digitação, alteração de valor e condição anunciada. Consulte as condições completas e normas de uso e regulamento em: crown.com/pt-br

Para mais informações
ligue (11) 4585 4040
ou brasil@crown.com
crown.com

CROWN
IDEAS THAT ADVANCE

ABOL: embarcadores e Operadores Logísticos têm chances e espaço para desenvolverem ações convergentes



Nos dois últimos anos, com o encolhimento de 7,4% da economia, quando mais de 12 milhões de brasileiros em idade economicamente ativa foram expulsos do mercado de trabalho, vimos a maioria dos segmentos, de alguma forma, serem atingidos, isso porque a economia é uma engrenagem integrada. Há, contudo, setores mais afetados, como o caso dos transportes *stricto sensu*, e outros que sofreram menos, e até cresceram nesse período, como a indústria de fármacos, cosméticos, alimentos e a indústria da tecnologia e inovação.

“Nos últimos anos, continua **Carlos Cesar Meireles Vieira Filho**, diretor executivo/CEO da ABOL – Associação Brasileira de Operadores Logísticos (Fone: 11 3586.6373), os prestadores de serviços logísticos, como é o caso dos Operadores Logísticos, investiram em programas que visam maximizar eficiência de escopo amplo e na revisão das estruturas funcionais, buscando rever contratos, além de terem focado suas ações no aporte de novas tecnologias, inovação nas operações, capacitando mais e melhor os seus recursos humanos para fazerem e entregarem cada vez mais, com menos recursos. O exercício do trade-off potencializou-se dentro das empresas, exercitando ao máximo a racionalização dos recursos.”

Em paralelo a tudo isso – ainda segundo Meireles – houve o desenvolvimento de ações de compartilhamento operacional, buscando identificar sinergias viáveis, quer seja em operações do grupo, mas também com parceiros do setor. Durante os últimos dois anos, redobrou-se ainda o esforço para compreender mais e melhor quais são os problemas dos clientes tomadores dos serviços logísticos (embarcadores), fazendo com que essas ações tornassem um grande

diferencial na relação de tomador e prestador de serviços. “Para cada situação, um entendimento específico, pois a solução é diferente de empresa a empresa, de operação a operação, de problema a problema e isso passa por muitas variáveis, não só aquelas de natureza operacional, como pelo entendimento dos modelos tributários, fiscais, trabalhistas e sindicais. É o que vemos expandindo-se com soluções demand driven! A dedicação maior ao planejamento, portanto, reduz o tempo na execução e, em decorrência, com a redução de tempo e a melhoria na qualidade da entrega, o benefício vai diretamente para o bottom line do orçamento em forma de melhores resultados. Dessa forma, o ano de 2017 será o campo de colheita desses investimentos e da mudança de posicionamento das partes. A busca de maiores simetrias entre tomadores dos serviços logísticos (embarcadores) e Operadores Logísticos já é lugar comum no exercício do ano corrente. Os resultados serão colhidos por todos, e essa é a grande mudança de comportamento norteadora de novas relações contratuais”, completa o CEO da ABOL.

Sobre os fatores que podem influenciar, negativa ou positivamente, o setor em 2017, Meireles diz que, mais uma vez estamos diante de um quadro político delicado. “Se antes tínhamos as incertezas da iminência do processo de impeachment, hoje temos a avalanche de delações que estão paralisando o Congresso Nacional. Mas que fique claro a imperativa necessidade de se passar o Brasil a limpo, e que a ABOL apoia todas essas iniciativas desde o instante zero, dado que somente assim poderemos ter um país efetivamente do futuro. Mas a pergunta demanda resposta direta e, sem ambiente político favorável, as reformas necessárias não prosperam. Para avançarmos na logística, faz-se mister que haja regras claras, que os marcos regulatórios sejam revistos e aplicados de modo transparente e de acordo com as demandas do mercado. Sem regras claras, contudo, não há investimentos e, sem investimentos, o impacto é direto

no custo logístico do país. Ainda vivemos num país eminentemente rodoviarista, com baixíssima ou quase nenhuma integração intermodal. Note que não falei em multimodalidade, pois isso requer ainda maior integração. Por mais que seja um realista esperançoso, os fatos me põe cético quanto à integração modal no país em larga escala em curto espaço de tempo. Para que isso possa ocorrer, há de se ter planos e ações de estado, e não de governo! Esse tema, inserido em políticas estratégicas de longo prazo, definiriam marcos regulatórios claros, atrativos, propiciando investimentos no setor. Como vimos, sem termos regras claras, são pífios os investimentos em infraestrutura logística no país e, o pouco que investimos, o fazemos muito mal. Investimentos estratégicos em infraestrutura logística contribuem, inexoravelmente, para o desenvolvimento da logística multimodal de um país. Temos ricos exemplos nos países vizinhos, como Colômbia, Peru, Chile e até o Paraguai, que vêm investindo mais de 3,5% do PIB em infraestrutura logística, enquanto nós, um país de extensão continental, investimos meros 0,8% do PIB em infraestrutura de transportes, portos, aeroportos etc. Para estruturarmos o país sob uma plataforma integrada que pudesse abrigar um sistema multimodal de transportes funcional e eficiente, seria necessário investirmos 3% do PIB em infraestrutura logística nos próximos 10 anos (cerca de R\$1,7 trilhão). Não há dúvida que o retorno dessa política reverter-se-ia em desenvolvimento econômico. No campo alvissareiro, podemos citar as ações da equipe econômica que está nos levando ao controle inflacionário, permitindo-nos chegar ao centro da meta neste ano de 2017, com juros na casa de um dígito. Isso tudo, aliado a uma política cambial mais madura, nos trará melhor contexto de previsibilidade.”

Meireles finaliza referindo-se aos setores que mais deverão usar os serviços oferecidos pelos Operadores Logísticos.

Com um PIB morno, diz ele, ainda gradiente de zero para 2017, as empresas

embarcadoras precisarão maximizar seus resultados buscando mais eficiência, maior controle de custos operacionais, com melhor gestão dos seus estoques. "No Brasil ainda terceirizamos com bastante ênfase o transporte, com mais de 90% das atividades logísticas. Ainda temos, todavia, um caminho largo a expandir, como é o caso da atividade de armazenagem, com cerca de 30%, gestão integrada, com 12%, e gestão de estoque atingindo modestíssimos 5%. Vejam que há aí um campo vasto para por em prática os avanços abordados no início da entrevista. Embarcadores e Operadores Logísticos têm chances e espaço para desenvolver ações convergentes que tragam resultados positivos aos seus processos operacionais. Nessa linha de raciocínio, entendemos que todas as cadeias produtivas podem se beneficiar desse legado. Com custos logísticos ainda em elevação, na casa dos 12,5%, o meio

produtivo no Brasil precisa efetivamente rever suas práticas operacionais. Terceirizar a atividade logística não é mais uma questão experimental, e sim de competitividade e até de sobrevivência. Os Operadores Logísticos no mundo, segundo o Third Party Logistics Study, reduzem os custos logísticos em mais de 15%, o que significa resultado direto na caixa! As cadeias produtivas de mercadorias demandantes de maior controle operacional, produtos mais sofisticados e de maior valor agregado, por vital que é a gestão do estoque, continuarão ampliando seus contratos com os Operadores Logísticos em curva exponencial, mesmo por que a grande parte já venceu as resistências de experimentação tendo comprovado os efetivos savings e as muitas vantagens de se utilizar um Operador Logístico como maximizador de eficiência, redutor de custo e risco em toda a cadeia de valor", completa o CEO da ABOL.

TGA LOGÍSTICA: investimentos para crescer

A aquisição de quase R\$ 3 milhões em novos equipamentos – frota e empilhadeiras –, de um novo Centro de Distribuição em Barueri, SP, de uma nova força operacional e de vendas e de novos e importantes clientes culminou em uma reestruturação organizacional, em 2016, que transformou a TGA Logística Transportes Nacionais e Internacionais (Fone: 11 3464.8181) em Grupo TGA.



Sob o guarda-chuva do Grupo TGA operam agora as unidades TGA Transportes (transporte nacional, carga de projeto e cabotagem), a TGA Logística (armazenagem, cross-docking, distribuição e logística promocional) e a Expresso TGA (transporte internacional). Além de mais organização, a criação da holding trouxe mais agilidade e foco nas operações, criando espaço para um dos objetivos principais da operadora logística em 2017: a geração de novos negócios. Para isto,

novos investimentos estão sendo feitos para dar aos clientes – existentes e aos novos – a estrutura exigida pelas novas atividades de logística. Entre eles, a automação do Centro de Distribuição de Osasco, SP, e a implantação de um moderno sistema de endereçamento dinâmico – também chamado de endereçamento aleatório ou randomizado – que permitirá, entre outros benefícios, a otimização do tempo de preparação e despacho da carga, para embarque ou distribuição. "Nele, cada SKU será armazenado segundo critérios pré-definidos e controlados por um aplicativo customizado de controle de armazém. Neste processo, os operadores escaneiam cada item com os leitores de códigos de barra. Ao registrar um pedido, os computadores identificam onde determinado item está localizado e traçam a rota mais rápida para o funcionário chegar até ele em tempo hábil para preparar a entrega", complementa **Adilson Gomes dos Santos**, CEO do Grupo TGA.



Tecnologia e Qualidade

**CARREGADORES
DE BATERIAS**

LINHA ALTA FREQUÊNCIA



- Construído de forma modular;
- Eficiência energética;
- Colabora com vida útil da bateria;
- Tensão de entrada: 220V ou 380V ou 440V;
- Flexibilidade de customização;
- Interface amigável;
- Desligamento por dV/dt;

- ✓ Opção de Locação
- ✓ Garantia de 02 anos (Linha Tracionária)
- ✓ Empresa 100% Nacional
- ✓ A solução ideal para sua operação

NOSSAS LINHAS DE CARREGADORES

Tracionária Alta Frequência | Náutica
Tracionária Convencional | Automotiva
Formação e Manutenção | E outras mais



PABX: 19- 3886-8044

www.kmcarregadores.com.br
km@kmcarregadores.com.br

FRIOVALE LOGÍSTICA: primeiro semestre desafiador

Por sua vez, o diretor de logística da Frioval Logística (Fone: 17 3279.8396), **Adauto Franco**, diz que, de acordo com os seus atuais clientes, o primeiro semestre deste ano será desafiador, esperando um crescimento melhor da economia. Para o segundo semestre deve haver uma aceleração do crescimento, que resultará em melhor benefício ao segmento logístico.



“O custo do dinheiro, ou o financiamento, está muito acima da expectativa, portanto, com a retração dos investimentos é possível uma retração na lucratividade e consequências sérias na rentabilidade da empresa”, alardeia Franco.

Ele também comenta que grandes embarcadores estão se preparando no quesito logístico, buscando financiamentos e eliminando despesas. “Infelizmente, o Operador Logístico é encarado como despesa, e não como investimento, portanto os pequenos clientes poderão preencher esse espaço. Os setores que mais deverão usar os serviços dos OLs serão: alimentício, serviços em geral, food service e cosmético”, completa o diretor de logística.

2 ALIANÇAS: safra agrícola deverá favorecer a cadeia logística no setor do agronegócio

Também na visão da 2 Alianças Armazéns Gerais (Fone: 21 2139.9316), de forma geral, as perspectivas para 2017 são de melhora em relação a 2016, acompanhando o crescimento do PIB a partir do 2º semestre.



“As empresas que fizeram o dever de casa em 2016, adequando a estrutura de custos à receita, se livrando de operações e ativos não rentáveis e devolvendo aos locadores milhares de metros quadrados de áreas de armazenagem desocupadas, começam o ano de 2017 com mais chance de

aproveitar de forma sustentável o eventual crescimento”, aponta **Flavio Fassini**, Head Estratégia e Novos Negócios da empresa.


Ele também acredita que a safra agrícola deverá favorecer a cadeia logística no setor do agronegócio. Assim como a recuperação nos preços das commodities para exportação. “Por outro lado — continua Fassini —, o aumento previsto das tarifas de energia elétrica, taxa de juros ainda elevadas e a falta de investimentos mais expressivos em produtividade continuarão a pressionar as margens dos Operadores. A reforma trabalhista que tramita no Congresso Nacional, flexibilizando o trabalho temporário, poderá impactar positivamente o setor, que é intensivo em mão de obra e afetado por variações repentinas de demanda pelos serviços.”

O executivo da 2 Alianças também relaciona os setores que mais deverão usar os serviços oferecidos pelos Operadores Logísticos: tradicionalmente — diz Fassini — o setor de alimentos é um dos principais. A safra agrícola deverá favorecer a cadeia logística no setor do agronegócio. O setor de e-commerce continua a crescer apesar da crise, movimentando os serviços de armazenagem, transporte e tecnologia da informação.

Com relação a 2 Alianças, ela integra-se à cadeia de suprimentos de seus clientes como um parceiro estratégico para logística de armazenagem e distribuição, com atuação especializada na indústria farmacêutica e correlatos, healthcare, redes de franquias e alimentos. “Ganhamos, no final de 2016, a licitação do Governo Federal para ‘Farmácia Popular’ do Brasil. Neste programa gerimos o estoque e entregamos medicamentos nas cidades mais distantes no interior, aonde as grandes redes de drogarias não chegam. Em 2017, firmamos parcerias com duas empresas de atuação internacional para ofertar serviços de despacho aduaneiro e freight forwarding a partir das bases na Europa e nos Estados Unidos. Expandimos, a partir de nossa filial em São Paulo, a logística de armazenagem e

distribuição da rede de franquias de produtos naturais ‘Mundo Verde’, assegurando um crescimento de 50% de share of wallet dos produtos nas lojas franqueadas. Iniciamos o serviço de suprimento emergencial de material médico hospitalar a hospitais (24 horas x 7 dias), em até 4 horas, no Rio de Janeiro e São Paulo”, completa Fassini.

RV ÍMOLA: investindo no segmento hospitalar

Buscando conquistar clientes no segmento hospitalar, a RV Ímola (Fone: 11 2404.7070) vem investindo no aprimoramento tecnológico para otimizar a gestão de medicamentos nas unidades de saúde. Seu mais recente desenvolvimento é a ferramenta CLIF — Central Logística de Inteligência Farmacêutica, que tem rastreabilidade 100% eficaz para unitarização e entrega a beira leito, além de ser customizado de acordo com a necessidade do cliente/operação. A empresa montou uma grande reestruturação no último ano e projeta retomar o crescimento em 2017. A principal mudança foi com a revisão dos roteiros. Com o novo projeto, terá uma redução de cerca de 30% nos gastos operacionais. Para isso, houve fechamento de armazéns e diminuição dos veículos terceirizados. No entanto, os prazos de entrega se tornaram mais eficazes, com redução dos prazos de entrega em 24 horas, em alguns casos, revela Thiago Amaral, vice-presidente comercial da RV Ímola. Para este ano, está previsto: 28% de redução de custo operacional; fechamento de 100 armazéns; faturamento de 150 milhões; aumento da proporção de veículos próprios (de 40% em 2015 para 70% em 2017), gerando redução de 20% nos gastos com a frota. Por outro lado, RV Ímola possui câmara fria com processo refrigerado contínuo, sem variação de temperatura. Apenas em 2016, foi investido mais de R\$ 1,5 milhão em manutenção e melhorias para o espaço, com capacidade para cerca de 2,5 mil portapaletes. 

GALPÕES LOG CP. SE VOCÊ PENSAR, FAZ TODO SENTIDO.

LOCALIZAÇÃO ESTRATÉGICA

Os condomínios industriais da LOG estão localizados nos principais corredores estratégicos para otimizar tempo e custos do seu negócio.

INFRAESTRUTURA COMPLETA

Instalações de alto nível com serviços rateados de vigilância com circuito fechado de TV, portaria blindada 24 horas, serviços de limpeza, jardinagem e manutenções em geral.

MELHOR CUSTO-BENEFÍCIO

Galpões construídos com a modulação ideal, proporcionando redução de custos e muito mais eficiência à operação da sua empresa.

FLEXIBILIDADE DE OPERAÇÃO

Modulação flexível, ideal para logística, indústria, varejo, e-commerce. Pé direito de 12m, piso industrial com capacidade de até 7t/m², estacionamento, pátio de manobras, prédio de apoio, restaurantes e vestiários.



Alugar um galpão industrial ou comercial é uma decisão 100% racional. Aliás, razões não faltam para optar por um Galpão da Log. Além de reduzir custos com condomínio, sua empresa terá à disposição uma estrutura de alta qualidade e a melhor localização estratégica, que permitirá a expansão e a flexibilização de suas operações.



**GALPÕES LOGÍSTICOS
PARA LOCAÇÃO IMEDIATA**

0800 400 0606

contato@logcp.com.br

LOG
Commercial Properties

www.logcp.com.br

Baterias: como as novas tecnologias afetam o segmento de movimentação de materiais

Nesta matéria especial, o Dr. Kai Ruth, gerente de Produto da divisão tracionária da Exide (Fone: 11 5098.3590), fala sobre as novas tecnologias oferecidas pela empresa para o segmento de movimentação de materiais.

A Exide apresenta uma ampla gama de baterias para OEMs e distribuidores. Como você descreveria as características de seus sistemas?

Como uma divisão da Exide Technologies, a GNB Industrial Power baseia-se em mais de 100 anos de experiência em armazenamento de energia. Nossa principal competência no armazenamento de energia, a bateria, fornece uma base sólida para oferecer todos os recursos e serviços necessários para as operações logísticas. É escolha do cliente se ele quer apenas baterias, em conjunto com carregadores ou até mesmo uma solução de gerenciamento de energia completa, incluindo consultoria e serviços.

Até agora, a bateria de PzS (DIN) tem sido fundamental como parte da divisão tracionária. Que novas tecnologias podemos esperar para o futuro?

Veículos elétricos têm necessidades diferentes quanto ao armazenamento de energia. Empilhadeiras elétricas, por exemplo, demandam contrapeso conforme desempenho funcional – o que é fornecido por baterias chumbo-ácidas. As novas tecnologias, como as células de combustível ou acumuladores de lítio-íon, foram desenvolvidas e testadas por anos. Qual tecnologia, no entanto, é melhor adequada para determinado aplicativo e em que mo-

mento ainda está em debate. É um fato que as empresas pretendem reduzir sua carga ambiental assegurando, ao mesmo tempo, que processos eficientes e de custo efetivo sejam aplicados em todo o ciclo de vida do produto.

Uma preocupação cada vez mais frequente é se as baterias podem ser devidamente carregadas apenas com carregadores do fabricante da bateria. Como você vê isso?

Sem dúvida, as novas tecnologias e aplicações requerem um estudo mais detalhado da operação, a bateria deve assegurar a demanda elétrica para a operação logística de maneira eficiente, e o carregador tem importância crucial em sua vida útil e na performance da operação. É importante mencionar que a aplicação de um carregador que não tenha perfil de carga adequado para determinada tecnologia de bateria poderá gerar um custo maior na operação, além de prejudicar a vida útil da bateria e até gerar possíveis consequências na garantia do produto.

Complementos e aditivos chamados “milagrosos” são conhecidos por rejuvenescer baterias antigas. Em posse de um doutorado em química, o que acha sobre isso?

No processo de envelhecimento da bateria, a entrega de energia máxima vai se reduzindo e isto é parte do processo de vida útil de qualquer produto. É sabido que estes complementos ou aditivos podem ter alguma influência somente em casos de sulfatação da bateria, portanto, a operação e a manutenção adequadas dispensam a utilização destes produtos e reduzem o custo operacional.

Tensor – Bateria de alta performance para movimentação de materiais

A GNB desenvolveu o novo elemento de alta performance denominado Tensor, que combina, segundo a empresa, atributos geralmente opostos – eficiência e vida útil. As baterias Tensor são de baixa resistência interna e melhoram significativamente a utilização da massa ativa. Em resumo, cada parte única da bateria foi otimizada para diminuir as perdas internas e aumentar a energia disponível, ainda segundo a empresa.

As vantagens para o usuário de uma empilhadeira são: mais energia disponível estende o tempo de execução da empilhadeira, e menos evolução térmica assegura maior duração da bateria. Além disso, em comparação com os sistemas chumbo-ácidos padrão, os problemas para carregar rapidamente uma bateria Tensor são nulos. No total, tempo de execução maior, mais economia de energia e tempo de vida são seus principais benefícios. LOGWeb



EMPRESA
VENCEDORA
**PRÊMIO
TOP**
DO TRANSPORTE
2016

IBL LOGÍSTICA

De onde
você estiver
para onde
você quiser

14 Filiais
distribuídas
por todo o Brasil
+ Bases Operacionais
em todos os estados



TRANSPORTES

AÉREO | RODOVIÁRIO | DTA

ARMAZENAGEM

DISTRIBUIÇÃO

INTERNACIONAL

GERENCIAMENTO DE RISCO

SETORES



FÁRMACO



ALIMENTÍCIO



QUÍMICO



ELETRÔNICO

Certificações

ISO 9001

ANVISA

SASSMAO



Matriz IBL Logística • Guarulhos • SP

55 11 2696.2230 www.ibllogistica.com.br

Cabotagem: um futuro promissor, atuando com os mais variados tipos de carga e embarcadores

Fatores como sustentabilidade, otimização de custos para distâncias acima de cerca de 1.000 km, menos manuseio da carga e menores riscos de roubos e avarias da carga garantem o futuro deste modal. Isto está sendo provado neste momento de crise.

Em um país com mais de 7.400 km de litoral e 80% da população vivendo a 200 km da costa, é natural que o modal marítimo tenha um papel preeminente na cadeia logística. Muitas empresas que achavam que a cabotagem era um modelo inacessível descobriram na crise que o modal é competitivo e aderente a todos os tipos e tamanhos de negócios.

"Só em 2016 conquistamos mais de 120 clientes de pequeno e médio portes. A tendência é que mais empresas descubram as vantagens da cabotagem e ampliem a utilização do serviço." Assim, Marcus Voloch, gerente geral de Mercosul e Cabotagem da Aliança Navegação e Logística (Fone: 11 5185.3100), fala sobre o futuro da cabotagem no Brasil.

Ricardo Caruí, diretor do produto Marítimo da DHL Global Forwarding (Fone: 11 5042.5500), também usa a mudança do cenário econômico para falar que a cabotagem vem se consolidando como uma alternativa competitiva para o transporte nacional de cargas.

Isso porque, diz Caruí, apresenta custos mais interessantes e maior segurança frente ao modal rodoviário, por exemplo. "Essa modalidade vem sendo aplicada, especialmente, na movimentação de cargas de polos industriais, como o de Manaus, AM, para centros consumidores e distribuidores, como São Paulo. A reanálise dos modais de uma cadeia de suprimentos se intensificou devido ao cenário econômico atual e, quando feito com planejamento, critério e processos sólidos, pode proporcionar ganhos de escala e eficiência. A cabotagem continuará crescendo significativamente nos próximos anos, proporcionando o desafogamento da concentração do transporte rodoviário para distâncias mais longas e representando uma alternativa mais eficaz à otimização das cadeias de suprimentos dos clientes", profetiza o diretor do produto Marítimo da DHL Global Forwarding.

Ele é complementado por Marco Aurélio Dias, diretor comercial da Frette Logística & Multimodal (Fone: 11 3051.7088), para quem, em um cenário de redução de custos, busca de eficiência e rentabilidade, a cabotagem é um dos melhores modelos de transporte e logística para os próximos anos.

"A cabotagem, aos poucos, vem ganhando destaque nos terminais brasileiros. No Tecon Salvador, os números cres-



ceram 3,7% em 2016, em relação a igual período de 2015. Já no Tecon Rio Grande, o crescimento foi de 9,7% no mesmo período. O cenário econômico atual faz com que as empresas busquem continuamente eficiência em custos e melhor produtividade. A cabotagem é uma ótima resposta a essa necessidade. É o que temos visto com o crescimento de movimentação de segmentos não tradicionais na cabotagem”, explanam, agora, Demir Lourenço Júnior, diretor executivo do Tecon Salvador, e Paulo Bertinetti, diretor presidente do Tecon Rio Grande, ambos administrados pelo Grupo Wilson Sons (Fone: 21 3504.4222).



Voloch, da Aliança: com a crise, as empresas procuraram otimizar suas cadeias logísticas e a migração de volumes para a cabotagem ocorreu de forma natural

“Sem dúvida nenhuma, o futuro da cabotagem é ser o principal modal na matriz de transportes. Porém, a estruturação dos serviços que este modal pode oferecer será fundamental para garantir um futuro que todos os participantes deste mercado esperam”, acrescenta Adilson Gomes dos Santos, CEO do Grupo TGA (Fone: 11 3464.8181).

Marcio Arany, diretor comercial da Log-In Logística Intermodal (Fone: 21 2111.6500), também acredita que a cabotagem é um segmento que vai continuar em expansão e o maior potencial de crescimento está em ser uma opção segura, eficiente, sustentável e economicamente vantajosa.

“Embora o volume da cabotagem venha crescendo, o modal ainda tem baixa representatividade na matriz de transporte brasileira, cerca de 9,6%, o que evidencia seu grande potencial. E se considerarmos que existe, hoje, cerca de 6,5 contêineres transportados pelo modal rodoviário que tem perfeita aderência à navegação, fica evidente a margem de crescimento”, revela Arany.

Outro ponto é a conscientização dos clientes em relação às vantagens e facilidades da cabotagem. “Aqui, a Log-In realiza um forte trabalho, via encontros por todo o Brasil com potenciais clientes e ferramentas como o Espaço do Cliente, no nosso site – área dedicada aos clientes e interessados em entender melhor os procedimentos para o transporte via cabotagem.”

Juarez Moraes e Silva, diretor superintendente e comercial do TCP – Ter-



A MAIS ALTA EFICIÊNCIA LOGÍSTICA E DE ARMAZENAGEM DO MERCADO

- ▶ Vigilância 24hs
- ▶ Portaria blindada
- ▶ Sistema de eclusa
- ▶ Restaurante e lanchonete
- ▶ Balança nas eclusas (entrada e saída)
- ▶ Sistema de CFTV e controle de acesso
- ▶ Área para Build to Suit
- ▶ Módulos flexíveis de 5.000 m² a 30.000 m²
- ▶ Galpão G100 com área de 30.000 m² cross-docking
- ▶ Pé-direito Livre: 12 m
- ▶ Piso nivelado a laser de 6ton/m²
- ▶ Mezanino para escritório interno
- ▶ 4 docas por módulo
- ▶ Sistema de Sprinklers (ESFR)

📍 Rod. Dom Gabriel Paulino Bueno Couto - km 83 (entre o eixo Bandeirantes/Anhanguera e Castelo Branco)

REALIZAÇÃO

 CLARION PARTNERS
www.clarionpartners.com

COMERCIALIZAÇÃO

 Colliers
industrial@colliers.com.br
www.colliers.com.br

11. 3323. 0000
www.distributioncenter.com.br

minal de Contêineres de Paranaguá (Fone: 41 2152.5999), aponta que o futuro que se espera da cabotagem no Brasil é o aumento do volume de cargas transportadas, a redução da burocracia, aumento na oferta do serviço (novos armadores) e a conscientização das empresas em relação à redução de poluentes utilizando o modal.

Segundo ele, a cabotagem é uma alternativa viável e promissora quando pensamos a extensão da costa brasileira. Além de ligar as principais cidades brasileiras, o modal oferece vantagens se comparado ao modal rodoviário, já que é uma opção ecologicamente correta e mais segura.

Muito a ser feito

Mas, a despeito destas previsões otimistas, muito ainda precisa ser feito para incrementar o uso da cabotagem.

Voloch, da Aliança Navegação e Logística, diz ser preciso desmistificar a ideia de que a cabotagem é um modal apenas para grandes empresas. "A nossa ideia é justamente mostrar como o serviço é simples e oferece uma série de vantagens, permitindo mais competitividade para algumas empresas que sequer imaginavam levar seus produtos a localidades distantes e com preço competitivo."

Lourenço Júnior, do Tecon Salvador, também fala que, além do sempre exposto, que é a redução nas barreiras/burocracias e do elevado custo, como por exemplo, do bunker (que não possui incentivo como o diesel), é necessário quebrar a barreira cultural. A cabotagem precisa entrar na rotina das áreas de logística das empresas e deixar de ser vista como uma operação a ser estudada/desvendada. Buscar novas alternativas logísticas e confiar em modalidades distintas de transporte trará mais segurança e eficiência à cadeia.

Por seu lado, Caruí, da DHL Global Forwarding, alega que melhorar a infraestrutura portuária e promover simplificações

tributárias, certamente, poderia ajudar este setor. Além disso, o crescimento de políticas de sustentabilidade pode impactar positivamente a cabotagem, uma vez que esse modal emite menos gases de efeito estufa que os outros, como o rodoviário e ferroviário.

A lista de necessidades para o incremento do setor feita por Dias, da Frette Logística & Multimodal, é maior. E envolve: maior apoio governamental, fazendo uma isonomia da legislação quanto à navegação de longo curso com a cabotagem; maior frequência de navios, reduzindo os intervalos de saída; apoio mais intensivo aos agentes de cargas, com melhores negociações de tarifas; divulgação e treinamento para os embarcadores, do quesito planejamento e programação. "A maior parte de origem dos profissionais de transporte e logística das indústrias é do rodoviário, a 'cabeça' ainda é rodoviarista, que faz um telefonema e daqui a um ou dois dias a carreta encosta para carregar e já segue viagem ao desti-

no. A cabotagem não é assim, há necessidade de maior programação, de melhor planejamento, para redução de frustração de prazos de entrega", explica o diretor comercial da Frette Logística & Multimodal.

Por sua vez, Santos, do Grupo TGA, alega que o aumento do uso da cabotagem passa por diversos aspectos. "Mas podemos ressaltar, entre os principais, a modernização dos portos – isto tem ocorrido de maneira efetiva a partir da privatização de vários terminais ao longo da costa –, o aumento da oferta de espaço nos navios –

hoje apenas três armadores operam na cabotagem e, embora consigam atender à demanda, este cenário mudará a partir do momento em que novos usuários comecem a usar este modal."

Estima-se que para cada contêiner embarcado hoje na cabotagem, existam seis caminhões nas estradas, ou seja, o tamanho do mercado é enorme. "Apenas considerando as cargas fracionadas, que hoje têm uma participação ínfima na



Dias, da Frette Logística & Multimodal: "a maior parte de origem dos profissionais de transporte e logística das indústrias é do rodoviário, a 'cabeça' ainda é rodoviarista"



cabotagem, se migrarem para este modal, simplesmente duplicariam o movimento de contêineres dos armadores”, continua o CEO do Grupo TGA.

Ele também reforça que, principal concorrente da cabotagem, o rodoviário, no segmento da carga fracionada, domina este mercado há mais de 70 anos. E a cabotagem tem aí o desafio de reproduzir a estrutura que o rodoviário desenvolveu neste período e, principalmente, quebrar uma tradição do mercado na utilização do tradicional modal. “Falamos aqui das cargas consolidadas, que é o segmento com maior potencial de crescimento na cabotagem.”

Santos prossegue: a concentração em poucos armadores das operações da cabotagem é preocupante, na medida em que restrições à participação de agentes de cargas e transportadores de outros modais podem ser implantadas para “garantir o mercado” dos armadores. O incremento da cabotagem passa, necessariamente, pela estruturação de um serviço eficiente na primeira e última milha – coleta e distribuição –, instalações para consolidação (origem) e desconsolidação (destino).

“O incentivo por parte do Governo Federal é um fator que pode incrementar o uso da cabotagem e que, também, impede o crescimento das operações por meio deste modal.



Hoje, os portos estão aparelhados para operar em alto nível, com ganhos de eficiência e competitividade, com padrão internacional, porém são pouco utilizados no fluxo interno brasileiro”, aponta Silva, do TCP.

E ele continua: a cabotagem tem uma oneração de custos que o longo curso não tem, o que acaba tornando a operação dentro da costa brasileira mais cara. Uma operação de Curitiba para a região Norte do país, por exemplo, custa dez vezes mais que a operação para a Ásia. Isso se deve, principalmente, ao preço do combustível utilizado pelos navios – que é onerado com tributos agressivos –, e também à mão de obra. Em um serviço marítimo, esses custos impactam em mais de 2/3 dos custos.

Além disso – continua o diretor superintendente e comercial do TCP –, existe a reserva de mercado que privilegia um setor em detrimento de outro: é necessário ter bandeira brasileira para operar. Liberar o mercado e aumentar o número de ofertas seriam soluções para incrementar o uso da cabotagem no Brasil, tornando o modal uma prioridade de Estado, e não de governo.

“Outro ponto seria a entrada de mais competidores nesse mercado. Atualmente existem apenas três. Quando comparamos com o longo curso, o grau de competição acaba reduzindo custos de frete, além de aumentar a qualidade, número de escalas semanais e criatividade dos armadores por novos produtos. Com um número maior de players, o modal seria ainda mais atrativo”, completa Silva.

Vantagens

Já que foi feita uma comparação da cabotagem com os outros modais, quais seriam as vantagens desta sobre estes outros modais?

Voloch, da Aliança Navegação e Logística, diz que, em comparação com o transporte rodoviário de longa distância, a cabotagem apresenta diversas vantagens: sustentabilidade: a cada semana, a Cabotagem Aliança elimina cerca de 2500 viagens de caminhão nas estradas brasi-

/ Perfect Welding
/ Solar Energy
/ Perfect Charging

Fronius
SHIFTING THE LIMITS

SAIA NA FRENTE COM A FRONIUS

**Consultoria e
planejamento com
uma tecnologia
única**

- / Carregamento em até 5,5 horas
- / Saving de energia
- / garantia de 2 anos
- / Carregadores de Alta frequência
- / Suporte de parede
- / Carregadores com opportunity Charge
- / Berços para bateria
- / Salas de Bateria
- / Módulos de fixação
- / Estudo de redução de custo de energia
- / Desulfatador



11 3563-3800

VENDAS.CARREGADORES@FRONIUS.COM
FRONIUS.COM.BR

leiras, reduzindo consideravelmente a emissão de gases causadores do efeito estufa; efeito 'Social': ao invés de um caminhão – e seus motoristas – efetuarem um transporte por vários dias e milhares de quilômetros, a cabotagem requer dois transportes curtos, entre a fábrica do embarcador e o porto mais próximo e, no destino, entre o porto de descarga e o recebedor. Com isso, evita-se o deslocamento por longas distâncias e longos períodos de tempo, fazendo com que os motoristas possam passar mais tempo perto de suas famílias e o caminhão faça mais viagens, porém mais curtas; economia: o transporte por cabotagem é cerca de 15% mais econômico do que o transporte rodoviário para médias e longas distâncias; segurança: praticamente inexistem roubos de carga no transporte por cabotagem. Além dessa vantagem, a incidência de avarias é substancialmente menor do que o transporte terrestre.

Na lista de vantagens apresentada pelo diretor superintendente e comercial do TCP também está o fato de a cabotagem ser um modal mais barato que o rodoviário – chegando a até 40%, em alguns casos –, apresentando um número inferior de avarias por quantidade



de carga transportada e índice de roubo (piratas) nulo. Além disso, continua Silva, a opção do transporte marítimo retira da estrada um número grande de caminhões, diminuindo a poluição e a emissão de gás carbônico, além de reduzir a possibilidade de acidentes.

“Os modais são complementares, o importante é a diversificação. A cabotagem traz maior segurança para as cargas e menor incidência de avarias de trajeto. Com a cabotagem, podemos atingir novos mercados e ter custos mais competitivos na cadeia”, completa Bertinetti, do Tecon Rio Grande.

Arany, da Log-In Logística Intermodal, também destaca que o modal possibilita um maior alcance de entregas para que o cliente possa levar seus produtos para lugares ainda mais distantes de forma eficiente, segura e competitiva – “ela permite otimização de custos para distâncias acima de cerca de 1.000 km”.

Além das vantagens já citadas, Santos, do Grupo TGA, aponta outra do serviço consolidado com o uso de cabotagem: o seguro cai para menos a metade. Enquanto o cálculo de seguros para a carga rodoviária gira em torno dos 1,2%, no modal marítimo não passa de 0,35% do valor da carga.

“Mas, a principal vantagem está na segurança do modal e na capacidade de embarques de grandes volumes de contêineres em um único navio, compensando a menor frequência comparada com o modal rodoviário”, completa o CEO do Grupo TGA.

2017: maiores usuários e desafios

Quanto a este ano de 2017, são dois os tópicos colocados: quais os setores que mais deverão usar a cabotagem e os fatores que podem influenciar, positiva ou negativamente, o desempenho da cabotagem.

Primeiramente, vamos ver o que os representantes do segmento que participam desta matéria especial falam sobre os setores que mais deverão usar a cabotagem. E por quê.

Voloch, da Aliança Navegação e Logística, lembra que, em 2016, os setores que mais cresceram foram os de alimentos, químicos e resinas, produtos de limpeza, papelaria, embalagens e material de construção. A tendência é que os clientes desses segmentos ampliem a utilização do modal marítimo, com base na experiência que tiveram anteriormente.

Caruí, da DHL Global Forwarding, diz que a base atual de clientes da empresa que trabalham

com cabotagem está concentrada nos segmentos automotivo e de eletroeletrônicos, embora estejam observando uma demanda crescente nos segmentos de bens de consumo e supermercadista.

Santos, do Grupo TGA, lembra que a cabotagem é um modal ideal para transportar produtos de maior valor agregado, embora hoje se transporte mais commodities de baixo valor agregado. Mas, praticamente, todo e qualquer tipo de produto pode ser transportado por ca-



Silva, do TCP: a cabotagem tem uma oneração de custos que o longo curso não tem, o que acaba tomando a operação dentro da costa brasileira mais cara



Bertinetti, do Tecon Rio Grande: “os modais são complementares. Com a cabotagem, podemos atingir novos mercados e ter custos mais competitivos na cadeia”

botagem. "Podemos destacar para este ano, principalmente, os segmentos de eletroeletrônico, além de setores que necessitem de serviço de distribuição no last mile, como o alimentício, cosméticos e até farmacêuticos", completa.

Silva, do TCP, é mais específico e diz que, no fluxo Sul-Norte, seria o mercado de commodities, por exemplo: milho, feijão, arroz, carne, celulose, etc. No fluxo Norte-Sul, os eletrônicos produzidos na zona franca de Manaus.

"Acredito que não se trata de uma questão de segmentação, mas sim de posicionamento geográfico. Quanto mais distante o destino, mais competitiva é a

cabotagem", aponta Arany, da Log-In Logística Intermodal.

De acordo com o movimento que o Grupo Wilson Sons teve ao longo de 2016, Lourenço Júnior e Bertinetti acreditam que o setor de cargas de projeto para a construção de parques eólicos e solares no país vá representar uma boa parcela do modal. Outras cargas que se destacaram em 2016 e que devem seguir em alta são os produtos de varejo, além de bebidas, alimentos, químicos e petroquímicos.

Agora, vamos ver quais fatores, ainda em 2017, podem influenciar, positiva ou negativamente, o desempenho da cabotagem.



Arany, da Log-In: a cabotagem ainda tem baixa representatividade na matriz de transporte brasileira, cerca de 9,6%, o que evidencia seu grande potencial

Voloch, da Aliança Navegação e Logística, acredita que haja uma retomada da economia esse ano, o que acaba estimulando o setor de serviços, inclusive da cabotagem. A atual crise acabou gerando novas oportunidades, com as empresas procurando otimizar suas cadeias logísticas e a migração de volumes para a cabotagem acabou ocorrendo de forma natural.

"Feitas as contas, estamos otimistas quanto ao fato de as empresas continuarem esse movimento de migração", comemora o gerente geral de Mercosul e Cabotagem da Aliança Navegação e Logística.

Pelo mesmo caminho vai a análise de Caruí, da DHL Global Forwarding, para quem a melhora do ambiente macroeconômico, associada à demanda de maior eficiência, pode aumentar o volume de carga transportada via cabotagem, im-



GALPÕES DE 570M² A 6.200M² E ESCRITÓRIOS A PARTIR DE 80,5M²

- ▶ Pé direito de até 12 metros
- ▶ Piso de 5 ton/m²
- ▶ Até 4 docas por módulo
- ▶ Estacionamento interno para carros, carretas e visitantes
- ▶ Amplo pátio para carretas
- ▶ Portaria exclusiva para saída de carretas

- ▶ IPTU Verde
- ▶ Portaria blindada
- ▶ Controle de acesso
- ▶ Circuito de câmeras / Sistema de CFTV / Segurança 24h
- ▶ Sistema de eclusa
- ▶ Restaurante e Lanchonete

Localizado na Rua Estrela D' Oeste, 124 - Guarulhos, SP - a 5 minutos do Aeroporto Internacional de Guarulhos

REALIZAÇÃO

CP CLARION PARTNERS
www.clarionpartners.com

COMERCIALIZAÇÃO

herzog www.herzog.com.br
comercial@herzog.com.br

11 3089.7444

pulsionando este modal como um todo. "Entendemos que há uma predisposição maior dos clientes em considerar o modal cabotagem em suas malhas de transporte e distribuição, devido à necessidade de tirar mais valor dos processos logísticos. Esse movimento tem aquecido o setor e incentivado um desenho mais preciso das cadeias logísticas, crescendo, assim, o papel do Operador Logístico enquanto especialista e consultor no segmento."

Arany, da Log-In Logística Intermodal, diz que a situação econômica atual criou um cenário onde as empresas estão mais receptivas a buscar novas soluções logísticas. Isso inclui fazer testes com outros modais, como a cabotagem, que pode se tornar uma alternativa ao custo do frete rodoviário, por exemplo. "Identificamos que muitas empresas estão migrando o transporte parcial ou total de suas mercadorias do modal rodoviário para a cabotagem. No ano passado, o interesse de



Lourenço Júnior, do Tecon Salvador: a cabotagem precisa entrar na rotina das áreas de logística e deixar de ser vista como uma operação a ser estudada/desvendada



Santos, do Grupo TGA: a cabotagem é ideal para transportar produtos de maior valor agregado, embora hoje transporte mais commodities de baixo valor agregado

empresas de diversos setores se manteve: entre cinco a dez clientes fizeram testes com a cabotagem toda semana. Já em 2015, entre novas rotas e clientes, a Log-In registrou 600 operações. Nossos principais clientes estão nos segmentos de eletroeletrônicos, alimentos, bebidas, químicos e petroquímicos", comenta Arany.

O diretor comercial da Frette Logística & Multimodal divide os fatores em positivos e negativos. De positivo seria uma melhor negociação entre armadores e agentes de cargas – mantendo a rentabilidade para o

armador em termos de tarifas, e deixando o agente de carga fazer a gestão de atendimento ao cliente. De negativo seria a permanência da recessão, o que faz a redução dos estoques e aumenta o giro. A cabotagem não tem condição de atender a mercados com alto giro, isso trará mais dificuldades para o setor, alerta Dias.

Pelo seu lado, Silva, do TCP, aponta como fatores positivos o fato de o modal ser competitivo em relação aos custos, se comparado ao modal rodoviário. "Exemplo disso é o feijão trazido por importadores do Paraná e Santa Catarina que chega ao nordeste brasileiro, por cabotagem, com custos logísticos reduzidos em até 40%. O feijão que chega ao Brasil pelo Porto de Paranaguá tem origem na Argentina e na China e como destino os portos de Suape, Fortaleza, Manaus e Salvador."

Como fator negativo, o diretor superintendente e comercial do TCP diz que, hoje, 80% do transporte interestadual é realizado por rodovia – apesar de não ter uma boa infraestrutura para isso. A falta de políticas públicas de incentivo para o uso da cabotagem é ainda um fator negativo.

"Um fator que pode influenciar significativamente será como se comportará o mercado com a aquisição da Hamburg Sud pela Maersk. Como ficará a cabotagem? Como ficarão a Mercosul Line e a Aliança Navegação, que são os operadores da cabotagem desses dois armadores? Acredito que esse é o principal fator que vai influenciar o desempenho da cabotagem", registra Santos, do Grupo TGA.

"No Tecon Salvador, um dos fatores a influenciar o desempenho da cabotagem é que a continuidade de um ambiente economicamente negativo, com recessão, também prejudica a cabotagem. Sentimos em 2016 uma redução nas trocas com o porto de Manaus e uma redução significativa na movimentação de produtos de cobre para Santa Catarina. Torcemos muito por uma rápida recuperação do ambiente econômico", diz Lourenço Júnior, do Tecon Salvador. **UOLweb**

Locar: um serviço diferenciado

"Nosso modal é diferenciado e voltado para a indústria de óleo e gás e em cabotagem realizamos transporte de peças e equipamentos indivisíveis de grande porte e peso."

Assim Ricardo Alves, diretor da área marítima da Locar Guindastes e Transportes Intermodais (Fone: 0800 770.0618), define a atuação da empresa.

Ele complementa dizendo que a Locar é uma prestadora de serviços voltada para a realização de projetos e transportes especiais na área de óleo e energia.

"Nossa frota marítima é composta por 38 embarcações, como

balsas de carga de grande porte, balsas-guindastes, balsa para lançamento de dutos submarinos em águas rasas e rebocadores. Contamos ainda com uma divisão de engenharia adequada para as nossas necessidades de projeto. Com essa estrutura realizamos obras importantes e transportes especiais apresentando uma solução verticalizada para os nossos clientes", diz Alves.

Ele conclui afirmando que a cabotagem no Brasil tem tudo para dar certo, porém precisa de uma atuação eficaz no futuro, no sentido de redução de tarifas e impostos para se tornar uma alternativa competitiva.

Destaque a mais um expositor da **CeMAT 2017**

Destacamos, a seguir, pela última vez, uma das empresas que participará da CeMAT South America 2017, que acontece no período de 16 a 19 de maio próximo no Transamérica Expo Center, em São Paulo, SP. Lembramos que a edição de maio de *Logweb* incluirá o **Catálogo Oficial do evento**.

Baterias Fulguris

Esta é a quinta participação da Newpower Sistemas de Energia – Baterias Fulguris (Fone: 11 2413.5605) na CeMAT. “O que nos leva a manter nossa participação refere-se ao grande fluxo de empresas participantes e visitantes que prestigiam a feira e que diretamente adquirem produtos da marca Fulguris”, afirma Marcio Roberto Aguado, supervisor de vendas Brasil da empresa.

Marcio também fala sobre os resultados alcançados com estas participações: “os resultados são sempre positivos, pois, além de você se mostrar presente no setor, acaba sempre trazendo mais clientes para sua carteira e melhora as qualidades de seus

parceiros, que nos motivam a retornar”.

Sobre as perspectivas em relação ao evento de 2017, o supervisor de vendas comenta que são muito boas, pois “verificamos que grandes empresas, clientes e competidores, estarão presentes e fortalecem nosso compromisso de estar atuante e trazer aos clientes melhores produtos, preços e melhores prazos de entrega”.

A Fulguris é considerada a maior fabricante de baterias industriais na América Latina, e atua nos segmentos de baterias estacionárias, tracionárias e automotivas, tendo uma ampla rede de Assistência Técnica em todo o País. Como novidade a ser apresentada na CeMAT, Marcio aponta a linha de baterias automotivas que poderão ser utilizadas nos equipamentos de movimentação a combustão. Logweb



Compromisso com o crescimento sustentável

100% de nossas emissões de carbono são compensadas
Certificações: "5 S" e "Carbon Free"



*1423 árvores replantadas
todos os anos*

- Recebimento
- Armazenagem
- Picking
- Distribuição
- Transporte
- Paletização
- Cross Docking



GLP GUARULHOS (SP)

418.496 m²
de área total



OS MELHORES PARQUES LOGÍSTICOS COM O MELHOR CUSTO-BENEFÍCIO.

A GLP, líder em instalações logísticas, com presença na China, Japão, Brasil e EUA, oferece galpões logísticos e industriais com a melhor eficiência logística para sua empresa, com infraestrutura completa, localização estratégica e qualidade na medida certa da sua necessidade.

Faça as contas. Se o que você procura em um galpão é economia, agilidade, tecnologia e eficiência, alugue com a GLP.

Entre em contato e alugue já o seu.

PERFEITO PARA:



Logística



e-commerce



Varejo



Indústria

locação@glprop.com

www.GLProp.com.br

(11) 3500-3700 - (21) 3570-8180



Vacância é alta, mas a tendência natural é de melhora no segmento de condomínios logísticos

Não há dúvidas de que as perspectivas para 2017 são melhores do que dos últimos dois anos, mas o nível de cautela persiste. Caso a economia reaqueça, como é previsto, o setor pode ter queda da taxa de vacância no final do ano, o que deve favorecer novos investimentos.

O setor de condomínios logísticos vem enfrentando anos cada vez mais desafiadores, pois a vacância continua crescendo no mercado nacional. É o que analisa Maurício Geoffroy, diretor comercial da Bresco Investimentos (Fone: 11 4058.4555). Segundo ele, em 2016, apesar da desaceleração do ritmo de novas entregas, o mercado presenciou um aumento significativo da devolução de espaços.

"Acreditamos que o segmento se encontra no pior momento desse ciclo imobiliário, no entanto, a partir deste ano, vemos uma tendência natural de melhora, seja porque os grandes players diminuíram o ritmo de novos estoques, seja pela leve retomada da economia e, por consequência, da demanda por novos espaços", expõe o profissional, complementando que, assim como em outras áreas do mercado imobiliário, o

de condomínios logísticos depende diretamente da melhora da economia e da retomada do emprego.

Guilherme Palocci, portfolio manager Brasil da Clarion Partners (Fone: 11 2730.0430), acredita que o primeiro semestre ainda deve ser marcado por um alto nível de vacância, com tendência de reversão leve e gradual a partir do segundo, se confirmado o nível de oferta previsto para ser entregue no ano. "É fundamental o equilíbrio na oferta de novos espaços versus potencial de absorção de cada região, tendo em vista o nível de atividade econômica."

De acordo com ele, alguns mercados/regiões continuarão mais pressionados. "Espaços ociosos nos contratos das grandes empresas logísticas também podem gerar uma retomada mais lenta, uma vez que as companhias tendem a preencher esses espaços antes de olhar para novos projetos

ou novas ocupações. As perspectivas para 2017 certamente são melhores do que dos últimos dois anos, mas o nível de cautela persiste", destaca.

Palocci acredita que a queda esperada da taxa de juros no país, sustentada por inflação sob controle, deverá ajudar na retomada de investimentos e projetos. No entanto, considera que a aumento do consumo ainda enfrentará dificuldade devido ao alto nível de desemprego.

Eduardo Gabriel, logistic business manager da consultoria imobiliária Colliers

International (Fone: 11 3323.0000), vem observando a maior preocupação dos inquilinos em ocupar condomínios logísticos com mais eficiência logística – especialmente com capacidade de armazenagem e com custo portapaletes, o que deverá continuar em 2017. "Por parte dos proprietários, notamos discursos mais otimistas sobre a expectativa de retomada da eco-



Palocci, da Clarion: "a queda esperada da taxa de juros no país, sustentada por inflação sob controle, deverá ajudar na retomada de investimentos e projetos"



nomia e maior número de movimentações a partir do segundo semestre”, revela.

Outro fato importante, de acordo com ele, é a redução substancial das previsões de novas entregas e início de obras de empreendimentos logísticos para 2017 e 2018. “Caso este cenário se confirme e a economia reaqueça, poderemos ter queda da taxa de vacância no final do ano, e isso deve favorecer novos investimentos no setor.”

Conforme analisa Mauro Dias, presidente da GLP no Brasil (Fone: 11 3500.3700), hoje, o setor logístico no país busca alta eficiência em suas atividades, o que impulsiona o crescimento do setor de condomínios: imóveis que tendem a oferecer mais tecnologia e infraestrutura moderna. “Visto que apenas 23% do estoque nacional são compostos por empreendimentos padrão A, o mercado brasileiro ainda oferece oportunidades e, por isso, continuamos investindo”, ressalta.



Dias, da GLP: “o crescimento do e-commerce impacta positivamente na área de galpões, afinal, quanto maiores as vendas, mais CDs serão necessários”



Geoffroy, da Bresco: “assim como em outras áreas do mercado imobiliário, o de condomínios depende da melhora da economia e da retomada do emprego”




retomada da economia no país, o que impacta positivamente na demanda por mais Centros de Distribuições”, afirma.

A expectativa de Guilherme Aquino Costa, gerente comercial da Autonomy Investimentos – Golgi (Fone: 11 3525.2500) é de um ano com um bom nível de absorção decorrente da melhoria do cenário econômico mundial. Existe um quadro positivo de crescimento médio em vários

países. O profissional destaca que a empresa passou relativamente bem pelo período mais agudo da crise e fechou 2016 com 89% do portfólio estabilizado locado, contra uma vacância total no mercado de 25%. “Estamos observando um início de

países. “Estamos confiantes que rapidamente iremos alcançar as metas traçadas. O pior já passou e muitos economistas já começam a enxergar sinais de um PIB positivo para este e o próximo ano, com a retomada do emprego em breve”, aposta.

Conte com a BTP. Segurança e eficiência que sua carga merece.

-  Localização privilegiada no acesso rodoviário e ferroviário ao Porto de Santos.
-  Equipamentos de última geração que permitem altos índices de segurança e produtividade das operações.
-  Ampla área de pré-posicionamento para caminhões.
-  Ciclo de caminhões com média de 45 minutos entre o pré-gate e gate-out.
-  Logística globalizada e alinhada com a mais alta tecnologia.
-  Soluções personalizadas para melhor atender às necessidades dos clientes.
-  Capacidade de armazenar até 3.000 contêineres refrigerados.
-  Centro de Treinamento Operacional que contempla todos os equipamentos do terminal, dispondo de um dos mais modernos simuladores de operação portuária do mundo.




Brasil
TERMINAL PORTUÁRIO
Acreditar e Inovar

A previsão é que novos 610.000 m² de área construída de condomínios logísticos industriais sejam entregues ao mercado do Estado de São Paulo, revela Simone Santos, diretora corporativa da Herzog Imóveis Logísticos Industriais (Fone: 11 3089.7444). Contudo, segundo ela, esse volume só se confirmará caso os investidores enxerguem, ainda no primeiro semestre, sinais de retomada da economia e queda na vacância atual. Caso contrário, postergarão as obras para 2018.

Simone conta que o desempenho do mercado de condomínios logísticos industriais está diretamente atrelado a dois pontos: a queda na taxa de Selic e o crescimento da economia que, como um efeito dominó, começará estancando o aumento da taxa de desemprego, melhorando o consumo até a última peça: demanda por espaços. "Ou seja, precisamos retomar o crescimento do PIB para que os investidores retomem os projetos e as construções de novos empreendimentos", afirma.

Para Carlos Nobre Camargo, diretor de Desenvolvimento de Projetos da gerenciadora Hill International (Fone: 11 2139.8000), o ano de 2017 deve ver uma recuperação discreta com relação a 2016, já que o mercado de logística não se expandiu no ritmo que vinha experimentando nos anos anteriores, mas manteve alguma atividade derivada da readequação das operações a um mercado menos ativo, ou a movimentações estratégicas em busca de localizações ou estruturas melhores em um cenário de valores de locação mais baixos. "Em 2017, estes movimentos de readequação devem se manter e, eventualmente, notaremos a retomada de novos projetos", conta.

Jeremy Smith, diretor executivo – MRICS da Hines do Brasil Empreendimentos (Fone: 11 5504.7600), aposta que o mercado logístico no país deve começar a mostrar sinais de melhoras ainda neste ano, caso se torne realidade a expectativa do aumento do consumo em termos gerais. "Vale lembrar que os preços de aluguéis baixos de-

vido à crise econômica criam um ambiente um pouco mais favorável à expansão com condições mais atrativas nesse primeiro momento. Hoje já temos previsão de que



Simone, da Herzog: "a previsão é que novos 610.000 m² de área construída de condomínios logísticos industriais sejam entregues no Estado de São Paulo"



Patrick, da Newmark: "entre outros fatores, o segmento deve ver a entrada de novos fundos de investimento buscando adquirir condomínios logísticos"

as taxas de juros vão continuar baixando, levando empresas a buscarem crédito para expandir. Creio que em 2018 já veremos um mercado mais ativo do que vimos em 2015 e 2016."

Segundo Smith, o Banco Central está tomando medidas adequadas para trazer a inflação para o centro da meta e está baixando os juros. "Estamos indo no caminho certo em relação à política econômica, embora o país como um todo esteja ainda em alerta e qualquer flutuação ou oscilação mais acentuada pode voltar a gerar um clima de aversão ao risco ou expansão", declara.

O diretor executivo da Hines acredita que o fator risco Brasil é algo para o qual devemos ficar atentos e que pode afetar não apenas o setor, mas, principalmente, a indústria, que sofreu bastante nos últimos três anos. "Porém, hoje conseguimos perceber que a melhora no consumo e, consequentemente o aumento na produção, devem acontecer de maneira gradual em 2017 e 2018", analisa.

Por outro lado, a previsão da JLL (Fone: 11 3043.6900) para este ano é que as entregas de novos galpões continuem dimi-

nuindo. "Em 2016, apesar de ter ocorrido uma alta absorção bruta, também houve grandes devoluções de áreas, resultando em uma absorção líquida muito baixa, ou seja, o mercado teve um crescimento tímido", comenta Jairo Meneghelli de Lima, gerente de transações imobiliárias.

Pesquisas realizadas pela empresa indicam que já foi atingido o ponto mais baixo da curva no ciclo imobiliário para este ano, então, a perspectiva é de crescimento do mercado, com elevação da absorção líquida, que deve subir ainda mais entre 2018 e 2019. "Somente graves fatores político-

-econômicos internos, ou uma crise externa, como ocorreu em 2008, poderão afetar nosso mercado e impactar drasticamente sua dinâmica", complementa Lima.

Apostando na recuperação, Patrick Nathan Samuel, diretor da área industrial/logística da Newmark Grubb Brasil (Fone: 11 2737.3130), acredita que a vacância vai diminuir ao longo de 2017, com a desaceleração de novas entregas e o aumento das demandas por áreas de armazenagem, com os ainda tímidos sinais de otimismo demonstrados pelo mercado em geral.

Segundo o profissional, o segmento deve também ver a entrada de novos fundos de investimento buscando adquirir condomínios logísticos, bem como o crescimento do portfólio de grupos de investimento já presentes no país, através da construção de novos condomínios e aquisição de propriedades de outros grupos.

Na visão da Prologis CCP (Fone: 11 3018.6900), o mercado já está começando a retomar as atividades. "Temos visto as empresas se movimentarem mais nesse início de ano, o que tem nos deixado otimistas", revela Hardy Milsch, presidente da companhia.

Na opinião de Marino Mário da Silva, diretor comercial da Retha Imóveis (Fone: 11 4777.9800), a expectativa é de retomada de forma moderada, chegando no final de 2017 com 50% menos vacância.

Diretor de desenvolvimento de condomínios logísticos da Catena e Castro Real Estate (Fone: 11 2355.9466), Mário Martins observa, entretanto, que estamos longe do fim da crise política, com consequências diretas na economia. "A credibilidade do governo ainda é vista com cautela."



Smith, da Hines: "os aluguéis baixos devido à crise econômica criam um ambiente um pouco mais favorável à expansão com condições mais atrativas"

No foco

O e-commerce é o setor mais citado pelos entrevistados ao responderem quais

nichos de mercado devem usar os condomínios logísticos com mais intensidade neste ano. Também fazem parte da lista as autopeças, os produtos farmacêuticos, o segmento alimentício e o varejo no geral.

Na GLP, os segmentos que mais estão demandando são e-commerce, farmacêutico e autopeças, setores que necessitam de imóveis de alto padrão, como conta Dias. "O crescimento do e-commerce impacta positivamente na área de galpões, afinal, quanto maiores as vendas, mais Centros de Distribuições serão necessários para armazenar e distribuir rapidamente os produtos por todo o país. Menos impactada que as demais pela atual economia, a área farmacêutica exige requisitos específicos, como controle de temperatura, geralmente encontrados em uma edificação de qualidade e com infraestrutura adequada."

Simone, da Herzog, diz que a logística ainda é responsável por 89% da ocupação desses empreendimentos, dos quais o e-commerce vem aumentando vertiginosamente sua participação e sendo ainda a principal atividade a demandar por esses espaços dentro dos parques logísticos industriais na próxima década.

Na Prologis, a maior demanda pelos empreendimentos tem vindo de Operadores Logísticos, para os mais diversos segmentos.

"No entanto, temos percebido crescimento dos setores de e-commerce e atacarejo, que têm sofrido menos porque o modelo de negócio é mais adequado à realidade atual, de queda de renda das famílias e nível alto de desemprego", explica Milsch.

Além desse segmento, também pode beneficiar-se da recuperação econômica a circulação de bens de consumo, como aponta Camargo, da Hill. "Ainda há o setor agrícola exportador, para o qual a crise não se manifestou, mas que enfrenta

condições e adversidades que não passam predominantemente pelas infraestruturas de condomínios logísticos", acrescenta.

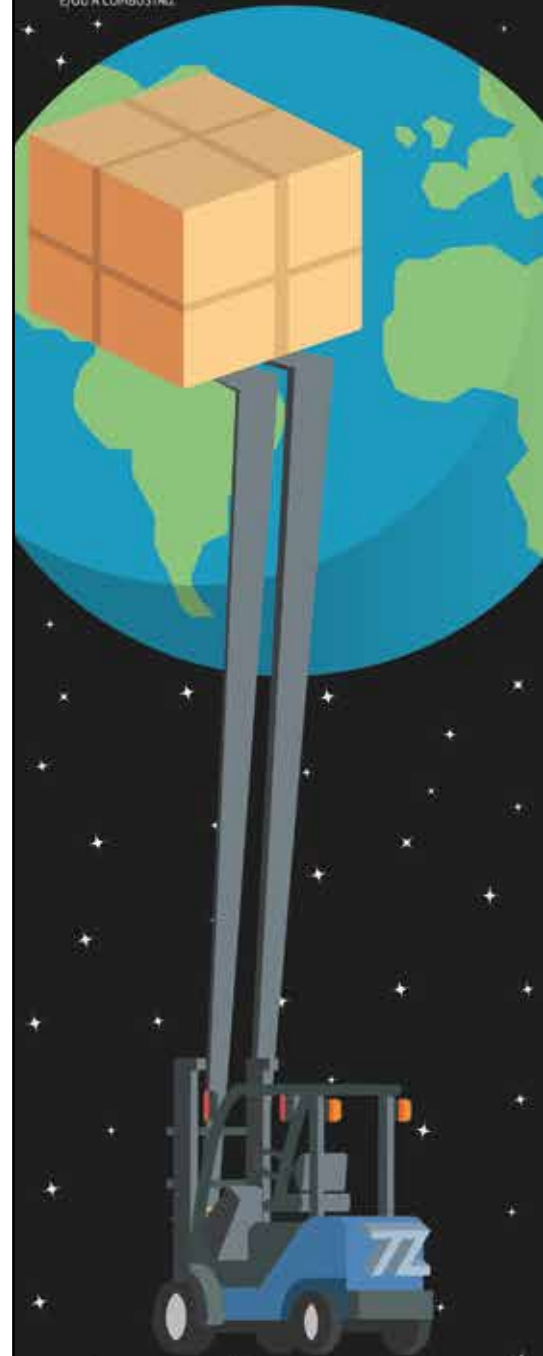
Sobre o mercado de reposição de peças automotivas, Eduardo, da Colliers, diz que o setor reflete a queda das vendas de veículos novos e a necessidade de substituição de peças dos veículos usados. No que se refere ao setor farmacêutico, ele destaca o crescimento da expectativa de vida da população como fator de aquecimento da área.

Na outra ponta, Palocci, da Clarion Partners, conta que bens de capital, com baixo nível de atividade da capacidade instalada e altos estoques, ainda deve enfrentar dificuldades esse ano. Exportação e agronegócio carregam melhores perspectivas, em sua opinião.

Em relação ao e-commerce, segundo ele, o consumidor final está mais maduro quando se fala de comércio online, não só aceita como exige flexibilidade e alternativas de entrega, principalmente no que se refere a prazos. "Tecnologias disruptivas deverão impactar o mercado a médio e longo prazos, verticalizando a cadeia logística, em alguns casos, e diminuindo a necessidade de estoques no ponto de venda", expõe.

O CÉU NÃO É MAIS O LIMITE

DEPOIS QUE O SZ LABORATÓRIO CONSEGUIR OS EQUIPAMENTOS DA SUA EMPILHadeira, O CÉU NÃO SERÁ MAIS O LIMITE. ESPECIALIZADO EM SERVIÇOS DE REPARO DE CONTROLADORES E EQUIPAMENTOS ELETRÔNICOS PARA EMPILHadeiras ELÉTRICAS E/OU A COMBUSTÃO.



ENTRE EM CONTATO CONOSCO PARA MAIS INFORMAÇÕES.

SZ
SIEBEN ZWANZIG

15
ANOS

Av. Ayrton Senna, 3000 - bl.2 - sl. 317/325

Tel.: (21) 2421-9722 / (21) 7898-3264

www.szlaboratorio.com

Lima, da JLL, acrescenta à lista os setores de higiene e limpeza, bem como uma parcela do varejo. Já Silva, da Retha, destaca que o mercado está em crescimento para empresas de consumo e tecnologia/serviços.

Condomínios logísticos X self storage

É possível fazer alguma comparação entre condomínios logísticos e self storage? Definitivamente, não. São mercados muito diferentes, que não concorrem entre si. Lima, da JLL, explica que o segmento de self storage está inserido em áreas urbanas, com modulações específicas, contratos de curto prazo e utilização de imóveis com características totalmente diferentes dos condomínios logísticos. "Além desses fatores, seus ocupantes são, em geral, pessoas físicas e microempresas com demandas para pequenas armazenagens, muito diferente do perfil de ocupante dos condomínios logísticos, que têm demandas de armazenagem e logística maiores e mais complexas", complementa.

Geoffroy, da Bresco, acrescenta que nos condomínios logísticos, em sua maioria, os produtos são verticalizados em estruturas portapaletes, alcançando facilmente alturas de 12 metros, com diversos níveis de estocagem e capacidade volumétrica muito superior ao self storage, que utiliza boxes individuais com pé-direito bem mais baixo.

Quanto à localização, o profissional diz que os self storages estão, usualmente, dentro das cidades em regiões de grande

adensamento populacional, justamente pelo fato de serem voltados para atender pessoas físicas ou empresas de variados portes. "Os condomínios também podem

estar localizados dentro das cidades, contudo, por conta de custo de viabilidade, normalmente são construídos na beira das principais rodovias de ligação entre os mercados", conta.

Em relação ao padrão construtivo, os self storages são usualmente divididos em diversos pavimentos – otimizando o potencial dos terrenos –, não possuem docas elevadas para carga e descarga de carretas, bem como a capacidade do piso é inferior ao padrão logístico, dentre outras características.

Conforme analisa Carmargo, da Hill, o self storage é uma modalidade de negócios que vem crescendo no Brasil, mas que não se relaciona diretamente com a que poderíamos chamar de "grande logística". "Enquanto o self storage deve privilegiar acessibilidade e proximidade dos grandes centros urbanos, além de buscar valores de locação baixos muitas vezes aproveitan-

do retrofits de estruturas concebidas para outros propósitos, a 'grande logística' deve procurar a circulação de veículos de carga de grande porte, estruturas enxutas e que permitam uma logística interior aperfeiçoada, grandes superfícies com alto padrão de construção de forma a garantir a boa operação e a integridade de grandes volumes de mercadorias novas", explica.

Segundo Patrick, da Newmark Grubb, vale destacar que os valores de locação de

self storage são altos quando comparados aos das operações realizadas em condomínios logísticos.

Investimentos

Acompanhe, a seguir, os investimentos que cada empresa entrevistada fará neste ano.

Autonomy – Golgi: Incorporadora e proprietária de condomínios logísticos de alto padrão no Brasil, fruto da parceria estratégica entre a canadense Cadillac Fairview e Autonomy Investimentos, a Golgi possui aproximadamente 130.000 m² de área locável construída no Rio de Janeiro e em São Paulo (Golgi Seropedica e Golgi Mauá). Conta também com 125.000 m² em construção, com previsão de entrega ainda neste ano do Golgi Duque de Caxias, RJ. A companhia pretende iniciar as obras do Golgi Jundiaí, em São Paulo, com mais 50.000 m², e tem outros 450.000 m² em fase de desenvolvimento. "Com isso, teremos um crescimento expressivo em 2017 no estoque para locação e também em termos de participação nos dois principais mercados do país", expõe Costa.

Bresco: Mantendo o perfil patrimonialista e de longo prazo, a empresa continuará buscando projetos de build to suit (BTS) em todo o Brasil. "Realizamos mais de 40 projetos desse tipo na área de galpões ao longo de mais de 10 anos de história", conta Geoffroy. A companhia também manterá o foco em operações de Sale-Leaseback com empresas e imóveis de primeira linha, bem como continuará os investimentos no Parque Corporativo Bresco Viracopos, localizado em Campinas, SP, cujo montante total investido chegará, ao final do projeto, em mais de R\$ 1 bilhão.

Catena e Castro Real Estate: Para 2017, o escopo empresarial está direcionado a estudos de áreas para desenvolvimento de condomínios logísticos com uma estratégia de investimento prevista para 2018. Estão sendo efetivadas análises para projetos que possam agregar necessidades operacionais com a operação BTS.



Silva, da Retha Imóveis: "a expectativa é de retomada do setor de forma moderada, chegando ao final de 2017 com 50% menos vacância"



Costa, da Autonomy – Golgi: "existe um cenário positivo em vários países. Estamos confiantes que rapidamente iremos alcançar as metas traçadas"

CeMAT SOUTH AMERICA 2017

De 16 a 19 de Maio de 2017
Transamerica Expo Center ■ São Paulo

Feira Internacional de Movimentação de Materiais e Logística

- Atraia investimentos
- Gere leads & publicidade para sua organização
- Aprenda com os líderes da indústria
- Encontre as soluções e inovações que sua organização precisa
- Atinja o seu público

Seja um
Expositor
CeMAT

FAÇA COMO OS GRANDES NOMES DO
MERCADO E GARANTA JÁ A SUA PARTICIPAÇÃO



COMPRADORES QUALIFICADOS



TECNOLOGIA DE PONTA



NETWORKING



OPORTUNIDADES

Participe! Inscreva-se: www.cemat-southamerica.com.br

Contato: ceamat@ceamat-southamerica.com.br ■ (41) 3122-6700



Deutsche Messe

O caminho mais curto
para grandes negócios.

CeMAT
SOUTH AMERICA

Clarion Partners: A empresa tem potencial de expansão nos projetos atuais, que sairão do papel de forma planejada, de acordo com a retomada de mercado. "No Distribution Center Ca-breúva, SP, por exemplo, apesar de haver área de expansão e reserva estratégica para projetos BTS, temos um espaço de 30.000 m² para ocupação imediata, em configuração cross-docking, único na região", explica Palocci, acrescentando que o desenvolvimento faseado permite um monitoramento adequado para a entrega de novos espaços. Aquisições de ativos performados e oportunidades em geral que apresentem bons fundamentos também estão sendo avaliados.

Colliers: A consultoria imobiliária já implantou a Plataforma Nacional Logística para realizar atendimento comercial diferenciado aos proprietários. Constantemente, investe em inteligência de mercado para proporcionar relatórios e apresentações com análises quantitativas e qualitativas sobre o mercado de condomínios logísticos Classe A no Brasil. "Nosso market report é exemplo de como nossos investimentos têm aprimorado ainda mais nossa forma de monitorar o mercado e mostrar isso aos nossos clientes", expõe Eduardo.

GLP: Como segue o calendário asiático, a empresa, no momento, está no quarto trimestre do ano fiscal de 2017. A meta foi completar US\$ 50 milhões de projetos em desenvolvimento referente a 98.000 m² e iniciar US\$ 50 milhões em obras de 108.000 m². "Ainda não podemos divulgar a nossa meta de investimento para o ano fiscal 2018, que vai abril de 2017 a março de 2018", conta Dias. Em 2016, a companhia entregou mais um galpão de 12.000 m² no GLP Guarulhos, além do GLP Cajamar,

ambos em São Paulo, com dois galpões de 78.000 m², totalizando 90.000 m². E, ainda, iniciou duas obras no Rio de Janeiro, com entregas previstas para 2017.



Milsch, da Prologis: "percebemos crescimento dos setores de e-commerce e atacarejo, que têm sofrido menos, pois o modelo de negócio é mais adequado à realidade"

Os galpões em construção, dois localizados em Duque de Caxias e um em Irajá, adicionam 98.000 m² ao portfólio da empresa. "Continuaremos por esse caminho em 2017", garante o presidente.

Herzog: O Grupo Herzog atua no Brasil há mais de 100 anos, em várias atividades industriais e comerciais. Neste ano, a empresa vai investir em tecnologia.

Hill International: A gerenciadora de projetos pretende, em 2017, manter proximidade com grande parte dos prin-

cipais investidores no mercado de gerenciamento de projetos logísticos, prestando apoio a futuros projetos.

Hines: Sempre está em busca de oportunidades, analisando novos desenvolvimentos no mercado brasileiro como um todo, dando ênfase a São Paulo, Rio de Janeiro e Manaus.

JLL: A empresa está investindo continuamente no segmento de condomínios logísticos. "Temos uma forte atuação na representação de ocupantes e, também, estamos fortalecendo cada vez mais a área de representação de proprietários de imóveis", conta Lima. A área de Pesquisa e Inteligência de Mercado fornece valiosas informações para que a companhia possa ajudar os clientes a tomar as melhores decisões imobiliárias. A JLL implantou uma plataforma de corretores associados para ampliar a cobertura e a atuação no mercado nacional e está aumentando de forma contínua a quantidade de seus profissionais.

Newmark Grubb: Há planos para aumentar as equipes da área industrial/logística e escritórios, investir na capacitação destes colaboradores e expandir a atuação

TAG Investimentos passa a ser sócia da Alianza

A Alianza Investimentos (Fone: 11 3073.1516), gestora de recursos e desenvolvedora de projetos imobiliários corporativos, anunciou a chegada de um novo sócio para fortalecer sua estrutura. A TAG Investimentos (Fone: 11 3474.0000), multi-family office, com mais de R\$ 3 bilhões sob gestão, passa a fazer parte do capital social da Alianza.


As empresas já possuíam em sociedade, desde o início de 2015, um bem-sucedido fundo de investimentos imobiliários com três imóveis adquiridos ou desenvolvidos com contratos de built-to-suit com um volume de investimentos da ordem de R\$ 120 MM. Este fundo, que acaba de completar dois anos de atuação, tem relevante resultado acumulado e passará a ser totalmente gerido pela Alianza, que concentrará todas as iniciativas imobiliárias do grupo.

Os dois sócios fundadores da Alianza, Ricardo Madeira e Fábio Carvalho, permanecerão à frente da companhia, que será reforçada pela expertise financeira e pelo amplo acesso de capital da equipe da TAG.

Com a associação, a Alianza passará a ser um braço de investimentos imobiliários da TAG para projetos estruturados e desenvolvimentos comerciais e logísticos, dando suporte, compartilhando know-how e gerindo os projetos e os fundos imobiliários para investidores que já são clientes TAG e outros que passarão a investir diretamente na Alianza.

na comercialização de condomínios logísticos e galpões isolados.

Prologis CCP: A empresa manteve seu planejamento para construção de novos empreendimentos e está trabalhando na comercialização das áreas entregues recentemente. Seu foco de atuação está concentrado em São Paulo e Rio de Janeiro, com destaque para áreas próximas a grandes centros comerciais e saídas para as principais rodovias. "Estamos deixando nossos terrenos preparados para um próximo ciclo de desenvolvimento", revela Milsch.

Retha: Neste ano, a companhia está investindo no retrofit de dois galpões: Arujá, com 80.000 m², e Santo André, com 40.000 m², ambos em São Paulo. 

Tetra Pak utiliza embalagens recicladas na fabricação de paletes

A Tetra Pak (Fone: 11 5501.3200) iniciou a comercialização de paletes produzidos a partir do plástico e alumínio reciclado de embalagens longa vida pós-consumo. "Desenvolvidos em parceria com a Green Pallet, empresa responsável pela fabricação do material, os novos paletes são resistentes a ambientes refrigerados e úmidos e têm vida útil, em média, 10 vezes maior do que os tradicionais", afirma Valéria Michel, diretora de Meio Ambiente da Tetra Pak. Outra vantagem é que os novos produtos podem ser higienizados após entrar em contato com óleos, graxas e substâncias químicas. "Além dos benefícios relacionados à sustentabilidade, eles possuem alta capacidade estática e dinâmica, não proliferam fungos ou bactérias e não possuem emendas ou colas, o que elimina o custo com reparos e acarreta em um baixo nível de reposição", continua Valéria. Já de acordo com Edison Kubo, diretor de Desenvolvimento de

Negócios de Serviços Técnicos da Tetra Pak, há planos de exportação do material. "A receptividade do projeto foi tão boa que temos clientes do México e Paraguai querendo adquirir as novas peças", comenta. No Brasil, a novidade já foi adotada por seis clientes, que utilizam os paletes no empilhamento de matérias primas e estoque de produtos.

ArcelorMittal Mineração usa correias transportadoras para a captação de chuvas

A ArcelorMittal Mineração (Fone: 31 3025.1500) está utilizando correias transportadoras de minério para fabricar estruturas para captação da chuva. Redução de custos, agilidade no processo e reciclagem de materiais descartáveis são alguns dos benefícios previstos no projeto de reaproveitamento da correia transportadora para drenagens pluviais. "Estamos sempre em busca de soluções eficazes que possibilitem a otimização de recursos e o cuidado

ambiental. Observei que a borracha descartada poderia ser reaproveitada", aponta Carlos Trindade, engenheiro civil da ArcelorMittal Mineração e idealizador do projeto. Foram realizados testes nas duas unidades e os resultados foram positivos. Na Mina de Serra Azul, o material substituiu as canaletas do tipo meia cana e na Mina do Andrade, as de concreto armado. O custo chega a ser 10 vezes menor que o valor de investimento tradicional e o tempo necessário para a execução, quatro vezes mais rápido. "Além disso, há a possibilidade de reaproveitamento das estruturas e o custo para a manutenção da nova solução é bem mais baixo", explica Trindade. A previsão é que em 2016 sejam aplicados aproximadamente 1.400 metros de canaletas de correias usadas para este fim. A prática inovadora foi reconhecida pelo Prêmio Sustentar e conquistou o primeiro lugar na categoria Destaque de Serviços Sustentáveis. A iniciativa é promovida anualmente pelo Instituto Sustentar, em parceria com a WayCarbon.

SISTEMAS DE ARMAZENAGEM

MELHORES SOLUÇÕES de aproveitamento de espaço para a sua empresa.

- ECONOMIA
- SEGURANÇA
- ATENDIMENTO PERSONALIZADO

+ Serviço de montagem e desmontagem de estruturas

- ✓ Cantilever
- ✓ Estanteria
- ✓ Mezanino ou Passarela
- ✓ Divisórias
- ✓ Push Back
- ✓ Porta-paletes
- ✓ Drive-in / Drive-Through
- ✓ Flow Rack

Mais informações: www.isma.com.br | 19 3814.6000

Seguros: na área de logística, a contratação é imprescindível, e até regulamentada por leis

Além do roubo de cargas, uma constante nos dias de hoje, acidentes com perda de vidas humanas e patrimônio justificam a contratação de um seguro.

É impossível falar da importância do seguro na área de logística se limitando a abordar apenas a atualidade. A necessidade de mitigar e transferir riscos no transporte de mercadorias foi, inclusive, a alavanca motriz para o nascimento do produto e mercado de seguro do Lloyds. Tão grande a importância disto, o Lloyds mantém no seu saguão principal livro de registro de acidentes com embarcações de transporte de mercadorias de centenas de anos atrás. Assim como no passado, nos dias atuais, mesmo com todo o avanço tecnológico, há o receio das perdas e a necessidade de diluir o risco das perdas das mercadorias transportadas.

Ainda segundo Caio Timbó, diretor da LTSeg (Fone: 11 3053.3050), o gerenciamento da cadeia logística engloba não só atividades pontuais de transporte, mas, também, compreende gerenciar, ainda que por força de contratos e procedimentos, riscos dos principais fornecedores de um processo produtivo – os fornecedores dos fornecedores, seus processos internos, política de seguros, etc.

Sergio Caron, superintendente de transporte da Marsh Brasil (Fone: 11 3741.1441), também fala sobre a importância do seguro na área de logística nos dias de hoje. Trata-se de um elemento essencial para dar sustentação à continuidade da atividade logística – diz Caron. Ele protege o patrimônio do proprietário da carga, assim como, em outra vertente, dá amparo à responsabilidade civil de terceiros, atuantes durante o deslocamento das mais variadas cargas e nos mais variados percursos – modais de transportes, regiões, etc.

Os riscos estão sempre presentes em todo e qualquer instante da logística, em maior ou menor intensidade e previsibilidade. Neste ponto, o seguro existe para dar sustentação ao negócio das empresas, reparando as mais diversas perdas e prejuízos incidentes e recorrentes na logística e no transporte de cargas, seja em âmbito nacional ou internacional.

“Vale destacar que as seguradoras brasileiras, no ano de 2016, com recorte para as empresas que possuem seguro regular para sua logística, participaram em mais de R\$ 1,5 bilhão de prejuízos em cargas sinistradas”, aponta o superintendente de transporte da Marsh Brasil.

Pelo seu lado, Valnei Moreira, diretor técnico da Ownit Corretora de Seguros (Fone: 11 2372.1365), lembra que o profissional

de logística tem como objetivo garantir a entrega de seus produtos com agilidade e qualidade, superar desafios com transporte, armazenagem e custos reduzidos. Este profissional deve levar em consideração, também, os custos de seguros e a contratação de uma apólice adequada à sua atividade.

“A contratação de um seguro adequado às necessidades da atividade logística e armazenagem é de suma importância, uma vez que na fatalidade de um sinistro, estará em risco todo o patrimônio da empresa e de terceiros – a contratação de uma apólice de seguros inadequada ou mesmo a falta de seguro pode gerar perdas catastróficas, que vão além das perdas financeiras, como dificuldades

para continuidade da empresa e perda de mercado”, alerta Moreira.

Além da contratação de apólices adequadas às características do segmento logístico – continua o diretor técnico da Ownit –, é preciso entender e colocar em prática um Gerenciamento de Risco, com programas de prevenção de perdas, plano de contingências e gerenciamento de crises.

Adailton de Oliveira Dias, diretor de Transportes, Sinistros e Planejamento Estratégico da Sompo Seguros (Fone: 11 3156.2990), completa esta análise dizendo que a contratação do seguro no segmento logístico é crucial nos dias de hoje, por dois motivos. O primeiro é que existe uma obrigatoriedade



Caron, da Marsh Brasil: devido à intensidade do roubo de cargas, as seguradoras têm proposto regras mais robustas de Gerenciamento de Risco

de legal, que prevê multas bastante expressivas, se não cumprida. O segundo é que os índices de roubo de cargas já atingiram níveis alarmantes. São mais de 52 cargas roubadas por dia no País.

“Em outras palavras, essa situação extrapolou o setor. Isso porque esses índices não só comprometem a saúde financeira de agentes do setor, como, também, têm um forte impacto sobre o chamado Custo Brasil. Com isso, toda a sociedade está pagando a conta da insegurança nas ruas e estradas brasileiras”, aponta Dias.

Tendências

É justamente o fator “roubo de cargas” que determina uma das tendências no segmento de seguros. Pelo menos na visão de Caron, da Marsh Brasil.

Ele informa que, devido à intensidade da atividade de roubo de cargas no Brasil, as seguradoras têm, cada vez mais, proposto regras mais robustas de Gerenciamento de Risco. Portanto, o investimento adequado à escala de risco – dependendo do tipo de produto transportado, valores dos carregamentos, regiões de trânsito, horários etc. – é uma tendência marcante no setor.

E ele continua: as perdas decorrentes de acidentes com os veículos transportadores, que danificam as cargas, requerem cautela. Muitas estradas ainda não apresentam um estado de conservação ideal, portanto a manutenção dos veículos, o treinamento de motoristas e um plano de incentivos são pontos recorrentes de atenção em uma logística – do ponto de vista do seguro.

Em função dos resultados deficitários, algumas seguradoras deixaram de atuar neste segmento ou tiveram suas carteiras absorvidas por outras companhias. Por outro lado, em função de se tratar de um mercado muito mais aberto em resseguros, há uma capacidade financeira bastante atrativa e disponível para ser alocada em operações com boa gestão de riscos, acrescenta o superintendente de transporte da Marsh Brasil.

“Atualmente, poucas seguradoras operam neste segmento e a tendência é ter-

mos cada vez mais empresas especializadas, tanto seguradoras como corretoras de seguros, falando a mesma língua do cliente e entendendo como funciona o seu negócio, trazendo, assim, produtos adequados à realidade de seus negócios”, complementa Moreira, da Ownit.

Timbó, da LTSeg, também entende que a tendência no segmento de seguro seja mais e mais a gestão integrada dos riscos da cadeia logística. “Naturalmente há um poder maior, por parte das grandes corporações, de intervir nas políticas e procedimentos de seus fornecedores, porém o mundo globalizado está fazendo com que procedimentos de segurança e transferência de risco (seguro) sejam considerados requisitos mínimos para uma empresa ser elegível a fornecer matérias primas e insumos para uma empresa. Isto tem sido uma tendência nos principais setores econômicos das principais potências econômicas mundiais”, comenta o diretor da LTSeg.

De fato, Rose Matos, gerente do Porto Seguro Transportes (Fone: 0800 727.2761), revela que, em 2017, o mercado de seguro transporte passa por um período desafiador que inspira a criar novas oportunidades. E, nesse sentido, o Porto Seguro Transportes tem investido em soluções de Gerenciamento de Risco para driblar alguns dos fatores que ameaçam a integridade das cargas, além de reforçar a atenção no momento da subscrição de um risco. E, também, tem apostado em tecnologias de monitoramento e rastreamento de veículos e cargas que possibilitem o acompanhamento da viagem em tempo real e a ação imediata, quando necessária.

Uma tendência forte no segmento é o incremento nos serviços de inteligência e gestão de riscos, a fim de evitar a ocorrência

de sinistros – acrescenta Dias, da Somp Seguros. Dessa forma, lembra ele, o seguro passa a ser um dos componentes do serviço de prevenção e garantias para a viabilidade do trabalho do agente logístico. “A Somp,



Rose, do Porto Seguro Transportes: o segmento transportador de carga é o responsável pelo maior número de contratação de seguros da área logística

por exemplo, presta consultoria no gerenciamento de riscos de transportes de carga para os segurados. Para cada embarque é traçada uma estratégia que inclui ferramentas utilizadas, rotas, horários e qualquer outro recurso que possa ser lançado mão para contribuir para que a carga chegue ao seu destino. Mas trabalhamos somente com os recursos necessários, pensando em cada situação. Afinal, transportar uma carga de equipamentos eletrônicos

no interior de São Paulo é diferente de uma carga de medicamentos que trafega na Região Sul e igualmente diferente de uma carga de grãos circulando pela Região Centro-Oeste.”

Quem mais faz seguros?

E por falar em segmentos dentro do transporte, é possível definir aqueles que mais fazem seguro?

Timbó, da LTSeg, diz que não, uma vez que a construção da política de seguros de uma empresa leva inúmeros aspectos, que vão desde experiências passadas com sinistros até procedimentos internos institucionalizados. “Neste contexto, faz sentido explicar que, se tratando de cadeia logística, entende-se o transporte de insumos e produtos entre fornecedores e clientes de determinada empresa item crucial para qualquer operação.”

Assim sendo, continua o diretor da LTSeg, no processo de logística, as apólices são fundamentalmente do mesmo tipo, seguro transporte e seguro de RC da transportadora (com suas particularidades), sendo extremamente importante para a subscrição do

risco o modal do transporte, seja ele rodoviário, ferroviário, aquaviário ou aeroviário. Há produtos de seguro muito mais arrojados que mesclam coberturas à carga transportada com a perda de receita futura do empreendimento, e a escolha por este tipo de produto deve ser levada em consideração quando se tratar do transporte de equipamentos críticos que serão implantados ou utilizados em obras e empreendimentos.

“Como a gestão da cadeia logística trata de riscos em todas as etapas do processo – completa Timbó –, há, naturalmente, os riscos da operação de cada uma das empresas que compõem o produto final, todavia discurrir sobre estes seguros abrirá

um leque enorme de produtos e exposições a risco, desta forma, genericamente falando, podemos citar como principais seguros os Riscos Operacionais, Responsabilidade Civil Operações e todos os seguros que envolvem o transporte de materiais, salvaguardando suas particularidades.”

Já Moreira, da Ownit, destaca que o seguro de incêndio para pessoas jurídicas é obrigatório de acordo com o Código Civil, porém nem todas as empresas conseguem contratar uma apólice de seguro, seja em função das características construtivas do prédio onde estão instaladas ou em função dos sistemas protecionais contra incêndio deficientes, como: extintores, hidrantes, etc. Um exemplo disso são os armazéns frigorificados que, por possuírem isopaneis em sua construção, têm dificuldades na contratação de seguros, pois esse material é do tipo combustível e, para tanto, é necessário que o armazém possua um plano de Gerenciamento de Risco muito bem elaborado.

Rose, do Porto Seguro Transportes, lembra que o segmento transportador de carga é o responsável pelo maior número de con-

tratação de seguros da área. Isto acontece porque, segundo a gerente do Porto Seguro Transportes, além da contratação deste tipo de seguro ser obrigatória e prevista em lei (Decreto 61867/67), o empresário desta área de atuação visa proporcionar tranquilidade e satisfação a quem contrata seus serviços de transporte.

E Dias, da Somp Seguros, completa esta assunto destacando que produtos farmacêuticos, cosméticos, eletroeletrônicos e gêneros alimentícios são alguns dos segmentos que mais demandam a contratação de seguros. “Percebemos, também, um incremento na contratação para cargas de produtos do agronegócio.”

As cargas mais visadas são as de alimentos e be-

bidas, cigarros, produtos eletroeletrônicos, remédios e peças de carros. As cargas de eletroeletrônicos, produtos farmacêuticos e cigarros são, disparadas, as mais visadas. No caso dos produtos eletroeletrônicos e farmacêuticos, são produtos de alto valor agregado e que podem render muito em uma única ação de roubo. Já os cigarros são produtos de fácil liquidez. Ou seja, o produto de um roubo rapidamente está no mercado à disposição do consumidor final.

Escolha

À pergunta “como se decidir pela escolha do seguro? O que considerar?”, Timbó, da LTSeg, destaca que o processo de tomada de decisão por determinado tipo de seguro não deve fugir às obrigações legais pertinentes à operação do transporte, todavia a apólice de seguro pode ser muito mais robusta e abrangente à medida que a lei estipula somente a obrigatoriedade da contratação. Deve-se levar em consideração a importância dos itens a serem transportados, como eles (ou a falta deles) podem impactar a cadeia produtiva, qual

o tempo de reposição em caso de perda destes itens e qual o impacto potencial na operação como um todo as perdas destes itens podem causar.

“Aproveito este ponto para levantar o caso acontecido recentemente com a montadora VW, que teve a linha de produção do automóvel Passat na Alemanha completamente interrompida por quatro dias em virtude de um incêndio na fábrica de seu fornecedor de porta-luvas na República Tcheca. Fatos como este mostram que, independente do tamanho das empresas, o gerenciamento da cadeia logística é vital para a operação”, comenta o diretor da LTSeg.

Do ponto de vista técnico, o seguro de transportes é um dos mais complexos. Portanto, é fundamental que a consultoria seja prestada por um corretor de seguros com plena experiência neste segmento.

Ainda segundo Caron, da Marsh Brasil, diversas são as condições que devem ser ponderadas na tomada de decisão. O preço (taxa) é sempre um fator a ser considerado, mas não deve ser o único elemento levado em conta.

“É essencial que toda a cadeia logística seja totalmente detalhada e explicada pelo cliente para que o corretor de seguros possa ter os elementos de análise em mãos. Com base nas operações realizadas e detalhadas, é preciso verificar se as propostas de seguros ofertadas pelas seguradoras amparam as diversas particularidades de cada operação logística. Muitas vezes, é preciso que essas propostas sofram ajustes e que algumas cláusulas sejam configuradas para atender à demanda específica de um determinado cliente. Outro aspecto muito importante que deve pesar no momento da análise são as exigências e recomendações sobre Gerenciamento de Riscos, pois exercem impacto direto nos custos envolvidos.”

Osuperintendente de transporte da Marsh Brasil também lembra que serviços agregados, qualidade dos prestadores de serviços, prazos para pagamento de sinistros e automaticidade/capacidade dos contratos das seguradoras que atuam neste setor



Moreira, da Ownit: além da contratação de apólices adequadas ao segmento logístico, é preciso entender e colocar em prática um Gerenciamento de Risco

também são fatores igualmente relevantes na decisão da seguradora. Diferentemente de outros tipos de seguro, o seguro de transportes exige interação entre cliente e corretor ao longo dos 365 dias de vigência de uma apólice, reforça Caron.

“Hoje em dia, as seguradoras já agregam uma série de serviços, a fim de minimizar ao máximo eventuais perdas. Medidas como consultoria no Gerenciamento de Risco, etc. visam trazer mais eficiência e otimização de custos, além do know-how de profissionais especializados.”

Continuando, Dias, da Somp Seguros, diz que a contratação do seguro deve ser feita por meio de um corretor de seguros da confiança do contratante. Ele é o consultor especializado que pode prestar a orientação sobre os produtos disponíveis no mercado mais adequados às necessidades do embarcador ou do transportador.

Os produtos ofertados e as respectivas seguradoras devem estar devidamente registrados junto à SUSEP – Superintendência de Seguros Privados, que é a autarquia subordinada ao Ministério da Fazenda responsável pela regulação e fiscalização do setor de seguros. “Certifique-se se a seguradora escolhida é uma empresa com tradição no mercado e se ela conta com uma equipe especializada para atender às demandas específicas de sua atividade, que são bem mais complexas do observado em outros ramos de seguro e exigem trâmites constantes por conta do volume de transporte diário, que exige emissões como o ‘conhecimento de embarque’, etc.”, completa o diretor da Somp Seguros.

Rose, do Porto Seguro Transportes, também aconselha, ao escolher um seguro de transportes, observar a qualidade e quantidade de serviços disponibilizados pela seguradora, pois estes devem, fundamentalmente, tornar os fluxos de trabalho ágeis e simples, além de reduzir retrabalhos e custos para a empresa contratante. Por fim, deve-se observar se as condições e coberturas oferecidas são compatíveis com as necessidades da operação.

Quem deve fazer o seguro?

Questão também importante é sobre quem deve fazer seguro na área de logística –, embarcador, transportadora, Operador Logístico, etc. E por quê?

Dias, da Somp Seguros, diz que há, nesse caso, dois pontos a serem avaliados – o dever e a necessidade.

O dever é uma obrigação que o agente logístico tem de cumprir por força da lei. Já a necessidade vai além disso. Mesmo que não seja determinado por lei, será que compensa expor a saúde financeira da empresa a tantos riscos envolvidos numa operação de transporte? Apesar de o roubo ser um problema muito sério, também há ocorrências igualmente críticas, como acidentes no trajeto, derramamento de carga, acidentes durante o embarque, atrasos na entrega, entrega de mercadorias com avarias e outros fatores externos que podem impactar economicamente a operação.

Assim como em outros segmentos da economia, o seguro deve fazer parte do planejamento financeiro dos agentes da cadeia logística. Seja para a proteção do patrimônio (seguros empresariais), seja na inclusão de benefícios para gestão da equipe e retenção de talentos (seguro coletivo de Vida e seguro Saúde), seja os relacionados diretamente ao negócio (Transportes).

Em se tratando especificamente de Seguros de Transportes, as modalidades são as seguintes:

Transporte Nacional Rodoviário (TN) – É um Seguro Obrigatório, que só pode ser contratado pelo Dono da Mercadoria (Embarcador/Consignatário). É chamado de seguro de danos, porque cobre perdas e danos causados às mercadorias transportadas por eventos de causas externas.



Timbó, da LTSeg: o processo de tomada de decisão por determinado tipo de seguro não deve fugir às obrigações legais pertinentes à operação do transporte

RCTR-C – É um Seguro Obrigatório, que pode ser estipulado pelo Dono da Mercadoria (Embarcador/Consignatário), mas sempre tendo o Transportador como Segurado, ou contratado pelo próprio Transportador.

RCF-DC – É um Seguro Facultativo, que pode ser estipulado pelo Dono da Mercadoria (Embarcador/Consignatário), mas sempre tendo o Transportador como Segurado, ou contratado pelo próprio Transportador.

Os seguros de RCTR-C e RCF-DC são chamados de Seguros de Responsabilidade, porque cobrem a responsabilidade civil do transportador por perdas e danos causados a mercadorias de propriedade de terceiros que lhes são confiadas para transporte, desde que se configure a culpa (negligência, imperícia e imprudência) da Empresa Transportadora, devida e formalmente admitida. A diferença entre ambos, além da obrigatoriedade do RCTR-C, está nas coberturas.

“Atualmente, os Seguros de RCTR-C e RCF-DC podem ser estipulados pelos Proprietários das mercadorias transportadas, desde que os segurados sejam os Transportadores”, lembra Dias.

Vale considerar que os seguros de TN e de RCTR-C são obrigatórios conforme estabelece o artigo 20 do Decreto Lei nº 73/66, regulamentado pelo Decreto nº 61.867/67. Logo, precisam ser contratados. Já o seguro de RCF-DC é facultativo.

Em relação à obrigatoriedade dos seguros é importante alertar que, nesses casos, o não cumprimento do decreto pode acarretar em sanções bastante pesadas, que incluem multas e até o impedimento para exercício da atividade. O Decreto nº 61.867/67 determina em seu Art.2º que “*Não poderá ser concedida autorização, licença ou respectiva renovação ou transferência, a qualquer título, para o exercício de atividades que estejam sujeitas a seguro obrigatório, sem prova da existência desse seguro*”.

Liberty Seguros lança Portal de Transporte e emissão online de apólices avulsas

A Liberty Seguros (Fone: 0800 709.5423) apresenta duas novidades na área de transportes: o Portal de Transporte e o Cotador Online de Apólice Avulsa para produtos de transporte nacional e internacional.

No Portal de Transporte, corretores podem abrir e acompanhar solicitações como renovações, endossos, cotações de seguros novos e embarques especiais, classificados por data, status e número de solicitação.

Já o Cotador Online de Apólice Avulsa permite que o transportador cubra uma única viagem de uma determinada mercadoria transportada de maneira simples e rápida para destinos nacionais e internacionais.

"Anteriormente, as apólices avulsas dos seguros de transporte nacional ou internacional seguiam um fluxo manual, que podia levar até

cinco dias", diz Marcos Siqueira, superintendente de Marine da Liberty Seguros. "Com o novo serviço, a cotação pode ser efetuada de maneira online, com a emissão eletrônica do documento, o que traz facilidade e agilidade tanto para o corretor, quanto para o segurado".

Após a emissão eletrônica, a apólice fica disponível para impressão, assim como o certificado de exportação e a guia de pagamento (boleto). O Cotador Online cobre viagens únicas da mercadoria transportada, com vigência pré-definida, conforme a duração do embarque.

As novidades acompanham a retomada da área de Transportes da companhia, que começou no ano passado, com o lançamento do Transporte Fácil, um seguro de transporte nacional, de contratação rápida e pré-formatado para doze segmentos empresariais.

Já a Lei Complementar nº 126/2007 estipula em seu Artigo 112, que *"As pessoas que deixarem de contratar os seguros obrigatórios, sem prejuízos de outras sanções legais, será aplicada multa de:*

I – o dobro do valor do prêmio, quando este for definido na legislação aplicável; e

II - nos demais casos, o que for maior entre 10% (dez por cento) da importância segurável ou R\$ 1.000,00 (mil reais)".

"Em outras palavras, além dos riscos inerentes à atividade, as sanções podem ser bastante pesadas. Imagine 10% de multa sobre uma carga de valor médio de R\$ 500 mil, por exemplo. São R\$ 50 mil a menos no caixa da empresa. Em um segmento com margens tão apertadas e sofrendo as con-

sequências da nossa economia nos dias de hoje, uma multa como essa representaria um prejuízo bastante expressivo", complementa o diretor da Sompó Seguros.


Por seu lado, Timbó, da LTSeg, também lembra que a contratação do seguro do transporte se dá normalmente entre o proprietário ou o vendedor da mercadoria, dependendo de como foi a negociação de compra e venda – por exemplo: se foi negociada a compra de um equipamento crucial em um projeto, e nesta compra o vendedor era responsável pela entrega no canteiro da obra, assim o contrato de compra e venda imputou a responsabilidade ao vendedor, inclusive de reposição do bem, caso ocorra algum dano entre produção e

transporte até o local acordado. Este seguro cobre acidentes com o veículo transportador – danos a carga, e não ao veículo – como abaloamento, colisão, capotagem, tombamento, incêndio ou explosão, além de avarias particulares e roubo ou furto.

Já Caron, da Marsh Brasil, diz que a questão sobre quem deve fazer o seguro, tem sido alvo de dúvidas por muitas décadas. Do ponto de vista legal, o transportador deve contratar um seguro de responsabilidade civil pela carga de terceiros quando realiza esse transporte. Já o proprietário da carga (embarcador) deve ter um seguro de danos, que engloba, inclusive, caso fortuito e força maior – já que esses elementos são excluídos de responsabilidade civil do transportador no âmbito do território nacional.

"No entanto, independentemente das questões legais, é altamente recomendável que todas as partes contratem seus seguros de forma adequada e que examinem suas particularidades", recomenda o superintendente de transporte da Marsh Brasil.

Moreira, da Ownit, também diz que todos devem fazer o seguro: a empresa, para garantir seu patrimônio, bens de terceiros e responsabilidade civil, a transportadora, por meio dos seguros obrigatórios do transportador rodoviário, e o Operador Logístico, visando garantir seus interesses. Para o diretor técnico, todos ganham com a contratação de seguros, pois cada um é responsável por uma parte da operação.

Rose, do Porto Seguro Transportes, finaliza, ressaltando que, em geral, os seguros de transportes oferecem proteção contra acidentes, roubos e desvios de mercadoria e ajudam a evitar prejuízos e danos que afetam não apenas o Embarcador (proprietário da mercadoria), mas os demais envolvidos na operação. Por essa razão, além do Embarcador, este tipo de seguro deve ser contratado pelo Operador Logístico e pelo Transportador Rodoviário. 



Leia mais sobre
segurança no
suplemento digital
desta edição.

Porto Seguro Transportes.
Soluções integradas para
sua carga rodar mais segura.



O Porto Seguro Transportes tem soluções em seguro para empresas de todos os portes e para os mais diferentes tipos de cargas. São seguros com coberturas contra diversos imprevistos e uma ampla linha de serviços, como pontos de apoio a cada 100 quilômetros para maior tranquilidade, assistência à carga em caso de acidente e muitos outros benefícios que garantem a proteção adequada.

Para saber mais, consulte seu Corretor ou ligue
(11) 3366-3380 – Grande São Paulo ou 0800 727-2755 – demais localidades.
Ou acesse www.portoseguro.com.br/transportes

Informações reduzidas. Consulte as Condições Gerais. Porto Seguro Cia. de Seguros Gerais. CNPJ: 61.198.164/0001-60 – Processo SUSEP: Nacional (aquaviário, aéreo e terrestre) – 15414.902180/2013-02; Internacional (aquaviário, aéreo e terrestre) – 15414.001106/2010-13; ACTR-C – 15414.001029/2005-37; RCF-DC – 15414.002673/2011-71; Mais Simples – 15414.001895/2008-71; Embarcador – 15414.902180/2013-02. O registro deste plano na SUSEP não implica, por parte da Autoridade, incentivo ou recomendação à sua comercialização. 0800-727-2761 (SAC – cancelamento e reclamações) | 0800-727-8736 (atendimento exclusivo para deficientes auditivos) | 0800-727-1184 (ouvidoria).



**PORTO
SEGURO**
SEGUROS

Transportes

Vinnig: como representante da Curtis, oferece componentes para veículos elétricos e serviços diversos

Logo após a venda da fábrica de empilhadeiras elétricas Ameise para o Grupo Linde/Still, a Curtis nos ofereceu a distribuição para o Brasil de seus produtos, e então fundamos a Vinnig. Isto foi no ano de 2006.”

Assim, Ruy Piazza, diretor da empresa, fala sobre o nascimento da Vinnig (Fone: 21 3979.0283), que, em Africâner, significa rápido — “que é o que sempre procuramos quando do atendimento às máquinas paradas no campo”. O Africâner foi uma língua escolhida por um dos sócios na época.

Sobre o relacionamento das duas empresas e as principais áreas de atuação, Piazza diz que a Vinnig é o distribuidor da Curtis Instruments, Inc. para o Brasil e trabalha nas seguintes frentes principais: revenda de componentes Curtis com grande estoque na filial do Rio de Janeiro para entrega imediata; revenda de contadores, chaves de emergência, conectores de bateria, aceleradores e alguns instrumentos produzidos para a Vinnig por fabricantes renomados e autorizados pela Curtis; reparo de controladores Curtis em seu laboratório do Rio de Janeiro, que foi desenhado e montado pelos engenheiros da Curtis; engenharia de aplicação, auxiliando os usuários e prestadores de serviço no uso e no entendimento de todos os componentes da Curtis; apoio técnico aos fabricantes de veículos elétricos no projeto de bykes, scooters, carros elétricos industriais, carros de golf, empilhadeiras e paleteiras elétricas e similares; treinamento sobre os componentes da Curtis a todos os usuários, prestadores de serviço e fabricantes, com fornecimento de literatura técnica e apoio telefônico e presencial; apoio aos OEMs na montagem e testes de protótipos de máquinas novas.

“Como apresentado, pode-se perceber que, sem dúvida, somos uma empresa muito mais técnica do que comercial. Os produtos da Curtis são o que há de mais sofisticado atualmente em termos de componentes para veículos elétricos e nós temos que deter esta tecnologia para podermos prestar o apoio devido aos nossos clientes. Para se ter uma ideia, até o pessoal comercial é capaz de reparar controladores no nosso laboratório e todos os nossos funcionários têm nível superior ou estão cursando a universidade. Temos que manter o nível elevado dos produtos que representamos. Nosso laboratório nos ajuda muito, possibilitando testar e entender profundamente os componentes que representamos.”

O diretor da Vinnig também fala sobre as novidades e os lançamentos da empresa. “Recentemente a Vinnig passou a ser a distribuidora para o Brasil dos carregadores de bateria Delta-Q, empresa canadense líder na fabricação de carregadores de bateria de alta frequência. Estes carregadores têm um peso e tamanho mínimo quando comparados aos carregadores ferro-ressonantes existentes no mercado brasileiro. Eles podem ser usados a bordo dos veículos elétricos ou como estacionários. Têm uma eficiência enorme, entre 92 e 94%, ou seja, muito maior que a dos carregadores usuais. Além disso, podem ser programados para diversas curvas de carregamento, de acordo com as baterias a serem carregadas — incluindo as chumbo-ácidas, de gel e de lí-

tio — e possuem sensor de temperatura para evitar sobreaquecimento da baterias, trava de acionamento para evitar que o veículo se

mova durante a carga da bateria e comunicação Can e USB (alguns modelos), permitindo a gravação dos dados da carga da bateria. Existem vários modelos para diversas voltagens e amperagens. Enfim, uma nova tecnologia de ponta disponível para os usuários de plataformas aéreas, máquinas de lavar e varrer pisos, empilhadeiras e paleteiras elétricas, motocicletas e bicicletas elétricas, carros de golf e industriais elétricos. Já temos estoque e vamos lançar na CeMAT, que acontece em maio próximo, em São Paulo, com preços reduzidíssimos”, completa Piazza.



Piazza: a Vinnig passou a ser distribuidora para o Brasil da Delta-Q, empresa canadense líder na fabricação de carregadores de bateria de alta frequência

Curtis

A Curtis é considerado o maior e mais renomado fabricante de componentes para veículos elétricos do mundo, possuindo fábricas nos Estados Unidos (Nova York e Califórnia), em Porto Rico, na Bulgária e na China. Além disso, possui quatro centros de pesquisa e desenvolvimento, localizados na Califórnia, na Suíça, em Nova York e na China, bem como subsidiárias espalhadas pelo mundo todo. Os principais produtos fabricados pela Curtis são controladores de impulso para todos os tipos de motores elétricos, instrumentos — horímetros, medidores de descarga de baterias, painéis completos para veículos, entre outros —, contadores, aceleradores resistivos e indutivos, programadores para controladores Curtis e outros componentes para veículos elétricos. **Logweb**

Conheça mais dois participantes do "Programa de Excelência em Transporte Ypê" que chegou ao fim

Conhecida pela marca Ypê, a Química Amparo (Fone: 19 3808.8000) promoveu o "Programa de Excelência em Transportes Ypê", do qual a Logweb é a divulgadora oficial.

Este programa abrangeu as transportadoras responsáveis pela distribuição nacional da Ypê em suas cinco unidades de expedição (saiba mais na matéria "Ypê lança Programa de Excelência em Transportes, que abrangerá quarenta e oito transportadoras", publicada à página 40 da edição 168, de abril de 2016).

Nesta edição, mais uma empresa e uma cooperativa merecem destaque: Cooper-carga Logística e Cootravale – Cooperativa dos Transportadores do Vale.

Qualidade em serviços

Sobre a importância do "Programa de Excelência em Transportes Ypê" para a sua empresa, Pedro Paulo Ramos dos Santos, analista operacional da Cooper-carga Logística (Fone: 71 3634.6252), fala que é oferecer um serviço de alta qualidade no setor de transportes. "Estamos atendendo no lugar certo e na hora correta o maior número de cargas, visando sempre a qualidade do transporte", diz ele.

Independentemente do resultado, Santos diz que a principal mudança ocorrida na empresa em razão de participar deste Programa é a abertura do leque de visão com relação ao processo de transportes da Ypê.

Ferramenta relevante

"Para a Cootravale, este Programa é de grande importância, pois nos possibilita entender de forma clara e objetiva os resultados dos nossos atendimentos e, também, entender o real nível de satisfação da Ypê com relação aos nossos serviços. Esta é uma ótima ferramenta que também nos possibilita utilizar na avaliação interna dos nossos processos e atividades", aponta, agora, André de Souza, gerente regional Sudeste da Cootravale – Cooperativa dos Transportadores do Vale (Fone: 47 3404.7000).



Santos, da Cooper-carga Logística: "estamos atendendo no lugar certo e na hora correta o maior número de cargas, visando sempre a qualidade do transporte"

Ele também ressalta que a Cooperativa está buscando um completo alinhamento de todos os procedimentos internos que cercam a operação e suas atividades, para que os seus serviços alcancem os níveis

exigidos pela Ypê.

Falando sobre as mudanças ocorridas na Cootravale em razão de participar deste Programa, Souza diz que já neste primeiro momento houve uma considerável mudança de postura nas suas equipes operacionais, e isso é o primeiro passo para se conseguir o sucesso. "Entendemos que ainda temos muito a melhorar, porém o planejamento está sendo baseado neste Programa, o que irá facilitar alcançarmos o sucesso", completa o gerente regional Sudeste.

Finalizando

No mês de março foi finalizada a apuração dos indicadores para definição do grande vencedor por modalidade – Fechada, Fracionada e Itinerante – da primeira edição do "Programa Excelência em Transportes YPÊ".

"As transportadoras participantes estão ansiosas para saber como ficará o resultado depois de 12 meses de mais de 100 reuniões realizadas e mais de 200 ações para resolução dos problemas, quando também ocorreram muitas mudanças de conceitos e quebras de paradigmas, em busca da Excelência em Transportes", diz Jefferson Gonzaga, gestor do "Programa Excelência em Transportes Ypê" dentro da Química Amparo.

A premiação acontecerá no dia 13 de abril próximo na matriz da Química Amparo, na cidade de Amparo, SP. "Será um grande evento no qual se dará a premiação dos melhores do ano de 2016", conclui Gonzaga. Logweb

Grupo TGA supera adversidades investindo em tecnologia, frota, novas rotas e outros mercados



Com três unidades de negócios nas áreas de transporte e logística, o Grupo TGA enfrenta a crise que assola o Brasil apostando em diversas novidades para se tornar cada vez mais competitivo.

“Estamos nos preparando para a retomada econômica do país especialmente investindo em tecnologia, equipamentos e mão de obra qualificada, para que estejamos na dianteira das possibilidades que certamente surgirão nos próximos anos”, revela Adilson Santos, CEO do Grupo.

Conforme explica, a tecnologia é uma grande aliada da cadeia de suprimentos, em todas as suas fases. Seja para eliminar ou corrigir falhas, seja para ampliar escopos de trabalho ou, ainda, para inovar. “Agilidade, custos reduzidos, economia nos insumos e no tempo de trabalho e processos otimizados são alguns dos muitos benefícios da automação na logística. Esses pontos, quando bem geridos pelas empresas, fortalecem as tomadas de decisão, contribuindo de forma importante para o aumento da qualidade dos serviços. Todos esses fatores juntos beneficiam quem está lá na ponta, ou seja, o cliente”, expõe.

Segundo Santos, os sistemas de gestão integrados customizam os processos e os canais de produção, permitindo que sejam acompanhados, em tempo real, pela Operadora Logística e pelo cliente, aumentando não só a produtividade e a qualidade, como também a confiança na relação de parceria.

Como Operadora Logística, a TGA modernizou ainda mais os armazéns, por meio da implantação de um sistema exclusivo que integra CRM e automação. Esse investimento irá beneficiar os clientes embarcadores, pois agilizará e dará mais segurança aos processos, em todos os segmentos – armazenagem, picking, cross docking, distribuição etc.

“O sistema tem como objetivo manter todas as informações do Grupo TGA integradas, tornando a gestão da empresa mais eficiente e confiável, tanto aos nossos clientes quanto aos nossos parceiros”, explica Santos.

Até o momento, foi investido na solução, entre software e hardware, R\$ 700.000,00. “Com esse aporte, pensamos que, mais uma vez, estaremos à frente da concorrência, com muito mais agilidade nos nossos processos, garantindo assim muito

mais dinamismo e flexibilidade”, ressalta.

Com relação às expectativas para o setor de logística, Santos diz que em cenários de crise e num setor pouco explorado, a empresa espera um ambiente propício a novas oportunidades, sobretudo relacionadas a clientes que precisaram adequar os custos aos dias atuais sem perder qualidade e flexibilidade em suas operações logísticas.

Já como transportadora, a TGA anuncia a ampliação de sua atuação nacional e internacional. “Estamos desenvolvendo novas rotas, sobretudo no trecho urbano de distribuição de cargas, devido principalmente à demanda de nossos clientes e prospects. Entretanto, como está no DNA do Grupo TGA, a rota internacional não poderia ficar de fora desse processo e já estamos bastante adiantados na consolidação da nova rota Brasil-Bolívia”, expõe.

Além disso, a divisão de transportes aumentou sua frota. Santos conta que, nos últimos dois anos, a empresa foi às compras, sobretudo para aproveitar as oportunidades de mercado, característico de momentos de crise econômica.

Assim, foram investidos aproximadamente R\$ 4.000.000,00 na aquisição de veículos e equipamentos leves, para distribuição local, e pesados, para viagens de longa distância, das marcas: Scania, Volvo, Iveco, MB e VW MAN.



Adilson Santos,
CEO do Grupo TGA

“Em momentos drásticos como os vividos nesses últimos anos, esperamos uma retomada bastante lenta e com poucas oportunidades reais de crescimento no setor de transportes”, revela Santos.

Serviços

O Grupo TGA divide-se atualmente em 3 unidades de negócio:

TGA Transportes: responsável pelo transporte rodoviário de cargas secas e químicas no Brasil, remoção e transporte de contêiner, carga de projeto e cabotagem. Vale lembrar que a frota é exclusiva em toda a região Sul, Sudeste, Norte e Nordeste.

Expresso TGA: responsável pelo transporte rodoviário internacional de carga fracionada, FTL (Full Truck Load) e LTL (Less Than Truckload), a partir de terminais e escritórios próprios no Brasil, Chile, Argentina, Paraguai e Uruguai.

TGA Logística: com a criação da holding “Grupo TGA”, a TGA Logística virou unidade de negócio responsável por toda a logística de movimentação de cargas FTL e LTL, FCL e LCL do Grupo, oferecendo armazenagem e distribuição porta a porta, estocagem, transferência, milk run, cross docking, logística promocional (montagem de kits e conjuntos), embalagem, consultoria, assessoria, projetos e coordenação, mão de obra terceirizada e gerenciamento intermodal.

Na unidade TGA Transportes, a empresa conta com equipe especializada e estratégia de distribuição



Movimentação de carga já embalada e etiquetada, pronta para embarque internacional



Armazém paletizado da TGA Logística em Osasco/SP, operando com mais de 10 mil posições-paletes e sistema automatizado em implantação



Carregamento de carga de projeto no pátio da TGA Logística, em Osasco/SP, com carreta agregada

Novos equipamentos trazem mais segurança na movimentação da carga nos Centros de Distribuição da TGA Logística

especial para cada cliente. Na containerização, a consolidação de cargas LCL e FCL vai além da coleta e da entrega do contêiner. A área operacional da empresa, em São Paulo, e seu escritório de Santos trabalham juntos na manutenção do controle de todo o processo. Profissionais treinados estabelecem prazos junto aos clientes para recebimento da agenda, confirmam a viabilidade dos terminais nos portos, antecipam-se na liberação da carga na aduana, suprem os motoristas com toda a documentação e monitoram as operações, garantindo uma média de 3 a 5 horas entre a coleta do contêiner vazio no porto e a sua consolidação. O transporte é feito em carretas próprias para contêineres de 20' ou 40' de 1, 2 ou 3 eixos, atuando no FCL – Full Container Load – e no LCL – Less Than a Container Load – a partir de São Paulo e de escritório próprio em Santos, com destino ao Porto de Santos.

Ainda na unidade de transportes, a empresa oferece serviços de carga de projeto com rota nacional e internacional (BR x AR/PY/CL/UY/BOL), voltados para todo tipo de equipamento para cargas de projeto. Realiza análise detalhada da carga extra dimensionada e cargas especiais, identificando veículo e equipamento adequados ao transporte seguro, de acordo com a legislação e todas as licenças necessárias.

Na cabotagem, oferece rotas regulares door to door Santos – Manaus: 14 dias de navegação (semanal); Santos – Suape (Recife): 3 dias de navegação (semanal); Santos – Suape – Santos; Santos – Manaus – Santos; Manaus – Suape – Manaus; e Santos – Paranaguá (SC).

Com relação a cargas fracionadas, atua no FCL (Full Container Load) e no LCL (Less Than a Container Load) a partir de São Paulo e de Santos, com transporte em carretas próprias para contêineres de 20' ou 40' de 1, 2 ou 3 eixos. Os serviços ofertados são: saídas semanais regulares, coletas de mercadoria

no Sul e Sudeste, armazenagem na origem, SP e no destino, e seguro completo porta a porta.

Além disso, estabelece prazos junto aos clientes para recebimento da agenda, confirma a viabilidade dos terminais nos portos, possui motoristas com documentação em dia e monitora as operações. Os serviços opcionais são: coleta da mercadoria no Sul/Sudeste; armazenagem na origem e no destino; e entrega da mercadoria no AM e RR.

Na unidade Expresso TGA, a empresa tem atuação na América Latina – Chile, Argentina, Paraguai, Uruguai e Bolívia. Oferece rastreamento online dos embarques, do início ao final, e acesso online à documentação de embarque, por meio do sistema Tracking & Tracing. Possui terminais logísticos próprios, operando 24h/dia, em total segurança, no Brasil (São Paulo, Porto Alegre, Uruguiana e Chuí), no Chile (Santiago), no Paraguai (Assunção), na Argentina (Buenos Aires) e no Uruguai (Montevideo).

Conta com equipe especializada para montagem de estratégia de distribuição especial para cada cliente, oferece seguro completo porta a porta, incluindo possíveis avarias e danos parciais, e liberação aduaneira a partir de São Paulo, garantindo segurança e flexibilidade.

A Expresso TGA tem o menor transit time do mercado. Sua frota jovem, exclusiva e sem transbordo é constantemente revisada e monitorada, composta por carretas baú, baú lonado (sider), baú frigorificado, carretas de 2 eixos, graneleira e bi-trem.

Os motoristas são qualificados, habilitados em curso MOPP e devidamente equipados para o transporte de produtos químicos. Profissionais da empresa monitoram e estabelecem prazos junto aos clientes para recebimento da agenda, confirmação da viabilidade das estradas e antecipação na liberação da carga na aduana.

Saídas diárias de São Paulo – Santiago (Chile); saídas semanais para Buenos Aires (Argentina),

Expansão

Uma grande novidade da empresa é o “namoro” com outros mercados, como o de mineração e de eficiência energética, já em plena atuação. “O Grupo TGA tem em seu DNA o constante desenvolvimento de soluções, principalmente em mercados voltados a prestação de serviços e que resultem em inovação e eficiência. Por conta disso, sempre miramos oportunidades que possam continuar alçando o grupo a um patamar de constante crescimento”, salienta Santos.

A empresa está se estruturando para essa expansão através de joint venture com grupos estrangeiros que possuem expertise nos mercados em que atuam. O Grupo TGA se apresenta como o implementador das soluções e serviços testados e aprovados em mercados exigentes, como o mercado europeu, por exemplo.

Assunção (Paraguai), Montevideo (Uruguai) e Santa Cruz de La Sierra, La Paz e Cochabamba (Bolívia).

Já a unidade TGA Logística conta com dois modernos centros de armazenagem e distribuição instalados próximos à rodovia Anhanguera, em São Paulo, que são a base da expansão contínua da empresa para todo o território nacional. Representam uma área total de 15.000 m² de piso de armazém verticalizado, pé-direito de 9 m, capacidade de movimentação de carga e descarga de até 2.500 ton/mês, preparados para abrigar até 10 mil posições-paletes.

Na área de logística promocional, o LOG Pro é o mais novo serviço da TGA voltado para o cliente final e empresas de marketing e propaganda. Considerando os elevados custos dos materiais promocionais, tem como principal objetivo ser um facilitador para que o cliente garanta seu ROI. Com o serviço, a empresa pretende atuar como parceira, suprimindo as necessidades de seus clientes na montagem e manuseio de kits e brindes, armazenagem e distribuição, com eficiência, flexibilidade e agilidade.

Movimentação de carga para conferência e embarque internacional



11 **3464-8181**

www.tgalogistica.com.br

sac@tgalogistica.com.br

www.facebook.com/TGALogistica2013

3rd Pharma vai reunir soluções e conteúdo técnico direcionados à cadeia da saúde

Nos dias 16 e 17 de agosto, São Paulo vai receber o 3rd Pharma Supply Chain and Health Brazil, encontro que pretende integrar a cadeia de suprimentos de produtos para a saúde humana e animal.

Além de ser uma feira de exposição de produtos e serviços, o evento destaca-se por proporcionar um espaço de discussão sobre os principais assuntos que envolvem o segmento. Isso se dará através do congresso 3rd Pharma – que vai abordar política, economia e outros assuntos, além da área farmacêutica –, do 1º Fórum Internacional de Cadeia Fria e Logística de Pesquisa Clínica e do 1º Fórum Internacional de Segurança na Cadeia Logística Farmacêutica. A revista *Logweb* é mídia apoiadora do evento.

Expositores

Entre as empresas que estarão presentes na feira está o Grupo Polar, que oferece soluções completas para a cadeia fria, como qualificação térmica de embalagens, equipamentos e ambientes e, também, venda de equipamentos para monitoramento e rastreabilidade de produtos farmacêuticos.

Para Renata Helena Curatolo da Silva Coelho, do departamento comercial da empresa, participar do evento é importante para estreitar relacionamentos. “É fundamental para a visibilidade de nossa marca, bem como para manter relação comercial com nossos clientes e prospectar novos”, ressalta.

Outra expositora é a Runtec, que oferece uma suíte completa de ferramentas para a gestão e o monitoramento dos processos



Renata, do o Grupo Polar: “participar do evento é fundamental para a visibilidade de nossa marca e manter o relacionamento com os clientes”



Haroldo, da Abit, falará sobre economia: “momentos como o atual, no qual cada empresa é levada a se repensar, podem trazer muitos ensinamentos”



Como palestrante, **Calixto**, da Sindusfarma, apresentará os elementos técnicos para a rastreabilidade de medicamentos, entre outros assuntos

envolvidos em entregas logísticas, incluindo um software desenvolvido para gestão da logística reversa, de grande importância para a indústria farmacêutica.

“Temos produtos de grande aceitação no mercado farmacêutico e vemos o 3rd Pharma como um ótimo canal de divulgação de nossos softwares”, revela Manoel Antonio Pontes de Oliveira, sócio da empresa.

Palestrantes

Entre os palestrantes do evento está Luciano Finardi, country manager da Celgene Pharma, que fará sua apresentação sob o título “Starting Up”. “Escolhi esse título para representar o relato da experiência que vivi, com meus colegas, de iniciar operações de uma empresa farmacêutica multinacional no Brasil. Comparamos tal tarefa à ‘escalada de um dos grandes picos da Terra’, não somente pelo grau de incerteza e dificuldade burocrática que representa, mas pela im-

portância da preparação para múltiplos cenários”, explica.

Finardi mostrará que ficou muito claro ao longo desta jornada que a principal tarefa do country manager e de sua equipe de diretores é transformar uma realidade nacional mutante e, por vezes, sem sentido, em um plano e em uma execução de riscos calculados, controlados e previsíveis. “Como o dito popular, é mais fácil falar do que fazer. Mas fica mais fácil falar quando podemos compartilhar exemplos do que foi feito, certo e errado. Este é o objetivo da palestra”, conta.

Para ele, o evento é uma dose concentrada, filtrada e dirigida de conhecimento e potenciais contatos relevantes que demoraria muito para se obter por outros métodos. “Em épocas de pouco tempo e muito que queremos fazer, tal iniciativa encaixa-se bem. Além disso, o efeito do evento será mais duradouro para quem imediatamente aplicar o aprendizado e intensificar os con-

tatos que obteve nestes dois dias”, ressalta.

Luiz Alberto Barberini, gerente de operações de manufatura externa – Latin America da Bayer também está escalado para mostrar seus conhecimentos durante o evento. Ele irá palestrar sobre a importância da gestão do relacionamento na governança de terceiros – não só o conteúdo de indicadores, mas também a forma mais adequada de manter o relacionamento. Será uma compilação de apresentações realizadas em Toronto, Boston, Miami e Montreux em 2016 e 2017.

“O 3rd Pharma é importante pela abordagem de um tema em discussão corrente entre empresas farmacêuticas de diversos países. Cada vez mais a terceirização está presente nos negócios, e o modelo de governança da Bayer se alinha com essas tendências”, explica.

Outro palestrante de peso é Luis Renato Guimaraes Liveri, CEO do Grupo Elfa e secretário executivo da Abradimex – Associação Brasileira dos Distribuidores de Medicamentos Especiais e Excepcionais. Em sua apresentação, ele vai abordar a incidência de roubo de carga, respondendo às questões: esse tipo de crime é frequente? Como esse fato impacta a qualidade dos medicamentos distribuídos pelas empresas associadas? O que prevê a Lei da Rastreabilidade? Ela pode ajudar a contar os efeitos negativos desses roubos? Como está a adaptação das empresas a essa norma? Quais os desafios para dar maior segurança à distribuição dos medicamentos?

“O encontro se destaca pelo público seleto, com foco na área da saúde, e possibilitará uma visão atual dos temas relevantes desse segmento, proporcionando uma discussão ampla sobre aspectos futuros que impactarão o mercado”, acrescenta Liveri.

Em sua palestra, Jair Calixto, gerente de boas práticas e auditorias farmacêuticas da Sindusfarma – Sindicato da Indústria de Produtos Farmacêuticos no Estado de São Paulo, apresentará os elementos técnicos para a rastreabilidade de medicamentos; o contexto da falsificação de medicamen-

tos; e ferramentas e tecnologias disponíveis para aumento da segurança do transporte e distribuição.

“Este evento tem a qualidade de poder juntar os players em um local que aborde todos os aspectos relacionados à indústria far-



Fazendo uma compilação de apresentações, **Barberini**, da Bayer, vai abordar a importância da gestão do relacionamento na governança de terceiros



Oliveira, da Runtec: “temos produtos de grande aceitação no mercado farmacêutico e vemos o 3rd Pharma como um ótimo canal de divulgação”



Finardi, da Celgene, é um dos palestrantes e vai compartilhar exemplos do que foi feito ao iniciar operações de uma farmacêutica multinacional no Brasil



Para o palestrante **Liveri**, da Elfa e da Abradimex, o encontro possibilitará uma visão atual dos temas relevantes do segmento da saúde

macêutica, desde os elementos técnicos até os comerciais. Pode vir a se tornar o único voltado à logística farmacêutica”, salienta.

“A economia brasileira: quais rumos tomar diante das recentes transformações mundiais e no cenário nacional? Uma análise do ponto de vista financeiro e produtivo” é o tema da palestra que será apresentada por Haroldo da Silva, consultor da Abit

– Associação Brasileira da Indústria Têxtil e de Confecção.

De acordo com ele, a busca por resultados, em um mercado mais concorrido, é um grande desafio. Olhar para cada detalhe da operação e conseguir transformar isso em

rentabilidade pode ser a diferença entre tornar a empresa perene ou deixar de existir em pouco tempo. “Porém, momentos como o atual, no qual cada empresa é levada a se repensar, podem trazer muitos ensinamentos. O objetivo será provocar reflexões nos empresários e líderes, para que analisem de que forma podem aproveitar as megatendências (internet das coisas, indústria 4.0, compartilhamento) e tornarem seus negócios ainda mais sólidos, mesmo perante os desafios atuais”, conta o profissional.

Para Haroldo, o 3rd Pharma é um evento extremamente importante, inclusive internacionalmente. “Hoje, não basta deter informação, que, aliás, é vasta e até mesmo pode levar a decisões equivocadas, caso não se foque apenas no que é relevante. Para se ter uma ideia, no ‘Relatório da CIA, 2006: Como será o mundo em 2020’ fica claro que temos em nossas mãos muito mais capacidade de processamento do que tinha a NASA quando conduziu a primeira viagem do homem à Lua. Mas temos aproveitado todo esse potencial para nossos negócios? Assim, ter informação de qualidade é o que interessa, assim como saber de que forma usá-la”, finaliza. **Logweb**

Terminais Portuários: atendimento completo a toda a cadeia de suprimentos

Mais do que simplesmente ficarem restritos à área marítima, os Terminais Portuários oferecem uma ampla gama de serviços, cobrindo toda a cadeia de suprimentos. É o que pode ser constatado nesta matéria especial, bem como os investimentos e as tendências no segmento.

PORTO DE SANTOS e seus terminais portuários: perspectivas de aumento na movimentação em 6,3%

De acordo com as projeções feitas com base na atual conjuntura e informações fornecidas pelos terminais portuários, o Porto de Santos (Fone: 13 3202.6565) deve atingir uma movimentação em torno de 120,596 milhões t em 2017. Essa expectativa implicará em um aumento de 6,3% em relação ao resultado previsto para 2016. Para as exportações está projetado aumento de 8,2% (89,000 milhões t) e para as importações de 1,3% (31,596 milhões t). Os sólidos a granel (60,698 milhões t) devem apresentar desempenho 12,1% acima do verificado neste ano, os líquidos a

granel (15,882 milhões t) de 1,2% e a carga geral (44,015 milhões t) de 0,9%.

“Esses números apontam para um novo recorde anual, suplantando o maior resultado anterior, obtido em 2015 (119,9 milhões t). Isso deve ocorrer, principalmente, por conta da previsão de uma nova marca histórica para a safra brasileira de grãos e um forte desempenho do açúcar. Além disso, espera-se um aumento na oferta de infraestrutura para a movimentação dessas cargas em Santos, com a entrada em operação dos novos berços do Tiplan e a viabilização de investimentos pelos terminais portuários”, diz José

Alex Oliva, diretor-presidente da Companhia Docas do Estado de São Paulo – Codesp.

Para o segmento de contêineres há uma expectativa de recuperação diante do esperado aquecimento da atividade econômica no país. O Porto de Santos tende a se beneficiar, também, do aumento previsto para a safra de grãos 2016/2017. Após uma retração, em torno de 10,7%, na safra anterior, em virtude da queda de 21,2% na safra de milho, as estimativas apontam para uma safra de grãos em torno de 214,8 milhões t (aumento de até 15,3% ante a safra anterior), caracterizando-se como um novo



recorde histórico para o país. Beneficiada pela elevação dos preços, pela demanda internacional ainda elevada e por condições climáticas mais favoráveis, a safra nacional de soja deve apresentar novo recorde, com crescimento médio estimado de 9,0% (totalizando 104,0 milhões t).

A perspectiva para o milho é de significativa recuperação, com crescimento médio da produção estimado em 25,7% (totalizando 83,8 milhões t). Para a Região Centro-Oeste, origem de, aproximadamente, 70% da soja e 94% do milho escoados através de Santos, a perspectiva da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab) é que a safra de grãos apresente crescimento em torno de 21%.

Para o açúcar é esperado um bom desempenho, tendo em vista a continuidade da trajetória de recuperação do preço dessa commodity nos mercados internacionais, em um cenário de oferta ainda insuficiente

para atender a demanda.

As ótimas perspectivas para o agronegócio brasileiro favorecem também os desembarques de adubo, que tendem a continuar em sua trajetória de crescimento. Os graneis líquidos também tendem a apresentar desempenho positivo em relação a 2016.

Tendências — Sobre as tendências no segmento de Terminais Portuários, Oliva diz que, além dos investimentos públicos no Porto de Santos, os terminais portuários também investem maciçamente na transformação de suas instalações e no parque de equipamentos, incorporando novas tecnologias, que lhes permite atingir índices de produtividade cada vez maiores. Os lei-



Oliva: espera-se um aumento na oferta de infraestrutura para a movimentação de cargas em Santos com a viabilização de investimentos pelos terminais portuários

ões realizados em 2015 e aqueles a serem realizados pelo Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPA) permitirão incrementar, ainda mais, esse processo.

“Com relação aos investimentos públicos, a Codesp vem implantando infraestrutura para dar suporte ao funcionamento dos terminais. Destacam-se os serviços de dragagem, obras no sistema viário e construção e reforma de cais. Cabe destacar,

também, os estudos para identificação do perfil de navios que frequentarão o Porto de Santos, visando futuras dragagens, contratado pela Codesp junto à Universidade de São Paulo – USP”, completa o diretor-presidente da Codesp.

SDO Locação de empilhadeiras

- Locação de empilhadeiras elétricas e a combustão, rebocadores, plataformas elevatórias e carros elétricos
- Trabalhamos com todas as marcas e capacidades de carga



sdoequipamentos.com.br

Fotos: Miró Martins



SDO
EQUIPAMENTOS

R. Murilo de Campos Castro, 27
Fazenda Santa Cândida
Campinas – SP
F: 19 3256.2800
contato@sdoequipamentos.com.br

E ele continua: com relação aos investimentos públicos no Porto de Santos, cabe mencionar a conclusão de mais uma etapa do realinhamento do cais de Outeirinhos, principal obra portuária de construção de cais no país. Trata-se de empreendimento de grande porte realizado com investimento do governo federal. A expectativa é que o complexo portuário santista seja contemplado para 2017 com pelo menos R\$ 100 milhões na Lei Orçamentária Anual, garantindo a retomada dessa obra.

Quanto ao sistema viário, além do início da etapa entre o canal 4 e a Ponta da Praia da Avenida Perimetral Portuária de Santos, se tem, ainda, projetos em andamento em conjunto com os governos do Estado e municipal, que demandam contrapartidas necessárias a sua realização. "A Codesp está para firmar contrato com a Dersa para elaboração de projeto contemplando uma segunda entrada para o Porto de Santos, dentro do projeto de acesso à cidade", avisa Oliva.

Os serviços de dragagem no Porto de Santos também demandaram ações decisivas da empresa para garantir a manutenção das profundidades nos berços de atracação e no canal de navegação. A Codesp vem dando continuidade aos serviços de dragagem, evitando o comprometimento no calado operacional de 13,20 metros, praticado no Porto de Santos, e profundidade de 15 metros. No último dia 07 de fevereiro, o MTPA assinou contrato com a empresa Van Oord para realização dos serviços de dragagem em Santos. A empresa terá 17 meses para conclusão dos serviços, divididos em seis meses para apresentação do projeto básico e 11 para execução. As obras e serviços de dragagem serão fundamentais para o aprimoramento do porto e devem gerar, de imediato, impacto positivo na cadeia logística. Estima-se que a cada centímetro de ganho de profundidade será ampliada a capacidade das embarcações em até oito contêineres – média de 100 toneladas.

Para dragagem de berços de atracação, a Codesp mantém contrato com a Dratec



Foto: Codesp, fotógrafo Sérgio Coelho

Engenharia. Dentro desse contrato está prevista a dragagem de 324.000 m³ de sedimentos, volume estimado para recompor as profundidades de projeto dos berços de atracação numa faixa de 40 metros a partir do alinhamento do cais.

Quanto à infraestrutura de cais, além da conclusão de mais 260 metros do novo cais de Outeirinhos, prosseguem os serviços para recuperação e reforço para aprofundamento dos berços entre os armazéns 12A e 23, para permitir a execução de dragagem para até 15 metros, viabilizando a ampliação da produtividade dos terminais localizados naquela área.

Outra ação destacada é a conclusão das obras de reforço parcial e recuperação de píeres, ponte de acesso e tubovias do Terminal de Granéis Líquidos da Alemoa. O terminal, que opera principalmente com gasolina, amônia, álcool, óleos e compostos químicos e é responsável pela maior parte

da movimentação de granéis líquidos do Porto de Santos, passa atualmente por uma crescente demanda, daí a importância do empreendimento, também voltado para a necessidade de se garantir maior profundidade nos berços de atracação, aumentando a capacidade de escoamento das cargas e a segurança operacional.

Com relação ao sistema viário, uma das obras em andamento é a adequação da Avenida Mário Covas, conhecida como Avenida Portuária, e da Avenida Ismael Coelho de Souza, a chamada avenida interna, vias situadas entre o canal 4 e a Ponta da Praia, compõem ações para melhoria e modernização do sistema viário do Porto de Santos. A principal intervenção será a implantação de um conjunto de dois viadutos evitando conflito rododiferroviário, promovendo maior agilidade no tráfego dos terminais localizados na região, solucionando um significativo gargalo entre o tráfego

de contêineres e de granéis vegetais.

O projeto contempla, ainda, a transferência das linhas férreas de acesso ao Corredor de Exportação de Granéis Sólidos de Origem Vegetal, que hoje passam no meio de terminais, se deslocando em direção à Avenida Mário Covas Júnior, ampliando os ramais ferroviários até a área do Corredor de Exportação de Granéis Vegetais e possibilitando o adensamento de áreas hoje não operacionalizadas. Serão implantadas quatro linhas férreas, em aporte à demanda de utilização do modal ferroviário.

Outra obra importante, recentemente concluída, foi a construção de duas pistas com mão dupla e total de quatro faixas de rolamento na região do Saboó. A grande vantagem dessa intervenção no viário é a implantação de acesso exclusivo ao trânsito de passagem, sem conflitar com o tráfego de veículos dedicados aos terminais daquela região.

A implantação desses novos trechos no viário do Porto de Santos compõem a chamada segunda fase das obras da avenida Perimetral da Margem Direita, abrangendo o trecho Macuco/Ponta da Praia e o trecho do Saboó/Alemoa. A Perimetral da Margem Direita já conta com extensão total de cerca de 6,0 quilômetros, desde a Praça Barão do Rio Branco, no Centro, até o canal 4, no Macuco. "Com os atuais empreendimentos, teremos as pistas de 3,1 quilômetros da avenida Mário Covas Júnior mais 400 metros de extensão de cada viaduto, 1,26 quilômetros do trecho da avenida interna entre a Capitania dos Portos e o armazém 33 do cais e 900 metros na região do Saboó, num total de mais 5,66 quilômetros, atingindo quase 12 quilômetros de um novo viário em Santos", avalia o diretor-presidente da Codesp.

Além desses investimentos em infraestrutura, a Codesp vem incorporando novas

tecnologias às operações do Porto de Santos, como o sistema Portolog, que permite o acompanhamento do trajeto dos caminhões que transportam cargas desde sua origem até a chegada ao complexo portuário santista. Essa nova tecnologia entrou em operação em 2016. O Portolog vai substituir o Sistema de Gerenciamento de Tráfego de Caminhões (SGTC) da Codesp, que fazia o agendamento, mas não acompanhava o percurso dos caminhões. Outra ferramenta de vital importância para o Porto de Santos é o Sistema de Gerenciamento de Informações do Tráfego de Embarcações (Vessel Traffic Management Information System – VTMS). O VTMS está sendo implantado para permitir o monitoramento das embarcações, desde sua chegada na área de fundeio, entrada e saída do complexo portuário. A perspectiva é que no final de 2017 já será possível o monitoramento das embarcações através de alguns radares.



A Dhollandia, o maior fabricante mundial de Plataformas Elevatórias de Cargas e Passageiros, está com uma de suas fabricas instaladas no Brasil desde 2008.



019 3838.8180



info@dhollandia.com.br



DHOLLANDIA BRASIL

R. João Gouveia nº 290,
Matão - Condomínio Coronel
CEP: 13.180-385 - Sumaré - SP - Brasil

Produzimos atualmente mais de 50.000 unidades por ano, oferecendo uma completa gama de modelos e capacidades, de 150 a 16.000kg.

Contamos com uma rede de representantes com assistência técnica nas principais cidades do país.

BRASIL TERMINAL PORTUÁRIO: crescimento tímido em 2017

Cláudio Oliveira, diretor comercial do Brasil Terminal Portuário — BTP (Fone: 13 3229.4040), diz que, para 2017, é esperado que a economia comece a dar sinais de melhora, no entanto, ainda de forma tímida e não muito expressiva nos resultados. “Por isso exige dos terminais uma postura mais competitiva. E ser mais competitivo é entregar o melhor serviço, atendendo de forma efetiva as necessidades do mercado.”

Oliveira continua sua análise: “o ano de 2016 nos provou isso, quando conquistamos novos e importantes parceiros comerciais. A ampliação dos serviços personalizados envolvendo uma cadeia logística cada vez mais integrada e completa proporcionou um crescimento de 17% em relação a 2015, resultado bastante positivo se comparado com os números do setor no período”.

Em 2017, a BTP segue com os trabalhos de análise minuciosa de seus processos e procedimentos. Desta vez, com um foco ainda mais apurado em seus resultados operacionais. O terminal iniciou o ano testando novas estratégias de pátio para garantir a alta performance de todo seu fluxo logístico, promovendo um am-

biente muito mais integrado e eficiente.

“Além do planejamento, investimos fortemente em nossa mão de obra, ampliando as horas de capacitação do time BTP em nosso centro de treinamento operacional, ainda único no Porto de Santos”, comenta o diretor comercial do Terminal Portuário

Falando sobre os fatores, negativos ou positivos, que podem influenciar o desempenho dos Terminais Portuários em 2017, Oliveira destaca que os velhos conhecidos ‘problemas de acessos’ podem interromper uma possível retomada do setor para o ano. A falta de dragagem de manutenção e aprofundamento, por exemplo, podem comprometer seriamente as operações do Porto de Santos e torna-lo obsoleto face à evolução naval global, dos últimos tempos. A mudança radical na taxa de câmbio também pode prejudicar a exportação e a importação, dependendo da variação. Além da valorização ou desvalorização do Real.

Em contrapartida — continua Oliveira — aos desafios do poder público para solucionar de forma definitiva os entraves do Porto, os terminais têm apresentado

cada vez mais infraestruturas de ponta e padrão internacional, com investimentos robustos em modernos equipamentos e estruturas de qualidade incontestável para garantir operações portuárias de alto nível.

“Como mencionado anteriormente, é esperado que a economia comece a dar sinais de melhora ainda de forma tímida e não muito expressiva nos resultados, mas isso já impacta no

consumo interno e, também, na capacidade de produção industrial. Este cenário acaba refletindo diretamente na impulsão nas importações.”

O diretor comercial do BTP também aponta que existem algumas tendências do segmento que vêm se desenhando nos últimos anos. Com a desaceleração do transporte de cargas, como reflexo da crise, cresce a modalidade chamada de slot charter, quando armadores com baixo volume para transporte em uma determinada linha, optam por retirar suas embarcações deste serviço e passam a alugar espaço em outras embarcações — barateando suas operações —, ou se juntam em outros serviços, alocando apenas parte dos seus navios para, em conjunto, formarem uma aliança mais forte.

Outro acontecimento — ainda segundo Oliveira — é a venda de operações logísticas cada vez mais integradas, possibilitando que o cliente não tenha que intervir tantas vezes e contratar diversos prestadores de serviço para operação de suas cargas. Por exemplo, hoje os serviços completos entre descarga



Oliveira: em 2016, a ampliação dos serviços personalizados envolvendo uma cadeia logística cada vez mais integrada proporcionou um crescimento de 17%



de navio e trânsito até local de entrega, mesmo que em outros estados, são oferecidos como pacotes personalizados para os clientes dos terminais.

"Serviços personalizados que contemplem na totalidade, quando não a maioria, as demandas dos clientes são, sem dúvida, o grande diferencial entre os terminais atualmente. Mesmo que uma empresa não preste determinado tipo de serviço, a mesma pode subcontratar outras, de forma a garantir a execução completa deste serviço personalizado", explica o diretor comercial.

Investimentos – Finalizando, ele diz que o BTP é um terminal novo, que acaba de investir US\$ 800 milhões – levando em conta remediação ambiental da área, compra de equipamentos de última geração, investimento em um dos mais modernos simuladores de operações – por isso não planeja investimentos robustos como expansão de área, por exemplo.

EMAP: parceria com Athenas para implementar TOS+ no Porto de Itaquí

A Empresa Maranhense de Administração Portuária – EMAP (Fone: 98 3216,6000), gestora do Porto do Itaquí, fechou parceria com a Athenas Tecnologia em Logística para a utilização do TOS+, plataforma de automação portuária. Quarto maior porto de exportação de graneis do agronegócio, o Porto de Itaquí é composto por vários terminais, atua com os modais ferroviário, rodoviário, marítimo e cabotagem e opera com todos os tipos de carga – contêiner, granel sólido, granel líquido e carga geral. A previsão é que o TOS+ esteja em pleno funcionamento até o final de 2017.

"Analisamos várias propostas e o TOS+ conseguiu atender aos requisitos técnicos exigidos pela EMAP, considerando ainda questões de interfaces tecnológicas com base nas já existentes na

empresa. Além disso, a plataforma permite termos o controle efetivo de todas as cargas, conforme os requisitos da Portaria 3.518 de 30/09/2011, da Receita Federal do Brasil", afirma José Antonio Magalhães, diretor de Operações da EMAP. Com a adoção da nova plataforma, a expectativa é que o Porto de Itaquí tenha um ganho de produtividade em seus processos, refletindo nos resultados.

Magalhães acredita que o TOS+ vai permitir melhorar a gestão operacional dos indicadores, como volumes movimentados por navios, cálculos de produtividade, períodos de operação, controle de paradas e respectivas causas, taxas de ocupação de berços, tempo de navios em fila, entre outros. "Além disso, com a integração ao Eletronic Data Interchange



Baterias Tracionárias e Carregadores de Alta Frequência



- Tecnologia de Placa Plana e Tubular;
- Alto desempenho e confiabilidade;
- Longa vida útil / Alta densidade de energia;
- Qualidade reconhecida mundialmente há mais de 100 anos;
- Produtos Recicláveis.



Exide Technologies do Brasil

Fábrica no Brasil



Rua Barão do Triunfo, 427 - cj 607/608 - CEP 04602-000 - São Paulo/SP - Tel: +55 11 5098-3590 - Fax: +55 11 5041-1973 - www.exide.com - contato@exide.com

(EDI), que padroniza a troca eletrônica de dados, vamos evitar digitação manual, reduzir o tempo de processamento de informações, diminuir horas extras da equipe, assegurar a confiabilidade dos relatórios gerados e permitir que os analistas se dediquem a efetuar análise críticas das informações”, detalha.

Segundo o diretor de Operações da EMAP, o Porto de Itaquí é um dos que mais cresceu no Brasil nos últimos dez anos. Além de uma gestão eficiente, o porto recebe principalmente o escoamento da produção do agronegócio do Centro-Oeste, atividade que vem impulsionando o crescimento de toda a região.

PORTO CENTRAL: no modelo de condomínio portuário

“O Porto Central é uma joint venture entre o Porto de Roterdã e a TPK Logística, cujo principal acionista é a Polimix, no desenvolvimento de um complexo industrial portuário de classe mundial águas profundas, que oferecerá os mesmos altos padrões de confiabilidade, eficiência e competitividade do Porto de Roterdã, o maior porto da Europa.”

A explicação é de Jessica Saúde Chan, Business Developer do Porto Central (Fone: 27 3200.3779).

Ela também informa que o porto está sendo desenvolvido no modelo de condomínio portuário, em que o Porto Central é responsável pela construção, manutenção e administração da infraestrutura portuária, terrestre e de utilidades, e arrenda áreas para os seus clientes para eles implantarem, construírem e operarem as suas respectivas indústrias e terminais. “Esse modelo reduz o investimento global e os custos operacionais para os nossos clientes.”

O porto será multipropósito, para atender diversas áreas de negócios, como a indústria de óleo & gás, energia, mineração, agronegócio, carga geral, contêineres, entre outros.

“O IBAMA, responsável pelo nosso licenciamento ambiental, já nos concedeu a Licença Prévia e ainda já recebemos a autorização da ANTAQ para assinarmos o Contrato de Adesão para início das obras. Aguardamos receber em breve a nossa Licença de Instalação do IBAMA, que também autorizará o início das obras do porto previstas para 2018. Em paralelo, estamos trabalhando para concluirmos os acordos comerciais necessários para início da primeira fase do projeto”, finaliza Jessica.

SANTOS BRASIL: R\$ 3 bilhões em investimentos



A Santos Brasil (Fone: 13 2102.9000) é prestadora de serviços portuários e logísticos completos, do Porto à Porta. Foi criada há 19 anos para operar o Tecon Santos, SP, maior terminal da América do Sul, e já investiu R\$ 3 bilhões, calculados a valor presente, em aquisições, expansões, novos equipamentos, tecnologia e recursos humanos.

“A produtividade do Tecon Santos é a mais alta do Brasil. Em março de 2016, a companhia superou o recorde de produtividade mensal no Porto de Santos, com média de 116 MPH. Em abril de 2015, o Tecon Santos registrou a marca de 225,25 MPH na operação de um único navio. A empresa fechou o ano de 2016 com 41,6% de market-share no Porto de Santos”, comemora Wagner Tóffoli, diretor comercial de operações logísticas da Santos Brasil. Além do Tecon Santos, a companhia opera mais dois terminais de contêineres — Vila do Conde, PA, e Imbituba, SC, um terminal de carga geral (TCG Imbituba) e um terminal de veículos (TEV) no Porto de Santos. Conta também com uma operadora logística, a Santos Brasil Logística, que atua de



forma integrada aos terminais, viabilizando o atendimento ao cliente em todas as etapas da cadeia logística do porto até o transporte e distribuição.

A integração ampla com os sistemas dos clientes inclui serviços Premium, como o Portal Financeiro (ferramenta online disponível por meio do site), que oferece facilidade

aos despachantes, NVOCC's (transportadora não proprietária de navio), agentes de carga e empresas de comércio exterior no acesso a faturas, boletos e notas fiscais eletrônicas (NF-e), cálculo on-line do valor final dos serviços do Tecon Santos ou das unidades logísticas da companhia na Baixada Santista, consulta a notas de serviços de entrega imediata e entrega postergada, assim como de desistência de embarque, ferrovia, ISPS, mafis (estrutura destinada à acomodação de carga geral), ordem de serviço, pesagem, posicionamento, reefer, remoção e transbordo, tornando a gestão do processo mais segura, eficiente e produtiva. "Outro diferencial é o sistema de atendimento One Face to Customer, no qual o cliente tem uma única interface na empresa, independente do serviço que está contratando. Esse modelo permite que a empresa preste um melhor atendimento e facilita a gestão pelo cliente dos serviços prestados", completa Tóffoli.



EMPILHADEIRAS COM ALTÍSSIMA PRODUTIVIDADE

Paletrans
EMPILHADEIRAS
— Desde 1983 —

Empilhadeira Retrátil
PR20i
para 2.000kg
elevação até 12 metros

Equipamento financiado pelo
**BNDES
FINAME**

Consulte Rede de Revendedores Autorizados:

0800 941 4440
www.paletrans.com.br

SEPETIBA TECON: em busca de novos horizontes

Após dois anos consecutivos de recessão, a expectativa é que, em 2017, a economia brasileira inicie a estabilização e, assim, possamos alcançar algum nível de crescimento, uma vez que o segmento portuário acompanha a evolução do PIB e do comércio exterior.

"Neste cenário, o Sepetiba Tecon permanece em busca de novos horizontes. Apesar da capacidade ociosa em termos de terminais de contêiner no Sudeste, esperamos atrair novas linhas de navegação, aproveitando as vantagens estratégicas do nosso terminal, dentre eles os excelentes acessos terrestres e marítimos, atendimento a clientes e inovação na prestação de serviços. Esperamos, ainda, um crescimento elevado na atuação, como provedor de soluções logísticas para nossos clientes, especialmente usando as conexões logísticas via ferrovia/rodovia e a consolidação da nossa atuação no segmento de carga de oil & gas." O depoimento, agora, é de Cesar Augusto Maas, diretor comercial do Sepetiba Tecon (Fone: 21 2688.9640).

Ele continua sua análise: "começamos o ano de 2017 com a expectativa de aumento nas transações comerciais, a partir do resultado positivo registrado em janeiro. A sequência desses resultados depende de variáveis econômicas e, também, dos acordos comerciais a serem estabelecidos pelo País. Por outro lado, é importante que os terminais estejam preparados para receber a possível intensificação do comércio, principalmente do ponto de vista de acessos, sejam eles marítimos ou terrestres. Outro desafio para os terminais é o aumento do nível de eficiência de suas operações, com a necessidade de investimentos cada vez mais robustos em sua infraestrutura e equipamentos".

Sobre as tendências no segmento de Terminais Portuários, Maas salienta que, cada vez mais, os terminais portuários têm intensificado seus investimentos, não somente para aumento de capacidade com atendimento ao tamanho crescente dos

navios, como também para adequação à necessidade de seus clientes. A tendência é de que os terminais não somente sejam competitivos do ponto de vista operacional, mas estejam integrados na cadeia logística, ofertando uma gama de serviços

que agreguem valor para seus clientes, buscando a sustentabilidade institucional, ambiental e econômica de seus negócios. Além disso, pode haver uma consolidação no setor, seja pela aliança estratégica ou fusões e aquisições entre terminais, seja por aquisições realizadas por grandes operadores globais ou mesmo companhias de navegação, que buscam verticalizar suas operações.

Investimentos

Entre outros projetos, o terminal está concluindo a dragagem de manutenção da bacia de evolução do Porto, área de manobra e berços do terminal prevendo a profundidade para cota de -15,70 m, no valor de aproximadamente R\$ 29 milhões. Outro investimento previsto é a aquisição de seis novos equipamentos de pátio denominados RTG (Rubber Tired Gantry), que trarão mais eficiência operacional para as atividades de retroárea, com valor aproximado de R\$ 38,5 milhões. Para expansão do terminal, está prevista a adequação dos berços 302/303, que consistirá basicamente no prolongamento do cais existente em 260 metros através da execução do aterro de retroárea, acrescentando uma área aproximadamente de 58.000 m² no trecho final do berço 303, incluindo nesta expansão todas as utilidades necessárias para operação (elétrica/automação e tubulações), além de novos equipamentos. Este projeto encontra-se em estudo com avaliação de valores em desenvolvimento. **LOGweb**



Maas: a tendência é que os terminais portuários não somente sejam competitivos do ponto de vista operacional, mas estejam integrados na cadeia logística



ARTIGO EXCLUSIVO

A CARNE É FRACA OU OS ARREGANHOS DAS BUROCRACIAS

Restaurada a democracia nos idos de 1985, os brasileiros imaginaram, ao menos alguns, que a nova ordem estaria amparada em instituições que acomodassem o princípio da interdependência e do equilíbrio de poderes e exigissem comportamentos sóbrios das burocracias encarregadas de vigiar e punir.

A Operação Carne Fraca denuncia as fragilidades que hoje infestam a República Federativa do Brasil.

Nas repúblicas modernas – se é que temos por aqui alguma coisa parecida – figuram entre as cláusulas pétreas aqueles relativos à representação legitimada pelo voto, à impessoalidade na administração da coisa pública, à constituição de um sistema de poderes e garantias fundados na lei. Parece banal, mas é necessário repetir: é a consciência do dever legal que garante legitimidade à ação dos agentes do Estado – nunca a invocação narcisista e autorreferida às próprias virtudes. Na Terra Brasilis a coisa anda mal, inclusive porque os agentes do Estado, em todas as esferas, são useiros e vezeiros em colocar seus sentimentos (e, digamos, impulsos) pessoais acima da lei.

Esses sistemas de poderes e garantias ancorados na lei é o núcleo central do Estado moderno. É isto que o obriga a punir – no exercício do monopólio da violência – as tentativas de opressão arbitrária de um indivíduo sobre o outro. Não há como pensar na sobrevivência da sociedade dos indivíduos-cidadãos sem imaginar a presença do poder repressivo do Estado. O descumprimento

de esse dever pelo ente público termina por solapar a solidariedade que cimenta a vida civilizada, lançando a sociedade no desamparo e na violência sem quartel.

O Estado brasileiro ocupa-se com vigor da produção da insegurança: omite-se diante das tragédias do desemprego, da falta de saúde e de moradia e recua diante da violência dos criminosos. O Estado mostra-se negligente com a vida dos seus cidadãos porque é pressuroso na submissão ao império do particularismo, hoje comandado pelos arreganhos dos prepotentes. Como é de conhecimento geral, os *ferrados* morrem como moscas, sem atendimento médico, sem oportunidades de vida ou pelas armas dos assassinos à solta. Tal descaso é cúmplice da violação sistemática dos códigos da cidadania moderna, que foram concebidos como uma reação da maioria mais fraca contra o individualismo anarquista e reacionário dos que se imaginam com mais direitos e poderes. Estes, no Brasil, invariavelmente imaginam uma sociedade sem a presença de um Estado democrático e forte, capaz de intimidar os que pretendem – ricos ou pobres – se impor através da intimação da maioria.

No mundo da rivalidade entre grandes empresas e da inevitável mediação do Estado nas disputas entre os competidores privados, a exceção tende a se tornar a regra. Tal estado de excepcionalidade de-

ságua na proliferação legislativa ca-suística e na ameaça permanente ao caráter abstrato e universal da norma jurídica. A contradição se torna aguda: de um lado, a liberdade dos indivíduos no mercado exige a independência do Judiciário e a disciplina das forças policiais, certos no cumprimento da lei e cuidadosos em seus procedimentos, de outra parte, a “corrupção” engendrada pela concorrência econômica inexoravelmente mediada pelo Estado, estimula a formação de correntes de opinião que propugnam por formas primitivas de punição e de vingança.

Isso suscita a legitimação de tropelias e ilegalidades praticadas pelas burocracias públicas e promove a subversão da hierarquia entre os poderes do Estado. As empresas corrompem a política e, assim, degradam o instituto da representação popular. Procuradores e policiais fazem gravações clandestinas ou inventam provas e assim corrompem o princípio da legalidade e da impessoalidade nos atos da administração pública. Nas altas esferas do Olimpo midiático, a imprensa diária dispara a cortina de relâmpagos, trata de manipular a opinião pública, atemorizar juizes e fomentar a arbitrariedade dos esbirros e beleguins. Logweb



Luiz Gonzaga de Mello Belluzzo – Doutor em economia. Autor de vários livros e professor titular da Unicamp e Facamp.



Veja mais artigos sobre economia no Suplemento Digital Logweb desta edição no portal Logweb.



| | |
|-------------------------|-----------------|
| BTP | 37 |
| CeMAT | 41 |
| Clarion | 27 e 31 |
| Confiance | 33 |
| Crown | 19 |
| Dhollandia | 59 |
| Exide | 61 |
| Fronius | 29 |
| GKL | 17 |
| GLP | 34 |
| Hanburg Sud..... | 2º capa |
| HBZ | 18 |
| Hines | 15 |
| IBL | 25 |
| Isma | 43 |
| KM | 21 |
| LogCP | 23 |
| Logweb | 67 |
| Mira | 9 |
| Modern | 4º Capa |
| Paletrans..... | 63 |
| Porto Seguro | 49 |
| Retrak | 3ª Capa |
| SDO | 57 |
| Sulista | 11 |
| SZ Laboratórios | 39 |
| TGA..... | Sobre Capa e 52 |
| Top do Transporte | 68 |
| Ultraz | 7 |
| Vinnig | 16 |

Águia Sistemas

A Águia Sistemas de Armazenagem anunciou seu novo parceiro para a região Nordeste, a Technico, tradicional dealer de equipamentos multimarcas para movimentação de materiais e construção civil daquela região, comandada por Wolfgang e Peter Roddewig e com presença nos estados da Bahia, Sergipe, Pernambuco e Alagoas. Toda a linha de produtos de armazenagem Águia Sistemas estará à disposição das empresas locais com este novo representante.

Sindicamp

O Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas de Campinas e Região – Sindicamp já tem uma nova Diretoria Executiva e Conselho Fiscal para o período de 2017 a 2019.

Diretoria Executiva

Presidente : Jose Alberto Panzan, Anacirema Transportes

1º Vice-presidente: Carlos Panzan, Transportadora Americana

2º Vice-presidente: Dirceu Paviotti, Transportadora Montemorensense

Secretário geral: Artur Mendes de Souza, RKM Transportes

Suplente: Evandro Luis Mosca, Mosca Logística

Diretor financeiro: Oswaldo Vieira Caixeta Junior, Transac Transportes Rodoviários

Suplente: João Luiz Ferrareso, Transportadora Foganholi.

Conselho Fiscal

Titulares - Luis Carlos Arnosti, Arnosti Transp; Walter Antonio Darri, Transportadora A Jacto; Paulo Kujiraoka, Fenix Transportes.

Suplentes - Vera Lucia Perin dos Santos, Fast Mac Transportes; Maria Celia da Silva, Transcelestial Transportes; e João Guimarães Bessa, Transjordano.

DHL Supply Chain

A DHL Supply Chain anuncia seu novo presidente no Brasil. O executivo Maurício Barros assume a presidência depois de passar por vários cargos de liderança dentro da empresa. A posição anteriormente era ocupada por Javier Bilbao, que assume a presidência da empresa na América Latina. Barros é formado em economia pela Universidade Católica de Salvador e possui MBA em finanças pela FGV. O executivo ingressou na DHL em 2002 e, desde então, ocupou diversos cargos nas áreas de finanças e desenvolvimento de negócios. Em 2010, tornou-se vice-presidente de finanças na América Latina, trabalhando na sede da DHL Supply Chain América Latina, localizada nos EUA. Em 2013, Barros retornou ao Brasil no cargo de vice-presidente de operações da área de varejo e consumo, posição que ocupou até a promoção a presidente.

Omiexperience

A Omiexperience, desenvolvedora do software ERP Omie, focado na gestão das pequenas e médias empresas, acaba de anunciar reforço ao time. Trata-se do britânico Aubert Issachar, que assume a cadeira de CFO. Formado em economia pela universidade norte-americana Brown University, Issachar é mestre em finanças e contabilidade pela London School of Economics and Political Science e, em 2010, concluiu um MBA na Insead, na França. Em 2012, desembarcou no Brasil para empreender numa startup. Com um amigo alemão que já morava no país, fundou um e-commerce de peças, pneus, acessórios e serviços para carros.

Suplemento Digital Logweb

REVISTA
Logweb
referência em logística



SISTEMAS DE GERENCIAMENTO DE SEGURANÇA: COMO SE APLICAM À LOGÍSTICA

*Escolta armada • Leitores, coletores e
impressoras para código de barras*



Sistemas de Gerenciamento de Segurança: o que são e como se aplicam na logística

Conforme explica um dos participantes desta matéria especial, eles podem ser definidos como um conjunto de ações que têm por objetivo identificar as possíveis vulnerabilidades da operação, monitorar e aperfeiçoar a utilização dos recursos computacionais, entre outras.

Na segurança, temos duas frentes principais, normalmente utilizadas em inglês, Safety e Security. Os Sistemas de Gerenciamento de Segurança estão diretamente ligados ao Safety, ou seja, à prevenção. Os sistemas são capazes de ajudar na identificação de possíveis vulnerabilidades, manter a política de segurança da organização, planejar e implementar uma política de segurança, entre outras vantagens.

A esta análise de César Leonel, diretor superintendente da Gocil Segurança e Serviços (Fone: 11 2678.0600), sobre o que é Sistema de Gerenciamento de Segurança e sua importância, se junta a de Marcelo Cunha, diretor de Tecnologia e Projetos do Grupo GR (Fone: 11 3866.1700).

“Podemos definir como um conjunto de ações que têm por objetivo identificar as possíveis vulnerabilidades da operação, planejar ações para amenizar ou eliminar essas vulnerabilidades, manter a política de segurança da organização, monitorar e aperfeiçoar a utilização dos recursos computacionais, garantir a integridade e disponibilidade das informações na organização, planejar e programar uma política de segurança e, em especial, criar uma cultura de segurança entre os usuários.”

Do ponto de vista de prestação de serviços em segurança patrimonial e eletrônica – continua Cunha – devemos lembrar que a tecnologia visa instru-



Leonel, da Gocil: a principal tendência no setor é a integração de tecnologia, processos e pessoas, trazendo otimização de recursos e inteligência ao sistema

mentalizar as equipes de segurança, conferindo agilidade e precisão na adoção de procedimentos previamente elaborados para cada tipo de operação.

Diogenes Carvalho Lima, diretor geral da Haganá Eletrônica (Fone: 11 3386.1818), por seu lado, comenta que a gestão do sistema de segurança é completa e complexa, por isso o ideal é que seja feita de maneira

estruturada e planejada. Começando por uma avaliação minuciosa dos riscos e infraestrutura do local.

Com base no resultado dessa avaliação, é realizada a instalação dos equipamentos de segurança eletrônica que forem mais adequados às necessidades do local.

“Após a instalação dos equipamentos, é preciso o trabalho de uma equipe qualificada para realizar a gestão dos sistemas de segurança, acompanhando qualquer evento de alarme, sinal sonoro de botão de pânico, monitorando as



imagens e oferecendo suporte ao cliente em casos de ocorrência com os sistemas", completa Lima.

Tendências

Já falando das tendências nesta área, Leonel, da Gocil, salienta que a principal é a integração entre tecnologia, processos e pessoas, trazendo otimização de recursos, inteligência e agilidade nas tomadas de decisão.

Pelo seu lado, Cunha, do Grupo GR, antes de falar propriamente das tendências, lembra que os Sistemas de Gerenciamento da Segurança (SGS, do inglês Safety Management Systems - SMS) são utilizados para gerenciar todos os aspectos de segurança de uma organização, fornecendo uma maneira sistemática de se identificar os perigos e controlar os riscos, e mantendo a garantia de que esses controles de risco sejam efetivos. Pode-se dizer que se trata de uma abordagem empresarial para a segurança. É um processo sistemático, explícito e abrangente de gerenciamento de riscos de segurança. Assim como todos os sistemas de gerenciamento, um sistema de gerenciamento da segurança provê a fixação de metas, o planejamento e a medição do desempenho.

"No mercado de segurança eletrônica, a tendência envolve software de monitoramento e gravação para circuito fechado de TV baseado em redes TCP/IP com capacidade de controlar e visualizar imagens de câmeras IP ou analógicas conectadas por servidores de vídeo ou codificadores, bem como gravar as

imagens para posterior pesquisa e recuperação seletiva."

Ainda segundo o diretor de Tecnologia e Projetos do Grupo GR, o sistema de análise de vídeo permite identificar aspectos das imagens, como mudanças de cenários, objetos deixados e retirados, sentido e direção etc., e através delas tomar uma ação programada.

O diretor geral da Haganá Eletrônica também aponta entre as principais tendências o sistema integrado de controle de acesso, que pode ser realizado por meio do uso combinado de um software de gestão de acesso e ferramentas como biometria digital e facial e monitoramento de alarme e imagens.

Com este sistema, a partir do cadastro de informações dos dados do usuário, é possível controlar acessos a

loais específicos, gerar relatórios de visitantes, tempos de permanência no empreendimento, etc. Por exemplo: o profissional acessa o empreendimento utilizando a biometria e o sistema automaticamente registra as informações e as envia para o sistema de gestão que estará integrado à ferramenta.

Problemas e soluções

Com relação aos problemas na área, Leonel, da Gocil, diz que os maiores deles envolvem a padronização nos atendimentos e execução dos procedimentos, uma vez que atualmente o fator humano tem muita interferência na decisão da ação. "A principal solução que a Gocil desenvolveu é o Integras, uma plataforma que alia tecnologia de ponta, inteligência e mão de obra especializada."



Diretoria Comercial

Maria Zimmermann Garcia
Cel.: 11 99618.0107 e 94382.7545
maria@logweb.com.br

Gerência de Negócios

Nivaldo Manzano - Cel.: 11 99701.2077
nivaldo@logweb.com.br

José Oliveira - Cel.: 11 96675-4607
oliveira@logweb.com.br

Representante Comercial na Região Sul

Trade Fairs Feiras e Eventos Ltda.
Fone: 51 3067.5750 - Cel.: 51 9508.1415
Luciano Rufatto
Luciano@tradefairs.com.br

Diagramação e Capa

Alexandre Gomes

f Portale.Revista.Logweb

yt Canal Logweb

@logweb_editora

in logweb_editora



Download do app



Download do app



Falando pelo lado do Grupo GR, Cunha revela que embora os SGS sejam um avanço importante no gerenciamento da segurança, as organizações precisam assegurar que estão cuidando de todos os aspectos que compõem a solução, e não apenas a parte mais visível e materializada do processo, que é a visualização das imagens e dados, e que geralmente é divulgada na mídia e nas ações de marketing.

“Um SGS, para ser efetivo, deve basear-se na correta concepção do projeto técnico e procedimental, levando-se em conta o tipo de negócio e/ou ambiente, o perfil do público circulante fixo e eventual, as características físicas e arquitetônicas do imóvel, a localização geográfica e a oferta de serviços de comunicações na região e/ou interferências de sinal, a definição clara de procedimentos e dimensionamento obtidos após a avaliação criteriosa da uma Análise de Risco e, claro, a correta concepção eletroeletrônica da solução e as devidas redundâncias de tráfego de dados, áudio e vídeo”, aponta o diretor de Tecnologia e Projetos do Grupo GR.

Lima, da Haganá Eletrônica, completa dizendo que muitas empresas não oferecem a correta Análise de Risco, e deixam

de verificar todas as necessidades do ambiente. “A Haganá Eletrônica oferece um serviço que contempla desde uma análise de risco detalhada do local até a manutenção preventiva de equipamentos e o monitoramento de imagens e alarmes”, comenta.



Cunha, do Grupo GR: as empresas precisam assegurar que estão cuidando de todos os aspectos da solução, e não apenas da visualização das imagens e dados

Como escolher

Por ser um sistema complexo, como pode ser visto nos comentários anteriores, alguns cuidados devem ser tomados na hora de escolher um sistema de Gerenciamento de Sistemas de Segurança.

Leonel, da Gocil, recomenda que o cliente deve estar atento à integração de diversas tecnologias e serviços, que pode trazer como benefício a ativação de planos de ação e protocolos operacionais previamente definidos. Com isso, o volume de informações coletados, aliado à inteligência da análise, ajuda na prevenção de ocorrências, de forma que a segurança seja ativa, e não reativa, como normalmente ocorre.

“O operador deve implementar e manter um sistema de gerenciamento para garantir a conformidade com esses requisitos operacionais essenciais e buscar o aperfeiçoamento contínuo desse sistema. O Grupo GR, ao indicar a adoção de uma SGS em seus projetos, busca esclarecer o contratante sobre a importância de alguns aspectos, entre eles: o conjunto de recursos deve ser compatível com qualquer tipo de instalação e fornecer suporte para diversos fabricantes, permitindo ao cliente escolher o conjunto de hardware e software mais adequado para a sua instalação; a solução deve garantir que todo o acesso ao sistema, seja para monitorar, seja para configurar o servidor, possa ser

feito remotamente, de qualquer local, a qualquer momento, apenas utilizando algum meio de comunicação, como a rede local ou a Internet; o licenciamento do sistema deve permitir que a sua instalação se expanda e suporte o acesso a múltiplos servidores, aumentando, ainda mais, a escalabilidade da solução; a configuração deve permitir o melhor aproveitamento do espaço em disco com a gravação de imagens por eventos e por detecção de movimento – você poderá armazenar apenas as imagens com maior importância, maximizando a utilização do espaço em disco; e a solução deve oferecer a possibilidade de integração de alarmes”, explica Cunha, do Grupo GR.

Complementando este item, Lima, da Haganá Eletrônica, alerta que, antes de escolher uma empresa para gerenciar os sistemas de segurança é preciso levar alguns aspectos em consideração. Por exemplo, se ela: realiza análises do projeto técnico prévio (contemplando riscos e infraestrutura); propõe um plano para manutenção dos equipamentos; faz o uso/escolha dos equipamentos adequados; oferece a possibilidade de monitoramento remoto das imagens e alarmes; possibilita a integração dos sistemas; conta com profissionais aptos e competentes para manusear/gerir os sistemas; estabelece planos de contenção; gera relatórios para acompanhamento; e se preocupa com melhorias constantes na vigilância do ambiente.

As empresas

A Gocil oferece o Integras, uma plataforma que integra diversas tecnologias – softwares, alarmes, sensores, chips, dispositivos etc., que até o momento atuavam de maneira independente. O trabalho passa a ter uma gestão integrada, aliada à expertise da Gocil.

“O resultado é o aumento da eficiência operacional e inteligência na execução de procedimentos específicos,



de acordo com a necessidade de cada cliente e aplicação", diz Leonel.

Ainda segundo ele, com o Integras, é possível antecipar riscos de segurança, permitindo a imediata tomada de decisões. O sistema ainda otimiza diversos processos internos em outras áreas, aumentando a eficiência e a produtividade. Além disso, a empresa oferece pacotes de serviços personalizados, atendendo às necessidades de cada cliente em diferentes segmentos de atuação, como hospitais, indústrias, centros logísticos, shopping centers, instituições de ensino, edifícios comerciais, entre outros.

Por sua vez, o Grupo GR disponibiliza um SGS que se caracteriza atualmente como plataforma com mais de 90 fabricantes mundiais de equipamentos de segurança integrados ao sistema, possibilitando ao usuário liberdade total de escolha do hardware sem que se sinta preso a um determinado fabricante.

"A solução por nós homologada oferece, ainda, uma grande variedade de produtos que ajudam o usuário na administração do sistema, como: completo sistema de alarme e automação, leitura de placa de automóveis, módulo inteligente de análise de imagens, integração com qualquer sistema de controle de



acesso, biometria, CRM, ERP, softwares de gestão de cidades, e muitos outros. Além disso, o processo de homologação levou em conta não apenas o desenvolvimento tecnológico, mas, igualmente importante, o suporte técnico nos processos de instalação, operacionalização e configuração", finaliza o diretor de Tecnologia e Projetos do Grupo GR.

Entre as empresas que pertencem ao Grupo está a Haganá Eletrônica, que oferece produtos, serviços e equipamentos de última geração que intensificam a proteção do patrimônio e visam assegurar um monitoramento inteligente e ágil

dos sistemas de segurança. A empresa possui uma Central de Monitoramento própria para monitorar os sistemas de alarme e imagens.

"Nós oferecemos uma ampla estrutura operacional composta por uma Central de Monitoramento bem equipada, de onde é realizado o gerenciamento dos sistemas e o acompanhamento de qualquer tipo de evento de alarme e de outros equipamentos que estejam ligados a ela. Também oferecemos pronta resposta aos eventos, com o suporte dos profissionais e todo o apoio das outras áreas do Grupo Haganá", finaliza Lima. Logweb

RAMPA MÓVEL

MOVIMENTE SUAS CARGAS COM A RAMPA MÓVEL GKL.

www.rampamovel.com.br



GKL - INDÚSTRIA MECÂNICA LTDA.

(011) 4828-1835 e (011) 4828-1916

email: gkl@gkl.com.br

site: www.gkl.com.br

Escolta armada: uma necessidade nos dias de hoje, face à ação de várias quadrilhas

As empresas transportadoras vêm adotando diferentes formas para redução dos riscos, porém os delinquentes também têm utilizado meios cada vez mais sofisticados para praticar os roubos, atuando de maneira bastante organizada.

Complementando a questão da segurança, foco principal deste Suplemento Digital Logweb, vamos falar sobre escolta.

Diogenes Carvalho Lima, diretor geral da Haganá Eletrônica (Fone: 11 3386.1818), referindo-se à importância dos serviços de escolta nos dias de hoje, diz que o crescente número de roubo de cargas em todo o

Brasil, sobretudo no eixo Rio de Janeiro/São Paulo, regiões de atuação do Grupo Haganá, desperta cada vez mais a necessidade de serviços de escolta.

Dados coletados pela Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (Firjan) apontam que os "estados do Rio de Janeiro e de São Paulo registraram 87,8% das ocorrências de roubo de carga no Brasil em 2016. No último ano, o Rio de Janeiro registrou 9.862 casos de roubo de mercadorias, enquanto São Paulo contou com 9.943 casos do crime."

No final de 2016, baseado nos dados do governo paulista, o jornal *Folha de S.Paulo* realizou um levantamento que constatou um aumento no roubo de cargas de 28,5% só no Estado. "Estes dados reforçam a necessidade de proteção do motorista, do veículo e da carga", completa Lima.



Castelo, do Grupo Souza Lima: a decisão pelo uso de escolta armada, hoje, na sua maioria, é feita com o apoio da Gerenciadora de Risco que avalia o valor da carga

De fato, Fernando Castelo, gestor de Escolta Armada do Grupo Souza Lima (Fone: 0800 774.0042), também destaca que o roubo de carga é um problema que afeta os transportadores há séculos, acarretando diversos tipos de prejuízos, não apenas devido à perda de mercadorias, como, também, lesões ou mesmo a morte dos motoristas ou transportadores.

"Com o passar do tempo, as empresas transportadoras vêm adotando diferentes formas para redução dos riscos, porém os delinquentes também têm utilizado meios cada vez mais sofisticados para praticar os roubos, atuando de maneira bastante organizada, ou seja, agem como empresários, pois ainda revendem os produtos no 'mercado negro'. Diante disso está a importância da utilização de escolta armada visando a proteção da carga e dos





2,75 t
Transpaleta
elétrica



1,6 t
Empilhadeira
elétrica patolada



2,0 t
Empilhadeira
elétrica retrátil

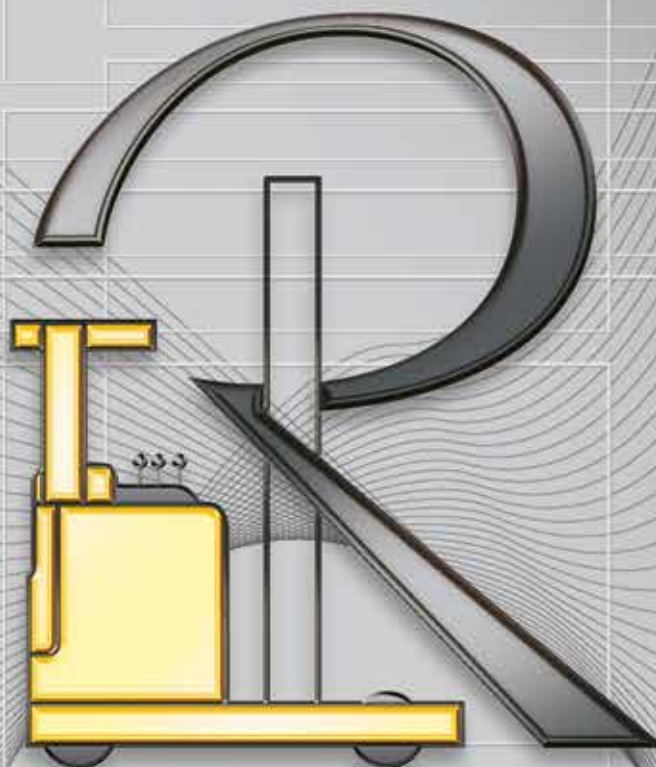


2,5 t
Empilhadeira a
combustão de contrapeso



2,0 t
Empilhadeira elétrica
de contrapeso

Deixe a Retrak movimentar os seus produtos



design ppg.br



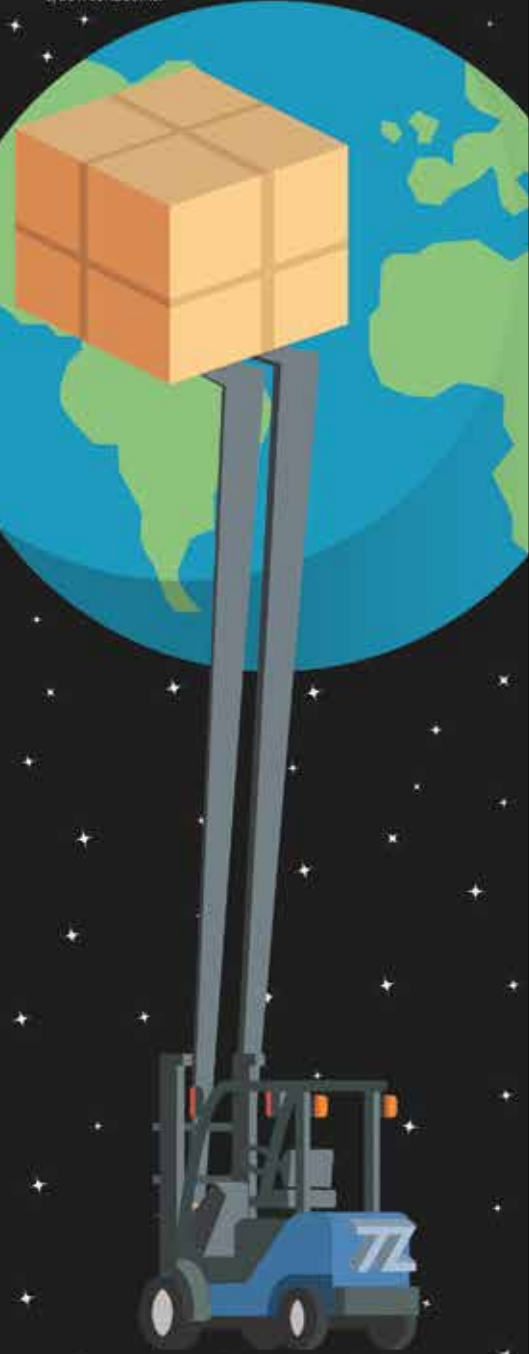
Aluguel de Empilhadeiras

(11) 2431-6464
www.retrak.com.br



O CÉU NÃO É MAIS O LIMITE

DEPOIS QUE O SZ LABORATÓRIO CONSERTAR OS EQUIPAMENTOS DA SUA EMPILHADEIRA, O CÉU NÃO SERÁ MAIS O LIMITE. ESPECIALIZADO EM SERVIÇOS DE REPARO DE CONTROLADORES E EQUIPAMENTOS ELETRÔNICOS PARA EMPILHADEIRAS ELÉTRICAS E/OU A COMBUSTÃO.



ENTRE EM CONTATO CONOSCO PARA MAIS INFORMAÇÕES.



Av. Ayrton Senna, 3000 - bl.2 - sl. 317/325

Tel.: (21) 2421-9722 / (21) 7898-3264

www.szlaboratorio.com

especial

Suplemento Digital Logweb

Parte integrante da Logweb



envolvidos no transporte", alerta o gestor de Escolta Armada do Grupo Souza Lima.

Castelo também afirma que a decisão da utilização de escolta armada no acompanhamento da carga, hoje, na sua maioria, é feita com o apoio da Gerenciadora de Risco que avalia o valor da carga com a apólice de seguro do transportador e o grau de atratividade. "É importante trabalhar com empresas de primeira linha, que pratiquem no dia a dia as regras do mercado e possam suportar as necessidades de cada operação", diz o gestor de Escolta Armada do Grupo Souza Lima.

Já para Lima, da Haganá Eletrônica, para contratar o serviço de escolta é preciso considerar aspectos como valor da carga, os locais por onde o veículo terá que transitar e a distância entre o ponto de partida e o destino final da viagem.

O diretor geral da Haganá Eletrônica complementa enfatizando que a contratação do serviço de escolta irá depender do valor agregado da carga transportada.

Materiais valiosos, como o cobre e equipamentos eletroeletrônicos – TVs, celulares, tablets – são muito visados por criminosos e por isso exigem o acompanhamento de uma equipe de segurança durante o trajeto. A contratação deste serviço também se tornou uma exigência das seguradoras.

"No Rio de Janeiro, o número de roubo de carga de caminhões que abastecem o Ceasa também cresceu. O que alerta para um aumento na demanda pelo serviço", diz Lima.

Neste contexto, Castelo, do Grupo Souza Lima, também aponta que os nichos de mercado que mais utilizam o serviço de escolta armada são eletroeletrônico, medicamentos e produtos alimentícios e de limpeza, por serem cargas muito visadas pelos criminosos – afinal, são produtos de rápida distribuição e com boa aceitação no mercado do crime.

Tendências

Sobre as tendências no segmento, Castelo, do Grupo Souza Lima, diz que, pelo mostrado, além do cruzamento com as novas tecnologias, uma das tendências nesta área é a utilização de veículos de carga blindados.

"Para que o trabalho da equipe de escolta seja realizado de maneira mais completa, a tendência é que ele integre outros recursos e tecnologias, como os serviços de rastreamento de veículos, além da telemetria", diz Lima, da Haganá Eletrônica.



Lima, da Haganá Eletrônica: para que o trabalho da equipe de escolta seja mais completo, a tendência é que ele integre outros recursos e tecnologias, como a telemetria

Serviços

A solução de serviços de Escolta Armada do Grupo Souza Lima é especializada e, seguindo a legislação em vigor, envolve profissionais treinados e altamente capacitados. "O Grupo investe pesadamente nas mais modernas técnicas de inteligência de segurança, para, junto com um criterioso planejamento e

alta tecnologia, garantir a tranquilidade no transporte de cargas", afirma Castelo, complementando que, com atuação nacional, o Grupo Souza Lima pode garantir a segurança da operação de transporte em todos os estados brasileiros.

O serviço de escolta armada oferecido pelo Grupo Haganá disponibiliza para os clientes a proteção tática ostensiva no acompanhamento de bens de valor. Todo o trabalho da equipe está apoiado nas seguintes premissas: plano de ação para avaliação e prevenção de riscos no trajeto; rastreamento veicular – Haganá Sat; apoio da central de monitoramento 24h e das bases operacionais, disponíveis em tempo integral; e ação rápida em caso de ocorrências.

"Além disso, o Grupo está estudando novas possibilidades e em breve lançará um produto com foco no segmento logístico que irá proporcionar mais segurança para motoristas e mais controle para gestores", completa Lima. **Logweb**

RESERVE ESTA DATA

15

AGOSTO

TOP DO
TRANSPORTE
2017



onde embarcadores e transportadores de cargas se reúnem para homenagear as empresas Top do Transporte 2017 eleitas pelo mercado.

ETAPAS

Fevereiro e Março

Envio do convite para 4.000 embarcadores de cargas, de 14 ramos industriais, para participar da 11ª Pesquisa Nacional dos Fornecedor de Serviços de Transportes.

Março, Abril e Maio

Envio da cédula de votação eletrônica, para os eleitores darem notas de desempenho aos fornecedores de transportes, relativas a 5 parâmetros de performance.

Junho

As Editoras Frota e Logweb tabulam os votos recebidos e checam se as transportadoras indicadas operam de fato na especialidade.

Julho

As transportadoras rodoviárias de cargas, eleitas nas 17 categorias da premiação, são comunicadas da sua indicação ao Prêmio Top do Transporte 2017.

Julho e Agosto

Produção das edições especiais das revistas FROTA&Cia e LOGWEB, que trazem o ranking e as notas das empresas eleitas como Top do Transporte 2017.

Agosto

Cerimônia de premiação, com a participação das transportadoras eleitas e dos representantes da indústria que as indicaram.

Realização

editora
Frota

GRUPO
Logweb

Saiba mais em www.topdotransporte.com.br



Sua empresa já investe em leitores, coletores e impressoras para código de barras?

Segundo os entrevistados, apostar em tecnologias que ajudem a aumentar a produtividade é uma das formas de se destacar no mercado, ainda mais em um período econômico tão delicado quanto o atual. Importante lembrar que as soluções devem ser vistas como investimento, e não como despesa.

No atual cenário empresarial existe uma batalha constante para manter margens de lucro, receitas e qualidade de serviço. As companhias estão se concentrando na redução de custos e em formas de melhorar a eficiência e a precisão de seus processos. Uma das maneiras de reduzir custos e aumentar a produtividade é colher dados de forma automática, utilizando-se de coletores, leitores e impressoras de código de barras.

Wagner Bernardes, CEO da Seal Sistemas (Fone: 11 2134.3814), é quem conta essa realidade. "Com o ímpeto crescente da Internet das Coisas

(IoT), entendemos que, para 2017, as empresas reconhecerão o valor de usar dispositivos conectados e tecnologia em

nuvem para gerenciar seus processos e passarão a ter visibilidade total da cadeia de suprimentos", aposta.

Para ele, a implementação de soluções completas com coletores de dados e dispositivos móveis ajuda a construir modelos de negócios otimizados, minimizar o tempo de processos e maximizar a produtividade. "Através da captura de dados, as empresas ganham visibilidade em tempo real,

resultando em tomadas de decisão mais assertivas e um desempenho mais eficiente e preciso", afirma Bernardes.

A Datalogic (Fone: 11 2923.2678) entrou 2017 com uma perspectiva muito melhor do que no início do ano passado, de acordo com Fabio Lopez, diretor de vendas da empresa no Brasil e no Sul da América Latina. "Em tempos em que a economia é desafiadora e sem tanta expansão, as tecnologias podem ajudar estrategicamente a reduzir custos e aumentar a produtividade. As soluções devem ser vistas como um investimento que trará benefícios diretos para os negócios, e não como uma despesa", expõe.

Em comparação com os últimos dois anos, Lopez está confiante em 2017, principalmente devido a algumas medi-



Lopez, da Datalogic: "em tempos em que a economia é desafiadora, as tecnologias podem ajudar estrategicamente as empresas a reduzir custos"



Mais do que serviços, a MODERN Logistics oferece a solução logística definitiva para sua empresa.

Com modernas estruturas e as mais avançadas tecnologias do mercado, temos as ferramentas para integrar toda cadeia logística com qualidade, segurança e custos competitivos.



Com a **MODERN Logistics**, sua empresa tem toda a experiência e os serviços de um operador logístico com a agilidade e segurança de uma companhia aérea cargueira.



Não importa onde está a
necessidade do seu cliente.
A solução está na TVH-Dinâmica.

Na fábrica ou no campo, peça que a gente tem!

Mais de 160 mil itens de todas as marcas, nas linhas de movimentação, industrial e agrícola. Estoque global com 600 mil itens, atendendo mais de 21 milhões de referências de máquinas diversas.

Peças para empilhadeiras, plataformas aéreas e equipamentos portuários



Peças para tratores e máquinas agrícolas



TOTAL SOURCE TRACTORCRAFT bebepco

TVH DINÂMICA

Rua Francisco Foga, 840 • Distrito Industrial • Vinhedo/SP

Telefones: 19 3045-4251 • www.tvhdinamica.com.br

CeMAT
SOUTH
AMERICA

Visite a TVH-Dinâmica na CeMAT

Transamérica Expo Center - Hall B - Estande E-21

São Paulo - 16 a 19/05/2017



das tomadas pelo Governo Federal, como a redução das taxas de juros e a liberação das contas inativas do FGTS. "Essas iniciativas podem trazer de volta a confiança e o poder de compra do consumidor e movimentar o empresariado. E, ainda, as empresas podem enxergar isso como oportunidade para investir mais no próprio negócio."

Um dos setores no qual a Datalogic aposta é o varejo. Segundo Lopez, quando a situação econômica está difícil, o varejo é o último a sentir e o primeiro a reagir. Já a área de manufatura obteve no último trimestre uma melhora no movimento da indústria, que indica o início de uma recuperação. Por fim, a vertical de transporte e logística será o foco da empresa neste ano, pois há muito espaço para investir.

Na análise de Hiro Assaoka, gerente de contas da BicData Coleta de Dados e Automação (Fone: 11 2972.6411), para 2017, as aplicações em coletores de dados, leitores e impressoras de código de barras estarão mais voltadas ao RFID. "A obtenção da informação sem a dependência de um usuário faz com que os dados sejam mais precisos, oferecendo maior segurança", expõe. Com relação aos segmentos que mais se destacarão, Assaoka acredita que haverá um aumento na demanda das áreas hospitalar e industrial.

Tendências

Falando nas novidades, Bernardes, da Seal, diz que as soluções de captura automática de dados estarão voltadas para inventário em depósitos, gestão de ativos, auditoria de ruptura, gestão de preços e gerenciamento da força de trabalho.

Lopez, da Datalogic, revela que a empresa está investindo em tecnologias de imagem em boa parte da sua linha de produtos. "Esse tipo de tecnologia tem uma variedade de aplicações e consegue reconhecer os códigos de barras, sendo capaz de visualizar marcas d'água (Digimarc) e

fazer uma análise da imagem do produto", conta. Sistemas de visão Datalogic munidos dessa tecnologia podem, por exemplo, realizar a conferência de garrafas de bebidas em uma esteira de linha de produção em alta velocidade, verificando se as garrafas estão com as tampas bem colocadas, se o rótulo foi bem aplicado e se possuem o nível adequado de líquido.

Já Assaoka, da BicData, espera que as empresas atualizem o sistema operacional dos coletores, pois o Android é uma plataforma que tem tido grande procura. Em termos ergonômicos, o profissional acredita que cada vez mais haverá acessórios para tornar o coletor modular, por exemplo, o gatilho para uso em galpões.



Assaoka, da BicData: "para 2017, as aplicações em coletores de dados, leitores e impressoras de código de barras estarão mais voltadas ao RFID"



Soluções

A BicData oferece leitores e coletores de dados para códigos 1D, 2D e RFID, voltados para logística, manufatura, Centro de Distribuição, força de venda, hospitais e zonas intrínsecas e portuárias. Na área de impressoras, trabalha com as de desktop, industriais, de cartão e portáteis, além daquelas para gravações em RFID. "Fazemos a venda, a locação e a manutenção desses equipamentos, bem como damos suporte e treinamento. Também demonstramos e homologamos no cliente", expõe Asaoka.

Por sua vez, a Datalogic tem um portfólio amplo de soluções para atender o setor logístico de ponta a ponta, como leitores, sensores com sistemas de visão para movimentação em alta velocidade e coletores de dados, além de equipamentos para apoiar a operação,

independentemente do tipo de produto. A companhia também dá suporte com soluções para controle de frotas, rotas e entrega dos produtos em lojas físicas ou nas casas dos consumidores.

Na área de varejo, o destaque é a JADE, esteira de check-out automático que lê mais de 100 mercadorias por minuto, para a área de logística reversa. Essa tecnologia pode apoiar

o setor logístico em época de alta demanda. "Imagine os filtros solares ou repelentes, que vendem muito no verão, mas com a chegada do inverno precisam retornar aos estoques ou até ir para outras cidades. O JADE ajuda



Bernardes, da Seal: "com o ímpeto crescente da Internet das Coisas, as empresas reconhecerão o valor de usar dispositivos conectados e tecnologia em nuvem"

nesse processo, de forma rápida e eficiente", garante Lopez.

Para a área de manufatura, como setor automotivo e de saúde, as soluções da Datalogic apoiam as empresas na fabricação, triagem, remessa e rastreamento de produtos.

Já a Seal é uma integradora de soluções com mais de 29 anos de atuação nos segmentos de captura automática de dados e mobilidade. "Somos um integrador multimarcas e atuamos com os maiores fabricantes e as marcas mais renomadas em leitores, coletores de dados e impressoras e código de barras", ressalta Bernardes. **Logweb**



SISTEMAS DE ARMAZENAGEM

MELHORES SOLUÇÕES de aproveitamento de espaço para a sua empresa.



ECONOMIA 

SEGURANÇA 

ATENDIMENTO PERSONALIZADO 

+ Serviço de montagem e desmontagem de estruturas

✓ Cantilever

✓ Push Back

✓ Estanteria

✓ Porta-paletes

✓ Mezanino ou Passarela

✓ Drive-in / Drive-Through

✓ Divisórias

✓ Flow Rack

Mais informações: www.isma.com.br | 19 3814.6000



Sinergia entre WFS e Montana Grill otimiza a cadeia de suprimentos da rede de franquias

O impacto dos custos de transportes sobre a receita das empresas brasileiras é de 12%, segundo a Fundação Dom Cabral. As entregas de longa distância são o fator mais representativo de custo logístico (50%), seguido pelos deslocamentos em áreas urbanas (20%). Por esse motivo, estruturar a gestão logística é essencial para o bom andamento e crescimento do negócio.

Sabendo disso, o Montana Grill (Fone: 19 3935.8984), tradicional rede de grelhados que possui cerca de 100 lojas distribuídas em quatorze estados brasileiros, vem investindo no aprimoramento da gestão de sua cadeia de suprimentos.

O primeiro passo para alcançar o alto nível de profissionalização foi contratar uma empresa especializada para mediar o relacionamento das unidades com os fornecedores, que são todos homologados. A rede escolheu a W Food Service (Fone: 19 3881.1627), especializada na gestão logística para redes de

alimentação com sede em Valinhos, SP, para atuar na compra, revenda e gestão de vendas diretas de suprimentos. "Nós armazenamos, controlamos os estoques e pedidos e realizamos as entregas para todos os franqueados", explica o diretor da W Food Service, Caio Toledo.

Hoje, 65% dos produtos utilizados no preparo dos pratos da franquia são recebidos pela companhia, garantindo a realização de pedidos customizados, entrega em dia e segurança para franqueador e franqueado.

Os outros 35% são, em sua maioria, produtos de mercearia que não são concentrados no Operador Logístico porque, segundo Toledo, o valor agregado é baixo e não compensa o transporte, sendo mais fácil comprar localmente. Além desses, também fazem



Toledo, da WFS: "nós armazenamos, controlamos os estoques e pedidos e realizamos as entregas para todos os franqueados da rede Montana"

parte dessa minoria commodities e horti-frúti. "Existe também a compra das bebidas utilizadas na loja, que são fornecidas por um único fornecedor que é responsável pela venda e entrega", acrescenta o superintendente da rede Montana Grill, Maurício Albuquerque.

"A facilidade de compra e organização das unidades franqueadas, a redução no tempo de recebimento das mercadorias e a homologação de produtos são algumas das vantagens desse modelo de trabalho. Ao final de cada mês são gerados relatórios para monitoramento dos serviços, o que permite o aprimoramento constante das atividades, de acordo com a necessidade de cada rede de franquia", ressalta Toledo.

Para os franqueados, os maiores be-



nefícios são a praticidade de compra via sistema e a possibilidade de fazer pedidos em quantidades adequadas, sem ter de pagar preços mais altos por isso.

Sobre a revenda de suprimentos, Toledo explica que é o processo de operação logística tradicional feita pela WFS, que consolida a operação por meio de compra e revenda. Por exemplo: quando a franqueadora homologa um fornecedor e negocia um preço com ela, é a WFS que faz a análise tributária e a precificação com frete. O markup pré-definido é colocado na planilha e aprovado pela franqueadora. A partir daí, a companhia compra e insere no estoque.

A adoção do modelo contribuiu para o crescimento da rede, que, com esta gestão, otimizou a cadeia de suprimentos e pôde expandir com segurança sua atuação em todo o território nacional e com custos menores.



Relacionamento

A relação entre as parceiras é baseada na confiança. "Quando iniciamos o trabalho, o Montana tinha menos de 10 franquias. Nós temos outra empresa que fornece as carnes para toda a rede.

Como fazíamos a entrega com excelência, começamos a levar os molhos e, em seguida, outros alimentos e materiais", explica Toledo, destacando que a chave para dar certo é um entender o negócio do outro.

GKO: há 30 anos, especialista em gestão de fretes.

Novas Versões

Em constante atualização, o GKO FRETE está sempre acompanhando as demandas do mercado com novas versões do sistema.

1987



GKO FRETE

Sistema líder na gestão de fretes contratados por embarcadores junto a transportadores terceirizados.



LogPartners

Braço de terceirização de processos logísticos através de uma central de serviços compartilhados.

2017



Confirma Fácil

Solução 100% WEB que gerencia e confirma as entregas e todo o processo envolvido, incluindo ocorrências.

Já Albuquerque conta que a qualidade e a padronização dos produtos, assim como a disponibilidade dos itens oferecidos no cardápio, são fundamentais para a conquista e fidelização dos clientes. "Por isso, a logística é um quesito essencial para o nosso negócio. É muito importante poder contar e confiar em parceiros que entendem e vivenciam isso", conta.

Antes da parceria, os franqueados lidavam com diversos fornecedores e tinham um processo muito complexo na loja. "Com a gestão logística, essa etapa foi simplificada. Outro ponto importante da escolha pela WFS é a padronização dos produtos, além do fato de conseguirmos assegurar a qualidade dos produtos que são usados nas lojas", acrescenta o superintendente da rede.

Tecnologia

Para a troca de informações sobre o processo logístico, é utilizado um sistema chamado Mercado W, que integra Operador Logístico, franquias, franqueadora e fornecedores. Com ele, a franquia consegue encontrar sua nota fiscal, saber quando foi aprovado o pedido e quando será entregue, por exemplo. É possível, também, visualizar uma grade de entrega e todos os produtos disponíveis. Já o franqueador consegue controlar o pedido das lojas, saber qual delas comprou ou deixou de comprar

algum item, bem como incluir e excluir produtos, entender se eles estão sendo vendidos dentro do valor negociado, etc. A franqueadora pode policiar o franqueado, o fornecedor e o Operador Logístico.

"O Mercado W apresenta todo o relatório de comportamento do franqueado, assim, conseguimos priorizar a visita dos consultores às franquias. Por exemplo, temos como saber se loja está sonhando venda para a franqueadora. Será que ela está usando produto não homologado? Com esses dados em mãos conseguimos focar no trabalho: que lojas vamos visitar para entender por que não está comprando? Nosso preço está fora? O serviço está ruim?", explica Toledo.

Além disso, todo o processo de compra é feito pelo Mercado W por uma grade pré-definida, isto é, o franqueado sabe o dia e a hora limite que ele tem para fazer pedido e exatamente o dia que ele vai receber. O sistema tem todos os itens disponíveis de todos os fornecedores. O franqueado compra tudo e toda a entrega é consolidada e entregue junto.

Desafios

Segundo Toledo, o maior desafio logístico na área de alimentos/restaurantes é a padronização dos produtos. Para se ter o mesmo produto em São Paulo

e no Nordeste, é preciso padronizar o fornecedor. A partir daí, o desafio é a armazenagem e o transporte desses produtos, pois todo o processo deve ser feito de maneira correta para cada tipo de produto: frio, congelado ou seco, com o objetivo de manter a qualidade em toda a cadeia logística.

"Essa preocupação reflete na estrutura do nosso Centro de Distribuição, em toda a nossa frota e, principalmente, em nossos colaboradores. Além das dimensões continentais que temos em nosso país, acarretando em óbvia complexidade de transporte, temos também uma situação tributária extremamente complexa. Sendo assim, a estratégia e a adaptação, dentro dos limites da lei, da parte tributária são o principal desafio a se equalizar para este modelo de negócio", expõe.

Para o diretor da W Food Service, sem uma boa gestão logística, fica difícil expandir a rede, pois não se consegue abrir uma loja padronizada no Brasil inteiro, por exemplo. "Uma gestão logística adequada facilita a expansão, permitindo criar a identidade da rede em qualquer lugar do país."

Sobre as maiores dificuldades logísticas, Todedo diz que os processos criados são bem definidos e conhecidos por todos os envolvidos e devem ser respeitados, por isso é muito difícil ter problemas do tipo. **Logweb**



Artigo

A IMPORTÂNCIA DO COMPLIANCE TRIBUTÁRIO

Em tempos de crise não há dúvidas de que as empresas buscam cada vez mais reduzir suas despesas e custos.

Muitas empresas e organizações privadas estão enfrentando dificuldades em suas relações comerciais em virtude dos mais variados problemas financeiros. Desenvolvemos mecanismos de combate a estes riscos, como, por exemplo, os Programas de Compliance.

Independentemente do cenário fiscal brasileiro, o fato é que as empresas ainda têm uma série de desafios internos para sanar, em prol da melhoria da gestão tributária em seus negócios.

A fim de ajudar as empresas, desenvolvemos Programas de Compliance fis-

cal e tributário. Nosso software tem por escopo mitigar riscos, adequando empresas às inúmeras legislações do ordenamento jurídico brasileiro, como medida para combater eventuais divergências fiscais que, quando constatadas, têm enorme potencial de afetação na saúde financeira das pessoas jurídicas.

O ReVignaICMS é um sistema com a função de apontar e mitigar as contingências fiscais, diminuindo drasticamente os riscos da companhia.

Esse programa possui quatro módulos: Compliance Fiscal; Compliance Operacional; Relatórios Gerenciais; e Recuperação de Tributos (Estadual e Federal), se houver.

Enxergamos nos avanços tecnológicos dos Fiscos enormes oportunidades de apoio ao controle à gestão da empresa, com análise de 100% das operações, com Compliance Operacional e Tributário integrados, por um custo muito baixo. **Logweb**



Edilaine Cristina - Consultora de empresas atuando especialmente em Planejamento Tributário e Reestruturação Societária. Autora de diversos artigos na área tributária empresarial. Vasta experiência em tributos diretos e indiretos, transações corporativas e participações em M&As – Fusões e Aquisições. Sócia da VignaTax e especialista em Gestão Tributária pela FIPECAFI/USP.

SUA CARGA VIAJANDO COM AGILIDADE E SEGURANÇA PELAS MELHORES ROTAS DO BRASIL E DA AMÉRICA LATINA

- TRANSPORTE NACIONAL E INTERNACIONAL
- FTL e LTL | FCL e LCL
- CARGA DE PROJETO
- REMOÇÃO DE CONTÊINER
- CABOTAGEM
- ARMAZENAGEM E DISTRIBUIÇÃO



ESTUDO DA IPROSPECT APONTA TENDÊNCIAS PARA 2017

Entender o aprofundamento da economia digital, as mudanças no comportamento do consumidor, sua jornada de compra e os impactos nos negócios das empresas são os objetivos do “Future Focus”, estudo global com grandes empresas de 120 países de todo o mundo, incluindo o Brasil, promovido pela iProspect, agência de marketing digital full performance presente em 54 países.

O estudo contou, também, com a participação das áreas de audiência e estratégia da iProspect dos países em que atua, além de profundo Desk Research. O “Future Focus” mostra que a revolução digital é uma realidade nos negócios, ou seja, a dinâmica econômico-social já foi alterada, tendo o mundo digital como centro dela. Não por acaso, uma pesquisa da MIT Sloan aponta que as empresas que já incorporaram essa visão são 26% mais eficientes que seus pares.

O presidente da iProspect Brasil, Rodrigo Turra, explica que “em 2016, o mundo atingiu 3,6 bilhões de usuários da internet, 50% da população mundial. Esses usuários estão cada vez mais conectados, principalmente por meio de dispositivos móveis cada vez mais potentes e flexíveis. Essa constante conectividade digital criou uma nova economia, a economia digital, na qual negócios tradicionais são virados de ponta cabeça, marcas nascidas no meio digital criam novas categorias e consumidores têm expectativas cada vez mais elevadas em relação a produtos e marcas. Entregar crescimento e lucratividade neste contexto exigirá das marcas uma reinvenção de suas metodologias de atuação”.

O estudo aponta que as marcas se moverão de um modelo de simples coleta de dados para um modelo de

dados estratégicos. Isso significa identificar dados confiáveis e relevantes para o negócio e organizá-los continuamente e com agilidade por meio de ferramentas adequadas, retroalimentando o negócio. “Nenhum dado específico responde a todas as perguntas. O valor real é extraído quando, justamente, se faz as conexões corretas entre os dados disponíveis”, afirma Turra.

Nesse sentido, o principal desafio é monitorar as interconexões entre a jornada de compra on-line e off-line. O Google, por exemplo, fez grandes progressos nesta área monitorando essa conexão nos últimos 18 meses. A empresa afirma ter medido mais de 1 bilhão de visitas a lojas que agora podem ser ligadas ao Google Adwords para dar uma estimativa de conversões e proporcionar insights sobre o comportamento do consumidor. “Notas digitais e cartões de fidelidade também são soluções úteis para monitorar a interação entre meios digitais e compras off-line”, completa o presidente da iProspect Brasil.

O Future Focus apontou também que a tecnologia de dispositivos conectados móveis é a que mais estimula as empresas (32%), enquanto que integrar as jornadas de consumo on-line e off-line é a prioridade de negócios para 40% dos respondentes. Em termos de investimento de marketing por canais, os focos serão buscas pagas (22%) e redes sociais (18%).

NOVAS E CRIATIVAS SOLUÇÕES

Outra tendência identificada é que veremos mais e mais empresas investindo em ações ou metodologias de coleta de dados primários do consumidor para além dos tradicionais sistemas de CRM e o tracking de na-

vegação de sites e aplicativos. A própria produção de conteúdo dirigido pode ajudar as empresas a realizar a coleta de informações importantes.

O comércio conversacional promete ser a nova “onda” com empresas desenvolvendo aplicações para venda de produtos em aplicativos de conversa como o WhatsApp. “No exterior, já temos exemplos de empresas com plataformas funcionais de venda em aplicativos de conversa. Já é possível comprar roupas, pedir um taxi ou delivery de comida”, afirma Turra.

Na mesma linha, há uma tendência de integrar ainda mais mídias com links diretos para compras. Por exemplo, o Pinterest desenvolveu uma aplicação que permite comprar a partir de um clique na foto de um produto desejado. O Facebook e o Google estão desenvolvendo aplicações nesta linha também. Isso é importante, pois de acordo com um relatório da eMarketer, até o fim de 2016, 43% da população mundial já terá realizado alguma compra on-line. Com um faturamento global em 2020 de até US\$ 4 trilhões, o e-commerce continuará sendo um dos segmentos com crescimento mais rápido na economia digital. Outra característica importante do e-commerce, é que ele será cada vez mais sem fronteiras, com consumidores adquirindo produtos de fornecedores em todo o mundo.

O estudo apontou, por fim, a emergência da busca por voz – logo as estratégias de busca paga devem se adaptar a essa realidade –, o uso mais amplo da inteligência artificial para agilizar respostas para consumidores e uma maior integração dos pontos de contato das empresas com seus públicos, facilitando, assim, o relacionamento.

INDÚSTRIA E GOVERNO FIRMAM PARCERIA PARA INCENTIVAR AUMENTO DE EMPRESAS EXPORTADORAS

A Confederação Nacional da Indústria – CNI e o Ministério de Indústria, Comércio Exterior e Serviços – MDIC firmaram uma parceria para promover maior participação de empresas brasileiras no comércio exterior. O anúncio foi feito pelo presidente da CNI, Robson Braga de Andrade, e pelo titular do MDIC, Marcos Pereira, durante a divulgação do cronograma de ações do Plano Nacional de Cultura Exportadora (PNCE) em 2017, em Brasília.

As empresas atendidas pelo PNCE poderão participar do Rota Global, novo programa coordenado pela CNI, em parceria com a União Industrial Argentina (UIA) e o Parque Tecnológico de Extremadura na Espanha (Fundecyt-Petex). A iniciativa ajudará 500 indústrias a começar a exportar e terá R\$ 1,2 milhão em recursos da AL Invest, programa da Comissão Europeia de fomento à competitividade de micro, pequenas e médias empresas da América Latina.

“Devemos trabalhar a cultura exportadora das empresas, sobretudo em micro e pequenos negócios, mais voltados para o mercado doméstico. O PNCE está no caminho certo e conta com a colaboração da CNI e de todas as federações de indústrias”, afirmou Andrade.

Pereira ressaltou a importância da parceria com o Sistema Indústria e afirmou que a busca da competitividade da economia brasileira tem sido uma das prioridades do governo. “Estamos buscando ampliar a participação das nossas empresas no mercado internacional por meio de ações como o PNCE e soluções internas para a melhoria da competitividade do comércio exterior”, disse o ministro. Se-

gundo ele, incluindo o Rota Global, o programa oferecerá cerca de 200 ações de apoio a novos exportadores ao longo do ano.

ROTA GLOBAL

Por meio da Rede Brasileira de Centros Internacionais de Negócios (Rede CIN), coordenada pela CNI, o Rota Global oferecerá consultoria completa para empresas não exportadoras empreenderem no mercado internacional, com diagnóstico, desenho de estratégia de exportação e acompanhamento da execução do plano. Em julho, será aberto o prazo para indústrias interessadas se inscreverem. Negócios de todos os portes, setores e estados poderão participar.

A meta é traçar o diagnóstico de 500 empresas, desenvolver planos de negócios para 200 delas e, ao final do projeto, em 2018, ter ao menos 100 novas empresas com operação concreta de exportação. Por ser fruto de uma parceria internacional, o Rota atenderá indústrias no Brasil (75%), na Argentina (20%) e na Espanha (5%). Nacionalmente, a execução do projeto contará com o apoio dos Centros Internacionais de Negócios das federações de indústrias dos estados e do Distrito Federal.

RECURSOS EUROPEUS

O AL-Invest é um Programa da Comissão Europeia para fomentar a produtividade e a competitividade de MPMEs na América Latina, como forma de combater a pobreza e a desigualdade social. Na segunda convocatória da quinta edição, foram disponibilizados 4,9 milhões de euros para financiar projetos na região.

/ Perfect Welding
/ Solar Energy
/ Perfect Charging

Fronius
SHIFTING THE LIMITS

SAIA NA FRENTE COM A FRONIUS

**Consultoria e
planejamento com
uma tecnologia
única**

- / Carregamento em até 5,5 horas
- / Saving de energia
- / garantia de 2 anos
- / Carregadores de Alta frequência
- / Suporte de parede
- / Carregadores com opportunity Charge
- / Berços para bateria
- / Salas de Bateria
- / Módulos de fixação
- / Estudo de redução de custo de energia
- / Desulfatador



11 3563-3800

VENDAS.CARREGADORES@FRONIUS.COM
FRONIUS.COM.BR

CARREGADORES DE BATERIA DE ALTA FREQUÊNCIA



Maior vida útil das baterias
Peso reduzido (5kg)
Uso a bordo ou fora do veículo

COMPONENTES PARA VEÍCULOS ELÉTRICOS



www.vinnig.com.br
 e.mail: comercial@vinnig.com.br
 fone: (21)3264-4761

ESPECIALISTA ALERTA PARA EVITAR RISCOS NA INDÚSTRIA: 2017 É ANO DE TRANSIÇÃO ENTRE RECESSÃO E RECUPERAÇÃO

Segundo dados recentes divulgados pelo Jornal *O Globo*, a retração do setor industrial diminuiu de 6,3% em 2015 para 3,8% em 2016. Embora o resultado ainda seja negativo, os percentuais indicam princípios de retomada econômica do setor. No entanto, ainda não é momento para arriscar, alerta o especialista Jorge Bahia, CEO do Grupo Bahia Associados – constituído pela Bahia, Kósio & Associados Consultoria Empresarial, Bahia & Kosio Assessoria Contábil, Bahia & Almeida Gestão de Projetos Especiais e Bahia Gestão de Atividades Administrativas e de Controle.

Os anos de 2015 e 2016 foram sombrios para a produção industrial no Brasil. Entretanto, devido a algumas medidas econômicas adotadas pelo governo no segundo semestre de 2016, há expectativa de melhora. “PIBs, negativos em 2015 e 2016, não são bons alicerces para 2017, mas algumas ações econômicas no segundo semestre de 2016 foram o início de preparação de um solo fértil aos exercícios seguintes. O setor industrial, por exemplo, apresenta tímida recuperação em alguns ramos”, afirma Bahia.

Em consequência às melhoras no panorama industrial, o comércio e o setor de serviços tendem a acompanhar a recuperação, e sucessivamente alavancar o fim da recessão. Entre os possíveis ganchos para essa mudança, o especialista indica: “O agronegócio é um oásis nesse deserto da crise, e setores industriais ligados diretamente a ele po-

dem puxar essa recuperação”.

No entanto, atenções devem ser direcionadas ao controle do fluxo econômico e financeiro. Segundo o especialista, apesar de termos o aceno de recuperação tímida é necessário trabalhar bem o controle de pilares econômicos da atividade industrial.

Entre as dicas para manter estabilidade no momento, Bahia destaca: controle de fluxo de caixa quanto a evitar empréstimos trabalhando o máximo possível com recursos próprios, negociações de preços e prazos de pagamentos junto a fornecedores, controle rígido de estoques quanto a não ter desembolsos ou desenhos antecipados, controle de despesas operacionais, entre outros, são itens fundamentais para a empresa industrial ter sucesso na travessia de 2017.

É importante que o setor industrial esteja preparado para o fato de 2017 ser um ano de transição. Essa preparação deve ser bem entendida com relação à necessidade de ainda ocorrerem possíveis ajustes ou acertos nos mais variados setores.

“A recessão pela qual o país está passando é muito crítica. As políticas econômicas implementadas nos últimos anos foram degradadoras, não devemos esperar que as medidas recentemente implementadas tragam resultados imediatos. É necessário termos essa maturidade de política para definirmos questões estratégicas de país e não ficarmos com propostas populistas e ilusionistas a cada quatro anos”, completa o especialista. Logweb

EM
JUNHO

DUAS FEIRAS IMPORTANTES
PARA O SETOR, UM “CLICK” NA
LOGÍSTICA FRIA E UM ESPECIAL
SOBRE OS **SEGMENTOS**
INDUSTRIAIS E SUAS
OPERAÇÕES LOGÍSTICAS.



PENSE NA VISIBILIDADE
DA SUA MARCA.

PENSOU?

Então entre em
contato com nosso comercial!

Esse é o momento!

Uma edição que vai circular na **Fispal**
Tecnologia, que acontece em São Paulo de
27 a 30 de junho, e na **Transposul** em Porto
Alegre, RS, na mesma data.



Lembrando que quem anuncia na revista
impressa também anuncia na versão
online, na revista **Logweb** digital.

REVISTA
Logweb

11 3964.3744 11 3964.3165

RESERVE ESTA DATA

15

AGOSTO

TOP DO
TRANSPORTE
2017



onde embarcadores e transportadores de cargas se reúnem para homenagear as empresas Top do Transporte 2017 eleitas pelo mercado.

ETAPAS

Fevereiro e Março

Envio do convite para 4.000 embarcadores de cargas, de 14 ramos industriais, para participar da 11ª Pesquisa Nacional dos Fornecedores de Serviços de Transportes.

Março, Abril e Maio

Envio da cédula de votação eletrônica, para os eleitores darem notas de desempenho aos fornecedores de transportes, relativas a 5 parâmetros de performance.

Junho

As Editoras Frota e Logweb tabulam os votos recebidos e checam se as transportadoras indicadas operam de fato na especialidade.

Julho

As transportadoras rodoviárias de cargas, eleitas nas 17 categorias da premiação, são comunicadas da sua indicação ao Prêmio Top do Transporte 2017.

Julho e Agosto

Produção das edições especiais das revistas FROTA&Cia e LOGWEB, que trazem o ranking e as notas das empresas eleitas como Top do Transporte 2017.

Agosto

Cerimônia de premiação, com a participação das transportadoras eleitas e dos representantes da indústria que as indicaram.

Realização

editora
Frota

GRUPO
Logweb

Saiba mais em www.topdotransporte.com.br



2,75 t
Transpaleta
elétrica



1,6 t
Empilhadeira
elétrica patolada



2,0 t
Empilhadeira
elétrica retrátil

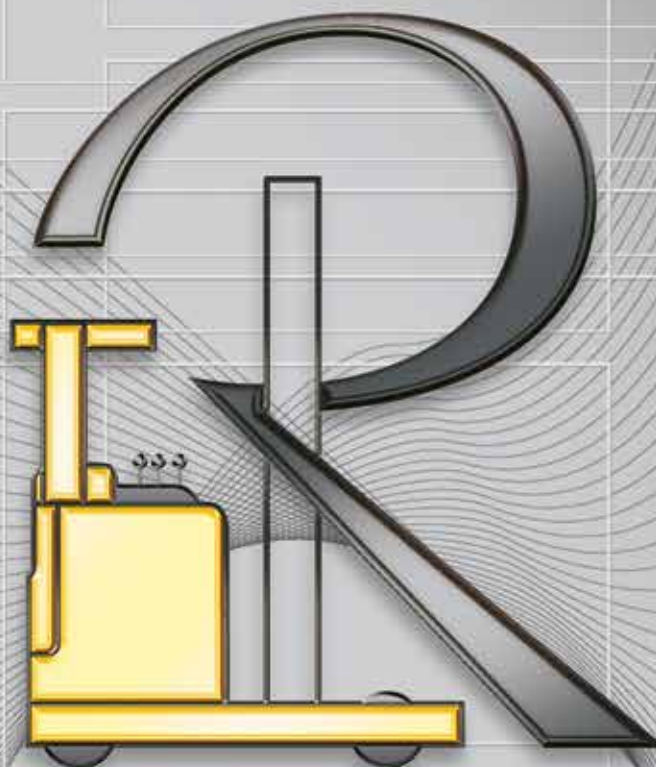


2,5 t
Empilhadeira a
combustão de contrapeso



2,0 t
Empilhadeira elétrica
de contrapeso

Deixe a Retrak movimentar os seus produtos



design ppg.br



Aluguel de Empilhadeiras

(11) 2431-6464
www.retrak.com.br



Mais do que serviços, a MODERN Logistics oferece a solução logística definitiva para sua empresa.

Com modernas estruturas e as mais avançadas tecnologias do mercado, temos as ferramentas para integrar toda cadeia logística com qualidade, segurança e custos competitivos.



Com a **MODERN Logistics**, sua empresa tem toda a experiência e os serviços de um operador logístico com a agilidade e segurança de uma companhia aérea cargueira.