

PIF deve incrementar uso de código de barras

O implantação definitiva do PIF - Sistema de Produção Integrada de Frutas deverá impulsionar a venda de equipamentos de leitura e impressão de etiquetas de código de barras, além do software que controla os dados gerados e demais insumos, em cerca de 25% ainda esse ano. (Página 14)

Brockveld fornece sistemas para grupo na BA

A Brockveld foi a responsável pelo fornecimento de todos os sistemas para a movimentação de farinha e farelo, carregamento de big-bags, carregamento e descarregamento de navios para o complexo industrial que o Grupo M. Dias Branco construiu em Aratu, região metropolitana de Salvador, BA. Este complexo envolve um moinho de trigo, uma fábrica de biscoitos e massa, um centro de distribuição, um prédio da administração e um porto marítimo. (Página 16)

III Encontro de Logística-Esmena 2004

A VL Assessoria de Marketing estará promovendo, nos dias 23 e 24 de junho próximo, o III Encontro de Logística-Esmena 2004. O evento acontecerá nas dependências da Esmena do Brasil, em Hortolândia – Campinas, em São Paulo, e envolverá a apresentação de equipamentos e serviços voltados aos usuários de logística. E também será integrado por palestras e pela entrega do Prêmio Esmena de Melhor Solução Logística e do Prêmio de Melhor Instalação Esmena. (Página 17)

Especial

Transporte aéreo

Adaptação à nova realidade para ganhar clientes

Após o revés provocado pelos atentados terroristas de 2001, nos Estados Unidos, entre outros fatores, o transporte aéreo de cargas dá sinal de recuperação, às custas, também, de uma adaptação à nova economia global e a outras mudanças.

(Página 6)



Transporte ferroviário

Após privatização, vários investimentos

Os investimentos no transporte ferroviário, associados ao desenvolvimento de estratégias comerciais, permitiram um expressivo crescimento nos volumes transportados.

(Página 10)



Segundo aniversário do jornal LogWeb

Com esta edição, estamos comemorando o 2º aniversário do jornal impresso LogWeb. Este feito só foi possível graças ao apoio de nossos leitores e, principalmente, de nossos anunciantes, que acreditaram em nosso trabalho.

Catálogos	pág. 18
Livro	pág. 18
Artigo	pág. 19
Agenda	pág. 19

Este jornal e outras informações também estão no portal www.logweb.com.br





LIDERANÇA MUNDIAL DE MARCA NÃO SE FÁZ DA NOITE PARA O DIA.

A tradição é tudo, quando o nome é bom. Hyster é a mais importante marca de empilhadeiras.

- 74 anos de experiência. Desde 1929, projeta e fabrica as mais modernas empilhadeiras.
- Comprovada supremacia operacional.
- Elevada robustez assegura maior vida útil.
- Melhor valor de revenda, garantido pela confiança do mercado.

- Pós-Venda, Assistência Técnica e Peças Originais, com cobertura da fábrica instalada no País em 1957.
 - Suporte de campo em todo o Brasil.
- Estas vantagens exclusivas permitem oferecer ao cliente a melhor empilhadeira. Como máquina e como negócio.
- Consulte seu Distribuidor Hyster.

HYSTER

sinônimo de empilhadeira em qualquer lugar do mundo



Novos Assinantes

Ademco	SP
Avila	SP
Bulach & Voltis	PR
Central	SP
Cesa Logística	PE
Círculo	PE
Clever	SP
Correios	DF
Dakhia	SP
Direcional	SP
Empaf	PE
Expresso Limeira ..	SC
FATEC	SP
Ferrero	MG
Franceschini	RS
Inédita	SP
Leschaco	SP
Logystem	SP
Lti	SP
Netuno	PE
Pará Logística	RJ
Portal Logística	SP
Rio do Norte	PA
Sanremo	ES
Schincariol	SP
Semex	ES
Sky Log	RS
Tecnológica	SC
Tenaris Confab	SP
Tigre	PA
Tower	SP
Tradevale	SP
UF Ouro Preto	MG
UFRR	RR
Ung	SP
V O Informática	SP

Peça, também, para receber o Jornal LogWeb em sua empresa.

A assinatura é gratuita; basta preencher o cupom no site:

www.logweb.com.br

Somando os assinantes e os que acessam o jornal através do portal, são cerca de 35.000 leitores do LogWeb.

Editorial

Nosso 2º aniversário

Esta edição marca o 2º aniversário de circulação do jornal LogWeb impresso – o portal LogWeb já havia sido criado algum tempo antes.

Na verdade, o jornal impresso nasceu para completar os serviços oferecidos pelo portal, além de integrar-se a ele e ser, também, uma mídia independente, veiculando notícias próprias – que, obviamente, depois são levadas para o portal, o qual, por sua vez, recebe a inclusão de novas notícias e novos artigos toda semana.

A nossa proposta acabou criando uma nova alternativa de mídia na área, em termos de Brasil, e só foi possível graças ao apoio que recebemos, primeiramente, dos nossos anunciantes – muitos deles, parceiros deste o primeiro número, que arriscaram associar o nome de sua empresa a um veículo que então nascia.

Outro fator fundamental para o sucesso do jornal LogWeb foi o reconhecimento do nosso leitor.



Wanderley G. Gonçalves
Editor
jornalismo@logweb.com.br

Portanto, aproveitamos para agradecer a este apoio e reconhecimento e informar que estaremos sempre buscando o melhor em notícias e em meios para divulgar este setor.

LogWeb NOTÍCIAS

PUBLICAÇÃO MENSAL, ESPECIALIZADA EM LOGÍSTICA, DO PORTAL LOGWEB

Redação, Publicidade, Circulação e Administração:

Endereço:
Rua dos Pinheiros, 234
05422-000 São Paulo SP

Telefone:
Tel.: 3081.2772

Escritório:
Nextel: (11) 7714.5379
ID: 15*7582

Redação:
Nextel: (11) 7714.5381
ID: 15*7949

Comercial:
Nextel: (11) 7714-5380
ID: 15*7583

www.logweb.com.br

Os artigos assinados não expressam, necessariamente, a opinião do jornal.

Editor (MTB 12068)
Wanderley G. Gonçalves
jornalismo@logweb.com.br

Marketing
José Luiz Nammur
jlnammur@logweb.com.br

Valéria Lima
valeria.lima@logweb.com.br

Comercial
Deivid Roberto Santos
roberto.santos@logweb.com.br

Representante
Rio de Janeiro:
Luís Alberto de Magalhães
Tel.: (21) 7814.9663
luis.alberto@logweb.com.br

Administrador Financeiro
Luís Cláudio R. Ferreira

Web Designer
Danilo Nammur Riedel

Direção de Arte
Fátima Rosa Pereira

FAÇA O MELHOR PARA A SUA EMPRESA



Participe do III Encontro de Logística
23 e 24 de JUNHO de 2004



RESERVE JÁ O SEU ESPAÇO COMO EXPOSITOR

Escritório: Tel.: (11) 3081-2772 e **Comercial:** Nextel: (11) 7714-5380 ID: 15*7583

Ponto de Vista

Prevenir é fundamental

Depois da porta arrombada é que se põe o cadeado. Certo? Certíssimo. É exatamente assim que nós costumamos fazer.

E por quê? Porque a grande maioria da população acha que as coisas ruins só acontecem com o vizinho. Você já ouviu algum amigo seu dizer que a casa em que mora foi assaltada e ele tinha seguro? Duvido, mas, é claro, sempre haverá exceções.

Comecei este Ponto de Vista dizendo isso só para alertar o nosso leitor de que as coisas ruins também acontecem com a gente.

Não seria eu que diria à você para se prevenir. Aliás, prevenção é uma coisa que não deveria nem ser lembrada e, sim, executada normalmente. Se você é como a maioria, comece agora.

Vou dar só um exemplo. Não sou adepto do “achismo” (como diria Noel Rosa, “quem acha vive se perdendo”), por isso tenho certeza que se você hoje levar flores para a sua mulher, no mínimo será bem tratado e quebrará a monotonia do “oi meu bem cheguei”, quando, em resposta, ouviria um verdadeiro bolero de lamúrias do dia-a-dia.

Assim como esse exemplo, muitas atitudes profissionais e mesmo pessoais podem prevenir pequenos e grandes problemas.

Já que sabemos o que fazer (será?), por que não começar hoje para não chorar amanhã?



José Luiz Nammur
Marketing LogWeb
jlnammur@logweb.com.br

Monitoramento de frotas

Rodorei implanta GeoCargo, da Signa/Kretta

Empresa de transporte com uma frota de 120 veículos, a Rodorei adotou a solução GeoCargo da Signa/Kretta para gerenciar e monitorar a sua frota de veículos, assim como o trajeto da carga de cada um de seus clientes.

O objetivo da empresa é obter um melhor aproveitamento dos seus sistemas de rastreamento de veículos, para otimizar todos os passos da sua operação de transportes, considerando que o GeoCargo é um software de gerenciamento integrado de logística e segurança para veículos e cargas que apresenta interface com todos os sistemas de rastreamento de veículos disponíveis no mercado, como GP combinado com satélite,



GSM, radiofrequência e outros, acesso via Internet e que serve a um número ilimitado de postos de serviço.

O GeoCargo está sendo usado para registrar todos os passos da operação, medindo tempos e quilômetros para cada percurso percorrido, aumentando a eficiência no uso da frota e maximizando o uso dos veículos.

Segundo a direção da empresa, com a adoção da nova solução GeoCargo, a Rodorei obteve maiores benefícios dos recursos tecnológicos sem, no entanto, agregar novos custos em equipamentos, aproveitando a infraestrutura disponível nos sistemas de rastreamento instalados nos veículos. Além disso, obteve um importante diferencial competitivo ao dar ao cliente a condição de monitorar sua carga via Internet em tempo real, com total transparência do processo logístico.

Afinal, a Rodorei fazia um grande esforço para garantir a segurança necessária nas cargas de seus clientes, já que sua frota atende empresas com cargas de alto valor agregado, como cobre e alumínio. Para garantir a segurança deste tipo de carga, a Rodorei mantinha altos custos com a gestão de risco e o monitoramento dos caminhões.

Utilizando o GeoCargo com o apoio da integradora ControlWay, a Rodorei investiu no treinamento de seus motoristas, passou a acompanhar todo o processo em tempo real, a dispor de informações operacionais e registros confiáveis de todas as operações, disponibilizando, ainda, aos clien-

tes, o acompanhamento da mercadoria desde o embarque até a entrega, provendo informações também aos destinatários, reduzindo custos e ganhando em eficiência no processo.

Parceria

Ainda com relação ao GeoCargo, a GR Trans Sat, gestora de riscos há 10 anos no mercado, passou a oferecer aos seus clientes o gerenciamento e monitoramento logísticos na Web, através do software da Signa/Kretta. “A solução GeoCargo vem ao encontro da necessidade da GR Trans Sat em manter-se atualizada com o intuito de minimizar perdas, preservar cargas e veículos de desvios, saques ou roubos, procurando oferecer soluções práticas e objetivas ao mercado, atuando tanto na prevenção, quanto no suporte a qualquer ocorrência com a carga, veículo ou colaborador, 24 horas por dia durante toda a semana”, diz Alfredo Farinha Júnior, diretor comercial da GR Trans Sat.

O sistema GeoCargo ficará interligado as tecnologias já utilizadas pela Trans Sat, e cobrirá todo o território nacional e ainda o Mercosul. ■

Palavra do Leitor LogWeb

“Queria parabenizar a equipe do LogWeb. Que continuem essa jornada em 2004, sempre pensando em idéias inovadoras e mostrando o mundo da logística. Fico grato de estar recebendo a informação correta através do portal LogWeb. Parabéns!!!”

Jonas König
Iriel Com. Sistemas Elétricos

“... tornou-se uma fonte de consulta pessoal e um acervo para pesquisa de eventos e de parceiros logísticos.”

Ricardo Soares
Consultoria Logística Aduaneira

“Gostaria de agradecer a sua atenção a minha solicitação, tendo em vista que já recebi os 3 últimos exemplares do jornal LogWeb. Isso demonstra consideração e respeito com o leitor. Desejo a todos vocês um feliz 2004.”

Marcos Antonio Maia de Oliveira

“Fiz, no início deste mês, um curso de Logística & Distribuição com o Prof. Waldec Lisboa, quando pude conhecer a edição impressa do Jornal Log Web. Gostei muito das matérias e percebi que alguns dos casos e temas abordados contribuem para ampliar minha visão em relação assuntos relacionados à Logística. Gostaria de receber o seu Jornal.”

Renato Varejão de Azevedo
Souza Cruz - TD Recife

“Solicito a V.Sas. que verifiquem a possibilidade de continuar a enviar-me mensalmente os exemplares do Jornal LogWeb. Tal solicitação prende-se ao fato de que sou Professor Universitário, e leciono disciplinas no Curso de Graduação Tecnológica em Logística Comercial (Universidade Guarulhos - UnG), e o Jornal LogWeb é um referencial para o curso, em termos de atualização, inclusive para os meus alunos.”

Marcos Antonio Maia de Oliveira

Bertolini S/A - Sistema de Armazenagem - Bento Gonçalves - RS
Site: www.bertolini.com.br - E-mail: armazenagem@bertolini.com.br - Fone: (54) 453-4999 - Fax: (54) 452-5313

BERTOLINI S/A

A número 1 do país em fabricação de **DRIVE-IN ESTÁTICO**, é também a 1ª empresa brasileira de soluções de armazenagem à conquistar a ISO 9001/2000.



Eventos

Baiuca oferece espaço



Com mais de 30 anos de experiência em festas, recepções, congressos, feiras e exposições para clientes, o Grupo Baiuca inaugurou um novo espaço, no Jardim América, em São Paulo.

Segundo Fernando Ribeiro, arquiteto do grupo, o novo espaço, por sua conformação, permitiu que fosse realizado um projeto arquitetônico que veio preencher uma lacuna detectada pelo grupo no mercado de eventos empresariais. “São Paulo tem várias opções de locais para a realização de eventos empresariais personalizados e privativos de pequeno ou grande porte, mas não dispunha de um local como este, para a realização de eventos empresariais para um número de pessoas superior a 100 e inferior a 600 com total privacidade, dentro das características específicas que um evento empresarial necessita”.

De acordo com ele, o grande diferencial é que o Grupo Baiuca oferece, a partir de agora, um único espaço capaz de abrigar, simultaneamente, a realização de uma feira, com a montagem de vários estandes, um congresso com possibilidade de realizar palestras em um auditório para até 600 pessoas e espaço para realização de reuniões paralelas. ■

Reestruturação logística

Halex Istar reduz perdas em armazenagem

Fabricante de produtos farmacêuticos e hospitalares, a Halex Istar já está obtendo resultados da reestruturação de sua área logística, iniciada há cinco meses. Entre os benefícios, a empresa aumentou em 25% a produtividade na movimentação e armazenagem e reduziu em 30% as perdas com itens avariados durante o processo. E também melhorou a acuracidade dos estoques, reduziu a incidência de erros de separação/conferência e aumentou a agilidade no carregamento e na expedição.

Inicialmente, a reestruturação previa atender apenas às exigências da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) para estocagem e movimentação de produtos farmacêuticos e hospitalares, mas, depois de um estudo mais detalha-

Na área de estoques, a consultoria desenvolveu uma planilha para balanceamento e controle, de modo a evitar a falta ou excesso de produtos.

do, ficou clara a necessidade de aprimorar toda a operação logística, incluindo a área de transportes. “A antiga estrutura de armazenagem causava grandes problemas de avarias nos produtos, além de dificultar a sua localização”, explica Alexandre Costa, consultor da Kom International, consultoria especializada em logística responsável pelo projeto.

Para solucionar esses problemas, os antigos racks para quarentena foram substituídos por estruturas porta-paletes verticalizadas, mais adequadas à armazenagem de produtos hospitalares, o que permitiu reduzir as avarias em 30% e aumentou a capacidade de armazenagem do centro de distribuição em 10%. Também foram delimitados boxes de carga e descarga para maior agilidade e segurança do processo de distribuição.

Sobre o endereçamento dos produtos – ainda de acordo com Costa – a Kom desenvolveu uma planilha de controle de endereçamento, movimentações, FIFO (primeiro que entra/primeiro que sai) e lotes de fabricação. “Com o programa é possível localizar todos os paletes e produtos do CD. O próximo passo é implementar um sistema de gestão de armazéns, que deverá aprimorar ainda mais esse controle”, diz o consultor.

A Kom também definiu os processos realizados no centro de distribuição e, a partir daí, elaborou um manual de procedimentos logísticos. Com ele, será possível determinar as funções e responsabilidades de cada um dos

funcionários do CD.

Na área de estoques, a consultoria desenvolveu uma planilha para balanceamento e controle, de modo a evitar a falta ou excesso de produtos, que vinham acarretando altos custos para a Halex Istar. Graças a essa ferramenta, a empresa detectou a necessidade de criar a área de PCP para coordenar a produção de acordo com o nível de estoques e a demanda.

De acordo com o superintendente comercial da Halex Istar, Zanone Alves Carvalho Júnior, além dos ganhos logísticos e de produtividade, a reestruturação melhorou o atendimento aos clientes. “Como exemplo, pode ser citado o tempo de processamento dos pedidos, que caiu de dois para apenas um dia. Também esperamos que o balanceamento de estoques reduza os custos de matéria-prima e produtos acabados”.

Localizada em Goiânia, GO, a Halex Istar detém 18% de participação do mercado de soluções parentais (soros) de grande volume, com produção anual de 36 milhões de unidades/ano. A empresa também produz bolsas para coleta de sangue, ampolas, saneantes e descartáveis. ■

Pense na
melhor
marca de
baterias
do Brasil.

Agora com a
melhor linha
de baterias
tracionárias
para logística.

Assistência Técnica Moura

Mais de 45 distribuidores exclusivos nos principais centros urbanos no país.



São Paulo: (11) 3816-2991
www.moura.com.br



Transporte aéreo

Adaptação à nova realidade para ganhar clientes

Após o revés provocado pelos atentados terroristas de 2001, nos Estados Unidos, entre outros fatores, o transporte aéreo de cargas dá sinal de recuperação, às custas, também, de uma adaptação à nova economia global e a outras mudanças.

Considerado, ao mesmo tempo, o mais rápido e o mais caro entre os meios de transporte, o aéreo é sempre motivo de polêmicas.

Nesta matéria especial, ouvimos alguns dos representantes das empresas que atuam na área, quer sejam como operador logístico, quer sejam como empresas de entrega expressa ou transportadores. Eles avaliam o que mudou no transporte aéreo, a questão do custo e o que precisa ser feito para incentivar o maior uso do transporte aéreo.

Mudanças

Para Jane Nunes, gerente de Vendas da FedEx Express, que hoje entrega remessas para clientes em mais de 210 países e é considerada a maior companhia aérea expressa do mundo, quando se fala em mudanças no transporte aéreo de cargas nos últimos três anos, é preciso considerar que as empresas estão apresentando soluções logísticas para os clientes, não apenas o transporte aéreo. “As barreiras alfandegárias continuam sendo um desafio, mas os acordos bilaterais estão crescendo e ajudando o comércio internacional. Depois de 11 de setembro de 2001, os aeroportos ficaram mais rígidos com relação à segurança e algumas companhias aéreas diminuíram a quantidade de vôos”, destaca ele.

Por sua vez, Fernando Del Nero, gerente de projetos da TAM Express, especializada em entregas urgentes, destaca que as frequen-



tes mudanças ocorridas nos últimos anos no mundo globalizado - nos âmbitos político, social e econômico - vêm impactando, de maneira direta e determinante, praticamente todos os segmentos da sociedade. “A logística, mais especificamente o transporte aéreo de cargas, é um setor que está mudando com grande velocidade”, diz ele.

Desde então - ainda segundo Del Nero -, muita coisa vem ocorrendo, repercutindo em enormes desafios a todos os participantes da cadeia de suprimentos:

As empresas e os embarcadores em geral se vêem obrigados a operar com menores níveis de estoques, com entregas fracionadas (drop-sizes) e sob os conceitos de just-in-time, com redução contínua dos custos operacionais, com obtenção de ganhos de escala e exploração de canais de distribuição alternativos para conquista de novos mercados (venda direta ao consumidor final, por exemplo), entre outras demandas necessárias à sobrevivência empresarial;

Os provedores de serviços logísticos, por sua vez, detêm sua parcela de responsabilidade, através de medidas e decisões que garantam a eficiência e a eficácia em seus processos, tornando viáveis a individualização das entregas, a redução da capacidade ociosa dos ativos, o alcance das mais longínquas distâncias com elevadas frequências de pequenas entregas, além de cooperação, parceria e integração multimodal, tudo isso com elevado grau de informação e confiabilidade;

O consumidor final - que é o ponto focal de todas as mudanças e decisões - apresenta-se, neste contexto, cada vez mais pulverizado e distante geograficamente, e com grau de exigência por qualidade cada vez maior dos produtos adquiridos e dos serviços prestados.

“Tudo isso, no conjunto, e sob nossa ótica, repercute em oportunidades e perspectivas otimistas para uma participação crescente do transporte aéreo de cargas no futuro. Entretanto, alguns fatores externos contribuíram para o arrefecimento de um crescimento mais agudo deste modal nos últimos anos, impactando, frontalmente, a economia como um todo, e frustrando, assim, algumas projeções”, diz o gerente de projetos da TAM (ver o Quadro 1)

QUADRO 1

Fatores externos que inibem o crescimento do transporte aéreo

- ➔ Permanência da distorção da matriz de transporte de cargas no Brasil, privilegiando, por inércia e, principalmente, por tarifas e oferta, o transporte rodoviário;
- ➔ Turbulências econômicas ao redor do mundo, motivadas por:
 - Sucessivas crises cambiais e financeiras ocorridas no México, Argentina, Rússia, etc. (1995 a 2001);
 - Estouro da bolha do mercado acionário americano (2001);
 - Recessão da economia americana (2001);
 - Atentados terroristas (2001), com redução da ocupação e elevação drástica nos custos nas companhias aéreas;
 - Incertezas sobre a recuperação americana (2002);
 - Crise energética no Brasil (2001);
- ➔ Apreensão quanto às eventuais mudanças potenciais na condução da política econômica do novo governo (2002), causando elevação do Risco Brasil e desvalorização cambial da moeda nacional;
 - Competitividade exacerbada no setor aéreo, decorrente de excesso de oferta e da conseqüente queda das tarifas e da lucratividade das companhias.

Fonte: TAM

Em contrapartida, diz Del Nero, mais recentemente (2003), uma conjunção sincronizada de fatores políticos e econômicos positivos vêm repercutindo em ambiente altamente propício e de otimismo para uma retomada significativa e sustentada do crescimento econômico em âmbito mundial e no Brasil (ver o Quadro 2).

Quadro 2**Fatores que promovem uma retomada do crescimento econômico****Âmbitos político e econômico:**

- Abundância de capitais externos, com baixos juros internacionais;
- Recuperação da economia norte-americana;
- Aumento da demanda e recuperação dos preços dos produtos brasileiros;
- Crescimento veloz da China;
- Recuperação da Argentina;
- Adesão do PT à política macroeconômica conservadora e ortodoxa, sem grandes rompimentos com a anteriormente em vigor;
- Crescimento econômico, com variação positiva do PIB;
- Queda consistente da inflação e da inadimplência;
- Redução da taxa real de juros;
- Elevação da renda e do consumo;
- Redução do Risco Brasil;
- Superávit nas contas externas (balanço de pagamentos).

Âmbitos técnico, comercial e operacional:

- Aumento da tecnicidade nas decisões logísticas;
- Investimentos em tecnologia, equipamentos e informação;
- Profissionalização das equipes;
- Aumento da amplitude e melhoria de processos e níveis de serviços ofertados;
- Redução permanente dos custos.

Fonte: TAM

“Isto posto, acredito que a indústria do transporte aéreo como um todo e, mais especificamente, o de cargas, sofreu o impacto das turbulências externas, porém possui uma parcela significativa de contribuição e de responsabilidade com vistas a viabilizar o equacionamento e o atendimento aos requisitos expostos, repercutindo em grandes oportunidades de crescimento vigoroso neste e nos próximos anos”, completa o gerente de projetos.

Por outro lado, Leandro Alencar Castro, do departamento de marketing do Grupo GPT Participações e Empreendimentos Comerciais - fundado em 1986 para atender às necessidades logísticas das diversas indústrias sediadas na zona franca de



R16 Empilhadeiras Elétricas Retráteis.
Capacidade: 1,6 ton.

TRABALHAR NUMA LINDE É FÁCIL. DIFÍCIL É QUERER SAIR DELA.

As empilhadeiras Linde têm design Porsche, frenagem regenerativa em todas as rodas, mastro triplex com ampla visão, além de movimentar cargas nominais acima de 7 metros de elevação. Ai você pergunta: pra que tanta ergonomia, conforto e praticidade numa empilhadeira? Porque assim, você economiza combustível, o operador cansa menos e o trabalho rende mais, aumentando a produtividade. Mas você também pode preferir a Linde por atributos como desempenho, robustez, vida útil e o menor custo de manutenção. Vantagens que, convenhamos, só o maior fabricante mundial de empilhadeiras pode oferecer.



Linde
EMPILHADEIRAS
Tecnologia com L de líder.

www.lindeempilhadeiras.com.br - comercial@linde-mh.com.br - Rua Anhanguera, 897 - 06230-110 Osasco SP - Tel: 11 3604 4755 Fax: 11 3603 4059

Transporte aéreo

Manaus, e que oferece soluções integradas de Supply Chain – diz que, nos últimos anos, caiu bastante o volume de cargas, por preferências de modais mais baratos.

Custo

Realmente, a questão do custo continua sendo um entrave para o maior uso do transporte aéreo. “Muitos clientes buscam a opção mais barata, no caso, o marítimo e rodoviário. Mas, como a concorrência esta cada vez mais acirrada, quem consegue colocar seu produto mais rápido, em qualquer lugar do mundo, fica com a preferência dos clientes”, diz o gerente de vendas da FedEx.

“Obviamente, o transporte rodoviário tem custos menores. Para o transporte aéreo, o que é levado em conta pelos clientes é a característica da carga e, principalmente, a sua urgência”, completa Tarcísio Gargioni, vice-presidente de marketing e serviços da Gol Transportes Aéreos.



Pensamento semelhante tem Castro, do Grupo GPT. De acordo com ele, a preferência por outros modais é maior devido ao preço do frete aéreo, “não levando em consideração seus pontos positivos, apenas o preço. Por exemplo, nos Estados Unidos, onde se concentram as maiores empresas de transporte aéreo, devido ao grande volume de cargas transportado, o preço do frete é mais acessível, resultando em um modal mais utilizado e compensador.”

Mais detalhista, Del Nero, da TAM Express, diz que existem determinados tipos de cargas (alto valor agregado, expressas, perecíveis, correios, restritas, com elevados riscos de roubos e avarias, etc.) e situações de transportes (emergências, destinos longínquos, prazos rígidos e curtos, de alto risco, entre outros), que têm vocação natural para serem transportadas pelo modal aéreo.

“No entanto, em âmbito doméstico, parte dessas cargas encontra-se, atualmente, em outros modais (especialmente no rodoviário) devido, principalmente, à questão tarifária. Isto pode ser um paradoxo e um paradigma, caso

“Há um elevado ônus indireto às transportadoras de cargas, devido ao conseqüente desbalanceamento de fluxos em vigor.”

não seja devidamente avaliado, especialmente tendo-se em vista que o Brasil é um país com dimensões continentais e que, além disso, suas empresas ainda se vêem obrigadas a manter elevados níveis de estoques excedentes para suprir suas necessidades comerciais e operacionais, situação esta provocada, em grande parte, por um sistema de transporte pouco confiável”, explica o gerente de projetos.

Ademais, ainda de acordo com ele, vale lembrar que, em virtude da histórica concentração geográfica da produção de bens no Brasil, há um elevado ônus indireto às transportadoras de cargas, devido ao conseqüente desbalanceamento de fluxos em vigor.

“Desta forma, pode-se inferir que o custo ainda representa um entrave à maior utilização do avião

para o transporte de cargas. Vale lembrar, outrossim, que as tarifas aéreas (quer sejam para o transporte de passageiros como de cargas) são resultantes dos valores praticados pelo mercado e, simultaneamente, dos custos incorridos pelas Companhias Aéreas para a realização de suas operações, cujos componentes são, predominantemente, indexados à moeda americana, propiciando enorme desequilíbrio às companhias brasileiras.”

Entretanto, Del Nero informa que, apesar desses fatores, não se deve tomar decisões relativas à escolha do modal e de fornecedor de transporte com base tão somente nas tarifas praticadas. Outros componentes, além dela, deverão ser considerados, tais como a redução do transit-time, dos níveis de estoques devido à maior velocidade, segurança e confiabilidade, entre outros atributos propiciados a cada evento realizado. “A análise conjunta e simultânea de todas estas variáveis poderá levar a conclusões interessantes e, muitas vezes, surpreendentes, especialmente quando comparadas às decisões usualmente tomadas”, completa o gerente de projetos da TAM Express.



Incentivos

Diante do exposto, fica evidente uma pergunta: O que precisar ser feito, no Brasil, para incentivar o maior uso do transporte aéreo de carga?

Nunes, da FedEx Express, acredita que quanto mais produtos de alto valor agregado produzirmos, maior a chance de ser utilizado o serviço de carga aérea.

Para Gargioni, da Gol, inicialmente, a economia tem que crescer. “Entretanto, não adianta criar produtos com características de transporte rodoviário para o transporte aéreo. Na carga aérea, as características são totalmente diferentes”, diz o vice-presidente de marketing e serviços. Por outro lado – ainda segundo ele –, a tecnologia está aí e devemos utilizá-las para agregar valor para nossos produtos.

Para Castro, do Grupo GPT, “a divulgação do transporte aéreo de cargas iria ajudar bastante, mostrando seus pontos positivos e benefícios. Isso incentivaria mais o uso, aumentando o volume de cargas nas companhias. Com isso, a sua demanda iria subir e, conseqüentemente, o preço ficaria mais acessível”.

Finalizando, Del Nero diz que, no ponto de vista da TAM Express, e como diretrizes básicas para as decisões estratégicas, táticas e operacionais da empresa, é necessário, para que se atinja progressivamente tal objetivo, alocar todos os esforços possíveis e disponíveis na busca permanente de alguns atributos “por nós considerados como fatores críticos de sucesso de uma companhia de transporte aéreo de cargas, como eficiência e eficácia nos processos, rentabilidade, ética, rastreabilidade, capilaridade, flexibilidade, informação total, comunicação, maximização da ocupação da capacidade instalada, balanceamento de oferta em relação à demanda, monitoração dos custos, melhoria dos níveis de serviços, capacitação e profissionalização dos funcionários, entre outros, a fim de possibilitar a prestação rentável dos serviços de transporte de cargas com a qualidade requerida pelos clientes”. ■

ARMAZENAGEM

Locação e Venda

Galpão Duas Águas

Largura 15 metros



Largura 30 metros



Coberturas modulares para armazenagem em lona de alta resistência, de fácil instalação, com manutenção 24 horas, dispensam fundações e por serem consideradas edificações transitórias, não necessitam projetos custosos e proporcionam uma grande economia. Peça um orçamento sem compromisso.

Cobertura Pirâmide



TOPICO
COBERTURAS PARA ARMAZENAGEM

www.topico.com.br

(11) 3846-2510

Rápidas

Coopercarga faz parceria com a Hamburg Sud

A Coopercarga iniciou operação com a Hamburg Sud, em Itajaí, SC.

Conforme o gerente do Terminal de Contêineres da Coopercarga, Cláudio Savoldi, com a estrutura que a empresa possui hoje, serão movimentados 1.000 contêineres/mês. Porém, com a aquisição de mais 22.000 m² de área – somando um total de 47.000 m² de área calçada, a Coopercarga estará movimentando mais de 3.000 contêineres/mês. “Futuramente, poderemos oferecer ao cliente, o contêiner e o transporte para fazer a ovação em suas unidades, evitando a armazenagem de seus produtos fora de suas unidades”, diz ele.

Lachmann transporta carreta-escola do Senac para Angola

O Grupo Lachmann acaba de transportar para Angola uma carreta-escola com estrutura para cursos profissionais na área de Saúde, integrante do projeto de educação profissional do Senac - o SenacMóvel. O equipamento, doado pelo Senac àquele país e que veio de Florianópolis, foi embarcado do Porto de Santos e transportado no navio Clipper Itajaí, dentro de uma rota mantida há vinte anos por um joint-venture entre a Global Transporte Oceânico e o armador Clipper, que atende ao continente africano. O processo foi gerenciado pela Lachmann Logística, que também cuidou do despacho aduaneiro. A carreta é um modelo REB/RANDON SR-FG ano 2000, pesa 13 toneladas e possui 14 metros de comprimento. Seu interior simula o ambiente de um hospital.

Logística

DBTRANS completa um ano de parceria com a Adubos Trevo

A DBTRANS, que atua na prestação de serviço de emissão do Vale Pedágio obrigatório, está completando um ano de parceria com a Adubos Trevo e informando que a otimização de seus serviços permitiu ao seu cliente eliminar em 100% a antecipação de dinheiro vivo para pagamento de pedágio, pelos caminhoneiros, em todas as oito bases de operação da empresa.

A união de nossas forças fez com que o tempo para emissão do Vale Pedágio fosse reduzido em 75%. Ele passou a ser impresso mais rapidamente, evitando perdas de tempo no processo de carregamento do caminhão. Por outro lado, o roteirizador oferecido no e-Pedágio® nos permitiu traçar as rotas e identificar com precisão os custos e a localização de todas as praças de pedágio ao longo do deslocamento da carga”, explica Sávio Susin, assistente de logística da Adubos Trevo

Conforme conta Gustavo Borges, diretor da DBTRANS, quando o Sistema e-Pedágio®

foi desenvolvido, além de atender aos dispositivos legais, visava agregar benefícios para os embarcadores/transportadoras de carga, com o objetivo de eliminar os custos e as dificuldades operacionais associados à logística de antecipação de dinheiro vivo para pagamento do pedágio e à aferição precisa do tarifário de cada viagem. “Atualmente, existem mais de 180 praças de pedágio concentradas principalmente nas regiões Sul e Sudeste, com critérios de cobrança diferenciados, e mais de nove classes de tarifas cada uma. Do outro lado estão milhares de embarcadores e transportadoras

distribuídos em todo o Brasil, que precisam aferir, com rapidez e segurança, os custos de pedágio para incontáveis combinações possíveis de origem, destino, quantidade de eixos e rodagem, bem como suprir, com dinheiro vivo antecipado, os mais de 600 mil veículos de carga que circulam pelas rodovias brasileiras”, diz ele.

Segundo Borges, entre os benefícios do Sistema e-Pedágio® estão o fim da necessidade de disponibilizar dinheiro antecipado nas bases de operação, eliminando problemas da prestação de contas, dinheiro trocado e segurança; a aferição precisa do custo do pedágio associado a cada frete, evitando gastos desnecessários em margens de segurança; e a contabilização por centro de custo e emissão dos Vales Pedágio sob demanda, por viagem, já com a documentação legal associada, diretamente nas bases de operação do embarcador/transportador. ■

STILL
solução para todos os problemas.

STILL BRASIL
Qualidade em movimento.
www.stillbrasil.com.br (21) 3296-3000

Transporte ferroviário

Após privatização, vários investimentos

Os investimentos no transporte ferroviário, associados ao desenvolvimento de estratégias comerciais, permitiram um expressivo crescimento nos volumes transportados.

O conjunto das ferrovias brasileiras tem realizado expressivos investimentos, com o objetivo de melhorar a qualidade de seus serviços, ampliando os volumes transportados, conquistando novos mercados e clientes e contribuindo para o desenvolvimento da economia brasileira. “Estima-se que entre 1996 (quando iniciou-se o processo de desestatização do setor) e 2003 tenham sido investidos, pelas empresas concessionárias, cerca de R\$ 2,5 bilhões. Somente a MRS investiu, neste período, R\$ 830 milhões na aquisição e reforma de locomotivas e vagões, na recuperação e manutenção de suas linhas, em novas tecnologias, etc. Estes investimentos – associados ao desenvolvimento das estratégias comerciais – possibilitaram um expressivo crescimento nos volumes transportados: em 2003, a MRS transportou 86,3 milhões de toneladas, um volume maior que o dobro do que foi transportado nesta mesma malha em 1996, último ano de operação estatal. No conjunto, a participação das ferrovias nos transportes brasileiros subiu de 19% para 22% nos últimos três anos, refletindo este esforço de crescimento e modernização.”

A explicação é de Julio Fontana Neto, presidente da MRS Logística, uma das maiores ferrovias do país e concessionária da chamada “Malha Sudeste” da RFFSA, com 1.700 km ligando Belo Horizonte ao Rio de Janeiro e o Rio de Janeiro a São Paulo e dando acesso aos portos de San-



tos, Sepetiba e Rio de Janeiro. Porém, para Fontana Neto, em que pesem os resultados expressivos alcançados, ainda há muito o que fazer para ampliar a participação do transporte ferroviário e sua contribuição para o desenvolvimento nacional.

Segundo ele, em 2003, as ferrovias, o governo federal e representantes de diferentes setores da sociedade avançaram na discussão sobre os caminhos para a revitalização do transporte ferroviário. O objetivo é que, através de uma ação coletiva, sejam encontrados os mecanismos adequados para a realização de investimentos públicos e privados que adequem a malha brasileira às exigências da nova economia, permitindo a ampliação e a diversificação de produtos escoados pelos trens.

“A sociedade quer mais, a economia brasileira precisa de mais. Os clientes continuam aí, em bus-

Para Washington Luiz Pereira Soares - diretor de Operações da ITRI - Rodoferrovia e Serviços, operador intermodal de transporte e pioneira na administração de trens expressos de contêiner, e também diretor técnico da CBTF — Câmara Brasileira de Transporte Ferroviário, ONG cuja atividade principal é a elaboração de estudos para o desenvolvimento do modal ferroviário —, nos últimos três anos houve aumento da participação do modal ferroviário no transporte de cargas em vários segmentos.



ca de transportes mais eficientes e baratos. Para a MRS, o sonho dos 100 milhões de toneladas já está próximo. Suas linhas, seus equipamentos, suas equipes estão preparados para novos desafios. Mas, isso não é suficiente. Para o sistema fluir e os resultados acontecerem é indispensável a participação ativa de vários outros agentes importantes e com papéis decisivos neste jogo”, completa o presidente da MRS.

“Por outro lado, há pouca oferta de vagões novos ou reformados por parte das concessionárias ferroviárias, o que torna transparente a ineficácia no atendimento da demanda reprimida de cargas, como, por exemplo, o açúcar e a carga geral containerizada. Contudo, no aspecto administrativo, destacamos a facilidade de parcerias com a participação direta do usuário do modal ferroviário em projetos para compra ou reforma de vagões - sem

grandes entraves burocráticos – contrapondo, sobremaneira, o que ocorreria no período da pré-privatização, cujo ativo estava sobre administração federal”, diz ele.

Problemas

No caso específico do transporte ferroviário, realmente são vários os problemas enfrentados.

Por exemplo, o presidente da MRS informa que, hoje, alguns dos principais entraves à ampliação do peso da ferrovia na matriz de transportes do Brasil estão ligados à infra-estrutura existente, à articulação entre os sistemas e as chamadas pontas, os terminais de carga e descarga. De acordo com ele, uma nova fase pós-privatização do setor ferroviário exige articulação, inteligência e investimento para superar os limites que hoje se impõem.

“Não é difícil identificar os problemas-chave e não existem grandes divergências sobre eles. A configuração histórica das ferrovias coloca as linhas dentro de aglomerados urbanos densos, em centenas de cidades brasileiras. Assim, os trens atravessam um número acima do suportável de cruzamentos rodoferroviários, as chamadas passagens de nível (só nos 1.700 km da MRS são mais de 1000!), com prejuízos para a eficiência do transporte e transtornos para a vida das comunidades. O acesso aos portos de Santos e do Rio de Janeiro se dá por dentro de favelas, cujos moradores invadiram a faixa de domínio no passado e ergueram barracos literalmente a centímetros da linha. Em São Paulo, justamente no Estado que lidera a produção industrial brasileira, a travessia da região metropolitana é outro grande nó, onde os trens de carga não apenas estão dentro do núcleo urbano, como ainda compartilham as linhas com composições de transporte de passageiros”, diz Fontana Neto.

Continuando, ele informa que o desestímulo ao setor e a ausência de foco na diversificação de cargas e na conquista de novos mercados, a distância de clientes potenciais, características marcantes da fase pré-desestatização, definiram um panorama em que a infra-estrutura é muito pouco atrativa para a chamada carga geral. A ausência de terminais adequados e

Terminais são importantes na integração dos modais

QUANDO SE ABORDA O TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE CARGAS, não pode ser deixado de lado a importância dos terminais multimodais no desenvolvimento, implantação e execução da logística deste tipo de transporte.

“Fundamentalmente, os terminais multimodais são o elo de ligação do transporte ferroviário com os demais modais, principalmente o rodoviário e o marítimo. Através deles é possível coletar qualquer mercadoria em caminhões na região em seu entorno, efetuar o transbordo para uma composição ferroviária e transportar diretamente a um terminal portuário. O inverso também é verdadeiro. Isto confere sobremaneira maior segurança à logística, com melhoria na qualidade do transporte e com custos atrativos.”



A afirmação é de Gilson Aparecido Pichioli - gerente do terminal rodoferroviário da Transporte e Comércio Fassina, localizado na cidade de Jundiá, SP. O Grupo Fassina é formado pelas empresas Transporte e Comércio Fassina e Armazéns Gerais Fassina, com matriz localizada na cidade de Santos e perfazendo um total de 17 filiais espalhadas estrategicamente pelo Estado de São Paulo. “O Grupo Fassina, que acredita no transporte ferroviário, investe neste segmento e atualmente opera quatro terminais rodoferroviários localizados nas cidades de Jundiá, Hortolândia, Caçapava e Santos (Alemoa), vindo a tornar-se um diferencial

de mercado, uma vez que proporciona a interiorização dos contêineres”, diz Pichioli.

Referindo-se ao que precisa ser feito para promover uma maior integração do ferroviário com os outros modais, ele diz que os terminais multimodais (rodoferroviários) devem investir continuamente na ampliação e na melhoria de suas operações em complemento e paralelamente ao transporte ferroviário, visando oferecer sempre a melhor opção logística ao cliente.

Quanto à ferrovia – ainda segundo o gerente -, os investimentos na aquisição de locomotivas, vagões e manutenção da via permanente deverão continuar para permitir o atendimento à demanda cada vez mais crescente desse transporte.

eficientes desafia a todos: clientes, operadores logísticos, transportadores e governo. “O ritmo lento do processo de modernização dos portos é outro limitador grave, especialmente na interface da nossa economia com o mundo exterior”, diz ele.

Para Fontana Neto, a nova fase da história da ferrovia no Brasil passa pela superação destas barreiras. E, para isso, é preciso investimento. “Investimento em obras que solucionem os gargalos nas travessias dos centros urbanos. Investimento na segregação das linhas de carga e na construção do Ferroanel, para equacionar o grave problema da transposição da Região Metropolitana de São Paulo. Investimentos em terminais inteligentes que favoreçam a prática efetiva de relações intermodais que atendam às necessidades dos clientes. Investimento nos portos. Investimentos sociais na solução dos conflitos decorrentes das passagens de nível e da ocupação das faixas de domínio das ferrovias”, diz ele.

E, para que estes investimentos fundamentais se viabilizem, é indispensável a participação e articulação de todos os setores envolvidos, inclusive o Governo. Além disso, os investimentos privados no sistema ferroviário podem ser potencializados desde que sejam criadas condições adequadas para

sua realização. Os investimentos na infra-estrutura ferroviária têm longo prazo de maturação e de retorno e, por isso, exigem condições especiais de financiamento. É necessário criar linhas de crédito específicas, com prazos e juros adequados às características do investimento ferroviário.

“As ferrovias vão continuar trabalhando e crescendo. Os problemas hoje ainda existentes estão sendo superados. O crescente debate sobre os desafios apontados anima a acreditar nas reais perspectivas de passarmos do diagnóstico à ação. Há disposição para o trabalho e muita vontade de acertar. Governo, empresas de transporte, clientes, operadores logísticos, neste momento, devem ser fundamentalmente parceiros na construção da solução. É isto que o país espera de todos nós”, completa o presidente da MRS.

Para Soares, da ITRI, os principais problemas do setor também estão concentrados na falta de desenvolvimento da infra-estrutura ferroviária no País - o que

requer, na maioria dos casos, um “alto” investimento, para um retorno a longo prazo, o que acaba gerando cautela dos investidores.

Outro problema, ainda de acordo com o diretor da ITRI, é a falta de vontade política para investimentos em infra-estrutura no setor ferroviário (com recursos públicos). “Para completar, segundo o que nos parece, legalmente a administração pública não poderá utilizar recursos financeiros oriundos de pagamento das parcelas de arrendamento de tais concessões ferroviárias para projetos de investimentos de infra-estrutura para estes mesmos contratos de concessão, pois este fato provavelmente geraria uma ação pública. Nesse contexto, e por outras razões, as concessionárias ferroviárias, com a expectativa de uma possível participação do Governo, acabam gerando uma morosidade estratégica para alguns investimentos no setor, por exemplo, no aguardo de uma aprovação de propostas como a PPP (Parceria Público Privada).”

Segundo Soares, referindo-se ao que precisaria ser feito no Brasil para incentivar o maior uso do transporte ferroviário de cargas, como premissa básica, a regulamentação do tráfego mútuo entre as concessionárias deve ser trata-

Cargomax
NIVELADORES DE DOCS PARA TODAS AS APLICAÇÕES FABRICADOS COM TECNOLOGIA LIFT DESDE 1971.

PRODUTOS:
Nivelador de Doca Embutido
Nivelador de Doca Basculante
Nivelador de Doca Avançado
Plataforma Elevatória
Doca Móvel de Carga
Nivelador de Doca Portátil

CARGOMAX EQUIPAMENTOS INDUSTRIAIS LTDA
Rua Benedito de Aguiar, 436 - Chácara Rio Helvênia
CEP: 05551-800 - Duque de Caxias - RJ - Telefone: (21) 2676-3560
Site: www.lift.com.br - E-mail: cargomax@cargomax.com.br

III Encontro de Logística Esmena 2004

Este evento você não pode perder

Dias: 23 e 24/06/2004
Local: Hortolândia - Campinas



“Este tipo de evento é uma grande chance para estar mais perto de seus atuais e futuros clientes”
Mário Miranda - Nacco

“Trata-se de um momento de encontro entre profissionais do setor, tomadores de decisões de investimento, formadores de opinião (...) e tudo isso em um ambiente agradável. A Esmena e a Gonverri abrem suas portas para fazer da nossa casa a casa do cliente”
Daniel del Campo Alvarez, diretor da Esmena



“O principal motivo de ter participado do evento foi acompanhar as inovações da área de logística, bem como aproveitar a oportunidade de conhecer a Esmena”
Luiz Cássio Ferrari, coordenador de logística da Unilever Brasil



Rua dos Pinheiros, 234 - Sala 2 - Jardins - São Paulo
Cep.: 05422-000 - Tel.: (11) 3062-7862
www.vmarketing.com.br



da com mais prioridade entre as autoridades competentes. Esse aspecto é relevante, pois não requer investimento imediato, apenas vontade política entre as concessionárias para tornar a ferrovia mais competitiva em relação ao modal concorrente. De forma concomitante, são necessários investimentos de infra-estrutura também em ramais ferroviários dentro da zona primária dos Portos, para evitar custos de transbordos em zonas secundárias fora do Porto - o que acaba encarecendo o produto e, portanto, inviabilizando qualquer logística de transporte ferroviário.

“Esse simples pleito, uma vez atendido, eliminaria muitos gargalos, pois alguns terminais portuários não possuem ramais ferroviários



Fontana Neto, presidente da MRS Logística: “As ferrovias vão continuar trabalhando e crescendo”

compatíveis com a necessidade de área estática em zona primária (áreas arrendadas) para receber vagões de seus clientes, gerando, por consequência, grandes congestionamentos e conflito de movimentação entre modais nas áreas adjacentes destes mesmos terminais”, diz o diretor da ITRI.

Ainda segundo ele, é de conhecimento do setor ferroviário que, por muito tempo, existiu uma inércia de investimentos em ramais ferroviários dentro dos portos. Hoje, repete-se o mesmo comportamento por parte dos terminais privados de zona primária. “Diante desse cenário, por cautela, e na maioria das vezes, o usuário do modal ferroviário entende tais problemas como descaso e acaba perdendo o interesse em utilizar a ferrovia na logística de transporte, evitando projetos diretamente com as concessionárias ferroviárias”, completa. ■

Equipamentos

Zeloso fornece monta-cargas para plataforma da Petrobras instalada no mar

Este equipamento segue os padrões de acabamento e aplicações para o trabalho (off-shore), pois seu tempo de exposição à maresia é de 100%.

Em consórcio com a Promon, a ABB e a Petrobras, a Zeloso desenvolveu uma mesa/monta-cargas para a Plataforma P 33, para extração e refino de petróleo, que será instalada no mar, a uma distância de 150 km de Macae, Rio de Janeiro.

Desenvolvida para receber toda a carga destinada à plataforma, como alimentos, componentes de



manutenção, peças, etc., a mesa/monta-cargas tem capacidade para 1 500 kg e será instalada na proa da P 33, permitindo elevação em altura de até 8 m.

“Este equipamento segue rigorosamente os padrões de acabamento e aplicações para o trabalho (off-shore), pois seu tempo de exposição à maresia é de 100%. Além disso, foi considerado que a distância da área de trabalho dificulta a manutenção do equipamento, uma vez que o mesmo encontra-se em mar aberto”, revela Luís Humberto Ribeiro, diretor comercial da Zeloso.

Ainda segundo ele, os painéis do equipamento são de aço inox, e seus integrantes, como chapas, pintura, acionadores hidráulicos, componentes elétricos e cilindros, foram todos certificados. ■

Transportes

Americana assume operações da Águia Branca no Sudeste

Especializada no transporte rodoviário de cargas, a Transportadora Americana – TA incorporou as operações de cargas fracionadas do Grupo Águia Branca nos estados do Espírito Santo, Rio de Janeiro, Minas Gerais e São Paulo.

Com a aquisição, a TA assumiu as filiais de Cariacica na Grande Vitória, Linhares, Colatina e Cachoeiro do Itapemirim no Espírito Santo e as filiais de Nova Friburgo e Petrópolis no Rio de Janeiro. Com isso, 100% dos colaboradores e agregados da Águia

Branca Cargas - que decidiu interromper suas atividades no segmento no final de 2003 - foram absorvidos nos dois estados, além de parte dos colaboradores de São Paulo.

Conforme Luiz Carlos Pozzer Rosa, diretor comercial da TA, a “aquisição significa uma oportunidade ímpar para consolidação operacional e expansão dos negócios da empresa na região. Esperamos um importante incremento no faturamento, já que estaremos proporcionando aos clientes a continuidade da prestação de serviços, nas mesmas condições comerciais e operacionais, mantendo toda a equipe de vendas para dar a assistência necessária”.

Rosa destaca, ainda, que a TA deve operar nas novas filiais com equipamentos, pessoal e instalações vindos da Águia Branca Cargas, além de investir em tecnologia de informática e comunicação e veículos próprios, devidamente identificados para a realização do trabalho. ■

TI

Arcadian lança soluções para logística portuária

O prazo para adaptação dos sistemas ao AD-2 termina em novembro deste ano.

Arcadian, empresa brasileira especializada em tecnologia da informação para o setor portuário, acaba de lançar duas soluções em TI para logística portuária: os softwares Previne e Documentação Portuária.

O Previne é um sistema repositório que atende ao artigo 4º do Ato Declaratório nº 2 (AD-2), editado pela Receita Federal em 29 de setembro de 2003 - o AD-2 especifica os requisitos técnicos e formais e os prazos para implantação de sistemas informatizados de controle aduaneiro domiciliar e de recintos alfandegados ou autorizados a operar com mercadorias sob controle aduaneiro. O prazo para

adaptação dos sistemas ao AD-2 termina em novembro deste ano.

Já o artigo 4º do Ato Declaratório estabelece que todas as correções e alterações realizadas pelo sistema de controle devem ser tratadas como um novo registro, derivado do original. Assim, os registros de entrada ou de saída de mercadorias, físicas e fiscais, e os registros de acesso não podem ser eliminados pelo sistema de controle.

Segundo Gustavo Mourão, diretor da Arcadian, para garantir que a performance do sistema existente não seja afetada pelo acúmulo de dados, o “Previne atua independentemente do sistema original, armazenando em uma área distinta os registros que, por determinação da Receita, não podem ser apagados”.

Já o Sistema de Documentação Portuária permite a criação, manipulação e gerenciamento de documentos relativos a navios, nos processos de exportação e importação. O sistema também gera documentos de despacho da embarcação para liberação do navio. ■

Rápidas

Lançado "Centro de Excelência em Logística e Transportes"

A Fundação UNIBAN e a Escola de Logística lançaram, em São Paulo, o "Centro de Excelência em Logística e Transportes". A instituição pretende reunir a comunidade do segmento e desenvolver atividades para o benefício da mesma, tendo já desenvolvido cursos de pós-graduação/graduação/qualificação profissional em gestão de empresas de logística e transportes e o senso logístico, levantando dados sobre a atividade no Brasil e na América. Também será promovido um convênio científico, com o objetivo de desenvolver estudos em associação com as demais instituições de representação do mercado, para parametrizar informações de relevância e de necessidade estratégica.

Paletrans fecha mais um acordo de exportação

A Paletrans, especializada em empilhadeiras manuais, e a Pramac, fabricante europeu de transpaletes manuais, fecharam, em novembro último, mais um acordo para fornecimento de 1100 empilhadeiras brasileiras modelo LM, nas suas versões para 1000 e 500 kg. As máquinas possuem selo de qualidade da Comunidade Européia e são comercializadas com o nome de MX8, porém são o mesmo equipamento comercializado no mercado nacional.

Linde renova frota do Grupo Santa Gertrudes

A Linde – especializada na fabricação e comercialização de equipamentos de movimentação e armazenagem – acaba de renovar a frota de armazenagem e estocagem do Grupo Santa Gertrudes, com a venda de seis novos modelos de empilhadeiras a diesel. O Grupo Santa Gertrudes é um dos maiores fabricantes de revestimentos cerâmicos, como pisos e azulejos.

BROCKVELD

**Brockveld,
10 anos
em
movimento
contínuo.**

Quando o assunto é movimentação de cargas, a Brockveld é especialista. Afinal, são 10 anos dedicados a atender diversos segmentos: aeroportos, autopeças, automobilísticas, calçados, eletrodomésticos, frigoríficos, indústria alimentícia, leite e derivados, logísticas, metalúrgicas de transformação, postal, granéis, etc.

Toda experiência e diversidade de atuação fazem da Brockveld a mais indicada para movimentar a carga em sua empresa, seja ela pequena, média ou grande.

Chame a Brockveld ela tem a solução perfeita para movimentar os seus negócios.

www.brockveld.com.br

Parcerias de Sucesso



Automação

Implantação do PIF deve incrementar uso de código de barras

A implantação definitiva do PIF - Sistema de Produção Integrada de Frutas deverá impulsionar a venda de equipamentos de leitura e impressão de etiquetas de código de barras, além do software que controla os dados gerados e de-

mais insumos, em cerca de 25% ainda esse ano.

A estimativa é do especialista da área, o engenheiro Fábio Grossmann, diretor da Facislito, fabricante e distribuidora de produtos para o setor, e autor do livro “Código de Barras – da Teo-

ria à Prática”, editado pela Nobel.

De acordo com ele, a nova certificação, que é exigida desde 2003 pelos Estados Unidos e por vários países da Europa para a comercialização de frutas como maçã, uva e pêssego, acarreta um ganho de qualidade para toda a

sociedade quanto à inocuidade alimentar e rastreabilidade das frutas temperadas. “A partir de 2005 o mesmo será exigido para todas as espécies de frutas e, por esse motivo, o governo brasileiro está propondo o Sistema de Produção Integrada de Frutas – PIF”, diz ele, acrescentando que, atualmente, o pêssego produzido no sul do país já é rastreado, desde a plantação até o consumo, e a maçã está caminhando para isso também.

O Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA) propõe o PIF, através das Instruções Normativas do INMETRO, de 31 de julho de 2002. “A pro-

posta tem como diretrizes, a sustentabilidade ambiental, saúde humana, fatores sociais, viabilidade econômica, avaliação da conformidade e rastreabilidade. Trata-se, no entanto, de um sistema de adesão voluntária de produtores e empacotadores, os packing house.

“Para que o produtor ou empacotador identifique exclusivamente seus produtos com as informações de rastreabilidade, ele deve utilizar as numerações do sistema EAN.UCC – que já estão disponíveis – como é utilizado nos demais produtos do varejo – só que os números serão colocados nas caixas e paletes”, completa Grossmann. ■

RapiDEZ

Em 2004, a Intermodal South America faz 10 anos. Sua empresa não pode ficar de fora do maior evento de comércio exterior e logística internacional em todo o mundo.

Mas seja rápido. A menos de um ano para a próxima feira, mais de 70% dos espaços já estão comercializados. Todos estão em busca de um público formado em sua grande maioria por embarcadores de cargas internacionais e profissionais do setor, que aproveitam a oportunidade para a realização de novos negócios e o intercâmbio das últimas tendências e tecnologias do mercado.

2 a 4 de junho
Centro de Exposições Imigrantes
 Rodovia dos Imigrantes, km 1,5 • São Paulo • SP

INTERMODAL
 south america
 o melhor em logística internacional e comércio exterior num único evento

Mostre rapidez, garantindo o quanto antes um lugar para sua empresa. Seja um dos expositores da 10ª Intermodal. Estandes a partir de 16m²

Informações: www.intermodal.com.br
 e-mail: sac.intermodal@dnigwm.com.br
 tel.: (11) 3815 9900 / fax: (11) 3814 9473

Sponsors: dnigwm media, MARTINS, ceol, Global, Georgia Ports Authority, MARIMEX, TANKPOOL

LogWeb

Quem exige qualidade, informação, credibilidade, conteúdo, inovação, acha no Jornal LogWeb.

Para anunciar

ENTRE EM CONTATO COM NOSSO DEP.COMERCIAL:

Escritório: Tel.: (11) 3081.2772
 Nextel: (11) 7714.5379
 ID: 15*7582

Comercial: Nextel: (11) 7714-5380
 ID: 15*7583

e-mail: comercial@logweb.com.br

Endereço: R. dos Pinheiros, 234
 São Paulo — SP — 05422-000



Rápidas

Timelog lança serviço de entrega fracionada em Vitória

A Timelog, operador logístico que mantém um centro de distribuição em Vitória, ES, acaba de implantar o seu serviço "last mile", que é dirigido principalmente a transportadoras, atacadistas, varejistas e empresas de e-commerce que necessitam distribuir cargas fracionadas na região da Grande Vitória. "A transportadora pode descarregar as mercadorias transportadas por grandes distâncias no centro de distribuição da Timelog, onde as cargas são desconsolidadas e separadas para distribuição fracionada. A Timelog encarrega-se da entrega ao destino final na grande Vitória", informa o executivo da Timelog, Edgard Brito.

TNT fecha contrato de 25 anos com o governo do Reino Unido

A TNT do Reino Unido fechou um acordo de 25 anos com o governo britânico, para arquivar e armazenar 12 milhões de arquivos, alguns da Primeira Guerra Mundial. Um projeto inicial de dois anos para catalogar eletronicamente todos os documentos já está sendo executado. A empresa ficará responsável por estocar milhões de documentos e registros de pessoal, que ficarão em um prédio que está sendo construído especialmente para isso, no centro da Inglaterra. Além dos registros do Ministério da Defesa, a TNT vai proteger documentos relacionados a outros departamentos do governo, incluindo o Departamento de Comércio e Indústria e o Serviço de Promotoria da Coroa. O contrato também inclui materiais da Polícia Metropolitana.

Etiquetas inteligentes

Unilever inicia projeto pioneiro

Em parceria com a Seal e a Exel Logistics, a Unilever Brasil – que atua no mercado através de três divisões operacionais, higiene e beleza, alimentos e sorvetes, e tem entre os seus produtos marcas como OMO, Dove, Lux, Lipton, Hellmann's, Kibon, Arisco e Knorr Cica – deu início ao projeto-piloto para implementação de etiquetas inteligentes nas operações da fábrica de Indaiatuba e no centro de distribuição de Louveira, ambos no interior do Estado de São Paulo.

Segundo comenta Leonardo Rubinato Fernandes, gerente de Projetos de Distribuição e Customer Service da Unilever, a iniciativa torna a empresa a primeira no ramo de higiene e beleza a operar com a tecnologia na América Latina, "o que poderá trazer ganhos de

até 12% em produtividade na distribuição dos produtos da Divisão de Higiene e Beleza nas operações já citadas".

Fernandes informa que o projeto-piloto passará a operar desde a linha de produção de Indaiatuba até a expedição em Louveira a partir de abril – a Unilever possui 15 plantas fabris localizadas nos Estados de São Paulo, Goiânia, Minas Gerais e Pernambuco. "Serão etiquetados cerca de 1,5 mil paletes e instalados leitores de radiofrequência em seis empilhadeiras. Com o novo processo, a Unilever ganhará tempo no controle das mercadorias, garantindo otimização de mão-de-obra, precisão de informações e velocidade na expedição."

Para o gerente, com o término do projeto-piloto, previsto para ou-

tubro, será feita uma avaliação dos resultados. A idéia é levar a tecnologia para outras operações da Unilever. Por outro lado, ele informa que, nessa fase de testes, somente os paletes serão etiquetados.

O próximo passo será instalar as etiquetas inteligentes nas caixas dos produtos e, posteriormente, nos próprios produtos, uma vez que as estimativas são de que o custo da tecnologia vai cair no médio prazo com a adoção em massa pelo varejo e indústria.

"A expectativa da Unilever, ao introduzir a tecnologia no Brasil, é ter, no futuro visibilidade total da mercadoria desde a fábrica até o ponto-de-venda, o que permitirá maior eficiência e rastreabilidade da cadeia de distribuição até o consumidor final, além de redução de custos para todos os elos", completa Fernandes.

Ele também ressalta que, quando paletes, caixas e produtos receberem as etiquetas inteligentes, será possível controlar o estoque de produtos nas gôndolas dos supermercados e identificar quais locais precisam ser reabastecidos e com quais produtos. "A Unilever já fez testes da tecnologia nos EUA e na Inglaterra e a

eficiência do sistema foi comprovada. Registramos resultados animadores."

Sobre as parcerias, o gerente ressalta que a Seal foi escolhida por ser capaz de integrar o atual sistema de gestão de depósito com a solução de etiquetas inteligentes padrão EPC (ou Código Eletrônico do Produto), utilizando a tecnologia RFID de 900 MHz.

Aliás, Fernandes diz que este é o primeiro projeto na América Latina a implantar um sistema com a tecnologia RFID no padrão EPC. E, no caso da Seal, envolve o fornecimento de equipamentos de leitura RFID, controlador e etiquetas inteligentes no padrão EPC Classe 1, software Seal capaz de fazer a interface para a transferência entre a rede de leitura RFID e o sistema de gestão de depósito da Unilever, serviços de consultoria, integração, instalação e roll-out do sistema.

"Quanto à participação da Exel, pode-se dizer que foi um passo natural, pois a empresa é responsável por nossas operações logísticas em Indaiatuba e Louveira, além de ter grande interesse em participar desta iniciativa pioneira" conclui Fernandes. ■



ESMENA

QUALIDADE EM ARMAZENAGEM










Autoportantes

Porta-Paletes

Estrutura Dinâmica

Drive-In

Porta-Bobinas

Estante manual

Miniload

Metal Point

www.esmena.com

+55 19 3809 6870

esmena@esmena.com.br

O CARREGADOR UTILIZADO
PELAS GRANDES MARCAS

JLW
ELETROMAX



Carregador Série 6 Microprocessado
Carregador Série 6 com agito de Eletrólitos



Carrinhos para troca de bateria

Design moderno e tecnologia
100% nacional



- Carregadores de bateria
- Suportes para bateria
- Carrinhos para troca de baterias
- Projetos para salas de baterias
- Locação
- Manutenção

JLW Indústria de Aparelhos Eletro Eletrônicos Ltda.
Av. Pio XII, Nº 1.976 - Bairro - Porto Alegre - Capivari - SP - Brasil
CEP 13.360-000 - PABX: (19) 3491-6163
e-mail: jweletromax@jweletromax.com.br
SITE: www.ncap.com.br/jweletromax

Transportadores

Brockveld fornece sistemas para o Grande Moinho Aratu, do grupo M. Dias Branco

O Grupo M. Dias Branco investiu mais de R\$ 500 milhões na construção de um complexo industrial em Aratu, região metropolitana de Salvador, BA – o Grande Moinho Aratu (GMA) –, que envolve um moinho de trigo, uma fábrica de biscoitos e massa, um centro de distribuição, um prédio da administração e um porto marítimo para grandes graneleiros, apresentando capacidade para processar 1650 toneladas/dia.

O complexo – inaugurado em dezembro último – possui 142.185 m² de área construída, e está instalado em uma área total de 354.000 m². A Brockveld, de São Paulo, SP – empresa de soluções em logística e de equipamentos industriais –, foi a responsável pelo fornecimento de todos os sistemas para a movimentação de farinha e farelo, carregamento de big-bags, carregamento e descarregamento de navios.

De acordo com o presidente do grupo M. Dias Branco, com sede no Ceará, Ivens Dias Branco, a idéia de construir um completo industrial teve como estratégica ocupar uma parte do mercado das regiões Sul e Sudeste, considerando que, hoje, a marca é bastante conhecida no nordeste, mas não chega aos supermercados das demais regiões. “O moinho é o mais moderno do mundo, porque está dotado de alta tecnologia. Não existe nada superior”, diz o presidente.

Recentemente, o grupo comprou os negócios, no Brasil, da argentina Socma – Sociedad Macri. A negociação, estimada em cerca de US\$ 100 milhões, representou a aquisição da Adria Alimentos do Brasil, de São Paulo, SP, da Basilar, de Jaboticabal, SP, da Zabet, de Lençóis Paulista, SP, e da Isabela, de Bento Gonçalves, RS, nas áreas de massas e biscoitos, levando a M. Dias Branco à condição de líder no mercado doméstico de biscoitos e massas e de maior fabricante desse setor na América Latina.

Última geração

O Grande Moinho de Aratu utiliza tecnologia de última geração. Os equipamentos, produzidos pela indústria



Edson, diretor-presidente da Brockveld

suíça Bühler, são controlados por computadores. O conjunto de silos tem 21 unidades verticais, com altura de aproximadamente 60 m. A capacidade de armazenagem dos silos é de 80 mil toneladas de trigo. O empreendimento foi concebido para atender ao mercado da Bahia e da Região Centro-Sul do país e fornecer farinha de trigo para as fábricas da Adria, Basilar, Isabela e Zabet.

Segundo conta Edson Maurício Brockveld, diretor-presidente da empresa fornecedora dos sistemas transportadores, a atuação da mesma no empreendimento ocorreu em três fases. A primeira, no fornecimento de todo o sistema de movimentação de farinha e farelos em sacos e fardinhos, tanto para armazenagem quanto para o carregamento dos caminhões. O segundo envolveu o fornecimento do sistema de carregamento automático dos big-bags de 1 200 kg de farinha para o abastecimento das empresas do grupo em São Paulo, através de sistema de acúmulo e carregamento duplo. E a última fase, em execução, inclui o sistema de carregamento e descarregamento de navios.

No primeiro caso, são transportados 1800 sacos/h de farelo, 840 sacos/h de farinha e 300 fardinhos/h/máquina. “O sistema de transportadores de correias instalado é totalmente automatizado e abrange os 10 andares do moinho, tanto armazenando farelo quando enviado-o para as nove docas, retráteis e móveis, usadas no carregamento de caminhões e carretas. Em todos os andares a entrada e a saídas de sacos é controlada e contada pelo sistema. Além disso, é

empregado um software com supervisão, que controla o embarque, a existência de defeitos, a armazenagem e a produção”, diz Edson.

O diretor-presidente da Brockveld lembra que são 1 500 m de transportadores, com grande parte reversível, dotados, nos andares, de sistema basculante, que permite a carga e a descarga dos produtos. Quanto à supervisão, são usados três grandes conjuntos: uma rede de supervisão (Ethernet), uma rede de controle dos equipamentos de campo e uma rede ASI, para controle distribuído de motores e sensores em todos os andares. “Também são usados shuts helicoidais, os quais interligam os andares através de comportas pneumáticas controladas.”

No caso dos big-bags, Edson informa que os mesmos são transportados em carretas – 28 unidades em cada uma – e, também, em carretas Volvo duplas, capazes de transportar 56 big-bags por viagem.

“O sistema de enchimento dos big-bags é totalmente automatizado, e o carregamento de cada carreta demora apenas 45 minutos. O sistema de carregamento das carretas é por acúmulo, utilizando transportadores de roletes acionados duplos, com cerca de aproximadamente 60 m de comprimento. No final, uma ponte rolante carrega dois big-bags de uma vez e os posiciona nas carretas”, diz Edson.

Por fim, há o terminal portuário, que deve estar funcionando em setembro próximo, composto de berço de atracação para graneis sólidos e condições de embarcar até 1500 toneladas/hora de grãos de soja e descarregar até 750 toneladas/h de trigo.

“Neste caso, estamos instalando um sistema transportador com capacidade para 750 toneladas/h, que vai retirar o trigo a granel dos navios (até Panamax de 75.000 toneladas) e os levará aos moinhos. Este transportador de correia côncava totalmente enclausurado, com passagem de homem interno, operará em uma distância de aproximadamente 1.200 metros e terá oito segmentos, sendo o maior com 230 m”, completa o diretor-presidente da Brockveld. ■

Evento

VL Promove III Encontro de Logística-Esmena

A VL Assessoria de Marketing estará promovendo, nos dias 23 e 24 de junho, no período das 13 às 18 horas, o III Encontro de Logística-Esmena 2004. O evento acontecerá nas dependências da Esmena do Brasil, empresa fabricante de estruturas de armazenagem localizada em Hortolândia – Campinas, em São Paulo.



Este Encontro de Logística-Esmena terá o mesmo foco dos demais, ou seja, apresentação de equipamentos e serviços voltados aos usuários de logística. E também será integrado por palestras de interesse do público consumidor de logística, ministradas por palestrantes de renome, e pela entrega do Prêmio Esmena de Melhor Solução Logística e do Prêmio de Melhor Instalação Esmena. Além disso, o evento, que será aberto ao público em geral, através de inscrições confirmadas, incluirá visitas às fábricas da Esmena e da Gonvarri - fornecedora de aço e também integrante do Grupo da Esmena.

Integração

“A VL Marketing procura estar sempre atenta com as tendências do setor de logística, suas necessidades e rumos. Neste sentido, prospectamos o mercado na busca de opções adequadas e inovadoras para oferecermos aos nossos clientes/parceiros. O Encontro de Logística-Esmena já é uma realidade. Reunimos, num só ambiente, fornecedores e consumidores de logística no intuito de facilitar o intercâmbio tecnológico e comercial e aproximar as

empresas”, diz Paulo Pinheiro, diretor da VL Assessoria de Marketing.

Ele lembra que, no encontro realizado no ano passado, participaram, como expositores, algumas das mais representativas empresas do setor de logística, como Yale, Hyster, Nautika, Interrol, Still do Brasil, Easy Tec, Engenpower, Matra do Brasil e Grupo Moura, além da Nextel. “Muitos foram os benefícios alcançados pelas empresas que participaram como expositores dos encontros anteriores – o intercâmbio entre empresas e profissionais do segmento de logística é o maior deles. Também podem ser listados a exposição das marcas e produtos, as novidades, as novas tecnologias, os cases e as palestras, além da aproximação entre propensos clientes e fornecedores. Também foram concretizados alguns negócios, mas, no entanto, entendemos que não é este o principal objetivo do evento, que insiste em ser um Encontro, e não uma Feira de Logística”, explica Pinheiro.


O diretor da VL também destaca que serão incluídas algumas novidades nesta terceira edição do Encontro de Logística-Esmena. “Terminado o encontro de 2003 realizamos uma pesquisa

com todos os expositores e com um grande número de visitantes, e o resultado serviu de base para as mudanças implementadas para este ano de 2004, as quais fazem parte da estratégia da VL de buscar sempre a formatação para melhor atender às expectativas dos participantes. Por hora, posso adiantar que o evento deste ano será realizado em dois dias simultâneos, a área onde serão montadas as estruturas também mudará de local, a cobertura da mídia será ampliada e novos participantes já confirmaram presença. O público, que nos anos anteriores ficou limitado as 300 primeiras confirmações, será aumentado para 500 pessoas por dia, respeitando-se, ainda, a ordem de reserva e a confirmação dos convites. Estaremos disponibilizando em breve, no nosso site www.vlmarketing.com.br, o formulário próprio para cadastramento dos visitantes. Por último, e também importante mudança, é que, diferentemente dos anos anteriores, e devido ao número de consultas recebidas, estamos abrindo a oportunidade de patrocínio para pontos e produtos inseridos na programação e na estrutura do evento.”

Pelo seu lado, Daniel Del Campo Alvarez, diretor geral da Esmena do Brasil, diz que o objetivo da sua empresa em apoiar este encontro é reunir os principais fornecedores do mercado com os maiores clientes do setor e fazer deste dia, um encontro anual inevitável.

Para Alvarez, os resultados alcançados pela Esmena e pelos participantes dos dois encontros já realizados foram de grande repercussão. “Os participantes obtiveram grande quantidade de informações valiosas para cada um deles. Os clientes puderam ver novas soluções para suas necessidades, os expositores conseguiram exibir aos clientes suas soluções de maneira diferenciada e a Esmena pôde mostrar o que tem de melhor, que é sua capacidade industrial. O benefício dos clientes, expositores e palestrantes se reflete diretamente no benefício da Esmena.”

Realmente, Pinheiro, da VL Marketing, destaca que não poderia deixar de declarar a importância da empresa anfitriã no Encontro de Logística-Esmena. “Todo este sucesso não seria possível sem a participação incondicional desta empresa que assumiu importante lugar no cenário industrial do Brasil. Abrir sua unidade em Hortolândia – Campinas e acreditar neste projeto desde a sua primeira edição faz da Esmena do Brasil tão responsável pelo seu sucesso quanto a VL Marketing. Quando uma parceria produz frutos como estes que colhemos desde o ano de 2002, podemos dizer que estamos no caminho certo.” ■




10 Retrak[®] anos

Locação de Empilhadeiras

Venda de Empilhadeiras Elétricas e a Combustão

Terceirização de Frotas

Peças



www.retrak.com.br
(55 11) 6482-2288

Notícias SEMANAIS

NO PORTAL:
www.logweb.com.br

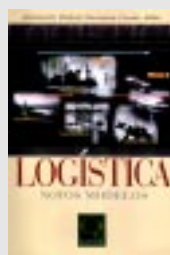


Você sabia que toda semana são inseridas novas notícias no portal www.logweb.com.br (em "Últimas Notícias"), independentes das publicadas no jornal? São notícias relacionadas aos fatos importantes da semana, e que "vão para o ar" toda quinta-feira. Neste mesmo dia também são incluídos novos artigos no portal – em "Artigos" –, escritos pelos mais importantes profissionais, tanto do setor como da área de Recursos Humanos.

Se você quiser receber um e-mail informando sobre as notícias e os artigos que estão no site, cadastre-se em "Clique aqui para receber, gratuitamente, o jornal e informativos LogWeb por e-mail".

Fique por dentro do que acontece no mundo de logística através do jornal impresso e do portal LogWeb – a multimídia a serviço da logística.

Livro



Logística – Novos Modelos
Autor: Armando Oscar Cavanha
Editora: Qualitymark
Nº Páginas: 180
Informações: 0800-26 3311
(ligação gratuita)
quality@qualitymark.com.br

Esta obra aborda vários temas ligados ao assunto, e que devem ser debatidos e adaptados para os diferentes ambientes da logística de suporte ou de negócios – segundo o autor, "a vinculação sinérgica entre cadeia produtiva e fluxo logístico produz competitividade diferencial em um mundo em que pequenas margens de ganho podem significar sobrevivência". Entre os temas abordados estão gestão em nó de rede logística, supply chain e alianças estratégicas, sistemas de informação em logística, a logística reversa, as e-tecnologias e o user chain ou demand chain. Cavanha também apresenta um metodologia para estudo de caso, aponta as tendências em logística e apresenta uma espécie de glossário de termos relacionados ao assunto.

Catálogos

Consultoria em logística



O catálogo da Vantine Consultoria enfoca as atividades da empresa, dividindo-as em estratégia logística, auditoria logística, planejamento industrial/plano diretor e tecnologia & sistemas. Também enfoca as áreas de atuação, incluindo serviços, consultoria de processos e de TI, auditoria logística, eventos e ensino, além da abrangência das suas atividades e os tipos de clientes.
Fone: (11) 3151.6090

Serviços portuários



A Atsei está completando 25 anos de atuação na movimentação de mercadorias de exportação e de importação, envolvendo-se operacionalmente desde a retirada da carga nas fábricas/armazéns até a efetivação do embarque/desembarque, principalmente de produtos sólidos a granel de origem vegetal. A literatura da empresa esmiuça estes serviços, bem como o de supervisão de qualidade de produtos.
Fone: (13) 3222.8380

Próxima edição:

Adequação de estanterias e empilhadeiras

Este será o tema da matéria principal da próxima edição do jornal LogWeb.

Ouviremos especialistas que estarão indicando os fatores a serem considerados quando da criação de áreas com estanterias e como fazer para adequá-las ao uso com empilhadeiras.

Mas, outras matérias também integrarão o LogWeb 25, todas fundamentais para os profissionais do setor.

Envie catálogos, releases, artigos e sugestões para jornalismo@logweb.com.br

Para Anunciar

ENTRE EM CONTATO COM NOSSO DEP.COMERCIAL:

Escritório: Tel.: (11) 3081-2772 e
Nextel: (11) 7714.5379
ID: 15*7582

Comercial: Nextel: (11) 7714-5380
ID: 15*7583

e-mail: comercial@logweb.com.br



A Assitência Técnica que você precisa está aqui.



- Peças
- Serviços
- Equipamentos novos e usados
- Locação

Elétrico e Combustão



Serviço Autorizado

Agora você já sabe onde ir. **Movelev**

Av. Guarulhos 1573 - Vila Augusta
Cep: 07025-000 - Guarulhos - SP
Tel / Fax: (11) 6421-4545
E-mail: movelev@uol.com.br

R. Ângelo Paschoal de Marco, 61
Vila Galvão - Caçapava/SP 12.286.200
Tel.: (12) 3655-1513
E-mail: movelev.vale@uol.com.br

Sitra2000 (TMS Transportation Management System)

"O Sistema de Gestão para Transporte que o mercado aguardava".

Desenvolvido por quem realmente
conhece sua operação de transporte!

- ✓ Filiais totalmente integradas
- ✓ Comunicação automática não necessitando de interferência humana
- ✓ Banco de Dados Relacionais como: Oracle, SQL e Firebird.



Agende um apresentação para conhecer o que há de melhor
em TMS e Tecnologia.

Aleff Sistemas Ltda.
"Você cuida de seus Negócios e nós cuidamos de sua Tecnologia".

Rua Dr. Gastão Vidigal, 152 - Guarulhos - SP - Fones: (11) 6440-7758
www.aleff.com.br
atendimento@aleff.com.br

Agenda

Abril 2004

Logística Avançada
Período: 2 e 3 de abril
Local: São Paulo – SP
Realização: CETEAL
Informações:
www.ceteal.com
Fone: (11) 5581.7326

Estratégia de Serviço na Logística
Período: 14 e 15 de abril
Local: Rio de Janeiro – RJ
Realização: Cel-Coppead/UFRJ
Informações:
www.cel.coppead.ufrj.br
Fone: (21) 2598.9812

Planejamento e Controle de Estoques
Período: 14 e 15 de abril
Local: São Paulo – SP
Realização: IMAM
Informações:
www.imam.com.br
Fone: (11) 5575.1400

Administração de Frota de Veículos
Período: 15 e 16 de abril
Local: São Paulo – SP
Realização: CETEAL
Informações:
www.ceteal.com
Fone: (11) 5581.7326

Inspeção e Recebimento de Materiais
Período: 19 e 20 de abril
Local: São Paulo – SP
Realização: IMAM
Informações:
www.imam.com.br
Fone: (11) 5575.1400

Contratação Eficiente de Fretes
Período: 20 de abril
Local: São Paulo – SP
Realização: IMAM
Informações:
www.imam.com.br
Fone: (11) 5575.1400

Introdução à Logística
Período: 24 de abril
Local: São Paulo – SP
Realização: CETEAL
Informações:
www.ceteal.com
Fone: (11) 5581.7326

Introdução à Logística
Período: 26 de abril
Local: Rio de Janeiro – RJ
Realização: CETEAL
Informações:
www.ceteal.com
Fone: (11) 5581.7326

Gestão de Estoque – Módulo Avançado (Curso)
Período: 28 e 29 de abril
Local: Rio de Janeiro – RJ
Realização: Cel-Coppead/UFRJ
Informações:
www.cel.coppead.ufrj.br
Fone: (21) 2598.9812

No portal www.logweb.com.br, em “Agenda”, estão disponibilizadas informações sobre os diversos eventos do setor a serem realizados durante o ano de 2004.



Artigo

Como deverá se estruturar o mercado de serviços logísticos no futuro?

O setor automotivo tem muito a contribuir para o desenvolvimento da logística, não só pelo tamanho e importância de suas empresas, mas, principalmente, pela ousadia, pioneirismo e visão.

Há alguns anos, o setor vem se organizando no conceito de “tiers” ou camadas. Explico: ao redor das grandes montadoras estão as empresas que compõem o “tier one”, aquelas que fornecem diretamente às montadoras e que realizam a montagem de subconjuntos ou módulos, como direção, sistema de freio, motor, injeção eletrônica, etc., no qual se incluem empresas como Delphi, Visteon, TRW, Dana, Bosch, etc. Ao redor do “tier one” estão empresas fornecedoras de peças ou

de pequenos conjuntos, que constituem o “tier two”. E ao redor, fornecendo peças, tanto para o primeiro nível quanto para o segundo, estão inúmeras empresas que compõem o “tier three”. Empresas do terceiro nível podem contar, eventualmente, com fornecedores, e assim continuamente. Para cada modelo de veículo produzido, há algo entre 250 e 300 fornecedores envolvidos.

Antigamente, empresas dos diferentes níveis se relacionavam com as montadoras, tornando extremamente complexa essa logística de abastecimento, fazendo com que fosse praticamente impossível alcançar ganhos de produtividade e economias em custos.

Mudança semelhante a essa deverá ocorrer no segmento de prestadores de serviços logísticos.

O motivo será diferente, mas acredito que os resultados serão bastante semelhantes.

No centro dessa teia de relacionamentos teremos os grandes embarcadores que ainda optarem por uma gestão logística própria e os grandes operadores logísticos, na sua grande maioria empresas norte-americanas e européias. Em alguns raros casos teremos a presença dos gestores de operadores logísticos, conhecidos como 4PLs. No primeiro cinturão ao redor, compondo o “tier one”, estarão as grandes e médias transportadoras, médios operadores logísticos, empresas de tecnologia e grandes provedores de serviços logísticos especializados. Na segunda camada ao redor, formando o “tier two”, estarão pequenas e médias trans-

portadoras e diversos provedores de serviços logísticos especializados. Na periferia estarão as microempresas de transporte, caminhoneiros autônomos e outras pequenas empresas prestadoras de serviços em logística.

O que quero dizer com tudo isso é que cada vez mais será **RESTRITO** o relacionamento das empresas prestadoras de serviços logísticos com o profissional ou entidade que contrata o serviço. E isso levará a impactos consideráveis na estrutura, estratégia e cultura das empresas de logística. Mudarão o nível de cobrança, a forma de remuneração, a metodologia de avaliação de desempenho, a relação comercial, as estratégias de marketing, as margens operacionais, etc.

Mesmo que você não concorde com as idéias aqui apresentadas, esteja preparado para as mudanças no setor de serviços logísticos. Prepare-se para estar no centro ou ao redor dele. Ainda que algo aconteça apenas daqui a 2, 3, 5 ou 10 anos, comece a mudar hoje. ■

Marco Antonio Oliveira Neves

Diretor da TigerLog Consultoria e Treinamento em Logística
e-mail: marcoantonio@tigerlog.com.br

Skam Empilhadeiras
Transpaleta Elétrica - POM e PSP
- As transpaletas Skam são desenvolvidas para proporcionar maior desempenho em transportes horizontais.

- Esses equipamentos são compostos por um novo sistema de tração flutuante que se adapta a desníveis encontrados no solo, fazendo assim, com que os equipamentos sempre estejam sendo tracionados.

- A incorporação de componentes de última geração, tais como: motor e controlador SEPEX, freio eletrônico dentre outros, tornam as transpaletas Skam a melhor opção de compra do mercado.

100% Tecnologia Nacional
A sua melhor opção de compra

Av. Marginal Sul da Via Anhanguera, 780 - Três de Maio - CEP 12011-080 - Jundiaí - SP - Caixa Postal 380 - CEP 12300-870 - Fone: (11) 4582-6755 - Fax: (11) 4582-2286 - www.skam.com.br

DISTRIBUIDORES: AB Mercosul Empilhadeiras Ltda (52) 624-2631 masemp@merc.com.br, BA Vap Com. Repres. e Serviços Ltda (71) 385-1484 vapcom@vape.com.br, CEPE/SEAL/PELUM Logística Com. e Representações Ltda (81) 3488-4104 (85) 232-2759 sepepes@sepe.com.br, ES Comel Com. e Repres. Ltda (27) 3228-3958 (27) 3228-1953 comel.es@terra.com.br, GO (62) 567-2676 (62) 567-3257 mevinhas@net@ig.com.br, MA Locomat Comércio e Serviços Ltda (98) 225-1006 loka@terra.com.br, MG/GO/MT/MS/DF Movininas Comércio e Repres. Ltda (34) 3232-1410 / 4342 movininas@triang.com.br, MG Rato Com. e Serviço Ltda (31) 3372-5655 (31) 3377-5113 rato@uninet.com.br, PA Tratoaço Marut. e Peças Equip. Ltda (91) 278-9331 tratoaço@intercom.net.br, PR Empilhacenter Comércio de Máquinas (41) 367-1480 - Fax: (41) 367-3804 empilhacenter@netpar.com.br, RJ Chivato Ind. e Com. Ltda (21) 2662-2433 / 5062 chivato@ig.com.br, RS Prolineq Máquinas e Equipamentos Ltda (51) 3371-2533 prolineq@opos.com.br, São Sul (51) 3362-6120 / 6151 saesul@com.com.br, SC Controlas Com. Peças e Serviços Ltda (48) 324-1450 controlas@destravos.com.br, Marcom Com. de Peças e Serviços (47) 348-8333 marcom@terra.com.br, SP Comercial JCF (11) 3888-6777 comercial.jcf@net.com.br www.comercialjcf.com.br, Lifftech Com. Imp. Exp. Ltda (11) 5061-3531 lifftech@ig.com.br, MPN - Representações Ind. Ltda (11) 9106-2021 lufatramento@net.com.br, Arbo Com. e Representações Ltda (11) 9937-2276 arbo@net.com.br, Roberto Maschini (11) 9006-4108, Di Peruzzi Comércio e Representação (11) 9879-9534 di-peruzzi@net.com.br, Rivi Com. e Assistência Técnica (18) 3213-0878 atvcomercial@terra.com.br, Apico Engenheiros e Repres. Com. Ltda (14) 425-5133 apico@apicologistica.com.br, Elveto Movimentação e Armazenagem (16) 5071-5435 elveto@diret.com.br, Valde Milanesi (16) 9989-0433 valdemilanesi@ig.com.br, ARGENTINA HICAR S.A. (5411) 4552-3537 info@hicar.com.ar, URUGUAI SETRA S.A. - Uruguai (5082) 211-7729 logweb@adinet.com.uy

Yale®



MOVIMENTANDO A ECONOMIA DO PAÍS

**Sua empresa precisa aproveitar ao máximo
o crescimento da economia**

A **Yale** fabrica no Brasil as empilhadeiras a combustão da série Delta, de 2.000, 2.500 e 3.000 kg. E também oferece ao mercado brasileiro a mais completa linha de empilhadeiras elétricas "naturalizadas", retráteis, trilaterais, contrabalançadas ou paleteiras, com e sem torre. Juntas, elas se completam e atendem a qualquer necessidade de movimentação e armazenagem, em perfeita harmonia com responsabilidade, tradição e confiabilidade.



Com
FINAME

Brasileiríssima

Empilhadeiras a combustão da série Delta
GP 040RL/GP 050RL/GP 055RL/GP 060TL
(2.000/2.500/3.000 kg)

**A combustão ou elétrica,
Yale, a sua próxima empilhadeira!**

Naturalizada

Empilhadeiras elétricas
MR 14/16/20/25
(1.400/1.600/2.000/2.500 kg)

REDE YALE

BAUKO - SP
Tel.: (11) 3693.9339
yale@bauko.com.br

MACROMAQ - SC
Tel.: (49) 324.5200
www.macromaq.com.br

MACROMAQ - PR
Tel./Fax: (41) 334.2220
www.macromaq.com.br

MACROMAQ - SC
Tel./Fax: (48) 257.1555
www.macromaq.com.br

MAKENA - RS
Tel.: (51) 3373.1111
www.makena.com.br

TRADIMAQ - MG
Tel.: (31) 2104.8000
www.tradimaq.com.br

TRIMAK - RJ
Tel.: (21) 2598.7000
www.trimak.com.br

TRIMAK - ES
Tel.: (27) 3341.7000
www.trimak.com.br

MOVESA - BA / SE
Tel.: (71) 281.9221
yale@movesa.com.br

MOVESA - PE / AL / RN / PB
Tel.: (81) 3252.8200
yale@movesa.com.br

PROTEC - MA
Tel.: (98) 258.2367
protec@elo.com.br

PROTEC - PA
Tel.: (91) 245.0233
protec@vaz.com.br

ENTEC - AM
Tel.: (92) 647.2000
althon@entecmanaus.com.br



Yale®

Não há nada que não possamos carregar.

Para mais informações ligue (11) 5521-8100 ou visite www.yalebrasil.com.br

ISO 14001
respeitando
a natureza

ISO 9002