

J O R N A L

LogWeb

A multimídia a serviço da logística

Publicação integrante do portal www.logweb.com.br

Informe publicitário

A LINDE CONSEGUIU REUNIR UM GRUPO DE ESTRELAS NO BRASIL



BELEZA

SAIBA COMO O TRANSPÁLETE T20 BR! CONTINUA LINDO DEPOIS DE UM PESADO DIA DE TRABALHO



SONHO DE CONSUMO

R20B BR! A EMPILHADEIRA RETRÁTIL DOS SONHOS DE QUALQUER EMPRESA

NO AUGÉ

PATOLADA L14 BR!, DO MUNDO DA LOGÍSTICA DIRETO PARA A FAMA



DESTAQUE

TUDO SOBRE H20T, A NOVA QUERIDINHA ENTRE AS EMPILHADEIRAS À COMBUSTÃO

Linde
EMPILHADEIRAS
WWW.LINDEEMPILHADEIRAS.COM.BR



LogWeb

EDIÇÃO Nº 42 — AGOSTO — 2005

A multimídia a serviço da logística

Publicação integrante do portal www.logweb.com.br

Está nascendo a Pacto, uma franquia voltada para entregas rápidas

Acaba de ser anunciada a criação da Pacto, uma franquia que já conta com 110 unidades em fase de implantação. Trata-se de uma empresa especializada em encomendas rápidas que, segundo sua diretoria, pretende ser, em breve, a maior franquia de serviços do país. (Página 10)

Ryder e Scania fecham negócio envolvendo 85 cavalos mecânicos



A Ryder Logística acaba de fechar um negócio com a Scania que envolveu a compra de 85 cavalos e investimento de algumas dezenas de milhões

de reais para impulsionar sua atuação. (Página 22)

Transportadores

Terceirização e quarteirização estão entre as tendências



Ainda que com algumas ressalvas, estas práticas são apontadas como aceitáveis no setor de transporte de carga. (Página 26)

Operadores Logísticos

Serviços oferecidos trazem inúmeros benefícios

O principal é o financeiro. Afinal, com o uso das empresas desta área, as operações logísticas são compartilhadas – diminuindo custos – e não há necessidade de investir em equipamentos e mão-obra. (Página 12)



Empilhadeiras

Vale a pena fazer upgrade? Qual o custo x benefício?

Para os especialistas, vários fatores devem ser considerados para responder a estas perguntas. (Página 30)



E S P E C I A L

SHOW LOGISTICS

As novidades na área da logística

Considerando que as empresas brasileiras – pelo menos a maioria – já descobriram as vantagens da logística, o mercado tem apresentado muitas novidades nesta área. São novos equipamentos, sistemas e serviços em praticamente todos os segmentos da logística. (Página 38)

Transporte aéreo

Um modal cada vez mais usado



Fatores como incremento nas exportações e preços competitivos – dependendo do produto e do local de embarque/desembarque – fazem com que o transporte aéreo de carga tenham uma frequência de uso maior. (Página 16)

ESTE JORNAL E OUTRAS INFORMAÇÕES TAMBÉM ESTÃO NO PORTAL WWW.LOGWEB.COM.BR





DESTAQUE NO RANKING
“MELHORES E MAIORES”
DA REVISTA EXAME.



A AUTOTRAC, A MERCEDES-BENZ E A RANDON PARABENIZAM A ATLAS TRANSPORTES.



Primeiro lugar entre as empresas
do setor de Serviços de Transporte, no modal
Rodoviário de Cargas, e primeiro lugar no indicador
Liquidez Corrente, em todos os modais.

Vitórias como estas fazem parte da nossa história.

Baterias Moura em qualquer situação, é lógico, a melhor solução.



MOURA LOG

A bateria sob medida
para veículos elétricos.

A linha de baterias tracionárias Moura LOG, elementos individuais, oferece elevado desempenho nas mais severas condições de uso, especialmente as resultantes das operações em pisos irregulares e em altas temperaturas. Essa performance é assegurada pela utilização das mais modernas técnicas no desenvolvimento de seus componentes e nos processos de fabricação.

APLICAÇÕES:



- Plataformas elevatórias
- Rebocadores e veículos industriais
- Carros de golfe
- Paleteiras e empilhadeiras
- Lavadoras e varredoras de piso



MOURA CLEAN

A bateria estacionária
para altas temperaturas.

As baterias estacionárias trazem uma solução definitiva para os problemas associados à utilização de baterias reguladas a válvula (VRLA) em altas temperaturas, como também para os decorrentes da instalação de baterias ventiladas no mesmo ambiente de equipamentos eletrônicos. Esta nova família de baterias é o resultado da experiência do Grupo Moura em projeto, desenvolvimento, industrialização e assistência técnica, associado a parcerias tecnológicas com alguns dos maiores fabricantes mundiais do setor.

APLICAÇÕES:

FAMÍLIA MF

Flutuação - Energia de Emergência:

NO-BREAKS/UPS/Centrais
Telefônicas
Telecomunicações
PABX
Iluminação de Emergência e Sinalização
Subestações Elétricas
Alarmes e Vigilância Eletrônica
Hospitais



FAMÍLIA MC

Ciclos Constantes - Energia Solar e Eólica

Energia Solar
Telecomunicações
Fazendas de Energia Eólica
Bóias e Sinalização Marítima para telecomunicações e cercas elétricas
Monitoramento Remoto
Instalações Solares Fotovoltaicas.



NOVO ENDEREÇO

Av. Santo Amaro, nº 4644 - Loja 02 - Ed. Brooklin Office Center - Brooklin - São Paulo - SP - CEP 04702-000



DISK MOURA
11 5531.2800



Expediente

JORNAL LogWeb

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

Redação, Publicidade, Circulação e Administração:
Rua dos Pinheiros, 234 - 05422-000
São Paulo - SP
Fone/Fax: 11 3081.2772
Nextel: 11 7714.5379 ID: 15*7582

Redação:
Nextel: 11 7714.5381 - ID: 15*7949

Comercial:
Nextel: 11 7714.5380 - ID: 15*7583

Editor (MTB/SP 12068)
Wanderley Gonelli Gonçalves
jornalismo@logweb.com.br

Marketing
José Luiz Nammur
jlnammur@logweb.com.br

Diretoria Executiva
Valeria Lima
valeria.lima@logweb.com.br

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

Representante Comercial
RJ: comercialrio@logweb.com.br

Administração/Finanças
Luís Cláudio R. Ferreira
luis.claudio@logweb.com.br

Direção de Arte
Fátima Rosa Pereira

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

Palavra do Leitor LogWeb

"José Luís Nammur: acabo de ler sua poesia/protesto acerca do lixo (Ponto de Vista "Aonde vai parar esse lixo", jornal LogWeb 41). Concordo com o alerta. Na verdade, se não tiver um povo conscientizado e comprometido, daqui a 15 ou 20 anos vamos ficar sufocado pelo lixo. Parabéns pelo grito de guerra."

Aurize Lucas, Avon Cosméticos

"Acho extremamente oportuna a matéria "Profissionais de Logística: Ainda temos carência de especialistas?", jornal LogWeb 41. Sou um operador logístico e realmente encontramos dificuldade na hora de contratar profissionais capacitados para a função. Há dois anos, escrevi um artigo sobre o assunto, utilizando o resultado de uma pesquisa que contratamos para prospectar o mercado logístico. É impressionante como as pessoas responsáveis pela logística das empresas não têm noção do que na verdade é a logística. Neste ano, está se formando a primeira turma de Bacharéis em Administração com Habilitação em Logística no Paraná, da qual eu faço parte, sendo que entendemos como um grande começo para a criação de especialistas na área. Esperamos, assim, que a logística possa ser difundida com a abrangência que ela realmente comporta, e não apenas como transporte e/ou armazenagem. Parabéns, a publicação desta matéria é altamente louvável, para que possamos exaltar a importância de um profissional de logística preparado para o mercado atual."

Antonio Marcos Metzger, diretor Logstock Logística e Serviços

Editorial

A maior edição

Se considerarmos o número de páginas, esta é a maior edição do jornal *LogWeb*, em mais de três anos de circulação.

Isto demonstra, sem falsa modéstia, que um jornal que começou com 16 páginas, vindo a reboque de um portal que se propunha, ainda em 1999 - o portal *LogWeb* foi criado no dia 2 de março daquele ano - a dar destaque à logística como um todo, conquistou o seu lugar no segmento.

Mas, vamos nos ater a esta edição que trás, como destaque, o caderno "Show Logistics", que apresenta as novidades no setor: novos equipamentos e serviços, parcerias, atividades. Enfim, um apanhando do que acontece hoje em dia.

Outras matérias amplas que também integram esta edição, e atendem a solicitações dos leitores, envolvem os operadores logísticos, o transporte aéreo, os transportadores e as empilhadeiras.

Ao invés de nos atermos a segmentos específicos da logística, procuramos mostrar, em poucas palavras, mas com conteúdo, tudo o que acontece no setor de logística.



Wanderley Gonelli Gonçalves - Editor
jornalismo@logweb.com.br

vinigalpão® sansuy

VINIGALPÃO - Galpão estruturado com cobertura em lona de PVC de alta resistência. Composto por estrutura modular confeccionado em aço pela ARAYA DO BRASIL, com acabamento em pintura eletrostática a pó ou zincado a fogo. Possui grande capacidade de estocagem com vãos livres de 9 a 30 metros e comprimento infinito.



VINISILO - Solução em armazenamento em agronegócios. O sistema dos silos rurais Sansuy, revoluciona a concepção de armazenamento a granel, conservando por um período prolongado, com segurança e economia, a qualidade dos grãos armazenados.



vinicon® sansuy

VINICON - Contêntor flexível de grande capacidade volumétrica destinado ao transporte e armazenamento de granel, facilitando a movimentação e manuseio, transformando cargas pequenas e dispersas em volumes padronizados.



www.sansuy.com.br



www.bertolini.com.br

SOLUÇÕES INTELIGENTES EM SISTEMAS DE ARMAZENAGEM

Racks - Drive-in - Cantilever - Porta Pallets Deslizante
Auto Portante - Porta Bobinas - Porta Pallets
Push Back - Flow-Rack - Estanteria e Mezaninos



Bertolini

SISTEMAS DE ARMAZENAGEM

Bertolini S/A - Rua Carlos Dreher Neto, 890 - Fone: (54) 2102.4999 - Fax (54) 452.5313
Bento Gonçalves/RS - Brasil - www.bertolini.com.br - armazenagem@bertolini.com.br

Entrevista



Francisco Martim Megale, levando a Atlas Transportes ao sucesso

Nesta entrevista, o presidente da empresa fala, principalmente, da conquista de importante classificação no ranking “Melhores e Maiores” da revista *Exame*.

Pelo terceiro ano consecutivo em destaque no balanço da revista *Exame*, a Atlas tem se destacado no setor de transporte rodoviário/aéreo de cargas. Na classificação final do “Melhores e Maiores” de 2004 da revista *Exame*, a Atlas ficou em quarto lugar no setor “Serviços de Transporte”, atrás da Norsul (marítimo), Gol Linhas Aéreas (aéreo) e MRS (ferroviário), figurando em primeiro lugar entre as empresas de transporte rodoviário/aéreo.

Entre os indicadores analisados, a Atlas obteve ainda o primeiro lugar em “Liquidez Corrente” de todo o setor de “Serviços de Transporte”. E o seu presidente é, sem dúvida, peça importante neste contínuo sucesso.

LogWeb: Sobre o ranking “Melhores e Maiores” da revista *Exame*, o que significa para a Atlas ficar em quarto lugar no setor “Serviços de Transporte”, e em primeiro lugar em “Liquidez Corrente”?

Megale: É um orgulho para todos nós da Atlas aparecer como destaque entre as “melhores” empresas do setor de “Serviços de

Transporte” da revista *Exame*, que reúne todos os modais de transporte do mercado brasileiro. Consideramos o 4º. lugar entre todas as empresas do setor uma posição de excelência, principalmente pelo fato das primeiras empresas pertencerem a outros modais, como marítimo, aéreo e ferroviário, ficando, assim, a Atlas como a 1ª. do setor de transporte rodoviário e aéreo de cargas. O 1º. lugar em “Liquidez Corrente” demonstra a solidez financeira da empresa que foi a melhor do setor. Isso comprova a eficiência e a eficácia do modelo de gestão adotado e passa aos nossos clientes uma grande segurança e tranquilidade em escolher a Atlas como sua transportadora.

LogWeb: Quais fatores foram avaliados para se chegar a esta classificação?

Megale: A publicação “Maiores e Melhores” faz uma análise técnica das demonstrações financeiras enviadas pelas empresas, classificando-as em 20 setores e, através dos indicadores de crescimento das vendas, investimento no imobilizado, liderança de merca-

do, liquidez corrente, rentabilidade do patrimônio e riqueza criada por empregado, faz os cálculos atribuindo uma pontuação e um peso para cada um desses indicadores.

LogWeb: O que a Atlas faz para manter-se, por três anos seguidos, em destaque no balanço da revista *Exame*?

Megale: A Atlas, ao longo de seus 53 anos de existência, sempre esteve entre as líderes de seu setor devido a sua filosofia de trabalho que se pauta na excelência do atendimento ao cliente, no desenvolvimento e capacitação de seus funcionários e no cumprimento de sua responsabilidade social através de uma gestão participativa.

LogWeb: Em sua opinião, quais os maiores problemas, hoje, tanto em termos de transporte rodoviário quanto aéreo?

Megale: O setor de transporte enfrenta, ainda, nos dias atuais inúmeros problemas que afetam diretamente a sua eficiência, produtividade e competitividade, tanto no mercado interno

como externo. Dentre os principais fatores citamos a falta de investimento em infra-estrutura por parte dos governos em todas as esferas, ocasionando estradas em péssimas condições de conservação e manutenção, a insegurança no tocante aos roubos de cargas e veículos em todo o país, a excessiva carga tributária, as diversas exigências e procedimentos fiscais implantados pelos estados brasileiros.

LogWeb: Quais as soluções para a estes problemas?

Megale: Elas passam por um modelo de profissionalização baseado na competência das pessoas que dirigem os órgãos governamentais, aliado a um grande projeto nacional de política industrial e de desenvolvimento econômico que contemple todas as áreas, entre elas a logística, pela privatização das rodovias e dos portos, pela reforma das leis penais e de todo o sistema judiciário, pela reforma tributária, fiscal e política, visando reduzir a carga tributária, simplificar o número de impostos e as formas de arrecadação.

LogWeb: Particularmente, o que a Atlas tem feito para superar estes problemas?

Megale: Diante desse cenário, a Atlas tem procurado permanentemente desenvolver soluções e formas de minimizar o impacto desses problemas em seu negócio de modo a se manter competitiva no mercado, embora em muitas situações seja obrigada a investir pesado e agregar custos adicionais em suas operações, como no caso específico da segurança.

LogWeb: Quais as perspectivas da Atlas em relação ao transporte rodoviário e aéreo no Brasil?

Megale: As perspectivas em relação ao setor de transporte rodoviário e aéreo são promissoras, à medida que a economia do país cresce e aumenta a sua participação no mercado externo, ampliando, assim, o potencial do nosso mercado, tendo em vista as dimensões continentais do Brasil.

LogWeb: Faça uma análise comparativa destes dois transportes: custos de cada um, vantagens, desvantagens, complementação, etc.

Megale: Os dois modais são importantes para atender as necessidades específicas de cada segmento da economia, sendo que, em muitos casos, se complementam em razão das grandes distâncias entre as regiões produtoras e o mercado consumidor. O transporte aéreo possui um custo elevado, muitas vezes superior ao do rodoviário, motivo pelo qual é utilizado no transporte de produtos de alto valor agregado, perecíveis e em situações onde a entrega precisa ser realizada num curto espaço de tempo por questões estratégicas e comerciais. ■

Atenção!

LogWeb

A multimídia a serviço da logística

Na edição especial de Setembro vamos focar os operadores logísticos/transportadores (como escolher) e softwares para gerenciamento de frotas e rastreadores.

Você tem que participar.

Apoio:



Para anunciar, entre em contato: 11 3081 2772 - 11 7714 5379
Comercial Nextel: 11 7714 5380 ID:15*7532 - e-mail: comercial@logweb.com.br

Rápidas

VastBesth fornece equipamentos de armazenagem vertical

O Lean-Lift, da Hanel GmbH da Alemanha, comercializado pela VastBesth, é um equipamento de armazenagem vertical (Shuttle) para diferentes tipos de peças. Atua pelo princípio linear, onde cada bandeja de depósito é movimentada até o ponto de retirada através de unidade elevadora, tudo gerenciado através de comando com funções logísticas. Possui estrutura em perfis-guias soldados com posicionamento a cada 75 mm, unidade de elevação (elevador) acionada por quatro correntes pretensionadas, proporcionando posicionamento perfeito da unidade a longo prazo, sensores de posicionamento duplo do elevador, sistema de segurança para o operador com quatro fotocélulas com monitoramento contínuo, verificando sua funcionalidade, processador com capacidade de até 10.000 artigos e teclado alfanumérico com teclas individuais.

Yok Equipamentos fabrica carrossel vertical

O armazenador dinâmico no sistema carrossel da Yok Equipamentos, no modelo vertical, responde às necessidades de armazenagem, controle e alcance de materiais nos setores de estoque, linhas de montagens, distribuições e classificações, entre outros. As prateleiras sustentadas por uma estrutura compacta comportam contenedores plásticos, aramados ou suportes, entre outros modelos apropriados ao tipo de material a ser armazenado. Operado por processo manual ou computadorizado, permite uma interligação com o Sistema Centralizado de Processamento de Dados, podendo operar de forma integrada, mais que um carrossel.

Bauko

Nº 1 NA LOCAÇÃO E TERCEIRIZAÇÃO DE EMPILHADEIRAS NO BRASIL



**Coincidência? Não, competência
para reunir qualidade e eficiência.**



A Bauko é hoje paradigma na locação e terceirização de empilhadeiras no país. Um sucesso que não tem segredos – só trabalho.

- Satisfação do cliente com mais atitude e qualidade nos serviços;
- Disponibilidade mecânica acima de 95%;
- Suporte técnico total, ágil e eficiente;
- Custos mais econômicos, com aumento de rentabilidade e lucratividade;
- Linha completa de empilhadeiras elétricas e a combustão;
- Atendimento em todo Brasil.

A QUALIDADE DOS
NOSSOS SERVIÇOS
RESULTA NOS
**MELHORES
SEMINOVOS
DO MERCADO**

Bauko

Rua Santa Erolides, 200
06298-060 - Osasco - SP
Tel.: (11) 3693-9339
Fax: (11) 3687-0969
yale@bauko.com.br

distribuidor

Yale

www.bauko.com.br

Empilhadeiras

Brasif Rental abre filial no Rio Grande do Sul

A aluguel de equipamentos novos e venda de equipamentos seminovos oriundos de sua própria frota. Estas são as principais atividades da recém-inaugurada filial Sul da Brasif Rental, sediada em Porto Alegre, RS. “Entre vários mercados de atuação desta nova unidade, destacamos como principais: as indústrias de modo geral, as empresas de operação logística e o mercado de construção pesada”, diz Jefferson Ferro Puccinelli, gerente da Brasif Rental - Filial Sul.

Já sobre o objetivo de abertura desta filial, Mauricio Amaral, diretor da empresa, diz que é estar mais próximo e ganhar agilidade no atendimento dos mercados gaúcho e catarinense que, juntos, representam, aproximadamente, 12% do PIB nacional.

“A locação de equipamentos cresce vertiginosamente no Brasil e ainda há muito por crescer, principalmente no sul. As grandes indústrias estão tendendo a terceirizar a frota para dar mais importância a seu core business. A terceirização da frota evita a imobilização de capital e possibilita contabilizar as despesas de locação na dedução do imposto de



Puccinelli: Região tem excelente potencial

renda. Nossa estratégia arrojada e inovadora nos possibilita expectativas de rápido crescimento neste exigente mercado. Todo o know-how e a reputação das empresas Brasif pode ser reconhecido na divisão Rental”, diz Amaral.

Ainda com relação à participação da empresa neste concorrido mercado, o diretor da Brasif Rental afirma que comemoraram a marca da milésima máquina na Transposul - Feira e Congresso de Transporte e Logística que ocorreu no período de 7 a 9 de julho último em Bento Gonçalves, RS. “O fato de atingir a marca da 1000ª máquina na frota é uma demonstração do foco que as empresas Brasif estão dando ao negócio ‘rental’. Atingir esta marca em cinco anos de atividade situa a Brasif Rental entre as ‘gigantes’ do setor no Brasil. Além

disso, a empresa é, também, a locadora com a frota mais nova do país, cuja idade média é doze meses”, comemora Amaral.

Sobre a participação da Brasif Rental naquele evento, Puccinelli diz que foi muito positiva. Segundo ele, a Serra Gaúcha é rica e industrializada. “Fomos bastante visitados e os contatos que geraram desdobramento em negócios ocorreram em número bem acima do esperado. Isto confirma que a região tem excelente potencial e está sendo muito receptiva à chegada da Brasif Rental.”

O gerente também diz que um dos diferenciais da empresa é a locação de equipamentos novos (sem uso) para todos os contratos, com renovação da frota entre um e dois anos de vida. “Esse modelo, com renovação tão rápida, é estratégico e nos direciona à venda de seminovas com garantia de procedência em todo o território nacional. A seminova com padrão de qualidade Brasif é uma excelente opção para o cliente que ainda não tem a cultura da locação. Tecnicamente, o produto é comparável ao equipamento novo e com um preço muito competitivo”, conclui. ■

Logística

Para a Trans Aduana, Pernambuco tem muito a oferecer

Dois fatores são primordiais para que a logística de Pernambuco seja considerada excelente. O primeiro é o Porto de Suape e, o segundo, a localização estratégica do Estado. A estes fatores se juntam os investimentos do governo federal e o incentivo fiscal do Prodep para a área de logística, abrangendo armazenagem e distribuição. Estes incentivos acabaram trazendo empresas do sul do país.”

A avaliação é de Rodrigo Miranda, diretor da Trans Aduana, empresa localizada em Recife, PE, e que executa o transporte de contêineres e cargas em geral, além de prestar serviços de logística portuária, armazenagem, logística de distribuição com entrega fracionada e paletização.

“Fazemos, inclusive, a ponte rodoviária entre exportação e importação, além da distribuição de contêineres”, diz ele. A empresa também faz a desconsolidação dos contêineres, incluindo a entrega no cliente final, além de despacho aduaneiro de importação e exportação no Porto de Suape.

Perspectivas

Sobre as perspectivas com relação à logística naquele Estado do Nordeste, Miranda diz que são as melhores possíveis, consi-



Miranda: Pernambuco promete muito

derando a instalação de novos armadores, fazendo do Porto de Suape concentrador e distribuidor de cargas.

O diretor também aponta o aumento das escalas dos navios da Hanburg Süd, tanto na cabotagem quanto no longo curso. “Temos, ainda, um aumento nas exportações de frutas, principalmente no Vale do São Francisco, e já atingimos 15% das exportações de frutos do mar – o Nordeste é responsável por 23% das exportações brasileiras”, diz Miranda.

Outros fatores que incentivam a logística de Pernambuco, ainda de acordo com o diretor da Trans Aduana, é o pólo gessero do Araripe, o pólo de confecções de Toritama e Santa Cruz do Capibaribe, principalmente de jeans, e o açúcar – principal produto exportado pelo Estado. “Para quem oferece serviços na área de logística, Pernambuco promete muito”, conclui. ■

Atenção!

Distribuição na
FENATRAN

JOURNAL
LogWeb
A multimídia a serviço da logística

Na edição especial de Outubro vamos focar os Transportadores de Todos os Modais de Carga, Montadoras de Veículos, Fabricantes de Implementos, Autopeças, Motores e Pneus, Distribuidores de Petróleo e Derivados, Fabricantes de Equipamentos para Terminais de Carga, Fabricantes de Equipamentos de Informática, Bancos, Financeiras, Seguradoras e Rastreadores.

Você tem que participar.

Apoio:



Para anunciar, entre em contato: 11 3081 2772 - 11 7714 5379
Comercial Nextel: 11 7714 5380 ID:15*7532 - e-mail: comercial@logweb.com.br

Rápidas

Michelin fabrica pneus com tecnologia radial

A linha de produtos da Michelin abrange pneus desenvolvidos com tecnologia radial, a mesma utilizada em veículos rodoviários e carros de passeio. A gama XZM inclui pneus para aplicações em empilhadeiras a combustão usadas em todas as situações industriais, como piso interno de fábrica, bloquetes de pátios externos, asfalto e piso de chão batido. A empresa também fabrica o pneu Michelin XZSL, considerado o primeiro radial tubeless (sem câmara) para minicarregadeiras compactas e eixo dianteiro de retroescavadeiras 4X4.



Possui carcaça com arquitetura radial e cintas de aço na banda de rodagem.

EA3 oferece soluções para automação

Além de estar lançando verificadores de qualidade de códigos de barras lineares e impressoras portáteis Zebra (QL420 e Cameo), a EA3 Soluções em Automação fornece uma série de produtos para o setor. São etiquetas e ribbons, impressoras térmicas Zebra para várias aplicações, leitores de códigos de barras lineares e bidimensionais com diferentes alcances de leitura, coletores de dados e PDAs com captura de imagens e redes sem fio, verificadores de qualidade de códigos de barras lineares e aplicativos de inventário, controle de pedidos e impressão de etiquetas com dados variáveis.



SOLUÇÕES INTEGRADAS



Produto Nacional
Tecnologia Global



ÁGUIA Sistemas

soluções em movimentação e armazenagem



Knapp Sudamérica
Tel: 41-398-3838
sales.br@knapp.com

Águia Sistemas
Tel: 42-220-2666
vendas@aguiasistemas.com.br

Distribuição

Está nascendo a Pacto, uma franquia voltada para entregas rápidas

Acaba de ser anunciada a criação da Pacto, uma franquia que já conta com 110 unidades em fase de implantação. Trata-se de uma empresa especializada em encomendas rápidas que, segundo sua diretoria, pretende ser, em breve, a maior franquia de serviços do país.

O franqueado da Pacto trabalhará com remessa de pacotes, documentos e carga, com ou sem valor comercial, com prazos pré-estabelecidos de entrega e em âmbito nacional. A intenção da empresa é agregar outros serviços ao negócio durante a operação.

A franquia atuará em todo o Brasil. São dois os conceitos: franquia exclusiva, indicada para cidades de médio e grande portes, com lojas dedicadas somente à atividade da empresa; e franquia

compartilhada, que será implantada dentro de estabelecimentos comerciais em cidades de pequeno porte ou regiões que não são atendidas pelas franquias instaladas em cidades maiores.

Em se tratando de formações, a Pacto oferece oportunidades para diversos portes de investidores, envolvendo: Franquia Hub, formatação que permite ao franqueado coletar e receptor encomendas dos clientes, tratar internamente as encomendas, receber encomendas das lojas Pacto, triar e encaminhar encomendas, registrar as operações por meio da informatização, vender embalagens para acondicionamento das encomendas, distribuir as encomendas na cidade ou no território definido, proporcionar o transbordo, a desconsolidação



O objetivo é ser a maior franquia de serviços

e a consolidação de cargas consolidadas para as direções definidas para a franqueadora; Franquia Centro Operacional, que permite ao franqueado coletar e receptor encomendas dos clientes, tratá-las e/ou, recebê-las das lojas Pacto, triá-las e encaminhá-las, registrar

as operações por meio da informatização, vender embalagens para acondicionamento das encomendas, distribuí-las na cidade ou no território definido; e Franquia Loja, que trabalha especificamente na interface com o cliente. O franqueado coletará as encomendas no domicílio dos clientes, atenderá os clientes diretamente, tratará internamente as encomendas, registrará as operações por meio da informatização, venderá embalagens para acondicionamento das encomendas, expedirá e transportará os volumes para os Centros Operacionais ou Hubs.

As franquias Centro Operacional e Loja poderão ser compartilhadas, ou seja, têm a possibilidade de serem implantadas paralelamente a outros negócios, numa espécie de 'store in store'.

A Pacto nasceu em 2001 com a finalidade de prestar serviços de distribuição de impressos, malas diretas, boletos e cartas de cobrança, cartões de crédito e débito e pequenas encomendas no território nacional. Com a saída da Vaspex do mercado de encomendas expressas no início de 2005, a empresa viu a oportunidade de ampliação de seu foco. ■

BRASIL
Logística e Transportes
Toda segunda-feira às 21h - Rede Mulher

Um é bom...

BRASIL
Logística & Comércio Exterior
...dois é bom demais.

Inclua o BLT e BLTComex no seu plano de mídia: 11 4169 5448

Reprise aos domingos às 12h30.
Assista os programas
também na web:

www.bltweb.com.br

À partir do dia 17/08
na Rede Mulher de Televisão
toda 4ª feira, às 21h.

www.bltcomex.com.br

(disponível a partir de setembro)

p com
Publicidade

www.pecomplicidade.com.br

www.ntcelogistica.org.br

NTC
Logística

Agenda

SETEMBRO 2005

EVENTOS

II Feira Internacional de Produtos, Serviços e Soluções para Logística Offshore
II Fórum Internacional de Logística Offshore
13 a 15 de setembro
Local: Macaé – RJ
Realização: Fagga Eventos
www.logisticaoffshore.com.br
Fone: (21) 2537.4338

Gestão de Estoques em Organizações de Saúde
(Workshop)
15 de setembro
Local: São Paulo – SP
Realização: CEL-Coppead/RFRJ
Informações:
www.cel.coppead.ufrj.br
Fone: (21) 2598.9812

Planejamento de Peças de Reposição – Petróleo, Telecom e Energia
(Workshop)
29 de setembro
Local: Rio de Janeiro – RJ
Realização: São Paulo – SP
Informações:
www.cel.coppead.ufrj.br
Fone: (21) 2598.9812

CURSOS

Organização de Almoxarifados
2 e 3 de setembro
Local: São Paulo – SP
Realização: IMAM
Informações:
www.imam.com.br
imam@imam.com.br
Fone: (11) 5575.1400

Logística da Distribuição e Transporte
13 a 16 de setembro
Local: São Paulo – SP
Realização: IMAM
Informações:
www.imam.com.br
imam@imam.com.br
Fone: (11) 5575.1400

Estratégia de Serviço na Logística
14 e 15 de setembro
Local: São Paulo – SP
Realização: CEL-Coppead/RFRJ
Informações:
www.cel.coppead.ufrj.br
Fone: (21) 2598.9812

RFID e a Automação na Identificação de Materiais
16 de setembro
Local: São Paulo – SP
Realização: IMAM
Informações:
www.imam.com.br
imam@imam.com.br
Fone: (11) 5575.1400

nda

Introdução à Logística e ao Supply Chain Management

21 de setembro
Local: São Paulo – SP
Realização: Tigerlog
Informações:
www.tigerlog.com.br
kelly.bueno@tigerlog.com.br
Fone: (11) 6694.1381

Gestão de Estoque – Módulo Avançado

21 e 22 de setembro
Local: São Paulo – SP
Realização:
CEL-Coppead/RFRJ
Informações:
www.cel.coppead.ufrj.br
Fone: (21) 2598.9812

Balance Scorecard Aplicado à Logística e aos Transportes

22 de setembro
Local: São Paulo – SP
Realização: Tigerlog
Informações:
www.tigerlog.com.br
kelly.bueno@tigerlog.com.br
Fone: (11) 6694.1381

De Transportadora a Operador Logístico

22 de setembro
Local: São Paulo – SP
Realização: Tigerlog
Informações:
www.tigerlog.com.br
kelly.bueno@tigerlog.com.br
Fone: (11) 6694.1381

Processos e Conceitos da Reposição Eficiente

27 de setembro
Local: São Paulo – SP
Realização: Associação ECR Brasil
Informações:
www.ecrbrasil.com.br
ecr@ecrbrasil.com.br
Fone: (11) 3838.4520

Gestão Estratégica da Armazenagem

28 e 29 de setembro
Local: São Paulo – SP
Realização:
CEL-Coppead/RFRJ
Informações:
www.cel.coppead.ufrj.br
Fone: (21) 2598.9812

No portal
www.logweb.com.br,
em “Agenda”,

estão informações
completas sobre os
diversos eventos do setor
a serem realizados
durante o ano de 2005.

Não é PROMOÇÃO, é PREÇO BAIXO mesmo.

**TODA A LINHA
PALETRANS EM
5X**

Paletrans

**O TRANSPALETE MAIS
VENDIDO DO BRASIL!**

Transpaquete Manual
TM 2000 - Capac. 2000kg
Roda simples em nylon

R\$ 799,90 À vista

A prazo: 1 + 4x R\$ 166,09
Total a prazo: R\$ 830,45



**Consulte preços
e condições de
Empilhadeiras
Tracionárias!**

Modelos com elevação de até 4500mm e
capacidade de carga de até 1600kg.

Empilhadeira Manual
LM 1016
Capacidade: 1000kg Elevação: 1600mm

1 + 4x
R\$ 547,96
A prazo: R\$ 2.739,80
À vista: R\$ 2.639,00



Empilhadeira Manual
LM 319T - Gira-tambor
Capacidade: 300kg
(não acompanha o tambor)

1 + 4x
R\$ 616,48
A prazo: R\$ 3.082,40
À vista: R\$ 2.969,00



Empilhadeira Elétrica
LE 1016C - Corrente Contínua
Capacidade: 1000kg Elevação: 1600mm

1 + 4x
R\$ 1.552,93
A prazo: R\$ 7.764,65
À vista: R\$ 7.479,00



Empilhadeira Elétrica
LE 1026C - Corrente Contínua
Capacidade: 1000kg Elevação: 2600mm

1 + 4x
R\$ 1.743,96
A prazo: R\$ 8.719,80
À vista: R\$ 8.399,00

Empilhadeira Elétrica
LE 1034C - Corrente Contínua
Capacidade: 1000kg Elevação: 3400mm

1 + 4x
R\$ 1.816,63
A prazo: R\$ 9.083,15
À vista: R\$ 8.749,00



TRANS-RODAS

Com. de Equipamentos Industriais Ltda.

www.transrodas.com.br

Fone/Fax: (0xx11) 6451-0698

Av. Dona Eugênia Machado da Silva, 510 - Vila Galvão - Guarulhos - CEP 07071-070

Carrinhos Hidráulicos
Reformas
Manutenção e Peças
Rodas
Rodízios
Carrinhos em Geral

VIP multimídia

Operadores Logísticos

Serviços oferecidos trazem inúmeros benefícios

O principal é o financeiro. Afinal, com o uso destas empresas, as operações logísticas são compartilhadas — diminuindo custos — e não há necessidade de investir em equipamentos e mão-obra.

Face ao mercado altamente competitivo que enfrentamos, os operadores logísticos tornaram-se fundamentais para ajudar na “guerra com os concorrentes”, à medida que permitem levar os “produtos certos, na quantidade certa e na hora certa”.

Assim, são várias as vantagens oferecidas pelos operadores logísticos. Por exemplo, Paulo Roberto Guedes, superintendente operacional e administrativo da Armazéns Gerais Columbia, diz que, entre outros motivos, o que se percebe é que as empresas tomadoras de serviços logísticos não querem tratar de assuntos relacionados com a cadeia de suprimentos (transporte, armazenagem, documentação, embalagem, etc.) com os diversos “players” do processo e, sim, com apenas um único interlocutor. “Busca-se, nas operações de suprimentos, abastecimento, produção e distribuição, o conceito do custo total. Em virtude dessa evolução, os dirigentes e executivos têm introduzido, cada vez mais, o conceito logístico como fator estratégico da empresa e têm que optar em realizá-lo internamente ou buscando assistência externa. Buscam operadores logísticos para reduzir seus custos logísticos, seus tempos e prazos de entrega, aumentar sua flexibilidade e melhorar o nível de seus serviços; focar seus esforços e competências nas suas atividades fins; e reduzir o risco de investimentos, principalmente nos ativos logísticos.”

Ainda segundo o superintendente da Columbia, aos poucos, os objetivos da logística começam a fazer parte dos objetivos estratégicos das empresas, posto que estas últimas têm estabelecido as seguintes prioridades: competência focada no ciclo do negócio e no aumento da eficiência produtiva; orienta-



ção dos negócios voltada para o mercado (“market driven”); desenvolvimento tecnológico rápido e avanço nas comunicações; reengenharia nos processos; alianças estratégicas e terceirização de serviços que não sejam o “core business” da empresa; e inversões de capital cada vez mais seletivas. “O que se constata é que, privilegiando a qualidade, a eficiência, os cuidados com a saúde e a segurança e a preservação do meio ambiente, as empresas estão interessadas na contratação de fornecedores de serviços logísticos que possam oferecer soluções inteiras e integradas. A logística passou a ser considerada como ativo da própria empresa tomadora desses serviços, à medida que se transformou no grande diferencial no mercado pois, acredita-se, não pode ser imediatamente copiada ou imitada num curto espaço de tempo”, completa Guedes.

Realmente, um bom operador logístico agrega, principalmente, inteligência aos processos, e um tipo de inteligência muito especial, pois é focada na melhoria contínua e na busca por menores custos. “O operador, ao assumir todas as funções táticas e operacionais,

permite ao contratante concentrar sua atenção na estratégia, ter uma visão macro do seu negócio, descobrindo novas oportunidades e soluções, com a certeza de contar com um executor que não trará dificuldades nas mudanças”, avalia Cleber Carvalho, gerente de planejamento estratégico da Binotto.

Por sua vez, Guilherme Severino, gerente de desenvolvimento de negócios da Menlo Worldwide Logística, diz que existem várias vantagens de contar com os serviços de um operador logístico. E cita algumas delas. A primeira é o aumento da capacidade de investimento. De um modo geral, segundo Severino, a indústria — os embarcadores — não têm recursos disponíveis para investir na área logística, o que é justificável pois esta função, apesar de ser muito importante ao negócio, não representa o “core business” da organização. “Desta forma, o cliente de um operador logístico consegue expandir e melhorar sua operação sem usar recursos próprios. Hoje, com o país próximo do limite de sua capacidade industrial, este fator se torna muito importante”, diz ele.

A segunda vantagem apontada pelo gerente de desenvolvimen-

to é a especialização/qualidade dos serviços. De acordo com ele, o operador logístico torna-se a cada dia mais especializado em suas atividades e serviços logísticos que presta a seus clientes, especializando-se, também, em determinados segmentos/indústrias para as quais atua. Desta forma, oferece, de um modo geral, serviços de melhor qualidade a seus clientes, do que se estes operassem por conta própria.

Desenvolvimento tecnológico é a terceira vantagem apontada por Severino. Segundo ele, consequência imediata do item anterior, o operador logístico investe (por que precisa) recursos no desenvolvimento de suas capacidades tecnológicas, de modo a dar o suporte adequado às mais diversas operações logísticas, buscando atender de maneira eficiente, escalável e replicável aos requisitos de seus clientes.

“Redução de custos é a quarta vantagem de contar com o operador logístico. Com os investimentos em infra-estrutura e suporte tecnológico adequados, as operações logísticas dos clientes ganham em qualidade e performance, reduzindo, assim, custos operacionais. Esta vantagem muitas vezes é pouco aparente aos clientes, que costumam avaliar o custo básico de determinadas operações sem computar os custos de ineficiência de inventário, retrabalhos, correção/reposição de erros, ‘claims’ de clientes e outros, problemas fiscais e outros. Além, é claro, das vantagens adicionais de poder contratar aquela operação ideal a seu processo logístico, independente de outros interesses de sua organização, e compartilhar custos fixos com outros clientes do operador escolhido”, conclui Severino.

Já Adolfo Pimentel Filho, gerente geral de Desenvolvimento de Negócios da Ryder Logística, argumenta que a atuação de operadores logísticos no projeto, implantação e operações de logística, seja em âmbito interno quanto externo, é fundamental para que a solução de movimentação a ser adotada ofereça a melhor utilização possível dos recursos operacionais existentes, trabalhando de forma efetiva a eficiência e a eficácia dos processos logísticos de forma a poder agregar valor efetivo ao produto dos clientes.

Pelo seu lado, Anderson Salmazo, gerente de Projetos Especiais do Grupo TPC — Operador Logístico, diz que a vantagem da utilização de um operador logístico, capacitado e qualificado, é quase sempre obtida com a desverticalização da empresa, que promove a redução de custos fixos.

“É preciso ressaltar, entretanto, que a redução dos custos logísticos poderá ser obtida graças à eficiência operacional do operador logístico, que deve ter seu foco em pesquisas e aplicação de técnicas adequadas na sua prestação de serviços. Mas, em resumo, a busca pela aliança estratégica com um operador logístico é extremamente importante para o bom desempenho estratégico e comercial da empresa contratante e pode proporcionar inúmeras vantagens”, afirma ele.

Ainda segundo Salmazo, por estarem prestando serviços para um conjunto de empresas, que não devem concorrer entre si, os operadores logísticos geram a oportunidade ampla de proporcionar o repasse das experiências adquiridas com a sua prestação de serviços, através de um processo constante de benchmarking.

“O resultado, para empresas que optam por terceirizar sua logística com operadores capacitados e qualificados, é o de beneficiar-se do potencial que tais empresas possuem em operar com menores custos e com serviços melhores do que se suas operações continuassem sendo executadas internamente”, conclui o gerente da TPC.

Perspectivas

Assim, quais as perspectivas em termos deste mercado?

Guedes, da Columbia, afirma que há uma grande demanda por prestadores de serviços logísticos e de transporte, criando oportunidades para todas as empresas que tiverem condições de operar com custos competitivos e qualidade. Se, aparentemente, as empresas de logística vieram para ficar, ainda é preciso que elas se preparem para o futuro que está batendo à sua porta. É imprescindível que essas empresas entendam, claramente, que estarão num segmento de mercado bastante diferenciado e que o

relacionamento com os seus clientes trará outras exigências. Essas empresas, quando se propuserem a administrar e a operar toda a cadeia de suprimentos e abastecimento, precisarão entender que é obrigatório ser mais eficiente que seus clientes nos serviços que terceirizar.

“Quando se considera que a logística é a palavra chave do sucesso empresarial, considera-se, também, a importância de se ter um excelente operador de serviços logísticos. É, neste momento, que as perspectivas e oportunidades dos operadores logísticos eficazes mais crescem”, destaca o superintendente da Columbia.

Para Carvalho, da Binotto, hoje, no Brasil, estamos passando por um processo de filtragem. “Acabou o modismo do agenciador de cargas que se diz operador logístico, ou do concessionário de ferrovias que também se diz operador logístico. Só ficarão no mercado os operadores logísticos sérios, que oferecem inteligência e tecnologia, aliados aos meios de produção. A nossa expectativa é que a quantidade poderá ser contada nos dedos, mas a qualidade

será no padrão mundial”, aponta.

Edson Depolito, diretor comercial da Brucai Logística diz que, a seu modo de ver, as perspectivas são de que um número cada vez maior de empresas usuárias perceba as vantagens de confiar na ferramenta de um operador logístico a seu serviço, fazendo a adesão e uso desta possibilidade cada vez mais, “de forma a equiparmos nossa participação no mercado nacional a de países desenvolvidos, que já confiam na atividade utilizando-a há mais de 25 anos”.

Oscar Cesar Bevilacqua, diretor geral da Exact Time, também está otimista. Ele prevê “crescimento do mercado de consumo de

perecíveis devido à facilidade existente no preparo e no crescimento no mercado de trabalho das mulheres”.

Para Severino, da Menlo Worldwide, o mercado de operadores logísticos tende, no Brasil e no mundo, a: crescimento - ainda é muito pequeno no Brasil o volume de processos logísticos terceirizados com operadores. Através da medida de “gastos com logística” terceirizados pode-se observar que até mesmo nos países mais avançados ainda existe espaço para o crescimento. “Quando falamos de regiões emergentes como a Ásia, o potencial de crescimento é enorme”; segmentação/especialização -

está ficando evidente para a maioria dos operadores logísticos que é praticamente impossível atender com a mesma qualidade todo e qualquer segmento de negócio. Desta forma, o mercado está se organizando de forma que os operadores atuais estão se reposicionando, deixando de atender determinadas indústrias e focando sua carteira de clientes em outras. Já é possível encontrar exemplos de grandes operadores que estão se dividindo em unidades de negócio independentes para dar melhor atendimento a determinados setores/indústrias; sofisticação - investimentos pesados em infra-estrutura e tecnologia estão ocorrendo

Vantagens de contar com os serviços de um operador logístico

- ▲ Gestão afinada
- ▲ Quadro funcional reduzido
- ▲ Velocidade e imediatismo de respostas
- ▲ Modernidade
- ▲ Investimento zero
- ▲ Agilidade
- ▲ Melhoria de produtividade
- ▲ Racionalização de operações e recursos
- ▲ Customização com especialização
- ▲ Redução de investimentos em ativos

- ▲ Serviço com valor agregado
- ▲ Racionalização de tempo
- ▲ Aumento na eficiência das entregas
- ▲ Atendimento personalizado
- ▲ Desverticalização da empresa
- ▲ Ganhos com a obtenção de maior flexibilidade operacional
- ▲ Centralização de esforços em fabricação e vendas, gerando mais lucros

- ▲ Ganhos com o repasse das atividades operacionais para empresa especializada em logística
- ▲ Ganhos e aumento da competitividade junto aos concorrentes
- ▲ Através de cargas fracionadas, redução do custo de distribuição
- ▲ Alta tecnologia nos sistemas logísticos, como acompanhamento via internet de estoque, transferência e distribuição

- ▲ Completa integração dos serviços de logística, desde o Inbound, armazenagem, movimentação até a entrega final
- ▲ Projetos customizados de acordo com a necessidade operacional de cada cliente
- ▲ Redução dos custos logísticos com base no compartilhamento dos custos de infra-estrutura e mão-de-obra

acesse: www.easytec.ind.br

LEMBRAR DA EASYTEC É COMO USAR OS SEUS PRODUTOS: VOCÊ NÃO PRECISA FAZER ESFORÇO.



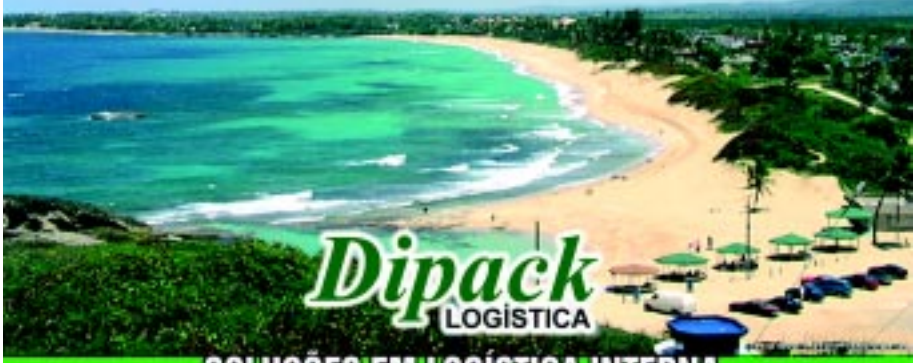
CARROS, ESTRADOS E PÔRTICOS PARA RETIRADA DE BATERIAS TRACIONÁRIAS
PROJETO DE SALA DE BATERIAS | SERRALHERIA INDUSTRIAL | MELHOR CUSTO/BENEFÍCIO

DESENVOLVEMOS PROJETOS, CONSULTE-NOS. ATENDIMENTO DIFERENCIADO.

Easytec

Easytec Indústria e Comércio
Rua Ely do Amparo, lote 05 - Guarajuba
CEP 26600-000 - Paracambi - RJ
Tels.: (21) 2683.2483 - (21) 2683.1862
e-mail: easytec@easytec.ind.br

REALIZE SEUS SONHOS!
NÓS GERENCIAMOS A LOGÍSTICA DA SUA EMPRESA



Dipack
LOGÍSTICA

SOLUÇÕES EM LOGÍSTICA INTERNA

ENTRADA FISCAL	SAÍDA FISCAL
RECEBIMENTO DE MATERIAIS	EXPEDIÇÃO
CONTROLE DE QUALIDADE	LOGÍSTICA REVERSA
ALMOXARIFADO	GERENCIAMENTO DE TRANSPORTE
PROGRAMAÇÃO DE FÁBRICA	MONTAGEM DE KITS
CARPINTARIA	MANUSEIO DE DOCUMENTAÇÃO

MATÉRIA
AV. FRANCISCA LUSTI, 80 - PO. NOVO HANGÓ
CEP 12151-500 - SÃO PAULO - SP
FONE: 11-6851.0500/57

FILIAL - VALE DO PARAIBA
R. PE. CUSTÓDIO A. DA SILVA, 20
BARRIO INDEPENDÊNCIA
CEP 12031-220 - TRAJASTE - SP
FONE: 12-3681-2026

WWW.DIPACK.COM.BR

para a solução de operações cada vez mais complexas e abrangentes.

Já para Monica Canova Passos, gerente comercial da Metropolitan Logística Comercial, o mercado está aquecido, gerando excelentes oportunidades. “Temos expectativa de crescimento de 15 % a 20 % ao ano – o mercado deverá triplicar nos próximos anos – e, ao mesmo tempo, estamos prevendo uma concorrência mais agressiva e melhor estruturada”, afirma Mônica.

Outro que mantém perspectivas de crescimento é Paulo Augusto Vieira Machado Sarti, diretor de Desenvolvimento de Negócios Penske Logistics. Afinal, de acordo com ele, historicamente, a indústria de provedores de serviços logísticos cresce de forma acelerada. “Dados entre 2000 e 2003 mostram que a receita total dos provedores pulou de cerca de R\$ 1,56 bilhões para R\$ 6,02 bilhões, o que corresponde a um crescimento médio de 57% ao ano, e a receita média cresceu 49%. Acreditamos que o crescimento médio do setor nos próximos 3 anos não deve ser inferior a 30% ao ano”, decreta Sarti, otimista.

Salmazo, do Grupo TPC, também se apega aos números

para falar sobre o setor – segundo ele, a logística no Brasil tem registrado taxas de crescimento em torno de 25% ao ano.

Entretanto, pondera o gerente, esse número é ainda irrisório para um país com dimensões como o nosso, ou seja, não podemos mais se limitar a vender e entregar produtos como fazíamos há 10 ou 20 anos, em especial pelo potencial de demanda existente nos diversos segmentos de mercado que atuam em nosso país.

“A consciência de que a carga tributária existente no Brasil é alta e que influencia diretamente no resultado dos nossos negócios é pública e real, entretanto, a tão desejada revisão e redução da carga tributária que, também, afeta o sistema logístico e dificulta os processos que podem promover a redução dos custos das operações, ainda está longe de transformar-se em realidade. Consequentemente, a busca por parceiros logísticos que tenham a capacidade de promover a redução de custos, mesmo com tais adversidades, e, ainda, em paralelo, criar alternativas para a constante melhoria dos níveis de prestação dos seus serviços, é vital e imprescindível para qualquer negócio/empresa”, completa Salmazo.

“As empresas de soluções em logística, aptas a prover soluções de movimentação, possuem esta capacitação reconhecida pelo mercado”, afirma, por sua vez, Pimentel Filho, da Ryder, enquanto que R. Leandro Pereira, gerente comercial da Expresso Nepomuceno, prevê crescimento na área de armazenagem.

Já o coordenador técnico/comercial da Servilog - Armazéns Gerais e Logística, Helder Jaime Lazzarin, alega que o mercado para os operadores logísticos tem se mostrado bastante seletivo, e somente os operadores versáteis, e que realmente agregam valor à operação, mantêm-se ativos. Portanto, há, desta forma, uma seleção natural, levando-se em consideração, principalmente, o nível de serviço executado. “As perspectivas são de crescimento para o setor, porém, as empresas serão cada vez mais cobradas quanto a uma maior gama de conhecimento e atuação em todas as áreas para melhor servir e atender toda a cadeia de abastecimento de um cliente. Portanto, será necessário a formação de parcerias com outros operadores para melhor atendê-lo”, completa Vanderlei Cardoso de Oliveira, gerente de logística da Starlog Operador Logístico. ■

Supply Chain Management

Capacidade analítica dos softwares de Supply Chain Management

As capacidades analíticas que podemos encontrar nos softwares APS são determinantes na qualidade do processo de apoio à tomada de decisões que os APS suportam. Em geral, os APS requerem capacidades para responder a algumas questões muito importantes para se obter um melhor gerenciamento da cadeia de abastecimento. Nesta e nas próximas edições falaremos sobre quais são os questionamentos que estas ferramentas devem responder.

Descrição precisa das relações de custo-volume dos processos: As estruturas de custos incluem custos variáveis, que dependem de cada processo e podem incluir, inclusive, economias ou deseconomias de escala, como as que derivam dos processos de aprendizagem e dos tempos de setup nas linhas de produção. Também podemos incluir custos fixos, de inversão e de operação, que são independentes do volume. Para representar apropriadamente os tipos de relação custo-volume, os APS podem chegar a utilizar modelos de programação mista para capturar estas

especificidades, já que com simples relações lineares não podem resolvê-las.

Descrição de complexos processos de manufatura: Em muitas cadeias, os produtos são criados a partir de materiais adquiridos de fornecedores por meio de atividades realizadas em múltiplos centros de processo, cada um deles com suas próprias receitas, capacidades, tecnologias, custos fixos, custos variáveis diretos e custos variáveis indiretos. Os centros de processo competem por recursos compartilhados, como mão-de obra ou inventários. Os produtos intermediários podem mover-se em direção a instalações localizadas geograficamente em regiões diferentes e, em cada instalação, alguns processos podem ser determinantes de restrições de capacidades e atuar como gargalos. Os APS devem permitir modelar e otimizar perfeitamente ambientes de produção multiplantas.

Descrver decisões através de horizontes de planejamento de múltiplos períodos: Os problemas associados a decisões estratégicas nas cadeias de abastecimento estão relacionados com investimento, localização e operação de indústrias de longo prazo. Tais decisões implicam na definição do momento oportuno, da magnitude e da coordenação da construção, da modernização e/ou da desinstalação de plantas e de facilidades nos próximos anos, e/ou terceirização de linhas de produtos em um período de longo prazo. Para problemas associados a decisões táticas deve-se envolver a produção e o manuseio de inventários por vários meses, de maneira a enfrentar com êxito as variações sazonais de vendas.

Nas próximas edições continuaremos a revisar algumas aplicações típicas que devem cumprir os APS ou sistemas de Supply Chain Management. ■

(Colaboração técnica: Cristiano Cecatto, consultor da Qualilog Consulting, que desenvolve suas atividades no aconselhamento e implementação de soluções em logística e supply chain management no nível estratégico e operacional. www.qualilog.com.br)



Identificação e sinalização de depósitos e Cd's

- Projetos - Para sinalizar áreas internas e externas de armazéns
- HOLDERS - Exclusivos suportes de etiquetas de endereçamento para aplicações no piso.
- Placas de sinalização
- Suportes Verticais
- Suportes Horizontais
- Pinturas de Faixas



www.emplaca.com.br
Telefax: 11 4787-0073
emplaca@emplaca.com.br

Estruturas de armazenagem

Águia completa 32 anos como provedora e integradora de soluções

A Águia Sistemas está completando 32 anos posicionada no mercado como empresa provedora e integradora de soluções em movimentação e armazenagem de materiais. Para isso, investe constantemente na modernização de sua linha de produção em Ponta Grossa, PR, e conta com 480 funcionários entre a indústria, administração, projetos e desenvolvimento, comercial e montagem/manutenção.



“Hoje, a empresa é líder nacional no setor de sistemas de armazenagem. Para 2005 está previsto um crescimento de 20% impulsionado pelos setores alimentícios e automobilísticos. O faturamento da Águia Sistemas deve superar a casa dos R\$ 90 milhões em 2005. Com atividade comercial em mais de 15 países, a empresa tem nas exportações 7% do

faturamento, nível que deve manter em 2005. Os principais mercados são Venezuela, Chile, Uruguai, Argentina, México, América Central, África do Sul e Estados Unidos”, afirma Rogério Scheffer, presidente da empresa.

Ele lembra que a Águia Sistemas oferece hoje ao mercado um mix de soluções de movimentação e armazenagem - sistema dinâmico, transportadores, flow-rack, autoportantes, porta-paletes, drive-in e mezanino, entre outros - e investe no aumento da competência organizacional com a implantação dos softwares ERP, BI e Quol, ISO 9001 e outros métodos de gerenciamento de recursos.

O presidente também informa que toda a matéria-prima predominante nos produtos da Águia Sistemas provem diretamente das siderúrgicas.



“O processo de produção está atualizado e utiliza os mais modernos processos de transformação de aços planos, dos quais podemos citar: corte longitudinal (sliter), blanqueadeira, perfiladeira, dobra-

deiras e guilhotinas por controle numérico, solda robotizada, linha de tratamento de superfície e pintura automatizadas”, diz Rogério.

Ele também informa que, recentemente, teve início a operação

de uma usina de óleo térmico, cujo investimento atendeu às expectativas de aproveitamento de resíduos florestais renováveis, subproduto da fábrica de painéis de madeira maciça, para geração de energia térmica utilizada no processo de tratamento de superfície e pintura da Águia Sistemas e, também, para o processo de fabricação de resinas de outra empresa do grupo.

“Além da vantagem relativa à redução de custos, passamos a eliminar o consumo de combustíveis fosseis, substituindo-os por resíduos florestais renováveis, passível de obtenção de créditos de carbono”, destaca Rogério.

No mês de abril teve início simultaneamente entre as três empresas do grupo - Águia Sistemas, Águia Química e Águia Florestal - o processo de certificação da ISO 14.000, com previsão de conclusão em 10 meses. ■



A melhor do mundo ao seu lado.

- Presente em mais de 70 países
- A melhor relação custo/benefício
- Tecnologia de última geração
- Mais durabilidade e menor manutenção
- Pós-venda confiável e ágil
- Maior produtividade (mais paletes movimentados por turno)

Distribuidores

Paraná - Pira - Paraná Equipamentos S.A. > (41) 3371 2277
 Rio de Janeiro - Simaq > (21) 3867 1644
 Rio Grande do Sul - Pira - Paraná Equipamentos S.A. > (51) 2125 5355
 Santa Catarina - Emplacadeiras Catarinenses > (47) 346 1198
 Nordeste - Nagem > (81) 2131 1900

BT do Brasil

Curitiba - PR > (41) 3334 1255
 Filial São Paulo - SP > (11) 4553 7877

BT América Latina

Argentina - Buenos Aires - Almacén Venturi > +54 11 4453 0714
 Chile - Santiago - Arimaq > +56 2 382 9808
 Colômbia - Bogotá - Logispa > +57 1 547 3861
 Peru - Lima - Logispa > +51 1 436 4444
 Venezuela - Caracas - Montacargas BCTE > +58 21 2342 8812

www.bt-industries.com

Transporte aéreo

Um modal cada vez mais usado

Fatores como incremento nas exportações e preços competitivos – dependendo do produto e do local de embarque/desembarque – fazem com que o transporte aéreo de carga tenha uma frequência de uso maior.

Situação do setor, perspectivas, problemas, soluções e custos em relação aos outros modais. Estes são os temas enfocados nesta reportagem especial sobre o transporte aéreo de carga, um modal mais usado para encomendas urgentes, produtos perecíveis e de alto valor agregado e que enfrenta o fato de representar um alto custo, quando comparado aos outros modais.

Situação do setor

“A TAM Express, em um seminário organizado recentemente pela Fiesp, ajudou o setor de transporte aéreo de cargas no Brasil a traçar uma avaliação das mudanças necessárias, que o impulsionarão e o tornarão mais competitivo. Essa avaliação aponta que há a necessidade de promover ações em busca de isonomia tributária em relação aos concorrentes estrangeiros (imposto de renda, de importação de peças de reposição, impostos sobre combustíveis, etc.), além de equiparar e estender a política de preços aplicada ao QAV (que-rosene de aviação) de maneira similar àquela praticada aos demais combustíveis no Brasil. Essa análise também aponta que é preciso estabelecer um programa permanente e eficiente de concessão de áreas e ampliação dos aeroportos, bem como adotar medidas que facilitem e permitam uma maior agilidade nos processos de libera-



ção de cargas em terminais aeroportuários, entre outras.” A avaliação é de Marcelo Rodrigues, diretor da TAM Express, referindo-se à situação do setor de transporte aéreo de cargas no país.

Já Cyro Lavarello, diretor de cargas da Gollog, serviço de cargas da Gol, avalia que o setor vem apresentando um crescimento significativo. “Para termos uma idéia melhor, podemos informar que, no caso específico da Gollog, comparando o primeiro semestre do ano passado com o deste ano, tivemos um incremento de 56% na tonelage transportada”, comemora Lavarello.

Outro que também aponta crescimento neste modal é Norberto M. Jochmann, diretor-presidente da ABSA Cargo Airline. De acordo com ele, acompanhando o surto geral das exportações brasileiras dos últimos dois anos, o transporte de carga aérea do Brasil para o exterior também atravessa uma fase de grande prosperidade. “Em consequência da forte demanda por espaço disponível, as tarifas de carga aérea para exportação encontram-se atualmente num patamar

bastante satisfatório, visto pelo prisma das empresas aéreas”, comenta.

“Realmente, o setor de carga aérea no Brasil tem crescido bastante, e isto se dá, principalmente, devido à necessidade de maior segurança no transporte, como é o caso dos eletroeletrônicos”, avalia, por sua vez, José Paulo Nogueirão, diretor de vendas e marketing da TNT Express Brasil. Ainda de acordo com ele, cada vez mais as empresas estão reduzindo seus estoques e, conseqüentemente, trabalhando com cargas mais fracionadas, exigindo, assim, maior rapidez na entrega, no que o modal aéreo é imbatível.

Desta forma também pensa Giuseppe Lumare Jr., diretor comercial da Aeropress - Transportes Aéreos, empresa do Grupo Braspress. Segundo ele, o transporte aéreo está em alta justamente por ser natural que as empresas pensem em operações cada vez mais rápidas, seja em função dos estoques tenderem a ser cada vez menores ou porque a premência de chegar é uma estratégia das empresas em geral. Além disso – ainda

segundo Lumare Jr. – em casos de emergência, é a solução própria para dar conta dessas situações. “Os itens de menor valor também descobriram o modal como forma de valorizar o cliente que necessita de respostas rápidas. Exemplo disso são as compras pela Internet ou o transporte de produtos como os de higiene, autopeças ou farmacêuticos. O fracionamento das mercadorias, já que não se compra mais em grandes lotes, destinadas ao comércio e às redes de assistência técnica, onde os estoques estão diminutos, provocam intensa procura pelo modal. A movimentação das empresas em busca de benefícios fiscais nas áreas mais remotas, distantes dos antigos eixos de produção, permitiram a utilização do modal aéreo como forma de sustentar os processos de kanbam e just-in-time”, avalia, por sua vez, Rubens Vendramini, gerente nacional da Divisão Aérea da Transportadora Cometa – Rapidão Cometa

Fernando Negri Teixeira, gerente de gateway e pricing aéreo da DHL Danzas Air & Ocean, faz uma análise mais comedida, contrária a este clima de otimismo, e que reconhece o desempenho de outros modais – no caso, o marítimo. De acordo com ele, o setor passou por crescimento acima do esperado no ano passado, o que foi atribuído à falta de capacidade do modal marítimo em atender à demanda, bem como às vendas que foram acima do esperado por algumas indústrias exportadoras. “No ano de 2005, o mercado passa por um crescimento menos expressivo, sendo que a diferença no crescimento, quando comparado com o ano anterior, é atribuída à baixa taxa do dólar e à atual política de juros

altos do governo brasileiro, bem como à melhoria na capacidade do modal marítimo em atender às necessidades dos exportadores/importadores de cargas”, diz.

Ainda de acordo com Teixeira, durante os anos de 2004 e 2005, o mercado de cargas aéreas se ajustou à nova demanda, sendo que existem, hoje, mais vôos e, conseqüentemente, maior capacidade para atendimento das exportações aéreas de cargas no Brasil.

Augusto Machado, diretor de logística da Faster Air Express, empresa do Grupo Faster Brasex, também não é tão otimista quanto à maioria dos seus parceiros. Afinal, segundo ele, se o aquecimento da economia no início do ano resultou em maior demanda no transporte de cargas, por outro lado, o agenciamento de carga aérea enfrenta um gargalo gerado pela crise das companhias aéreas e pelo pequeno número de aeronaves cargueiras disponíveis no país para distribuição em território nacional.



Perspectivas

Sobre as perspectivas com relação ao setor, Jochmann, da ABSA Cargo Airline, diz que o Brasil encontra-se num processo de pouco a pouco ir se tornando o grande fornecedor de produtos manufaturados de alto valor agregado, principalmente do ramo da tecnologia de informação, da informática, da medicina e peças da indústria automotiva para os outros países da América Latina. Isso, devido ao fato que muitas empresas multinacionais de produtos de tecnologia de ponta tomaram a decisão de centralizar as suas operações no Brasil.

“Assim, pela carga aérea são importados para o Brasil componentes que, após serem beneficiados e terem seu valor agregado pelas plantas industriais aqui localizadas, têm o produto final expor-



tado em grande parte através da carga aérea para os mais diversos países vizinhos. Como nada leva a crer que haja, a médio prazo, uma interrupção deste desenvolvimento, as perspectivas de que a carga aérea de exportação e importação siga crescendo nos próximos anos são muito promissoras”, completa o diretor-presidente da ABSA. Nogueirão, da TNT Express Brasil, também é otimista, e diz que, diante das perspectivas de crescimento no transporte aéreo no Brasil, a sua empresa vem fazendo fortes investimentos no que se refere a entregas expressas. Ainda segundo ele, também há uma forte demanda para o transporte aéreo internacional devido ao crescente volume de exportação no Brasil.

“O mercado evolui rapidamente, e o modal aéreo assume papel decisivo nas novas estratégias de atendimento. As empresas rodo-aéreas que souberem tirar partido de formulações operacionais e tarifárias adequadas crescerão a altas taxas.” A avaliação é de Lumare Jr., da Aeropress.

Por sua vez, Teixeira, da DHL Danzas Air & Ocean, mantém perspectiva de crescimento de mercado de cerca de 10% para o ano de 2005. “No caso da DHL, projetamos um crescimento próximo de 50% em relação aos números de 2004 para o modal aéreo de exportação de cargas no Brasil”, diz.

Já para Vendramini, do Rapidão Cometa, o segundo semestre promete ser mais forte em movimentação aérea em comparação aos primeiros seis meses de 2005. “As expectativas são de um período ‘gordinho’ em termos de volumes, ainda que com certa escassez das compras, devido aos juros e ao poder aquisitivo do comprador. O modal aéreo está mais fortalecido, embora a disponibilidade de aeronaves esteja dificultando os tempos de trânsito e as grandes remessas. A malha cargueira encontra-se penalizada e com pequena oferta, devendo refletir negativamente no incremento de volume de cargas deste segundo semestre”, avalia.

Machado, da Faster Air Express, também pensa desta forma. De acordo com ele, o mercado encontra-se em desequilíbrio, com pouca concorrência, o que signifi-



BRASIF
Rental
**Agora também no Sul,
tchê!**

A Brasif inaugura a sua unidade Porto Alegre, disponibilizando a maior e mais moderna frota do mercado.

São mais de 1.000 máquinas para indústria e construção.

Além da locação, a Brasif disponibiliza também para venda, máquinas seminovas revisadas e com a garantia de uma marca com mais de 30 anos de tradição no segmento.

Economize e lucre com a Brasif Rental.



Acesse o portal
www.brasifmaquinas.com.br

0800 709 8000

Atendimento em todo o Brasil

Transporte aéreo



ca que o agente de carga aérea possui opções limitadas para embarcar sua carga e enfrenta problemas como a falta de espaço nas aeronaves, dificuldade agravada, também, pelo aumento no número de passageiros, cujas bagagens ocupam mais espaço nos porões.

Problemas

De fato, este pode ser considerado um dos problemas pelo qual passa o setor de transporte aéreo.

“Enfrentamos o que chamamos de desbalanceamento de mercados, ou seja, temos bastante carga com origem na região Sudeste com destino, por exemplo, para o Nordeste. Porém, existe ociosidade nos vôos que vêm desta região para o Sul. A única rota que é relativamente balanceada é a de Manaus, onde temos suprimentos indo para o Norte e produtos industrializados de Manaus que vêm para a Região Sul”, aponta Lavarello, da Gollog.

“Realmente, a falta de aeronaves cargueiras nos principais eixos

tem tornado a convivência entre clientes, operadores logísticos de transporte e as companhias aéreas um confronto sem fim. Ainda que a oferta no primeiro semestre tenha sido melhor que no final do ano de 2004, ela ainda não comporta os volumes do segundo semestre, quando existirá o risco da demanda do mercado doméstico não ser suprida devido ao número reduzido de aeronaves e vôos. Temos hoje uma empresa cargueira que opera em boa parte do território brasileiro, duas que operam no eixo Manaus/São Paulo e as de passageiros, com aeronaves menores, utilizando porões. A concorrência de uma nova empresa para o modal seria o ideal. Resta apenas compor este investimento e farejar um modo de diminuir o desequilíbrio entre as regiões, que sofrem com o desequilíbrio de volumes de cargas entre as cabeceiras de vôo.” A avaliação é de Vendramini, da Rapidão Cometa

Para Teixeira, da DHL Danzas Air & Ocean, o ajuste adequado entre oferta e demanda é sempre um grande desafio, principalmente quando se fala em transporte aéreo de cargas, em que existem

sempre dois pontos a serem ajustados: oferta e demanda por espaço na importação (vinda dos vôos) x oferta e demanda pelo espaço na exportação (volta dos vôos).

Machado, da Faster Air Express, destaca que é preciso maior equilíbrio neste mercado para que seja possível absorver a demanda, melhorar a infra-estrutura, bem como uma mudança de cultura nas companhias, cujo foco é o transporte de passageiros. “Existem movimentações no mercado em relação à criação de um transporte de carga aérea, mas o primeiro passo certamente é a recuperação das empresas, para que, então, projetos como este sejam realizados, ampliando a oferta para os agentes e absorvendo a demanda”, declara o diretor de logística.

Para o diretor-presidente da ABSA Cargo Airline, há muito tempo as empresas aéreas que se dedicam à carga adquiriram o necessário jogo de cintura para poder lidar com uma série de problemas organizacionais e de infra-estrutura, como, por exemplo, os elevados preços para a utilização de terminais de carga nos aeroportos, a falta do atendimento contínuo 24 horas por dia, 7 dias por semana, pela Receita Federal e o alto custo do transporte rodoviário trazendo e levando a carga aérea para/dos aeroportos.

“O que muito nos preocupa é o forte e constante aumento, desde o início de 2003, do preço do combustível de aviação, que vem onerando de forma desproporcional os custos operacionais das empresas aéreas. É certo que, com a cobrança do adicional de combustível de aviação conseguimos neutralizar, parcialmente, este impacto negativo. No entanto, a competitividade

do modal aéreo sofre bastante com os efeitos de corrosão desta evolução”, desabafa Jochmann.

“Um dos maiores problemas no Brasil no transporte aéreo ainda envolve os altos índices das tarifas aéreas, bem como a falta de investimento em infra-estrutura aeroportuária e da própria situação econômica das companhias aéreas, que acabam refletindo na baixa capacidade de transporte neste setor”, aponta Nogueirão, da TNT Express Brasil.

Custos

Todos sabem, e foi citado nessa matéria, que os custos representam um dos entraves ao maior uso deste modal. Assim, perguntamos aos nossos entrevistados: o custo do transporte aéreo de carga, em relação aos outros modais, é um problema?

“De certa forma, sim. Em primeiro lugar, é necessário ter em mente que a definição do modal de transporte não poderá, em hipótese alguma, ser baseada somente no valor específico do frete envolvido. Evidentemente, nesse caso, o transporte aéreo seria prejudicado quando comparado com os demais competidores. A maneira correta de fazê-lo é abordar o tema de maneira técnica, sistêmica e integrada, ou seja, considerar, na análise, todas as variáveis integrantes no contexto, ou seja: transit-time, racionalização da política de estoques, nível de serviços, confiabilidade, pontualidade, segurança e agilida-

de, entre outros que, quando somados e avaliados no conjunto, poderão desmistificar o conceito de que o transporte aéreo de cargas, por si, é caro”, avalia Rodrigues, da TAM Express, com a anuência de Nogueirão, da TNT Express. “Mas, apesar do preço que, aparentemente, é o principal fator de rejeição à utilização do transporte aéreo, é crescente o número de empresas que começam a trabalhar com esse modal, pois o fazem em bases em estudos e conceitos de logística que visam não somente o custo imediato aparente, mas, sim, o custo final de uma cadeia de suprimentos, abastecimento e produção onde os valores despendidos com transporte, principalmente o valor do frete, diluem-se entre a desnecessária manutenção de grandes estoques e agilidade no fluxo de produção e renovação de materiais”, avalia o diretor de vendas e marketing.

Benefícios como agilidade e segurança são argumentos usados por Machado, da Faster Air Express, para dizer que o custo deste modal não chega a ser um problema. Entretanto, diz ele, os embarcadores teriam acesso a melhores tarifas se a realidade do mercado fosse outra. “Se houvesse no país maior oferta de transporte de carga aérea e maior concorrência, certamente o embarcador teria acesso a tarifas menores”, diz o diretor de logística.

Neste contexto, Lavarello, da Gollog, Jochmann, da ABSA Cargo Airline, e Teixeira, da DHL Danzas Air & Ocean, seguem a mesma linha de raciocínio. Segundo eles, nem sempre o custo do transporte aéreo de carga, em relação aos outros modais, é um problema - o custo do transporte aéreo de cargas somente é um problema



Agregue valor ao seu espaço

ARMAZÉM AUTOPORTANTE

DRIVE IN

PORTA PALETES

ESTANTE MANUAL M56

ESTRUTURA DINÂMICA

METAL POINT

0800 770 6870

www.esmena.com
esmena@esmena.com.br

ESMENA
Sistemas de Armazenagem
Estática Móvel

quando utilizado incorretamente. “Existem produtos que, pela sua dimensão, peso e relação valor/peso, não oferecem o potencial de serem transportados por via aérea. O produto predestinado para a carga aérea deve possuir pelo menos uma das seguintes características: alto valor agregado, ser perecível, ser urgentemente necessitado no destino, ser elo de uma cadeia just-in-time, ser de imediata obsolescência se não usado num prazo de tempo exíguo (por exemplo, jornais) e ter sofrido atraso em seu processo de produção. Aí então, o preço do transporte aéreo de carga não é mais o fator preponderante em relação aos outros modais. Também vale a pena ser ressaltado que, em vários outros aspectos, como, por exemplo, embalagem e seguro, a carga aérea tem os mais baixos custos comparados com quaisquer outros tipos de modais de transporte”, explica o diretor-presidente da ABSA Cargo Airline.

Lumare Jr., da Aeropress, destaca que ao contrário o que se pensa, o custo maior não envolve as transferências aéreas, mas as distribuições locais. Isso se dá em função do maior fracionamento dos embarques. “Dessa feita, as composições tarifárias nesse modal podem gerar surpresas aos contratantes dos serviços, haja vista que em casos determinados é possível que os preços finais sejam até mais baratos que o modal rodoviário, dadas certas circunstâncias do perfil dos embarques e das peculiaridades da composição de custo”, diz o diretor comercial.

Vendramini, do Rapidão Cometa, também diz que o custo do transporte aéreo de carga, em relação aos outros modais, não é um problema — pelo menos para as cargas de alto valor agregado, as que requerem agilidade. “Até avaliando certos tipos de embarque que, originalmente seriam rodoviários, nós, operadores de soluções, conseguimos excelentes soluções aos anseios dos embarcadores, com oportunidade de bons lucros, disponibilidades de produtos nos clientes finais e melhoria no prazo médio de recebimento dos clientes, visto que a entrega acontece em horas, o que beneficia os fluxos de caixa. Ao ter todas essas vantagens, o custo é apenas um dos componentes”, conclui. ■

Tecnologia mundial, com tempero mineiro

www.tradimaq.com.br

TRADIMAQ
LOGÍSTICA

- Empilhadeiras Yale • Plataformas Genie
- Pneus Trelleborg e Radiais Continental
- Locação de equipamentos
- Terceirização de serviços de movimentação de cargas
- Vendas de peças e manutenção de equipamentos
- Treinamento de manutenção e operação de empilhadeiras

Distribuidor: **Yale Genie**

www.tradimaq.com.br • Tel: (31) 2104-8004 • Fax: (31) 2104-8001
tradimaq@tradimaq.com.br • Rua Humberto Demora, 333 - Inconfidentes - Contagem - MG - 32260-000

GKO FRETE
O SOFTWARE LÍDER DE MERCADO PARA QUEM CONTRATA TRANSPORTADORAS

“O GKO FRETE é o caminho para a excelência em gestão de fretes.”

Wagner Roberto Degane - Coordenador de Logística
Merck Sharp & Dohme Farmacêuticos Ltda.

ALGUNS CLIENTES: Sanofi Synthelabo • Biffaa • Merck • M. Agostini • Duas Rodas • Coteminas • Syngenta • Ed. Record • Medley • Bristol • Roche • Bridgestone • Logiplan • Suez del Valle • SDC Alimentos • Cerveja Johnson • Johnson & Johnson • Compag • Casa Grande • Exxon Mobil • Amaro • Locnet • DTM • Boticário • Melitta • Glaxo • Petrobrás • Hermas • Texaco

- Mais de 150 empresas atendidas
- Qualificação de transportadoras
- Controle dos prazos de entrega
- Simulação para análises de frete
- Conferência da cobrança das transportadoras
- Integração às principais soluções corporativas (ERP's) e às transportadoras
- Informações contábeis, fiscais e gerenciais
- Gerencia fretes de vendas, compras ou transferências, controlando todos os eventos (devoluções, reentregas, pernoite, etc.) e todos os tipos de carga (fracionada, fechada, frete viagem, locação, autônomos, etc.)

GKO INFORMÁTICA T 21 25333603 F 21 22625220
Marcelo Câmara, 160/715 20520-080 Centro - Rio de Janeiro - RJ
info@gko.com.br www.gko.com.br

Profissionais de Logística

O que esperar de um profissional de logística?

Flexibilidade, trabalho em equipe, capacidade analítica, criatividade, perseverança, ética, visão sistêmica, excelente performance em processo integralizado dentro da empresa e externamente. Estes são alguns dos pontos levantados pelos profissionais entrevistados.

A esta pergunta, as respostas dos participantes desta série especial do jornal *LogWeb* são as mais variadas.

Eduardo Banzato, vice-presidente do Instituto IMAM, instrutor, consultor e diretor da IMAM Consultoria, aponta uma série de características no que se refere ao que se espera de um profissional de logística hoje em dia: flexibilidade; trabalho em equipe; capacidade analítica; visão sistêmica; facilidade de relacionamento; busca constante da inovação; acreditar na Melhoria Contínua dos Processos (Kaizen); raciocínio lógico; assumir riscos e novos desafios; educação continuada; e dinamismo, entre outras que também caracterizam o bom profissional.

“Primeiramente, espera-se que o profissional de logística tenha um bom preparo técnico, boa formação. Logística não é apenas bom

senso, senso prático e lógica: é instrumento essencial de prestação de serviço ao cliente. O profissional deve estar adequado à área em que está atuando, seja de planejamento, operacional interna, transporte, comércio exterior. Ele também deve considerar a cadeia produtiva e a empresa em que está trabalhando, seus clientes e fornecedores, orientando e atuando adequadamente no meio e estrutura em que está inserido. Só ‘achismo’ não resolve. Deve ter embasamento técnico”, ensina Claudirceu Batista Marra, diretor técnico da Vantine Solutions.

Por sua vez, Cezar Sucupira, diretor da Cezar Sucupira Educação e Consultoria, aponta itens como criatividade e perseverança no sentido de aplicar seus conhecimentos logísticos na resolução do “trade off” entre os objetivos de trabalhar com os menores custos e investimentos e o nível de serviço



Rago: profissional deve oferecer um “menu logístico” com vários “pratos”

ao cliente que consiga diferenciar sua empresa da competição.

“Deve-se esperar que assuma a mesma atitude recomendada a qualquer profissional: adotar a ética como ponto de partida; conhecer bem o seu produto; colocar-se no lugar do cliente; adquirir

vivência internacional; desenvolver autoconfiança e auto-estima”, informa, por sua vez, Mauro Vivacqua de Chermont, sócio-gerente da Chermont Engenharia e Consultoria.

Já Adelar Markoski, professor dos cursos de graduação e pós-graduação em Administração, com a disciplina Logística Empresarial, na URI-RS e UNOESC-SC, diz que é preciso uma visão sistêmica da empresa integrada com fornecedores e clientes. Também deve haver participação na definição de estratégias empresariais. “A concepção de que a relação produto/serviço se constitui em uma importante forma de se agregar valores logísticos e, sobretudo, estar aberto para o desenvolvimento de parcerias comerciais”, completa o professor.

Waldeck Lisboa Filho, professor na cadeira de logística, administração de materiais e marketing

e consultor independente na área de logística, atuando no Recife, acredita que um profissional de logística tem, em primeiro lugar, que ter uma boa visão de planejamento. Ele também deve saber projetar equipamentos condizentes a sua estrutura de produto e desenvolver a logística integrada, estimulando a parceria com fornecedores e clientes, além de conhecer a importância da logística interna na comunicação com todas as áreas da empresa. Para Lisboa Filho, o profissional de logística deve estar, ainda, constantemente se reciclando e ter excelente performance em processo integralizado dentro da empresa e externamente.

Para Christianne Coletti Anderaus Cassis, coordenadora dos cursos tecnológicos da área de gestão da Universidade Cidade de São Paulo – UNICID, os profissionais precisam estar capacitados para entender e atuar nas diferen-



MARCAMP EMPILHADEIRAS
WWW.MARCAMP.COM.BR - REPRESENTANTE STILL

ATENDEMOS TODO O INTERIOR DO ESTADO DE SÃO PAULO E SUL DE MINAS




TRANSPALETEIRAS

EMPILHADEIRAS ELÉTRICAS



EMPILHADEIRAS GLP

**VENDA
LOCAÇÃO
ASSIST. TÉCNICA
PEÇAS REPOSIÇÃO**

MARCAMP EQUIPAMENTOS LTDA
Rua Ribeirão Preto, 251 - Jd. do Trevo - 13030-140 - CAMPINAS/SP
PABX: (19) 3272.4300 - Fax: 3272.2929 - logistica@marcamp.com.br



BATERIA TRACIONÁRIA C & D



Empresa genuinamente mineira, sediada em Belo Horizonte, suprimindo a necessidade do mercado em todo o território nacional. Qualidade reconhecida por todos os nossos clientes independente do seu porte. Assistência técnica permanente. Oferece os melhores serviços com atendimento in loco: manutenção preventiva e corretiva, prevenindo possíveis problemas, ou solucionando os já existentes. Engenharia de aplicação, cursos e treinamento operacional.

Atendimento personalizado | Equipe técnica especializada | Laboratório equipado para manutenção, teste e calibração | Controle da qualidade com registro e acompanhamento estatístico | Oficina móvel Full Time | Entrega técnica e start-up

R. Frei Antonio do Desterro, 338
Bairro Nova Cachoeirinha – Belo Horizonte – MG
CEP 31250-600 Fone: (31) 3428.4077 Fax 31 3428.4332

www.btrminas.com.br

Aslog cria certificação para profissionais do setor

A Associação Brasileira de Logística – Aslog criou, recentemente, uma certificação para os profissionais do setor – a exemplo da já existente em diversos outros países – e que tem por objetivo qualificar os profissionais e prepará-los para as atuais exigências do mercado.

“A Certificação Profissional em Logística vai beneficiar não só as pessoas físicas, como também as jurídicas. Se, por um lado, os executivos poderão comprovar a sua experiência e capacitação, por outro as empresas contarão com uma referência técnica para a contratação do profissional mais adequado às suas necessidades”, destaca o presidente da Aslog, Altamiro Borges.

Desenvolvida em parceria com o Laboratório de Aprendizagem em Logística e Transporte (Lalt) da Unicamp, a certificação (que segue as normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas/ABNT e Inmetro) é composta por uma série de provas, divididas nos seguintes módulos: fundamentos gerais (princípios e técnicas); gestão de pessoas; gerenciamento e economia de sistemas logísticos; legislação e tributação logística; logística internacional e projetos logísticos. “Este último é quase uma defesa de tese, em que o candidato terá de apresentar um case study do qual participou, detalhando etapas de planejamento, execução e resultados”, explica o presidente da Aslog.

Ainda de acordo com Borges, a certificação encontra-se em fase de finalização e as primeiras provas deverão ocorrer até o final do ano.

tes atividades relacionadas com a logística, bem como otimizar recursos envolvidos nos processos de transporte e distribuição.

“O profissional em logística deve ser dinâmico e flexível. Ele precisa se adaptar facilmente às

mudanças, pois o mercado exige que você tome diversas decisões ao longo de um dia. Dependendo do grau de atividade na empresa, hoje é injusto exigir experiência – sabemos que a oferta de profissionais com prática é muito pe-

quena. Por isso, a McLane do Brasil investe em programas de treinamento de funcionários para formar o profissional e capacitá-lo de acordo com a área de atuação. Já para cargos executivos, a experiência é fundamental”, diz Miriam Korn, gerente de desenvolvimento de negócios da McLane do Brasil.

Paulo Rago, diretor-presidente do CETEAL - Centro de Estudos Técnicos e Avançados em Logística, diz que, em linhas gerais, espera-se que o profissional tenha a capacidade de ser um grande gestor de processos e com isto, conseguir criar diferenciais quanto ao serviço realizado e custos envolvidos, a fim de garantir a competitividade de uma organização, oferecendo diversas soluções para cada tipo de necessidade, e não apenas uma alternativa, já que vivemos num mundo altamente em movimento. De acordo com Rago, se este profissional se prender a uma única forma de oferecer serviços logísticos, corre o risco de ficar ultrapassado e ser substituído. “O que quero dizer é que ele deve procurar cada vez mais personalizar os serviços prestados de acordo com as necessidades de cada cliente. Oferecer para todos os envolvi-



Markoski: é preciso uma visão sistêmica da empresa, integrada com fornecedores e clientes

dos um ‘menu logístico’ com vários ‘pratos’ que possam ser preparados e servidos de acordo com o gosto do cliente e condições da ‘cozinha’ preparar em tempo, serviços e custos competitivos. Quanto ao custo envolvido, as organizações só poderão diminuí-lo se melhorarem seus processos e produtividade primeiro, conceito este que não é novo, pois qualquer processo produtivo se baseia nisto.”

Detalhadamente, segundo o diretor do CETEAL, o profissional de logística deve ter as seguintes qualidades: sólida formação acadêmica, preferencialmente em engenharia e/ou administração de empresas; domínio de pelo menos duas línguas; domínio de

custos; visão integrada para o gerenciamento e sincronismo de processos; conhecer as ferramentas de Pesquisa Operacional para tomada de decisão; entendimento das ferramentas comerciais e de marketing, bem como dos impactos de fatores econômicos nos negócios; altamente focado em resultados; especialista em negociações; conhecimento de todo funcionamento da empresa e do mercado em que atua (espírito empreendedor); organizado e equilibrado na Administração de Tempos; alta capacidade de análise e controle; saber relacionar-se com todos os níveis da organização; dinâmico e objetivo; participativo e provocador da participação de todos; atualizado em Tecnologia de Informação; buscar o ótimo sem deixar de fazer o bom; obter sinergia através da flexibilidade, visibilidade, otimização, compromisso, colaboração e integração da cadeia de logística, bem como das pessoas envolvidas; saber se comunicar de forma correta e eficiente (interna e externa); saber utilizar corretamente sua estrutura física (dois ouvidos para ouvir e uma boca para falar); flexível e aberto a mudanças; foco total “do” e “para” o cliente. ■



MATRIZ
Rua Dr. Neje Farah, 425
B. Bela Vista
São José do Rio Pardo - SP
Cep.: 13720-000

TRANSPORTADORA GAINO LTDA
&
GAINO CENTRO DISTRIBUIÇÃO
ARMAZENS GERAIS LTDA

Tel.: (19) 3682-8300
www.transgaino.com.br
sac@transgaino.com.br

Filiais em:

- Sumaré - SP
- Ribeirão Preto - SP
- São Paulo - SP
- *Vila Guilherme
- *Tatuapé
- São Bernardo do Campo - SP
- Franca - SP
- São José dos Campos - SP
- Guaratinguetá - SP
- Betim - MG
- Londrina - PR
- Curitiba - PR



CARREGADORES
PARA BATERIAS TRACIONÁRIAS
MICROPROCESSADOS MOD. DTM



Para
empilhadeiras,
paletas, rebocadores e
máquinas elétricas em geral

Dieletrô Eletro Eletrônica Ltda.
Rua Marcelo Muller, 910 - Jd. Independência - SP
Tels. (11) 6911 2048/6845 - 6107 6803 - 6211 2720 - Fax: (11) 6916 4784
E-mail: dieletrô@dieletrô.com.br - www.dieletrô.com.br

Empilhadeiras

Movicarga investe na gestão logística da Suzano

A Movicarga investiu US\$ 6 milhões em equipamentos e na gestão logística da Suzano Papel e Celulose, incluindo a compra de 84 empilhadeiras. A empresa também está trocando as empilhadeiras a GLP por GNV (Gás Natural Veicular), aproveitando um ponto de

a partir de um novo planejamento logístico, a Movicarga pretende cortar custos, padronizar as operações e melhorar a produtividade de seu cliente. A nova gestão já permitiu diminuir a ociosidade dos equipamentos das fábricas e seus respectivos centros de armazenagem nos primeiros meses deste ano. “Algumas máquinas tinham até 40% de ociosidade e outras estavam 100% ocu-



padas. Agora já é possível um maior equilíbrio”, explica Maria Regina Yazbek, diretora-superintendente da Movicarga.

A visão das duas empresas é rever os fluxos dos processos, criando novos procedimentos, e buscar a otimização do processo de logística interna em todas as suas cadeias produtivas, dos insumos a matéria prima, semiacabados e produto final, incluindo a armazenagem e expedição. ■

Transportes

Ryder e Scania fecham negócio envolvendo 85 cavalos mecânicos

A Ryder Logística acaba de fechar um negócio com a Scania que envolveu a compra de 85 cavalos e investimento de algumas dezenas de milhões de reais para impulsionar sua atuação.

Segundo explicam Adolfo Pimentel Filho, gerente geral de desenvolvimento de negócios da Ryder, e Roberto Leoncini, gerente executivo de vendas de caminhões da Scania do Brasil, o negócio com a Scania é parte de um investimento em torno de R\$ 50 milhões de reais que a Ryder e as empresas de transporte agregadas fizeram para ampliar e modernizar a frota.

Em relação aos cavalos, além da intermediação, pela Ryder, da compra de 85 cavalos da Scania pelos agregados, também foram adquiridos mais 40 cavalos junto a Iveco. Trata-se de um investi-



Pimentel Filho, da Ryder, à direita, e Leoncini, da Scania

mento feito pelos agregados, com a intermediação da Ryder e para atender exclusivamente às operações da empresa.

A Ryder comprou, também, 240 carretas de alta capacidade

(28 toneladas) em um investimento de R\$ 20 milhões. Também foram investidos mais US\$ 500 mil na área de TI para acompanhamento on-line da frota e disposição das cargas. ■

FORTTES

Pneus superflexíveis

AGORA COM
TECNOLOGIA ALEMÃ

Pneus com aplicação em empilhadeiras, rebocadores, varredoras, docas aeroportuárias e equipamentos especiais.

MADE IN BRAZIL

Estamos cadastrando novos distribuidores e representantes em todo o Brasil

Linha Direta com a Fábrica - Tel.: +(19) 3876.6665
Av. dos Industriais, 100 - Dist. Industrial - CEP: 13280-000 - Vinhedo - SP
www.forttes.com.br / e-mail: forttes@forttes.com.br

O grupo Exide Technologies é o líder mundial em solução de energia e o maior fabricante de baterias traçadoras do mundo, com 35 fábricas, opera em mais de 89 países.

Marcas do Grupo Exide Technologies:

FULMEN	GMB	CHLORIDE MOTIVE POWER	EXIDE	TUDOR
TUDOR	HAGEN Batterie	DETA	ELBAK EXIDE BATTERIES	MAGNET MARELL
				CHAMPION

BATERIAS TRACIONÁRIAS

No Brasil, além de montar e distribuir as baterias Marca Fulmen a Fortim presta serviços de reparos, consertos, reformas e manutenções.

Vantagens:

- Alto rendimento
- Menos períodos improdutivos
- Maior confiabilidade
- Ampla duração de vida da bateria
- Maior produtividade
- O melhor Custo / Benefício

Entre em contato conosco. Será um prazer atendê-lo!
Fone: 11 6480-2520
e-mail: fortimexide@uol.com.br

Rua Ribeiro Gonçalves, 56 - Guarulhos - SP - Cep: 07250-080
Telefone: 11 6480-2520 / 6480-1595 / 6480-1290
Unidades de Apoio: Campinas - SP: 35 19 3819-3555
Joinville - SC: 55 47 3027-1965
e-mail: fortimexide@uol.com.br - site: www.fortimexide.com.br

Rápidas

Agra produz racks empilháveis com sistema de encaixe em forma de repuxo



Os racks empilháveis produzidos pela Agra possuem sistema de encaixe em forma de repuxo e sem rebite, e são fornecidos com uma ferramenta padronizada para auxiliar na montagem, evitando as pancadas. Também incluem sistema de trava, o qual evita que as travessas se soltem durante o transporte. A empresa também fornece estruturas porta-paletes convencionais e conjugadas com gôndolas, drive-in, cantilever, mezaninos, estantes industriais e divisórias em aço.

Sistema da Datasul faz o gerenciamento de transporte

OTMS – Embarcador (Transportation Management Systems, ou Sistema de Gerenciamento de Transporte), da Datasul, gerencia o processo de transporte desde as negociações com os parceiros, passando pela geração e liberação dos carregamentos na expedição, o efetivo recebimento e/ou entrega das mercadorias no seu destino final até o controle dos documentos emitidos pelos parceiros de transporte e suas respectivas integrações com os demais módulos do Datasul SEM ou qualquer outros software de gestão corporativo.



**SE VOCÊ
ESTÁ PROCURANDO
SOLUÇÕES
A GENTE OFERECE
UMA PILHA.**

- Locação em todo o território nacional - com ou sem operadores
- A maior equipe de operadores do Brasil
- Atuação nas maiores empresas do Brasil
- Produtos Hyster - marca líder de mercado no Brasil
- O maior distribuidor Hyster do Brasil
- O mais tradicional distribuidor Hyster do mundo
- Empresa do Grupo Sotreq - Revenda Caterpillar desde 1941
- Completo estoque de peças Hyster e multimarcas - 95% de atendimento imediato
- Sistemas e processos de última geração
- Completa linha de empilhadeiras - 1,5 a 40 ton. - GLP, Gasolina, Diesel e Elétricas - **GNV sob consulta**
- Variado estoque de equipamentos semi-novos
- Contratos de manutenção personalizados Hyster e multimarcas

Somov



Soluções em Movimentação de Materiais
GRUPO SOTREQ

Rua Santo Eurilo, 296 CEP 05345-040 Jaguaré - São Paulo - SP Tel.: (11) 3718-5090 Fax.: (11) 3766-4390 www.somov.com.br

**TODO PEQUENO DETALHE
FAZ A DIFERENÇA.
PEÇAS DE REPOSIÇÃO INTRUPA.**



Mais de 250.000 itens | Melhor serviço de pós-venda
do mercado | Melhor custo-benefício Peças para todas
as marcas e modelos de empilhadeira elétricas e a
combustão | Logística eficiente em todo território nacional.

Tel.:	+55 11 6653 7113
Fax.:	+55 11 6653 7013
intrupa@intrupabrasil.com.br	

INTRUPA[®]

Seu parceiro de confiança.

Rua Durval José de Barros, 63 | Vila Matilde | São Paulo

Transportadores

Terceirização e quarteirização estão entre as tendências

Ainda que com algumas ressalvas, estas práticas são apontadas como amplamente aceitáveis no setor de transporte de carga.

Quando o assunto é transportadores de carga, uma pergunta muito em voga nos dias de hoje é: quais as vantagens da terceirização/quarteirização dos serviços de transporte?

Anita Manzoni Gaino, gerente administrativa da Transportadora Gaino/Gaino Distribuição e Logística, diz que a terceirização tem como principais vantagens a possibilidade de melhorar o nível dos serviços, tendo em vista que os mesmos serão executados por empresas especializadas, e a redução de custo, posto que a empresa contratante passa a não mais precisar de pessoal e de materiais próprios, podendo usar recursos financeiros que eram destinados ao pagamento destes de maneira mais vantajosa.

“A quarteirização, por sua vez, tem despontado como solução para retirar da empresa contratante de serviços terceirizados a responsabilidade de gerir todos os seus terceiros. O quarteirizador passa a fiscalizar os serviços dos terceiros e se estão sendo cumpridas as determinações legais a estes impostas, o que também traz ao contratante as vantagens de ter melhor controle dos serviços terceirizados e de não precisar possuir pessoal próprio para gerir as terceirizações, o que traz economia”, analisa Anita.

Para Marcos Sanjuan Castaños Kulenkampff, analista de logística da Itapemirim Cargas, a vantagem principal da terceirização/quarteirização dos serviços de transporte é manter o foco no core business da empresa, isto é, “se imaginarmos uma indústria de calçados, suas preocupações principais deverão estar voltadas para a qualidade, a quantidade e como o mercado enxerga seus calçados. Se



você perde esse foco, o seu produto perde competitividade e, por conseguinte, perde-se receita”.

Além deste fator, para Roberta Ottati, gerente de marketing do Mira Transportes, as vantagens também envolvem otimização de custos, ganhos operacionais e em qualidade nos serviços de transporte.

“Não tenho conhecimento de nenhuma grande empresa, nacional ou multinacional, que ainda mantenha frota própria para a realização dos seus serviços de entregas. Essa é uma prova cabal das incontáveis vantagens da terceirização do transporte de bens. Dentre os benefícios auferidos aos embarcadores, poderíamos citar: diluição de custos, maior eficiência e rapidez na entrega (visto que o trabalho estará sendo executado por empresas especializadas) e a possibilidade de vender os produtos fracionadamente, pulverizando a sua distribuição por todas as regiões do país.”

A avaliação é de Rubens Luiz Pereira, diretor comercial da Exato Transportes Urgentes. Já a

quarteirização ocorre com maior frequência quando existe a intermediação de um operador logístico ou quando a transportadora contratada serve-se de uma outra para entregar produtos em áreas que estejam fora do seu raio de ação, o que dá origem ao popular “redespacho” – ainda segundo Pereira.

“Tenho uma opinião muito polêmica e conflitante a respeito da intermediação e do redespacho: acho que esses processos somente são viáveis em fases de estagnação econômica, mas isso só saberemos quando (e se) o Brasil voltar a viver uma época realmente duradoura e estável de crescimento econômico; como se vê, não estou me referindo às nossas já tão conhecidas ‘bolhas de crescimento’, tão efêmeras como as de sabão”, diz o diretor da Exato.

Para Rodrigo Paglino, gerente de negócios da Faster Logistics, empresa do Grupo Faster Brasex, a terceirização evita uma estrutura de custos fixos que envolve gastos com manutenção de veículos, combustível, seguro, salários de motoristas e ajudantes, ad-

ministração de frota própria e/ou agregada, entre outros.

Além disso, possibilita que a empresa se preocupe com o seu “core business” e não perca o foco – junto com esta vantagem, outras estão incluídas, segundo José Carlos D’Agostini, diretor de logística da Target Logistics: não necessidade de realizar recrutamento e seleção, aumento ou substituição imediata de terceirizados/quarteirizados, principalmente nos fechamentos mensais, férias, substituição, afastamentos, etc., e mão-de-obra treinada e qualificada para sua atividade.

Segundo Paglino, da Faster Logistics, ao administrar sua própria frota, a indústria corre o risco de lidar com eventuais situações de ociosidade nos veículos, o que representa altos custos. No caso dos transportadores, é possível a consolidação de carga entre seus diversos clientes, o que representa uma vantagem significativa para o embarcador.

Custos também são o mote de Aguinaldo Claret, diretor comercial - N/NE da Ramos Transportes. Segundo ele, as vantagens, indubitavelmente, concentram-se na transferência de custo, muitas das vezes, de uma estrutura inadequada às demandas para estruturas melhores adequadas e, consequentemente, mais apropriadas e com custos mais enxutos, já que este será o foco único do contratado.

Ainda de acordo com Claret, também há o ganho com a importação da expertise, já que a terceirização precede da busca de prestador com know-how específico para aquela atividade, além do ganho de se tirar do rol administrativo várias especialidades, dei-

xando o contratante com mais ênfase em seu negócio original.

Problemas

Mas, quando da terceirização/quarteirização das atividades de transporte, também há problemas.

Por exemplo, Anita destaca que a terceirização passa a ser problemática quando não é bem feita, ou seja, se não forem obedecidas todas as normas e orientações do Ministério do Trabalho que tratam do assunto a empresa que contrata o terceiro corre diversos riscos, dentre eles o de ter reconhecido legalmente o vínculo trabalhista entre ela e os funcionários do terceiro.

Ainda segundo ela, no setor de transportes, atualmente, há inúmeras empresas se apresentando como prestadoras de serviços terceirizados, mas a grande maioria não atende plenamente aos requisitos legais para dar segurança ao transportador contratante. De acordo com a gerente da Gaino, também é bastante comum que, ao avaliar a empresa candidata a prestar os serviços terceirizados, constata-se que sua mão-de-obra não é qualificada o suficiente para prestar um bom serviço. “Já quanto à quarteirização, ainda é escassa a oferta deste tipo de serviço no que diz respeito ao transporte”, completa.

“O primeiro problema é de origem conceitual, pois a primeira idéia que surge quando pensamos em terceirização é a redução de custo. Concordo, porém hoje em dia muitas empresas vêem esse conceito como solução de seus

gargalos internos e promovem leilões onde o preço mais baixo ganha, esquecendo-se da qualidade e perdendo receita. Outro problema sério é a não profissionalização da atividade. Hoje, qualquer pessoa que tenha um caminhão se diz apta a fazer logística”, aponta Kulenkampff, da Itapemirim.

Por esta linha de raciocínio também vai a avaliação de Pereira, da Exato. Segundo o diretor comercial, muitos dos problemas da terceirização são gerados no momento crucial da seleção e contratação da transportadora. “Embora se divulgue o contrário, uma considerável parcela de embarcadores, de todos os portes, até mesmo dos mais gigantescos, ainda usam a tabela de preços como o critério com maior peso na decisão final. E todos que atuam no segmento sabem que conciliar qualidade e seriedade com fretes aviltados é uma tarefa impossível.”

Para agravar a situação – ainda de acordo com Pereira -, o mercado de transportes vem sendo invadido por um incontrolável enxame de “cotações eletrônicas”. “Ora, no meu entender, esse recurso pode – e deve – ser utilizado pelos órgãos governamentais e pelas empresas estatais, por motivos óbvios e cada vez mais sabidos. Mas, executado no setor privado, em um segmento que tem primado pela penúria, pela extrema indigência de suas tarifas, não passa de uma perda de tempo. No desenrolar do processo, cotam-se centenas e centenas de empresas e, ao final do pregão, via de regra, permanecem as mesmas transportadoras, desde que, é claro, concordem em reduzir os valores das suas tabelas. Na prática, é um autêntico leilão reverso”, acusa o diretor comercial da Exato.

Realmente, segundo Roberta, do Mira, as empresas não devem terceirizar objetivando somente uma redução de custos com transportes – deve ser analisado o ganho operacional em toda a cadeia. Já Paglino, da Faster Logistics, alerta que a escolha do parceiro é muito delicada e fundamental para evitar problemas no futuro. Ele alega que é necessário contar com um prestador de serviços com experiência no segmento de atuação do embarcador, que adote os cuidados necessários ao tipo de produto

transportado e cujo nível de serviço e custos estejam de acordo com as necessidades do cliente. No caso da escolha errada de um parceiro, o cliente pode enfrentar problemas diversos, que vão desde entregas fora do prazo até avaria de seus produtos, alerta Paglino. “Podem ser citados, ainda, como problemas, o não comprometimento com as atividades-fins da empresa, o fato de as empresas terceirizadas/quarteirizadas visarem a um maior lucro e, geralmente, menor qualidade dos seus contratados, bem como de ainda não demonstrarem preocupação com as normas e procedimentos da empresa tomadora de serviços e nem todas estarem com documentação regularizada”, completa D’Agostini, da Target.

Para Claret, da Ramos, os problemas concentram-se nos desvios de valores e diferenciais entre contratante e contratado, justamente pela dificuldade em multiplicar ao contratado as expectativas do cliente usuário do serviço. “Ainda mais, pelo fato de ser impraticável a exigência da ‘bandeira única’, ou do ‘mononegócio’, quando tratamos da terceirização opera-

Transportador é operador logístico?

Esta é uma pergunta muito freqüente quando se fala em empresas transportadoras e aquelas tidas como operadores logísticos. E há muita polêmica, como é possível perceber nas respostas dos próprios entrevistados.

Anita, da Gaino: “Como o transporte, a distribuição em si é parte bastante importante da cadeia logística e é comum que os transportadores se autodenominem operadores logísticos. Muitas transportadoras apenas mudam de nome e trocam o termo transportadora para operadora logística. Porém, ser um operador logístico envolve muitos outros aspectos além do transporte. Para ser considerada como tal, a empresa precisa deter tecnologia e pessoal capacitado para otimizar as operações e para oferecer novos serviços aos clientes, tais como armazenagem, controle de estoques, embalagens, roteirização e tantos outros. O operador logístico deve estar focado em executar as operações logísticas que lhe foram confiadas por seus clientes de forma a torná-las ótimas em termos de qualidade, tempo e custo, e em geral, as ações necessárias para isso vão além do transporte.”

Kulenkampff, da Itapemirim: “Não. O transportador e o operador se completam: enquanto o operador operacionaliza a logística interna da empresa (estoque, produção), o transportador coordena a logística externa, abastecendo as linhas de produção, promovendo a distribuição aos clientes e, em muitos casos, realizando a logística reversa de seus produtos.”

Pereira, da Exato: “Transportador não é operador logístico, mas deve pensar em ser. Pintar a frase ‘Transportes e Logística’ nas carretas não transforma uma transportadora em um operador. Mas, no meu modo de ver, todo empresário de transportes deve refletir, com

urgência, na diversificação do seu portfólio. Entendo, porém, que seja necessário constituir uma empresa de logística paralela, que atue em sites distintos aos da transportadora, sem unir as atividades. Caso contrário, o resultado será uma miscelânea logística. Inexoravelmente, o transportador que não se tornar, também, um operador logístico será transformado em carreteiro de luxo, dentro de poucos anos.”

Claret, da Ramos: “No meu entender, transportador não é operador logístico, assim como operador logístico não é transportador. São atividades que fazem parte da mesma cadeia, são correlatas, porém com especialidades distintas. Durante muito tempo apregoei-se que o transportador teria que evoluir para a condição de operador logístico, se não estaria fadado à falência. Falácia! Sempre contestei esta tese. Um transportador pode prestar serviços logísticos, porém sem ser rotulado como operador logístico. Faço parte da corrente que acredita que o transportador deva ser um operador de soluções de acordo com as características e necessidades de seu cliente. Porém, penso que quando um transportador se auto-intitula operador logístico acaba arrastando para o seu rol de concorrentes gigantes especialistas, como DHL, Exel, Ryder, McLane, além de ser preterido na contratação de transportes destas companhias. Isto não é nada inteligente, já que, como disse, operador logístico não é transportador, logo...”

Paglino, da Faster Logistics: “Não, transporte é apenas uma etapa da operação logística. O operador é um provedor de soluções logísticas, responsável pela gestão de estoque, faturamento e distribuição.”

D’Agostini, da Target: “Nem todo o transportador é um operador logístico. Cada vez mais os clientes buscam parceiros que ofereçam não somente prestação de serviços de transportes, mas, oportunidades como operador logístico, oferecendo a estes clientes infra-estrutura em diferentes tipos de gestões como: gestão de transportes – oferta de veículos através de modelos diferenciados para transportes de transferências e distribuição de cargas; gestão de pessoas – mão-de-obra especializada para gerenciamento e movimentação de cargas; gestão de armazenagem – armazéns (CD/Armazéns Gerais para estoques de produtos ainda que transitórios (Cross Docking); gestão de transporte – além das alianças com outras empresas de transportes, através de parcerias, proporcionar a este cliente um leque mais amplo de oportunidades com menor nível de preocupação para que a participação e penetração de seus produtos no mercado sejam ainda mais extensas.”

Roberta, do Mira: “Sim, as transportadoras possuem o know-how necessário para ser um operador logístico, pois possuem espaço físico para armazéns, operam fisicamente as mercadorias e têm, cada vez mais, investido em tecnologia da informação. As transportadoras executam tarefas de um operador logístico a todo momento: armazenagem, movimentação física, controle de estoque, transportes e entrega de produtos.”



A Retrak investe para sua empresa crescer!

Acompanhando o crescimento econômico e industrial no Brasil em 2004 e a grande demanda por empilhadeiras nos portos, aeroportos e empresas, a Retrak investiu forte na aquisição de equipamentos novos e no treinamento de seu pessoal. Aumentou suas instalações adquirindo sede própria de 22.000 m² e, com isso, trazendo melhorias significativas em todos os aspectos operacionais. Como representante da marca Still, a Retrak oferece uma vasta gama de equipamentos, além de peças originais. Especializou-se no desenvolvimento de peças e adaptações especiais para empilhadeiras. Mais do que nunca, a Retrak está preparada para atender a todas as suas necessidades, seja na locação, na terceirização de frota ou na compra de empilhadeiras para a sua empresa.

Dedique-se aos negócios: a movimentação de seus produtos a Retrak faz para você.

Retrak

Retrak Com. e Rep. de Máquinas Ltda.
 Av. Papa João Paulo I, 2101 - CEP 07170-350 - Guarulhos - SP
 • Tel: (11) 6482-2288 • Fax: (11) 6482-2240 • www.retrak.com.br

Transportadores

cional.” Desta forma – segundo o diretor comercial - fica muito difícil manter políticas semelhantes de qualidade e de treinamento e desenvolvimento de quadros. A defasagem tecnológica também é fator de incongruências – “isto gera perda de qualidade e passa a ser sensível ao cliente usuário”, conclui Claret.

Perspectivas

Pelo exposto pelos entrevistados, quais as perspectivas na área?

Anita, da Gaino, espera que haja maior profissionalização e maior profissionalismo nas empresas prestadoras de serviços terceirizados, e que surjam mais quarteirizadores no mercado, aumentando o leque de opções na hora da contratação.

Já Kulenkampff, da Itape-mirim, acredita que as empresas estão cada vez mais balanceando custo e qualidade e, por isso, o mercado irá expandir. “Mas, se o



governo federal voltasse a investir em infra-estrutura e, principalmente, gerasse medidas que permitissem o aumento do consumo, com certeza os cenários futuros seriam muito mais otimistas.”

Por sua vez, Roberta, do Mira, afirma que o segmento de transportes cresce hoje a reboque do crescimento industrial e do desenvolvimento da economia. As empresas que apostaram em regiões de grande desenvolvimento hoje, vem crescendo juntamente com esta região. “O segmento tem exigido

muitos investimentos em qualidade e tecnologia, mas as empresas dispostas a investir terão sua recompensa”, diz a gerente de marketing.

Pereira, da Exato, alega que as perspectivas são limitadas pela prática de preços irrisórios e pela concorrência predatória. Segundo ele, no fim das contas, o mercado será depurado por uma “seleção darwiniana”, mas, até que isso aconteça, acredita, muitos inocentes tombarão. “De qualquer forma, porém, prevejo que, a médio prazo, o TRC voltará a

rodar pelas estradas da prosperidade e da constante evolução.”

“No Brasil, o setor de transportes fatura algo em torno de R\$ 30 bilhões, representando cerca de 3,5 % do PIB brasileiro. O aquecimento da economia contribui com o crescimento deste setor. A terceirização da distribuição também tende a crescer, já que há uma conscientização cada vez maior sobre a importância da indústria manter o foco em seu ‘core business’”, avalia Paglino, da Faster Logistics.

Por sua vez, Claret, da Ramos, pensa que a grande fase de terceirização já passou. Hoje muitos dos serviços que no passado haviam sido terceirizados foram retomados pelo contratante, justamente pelos problemas descritos. Segundo ele, o transportador percebeu que a terceirização de alguns serviços gerou perda de domínio sobre a operação, e isto foi, num determinado estágio, sentido pelo cliente.

“Refiro-me, principalmente, aos serviços ligados às operações. A partir destas constatações, a política de terceirização passou a ser

administrada com melhores critérios pelo transportador. Hoje, o contratado deve ser previamente avaliado na sua capacidade técnica e em sua ideologia empresarial. Penso que a tendência seja a terceirização com responsabilidade, algo que atenda à necessidade do contratante e propicie ao contratado remuneração suficiente para acompanhar a estratégia empresarial do contratado. Uma relação calcada em pilares firmes que faça do terceirizado extensões das políticas de qualidade, de treinamento e desenvolvimento de pessoas praticadas pelo contratante”, analisa o diretor comercial da Ramos.

Por fim, para D’Agostini, da Target, as perspectivas são de contínuo crescimento e profissionalização das empresas terceirizadas/quarteirizadas cada vez mais específicas dentro de suas atividades voltadas aos negócios da tomadora dos serviços. “Hoje – diz o diretor de logística - alguns desses grandes exemplos de especialização são as empresas prestadoras de serviços de limpeza, segurança e alimentação.” ■

**QUER ARMAZENAR SEU PRODUTO COM QUALIDADE E SEGURANÇA,
CHAME QUEM TEM O MENOR CUSTO OPERACIONAL E QUE ESTÁ,
MAIS PERTO DA AMERICA DO NORTE, EUROPA, ASIA...**

RAI
Armazéns Integrados
11 4352 1322

À 40 KM DO PORTO DE SANTOS, KM 22 DA RODOVIA ANCHIETA.

São Bernardo do Campo/SP - 09823 000comercial@railog.com.br - mkt@railog.com.br - Diretoria: 11 4169 5448/49/51

www.railog.com.br

Rio de Janeiro

Carvalho executa diversos tipos de transportes

O Carvalho – Transportes Carvalho presta serviços de transportes de importação e exportação em contêineres e/ou carga solta pelo porto e aeroporto do Rio de Janeiro e em Regime de Trânsito Aduaneiro (DTA).

Com frota própria e estrutura de terminal de apoio à importação e exportação, opera com conferentes no cais do porto monitorando as operações. A empresa também executa transporte geral, urbano ou interestadual, além de transportes especiais por peso e/ou dimensões, sendo certificada pelo SASSMAQ/Abiquim, e movimenta máquinas e equipamentos em novas fábricas ou na modernização de parques industriais existentes. Também conta com um novo Terminal REDEX com 40.000m².

Rápidas

Piso epóxi da NS Brasil é indicado para uso severo

O Monolith 4000, da NS Brasil, é um piso epóxi espatulado durável, antiderrapante, colorido, brilhante e com superfície altamente resistente a solicitações químicas e mecânicas. Segundo a empresa, após 2 dias já é duas vezes mais resistente que o melhor concreto e foi desenvolvido para atender a severas especificações em áreas industriais, comerciais e em locais onde ocorra trânsito de carrinhos e empilhadeiras. Possui alta resistência a ataques químicos, impactos e abrasão.

Rentank disponibiliza galpões em várias capacidades

Enquanto os galpões Lite, da Rentank, são uma opção para pequenos armazenamentos, entre 100 a 1.000 m², os Macrogalpões Maxi não apresentam limites quanto à área única de instalação. "Temos galpões da ordem de 7 mil m² em uma única área instalada e também outros complexos que chegam a 25 mil m²", diz o gerente comercial da empresa, Silvio Hein. Eles possuem estruturas metálicas de montagem assistida e fechamento em lona vinílica, com largura máxima frontal de 55 metros, largura intermediária de 35 a 25 metros e largura mínima de 10 metros, capazes de resistir a ventos de até 160 km/h.



H155XL₂

Agora, com surpreendentes inovações.



Com início em 2004, a Hyster implementou importantes alterações nas empilhadeiras H155XL:

- ☐ Equipadas com os novos motores GM 4.3L V6 Vortec e Perkins 1004 4,2L, projetados para cumprir as novas normas de emissão da EPA - Agência de Proteção Ambiental que regulamentam os níveis de emissão atualmente permitidos.
- ☐ Os novos motores incluem sistema fechado de alimentação com 3 componentes principais: escapamento com oxicatálizador/sensores de oxigênio no tubo de escapamento/dispositivo eletrônico de monitoração e controle.
- ☐ Além da redução de hidrocarbonetos (HC) e de óxidos de nitrogênio (NOx), otimiza o consumo de combustível, proporcionando menor custo operacional.
- ☒ OK. Testes exaustivos comprovaram largamente a eficiência destas inovações. Consulte seu Distribuidor Hyster.

HYSTER

sinônimo de empilhadeira em qualquer lugar do mundo

www.hyster.com.br

BRASIL
www.brasilhyster.com.br
DF-ES-GO-MG-RJ-TO

GOIÂNIA
www.goianahyster.com.br
AL-CE-PB-PE-RN

J. MALUCELLI
www.jmalucelli.com.br
PR

MARCOS MARCELINO
www.marcosmarcelino.com.br
AP-MA-PA-PI

PONTES
www.pontes.com.br
RS-SC

SOMOV
www.somov.com.br
SP - Capital e Interior

SOMOV
www.somov.com.br
AC-AM-MS-MT-RJ-RR

TECHNICO
www.technico.com.br
BA-SE

Empilhadeiras

Vale a pena fazer upgrade? Qual o custo x benefício?

Para os especialistas, vários fatores devem ser considerados para responder a estas perguntas.

Na edição de número 40 do jornal LogWeb, em matéria especial sobre empilhadeiras, enfocamos itens como trocar ou reformar, quando trocar e quando reformar a máquina.

Nesta edição, ainda dentro deste espírito, damos destaque a um outro tema interessante: vale a pena reformar e atualizar a empilhadeira, ou seja, fazer upgrade? Mais ainda, também enfocamos o custo x benefício desta operação.

Veja o seguir o que falam os profissionais diretamente ligados às empilhadeiras, como fabricantes, distribuidores ou locadores.

Maior vida útil

Sobre esta questão, Ricardo Cianella, gerente de pós-venda da Skam Empilhadeiras Elétricas, destaca que o upgrade, muitas vezes, é muito bem aceito pelos equipamentos, já que se utiliza basicamente a sua estrutura, trocando as partes elétricas ou os acessórios com atualizações, transformando um equipamento ultrapassado tecnologicamente em um equipamento de última geração. “Lógico que devemos observar se esta estrutura não está comprometida (fadigada). O custo x benefício é muito mais interessante, pois o capital investido é muito inferior do que o destinado à compra. E, no final, a eficiência do equipamento é igual a de um novo”, diz o gerente da Skam.

José Roberto Coelho, gerente de assistência técnica da Still do Brasil, também concorda. Segundo ele, quando corretamente executada, uma reforma gera um processo de extensão da vida útil do equipamento.

Os benefícios variam de acordo com o modelo do equipamento, pois alguns permitem reforma e modernização (upgrade) e outros



A reforma pode não agregar o mesmo montante no valor de revenda

permitem somente a reforma tradicional, porém ambos garantem maior disponibilidade, melhor confiabilidade operacional e redução de horas paradas para manutenção.

Outro ponto a destacar – ainda segundo o gerente de assistência técnica da Still – é que manter alguns equipamentos em boas condições (isso requer reformas) garante o valor de revenda quando da oportunidade ou necessidade de troca.

Realmente, segundo Sérgio L. Guimarães, diretor técnico da Retrak, na maioria dos casos, o estudo financeiro como analisado na edição 40 do jornal LogWeb demonstrará que a melhor escolha é o investimento na reforma e atualização da empilhadeira. “Essa análise de viabilidade de reforma não é tão simples, as variáveis são muitas, basicamente, é viável fazer a reforma quando o valor gasto ainda permitir a venda do equipamento no mercado sem prejuízo. Pela nossa experiência, a vida econômica de uma

máquina adequadamente reformada é 70% da vida econômica da mesma máquina nova.”

De acordo com Emerson de Sousa, gerente de pós-vendas da Linde Empilhadeiras, se a reforma for realizada por um serviço autorizado, é uma boa solução quando os custos de manutenção estão aumentando, a disponibilidade diminuindo e o investimento para a reforma não supera 35% do valor do equipamento. Porém, muitas das reformas que são realizadas hoje em dia apenas levam em conta a pintura e a utilização de peças reconcondicionadas, sem se atentar a detalhes técnicos/construtivos e, desta maneira, levam o equipamento a apresentar falhas constantes.

Paulo Henrique da Silva Silveira, supervisor de vendas da Makena Máquinas, Equipamentos e Lubrificantes, também diz que vale a pena reformar e atualizar. Mas, segundo ele, após a reforma é muito importante manter a manutenção preventiva. Outra questão, ainda segundo o

supervisor de vendas, é o custo desta reforma, às vezes tão alto que não vale a pena.

“Quando a reforma resolve o problema do custo de manutenção e atende às exigências do usuário, ela vale a pena. O custo de uma reforma é muito mais baixo do que o investimento em uma máquina nova, mesmo que a reforma inclua algumas melhorias (upgrades) de atualização do equipamento. Outro aspecto favorável à reforma é que a máquina reformada pode não atender às exigências de um determinado cliente (ou de uma operação), mas poderá atender perfeitamente a um outro, cuja operação seja mais leve, menos freqüente, etc.”, explica, por sua vez, Hélio Tolentino, sócio-gerente da Tolentino Engenharia.

“Entendemos que vale a pena fazer um upgrade na empilhadeira quando surge alguma inovação que possibilite algum ganho nas áreas de produtividade, segurança ou meio ambiente. Quando o benefício for ganho de produtividade, é mais fácil avaliar a viabilidade econômica do investimento, pois é possível verificar o retorno do mesmo. Já nos outros casos, muitas vezes a viabilidade do upgrade dependerá de fatores mais subjetivos, como a satisfação do cliente, por exemplo”, avalia, pelo seu lado, Alexandre Smith, gerente de suporte ao produto da Bauko Máquinas.

Para Flávio Bentivegna, gerente geral de máquinas da Somov, a reforma e eventual atualização de equipamentos é um recurso que pode ser utilizado quando a empresa tem no orçamento aprovado um valor para despesa de manutenção, mas não para investimento. Como acontece com os automóveis, a reforma, muitas vezes, não agrega o mesmo mon-

tante no valor de revenda, que é muito mais sensível ao modelo, marca e ano de fabricação.

Por outro lado – ainda segundo Bentivegna –, a substituição do equipamento usado por um novo propicia a perfeita adequação às novas necessidades de movimentação, além de ganhos com economia de combustível, ergonomia, desempenho, etc. “Concluindo, vejo que cada caso deve ser avaliado por um especialista que irá desenvolver a melhor solução, pois muitas vezes o ideal não é nem ter a propriedade do equipamento, mas, sim, comprar o serviço de movimentação através de locação”, completa o gerente da Somov.

“O custo de uma reforma após 6 anos de trabalho é bastante elevado e, se levarmos em consideração o valor residual do equipamento e a evolução tecnológica durante este período, concluímos que a troca do equipamento por um novo é a melhor opção”, ressalta Carlos Eduardo de Castro Santos, gerente de serviços da BT do Brasil.

Também desfavorável ao upgrade está Antonio Augusto Pinheiro Zuccolotto, diretor de operações da Paletrans Equipamentos. Para ele, upgrade acaba significando adaptação de componentes para receber o novo recurso. Esta adaptação modifica a estrutura original do equipamento e requer componentes caros para o correto funcio-



Upgrade vale quando surge inovação

namento. Pode-se comparar a comprar um carro com o ar condicionado direto de fábrica e sua colocação posterior – aponta o diretor de operações da Palettrans. “A reforma só deve ocorrer quando o equipamento é específico ou fora de linha e de difícil acesso à compra”, emenda Maria Regina Yazbek, superintendente da Movicarga.

“Empilhadeiras não são computadores, que foram feitos pensando em upgrades. Por isso, reformar e tentar atualizar é um processo difícil, complicado e sem resultados garantidos. Há incompatibilidade de peças e componentes, além de ser necessária mão-de-obra especializadíssima, para saber o que pode ser alterado sem interferir na segurança. É ingênuo imaginar que se pode conseguir um equipamento novo e tecnologicamente avançado a partir de uma máquina antiga.” A avaliação é do Departamento Comercial da Jungheinrich Lift Truck.

Os profissionais da empresa também ressaltam que, a princípio, a empilhadeira não deve ser reformada, argumentando que ela é um equipamento projetado para uma determinada vida útil e, após esse tempo, deve ser substituída. “No entanto, essa vida útil pode ser abreviada caso o usuário não realize as manutenções preventivas necessárias. Pode-se chegar a um ponto em que a simples manutenção não resolve o problema e, aí sim, é necessária uma reforma completa”, completam os profissionais de Jungheinrich.

Mas, há quem julgue que não existe uma resposta do tipo sim ou não para este caso. “Todo o processo de definição para a escolha entre reforma/atualização está baseado na análise dos índices de manutenção (por exemplo: custo de manutenção, tempo médio entre falhas, etc.). A análise destes índices indicará ao cliente a melhor relação custo x benefício. O único modo para obtermos esta análise de custo x benefício é dispormos de dados confiáveis dos custos de manutenção”, conclui Renato Dezen Arena, engenheiro de assistência técnica senior da Nacco Materials Handling Group Brasil. ■

Armazenagem, movimentação e transporte.



Com a DPaschoal você tem toda a linha de pneus Goodyear para empilhadeiras

Você conta com produtos de qualidade e vantagens exclusivas. Tudo para otimizar sua logística e sua produtividade. Confira.



GOODYEAR

Fale com a gente
0800 770 50 53
www.dpaschoal.com.br

DPASCHOAL



Um estoque de idéias em soluções para logística e armazenamento

Racks Empilháveis
Block Pallet Desmontável
Drive-in Drive-thru
Porta-Pallet's
Protetores de Coluna
Gôndolas e Balcões

Check-outs
Caixas Padrão de Medição
Estantes e Bancadas
Mezanino e Divisória
Estruturas Cantilever

www.agraastro.com.br

AGRA
ASTRO

Av. Major Príncipe Fróes 2207 - Suzano SP

Fone (11) 4748-6222

e-mail: agra@terra.com.br
agra@oste.com.br



**Nós não temos um
parafuso a menos.
Temos vários.**



A FIEL possui o Sistema de Armazenagem mais confiável do mundo. Seu conceito exclusivo baseado em travas, soldas e encaixes proporciona maior segurança e menor manutenção, ao contrário dos sistemas convencionais que se utilizam de parafusos. Descubra as vantagens dos Sistemas de Armazenagem Fiel, muito mais economia e segurança para sua empresa.



(011) 6693 0511

www.fiel.com.br
armazenagem@fiel.com.br

Ferrovias

Resolver gargalos é o grande desafio

O total de investimentos necessários nos próximos cinco anos atinge a cifra de R\$ 11,3 bilhões, dos quais R\$ 7,1 bilhões viriam da iniciativa privada e R\$ 4,2 bilhões do governo federal. Esse montante, segundo o diretor-executivo da ANTF – Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários, Rodrigo Vilaça, permitiria um aumento de 57% na capacidade de oferta de transporte ferroviário de carga pesada, um ganho de seis pontos percentuais na matriz de transporte como um todo e uma redução de custos para o País na ordem de R\$ 11 bilhões.

Fundada em 1996, a ANTF – com sede em Brasília/DF – congrega empresas concessionárias prestadoras de serviços públicos de transporte ferroviário de cargas, detentoras de onze malhas: ALL – América Latina Logística, Brasil Ferrovias (holding que reúne a Ferrobán, Ferronorte e Novoeste), CFN – Companhia Ferroviária do Nordeste, FCA – Ferrovia Centro Atlântica, Ferropar – Ferrovia Paraná – Ferrovia Tereza Cristina, MRS Logística e Vale do Rio Doce.



Vilaça: revitalização do setor vai demorar

Soluções

Quando de sua participação no primeiro evento “Senado Debate o Brasil”, realizado em Brasília, o diretor da ANTF apresentou propostas de solução a entraves que ameaçam o desenvolvimento do setor ferroviário, como a dificuldade de obtenção de financiamentos para solucionar problemas como invasões de faixa de domínio das malhas ferroviárias e de passagem em nível irregulares, além dos gargalos físicos e operacionais existentes nas malhas concedidas.

Segundo Vilaça, as empresas não têm condições de oferecer garantias à empréstimos no BNDES – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social porque não são proprietárias dos bens ativos, mas sim operadoras do sistema ferroviário de carga, mediante contrato de arrendamento vinculado ao de concessão de cada malha transferida à iniciativa privada.

“Os critérios de concessão de crédito precisam ser melhor equacionados. Entendo que, para resolver obstáculos como os 824 focos de invasão em faixa de domínio, seria necessário implementar programas de transferências das comunidades estabelecidas irregularmente, o que envolve 200 mil famílias, colocando em prática convênio já firmado entre o Ministério das Cidades, a Caixa Econômica Federal e a Rede Ferroviária Federal, o que já foi solicitado, pela ANTF, a esse Ministério, ao de transporte e inclusive à Casa Civil”, explica.

De acordo com Vilaça, a revitalização do setor ferroviário vai levar ainda um bom tempo. Trata-se de um processo longo, dada a situação em que as 11 concessionárias receberam a malha ferroviária brasileira. De 1996 a 2004, as empresas investiram R\$ 6 bilhões, que possibilitaram aumento de 46% no volume de carga transportada por ferrovias. Ao mesmo tempo, fizeram pesados investimentos em segurança, que reduziram em 62% o índice de acidentes, assim como influenciaram a reativação da indústria nacional de equipamentos ferroviários. ■

Cargomax

SINÔNIMO DE NIVELADORES DE DOCAS

Adquirindo segurança, confiabilidade e sobretudo QUALIDADE, para um mercado cada vez mais exigente.

Consulte nossa Eng^a. de Aplicação e apresentaremos a melhor solução logística de movimentação

CARGOMAX EQUIPAMENTOS INDUSTRIAIS LTDA
Rua Eustáquio de Azevedo, 436 - Chácara Rio Petrópolis
CEP 25251-600 - Duque de Caxias - RJ / Telefax: (21) 2876-2560
Site: www.cargomax.com.br
E-mail: cargomax@cargomax.com.br

Pallet
PLÁSTICO

1000 x 1200 x 140/190mm

Alta Resistência
Anti-Corrosivo
Durabilidade
Higiênico
Atóxico

100% Ecológico

Padrão PBR Plásticos

Produto em conformidade com a Portaria do serviço de vigilância sanitária do Ministério da Saúde - Portaria nº 326 - SVS/MS

Desenvolvemos Também
Pallets leves - Outras medidas e padrões - Sob encomenda

Brasil 550
Central de Vendas - Rua Pará, 330 - Sala 02, Bairro Humaitá
Bento Gonçalves / RS - Cep: 95700-000
Fone/Fax: (0xx54) 453.7775 Celular (0xx54) 9923 5550
E-mail: contato@brasil550.com.br Site: www.brasil550.com.br

Rápidas

ID Logistics presta serviços de Supply Chain

A ID Logistics do Brasil atua com a terceirização logística em algumas etapas do Supply Chain, que impactam diretamente no aumento da flexibilidade e produtividade operacional, com a utilização de equipamentos como coletores de dados e voice picking, ambos com radiofrequência, e o suporte de profissionais especializados.

Esmena oferece sistemas de armazenagem com montagem por encaixe



A linha Metal Point da Esmena do Brasil inclui estantes leves, bancadas de trabalho, postos de trabalho, estantes têxteis estantes garrafeiras, porta-pneus, porta-rolos, mesas de embalagem e outros equipamentos. Todos possuem montagem através do encaixe, sem parafusos.

RR Etiquetas traz tecnologia RFDI

A RR fornece etiquetas RFDI, que permitem identificar itens através de radiofrequência. Podem ser usadas em logística, movimentação, autenticidade de produtos e rastreamento.



Onde tem **CLARK** tem produtividade máxima.



Unidade de Montagem CLARK Valinhos-SP inaugurada em 14-05-2005.

- Menor custo operacional
- Melhor pós-venda do mercado
- Melhor valor de revenda
- Tecnologia reconhecida mundialmente



ISO 14001



AEISA - Grande SP
aeisa@aeisaempilhadeiras.com.br
fone: (11) 4878-1498

DINÂMICA - RO
dinamica@ariqueiros.com.br
fone: (55) 535.5304

MAPEL - Grande SP
mapel@mapelnet.com.br
fone: (11) 3642-1100

RECOMAP - GO - DF - TO
winder@recomap.com.br
fone: (62) 237.2110 / (61) 361.0965

TRACBEL - MG - RJ - ES
tracbel@tracbel.com.br
fone: (31) 3388.1880
(21) 2401.7579 / (27) 2123.9808

ALPHAQUIP - Grande SP
alphaquip@faria.com.br
fone: (11) 4198-3553

LINCK S.A. - RS - PR - SC
linck@lincknaquitas.com.br
fone: (51) 3337.3333
(41) 332.3838 / (47) 483.6060

MAPEL - Interior de SP
mapel@mapelnet.com.br
fone: (11) 3278.1822

TECNOESTE - MT - MS
tecnoste@tecnoste.com.br
fone: (67) 3841.2608 / (65) 618.1333

TRATOMAQ - PA
tratomaq@uol.com.br
fone: (91) 278.0031



www.clarkmhc.com

Torck

MÁQUINAS E EQUIPAMENTOS

Lançamento

100% Nacional



Empilhadeiras Nacionais produzidas por:
Nil Indústria & Comércio de Cabines Ltda.
VENDAS: (11)3436-0570 / (35)3433-2392
www.torck.ind.br torck@torck.ind.br

Sistemas de Armazenagem

Estamos conquistando um mercado que exige qualidade, precisão e preço justo.



Mezanino com pisos metálicos, grelha ou madeira revestida. Capacidade até 1000 kg/m²

Estante flow-rack para picking

HÁ MAIS DE 30 ANOS

No seu próximo projeto, **consulte** nossos profissionais.

central
DIVISÃO **Aço Log**

Telefax: (11) 272-9377
 Av. Henry Ford, 2430 - Ipiranga
 CEP 03109-001 - São Paulo - SP
 acolog@metalurgicacentral.com.br
 http://www.metalurgicacentral.com.br

Associações

ABNT lança normas sobre transporte de produtos perigosos

Seis normas que tratam do transporte de produtos perigosos acabam de ser revistas e publicadas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT, possibilitando o atendimento às exigências da legislação federal para o setor. As normas são as seguintes: NBR 7500, NBR 7501, NBR 7503, NBR 9735, NBR 13221 e NBR 14619.

"Fizemos a revisão de seis normas por uma necessidade de adequação à Resolução 420/04 da Agência Nacional de Transporte Terrestre - ANTT, que trata da complementação do Decreto 96044/1988", afirma Gloria Santiago Marques Benazzi, diretora secretária do ABNT/CB-16 e coordenadora da Comissão de Estudo que revisou estas normas. "Aproveitamos a oportunidade para melhorar a interpretação para o usuário", comenta.

Com a publicação no final de junho, essas normas passam a ter validade em 30 dias, à exceção de duas delas, a NBR 7503, sobre ficha de emergência e envelope, e a NBR 9735, que trata do conjunto de equipamentos para emergências no transporte terrestre de produtos perigosos. Ambas têm prazo fixado em seis meses para que os usuários se adaptem, ou seja, passam a valer em dezembro.

As normas

Sempre com foco na segurança, mas abordando os diferentes aspectos envolvidos no transporte de produtos perigosos, as normas revisadas são as seguintes:

ABNT NBR 7500:2005 - Identificação para o transporte terrestre, manuseio, movimentação e armazenamento de produtos - Estabelece a simbologia convencional e o seu dimensionamento para produtos perigosos, a ser aplicada nas unidades de transporte e nas embalagens, a fim de indicar os riscos e os cuidados a serem tomados no transporte terrestre, manuseio, movimentação e armazenamento, de acordo com a carga contida. Estabelece características complementares ao uso dos rótulos de risco, dos painéis de segurança, dos rótulos especiais e dos símbolos de risco e de manuseio, bem como a identificação das unidades de transporte e o emprego de rótulos nas embalagens de produtos perigosos, discriminados na Resolução nº 420/04 da ANTT. Estabelece a identificação das embalagens e os símbolos de manuseio e de armazenamento para os produtos classificados como não perigosos para transporte. Aplica-se a todos os tipos de transportes e suas formas intermodais. No caso de transporte aéreo e marítimo, consultar respectivamente IATA/ICAO e IMDG.

ABNT NBR 7501:2005 - Transporte terrestre de produtos perigosos - Terminologia - Define os termos empregados no transporte terrestre de produtos perigosos.

ABNT NBR 7503:2005 - Ficha de emergência e envelope para o transporte terrestre de produtos perigosos - Características, dimensões e preenchimento - Especifica os requisitos e as dimensões para a confecção da ficha de emergência e do envelope para o transporte terrestre

de produtos perigosos, bem como as instruções para o preenchimento da ficha e do envelope.

ABNT NBR 9735:2005 - Conjunto de equipamentos para emergências no transporte terrestre de produtos perigosos - Estabelece o conjunto mínimo de equipamentos para emergências no transporte terrestre de produtos perigosos, constituído de equipamento de proteção individual, a ser utilizado pelo motorista e pessoal envolvido (se houver) nas operações de transporte do veículo, equipamentos para sinalização, isolamento da área da ocorrência (avaria, acidente e/ou emergência) e extintor de incêndio portátil. Não se aplica quando existir norma específica para o produto. Não se aplica aos equipamentos de proteção individual exigidos para as operações de manuseio, carga, descarga e transbordo, bem como aos equipamentos de proteção para o atendimento emergencial a serem utilizados pelas equipes de emergência pública ou privada, estabelecidos na ficha de emergência, conforme a ABNT NBR 7503.

ABNT NBR 13221:2005 - Transporte terrestre de resíduos - Especifica os requisitos para o transporte terrestre de resíduos, de modo a evitar danos ao meio ambiente e a proteger a saúde pública. Aplica-se ao transporte terrestre de resíduos perigosos, conforme classificados no Anexo da Resolução nº 420/04 da ANTT, inclusive aqueles materiais que possam ser reaproveitados, reciclados e/ou reprocessados. Aplica-se, também, aos resíduos perigosos segundo a definição da Convenção da Basileia (adotada pelo Brasil em 30.12.1992). No caso de manuseio e destinação adequada de resíduos, deve ser verificada a classificação discriminada na ABNT NBR 10004. No caso de armazenamento de resíduos perigosos, deve ser verificada a ABNT NBR 12235. Os resíduos de serviços de saúde devem atender, também, às ABNT NBR 12807, ABNT NBR 12808, ABNT NBR 12809 e ABNT NBR 12810. Não se aplica aos materiais radioativos e aos transportes aéreo, hidroviário e marítimo, assim como ao transporte interno, numa mesma área, do gerador.

ABNT NBR 14619:2005 - Transporte terrestre de produtos perigosos - Incompatibilidade química - Estabelece os critérios de incompatibilidade química a serem considerados no transporte terrestre de produtos perigosos. Os critérios definidos nesta Norma são aplicáveis a cargas fracionadas e a granel de produtos e de resíduos perigosos, mesmo em se tratando de quantidade limitada por veículo, numa mesma unidade de transporte e durante o eventual armazenamento temporário no decorrer do transporte. No caso do armazenamento temporário no decorrer do transporte, o responsável pelo transporte do produto somente deve observar as disposições desta Norma caso não seja possível garantir que os produtos perigosos incompatíveis estejam armazenados de tal forma que, no caso de um vazamento, não possam se misturar. Não se aplica ao transporte de produtos da classe 7 (radioativos).

Projeto Logístico

Ulma desenvolveu instalação logística automatizada para a Danone espanhola

A Ulma Handling Systems desenvolveu um projeto global de logística e armazenagem para a Danone espanhola e o seu operador logístico, a Salvesen Logística, visando a melhoria dos processos e a integração de diferentes soluções que haviam sido abordadas no passado pelos clientes de maneira isolada.

Considerado um dos projetos mais importantes da Ulma para o setor alimentício — principalmente se for levado em conta que, particularmente no setor de frio, cumprir com êxito a conservação idônea do produto perecível é um dos problemas enfrentados por muitas empresas, ele envolve a automatização dos sistemas de fabricação e dos sistemas de distribuição, os quais foram unidos de modo a oferecer uma solução logística de grande envergadura.

O projeto consta de duas instalações conectadas entre si por um sistema de transporte automático: a primeira delas integrada ao processo de produção da Danone (denominada Casanova) e a segunda situada no Centro Logístico operado pela Salvesen Logística (denominado Alba).

A instalação Casanova

Casanova é uma instalação classificada tecnicamente como F.A. (Factory Automation). É integrada por um sistema de transportadores que, conjugando transelevadores, permite a criação de um pulmão, usado para o acúmulo de paletes procedentes dos sistemas de



As operações são automáticas



envase e paletização, assim como seu armazenamento temporário em câmaras frigoríficas e/ou estufas de aquecimento. Os processos críticos contam com sistemas redundantes de segurança, com o objetivo de minimizar possíveis incidências.

O sistema de controle e gestão desenvolvido pela Ulma controla todos os processos e sua temperatura, integrando, também, os processos de controle que garantam a qualidade do produto e a rastreabilidade completa dos paletes ao longo das diferentes fases de produção. Assim, os diferentes produtos que passam pela instalação contêm todas as informações relativas ao exato momento em que se checam estas informações: tempo, temperatura, lote de fabricação, etc.

A instalação Alba

Esta instalação, classificada tecnicamente como DA (Distribution Automation), se encontra em uma área completamente refrigerada e recebe os paletes procedentes da instalação Casanova. A conexão entre as duas instalações é totalmente automatizada, não requerendo a intervenção humana até a saída da expedição, para o carregamento dos caminhões.

Assim, os paletes procedentes da produção são dirigidos até ao armazém automático, onde os transelevadores procedem à localização dos paletes segundo os critérios estabelecidos para o sistema de gestão.

Para assegurar um funcionamento ótimo e seguir em direção, tanto a armazenagem quanto a preparação de pedidos, foi disposta uma cabeceira de transportadores na instalação que permite, por um lado, enviar diretamente à zona de expedição, paletes procedentes da produção, se as urgências na preparação de pedidos assim o exigir.

Por outro lado, o desenho do sistema de transporte na cabeceira do armazém é tal que permite ao sistema responder, de forma dinâmica, a uma eventualidade que dificulte o armazenamento de um paleta em sua localização inicialmente endereçada. Evita-se, assim, um possível, apesar de pouco provável, colapso da reposição de paletes da área de produção.

Como é possível notar, o projeto envolve duas instalações altamente integradas que podem funcionar de maneira independente. Uma instalação orientada à elaboração de produtos lácteos e outra orientada à distribuição destes mesmos produtos junto a outros que são geridos pelo operador logístico. ■



Se o garfo não for MSI, sai de baixo.

**Garfos para empilhadeiras MSI.
+ Seguros + Resistentes + Duráveis**

Avançados processos de metalurgia, além de aço e componentes especiais, garantem a qualidade MSI-Mechforge.

MSI™
ELEVA SUA CARGA.

(11) 5181-8620
www.msiforks.com.br

yesbrasil.net



Informe publicitário

LINDE LANÇA SUA PRIMEIRA EMPILHADEIRA A COMBUSTÃO MONTADA NO BRASIL

Empresa alemã festeja nova etapa nas operações no país com novo equipamento econômico, compacto e silencioso.

A Linde - empresa alemã de empilhadeiras que anunciou a nacionalização de seus produtos no segundo semestre de 2004 - está lançando a sua primeira empilhadeira a combustão totalmente montada no Brasil.

Com componentes originais importados da Alemanha, a H20T marca uma nova etapa das operações da Linde em nosso país. "Em relação aos equipamentos a combustão, estamos entrando num processo semelhante ao das montadoras de veículos, que começam montando os carros aqui para, numa segunda etapa, fabricar produtos nacionais", declara Christopher Dühnen, diretor comercial da Linde no Brasil. "Esse lançamento vem reforçar o quanto a Linde está comprometida com o país, aumentando suas linhas de produção", completa.

Desenvolvida para atender os últimos avanços tecnológicos, a H 20T apresenta algumas características marcantes, com destaque para a

transmissão hidrostática, um sistema inovador do qual a Linde tem exclusividade no mundo, que é acoplada diretamente ao motor, fornecendo um controle sensível da velocidade da empilhadeira e servindo, também, como sistema de frenagem durante a operação (freio sem freio). Outros benefícios são a economia excepcional de combustível, que pode chegar a 30%, aliada a mínimos custos e longo intervalos de manutenção.

Com capacidade para 2 toneladas, a H20T é o modelo ideal para centros de armazenagem abertos e semi-abertos, pois o seu design compacto possibilita a operação em corredores mais estreitos, permitindo a melhor utilização do espaço para a estocagem de mercadorias. O motor Volkswagen da H20T, versão GLP, possui alto torque e baixa rotação, o que reduz o consumo de combustível e o nível de ruído, além de prolongar a sua durabilidade. Ecologicamente correta, a H20T apresenta conversor catalítico de duas vias, o que resulta em menor emissão de gases de escape.

Ergonomia

Visando oferecer o máximo conforto e segurança, o layout da H20T foi projetado segundo os princípios mais avançados da ergonomia. O assento com amortecimento hidráulico, ajustável de acordo com a estatura e o peso do operador,

proporciona as condições necessárias para evitar a fadiga, o que é reforçado pelo sistema hidrostático de direção, que permite uma operação suave com pouco esforço. O conforto do operador é reforçado pelo baixo nível de vibração e ruído, já que o seu compartimento é isolado do restante do veículo.

Nacionalização

As primeiras empilhadeiras da Linde com fabricação nacional foram lançadas em agosto do ano passado. Os dois primeiros modelos fabricados no Brasil foram a empilhadeira retrátil R20B BR!, totalmente ergonômica, com alta capacidade residual e mastro de alta visibilidade, e a transpaletadeira T20 BR!, com tração eletrônica e freio regenerativo. No primeiro semestre de 2005, a Linde lançou a transpaletadeira elétrica EWR 20BR!, a selecionadora de pedidos N 20BR!, a empilhadeira patolada L 14BR! e, mais recentemente, a empilhadeira retrátil R17B BR!. Todos os equipamentos são especialmente adaptados às necessidades do mercado brasileiro, que pede máquinas mais versáteis devido aos galpões de armazenagem horizontais, com corredores estreitos.

As empilhadeiras nacionais da Linde estão sendo produzidas pela Empilhadeiras Sul Americanas S/A, com sede no Rio de Janeiro. Com isso, a Linde passa a fornecer,

também, seus equipamentos para toda a América Latina, principalmente para o Mercosul. Com a nacionalização da empresa, as empilhadeiras ficarão 50% mais acessíveis, a manutenção será mais rápida e eficiente e os clientes poderão buscar o financiamento das máquinas junto ao Finame.

Linde: a marca de empilhadeiras que mais cresce no Brasil



"A nacionalização reforça o compromisso da empresa com o país", afirma Christopher Dühnen, diretor comercial

Desde o primeiro equipamento fabricado no Brasil, há um ano, qual é o balanço que você faz desta decisão de nacionalizar alguns equipamentos da Linde?

Dühnen: Ao final deste primeiro ano, vimos nossas vendas aumentarem e temos a grata satisfação em saber que atualmente a Linde é a marca de empilhadeiras que mais cresce no país. A fabricação nacional de alguns equipamentos de armazenagem, iniciada em agosto passado, veio reforçar o nosso compromisso com o Brasil, país em que acreditamos muito.



Fachada da fábrica da Linde em Osasco, SP

Caso a Linde não tivesse optado pela nacionalização de alguns equipamentos, você acredita que a empresa poderia não ser mais competitiva no Brasil?

Dühnen: Certamente não seríamos competitivos, pois os equipamentos importados têm preços mais elevados e instáveis, visto que o cálculo está ligado ao dólar ou ao euro. Estes equipamentos também são complexos, com tecnologia bastante avançada e as requisições no Brasil tendem a ser mais simples, não demandando tanta tecnologia.

O Brasil tem um território imenso e um mercado pequeno (seis mil máquinas), se comparado ao mercado alemão, cujo território é 25 vezes menor e tem um parque de 50 mil equipamentos.

De um ano para cá, que outras atitudes da empresa mudaram juntamente com a nacionalização? Você acredita que a empresa tornou-se mais ousada em suas tomadas de decisão?

Dühnen: A unidade fabril, montada em conjunto com outra marca do Grupo Linde, permite a redução de custos fixos e o melhor aproveitamento da linha de produção. Esta ação colaborou decisivamente para nosso atual posicionamento de mercado.

Ao todo, quantos equipamentos nacionais foram lançados até agora e qual é a expectativa até o final deste ano?

Dühnen: Comemoramos cinco equipamentos de armazenagem:

- EWR20 BR!: Transpaleta com operador a bordo para 2.000 kg
- T18/20 BR!: Transpaleta com operador a pé nas versões para 1.800 e 2.000 kg
- L14/16 BR!: Empilhadeira elétrica patolada nas versões para 1.400 e 1.600 kg
- N20 BR!: Seleccionadora de pedidos para 2.000 kg
- R17/20B BR!: Empilhadeira retrátil nas versões para 1.700 e 2.000 kg e alcance até 11.525 mm.

Este mês chega ao mercado um equipamento a combustão: H20T.

Quanto a Linde cresceu no Brasil de um ano para cá?

Dühnen: Durante este período nossas vendas triplicaram.

A Linde também continua importando equipamentos da Alemanha e fazendo lançamentos internacionais no Brasil. Como é feita a análise de resultados entre as vendas de equipamentos nacionais e importados?

Dühnen: Os pedidos de equipamentos nacionais e importados seguem procedimentos distintos e são lançados separadamente.

O equipamento nacional não substitui o importado (e vice-versa). Os equipamentos importados são mais ágeis e ergonômicos. Normalmente, atendem empresas multinacionais, com diferentes exigências (como maiores alturas, mais velocidade) e com políticas internacionais de compra, optando pela marca utilizada no país de origem da matriz.

Mesmo a Linde nacionalizando alguns produtos, você acredita que a procura por equipamentos importados continuará existindo na mesma proporção de hoje ou a tendência é diminuir esta demanda?

Dühnen: A tendência é que esta demanda diminua, pois entre um equipamento importado e um nacional, o consumidor opta pelo equipamento nacional, que tem uma manutenção simplificada, com facilidade na compra de peças de reposição e um atendimento pós-venda mais seguro.

Qual é a expectativa de crescimento da Linde em um ano?

Dühnen: Neste primeiro ano de fabricação nacional, as vendas triplicaram e para o segundo ano o objetivo é alcançar o dobro dos números atuais.

A fábrica no Rio de Janeiro tem capacidade para atender a Linde mesmo que as expectativas de crescimento se cumpram no prazo esperado?

Dühnen: O aumento da demanda será tranquilamente absorvido pela fábrica, pois atualmente opera em um turno e sua capacidade é operar em três turnos. Os operadores vão se aperfeiçoar, sendo cada vez mais eficientes.

A Linde tem realizado lançamentos para diversos segmentos, desde máquinas mais pesadas para transportes de cargas em contêineres, até equipamentos voltados para centros de distribuição menores e varejos, como supermercados. Quais são os segmentos da economia como um todo em que a Linde pode oferecer soluções em transporte e movimentação de cargas?

Dühnen: Temos equipamentos que atendem 98% dos tipos aplicação, ou seja, todas as empresas dos mais diversos segmentos que precisam movimentar materiais são clientes potenciais da Linde. ●



SHOW LOGISTICS

As novidades na área da logística

Esta é a pauta central desta edição do jornal LogWeb. O objetivo é mostrar o que está acontecendo de mais significativo no setor: novas parcerias, novos produtos e serviços.

Considerando que as empresas brasileiras – pelo menos a maioria – já descobriram as vantagens da logística, o mercado tem apresentado muitas novidades nesta área. São novos equipamentos, sistemas e serviços em praticamente todos os segmentos da logística.

Também são várias as novidades em termos de negócios e parcerias firmadas entre as empresas, tanto do mesmo segmento como de outros distintos entre si, além das novas atuações que têm pautado as atividades de diversas empresas.

Operações logísticas

A **Columbia** está informando que o seu Centro Logístico de Santos está oferecendo o serviço de DTA - Declaração de Trânsito Aduaneiro com carga consolidada para atender aos agentes NVOCC - Non Vessel Operating Common Carrier em operações de exportação e importação. Inicialmente, o serviço está abrangendo sete destinos para as mercadorias importadas – Curitiba, PR; Itajaí, SC; Novo Hamburgo/POA, RS; Paranaguá, PR; Rio de Janeiro, RJ; Salvador, BA; e Vitória, ES - e cinco origens para as operações de exportação - Curitiba, PR; Itajaí, SC; Novo Hamburgo/POA, RS; Paranaguá, PR; e Rio de Janeiro, RJ. “A idéia é transformar o Centro Logístico de Santos em um hub de consolidação de carga”, afirma André Cavalanti, responsável pela Divisão de Logística da Columbia Trading, subsidiária da Columbia.



A **Metropolitan Logística** passou por uma ampla reestruturação na gestão dos negócios. O primeiro passo dado foi reduzir ao máximo seus ativos fixos. Assim, todos os seis centros de distribuição da empresa em atividade são alugados. “Sem os armazéns próprios, a Metropolitan conseguiu obter flexibilidade e passou a ter a opção de alugar um local que seja mais adequado às necessidades dos clientes. A partir daí, criou serviços exclusivos para cada segmento da indústria: telecomunicações, têxtil, eletro-eletrônicos, financeiro e autopeças, entre outros”, afirma Cristiano Baran, diretor-geral da empresa. O novo modelo de negócios tem obtido sucesso na área de telecom. “Atualmente, cerca de 60% do faturamento da Metropolitan Logística vem da área de telecomunicações”, completa Baran. Por outro lado, o bom resultado em telecom já viabilizou negócios em outra área da indústria – como é o caso da têxtil. No contrato firmado com a Zogbi, a Metropolitan vai assumir parte dos riscos da operação logística. Todo o armazenamento das mercadorias vai ser feito em um depósito de São Paulo, que vai abastecer os pontos de venda distribuídos pelos estados de São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais. Além do armazenamento das confecções, todo o controle de estoque, inventário, processamento de pedido, expedição e distribuição às lojas ficam sob o comando da Metropolitan.

Por sua vez, a **Cesa Logística**, com investimentos da ordem de R\$ 200 mil, está ingressando no processo de certificação SASSMAQ, visando a expansão de seus mercados e a sua atuação na área de transporte e armazenagem de produtos químicos. De acordo com Max Gilbert Filho, diretor-superintendente da Cesa, o processo de obtenção do título irá requerer adaptações internas, algumas das quais já têm sido feitas no Centro de Distribuição de Contagem, MG, matriz da empresa, que será o primeiro alvo da certificação. “Já estamos investindo em coleta seletiva e muita informação para todos os colaboradores, com treinamentos e distribuição de cartilhas”, afirma. Ele explica que a SASSMAQ inclui parâmetros das certificações ISO 9000, 14000 e 18000. Em outubro deste ano, a empresa deverá passar por auditoria, para que seja observado se poderá receber o certificado.

O **Expresso Araçatuba** acaba de implantar nas suas 40 filiais o novo sistema de gerenciamento de transporte, desenvolvido em parceria com a **Microsiga**. O TMS (Transportation Management System) tem o objetivo de atualizar tecnologicamente o Sistema Sistran, até então o software responsável por toda a gestão operacional da empresa, integrar os sistemas das áreas operacionais, administrativas e comerciais, além de disponibilizar todas as informações das filiais de forma on-line para a matriz, via Internet. Outro sistema de informações que o Araçatuba oferece aos seus clientes, o Radar, que pode ser acessado pelo site da empresa, também foi atualizado tecnologicamente e agregou novos serviços. Batizado de Radar II, após a reestruturação, oferece todo o tracking – acompanhamento de carga -, que pode ser consultado por Nota Fiscal ou CTCR, além de permitir a visualização das imagens dos comprovantes de entrega. Está disponível também o chat on-line com atendentes, para esclarecimentos e informações. “A grande vantagem do novo Radar é que agora as consultas realizadas acessam diretamente o banco de dados do TMS”, informa Rogério Poças, analista de desenvolvimento.



Por seu lado, a **DHL Express** deu início à implantação de um projeto mundial de tecnologia para registro das informações de entrega e coleta das remessas expressas em tempo real. O projeto teve seu piloto na América Latina realizado em primeira mão pela filial brasileira, devido à importância do mercado para a empresa. Para isso, um novo scanner é utilizado pelos entregadores (courriers) da DHL Express no País, permitindo que os clientes da empresa tenham acesso aos detalhes de seus envios poucos minutos depois do registro da informação. “Na prática, ele permitirá aos courriers receber e enviar os dados de coleta e entrega via GPRS (General Packet Radio Service), tecnologia de transmissão de dados em alta velocidade. As informações estarão disponíveis para o cliente em 15 minutos pelo site da empresa na internet ou através do atendimento ao cliente”, afirma Eduardo Souza, analista de operações da DHL Express.

Ainda com relação a DHL Express, ela colocou courriers (entregadores) de bicicleta para fazer coleta e entrega de documentos e pequenos pacotes nas imediações da avenida Paulista, em São Paulo. A idéia dos bike courriers, como são chamados os entregadores, surgiu após várias tentativas da empresa para evitar eventuais problemas na região da avenida Paulista, como trânsito, roubo de carga e lentidão nas entregas.

marksell
Tecnologia que eleva

Plataformas Niveladoras de Doca

Para utilização como ponte entre a doca de concreto e o piso da carroceria do veículo. Permite o acesso, com agilidade e segurança, de carrinhos, paleteiras ou empilhadeiras durante a operação de carga e descarga. Com opção de embutir ou frontal, com acionamento eletro-hidráulico ou manual mecânico, em várias dimensões e capacidades.

20 ANOS

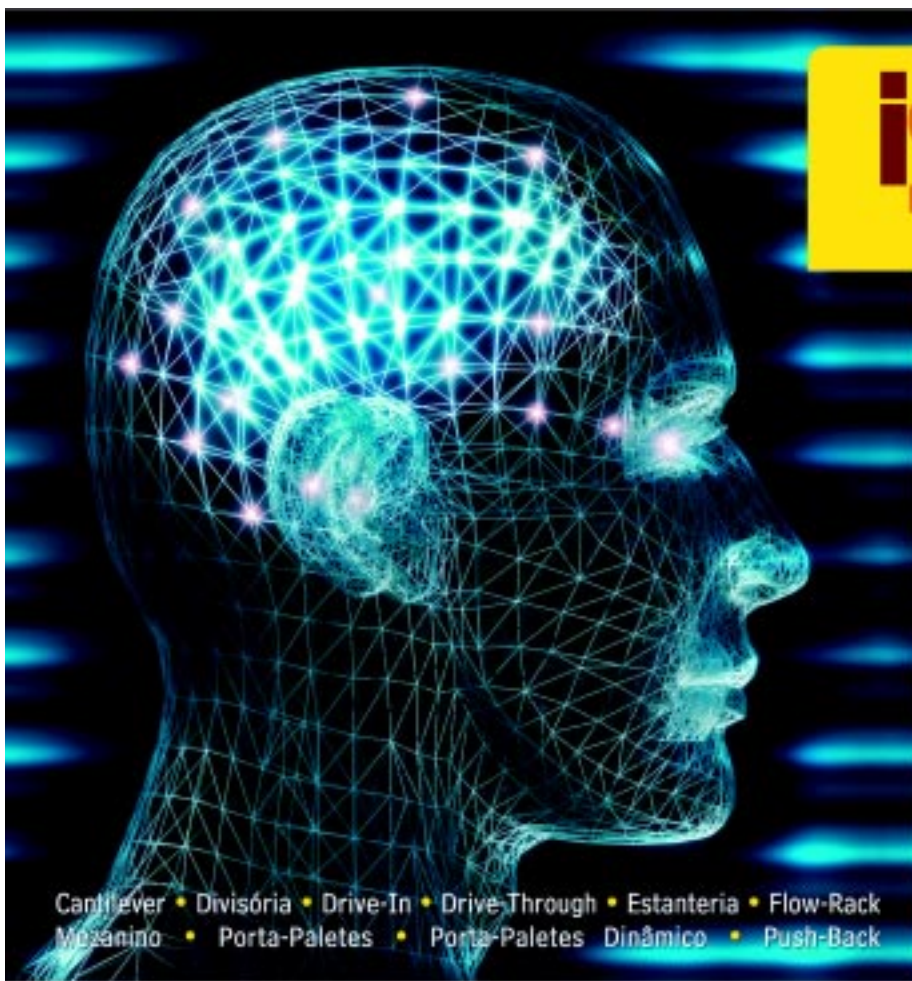
(11) 4789 3690
www.marksell.com.br
MKS Equipamentos Hidráulicos LTDA.

A **Gefco Logística do Brasil** também está lançando um exclusivo serviço inteiramente dedicado à logística de produtos de beleza e higiene, chamado **Body Care**, através do qual oferece soluções em toda a cadeia logística para as empresas do setor.

O atendimento vai desde o abastecimento da fábrica à distribuição dos produtos finais, passando pela elaboração de soluções para acompanhar a organização de promoções e o lançamento de produtos. Segundo o presidente da Gefco, Jean-Noel Gerard, com o **Body Care** todas as características dos produtos - maquiagens, perfumes e produtos capilares - são importantes no transporte, por isso uma equipe da companhia cuida de forma especial e criteriosa da operação de manipulação e transporte.

Neste segmento, também vale destacar as parcerias entre empresas. No que se refere a empresas do mesmo setor, pode ser citada a da **Ramos Transportes**, com sede em Teófilo Otoni, MG, com a **Transportadora Plimor**, com sede em Farroupilha, RS. Desde maio último, a atuação das empresas abrange todas as regiões do Brasil. Com isso, as transportadoras esperam atender suas demandas até então restringidas. Para o diretor-presidente da Plimor, Plínio Bortoncello, o mercado é exigente e a competição com os grandes embarcadores ficava prejudicada em virtude do atendimento se restringir à região sul e São Paulo. "Passamos agora a competir com igualdade nas demandas do sul-sudeste para o resto do país", diz ele.

Por outro lado, com a parceria, a atuação da Ramos nos estados sulinos será facilitada, visto que a transportadora gaúcha possui uma rede de distribuição grande na região.



isma
MÓVEIS DE AÇO,
SISTEMAS DESLIZANTES
E SISTEMAS DE ARMAZENAGEM

Sistemas Inteligentes de Armazenagem

De estantes a porta-paletes dinâmicos, a ISMA oferece soluções em armazenagem sob medida para cada cliente. Estruturas em aço, projetadas com o objetivo de organizar e armazenar os produtos de sua empresa.

www.isma.com.br • 0800 55 47 62

Canthlever • Divisória • Drive-In • Drive-Through • Estanteria • Flow-Rack
Mezanino • Porta-Paletes • Porta-Paletes Dinâmico • Push-Back



26 anos

A tradição que faz diferença !

Mais de 7.000 equipamentos comercializados !

PRODUTO 100% NACIONAL
O MENOR CUSTO DE MANUTENÇÃO
EQUIPAMENTOS ESPECIAIS (SOB MEDIDA)

O Sucesso não ocorre por acaso !

(11) 4582-6755 www.skam.com.br

SKAM
Empilhadeiras

Você busca solução em Automação ?



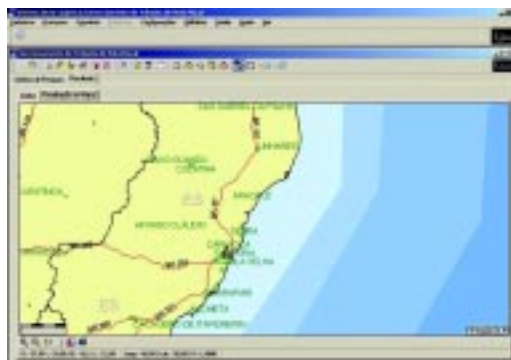
Entre em contato com a EA3

Fone: +55 11 6967.3000 Fax: +55 11 6967.0003
 e-mail: ea3@ea3.com.br www.ea3.com.br
 Rua Newton Braga, 524 02120-020 Vila Maria
 São Paulo — SP Brasil

SHOW LOGISTICS

Operações logísticas

A **Duty**, empresa de gerenciamento de riscos, em parceria com a **NCR Serviços Logísticos**, que oferece serviços na área de logística, está lançando uma solução de gestão integrada de logística e transportes, “oferecendo aos clientes a gestão completa da entrega, agendamento dos embarques, controle de trânsito, gerenciamento e gestão de ocorrências e a garantia de entrega de pedido no menor tempo e com a qualidade exigida”, conforme explica Francismar Minucelli, diretor de marketing da empresa. Utilizando dados obtidos na operação de transporte e dos sistemas de rastreamento utilizados pelas frotas das empresas, a solução oferecida pela parceria consiste na utilização de um sistema de gestão logística e na alocação de profissionais que administram diariamente a operação de entrega, permitindo aos clientes o entendimento do que realmente acontece em sua operação de transportes.



Em se tratando especificamente de transportes de cargas, vale ressaltar que a **Controlsat** está apresentando um novo serviço. Trata-se do

“Controlsat Web Monitor”, através do qual, conectado à internet e utilizando uma senha fornecida pela empresa, é possível visualizar os veículos em mapas detalhados na tela do computador. “Com este serviço, os transportadores poderão informar a seus clientes todo o trajeto da carga, desde o carregamento até o seu destino. Além da localização dos veículos, o novo sistema possibilita troca de mensagens de texto com os motoristas e visualização do histórico do percurso das últimas 72 horas”, afirma Hélio Kairalla, diretor comercial da Controlsat. Outra novidade apresentada pela empresa é o Carreteiro Controlsat, que oferece solução de rastreamento específica para motoristas autônomos. “Com o Carreteiro Controlsat, os autônomos que possuem a tecnologia de monitoramento e rastreamento podem ampliar consideravelmente sua renda por meio da contratação direta pelos embarcadores e transportadores. O carreteiro terá como custo somente o equipamento, já que o serviço de comunicação será pago pelos contratantes. Os embarcadores e transportadores também são beneficiados com o Carreteiro Controlsat, já que possuem facilidade em localizar os veículos disponíveis conforme suas necessidades, reduzem o investimento em sistemas de rastreamento - já que a aquisição do equipamento ficará por conta do caminhoneiro - e atendem às exigências de seguro de carga”, explica Kairalla.



Nesta mesma área, a **Control Loc** está lançando o **Control Web**. Trata-se de uma ferramenta que permite o monitoramento e o rastreamento pela Internet diretamente pelos embarcadores que podem visualizar a localização das suas cargas a qualquer hora do dia. Através da homepage da Control Loc, a empresa tem acesso total e seguro aos veículos, pois o login e as senhas utilizados são criptografados. “Há, ainda, a possibilidade de trocar

mensagens como em um chat com o motorista do caminhão, podendo alterar ações previamente programadas, sem que isso afete a segurança do sistema de monitoramento” explica Laércio Soares, sócio-diretor da empresa. O Control Web pode ser acessado de qualquer computador e permite o acompanhamento on-line em mapa digitalizado, além de gerar relatórios com os principais dados registrados.

Uma parceria acaba de ser firmada entre a **AGV Logística** e a **Bayer HealthCare**, a qual vai envolver 100% da operação de distribuição de todos os produtos da área de Saúde Animal. Para firmar a aliança, as duas empresas inauguram a filial da Bayer HealthCare no condomínio da AGV, em Vinhedo, SP. “A AGV Logística investiu cerca de R\$ 4 milhões na construção e adaptação do armazém totalmente voltado aos produtos da Saúde Animal da Bayer HealthCare”, afirma o presidente da AGV, Vasco Carvalho Oliveira Neto. Com o início da parceria com a Bayer HealthCare, a AGV Logística inaugura também um novo modelo de gestão. Sob responsabilidade do Profissional de Atendimento Integral (PAI), todo o processo logístico, passando pela coleta, armazenagem, separação, expedição, transporte e entrega final, terá um acompanhamento da performance exclusivo.

Ainda na área de fretes, a **GKO Informática** está apresentando a nova versão do **GKO Frete** que, além de

possuir funcionalidades como Auditoria de Fretes, Apoio à Negociação, Acompanhamento de Processos, Qualidade, Integração Contábil e Fiscal, oferece novos serviços, como desenvolvimento de interfaces entre GKO Frete e R/3 da SAP, inclusive com tecnologia RFC; integração com as transportadoras via Web, com formulários digitais quando necessário e portal de acompanhamento de cargas; gestão da solicitação de fretes na Web para empresas com demandas dispersas de transporte. Outro lançamento da GKO é o CIFRETE, Clube de Indicadores de Fretes. Trata-se de um serviço de apuração de valores médios de frete, a partir das bases de dados reais dos associados, oferecendo como retorno dados comparativos dos valores de frete contratados, em função dos percursos, volumes de carga e tipo de produto, entre outros dados que influenciam o valor dos fretes e torna-os mais difíceis de serem comparados.





Pelo seu lado, a **Omnalink** está lançando um rastreador que combina a comunicação por satélite e celular com a inteligência embarcada. Trata-se do RI 1460 Max, composto por um receptor que determina a localização do veículo com base em sinais recebidos pelo sistema GPS, permitindo que a comunicação entre o equipamento e as Centrais de Rastreamento seja feita tanto por telefone celular quanto via satélite. "A decisão sobre qual meio de comunicação utilizar leva em conta a comunicação mais barata disponível. Quando a situação demandar comunicação por satélite, automaticamente o rastreador passa a se comunicar por este meio, e sempre que a cobertura telefônica estiver presente, o rastreador se comunica por GSM/GPRS, o que garante transmissão de dados em alta velocidade e significativa redução de custos", explica Cileneu Nunes, presidente da OmniLink. Além disso, o RI 1460 Max possui um sistema conhecido por Inteligência Embarcada, desenvolvido para agir em tempo real e de maneira autônoma. "Por meio da Inteligência Embarcada, o Max é capaz de analisar a situação dos sensores instalados no veículo, sua posição geográfica e associá-las a eventos pré-definidos. Assim, qualquer inconformidade faz com que o rastreador tome atitudes imediatamente, sem a necessidade de comunicação com a central, ou seja, a ação é independente do operador ou do motorista", diz Nunes.

O Sistema Fleet Control, da **Seecomm**, foi especialmente desenvolvido para possibilitar o acesso rápido e preciso à informação, auxiliando no gerenciamento logístico de risco de frotas e cargas rodoviárias. É usado em aplicações de comunicação móvel de dados, monitoramento e rastreamento de frotas com localização via satélite. Composto por hardware embarcado no veículo e software instalado na central de monitoramento, utiliza transferência de dados através do GPRS/SMS e o posicionamento gráfico através do GPS. Permite operar com dados em ambientes gráficos ou textuais e dispõe de inúmeras funcionalidades para atividade logística: mapas digitalizados, relatórios gerenciais e programação de procedimentos de transportes. Composto, ainda, por sensores e atuadores, permite a



comunicação bidirecional entre o usuário do veículo rastreado e a base de operação.

Nos portos, também há novidades em termos de operações logísticas. Por exemplo, em breve estará entrando em funcionamento, no Porto de Itajaí, SC, um equipamento único no Brasil. Trata-se de um scanner móvel, modelo MT 1213 LT, fabricado na China pela Nucotech, que está sendo trazido para o Brasil pelo **Teconvi** (Terminal de Contêineres do Vale do Itajaí) – empresa responsável pela movimentação de contêineres no porto local. O scanner é dotado de um dispositivo de raios-X que permitirá à Receita Federal ter acesso às mercadorias no interior dos contêineres com maior rapidez e eficiência. "Atualmente, quando um contêiner cai no canal vermelho (verificação total de mercadorias e documentação por parte da RF), o tempo gasto com a fiscalização varia de 72 horas a 96 horas, incluindo posicionamento do contêiner, desunitização, armazenagem e unitização. Com o novo equipamento, este tempo cairá para apenas 15 minutos", comenta o superintendente do Teconvi, Cláudio Fernando Daudt.



Ainda em referência ao transporte marítimo, vale destacar que a **Aliança Navegação e Logística** passou a oferecer um novo serviço de cabotagem em São Francisco do Sul, SC. O trecho tem escala semanal para os portos de Santos, SP, e Vitória, ES. Outra novidade é a inclusão de escala quinzenal em Suape, PE, nas viagens sentido Sul. A operação é feita pelos navios Intrépido e Independente, na linha 2 da cabotagem. Segundo o gerente de cabotagem, Mathias Stäubli, a previsão da Aliança é transportar cerca de 60 mil toneladas de cargas por mês na rota São Francisco do Sul-Santos-Vitória.



A **Arcadian Tecnologia**, empresa de TI especializada no fornecimento de soluções para logística portuária, acaba de oficializar sua parceria com o **Natax Group**, empresa sediada em Curaçao responsável pela distribuição de diversas soluções portuárias para a América Latina.

O foco desta aliança é reforçar a presença da Arcadian no mercado portuário brasileiro através da colocação de novos produtos e serviços especializados, ao mesmo tempo em que a empresa tem como estratégia trabalhar fortemente nos terminais de contêineres e portos secos (EADI's), setor considerado alvo pelo seu franco crescimento no Brasil.

A parceira oferecerá, inicialmente, 3 soluções: O Yard, o PlanMaster e o Step II. O Yard é software para gestão de pátio de contêiner. Através do sistema podem ser controladas todas as movimentações de contêineres, sejam entradas, saídas parciais ou integrais e o planejamento automático da posição do contêiner através da execução de algoritmos específicos. O PlanMaster é um software para planejamento e coordenação de armazenamento para navios de contêiner. Por fim, o Step II é uma solução que engloba todo o controle logístico do contêiner, dentro do conceito door-to-door.

Está faltando
Logística
na sua viagem?
Wegas Turismo
tem a solução.

11.6198-1115
wegastur@wegastur.com.br



Durante suas viagens escolha quem se preocupa com você. Escolha sempre Wegas Turismo para sua empresa.

Linha Industrial LINPAC Pisani, porque seus negócios precisam andar na "linha".

Linha KLT 6428



Linha Galia 4322



Linha R-KLT 4315



Acesse www.linpacpisani.com.br
para conhecer nossa
linha completa de produtos.

Linha RL-KLT 3147



LINPAC Pisani Ltda.
BR 116 - Km 146,3 - Nº 15.602
Caxias do Sul - RS
Fone: (54) 229.8700 - (54) 2101.8700
E-mail: linpac@linpac.com.br

SHOW LOGISTICS

Operações logísticas

No caso da **Apisul** a novidade é o **ApisulLog**, sistema integrado de informações logísticas. Oferece diversas vantagens: "fácil localização dos veículos através do sistema de mapas on-line; visão total do ciclo logístico baseada no acompanhamento das viagens, prazo de entrega e dados completos sobre NF, motorista, veículo, mercadoria e destinatário; e custos reduzidos com equipamento e mão-de-obra", segundo explica Eduardo O. de Souza, gerente de tecnologia de informação da empresa. Ainda de acordo com ele, com o novo sistema, as viagens podem ser planejadas e monitoradas com relação à rota, pontos de parada e outros eventos, enquanto que as emergências identificadas pelo sistema são automaticamente enviadas para a central de operações com tratamento parametrizado e work-flow.

A **Produsoft Informática** só desenvolve sistemas para a área de transportes. Seu foco é o sistema de gestão de frotas denominado **Produsoft Frota**. Com relação a este software, está sendo lançada a Versão 5.0, abrangendo controle de pneus aperfeiçoado, nova Ordem de Serviço com Apontamento de mão-de-obra de mecânicos, controle de garantias, alertas de reincidência de problemas e novos relatórios gerenciais. "Ainda com relação ao Produsoft Frota, estamos apresentando a integração com o sistema de Pedágios Sempapar", explica Jamil Gomes Regra, diretor da Produsoft.

Outra novidade da empresa é o módulo de check-list de veículos e equipamentos. "Trata-se de um checklist eletrônico dos veículos totalmente configurável, que deve ser utilizado quando um veículo é entregue a um determinado motorista, na saída de viagem ou mesmo periodicamente. Ele permite registrar a situação do veículo na abertura do checklist e registrar sua situação no fechamento do mesmo (devolução do veículo, final da viagem ou encerramento de um período), identificando distorções, que são avaliadas automaticamente pelo sistema, gerando relatório de exceções, abertura de ordens de serviço ou até mesmo cobrança do motorista pelos eventuais danos identificados", diz Regra.

Também novidade da empresa é o módulo operação portuária com todas as rotinas referentes à operação com contêineres (toda operação e documentação). Este módulo é voltado para empresas que operam com exportação e importação via marítima.

Comércio exterior

A **Bysoft** está lançando o **DD Doc Importação**, software totalmente integrado que armazena digitalmente todos os documentos dos processos de importação.

Segundo a empresa, os documentos são digitalizados através de um scanner e vinculados a um processo do DD Gip-Lite, outro software oferecido pela Bysoft. O usuário localiza facilmente os documentos através de índices de consulta, organizados pelo número do processo do cliente ou da comissária e número do documento, entre outros. Os arquivos são visualizados em tela sem a necessidade de manipulação de papéis e podem ser enviados por e-mail para o cliente.



aplicativo integram as informações das diversas áreas dos clientes sem a necessidade de redigitação e com sólidos controles".

A **Modallport Sistemas** está lançando o software **NVOCC**, que complementa o sistema integrado Modall de agenciamento marítimo, operação portuária e administração financeira da empresa. Ele é aplicado ao controle operacional e financeiro dos processos de exportação e importação realizados pelos NVOCCs ou por seus agentes. Segundo o diretor comercial da Modallport

Sistemas, Luiz Carlos Bonetti, "as ferramentas disponíveis neste



A **IFS do Brasil**, empresa de ERP - Enterprise Resource Planning, acaba de fechar parceria com a **Softway**, especializada no desenvolvimento de soluções e softwares para operação, controle e gerenciamento de comércio exterior. O objetivo desta aliança estratégica é levar ao mercado a tecnologia do IFS Applications empacotado junto aos produtos da Softway, que também oferecerá suas soluções com arquitetura totalmente integrada ao

aplicativo da IFS. A partir dessa união, o IFS Applications atenderá às necessidades de clientes que necessitem de soluções voltadas para o comércio internacional, como a importação e exportação pelo Drawback. A empresa contará também com a gestão de recintos alfandegados e entrepostos aduaneiros industriais e o Recof.

Em contrapartida, a Softway, que tem atuação no Brasil e em sete países da América Latina, levará suas soluções de comércio exterior integrado ao IFS Applications, oferecendo um sistema que traz a visão completa dos processos relacionados à gestão, logística, tributação e sistema aduaneiro.

Paletes Matra, A Base Da Sua Logística.

Venda, manutenção
e locação de paletes.



Matra do Brasil Ltda.
Av. Industrial, 775 - D. Industrial
Itaquaquecetuba - SP - CEP: 08586-150
Tel/fax: 11 4648-6120
www.matradobrasil.com.br

Automação



Em termos de automação, a **Hand Held Products** acaba de trazer ao Brasil o **Image Team 5620**. Trata-se de um leitor de dados sem fio projetado para utilização em estabelecimentos onde são comercializados produtos de difícil manuseio e que exigem deslocamento do vendedor para a realização do check out, situação na qual o cabo dos equipamentos comuns atrapalha bastante. Com bateria que permite a leitura de 57 mil scans por carga, o IT 5620 tem raio de ação de 10 metros e alcance de leitura de 61 cm. Segundo Isac Berman, diretor comercial da Hand Held, "além de funcionar com menos vulnerabilidade à interferência de outras redes de radiofrequência - como a Wi-Fi - e ter linha de foco aplicável a qualquer condição de luminosidade, o leitor ainda pode ser adaptado a diversos tipos de códigos de barra - mesmo danificados ou com imperfeições".



Nesta área, a **Uniconsult** tem vários lançamentos: **Sistema de Logística Integrada orientada para Artigos Promocionais; Sistema de Controle Logístico para a Exportação de Algodão; Painel de Controle Operacional do WMS; e ERP orientado para Empresas de Serviços**. O Sistema de Logística Integrada orientada para Artigos Promocionais foi desenvolvido para atender especificamente aos operadores logísticos voltados para a armazenagem e distribuição de artigos promocionais. Além de contar com todas as funções próprias de um armazém geral, o sistema contém um WMS, baseado em papel, que atende a todas as características do recebimento, armazenagem, picking e expedição de folhetos, banners, brindes, sacolas, bonés, canetas etc., inclusive com a formação de kits.

Por sua vez, o Sistema de Controle Logístico para a Exportação do Algodão aborda as seguintes fases do processo: contrato, take up, instrução de embarque, transporte da fazenda rumo aos armazéns retroportuários, a estufagem e o transporte para os armazéns alfandegados, remetendo todas as informações necessárias à

documentação de embarque aos despachantes, certificadores e importador.

O Painel de Controle do WMS na Web tem a finalidade de exibir todos os indicadores de desempenho operacional: produtividade por operador, pedidos em atraso, desvios diversos das operações.

Por último, no caso da Uniconsult, o ERP orientado para Serviços visa atender às características especiais de gestão e controle de empresas que terceirizam serviços sob contrato: informática, segurança, logística, manutenção, lubrificação, telemarketing, CRM etc.

A **Store Automação** também está oferecendo novidades na área de automação. Uma delas é a nova versão do **StoreWMAS**, software de gerenciamento de armazenagem e gestão operacional de depósitos que permite uma total integração com o ERP (sistema integrado de gestão) da **IFS Industrial & Financial Systems**. Além dessa característica do produto, que é resultado de uma parceria fechada com a Ifactus, empresa do Grupo Procwork responsável pela venda e implementação do IFS Applications, a Store Automação oferece em sua solução novos módulos para atender os segmentos frigorificado e de graneis sólidos, e ainda lança sua ferramenta de logística reversa.

Para o setor de armazéns frigorificados, a solução StoreWMAS contempla, entre as mudanças da versão 2005, o controle de volumes que registra a rastreabilidade de todos os produtos. Esse procedimento inclui o número da embalagem, procedência, todos os códigos SIF (Serviço de Inspeção Federal) obrigatórios, certificados (de procedência e sanitário), datas de produção, de validade e peso, assim como outras importantes especificações para a armazenagem e distribuição de produtos perecíveis.

Já em relação às novas funcionalidades para o setor de graneis sólidos, a Store Automação apresenta um sistema automatizado de pesagem, que otimiza o tempo e o processo de chegada e saída de produtos. Quanto à solução de Logística Reversa, trata-se de um produto totalmente via Web e com integração entre as áreas financeira e comercial. A devolução, que pode ocorrer no ato ou após a entrega, envolve desde o problema de avarias, como, também, casos como prazo de validade, defeitos de fabricação, desacordos comerciais ou interdição governamental. Para cada situação, que pode ser acionada pelo cliente, transportador, vendedor ou mesmo pelo Call Center da empresa, o sistema aponta qual área será destinada para resolver o evento e, paralelamente, o setor financeiro recebe as informações para o ajuste de crédito.

Também vale ressaltar que a **Infolog Latin America Logistics Solutions (ILA)**, desenvolvedora franco-canadense de softwares de logística, está chegando ao Brasil para oferecer ao mercado local o **WMS já utilizado mundialmente pelo Carrefour e na Europa por outros grandes operadores e embarcadores, como a Exel para a Procter & Gamble**. A ILA é uma joint-venture da empresa francesa DL Consultant, criadora do Infolog Suite, e da canadense GCL Group, uma empresa de consultoria de logística da América do Norte. O principal usuário do programa Infolog Suite no mundo é o Carrefour. A ID Logistics, responsável pela operação do Centro de Distribuição da rede de supermercados, instalado às margens da Rodovia Anhangüera, em São Paulo, SP, controla todo o fluxo de mercadorias com este software. Lá, é adotada a tecnologia de separação de pedidos (picking) por comando de voz.



Ainda em termos de automação, a **Schenck do Brasil**, que oferece soluções em medição de fluxo, pesagem e dosagem de materiais sólidos e a granel, acaba de disponibilizar o **Disobox**, uma caixa de junção inteligente integrante da família de controladores eletrônicos Disomat B Plus, compatível com as células de carga analógicas. Ele é indicado para utilização em pesagens estáticas ou dinâmicas de silos e plataformas individuais e/ou em grupo, bem como para balanças rodoviárias, ferroviárias e pontes rolantes.

Já a **Astrein Engenharia de Manutenção** está lançando o **Engmat**, uma ferramenta de apoio para a padronização de descrição de materiais e unificação de cadastros, que funciona integrada a qualquer sistema de compras ou de gestão de almoxarifado. Marcelo Ávila Fernandes, diretor da Astrein, afirma que o produto pode ser operado por uma ou mais unidades de negócios de um mesmo grupo empresarial. "O Engmat dispõe de opções para unificação de cadastros, identificação automática de itens com descrições iguais e cadastro de padrões de descrição de materiais (PDMs), que são utilizados para classificar materiais", completa.



**Garantimos mais
que logística**



www.maclogistic.com



(55 11) 5572-1881 - SÃO PAULO
(55 19) 3256-6555 - CAMPINAS
(55 21) 2260-7829 - RIO DE JANEIRO
(55 31) 3261-2665 - BELO HORIZONTE
(55 27) 2122-1777 - VITÓRIA
(55 51) 3022-7373 - PORTO ALEGRE
(55 41) 3019-0196 - CURITIBA
(55 47) 3045-7373 - ITAJAÍ
(55 71) 3113-2570 - SALVADOR

TOPICO

COBERTURAS PARA ARMAZENAGEM

A SOLUÇÃO QUE VOCÊ
ESPERAVA PARA
LOCAÇÃO E VENDA



memorial de cálculo
lona certificada pelo
FALCÃO BAUER

sem necessidade
de fundação
montagem
rápida e segura

24
horas
MANUTENÇÃO



(11) 3846-2510
armazem@topico.com.br
www.topico.com.br

SHOW LOGISTICS

Equipamentos



Em se tratando de empilhadeiras, a **Skam** acaba de lançar uma linha especial de máquinas seriadas para uso em pequenos e médios armazéns. Ela inclui as empilhadeiras EP 12, EP 14 e POA 18, compactas e com capacidades para 1.200, 1.400 e 1.800 kg, respectivamente. Segundo Luiz Gallo, gerente de vendas da empresa, “esses modelos possuem tração flutuante, que proporciona melhor aderência ao piso, e são dotados de sistema Sepex, que garante regeneração de energia na frenagem, aumentando o desempenho das máquinas.”



A **Torck** também está apresentando a nova empilhadeira pneumática Otto modelo EP025, fabricada pela Nil Indústria e Comércio de Cabines.

A nova máquina tem motor Ford Zetec RoCam 1.6L 8V com potência de 102,5 HP, a 5.500 rpm, operando com torque máximo de 14,7 kgfm, a 2.750 rpm, e com gasolina/GLP. Também possui capacidade de carga de 2.500 kg, direção hidrostática e embreagem monodisco em banho de óleo, além de deslocador lateral em curso de 210 mm, torre ampliação com queda livre de 180 mm/min e inclinação de 6/6°, velocidade máxima à frente e à ré de 28 km/h e raio de giro de 2.265 mm.



O já tradicional posicionador duplo de garfos da **Saur** Equipamentos, utilizado pelas indústrias de bebidas e produzido em modelos com capacidade de 1.000 a 5.000 kg, está sendo apresentando com

um novo conceito construtivo que torna mais baixo o custo de manutenção, visto que possui guias redondas com buchas de desgaste e garfos independentes do protetor de carga.

Segundo explica Ragde Venquiarutti Paz, assessor de marketing da Saur, o equipamento possui deslocamento lateral e protetor de carga incorporados, sendo composto por quatro garfos que se movimentam somente com um comando, efetuando o transporte de dois paletes com redução de tempo e menor desgaste da empilhadeira.

“O movimento dos garfos permite encostar os dois paletes para melhor aproveitamento do espaço, bem como maior estabilidade da carga, e também afastar os mesmos para que o operador tenha melhor visibilidade entre os paletes. Aproximando-se os garfos externos dos garfos internos, é possível o carregamento de somente um palete, o que torna a empilhadeira extremamente versátil”, completa Paz.

A **Alutent Estruturas Modulares** também está oferecendo um novo produto. Trata-se do Alubox, um rack em alumínio para uso em túneis de congelamento e câmaras frias, entre outras aplicações. Fabricado com perfis em liga estrutural naval e formado por uma base e seis bandejas, apresenta dimensões de 1200 x 1000 mm, sendo o vão entre as bandejas de 250 mm.



A **Kaufmann**, fornecedora de equipamentos para movimentação de cargas, tem, como recente lançamento, o Moveflex motorizado, transportador projetado para manusear embalagens de dimensões variadas com fundo plano ou complexo.

“Muitas empresas utilizam o Moveflex – que não precisa de instalação – na montagem de contêineres, em cargas e descargas de caminhões e outros processos de entrega. Com esse lançamento é possível trabalhar com embalagens de diversos formatos (não apenas com fundos lisos e planos) e pesos”, afirma Giuseppe Corsi, engenheiro da Kaufmann.

Segundo ele, o Moveflex foi desenhado com detalhes que permitem expandir, contrair, fazer curvas e mover-se conforme as necessidades de cada aplicação. Outra vantagem é o aproveitamento de espaço, já que pode ser guardado utilizando até ¼ do tamanho totalmente estendido.



Na área de transportes, a **Volvo** também apresenta novidades. É o caminhão pesado Volvo FM, na configuração de eixos 8x4 e indicado, principalmente, para mineração e construção civil. O veículo tem 49,4 toneladas de PBT nominal, além de cabine estendida, motor de 420 HP e trem de força concebido para permitir ao veículo vencer as dificuldades de operações mais severas. “O novo veículo inclui um segundo eixo direcional que facilita o controle da direção e aumenta consideravelmente o raio de giro”, observa Bernardo Fedalto, gerente de caminhões pesados da Volvo.



Ainda com relação ao transporte, vale destacar o bitrem graneleiro **Brasilis**, que está sendo lançado pela **Randon** e cuja principal característica é a tecnologia **Ecoplate** – painel ecológico – em suas laterais. Este painel é formado, na parte externa, por chapa de aço galvanizada pré-pintada com resistência a impactos, à abrasão e à corrosão por agentes químicos e intempéries, miolo em madeira reflorestada e interior em polímero termoplástico de PVC, que oferece resistência à abrasão, à umidade, ao ataque de agentes químicos e à ignição. “Outras novidades deste bitrem incluem a vedação total da caixa de carga por perfil de PVC flexível – fator importante, já que cerca de 8 a 10% da produção brasileira de grãos é perdida nas estradas –, protetor de lona em aço fixado aos furos, evitando a abertura da lateral superior, e apoio da vigueta, que evita o atrito entre as partes, acúmulo de sujeira e reduz a oxidação – ele é fabricado em policarbonato”, diz Rogério Valiatti, assistente de marketing da linha graneleira da Randon.



Embalagens

A novidade da **Transpal/Gecal** é o estrado forte, já existente na altura de 4,5 cm e que, agora, pode receber prolongadores que permitem altura de 9,0 e 13,5 cm. Com largura e comprimento de 400 mm, ele é usado na forração de caminhões baú, pisos de madeira, fibra, térmicos e de frigoríficos, entre outras aplicações. Já o Transpal II, outra novidade da empresa, é um palete em PEAD injetado dotado de três deslizadores plásticos reforçados com alma de aço no sentido de 1.200 mm, permitindo a sua utilização em estrutura porta-paletes e prateleiras. Tem dimensões de 1.000x1.200x165 mm.

A **City Plast** desenvolve embalagens retornáveis de plástico compostas de paletes, separadores e caixas auto-empilháveis para o transporte das mais variadas peças e componentes para as indústrias de autopeças.

O mais novo produto da empresa é o Packtainer Retornável, um sistema para armazenamento e transporte de produtos nos setores farmacêuticos, de cosméticos e automotivos. "O sistema paleta/tampa/manga é elaborado em PEAD e PP e reduz o espaço de retorno em 1/6 do volume. Ele está



disponível nos padrões 1.200 x 1.000, 800 x 1.200 e 640 x 1.040 mm e é dotado de quatro travas que permitem lacrar o sistema, evitando violações à carga", explica Roberto Miranda, diretor comercial da empresa.

Por parte da **Myers Brasil**, a novidade é o contenedor plástico, tipo silo, para transporte e armazenamento de sementes, grãos, pré-formas em PET, matérias-primas granuladas e outros. Desmontável, é paletizado, para movimentação com empilhadeira, e dotado de abertura no fundo tipo gaveta para escoamento do material armazenado. A Myers está agora no Brasil com toda sua linha mundial, desde bins plásticos multicoloridos até contenedores plásticos de diversos tamanhos, aplicáveis a todos os segmentos industriais, passando por vários modelos e tamanhos de paletes e caixas plásticas.

A **Engesystems** está apresentando o seu tradicional Box Pallet com um novo sistema de encaixe no paleta de aço ou madeira, que possibilita utilizar paletes já carregados, inclusive com filme em volta das mercadorias. Auto-empilhável, permite distribuir toda a carga do paleta diretamente na estrutura tubular externa, ao contrário do sistema convencional, oferecendo maior número de empilhamentos com segurança total, sem risco de desabamento. É fornecido com acabamento em pintura eletrostática a pó ou em galvanização eletrolítica.

O lançamento da **Serralgodão/Wulftec** é o equipamento para envolvimento de paletes Wulftec WLP-200 que, segundo a empresa, elimina a necessidade de um operador amarrar o filme ao paleta no início do ciclo e cortá-lo ao final do ciclo. É indicado para áreas em que a movimentação dos paletes seja por empilhadeira, pois permite que o próprio operador acione o ciclo de embalagem do assento da mesma.



Apresenta capacidade para até 50 paletes por hora, sistema de corte e aderência com acionamento próprio e capacidade de peso até 1.800 kg.

A **Strapack** Embalagens, ampliando a sua linha de arqueadoras para cintas plásticas PET/PP, está



disponibilizando as novas ferramentas P-355/P-356 pneumáticas. Estes modelos são ideais para as mais variadas aplicações na indústria em geral, podendo trabalhar tanto na cintagem horizontal quanto na vertical. A P-355 atua com fitas de PP e PET com espessura máxima de 1,05 mm, em tensão de até 2 100 N, enquanto a P-356 é indicada para trabalhar com cintas PET com espessura máxima de 1,35 mm, podendo atingir a tensão máxima de 3700 N.

Diversos

A novidade da **Travema** é a lombada antifurto, em estrutura metálica e dotada de facas que, quando acionadas, ficam expostas, cortando os pneus do veículo. O equipamento tem dois controles independentes, sendo o controle primário um acionamento simples "liga-desliga" utilizado para controle de fluxo. O segundo controle é um botão de pânico que, uma vez acionado, desativa automaticamente o controle primário e levanta as facas. A peça padrão é produzida com 3 m de comprimento e 8 cm de altura. As facas, por sua vez, têm altura de 6 cm, sendo as distâncias entre si de 7,5 cm.

Em termos de cobertura, a **Tópico** está lançando o modelo TFS, com largura de 40 m, comprimento em múltiplos de 5 m e altura central de 15 cm. Possui estrutura totalmente em perfis de alumínio extrudado anodizado. A cobertura do teto e da lateral é em Vinilona de laminado reforçado de PVC, impermeável, antimofa, auto-extingüível, modelada e soldada por sistema de alta frequência nas emendas, fixada na estrutura por sistema de passantes de baguetes.

A **SGO Construções** executa galpões industriais e comerciais, participando de todas as etapas da obra, desde a escolha e compra do terreno, projetos, orçamento, gerenciamento, construção, montagens industriais e instalações de redes de utilidades.

Também planeja, constrói e gerencia diversos condomínios de galpões em diversos pontos do país. Os condomínios destinados à logística são compostos de galpões com pé direito até 12 m, docas elevadas e cobertas com plataformas niveladoras para carga e descarga, pátios de manobras para carretas e mezaninos para escritórios e serviços de apoio. Os empreendimentos são dotados de infra-estrutura completa como estacionamentos interno e externo, refeitórios, lanchonetes, vestiários, sanitários, salas de treinamento, auditórios, apoios para caminhoneiros e portarias com controle de acesso.

A SGO também vem se especializando no segmento de armazém logístico - um galpão modelo projetado para atender às necessidades dos clientes viabilizando sua operação logística. Este tipo de armazém possibilita ampliações em módulos que variam de 3.000 a 15.000m².

A SGO Construções também desenvolveu um galpão cross-docking, cujo prédio de apoio e administração localiza-se na parte frontal do galpão e é composto de portaria, recepção, área de treinamento, escritórios, refeitório, vestiários e instalação sanitária operacional.

O negócio da **CESA** é promover soluções para seus clientes. E é nessa direção que a empresa avança dia a dia, conjugando os verbos crescer, evoluir, vencer e prosperar.

Como uma das maiores operadoras de logística do país, a **CESA** tem como forte diferencial a capacidade de oferecer soluções integradas em toda a cadeia de suprimentos, desde armazenagem, distribuição e transporte, passando pelo fornecedor de matérias-primas, até a entrega do produto ao cliente final.

Onde quer que sua empresa precise estar, conte com a **CESA** e fique tranquilo: a excelência faz parte do nosso negócio.

O DESAFIO DA CESA NÃO É SER APENAS A MELHOR SOLUÇÃO EM LOGÍSTICA. MAS SER A SOLUÇÃO EM LOGÍSTICA DA SUA EMPRESA.

Viabilizando projetos, criando soluções.
(31)2191-3500 www.cesa.com.br

Artigo



Gestão da Cadeia de Suprimentos e Logística

A importação inconseqüente de termos e conceitos criados nos grandes centros acadêmicos capitalistas e posteriormente transplantados para os setores produtivos de todo o mundo traz grandes confusões que, se não desfeitas, podem colocar em risco ou até mesmo comprometer o plano estratégico de empresas menos familiarizadas com estruturas gerenciais mais complexas.

O nome Supply Chain Management, traduzido como “Gestão da Cadeia de Suprimentos”, é um exemplo. Apesar de novo e, em alguns casos, pouco “digerido” até mesmo entre seus usuários, ele vem sendo bastante utilizado na imprensa. Mas, apesar de sua disseminação, nem sempre há total compreensão de seu significado.

O mais corriqueiro é confundir-lo como uma nova definição de logística, ou como extensão do conceito de logística. Para acabar com possíveis equívocos, uma

saída é ir à origem do problema e analisar a própria definição de logística, adotada em 1998, pelo *Council of Logistics Management*.

Segundo esse conselho, logística “é a parcela do processo da cadeia de suprimentos que planeja, implanta e controla o fluxo consciente e eficaz de matérias-primas, estoque em processo, produtos acabados e informações relacionadas, desde seu ponto de origem até o ponto de consumo, com o propósito de atender aos requisitos dos clientes”. Essa definição assume a logística como parte

integrante ou subconjunto do *Supply Chain Management*, ou seja, é uma de suas preocupações.

O mesmo critério será usado em relação ao termo *Supply Chain Management*, que é “a integração dos diversos processos de negócios e organizações, desde o usuário final até os fornecedores originais, que proporcionam os produtos, serviços e informações que agregam valor para o cliente”. Colocadas as duas concepções, torna-se mais fácil avaliar as suas diferenças.

As mais significativas e de entendimento mais simples referem-

se à amplitude dos conceitos. Enquanto uma idéia refere-se às ações intra-organizacionais, ou seja, remete ao ponto de vista de uma empresa, a outra diz respeito às relações interorganizacionais, onde o foco envolve as diversas empresas componentes da cadeia.

A questão intra-organizacional é mais simples de ser abordada, pois sob a ótica de uma única empresa, o Supply Chain Management envolve tanto as operações logísticas como as de manufatura. De modo simplificado e mais popular, pode-se dizer que esta inter-

pretação do conceito equivale a integrar Logística com Produção. Seu foco maior é na integração entre essas duas funções, às vezes englobando também a gestão (fluxo) de pagamentos e parte do projeto do produto - design for supply chain.

Já o âmbito interorganizacional é mais complexo, pois engloba, também, a seleção e a organização dos parceiros. Afinal, como ocorre em todo processo em cadeia, o cliente de uma empresa será o fornecedor de outra mais à frente. Uma indústria de calçados, por exemplo, pode ser fornecedora de um atacadista que, por sua vez, será fornecedor de um varejista.

No final dessas cadeias, contudo, está sempre o consumidor final. A ação chave, portanto, é a colaboração e o compartilhamento de informações, que podem ser conseguidos por meio de parcerias, coerção, esquemas de incentivo ou várias outras formas. ■

Hugo Yoshizaki, Engenheiro, doutor em Engenharia de Produção, professor da Escola Politécnica da USP e coordenador do Curso de Especialização em Logística Empresarial da POLI-USP. comunicacao@vanzolini.org.br



RR vai bem com logística.



RR vai bem com armazenamento, separação, recebimento e expedição de mercadorias. Vai bem com automatização e distribuição. Vai bem com contêineres, paletes, caixas, pacotes e envelopes.



Etiquetas para identificar, codificar e pesar.

Tel (11) 6525.9000
www.metiquetas.com.br



RR vai bem com tudo
tudo vai bem com RR

COURRIER BRASIL

Transporte Aéreo e Rodoviário

(11)6967-0809

Rua Carmópolis de Minas, 587 - Vila Maria - CEP-02116-010 - São Paulo - SP
courrier@courrierbrasil.com.br - www.courrierbrasil.com.br

Armazenagem Frigorificada



Refrio é especializada na cadeia do frio

A Refrio é um operador logístico, na condição de armazém frigorífico, habilitado para operações de logística de distribuição na cadeia do frio.

A empresa conta com armazém vertical, totalmente automatizado, com 28 m de pé direito e operação em temperatura até 30° C negativos.

“Este é único armazém com estas características na América latina, e está localizado no entorno do Rodoanel de São Paulo, SP. Também vale destacar que o nosso WMS migrou e foi desenvolvido a partir das bases conceituais e tecnológicas do armazém vertical”, diz Gilberto Gutierrez gerente de marketing da Refrio.

Ele também diz que, concomitantemente aos serviços de logística de distribuição, a empresa oferece suporte adicional nas áreas de:

- ✓ assessoria para estudos de Rede de Distribuição (desenvolvimento ou avaliação da existente);
- ✓ estudos pontuais para indicação de equipamentos de movimentação e armazenagem;
- ✓ criação e implantação de layouts;
- ✓ dimensionamento, desenvolvimento e construção de câmaras frigoríficas.

Empilhadeiras trabalhando Homens trabalhando

Esta é uma relação de confiança no Brasil e na marca Yale

Nosso VOLUME de COMÉRCIO com o EXTERIOR é de US\$ 155 bilhões.*

O AGRONEGÓCIO no País movimenta volumes sempre crescentes.

A LOGÍSTICA é fator FUNDAMENTAL na empresa moderna.

Tudo isso é resultado da CAPACIDADE DE TRABALHO
de nossos HOMENS e de nossas EMPILHADEIRAS.



Para MOVIMENTAR e ARMAZENAR mercadorias, peças e produtos, **Yale** é a melhor opção em EMPILHADEIRAS ELÉTRICAS ou a COMBUSTÃO, com modelos e capacidades que aliam PERFORMANCE e ALTA TECNOLOGIA.

Yale

Pessoas. Produtos. Produtividade.

* Dados da balança comercial de 2004

Para mais informações consulte a **REDE YALE** - visite: www.yalebrasil.com.br ou ligue (11) 5521.8100

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) 3373.0011
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) 3281.9221
yale@movesa.com.br

MOVESA - PE/AL/RN/PB

Tel.: (81) 3252.8200
yale@movesa.com.br

PROTEC - MA

Tel.: (98) 3258.2367
protec@yale.com.br

PROTEC - PA

Tel.: (91) 4008.9700
vendas@protebel.com.br

ENTEC - AM

Tel.: (92) 3647.2000
elthon@entecmanaus.com.br

CEQUIP - CE

Tel.: (85) 3444.4444
comercial@cequip.com.br



FENATTRAN

SALÃO INTERNACIONAL DO TRANSPORTE

24-28 OUTUBRO 2005

Anhembi • São Paulo • Brasil

PARA ENFRENTAR OS DESAFIOS DA GLOBALIZAÇÃO, O BRASIL INVESTE NA MODERNIZAÇÃO DE SUA INFRA-ESTRUTURA, EM TRANSPORTE MODAL E LOGÍSTICA.

Para enfrentar os desafios da globalização, o Brasil investe na modernização de sua infra-estrutura visando reduzir custos e fazer o produto Made in Brazil mais competitivo, tanto no mercado brasileiro como no internacional.

A chave para tudo isso é o transporte modal. FENATTRAN 2005 é tudo sobre tecnologia de ponta para técnicas de transporte rodoviário, ferroviário, aéreo, marítimo e hidrovioário e sobre tecnologias relacionadas com o transporte e logística para a movimentação de cargas de um ponto para o outro no menor tempo e custo possível. Cerca de 200 expositores de 15 países estarão exibindo, para mais de 30 mil profissionais de todo o mundo, as técnicas do transporte modal. Com o transporte de carga gerando um faturamento anual em torno de US\$28 bilhões, a FENATTRAN 2005 apresenta a oportunidade que você estava esperando para fazer parte dela.

As principais marcas brasileiras e internacionais estarão presentes. Seja bem-vindo e aproveite o máximo a sua visita.

Vendas estão na ordem do dia, e o lucro também. Consolide sua presença nos mercados do Brasil, do Mercosul e da América do Sul.

SETORES: Transporte de Carga: Rodoviário, Ferroviário, Aéreo e Marítimo ▶ Montadoras de Veículos ▶ Fabricantes de Implementos ▶ Fabricantes de Autopeças, Acessórios, Motores e Pneus ▶ Distribuidoras de Petróleo e Derivados ▶ Componentes para Lubrificação ▶ Fabricantes de Equipamentos para: Terminais de Cargas, Oficinas, Movimentação e Armazenagem ▶ Fabricantes de Equipamentos para: Informática, Segurança (Tecnologia no Controle de Frotas e Alarmes) ▶ Bancos, Entidades, Publicações e Serviços

Evento Simultâneo: **FÓRUM NTC&LOGÍSTICA / FENATTRAN 2005**
Fórum de Transporte de Cargas, Logística e Movimentação de Materiais
Inscrições e Informações: (11) 6096-5311



Organização e Promoção:
Tel.: (11) 6283-5011 / 3291-9111
Fax: (11) 6950-8859
www.alcantara.com.br



PROGRAMA SEM-INDO A SÃO PAULO
Viagem e Hospedagem:
Tel: (11) 3035-1050
almx@almx.com.br



**24 - 28
OUTUBRO
2005**

☐ **Expor:** Envie este cupom totalmente preenchido pelo fax (11) 6050-8859/8863 para obter maiores informações sobre expor na Feira.
☐ **Visitar:** Para sua maior comodidade, faça seu cadastramento antecipado pelo site www.fenattran.com.br, ou apresente este cupom totalmente preenchido na portaria do evento com o seu cartão comercial. É proibida a entrada para menores de 16 anos, mesmo se acompanhados.

Empresa: _____
Nome: _____ Cargo: _____
Ramo de Atividade: _____
Endereço: _____
Cep: _____ Cidade: _____ Estado: _____
Tel.: _____ Fax: _____
e-mail: _____ Home Page: _____

www.fenattran.com.br • info@fenattran.com.br

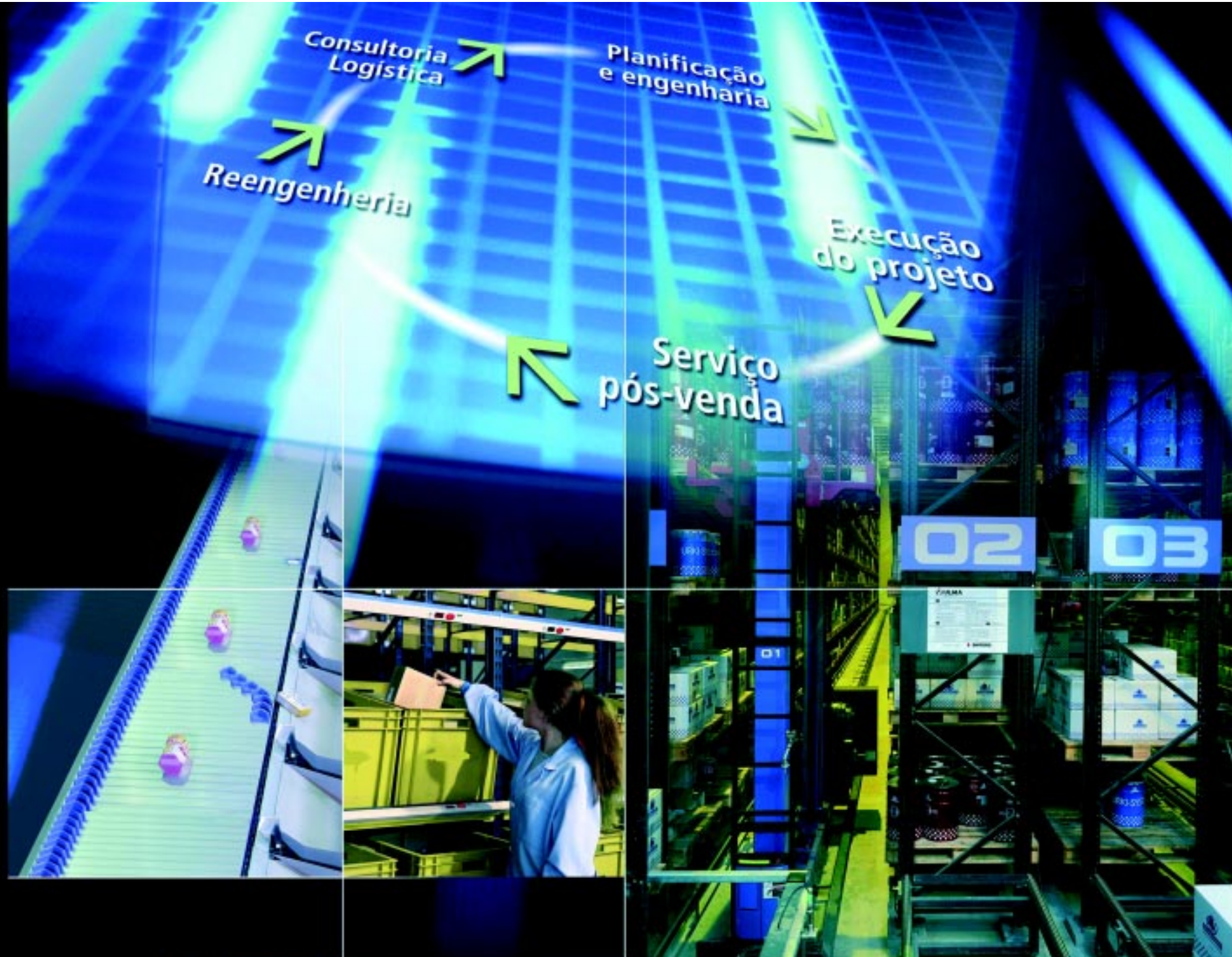
Rápidas

Startrade fornece software para o desenvolvimento de embalagens otimizadas

O Tops-Pro, da Startrade, é um software que considera todas as etapas futuras (invólucros individuais, caixas master, paletização e carregamento) durante o desenvolvimento de uma embalagem, possibilitando redução de custos com logística, seja pela maior quantidade de carga carregada, seja pela criação de padrões de paletização ou ainda pelos testes de empilhamento. A empresa também fornece o Maxload, um software para estufagem de cargas que faz a diagramação otimizada de cargas em paletes, caminhões, contêineres (aéreos e marítimos) e vagões de trem, levando em consideração, entre outros, a distribuição de peso por eixo, centro de gravidade da carga, prioridades de entrega e regras de empilhamento.

Pecom produz o programa "Brasil Logística e Transportes" e lança outro, envolvendo comércio exterior

A Pecom Publicidade é a responsável pela realização do programa "Brasil Logística e Transportes", no ar, pela Rede Mulher de TV, sempre às segundas-feiras às 21 h, com reprise aos domingos, às 12h30 min. A Pecom também está lançando o programa "Brasil Logística e Comércio Exterior", que terá as características semelhantes ao "Brasil Logística e Transportes". O primeiro programa será apresentado no dia 17 de agosto próximo, e acontecerá todas as quartas-feiras, da 21:00 às 21:30 horas. A Pecom também é agência responsável, há nove anos, pelo marketing da Atlas Transportes.



DAIFUKU



Soluções logísticas INTEGRAIS para DISTRIBUIÇÃO e FABRICAÇÃO AUTOMÁTICA.

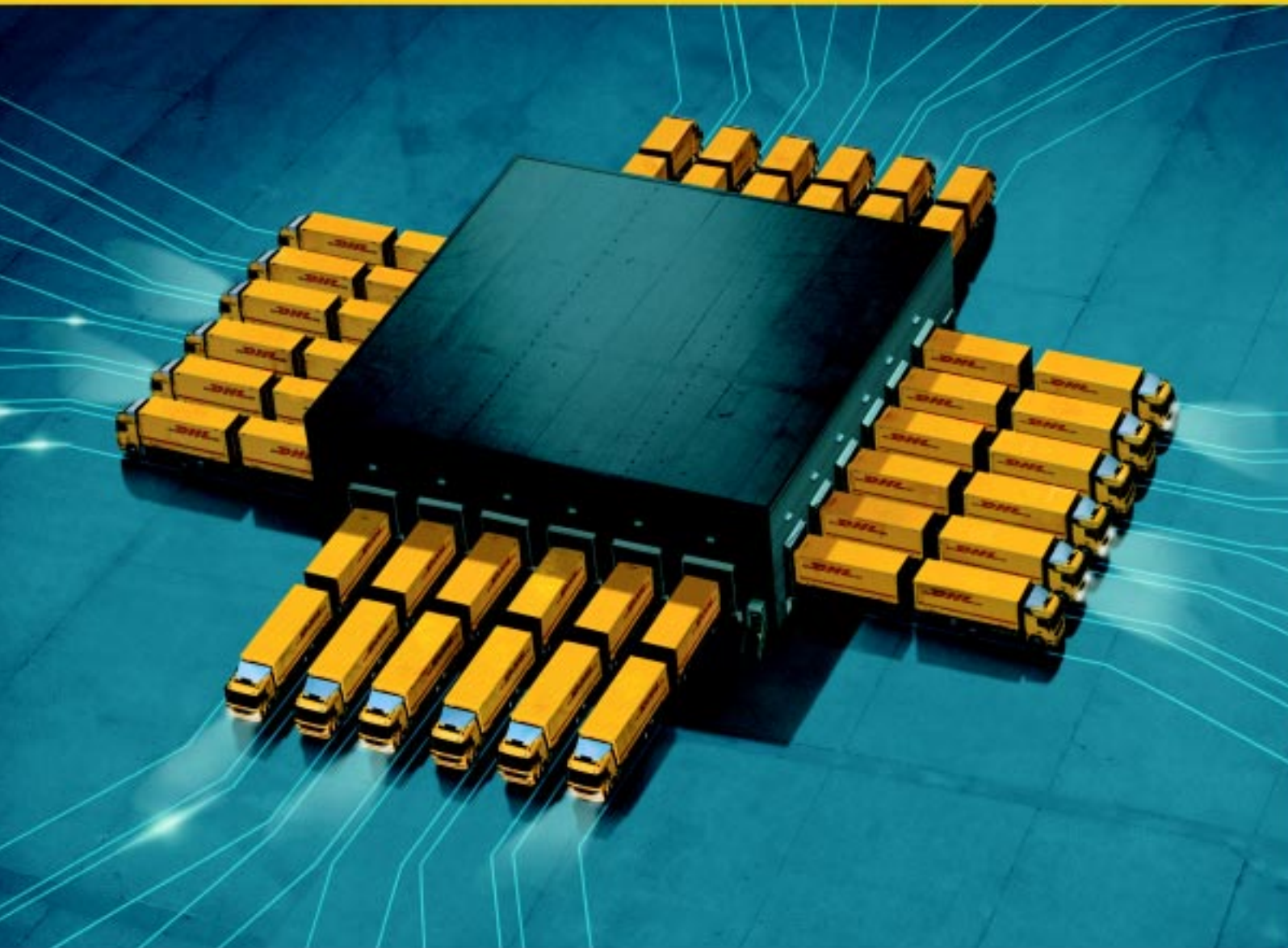
Sistemas de Transporte e classificação Automática (Transportadores, sorters...)
Sistemas de Preparação de pedidos. (Tecnologia Pick to Light, Radiofrequência...)
Veículos automatizados (STV, AGV...)
Sistemas AS/RS (Unit Load, Mini Load, Carrosséis...)

...

Os nossos os clientes, a nossa melhor referência:
ROGE, TRW, EBF-VAZ, FUJIFILM,
COLUMBIA, STIHL, SMC, HITACHI, GKN, ...

ULMA

HANDLING SYSTEMS



Mais tecnologia. DHL Solutions.

A DHL Solutions oferece serviços customizados para cada elo da cadeia de valor. Muito mais do que transporte e armazenagem, ela integra as operações de sua empresa à toda cadeia logística, provendo visibilidade global. Garantindo este funcionamento harmonioso, a sua empresa tem todo o tempo para trabalhar no que faz de melhor - o seu core business. Se você quer mais soluções para a sua logística, escolha a DHL Solutions: www.dhl.com