EU ♥ LOGÍSTICA

eu amo logística

Setembro 2014

Perspectivas

Resultados da Logística em 2014 e expectativas para 2015

Oportunidade

Emprego à vista, em transporte de cargas e logística

Carta Sindical

Logística agora faz oficialmente parte do SINDICARGA

"Vamos ser um Brasil Logístico"

Michel Temer

Vice-Presidente da República

Sumário

04 **Logística:** resultados e expectativas

06 **SINDICARGA** recebe Carta Sindical

08 **Temer:** A infraestrutura no Brasil melhorou bastante

12 **Unisuam** Logística é uma realidade global

14 **Thalita Lobo** "Todo mundo usa logística"

16 **Paulo Bashur** "A logística nasceu da Revolução Industrial"

O que é Logística

Logística significa contabilidade e organização e é um termo de origem grega. Logística também vem do frânces "logistique", que significa uma arte que trata do planejamento e realização de vários projetos, muito utilizado durante as guerras. Logística também é utilizada como parte da álgebra e lógica matemática.

Logística surgiu inicialmente como parte da arte dos militares, era utilizada na guerra como a área que cuidava do planejamento de vários itens importantes, armazenamento, distribuição e manutenção de vários tipos de materiais, como armas, roupas, além de alimentos, saúde, transportes e etc. Mais tarde, também passou a designar a gestão, armazenamento e distribuição de recursos para uma determinada atividade.

Logística Reversa

A logística reversa é um ramo da logística que remete para a movimentação de um determinado produto, desde o ponto onde foi consumido até o ponto onde foi produzido. A recolha de alguns tipos de lixo reciclável (como garrafas de plástico) é um dos exemplos de logística reversa. Outro exemplo de logística reversa pode ser verificado no serviço dos Correios, mais concretamente na remessa de documentos e mercadorias em devolução.

A logística reversa tem como objetivo reaproveitar resíduos sólidos, diminuindo a necessidade de utilizar matéria prima, reduzindo consequentemente o impacto ambiental.

Logística Integrada

O conceito de logística integrada remete para uma integração dos processos de logística da empresa em sistemas que aumentam a eficiência da empresa, melhorando os seus resultados.

A logística integrada deve abordar o custo do armazenamento dos materiais usados para criação do produto em questão. A gestão eficiente da logística é cada vez mais importante no atual contexto do mercado, onde os consumidores são cada vez mais exigentes. É por esse motivo que a logística integrada assume uma dimensão crucial nas empresas.

Logística empresarial

Atualmente, a logística é conhecida como uma parte essencial nas empresas, é um departamento responsável pela gestão dos materiais, sejam eles de qualquer tipo. A logística administra recursos financeiros e materiais, planeja a produção, o armazenamento, transporte e distribuição desses materiais.

A logística empresarial está presente em diversos tipos de empresa e possui várias funções. É uma área que tem crescido muito, uma vez que as organizações estão buscando cada vez mais pela qualidade de seus serviços e produtos, e a logística é uma parte importante para que isso ocorra.

E é através desses conceitos que decidimos criar essa publicação.

Se analisarmos bem, a logística faz parte do nosso dia-a-dia.

A logística está mais presente em nossas vidas do que imaginamos.

Logística, planejamento, presente e futuro.

Boa leitura.
Ascom Sindicarga.

Resultados da Logística em 2014 e expectativas para 2015

O cenário nos próximos anos será um desafio com muitas dificuldades na infraestrutura logística de transporte e armazenagem. A afirmação é do consultor e professor da Fudação Getúlio Vargas, Rodolpho Weishaupt Ruiz, De acordo com Ruiz, para exportar e importar com tranquilidade, os empresários brasileiros deverão buscar novas alternativas para tentar escoar sua produção.

Isso porque a nova lei dos portos, que foi definida pelo Governo Federal para diminuir essa deficiência, usou um modelo parecido ao que é usado na Inglaterra e na Nova Zelândia. "Mesmo diante disso, se faz necessário realizar novas licitações para novos terminais nos portos existentes, renovar os contratos antigos e exigir mais investimento para aumentar a eficiência operacional e também outorgar autorizações para que a iniciativa privada faça portos privativos que prestem um serviço público", enfatiza o consultor.

Como exemplo, ele cita a Empresa Brasileira de Terminais Portuários (Embraport), a qual é responsável pela operação de um dos maiores terminais portuários privativos do Brasil, sendo seus acionistas a Odebrecht TransPort, DP World e Coimex.

No transporte rodoviário, a realidade não é diferente, já que os operadores fazem "malabarismos". Além da dificuldade enquanto as concessões de rodovias não chegam e com rodovias precárias, alguns empresários estão montando centros de distribuição de produtos em diferentes estados do Brasil.

Outro fator agravante nesse segmento é o número de assaltos registrados. Somente no estado de São Paulo, em 2013, foram oito mil e, uma alternativa encontrada foi o investimento em rastreamento, monitoramento e escoltas para dar segurança ao transporte de cargas via terrestre, além de mudar a rota original de suas entregas até o cliente. "A segurança contra o roubo de cargas já consome 9% do total do valor do frete no Brasil, algo em torno de R$ 16 bilhões. Diante disso, quanto mais atrasar as obras que o país precisa para movimentar seus produtos, mais o processo logístico se vê obrigado a investir pesadamente para desenvolver alternativas viáveis de movimentação de cargas", alerta Ruiz.

Com isso, o mercado brasileiro de logística está na mira de grandes grupos internacionais, com maior poder de fôlego financeiro para atuar na armazenagem, transporte, co-packing (manuseio e embalagem) e gestão de supply chain (logística integrada) – dado que o mercado brasileiro de logística amadureceu – saindo de um modelo regional para operações em nível global, atraindo investimentos internacionais pela possibilidade de ganho de escala. Aliado a isso, há o ritmo acelerado de crescimento do e-commerce que abre as portas para o setor de movimentação de material.

A partir do próximo ano, a perspectiva, na opinião do especialista, é de que o Governo Federal continue transferindo para a iniciativa privada a gestão de todos os grandes aeroportos, além de aprimorar o Código Brasileiro de Aeronáutica, mesmo depois de ter feito as melhorias que nos aeroportos em razão da Copa do Mundo. "Outro modal que o governo deve continuar abrindo licitações são os portos para novas áreas e aumentar o calado (profundidade) dos principais portos. Também devem investir em eclusas aumentando assim, a navegabilidade pelos rios", aponta ele.

No transporte ferroviário, a prioridade apontada pelo especialista deve ser a retirada de todas as favelas próximas das linhas férreas, aumentando a interconexão da malha ferroviária aos outros tipos de modais e continuar licitando para a construção de novas ferrovias.

Já no modal rodoviário, a rentabilidade justa para os investidores em estradas federais deve ser assegurada. "Com isso, além de conceder maior autonomia e recursos, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) deve fiscalizar mais e melhor o excesso de peso dos caminhões que acabam por provocar acidentes ou danos na pista de rolamento", aposta Rodolpho Ruiz.

Por outro lado, Ruiz alerta que cabe às empresas privadas aumentar o uso de ferramentas de tecnologia de informação, como por exemplo: roteirizadores para definir adequadamente as rotas; fazer melhor controle de frotas; realizar processos de emissão de CTRCs (Conhecimento de Transporte Rodoviário de Carga) por EDI (Eletronic Data Interchange) a fim de evitar dupla digitação de dados já existentes na base de dados dos embarcadores; aprimorar a qualificação profissional; renovar a frota; criar cultura de qualidade para obter melhores desempenhos para que os embarcadores possam selecionar com mais segurança e agilidade aqueles transportadores que operam segundo os melhores padrões de qualidade.

Carta Sindical

Logística agora faz oficialmente parte do SINDICARGA

Por Anna Brisola

"Depois de seis anos de peregrinação, perseguindo esse objetivo, conseguimos essa classificação que tanto vai fortalecer o setor." Assim, o presidente do Sindicarga, Francesco Cupello, comemorou a assinatura da Carta Sindical de Logística. A carta confere ao Sindicarga abrangência do setor de logística em termos territoriais e em sua denominação, que agora passa a ser, oficialmente, Sindicato das Empresas de Transporte Rodoviário de Cargas e Logística.

Essas atribuições foram conferidas pelo inciso VIII do artigo 17, do anexo 1, do decreto nº 5.063, de 3 de maio de 2004, constando do Cadastro Nacional de Entidades Sociais – CNES. O despacho foi publicado no Diário Oficial em 15 de maio de 2014. A partir deste, o Sindicarga passa a representar a categoria econômica das Empresas de Transporte Rodoviário de Cargas e Logística.

A carta foi entregue em mãos ao presidente Francesco Cupello pelo Superintendente Antônio Henrique Albuquerque Filho, da Superintendência Regional do Trabalho e Emprego do Estado do Rio de Janeiro, e foi assinada pelo Secretário das Relações do Trabalho, Manoel Messias Nascimento Melo, pelo Ministro do Trabalho e Emprego, Manoel Dias e pelo presidente do Sindicarga.

O Dr. Antônio Henrique se colocou à disposição do Sindicarga, afirmando que existem o interesse e a obrigação da Superintendência em apoiar os sindicatos de trabalhadores e os patronais.

Dr. Bernard Rocha, que estava presente como advogado do Sindicarga, afirmou: "Essa carta confirma o que já era de nosso conhecimento. Legitima e legaliza uma relação que já era intrínseca às atividades do sindicato e do setor."

O presidente do SINDICARGA, Franscesco Cupello, recebe a Carta Sindical das mãos do Superintendente Regional de Trabalho e Emprego, Antonio Henrique Albuquerque Filho.

Há uma ligação forte entre o Transporte de Cargas e a Logística. "A logística se caracteriza como um novo campo de gestão integrada. As empresas têm se engajado continuamente nas atividades de movimentação e armazenamento. A novidade resulta no conceito de gerenciamento coordenado das atividades relacionadas, em vez de praticadas separadamente e no conceito de que logística agrega valor ao produto e aos serviços" (BALLOU, 2001). "A logística existe para mover e localizar o material de maneira a alcançar os benefícios desejados de tempo, local e posse a um custo mínimo" (BOWERSOX, 2006). Usando essas duas definições sobre logística podemos perceber a necessidade da união entre ela e o transporte rodoviário de cargas.

Atualmente as empresas de transporte de carga estão também se especializando em logística, ou ainda, grandes empresas desenvolvem sua área de logística bem como sua própria transportadora, orientando-se para o mercado e buscando desempenho competitivo e melhor lucratividade. As empresas realizam as atividades de transportes, estoques, distribuição e comunicações como parte essencial dos seus negócios, com o objetivo de bem atender aos seus clientes.

A logística passa a integrar o transporte de cargas e vice-versa, a fim de implementar a velocidade das operações, a consistência dos serviços e melhorar os custos. De acordo com FELTRIN (2000), o panorama do transporte no Brasil está se modificando, ainda que lentamente. A entrada no país de grandes operadores logísticos multinacionais, principalmente, é uma prova de que o transporte rodoviário tende a ser mais eficiente (Macohin et al).

Essa ligação continua, pois o transporte é uma das principais funções logísticas. Além de representar a maior parcela dos custos logísticos na maioria das organizações, possui papel fundamental no desempenho de diversas dimensões do Serviço ao Cliente. Representa, em média, cerca de 60% das despesas logísticas, o que em alguns casos pode significar duas ou três vezes o lucro de uma companhia, como é o caso no setor de distribuição de combustíveis.

O transporte continua sendo fundamental para que seja atingido o objetivo logístico, que é o produto certo, na quantidade certa, na hora certa, no lugar certo ao menor custo possível. Para atingir seus objetivos nas operações, muitas empresas buscam na logística, e principalmente na função do transporte, um diferencial competitivo, investindo na integração do transporte às demais funções logísticas.

Na logística, o transporte rodoviário é uma das áreas mais importantes. Segundo a COPPEAD, os custos com transporte chegam a 60% dos custos logísticos e a redução de custos nessa área é muito importante, pois corresponde em média 20% do custo total das empresas. Cada vez mais as empresas estão de olho nessa fatia do mercado, uma vez que o transporte no Brasil chama a atenção por faturar mais de R$ 46,2 bilhões e movimentar quase 3/5 do total de carga do país.

Com as empresas de logística associadas às transportadoras de cargas sob o teto do Sindicarga, haverá um fortalecimento dos setores e um melhor entrosamento entre as empresas. Juntos, os empresários, com tantos interesses e demandas em comum, poderão estabelecer objetivos, planos e diretrizes que beneficiarão as operações, além de criarem associações, convênios e acordos que beneficiarão as empresas associadas.

Fontes: Portopédia, NTC, artigos científicos citados.

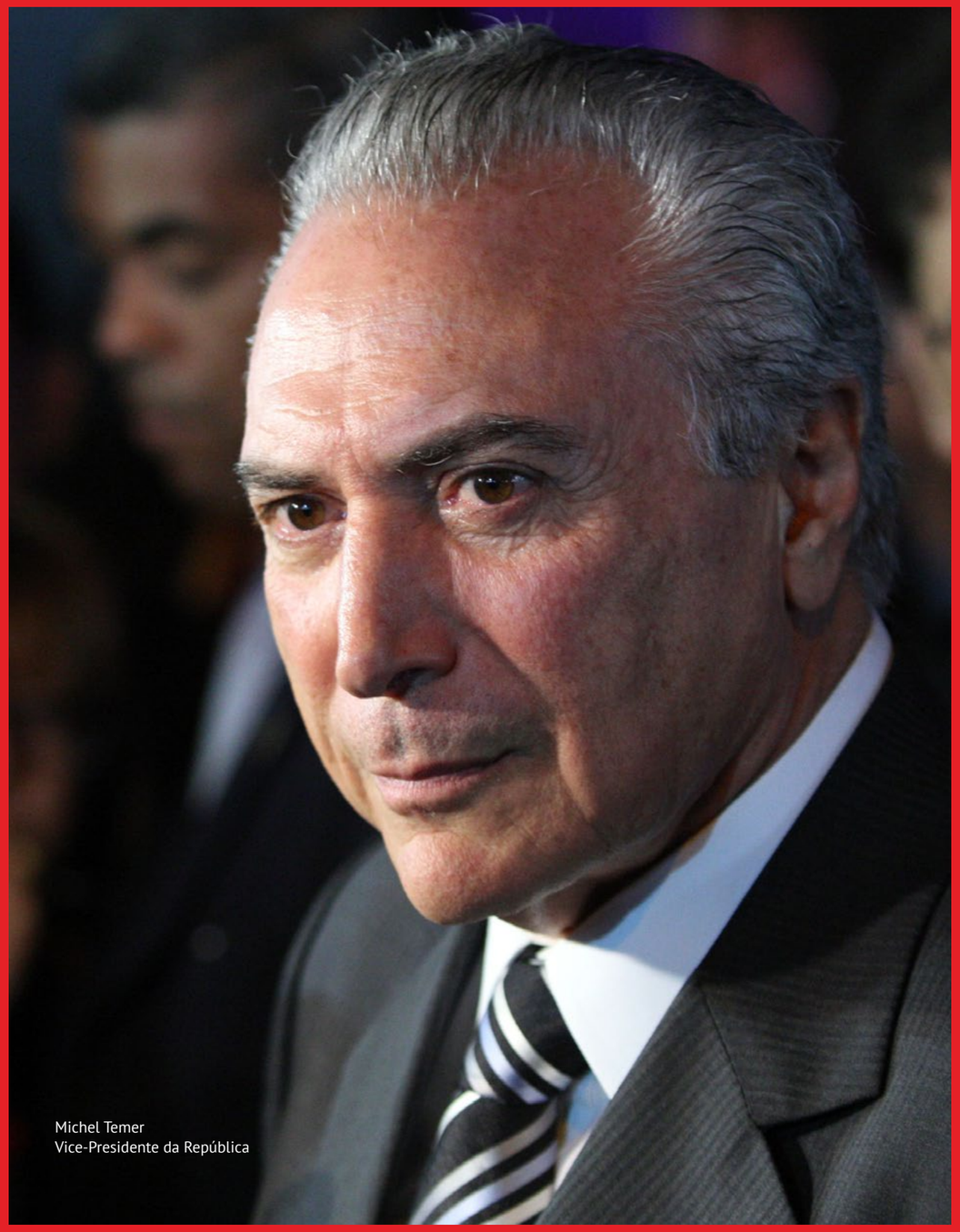
FALTA POUCO PARA SERMOS UM BRASIL LOGÍSTICO

O vice-presidente da República, Michel Temer, afirmou no Rio de Janeiro que a infra estrutura de transportes melhorou extraordinariamente no Brasil. "Não só isso, mas também a nossa infra-estrutura de rodovias, aeroportos, etc" afirmou o vice-presidente da República.

Temer fez a declaração para a equipe de reportagem do SINDICARGA, quando perguntado sobre o sistema logístico brasileiro. O vice-presidente afirmou que falta pouco para o Brasil ser um país logístico, principalmente com a evolução extraordinária do setor de exploração do petróleo. "Sou de um tempo, quando estudante, que a tese era o petróleo é nosso. Hoje, o petróleo não é só nosso como é divulgado internacionalmente - disse, informando que o aumento dos preços de combustíveis dependerá de um estudo técnico: "tudo isso será aprimorado. Depende de uma certa maturação. Na medida em que os problemas vão aparecendo, nós vamos solucionando."

A política de reajustes de preços dos combustíveis será aprimorada em um possível futuro governo de Dilma Rousseff, caso a presidente seja reeleita, disse o vice-presidente da República Michel Temer. Segundo ele, a ideia é garantir a continuidade dos projetos da Petrobras no desenvolvimento da produção. Questionado sobre as atuais dificuldades de caixa que a estatal enfrenta por conta do controle de preços dos combustíveis e se essa situação mudaria em um futuro governo, Temer disse que a estratégia precisa ser adequada de acordo com a conjuntura.

"Tudo isso será aprimorado ao longo do tempo. Isso sempre depende de uma certa maturação e na medida em que os problemas vão surgindo, nós vamos solucionando", disse Temer, que visitou a Rio Oil & Gas, que reuniu as principais empresas do setor de petróleo. Perguntado se a Petrobras poderia, então, contar com novos reajustes de preços, o vice-presidente admitiu a possibilidade, sem dar detalhes: "Seguramente. Mas não quero antecipar nada, isso vai depender de estudos técnicos."



Michel Temer
Vice-Presidente da República

Michel Temer visitou dois pavilhões do evento, onde aconteceu também a feira com 1.300 empresas expondo as novidades da indústria do petróleo. Durante os três dias de evento visitaram a feira cerca de 55 mil pessoas em 39.500 metros quadrados de área de exposição. O vice-presidente elogiou a Petrobras, reconhecida como uma das mais importantes empresas do setor no mundo. "A Petrobras é essencial até para o nosso desenvolvimento. Esta feira é reveladora do quanto a Petrobras faz. Confesso que é surpreendente para mim o que acabei de ver em matéria de exploração do pré-sal", destacou Temer, que diz que o Brasil está perto de se transformar em uma grande potência. "

A diretora da ANP a Agência Nacional de Petróleo, Gás e Biocombustíveis, Magda Chambriard, ao lado do Vice-Presidente, Michel Temer

Emprego à vista, em transporte de cargas e logística

O transporte de cargas marítimo vem crescendo a cada dia. Isso em decorrência do aumento do comércio internacional e o maior número de rotas ao longo da costa brasileira.

Nos últimos três anos, o governo brasileiro e o setor privado investiram cerca de 30 bilhões de reais nos portos do país, com a finalidade de melhorar o acesso das embarcações, dragar canais e construir novos terminais de carga. A estimativa é da Agência Brasileira de Terminais Portuários. Parte desse investimento se tornou necessária em razão do maior volume de negócios entre o Brasil e o resto do mundo. A movimentação de contêineres nos portos nacionais cresceu, em média, 10% ao ano na última década.

Além do comércio internacional, o transporte marítimo ganhou impulso devido aos altos custos de pedágio nas rodovias e à saturação das estradas, aliados à falta de ferrovias para o transporte de carga industrial. Com toda essa movimentação, teve início uma competição entre os portos do Sudeste e do Sul — regiões que movimentam 70% do total de cargas embarcadas em contêineres — para atrair empresas clientes. Essa dinâmica vem melhorando os salários e as condições de trabalho no setor e gerando novos empregos.

O investimento dos empregadores na capacitação de seus funcionários também é maior. A Libra, um dos maiores operadores do porto de Santos, com 1200 funcionários, investiu, no último ano, 4,9 milhões de reais para montar sua universidade corporativa.

De acordo com ela, a empresa deve recrutar 350 profissionais até o fim do ano. As vagas são para funções operacionais, técnicas — como eletricistas, pintores e supervisores de operações — e administrativas, como especialistas em logística e analistas de sistemas.

Empresas que se instalaram no porto de Santos recentemente também buscam profissionais. É o caso da Embraport, cujo terminal de cargas foi inaugurado em julho do ano passado. A empresa, que tem como acionistas o grupo Odebrecht e o grupo estrangeiro Dubai Ports World, contratou 700 profissionais e deve recrutar outros 150 neste ano para funções de engenharia e operações.

Mesmo recebendo novas empresas, o porto de Santos vem perdendo espaço para os terminais de Santa Catarina. A participação de Santos na movimentação total de contêineres nos portos do país caiu de 40%, em 2010, para 36% no ano passado. Parte desse volume foi para os portos catarinenses de Itapoá, Portonave e Itajaí, que movimentam por ano metade da carga operada nos terminais de Santos, o maior porto do Brasil.

O Portonave, localizado na cidade de Navegantes, recebeu 700 milhões de reais em investimento desde 2007, e emprega hoje 850 profissionais. Seus clientes são indústrias do interior de São Paulo e da Região Centro- Oeste, sendo que uma grande parcela é exportadora de carne bovina e de frango.

Há vagas

O porto de Itapoá, que fica mais ao norte do litoral catarinense, recebeu 500 milhões de reais de investimento desde 2011 e movimenta 5% de todos os contêineres transportados no Brasil.

"Estamos captando recursos para começar a segunda fase de obras e ampliar o porto", diz Marcus Harwardt, diretor comercial de Itapoá. No porto de Imbituba, no sul do estado, está atracada uma das maiores dragas do mundo, a mesma que construiu as ilhas artificiais de Dubai, nos Emirados Árabes, que vai ampliar a profundidade do canal de acesso dos navios para 17 metros.

A obra dará a Imbituba o status de calado mais profundo do país. O executivo Rogério Pupo, presidente da SCPar Porto, administradora do terminal, afirma que a movimentação de contêineres já é dez vezes maior neste ano do que em 2013. Com a possibilidade de receber navios maiores, Imbituba poderá operar 10 000 contêineres.

Os investimentos têm atraído empresas para a região, como a Sul Norte Logística, além de outras às margens da BR-101. Segundo o presidente da SCPar, grandes companhias de logística e produtos náuticos também estão sondando a região.

Não é à toa que os empregadores de Navegantes, Itajaí e Imbituba reclamam que sobram vagas. A estimativa do governo do estado é que as empresas da região deverão empregar 2000 funcionários até o fim do ano.

Faculdade de Logística

A procura pelo curso de Logística está em alta

EU AMO LOGÍSTICA - O que o aluno de logística aprende na faculdade?
Prof. José Cláudio de Souza Lima - A UNISUAM busca dar ao discente um cabedal de conhecimentos que o torne um Gestor da Cadeia de Suprimentos, ou seja, permitir que ele se torne em o profissional especializado em gerir as relações necessárias entre fornecedores e clientes desde aquisição da matéria-prima até a disponibilização do produto acabado ao cliente final.

EU AMO LOGÍSTICA - Qual é o tempo de duração do curso?
Prof. José Cláudio de Souza Lima - O Curso Superior de Tecnologia da UNISUAM tem duração de 5 semestres letivos, ou seja, dois anos e meio. Possui uma carga-horária total de 2000 horas.
EU AMO LOGÍSTICA - A procura é grande?
Prof. José Cláudio de Souza Lima - A UNISUAM recebe em média 50 novos alunos por período no curso. Para um curso relativamente novo nós consideramos uma boa procura. Como o segmento da logística no país está em amplo crescimento acreditamos que esta procura encontra-se em um viés de alta.

EU AMO LOGÍSTICA - Ele sai apto para o mercado de trabalho?
Prof. José Cláudio de Souza Lima - A missão do curso é:"formar e qualificar profissionais na área da Gestão da Cadeia de Suprimentos, cientes de sua responsabilidade ética e cidadã, para atuação no mercado de forma independente e inovadora, participando do desenvolvimento da qualidade de vida da sociedade". Ela (nossamissão) por si só responde a sua pergunta. Não há como educadores, e nós da UNISUAM (desde o nosso reitor a cada um dosdocentes) nos consideramos educadores por excelência, admitir que não seríamos capazes de cumprir o nosso papel, qual seja, preparar nossos jovens para o mercado de trabalho.

EU AMO LOGÍSTICA - Porque a UNISUAM tomou essa iniciativa?
Prof. José Cláudio de Souza Lima - O Curso Superior de Tecnologia em Logística da UNISUAM oferece uma oportunidade a um número significativo de jovens, desejosos de ingressar numa área promissora. A localização da UNISUAM, numa área onde estão instaladas um número significativo de empresas que atuam no mercado de transportes e armazenagem, representa um fator de êxito social para o empreendimento. Assim, a motivação da UNISUAM para a criação do Curso de Logística foi servir à comunidade em que se acha inserida e formar profissionais tecnicamente capacitados e eticamente orientados que possam ingressar num mercado de trabalho ávido por mão de obra especializada.

EU AMO LOGÍSTICA - Logística é a palavra da moda?
Prof. José Cláudio de Souza Lima - Ou uma realidade brasileira?Não se trata de modismo e sim de uma realidade mas não só brasileira e sim global. Sun Tzu (544 a.c – 470 a.c), general, estrategista e filósofo chinês autor do livro "A arte da guerra" afirmou que: "A linha entre a desordem e a ordem está na logística". Como se pode verificar o conceito vem de longa data mas o mundo, de uma maneira geral, só se deu conta disso em maior escala por ocasião da Segunda Guerra Mundial.A necessidade dos aliados ressuprirem suas tropas que combatiam distantes de suas bases os levou a pensar mais seriamente na Logística. Os conceitos empregados na área militar, naquela época, são os mesmos que utilizamos na atualidade no meio empresarial, logicamente com considerável evolução. No que tange especificamente ao Brasil, basta acompanhar o noticiário diário para que possamos nos dar conta dos problemas enfrentados pelo país na área da logística. São os tão falados "Gargalos Logísticos".

EU AMO LOGÍSTICA - O que esse aluno pode esperar do mercado de trabalho?
Prof. José Cláudio de Souza Lima - Desde a década de 50, ações de logística sempre existiram nas empresas. Mas um profissional preparado para atuar especificamente nessa área ainda é novidade. Com seus conhecimentos, gerencia as pessoas para que o processo funcione da melhor maneira ao longo da Cadeia de Suprimentos. Ele pode atuar nos setores de controladoria, coordenação, expedição e almoxarifado e nos diversos segmentos da logística. Gerencia as redes de distribuição, faz os processos de compra, identifica fornecedores, negocia e estabelece as formas de entrega e ainda determina o meio de transporte a ser utilizado. Também realiza o cálculo do frete e define a embalagem que será usada para preservar o produto. Faz o acompanhamento de pedidos, por meio de sistemas informatizados e determina a necessidade de reposição do estoque.Indústrias de qualquer setor precisam integrar atividades básicas dos processos logísticos, comotransporte, movimentação de carga, armazenagem e Gerenciamento da Cadeia de Suprimentos, o que faz com que o profissional especializado neste segmento tenha um mercado de trabalho carente desta mão de obra qualificada.

EU AMO LOGÍSTICA - Antigamente profissões convencionais eram procuradas pelos jovens, como medicina, engenharia etc. E agora, é a vez de novas profissões?
Prof. José Cláudio de Souza Lima - O Brasil está mostrando uma nova face no mercado de trabalho?Conforme já tive oportunidade de externar em pergunta anterior os conceitos não são novos, muito pelo contrário, mas a profissão sim. Trata-se de uma evolução perfeitamente normal do mercado de trabalho que caminha lado a lado com a ciência. A partir de determinado momento da história, surge um novo modo de ultrapassar-se problemas, que apesar de rotineiros no campo das organizações, são extremamente danosos para elas se não são equacionados da maneira correta e no tempo certo. Após a Segunda Guerra Mundial os empresários americanos devem ter pensado mais ou menos assim: "que profissional é este que conseguiu alimentar as três bocas das nossas tropas (homem, viatura e armamento) e que nos levou a vitória apesar dos nossos militares estarem a milhares de quilômetros de suas bases? Se eles conseguem fazer isso com nossas tropas também conseguirão com nossas empresas?" Eis aí que surge o profissional especializado em Logística Empresarial.

EU AMO LOGÍSTICA - Vivemos um Brasil diferente, mais moderno, vislumbrando um novo horizonte?
Prof. José Cláudio de Souza Lima - Não só o Brasil mas um mundo. A globalização é um processo econômico e social que estabelece uma integração entre os países e as pessoas do mundo todo. Através deste processo, as pessoas, os governos e as empresas trocam ideias, realizam transações financeiras e comerciais e espalham aspectos culturais pelos quatro cantos do planeta.Efetivou-se no final do século XX, logo após a queda do socialismo, no leste europeu e na União Soviética. O neoliberalismo, que ganhou força na década de 70, impulsionou o processo de globalização econômica.Como consequência a concorrência deixou de ser local e passou a ser global e fez com que as empresas utilizassem cada vez mais recursos tecnológicos para baratear os preços e também para estabelecerem contatos comerciais e financeiros de forma rápida e eficiente.É a busca pelo barateamento do processo produtivo pelas organizações. Ter um profissional especialista em gerir as relações envolvidas ao longo do seu processo produtivo como é o caso do Tecnólogo em Logística com certeza é um "plus" para qualquer organização no mercado globalizado em que vivemos.

EU AMO LOGÍSTICA - Que conselhos o sr. dá para àqueles que querem conhecer o curso, a profissão?
Prof. José Cláudio de Souza Lima - Inicialmente visite a página do nosso curso (http://www.unisuam.edu.br/index.php/logistica-unisuam) e verifique lá as informações básicas como Projeto Pedagógico, Corpo Docente, Infraestrutura e etc... Depois disso venha nos fazer uma visita: envie um email diretamente para mim que sou o coordenador do curso (logistica@unisuam.edu.br) que terei imenso prazer em conversar e esclarecer as possíveis dúvidas de um futuro colega de profissão.

Talita de Oliveira Lobo é coordenadora de logística e trabalha em uma das mais conceituadas empresas de transportes rodoviários no Rio de Janeiro, a MTD, há 11 anos, onde começou aos 18 anos. Hoje aos 29 anos, é casada e tem uma carreira sólida em um ramo predominantemente masculino.

A logística é o futuro do mundo

na vida particular, quanto na profissional, todo mundo usa logística

EU AMO LOGÍSTICA - Você sempre quis ser transportadora?
Talita de Oliveira Lobo - Desde criança, eu fui criada perto de caminhão e meus pais sempre trabalharam com transporte. Meu tio tinha um caminhão e eu adorava brincar dentro dele, sempre vinha aqui brincar e depois eu resolvi fazer a faculdade de logística, hoje me dedico em tempo integral.

EU AMO LOGÍSTICA - Como é a relação da empresária, da diretora, da coordenadora, da supervisora e da mulher dentro desse meio tão masculino?
Talita de Oliveira Lobo - É bem complicado porque são poucas as mulheres no setor. É difícil para um homem receber ordens de uma mulher, mas tudo damos um jeito, com muita educação, boa vontade e esforço. Eu não me vejo diferente deles, até ouço que me veem como um menino, nunca me faltaram com o respeito, pelo contrário, me ajudam muito e eu sei que eles são companheiros de batalha para a vida toda.

EU AMO LOGÍSTICA - O que você aprendeu na faculdade de logística que é aplicado aqui?
Talita de Oliveira Lobo - Sempre há controvérsias, algumas coisas são de uma forma na teoria e outra na prática, mas posso dizer que cerca de 70, 80% é possível aplicar nas empresas. Consegue-se mudar algumas visões, quebrar paradigmas e assim ajudar a empresa a prosperar.

EU AMO LOGÍSTICA - O que, por exemplo, você aplicou que tenha dado uma nova perspectiva a empresa, ou tenha ajudado a prosperá-la?
Talita de Oliveira Lobo - Fazem quase dez anos que eu terminei a faculdade e de lá para cá, muita coisa mudou, mas eu nunca deixo de ler e buscar me aprimorar para poder melhorar. Antigamente, a empresa era bem menor e hoje nós temos outro perfil, nós atendemos uma área maior. Eu trouxe justamente a separação dos setores, mais organização para a empresa, foco no atendimento ao cliente no setor de informação, melhorei o sistema operacional da empresa, reorganizei as rotas e trouxe muitas planilhas de manutenção de frota, que é um dos maiores custos do transportador. Hoje, visamos justamente essa organização dentro da empresa para que possamos continuar nossa caminhada.

EU AMO LOGÍSTICA - Você pensa logística 24 horas por dia? Isso move sua vida?
Talita de Oliveira Lobo - Sim, nossa vida também é baseada em logística, tanto para organizar nossa casa, nossos horários e eu sou uma pessoa que vive em função do relógio, tudo meu é cronometrado e certinho.

EU AMO LOGÍSTICA - A sua empresa é uma das mais destacadeas no Rio de Janeiro, qual o segredo?
Talita de Oliveira Lobo - Amor, paixão, vontade de fazer coisas boas, vontade de fazer as coisas certas. Às vezes, temos que ser um pouco mais firmes com um coisa ou outra, mas nosso objetivos é fazer tudo da melhor maneira possível, sempre.

EU AMO LOGÍSTICA - Como as pessoas reagem quando você diz que trabalha com caminhão?
Talita de Oliveira Lobo - Muitos riem de mim, eles dizem "mulher com caminhão" e eu adoro caminhão. Eu dirijo caminhão, só que eu não tenho carteira, mas dirijo.

EU AMO LOGÍSTICA - Como é o trabalho de logística dentro da MTD?
Talita de Oliveira Lobo - A MTD hoje, trabalha com dois focos: um deles é a distribuição urbana dentro do Estado do Rio de Janeiro. Nós temos quatro bases no estado para fazer essa distríbuição, que hoje é bastante complexa e nós temos vários agravantes como a mobilidade dos veículos, restrição, as estradas de baixa qualidade, os pedágios caros demais, então montamos essas quatro bases justamente para reduzir os nossos custos de frota e de diesel.

EU AMO LOGÍSTICA - Descentraliza?
Talita de Oliveira Lobo - Sim, descentralizou. Caxias é a matriz, onde recebemos tudo e distribuímos para Campos, Barra Mansa e São Pedro da Aldeia. Campos é responsável pelo noroeste Fluminense, Barra Mansa pelo sul Fluminense e Costa Verde, e São Pedro da Aldeia é responsável pela Região dos Lagos. Em cada ponto nós temos nossas bases operacionais, onde cada um tem um gerente, os motoristas, o pessoal de escritório, onde é feita uma nova distribuição, uma nova separação da carga, novas rotas, para essas cargas irem para os veículos e seguirem para as empresas. Essa é a primeira parte da MTD em relação a distribuição de cargas fracionadas no estado do Rio de Janeiro. Nós trabalhamos também com a parte de armazenagem.

EU AMO LOGÍSTICA - É um outro tipo de logística?
Talita de Oliveira Lobo - Sim, é um outro segmento dentro da logística. Nós trabalhamos com a parte de armazenagem de calçados. Recebemos de muitas fábricas em carretas e distribuímos dentro desse depósito para o cliente. A partir da medida em que os clientes vão pedindo e vão agendando as cargas, nós separamos as cargas por modelo, cores, tamanhos, montamos as caixas, deixamos tudo separado para o cliente receber no final.

EU AMO LOGÍSTICA - Quantas pessoas envolvidas nesse processo?
Talita de Oliveira Lobo - Hoje a empresa beira em uma faixa de 300 funcionários. Tanto de entrega, o nosso maior efetivo é ajudante e motorista, e nós temos hoje muita gente dentro dos depósitos de armazenagem porque nós temos um volume muito grande de separação. Então lá eu tenho uma média de sete à dez pessoas envolvidas todos os dias. Aqui para entrega no mínimo saem todos os dias duzentos funcionários.

EU AMO LOGÍSTICA - Quanto em escala representa esse trabalho hoje na MTD?
Talita de Oliveira Lobo - Hoje em dia, aumentou muito a quantidade de coleta reversa, principalmente nos casos de pessoa física.
EU AMO LOGÍSTICA - Por causa do aumento de compra online?
Talita de Oliveira Lobo - Sim. O e-commerce hoje é muito forte, ele é muito grande dentro do estado.

EU AMO LOGÍSTICA - A MTD adaptou sua logística por causa do e-commerce? Por causa da banalização da compra e venda hoje no Brasil?
Talita de Oliveira Lobo - Sim, todas as empresas hoje precisam se atualizar no e-commerce, por ser o nosso maior segmento. Antigamente, nós tinhamos uma faixa de 70% da nossa movimentação total de e-commerce, hoje esse número caiu por conta de reclamações no Procon, o que levou as pessoas se segurarem em algumas compras. Mas não deixa de ser um segmento muito forte, toda a empresa foi estruturada para isso, o setor de informação foi estruturado para isso, o setor recebimento foi separado, nós temos uma tratativa, uma logística para cargas menores, como celulares e notebooks diferenciados, nós temos áreas específicas para guardar por serem mercadorias visadas, tanto no caminhão, quanto dentro do depósito, então tudo isso é feito de forma separada. A coleta reversa é maior nesses casos, porque o cliente compra e não está vendo, quando chegar na casa dele, ou ele não gosta do produto, ou chega com algum problema, o que nos leva a recolher o material para a troca, só que esse trâmite entre o fornecedor e o cliente é muito demorado.

EU AMO LOGÍSTICA - Você vende informação ou transporta em caminhões as mercadorias?
Talita de Oliveira Lobo - Na verdade, as duas coisas. Como eu estava dizendo, o cliente quer tudo em tempo real, então se eu estou colocando a carga no caminhão, ele quer saber, tudo ele quer saber. Tanto que a ideia atual é ter o rastreamento para poder monitorar em tempo real tudo o que acontece com essa carga, os motoristas, para que nós, o cliente e o fornecedor possamos estar cientes de tudo o que acontece. Existe um sistema de rastreamento via satélite que é o FedEx onde você acompanha a entrega e o cliente não assina mais uma nota, essa mesma nota vem com um código de barras que é passado no leitor e em menos de dez minutos o fornecedor já sabe que a carga foi entregue. Então hoje o mercado e as empresas precisam estar em dia com a Tecnologia da Informação, porque se uma empresa não se adequa a isso, ela com certeza não terá espaço no mercado atual, por isso, constantemente a MTD está se atualizando e acompanhando essas novas tecnologias.

Paulo Bachur é empresário da WMS Logística, tem 43 anos e cursou economia, mas não completou. É formado em Relações Internacionais e morou nos Estados Unidos por um tempo.

A Logística evoluiu com a tecnologia e a globalização

EU AMO LOGÍSTICA - No panorama atual, tem como chegar aonde os empresários, o Governo Federal e as autoridades querem?
Paulo Bachur - Primeiro temos que ver como funciona a evolução da logística. A logística nasceu na Revolução Industrial, há muitos anos atrás e esse conceito evoluiu com a tecnologia e a globalização, mas não é algo novo, é um conceito antigo e antigamente tínhamos como foco principal o transporte, porque as indústrias que queriam fazer a distribuição das cargas. Hoje em dia a coisa já tomou uma abrangência muito maior, como a armazenagem, tecnologia, distribuição do próprio modal de transporte. Agora já se usam vários modais e a integração usa essa mudança em função da globalização do comércio, o cliente pode estar em qualquer ponto do mundo, então é fundamental que esse conceito tenha uma abrangência muito maior do que tinha antigamente. E dentro dessa evolução do próprio conceito e da necessidade dessa evolução estrutural da logística, nós dependemos também da infraestrutura do país, por exemplo, a malha ferroviária. Hoje o Brasil tem em torno de 30 mil quilômetros de malha ferroviária, em comparação com a China que tem cerca de 87 mil quilômetros e a Índia que tem o dobro que nós, mesmo tendo mais ou menos a mesma área de ocupação ou a comparação com um país de logística perfeita de distribuição que é os Estados Unidos, que tem 220 mil quilômetros de malha ferroviária e assim vai, como as hidrovias que também servem para a distribuição, onde o nosso país tem em torno de 14 mil quilômetros, enquanto a China tem mais de 100 mil quilômetros de hidrovias para fazer a distribuição da sua logística. Hoje nós trabalhamos com a evolução dos portos brasileiros, já houve desenvolvimento nesse aspecto, mas tem muita coisa para fazer ainda, em termos de agilidade, redução de custos, a própria competitividade entre os portos é muito importante, essa abertura que o Governo tem dado para os novos portos, o que é uma necessidade do setor, mas que isso ainda vai demandar algum tempo para que efetivamente isso entre na nossa rotina de trabalho. A minha empresa, por exemplo, opera com uma fatia desse trabalho.

EU AMO LOGÍSTICA - Que fatia é essa?
Paulo Bachur - É a parte operacional de distribuição e armazenamento, a parte aduaneira dessa logística. Na verdade nós somos um braço dessas empresas que vendem logística integrada, que envolve toda a parte de planejamento do cliente, desenvolvimento de fornecedores e de opções para a distribuição da mercadoria deles. O foco principal disso é a eficiência e o custo, a redução de custo. E quando falamos de eficiência e redução de custos no Brasil, a grande necessidade que o empresário brasileiro tem nesse mundo globalizado é a competitividade com os outros mercados. Então é fundamental que o Brasil e o Governo foquem na logística de distribuição das cargas internas e na carga tributária dessa distribuição, na redução da carga tributária, na redução dos tributos que dizem respeito ao trabalhador, as empresas, os encargos em geral. É fundamental para que na integração de todas essas ações, nós consigamos reduzir o custo para o empresáraio brasileiro e que ele tenha competitividade com as fábricas e as indústrias internacionais.

EU AMO LOGÍSTICA - Quando você fala em eficiência e redução de custos, será que a Tecnologia da Informação (TI) pode dar isso? Até que ponto investir em novas tecnologias pode dar mais eficiência a esse segmento, a essas empresas e em relação a redução de custos?
Paulo Bachur - Eu acho que o TI, hoje em dia, já faz parte do processo, não existe mais esse processo sem a tecnologia da informação. O gerenciamento da carga eficiente pode reduzir o estoque, que leva a redução de custos de produção e a área de estocagem. Obviamente o TI faz parte dessa cadeia de gerenciamento de suprimentos e faz parte da logística dentro das empresas hoje. A evolução desse TI é quase que uma coisa globalizada, o que lança no exterior, lança aqui. Então, esse conceito já está intríseco na operação. Nós precisamos mesmo das estruturas básicas na minha visão.

EU AMO LOGÍSTICA - Nós temos três pontas importantes a Empresa, o Cliente e o Governo. Quem está deixando de dar a mão para o empresariado?
Paulo Bachur - Eu acredito que cada um tenha que fazer o seu papel, mas a empresa e o produtor, ele tem nas mãos a escolha do fornecedor, mas ele não pode escolher a carga tributária que ele vai pagar, a não ser que seja uma multinacional que possa optar por outro país, o que não é o nosso objetivo. Então, hoje em dia, nós dependemos muito mais da ação do Governo em focar melhor esse setor e privilegiar o setor produtivo e não focar apenas no consumidor final. Obviamente que todos demandam do Governo por causa da infraestrutura, mas o setor produtivo acaba por gerar e depois suprir a necessidade da própria população. Então eu acredito que tem que focar mais nesse setor e na infraestrutura do país como um todo e não dá mais para ficarmos em um grande centro, ficarmos parados no trânsito sem conseguir fazer a distribuição da carga e acabar saindo como o vilão da história como transportador ou como qualquer outra coisa, na realidade, o vilão da história não tem que existir, o que precisa é termos a estrutura necessária e adequada em cada região, para operar de maneira competitiva no cenário que hoje é internacional.

EU AMO LOGÍSTICA- Tem como o senhor fazer uma análise dos últimos seis meses no setor e nos dizer suas perspectivas para 2015/2016 já enfrentando um novo Governo?
Paulo Bachur - Como empresário eu vou dizer que o ano de 2014 não está sendo um ano bom, não. Principalmente da Copa do Mundo em diante, onde a economia deu uma parada, nós entramos em tese numa recessão por problemas econômicos e até em questões de incertezas políticas. Eu espero e acredito, sou muito otimista de que a tendência é que haja uma melhora, porque acho que o país tem um potencial muito grande de profissão, de mercado e de talentos. Acredito que tenha que haver uma evolução política, principalmente no sentido de cobrança dos políticos e um comprometimento maior deles e que os setores organizados tem que fazer essa cobrança aos governos, seja ele PT, PSDB, PMDB ou o que seja, eu não vou fazer nenhuma apologia a nenhum partido, mas eu acho que a sociedade como um todo tem que cobrar mais e as sociedades organizadas, os sindicatos têm que brigar pelas suas necessidades perante ao Governo, que tem que ser cada vez mais transparente.

EU AMO LOGÍSTICA - Uma reunião de forças para se chegar em algum lugar.
Paulo Bachur - Exatamente. Nós temos que ter esses recursos que não são poucos que estão nas mãos do Governo, as necessidades que são muitas e temos que ter uma transparência maior na aplicação desses recursos.

Transporte e Logística necessitam de quase R$ 1 trilhão para investimentos

A Confederação Nacional do Transporte divulgou recentemente o Plano CNT de Transporte e Logística 2014. O estudo, que chega à quinta edição, elenca 2.045 projetos prioritários de infraestrutura de transporte, abrangendo todos os modais, tanto na área de cargas como na de passageiros.

As propostas indicadas somam R$ 987 bilhões e têm o objetivo de contribuir para alavancar o desenvolvimento do país, reduzir os custos logísticos, aumentar a competitividade dos setores produtivos e permitir mais segurança e desempenho aos transportadores e à população. São intervenções condizentes com o desenvolvimento econômico e social desejado ao Brasil, abrangendo a modernização e a ampliação de rodovias, aeroportos, portos, hidrovias, ferrovias e também dos terminais de cargas e de passageiros.

O Plano CNT de Transporte e Logística é dividido entre projetos de integração nacional (que incluem obras ao longo de nove eixos estruturantes multimodais) e os projetos urbanos (voltados principalmente para o transporte público).

"Uma significativa parcela da infraestrutura de transporte, em todas as modalidades, encontra-se obsoleta, inadequada ou ainda por construir. Algumas delas operam no limite ou mesmo acima da sua capacidade, enquanto outras carecem de manutenção", conclui o estudo. Segundo análise da CNT, essa situação representa um entrave ao crescimento do país e gera reflexos negativos, como aumento do tempo de viagens, maior custo operacional, aumento do número de acidentes e dos níveis de emissão de poluentes.

Para os nove eixos estruturantes analisados, estão previstas construção e duplicação de rodovias, expansão de hidrovias, dragagem em portos, implantação de ferrovias, construção e ampliação de aeroportos, construção e adequações de terminais de cargas, entre várias outras intervenções.

Nos projetos urbanos, estão incluídas 18 regiões metropolitanas. As propostas têm o objetivo de oferecer respostas às demandas de transporte da população nas diversas atividades cotidianas. Há projetos voltados à implantação de corredores de BRT (Bus Rapid Transit); construção de infraestrutura para VLTs (veículo leve sobre trilho), monotrilhos, metrôs e trens urbanos; construção e adequações de terminais de passageiros, entre outras. O Plano detalha, ainda, projetos e investimentos necessários conforme cada Estado e região.

De acordo com a CNT, a implementação dos projetos pode receber um impulso a partir da participação da iniciativa privada. Conforme a conclusão do Plano, "a retomada dos investimentos públicos em infraestruturas de transporte, em anos recentes, apesar de assinalável, não tem sido suficiente para ajustar a oferta de transporte às demandas existentes e previstas". E a execução dos investimentos também tem estado aquém dos valores planejados e autorizados. Torna-se assim mais importante a participação da iniciativa privada nesses projetos de infraestrutura de transporte.

StudioNate

PRODUZINDO SONHOS

Você acha impossível captar recursos para o seu projeto?

Os projetos de marketing para associações e sindicatos tem como meta principal o incremento de receita. Por meio da elaboração, planejamento e implantação de serviços e eventos direcionados á base de associados, gerando receitas extras ás entidades.

Os momentos de confraternização são especialmente motivadores.
É a hora de reforçar os laços que unem sua empresa e colaboradores no intuto de atingir a maior interação entre todos, através da qualidade do serviço e organização.

Conquistar um cliente ou um investidor em seu projeto é uma tarefa difícil, mas será totalmente viável se usarmos as ferramentas corretas e pricipalmente fazendo um planejamento estratégico com começo, meio e fim.

"Se a caminhada é longa, o melhor é começarmos agora´´ Roberto Nate

PRODUÇÃO
EVENTOS
CORPORATIVOS
MARKETING SINDICAL
CAPTAÇÃO DE RECURSOS
PROJETOS ESPECIAIS

StudioNate

TeL: (21) 22241906 98039-4100
E-mail: contato@efeitocultural.com

www.facebook/estudionate twitter.com/studionate www.efeitocultural.com

SINDICARGA

SINDICATO DAS EMPRESAS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO
DE CARGAS E LOGÍSTICA DO RIO DE JANEIRO

FUNDADO EM 1933, FOI O PRIMEIRO SINDICATO PATRONAL DO BRASIL. REPRESENTA OS INTERESSES DAS EMPRESAS DO SETOR PERANTE A SOCIEDADE CIVIL E AUTORIDADES CONSTITUÍDAS EM TODAS AS ESFERAS DE GOVERNO.

Associe-se

21 3194-5555

www.sindicarga.org.br

PROGRAMAS

EU CAMINHÃO *Verde*

SELO VERDE
MELHOR TRANSPORTE
MELHOR QUALIDADE DE VIDA
APROVADO
FETRANSPOR
inea
conpet
PETROBRAS