

VII Congresso de Logística já está em preparação

O VII Congresso de Logística da ABML vai acontecer no mês de novembro, na cidade de São Paulo. O tema escolhido, "Redes de suprimento: a próxima fronteira das organizações brasileiras", será o fio condutor do encontro, que a exemplo do ano passado terá vários painéis reunindo mais de um palestrante e debatedores. No último dia do evento será feita a entrega da sexta edição do Prêmio ABML de Logística, a mais importante premiação do segmento no Brasil. Por ser realizado no final do ano, o congresso vai buscar em seu conteúdo revelar tendências para 2006.

Página 8



Como anda seu Site na internet?



Internautas americanos têm sido assíduos freqüentadores do Portal da ABML. Outros povos também buscam diariamente a página da associação. A internet é hoje uma ferramenta muito importante para a imagem de uma organização e merece cuidados especiais, como acaba de fazer o Rapidão Cometa.

Página 3

nesta edição

Associação leva 11 empresas para feira no Nordeste em busca de novos mercados

Página 4

Ouvimos vários associados e eles que tiveram um bom semestre esperam mais

Páginas 6 e 7

Estamos de cara nova e mais espaço para os sócios

Nesta edição temos o prazer de apresentar o novo formato gráfico de nossa newsletter, inalterada desde agosto de 2001, data da publicação do veículo.

Junto com a mudança do visual foi modificada também a forma de distribuição dos temas, de sorte a privilegiar quase que totalmente o associado. O objetivo disso é dar às empresas que compõem a ABML espaço para que mostrem seus produtos, serviços e também sua opinião sobre o mercado.

É o que retrata esta edição, que também teve remodelados os nomes das seções. O caro leitor vai ter oportunidade de saber como foi a participação conjunta das 11 empresas que estiveram na feira de logística no Recife e também ver como integrantes de dois de nossos departamentos estão encarando o atual momento do mercado.

Apresentamos também comentário sobre a navegação em nosso site, muito procurado por internautas estrangeiros, e ainda apresentamos informações variadas sobre os sócios, em seção exclusiva para isso.

Você também vai se informar sobre a nova bandeira defendida pela ABML, a criação de um plano nacional de logística, e tomar conhecimento dos primeiros passos para o nosso congresso de novembro.

Boa leitura.

MÁRCIO FRUGIUELE
Presidente

A primeira empilhadeira giratória

A Jungheinrich lançou a EFG D30, primeira empilhadeira elétrica com cabine giratória. Com a nova máquina, o operador pode partir e ao mesmo tempo girar a cabine em até 90 graus. Se a visibilidade estiver obstruída por um grande volume ou várias caixas sobrepostas, o operador poderá girar toda a cabine em até 180 graus e orientar o veículo para seu destino com a carga às suas costas.



Parceria com escritório de advocacia

A ABML assinou recentemente contrato de parceria com o escritório Almeida, Nakaharada e Uliana Advogados e Consultores pelo qual os associados são atendidos em condições preferenciais. Marcos Almeida, um dos sócios da banca, informa que serão agendadas reuniões com os departamentos para detectar as necessidades jurídicas das empresas que os compõem, já que a ABML pode ajuizar medidas em benefício dos associados. O escritório atua nas áreas civil, bancária, tributária e trabalhista. O site é www.studiojuridico.com.br e o telefone: 11 5096-3032. E-mail: juridico@studiojuridico.com.br.

Contratos da Stahl

A Stahl por meio de sua parceira Stahl Talhas e Serviços Ltda., foi escolhida pela Metso Minerals para o fornecimento de 23 talhas elétricas de cabo de aço destinadas ao projeto da Mina de Brucutu, da Companhia Vale do Rio Doce, com capacidades de 500 a 8.000 quilos, para atuar como guinchos de tração no levantamento dos contra-pesos dos transportadores de correia. Fechou também contrato para o fornecimento de 19 talhas elétricas de corrente especiais com capacidade de 4.500 quilos para a ICAL, destinadas ao carregamento dos big-bags com dispositivo especial de enchimento em sua nova unidade de Calcinação em Pains (MG).

Moura equipa empilhadeiras ESA



A Baterias Moura, líder do segmento na América Latina, passou a fornecer baterias para a Empilhadeiras Sul Americana (ESA), empresa do grupo alemão Linde, um dos maiores do mundo. No Brasil, a ESA tem uma fábrica no Rio de Janeiro, onde produz empilhadeiras elétricas das marcas Still e Linde, ambas distribuídas para a América Latina. A linha Log, de baterias tracionárias da Moura, irá equipar os modelos das duas marcas produzidas pela ESA, que juntas respondem por 62% do mercado brasileiro de empilhadeiras elétricas. Na primeira fase da operação, a Moura participa com 35% do volume de baterias adquirido pela ESA, mas há expectativas de esta proporção superar 50% nos próximos 12 meses.

Brucai certificada pela Abiquim

A Brucai Logística fortalece seu braço de serviços de transportes rodoviários com a obtenção da Certificação de Qualidade Abiquim, através da Auditoria SGS realizada em sua Unidade Operacional de Transportes de São José dos Campos, homologada com o Termo SASSMAQ.

ABML faz V Ponto de Encontro em Taubaté

A ABML promoveu no dia 17 de maio, na Universidade de Taubaté, o V Ponto de Encontro do Vale do Paraíba. As palestras foram as seguintes: "A Indústria de operadores logísticos e transportadoras no Brasil – tendências 2005 – 2010", por Marco Antonio Oliveira Neves, Diretor da Tigerlog, e "Case Basf: transporte ferroviário", por Hêlio Menezes, Gerente de Logística da empresa. Ao final houve debates e foi servido coquetel para networking. O evento foi patrocinado pelas empresas Dipack Logística, Movelev, Somov e Hercules Sistemas Logísticos.

A importância dos websites

Todos os meses, visitantes assíduos dos Estados Unidos acessam o site da ABML. Foram exatas 10.846 entradas de janeiro a maio deste ano.

Só este fato é mais do que suficiente para demonstrar a importância de uma página na web. “Os sites na internet são uma das maravilhas do mundo global.

Um portal é muito importante para os negócios e para a imagem das empresas. Veja-se a quantidade de acessos ao conteúdo do portal ABML, muito procurado por internautas do Exterior”, diz Márcio Frugieue, presidente da ABML.

De fato, nos primeiro 5 meses do ano, Alemanha, Portugal,

Argentina, Itália, México, Holanda, Japão, Colômbia, Chile, França, Uruguai, Bélgica, Lituânia, República Checa, Angola, Peru, Suíça, Israel, Holanda e Moçambique fizeram 805 visitas, que somadas às 10.846 dos Estados Unidos resultam em 11.651 presenças em nosso site, quantia maior que os 11.296 registros brasileiros verificados no mesmo período.

“Uma leitura que pode ser feita dessa forte presença estrangeira é o fato de a logística ser ferramenta extremamente importante nos dias atuais, além de também poder indicar que o Brasil é um País que chama a atenção de quem lá fora vive a logística no seu dia-a-dia”, analisa Frugieue.

Dos 22.947 acessos deste ano, 3.607 foram feitos por meio do Google, o principal site de busca da internet.

Outro dado interessante é que o associado Schioppa, que produz rodas e rodízios, foi pesquisado em todos os meses de 2005, num total de 257 acessos.

O Guia de Produtos e Serviços recebeu 4.102 visitas de janeiro a maio deste ano, contra 1.328 do departamento de Automação, Softwares e Consultoria e 1.127 da página destinada ao Prêmio ABML de Logística. Um dos próximos passos da Associação será a criação de versão em língua inglesa do site.



Rapidão Cometa reformula site

O site do associado Rapidão Cometa (www.rapidaocometa.com.br) é outro exemplo de preocupação com a exposição via web.

Além de um novo design, ele ganhou estrutura para melhorar os serviços on-line oferecidos aos clientes.

Agora, os usuários podem encontrar as principais informações com maior rapidez, garantindo assim a viabilidade da proposta do planejamento estratégico do Rapidão Cometa: transformar 2005 no ano da informação, com R\$ 8,5 milhões de investimentos em TI, 42% a mais do que em 2004.

Através do site, é possível obter informações sobre os serviços de transporte aéreo e rodoviário de carga; rastrear a mercadoria com o máximo de comodidade; conhecer a área de abrangência do Rapidão Cometa em todo o País; solicitar coleta de carga e conhecer os programas de Recursos Humanos para capacitação e desenvolvimento de pessoal.

O novo site irá atender também pequenos e médios empresários que utilizam os serviços de transporte da empresa. A

idéia é conceder todas as informações necessárias ao atendimento desses usuários que, em geral, têm como característica a contratação de cargas menores para destinos pré-definidos.

A mudança do site é somente uma das ações que envolvem os investimentos no segmento de tecnologia da informação.

Aos poucos, a empresa está renovando as bases operacionais para que os clientes encontrem a interface dos sistemas mais amigáveis e para que os funcionários melhorem o acesso às informações gerenciais e administrativas.

Os números do Rapidão Cometa explicam o porquê de ter um bom site. A empresa reúne um número superior a 7 mil clientes ativos, atendidos pelos mais de 1.900 veículos e 3.200 funcionários.

Realiza ao ano mais de 3,7 milhões de entregas em sua rede estratégica composta por 80 pontos (32 filiais, seis pontos de apoio, cinco terminais logísticos, 22 agentes de carga aérea e 15 centros avançados de logística). Sua capacidade de distribuição alcança 4 mil localidades, em todos os estados brasileiros, além de mais de 210 países no mundo através do acordo operacional com a FedEx.

ABML leva 11 empresas para feira de Logística no Recife



O evento no Recife foi uma ótima oportunidade para novos relacionamentos

Carlos Alberto Caldas, CHEP Recife

“Os resultados foram muito positivos: fortalecemos um projeto em desenvolvimento e iniciamos outro. Adiantamos o crescimento de negócios em andamento e dois possíveis clientes estão analisando propostas. Recebemos visitas importantes, como a de diversas universidades, o que gerou convites para palestras e apresentação do negócio CHEP”.

Ricardo Gorodovits, diretor da GKO Informática

“Tivemos a oportunidade de estabelecer uma relação muito positiva com o Rapidão Cometa, empresa de transportes que ousou estabelecer como meta a transparência sobre a operação de transporte, ao mesmo tempo em que ratificamos a parceria estabelecida com o Mercador, do grupo Telefônica, associando a solução líder de mercado na gestão de fretes para embarcadores com a líder em tecnologia para integração entre empresas, permitindo que os clientes de ambas passem a contar com um atendimento completo de suas demandas na área de transportes”.

A Associação Brasileira de Movimentação e Logística levou 11 empresas associadas para a Feira de Transporte Intermodal e de Logística, realizada no Centro de Convenções Pernambuco, no Recife.

Pernambuco é hoje uma das melhores plataformas de logística do Nordeste, pois o Estado tem posição geográfica privilegiada, vem investindo em infraestrutura e é hoje ponto de passagem para a distribuição em direção ao Nordeste. Importantes empresas do setor de logística estão buscando Pernambuco para fincar bases de operação.

Veja alguns depoimentos de associados presentes ao evento:

Aldo Neves, diretor da Clark (CMH)

“Participamos do evento em função da crescente relevância da Região Nordeste. Identificamos promissoras

oportunidades para estabelecer novas alianças e negócios. Conhecer o público dessa região é muito importante”.



O estande ocupado pela ABML tinha boa visibilidade e amplitude

Quem participou do stand ABML

- Fiel
- GKO Informática
- Linde Empilhadeiras
- Rapidão Cometa
- Proceda
- CHEP do Brasil
- Hand Held
- Acumuladores Moura
- Zebra
- Clark (CMH)
- Mercador

Rondon já teria feito

O Brasil precisa urgentemente de um Plano Logístico, e essa bandeira que Pedro Francisco Moreira, presidente do Conselho de Administração da ABML vem defendendo, foi motivo de artigo no jornal *Gazeta Mercantil* (no detalhe).

A ABML tem sido convidada para discutir o assunto na capital federal. Veja a seguir a íntegra do artigo *Para quem teve Marechal Rondon é difícil imaginar o apagão*:

“De dois anos para cá, a expressão “apagão logístico” tem sido utilizada diariamente para indicar as mazelas de nossa infra-estrutura de transportes

e dificuldades de escoamento da produção.

Nela, há três significados bastante claros: trata-se realmente de uma bem-cunhada frase; a infra-estrutura nacional clamorosamente está mambembe; e o Brasil ainda não mostrou, de forma consistente, que quer eliminar tais gargalos.

Acredito piamente que o problema está muito relacionado à logística, e logística, de uma forma simplificada e ilustrativa, pode ser entendida como a ferramenta que não só torna fácil o ir-e-vir de matérias-primas, informações e produtos, mas também os coloca sempre à disposição no local e na hora em que são exigidos.

No futebol, seria aquele craque que faz as coisas difíceis parecerem simples, organizadas, eficientes, enfim, sem problema algum.

Em ritmo de emergência, o governo tem anunciado investimentos módicos para combater a “fome” da nossa infra-estrutura, o que não deixa de ser relevante, pois o Brasil precisa atacar as emergências, fazer a lição de casa que estava muito atrasada, e isso não será tarefa fácil, pois demandará investimentos vultosos, incluindo os recursos a serem gerados pela Parceira Pública Privada, além de ações firmes

das lideranças políticas nacionais.

O problema é que isso, isoladamente, não basta para o nosso País. É preciso pensar a logística dentro de um Plano Estratégico para o Desenvolvimento da Logística Nacional, que contemple o curto prazo, através das atenções às contingências, ações emergências, ajustes e direcionamentos – como estamos começando a ver no momento; o médio prazo, com atenção à transição de modelos; e o longo prazo, este com visão de 10 e 15 anos e que direcione o foco para a sustentabilidade do sistema logístico brasileiro.

Acrescento ainda a meu raciocínio que esse Plano não pressupõe atenção exclusiva ao transporte, mas a todas as áreas que compõem a logística nacional. Assim, ele concentraria esforços em três pilares fundamentais: a vocação logística e matriz de transportes dos estados e seus municípios-chave; as oportunidades econômicas regionais, incluindo criação de *clusters* e pólos; e os eixos de exportação associados ao desenvolvimento do comércio exterior. Esse plano, se bem estruturado, pode ser uma arma poderosíssima para a alavancagem planejada e coordenada de oportunidades econômicas regionais.

Esse plano, se bem estruturado, pode ser uma arma poderosíssima para a alavancagem planejada e coordenada de oportunidades econômicas regionais.

Há consenso entre especialistas de renome de que necessitamos investir algo em torno de US\$ 80 bilhões nos próximos 10 anos para colocar nossa infra-estrutura de transportes num nível aceitável.

Entretanto, tenho certeza de que tais investimentos não surtirão resultado para o desenvolvimento do País se não estiverem vinculados a um plano articulado entre o governo federal, estados, municípios, entidades de classe e a iniciativa privada.

Para quem já teve um Marechal Rondon,

VIA EXPRESSA

Para quem teve Marechal Rondon é difícil imaginar o “apagão”

Pedro Francisco Moreira*



De dois anos para cá, a expressão “apagão logístico” tem sido utilizada diariamente para indicar as mazelas da infra-estrutura de transportes e dificuldades de escoamento da produção. Nela, há três significados claros: trata-se realmente de uma bem-cunhada frase; a infra-estrutura nacional clamorosamente está mambembe; e o Brasil ainda não mostrou, de forma consistente que quer eliminar tais gargalos.

Acredito piamente que o problema está muito relacionado à logística, e logística, de uma forma simplificada e ilustrativa, pode ser entendida como a ferramenta que não só torna fácil o ir-e-vir de matérias-primas, informações e produtos, mas também os coloca sempre à disposição no local e na hora em que são exigidos.

Em ritmo de emergência, o governo tem anunciado investimentos módicos para combater a “fome” da nossa infra-estrutura, o que não deixa de ser relevante, pois o Brasil precisa atacar as emergências, fazer a lição de casa que estava muito atrasada, e isso não será tarefa fácil, pois demandará investimentos vultosos, incluindo os recursos a serem gerados pela Parceira Pública Privada.

O problema é que isso, isoladamente, não basta para o nosso País. É preciso pensar a logística dentro de um Plano Estratégico para o Desenvolvimento da Logística Nacional, que contemple o curto prazo, através das atenções às contingências, ações emergências, ajustes e direcionamentos – como estamos começando a ver no momento; o médio prazo, com atenção à transição de modelos e no longo prazo, este com visão de 10 e 15 anos e que direcione o foco para a sustentabilidade do sistema logístico brasileiro.

OS TRÊS PILARES DO PLANO

Acrescento ainda a meu raciocínio que esse plano não pressupõe atenção exclusiva ao transporte, mas a todas as áreas que compõem a logística nacional. Assim, ele concentraria esforços em três pilares fundamentais: a vocação logística e matriz de transportes dos estados e seus municípios-chave; as oportunidades econômicas regionais, incluindo criação de *clusters* e pólos; e os eixos de exportação associados ao desenvolvimento do comércio exterior. Esse plano, se bem estruturado, pode ser uma arma poderosíssima para a alavancagem planejada e coordenada de oportunidades econômicas regionais.

Há consenso entre especialistas de que necessitamos investir algo em torno de US\$ 80 bilhões nos próximos 10 anos para colocar nossa infra-estrutura de transportes num nível aceitável. Entretanto, não tenho dúvidas de que tais investimentos não surtirão resultado para o desenvolvimento do País se não estiverem vinculados a um plano articulado entre o governo federal, estados, municípios, entidades de classe e a iniciativa privada.

Para quem teve um Marechal Rondon é difícil imaginar que um “apagão” esteja a incomodar tanto. É que o marechal, que viveu 92 anos, promoveu verdadeira revolução no Brasil. Geógrafo, fez levantamento de milhares de quilômetros de terras e águas, determinando longitude e latitude de mais de 200 localidades, inscreveu no mapa do Brasil mais de uma dezena de rios até então desconhecidos e corrigiu erros grosseiros sobre o curso de outros tantos. E ainda instalou milhares de quilômetros de linhas telegráficas.

Rondon foi muito mais do que um ícone nacional. Seu nome está inscrito em placa de ouro na Sociedade Geográfica de Nova York, como o maior estudioso e explorador das terras tropicais. E por isso que, se estivesse vivo, o “apagão” logístico sequer teria acontecido — é que Rondon também era pura logística.

*Presidente do Conselho de Administração da Associação Brasileira de Movimentação e Logística (ABML), e Diretor-Geral do Onix do Brasil.

é difícil imaginar que um “apagão” esteja a incomodar tanto. É que o marechal, que viveu 92 anos, promoveu uma verdadeira revolução no Brasil. Geógrafo, fez o levantamento de milhares de quilômetros de terras e águas, determinou a longitude e latitude de mais de 200 localidades, inscreveu no mapa do Brasil mais de uma dezena de rios até então desconhecidos e corrigiu erros grosseiros sobre o curso de outros tantos. Além disso, instalou milhares de quilômetros de linhas telegráficas.

Rondon foi muito mais do que um ícone nacional. Seu nome está inscrito em placa de ouro na Sociedade Geográfica de Nova York, como o maior estudioso e explorador das terras tropicais. É por isso que, se estivesse vivo, o “apagão” logístico sequer teria acontecido – é que Rondon também era pura logística.

PEDRO FRANCISCO MOREIRA É PRESIDENTE DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO DA ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE MOVIMENTAÇÃO E LOGÍSTICA (ABML), E DIRETOR-GERAL

Vêm aí um bom segundo semestre

A ABML registra nesta edição depoimentos de associados com relação ao comportamento no mercado neste primeiro semestre, as suas previsões para os próximos seis meses e quais movimentos estão sendo dados por eles em função do cenário atual.

Os depoimentos começaram por dois departamentos da Associação, Empilhadeiras, Transpaletes e Acessórios e o de Automação, Software e Consultoria.

Responderam ao questionário Marcelo Mota, Gerente Comercial da Acumuladores Moura, pela Mercador falaram o presidente Paulo

Feijó, o diretor Comercial Valêncio Garcia e o gerente de Negócios Supply Chain Bruno Teixeira, e João Meiado opinou pela Clark Material Handling South America Ltda. Veja o resultado:

O RESULTADO DO PRIMEIRO SEMESTRE DESTE ANO, EM RELAÇÃO AO DO ANO PASSADO, FOI IGUAL, MELHOR OU PIOR?

Marcelo Mota, Moura

Em relação ao ano passado crescemos mais de 200%, tanto em volume quanto em faturamento.

Paulo Feijó, Mercador

Ainda não fechamos os dados referentes ao primeiro semestre deste ano.

Em 2004, a Mercador registrou um crescimento de 104% na receita. A meta de 2005 é expandir o faturamento na mesma proporção.

Há dois anos a Mercador deixou de ter foco exclusivo no setor varejista e agora vai manter a estratégia de diversificação. Entre 2003 e 2004, a base de clientes ativos quase dobrou, de 4,7 mil para 7 mil. O volume de transações (transferências eletrônicas de informações) saltou 134%, passando de 525 mil em dezembro de 2003 para 1,22 milhão em março deste ano.

João Meiado, Clark (CMH)

Tivemos um primeiro semestre ótimo.

SUA EXPECTATIVA PARA O SEGUNDO SEMESTRE É IGUAL, MELHOR OU PIOR DO QUE O PRIMEIRO SEMESTRE?

Marcelo Mota, Moura

O que esperamos para o segundo semestre é uma melhora considerável em relação ao primeiro, por conta dos investimentos das grandes empresas, que em sua maioria liberam a verba para compra de máquinas e equipamentos nesta época do ano.

Valêncio Garcia, Mercador

A nossa expectativa de crescimento é melhor para o segundo semestre, uma vez que negócios que foram iniciados no começo do ano estão começando a concretizar-se.

A estratégia de diversificação dos clientes mostrou-se eficiente e estamos atingindo as metas estabelecidas.

João Meiado, Clark (CMH)

Teremos algumas dificuldades com o mercado externo, mas no mercado interno temos boas expectativas.

EM FUNÇÃO DO RESULTADO DO PRIMEIRO SEMESTRE, QUE MOVIMENTO SUA EMPRESA FEZ?



Marcelo Mota, Moura

Com o grande crescimento de mercado, a Moura fez grandes investimentos na sua fábrica de Itapetininga (SP) para atendimento com prazos mais curtos e uma maior agilidade nas entregas.

Bruno Teixeira, Mercador

Devido ao crescimento registrado ano passado, tivemos de aumentar o quadro de funcionários para continuar atendendo com eficiência e qualidade.

Através de pesquisas de mercado, identificamos que o Segmento de Transporte e Logística estava buscando ferramentas que possibilitassem a visibilidade de toda cadeia produtiva.

Dentro desse contexto, criamos duas novas ferramentas para esse setor, que chamamos de "Já Logística" e "Pronto Entrega".

Também desenvolvemos parceria com algumas empresas de ponta no setor, como é o caso da GKO Informática, líder em sistemas para controle de frete no Brasil.

João Meiado, Clark (CMH)

Nossa empresa está há um ano modificando sua estratégia de atuação no mercado, por isso não conseguimos definir se alguma mudança foi em função de o mercado ter aquecido ou não.

QUAL A TENDÊNCIA QUE SE PROJETA PARA O SEU SEGMENTO NOS PRÓXIMOS 5 ANOS?

Marcelo Mota, Moura

O segmento de veículos elétricos no Brasil é completamente inverso dos países de primeiro mundo.

Enquanto nos outros lugares o número de equipamentos elétricos é bem maior do que os equipamentos à combustão, no Brasil ocorre o oposto.

Por isso, acreditamos que nos próximos 5 anos o mercado crescerá cada vez mais, até chegar aos níveis de grandes potências mundiais, não em volume, mas em participação de máquinas elétricas x máquinas à combustão.

João Meiado, Clark (CMH)

Tecnologia embarcada nos equipamentos e crescimento de 5% ao ano.



QUAIS OS ASPECTOS E FATORES QUE DEVERIAM SER CONSIDERADOS NA ESCOLHA DE UM EQUIPAMENTO?

Marcelo Mota, Moura

Na minha opinião, garantia e pós-venda, principalmente pós-venda. Este é o grande segredo da Moura; investimos muito no pós-venda nos últimos anos e não vamos parar de investir, pois, é nesta área que os clientes nos ajudam a melhorar cada vez mais e nos tornar os melhores em tudo que fazemos.

João Meiado, Clark (CMH)

Tradição, custo de manutenção e disponibilidade de peças.

APONTEM ALGUMAS CONSEQÜÊNCIAS DA ESCOLHA ERRADA DE UM EQUIPAMENTO...

Marcelo Mota, Moura

A principal conseqüência de comprar equipamentos de empresas que não têm credibilidade no mercado é a dificuldade de

respaldo em eventuais problemas que ocorrerem, o que geralmente resulta em compra emergencial para sanar a questão

João Meiado, Clark (CMH)

Máquina parada com falta de peças ou sem um distribuidor autorizado.

QUAIS MODELOS FABRICA OU COMERCIALIZA?

Marcelo Mota, Moura

A Moura é a maior fábrica de Acumuladores Elétricos da América Latina, sendo comercializada por ela baterias automotivas, tracionárias, estacionárias e náuticas.

João Meiado, Clark (CMH)

Não temos fabricação.

QUAL A IMPORTÂNCIA DO SEU SEGMENTO PARA QUE EMPRESAS OU SETORES TENHAM MELHOR DESEMPENHO, COM MENOR CUSTO, MAIOR RAPIDEZ E LUCROS MAIORES?

Valêncio Garcia, Mercador

Cada vez mais se faz necessária a redução de custos e conseqüentemente a otimização dos processos logísticos das empresas.

Em um ambiente de alta competitividade, no qual cadeias produtivas competem com cadeias produtivas, as empresas tendem a buscar a redução de "gargalos" (atrasos, erros, retrabalho) em sua operação.

Dentro desse contexto de alta competitividade, a tecnologia da informação passa a ser um diferencial, se aplicada de maneira eficaz.

Uma das funções da tecnologia da informação é a de proporcionar a visibilidade do processo, para que o gestor possa identificar tais gargalos e agir de forma rápida e eficaz.

Identificar com precisão todos os agentes de sua operação pode indicar o sucesso ou fracasso frente ao seu cliente.

Evento fecha o ano logístico

A ABML já prepara o seu VII Congresso, no mês de novembro, em São Paulo. O tema é *“Redes de suprimento: a próxima fronteira das organizações brasileiras”*.

O evento está organizado em torno de vários painéis, com mais de um palestrante e debatedores, uma forma de tirar o máximo proveito dos subtemas.

Para facilitar o formato concentrado o evento será realizado em hotel com instalações que facilitem a acomodação de todos os cenários que envolverão do VII Congresso de Logística.

Por ocorrer no final do ano, a intenção da ABML é a de produzir um encontro que se volte para as tendências, oportunidades e dificuldades que o mercado de logística encontrará em 2006.

VI Prêmio ABML de Logística

No último dia do encontro ocorrerá a entrega da sexta edição do Prêmio ABML de Logística, a principal premiação do segmento no Brasil.



As seguintes categorias compõem o Prêmio: Sistemas de Movimentação e Armazenagem, Sistemas de Embalagem e Unitização de Cargas, Terceirização em Logística, Projetos Colaborativos, Projetos Especiais e Estudante de Logística.

A premiação tem por objetivo reconhecer empresas usuárias que se utilizam de soluções logísticas para vencer obstáculos e melhorar seus negócios.

É um incentivo a projetos que trabalhem a logística e a cadeia de suprimentos.



ABML Notícias, veículo produzido pela Associação Brasileira de Movimentação e Logística, é dirigido aos associados da entidade e a seu público-alvo

DIRETORIA	
PRESIDENTE Márcio Fruguele	DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO Sérgio Alacoque
VICE-PRESIDENTE Ailton Baldi	DIRETOR FINANCEIRO Euzébio Angellotti
DIRETOR ADMINISTRATIVO Thomas Ahlgrimm	
CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO	
PRESIDENTE Pedro Francisco Moreira	PROJETO GRÁFICO E DTP Gill Pereira
EDITOR Fernando Leal	COORDENAÇÃO Fábia Helena A. Pereira (coordenadora de eventos)
congresso@abml.com.br – www.abml.org.br Av. Conselheiro Rodrigues Alves, nº 848 Vila Mariana – S.Paulo (SP) – Tel.: (11) 5082-3972	



No congresso do ano passado os painéis foram grandes atrações