



16/06/2010 TSE pede ao Google informações sobre responsáveis por blog acusado de fazer campanha para Dilma

anuncie aqui

anuncie aqui

anuncie aqui

[IMPRIMA](#) ou [COMPARTILHE](#) esta matéria

Alterar o tamanho da letra [+A](#) [-A](#)

[RSS de notícias](#)

[COMENTÁRIOS](#)

Nenhum comentário feito até o momento!
[COMENTAR ESTA MATÉRIA](#)

ARTIGOS

Gabriel Úrculo, presidente da Gaullar, fala do futuro da logística brasileira

15/06/2010 - Em entrevista exclusiva, o executivo apresenta suas opiniões quanto aos ramos trabalhados pela recém-chegada Gaullar no Brasil.

A cadeia de valor logística, conhecida como SUPPLY CHAIN, é um elemento muito importante para o desenvolvimento da atividade empresarial de um país. Desde o abastecimento das fábricas, até a distribuição dos produtos acabados para o consumidor final, as diferentes operações e atividades realizadas ao longo da cadeia logística vão agregando valor aos bens e serviços envolvidos na mesma, produzindo o enriquecimento dos componentes que integram aquele que será o produto final usado por seu consumidor final.

Para o crescimento da atividade econômica de um país, é necessário que existam empresas de Logística e Transportes que cubram todas as atividades do mercado envolvidas com a cadeia de SUPPLY CHAIN, como por exemplo, a retirada do material objeto de transporte junto ao remetente do material a ser transportado, a identificação do material mediante processos de etiquetados por códigos de barras, o registro dos processos mediante os sistemas de gestão de armazém, o transporte do produto desde a plataforma de origem até a plataforma de destino, além da distribuição do produto ao consumidor final e da gestão do processo de logística inverso, cumprindo fielmente os conceitos de tratamento ecológico dos mesmos, etc.

De maneira resumida, a atividade desenvolvida pela área de logística, deve assegurar o posicionamento do produto, no lugar, prazo e da maneira esperada pelo cliente. Durante o processo, deve existir um sistema que informe as partes interessadas - remetente, destinatário e outros agentes envolvidos no processo - das possíveis incidências realizadas ao longo da cadeia de valor. Para poder realizar com êxito esta complexa atividade, é imprescindível que exista uma infra-estrutura apropriada que se conecte em todo o território para produzir os intercâmbios dos bens e serviços que movimentam a riqueza de um país.

Entrevistamos um especialista do setor da Logística, o presidente da espanhola Gaullar, Gabriel Úrculo, 56 anos. O executivo é nascido em Madrid, na Espanha. Sua empresa desembarcou recentemente no Brasil, na cidade de São Paulo, para ajudar os setores de Logística & Transportes nas operações corporativas e de estratégia.

1. A que atividade se dedica a sua empresa?

Somos uma empresa de Assessoria (em que?), que opera no âmbito de operações corporativas, M&A – Mergers and Acquisitions, dirigida unicamente para operar com empresas que trabalham nos setores de Logística e Transportes, desenvolvendo atividades de Compra, Venda, Fusões e Reestruturações.

2. Sua empresa atua unicamente no setor da cadeia de SUPPLY CHAIN?

Somos especializados em empresas que atuam no campo da SUPPLY CHAIN, desenvolvendo atividades de logística e transportes. Nós entendemos que as empresas que assessoramos, requerem de seu partner, sem o que pensamos que é impossível poder planificar uma operação. Há dois aspectos muito importantes que levamos em conta:

-os custos da cadeia logística, na fabricação e distribuição de produtos, podem supor até 15% dos custos da mencionada cadeia de valor.

A necessidade de se conhecer com detalhes as atividades das empresas do setor, para poder oferecer uma assessoria das atividades corporativas, que envolvem atividades de Venda, Aquisição, Fusão ou Reestruturação. Nossos Executivos tem - no mínimo - 15 anos de experiência neste setor.

3. Como podemos comparar as empresas de logística e transportes da Europa e do Brasil?

Quero destacar, primeiramente, os aspectos semelhantes da atividade logística de ambos os continentes. Sem dúvida, os dois casos compartilham uma das grandes dificuldades que não foram solucionadas: a operação da entrega urbana, que em nosso setor chamamos de "última milha da atividade logística". Esta carência se aplica

COLUMNISTAS - [leia todas](#)



Sylvia Romano

[Um Convite Para Os Trabalhadores Ingressarem Com Ações Rescisórias](#)



[O futuro do ensino juridico no Brasil](#)
Antonio Gonçalves



[Como o setor automotivo deve reagir em 2010](#)
Evaldo Costa



[Caso Toyota: como gerenciar crises](#)
Marcos Morita

anuncie aqui

anuncie aqui

a qualquer grande cidade do mundo, cuja aglomeração produz graves problemas para a distribuição das mercadorias até que ela chegue ao consumidor final. Neste sentido, é importante trabalharmos na busca de soluções para a entrega dos produtos de consumo. O problema é muito parecido tanto em São Paulo, como em Paris.

Como principais diferenças mencionaria aquelas relacionadas a infraestrutura para realização dos serviços e da especialização dos diferentes segmentos de mercado. No Brasil e no continente Latino Americano, em geral, as dificuldades são relativas a carência da infraestrutura necessária em aspectos como: Rodovias de circulação, Auto Estradas, Centros Logísticos, Redes Ferroviárias, Terminais Multi-Modais, Terminais de Cargas, Portos, Aeroportos, e etc.

Além disso, a falta de diversas alternativas para manter um intercâmbio regular das atividades entre as grandes distâncias geográficas obriga que os Operadores Logísticos e as empresas de Transportes tenham que dispor de armazéns dispersos por todo o país – o que gera o encarecimento das operações. Penso que a tecnologia e os avanços experimentados na Europa, apesar de todas as diferenças existentes quando realizamos comparações do modelo logístico - especialmente quando consideramos as distâncias existentes em um país com dimensões continentais como é o Brasil - podem ser adaptadas e utilizadas para favorecer um rápido desenvolvimento da atividade logística no mercado brasileiro.

4. Como a atividade de M&A vem se desenvolvendo nos últimos anos?

Na Europa e nos EUA, a tendência vem sendo de concentração do setor, com a constituição de grandes grupos que operam ao redor dos denominados operadores integradores; no final dos anos 90, estes grupos começaram a realizar sucessivos processos de compras de empresas de logística e transportes no mundo inteiro.

5. O que ocorreu no ano 2009 com relação às operações de fusões e aquisições no setor de Logística e Transportes?

A crise econômica mundial, produzida a partir do segundo semestre do ano 2008, paralisou a realização das operações de M&A no setor, de uma maneira drástica. No ano 2009 as empresas se preocuparam em solucionar seus problemas internos, ajustando seus meios com base na nova situação da demanda.

6. O que representa a atividade logística para o desenvolvimento econômico de um país?

A logística é um dos pilares básicos para a realização dos intercâmbios comerciais para o desenvolvimento da economia. Como já havia dito, a atividade logística pode representar até 15% do valor de um produto. Penso que uma gestão eficiente da atividade logística permite que desenvolvimento de um país possa ocorrer de maneira igualmente eficiente e produtiva.

7. Qual a sua visão sobre o desenvolvimento logístico do Brasil?

O desenvolvimento da logística no Brasil está em um momento crítico. Como o Presidente Lula vem proclamando durante o seu governo, antes de dividir a riqueza de um país, é necessário criar esta riqueza, mediante um clima de estabilidade social, seriedade e de um sistema fiscal que seja o mais justo possível. Com isso, podemos atrair os investimentos no país, tanto de empresários locais como estrangeiros. Sem dúvida nenhuma, o Brasil conseguiu realizar um excelente trabalho neste campo, atraindo a chegada do capital necessário para a realização dos investimentos, e isso serve de exemplo para todos os países do mundo.

Este mesmo conceito deve ser aplicado constantemente para o desenvolvimento da logística. Para desenvolver a economia deste enorme país, é imprescindível dispor da infraestrutura necessária para que os intercâmbios comerciais sejam eficientes. Os investimentos em portos, aeroportos, rede de estradas e auto-estradas, redes ferroviárias, portuárias e fluviais, e terminais multi-modais que permitam a realização do intercâmbio dos produtos é indispensável para o êxito pretendido.

Segundo o Ipea brasileiro, o país necessita de um investimento em torno de 43 bilhões de reais, somente para o setor portuário, nos próximos anos. O governo já manifestou com clareza que não tem capacidade de assumir o custo integral destes projetos e que, dado o cenário internacional, é muito difícil atrair os importantes grupos de investidores para realizar uma operação desse porte. Na minha opinião, é imprescindível criar um plano detalhado de investimentos que estabeleça e defina as prioridades que o país necessita.

8. Como o senhor realizaria o plano de prioridades em infraestrutura logística para o Brasil?

Como dizia na resposta anterior, um plano detalhado deve estar focado sobre o ponto de vista da otimização logística. Neste sentido, este aspecto é inclusive tão ou mais importante do que buscar soluções para áreas geográficas deprimidas econômica ou socialmente. A primeira prioridade deveria estar enfocada nos investimentos portuários, tendo em conta as distâncias atuais que necessitam recorrer os grandes transatlânticos para realizar as conexões com o Brasil. Estes investimentos devem estar sempre coordenados com os investimentos complementares de terminais e redes de transporte ferroviário, buscando a flexibilidade e a economia de tempo e custos.

Com a definição de um plano seletivo, conseguiríamos economizar investimentos e estabelecer prioridades, realizando os investimentos necessários que produzam um rápido retorno. Uma melhor infraestrutura resulta na diminuição do custo logístico, que reflete diretamente nos preços dos produtos e serviços e que como consequência, permite a distribuição mais justa da riqueza, em consenso com os melhores objetivos governamentais.

9. Que oportunidades existem no Brasil, para operações de M&A no setor de Logística e Transportes?

Existem muitas oportunidades. Por este motivo minha empresa acaba de iniciar operações no Brasil, existe um grande potencial - tanto em fusões como em aquisições. Devemos levar em consideração que, como na Europa e nos EUA, no Brasil chegará - em curto espaço de tempo - a tendência de concentração e especialização que torna as empresas mais eficazes e flexíveis.

10. Como vê o futuro das operações no Brasil?

Acredito que o mercado reagirá de maneira muito rápida. Tenho que ser muito discreto ao responder esta pergunta, mas estou absolutamente convencido que antes do final do ano realizaremos varias operações no Brasil.

11. Qual a importância terá a logística para a realização dos Jogos Olímpicos e Paraolimpicos e do Campeonato Mundial de Futebol no nosso país?

Estou plenamente convencido da importância da logística para a realização do grande desafio que supõe a realização de eventos como estes. Em minha opiniao, é imprescindível a constante revisão do plano estratégico, estabelecendo e revisando constantemente as prioridades para a efetivação dos investimentos logísticos, que devem assegurar para o país eficiência e flexibilidade. Um plano de contingências deve estar permanentemente atualizado para ser acionado em qualquer momento.

Fonte:AssimpTur

anuncie aqui