

**CENTRO ESTADUAL DE EDUCAÇÃO
TECNOLÓGICA PAULA SOUZA
ESCOLA TÉCNICA ESTADUAL JUSCELINO
KUBITSCHEK DE OLIVEIRA**

**HENRIQUE CRISTIANO RAMOS
JOÃO LUCAS LEMOS DE SOUSA
JOVANIR JUNIOR DA SILVA
LUANA ANTUNES REIS
RAFAEL VINICIUS DA SILVA
VAGNER FRANCIONI FINCO**

TRANSPORTE CEGONHEIRO

Técnico em Logística

**DIADEMA
2015**

Henrique Cristiano Ramos
João Lucas Lemos de Sousa
Jovanir Junior da Silva
Luana Antunes Reis
Rafael Vinicius da Silva
Vagner Francione Finco

Transporte Cegonheiro

Trabalho de aproveitamento do curso Técnico
de Nível Médio em Logística sob a orientação
da Prof.^a Cecilia Tozzi

DIADEMA
2015

AGRADECIMENTOS

Agradecemos ao centro Paula Souza e a unidade Juscelino Kubitschek pela qualidade de ensino que nos proporcionou, e a todos professores que nos orientaram até a conclusão do curso.

DEDICATÓRIA

Dedicamos esse trabalho aos nossos familiares que nos apoiaram, aos colegas de grupo pelo esforço em desempenhar um bom trabalho.

E aquele que tem nossa maior gratidão, Deus que tem derramado bênçãos em nossas vidas. Vem dele tudo que temos, o que somos e que esperamos.

“Plante sonhos inovadores, colha grandes realizações.”

Autor desconhecido.

BANCA EXAMINADORA

Aprovado em ____/____/____

RESUMO

O trabalho apresenta a logística voltada para o transporte rodoviário com ênfase no transporte de carros realizado pelos chamados Cegonheiros.

São apontados aqui as vantagens e desvantagens no modal rodoviário, riscos do modal transporte cegonheiro, exigências e requisitos necessários para ser um motorista de caminhão cegonha, dimensões, medidas e sinalizações dos caminhões.

Para a realização deste estudo foi feita uma visita em uma empresa que chamaremos de empresa X, que é voltada para o segmento de transporte e armazenagem de veículos.

No estudo realizado serão apresentados o carregamento, descarregamento, armazenagem dos veículos e sua distribuição, e ainda as características dos operadores logísticos.

Palavra Chave: Transporte Cegonheiros, Operadores Logísticos.

ABSTRACT

This paper presents the logistics directed for road transport with emphasis on transport by car carrier truck.

Here you find out the advantages and disadvantages of road transport, the car carrier truck transport risks, demands and requirements needed to be a driver of this transport kind, dimensions, measures and signals of these trucks.

For this study was made a visit in a company that from now we'll call "Company X", which works with transportation segment and vehicle storage.

In this study will be presented the loading, unloading, storage and distribution of vehicles, and even the characteristics of logistics operators.

Keyword: Car carrier truck, Logistics Operators.

RELAÇÃO DE FIGURAS

<u>Figura 1- Armazem da empresa X</u>	25
<u>Figura 2 - Carretas de grande porte</u>	26
<u>Figura 3 – Cegonha da empresa X</u>	35
<u>Figura 4 – Caminhão cegonha</u>	39

Sumário

1. Introdução	12
1.1 Justificativa	12
1.2 Objetivos	13
1.3 Metodologias	13
2. Logística	14
2.1 História da Logística	15
2.2 Desenvolvimentos da Logística	16
3. Operador Logístico	18
3.1 Operadores baseado em ativos:	18
3.2 Operadores baseados em administração	18
3.3 Operadores híbrido ou integrado	18
4. Transporte Rodoviário	19
4.1 Vantagens e Desvantagens do Modal Rodoviário	19
5. Estudo de caso da empresa X.	21
5.1 Perfil Corporativo	23
5.2 Operador Logístico da Empresa X	24
5.3 Procedimentos de armazenagem da empresa X.	25
5.4 Transporte Rodoviário da Empresa X	26
5.5 Situação geral do Pátio	27
5.6 Galpão de carregamento	27
5.7 Galpão de produção	27
6. Problemas Existentes de Estrutura	28
6.1 Problemas Existentes Do Negócio	29
6.2 Principais Riscos e problemas da Companhia	29
6.3 Despesas com seguro, acidentes e outras reclamações podem	31
6.4 Greves e paralisações podem afetar as operações.	31
6.5 Riscos relacionados à terceirização de parte substancial de	32
6.6 A receita está concentrada na indústria automotiva e em um número	32
6.7 A indisponibilidade de crédito ou a diminuição da capacidade de	33
6.8 São enfrentados substancial competição, principalmente de outros	33
6.9 Os equipamentos, instalações e operações estão sujeitos a vários	34
7. Cegonheiros	35
7.1 Requisitos para ser um motorista cegonheiro.	36
7.2 Problemas enfrentados pelos motoristas de caminhão cegonha	36
7.3 A falta de conservação das rodovias brasileiras.	37
8. Como os Carros São Colocados no Caminhão Cegonha?	38
9. Requisitos de Segurança	38

10. Ganhos de um Motorista Cegoheiro.....	39
11. Ganhos de Proprietários ou Empresas Prestadoras	40
Conclusão	41
Referencia Bibliográfica	43
ANEXO.....	45

1. Introdução

O setor automobilístico é um grande potencial no mercado nacional, é um mercado que influencia de maneira considerável a economia do Brasil, através de sua alta demanda de veículos zero quilômetro esse setor se torna também um dos maiores geradores de emprego no país.

Tendo em vista a importância desse setor para economia do país, nos despertou o interesse em buscar a fundo informações sobre as questões logísticas desse mercado, do modal de transporte utilizado para toda distribuição de veículos zero quilômetro, o armazenamento desses veículos, as dificuldades do modal cegonheiro que é o utilizado atualmente, porque pagamos tão caro em carros produzidos em nosso próprio país, e algumas outras questões levantadas para o desenvolvimento do trabalho.

Foi usada como exemplo uma empresa de soluções logísticas e transporte de veículos zero quilômetro, localizada na região do ABC paulista, a empresa em estudo será chamada de X por não autorizar a publicação de seu nome.

1.1 Justificativa

Essa pesquisa aborda a forma de funcionamento do modal rodoviário com estudo centralizado no transporte cegonheiro. Foi escolhido esse tema, porque no Brasil é muito utilizado esse tipo de transporte e daí vem a necessidade de conhecer e entender melhor como funciona esse transporte que é responsável por cargas de grande porte e valor econômico, de maneira segura e mais ágil. Além de que no curso de logística é necessário priorizar a gestão de transporte de cargas, quais benefícios que ele traz para o desenvolvimento do país e quais são os pontos principais desse tipo de serviço.

1.2 Objetivos

O trabalho tem como objetivo trazer informações necessárias para que possa se identificar quais são os problemas enfrentados por motoristas de caminhão cegonha, quais são seus ganhos e das empresas as quais esses prestam serviços e também apontar algumas soluções cabíveis a cada tipo de problemática.

Os estudos foram baseados em uma empresa que trabalha diretamente com esse tipo de modal rodoviário e mostra de qual forma podem ser utilizados os mesmo, quais são os pontos principais desse transporte e seus ganhos finais.

1.3 Metodologias

O referencial bibliográfico desse trabalho foi voltado para buscas na internet focada em pesquisas de trabalhos de conclusão de curso, de trabalhos acadêmicos já prontos, artigos de jornais e pesquisa de campo. Todos esses recursos foram utilizados para demonstrar como funciona o transporte rodoviário no Brasil e focando no transporte através de cegonheiras, ao qual foi feito um estudo de caso de uma empresa específica que desenvolve trabalhos dentro da área citada.

2. Logística

Definição Logística – Origem

A origem da palavra logística vem do grego “logistikos” significando cálculo e raciocínio no sentido matemático.

O desenvolvimento está relacionado às atividades militares, inicialmente o exército persa utilizou uma marinha de grande escala em 481 A.C, com mais de 3.000 navios de transporte para sustentar o exército, na sequência cronológica aparece Alexandre o grande, o qual inspirou Líderes futuros e mesmo empresas.

Seu império abrangeu diversos países durante 13 anos, seu sucesso está relacionado a forma de organização militar, onde realizou planejamento abrangendo terrenos de batalha tecnologias de armamento, gerenciamento do sistema logístico (Sustentação das necessidades fisiológicas) objetivando agilizar o deslocamento das tropas suprimindo adversários, definindo através de equipes de engenheiros e contramestre formas de ataque e controle das cidades conquistadas, criando o exército mais rápido e ágil da época.

Posteriormente a logística ficou adormecida voltando com sucesso no século XX, através dos militares americanos durante a Segunda Guerra Mundial.

No Brasil a logística passou a ser disseminada posterior ao período da Segunda Guerra mundial, conforme cronologia:

- Anos 70;
- Desconhecimento e abrangência do termo logística;
- Informática não era utilizada;
- Iniciativas no setor automobilístico principalmente em movimentação e armazenagem de peças.

Em 1977 são criadas a ABAM (Associação Brasileira de Administração de Materiais) e ABMM (Associação Brasileira de Movimentação de Materiais).

2.1 História da Logística

Desde a antiguidade, os líderes militares já se utilizavam da logística. As guerras eram longas e geralmente distantes e eram necessários grandes e constantes deslocamentos de recursos. Para transportar as tropas, armamentos e carros de guerra pesados aos locais de combate eram necessários o planejamento, organização e execução de tarefas logísticas, que envolviam a definição de uma rota; nem sempre a mais curta, pois era necessário ter uma fonte de água potável próxima, transporte, armazenagem e distribuição de equipamentos e suprimentos. Na antiga Grécia, Roma e no Império Bizantino, os militares com o título de Logísticas eram os responsáveis por garantir recursos e suprimentos para a guerra.

Carl Von Clausewitz dividia a Arte da Guerra em dois ramos: a tática e a estratégia. Não falava especificamente da logística, porém reconheceu que "em nossos dias, existe na guerra um grande número de atividades que a sustentam (...), que devem ser consideradas como uma preparação para esta".

É a Antoine-Henri Jomini, ou Jomini, contemporâneo de Clausewitz, que se deve, pela primeira vez, o uso da palavra "logística", definindo-a como "a ação que conduz à preparação e sustentação das campanhas", enquadrando-a como "a ciência dos detalhes dentro dos Estados-Maiores".

Em 1888, o Tenente Rogers introduziu a Logística, como matéria, na Escola de Guerra Naval dos Estados Unidos da América. Entretanto, demorou algum tempo para que estes conceitos se desenvolvessem na literatura militar. A realidade é que, até a 1ª Guerra Mundial, raramente aparecia a palavra Logística, empregando-se normalmente termos tais como Administração, Organização e Economia de Guerra.

A verdadeira tomada de consciência da logística como ciência teve sua origem nas teorias criadas e desenvolvidas pelo Tenente-Coronel Thorpe, do Corpo de Fuzileiros Navais dos Estados Unidos da América que, no ano de 1917, publicou o livro "Logística Pura: a ciência da preparação para a guerra". Segundo Thorpe, a

estratégia e a tática proporcionam o esquema da condução das operações militares, enquanto a logística proporciona os meios". Assim, pela primeira vez, a logística situa-se no mesmo nível da estratégia e da tática dentro da Arte da Guerra.

O Almirante Henry Eccles em 1945, ao encontrar a obra de Thorpe empoeirada nas estantes da biblioteca da Escola de Guerra Naval, em Newport, comentou que, se os EUA seguissem seus ensinamentos teriam economizado milhões de dólares na condução da 2ª Guerra Mundial. Eccles, Chefe da Divisão de Logística do Almirante Chester Nimitz, na Campanha do Pacífico, foi um dos primeiros estudiosos da Logística Militar, sendo considerado como o "pai da logística moderna" Até o fim da Segunda Guerra Mundial a Logística esteve associada apenas às atividades militares. Após este período, com o avanço tecnológico e a necessidade de suprir os locais destruídos pela guerra, a logística passou também a ser adotada pelas organizações e empresas civis.

2.2 Desenvolvimentos da Logística

Para Donald J. Bowersox“, o objetivo central da logística é o de atingir um nível de serviço ao cliente pelo menor custo total possível buscando oferecer capacidades logísticas alternativas com ênfase na flexibilidade, agilidade, e no controle operacional e no compromisso de atingir um nível de desempenho com qualidade”. Bowersox e Closs (2001).

As novas exigências para a atividade logística no mundo passam pelo maior controle e identificação de oportunidades de redução de custos, redução nos prazos de entrega e aumento da qualidade no cumprimento do prazo, disponibilidade constante dos produtos, programação das entregas, facilidade na gestão dos pedidos e flexibilização da fabricação, análises de longo prazo com incrementos em inovação tecnológica, novas metodologias de custeio, novas ferramentas para redefinição de processos e adequação dos negócios. Apesar dessa evolução, até a década de 40 havia poucos estudos e publicações sobre o tema. A partir dos anos

50 e 60, as empresas começaram a se preocupar com a satisfação do cliente. Foi então que surgiu o conceito de logística empresarial, motivado por uma nova atitude do consumidor. Os anos 70 assistem à consolidação dos conceitos como o MRP (Material Requirements Planning).

Após os anos 80, a logística passa a ter realmente um desenvolvimento revolucionário, empurrado pelas demandas ocasionadas pela globalização, pela alteração da economia mundial e pelo grande uso de computadores na administração. Nesse novo contexto da economia globalizada, as empresas passam a competir em nível mundial, mesmo dentro de seu território local, sendo obrigadas a passar de moldes multinacionais de operações para moldes mundiais de operação.

3. Operador Logístico.

Operador Logístico é o fornecedor de serviços logísticos, especializado em gerenciar e executar todas ou parte das atividades logísticas nas várias fases da cadeia de abastecimento de seus clientes, agregando valor aos produtos dos mesmos, e que tenha competência para, no mínimo, prestar simultaneamente serviços nas três atividades básicas de controle de estoques, armazenagem e gestão de transportes.

Segundo Bertaglia (2003, p. 131), “os operadores logísticos, por meio de alianças estrategicamente planejadas, que permitem à indústria, através de uma nova forma de se realizar negócios, manter o foco nas suas competências, está conquistando uma parcela de mercado que tradicionalmente pertencia ao atacado e ao varejo”.

Para que uma empresa prestadora de serviços logísticos possa ser classificada como Operador Logístico, a mesma deve, no mínimo, prestar simultaneamente serviços nas três atividades básicas seguintes:

- Controle de estoque;
- Armazenagem;
- Gestão de transportes.

Operadores logísticos são classificados em três grupos:

3.1 Operadores baseado em ativos: Este grupo fornece os serviços de transporte, armazenagem, sendo assim, esse grupo armazena e transporta, (presta serviço de mão de obra).

3.2 Operadores baseados em administração: É o tratamento de informações, não possuem ativos operacionais próprios, mas fornecem recursos humanos e sistemas para administrar toda ou parte das funções logísticas.

3.3 Operadores híbrido ou integrado: É a junção dos dois operadores acima, oferecendo serviço logístico e físico.

4. Transporte Rodoviário

Segundo Paulo Roberto Ambrósio Rodrigues, “O transporte rodoviário é um dos mais simples e eficientes dentro dos seus pares. Sua única exigência é existir rodovias.” (Rodrigues, 2003, p 51).

Transporte rodoviário é o mais expressivo no transporte de cargas no Brasil, atingindo praticamente todos os pontos do território nacional. Todos sabem que no Brasil tem papel de destaque no transporte de cargas. O Privilégio do modal rodoviário em detrimento aos outros modais data-se a partir da década de 30. Estudos colocam que aproximadamente 60% das cargas nacionais são transportadas pelas rodovias. O Brasil tem 202.589 km de estradas pavimentadas, pesquisas da CNT de Rodovias (Confederação Nacional do Transporte), analisou em 2013 um total de 96.714 km em toda a malha pavimentada no âmbito federal e estadual, apontou nesse estudo que 63,8% da extensão total avaliada apresentam alguma deficiência no pavimento, na sinalização ou na geometria, ou seja, nosso principal modal não faz com que sejamos competitivos.

4.1 Vantagens e Desvantagens do Modal Rodoviário

Vantagens

Permite chegar a localidades distantes e difíceis acesso, ele vai diretamente ao destino final da mercadoria. Custos de fretes relativamente baixos, adequado para curtas e medias distancias, simplicidade no atendimento as demandas e agilidade no acesso as cargas, menor manuseio da carga e menor exigência de embalagem.

Desvantagens

As cargas ficam mais vulneráveis a furtos e roubos nas estradas, devido ás más condições de várias rodovias se elevam os riscos de acidentes e está sujeito a

congestionamento nas estradas causando atrasos nas entregas, não pode ser usado para grandes quantidades de mercadorias e não deve ser usado para longas distancias.

5. Estudo de caso da empresa X.

Neste trabalho foi realizado o estudo de caso da empresa que chamaremos de “empresa X”, demonstrando como são executadas suas funções logísticas, a forma de transporte, armazenagem e ganhos dos proprietários e trabalhadores.

A Empresa X iniciou suas operações de transporte de veículos 0 km em 1969 como Transportadora Sinimbu Ltda. Em 1998, a partir da unificação das operações logísticas da Sinimbu com outras duas tradicionais empresas brasileiras de transporte, a Schlatter e a Transfer, e a entrada da Axis do Brasil, cujos acionistas eram o Grupo Coimex e a Allied Holdings (maior operador logístico de Transporte Outbound dos Estados Unidos da América), a Companhia passou a operar sob a denominação social de Axis Sinimbu Logística Automotiva S.A. Em 1998, a Empresa X transportou, aproximadamente, 160 mil veículos 0 km.

Em 2001, a Companhia adquiriu a Translor Veículos Ltda., antiga subsidiária da Ryder Logística Ltda, a qual foi incorporada pela Empresa X no mesmo ano. Em 2001, a Companhia transportou, aproximadamente, 387 mil veículos 0km. Em 2002, a Empresa X incorporou a sua então sócia Autotrans, restando como sócias apenas a SinimbuTranslor Veículos Ltda e a ADB e transportou, aproximadamente, 506 mil veículos 0km.

Em 2003, a Companhia mudou sua denominação social para Empresa X Gestão Logística Ltda., em decorrência da aquisição da participação detida pela Allied Holdings pelo Grupo Coimex e pelo Grupo Itavema-Sinimbu, tendo sido transportados 511 mil veículos 0km.

Em 2004, a Empresa X adquiriu a participação de 49% das ações da Catlog, provedor logístico único da Renault e da Nissan no Brasil. Nesse ano, a Companhia transportou 639 mil veículos 0km. A Companhia é parte em acordo de voto com o acionista majoritário daquela empresa, o Cat Group, grupo francês e provedor

logístico mundial da Renault, o qual regula o controle compartilhado da Catlog, cuja gestão está sob a responsabilidade da Empresa X.

Em 26 de março de 2007, a Companhia, até então uma sociedade limitada, foi transformada em sociedade por ações, sob a denominação de Empresa X Gestão de Logística S.A.

Em 21 de abril de 2007, 49% das quotas da Boni foram conferidas a Companhia para fins de integralização de aumento do capital subscrito da Companhia pela Boni Amazon B e os outros 51% são detidos indiretamente por meio da Boni Amazon, cujas ações foram 100% adquiridas por pela Empresa X na mesma data. A Companhia é parte em acordo de acionistas, o qual regula a transferência de suas ações.

Em 27 de abril de 2007, a Empresa X adquiriu 100% das quotas da P.D.I. Ltda. e 57% das ações da CLI, sendo que os restantes 43% são detidos pela Companhia indiretamente por meio da Asera, da qual a Empresa X possui 100% das quotas.

Em 30 de agosto de 2008 foi adquirido o negócio de transporte de veículos operado pela CTV, que apresenta forte atuação nas regiões Centro-Oeste e Norte do Brasil, através da aquisição de 100% da Nortev, empresa incorporada pela Companhia em 30 de dezembro de 2009.

Em 04 de março de 2011 foi adquirido o controle da Direct Express Logística Integrada S.A. Em decorrência da aquisição, a Companhia passou a deter ações ordinárias representativas de 80% do capital social da Direct, podendo, ainda exercer a Opção de Compra para adquirir as ações ordinárias remanescentes. A Direct tem por objetivo prestar serviços de logística para a cadeia de distribuição no setor de e-commerce, que inclui, entre outros serviços, armazenagem, gestão de estoque, distribuição e transporte multimodal. Em 16 de junho de 2014, anunciou a venda da Controlada Direct Express Logística Integrada.

Em 31 de janeiro de 2012 conclui-se a aquisição do negócio operado pela LTD Transportes LTDA ("LTD"). A LTD atua na distribuição de carga para o segmento de e-commerce. O negócio adquirido pela Empresa X consiste de operações no mercado de logística fracionada, em especial na distribuição de mercadorias com peso acima de 30 Kg e/ou cubagem elevada para o segmento B2C (Business to Consumer).

5.1 Perfil Corporativo

A Empresa X Gestão Logística S.A. ("Empresa X" ou "Companhia") é um provedor logístico integrado que atua no transporte, armazenagem, inclusive alfandegada, controle e gestão de estoque e desenvolvimento de soluções logísticas em diversos setores da economia, tais como o automotivo, químico, telecomunicações e eletroeletrônicos.

A Companhia acredita ser o líder no segmento de logística de veículos 0 km, com uma participação de aproximadamente 29% neste segmento e cerca de 1,2 milhão de veículos transportados em 2013. A Empresa X atua junto à indústria automotiva desde 1969 e hoje provê soluções logísticas para as principais montadoras do País, abrangendo produção nacional, importação e exportação.

A Empresa X oferece um amplo portfólio de serviços logísticos. A atuação da Companhia no setor automotivo compreende o transporte de veículos 0 km, em âmbito nacional e para outros países do Mercosul; o transporte de peças e de matérias-primas para linhas de produção; e serviços logísticos integrados de armazenagem, gestão e controle de estoque e PDI (Pre Delivery Inspection).

Nos demais setores da economia em que a Empresa X atua, a Companhia utiliza um modelo operacional de transporte que prioriza o uso de equipamentos de grande capacidade para a movimentação ininterrupta de altos volumes de cargas. A

adoção desse modelo operacional permitiu à Empresa X conquistar uma posição de destaque em segmentos relevantes para as suas atividades.

A Companhia é permissionária dos direitos de operação e administração do maior, em termos de Valor CIF, e mais moderno Porto Seco do Brasil, localizado em Cariacica, Espírito Santo, o Porto Seco de Vitória I, onde presta seus serviços de armazenagem, controle e gestão de estoque, os quais compreendem a armazenagem alfandegada, guarda temporária e o gerenciamento do transporte de distribuição de Cargas, incluindo a consolidação e inspeção de mercadorias (triagem).

A Empresa X está estrategicamente localizada próxima a plantas das principais montadoras e portos do País. A Companhia possui, aproximadamente, 2.010 mil m² de pátios disponíveis em diversos estados do País, notadamente em São Paulo, Bahia, Minas Gerais e Paraná, dos quais 300 mil m² são alfandegados.

5.2 Operador Logístico da Empresa X

A Empresa X, é uma das principais empresas que prestam serviços de soluções logísticas e é a líder no seguimento de transporte automobilístico de 0km, especialista em atividades logísticas customizadas e gerar soluções de acordo com as necessidades de cada cliente. Além de tudo isso, também atua com outras três áreas de serviços:

- Armazenagem e gestão de estoque: Armazena e estoca produtos para seus clientes.
- Transporte Rodoviário: Transporta para os devidos clientes os produtos que armazena.
- Transporte Expresso: Entrega expressa e e-commerce.

5.3 Procedimentos de armazenagem da empresa X.

Na área de armazenagem e Gestão de estoques oferece soluções logísticas porta-a-porta com foco especial no armazenamento, na consolidação e na distribuição de mercadorias. Com rígida segurança patrimonial, seguindo os mais modernos conceitos de gerenciamento de riscos, e com modernas plataformas de TI (Tecnologia da Informação) – como o sistema de gestão de armazém WMS (Warehouse Management System, ou Sistema de Gerenciamento de Armazém), e o sistema de gestão de transporte TMS (Transportation Management Systems, ou Sistemas de Gerenciamento de Transporte), possui excelência em armazenagem de uma ampla gama de produtos de diversos setores da economia, como eletroeletrônicos, telefonia, medicamentos, fármacos e químicos perigosos.



Figura 1: Armazém da empresa –X
Fonte: ([HTTP//empresax.com. br/armazenagem](http://empresax.com.br/armazenagem)).

Possui uma área total de armazenagem superior a 725 mil metros quadrados de área no Espírito Santo. No rio de Janeiro, são cerca de 20 mil metros quadrados e em São Paulo, são mais 14 mil metros quadrados. Nesses estados, estrategicamente localizados para atender todo o Brasil, também administram modernos centros de distribuição. Operam com diversos serviços logísticos por essa área, entre eles a gestão de estoque nas dependências dos clientes em todo

território nacional e a seleção, a contratação e o gerenciamento de transporte para distribuição, além de etiquetagem, selagem, re-embalagem, unitização e desunitização, lavagem de contêineres e inventários cíclicos, entre outros.

5.4 Transporte Rodoviário da Empresa X

A área de Transporte Rodoviário oferece soluções logísticas de transferências rodoviárias de carga, por meio do desenvolvimento de equipamentos específicos e dedicados para cada aplicação.

É produzido esses equipamentos com as mais altas tecnologias disponíveis, que conferem resistência, qualidade, menor peso e conseqüente maior capacidade de carga líquida. Os equipamentos são ideais para transferir grandes quantidades de volumes em operações diuturnas aos mais variados setores da economia.



Figura 2: Carretas de grande porte.

Fonte: (<http://www.transportabrasil.com.br/2014/11/empresa-x>)

Em sinergia com as demais áreas de atuação e em sintonia com as necessidades dos clientes, a área de Transporte Rodoviário está focada em apresentar novas soluções customizadas e integradas, que resultem em ganhos de produtividade e redução nos custos.

Quando o modelo logístico do cliente não exige equipamentos customizados também oferecem a opção de transporte padronizado, utilizando frota própria ou de terceiros. Modernos métodos de gestão são adotados para manter o mesmo rigor de qualidade em todos os casos. Essas operações são executadas com veículos já existentes no mercado para operações como: inbound, outbound, cross docking, milk run, just in time e abastecimento de linhas de montagem.

5.5 Situação geral do Pátio

Pátio alugado desde 2007 com termino do contrato previsto para outubro de 2012, área total do pátio 125.000 m² aproximadamente, com capacidade de armazenagem de 5.800 vagas, sendo considerada a seguinte combinação de vagas:

- 500 vagas destinadas aos veículos da linha capital e 300 destinadas a recebimento e separação de veículos para embarque de frotista entregues à Empresa X e outras transportadoras;
- Do espaço restante: 30% destinado ao varejo (veículos armazenados em vagas, traseira com traseira);
- Do espaço restante 70% destinado ao frotista (veículos colocados em bolsão).

5.6 Galpão de carregamento: dispõe de cinco rampas de carga, podendo ser instalado mais uma rampa. Área coberta apenas para as rampas e carretas, não há local coberto para a inspeção de recebimento e embarque;

5.7 Galpão de produção: 4.000 m² de área + 450 m² de área para escritórios.

O pátio dispõe de sistema de captação de água da chuva destinada à lavagem de veículos.

O pátio não dispõe de sistema de rede de esgoto, utilizando o sistema de fossa, cabendo a retirada de dejetos por conta da Empresa X.

6. Problemas Existentes de Estrutura

Piso do pátio de armazenagem com muitos buracos feitos pela erosão da água da chuva (há concentração de água da chuva de vários pontos internos e externos em um caminho que corta todo o pátio).

O tipo de pavimento utilizado na área de armazenagem (salgadão) não suporta tráfego intenso de veículos, demandando constante manutenção.

Muitas pedras soltas em toda a extensão da área de armazenagem, fato este que propicia muitas avarias.

O terreno em desnível da área de recebimento e embarque e da área de armazenagem propicia avarias.

A falta de marcação do piso do pátio (piso existente não permite marcação para pneus) propicia avarias.

Não há ainda um sistema dedicado para a gestão do negócio CSA (sistema em produção com prazo de conclusão para novembro / 2011). Atualmente o CSA utiliza o SGP (Gestão de Pátio) para administrar localização de veículos do varejo e capital e o Datasul para emissão de notas de entrada e saída de veículos e acessórios. O Datasul é um grande limitador das atividades diárias do CSA, pois além da lentidão dos processos de emissão e validação de notas na Receita / Fazenda a equipe trabalha com constante falta de acesso por limitação de usuários do sistema, não pode realizar atividades semelhantes ao mesmo tempo por conta de travamento e perda dos lançamentos realizados e falta de suporte para solucionar os problemas frequentes que ocorrem nas atividades diárias realizadas no Datasul. A morosidade e falhas no Datasul também contribuem para colocar o CSA em constantes riscos fiscais, uma vez que a emissão dos documentos de entradas e

saídas não ocorrem no mesmo momento das movimentações físicas dos veículos e acessórios.

Por falta de sistema dedicado as cobranças de serviços prestados e os serviços pagos ao terceiro não têm conexão direta. Os serviços são controlados através de planilhas eletrônicas, fato este que pode ocasionar perdas de cobrança ou pagamentos indevidos.

6.1 Problemas Existentes Do Negócio

Grande volume de terceiros que adentram ao pátio diariamente. São, na sua maioria, funcionários de empresas que instalam acessórios específicos que não podemos ou devemos instalar. Além destes, há também funcionários do DETRAN de SP e CIRETRANS de várias cidades do Estado. O controle destas pessoas é muito difícil dentro do pátio e nos coloca em situação vulnerável em relação a avarias e pequenos furtos.

Não há como programar o envio dos veículos para o pátio, tanto de clientes de varejo quanto de frotistas. Os clientes que normalmente utilizam o pátio fazem as compras de veículos quando melhor lhes convém, mas isto ocasiona pátio pouco utilizado em determinadas épocas e extremamente lotado em outras.

As horas extras também são muito comuns por conta de grande volume de chegada acumulados em determinados dias ou horários em função do volume de compras de alguns clientes.

6.2 Principais Riscos e problemas da Companhia

Podendo não ser bem sucedidos em suas estratégias de aquisições a empresa corre alguns riscos.

Foram feitas seis aquisições desde 2001, incluindo a Empresa X Cargas Especiais Ltda. (antiga Boni), Empresa X Logística Integrada S.A. (antiga CLI), P.D.I. Comércio, Indústria e Serviços Ltda em abril de 2007, e em agosto de 2008 foi adquirida através de uma controlada Maestric, a empresa Nortev Transportes de Veículos Ltda. Em março de 2011 a empresa adquiriu participação de 80% no capital da Direct Express Logística Integrada S.A.

Recentemente, em janeiro de 2012, foi adquirido o negócio operado pela LTD Transportes LTDA, sociedade com grande experiência em operações logísticas para o segmento de comércio eletrônico e que tem como clientes algumas das principais empresas do setor. Historicamente, tem crescido substancialmente por meio de aquisições estratégicas. Não há como assegurar que continuarão a ser bem sucedidos em identificar, negociar ou efetivar quaisquer aquisições.

Aquisições envolvem inúmeros riscos, incluindo dificuldades de assimilação das operações da empresa adquirida, participação em mercados nos quais não tem experiência ou tem experiência limitada, perda potencial de clientes, de executivos-chave e empregados da empresa e risco de exposição a responsabilidades relativas a contingências ou passivos incorridos pela empresa. Todos esses riscos podem ter um efeito adverso nos negócios e resultados operacionais. O processo de auditoria que é conduzido com relação às aquisições e quaisquer garantias contratuais ou indenizações que possam receber dos vendedores de tais empresas podem não ser suficiente para nos proteger ou compensar por eventuais contingências.

Adicionalmente, aquisições futuras poderão requerer um maior endividamento, o qual pode afetar adversamente os resultados. Alternativa e/ou conjuntamente, podem vir a ter que captar recursos adicionais através de operações de emissão pública ou privada de ações ou valores mobiliários conversíveis em ações, o que poderá resultar na diluição da participação do investidor nas ações.

No caso de efetivação de aquisições futuras, não podem garantir que serão capazes de integrar as empresas adquiridas ou seus bens na negociação de forma

bem sucedida. O insucesso na estratégia de novas aquisições pode afetar adversamente os resultados.

6.3 Despesas com seguro, acidentes e outras reclamações podem reduzir significativamente o resultado.

Acidentes no setor de logística de transporte rodoviário são relativamente comuns e as suas consequências são imprevisíveis. Mantem-se um seguro de responsabilidade civil contra terceiros com cobertura de até R\$600 mil, cobertura de até R\$1.700 mil para carga geral e veículos, de até US\$150 milhões para armazenagem de mercadoria (cobertura variável, conforme local e tipo de mercadoria), entre outros seguros. Seguro para casco, ou seja, para o próprio veículo é de 105% do valor de mercado tabela FIPE, e a cobertura para demais bens do ativo imobilizado (incêndio, raio, explosão, furto qualificado, danos elétricos e outros) - cobertura de R\$ 69.700 (controladas - R\$ 42.700). Qualquer aumento significativo na frequência e gravidade dos acidentes, perdas ou avarias de cargas, compensação de trabalhadores ou desenvolvimento desfavorável de reclamações pode ter um efeito material adverso nos resultados operacionais e condição financeira.

Além disso, podem ser responsabilizados por tais acidentes, sendo obrigados a arcar com indenizações há vítimas geradas por eventuais sinistros ocorridos, o que poderá ocasionar efeitos adversos sobre os negócios, condição financeira e resultados operacionais, reduzindo margens de lucro.

6.4 Greves e paralisações podem afetar as operações.

A empresa – X possui um relacionamento com 37 sindicatos, o que pode proporcionar a ela um bom relacionamento com os sindicatos e também com os funcionários veiculadas a mesma, porém isso não garante que não serão afetados

por greves e paralisações no futuro. Esses problemas podem afetar os resultados finais de lucratividade.

6.5 Riscos relacionados à terceirização de parte substancial de atividades pode os afetar adversamente.

As operações de Transporte e de Serviços Logísticos podem ser afetados em caso de paralisações significativas, greves ou redução de carga horária dos prestadores de serviços, bem como em caso de aumento salarial, inclusive de terceirizados, caso não sejam capazes de repassar tal aumento aos clientes. Qualquer paralisação significativa, redução de carga horária, aumento de salário não repassado aos seus clientes, ou outras questões envolvendo caminhoneiros ou carreteiros poderão afetar adversamente seus negócios e seus resultados operacionais. Adicionalmente, como parte substancial de atividades são terceirizadas, a descontinuidade da prestação de serviços por diversas empresas poderá afetar a qualidade e continuidade dos negócios. Caso qualquer dessas hipóteses ocorra, os resultados poderão ser impactados adversamente.

6.6 A receita está concentrada na indústria automotiva e em um número reduzido de clientes, o que pode afetar adversamente a empresa.

No exercício social de 2011, 65% de sua receita bruta operacional foi proveniente da prestação de serviços de logística de automóveis e comerciais leves, cujo desempenho é altamente correlacionado ao da economia nacional e internacional, inclusive do MERCOSUL (Mercado Comum Do Sul), dado a sua forte dependência em relação ao nível de renda da população e respectiva distribuição, incidência de impostos, condições de custos de financiamento, taxas de juros, entre outros fatores. Uma retração na economia global e/ou nacional poderá afetar negativamente a demanda por veículos, causando uma diminuição da produção atual e de novos desenvolvimentos da indústria automotiva e, conseqüentemente, a redução na demanda por serviços de transporte da organização. Ademais, dada à

concentração de mercado em um número pequeno de montadoras e que representam uma parcela significativa da receita, a redução na demanda por parte de qualquer delas, a rescisão de contratos, ou alterações em sua condição econômica ou financeira poderão afetá-los adversamente. Por ser uma das empresas líder do mercado no segmento de logística de veículos 0 km, com uma participação de aproximadamente 33% do mercado, considerando as vendas de automóveis e veículos comerciais leves nos mercados interno e externo.

Pretendem aumentar a participação dos segmentos não relacionados à logística de veículos no resultado final. Esse crescimento pode ocorrer tanto organicamente, através do aumento do volume de negócios com os clientes atuais e da conquista de novos contratos, bem como através de aquisições. Todavia, não podem garantir sucesso no planejamento e execução desta estratégia.

6.7 A indisponibilidade de crédito ou a diminuição da capacidade de endividamento de compradores em potencial de veículos 0 km podem afetar adversamente nossos negócios.

As vendas da indústria automotiva são afetadas, entre outros fatores, pela disponibilidade de crédito ao consumidor para o financiamento de veículos 0 km e pela capacidade de endividamento do consumidor final. Conseqüentemente, a indisponibilidade de crédito ou a diminuição da capacidade de endividamento de compradores em potencial podem causar uma redução expressiva da demanda por veículos 0 km, com impacto negativo nos serviços de logística do setor automotivo, afetando adversamente a condição financeira e resultados operacionais.

6.8 São enfrentados substancial competição, principalmente de outros prestadores de serviços de gestão logística.

O segmento da empresa é altamente competitivo e pulverizado, competem com outras operadoras de transporte multimodal e prestadores de serviços logísticos

integrados. A competição é baseada fundamentalmente em preço, capacidade disponível, qualidade de serviço, confiabilidade, transit time e escopo das operações. Caso não sejam capazes de atender à demanda de serviços e preços dos clientes da mesma forma que os concorrentes, os resultados poderão ser adversamente afetados.

6.9 Os equipamentos, instalações e operações estão sujeitos a vários regulamentos ambientais e de saúde que podem se tornar mais rígidos no futuro e resultar em maiores obrigações e investimentos de capital.

As atividades da organização estão sujeitas à abrangente legislação federal, estadual e municipal relativa à vigilância sanitária, à proteção da saúde e do meio ambiente. A aprovação de leis e regulamentos de saúde e meio ambiente mais rigorosos poderão nos forçar a destinar maiores investimentos de capital neste campo e, em consequência, alterar a destinação de recursos de investimentos planejados. Tais alterações podem ter efeito adverso relevante sobre a condição financeira e sobre os resultados das operações.

Além disso, se não observado que na legislação relativa à proteção da saúde e do meio ambiente podem sofrer a imposição de sanções penais, sem prejuízo da obrigação de reparação dos danos que eventualmente tenham sido causados.

7. Cegonheiros

Existem diversos tipos de caminhões e carretas que realizam o transporte de produtos. Para levar encomendas com um tamanho considerável, como carros e até mesmo outros caminhões, foi criado um modelo especial de carreta, popularmente conhecido no Brasil como caminhão cegonha. Esse exemplar é responsável por carregar mercadorias de grande valor com segurança e eficiência.

De acordo com o CONTRAN (Conselho Nacional de Trânsito) existem normas específicas para esses caminhões. São elas: Combinações para Transporte de Veículos (CTV) e Combinações para o Transporte de Veículos e Cargas Paletizadas (CTPV). Um caminhão cegonha deve ter 2,60 m de largura – ou 3 m quando for usado para o transporte de ônibus e caminhões –, 14,00 m de comprimento para veículos simples e 22,40 m para os que são articulados ou que possuem reboque.



Figura 3 – Cegonha da empresa –X

Fonte: ([http://www.empresax.com.br/transporte armazenagem](http://www.empresax.com.br/transporte_armazenagem))

Também há padrões relacionados à carga que precisam ser seguidos: 29 toneladas para veículo não articulado; 39,5 toneladas para os que possuem reboque ou semirreboque (exceto caminhões); 45 t de peso bruto total combinado para

articulados com menos de 16 m, veículos com duas unidades e comprimento inferior a 17,50 m e veículos com mais de duas unidades; 48,5 t para articulados com duas unidades, de eixo triplo ou distanciados e que tenham comprimento igual ou maior que 16 m; 57 t para articulados de duas unidades e de tamanho igual ou superior a 17,50 m. O número de veículos que podem ser carregados depende do tamanho do caminhão. O mais comum é transportar de 10 a 11 automóveis.

O caminhão cegonha possui uma relação direta com as empresas de transporte e logística, pois são elas que mais usam esse tipo de condução a fim de agilizar a entrega de carros e outros tipos de automotor, sejam eles de pequeno ou grande porte. E sob uma visão estratégica de marketing, os veículos cegonhas também podem servir como outdoors ambulantes, divulgando a marca da empresa por onde passa.

Esses caminhões demonstram grande desempenho e são imprescindíveis para a indústria de transportes no Brasil e em todo mundo, pois são responsáveis por cargas de alto valor e que seriam deslocadas de maneira lenta e gradual se não fosse pela estrutura de uma cegonha.

7.1 Requisitos para ser um motorista cegonheiro.

Existem alguns requisitos exigidos pelo DETRAN para uma pessoa exercer a profissão de motorista cegonheiro. A pessoa precisa ter a CNH na categoria E para exercer a profissão de motorista cegonheiro.

7.2 Problemas enfrentados pelos motoristas de caminhão cegonha

A tarefa de dirigir composições com até 22 metros de comprimento carregadas de automóveis zero quilômetro pelas estradas brasileiras parece uma moleza para os cegonheiros – como são conhecidos os motoristas que transportam carros – a não ser quando entram nas cidades e surgem os inevitáveis problemas

com árvores, fios de telefone e energia elétrica, ou viadutos com alturas inferiores aos cinco metros estabelecidos por lei, a altura adequada para a passagem das suas cegonhas. Ou, então, as dificuldades para fazer manobras em esquinas mais fechadas, quando muitas vezes é preciso dar marcha-à-ré por vários metros.

Todos os cegonheiros têm um prontuário no qual é anotado qualquer tipo de ocorrência, como a avaria de um veículo por exemplo. Quando isso acontece, normalmente o seguro paga, mas o motorista é penalizado, e fica em último lugar na fila para carregar. Além da ocorrência ficar anotada no prontuário. Os cadastros dos motoristas são atualizados de seis em seis meses e qualquer tipo de alteração pode comprometer o exercício da profissão. Ter o nome cadastrado como negativo no SPC ou Serasa, por exemplo.

As reclamações sobre o comportamento dos policiais rodoviários também fazem parte dos problemas que os cegonheiros enfrentam. Garantem que só podem carregar nas montadoras com os caminhões e documentação rigorosamente em dia, mesmo assim os patrulheiros acham um jeito de incomodar. Contam que nenhum cegonheiro que carrega na Ford, na Bahia, escapa. Por isso, a maioria prefere as rotas do Sul, onde se viaja mais tranquilo.

7.3 A falta de conservação das rodovias brasileiras.

Como o modelo de negócios é substancialmente fundamentado no transporte rodoviário e continuarão a operar principalmente neste modal. A falta de conservação de parte significativa das rodovias brasileiras aumenta a probabilidade de ocorrência de acidentes, avarias ou perda de carga, aumentando também o transit. time, bem como os custos com manutenção da frota própria. Se tais ocorrências tornarem-se recorrentes e os investimentos necessários em infraestrutura não forem realizados pelo Governo Federal ou pelas concessionárias de rodovias, conforme os casos poderão sofrer um aumento dos custos operacionais, o que poderá afetar adversamente os resultados operacionais.

8. Como os Carros São Colocados no Caminhão Cegonha?

Geralmente esses caminhões são constituídos de dois pisos, sendo o de cima inclinável. O sistema de inclinação é acionado por meio de mecanismos hidráulicos e facilita o carregamento e a descarga dos automóveis. Mas, para que tudo saia bem durante a viagem, além de saber dirigir um cegonheiro, o motorista precisa estar apto a lidar com esse sistema.

9. Requisitos de Segurança

Esses caminhões possuem requisitos técnicos e de segurança que não podem deixar de ser cumpridos. Todos os carros transportados, por exemplo, devem ter os pneus presos à estrutura da carreta com cintas de nylon. Na parte traseira do caminhão precisam constar informações sobre suas dimensões. Isso serve de orientação para os motoristas na estrada, caso decidam ultrapassar o cargueiro.

Também é obrigatório o uso de luzes laterais a cada 3 metros em ambos os lados do caminhão. Além disso, ele deve estar sempre equipado com sistema de freios conjugados entre si.

A velocidade máxima de um caminhão cegonha, segundo norma do CONTRAN, é de 80 km/h e veículos com comprimento acima de 19,8 m estão proibidos de transitar em vias simples no período da noite. Em pistas duplas não há restrições quanto aos horários.

10. Ganhos de um Motorista Cegonha

Os caminhões de hoje exige uma noção básica de informática haja visto que todos os caminhões novos têm informações contidas no painel que exigem uma interpretação de quem tem noções de informática até o teclado dos rastreadores são parecido com a de um computador assim como os chamados GPS. Hoje o motorista profissional é em sua maioria informatizado e aqueles que não forem ficaram para trás.

Com todas essas mudanças ocorridas para melhorar o trabalho dos motoristas uma ficou para trás, o " salário " do Motorista.



Figura 4 – Caminhão cegonha

Fonte: (<http://www.google.com/caminhaocegonha>)

O motorista profissional qualificado e informatizado ganham até 50% menos que no passado nos anos 80 e 90.

Existem hoje várias formas de formar o salário do motorista como: comissão, salário mais comissão. Estas comissões que hoje é na média 13% já foram de 15,18%. Colocam em suas mãos um equipamento que vale em média 400 mil reais e uma carga que pode passar de 800 mil a um Milhão de reais. Há motoristas que ganham um salário de 1200 reais mais um ticket de 600 reais e outros motoristas um salário de 1400 reais mais um prêmio que é vinculado à economia de combustíveis e as avarias.

11. Ganhos de Proprietários ou Empresas Prestadoras

Já no caso dos proprietários das carretas ou empresas prestadoras deste serviço funciona da seguinte forma. O sistema de ganho ou pagamento é baseado em Sistema de formologia, ou seja tanto faz carregar uma cegonha por exemplo uma viagem daqui para Bahia pode sair o mesmo valor com ela completamente carregada Ou com apenas dois ou três carros se esses carros forem de tamanho grande.

Por exemplo: uma carga completa com carros modelos Celta pode sair o mesmo valor de uma carga com apenas dois carros de modelo Blazer ou S10 leva se em consideração o tamanho do veículo. A cobrança é feita em cima do modelo e o tamanho do veículo.

Conclusão

Essa pesquisa foi construída para apresentar problemas enfrentados pelos cegonheiros, problemas esses que resultam em maiores gastos que por fim são repassados ao consumidor final ou como em muitas das vezes este prejuízo fica a cabo do proprietário do caminhão ou para a empresa.

O trabalho baseou-se nos estudos do modal rodoviário, ao qual sem investimentos afetam e influenciam diretamente na eficiência do mesmo.

E com a pesquisa a resposta obtida foi que situações vividas por este transporte influenciam diretamente tanto no ganho do profissional da empresa e do consumidor.

Observou-se também a falta de investimento por parte das autoridades tendo em vista que o modal rodoviário é o mais usado, situação essa que não se limita apenas nas estradas ou rodovias, problemas são encontrados também nas cidades com ruas que não suportam tal movimentação e viadutos com baixa altura essa que não alcança os cinco metros.

No trabalho apresentado a situação que motoristas carreteiros são expostos, viajando de um estado a outro e tendo muitas vezes que fazer o descarregamento da cegonha, percebemos que não é levado em conta o cansaço do profissional, isso pode acarretar em acidentes no descarregamento, danos a carga, o que em algumas situações os próprios motoristas são responsabilizados e penalizados por essas falhas.

Outra situação presente em nossa pesquisa foi a forma com que a fiscalização rodoviária é executada, o que faz com os cegonheiros optem por mudar o seu percurso a fim de desviar de pontos onde a fiscalização é mais rigorosa, o que muitas vezes traz atrasos na entrega.

Estas situações que ocorrem no transporte cegonheiros faz com que o país tenha menos competitividade solicitando assim melhorias e políticas de investimentos por parte de nossos governos.

As condições apresentadas do pátio, como buracos elevações e desgaste do terreno, são de responsabilidades da empresa e que devem investir na qualidade da armazenagem.

Referencia Bibliográfica

BERTAGLIA, Paulo Roberto. Logística e Gerenciamento da Cadeia de Abastecimento. São Paulo: Saraiva 2003.

BOWERSOX, Donald J. Logística empresarial: o progresso de integração da cadeia de suprimentos. São Paulo: Atlas, 2001.

Cegonheiro / problemas enfrentados pelos motoristas de caminhão cegonha
Disponível em: <http://didaticativa.com/historia_companhia.php?id=312>
Acesso em: 08 abr.2015

Definição de Logística, Origem, História e Desenvolvimento da logística. Disponível em: <<http://administradores.com.br/artigos/marketing/evolucao-logistica-no-brasil/>>. Acesso em: 17 mar.2015

Edição Geral do texto:
Autoria Própria

Empresa X Histórico. Disponível em:
<<http://www.empresax.com.br/historico> > Acesso em: 22 mar.2015

O que Fazemos. Disponível em:
<<http://www.empresax.com.br/AreasdeAtuacaoTransporteArmazenagemOQueFazemos.aspx>> Acesso: 22 mar.2015

Operador Logístico. Disponível em:
<<http://tecspace.com.br> Acesso> em: 17 mar.2015

Operador Logístico – Empresa X. Disponível em:
<<http://www.empresax.com.br>> Acesso; 22 mar.2015

Perfil Corporativo. Disponível em:
<http://www.mzweb.com.br/empresa_x/web/conteudo_pt.asp?tipo=6120&img=6119&conta=28> Acesso em : 22 mar.2015

Principais Riscos da Companhia. Disponível em:

<http://didaticativa.com/historia_companhia.php?id=312> Acesso em: 08 abr.2015

RODRIGUES, Paulo Roberto Ambrósio. Introdução ao sistema de transporte no Brasil e a logística internacional. São Paulo: Aduaneiras, 2003.

Significados das siglas. Disponível em: <<http://www.significados.com.br/wms/>>

Acesso em 26 de maio de 2015

Sistemas de armazenagem. Disponível em:

<<http://www.guialog.com.br/ARTIGO216.htm>>

Acesso em 26 mai.de 2015

Transporte Rodoviário – Empresa X. Disponível em:

<<http://www.empresax.com.br/AreasdeAtuacaoTranspor>> Acesso em: 03 abr. 2015

Transporte Rodoviário, vantagem e desvantagem. Disponível em:

<<http://comexexter.blogspot.com.br/2012/04modal-RODOVIARIO-vantagens-e-desvantagens.html>>. Acesso em: 17mar. 2015

ANEXO

Procedimentos da Armazenagem

Divisão dos tipos dos clientes e serviços:

1) Clientes:

- Varejo: Clientes concessionários que armazenam seus veículos em nosso pátio e utilizam apenas o serviço de armazenagem e/ou revisão de entrega. Não utilizam serviço de instalação de acessórios;
- Frotista: Empresas que compram lotes de veículos específicos (geralmente locadoras) e que encaminham para o CSA para realização da revisão de entrega, instalação de acessórios, colocação das placas e distribuição para as transportadoras realizarem a entrega ao destino final. Utilizam os três grupos de serviços.

2) Serviços Prestados:

- Revisão de entrega: Consiste em realizar revisão de entrega (inspeção de zero quilometro) em veículos diversos de acordo com as especificações da montadora;
- Armazenagem: Serviço onde o cliente armazena o veículo por tempo indeterminado. A armazenagem termina quando o veículo é solicitado (varejo) ou a documentação fica pronta (frotista);
- Instalação de Acessórios: Trata-se de serviço de instalação de diversos tipos de acessórios em veículos diversos. Os equipamentos (acessórios) são fornecidos pelos clientes e o CSA fornece apenas com os insumos. A mão de obra para a realização de todos os serviços de revisão e instalação de acessórios é feita por empresa terceirizada (Lucas Sound) que trabalha exclusivamente para a Empresa X;
- Gestão de Frota: Serviço de gestão da frota Volvo destinada aos gerentes da Volvo e para a área de Marketing fazer divulgação do produto junto a formadores de opinião do mercado.

