

Top 100

Perfil dos Operadores Logísticos 2012

Pesquisa aponta OPLs com mais posições paletes, menos colaboradores terceiros e mais empilhadeiras



Pelo segundo ano consecutivo, a revista **intraLOGÍSTICA** apresenta a pesquisa Perfil de Operadores Logísticos. Os pesquisadores consultaram mais de 100 empresas de serviços de transporte, armazenagem ou

movimentação de carga. Informações sobre quantidade de posições paletes, volume de empilhadeiras, regiões atendidas e número de colaboradores ajudam a desenhar um retrato da categoria e identificar dados que mostram os rumos do serviço logístico no País.”

Cobertura nacional é realidade em 34% dos prestadores de serviços logísticos

Posição Palete

Número de PP cresce 6%

De acordo com o Perfil de Operadores Logísticos 2012, o volume de posições paletes (pp) entre as empresas que responderam a pesquisa chegou a 2,64 milhões. O resultado é 6% maior do que o registrado na edição de 2011 e mostra um setor de serviços logísticos mais maduro, que acompanha o crescimento da economia e evolui de acordo com a demanda.

É o que acredita Edmundo Schroeder, diretor da Coopercargo. O executivo justifica o crescimento de 33% no número de posições paleta da empresa à demanda dos clientes e ao investimento proporcional da companhia. A Coopercargo passou de 2.000 para 3.000 pp em 2012. E, assim como outras empresas que também elevaram o volume de posições, a Coopercargo optou por otimizar a estrutura já existente. “O investimento na verticalização se torna mais barato do que horizontalizar a área física”, acrescenta Edmundo.

O mesmo aconteceu nas operações da Brasilmaxi, que saltou de 12.000 para cerca de 20.000 pp em 2012. Segundo Fausto Montenegro, diretor

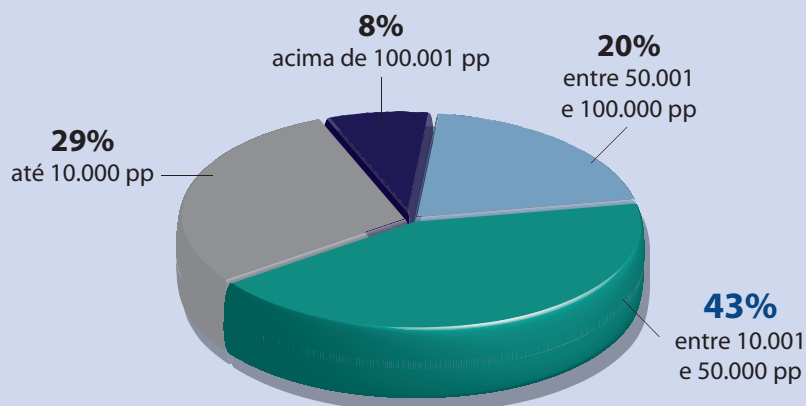
AS CINCO MAIORES EM POSIÇÕES PALETES

Empresa	Unidades	Posição paleta
AGV Logística	66	296.000
Mclane	4	250.000
Bomi Farma	6	115.000
Grupo Toniato	14	104.000
Arfrio	9	103.000

comercial da empresa, o aumento de 40% ocorreu depois de uma análise sobre os armazéns atuais da companhia. “Observando o volume de ocupação desses armazéns foi possível identificar a possibilidades de aumentar o número de posições paletes em nossa estrutura atual”, explica Fausto.

A quantidade de empresas com posições paletes entre 50.000 e 100.000 também cresceu em 2012, passando de 14% em 2011 para 20% do total de respondentes. Já o número de empresas com até 10 mil pp caiu 20 pontos percentuais, passando a ser 29% do total.

Distribuição de posições paletes (pp) entre operadores logísticos



Empilhadeira

OPLs aumentam número de máquinas

Se a pesquisa de 2011 mostrava que a maioria dos operadores logísticos respondentes usavam até dez empilhadeiras na frota, os resultados de 2012 podem ser considerados animadores. O número de empresas com mais de dez veículos industriais diminuiu 26 pontos percentuais, caindo de 58% na primeira edição da pesquisa para 32%, em 2012.

Já a participação de empresas com frota entre 11 e 50 empilhadeiras aumentou de 29% para 47% em 2012. Um crescimento de 18 pontos percentuais. Ambos os resultados exemplificam o avanço no número de empilhadeiras nas operações e o aumento da eficiência na movimentação, que busca reduzir o trabalho manual onde máquinas são mais bem sucedidas.

Embora os dados de vendas de veículos industriais em 2012 ainda não tenham sido divulgados, algumas empresas assistiram esse crescimento em suas operações, como a Art Services, que elevou o

AS CINCO MAIORES FROTAS DE EMPILHADEIRAS

Empresa	Empilhadeiras
Celere (Movicarga)	500
Manserv	450
CSI Cargo	405
JSL	403
AGV Logística	216

número de empilhadeiras de 18 para 35; a Bomi Farma, que passou de 17 para 45 máquinas; e a Manserv que saiu de 400 para 450 máquinas em 2012. Os aumentos estão ligados a conquista de novos clientes, ampliação de área física e reestruturação operacional. No caso da Manserv, por exemplo, o aumento faz parte da estratégia da empresa de crescer em média 35% ao ano e da instalação de um centro de distribuição na capital paulista.

Frota

Cresce opção por veículo próprio

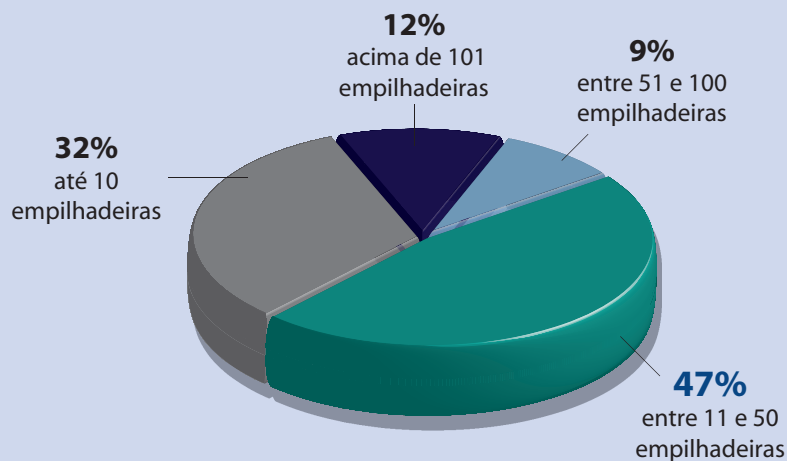
O número de caminhões próprios (pesado, médio ou urbano) cresceu dez pontos percentuais entre os respondentes do Perfil de Operadores Logísticos 2012. A pesquisa de 2011, apontava que 53% dos veículos das empresas consultadas eram próprios, já em 2012 esse número saltou para 63%. No entanto, a quantidade de empresas com frota mista também aumentou, passando de 80% para 88% do total.

Segundo Claudio Fonseca, gerente sênior de operações da FedEx, o que justifica a preferência por veículos próprios é a possibilidade de garantir a regularidade e a confiabilidade do equipamento, graças a manutenções preventivas e ao controle direto das decisões quanto à operação dos ativos e o desempenho dos motoristas. Para a FedEx Express, com 920 veículos próprios, o modelo de aquisição de caminhões é fundamental para o perfil da companhia, já que o motorista é parte integrante da FedEx.

É justamente o profissional atrás do volante quem tende a motivar operadores logísticos pela escolha de veículos próprios. Com a Lei que regulamenta a profissão de motorista, em vigor desde junho de 2012, as empresas enxergam na aquisição do

63% da frota dos prestadores de serviços logísticos é composta por veículos próprios

Número de empilhadeiras entre OPLs



caminhão, a possibilidade de melhor controlar a rotina do profissional. Itens previstos na Lei, como repouso de 11 horas a cada 24 horas e jornada de trabalho de oito horas, são mais fáceis de acompanhar quando há um veículo próprio e monitorado.

Para Luiz Alcântara, diretor de operações da Gefco, que possui 500 veículos próprios, a opção por frota própria atende principalmente a demanda do transporte internacional. “O modelo serve para equilibrar fluxos, como estabilização operacional, medição de tempos e produtividade”, explica Luiz.

A Brasilmaxi, que mantém um modelo misto de frota, com 320 veículos próprios e 28 agregados, varia o uso dos caminhões de acordo com a rota adotada. Segundo Fausto Montenegro, diretor comercial, a empresa utiliza os caminhões

AS CINCO MAIORES FROTAS DE CAMINHÕES

Empresa	Própria	Agregada	Total
JSL	8.168	800	8.968
AGV Logística	160	4.600	4.760
Tegma	4.711	NI	4711
TNT	2.403	1.066	3.469
Atlas	1.312	823	2.135

NI – Não informado

próprios para viagens longas, em razão da diluição do custo variável, enquanto que para viagens curtas, o modelo de agregados é mais viável.

O acesso a linha de créditos para compra de caminhões, o aumento do capital de investimento e a preocupação em reduzir as emissões

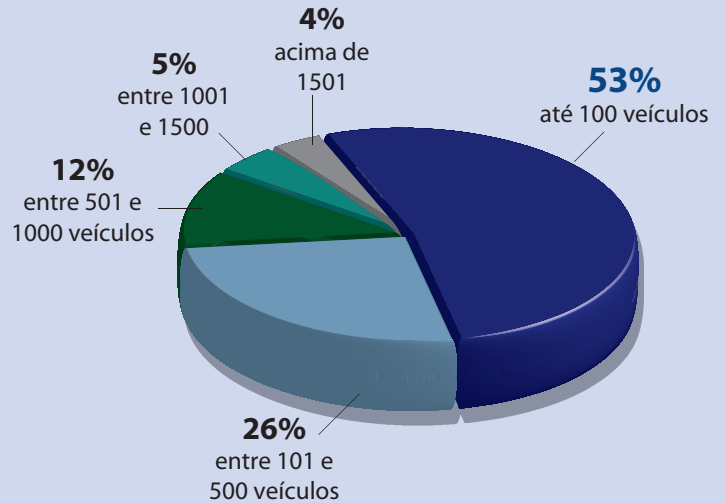
de gases de efeito estufa entre os operadores logísticos também têm impulsionado a compra de veículos próprios. A idade média dos veículos da Gefco, por exemplo, não passam de sete anos, enquanto entre a Brasilmaxi e a FedEx a média está entre quatro e cinco anos.

Retrato da frota dos operadores logísticos

Modelo de aquisição



Distribuição de próprios por OPL



Mão de obra

Cai contratação de terceiros

Embora o número de profissionais terceirizados no Brasil represente 24% do total de empregados com carteira assinada e tenha 22% de frequência na logística, segundo dados da Asseritem (Associação Brasileira das Empresas de Serviços Terceirizáveis e de Trabalho

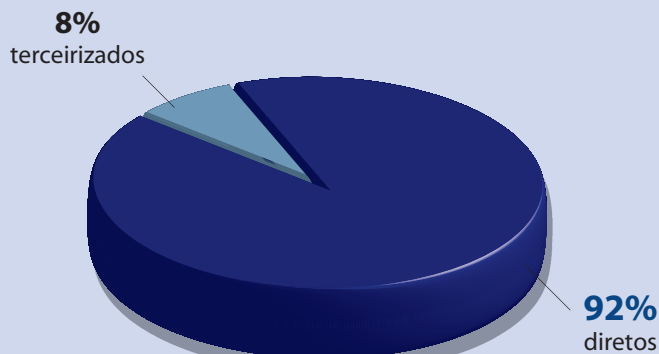
Temporário), os prestadores de serviços logísticos parecem ter perdido o interesse no modelo de contratação. De acordo com os dados do Perfil de Operadores Logísticos, o total de profissionais terceirizados caiu cinco pontos percentuais, variando de 13% em 2011 para 8% em 2012.

Por outro lado, cresce a contratação direta, que já conta com 92% do total de profissionais apontados na pesquisa.

AS CINCO MAIORES EM PROFISSIONAIS DIRETOS

Empresa	Diretos
JSL	14.163
FedEx Express	9.500
TNT	7.753
DHL Supply Chain	7.500
MRS Logística	6.800

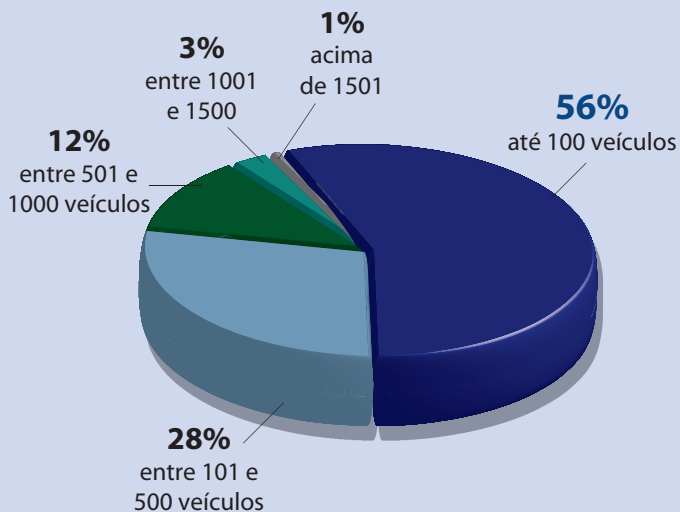
Perfil de contratação de profissionais



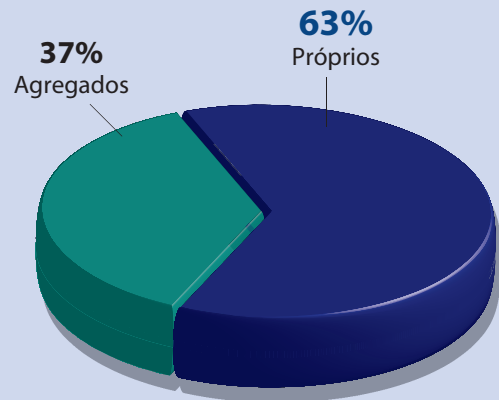
AS CINCO MAIORES EM PROFISSIONAIS TERCEIROS

Empresa	Terceiros
Hipercon	1.500
Tegma	1.458
Celote	950
Franco	652
Translovato	500

Distribuição de agregados por OPL



Do total de veículos



Esse resultado exemplifica um setor que está mais interessado em ser mão de obra terceirizada, quando assume a operação de seus clientes, do que contratar profissionais não especializados na rotina e na essência da empresa.

Regiões

34% atendem todo o Brasil

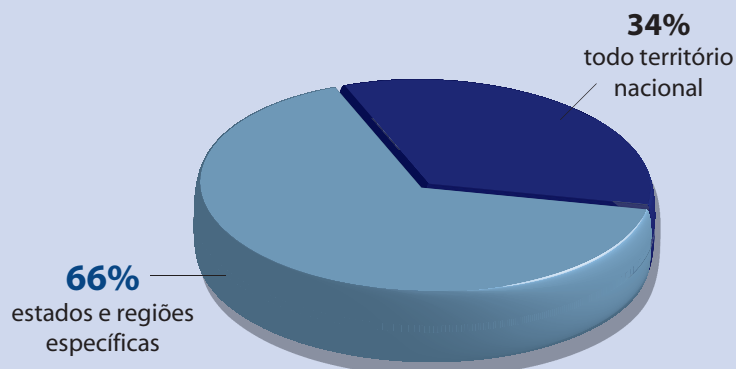
Dos operadores logísticos que responderam a pesquisa, 34% atuam

ou mantêm operações em todos os 26 estados brasileiros. O número é três pontos percentuais maior do que o registrado em 2011 (31%). O Perfil de Operadores Logísticos 2012 também aponta um mercado ainda muito concentrado nos grandes centros. Entre as empresas que não atuam em todo o País, 73% delas têm o estado de São Paulo na rota de atendimento, sendo que 30% desse montante só atende a região Sudeste.

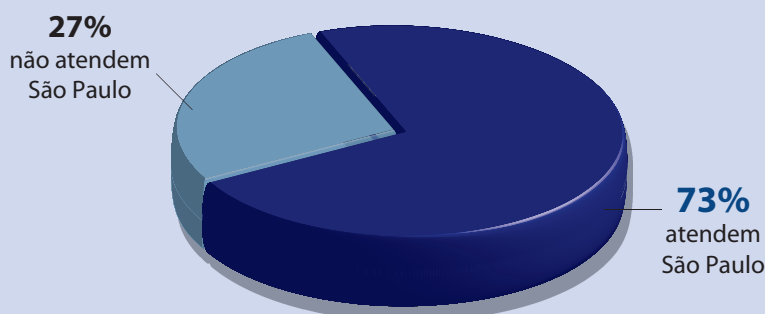
Os prestadores de serviços logísticos com cobertura nacional são taxativos ao afirmar que, embora haja desafios na gestão da operação, atuar em todos os estados coloca a empresa em um ângulo de maior competitividade. Para Daniel Souza, gerente das operações da UPS, o Brasil, por seu tamanho e diversidade regional, tem um enorme potencial para negócios. “Por isso, ter operações em todo o território nacional permite que um número maior de opor-



Onde atuam os operadores



Das empresas que não atendem todo o Brasil



tunidades possam ser aproveitadas”, aponta Daniel.

No caso da Golden Cargo, especializada na logística de defensivos agrícolas, a cobertura nacional permitiu, por exemplo, que a empresa se tornasse uma das únicas do setor a atuar na região agrícola que mais cresce no País, a Mapitoba (que engloba os estados do Maranhão, Piauí, Tocantins e Bahia). “Nessa região dispomos de centros de distribuição em Luís Eduardo Magalhães (BA), Araguaína (TO) e Balsas (MA)”, explica Mauri Mendes, diretor comercial da empresa.

Para Marcelo Flório, diretor da Braspress Logística, há muito mais vantagens em atuar no território na-

cional, pois se permite que a operação melhore a produtividade dos recursos e aumente a capacidade tecnológica e operacional da empresa. Marcelo também lembra que há desvantagens e que essas devem ser corrigidas para um melhor desempenho do setor. “Vejo desvantagens nas questões tributárias, na falta de infraestrutura rodoviária em determinadas regiões, na deficiência de infraestrutura tecnológica em todo o território nacional e, em algumas regiões ainda de forma precária”, exemplifica o executivo. “Isso apenas contribui para que ainda seja difícil encontrar meios de operar nacionalmente e manter a relação custo-benefício satisfatória.” []