

Global

DEZEMBRO 2018

OTM
EDITORA



Guerra tarifária:

Futuro do Brasil no comércio internacional visto por especialistas

Comércio eletrônico:

Crescimento do e-commerce revoluciona a logística de distribuição

Impostos:

Reforma tributária e o impacto nas exportações e importações brasileiras

COMEMORANDO OS BONS RESULTADOS

Evento homenageia as empresas do setor de transportes e logística, que se sobressaíram nos mais diversos segmentos de atuação

Por Márcia Pinna Raspanti

A 31ª edição das *Maiores do Transporte e Melhores do Transporte*, que ocorreu em 27 de novembro, no hotel Transamérica, em São Paulo, reuniu 540 convidados, entre empresários, autoridades e profissionais ligados ao setor. A premiação, promovida pela revista *Transporte Moderno*, da OTM Editora, e contou com o apoio da *Intermodal South America*, analisou 1.2 mil balanços financeiros, divididos em 36 categorias, agraciando as empresas que apresentaram os melhores indicadores em 2017 e as estratégias de negócios que as levaram a superar os entraves políticos e econômicos da atualidade.

Para o diretor e *publisher* da OTM Editora, Marcelo Fontana, o encontro foi um grande sucesso. "Reunimos aqui mais de 500 representantes de diferentes setores

de transporte e logística, incluindo a indústria, que, apesar dos tempos difíceis, conseguiram ótimos resultados em suas empresas. Mais uma vez, temos a alegria de realizar o evento, reconhecido pelas entidades setoriais, empresários, executivos e profissionais da área, em um momento marcado pelo otimismo, depois de um período de turbulências", acredita.

Fontana ressalta que o anuário das *Maiores do Transporte e das Melhores do Transporte* traz um panorama bastante completo do setor. "É uma publicação que aponta as empresas que mais destacaram em seus segmentos, com base na análise minuciosa dos seus balanços financeiros. Outro ponto importante é o tradicional *Concurso de Comunicação Visual e Pintura e Frota*", conta. Fontana também destaca a homenagem ao melhor operador logístico do ano promovida pela Associação Bra-

sileira de Operadores Logísticos e a OTM Editora, e o *Prêmio de Sustentabilidade*, em parceria com o Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas de São Paulo e Região (Setcesp).

Os números avaliados pela premiação permitiram o vislumbre de um cenário bem mais positivo que nos anos anteriores. As empresas analisadas obtiveram uma receita operacional líquida total de R\$ 2,42 trilhões, o que equivale a 36,9% do PIB em 2017. O lucro líquido dessas empresas alcançou a marca de R\$ 172,13 bilhões. Isso mostra a relevância dessa análise para o mercado de transportadores e operadores logísticos, indústria e serviços, incluindo serviços financeiros, ligados ao transporte, e também demonstra a importância do setor para a economia brasileira.

Com uma base 1,1% maior de empresas participantes sobre o total de 2016, os

dados indicam que o setor de transportadores e operadores logísticos está caminhando em direção à retomada do crescimento. Na média, 64,9% das empresas apresentaram lucratividade, o que significa um aumento de 3,2 pontos percentuais sobre os dados de 2016, e 11 pontos percentuais sobre 2015. A rentabilidade patrimonial das empresas também subiu. Na média, esse indicador fechou 2017, com 11,2%. Em 2016, havia sido 9%.

Alguns setores obtiveram resultados acima da média. Com uma base de 326 empresas, nessa edição, a categoria de transportadores e operadores logísticos registrou uma receita operacional líquida de R\$ 242,13 bilhões, 7,97% superior ao ano anterior. No segmento de serviços, a categoria transporte, armazenagem e correio, que engloba transporte de carga e passageiros, apresentou resultado positivo de 1,1%. O presidente da MRS, Guilherme Segalla de Mello, destaca que o ano tem sido de recuperação para alguns de seus principais clientes, como as siderúrgicas. “Ainda assim, foi mais um ano desafiador para o setor produtivo como um todo. Nossa visão é a de que a ferrovia é parte da solução para momentos de atividade econômica retraída”.

Os serviços financeiros ligados ao transporte também foram positivamente impactados. “Com a expectativa da retomada econômica, os consumidores estão mostrando apetite para fazer financiamentos para a compra de veículos, especialmente porque a inflação e os juros seguem em patamares baixos”, observa o diretor executivo do Bradesco, Aurélio Guido Pagani.

Os balanços das companhias do segmento marítimo e fluvial demonstram que 70,8% de empresas foram lucrativas, registrando 14,3% de rentabilidade patrimonial, 66,5% de endividamento geral, e 170,7% de liquidez corrente, com 56 pontos percentuais acima do registrado em 2016. Dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) apontam para uma sensível

melhoria para as empresas do setor: crescimento de 1%, sobre o mesmo período do ano anterior no volume de cargas movimentadas nas instalações portuárias brasileiras. Esse resultado representa aumento de 2,6 milhões de toneladas no comparativo entre os períodos.

Mais prêmios

A Abol e a OTM Editora homenagearam o melhor operador logístico do ano, durante o evento das *Maiores do Transporte e das Melhores do Transporte*. A vencedora foi a DHL *Supply Chain*, uma divisão da DHL Logistics Brasil, que já havia sido a escolhida no ano passado, na primeira edição da premiação. A Veloce foi a segunda colocada.

No mesmo dia, também foram anunciados os vencedores do *Prêmio de Sustentabilidade Setcesp & Transporte Moderno*. Neste ano, o certame contou com 13 empresas participantes, com 23 projetos inscritos. A Transporte Rodoviários Letsara foi a vencedora da categoria *Responsabilidade Ambiental* com o projeto “*Inovar e Renovar*”, que busca a modernização de

recursos. A iniciativa já gerou a eliminação de 2,5 mil quilos de graxa ao ano e economizou 120 horas de veículos em manutenção. A direção econômica proporcionou uma redução de 192,3 mil litros de *diesel* e de 653 toneladas de CO².

Na categoria *Gestão Econômica Sustentável*, a Cesari Logística levou o prêmio com o projeto “*Implementação da Torre de Tráfego – CGO*”, que é uma metodologia de gestão com foco na visibilidade e informação em tempo real da operação de transporte por monitoramento online. A Cesari ganhou também na categoria *Responsabilidade Social* com o projeto “*Universidade Corporativa*”, que capacita colaboradores do grupo e da comunidade.

Mobilidade

Fontana aproveitou o mercado reunido para anunciar o lançamento da *Arena ANTP 2019 – Congresso Brasileiro de Mobilidade Urbana*, evento bianual da ANTP, que passa agora a ser realizado em parceria com a OTM Editora. O congresso acontecerá de 24 a 26 de setembro de 2019, no Transamerica Expo Center, em São Paulo. ■

“Reunimos aqui mais de 500 representantes de diferentes setores de transporte e logística, incluindo a indústria, que, apesar dos tempos difíceis, conseguiram ótimos resultados em suas empresas.”

Marcelo Fontana
diretor e *publisher* da OTM Editora



PERFIL DOS OPERADORES LOGÍSTICOS NO BRASIL

Por Paulo Resende e Carlos Cesar Meireles Vieira Filho*



As operações logísticas se transformaram base para a eficiência das cadeias produtivas. Nesse contexto, o operador logístico se encaixa como um elemento fundamental no fornecimento de um complexo e variado conjunto de funções que tem como objetivo aumentar a eficiência e a produtividade, contribuindo, sobremaneira, para a criação de valor pela otimização da relação “excelência do produto e excelência do serviço”. Sendo assim, a busca pela valorização institucional do papel do operador logístico encontra abrigo nas principais economias mundiais.

Fundada em 2012, a ABOL (Associação Brasileira de Operadores Logísticos), tem como propósito a representação do setor, a busca pelo seu reconhecimento, a disseminação do seu conceito e a obtenção do marco regulatório, ações estas que convergem para a maximização da segurança jurídica da atividade, considerada essencial para o desenvolvimento econômico do país.

O setor, que vem se consolidando ao longo dos 30 últimos anos, cresce a dois dígitos por ano, é intensivo de mão de obra, capital e tecnologia. Originado no transporte e na armazenagem de cargas, os operadores logísticos, ou 3PL – *Third Party Logistics*, como são mundialmente conhecidos, vêm diversificando seu portfólio de serviços, constituindo-se em uma plataforma com-

pleta de soluções para a cadeia de suprimentos e distribuição, caracterizado como um prestador de serviços logísticos *one-stop-shopping*, ou seja, em um único operador logístico, os vários serviços são oferecidos, encontrando tudo o que o embarcador precisa em apenas uma só contratação.

Podemos afirmar que no Brasil esta atividade vem ganhando forma a partir dos anos 90 com o advento da globalização e o fim da inflação em 1994, fortalecendo-se, paulatinamente, com a interiorização da economia, com a pluralidade das cadeias produtivas e a sofisticação tecnológica. Nessa nova realidade, busca-se não mais quem se baseia somente em menores custos operacionais nas múltiplas contratações, dado que, com esta ênfase, o cliente corre elevado risco de retrabalhos com múltiplas contratações, o que encarece, fatalmente, a cadeia de suprimentos para todos.

Os operadores logísticos devem, portanto, ser reconhecidos como capazes de coordenar redes complexas através do fornecimento de uma variedade de atividades logísticas, que vão desde a operação de centros de distribuição, gerenciamento de frotas de transportes, realização de serviços afins com valor adicionado, entre outros.

Esse setor, de elevada relevância para o país, ainda não é regulamentado e não dispõe de uma CNAE – Classificação

Nacional da Atividade Econômica própria. Sendo um integrador de atividades logística, termina por ser, de igual forma, um gestor de CNAE, dentro do portfólio de serviços prestados, o que lhe confere, como nenhum outro, *expertise* operacional com a exata compreensão dos aspectos fiscais, tributários, trabalhistas e sindicais dos elos da cadeia logística de valor, incumbindo-se da gestão profissional e responsável do *compliance* das operações, propiciando segurança jurídica ao embarcador.

Nesse contexto, a ABOL, desde a sua fundação, vem aprofundando entendimentos tanto no Brasil quanto no exterior, para que possa estruturar consistentemente o setor, criando um ambiente competitivo no âmbito regulatório, que promova agilidade, flexibilidade, produtividade e ganhos de escala primando sempre pela redução do risco e custo em toda a cadeia de valor.

Para a precisa compreensão e evolução da matéria, a ABOL promoveu, nos anos 2014 e 2015, amplo estudo para a correta contextualização, definição, caracterização de melhores práticas, níveis de serviço, indicadores de desempenho e certificações para o setor, com o consórcio formado pela *KPMG Consulting*, Mattos Filho, Veiga Filho, Marrey Júnior e Quiroga Advogados e a FDC – Fundação Dom Cabral.

Desse estudo, dentre muitas entregas, estava a definição do operador logístico e a mensuração do setor. Para todos fins, a partir de então, define-se operador logístico como sendo uma pessoa jurídica capacitada a prestar, através de um ou mais contratos, por meios próprios ou por intermédio de terceiros, os serviços de transporte (em qualquer modal), armazenagem (em qualquer condição física ou regime fiscal) e gestão de estoque (utilizando sistemas e tecnologia adequada).

A partir da definição e servindo-se das principais classificações das atividades preponderantes, identificou-se, pela primeira vez no país, o tamanho desse mercado. Este estudo, entregue em 20/05/2015, trabalhou os dados de 2013. Partindo-se de um universo de mais de mil e setecentas empresas selecionadas em fontes primárias (dados das empresas, sites) e secundárias (publicações, revistas, anuários), chegou-se a 159 empresas com o perfil adotado para o operador logístico. Essas empresas produziam uma Receita Operacional Bruta (ROB) superior a R\$44,3 bilhões por ano, tinham como faturamento médio por empresa R\$278,6 milhões, gerando cerca de 710.084 empregos diretos e indiretos. A atividade, que investe aproximadamente 3,0% da ROB anual, ainda é um robusto contribuinte, conquanto, naquele primeiro estudo, mostrava arrecadar algo como R\$9,2 bilhões em impostos, tributos, contribuições e encargos sociais.

Com a oscilação da economia, registrando nos anos de 2015 e 2016 forte impacto na redução do Produto Interno Bruto (PIB), com números negativos próximos a 8,0%, a ABOL pro-

moveu novo estudo em 2017 (com base em 2016), desta vez com o auxílio da consultoria Parallaxis. Ainda que tenha demonstrado um aumento expressivo no número de *players* no mercado, identificando cerca de 249 empresas com o perfil de operador logístico, a confiabilidade dos dados mostrava-se tênue, dado que ainda levava em conta, como base de pesquisa, as mesmas fontes primárias e secundárias das empresas pesquisadas, produzindo-se variável *proxy* para maximizar o resultado provável.

Esse estudo estimou a ROB anual superior a R\$65,2 bilhões, com redução do faturamento médio por empresa, aproximado a R\$266,1 milhões, gerando de forma direta e indireta, cerca de 1.097,707 empregos. Nele também se confirmou o real impacto de arrecadação, superior a R\$13,6 bilhões anuais.

Quando não se dispõe de uma CNAE própria, o exercício para calcular o tamanho de mercado é hercúleo, o que levou a ABOL, uma vez mais, a ampliar seu espectro de conhecimento, podendo oferecer ao mercado, dados cada vez mais confiáveis.

Assim, em maio do ano corrente, a ABOL se juntou à FDC para realizar mais uma pesquisa, desta vez com maior base científica. O novo estudo utilizou-se de metodologias para cálculo dos cenários e indicadores, trabalhando com uma extrapolação dos resultados da pesquisa para o universo dos operadores logísticos no Brasil de 67 respondentes para 269 empresas.

O Quadro 1, a seguir, mostra uma comparação evolutiva entre as pesquisas de 2014, de 2017 e de 2018. Nas pesquisas de 2014 e 2018 foram empregadas técnicas de extrapolação com base nas médias das faixas usadas no questionário de pesquisa. Assumiu-se na pesquisa de 2018, que a amostra apresenta as mesmas distribuições de representatividade do universo, conforme descrito a seguir:

- a) ROB: utilizou-se a média das faixas de ROB da amostra, ponderadas pela representatividade percentual de empresas em cada faixa, e extrapolada para 269 empresas do universo.
- b) Média de ROB por empresa: dividiu-se o ROB do universo por 269 empresas.
- c) Pessoal CLT e Terceirizados: utilizou-se a média das faixas de CLT e Terceirizados da amostra, ponderadas pela representatividade percentual de empresas em cada faixa, e extrapolada para 269 empresas do universo.
- d) Pessoal indireto (cadeias periféricas): utilizou-se o índice de 1,91 que representa o multiplicador tradicional para efeitos em outras cadeias da dinâmica de operação logística.

- e) Recolhimento de impostos e encargos trabalhistas: utilizou-se a média das faixas de recolhimento de impostos e encargos trabalhistas da amostra, ponderadas pela representatividade percentual de empresas em cada faixa, e extrapolada para 269 empresas do universo.

Desse estudo, elaborado em 2018, com base em 2017, chega-se a um mercado composto por aproximadamente 269 empresas, com ROB anual igual a R\$81,4 bilhões, o que representa um faturamento médio de R\$302,6 milhões por empresa. Intensivo de mão de obra, o setor emprega, de forma direta (CLT e Terceiros), indireta (Cadeias Periféricas), 1.462.248 brasileiros, o que demonstra a sua extrema relevância socioeconômica do país. Observa-se ainda, a elevada carga tributária imposta, conquanto registra-se algo próximo a R\$23,1 bilhões arrecadados anualmente, em tributos, impostos, contribuições e encargos trabalhistas.

Segmento de atuação por CNAE:

- 85% das empresas possuem o CNAE no segmento de Transporte (em qualquer modal ou condição), seguido por Armazenagem (em qualquer regime fiscal e/ou condição física), com 79%.

Regiões de Atuação:

- 26% das empresas que compreendem a amostra são da região Sudeste do Brasil, em seguida temos as regiões Sul e Nordeste com 23% e 19%, respectivamente.
- A sede (matriz) de 65% das empresas pesquisadas também está na região Sudeste.

Mercados de Atuação (Cadeias Produtivas):

- A pesquisa dá conta dos principais mercados de atuação:
 - Automotivos e Autopeças.
 - Alimentos e Bebidas.
 - Cosméticos.

– Químicos e Agroquímicos.

– Saúde Humana.

– Eletroeletrônicos.

Serviços Prestados:

- Na maioria das empresas pesquisadas, a Armazenagem Geral e o Transporte de Carga são os maiores destaques de atuação e, no caso do Transporte, corrobora com o perfil da matriz de transporte brasileira que concentra mais de 65% no modal rodoviário.

Frota: Veículos Próprios vs. Agregados:

- A conclusão é que a terceirização se faz presente de forma expressiva neste segmento de mercado, corroborando a característica de um setor *asset light*, ou seja, detentor de poucos ativos.
- A relação entre eles é de quase 1 para 5 veículos.

Certificações:

- O setor demonstra elevada preocupação com a qualidade dos serviços prestados, um reflexo disso é que todas as empresas respondentes possuem, no mínimo, um certificado. Com destaque para os certificados Anvisa, ISO9000 (Gestão da Qualidade) e SASSMAQ (SSMA no Transporte).
- Os certificados ISO28000 (Segurança em SCM) e ISO34000 (Gerenciamento de Risco), não obtiveram respostas. Outros dados qualitativos de espectro mais amplo, foram também foco da pesquisa e trazem revelações fundamentais.



Nesse estudo, buscou-se expandir o espectro da pesquisa, trazendo com maior especificidade e amplitude, dados e informações preciosas para os atuais *players*, para os interessados em investir no setor, e para os demais *stakeholders*.

A seguir, de forma resumida, já que a Pesquisa Completa se encontra disponível no site da entidade, seguem alguns dados da pesquisa.



“A busca pela valorização institucional do papel do operador logístico encontra abrigo nas principais economias mundiais”

Paulo Resende – PhD, Professor e Coordenador do Núcleo de Logística, Supply Chain e Infraestrutura da FDC – Fundação Dom Cabral

Avaliação da Legislação Vigente:

- As empresas respondentes avaliaram mal e com elevada preocupação a legislação vigente, demonstrando insatisfação com a mesma. Avaliaram 43% como Razoável e 30% como Ruim.
- A avaliação “Muito Bom” não recebeu respostas!
- Avaliação de Políticas Fiscais, Tributárias e Trabalhistas:
- As Políticas Fiscais, Tributárias e Trabalhistas sofreram elevadas críticas pelos respondentes da pesquisa, e 58% destes avaliaram como Péssima.
- A pesquisa comprova que os pontos acima são importantes desafios a serem superados também por este segmento.

Causas da Terceirização no Setor:

- O setor é uma atividade objeto de terceirização de serviços dos embarcadores (Indústria, Agroindústria e Comércio em Geral). Como detentor de poucos ativos e provedor de soluções logísticas em largo espectro, os operadores logísticos são relevantes subcontratantes.

- As principais causas da terceirização estão atreladas à atividade fim das empresas, uma vez que 20% opta pela flexibilização nas operações, 17% em função dos encargos trabalhistas e 16% preza pela qualidade dos serviços prestados.

Porcentagem da ROB Investida em Headcount CLT:

- Aproximadamente 80% das empresas reinvestem de 1% a 30% da ROB em seus funcionários, o que comprova a preocupação constante com o Desenvolvimento do Capital Humano.

Porcentagem da ROB Investida em Headcount Terceiros:

- Em contrapartida, 76% das empresas respondentes investem até 10% em colaboradores terceirizados.

Porcentagem da ROB Paga em Impostos:

- A alta carga tributária incidente no segmento é muito impactante, tratando-se de empresas de serviços. Um 75% das empresas respondentes pagaram até 20% de sua ROB em impostos.
- Principais Tributos Incidentes na operação: ICMS, PIS, COFINS, IRPJ,CSLL e ISS.

Porcentagem da ROB Paga em Encargos Trabalhistas:

- Pode-se afirmar que 70% das empresas pagaram até 10% de sua ROB em Encargos Trabalhistas.
- Principais Encargos incidentes: INSS e FGTS.

Porcentagem da ROB Investida em OPEX:

- Aproximadamente 85% das empresas respondentes, investiram até 20% em OPEX.
- Do total, mais de 50 empresas investiram até 10% de sua ROB em OPEX.

Porcentagem da ROB Investida em CAPEX:

- Aproximadamente 90% das empresas respondentes, investiram até 20% em CAPEX.
- Do total, mais de 50 empresas investiram até 10% de sua ROB em CAPEX.

Áreas de Investimento:

- O principal foco de investimento é para aumentar a área de armazenagem, uma vez que 20% das empresas demonstraram este destino ao investimento.
- Em seguida vieram a modernização de instalações e infraestrutura e em inovação tecnológica (máquinas, equipamentos e *software*), ambas com 15%.

Valuation de Carga Transportada:

- As empresas respondentes comprovam o alto valor agregado de suas cargas transportadas, uma vez que 42% transportaram cargas que somadas são avaliadas em mais de R\$2 Bilhões de reais. Segurança, portanto, também é *core* para os operadores logísticos.



“Os operadores logísticos devem, portanto, ser reconhecidos como capazes de coordenar redes complexas através do fornecimento de uma variedade de atividades logísticas”

Carlos Cesar Meireles
Presidente Executivo da ABOL

Entraves e Dificuldades Enfrentadas:

- As Principais Dificuldades encontradas pelos operadores logísticos, são:
 - Carga tributária (87,88%).
 - Altos Custos Diretos (78,79%).
 - Infraestrutura deficiente em todos os modais (72,73%).

Impacto Sobre o Frete:

- Os maiores impactos sobre o preço do frete relatados pelos respondentes são o preço dos combustíveis e o roubo de carga, que oneram a prestação do serviço.

O Que Tem Sido Feito para Reduzir os Custos Logísticos:

- A Terceirização de frota e serviços logísticos é novamente destaque entre os respondentes, de forma que pode ser considerada um diferencial competitivo destas empresas, uma vez que a regionalidade influencia diretamente neste quesito.

A Greve dos Caminhoneiros e o Impacto da Tabela de Frete Mínimo:

- As empresas respondentes afirmaram que a Tabela de Frete Mínimo será maléfica para o setor, uma vez que pode vir a onerar a terceirização dos serviços logísticos.
- Isso pode levar a aquisição de veículos pelos operadores logísticos e embarcadores.

Conclusões

O estudo traz as questões cruciais não só para o setor como para o país.

Revela o quanto o anacronismo da infraestrutura viária impacta na eficiência e eficácia operacional, ratificando que se faz *mister* a retomada do investimento na logística do país, quer seja em rodovias, ferrovias, portos, aeroportos, retroportos, hidrovias, entroncamentos viários, acessos urbanos etc.

Enfatiza ainda, de modo claro, o quanto a carga tributária e a complexidade fiscal são maléficas para a prestação de serviços

logísticos. A reforma tributária e fiscal para o país significa fator crítico de sucesso para a retomada do desenvolvimento.

O estudo ainda evidencia que o roubo de cargas é um verdadeiro óbice ao crescimento sustentado da atividade. A segurança é, portanto, um dos pontos fundamentais a serem tratados pelo próximo governante.

Mostra, outrossim, que decisões equivocadas tomadas pelo governo impactam de plano a atividade econômica, exemplificando com clareza, o grande equívoco que foi o tabelamento de frete, com fixação de preços mínimos. Além da inconstitucionalidade do ato, fere, frontalmente, a lei de livre mercado!

Por outro lado, o estudo mostra dados alvissareiros, demonstrando o comprometimento do setor com a excelência operacional, com a operação segura a baixo custo para o embarcador. Deixa, de forma clara, o quanto se investe no desenvolvimento do capital humano, em áreas operacionais, em equipamentos (*hardware*), em sistemas (*software*), em inovação tecnológica.

Os operadores logísticos no mundo, e no Brasil também, são faróis em inovação e estão na vanguarda dos mercados.

A ABOL, regozijada em prestar mais um relevante serviço ao mercado, aproveita para enfatizar seu denodo em enfrentar questões que significam claros ofensores ao setor, como as tratativas para equacionar a tabela de fretes mínimos, o regramento do setor em áreas estratégicas como a vigilância sanitária, dentre outros ambientes reguladores, anuentes e intervenientes da atividade.

Para o próximo ano, entre os desafios da agenda ABOL, está a tramitação de projeto de lei que venha reconhecer o operador logístico como atividade econômica regular, buscando atualizar o regramento da armazenagem, dado ser o decreto original, de 1903.

Deve-se ainda, buscar a implantação da NPQ-OL – Norma de Pré-Qualificação do Operador Logístico, para que melhor se veja contabilizado o universo do mercado, e a formulação do *Selo de Qualidade e Compliance ABOL*, visando oferecer ao mercado um plantel de empresas com elevado grau de qualidade e responsabilidade em largo espectro.

A razão de ser do operador logístico, é agregar ganhos de eficiência na operação de seus clientes. Tais ganhos de eficiência são responsáveis por reduções de custos e consequentemente aumento nos níveis de rentabilidade dos embarcadores. No limite, este é o valor que o operador logístico retorna à economia do País. ■

(*) Por Paulo Resende, PhD, Professor e Coordenador do Núcleo de Logística, Supply Chain e Infraestrutura da FDC – Fundação Dom Cabral e Carlos Cesar Meireles Vieira Filho, MSc, Presidente Executivo da ABOL – Associação Brasileira de Operadores Logísticos, Diretor do Deinfra/FIESP, Vice-presidente da ALALOG – Associação Latinoamericana de Logística e Membro da Seção VII da CNT – Confederação Nacional do Transporte.