

Vol 6 Issue 8 May 2017

ISSN No : 2249-894X

*Monthly Multidisciplinary
Research Journal*

*Review Of
Research Journal*

Chief Editors

Ashok Yakkaldevi
A R Burla College, India

Ecaterina Patrascu
Spiru Haret University, Bucharest

Kamani Perera
Regional Centre For Strategic Studies,
Sri Lanka

Review Of Research Journal is a multidisciplinary research journal, published monthly in English, Hindi & Marathi Language. All research papers submitted to the journal will be double - blind peer reviewed referred by members of the editorial Board readers will include investigator in universities, research institutes government and industry with research interest in the general subjects.

Regional Editor

Manichander Thammishetty
Ph.d Research Scholar, Faculty of Education IASE, Osmania University, Hyderabad.

Advisory Board

Kamani Perera Regional Centre For Strategic Studies, Sri Lanka	Delia Serbescu Spiru Haret University, Bucharest, Romania	Mabel Miao Center for China and Globalization, China
Ecaterina Patrascu Spiru Haret University, Bucharest	Xiaohua Yang University of San Francisco, San Francisco	Ruth Wolf University Walla, Israel
Fabricio Moraes de Almeida Federal University of Rondonia, Brazil	Karina Xavier Massachusetts Institute of Technology (MIT), USA	Jie Hao University of Sydney, Australia
Anna Maria Constantinovici AL. I. Cuza University, Romania	May Hongmei Gao Kennesaw State University, USA	Pei-Shan Kao Andrea University of Essex, United Kingdom
Romona Mihaila Spiru Haret University, Romania	Marc Fetscherin Rollins College, USA	Loredana Bosca Spiru Haret University, Romania
	Liu Chen Beijing Foreign Studies University, China	Ilie Pinteau Spiru Haret University, Romania
Mahdi Moharrampour Islamic Azad University buinzahra Branch, Qazvin, Iran	Nimita Khanna Director, Isara Institute of Management, New Delhi	Govind P. Shinde Bharati Vidyapeeth School of Distance Education Center, Navi Mumbai
Titus Pop PhD, Partium Christian University, Oradea, Romania	Salve R. N. Department of Sociology, Shivaji University, Kolhapur	Sonal Singh Vikram University, Ujjain
J. K. VIJAYAKUMAR King Abdullah University of Science & Technology, Saudi Arabia.	P. Malyadri Government Degree College, Tandur, A.P.	Jayashree Patil-Dake MBA Department of Badruka College Commerce and Arts Post Graduate Centre (BCCAPGC), Kachiguda, Hyderabad
George - Calin SERITAN Postdoctoral Researcher Faculty of Philosophy and Socio-Political Sciences Al. I. Cuza University, Iasi	S. D. Sindkhedkar PSGVP Mandal's Arts, Science and Commerce College, Shahada [M.S.]	Maj. Dr. S. Bakhtiar Choudhary Director, Hyderabad AP India.
REZA KAFIPOUR Shiraz University of Medical Sciences Shiraz, Iran	Anurag Misra DBS College, Kanpur	AR. SARAVANAKUMARALAGAPPA UNIVERSITY, KARAIKUDI, TN
Rajendra Shendge Director, B.C.U.D. Solapur University, Solapur	C. D. Balaji Panimalar Engineering College, Chennai	V.MAHALAKSHMI Dean, Panimalar Engineering College
	Bhavana vivek patole PhD, Elphinstone college mumbai-32	S.KANNAN Ph.D , Annamalai University
	Awadhesh Kumar Shirotriya Secretary, Play India Play (Trust), Meerut (U.P.)	Kanwar Dinesh Singh Dept.English, Government Postgraduate College , solan

More.....



REGULAMENTAÇÃO PROFISSIONAL DOS OPERADORES LOGÍSTICOS: UMA PERSPECTIVA A PARTIR DOS ESTUDOS ORGANIZACIONAIS (Professional regulation of logistics operators: A perspective from Organizational Studies)

Carlos Augusto Matos de Carvalho¹, Bruno Duarte de Oliveira²,

Lenice Ypiranga Benevides de Araújo Vieira Sá³,

Marcelo de Souza Ramos⁴ and Alexandre Pirangy de Souza⁵

1Mestre em economia (UFRGS), professor (UFRR) e doutorando em administração (CEPEAD/UFMG)

2Mestre em engenharia de produção (UFAM), professor (UFAM) e doutorando em administração (CEPEAD/UFMG)

3Mestre em Ciências Sociais em Desenvolvimento, Agricultura e Sociedade (UFRRJ), professora (UFAM) e doutorando em administração (CEPEAD/UFMG)

4Mestre em engenharia de produção (UFAM), professor (UFAM) e doutorando em administração (CEPEAD/UFMG)

5Mestre em Engenharia de Produção (UFAM), professor da UFAM e doutorando em administração (CEPEAD/UFMG)

PALAVRAS-CHAVE: OLS; Regulamentação Profissional; Logística; Estudos Organizacionais.

ABSTRACT

This article intends to show, in the light of organizational studies, how the professional regulation of Logistic Operators (OLs) has developed in Brazil. The unit of analysis used is the organizational one, because it verifies how the process of structuring and institutionalization of the sector contributes to the professional regulation of the OLs, because as a computational process, the structuration theory combines the motivation, intentionality and rationality with factors associated with social systems institutional. Thus, the creation of ABOL - Brazilian Association of Logistics Operators constitutes an important step towards the recognition and formal regulation of the economic activity of the OLs in the National Classification of Economic Activities - CNAE,

with ways to receive the line with ABOL's respective codifications in the institutionalization Brazilian Nomenclature of process. The design of the Services (NBS). The discussions present article has a based on writings developed descriptive character, by authors on logistics, inasmuch as it privileges the logistics service providers, OLs, characterization, on the one socioeconomic aspects of the hand, the OLs as an economic sector and organizational activity, in the context of a studies, whose theories are in structure of relationships



between them and with government agencies and other activities of the economy and, on the other hand, the theoretical references cited. As a data collection strategy, documentary research used, extracting from books, interviews and articles published in periodicals and scientific events information that converged on the process of creating ABOL and on the professional regulation of the OLs, in addition to the organizational theories that contributed to the better understanding of the event. The temporal perspective of analysis was longitudinal, with the data collection in interviews given and matters in virtual magazines, as well as communications in the institutional electronic portals, covering a period of 05 years, from 2012 to 2016. In order to develop the thematized discussion, this article begins by presenting what are the OLs and some data that configure this economic sector, through the main arguments of the proponents of professionalization and regulation of the OLs in Brazil. Also notable is the history of ABOL, since its inception. At the end, the main considerations about the text are presented, which brings the reflection that to make decisions becomes important, above all, knowledge of the underlying issues, especially on who decides, who instructs the representatives, what time is necessary, how the discussions and persuasion are articulated, and what are the fundamentals necessary for the development of the project.

KEY-WORDS: LOs; Professional Regulation; Logistics; Organizational Studies.

INTRODUÇÃO

O Art. 175 da Constituição da República Federativa do Brasil de 1988, tratou de incumbir ao poder público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre por via licitatória, a prestação de serviços públicos por intermédio do setor privado. Desde então, as atividades logísticas no Brasil vêm traçando um rumo bastante significativo, colocando o país, de modo definitivo, em rota de desenvolvimento, assumindo caráter modernizante, inovador e catalizador para a atividade econômica brasileira em um novo contexto mundial. Também, e ainda mais, com a evolução do mercado a partir da estabilização da economia após o Plano Real em 1994.

A partir de então, o Operador Logístico (OL) ou Prestador de Serviços Logísticos (PSL), passou a receber muita atenção das empresas, como uma orientação competitiva ao Mercado tomador e prestador de serviços logísticos, por se tratar de uma atividade relativamente nova no Brasil, principal e simultaneamente em três atividades básicas: controle de estoque, armazenagem e gestão de transportes (CALAZANS e BARROS, 2002). Aqui vale ressaltar que por armazenagem se entende a armazenagem em geral ou alfandegada e a gestão de transportes em qualquer dos seus modais, independentemente de ser contrato multimodal ou intermodal.

Brasil ostenta uma legislação trabalhista e tributária complexas, além de uma infraestrutura de transporte e de comunicação insuficientes para um país de grandeza continental, exigindo uma profissionalização maior para o setor logístico. As atividades dos operadores logísticos, oferecem uma gama de serviços cada vez mais sofisticados, tornando-se, portanto, ainda mais fundamentais para o desenvolvimento e aumento da competitividade do país. Conquanto essas atividades estejam submetidas a regulamentações de diversos ministérios, agências, secretarias de estado, entre outros órgãos governamentais, os Operadores Logísticos não são regulamentados como profissão no Brasil, e também, ainda são pouco compreendidos pelo próprio setor, mesmo que, notadamente, sejam empregadores intensivos de mão de obra, geradores de renda, sendo essenciais aos mais diversos setores econômicos.

Segundo a ABOL (2016) a fragilidade dos marcos regulatórios, geram maior insegurança jurídica aos investidores privados tanto locais quanto internacionais, freando o processo de concessões dos serviços essenciais. Nesse particular, se encontram os Operadores Logísticos, que padecem de uma regulamentação profissional, amparada pela Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE) e a codificação na Nomenclatura Brasileira de Serviços (NBS).

AFINAL, O QUE SÃO OPERADORES LOGÍSTICOS?

A literatura já definiu o que são Operadores Logísticos (OLs) ou Prestador de Serviços Logísticos (PSL). Os autores atuais da temática logística, em grande maioria, reservam uma atenção à definição, características e

competências ligadas ao gerenciamento das atividades dos Operadores Logísticos, o que contribui, sobremaneira, para a sua possível regularização profissional na Classificação Nacional de Atividade Econômica (CNAE).

Antes, contudo, é conveniente que discutir sobre o que é logística, como área de atuação dos Operadores Logísticos.

A logística busca racionalizar os fluxos de materiais, informações e pessoas simultaneamente, porquanto especializada, propiciando vantagens comparativas de eficiência para todos, em redução de tempos e otimização da economia. Numa perspectiva mais detalhada diz Christopher (2002), que a logística é o processo de gerenciar estrategicamente a aquisição, movimentação e armazenagem de materiais, peças e produtos acabados (e os fluxos de informações correlatas) através da organização e seus canais de marketing, de modo a poder maximizar as lucratividades presente e futura através do atendimento dos pedidos a baixo custo. Esses pensamentos convergem para o que argumentam Bowersox e Closs (2001), de que o que faz a logística contemporânea interessante é o desafio de tornar os resultados combinados da integração interna e externa numa das competências centrais da empresa.

Bowersox e Closs (2001) enfatizam que a vantagem logística é alcançada com a integração de operações como transporte, armazenagem, manuseio de materiais, estoque e informação. Essa abordagem integrada deve incorporar clientes e fornecedores para obter um bom desempenho no atual ambiente competitivo. E acrescentam que a competência logística está relacionada com a capacitação de uma empresa em fornecer ao cliente um serviço competitivamente superior ao menor custo possível.

Nesse contexto, de acordo com Chopra e Meindl (2003), as organizações têm a preocupação de atingir o importante alinhamento estratégico entre as estratégias competitivas e da cadeia de suprimentos. E a orientação para o Mercado está no centro da teoria e da prática de administração, sendo condição fundamental para a estratégia, no mínimo, competitiva da empresa. (DAY, 1983). Destarte, o estabelecimento de competências globais da logística, como defende Dawe (1998), devem ser considerado em níveis: I – competências funcionais em atividades do subprocesso da logística; II – competências decorrentes da integração logística com os processos internos e com o gerenciamento da matéria-prima, da produção e do gerenciamento da demanda; e, III – competências na cadeia de abastecimento, gerenciando o compartilhamento das atividades logísticas com os membros dos diversos canais e os fornecedores de serviço externos.

A logística, portanto, se caracteriza como um novo campo de gestão integrada, comparativamente com as tradicionais finanças, marketing e produção. As empresas têm se engajado continuamente nas atividades de movimentação e armazenamento (BALLOU, 2001).

Diante das exigências do setor logístico, a profissionalização requerida transforma os OLs numa espécie de articulador do fluxo simultâneo de materiais, informações e pessoas na cadeia produtiva, e em especial na cadeia de suprimentos. A indústria de provedores de serviços logísticos no Brasil é bastante recente, tendo começado a ganhar vulto apenas em 1994, com base na estabilização econômica propiciada pelo Plano Real (FLEURY; et al., 2003).

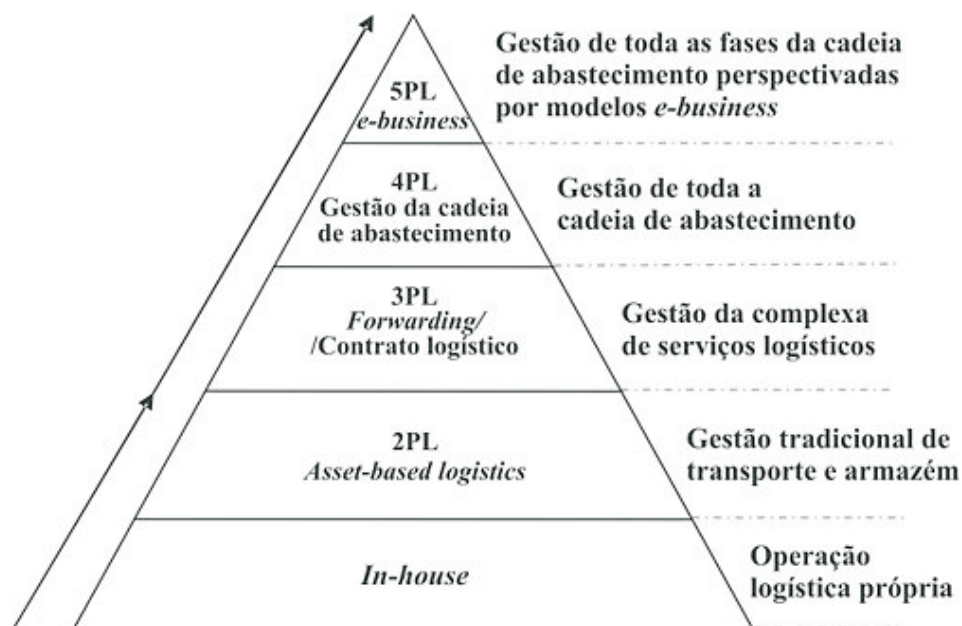
Operador Logístico, assim, é um prestador de serviços logísticos que tenha competências reconhecidas em atividades logísticas, desempenhando funções que englobem todos os processos logísticos ou apenas parte deles (NOVAES, 2007). Para a ABOL (2016), o Operador Logístico (OL) é a pessoa jurídica capacitada a prestar, através de um ou mais contratos, por meios próprios ou por intermédio de terceiros, os serviços de transporte, armazenagem e gestão de estoque. E para Rodrigues (2000), os operadores logísticos são corretores de cargas, empresas de armazenagem ou qualquer outro agente econômico que decida consolidar cargas de diversos embarcadores e negocie com os transportadores fretes menores do que os que seriam obtidos individualmente pelos embarcadores.

Sob o ponto de vista dos tipos de serviços prestados, os prestadores de serviços logísticos podem ser classificados em dois grandes grupos básicos: os especialistas operacionais e os integradores (BERGLUND; et al., 1999). Já Bowersox; et al. (2014), diz que os dois prestadores de serviços logísticos são os especialistas em transporte e depósito. Essas tipologias são pontos de vista distintos dos autores, inclusive não carece maiores

detalhamentos agora. O que mais interessa é que o Operador Logístico seja capaz de prover uma solução logística completa, uma vez que abrange uma gama de serviços planejados e gerenciados de forma integrada.

A figura 1 mostra melhor os diferentes tipos de Operadores Logísticos.

Figura 1 - Diferentes Tipos de Operadores Logísticos



Fonte: Carvalho e Encantado (2006).

Poucas empresas, com mais razão ainda no Brasil, têm capacidade para dar um suporte global e integral para seus clientes e que contemplem a avaliação, o desenho, a criação, a implantação e a operação do serviço logístico.

Desse modo, a terceirização logística exige adaptação cultural e muita capacitação. E o ambiente competitivo, por sua vez, obrigará os Operadores Logísticos a buscar maior escala na operação, como forma de melhorar as margens (VELOCE LOGÍSTICA, 2013).

ASAGA PELA BENDITA REGULAMENTAÇÃO DOS OLS

Algumas empresas se autodenominam operadores logísticos, embora não estejam adequadamente orientadas para as reais atividades de Operadores Logísticos (OLS), do ponto de vista estratégico de negócios.

Os Operadores Logísticos têm um grau de responsabilidade muito alto e podem ser “culpabilizadas” por erros, omissão, negligência, imprudência, multas aos clientes, atrasos, quebra de contrato e incidentes no transporte de cargas, que podem incorrer em ações indenizatórias ou ações regressivas das empresas de seguros.

Outras empresas como companhias aéreas, ferroviárias, marítimas, armazéns também podem litigar contra. Inclusive, os OLS podem receber fiscalizações e sanções de órgãos governamentais (receitas, polícias, de controle sanitário, do meio ambiente, de pesos e medidas, dentre outros), inclusive por ilícitos cometidos por outrem.

Tudo isso, exige que os Operadores Logísticos busquem a diferenciação perante seu público-alvo, na busca de maior competitividade, para acompanhar as inovações tecnológicas, a maior agilidade das informações, a inserção volumosa de novos produtos no mercado (com redução de ciclo de vida da mercadoria) e o risco de obsolescência dos estoques.

Os OLS deixam o papel de terceirizados de mão-de-obra operacional, absorvendo funções mais

sofisticadas da logística como a gestão de informação, estoques, armazenamento e movimentação, prazos e validades de materiais, pedidos de distribuição, rastreamento de processos e de frotas distribuição, além de atentar para aspectos legais, normativos, riscos inerentes ao manuseio de natureza diversa quanto ao impacto ao meio ambiente, ao risco ocupacional, dentre outros.

A tabela 1, na continuidade, procura estabelecer um comparativo entre as principais características de um operador logístico integrado com as de um prestador de serviços especializados.

Tabela 1 – Comparação das características dos Operadores Logísticos com Prestadores de Serviços Logísticos Tradicionais.

Prestador de Serviços Tradicionais	Operador Logístico Integrado
<ul style="list-style-type: none"> Oferece Serviços Genéricos – Commodities 	<ul style="list-style-type: none"> Oferece Serviços Sob Medida - Personalizados
<ul style="list-style-type: none"> Tende a se concentrar numa única atividade logística: transporte, ou estoque, ou armazenagem 	<ul style="list-style-type: none"> Oferece múltiplas atividades de forma integrada: transporte, estoque, armazenagem
<ul style="list-style-type: none"> O objetivo da empresa contratante do serviço é a minimização do custo específico da atividade contratada 	<ul style="list-style-type: none"> Objetivo da empresa contratante é reduzir os custos totais da logística, melhorar os serviços, e aumentar a flexibilidade
<ul style="list-style-type: none"> Contratos de Serviços tendem a ser de curto a médio prazos (6 meses a 1 ano) 	<ul style="list-style-type: none"> Contratos de Serviços tendem a ser de longo prazo (5 a 10 anos)
<ul style="list-style-type: none"> Know-How tende a ser limitado e especializado (transporte, armazenagem, etc. 	<ul style="list-style-type: none"> Possui ampla capacitação de análise e planejamento logístico, assim como de operação
<ul style="list-style-type: none"> Negociações para os contratos tendem a ser rápidas (semanas) e num nível operacional 	<ul style="list-style-type: none"> Negociações para contrato tendem a ser longas (meses) e num alto nível gerencial

Fonte: Fleury (2000)

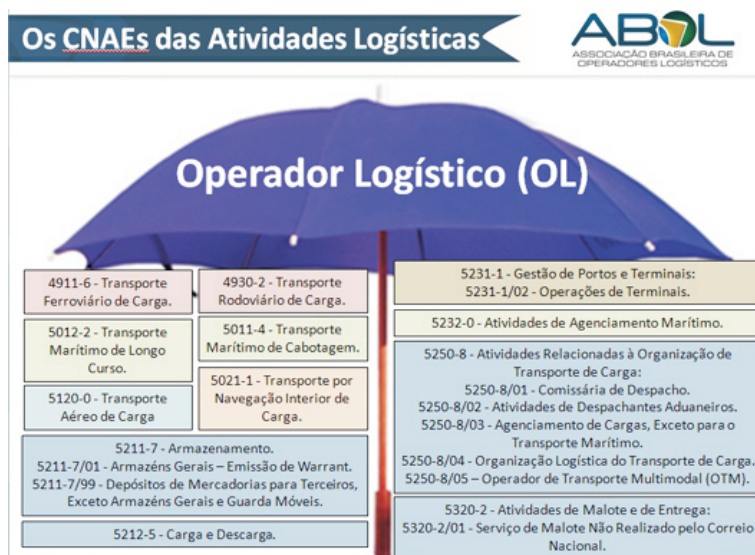
Contudo, a profissionalização dos Operadores Logísticos, do ponto de vista da capacitação e da melhoria da eficiência do setor, por si só, não basta. A falta de segurança jurídica reduz a competitividade, sobretudo no longo prazo, por reduzir o grau de confiabilidade entre o contratante e os Operadores Logísticos.

Continuando no interesse da regulamentação dos Operadores Logísticos, a ABOL contratou os trabalhos da KPMG Consulting, Mattos Filho, Veiga Filho, Marrey Jr. e Quiroga Advogados, com a participação técnica e acadêmica da Fundação Dom Cabral (FDC), para fazerem um diagnóstico sobre o mercado local e mundial no que concerne ao tamanho do setor, receita bruta, geração de postos de trabalho, arrecadação de tributos e encargos, investimentos, estabelecendo parâmetros para a definição do marco regulatório, de boas práticas, normas, certificações dentre outras informações cruciais para os operadores logísticos.

No bojo do estudo, além do Sumário Executivo divulgado em 2015, encontram-se os seguintes volumes: Volume 1: Panorama setorial, contextualização do setor e benchmarkings internacionais; Volume 2: Marco regulatório e análise jurídica; e Volume 3: Aspectos técnico operacionais, normas, boas práticas, certificação e indicadores de desempenho (ABOL, 2016).

A perspectiva de criação da Classificação Nacional de Atividade Econômica (CNAE) e a codificação na Nomenclatura Brasileira de Serviços (NBS) específicas para os OLs, pode mudar a configuração do Quadro 1, pois não há uma classificação exata para Operadores Logísticos. A ideia é a de fortalecer os laços de confiança contratuais nesse setor econômico, propiciando um cenário de bases mais sólida de parcerias e alianças com outros segmentos da economia que necessitem desses serviços logísticos, inclusive na geração de postos de trabalho e renda.

Quadro 1 – Conjunto de atividades logísticas classificadas no Brasil



Fonte: ABOL (2016)

A REGULAMENTAÇÃO DOS OLs: UM OLHAR DOS ESTUDOS ORGANIZACIONAIS

Apesar das dificuldades, segundo o Panorama de Operadores Logísticos e Ferrovias (ILOS, 2013), as 142 principais empresas PSLs que operam no Brasil registraram juntas, em 2011, receita líquida de R\$ 48 bilhões, cerca de 20% maior que no ano anterior. O setor como um todo movimentou mais de R\$ 400 bilhões em gastos logísticos, representando cerca de 10% do PIB nacional, acumulando “estoques de conhecimento”, um “sistema de relevância” e uma “atitude natural” que permite aos Operadores Logísticos tomarem assento no mundo social. Nesse contexto nos ensina Schütz (1979), que a conduta no mundo social é tornada possível graças à aplicação recursiva de “estoques de conhecimento” pragmaticamente orientados, isto é, subordinados a “sistemas de relevância” particulares relacionados às tarefas práticas da vida cotidiana, bem como operantes segundo procedimentos mentais implícitos ou explícitos de tipificação. Graças a estes últimos, as entidades, atos e eventos subjetivamente percebidos no mundo são tacitamente enquadrados em classes ou categorias gerais que remetem a um conjunto indeterminado de experiências pretéritas. A “atitude natural” (SCHÜTZ, 1962), assinala que a crença de que os estoques de conhecimento e orientação que foram pragmaticamente eficientes no passado continuarão a sê-lo no futuro até prova em contrário.

Depreende-se que, se os Operadores Logísticos já atuam nesse setor econômico, mesmo sem a devida regulamentação profissional, e ainda são responsáveis por esses incrementos socioeconômicos, certamente, o reconhecimento formal pretendido virá como um ato de segurança jurídica para os envolvidos no Mercado - tomador e prestador de serviços logísticos.

Nesse caminho, sabedores da necessidade de conformidade ao mercado e aos órgãos reguladores, em 17 de julho de 2012, 16 empresários brasileiros criaram a Associação Brasileira de Operadores Logísticos (ABOL), na busca da regularização profissional dos Operadores Logísticos (OLs) na Classificação Nacional de Atividade Econômica (CNAE), visando a ordenação e regulamentação do setor, como forma de se possibilitar melhor planejamento estratégico, econômico, fiscal, tributário, previdenciário, trabalhista, sindical e securitário das empresas atuantes. Inclusive, buscando referenciais (benchmarking) internacionais dessa atividade (MUNDO LOGÍSTICA, 2014).

Identifica-se, portanto, uma pressão externa e outra interna corporis, caracterizando que os Operadores Logísticos necessitam de uma identidade para se reconhecerem e serem reconhecidos formalmente como atores na cadeia logística e, por outro viés, com a regularização profissional, poderem acessar os direitos e deveres contemplados por qualquer outro ator econômico regular.

Bourdieu (1994), afirma que a história do indivíduo nunca é mais do que certa especificação da história coletiva de seu grupo ou de sua classe, em que se pode ver nos sistemas de disposições individuais variantes estruturais do habitus de grupo ou de classe, sistematicamente organizadas nas próprias diferenças que as separam e onde se exprimem as distinções entre as trajetórias e as posições dentro ou fora da classe. De acordo com Bourdieu (2007), o habitus é um “sistema de disposições socialmente constituídas que, enquanto estruturas estruturadas e estruturantes, constituem o princípio gerador e unificador do conjunto das práticas e das ideologias características de um grupo de agentes”.

Nesse diapasão, a ABOL apresentou em março de 2015 o Sumário Executivo (SE), intitulado “Operadores Logísticos: panorama setorial, marco regulatório e aspectos técnico-operacionais”, que traz informações para todas as empresas do segmento, bem como é um recurso fundamental para a academia e o poder público no maior e melhor conhecimento da atividade. De acordo com a ABOL (2016), o objetivo é de que o maior número possível de pessoas tome conhecimento a respeito da grandeza e da importância que o segmento de Operadores Logísticos ocupa no Brasil. Pelos dados apresentados na Tabela 2, percebe-se a dimensão da atividade econômica. O setor gera mais de 700 mil postos de trabalho (diretos e indiretos), tem receita bruta superior a R\$ 44 bilhões ao ano e arrecada mais de R\$ 9 bilhões entre tributos e encargos, dentre muitos outros números de elevada relevância para a economia nacional (TECNOLOGÍSTICA ONLINE, 2015).

A obtenção de informações seguras das dimensões das atividades dos Operadores Logísticos no Brasil, pode colaborar para a institucionalização como Atividade Econômica junto à CNAE. É nessa perspectiva que a teoria institucional se mostra promissora no estudo das organizações, no sentido de que possa embasar a justificativa de criação da ABOL e a sua saga para a regulamentação profissional e legitimação dos OLs.

Tabela 2 – Dados da dimensão das atividades dos Operadores Logísticos.

Tamanho do mercado de operadores logísticos (2014)	159 empresas
Faturamento total estimado (2013)	R\$ 44,3 bilhões
Faturamento médio anual por empresa (2013)	R\$ 278,6 milhões
Empregos diretos (CLT: 177.521 + Terceiros: 66.031) (2014)	243.552 funcionários
Empregos indiretos (cadeias periféricas) (2014)	466.532 empregos
Total pessoal empregado (empregos diretos + indiretos) (2014)	710.084 pessoas
Tributos recolhidos (2013)	R\$ 7,2 bilhões
Encargos trabalhistas recolhidos (2013)	R\$ 2 bilhões
Investimentos previstos: próximos 3 anos (R\$ 608,2 milhões)	5,7 % do faturamento bruto
Gastos anuais da indústria brasileira: logística integrada (2013)	R\$ 118,4 bilhões

Fonte: KPMG, Mattos Filho, Veiga Filho, Marrey Jr. e Quiroga Advogados e Fundação Dom Cabral (FDC).

Já a teoria institucional, embora em consolidação nos Estudos Organizacionais, pretende explicar os fenômenos organizacionais a partir da compreensão de como as estruturas e ações organizacionais tornam-se legitimadas e quais as suas repercussões. A teoria institucional proporciona importantes contribuições para a gestão das organizações, uma vez que os processos resultam não apenas da ação humana, mas igualmente das interações no contexto cultural e político (FACHIN e MENDONÇA, 2003).

As atividades dos Operadores Logísticos, portanto, ainda que pese a não regulamentação profissional, já apresenta ações generalizadas (objetificação), adquiridas a partir da habitualização, até que se chegue à sedimentação, como o estágio máximo de institucionalização, em que os novos atores desconhecem a origem das tipificações. De acordo com Zucker (1988) esse é um processo chave da institucionalização, pois ele marca o

desprendimento do significado da ação para o indivíduo, pois os membros envolvidos adotam os mesmos procedimentos, classificando e categorizando ações passadas. A perspectiva teórica dela vai além, sob o prisma do novo institucionalismo, pois entende que a organização, como instituição, cria elementos culturais no nível organizacional como reflexo da institucionalização e não causa. Por outro, o contexto, como instituição, é um processo de reprodução ou cópia de fatos sociais do setor em nível organizacional. Assim, a ABOL se configura como um grande articulador que, baseado nos resultados do Sumário Executivo fomenta a vinculação dos Operadores Logísticos a uma cultura própria, institucionalizada, pelo viés da alta especialização e diferenciação dos serviços logísticos que prestam, criando dessa forma uma identidade social que os difere de outros possíveis prestadores de serviços no mercado. A partir de então, os inserindo, um a um, num contexto mais amplo que os caracteriza como setor econômico, com regras definidas, abrangências, direitos e responsabilidades; não apenas como entidade isolada.

E é nessa seara que Giddens (1989) argumenta, quando afirma que a existência de instituições demarca, permite a ação e é condição para as estruturas e práticas sociais (essas possuem a maior extensão espaciotemporal). Ainda assim, ressalta que agência não consiste tão somente na intenção que os indivíduos possuem de realizar as coisas, mas na sua habilidade de fazer tais coisas em primeiro lugar, o que implica poder, posto que toda instituição é condição para as estruturas sociais e para a agência.

A ABOL iniciou saga da busca da regulamentação dos Operadores Logísticos. A ABOL e os OLs são estruturas, portanto, constituídas pela atividade humana e, ao mesmo tempo, veículos desta constituição, o que consolida aspectos de significação e normatização. Nesse sentido, Giddens (1979) ajuda a refletir que os atores e as ações que empreendem, geram uma contínua recriação e reprodução dos contextos sociais que possibilitam suas ações. Aí está criada a ABOL. E logo estarão institucionalizados os Operadores Logísticos de fato e de direito, espera-se!

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os progressos nos transportes, nas comunicações e na indústria do entretenimento transformaram e aproximaram o mundo. E a logística absorveu com muita capacidade essas modificações. E se apresenta, em contrapartida, com um papel fundamental para a expansão desses mesmos mercados e de outros, no sentido de racionalizar os fluxos de materiais, informações e pessoas, simultaneamente, propiciando maiores eficiências e reduções de custos gerais de operação, sobretudo na combinação dos esforços.

De fato, os Operadores Logísticos já têm um estoque de conhecimento suficiente que os fazem experts como prestadores de serviços logísticos no Mercado. Resta, contudo, serem reconhecidos de direito, o que se exigiu a criação da Associação Brasileira de Operadores Logísticos – ABOL, que por sua vez buscou nos estudos do Sumário Executivo a compreensão do setor econômico, para que houvesse, por fim, a propositura da inserção dos OLs na Classificação Nacional de Atividades Econômicas – CNAE, além das respectivas codificações na Nomenclatura Brasileira de Serviços (NBS).

A ABOL, com o Sumário Executivo, buscou como solução selecionar os fatos e informações, segundo pressupostos que os identifique com relevantes para a solução do problema, cujas observações pudessem, por conseguinte, excluir as possibilidades de erro para a regulamentação profissional dos OLs.

Esse estudo poderia se estender pela perspectiva da co-evolução, no tocante à interdependência de análise do ambiente (macro), da população organizacional (meso) e da organização (micro), conquanto se articularam na evolução organizacional em um longo período de tempo (RODRIGUES; CHILD, 2003).

Inicialmente, este artigo buscou entender quem são e como se desenvolveu todo o processo de regulamentação profissional dos Operadores Logísticos no Brasil. Adiante, sob o prisma dos Estudos Organizacionais, procurou identificar teorias que, por algum viés, pudessem explicar como os aspectos institucionais, estruturais e culturais, conjuntamente, estimularam e propiciaram a criação de ABOL e, por decorrência, que justifiquem uma possível regulamentação da atividade econômica, chegando aos objetivos propostos pela pesquisa.

REFERÊNCIAS

1. ABOL - Associação Brasileira de Operadores Logísticos. Disponível em: <http://abolbrasil.org.br/abol/>. Acesso em julho de 2016.
2. BALLOU, R. H. Gerenciamento da cadeia de suprimentos: planejamento, organização e logística empresarial. Porto Alegre: Bookman, 2001.
3. BERGLUND, M.; et al. Third party logistics: is there a future?" The International Journal of Logistics Management, Vol. 10, No. 1, pp. 59-68, 1999.
4. BOURDIEU, P. Os usos sociais da ciência: por uma sociologia clínica do campo científico. São Paulo: Ed. da UNESP, 2004.
5. _____. A distinção: crítica social do julgamento. São Paulo: Edusp; Porto Alegre, RS: Zouk, 2007.
6. BOWERSOX, D. J. e CLOSS, D. J. Logística empresarial: o processo de integração da cadeia de suprimentos. São Paulo: Atlas, 2001.
7. BOWERSOX, D. J.; et al. Gestão logística da cadeia de suprimentos. Porto Alegre: MGH, 2014.
8. BRASIL. Constituição Federal de 1988. Promulgada em 5 de outubro de 1988. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em julho de 2016.
9. CALAZANS, F. e BARROS, F. C., Operadores logísticos: mercado e perfil de empresas, São Paulo: Panorama Setorial Gazeta Mercantil, 2002.
10. CARVALHO, J. C. de e ENCANTADO, L. Logística e negócio eletrônico [Em linha]. Porto: SPI - Sociedade Portuguesa de Inovação, Consultadoria Empresarial e Fomento da Inovação, S.A., 2006.
11. CARGOBR. Disponível em: <http://blog.cargobr.com/multimodal-e-intermodal-tudo-igual-mas-completamente-diferente/>. Acesso em julho de 2016.
12. CHOPRA S. e MEINDL, P. Gerenciamento da cadeia de suprimentos: estratégia, planejamento e operações. São Paulo: Prentice Hall, 2003.
13. CHRISTOPHER, M. Logística e gerenciamento da cadeia de suprimentos. São Paulo: Pioneira Thomson, 2002.
14. DAWE, RICHARD L. Estabelecendo competências logísticas globais. Instituto Fritz de Logística Global, 1998.
15. DAY, G. S. e WENSLEY, R. Marketing theory with a strategic orientation. Journal of Marketing, Vol. 47, p. 79-89, Fall, 1983.
16. ACHIN, R. C. e MENDONÇA, J. R. C. O conceito de profissionalização e da teoria institucional. In: VIEIRA, M. F. e CARVALHO, C. A. (Org.). Organizações, instituições e poder no Brasil. Rio de Janeiro: FGV, 2003.
17. FLEURY, P. F.; et al. Logística e Gerenciamento da cadeia de suprimentos. São Paulo: Ed Atlas, 2003 (Coleção COPPEAD de Administração).
18. GIDDENS, A. A constituição da sociedade. São Paulo: Martins Fontes, 1989.
19. _____. Central Problems in social theory: action, structure and contradiction in social analysis. Berkeley, University of California Press, 1979.
20. ILOS - Instituto de Logística e Supply Chain, Panorama de Operadores Logísticos e Ferrovias (2013). Disponível em http://www.ilos.com.br/ilos_2014/wp-content/uploads/PANORAMAS/PANORAMA_brochura_OPlogisticos.pdf. Acesso em julho de 2016.
21. NOVAES, A. G. Logística e gerenciamento da cadeia de distribuição: estratégia, operação e avaliação. Rio de Janeiro: Elsevier, 2007.
22. REVISTA MUNDOLOGÍSTICA. Disponível em: <http://www.mundologistica.com.br/portal/noticia.jsp?id=1539>. Acesso em julho de 2016.
23. REVISTA TECNOLÓGICA ONLINE. Disponível em: <http://www.tecnologistica.com.br/pesquisa/abol-disponibiliza-estudo-inedito-operadores-logisticos/>. Acesso em julho de 2016.
24. RODRIGUES, P. R. A. Introdução aos sistemas de transporte no Brasil e à logística internacional. São Paulo, Aduaneiras, 2000.
25. RODRIGUES, S.; CHILD, J. Co-evolution in an institutionalized environment. Journal of Management Studies, v. 40, n. 8, p. 2137-62, dez., 2003.
26. SCHÜTZ, A. Fenomenologia e relações sociais. Rio de Janeiro, Zahar, 1979.

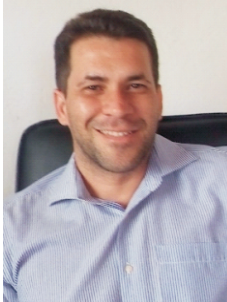
- 27._____. Collected Papers I: the problem of social reality. The Hague, Martinus Nijhoff, 361 p., 1962.
- 28.VELOCE LOGÍSTICA. Disponível em: <http://www.velocelog.com.br/2013/01/01/novas-exigencias-se-impoe-aos-operadores-logisticos/>. Acesso em julho de 2016.
- 29.ZUCKER, L. G. Institutional theories of organization. Annual Review of Sociology, v.13, p.443-464, 1987.
- 30._____. Where do institutional patterns come from? organizations as actors in social systems, in Lynne G. Zucker (ed.), Institutional patterns and organizations: Culture and environment. Cambridge, MA: Ballinger. pp. 23-49, 1988.

CARLOS AUGUSTO MATOS DE CARVALHO



Possui Bacharelado em Administração pela Universidade Federal da Paraíba (1987). Tem Mestrado em Economia pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul (2010 - Capes 5). Está cursando Doutorado em Administração na Universidade Federal de Minas Gerais (Capes 6). Atualmente é Professor Adjunto III da Universidade Federal de Roraima. Tem experiência na área executiva fundiária, acadêmica, de energia, judiciária e de saúde pública. Atua principalmente nos seguintes temas: estratégia, logística, desenvolvimento sustentável, transporte e recursos humanos. Pesquisador bolsista da Capes e Consultor.

BRUNO DUARTE DE OLIVEIRA



Possui graduação em Administração de Empresas pelo Centro Universitário de Ensino Superior do Amazonas e Especialização em Logística Empresarial da mesma universidade. É Mestre em Engenharia da produção pela UFAM. Atualmente é professor assistente da Universidade Federal do Amazonas (UFAM), atuando no ICET - Instituto de Ciências Exatas e Tecnologia.

LENICE YPIRANGA BENEVIDES DE ARAÚJO VIEIRA SÁ



Graduada em Economia pela Universidade Estadual do Rio de Janeiro (1991). Possui Mestrado em Ciências Sociais em Desenvolvimento, Agricultura e Sociedade pela Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (1996), Especialização (Lato Sensu) em Produção em Material Didático para Educação a Distância pela Universidade Federal do Amazonas (2007). Exerceu o cargo de Coordenadora Tecnológica na Plataforma Moodle no Centro de Educação a Distância (CED) na UFAM. Atuou como Coordenadora do Pólo Manaus no Curso de Pós-Graduação em EaD em Gestão da Assistência Farmacêutica da UFSC (Universidade Federal de Santa Catarina). Atualmente é doutoranda em Administração pela Universidade Federal de Minas Gerais.

MARCELO DE SOUZA RAMOS



Possui graduação em Administração pela Universidade Federal do Amazonas (2005) e mestrado em ENGENHARIA DE PRODUÇÃO pela Universidade Federal do Amazonas (2007). Atualmente é professor-assistente da Universidade Federal do Amazonas. Tem experiência na área de Engenharia de Produção, com ênfase em Logística. Concentra suas pesquisas na área de Teoria das Organizações.

ALEXANDRE PIRANGY DE SOUZA, UFMG/UFAM



Possui graduação em Administração pelo Centro Universitário Nilton Lins (1998), pós-graduações em nível de especialização em Marketing Empresarial (2000), em nível de mestrado em Engenharia de Produção pela Universidade Federal do Amazonas (2005). É Professor Assistente I na UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAZONAS - UFAM, lotado na Faculdade de Estudos Sociais - FES/ Departamento de Administração - DA e atualmente doutorando em Administração pelo Centro de Pós-Graduação e Pesquisas em Administração - CEPEAD da Universidade Federal de Minas Gerais - UFMG.

Publish Research Article

International Level Multidisciplinary Research Journal For All Subjects

Dear Sir/Mam,

We invite unpublished Research Paper, Summary of Research Project, Theses, Books and Books Review for publication, you will be pleased to know that our journals are

Associated and Indexed, India

- ★ Directory Of Research Journal Indexing
- ★ International Scientific Journal Consortium Scientific
- ★ OPEN J-GATE

Associated and Indexed, USA

- DOAJ
- EBSCO
- Crossref DOI
- Index Copernicus
- Publication Index
- Academic Journal Database
- Contemporary Research Index
- Academic Paper Database
- Digital Journals Database
- Current Index to Scholarly Journals
- Elite Scientific Journal Archive
- Directory Of Academic Resources
- Scholar Journal Index
- Recent Science Index
- Scientific Resources Database

Review Of Research Journal
258/34 Raviwar Peth Solapur-413005, Maharashtra
Contact-9595359435
E-Mail-ayisrj@yahoo.in/ayisrj2011@gmail.com
Website : www.ror.isrj.org