



BUSINESS&MARKETINGSCHOOL

Klara Suzan Backes - klara.backes@esic.edu.br
Nicolas dos Santos Ramos - nicolas.sr@esic.edu.br
Rodolfo Gustavo Hirt Filho - rodolfo.filho@esic.edu.br

**A DESCRIÇÃO DO FUNCIONAMENTO DA LOGÍSTICA DE TRANSPORTE EM
FILIAIS DE UMA MULTINACIONAL**

**CURITIBA
2024**

KLARA SUZAN BACKES
NICOLAS DOS SANTOS RAMOS
RODOLFO GUSTAVO HIRT FILHO

**A DESCRIÇÃO DO FUNCIONAMENTO DA LOGÍSTICA DE TRANSPORTE EM
FILIAIS DE UMA MULTINACIONAL**

Artigo apresentado ao curso de Negócios Internacionais da Faculdade ESIC - Business & Marketing School como requisito parcial para obtenção do título de bacharel.
Orientador: prof. Lauro Igor Metz

**CURITIBA
2024**

LISTA DE TABELAS

TABELA 1: RELAÇÃO FILIAIS X GRUPO DE NEGÓCIO DA FAURECIA.....	13
---	----

SUMÁRIO

RESUMO:	5
ABSTRACT:	5
1. INTRODUÇÃO	5
2. METODOLOGIA	6
3. REFERENCIAL TEÓRICO	7
4. A LOGÍSTICA NA ÁREA DE TRANSPORTE	8
5. PESQUISAS NA ÁREA DE LOGÍSTICA DE TRANSPORTE	10
6. CARACTERIZAÇÃO DA EMPRESA	11
6.1 A FAURECIA NA AMÉRICA DO SUL	12
6.2 A LOGÍSTICA DE TRANSPORTE NAS FILIAIS LATINAS.....	13
REFERÊNCIAS	16
ANEXOS	19

A DESCRIÇÃO DO FUNCIONAMENTO DA LOGÍSTICA DE TRANSPORTE EM FILIAIS DE UMA MULTINACIONAL

BACKES, Klara Suzan,
RAMOS, Nicolas dos Santos,
FILHO, Rodolfo Gustavo Hirt.

RESUMO:

ABSTRACT:

1. INTRODUÇÃO

A racionalização dos recursos entre filiais de uma empresa tem como consequência ganhos que podem ser expressos por uma maior qualificação do serviço prestado, pela redução de custos operacionais, pela diminuição da emissão de poluentes e pela interferência de tráfegos. A investigação tem como problema: verificar como ocorre o processo de transporte das filiais da multinacional Forvia na América Latina. O objetivo geral da pesquisa é descrever o funcionamento do transporte logístico nas filiais da Faurecia da América do Sul. Os objetivos específicos são: Identificar as características relacionadas ao transporte logístico das filiais da América do Sul da Faurecia; Apresentar os tipos de negócios de cada filial da América do Sul da Faurecia; Explicar os diferentes modais utilizados nas operações de transporte da Faurecia na América do Sul. Teoricamente o trabalho segue os preceitos de Ballou (2006, 2009, 1978), autor que trata da relevância do processo logístico na área de gestão empresarial e Bowersox e Closs (2001), pesquisadores da área de transporte que buscam em seus estudos minimizar tipos de custos, despesas de perdas e danos e atender as expectativas de clientes com relação às coletas e entregas das cargas. A pesquisa justifica-se por propiciar o entendimento de

fundamentos teóricos relacionados à logística de transporte e apresentar o funcionamento das operações de logística de transporte nas filiais de uma multinacional.

Este artigo está organizado em seis seções principais e duas subseções. A primeira é a introdução. A segunda detalha a metodologia que será utilizada. A terceira seção, que aborda o referencial teórico, discute temas como logística, gestão e tomada de decisões relacionadas à logística de transportes. A quarta seção discute sobre a área de transportes, métodos de distribuição e como a eficácia nesta área beneficia as empresas. Na quinta seção, aborda-se investigações relacionadas à logística de transporte que têm conexão com o tema em análise. Na última seção, apresentamos a empresa que servirá como estudo de caso e nas duas subseções descrevemos o funcionamento de seu setor de logística e a presença de suas filiais na América Latina.

2. METODOLOGIA

A investigação limita-se em descrever processos logísticos de transporte adotados a partir de 2017 das filiais da Faurecia da América do Sul. Classificada como descritiva qualitativa está sendo desenvolvida in loco na filial do grupo francês Faurecia Automotive da cidade de São José dos Pinhais no estado do Paraná. A pesquisa qualitativa não requer a produção de resultados por procedimentos estatísticos ou de outros meios de quantificação, porém a compreensão dos fenômenos é construída por meio da imersão dos pesquisadores no contexto investigado (Corbin; Strauss, 2008). O enfoque qualitativo trabalha com descrições detalhadas dos contextos de uma situação estabelecendo inferências de princípios gerais para particulares (Fernandes; Gomes, 2003). O método descritivo tem como objetivo descrever e analisar relações, ou seja, tomar conhecimento do que, com quem e qual a intensidade de determinado fenômeno (Fernandes; Gomes, 2003). A investigação trata-se de um estudo de caso, que utiliza como técnicas investigativas a pesquisa documental e a entrevista semi-estruturada. A pesquisa documental torna-se relevante para o entendimento da operação da logística de transporte da instituição pesquisada e foi utilizada já que “A análise documental busca identificar informações factuais nos documentos a partir de questões e hipóteses de interesse” (Caulley apud Lüdke e André, 1986, p. 38). Tal procedimento apresenta a vantagem de que os

documentos constituem uma fonte rica e estável de dados (Fernandes; Gomes, 2003). O procedimento da entrevista complementa a análise documental já que permite a inclusão de tópicos a partir da fala do entrevistado (Bauer e Gaskell apud Batista e Domingos, 2017). Optou-se em realizar a entrevista com colaboradores que realizam e gerenciam o operacional para confrontar com os documentos encontrados e validar o estudo de caso.

3. REFERENCIAL TEÓRICO

No passado remoto entendia-se a logística apenas como a área responsável pelo transporte de alimentos, armamentos e munições para tropas, atualmente, está relacionada com o controle dos processos gerenciais (Marinho, Silva, Ayres, 2019). Ela é definida pelo Council of Logistics Management (2013) como a parte da gestão da cadeia de abastecimento responsável pelo planejamento, implementação e controle de produtos. A logística integra a economia mundial ao fazer relações a respeito do fluxo de produtos e serviços voltados para o transporte, estoque e comunicação (Ballou, 2010).

“a logística pode ser entendida como a ligação entre produtores e consumidores, ou vice-versa, que se utilizam de recursos e atividades para planejar, implementar, controlar e assegurar, de modo eficiente, o fluxo e armazenagem de produtos e serviços desde o ponto de origem até o ponto de consumo, sendo uma função essencial para qualquer negócio” (Asai, 2019, p.15)

Com a logística é possível obter vantagens competitivas, seja utilizando tecnologia da informação para monitorar em tempo real o deslocamento de cargas e corrigir falhas ou, apresentando um baixo tempo de resposta ao cliente.

“A logística refere-se à responsabilidade de projetar e administrar sistemas para controlar o transporte e a localização geográfica dos estoques de matérias-primas, de produtos em processo e acabados pelo menor custo total” (Bowersox et al, 2014, p. 32).

A logística divide-se em atividades primárias e secundárias, a primeira refere-se ao transporte de cargas, manutenção de estoques e ao processamento de pedidos, e a segunda, relacionada com a armazenagem, manuseio de materiais, embalagens, programação de produtos, e manutenção de informação (Ballou, 2009). De modo geral, ela é responsável pela sincronia das operações relacionadas à movimentação

de materiais, planejamento, controle de produção, armazenagem, expedição, distribuição física, transporte e sistemas de operações (Ballou, 2006).

Em relação ao transporte, Bowersox e Closs (2001, p. 279) afirmam que essa operação apresenta duas funções principais, a primeira trata-se da movimentação de produtos, onde os produtos são movimentados para o próximo estágio da fabricação ou são distribuídos para o consumidor final, já a segunda função refere-se acerca a estocagem de produtos, quando se é necessário armazenar as mercadorias por um curto período até que ocorra o próximo deslocamento.

4. A LOGÍSTICA NA ÁREA DE TRANSPORTE

O transporte é uma área fundamental para as decisões no âmbito do mix logístico. Segundo Ballou (2006), é a atividade que representa a maior porcentagem dos custos dentre todas as operações que englobam o mix logístico envolvendo não apenas a movimentação física das mercadorias, mas também a gestão de diversas atividades como a otimização da roteirização, a análise e seleção do modal de transporte, e a gestão de custos operacionais.

“O transporte de cargas desempenha um papel fundamental nos sistemas logísticos uma vez que possibilita o fluxo de produtos entre os elementos dos canais de distribuição, além de representar um elevado percentual de participação nos custos logísticos totais. Desse modo, a eficiência dos serviços de transporte depende diretamente de um adequado processo de planejamento em nível estratégico, tático e operacional” (Araújo, 2010, p. 6).

Ao tratarmos de logística de transporte, é necessário destacar os modais que possibilitam que um produto seja transportado de um ponto a outro. Existem cinco modais básicos de serviço de transporte: Hidroviário, Ferroviário, Rodoviário, Aeroviário e Dutoviário (Ballou, 2006).

O transporte hidroviário é dividido em três grupos: A cabotagem, ou seja, o transporte de embarcações entre portos de um mesmo país, o transporte marítimo e o transporte fluvial. Uma das maiores vantagens deste modal é o fato de apresentar um dos menores custos de transporte dentre todos, isso se deve pela sua capacidade de carregar um grande volume de mercadorias, pesadas e /ou volumosas, entretanto, o modal apresenta um tempo de trânsito maior, ocasionado por operações portuárias, condições climáticas desfavoráveis, etc. (Ferreira; Ribeiro, 2002).

Assim como o hidroviário, o modal ferroviário possui um custo de transporte reduzido por transportar grandes toneladas de produtos, reduzindo seu custo variável. Geralmente é transportado produtos a granel com baixo valor agregado por longas distâncias. (Ferreira; Ribeiro, 2002).

De acordo com a Confederação Nacional de Transporte (2022) o transporte rodoviário é responsável pelo transporte de 64,9% de toda mercadoria do Brasil, um dos fatores operacionais que justificam esse número é a capilaridade, justificada pela flexibilidade que apresenta tanto nas operações de carga e descarga, quanto na sua disponibilidade nos horários de coleta e entrega.

Em adição ao apresentado acima sobre o transporte rodoviário, dois sistemas básicos de operação do transporte rodoviário de cargas se consolidaram junto às empresas do setor, sendo denominados por Novaes (Novaes, 1989, p. 372, apud Araújo, 2010) como de Transferência Direta e de Distribuição Via Centro de Triagem. O modo direto, como o próprio nome sugere, é a operação de transporte diretamente entre um remetente e um destinatário, do ponto A ao ponto B, podendo ser tanto duas unidades da mesma empresa, ou empresas diferentes segundo Araujo.

O método de distribuição via centro de triagem, parte do princípio de que nem sempre um caminhão vai ter volume o suficiente para carregar a sua capacidade máxima (Novaes, 1989, p. 372, apud Araújo, 2010), e Araújo (2010) complementa que, em casos assim, pode-se utilizar um veículo menor para o transporte da carga, porém, com a ressalva de que o transporte para médias e longas distâncias serão menos eficientes, visto que o custo do transporte incidirá sobre o baixo volume carregado.

O transporte aéreo apresenta os maiores custos fixos (Aeronaves, aeroportos. etc) e variáveis (combustível e mão de obra) da operação de transporte, por conta disso, esse modal tende a transportar mercadorias de alto valor unitário e perecíveis devido a sua segurança e curto tempo de trânsito respectivamente (Ferreira; Ribeiro, 2002).

Para Ferreira e Ribeiro (2002) o meio dutoviário é utilizado majoritariamente para o transporte de derivados de petróleo por dutos controlados por um sistema de bombeamento. Toda esta estrutura utilizada para o transporte aumenta os custos fixos da operação, mas, pelo fato de funcionar 24 horas por dia, todos os dias da semana, o modal dutoviário detém o menor custo variável dentre os outros modais

A eficácia do transporte pode impactar diretamente a satisfação do cliente, a competitividade da empresa e a sua capacidade de responder rapidamente às demandas do mercado. Portanto, o planejamento e a execução precisos do transporte são fundamentais para o sucesso operacional e estratégico de qualquer organização.

Na seção seguinte estaremos apresentando pesquisas que possuem ligação com a logística de transporte.

5. PESQUISAS NA ÁREA DE LOGÍSTICA DE TRANSPORTE

Entre as pesquisas desenvolvidas na área da logística de transporte que possuem relações com o objeto estudado destacam-se os estudos de Araújo (2010), de Jaroseski e Diehl (2012) e Rosa (2007).

A tese de Araújo elaborada em 2010 reflete uma resolução aos problemas de roteirização e carregamento de veículos visto a necessidade de avanços de eficiência em atividades relacionadas com abastecimento de materiais, movimentação interna de produtos e distribuição de produtos acabados. O estudo mostra que no ambiente empresarial a capacidade de efetuar um bom planejamento na área de transporte é uma diferenciação em relação aos concorrentes e que sendo uma atividade produtiva, o transporte de cargas requer emprego de recursos materiais e humanos. O autor mostra que a eficiência do transporte rodoviário depende da tecnologia veicular, infraestrutura para movimentação e um sistema de operação logística adequado

A tese de Sinara Jaroseski e Carlos Alberto Diehl (2013) apresenta uma reflexão do processo de centralização na tomada de decisões. O estudo apresenta a relevância do processo de decisão na gestão empresarial por ter relações com recursos investidos, estruturas de unidades e alocações de recursos. Os autores ressaltam que as empresas podem fazer a mesclagem de decisões centralizadas e descentralizadas de acordo com suas realidades, tendo assuntos centralizados em topos estratégicos e processos descentralizados na linha média de gerência. Os autores trazem também a importância da velocidade na tomada de decisões e como as decisões tomadas pela empresa geram consequências ao ambiente em que estão inseridas. Por fim, o foco da dissertação está em como a configuração organizacional e o grau de centralização influenciam a tomada de decisão dentro das empresas. Da mesma forma, na logística de transportes, a tomada de decisão é crucial para determinar rotas, alocação de recursos e gestão de frotas, a eficiência da tomada de

decisão impacta diretamente a eficácia operacional e os resultados da empresa. Seja no contexto da configuração organizacional ou na gestão da logística, o modo como as decisões são centralizadas ou distribuídas afeta a agilidade, a flexibilidade e a capacidade de resposta da empresa aos desafios e oportunidades do mercado.

Adriano Rosa (2007) elabora em sua dissertação uma análise dos custos incorridos nas operações de transporte de uma empresa e como tais custos impactam no custo empresarial total da mesma. Para isso, é apresentado um estudo de caso onde se objetiva revisar e corrigir as operações de uma transportadora de médio porte a partir de uma pesquisa documental, o que possibilitaria a redução de ineficiências operacionais e, conseqüentemente, a minimização de custos extras no transporte de mercadorias. O estudo enfatiza a necessidade de uma abordagem integrada e bem planejada para a gestão logística, destacando que a eficiência operacional e a redução de custos são cruciais para a competitividade das empresas no mercado atual.

Na próxima seção estaremos apresentando características da empresa escolhida para fazer o estudo como foco nos modais de transporte utilizados por ela para a movimentação de suprimentos e produtos que são o marítimo e rodoviário.

6. CARACTERIZAÇÃO DA EMPRESA

A multinacional escolhida para desenvolver o estudo é a Faurecia Automotive. A história da Faurecia teve início por volta do ano de 1914, quando Bertrand Faure abriu a primeira pequena oficina aos arredores da cidade de Paris, França, onde começou fabricando assentos para bondes e depois expandiu sua produção para assentos de automóveis (Forvia, 2024 a).

Atualmente a Faurecia possui cerca de 111.000 colaboradores em 33 países. Com a missão de desenvolver tecnologias para uma mobilidade segura, sustentável, avançada e personalizada. É um dos dez principais fornecedores automotivos globais e inspira a mobilidade através dos seus quatro grupos de negócios: assentos, interiores, mobilidade limpa e eletrônicos (Forvia, 2024 a).

Embora nem todas as filiais abriguem simultaneamente os quatro tipos de negócios, cada grupo desempenha um papel crucial para o desenvolvimento da empresa a nível mundial tem-se O Faurecia Seating¹ (FAS) que concentra-se na

¹ Assentos.

fabricação e fornecimento de assentos automotivos, enquanto o Faurecia Interiors² (FIS) abrange todos os componentes internos, como painéis, difusores de ar e acabamentos. A divisão Faurecia Clean Mobility³ (FCM) dedica-se aos escapamentos de baixa emissão de poluentes para veículos de passageiros e comerciais, enquanto o Faurecia Automotive Exteriors⁴ (FAE) concentra-se na produção de para-choques. (Forvia, 2024 b).

Na seção seguinte foi descrito características das filiais da Faurecia situadas na América do Sul. Ressalta-se que os quatro grupos de negócios operam nas filiais da América do Sul, consolidando assim, a presença e a diversificação do grupo Faurecia na região.

6.1 A FAURECIA NA AMÉRICA DO SUL

São nove as filiais da Faurecia estabelecidas na América do Sul. Elas estão localizadas nas cidades de Quatro Barras (QBM) e São José dos Pinhais (SJP) no estado do Paraná. No estado de São Paulo, em Limeira (LIM) e São Bernardo do Campo (SBC). No Rio de Janeiro em Porto Real (PTO). No nordeste do Brasil, há a de GOI/FMM (Faurecia Magneti Marelli, uma joint venture⁵ entre Faurecia e Magneti Marelli) na cidade de Goiana, Pernambuco. Fora do Brasil, na América do Sul, há três filiais na Argentina, localizadas em Quilmes (QUI), Córdoba (COR) e Palomar (PAL). Cada filial tem seu foco em um ou mais grupos de produção (Forvia, 2024 b).

² Interiores.

³ Mobilidade limpa.

⁴ Exterior automotivo.

⁵ Parceria comercial em que duas ou mais empresas colaboram para realizar um projeto específico, compartilhando riscos e recursos. Cada empresa mantém sua identidade e autonomia, buscando objetivos comuns para benefício mútuo. Disponível em: <https://www.aurum.com.br/blog/joint-venture/>. Acesso em: 5 jun. de 2024.

TABELA 1: RELAÇÃO FILIAIS X GRUPO DE NEGÓCIO DA FAURECIA.

Grupo de Negócios	Plantas
Faurecia Automotive Seating	Faurecia Quatro Barras
	Faurecia Porto Real
	Faurecia Palomar
	Faurecia São José dos Pinhais
Faurecia Interior Systems	Faurecia Goiana
	Faurecia São José dos Pinhais
	Faurecia São Bernardo do Campo
Faurecia Automotive Exterior	Faurecia Goiana
Faurecia Clean Mobility	Faurecia Limeira
	Faurecia Córdoba
	Faurecia Quilmes

Fonte: Os autores

Nota-se pela tabela que apenas duas das nove filiais da Faurecia situadas na América do Sul atuam em dois tipos de negócios distintos: Faurecia de São José dos Pinhais que desenvolve atividade no Automotive Seating e Interior Systems e a Faurecia Goiana que atua em Clean Mobility e Automotive Seating. Também pode-se observar que o grupo de negócios responsável pelos assentos automotivos (Faurecia Automotive Seating - FAS), e o grupo responsável pelos acabamentos interiores (Faurecia Interior Systems - FIS), são os mais praticados nas filiais da América do Sul citadas.

6.2 A LOGÍSTICA DE TRANSPORTE NAS FILIAIS LATINAS

Até meados de 2017, a logística de transporte das filiais da Faurecia na América do Sul era gerida de maneira descentralizada, com cada unidade responsável pelo seu próprio planejamento. Após esse período, com a implementação de um time centralizado, o planejamento passou a ser centralizado, e todos os fretes, sejam eles rodoviários ou marítimos, passaram a ser planejados semanalmente com base nas informações de demanda fornecidas pelo time de Material Planners. Utilizando macros que processam arquivos de demanda gerados pelo sistema SAP, as informações são

automaticamente inseridas em planilhas eletrônicas, permitindo uma análise precisa e eficiente pelo time de Traffic Schedule centralizado. Assim, a equipe aplica inteligência para otimizar o transporte e atender todas as necessidades. O fluxo de operações inclui tanto fretes inbound, para suprir a demanda da linha de produção, quanto fretes outbound, para entregar produtos acabados aos clientes. Destaca-se que os fretes outbound também incluem o fluxo intercompany, que envolve a venda e movimentação entre filiais da mesma companhia. Os fretes inbound são divididos entre coletas em território nacional e internacional, com operações multimodais para materiais que não estão disponíveis localmente. Para fornecedores localizados remotamente, utiliza-se um centro de triagem para consolidar e despachar materiais, maximizando a capacidade de carga e reduzindo custos.

No caso da filial da Faurecia em Quatro Barras, a logística de transporte é realizada de forma centralizada, com planejamento semanal compartilhado com a equipe central e outras filiais. Os fretes inbound nacionais são feitos por transporte rodoviário, com coletas realizadas em fornecedores na região de São Paulo e consolidadas em um centro de triagem. A partir daí, o material é enviado em caminhões com carretas sider para a filial, garantindo uma taxa de ocupação superior a 85%. Para os fretes inbound internacionais, as coletas são feitas em vários países europeus e consolidam-se em centros específicos na França, Portugal e Polônia. O material é transportado para o porto de Antuérpia (Bélgica) e, após o transporte marítimo para o porto de Santos (Brasil), é levado para a filial em caminhões com carretas sider. Os fretes outbound incluem entregas para clientes e movimentações intercompany, principalmente para a filial de Porto Real e para a Argentina, com a utilização de transporte rodoviário e, em média, 13 caminhões por semana.

Em São José dos Pinhais, a filial adota uma abordagem similar à de Quatro Barras. Os fretes inbound nacionais são realizados através de um centro de triagem em São Paulo, e o material é transportado para a filial por caminhões com carretas sider. No caso dos fretes inbound internacionais, o processo é semelhante, com a consolidação em São Paulo e o transporte marítimo para o porto de Santos, seguido pelo transporte terrestre até a filial. No entanto, para os fretes outbound, não há exportações, mas há movimentações intercompany para a filial de Porto Real.

Por outro lado, a filial de São Bernardo do Campo tem uma abordagem distinta. Os fretes inbound nacionais são feitos diretamente dos fornecedores para a filial, devido à proximidade com o centro de fornecimento. Para fretes inbound

internacionais, a filial mantém a estratégia de consolidação, mas também permite transporte direto de containers de qualquer parte do mundo até o porto de Santos e, posteriormente, para a filial. Os fretes outbound são realizados semanalmente para as filiais de Porto Real e Quatro Barras, e diariamente para a filial de Goiana, utilizando transporte rodoviário e aéreo conforme necessário.

No caso da filial de Limeira, que produz sistemas de exaustão, a logística de transporte é ajustada às características da carga. Os fretes inbound nacionais são feitos diretamente dos fornecedores para a filial, sem passar por centros de consolidação. Contudo, os fretes internacionais são consolidados devido ao peso e complexidade da carga, com transporte via centro de consolidação e envio pelo porto de Santos.

A filial de Porto Real segue uma estratégia de fretes inbound nacional semelhante à de Limeira e São Bernardo do Campo, com transporte direto dos fornecedores, aproveitando a proximidade com São Paulo. Para os fretes inbound internacionais, é utilizado um centro de triagem, seguindo operações similares às das filiais de Quatro Barras e São José dos Pinhais.

A filial localizada em Goiana enfrenta desafios logísticos devido à sua localização remota. Seus fretes inbound nacionais são planejados com antecedência de duas semanas e realizados através de um centro de consolidação em São Paulo, frequentemente utilizando caminhões bi-trem. Para os fretes inbound internacionais, o transporte é direto para o porto de Suape, pois a estratégia de consolidação não é eficaz para essa operação. Devido à sua localização, não há fretes outbound intercompany.

Por fim, as três filiais da Faurecia na Argentina (Palomar, Quilmes e Córdoba) têm particularidades na operação dos fretes inbound. Embora a gestão do transporte seja realizada localmente, as filiais argentinas dependem em grande parte de fornecedores internacionais, utilizando operações intercompany e centros de consolidação em São Paulo para transporte rodoviário. Além disso, os fretes internacionais seguem a mesma estratégia das filiais brasileiras, com o material passando pelo centro de consolidação em São Paulo antes de ser enviado para a Argentina.

REFERÊNCIAS

ARAÚJO, C. O conceito de informação na ciência da informação. *Inf. & Soc.*, João Pessoa, v.20, n. 3, p. 95-105, set./dez. 2010. Disponível em: https://www.researchgate.net/profile/Carlos-Araujo-35/publication/277240372_O_conceito_de_informacao_na_Ciencia_da_Informacao/links/562afef408ae04c2aeb1d94d/O-conceito-de-informacao-na-Ciencia-da-Informacao.pdf. Acesso em: 7 jun. 2024.

ARAÚJO, R. R. **Uma abordagem de resolução integrada para os problemas de roteirização e carregamento de veículos**. 2010. 173 p. Tese (Doutorado em Engenharia de Produção) - Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2010. Disponível em: <https://lume.ufrgs.br/handle/10183/25871>. Acesso em: 11 ago. 2024.

ASAI, G. A. **Logística e ganhos de eficiência no serviço de transporte de cargas agropecuárias: tendências para a economia brasileira**. 2019. 139 f. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Regional e Agronegócio) - Universidade Estadual do Oeste do Paraná, Toledo, 2019. Disponível em: https://tede.unioeste.br/handle/tede/4545?mode=simple&mwg_rnd=9985800. Acesso em 14 ago. 2024.

BALLOU, R. H. **Basic business logistics: transportation, materials management, & physical distribution**. 2nd ed. Englewood Cliffs: Prentice-Hall, 1978. E-book. 438 p. Disponível em: <https://archive.org/details/basicbusinesslog0000ball>. Acesso em 1 jun. 2024.

BALLOU, R. H.. **Gerenciamento da cadeia de suprimentos / logística empresarial**. 5 ed. Porto Alegre: Bookman, 2006, 616. p.

BALLOU, R. H.. **Logística empresarial: transportes, administração de materiais e distribuição física**. 1 ed. São Paulo: Atlas, 2009, 388. p.

BAUER, M. W.; GASKELL, G. **Pesquisa qualitativa com texto, imagem e som: Um manual prático**. 2. ed. Petrópolis: Vozes, 2002. E-book. 516 p. Disponível em: https://ia601307.us.archive.org/29/items/BAUERM.W.GASKELLG.PesquisaQualitativaComTextolmagemESom/BAUER%2C%20M.W.%3B%20GASKELL%2C%20G.%20Pesquisa_Qualitativa_Com_Texto_Imagem_e_Som.pdf. Acesso em 5 jun. 2024.

BOWERSOX, D. J.; CLOSS, D. J.; COOPER, M. B.; BOWERSOX, J. C. **Gestão logística da cadeia de suprimentos**. Tradução: Luiz C. Q. Faria. 4. ed. Porto Alegre: AMGH Editora, 2014. 472 p.

BUCKLAND, M. *What Kind of Science Can Information Science Be?* **Journal of Information Science and Technology**, Berkeley, v. 63, n. 1, p. 1-7. 2012. Disponível em: <https://people.ischool.berkeley.edu/~buckland/whatsci.pdf>. Acesso em: 7 jun. 2024.

CHIAVENATO, I. **Administração geral e pública: provas e concursos**. 6. ed. Rio de Janeiro: Editora Método, 2022. E-book. 271 p. Disponível em: [https://integrada.minhabiblioteca.com.br/reader/books/9786559641031/epubcfi/6/18\[%3Bvnd.vst.idref%3Dfm03\]/4/6](https://integrada.minhabiblioteca.com.br/reader/books/9786559641031/epubcfi/6/18[%3Bvnd.vst.idref%3Dfm03]/4/6). Acesso em: 15 mai. 2024.

CHIAVENATO, I. **Teoria Geral da Administração, volume 1**. 8. ed. Barueri: Editora Atlas, 2021. E-book. 262 p. Disponível em: [https://integrada.minhabiblioteca.com.br/reader/books/9786559770649/epubcfi/6/46\[%3Bvnd.vst.idref%3Dchapter06\]/4/64\[sec6-3\]/5:32\[ZA%3%87%2C%3%83O](https://integrada.minhabiblioteca.com.br/reader/books/9786559770649/epubcfi/6/46[%3Bvnd.vst.idref%3Dchapter06]/4/64[sec6-3]/5:32[ZA%3%87%2C%3%83O). Acesso em: 15 mai. 2024.

CTN - Confederação Nacional do Transporte. **Transporte move o Brasil - Propostas da CTN ao país**. Brasília: CTN, 2022. Disponível em: <https://www.cnt.org.br/pesquisas>. Acesso em: 18 ago. 2024.

CSCMP - *Council of Supply Chain Management Professionals - Supply Chain Management Terms and Glossary*.

FERNANDES, L. A.; GOMES, J. M. M. Relatórios de Pesquisa nas Ciências Sociais: características e modalidades de investigação. **ConTexto - Contabilidade em Texto**, Porto Alegre, v. 3, n. 4, p. 1-23, 2003. Disponível em: <https://seer.ufrgs.br/index.php/ConTexto/article/view/11638>. Acesso em: 14 mai. 2024.

FERREIRA, K. A.; RIBEIRO, P. C. C. Logística e transportes: Uma discussão sobre os modais de transporte e o panorama brasileiro. *In: Encontro Nacional de Engenharia de Produção*. 22. 2002, Curitiba. **Anais [...]**. Curitiba: Associação Brasileira de Engenharia de Produção, 2002. Disponível em: <https://tecspace.com.br/paginas/aula/mdt/artigo01-MDL.pdf>. Acesso em: 18 ago. 2024.

FORVIA. **Our history**. 2024. Disponível em: <https://www.faurecia.com/en/group/about-us/our-history>. Acesso em: 18 mai. 2024. a

FORVIA DATA BASE. Acesso em: 13 jun. 2024. b

GUILICK, L. **Papers on the science of administration**. Nova Iorque: *Institute of Public Administration, Columbia University*, 1937. *E-book*. 195 p. Disponível em: <https://archive.org/details/paperscience00guli/page/n210/mode/1up>. Acesso em: 7 jun. 2024.

KOSTER, E.; CARSTENS, S.C.; HEYNS, G.J. *The impact of implementing a transport management system on a fertilizer supply chain: a case study*. **JCMAN**, Meyerton, v. 14, n. 1, p. 509-530, 2017. Disponível em: http://www.scielo.org.za/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1815-74402017000100018&lng=en&nrm=iso. acesso em 13 ago. 2024.

LACOMBE, F.; HEILBORN, J. **Administração: princípios e tendências**. 2. ed. São Paulo: Saraiva, 2008. *E-book*. 556 p. Disponível em: <https://atualiza.aciaraxa.com.br/ADMArquivo/arquivos/arquivo/administra%C3%A7%C3%A3o%20princ%C3%ADpios%20e%20tend%C3%AAscias.%20pdf.pdf>. Acesso em: 6 jun. 2024.

LÜDKE, M.; ANDRÉ, M. E. D. A. **Pesquisa em educação: abordagens qualitativas**. 2. ed. Rio de Janeiro: Editora LTC, 1986. 77 p.

MARINHO, M. C.; SILVA, T. S.; AYRES, M. A. C. Gestão em logística e o uso da Tecnologia na Empresa. **Revista Humanidades e Inovação**, v. 6, n. 12, p. 9-14, ago. 2019. Disponível em: https://revista.unitins.br/index.php/humanidadeseinovacao/article/view/1072?mwg_rnd=3297693. Acesso em: 11 ago. 2024.

MINTZBERG, H. **The structuring of organizations: A Synthesis of the Research**. Englewood Cliffs: *Prentice Hall*, 1979. *E-book*. 512 p. Disponível em: <https://search.worldcat.org/title/4195050>. Acesso em: 1 jun. 2024.

PEIXOTO, M. **Estudo da gestão de informações como instrumento de integração do desenvolvimento de produtos**. 2003. 214 p. Tese (Doutorado em Engenharia Mecânica) - Escola de Engenharia de São Carlos, São Carlos, 2003. Disponível em: <https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/18/18135/tde-18122015-112107/en.php>. Acesso em: 4 jun. 2024.

POLISTCHUCK, I.; TRINTA, A. R. **Teorias da comunicação: O pensamento e a prática da Comunicação Social**. 1. ed. Rio de Janeiro: Editora LTC, 2002. 184 p.

JAROSEKI, S.; DIEHL, C. A. Configuração organizacional e grau de centralização na tomada de decisão: um estudo em empresas brasileiras. *In: CONGRESSO INTERNACIONAL DE CUSTOS*, 13. 2013, Porto. **Resumos [...]**. Porto: International Institute of Costs, 2013. Disponível em:

https://www.researchgate.net/publication/269333515_Configuracao_organizacional_e_grau_de_centralizacao_na_tomada_de_decisao_um_estudo_em_empresas_brasileiras. Acesso em: 13 ago. 2024.

SHANNON, C. E. **The Mathematical Theory of Communication**. 1. ed. Editora Urbana: *University of Illinois Press*, 1949. *E-book*. 117 p. Disponível em: <https://archive.org/details/mathematicaltheo00shan/page/111/mode/thumb>. Acesso em: 14 jun. 2024.

SOUZA, G.; AMADEU, J. R.; A importância da logística empresarial e suas tecnologias de informação. **Revista Observatório De La Economia Latinoamericana**, Curitiba, v. 21, n. 12, p. 24993-25011, nov./dez. 2023. Disponível em: <https://ojs.observatoriolatinoamericano.com/ojs/index.php/olel/article/view/2473/1708>. Acesso em: 14 ago. 2024.

STRAUSS, A.; CORBIN, J. **Pesquisa qualitativa: técnicas e procedimentos para o desenvolvimento da teoria fundamentada**. 2. ed. Porto Alegre: Artmed, 2008. *E-book*. 288 p. Disponível em: <https://pagotto.wordpress.com/wp-content/uploads/2018/09/pesquisa-qualitativa-tecnicas-e-procedimentos.pdf>. Acesso em: 28 mai. 2024.

TARAPANOFF, K.; JÚNIOR, R.; CORMIER, P.. Sociedade da informação e inteligência em unidades de informação. **Ciência da Informação**, Brasília, v. 29, n. 3, p. 91-100, set. 2000. Disponível em: <https://revista.ibict.br/ciinf/article/view/876/910>. Acesso em: 8 jun. 2024.

TJADEN, G.S. *Measuring the information age business*. **Technology Analysis & Strategic Management**, v. 8, n. 3, p. 233-246, 1996. Disponível em: https://web.archive.org/web/20041114190222id_/http://www.rbi-ssa.org:80/resources/articles/imkm/INFOREVI.pdf. Acesso em: 7 jun. 2024.

URWICK, L. **The elements of administration**. 2nd. ed. Londres: Sir Isaac Pitman & Sons, Ltd, 1943. *E-book*. 182 p. Disponível em: <https://archive.org/details/dli.ernet.8106/page/n138/mode/1up>. Acesso em: 4 jun. 2024.

