

**LOGÍSTICA EMPRESARIAL E TOMADA DE DECISÃO: UM ESTUDO NA
EMPRESA SOLIMÕES NA CIDADE DE TABATINGA/AM NA TRÍPLICE
FRONTEIRA BRASIL-COLÔMBIA-PERU**

Ana Lúcia Aparício da Silva ¹

Drucila Macário Figueredo ²

Adiny Heimy Muller Cordeiro ³

Isabel Cristina Figueiredo Quintero ⁴

RESUMO

O desenvolvimento do Brasil nos últimos anos tem passados por turbulências, principalmente no setor político, que conseqüentemente afeta o setor financeiro. Logo, as empresas são diretamente atingidas e sofrem por não conseguirem manter o seu crescimento e arriscam menos em seus investimentos. Na região Norte de forma peculiar, as organizações enfrentam um problema a mais, a ausência de rodovia. Assim, as empresas utilizam os transportes hidroviários. No Alto Solimões na tríplice fronteira Brasil – Colômbia e Peru, mais um problema, a ausência de porto alfandegado e adequado para embarque e desembarque dos barcos e balsas. Neste sentido, uma empresa que desconhece a importância dos mecanismos logísticos capazes de alavancar seus negócios, perde espaço e sofre o impacto dos custos elevados em seus processos. A pesquisa buscou analisar e identificar a importância da logística empresarial e tomada de decisão na empresa Solimões no município de Tabatinga-AM na tríplice fronteira. Os tipos de pesquisa metodológica tratam-se de bibliográfica, exploratória e de campo por meio de aplicação de questionário aos colaboradores e entrevista com o sócio proprietário da empresa. De forma geral o objetivo foi alcançado, pois, as decisões logísticas identificadas contribuíram para redução dos custos logísticos.

Palavras-chave: Logística Empresarial. Tomada de decisão. Custos. Desenvolvimento

¹ Bacharela em Administração. UFAM. W Santos Chaves. WSC. ana.lucia04as@gmail.com

² Especializanda em Geopolítica e Relações Internacionais pela UEA/AM. NCM. drucilatbt24@hotmail.com

³ Mestranda profissional em Ensino de Ciências Ambientais pela UFAM. IFAM. adinycordeiro@gmail.com

⁴ Especializanda em Geopolítica e Relações Internacionais pela UEA/AM. SEDUC/AM. isacrisfq@hotmail.com

1 INTRODUÇÃO

O desenvolvimento do Brasil nos últimos anos tem passados por turbulências, principalmente no setor político, que conseqüentemente afeta o setor financeiro. Logo, as empresas são diretamente atingidas e sofrem por não conseguirem manter o seu crescimento e arriscam menos em seus investimentos.

Na região Norte de forma peculiar, as organizações enfrentam um problema a mais, a ausência de rodovia que facilitaria a entrega de mercadorias com mais rapidez ao seu destino final. Assim, as empresas utilizam os transportes hidroviários, mas, demorados. No Alto Solimões na tríplice fronteira Brasil – Colômbia e Peru, mais um problema, a ausência de porto alfandegado e adequado para embarque e desembarque dos barcos e balsas.

Neste sentido, uma empresa que desconhece a importância dos mecanismos logísticos capazes de alavancar seus negócios, perde espaço e sofre o impacto dos custos elevados em seus processos. Dessa maneira a procura por uma melhor colocação no cenário atuante se torna crucial para geração de ganhos e diminuição de custos para a empresa, e habilidade para tomada de decisão dentro do estabelecimento empresarial é de fato relevante para qualquer tipo de organização.

Portanto, torna-se crucial uma pesquisa que se aprofunde na importância da logística empresarial relacionado às empresas localizadas na Tríplice Fronteira Brasil-Colômbia-Peru. Com o intuito de pesquisa na área de varejo em vendas de materiais de construção responsável pelo abastecimento da construção civil no município de Tabatinga na fronteira, bem como a influência que pode contribuir o meio logístico na tomada de decisão nas empresas fronteiriças, a presente pesquisa levanta questões relevantes para o ramo pesquisado.

O trabalho tem por objetivo geral: analisar a importância da logística empresarial e tomada de decisão nos processos organizacionais da empresa Solimões. E objetivos específicos: caracterizar o perfil dos colaboradores e proprietário; identificar as melhores estratégias logísticas utilizadas pela empresa para manter suas atividades: produtos/serviços; realizar análise do ambiente interno e externo da organização referente ao aspecto logístico e demonstrar a importância da logística para as tomadas de decisão na empresa.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

2.1 Logística no Brasil e no Amazonas

Salum (2014, p.3), afirma que “o desenvolvimento logístico no Brasil é algo recente e o país ainda encontra-se em processo de aprendizagem”. E ainda que o quadro atual da estrutura dos transportes de cargas do país tem apresentado muitas limitações à expansão do crescimento econômico. Com problema de transporte existente, o país vem desperdiçando bilhões de reais, com roubos de cargas, ineficiências operacionais, acarretando em significativa perda de competitividade (SALUM, 2014, p. 4).

E não é de hoje que o Brasil passa por crise na logística, de acordo com Barat (2007, p. 7) diz que “a economia brasileira – de natureza primário-exportadora e em virtude da dimensão continental do País – sempre foi caracterizada pela agregação de economias exportadoras regionais, isoladas uma das outras”.

No estado do Amazonas o destaque como meio de movimentação de bens no estado ocorre através do transporte hidroviário, ou seja, através das embarcações utilizadas como: barcos, balsas e outros. Sendo dessa forma mais viável transportar os bens pela forma física apropriada nas características da região amazonense, sendo que a principal “rede física para transportes na Amazônia é constituída por dois subsistemas: a bacia do Amazonas/Solimões e a bacia do Tocantins/Araguaia. A bacia hidrográfica do rio Amazonas/Solimões possui cerca de 13 mil km de vias navegáveis” (BALBIM JÚNIOR; VEY, 2010, p.1).

Contudo, as empresas instaladas na região enfrentam problemas graves com a logística. Em relação à união dos modais rodoviário e hidroviário, muito utilizado pelas empresas do PIM, a impontualidade e a baixa frequência dos navios cargueiros tornam a logística onerosa e demorada (SANTOS, 2015, p. 1).

2.2 A Logística em Tabatinga na Tríplice Fronteira

Tabatinga é uma cidade do Brasil que faz fronteira com a Colômbia através de Letícia e com o Peru por Santa Rosa. “A cidade de Tabatinga situa-se no limite oeste da região Norte do Brasil, no Estado do Amazonas, à margem esquerda do

Rio Solimões, na microrregião do Alto Solimões” (EUZÉBIO, 2011, p. 16). A cidade foi instalada em 1º de fevereiro de 1983. O autor ainda reforça que:

Tabatinga (Brasil) e Leticia (Colômbia) são cidades gêmeas, unidas por uma fronteira seca situadas na interseção das três fronteiras Brasil-Colômbia-Peru na região do Alto Solimões/Amazonas, encravada praticamente no centro da grande floresta Amazônica Sul Americana. Nessa tríplice fronteira situam-se três núcleos urbanos: as duas cidades citadas e o distrito peruano de Santa Rosa.

Tabatinga é dos municípios mais importantes da microrregião do Alto Solimões, considerada até para seus governantes como a capital do Alto Solimões. “Essas características fazem com que Tabatinga possua importância com relação à demanda (comercialização e distribuição) de produtos” (SENA, 2014, p. 9-10).

2.3 A Importância da Logística nos processos das Empresas

A logística é responsável pelo planejamento, operação e controle de todo o fluxo de mercadorias e informação, desde a fonte fornecedora até o consumidor (MARTINS; ALT, 2009). Daí se dá a importância da logística, dessa maneira em todas as fases.

O objetivo principal da logística é conseguir alcançar um nível de serviço ao cliente pelo menor custo total possível buscando oferecer capacidades logísticas alternativas com ênfase na flexibilidade, na agilidade, no controle e no compromisso de atingir um nível de desempenho que implique um serviço satisfatório (BOWERSOX; CLOSS, 2009).

Uma empresa não existe com apenas um único departamento ou setor, conforme a empresa cresce é preciso uma melhor atenção com todos os setores, para que assim consigam impulsionarem o sucesso da empresa exercendo a estabilidade em seu mercado.

2.4 A Logística e a Tomada de Decisão nas Empresas

As tomadas de decisões acontecem de maneira natural ou são impostas pelas circunstâncias e situações encontradas na empresa em determinados momentos de sua atuação. Obter resultados satisfatório-lucrativos é objetivo de

qualquer empresa com esses fins, além de continuar fazendo sucesso por longo tempo. Nesse enfoque atribuímos mais uma competência primordial ao desempenho de empresas que necessitam e existem em prol de distribuir seus produtos aos clientes finais, a logística.

O gerenciamento logístico é o meio pelo qual as necessidades dos clientes são satisfeitas através da coordenação dos fluxos de materiais e de informações que vão do mercado até a empresa. Dos muitos problemas estratégicos que as organizações empresariais enfrentam hoje, talvez o mais desafiante seja o da logística (SALUM, 2014, p. 2).

Uma ferramenta importante na tomada de decisão são os recursos tecnológicos, como os sistemas de informação podem auxiliar nas decisões das empresas como afirma-se “no processo de gestão, a automação vem-se destacando, não obstante os investimentos no setor terem acontecido com maior força na frente das lojas” (CORONADO, 2011, p. 23).

E segundo Moia et (2015, p.4), criar estratégias logísticas em qualquer função e principalmente no mercado empresarial é um fator que gera competição necessária, sempre observando todo o cenário de integração operacional e de informações, tendo como primazia o tempo, à distância e o custo sendo itens iniciais de planejamento no atendimento a demanda.

3 METODOLOGIA

A natureza da pesquisa consistiu em quanti-qualitativa, para Goldenberg (2001, FIGUEIREDO; SOUZA, 2008, p. 100-101) “a combinação de metodologias diversas no estudo do mesmo fenômeno, conhecida como triangulação, tem por objetivo abranger a máxima amplitude na descrição, explicação e compreensão do objeto de estudo”.

Segundo Figueiredo e Souza, (2008), a quantitativa porque se pretende focar o conhecimento de forma concreta e mensurável, valendo-se de técnicas estatísticas e procedimentos matemáticos.

E a qualitativa, pois além de utilizar atributos de qualidade no instrumento de pesquisa adotado, o estudo quantitativo gera questões para serem interpretadas qualitativamente na discussão dos dados e conclusão. (FIGUEIREDO; SOUZA, 2008).

Tendo como base o caráter bibliográfico, Santos (p. 173, 2005) diz que “é feita com base em documentos já elaborados, tais como livros, dicionários, enciclopédias, periódicos, como jornais e revistas, além de publicações, como comunicação e artigos científicos, resenha e ensaios críticos”.

Foi exploratória, sendo uma pesquisa aplicada para a associação da logística estudada teoricamente por autores e conhecedores competentes do tema com situações cotidianas encontradas na empresa em estudo (FIGUEIREDO; SOUZA 2008, p. 107).

E finalmente foi uma pesquisa de campo realizada para melhor obtenção das informações acerca da organização em estudo (MARCONI; LAKATOS, 2009, p. 188).

Quanto aos procedimentos utilizados foram através de questionário que é um procedimento bem ordenado e bem apresentado, se constitui ainda de respostas escritas e limitação nas respostas e entrevista que é um procedimento técnico largamente utilizado no mundo todo com múltiplas finalidades e possui característica muitas definições a serem utilizadas (SANTOS, 2005).

Em relação ao estudo de caso, para Figueiredo e Souza (2008) esse estudo se torna preciso nas pesquisas de campo do tipo exploratórias, que possibilitem novos estudos através de dados qualitativos. Por isso não se restringe a um único modo de coleta de dados.

Complementando o estudo conciso foi realizada a observação participante de forma artificial embasada por Marconi e Lakatos (2009) nos períodos de junho a outubro de 2016 na empresa Solimões.

O universo da pesquisa é a empresa Solimões, incluindo todos os funcionários que exercem função direta ou indiretamente ligada à logística da empresa, o sócio proprietário responsável por tomar as decisões logísticas (estratégicas).

A pesquisa com colaboradores e sócio proprietário caracterizou-se como pesquisa amostral intencional. O estudo foi realizado na empresa Solimões localizada, no município de Tabatinga-AM na Tríplice Fronteira Brasil-Colômbia-Peru.

4 ANÁLISE E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

4.1 Perfil dos Colaboradores

Uma vez realizadas as entrevistas, foram quantificados os participantes da pesquisa, conforme a tabela 1 que apresentam os dados referentes à idade e o sexo dos colaboradores questionados:

Tabela 1 – Idade e Gênero do colaborador

Item	Quantidade	Percentual
Idade 18 a 30 anos	12	40,0%
Idade de 30 a acima de 40 anos	18	60,0%
Sexo feminino	5	16,7%
Sexo masculino	25	83,3%

Fonte: Autoras (2017).

Os dados relativos às idades dos colaboradores demonstram que 40,0% são pertencentes a 18 a 30 anos e 60,0% estão entre as idades de 30 a acima de 40 anos. Os dados adquiridos ainda demonstram que 83,3% dos respondentes são do gênero masculino, e apenas 16,7% são do gênero feminino. O resultado demonstra a predominância do sexo masculino no departamento logístico da empresa, isso devido as atividades que exigem força física, no caso o embarque e desembarque de mercadoria, mesmo com o auxílio da empilhadeira. Neste sentido, a tabela 2 demonstrará a função dos colaboradores da empresa para melhor compreensão do processo logístico da mesma.

Tabela 2 – Função do colaborador na empresa

Item	Quantidade	Percentual
Auxiliar de caixa	1	3,3%
Auxiliar de depósito	2	6,7%
Carregador	7	23,3%
Caixa	2	6,7%
Conferente de carga e descarga	2	6,7%
Gerente de logística	1	3,3%
Gerente geral	1	3,3%
Motorista	6	20,0%
Operador de cargueira	1	3,3%
Operador de empilhadeira	1	3,3%
Vendedor	6	20,0%

Fonte: Autoras (2017).

Na resposta correspondente foram apresentadas na tabulação dos dados a função de auxiliar de caixa graficamente expresso em 3,3% dos colaboradores,

6,7% correspondeu a função de auxiliar de depósito, também 6,7% a função de caixa, outros 6,7% a conferente de carga e descarga, 3,3% correspondeu a nível gerencial sobre a função de gerente geral e outros 3,3% a gerente de logística, 20,0% a função de motorista e outros 20,0% a função de vendedor, e em 3,3% o operador de empilhadeira; outros 3,3% a função de operador de cargueira, cabendo a função de carregador o percentual maior sendo em 23,3% dos questionados.

4.2 Perfil do sócio proprietário

Na identificação do perfil do proprietário foram questionadas duas perguntas para percepção sobre o envolvimento do mesmo com as decisões logísticas (estratégicas) a primeira pergunta consistiu em qual a principal responsabilidade do sócio proprietário entrevistado na empresa. A resposta do sócio para pergunta mencionada anteriormente, foi que sua principal responsabilidade nessa função é de compras e transporte, de maneira geral ele é responsável por 95% das decisões logísticas na empresa Solimões.

A segunda pergunta consistiu em indagar a atuação da empresa. Dentro dessa questão o sócio respondeu que a empresa atua há mais 20 anos no ramo de materiais de construção, no início para estabelecer organização no mercado, a empresa iniciou muito pequena, com apenas dois funcionários e hoje tem 38 funcionários, no que concerne a logística a empresa trabalhava basicamente com transporte terceirizado, atualmente possui transporte próprio.

Através da postura do sócio proprietário perante as oportunidades e de crise, demonstra que o proprietário é um visionário sobre o aspecto logístico, ao observar que seu negócio poderia crescer e soube investir nos momentos que a empresa adquiriu recursos disponíveis e ainda demonstra a preocupação que o sócio proprietário tem na prestação dos seus serviços logísticos.

4.3 Estratégias logísticas da empresa

Para apresentação dos resultados a seguir foram coletadas as respostas dos colaboradores da empresa Solimões, sobre estratégias logísticas, conformem a tabela 3.

Tabela 3 – Estratégias Logísticas da Solimões nos locais de armazém de produtos

Item	Quantidade	Percentual
Há facilidade nos locais de armazenagem	25	83,3%
Não há facilidade nos locais de armazenagem	5	16,7%
Há identificações para pesquisar produtos	25	83,3%
Não há identificações para pesquisar produtos	5	16,7%

Fonte: Autoras (2017).

Observamos que dos 30 funcionários que representam 100% dos funcionários questionados, 16,7% disseram que não há facilidade no acesso dos produtos nos locais de armazenagem, no estoque e no mostruário. Porém nessa mesma questão 83,3% dos colaboradores afirmaram que a empresa possui facilidade nos mesmos locais.

Sabe-se que a logística interna contribui para o fluxo de produtos na organização de maneira a deixar o tráfego favorável entre os produtos estocados e a venda. “Uma vez estabelecida a necessidade por área de armazenagem tenha sido estabelecida a próxima consideração é saber a localização deste espaço”, a fim de ter acesso e facilidade para localizar produtos (BALLOU, 2007). A empresa possui uma infraestrutura ampla que se trabalhada de forma a tornar a logística uma influente nas estratégias, poderiam deixar com o fluxo de produtos mais eficiente, inclusive nos locais de armazenagem, no estoque, no mostruário.

Sobre ao assunto sobre a existência de tipos de identificações que facilitem a procura por produtos para a entrega ao cliente para isso temos tabela 3 que 17,6% afirmaram que não existem qualquer tipo de identificação para pesquisa e futura entrega ao cliente, nessa mesma questão o resultado para existe identificações foi com o resultado de 83,3% a margem proporcional.

Para o profissional de logística, o conteúdo de informação é adequado, mas sua forma pode não ser a melhor para garantir um manuseio eficiente. Por muitos anos, caixas e embalagens têm sido gravadas, coloridas ou marcadas para facilitar sua localização, identificação e coleta. O profissional frequentemente desenvolve o sistema de codificação que melhor atinja suas necessidades de operação (BALLOU, 2007, p. 181).

Prosseguindo no estudo procurou-se através do questionário identificar a frequência de incidências de faltas de produtos na empresa. Construímos a Tabela 4 com os dados coletados:

Tabela 4 – Frequência de falta de produtos

Item	Quantidade	Percentual
Pouco frequente falta de produtos	15	50,0%
Frequentemente há falta de produtos	9	30,0%
Bastante frequente falta de produtos	1	3,3%
Não há falta de produtos	5	16,7%

Fonte: Autoras (2017).

Os resultados são que 50,0% afirmaram ser pouco frequente a falta de produtos, 30,0% afirmaram que frequentemente há falta de produtos, 3,3% disseram que é bastante frequente a falta de produtos, e 16,7% afirmaram que não há frequência de faltas de produtos. As faltas de produtos podem ocasionar o afastamento dos clientes da empresa e desse modo, precisa-se buscar por controlar o estoque abastecido pela empresa em busca de dispor os produtos que a empresa distribui em sua oferta.

Sobre controlar o estoque Ballou (2007, p. 204) diz que “é a parte vital do composto logístico, pois estes podem absorver de 25 a 40% dos custos totais, representando uma porção substancial do capital da empresa. Portanto, é importante a correta compreensão do seu papel na logística e de como devem ser gerenciados”. Apresentamos ainda em nossos resultados a questão abordada sobre a suficiência para utilização de máquinas e equipamentos na logística da empresa. Na Tabela 5 demonstramos os resultados:

Tabela 5 – Utilização de máquinas e equipamentos para a logística empregada

Item	Quantidade	Percentual
Insuficiente	3	10,0%
Pouco suficiente	7	23,3%
Suficiente	17	56,7%
Bastante Suficiente	3	10,0%

Fonte: Autoras (2017)

O resultado demonstra que 10,0% dos colaboradores questionados responderam que os equipamentos e máquinas utilizados para a logística são insuficientes, outros 10,0% afirmaram ser bastante suficiente os equipamentos e as máquinas que a empresa possui para a logística, ainda com a margem 23,3% dos colaboradores afirmaram que os equipamentos e máquinas são pouco suficientes para as operações logísticas, e 56,7% dos colaboradores questionados afirmaram que os equipamentos e as máquinas que a empresa dispõe são suficientes para a logística empregada.

Em contribuição com o estudo de logística Dias (1993, p. 242) fala sobre a seleção de equipamentos para logística “Selecionar equipamentos de movimentação não é tarefa fácil. Principalmente porque cada operação não pode ser vista isoladamente, mas como parte integrante de todo o sistema de produção e estocagem, não admite estrangulamento nem ociosidades”.

4.4 A importância da logística nas tomadas de decisões da empresa Solimões

A empresa Solimões atua há mais de 24 anos no ramo de material de construção civil, e embora sem cunho científico em suas estratégias, a empresa desempenha funções logísticas imprescindíveis. Quanto à parte da logística empresarial no que tange o tempo de atuação da empresa e o que mudou deste o início da empresa até os dias atuais.

Uma mudança importante para o desempenho logístico da empresa segundo o sócio foi investir em seu próprio transporte hidroviário e terrestre, hoje a empresa possui balsa e rebocador, que transportam as mercadorias da capital Manaus até a cidade de Tabatinga/AM, pois anteriormente tal processo logístico era realizado por terceiros. E em relação ao transporte terrestre, a empresa atualmente está automatizando com aquisição de empilhadeiras e novo caminhão.

O sócio ainda mencionou dentro dessa questão que: “a empresa trabalhando com o auxílio da empilhadeira, realiza uma operação de desembarque em 4 dias, diminuiu os custos e mão-de-obra, pois os custos nessa operação eram numa faixa de R\$ 25 mil reais, e diminuiu para em torno de R\$ 4 a R\$ 3 mil reais. Antes demorava uns 15 dias para desembarca uma balsa”.

Logística empresarial é o processo de planejamento, execução e controle do fluxo de insumos, produtos e serviços, com informações relacionadas, do ponto de origem até o ponto de consumo, objetivando atender com eficácia as necessidades do cliente dentro da cadeia de suprimentos, o que contribui para assegurar o cumprimento de sua missão por contribuições ao resultado econômico (CORONADO, 2011, p. 73).

4.4.1 Qualidade da logística da empresa

Referente ao investimento em seu próprio transporte. No momento em que a empresa sentiu dificuldades de transporte, houve 50% de redução de avarias

(prejuízos), que com o próprio transporte são cumpridos os prazos para a venda na empresa. Por que houve a necessidade de ter o próprio transporte da empresa. Sobre esses relatos Reis (2007, p. 24) discorre:

As medidas de qualidade do serviço prestado determinam a eficácia de um conjunto de atividades necessárias para o bom desempenho de toda a cadeia logística. Medidas como: índice de avarias, valor das avarias, número de solicitações de crédito, número de devoluções e custos de mercadorias devolvidas, constituem esse grupo.

Quanto a planejamento logístico, o entrevistado afirmou apenas faz um levantamento final do ano sobre os produtos que estão em falta e faz o pedido para abastecer os produtos para venda e quanto à empresa se preocupar quanto a causas alarmantes a empresa investe em seguro. Ballou (2007) diz que no sentido de planejar, o responsável em logística também deve considerar diferenças geográficas para o transporte de mercadorias.

Em relação as despesas que a empresa possui para atracar em portos. Segundo o sócio a empresa detém custos com taxas para atracar nos portos com seu transporte próprio o que custeia por volta de R\$ 100 reais por dia durante 6 a 7 dias em Manaus, mas já aconteceu de ter o prazo transporte ser mais longo, e esse fato ocasionar a permanência do transporte próprio ficar atracado entre 30 a 44 dias devido o atraso de fornecedores, o mesmo valor diário a empresa custeia em relação à Tabatinga.

Pozo (2007, p. 191) diz que em custos de transporte “envolve os custos com as despesas com fretes, todas as despesas relacionadas à movimentação de materiais fora da empresa, depreciação dos veículos, pneus, combustíveis, custo de oportunidade dos veículos, manutenção, seguros, impostos etc”.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os resultados da pesquisa demonstraram que a logística empresarial se encontra nos processos organizacionais da empresa, sendo primordiais para o aspecto organizacional e de acordo com a tomada de decisão. Os objetivos propostos foram atingidos de maneira geral, pois a pesquisa foi promissora de conhecimentos na

área empresarial importantíssimo entrelaçando o aspecto logístico do país e fronteiro e no ambiente da empresa Solimões.

De fato, a influência logística é imprescindível para a realização, manutenção e distribuição das funções e processos organizacionais estudados em nível operacional e gerencial e as tomadas de decisões que agem estrategicamente, na empresa que atua nesse ramo há 24 anos.

Neste sentido, foi o investimento para aquisição de frota própria, principalmente de Balsa e rebocadores, pois, na região da Amazônia o principal modal de transporte é o hidroviário, que possibilitou retornos lucrativos por longo período, e redução de custos em 50% comparados a utilização de única e exclusivamente frotas de terceiros. Tais investimentos foram feitos de acordo com as necessidades da empresa, impulsionando-a em vantajosa redução de custos envolvidos nos processos, desenvolvendo resultados importantes para a empresa em termos diferenciais em relação a concorrentes.

Portanto, uma empresa que passa a utilizar a logística como fator influenciador das estratégias de tomada de decisão tende ao alcance do sucesso em seu ramo de atuação referente ao melhor desempenho logístico aquisição de materiais, manuseio, agilidade, movimentação, entrega e a primordial satisfação do cliente final da organização.

Enfim, esta pesquisa demonstrou o potencial da logística para as organizações do município de Tabatinga/AM, principalmente, no que diz respeito ao resultado direcionado ao administrador da empresa, que é o principal tomador de decisão dentro do âmbito empresarial na empresa Solimões em relação à logística que a empresa vivencia em suas rotinas. Sendo referencia para futuros empresários que tendem ou fazem parte do contexto logístico da Tríplice Fronteira Brasil-Colômbia-Peru, bem como para futuras pesquisas acadêmicas.

6 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BALBIM JÚNIOR, Alceu; VEY, Ivan Henrique. Desafios logísticos na Amazônia.

LOGÍSTICA DESCOMPLICADA, 16 de abr. 2010. Disponível em:

<<http://www.logisticadescomplicada.com/desafios-logisticos-na-amazonia/>>. Acesso em: 27 de jan. 2016.

BALLOU, Ronald H. **Logística empresarial**: transportes, administração de materiais e distribuição física. São Paulo: Atlas, 2007.

BARAT, Josef. **Logística, transporte e desenvolvimento econômico**: a visão setorial. São Paulo: Editora CLA, 2007.

BOWERSOX, Donald J.; CLOSS, David J. **Logística empresarial**: o processo de integração da cadeia de suprimento. São Paulo: Atlas, 2009.

CORONADO, Osmar. **Logística integrada**: modelo de gestão. São Paulo: Atlas, 2011.

DIAS, Marco Aurélio P. **Administração de materiais**: uma abordagem logística. 4 ed. São Paulo: Atlas, 1993.

EUZÉBIO, E. F. **Fronteira e horizontalidade na Amazonia**: as cidades gêmeas de Tabatinga (Brasil) e Letícia (Colômbia). 2011. 170 f. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) – São Paulo, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo. Disponível em: www.teses.usp.br/teses/.../8/.../2011_EmersonFlavioEuzebio_VRev.pdf. Acesso em: 27 de fev. 2016.

FIGUEIREDO, Antônio Macena de.; SOUZA, Soraia Riva Goudinho de. **Como elaborar projetos, monografias, dissertações e teses**: da redação científica à apresentação do texto final. 2 ed. Rio de Janeiro: Editora Lumen Juris, 2008.

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Fundamentos de metodologia científica**. 6 ed. São Paulo: Atlas, 2009.

MARTINS, Petrônio Garcia; ALT, Paulo Renato Campos. **Administração de materiais e recursos patrimoniais**. 3 ed. São Paulo: Saraiva, 2009.

MOIA, R. P. et al. Logística de abastecimento: os gargalos na gestão de suprimentos de uma franquia. **REVISTA ELETRÔNICA DA FACULDADE DE CIÊNCIAS EXATAS E DA TERRA**. Grande Dourados, v. 4, n. 6, 2015. Disponível em: <http://www.unigran.br/ciencias_exatas/conteudo/ed6/artigos/01.pdf>. Acesso em 01 de fev. 2016.

POZO, Hamilton. **Administração de recursos materiais e patrimoniais**: uma abordagem logística. 4 ed. São Paulo: Atlas, 2007.

REIS, C. E. dos. **A importância da gestão da cadeia logística para a melhoria do nível de serviços prestados.** Porto Alegre, 2007, f. 75. Monografia (Bacharelado em Administração) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Disponível em: <<https://www.lume.ufrgs.br/bitstream/handle/10183/24236/000599061.pdf?sequence=1>>. Acesso em: 27 de fev. 2016.

SALUM, M. I. F. **Infra-estrutura logística no Brasil: uma busca por maior competitividade.** Disponível em: <www.idl.ufsc.br/index.php?option=com_docman&task=doc_download&gid=16&Itemid=14>. Acesso em: 26 de fev. 2016.

SANTOS, Carla Macedo Velloso dos. **Logística no Pólo Industrial de Manaus: uma breve explanação.** 2015. **UNIVERSIDADE DE PERNAMBUCO CAMPUS MATA SUL.** Disponível em: <<http://www.upe.br/matassul/colunas/?p=62>>. Acesso em: 27 de fev. 2016.

SANTOS, Izequias Estevam dos. **Manual de métodos e técnicas de pesquisa científica.** 5 ed. Niterói: Impetus, 2005.

SENA, Tony Everton Alves de. **A rede urbana no Amazonas: o abastecimento das cidades ao longo das calhas dos rios Solimões e Amazonas.** VII CONGRESSO BRASILEIRO DE GEÓGRAFOS. Vitória: Associação dos Geógrafos Brasileiros, 10 a 16 de ago. 2014. Disponível em: <http://www.cbg2014.agb.org.br/resources/anais/1/1404701443_ARQUIVO_Tony_CBG.pdf>. Acesso em: 27 de fev. 2016.