

5. Considerações Finais

5.1. Conclusão

Neste capítulo são analisados os resultados obtidos nas pesquisas e na proposta de solução para os problemas relatados, em sincronia com os objetivos estabelecidos no Capítulo 1.

A pesquisa realizada no Capítulo 2 compreendeu um levantamento sobre a dinâmica envolvida no modelo de negócio de franquias. Essa pesquisa apresentou os conceitos, as práticas, os tipos de relacionamentos, as diversas características (natureza, segmentação, modelo de remuneração etc.), e finalizou com a apresentação das vantagens e das desvantagens sob a ótica dos principais atores envolvidos: franqueador e franqueados.

No Capítulo 3 desenvolveu-se a segunda pesquisa, e foram apresentadas as características de uma rede de lojas de moda feminina de calçados e bolsas, compreendendo os processos operacionais, os controles, a tecnologia utilizada, as regras de negócio, e os relacionamentos entre as principais empresas envolvidas: franqueador, franqueados, fornecedores e multímarcas.

O Capítulo 4 foi desenvolvido em três partes distintas. A primeira parte diz respeito como os conceitos e processos logísticos atuais são conduzidos nesta organização, e quais são os impactos nos resultados da organização. A segunda parte compreendeu um levantamento e estudo de referências técnicas na literatura especializada sobre logística, suas razões e fundamentações sobre os principais conceito e práticas inerentes ao tema em questão (*milk-run*, operadores logísticos, *cross-docking* e *transit point*), utilizados como base para o desenvolvimento e fundamentação da proposta de solução. A terceira parte deste capítulo apresenta uma proposta de modelo logístico, utilizando um operador logístico para gestão e controle dos processos relacionados à movimentação de produtos dentro da cadeia de abastecimento, e descreve como os elementos envolvidos se relacionam (franqueador, franqueado, multímarcas e operador logístico). Esta terceira parte também apresenta uma descrição sucinta do sistema de informação a ser desenvolvido para suportar o novo modelo logístico. A pesquisa de custo para

implantação e operação para transporte de produtos, efetuada com três operadores logísticos, está detalhada no Anexo B.

O Capítulo 4 apresenta uma análise comparativa entre os dois modelos logísticos, e pode-se concluir que a utilização do novo modelo contribui com a redução de 2,4% nos custos totais do produto. Da mesma forma, permite o aumento das compras em 8% das lojas, pois os motivos dos cancelamentos de pedidos de compra, motivados pela questão de frete mínimo de faturamento, estabelecidos pelos fornecedores, são eliminados. Considerando a expansão planejada de 25% a.a., a contribuição para a redução dos custos totais é potencializada, pois, conforme apresentado na pesquisa com três operadores logísticos (Anexo B), os mesmos sinalizaram um desconto médio da ordem de 3,4%, nos custos logísticos.

Este trabalho identificou oportunidades de redução de custos de transportes de produtos dos fornecedores para as lojas, bem como melhoria nesses serviços, no que diz respeito a disponibilidade dos produtos nos pontos de venda em sincronia com as ações de *marketing*, potencializando os resultados da rede como um todo.

5.2. Recomendações

A primeira recomendação para continuidade a este trabalho se refere especificamente a uma pesquisa com os executivos de empresas de médio e pequeno porte, sobre as visões e conceitos logísticos aplicados nas organizações. Este tema é de extrema relevância, uma vez que experimentamos, há mais de uma década, a entrada de empresas no Brasil que utilizam a logística como diferencial competitivo. Da mesma forma, muitas empresas nacionais de moda estão no processo de internacionalização, pois já representam um ícone neste segmento, e praticam conceitos logísticos atuais, o que as torna um concorrente potencial para as demais empresas deste segmento.

A segunda recomendação está relacionada às embalagens de produtos deste segmento de moda, onde está inserida a empresa utilizada como estudo de caso, pois a maioria quase que absoluta das lojas de franquias e multimarcas está

localizada em *shoppings*, cujos custos de locação são altos, desta forma as lojas se estabelecem em unidades com áreas muito reduzidas, e na maioria das lojas não há espaço para armazenar os calçados e bolsas em caixas. Isso leva ao descarte das caixas logo após os recebimentos de produtos. Sendo assim, existe uma oportunidade para um estudo específico para adequação e utilização das embalagens de transporte, com a eliminação das embalagens individuais de calçados e bolsas, visando a redução dos custos de material.