

**UNIVERSIDADE DO EXTREMO SUL CATARINENSE – UNESC
CURSO DE ADMINISTRAÇÃO**

GUILHERME GHELLERE FRIGO

**ANÁLISE DA GESTÃO DE CUSTOS EM EMPRESAS DO SETOR DE
TRANSPORTES RODOVIÁRIO DE CARGAS DE CRICIÚMA - SC**

CRICIÚMA

2014

GUILHERME GHELLERE FRIGO

**ANÁLISE DA GESTÃO DE CUSTOS EM EMPRESAS DO SETOR DE
TRANSPORTES RODOVIÁRIO DE CARGAS DE CRICIÚMA - SC**

Monografia apresentada para obtenção do grau de Bacharel em Administração no Curso de Administração da Universidade do Extremo Sul Catarinense, UNESC.

Orientadora: Prof^a. Maria Helena Souza dos Santos

CRICIÚMA

2013

GUILHERME GHELLERE FRIGO

**ANÁLISE DA GESTÃO DE CUSTOS EM EMPRESAS DO SETOR DE
TRANSPORTES RODOVIÁRIO DE CARGAS DE CRICIÚMA - SC**

Monografia apresentada para a obtenção do
Grau de Bacharel em Administração da
Universidade do Extremo Sul Catarinense,
UNESC.

Criciúma, xxx de julho de 2014

BANCA EXAMINADORA

Prof^a. Maria Helena Souza Santos - Especialista – Orientadora - (UNESC)

Prof. XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX – Examinador- (UNESC)

Prof. XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX – Examinador- (UNESC)

AGRADECIMENTOS

A Deus, por se fazer presente nesta conquista.

Aos meus pais, Rogério e Sidnei Vitória, por todo apoio, incentivo e carinho.

A Vanessa, pelo companheirismo e presença.

Ao meu irmão Bruno, pela torcida.

A professora Maria Helena, pela paciência e profissionalismo.

E a todos os que direta ou indiretamente colaboraram com este estudo.

RESUMO

FRIGO, Guilherme Ghellere. **Análise da gestão de custos em empresas dos etor de transportes rodoviário de cargas de Criciúma - SC**. 2014. 64 f. Monografia do Curso de Administração da Universidade do Extremo Sul Catarinense, UNESC, Criciúma.

O objetivo do estudo foi Analisar a gestão de custos em empresas de transportes rodoviário de cargas de Criciúma-SC. Para tanto, realizou-se uma pesquisa considerando o universo de empresas que atuam nesse setor no município, num total de 45 organizações. Buscando representar o universo considerado, a amostra foi composta por 31 empresas, considerando-se um erro amostral de 10%. Os dados foram coletados por meio de questionário com 20 questões fechadas, durante os dias 12 a 16 de maio de 2014. Foi possível observar que, as empresas demonstram preocupação com a gestão de custos, pois todas empregam alguma forma de gerenciamento dos mesmos. Contudo, essa parece não ser adequada ou eficiente, uma vez que parece ser feita de forma empírica, ao não empregar um sistema que esteja consagrado na prática e na literatura, como o Método por Absorção, por exemplo, que foi sugerido para ser adotado nas organizações.

Palavras-chave: Transporte Rodoviário de Cargas. Custos. Gestão de Custos.

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Enquadramento ou porte da empresa.	33
Tabela 2 – Tempo de atuação.....	34
Tabela 3 – Tamanho da frota.	35
Tabela 4 – Idade média da frota.....	36
Tabela 5 – Principal veículo da frota.	37
Tabela 6 – Principal região de atuação da empresa.	38
Tabela 7 – Tipo de carga.	39
Tabela 8 – Local de abastecimento dos veículos.....	40
Tabela 9 – Local de consertos, reparos e manutenção da frota.....	41
Tabela 10 – Maior gerador de custos/gastos da empresa.	42
Tabela 11 – Média percentual dos custos em relação ao faturamento da empresa.	43
Tabela 12 – Departamento de Contabilidade na empresa.	44
Tabela 13 – Plano de Contas na empresa.	45
Tabela 14 – Gestão de custos.....	46
Tabela 15 – Responsável pela gestão de custos na empresa.	47
Tabela 16 – Método utilizado para gestão de custos.	48
Tabela 17 – Sistema de custeio utilizado.	49
Tabela 18 – Conhecimento dos custos diretos e indiretos da atividade.....	50
Tabela 19 – Conhecimento dos custos fixos e variáveis da atividade.....	51
Tabela 20 – Principal benefício da gestão de custos.	52

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 – Representação gráfica do Ponto de Equilíbrio.	25
Quadro 1 – Cálculo da amostra.....	31
Figura 2 – Enquadramento ou porte da empresa.....	33
Figura 3 – Tempo de atuação.	34
Figura 4 - Tamanho da frota.....	35
Figura 5 – Idade média da frota.	36
Figura 6 – Principal veículo da frota.	37
Figura 7 – Principal região de atuação da empresa.	38
Figura 8 – Tipo de carga.	39
Figura 9 – Local de abastecimento dos veículos.....	40
Figura 10 – Local de consertos, reparos e manutenção da frota.	41
Figura 11 – Maior gerador de custos/gastos da empresa.	42
Figura 12 – Média percentual dos custos em relação ao faturamento da empresa. .	43
Figura 13 – Departamento de Contabilidade na empresa.....	44
Figura 14 – Plano de Contas na empresa.....	45
Figura 15 – Gestão de custos.	46
Figura 16 – Responsável pela gestão de custos na empresa.	47
Figura 17 – Método utilizado para gestão de custos.	48
Figura 18 – Sistema de custeio utilizado.	49
Figura 19 – Conhecimento dos custos diretos e indiretos da atividade.....	50
Figura 20 – Conhecimento dos custos fixos e variáveis da atividade.	51
Figura 21 – Principal benefício da gestão de custos.	52

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	8
1.1 SITUAÇÃO PROBLEMA	9
1.2 OBJETIVOS	10
1.2.1 Objetivo Geral	10
1.2.2 Objetivos Específicos	10
1.3 JUSTIFICATIVA	10
2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA	12
2.1 GESTÃO DE CUSTOS.....	12
2.2 TERMOS ASSOCIADOS À GESTÃO DE CUSTOS	14
2.2.1 Gastos	14
2.2.2 Desembolso	16
2.2.3 Investimentos	17
2.2.4 Desperdícios	17
2.3 TIPOS DE CUSTOS.....	18
2.4 SISTEMAS OU MÉTODOS DE CUSTEIO	21
2.5 PONTO DE EQUILÍBRIO	24
2.6 ANÁLISE DE CUSTOS DA LOGÍSTICA INTEGRADA	26
2.7. CONCEITO DE TRANSPORTES.....	26
3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS	29
3.1 DELINEAMENTO DO ESTUDO	29
3.2 DEFINIÇÃO DA ÁREA E/OU POPULAÇÃO-ALVO	30
3.3 PLANO DE COLETA DOS DADOS	31
3.4 PLANO DE ANÁLISE DOS DADOS.....	32
4 ANÁLISE DOS DADOS DA PESQUISA	33
4.1 APRESENTAÇÃO DOS RESULTADOS	33
4.2 ANÁLISE DOS RESULTADOS	53
5 CONCLUSÃO	55
REFERÊNCIAS	57
APÊNDICE	61

1 INTRODUÇÃO

Os fundamentos contábeis, na era mercantilista, séculos XVI e XVIII, deram suporte à contabilidade financeira. Na Revolução Industrial, período de 1760 até 1860, originou-se a Contabilidade de Custos, como complemento da Contabilidade Financeira. No início do século XX, principalmente após 1929, vicejou nos meio contábeis e empresariais a Contabilidade Gerencial (BOMFIN; PASSARELLI, 2006)

Sob o enfoque contábil, os custos podem ser analisados como Custo Contábil e Custo Gerencial. O custo contábil, subordinado à contabilidade financeira, está disciplinado por normas legais técnicas (princípios contábeis), fiscais (compulsoriedade na aplicação das leis) e societárias. O custo gerencial embora não objetive desrespeitar as leis, não está vinculado a elas. Comprometem-se com a eficiência pela redução dos gastos, através de estudos e análises voltados para a mudança de processo, gestões financeiras adequadas e para o atendimento de questões especiais relacionadas com a logística do atendimento correto aos clientes (BORNIA, 2010).

Os gastos com atividade “fim” denominam-se “custos”. Por outro lado, os gastos com atividades “meio” são conhecidos como “despesas”. Os controles proporcionados pelos registros contábeis dos gastos, custos e despesas, são a essência da Contabilidade de Custos (SÁ, 2009).

Dentro deste contexto, uma das causas mais frequentes para que as empresas não tenham os resultados almejados é a falta de planejamento e controle de seus custos. Uma empresa que tem um gerenciamento deficiente ou não tem controle dos seus custos estará fatalmente sujeita encerrar as atividades.

Por outro lado, no Brasil, a principal forma de transporte que é utilizada no que se refere à logística de distribuição dos suprimentos é o modal rodoviário, responsável por aproximadamente 60% de todas as operações que são realizadas para levar o produto do fabricante ao consumidor final ou varejista. Estima-se que sejam 12 mil empresas formalizadas, O setor também agrega cerca de 350 mil profissionais transportadores que atuam como autônomos, além das organizações fabricantes que se responsabilizam pela própria distribuição. O faturamento anual do setor gira em torno de R\$ 24 bilhões, empregando 3,5 milhões de pessoas (NTC, 2014).

Porém, as empresas que atuam no setor, além de enfrentarem uma acirrada concorrência, ainda têm que lidar com diversos problemas ou dificuldades associados à atividade, entre eles, falta de conservação de estradas, tempo elevado de espera para cargas e descargas, carga tributária alta, gerenciamento de perdas e avarias decorrentes do manuseio e transportes, entre outros (ANTT, 2013).

Contudo, mesmo assim, nas empresas de transportes rodoviário de cargas, apesar da magnitude e importância do setor, verifica-se que muitas das organizações não realizam uma gestão de custos eficiente.

Frente a isso, este estudo busca analisar a gestão de custos em empresas de transportes rodoviário de cargas de Criciúma-SC, como forma de propor sugestões para essas organizações melhor gerirem os custos associados à atividade.

1.1 SITUAÇÃO PROBLEMA

Geralmente, a forma mais comum de prática encontrada nas empresas de transportes rodoviário de cargas é o simples acerto de contas com o motorista, ao final de cada semana, quinzena ou mês, para apurar o resultado, quando se verifica o tanto que caminhão faturou, quais as despesas incorridas e o que sobrou ao final do período (JUNG, 2007). Com isso o controle feito sobre o total de seus custos nunca é apurado de uma forma exata, deixando de fora os custos com contabilidade e pagamento de funcionários. Com isso, as empresas não conseguem chegar a um resultado para saberem se estão gerando dando lucro ou prejuízo.

Contudo, os custos com transportes são divididos em custos fixos e variáveis. Os custos variáveis são gastos com pneus, combustível e manutenção de veículos. Conforme a carga de trabalho aumenta, esses custos também aumentam, pois os caminhões se desgastarão mais, fazendo com que precisem de mais manutenção. No entanto, se o serviço estiver em baixa demanda, os veículos ficarão mais tempo parados, portanto esses custos decrescem. Os custos fixos, por sua vez, são aqueles que não variam conforme o aumento ou a diminuição de serviço, pois são os gastos com salários de funcionários e encargos sociais, por exemplo.

Frente a isso, observa-se que os gestores dessas organizações necessitam conhecer quais os seus custos, bem como a forma como eles afetam a atividade. Caso contrário, poderão incorrer em prejuízo, mesmo não se dando conta

disso.

Diante dessa questão, o problema de pesquisa para este estudo pode ser assim formalizado: **Como é realizada a gestão de custos em empresas de transportes rodoviário de cargas de Criciúma-SC?**

1.2 OBJETIVOS

1.2.1 Objetivo Geral

Analisar a gestão de custos em empresas de transportes rodoviário de cargas de Criciúma-SC.

1.2.2 Objetivos Específicos

- a) Levantar o perfil das empresas que atuam neste segmento no município;
- b) Identificar o maior gerador de custo nessas empresas;
- c) Avaliar a média percentual dos custos em relação ao faturamento da empresa;
- d) Verificar a forma de realização da gestão de custos nas organizações;
- e) Destacar o método utilizado para o gerenciamento dos custos;
- f) Identificar se há conhecimento dos custos diretos e indiretos; fixos e variáveis relacionados à atividade por parte da organização;
- g) Propor sugestões com base nos resultados obtidos.

1.3 JUSTIFICATIVA

O objetivo do estudo é analisar a gestão de custos em empresas de transportes rodoviário de cargas de Criciúma-SC. Acredita-se que se torna relevante atingir este objetivo tendo em vista que o setor pesquisado é um dos mais expressivos da região, assim como em todo o país.

Na verdade, com o aumento do número de caminhões nos últimos anos no Brasil, as transportadoras de cargas estão tendo que multiplicar a receita, para conseguirem manterem-se no mercado, pois a concorrência encontra-se cada vez mais acirrada. Contudo, mesmo atuando em um setor onde a competitividade é

expressiva, existe pouca prática de uma administração eficiente ou profissional, sobretudo no que se refere à gestão de custos, observando-se muitas vezes um gerenciamento dos gastos feito de maneira empírica ou até inexistente nessas organizações.

Desse modo, pode-se afirmar que este estudo é relevante para o pesquisador, para as empresas e para a universidade. Para o pesquisador torna-se relevante para por em prática o que foi estudado no curso de Administração de Empresas e também para realizar a pesquisa sobre o setor. Para as empresas, o estudo é relevante, pois fornecerá um levantamento sobre o segmento em relação à gestão de custos, o que poderá ser aproveitado para que possam reavaliar suas práticas de controle de gastos. Por fim, torna-se relevante para a universidade, pois poderá servir como instrumento de pesquisa para acadêmicos e pessoas interessadas em se aprofundarem no assunto.

A pesquisa é viável, pois o pesquisador atua profissionalmente em uma organização do segmento na região, o que o faz conhecer a realidade e outros aspectos relacionados ao setor.

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

A gestão de custos de uma empresa é um procedimento de extrema relevância, independente do setor em que a mesma atua, pois é por meio dessa forma de gerenciamento é que se saberá se está tendo lucros ou prejuízos, além de desperdícios.

Na verdade, os custos fazem parte de vidas dos indivíduos desde o nascimento até a morte, pois tudo que se necessita gera um custo, até o alimento, que é a principal necessidade do ser humano (BORNIA, 2010).

Com base nisso, por custos, pode-se entender custos como todos os sacrifícios em termos financeiros que são alocados na operação, produção ou fabricação de serviços ou produtos com destino à comercialização em períodos de futura data. Referem-se gastos diretamente consumidos no setor de produção da firma (PADOVEZE, 2009).

Para Bruni e Famá (2006, p. 28): “Custos podem ser definidos como medidas monetárias dos sacrifícios com os quais uma organização tem que arcar a fim de atingir seus objetivos”.

Com base nesses pressupostos, neste capítulo apresenta-se a fundamentação teórica que embasa o estudo, versando sobre temas de gestão de custos, definição e conceitos básicos da teoria e prática dos custos, além de caracterizar o setor de transportes, com ênfase ao transporte rodoviário de cargas.

2.1 GESTÃO DE CUSTOS

Com a extrema competitividade existente entre as organizações, grandes mudanças têm ocorrido com reflexos diretos na gestão. Essas mudanças refletem principalmente nas estratégias adotadas e nas práticas gerenciais que são realizadas (MACHADO; SOUZA, 2006).

Porém, devido ao acirramento da concorrência entre as organizações, o próprio mercado é quem dita os preços dos produtos, fazendo assim com que as empresas busquem se especializar para melhorar seus sistemas de controle de custos, podendo assim se diferenciar dos demais concorrentes (BARDAL; MALTACA; MICHELASSE, 2010).

Segundo Machado e Souza (2006), para que uma gestão de custos torna-

se eficaz é necessário que as áreas de planejamento, execução e controle também sejam ministradas de forma eficiente dentro da organização. Com isso, a empresa poderá buscar diversas formas para produzir ou operar mais, porém gastando menos, ou seja, com menos custos.

Na parte produtiva ou operacional, são cada vez mais frequentes as empresas evitarem gastos desnecessários e planejar ações para atuar frente à grande competitividade. Diante disso, as organizações estão buscando aperfeiçoarem-se na área contábil, pois quanto maior a empresa maior será o controle de produção e gastos (PEREIRA; SOUZA, 2010).

Conforme Kaspczak, Scandelari e Reis (2008) quando a empresa não está totalmente consolidada no mercado, não se consegue fixar um preço nos produtos. Por isso, deverá reduzir seus gastos para poder baixar seus preços, caso contrário, certamente terá prejuízos em suas vendas e resultados.

Segundo Pereira e Souza (2010), com essas informações torna-se importante identificar a relevância da contabilidade de custos dentro de uma organização, seja para controlar seus gastos, saber o quanto foi produzido, o quanto foi vendido e se terá lucratividade, o que é demonstrado através de relatórios contábeis.

De acordo com Kaspczak, Scandelari e Reis (2008) a economia na produção acaba gerando um valor excedente, que pode ser investido em novas tecnologias e aperfeiçoamentos, podendo assim tornar mais ampla sua capacidade produtiva.

A contabilidade e a gestão de custos também são muito importantes na parte de controle e planejamento, pois com os dados coletados com o controle, torna-se possível verificar os objetivos e metas que foram propostas e não obtiveram êxito (PEREIRA; SOUZA, 2010).

Para Kaspczak, Scandelari e Reis (2008), durante o processo de tomadas de decisões, os gestores das empresas utilizam de diversas informações, como por exemplo, os custos com a produção. Com isso, a parte dos custos com os produtos tornam-se mais importantes partindo do ponto em que o consumidor é quem faz o preço.

Com a Revolução Industrial surgiu a análise de custos nas empresas, pois até então só eram contabilizados os gastos com produção e o lucro que era gerado (BORNIA, 2010).

Segundo Jung (2007) o grande problema enfrentado nos dias de hoje pelas organizações é a falta de competitividade com as demais empresas, pois com a vinda de entidades estrangeiras a concorrência ficou um pouco desigual devido ao alto nível tecnologia usada por essas. O autor complementa:

Além das mais modernas e tecnológicas formas de produção, as organizações necessitam também se adequar às novas formas de planejamento e controle de seus custos, para assim terem como subsídios, informações precisas que, auxiliem na gestão, tomando as decisões necessárias para sobreviver no mercado decisões necessárias para sobreviver no mercado (JUNG, 2007, p. 34).

Contudo, sabe-se que o principal objetivo de uma empresa é o lucro, e para que isso aconteça são necessárias algumas estratégias, entre elas está a gestão de custos, pois em alguns casos produtos que não estão sendo vendidos podem ter uma redução no seu preço devido a uma boa gestão implantada na empresa. Por isso, a gestão de custos torna-se fundamental na empresa para encontrar seu ponto de equilíbrio (BORNIA, 2010).

A redução de custos parte de uma estratégia pela qual é analisado o modo de produção e os produtos necessários, para isso deve ser analisado o produto em si e qual valor que terá no mercado (VIAN, 2006).

A empresa deve tentar reduzir seus custos de qualquer maneira, para poder se manter no mercado atual, porém sem diminuir a qualidade do produto oferecido. Com isso a empresa devera buscar métodos para diminuir esses custos, investindo em mão-de-obra qualificada, pois muitas empresas possuem custos em locais que nem imagina como em devolução de mercadorias, por falha no produto ou por atraso na entrega (PINTO, 2006).

2.2 TERMOS ASSOCIADOS À GESTÃO DE CUSTOS

Na gestão dos custos, muitas vezes são encontrados alguns termos ou nomenclatura que são associados ao gerenciamento dos custos. Muitos desses termos, às vezes, são considerados como sinônimo de custos, em outros casos, confundem o analista em termos de seus significados (PADOVEZE, 2009).

Desse modo, a seguir, são apresentados alguns desses termos e seus respectivos significados.

2.2.1 Gastos

É quando é adquirido algo que não será utilizado no momento. Os gastos não podem ser considerados custos, pois os mesmos não estão envolvidos nos processos produtivos da empresa (DUBOIS; KULPA; SOUZA, 2006).

Qualquer empresa presente no mercado de hoje, tem uma série de gastos com administração, vendas e produção, portanto os gastos podem ser divididos em custos, despesas e investimentos. Independente de como são feitos esses gastos a empresa deverá ter um controle total sobre eles, inclusive para poder distinguir o que são os custos, as despesas e os investimentos (BACIC, et al, 2010).

O conceito de custos é associado ao montante de gastos para adquirir um bem ou serviço. Os custos em uma empresa industrial estão basicamente divididos em matéria-prima, mão-de-obra e custos indiretos, que são todos os demais custos vinculados à produção (BACIC, et al, 2010).

Nesse sentido, gastos fixos são aqueles que não dependem do ramo nem do nível de atividade que a empresa tem. Na verdade estes gastos são fixos, pois se a empresa vende mais, o aluguel do pavilhão, por exemplo, não irá aumentar por causa disso. Porém se a empresa vender muito, produzirá mais e terá que aumentar o número de funcionários e a área ocupada por ela, fazendo assim com que o aluguel aumente, o que se manterá no mesmo custo até que aumente novamente seu quadro de funcionários (SÁ, 2009).

Por outro lado, são gastos variáveis aqueles que dependem da quantidade produzida, vendida e também os custos com vendas, que conforme Sá (2009), podem ser:

a) **Custos variáveis de operação:** fazem parte dos custos variáveis de operação as matérias-primas, materiais secundários, e os materiais de embalagens, pois isso depende da quantidade que será vendida.

c) **Despesas variáveis de vendas:** são despesas variáveis os impostos sobre vendas como ICMS, ISS, PIS E COFINS e outras despesas como comissão de vendedores, isso depende de cada empresa.

Ainda dentro dos gastos, tem-se as despesas, que referem-se a um valor que não está diretamente envolvido com a produção, mas sim, com a parte administrativa da empresa, como no setor financeiro e comercial (BORNIA, 2010).

Sobre o conceito de despesas, Wernke (2005, p. 4) coloca:

O conceito de despesas abrange o valor despendido voluntariamente com bens ou serviços utilizados para obter receitas, seja de forma direta ou indireta. Este conceito é empregado para identificar, no caso de uma fábrica, os gastos não relacionados com a produção, mas que são necessários ao funcionamento da organização, ou seja, os gastos ligados às atividades gerenciais da empresa (como despesas de vendas, despesas administrativas e despesas financeiras).

Segundo Bomfim e Passareli (2006), as despesas na área administrativa podem ser tratadas com despesas indiretas, já na parte comercial pode ser tratada com direta, pois na produção de um produto em específico, geralmente é feita uma propaganda, tornando assim a despesa diretamente ligada a este produto.

Para Bacic et al (2010), diferentemente de gastos que são para adquirir um bem ou serviço, as despesas são divididas em despesas administrativas e despesas de vendas ou comerciais.

Despesas administrativas são os gastos com todos os departamentos relacionados à parte de administração entre eles o RH, finanças, contabilidade, processamento de dados. Despesas de vendas são todos os gastos feitos nos departamentos de vendas, marketing e outros com quais as empresas se relacionam com seus clientes (BACIC; et al, 2010).

Os gastos, desse modo, podem ser considerados como um pagamento, seja dos salários dos funcionários, por compra de novos equipamentos, de suprimentos ou com o marketing da empresa, a fim de aumentar os lucros (PADOVEZE, 2009).

2.2.2 Desembolso

Um desembolso refere-se a dinheiro pago em nome de um cliente, ou uma pessoa em nome de uma empresa ou agente. Este é um tipo de despesas para a pessoa que paga uma quantia em nome de outra. Em outras palavras, o pagamento é considerado um tipo de despesa, mas um gasto nem sempre são classificados como um desembolso (DUBOIS; KULPA; SOUZA, 2006).

Bornia (2010, p. 39) fazem a distinção entre gasto e desembolso:

Gasto é o valor dos insumos adquiridos pela empresa, independentemente de terem sido utilizados ou não. Não é sinônimo de desembolso, que é o ato do pagamento e que pode ocorrer em momento diferente do gasto. Por exemplo, se for efetuada uma compra de material com 60 dias de prazo para o pagamento, o gasto ocorre imediatamente, mas o desembolso só ocorrerá dois meses depois.

Os desembolsos proporcionam benefícios para um único período, não

são capitalizados e estão incluídos na demonstração de lucros e perdas. Em geral, todos os desembolsos que têm a ver com as despesas de vendas e administrativas são considerados (SÁ, 2009).

2.2.3 Investimentos

Investimentos são os gastos feitos no presente para posteriormente obter lucro, podendo ser feitos com compra de bens e serviços, também na administração de empresas ou em área comercial. Porém, determinadas situações, a empresa adquire um produto para uso imediato, portanto não será um investimento e sim um custo (BACIC et al, 2010).

Investimentos são gastos, que temporariamente ficarão no ativo da empresa, porém com o passar dos anos se tornará custos e despesas, pois será feito um desembolso para investir em determinada negociação (BRUNI; FAMÁ, 2006).

Investimentos em prevenção na área de qualidade também são investimentos, pois se é fabricado um produto de baixa qualidade todo aquele investimento feito será desperdiçado, visto que não será vendido, devido a falta de qualidade no produto (PINTO, 2006).

2.2.4 Desperdícios

Para as empresas que pretendem ser líderes ou mesmo se manterem no mercado, a busca pela diminuição de desperdícios é muito grande. Existem algumas ferramentas para o controle desses gastos como *Just-in-Time*, *Kaizen*, *Custo-Meta* e o controle total da qualidade (PINTO, 2006).

O desperdício nas empresas ocorre pela falta de mão-de-obra qualificada, com isso a busca por uma melhoria nos processos produtivos dificilmente será realizada (SÁ, 2009).

Na definição de Perez Junior (2010, p. 19):

Desperdício são gastos incorridos nos processos produtivos ou de geração de receitas e que possam ser eliminados sem prejuízo da qualidade ou quantidade dos bens, serviços ou receitas geradas. O desperdício está sendo classificado como custo ou despesa e sua identificação e eliminação é fator determinante do sucesso ou fracasso de um negócio.

Bornia (2010) ramifica os desperdícios em alguns tipos, classificados como:

- a) **Superprodução:** é o desperdício de maior importância, pois ocorre de uma produção acima do normal acarretando o aumento de estoque desnecessário e ocultando os problemas do processo;
- b) **Transporte:** Desperdício decorrente do transporte dos produtos pelas instalações da empresa, sua eliminação se dá pela organização da produção como na melhor alocação das máquinas;
- c) **Processo:** Esse é produzido no processo de fabricação como em detalhes nas peças que não contribuem no produto final;
- d) **Fabricação de produtos defeituosos:** São produtos fabricados que não possuem controle de qualidade, sendo necessárias melhorias no processo produtivo;
- e) **Movimento:** Decorrente de uma ineficiência na produção dos produtos, sendo corrigida num melhor desempenho da produção.
- f) **Espera:** Ocorre quando não há sincronismo dentro da produção e demora na preparação da máquina, fazendo com que máquinas e operadores fiquem ociosos;
- g) **Estoque:** Produtos parados a espera de serem vendidos e que demandam manutenção, é aconselhável o mínimo de estoque nas empresas;
- h) **Matéria prima:** É despesa quando é mal usada e comprada acima do necessário e da capacidade de produção da empresa.

Os desperdícios, segundo Perez Júnior (2010, p. 21): “[...] é sinônimo de prejuízo, pois não poderão ser repassados para os preços”.

2.3 TIPOS DE CUSTOS

Diversos são as formas com que os custos se apresentam nas empresas, levando-se em consideração as mais variadas necessidades administrativas. Devido a isso, os custos podem ser classificados conforme alguns critérios para que seu cálculo, alocação e avaliação sejam possíveis (RIBEIRO, 2006).

Por isso, com vista a facilitar sua origem e apuração, os custos podem ser enquadrados segundo alguns critérios (ALEMÃO; GONÇALVES; DRUMOND, 2013).

De acordo com a origem, os custos podem ser totais ou unitários.

O custo total é o tipo mais comum e envolvem todos os custos de fabricação, não incluindo as vendas ou administração, nem a pesquisa e desenvolvimento (KIMURA; PERERA; ANTUNES, 2012).

Os custos unitários são obtidos pela divisão do custo total pelo número de unidades produzidas, os custos de unidades não são sempre um produto físico, mas o representante estatístico de uma atividade, objetivamente definível. Exemplos: horas-máquina, litros, quilogramas, entre outros. Os custos unitários devem ser expressos em termos que sejam mais significativos para os responsáveis pelos mesmos (KIMURA; PERERA; ANTUNES, 2012).

Por outro lado, os custos não são apenas relacionados direta ou indiretamente ao trabalho, produtos ou processos, mas também podem variar em quantidade devido às mudanças na produção, operação de serviços ou nas vendas (SOUZA, 2013).

Desse modo, de acordo com a sua variabilidade, os custos podem ser fixos ou variáveis.

Os custos fixos são aqueles os custos que não variam dentro de um nível normal de operações (variação de aplicabilidade) e dado um certo período de tempo, como por exemplo, salários, aluguel, entre outros (PEREZ JUNIOR, 2010).

Representam são “aqueles que, dentro de determinada faixa (nível de atividade), não variam com o volume de produção” (LEONE; LEONE, 2004, p. 35).

Wernke (2005, p. 08) conceitua custos fixos da seguinte forma:

Os custos fixos são aqueles cujos valores totais tendem a permanecer constantes (“fixos”) mesmo havendo alterações no nível de atividades operacionais do período. São os custos que têm seu montante fixado independentemente de oscilações na atividade fabril, não possuindo qualquer vinculação com o aumento ou redução do número de unidades produzidas no mês. Mesmo que a quantidade de peças, quilos, metros, unidades ou litros produzidos seja maior ou menor, tais custos terão o mesmo valor no final do período.

Assim, os custos fixos tendem a ser constantes. Em geral, os custos fixos são gerados como uma função do tempo e outros fatores (BORNIA, 2010).

Nas empresas de transportes rodoviário de cargas, os custos fixos são representados por remuneração do capital, depreciação dos veículos, IPVA/seguro obrigatório, custos administrativos e de pessoal.

Os custos variáveis, por sua vez, são os custos que tendem a aumentar ou diminuir no total em proporção às mudanças no nível de atividade, como por exemplo, a mão de obra direta, custos de materiais diretos e matéria-prima.

Wernke (2005, p. 07) define:

Custos variáveis são os gastos fácil ou diretamente atribuíveis a cada produto fabricado no período. São aqueles custos que podem ser identificados com facilidade como apropriáveis a este ou àquele item produzido. Por suas características próprias e objetividade de identificação no produto pronto, esses gastos são atribuídos aos artigos produzidos por medições ou por controles individuais (como a ficha técnica), sem a necessidade de se recorrer a algum tipo de divisão ou rateio mais complexo. Essa categoria abrange, então, todos os custos efetuados exclusivamente com a fabricação do produto. Assim, não sendo produzida a unidade esses gastos não ocorrem.

Nas empresas de transportes rodoviário de cargas, os custos variáveis são representados por combustível, óleo, lavagem, lubrificação, pedágio e manutenção da frota.

Por outro lado, para tomar uma decisão a partir de um ponto de vista econômico adequado é necessário atribuir valores quantitativos para cada alternativa considerada, portanto, custos desempenham um papel importante no processo de tomada de decisão. Frente a isso, os custos assumem um significado e nomes diversos, tais como apresentado por Sá (2009):

a) **Custos incrementais:** Estes são os custos adicionais que não são incorridos na realização de um projeto. Eles também podem ser considerados como a diferença nos custos totais resultantes de uma mudança. Neste sentido são os custos diferenciais. Enquanto os custos variáveis são geralmente incrementais, custos incrementais podem incluir custos fixos. Por exemplo, a decisão pode envolver uma mudança na escala de produção.

b) **Custos de oportunidade:** São hipotéticos no sentido de que não estão relacionados com a contabilidade ou não reconhecidos como tal, neste sentido são ditos custos teóricos e de grande importância na tomada de decisões financeiras. Os custos de oportunidade são recursos do resultado da aceitação de uma alternativa em detrimento de outra. É um conceito fundamental para a decisão de investir em um projeto, vender, substituir um equipamentos, entre outros.

c) **Custos de diferimento:** Os custos que podem ser deslocados para

o futuro, com pouco ou nenhum efeito sobre a eficiência das operações correntes.

d) Custos evitáveis e inevitáveis: Eles são conhecidos como o custo vivos e os custos extintos, respectivamente. Os vivos são aqueles que representam gastos no futuro, portanto, são os únicos custos relevantes para analisar na tomada de decisão de curto prazo (exemplo: fechar um departamento). Os custos inevitáveis são recursos extintos ou foram cometidos e não podem ser recuperados. Por exemplo: o dinheiro gasto em um estudo de engenharia para decidir se quer continuar a fazer a ou assumir outro projeto. Os custos inevitáveis não afetam as decisões no futuro financeiro.

e) Custos controláveis e incontrolláveis: Os custos controláveis são aqueles que são diretamente influenciados por um executivo dentro de um período de tempo definido. Se o período é muito longo, quase todos os custos podem ser controlados por alguém na organização, por exemplo: a depreciação seria controlável em um longo tempo.

f) Custo de reposição ou substituição: É o custo de um selecionado bem no mercado futuro ou um mercado contemporâneo. Este conceito é amplamente utilizado na preparação dos orçamentos.

Conforme se verifica, os custos dependendo de sua natureza podem assumir diversas classificações, devendo o gestor conhecer a sua significação como forma de bem gerenciá-lo (SÁ, 2009).

2.4 SISTEMAS OU MÉTODOS DE CUSTEIO

Os métodos de custeio são de extrema importância para empresa, como forma de ajudar os administradores e também na parte de produção (MACHADO; SOUZA, 2006).

Conforme Dubois; Kulpa e Souza (2006, p. 124) apresentam os objetivos dos sistemas de custeio:

Todos os métodos de custeio objetivam determinar o custo unitário de cada bem ou serviço produzido por uma empresa. Para tanto, eles partem das configurações dos custos diretos e indiretos. Os métodos procuram atribuir os gastos apresentados pela organização para cada um dos bens ou serviços produzidos. Os métodos de custeio apresentam um único objetivo que é a determinação dos custos, mas a sistemática adotada por eles difere

de um para outro método DUBOIS; KULPA; SOUZA (2006, p. 124).

Os métodos de custeio partem do pressuposto de que as empresas devem incorporar em suas estratégias, a gestão dos custos, pela qual as informações fornecidas a partir da contabilidade de custos deve ser monitoradas como um dos meios para alcançar uma vantagem competitiva no mercado (ALEMÃO; GONÇALVES; DRUMOND, 2013).

Entre os principais Sistemas de Custeios destacam-se os apresentados a seguir.

- **Método de Custeio por Absorção:** É composto por todos os custos com produção e serviços prestados, fixos ou variáveis. Os custos diretos de produção (matérias primas, materiais secundários, mão de obra direta e etc.), os custos indiretos (manutenção de equipamentos, custos de suprimentos, controle de qualidade e etc.) também fazem parte desse método (SÁ).

- **Custeio por absorção integral:** Nesse sistema, é levado em conta tanto os custos fixos como as variáveis, sendo descartados os desperdícios na produção, onde os custos com fabricação são ignorados, por isso este custeio é diretamente voltado para evitar ao máximo o desperdício, tendo uma fabricação sem custos excedentes (SÁ).

Este método de custeio consiste em colocar os custos nos produtos, também está relacionado com a avaliação dos estoques, e por conter diversas informações pode ser vistos por usuários externos da empresa, sendo assim tais informações poderão serem usadas para formulação de preços (BRUNI; FAMÁ, 2006).

- **Custeio por Absorção Ideal:** Este método de custeio, todos os custos são direcionados a produção, porem o custos com os insumos não utilizados que são os desperdícios não são contabilizados, tendo em vista a importância desse principio para auxiliar no controle de custos e no processo de melhoria da empresa (BACKES, et al, 2007).

- **Custeio Variável:** É um método onde se considera apenas os custos e despesas variáveis, ignorando os custos fixos, para assim poder saber qual a margem de contribuição sobre cada produto, mostrando como os custos variáveis são importantes para as decisões de curtos prazos (MACHADO; SOUZA, 2006).

No custeio variável, os custos fixos são considerados custos do período e

os variáveis são os determinante nas tomadas de decisões, porém a empresa deve trabalhar para cobrir os custos fixos e depois leva-se em conta os custos variáveis (BORNIA, 2010).

- **Custo Direto:** É aquele que apropria apenas os custos diretos nos produtos, sejam eles fixos ou variáveis, desde que sejam todos identificados em cada produto, porém não é permitido nenhum tipo de rateio com a apropriação.

- **Custo RKW:** Também conhecido como custeio pleno, é diferente do custeio por absorção, pois trabalha com a ideia de que todos os custos devem ser integrados ao produto, como as despesas administrativas e financeiras, também são incluídos custos com garantia, pós venda e distribuição, para ai sim formar um preço para o produto (MACHADO, 2002).

Pode ser comparado a organogramas, onde cada setor, localização e responsabilidades de cada um da empresa, podem ser definidos como um centro de custos (BORNIA, 2010).

Conforme Bornia (2010), o método de centro de custos pode proceder em cinco etapas:

- a) Separar os custos em itens;
- b) Divisão da organização em centros de custos;
- c) Identificar os custos com os centros, sendo essa a distribuição primária;
- d) Distribuição dos custos em centros indiretos e diretos, essa sendo a distribuição secundária;
- e) Distribuição dos custos dos centros diretos aos produtos, essa por fim a distribuição final.

- **Custeio ABC – Custeio Baseado em Atividades:** O método de custeio ABC, Custeio Baseado em Atividades, foi criado com objetivo de alocar os custos e despesas indiretas aos produtos. Com a utilização desse método o gerenciamento das informações se torna mais fácil, ajudando muito na tomada de decisões (BÓRNIA, 2010)

A legislação determina que todos os custos com marketing, tecnologia, serviços e demais utilizados para produção, devem ser considerados como custos fixos ou indiretos, mas através do método ABC, esses custos são direcionados para os produtos através das atividades realizadas, beneficiando assim a gestão (WERNKE, 2005).

Para Bornia (2010), este custeio é baseado no que as empresas buscam

continuamente, para tornar a produção perfeita evitando ao máximo os desperdícios.

- **Centros de Custos:** Os centros de custos alocam os preços dos produtos para depois serem distribuídos para cada um, e eles são divididos em três tipos de centros, conforme Külzer et al (2008):

a) **Centros comuns:** Não estão diretamente ligados à produção, mas são responsáveis pela coordenação de todas as atividades, pois a causa de seus custos influenciam em toda a empresa. Exemplos: Diretoria, Contabilidade e outros.

b) **Centros auxiliares:** Suportam o processo operativo e sua função básica é a execução de serviços que beneficiam as operações em geral. Nestes centros os custos são acumulados por responsabilidade departamental para controle e redistribuídos aos departamentos produtivos para fins de custeio dos serviços, tais como os de engenharia e manutenção;

c) **Centros operacionais:** Estão ligados diretamente com a produção, a maioria de seus custos de centros é indiretos, oriundos dos centros auxiliares e, portanto, uma redistribuição precisa desses custos indiretos entre os centros operacionais é indispensável para a obtenção dos custos reais dos produtos e/o serviços.

Com base nesses tipos de sistema de custeio, cada empresa deve analisar o mais adequada as suas atividades para poder escolher o que será adotado (WERNKE, 2005).

2.5 PONTO DE EQUILÍBRIO

O ponto de equilíbrio é encontrado quando se soma as despesas totais com a receitas totais, com isso acha-se o faturamento necessário para que futuramente a empresa não venha a ter prejuízos com suas atividades. Porém, neste ponto a empresa também não estará tendo lucro, estará empatado, isso é conhecido como o ponto do equilíbrio contábil (COUTO, 2011).

Para a fórmula da equação do ponto de equilíbrio para as receitas com vendas, soma-se o custo de fabricação com o custo de venda desse produto, sabendo assim qual é a margem de lucro, por meio da seguinte fórmula, conforme Bornia (2010):

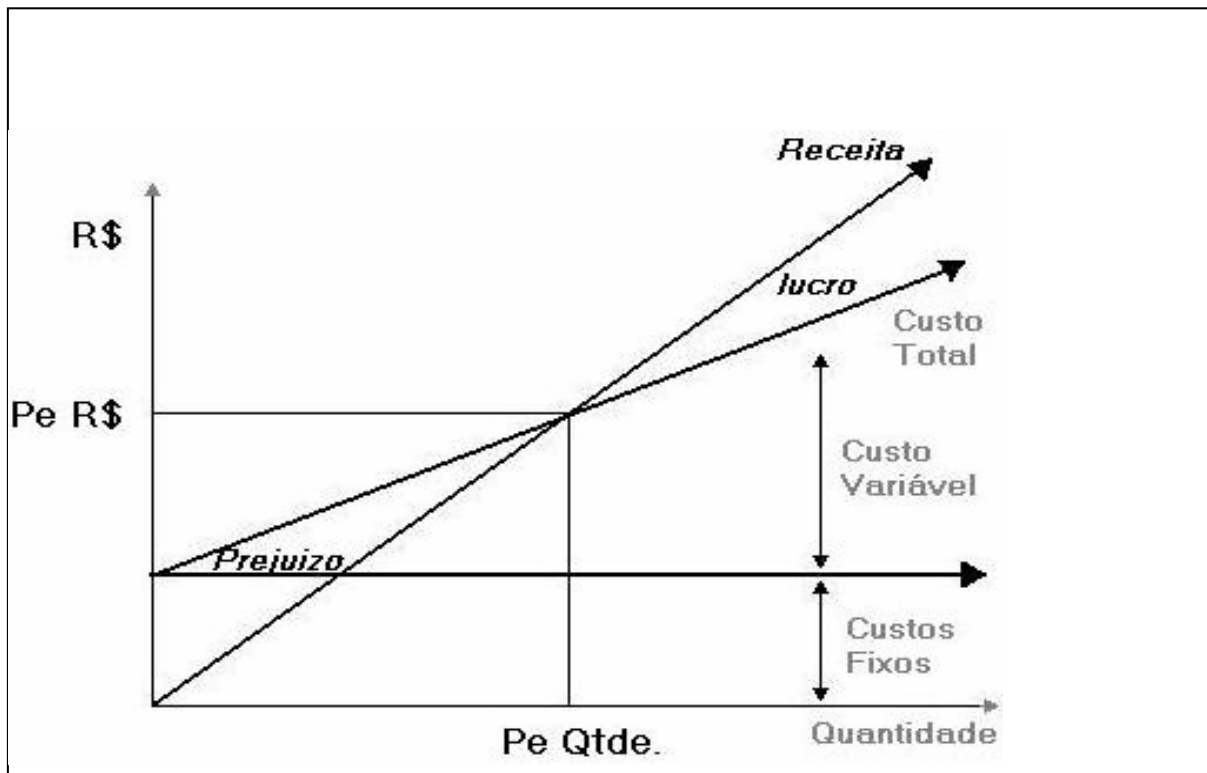
$$\text{Receitas de Vendas (no ponto de equilíbrio)} = \text{Custo de fabricar} + \text{Custo para Vender}$$

Para efeitos de análise do Ponto de Equilíbrio, consideram-se os custos fixos e variáveis, obtém-se então a seguinte equação, segundo Couto (2011):

$$\text{Receita de Vendas (no ponto de Equilíbrio)} = \text{Custos fixos} + \text{Custos Variáveis}$$

Para mercados absolutamente lineares as representações, tanto das receitas quanto dos custos e Despesas, dão-se numa demonstração gráfica do Ponto de Equilíbrio da seguinte forma, segundo Couto (2011):

Figura 1 – Representação gráfica do Ponto de Equilíbrio.



Fonte: Borna (2010, p.59).

Conforme se pode observar, o Ponto de Equilíbrio é o ponto onde a linha da Receita cruza com a linha do custo total. Para se calcular o Ponto de Equilíbrio, necessário se faz é o conhecimento do conceito de Margem de Contribuição (COUTO, 2011).

2.6 ANÁLISE DE CUSTOS DA LOGÍSTICA INTEGRADA

Há muitos anos que a logística deixou de ser uma atividade de apoio na empresa e passou a ser um dos pontos de diferenciação dos concorrentes. Um dos principais objetivos é a estruturação dessa área dentro da empresa, fazendo com que faça valer a pena o investimento feito pela empresa em uma área que aparentemente não gera lucro, apenas despesas, e também é custo que não chega ao cliente, então isso pode ser um diferencial para minimizar os gastos (MACHADO; SOUZA, 2006).

Atualmente, pode entender logística da seguinte forma, conforme Banzatto (2005, p. 17) expõe:

[...] um processo eficaz de planejamento, implementação e controle integrado do fluxo de materiais, informações e dinheiro, do ponto de origem ao ponto de destino, com o propósito de atender as crescentes exigências de qualidade impostas pelos clientes.

Para Braido e Martens (2012), existem três conceitos importantes dentro dos custos logísticos: compensação de custos, custo total e sistema total.

A compensação de custos que é a relação entre o custo do estoque (depósitos) de um lado e o custo do transporte e do processamento do pedido do outro - inversamente proporcional um ao outro (BRAIDO; MARTENS, 2012).

O custo total é a soma dos custos, formando a curva do custo total. Este reconhece que os custos individuais exibem comportamentos conflitantes, devendo ser examinados coletivamente e balanceados no ponto de equilíbrio (BRAIDO; MARTENS, 2012).

O sistema total considera todos os fatores afetados de alguma forma após a decisão tomada, já que se preocupa com a relação inter-organizacional inovando ao expandir as fronteiras da gestão do ciclo de suprimento além dos meros limites organizacionais (BRAIDO; MARTENS, 2012).

2.7. CONCEITO DE TRANSPORTES

O transporte, tanto em nível nacional ou internacional pode ser realizado por vários modais de transporte, ou seja, o transporte rodoviário, ferroviário, aeroviário, dutoviário e aquaviário (marítimo, fluvial e lacustre). Também existe a possibilidade de combinar uma ou mais modalidade de transporte. A essa operação

dá-se o nome de multimodalidade (ANTT 2013).

a) **Modal Ferroviário:** É o menos utilizado, comparado com os modais rodoviários e aéreos, principalmente em grandes quantidades, isso se dá devido a demora na execução do serviço e também a baixa disponibilidade de linhas férreas, tornando-se mais difícil a contratação deste tipo de modal (ANTT, 2013).

b) **Modal aeroviário:** O transporte aéreo deve ser utilizado para medias e longas distancias, quando o produto transportado é de grande porte e tem um valor agregado muito alto, pois este tipo de transporte é considerado o mais rápido e seguro, porem seu custo também é o mais alto, por isso por muitas vezes não é o mais utilizado (ANTT, 2013).

c) **Modal aquaviário:** Esta modalidade de transporte pode ser desmembrada em categorias: fluvial para o interior tais como rios e canais, lagos, oceanos litorâneos (cabotagem), Inter litorâneos e marítimo internacional. Este tipo de transporte tem como principais concorrentes o rodoviário e o ferroviário, porem deve ser utilizado quando é transportado produtos de grande porte e baixo valor unitário, onde na maioria das vezes são matérias-primas em granel, podendo ser carregados e descarregados com eficiência por meio mecânicos (ANTT, 2013).

d) **Modal dutoviário:** Realizado por meio de tubulações que podem ser subterrâneas ou aéreas, que serve para transportar produtos como minerais líquidos ou grãos (CHING, 2009).

e) **Modal Rodoviário:** Este tipo de transporte é utilizado para pequenas e medias distâncias, geralmente em território nacional, bem como é transportado cargas pequenas e medias. O modal rodoviário é o mais utilizado devido ao alto numero de rodovias e a condição de poder ser levada para todas as cidades e também sendo entregue na porta do cliente (ANTT, 2010).

É o transporte feito através de estradas, rodovias, ruas e outras vias pavimentadas ou não, sendo o principal meio de locomoção do país, sendo 96% de passageiros e 60% de transporte de cargas (BOWERSOX; CLOSS, 2008).

Segundo a ANTT (2013) existem cerca de 130 mil empresas de transportes de cargas no país, que oferecem serviços diretamente para pelo menos 5 milhões de pessoas.

Existem vários tipos de transportes rodoviários, os quais a empresa produtora pode adotar para transportar os seus produtos ao consumidor final, conforme Ching (2009):

- a) **Transportador:** Empresa de transporte, proprietário, locatário, comodatário, possuidor ou detentor, a qualquer título, de veículo utilizado em operação de transporte de mercadoria ou de pessoas;
- b) **Transportador autônomo de carga:** Pessoa física que tenha no transporte rodoviário de cargas a sua atividade profissional. Deverá ser proprietário, coproprietário ou arrendatário de, pelo menos, um veículo automotor de carga, registrado em seu nome no órgão de trânsito como veículo de aluguel;
- c) **Transporte de carga fracionada:** Aquele que corresponde a mais de um Conhecimento de Transporte;
- d) **Transportes de carga própria:** É o transporte realizado pelo próprio comprador de mercadorias adquiridas de terceiros, bem como nas operações de transferência entre estabelecimentos do mesmo titular. No transporte de carga própria não há ICMS frete, mas o valor relativo ao custo do transporte, de acordo com as tarifas básicas oficialmente autorizadas para o transporte de cargas de terceiros, deve ser incluído na base de cálculo do imposto relativo à mercadoria;
- e) **Veículo afretado:** Veículo vinculado a contrato de afretamento, através do qual o proprietário de um meio de transporte, mediante um preço previamente estipulado, compromete-se a cedê-lo, parcial ou totalmente, para o transporte de mercadorias ou de outros objetos e equipamento;
- f) **Veículo próprio:** Considera-se veículo próprio, além do que se achar registrado em nome da pessoa, aquele por ela operado em regime de locação, comodato ou de qualquer outro negócio jurídico, através do qual o usuário, embora não proprietário tenha o direito de utilizar o referido veículo.

O modal rodoviário é o mais expressivo no transporte de cargas no Brasil, devido à facilidade em encontrar transportadoras. Porém muitas rodovias brasileiras necessita de revitalização ou até mesmo de asfaltamento, fazendo com que isso atrase os serviços prestados pelas transportadoras (BRAIDO; MARTENS, 2012).

3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

O método científico refere-se a um conjunto de etapas necessárias para a realização de algo desejado pelo pesquisador. É considerado como linguagem universal, ou seja, todos os pesquisadores realizam da mesma forma para aquisição de conhecimento (JUNG 2004).

A pesquisa é um procedimento pelo qual se encontra as respostas para os problemas existentes, pode ser realizada quando já houver as informações necessárias ou também quando a organização necessita de dados para formulação da pesquisa (GIL, 2002).

Em relação ao método, Demo (2010, p. 14) comenta:

Quando se fala em método, busca-se explicitar quais são os motivos pelos quais o pesquisador escolheu determinados caminhos e não outros. São estes motivos que determinam a escolha de certa forma de fazer ciência. Neste sentido, a questão do método é teórica (do grego *theoria*), uma vez que se refere aos pressupostos que fundamentam o modo de pesquisa pressupostos estes que, como o próprio termo sugere, são anteriores à coleta de informações na realidade.

Com base nisso, este capítulo apresenta a caracterização dos procedimentos metodológicos que foram utilizados para a realização do presente estudo.

3.1 DELINEAMENTO DO ESTUDO

Em relação ao tipo de pesquisa, deve-se utilizar dois critérios básicos para a definição da investigação: quanto aos fins e quanto aos meios de investigação (VERGARA, 2010).

Frente a esses critérios, quanto aos fins, esta pesquisa tem caráter exploratório e descritivo.

a) **Pesquisa exploratória:** Seu objetivo é dar clareza às ideias expostas na pesquisa, fazendo com que ela se torne mais próxima à realidade do problema. Com isso, cria-se um aspecto em que existem várias soluções para o problema investigado. Na maioria dos casos, a pesquisa torna-se uma pesquisa bibliográfica ou estudo de caso (GIL, 2002).

b) **Pesquisa descritiva:** Este tipo de pesquisa refere-se às investigações em que o pesquisador apenas coleta, sistematiza e analisa as informações ou

resultados, sem proceder manipulação nos dados, como ocorre em uma pesquisa do tipo experimental (OLIVEIRA, 2002).

Quanto aos meios de investigação, o estudo tem caráter bibliográfico e de pesquisa de campo.

a) **Pesquisa bibliográfica:** A pesquisa bibliográfica é utilizada em todas as investigações ou pesquisas científicas, desde quando se escolhe o tema até a parte de realização da pesquisa propriamente dita. É feita por materiais que já se encontram disponíveis, como livros, teses, artigos, inclusive do meio virtual (BRENNER; JESUS, 2008).

A escolha desta pesquisa ocorreu por este fato, pois o pesquisador precisa se fundamentar para a realização do estudo e assunto em questão.

b) **Pesquisa de campo:** A pesquisa de campo é aquela em que o pesquisador busca coletar os dados no próprio local onde os mesmos se originam (OLIVEIRA, 2002). Nesse caso, o campo de estudo são as empresas prestadoras de serviços de transportes rodoviário de cargas, de Criciúma, SC.

3.2 DEFINIÇÃO DA ÁREA E/OU POPULAÇÃO-ALVO

Entende-se por população o conjunto dos elementos, que podem ser pessoas, grupos, empresas, instituições, seres, entre outros, capazes de poderem ser agrupados, levando em consideração uma ou mais semelhança ou características que podem ter em comum (MALHOTRA, 2005).

Desse modo, para cumprir os objetivos pretendidos, a população deste estudo foi o universo de empresas que atuam nesse setor no município de Criciúma, SC. Segundo dados do Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas do Sul de Santa Catarina – Setransc (2014), no município atuam 45 organizações no ramo, ou seja, empresas prestadoras de serviços rodoviário de cargas e encomendas.

A partir dessa população, foi selecionada a amostra para a realização do estudo. De acordo com Malhotra (2005), define-se amostra como sendo uma parcela, uma parte, um extrato ou subconjunto de um dado universo considerado, com vistas a representar o mesmo.

Desse modo, buscando-se representar o universo considerado, ou seja organizações atuantes no setor no município, foi aplicada a fórmula de Barbeta (2006), considerando-se um erro amostral de 10% e uma população finita de 45

empresas, conforme se verifica no Quadro 1.

Quadro 1 – Cálculo da amostra.

$$n_0 = \frac{1}{E_0^2} \qquad n_0 = \frac{1}{(0,10)^2} = \frac{1}{0,001} = 100$$

$$n = \frac{45 \times 100}{45 + 100} = \frac{4.500}{145} = 31$$

Onde:

n_0 = erro amostra tolerável
 N = tamanho (número de elementos) da população (população finita)
 n = tamanho (número de elementos) da amostra

Fonte: Formulado pelo autor com base em Barbeta (2006, p. 101).

Conforme a aplicação da fórmula, considerando-se um erro amostral de 10% e uma população finita de 45 empresas, a amostra envolveu 31 organizações.

3.3 PLANO DE COLETA DOS DADOS

Para a realização do estudo, foram considerados dados primários. Este tipo de dados são aqueles coletados pelo próprio pesquisador, diferentemente dos secundários, que são dados já existentes em locais de pesquisas (ROESCH, 1999).

A técnica para coletas de dados foi um questionário. Esta técnica pode ser definida da seguinte forma: “[...] um conjunto ordenado e consistente de perguntas a respeito de variáveis e situações que se deseja medir ou descrever” (MARTINS; THEÓPHILO, 2009, p. 93).

Já Martins (2009, p. 29) define este tipo de instrumento de coleta de dados considerando o seguinte:

Os questionários são instrumentos de coleta de dados que são preenchidos pelos informantes sem a presença do pesquisador. Deve-se ter o cuidado de limitar o questionário em sua extensão e finalidade, a fim de que possa ser respondido num curto período, com o limite máximo de 30 minutos. Na elaboração do questionário é importante determinar quais são as questões mais relevantes a serem propostas, relacionando cada item à pesquisa que está sendo feita e à hipótese que se quer demonstrar/provar/ verificar. Isso quer dizer que o pesquisador deve elaborar o questionário somente a partir do momento em que adquire um conhecimento razoável do tema proposto para a pesquisa.

O questionário aplicado contou com 20 questões fechadas (Apêndice A).

Foi aplicado principalmente por meio de correio eletrônico, alguns por telefone e também pessoalmente, durante os dias 12 a 16 de maio de 2014.

3.4 PLANO DE ANÁLISE DOS DADOS

A pesquisa quanto a sua abordagem foi do tipo quantitativa, pois conforme Jung (2004), essa forma de abordagem emprega o uso de contagem numérica e estatística, sendo a mais apropriada quando os sujeitos da amostra são em número superior a 10.

Essa forma de abordagem é descrita por Oliveira (2002, 117):

[...] significa quantificar opiniões, dados, nas formas de coletas de informações, assim como também com o emprego de recursos e técnicas estatísticas desde as mais simples, como percentagem, média, moda, mediana e desvio padrão, até as de uso mais complexo, como coeficiente de correlação, análise de regressão, etc. O método quantitativo é muito utilizado no desenvolvimento de pesquisas descritivas, na qual se procura descobrir e classificar a relação entre variáveis, assim como na investigação da relação de causalidade entre os fenômenos: causa e efeito. É uma forma de garantir a precisão dos resultados, e evitando com isso distorções de análise.

A escolha por essa abordagem de pesquisa ocorreu pelo fato de que o questionário aplicado foi de perguntas fechadas e a amostra contou com 31 respondentes, o que inviabilizaria uma pesquisa com abordagem qualitativa.

4 ANÁLISE DOS DADOS DA PESQUISA

A seguir são apresentados os resultados da pesquisa de campo que teve por objetivo analisar a gestão de custos em empresas de transportes rodoviário de cargas de Criciúma-SC. Na sequência, faz-se a análise dos resultados obtidos.

4.1 APRESENTAÇÃO DOS RESULTADOS

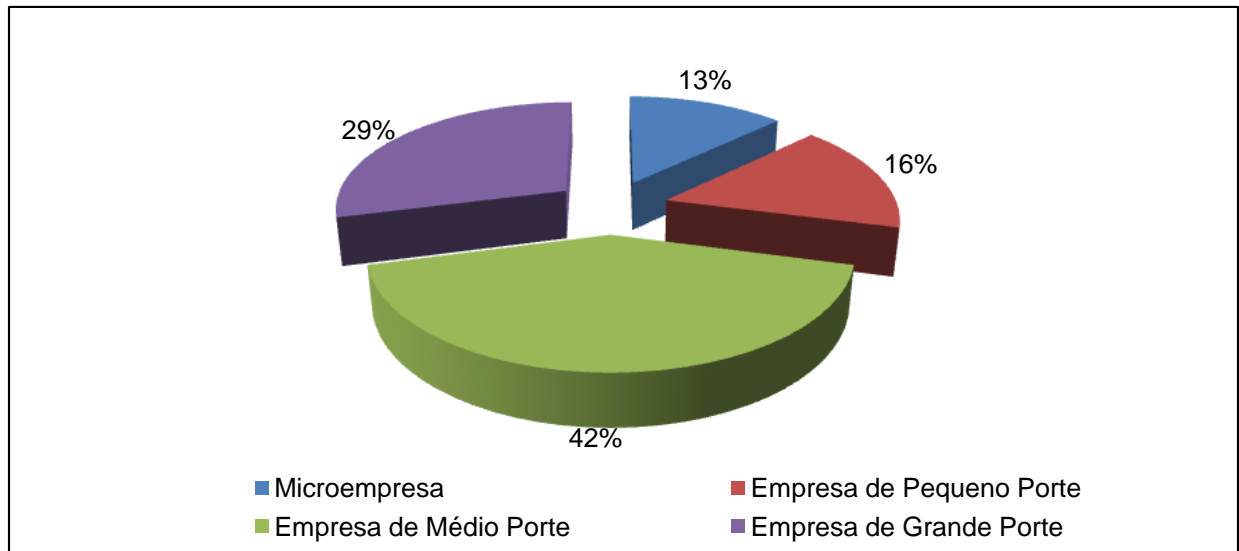
Os dados representam os resultados que foram obtidos na pesquisa de campo realizada junto a empresas de transportes de cargas de Criciúma – SC.

Tabela 1 – Enquadramento ou porte da empresa.

DESCRIÇÃO	FREQUÊNCIA ABSOLUTA (Nº)	FREQUÊNCIA RELATIVA (%)
Microempresa	04	13
Empresa de Pequeno Porte	05	16
Empresa de Médio Porte	13	42
Empresa de Grande Porte	09	29
TOTAL	31	100%

Fonte: Dados do pesquisador (2013).

Figura 2 – Enquadramento ou porte da empresa.



Fonte: Dados do pesquisador (2013).

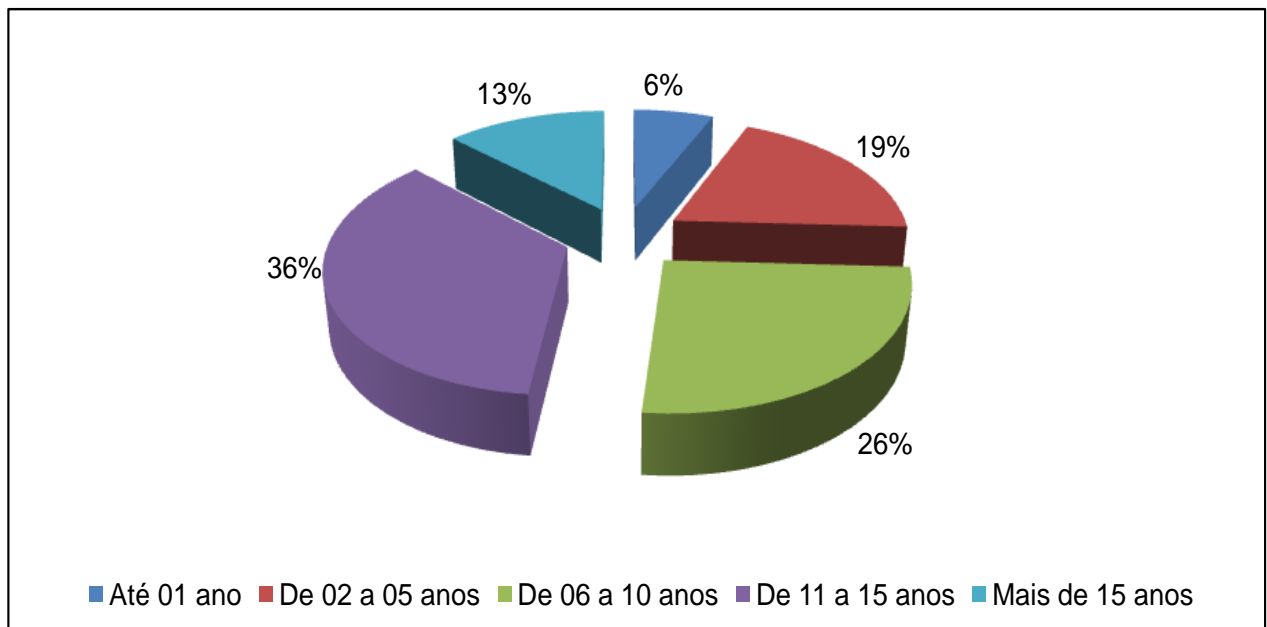
Na Tabela 1, identifica-se os resultados da pesquisa quanto ao enquadramento ou porte da empresa. Conforme se constata, a maioria é de médio porte, expresso por 42% do total, enquanto 29% é de grande porte. As empresas de pequeno porte somam 16%, enquanto as microempresas representam 13%.

Tabela 2 – Tempo de atuação.

DESCRIÇÃO	FREQUÊNCIA ABSOLUTA (Nº)	FREQUÊNCIA RELATIVA (%)
Até 01 ano	02	6
De 02 a 05 anos	06	19
De 06 a 10 anos	08	26
De 11 a 15 anos	11	36
15 anos ou mais	04	13
TOTAL	31	100%

Fonte: Dados do pesquisador (2013).

Figura 3 – Tempo de atuação.



Fonte: Dados do pesquisador (2013).

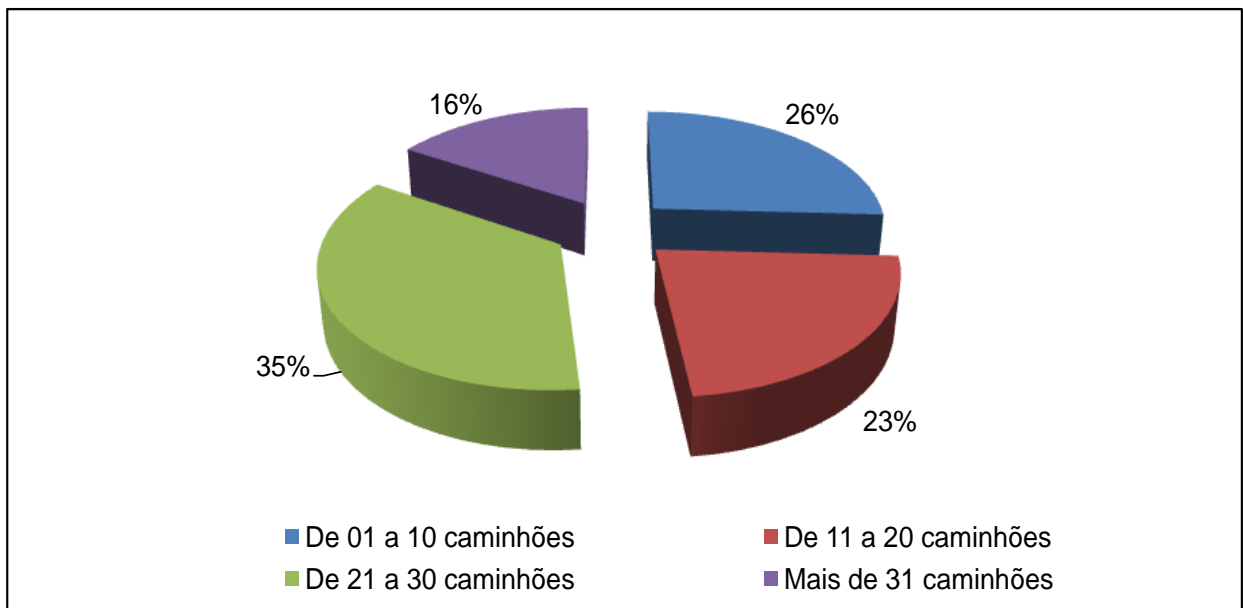
Na Tabela 2, identifica-se os resultados da pesquisa quanto ao tempo de atuação da empresa. Conforme se constata, a maioria atua entre 11 a 15 anos, expresso por 36% do total, enquanto 26% tem de 06 a 10 anos. Também se constata que 19% tem de 02 a 05 anos, enquanto 13% estão atuando entre 01 ano. As empresas com mais de 5 anos representam 6% da amostra.

Tabela 3 – Tamanho da frota.

DESCRIÇÃO	FREQUÊNCIA ABSOLUTA (Nº)	FREQUÊNCIA RELATIVA (%)
De 01 a 10 caminhões	08	26
De 11 a 20 caminhões	07	23
De 21 a 30 caminhões	11	35
Mais de 31 caminhões	05	16
TOTAL	31	100%

Fonte: Dados do pesquisador (2013).

Figura 4 - Tamanho da frota.



Fonte: Dados do pesquisador (2013).

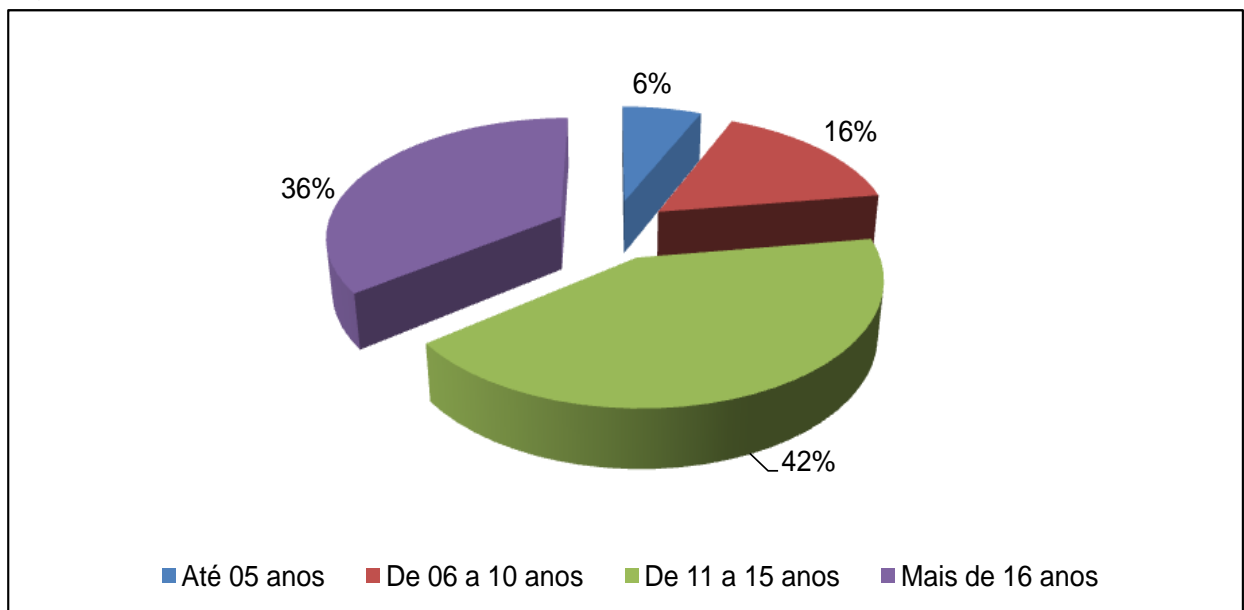
Na Tabela 3, identifica-se os resultados da pesquisa quanto ao tempo de tamanho da frota da empresa. Conforme se constata, a maioria possui de 21 a 30 caminhões, expresso por 35% do total, enquanto 26% têm entre 01 a 10 caminhões. Também se constata que 23% tem uma frota entre 11 a 20 veículos, enquanto 16% representam as empresas que possuem mais de 31 caminhões.

Tabela 4 – Idade média da frota.

DESCRIÇÃO	FREQUÊNCIA ABSOLUTA (Nº)	FREQUÊNCIA RELATIVA (%)
Até 05 anos	02	6
De 06 a 10 anos	05	16
De 11 a 15 anos	13	42
Mais de 16 anos	11	36
TOTAL	31	100%

Fonte: Dados do pesquisador (2013).

Figura 5 – Idade média da frota.



Fonte: Dados do pesquisador (2013).

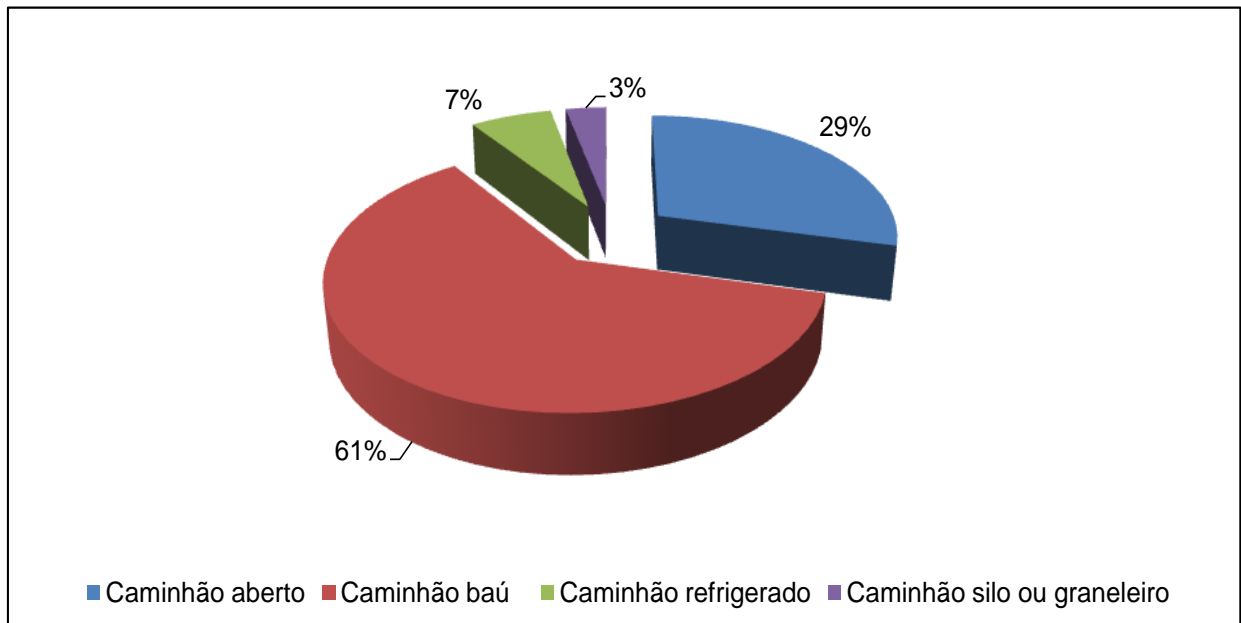
Na Tabela 4, identifica-se os resultados da pesquisa quanto à idade média da frota da empresa. Conforme se constata, a maioria possui uma frota entre 11 a 15 anos, expresso por 42% do total, enquanto 36% têm a frota com tempo de mais de 16 anos. Também se constata que em 16% a frota tem em média 06 a 10 anos. As empresas que possuem uma frota com média de até 5 anos somam 6%.

Tabela 5 – Principal veículo da frota.

DESCRIÇÃO	FREQUÊNCIA ABSOLUTA (Nº)	FREQUÊNCIA RELATIVA (%)
Caminhão aberto	09	29
Caminhão baú	19	61
Caminhão refrigerado	02	7
Caminhão com caçamba	--	--
Semi-reboque	--	--
Caminhão plataforma	--	--
Caminhão silo ou graneleiro	01	3
Caminhão tanque	--	--
Caminhões especiais	--	--
TOTAL	31	100%

Fonte: Dados do pesquisador (2013).

Figura 6 – Principal veículo da frota.



Fonte: Dados do pesquisador (2013).

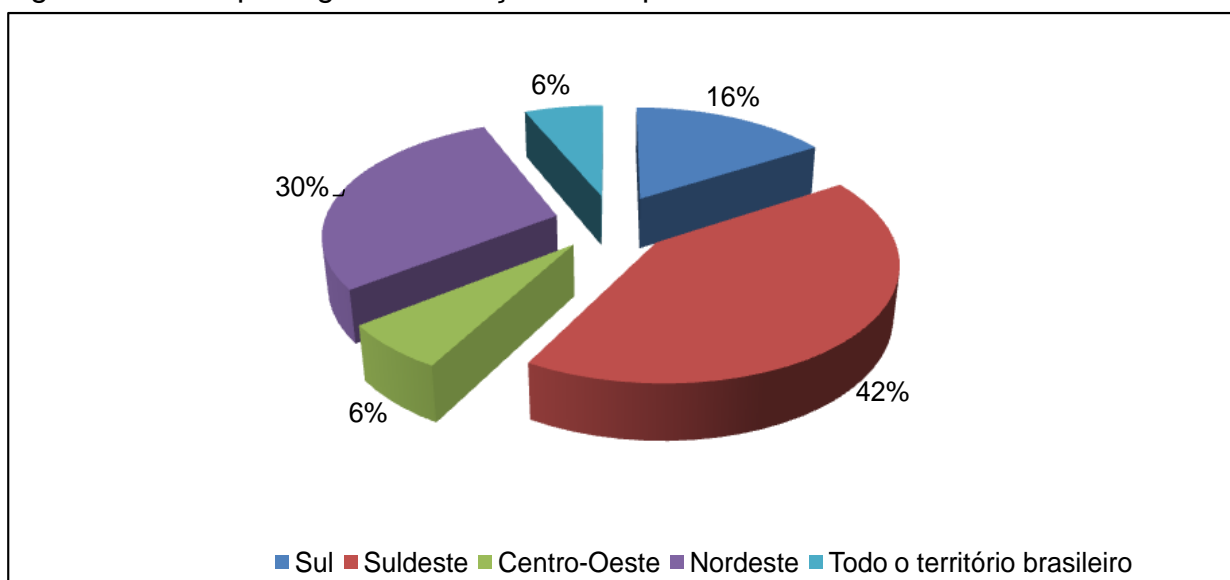
Na Tabela 5, identifica-se os resultados da pesquisa quanto ao principal veículo da frota da empresa. Conforme se constata, a maioria possui a frota composta por caminhão baú, expresso por 61% do total, enquanto 29% a frota é de caminhão aberto. Também se constata que em 7% a frota é de caminhão refrigerado, sendo de caminhão silo ou graneleiro em 3% das ocorrências. Os demais tipos de caminhões sugeridos não receberam indicações.

Tabela 6 – Principal região de atuação da empresa.

DESCRIÇÃO	FREQUÊNCIA ABSOLUTA (Nº)	FREQUÊNCIA RELATIVA (%)
Sul	5	16
Suldeste	13	42
Centro-Oeste	02	6
Norte	--	--
Nordeste	09	30
Todo o território brasileiro	02	6
Exterior	--	--
TOTAL	31	100%

Fonte: Dados do pesquisador (2013).

Figura 7 – Principal região de atuação da empresa.



Fonte: Dados do pesquisador (2013).

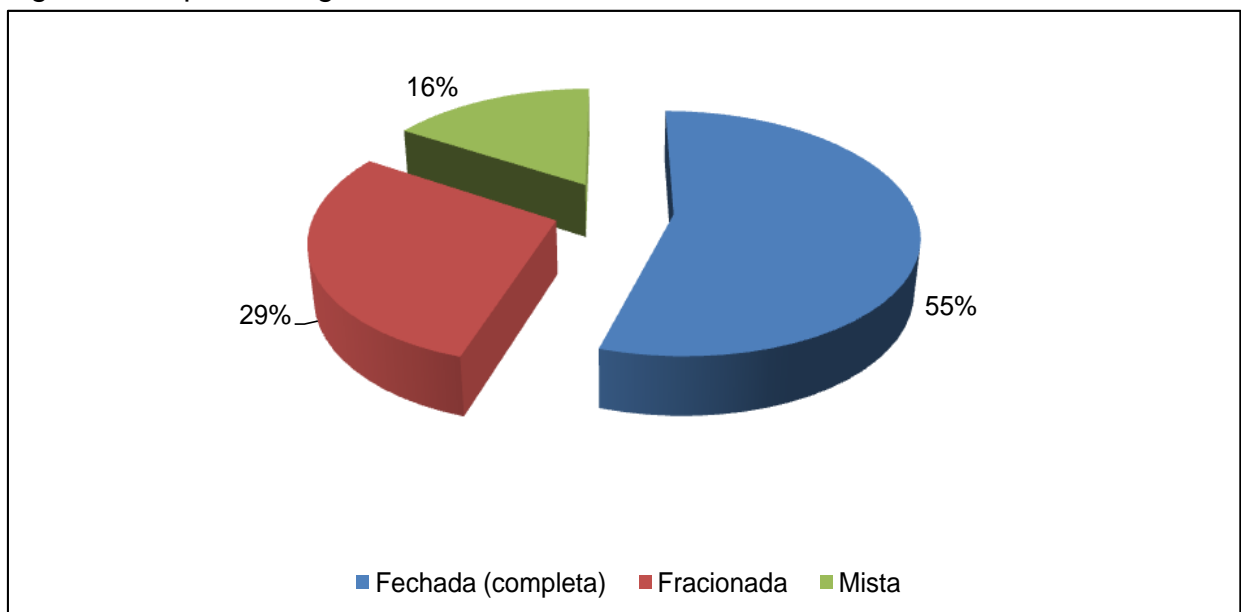
Na Tabela 6, identifica-se os resultados da pesquisa quanto à principal região de atuação da empresa. Conforme se constata, a maioria atua principalmente na Região Suldeste, expresso por 42% do total, enquanto 30% têm mais atuação na Região Nordeste. Também se constata que em 16% dos casos a região de atuação principal é a Sul. Do restante, 6% atuam na Região Centro-Oeste e outros 6% atuam em todo o território nacional. Os demais territórios de atuação sugeridos não receberam indicações.

Tabela 7 – Tipo de carga.

DESCRIÇÃO	FREQUÊNCIA ABSOLUTA (Nº)	FREQUÊNCIA RELATIVA (%)
Fechada (completa)	17	55
Fracionada	09	29
Mista	05	16
TOTAL	31	100%

Fonte: Dados do pesquisador (2013).

Figura 8 – Tipo de carga.



Fonte: Dados do pesquisador (2013).

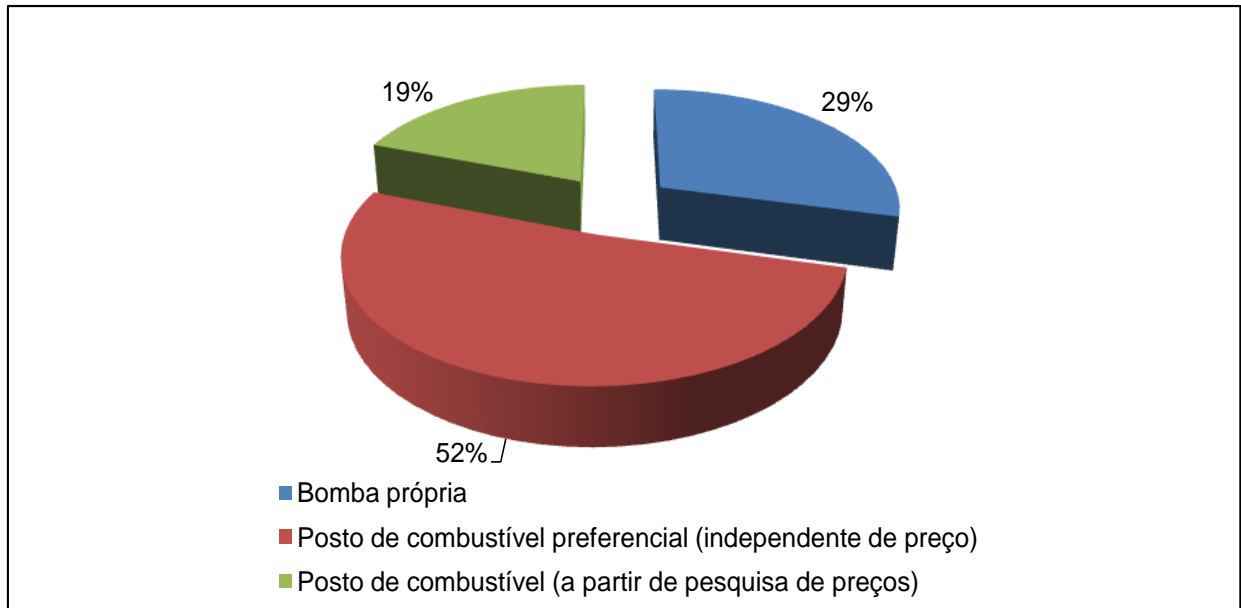
Na Tabela 7, identifica-se os resultados da pesquisa quanto à forma principal da carga transportada. Conforme se constata, a maioria das empresas da amostra trabalha com o transporte de carga fechada ou completa, expresso por 55% do total, enquanto 29% transporta carga fracionada. Também se constata que em 16% dos casos, a carga transportada é do tipo mista, ou seja, tanto completa como fracionada.

Tabela 8 – Local de abastecimento dos veículos.

DESCRIÇÃO	FREQUÊNCIA ABSOLUTA (Nº)	FREQUÊNCIA RELATIVA (%)
Bomba própria	09	29
Posto de combustível preferencial (independente de preço)	16	52
Posto de combustível (a partir de pesquisa de preços)	06	19
TOTAL	31	100%

Fonte: Dados do pesquisador (2013).

Figura 9 – Local de abastecimento dos veículos.



Fonte: Dados do pesquisador (2013).

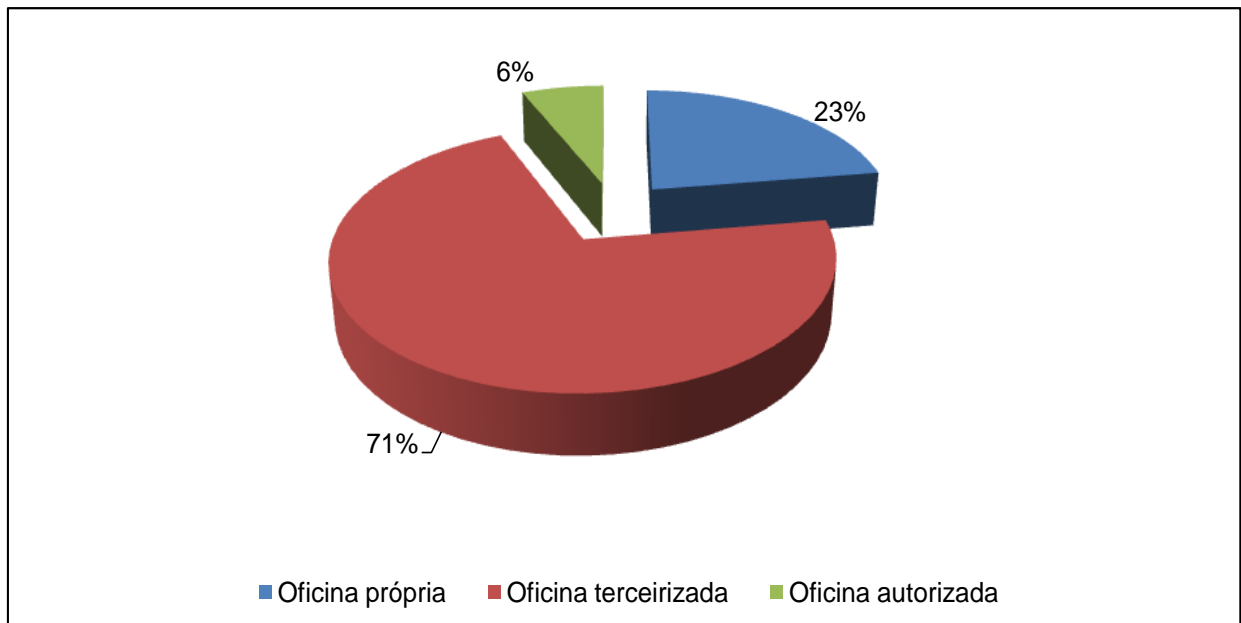
Na Tabela 8, identifica-se os resultados da pesquisa quanto ao principal local de abastecimento dos veículo. Conforme se constata, a maioria das empresas da amostra abastece em posto de preferência ou costume, independente de preço e outra vantagens, expresso por 52% do total, enquanto 29% têm bomba própria para abastecimento. Também se constata que em 19% dos casos, as organizações costumam efetuar pesquisa de preço para abastecer os veículos.

Tabela 9 – Local de consertos, reparos e manutenção da frota.

DESCRIÇÃO	FREQUÊNCIA ABSOLUTA (Nº)	FREQUÊNCIA RELATIVA (%)
Oficina própria	07	23
Oficina terceirizada	22	71
Oficina autorizada	02	6
TOTAL	31	100%

Fonte: Dados do pesquisador (2013).

Figura 10 – Local de consertos, reparos e manutenção da frota.



Fonte: Dados do pesquisador (2013).

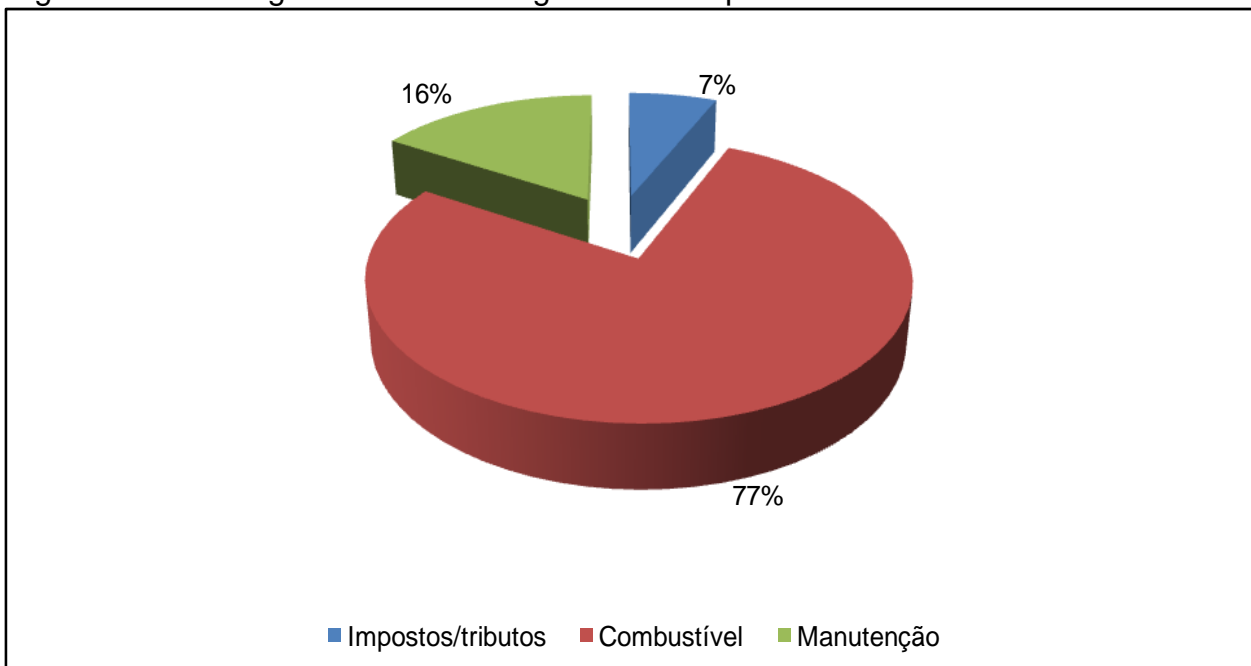
Na Tabela 9, identifica-se os resultados da pesquisa quanto à forma de realização de consertos, reparos e manutenção da frota. Conforme se constata, a maioria das empresas da amostra utiliza serviços de oficina terceirizada, expresso por 71% do total, enquanto 23% têm oficina própria para a realização da manutenção dos veículos. Também se constata que em 6% dos casos, os caminhões são levados à oficina autorizada por ocasião de reparos ou consertos.

Tabela 10 – Maior gerador de custos/gastos da empresa.

DESCRIÇÃO	FREQUÊNCIA ABSOLUTA (Nº)	FREQUÊNCIA RELATIVA (%)
Mão de obra (motoristas, entregadores)	--	--
Combustível	24	77
Manutenção da frota	05	16
Financiamentos	--	--
Consórcios	--	--
Multas	--	--
Avarias	--	--
Impostos/tributos	02	7
Pedágios	--	--
TOTAL	31	100%

Fonte: Dados do pesquisador (2013).

Figura 11 – Maior gerador de custos/gastos da empresa.



Fonte: Dados do pesquisador (2013).

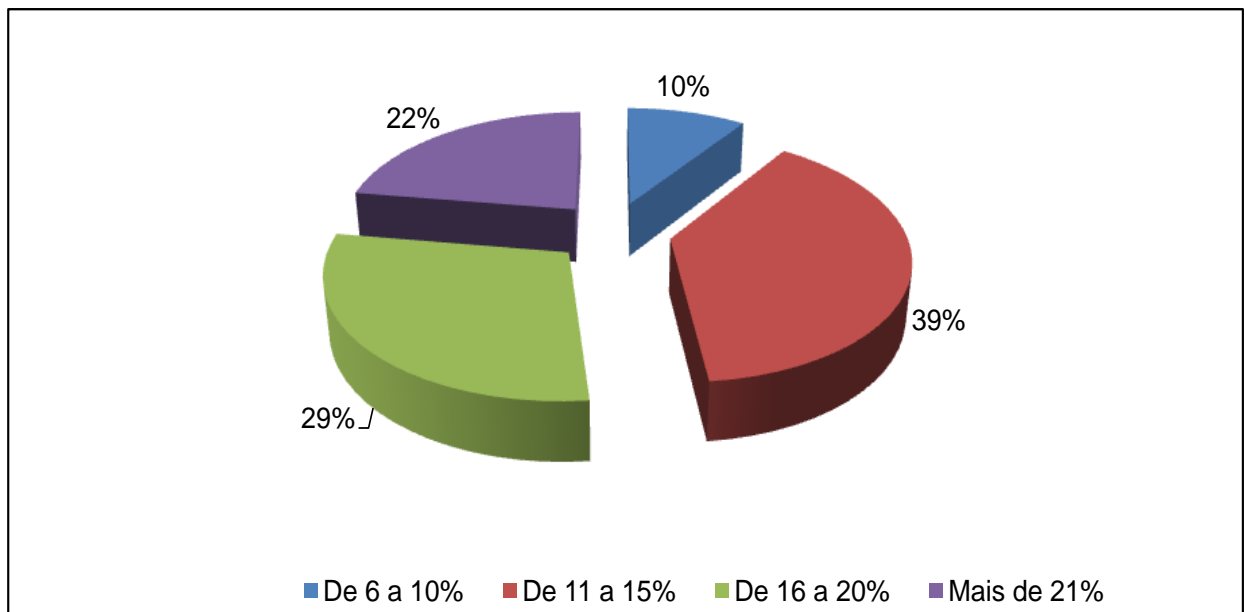
Na Tabela 10, identifica-se os resultados da pesquisa quanto ao maior gerador de custos/gastos da empresa. Conforme se constata, a maioria afirma que é o combustível, expresso por 77% do total, enquanto 16% consideraram que gastam mais com a manutenção da frota. Também se constata que em 7% dos casos o maior gerador de custo é referente ao pagamento de impostos/tributos. As demais variáveis sugeridas não receberam indicação.

Tabela 11 – Média percentual dos custos em relação ao faturamento da empresa.

DESCRIÇÃO	FREQUÊNCIA ABSOLUTA (Nº)	FREQUÊNCIA RELATIVA (%)
Até 5%	--	--
De 6 a 10%	03	10
De 11 a 15%	12	39
De 16 a 20%	09	29
Mais de 21%	07	22
TOTAL	31	100%

Fonte: Dados do pesquisador (2013).

Figura 12 – Média percentual dos custos em relação ao faturamento da empresa.



Fonte: Dados do pesquisador (2013).

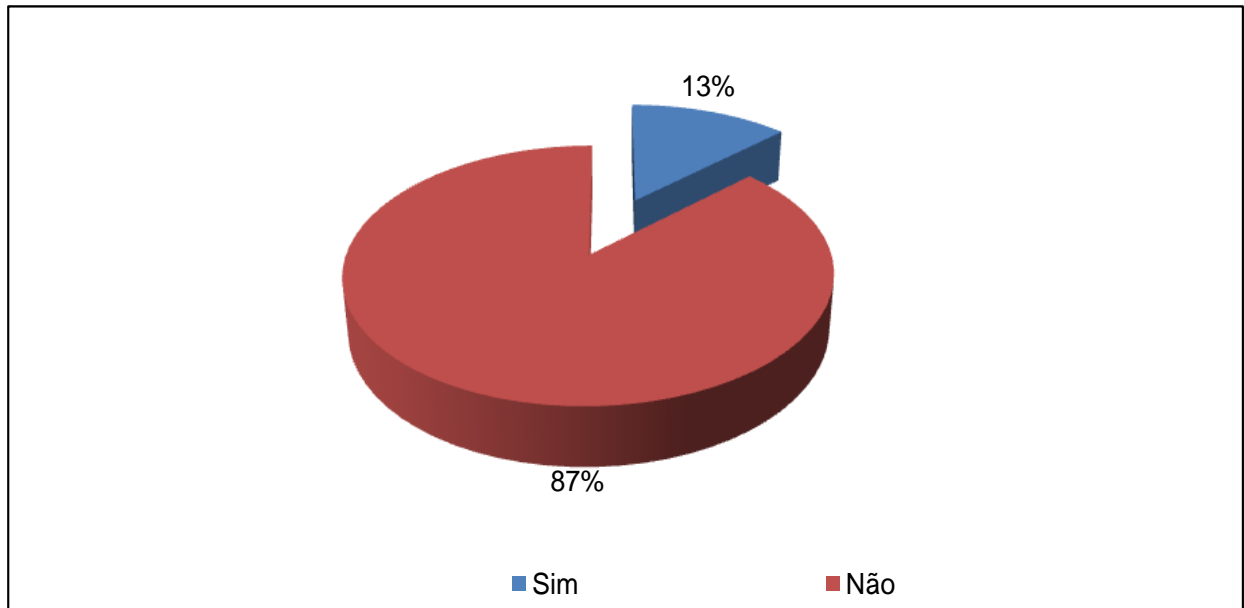
Na Tabela 11, identifica-se os resultados da pesquisa quanto à média percentual dos custos em relação ao faturamento da empresa. Conforme se constata, a maioria afirma ser na ordem dos 11 a 15%, expresso por 39% do total, enquanto 29% consideraram que os custos atingem entre 11 a 20% do faturamento. Também se constata que em 22% dos casos, os custos ultrapassam os 21% do faturamento, sendo de 6 a 10% na realidade de 10% das organizações integrantes do estudo.

Tabela 12 – Departamento de Contabilidade na empresa.

DESCRIÇÃO	FREQUÊNCIA ABSOLUTA (Nº)	FREQUÊNCIA RELATIVA (%)
Sim	04	13
Não	27	87
TOTAL	31	100%

Fonte: Dados do pesquisador (2013).

Figura 13 – Departamento de Contabilidade na empresa.



Fonte: Dados do pesquisador (2013).

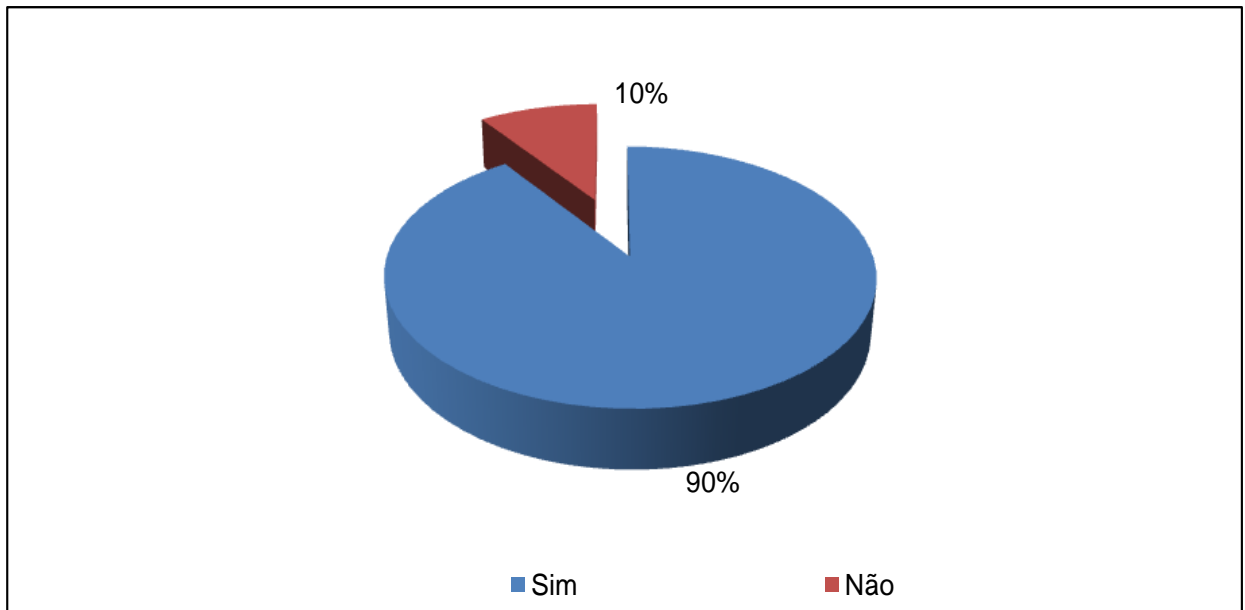
Na Tabela 12, identifica-se os resultados da pesquisa quanto a ocorrência de Departamento de Contabilidade própria. Conforme se constata, a maioria afirma que não possui esse setor, expresso por 87% do total, enquanto 13% relataram que sim. Os que não possuem mencionaram que terceirizaram esta atividade por meio de escritório contábil.

Tabela 13 – Plano de Contas na empresa.

DESCRIÇÃO	FREQUÊNCIA ABSOLUTA (Nº)	FREQUÊNCIA RELATIVA (%)
Sim	28	90
Não	03	10
TOTAL	31	100%

Fonte: Dados do pesquisador (2013).

Figura 14 – Plano de Contas na empresa.



Fonte: Dados do pesquisador (2013).

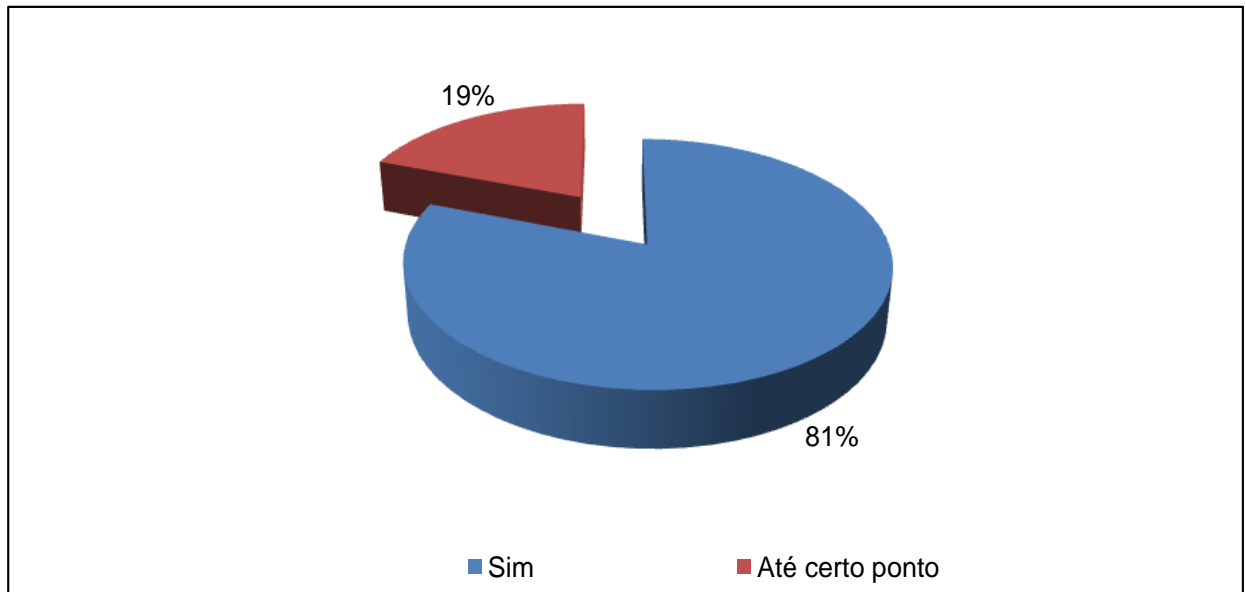
Na Tabela 13, identifica-se os resultados da pesquisa quanto à realização de Plano de Contas na empresa. Conforme se constata, a maioria afirma que realiza este procedimento, expresso por 90% do total, enquanto 10% relataram que não realizam.

Tabela 14 – Gestão de custos.

DESCRIÇÃO	FREQUÊNCIA ABSOLUTA (Nº)	FREQUÊNCIA RELATIVA (%)
Sim	25	81
Não	--	--
Até certo ponto	06	19
TOTAL	31	100%

Fonte: Dados do pesquisador (2013).

Figura 15 – Gestão de custos.



Fonte: Dados do pesquisador (2013).

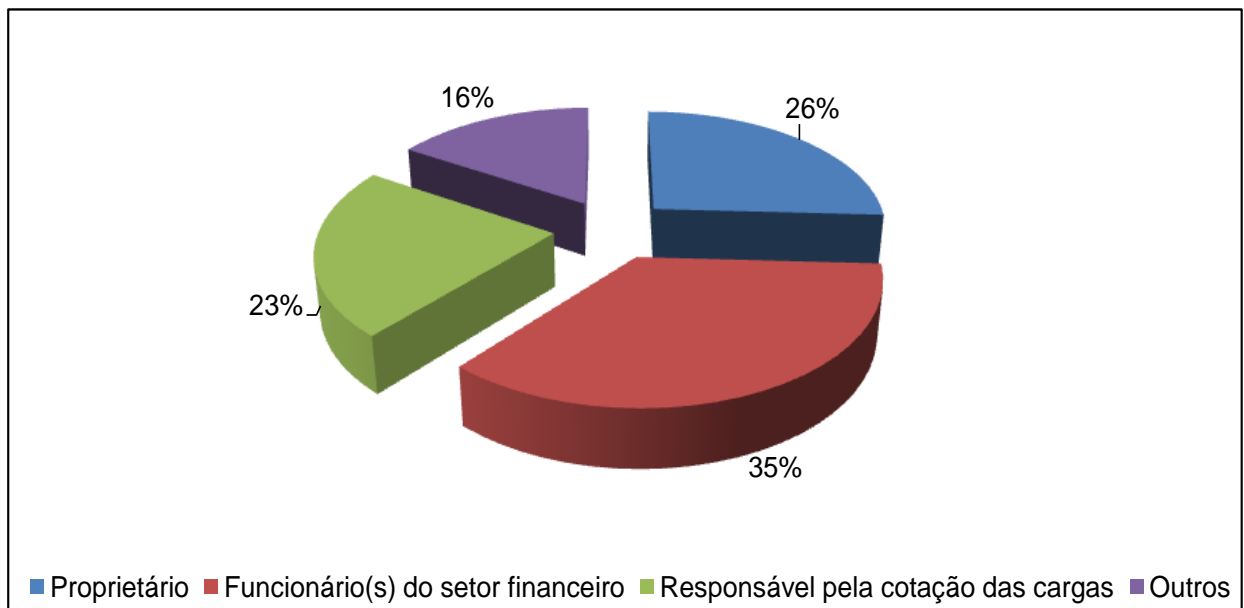
Na Tabela 14, identifica-se os resultados da pesquisa quanto à realização de gestão de custos na empresa. Conforme se constata, a maioria afirma que realiza este procedimento, expresso por 81% do total, enquanto 19% relataram que gerenciam os custos até certo ponto.

Tabela 15 – Responsável pela gestão de custos na empresa.

DESCRIÇÃO	FREQUÊNCIA ABSOLUTA (Nº)	FREQUÊNCIA RELATIVA (%)
Proprietário	08	26
Funcionário(s) do setor financeiro	11	35
Responsável pela cotação das cargas	07	23
Outros	05	16
TOTAL	31	100%

Fonte: Dados do pesquisador (2013).

Figura 16 – Responsável pela gestão de custos na empresa.



Fonte: Dados do pesquisador (2013).

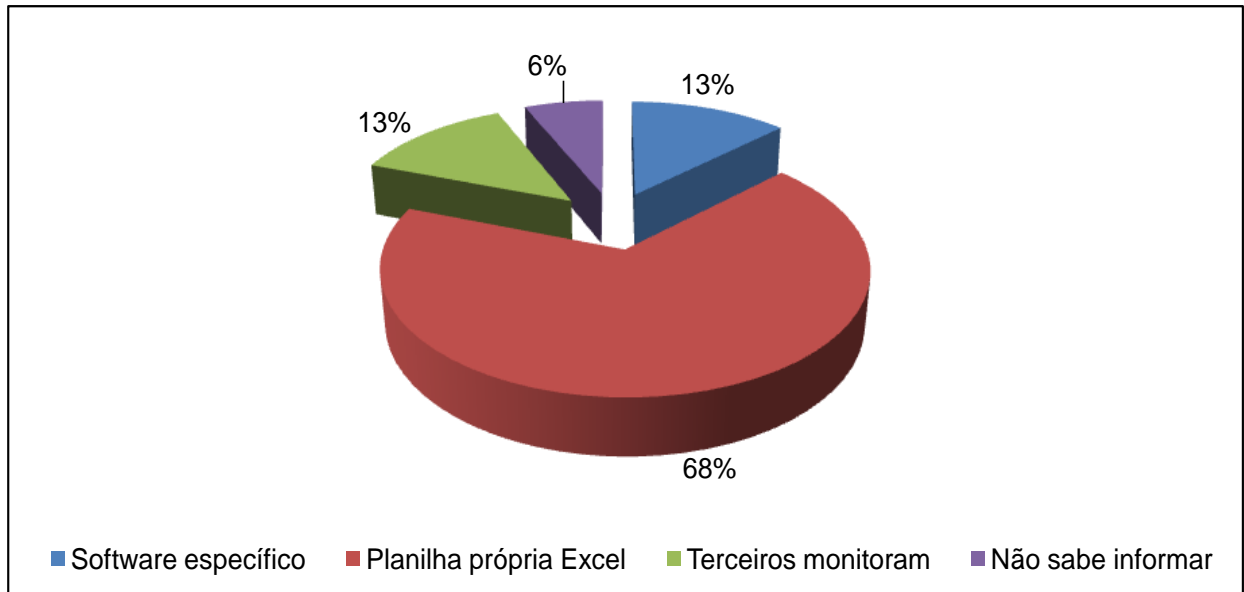
Na Tabela 15, identifica-se os resultados da pesquisa quanto ao responsável pela gestão de custos na empresa. Conforme se constata, a maioria afirma ser(em) o(s) funcionário(s) do setor financeiro, expresso por 35% do total, enquanto 26% apontaram ser o proprietário que se ocupa dessa função. Também se constata que em 23% dos casos é o responsável pela cotação das cargas, seguidos por 16% de ocorrências que apontaram outros, sendo o escritório contábil o principal referido.

Tabela 16 – Método utilizado para gestão de custos.

DESCRIÇÃO	FREQUÊNCIA ABSOLUTA (Nº)	FREQUÊNCIA RELATIVA (%)
Software específico	04	13
Planilha própria Excel	21	68
Terceiros monitoram	04	13
Não sabe informar	02	6
TOTAL	31	100%

Fonte: Dados do pesquisador (2013).

Figura 17 – Método utilizado para gestão de custos.



Fonte: Dados do pesquisador (2013).

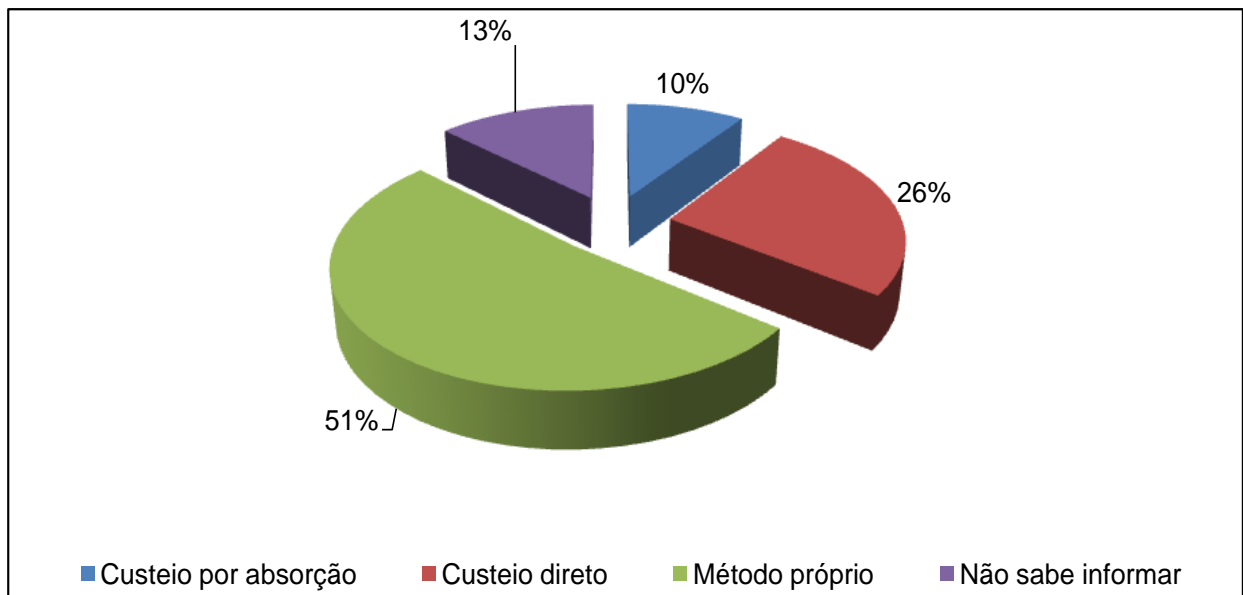
Na Tabela 15, identifica-se os resultados da pesquisa quanto ao método utilizado para a gestão de custos na empresa. Conforme se constata, a maioria afirma que realiza por meio de planilha própria no programa Excel, expresso por 68% do total, enquanto 13% relataram que gerenciam os custos com *software* específico para esta função. Outros 13% relataram que os custos são gerenciados por terceiros (escritório contábil) e 6% não souberam informar.

Tabela 17 – Sistema de custeio utilizado.

DESCRIÇÃO	FREQUÊNCIA ABSOLUTA (Nº)	FREQUÊNCIA RELATIVA (%)
Custeio por absorção	03	10
Custeio direto	08	26
Método próprio	16	51
Não sabe informar	04	13
TOTAL	31	100%

Fonte: Dados do pesquisador (2013).

Figura 18 – Sistema de custeio utilizado.



Fonte: Dados do pesquisador (2013).

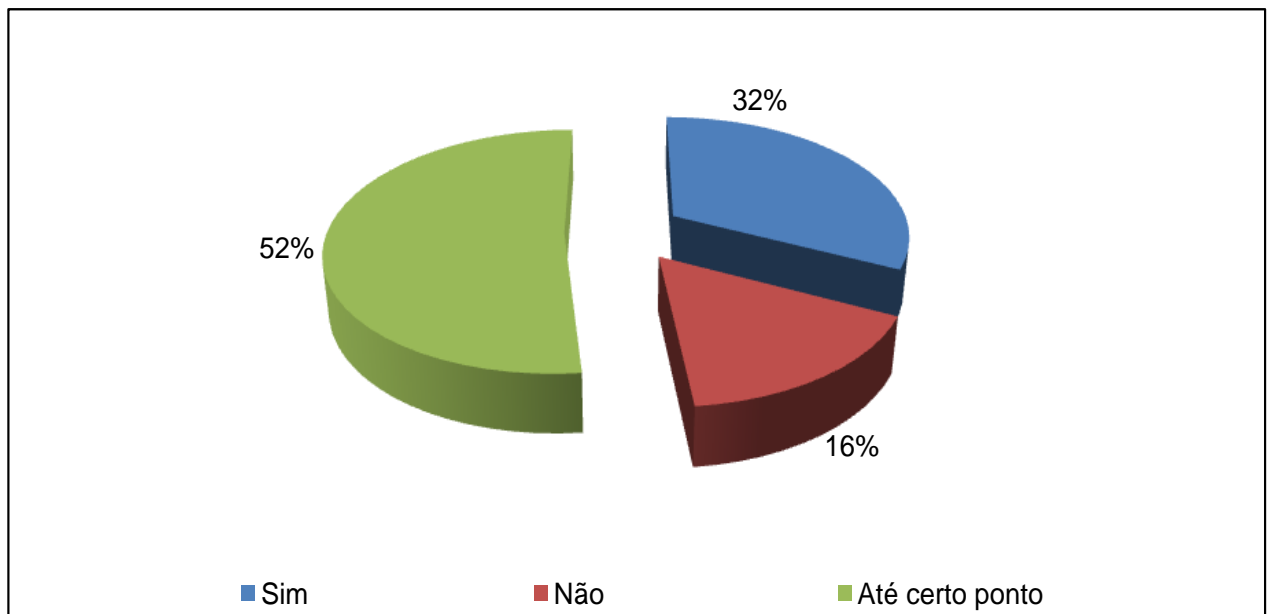
Na Tabela 17, identifica-se os resultados da pesquisa quanto ao sistema de custeio utilizado na gestão de custos na empresa. Conforme se constata, a maioria afirma que realiza por meio de método próprio, expresso por 51% do total, enquanto 26% relataram que gerenciam os custos utilizando o sistema de custeio direto. Em 13% dos casos, as empresas não souberam informar o sistema utilizado, além de 10% que relataram ser pelo sistema de custeio por absorção.

Tabela 18 – Conhecimento dos custos diretos e indiretos da atividade.

DESCRIÇÃO	FREQUÊNCIA ABSOLUTA (Nº)	FREQUÊNCIA RELATIVA (%)
Sim	10	32
Não	05	16
Até certo ponto	16	52
TOTAL	31	100%

Fonte: Dados do pesquisador (2013).

Figura 19 – Conhecimento dos custos diretos e indiretos da atividade.



Fonte: Dados do pesquisador (2013).

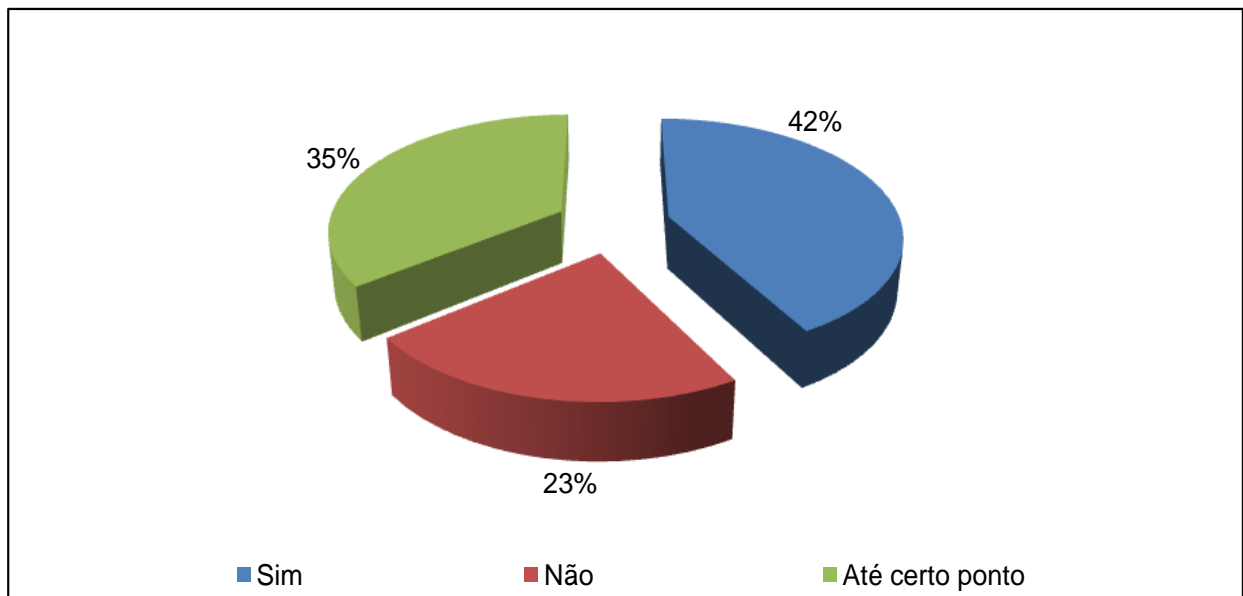
Na Tabela 18, identifica-se os resultados da pesquisa quanto ao conhecimento dos custos diretos e indiretos associados à atividade da empresa. Conforme se constata, a maioria afirma que conhecem até certo ponto, expresso por 52% do total, enquanto 32% relataram que sim. Os que relataram não conhecer os custos diretos e indiretos associados à atividade somaram 16%.

Tabela 19 – Conhecimento dos custos fixos e variáveis da atividade.

DESCRIÇÃO	FREQUÊNCIA ABSOLUTA (Nº)	FREQUÊNCIA RELATIVA (%)
Sim	13	42
Não	07	23
Até certo ponto	11	35
TOTAL	31	100%

Fonte: Dados do pesquisador (2013).

Figura 20 – Conhecimento dos custos fixos e variáveis da atividade.



Fonte: Dados do pesquisador (2013).

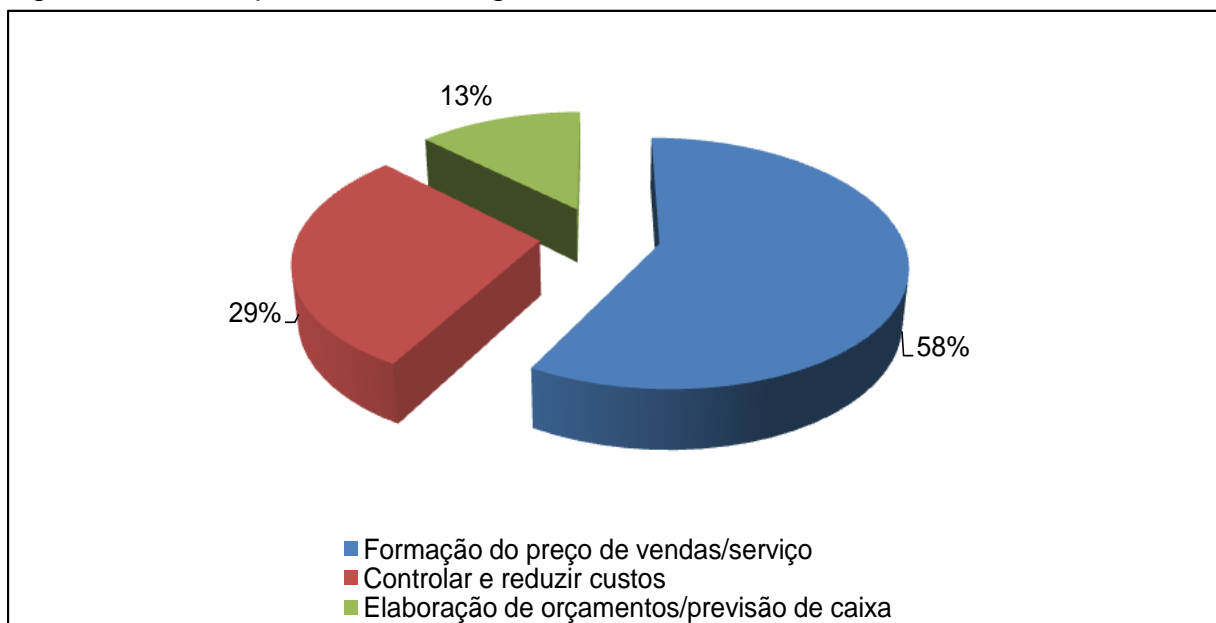
Na Tabela 19, identifica-se os resultados da pesquisa quanto ao conhecimento dos custos fixos e variáveis associados à atividade da empresa. Conforme se constata, a maioria afirma que conhecem, expresso por 42% do total, enquanto 35% relataram que conhecem até certo ponto. Os que relataram não conhecer os custos fixos e variáveis associados à atividade somaram 23%.

Tabela 20 – Principal benefício da gestão de custos.

DESCRIÇÃO	FREQUÊNCIA ABSOLUTA (Nº)	FREQUÊNCIA RELATIVA (%)
Formação do preço de vens/serviço (valor do frete)	18	58
Atendimento de exigências fiscais e contábeis	--	--
Decisão de usar frota própria ou terceirizar	--	--
Controlar e reduzir custos/despesas	09	29
Elaboração de orçamentos/previsão de caixa	04	13
TOTAL	31	100%

Fonte: Dados do pesquisador (2013).

Figura 21 – Principal benefício da gestão de custos.



Fonte: Dados do pesquisador (2013).

Na Tabela 21, identifica-se os resultados da pesquisa quanto ao principal benefício da gestão de custos na empresa. Conforme se constata, a maioria afirma que para ajudar na formação do preço de venda, expresso por 58% do total, enquanto 29% apontaram para fins de controlar custos e despesas. Também se constata que para 13% das empresas, o principal objetivo da gestão de custos é para elaboração de orçamentos/previsão de caixa. As demais variáveis sugeridas não receberam indicação.

4.2 ANÁLISE DOS RESULTADOS

Este trabalho teve como objetivo analisar a gestão de custos em empresas de transportes rodoviário de cargas de Criciúma-SC

Para tanto, em um primeiro momento, buscou identificar o perfil das empresas que atuam neste segmento no município. Foi constatado que a maioria é de médio porte, com atuação entre 11 a 15 anos, possuindo uma frota de 21 a 30 caminhões, que tem idade média entre 11 a 15 anos. Nessas, a frota é composta principalmente por caminhão baú.

Além disso, ainda dentro do perfil das organizações, verificou-se que a maioria atua principalmente na Região Suldeste, trabalha com o transporte de carga fechada ou completa. O abastecimento dos veículos é realizado em posto de combustíveis de preferência ou costume, utilizando serviços de oficina terceirizada para a manutenção da frota. Para essas empresas, o combustível é o maior gerador de custo na empresa.

Em relação à média percentual dos custos em relação ao faturamento da empresa, foi verificado que essas têm gastos entre 11 a 15% da margem bruta, não possuem Departamento de Contabilidade própria e terceirizam esta atividade por meio de escritório contábil.

Em relação à gestão de custos, foi identificado que as empresas possuem Plano de Contas, realizam alguma forma de gestão de custos na empresa, o que é feito principalmente por funcionários(s) do setor financeiro. Para tanto, adotam planilha própria no programa Excel, utilizando um método de custeio próprio. Também foi verificado que conhecem os custos diretos e indiretos relacionados à atividade até certo ponto, enquanto os custos fixos e variáveis são totalmente conhecidos. Nas empresas, o principal benefício da gestão de custos é ajudar na formação do preço de venda.

Frente a estes resultados obtidos, pode-se propor as seguintes estratégias de ação para as empresas prestadoras de transportes rodoviários de cargas:

- a) Realizar uma parceria com outras empresas do mesmo setor para formalizar um consórcio para adquirir o combustível de forma mais vantajosa, tendo em vista ser esse o maior gerador de gastos nessas organizações, cujos custos consomem entre 11 a 15% do total da

margem bruta. As empresas também podem efetuar pesquisas de preço do produto em outros postos que não o de sua preferência, como forma de obter economia no abastecimento.

b) Da mesma forma, também podem realizar parcerias para poderem barganhar com empresas de manutenção da frota (terceirizadas), pois apesar de esse não ser o maior gerador de custos, também contribui para consumir expressivos recursos da organização.

c) Rever o sistema de custeio empregado, pois apesar de realizarem alguma forma de gerenciamento dos custos, essa parece ser pouco eficiente, já que há desconhecimento dos custos diretos e indiretos, mesmo que os custos fixos e variáveis sejam conhecidos. Para tanto, podem adotar o Método de Custeio por Absorção, que permitirá conhecer todos os custos e despesas associados à operação, bem como terão suporte para identificar se o preço de venda está gerando realmente o lucro justo ou precisa ser revisto.

d) Treinar o(s) funcionário(s) do setor financeiro para trabalhar com este sistema de custeio, tendo em vista ser esse o profissional responsável por essa função nas empresas.

Acredita-se que tais sugestões podem contribuir para as empresas do setor conhecerem e gerenciarem os seus custos com mais eficácia, buscando eliminar desperdícios ou gastos que podem ser eliminados. Além disso, com um sistema eficiente de gerenciamento dos custos, as organizações terão informações sobre que até então não é vislumbrado ou considerado, como o ponto de equilíbrio.

Assim, como uma gestão de custos mais sólida, poderão obter resultados mais positivos em sua atuação, pois a gestão do custeio é de suma importância para a continuidade e sustentabilidade do negócio.

5 CONCLUSÃO

Com este trabalho, foi possível verificar que o transporte é um setor estratégico para o desenvolvimento global da economia, garante direito à mobilidade dos cidadãos e a livre circulação de mercadorias. É também uma ferramenta básica para aumentar a produtividade nos setores produtivos. A principal característica do transporte rodoviário é a sua relativa simplicidade, versatilidade e flexibilidade, permitindo o transporte de praticamente qualquer tipo de mercadorias do lugar de produção ou armazenamento até à produção ou consumo de forma relativamente econômica e rápida.

Por outro lado, também foi visto que a otimização e o gerenciamento dos custos podem ser considerados como sendo essencial do ponto de vista da competitividade em todas as empresas. Isso torna-se particularmente relevante em empresas que atuam no transporte rodoviário de cargas, uma vez que possui diversas variáveis que podem causar gastos.

Com base nisso, este trabalho buscou analisar a gestão de custos em empresas de transportes rodoviário de cargas de Criciúma-SC. Para tanto, foi realizada uma pesquisa com organizações deste segmento no município, envolvendo uma população de 31 organizações.

Com isso, o trabalho também permitiu levantar o perfil das empresas que atuam neste segmento no município; identificar o maior gerador de custo nessas empresas; avaliar a média percentual dos custos em relação ao faturamento da empresa; verificar a forma de realização da gestão de custos nas organizações; destacar o método utilizado para o gerenciamento dos custos; identificar se há conhecimento dos custos diretos e indiretos; fixos e variáveis relacionados à atividade por parte da organização e propor sugestões com base nos resultados obtidos.

Foi possível observar que, as empresas demonstram preocupação com a gestão de custos, pois todas empregam alguma forma de gerenciamento dos mesmos. Contudo, essa parece não ser adequada ou eficiente, uma vez que parece ser feita de forma empírica, ao não empregar um sistema que esteja consagrado na prática e na literatura, como o Método por Absorção, por exemplo, que foi sugerido para ser adotado nas organizações.

Desse modo, acredita-se que o estudo respondeu à pergunta de

pesquisa, bem como cumpriu com os objetivos pretendidos. Reafirmando-se que, com uma gestão de custos mais sólida, poderão obter resultados mais positivos em sua atuação, pois a gestão do custeio é de suma importância para a continuidade e sustentabilidade do negócio.

REFERÊNCIAS

ALEMÃO, M. M.; GONÇALVES, M. A.; DRUMOND, H. A. Estudo da utilização da informação de custos como ferramenta de gestão em organização pública: o estudo do SIGH–Custos. **Perspectivas em Gestão & Conhecimento**, v. 3, n. 1, p. 210-226, 2013.

ANTT - Agência Nacional de Transportes Terrestres. 2013. **Multimodalidade**. Disponível em: <www.antt.gov/modalidades>. Acesso em 15 nov. 2013.

BACIC, Miguel Juan, et al. **Manuel de técnicas e praticas de gestão estratégica de custos nas pequenas e medias empresas**. 2010. Disponível em <http://www.crcrs.org.br/arquivos/livros/crcsp_m04.pdf> Acesso em: 25 out. 2012.

BANZATTO, R. S. **Gestão logística do transporte de cargas**. São Paulo: Atlas, 2005.

BARBETA, Pedro Alberto. **Estatística Aplicada às Ciências Sociais**. 6.ed. Florianópolis: Editora da UFSC, 2006.

BARDAL, Miguel; MALTACA, LaisIhlenfeld; MICHELASSE, Daniely Bérghamo. **A implantação da produção enxuta nas pequenas empresas**. São Paulo: Atlas, 2010.

BOMFIN, Eunir de Amorim; PASSARELLI, João. **Custos e formação de preços**. 4. ed. São Paulo: Thomson – IOB, 2006.

BOWERSOX, Donald J.; CLOSS, David J. **Gestão logística de cadeias de suprimentos**. São Paulo: Bookman, 2008.

BORNIA, Antonio C.. **Análise gerencial de custos: aplicação em empresas modernas**. 3.ed. São Paulo: Atlas 2010.

BRAIDO, Gabriel Machado; MARTENS, Cristina Dai Pré. A gestão logística em uma empresa varejista de autopeças: proposição de melhorias com base em conceitos de Tecnologia da Informação (TI) e gestão da informação. **REDACAM - Revista Eletrônica de Ciência Administrativa**, v. 11, n. 1, p. 26-47, 2012.

BRENNER, Eliana de Moraes; JESUS, Dalena Maria Nascimento de. **Manual de planejamento e apresentação de trabalhos acadêmicos: projeto de pesquisa, monografia e artigo**. 2. ed. São Paulo: Atlas, 2008.

BRUNI, Adriano Leal; FAMÁ, Rubens. **A contabilidade empresarial: com aplicações na HP12C e Excel**. São Paulo: Atlas, 2006.

CHING, Hong Yuh. **Gestão de estoques na cadeia de logística integrada**. São Paulo: Atlas, 2009.

COUTO, Sirley Fernandes. **A estratégia do ponto de equilíbrio para as empresas que anunciam em sites de compras coletivas**. Pontifícia Universidade Católica de Goiás: 2011.

DEMO, Pedro. **Metodologia científica**. 16. ed. São Paulo: Atlas, 2010.

DUBOIS, Alexy; KULPA, Luciana; SOUZA, Luiz Eurico. **Gestão de custos e formação de preços**: conceitos, modelos e instrumentos, abordagem do capital de giro e da margem de competitividade. São Paulo: Atlas, 2006.

GIL, Antonio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2002.

JUNG, Clodoaldo. **Gestão de custos de uma empresa de transporte rodoviário de carga**. 2007. (Monografia de Conclusão de Curso), Curso de Administração de Empresas da Universidade do Extremo Sul Catarinense. Criciúma, 2007.

KASPCZAK, Márcia Cristina de Mello; SCANDELARI, Luciano; REIS, Dácio Roberto dos. **Gestão de custos como fonte de informação para inovações incrementais**. In: **IV Encontro de Engenharia e Tecnologia dos Campos Gerais. Anais...** Ponta Grossa: PR, 2008.

KIMURA, H.; PERERA, L. C. J.; ANTUNES, M. T. P. Análise simplificada de custos de Tecnologia de Informação. **Contextus - Revista Contemporânea de Economia e Gestão**, v. 10, n. 2, p. 61-82, 2012.

KÜLZER Luise Adriana, et al. In: XXVIII ENCONTRO NACIONAL DE ENGENHARIA DE PRODUÇÃO. **Anais...** Rio de Janeiro, RJ, out. 2008.

LEONE, George Sebastião Guerra; LEONE, Rodrigo José Guerra. **Dicionário de custos**. São Paulo: Atlas, 2004.

MACHADO, Débora Gomes; SOUZA, Marcos Antônio de. **Análise das relações entre a gestão de custos e a gestão do preço de venda**: um estudo das práticas adotadas por empresas industriais conserveiras estabelecidas no RS. **Revista Universo Contábil**. Blumenau, jan/abr. 2006.

MACHADO, Nelson. **Sistema de Informação de Custo**: Diretrizes para Integração ao orçamento Público e à contabilidade Governamental. 2002, 233f. Tese (Doutorado em Controladoria e Contabilidade) – Departamento de Contabilidade e Atuária. Universidade de São Paulo, São Paulo, 2002.

MALHOTRA, Naresh K. **Introdução à pesquisa de marketing**. São Paulo: Prentice Hall, 2005.

MARTINS, Gilberto de Andrade. **Metodologia da investigação científica para ciências sociais aplicadas**. 2. ed. São Paulo: Atlas, 2009.

NTC - ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE EMPRESAS DE TRANSPORTES DE CARGAS. **Empresas transportadoras no Brasil**. 2014. Disponível em: <<http://www.ntc.org.br/numerotrans/asp>>. Acesso em: 20 abr. 2014.

OLIVEIRA, Silvio Luiz de. **Tratado de metodologia científica**. 4. ed. Pioneira, 2002.

PADOVEZE, Clóvis Luís. **Contabilidade gerencial: um enfoque em sistema de informação contábil**. 5. ed São Paulo: Atlas, 2009.

PEREIRA, Talita Silva; SOUZA, Paulo Cesar. **Panorama da utilização de sistemas de gestão de custos pelas empresas agroindustriais de um município do estado de mato grosso**. In: **XXX encontro nacional de engenharia de produção. Anais...** São Carlos, SP, out. 2010.

PEREZ JUNIOR, José Hernandez. **Auditoria de demonstrações contábeis: normas e procedimentos**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2010.

PINTO, Leonardo José Seixas. **Custos da qualidade em empresas brasileiras: o caso da indústria Golden Vital**. Universidade Federal Fluminense: Rio de Janeiro, 2006.

RIBEIRO, João P. **Administração de materiais e logística interna**. Porto Alegre: Bookman, 2006.

RIBEIRO, Patrícia Brito. **Várias formas de definir e interpretar o lucro**. Centro de Ensino Superior do Amapá. 2007.

ROESCH, Sylvia Maria Azevedo. **Projetos de estágio do curso de administração: guia para pesquisas, projetos, estágios e trabalho de conclusão de curso**. 20. ed. São Paulo: Atlas, 1999.

SÁ, Carlos Alexandre. **O método de custeio por absorção e o método de custeio variável**. 2009.

SETRANSC. Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas do Sul de Santa Catarina. 2014. **Filiados**. Disponível em:<setransc.com.br/filiados>. Acesso em: 10 maio 2014.

SOUZA, M. A. *et al.* Fatores determinantes de ocorrência de custos ocultos: estudo em uma cooperativa agroindustrial de arroz do Rio Grande do Sul. **Revista Universo Contábil**, v. 9, n. 1, p. 6-27, 2013.

VERGARA, Sylvia Constant. **Projetos e relatórios de pesquisa em administração**. 12. ed. São Paulo: Atlas, 2010.

VIAN, Vilson Marcos. Teoria da PRC (Política de Redução de Custos) e algumas análises práticas de utilização ou não da PRC.. In: XIII SIMPEP. Anais... Bauru: SP, 2006.

WERNKE, Rodney. **Análise de custos e preço de venda**: ênfase em aplicações e casos nacionais. São Paulo: Saraiva, 2005.

APÊNDICE

APÊNDICE A – ROTEIRO PARA COLETA DE DADOS



UNIVERSIDADE DO EXTREMO SUL CATARINENSE – UNESC Curso de Administração

Roteiro da Pesquisa

O presente roteiro integra a pesquisa desenvolvida pelo acadêmico Guilherme Ghellere Frigo e sua professora orientadora Maria Helena Souza Santos, que tem por objetivo analisar a gestão de custos em empresas do setor de transportes rodoviário de cargas de Criciúma - SC

Na busca de informações que possibilitem a elaboração do estudo monográfico e a conclusão do curso de graduação em Administração pela UNESC solicita-se a importante colaboração da empresa, por meio da participação nesta pesquisa.

01) Enquadramento da organização

- Microempresa
- Empresa de Pequeno Porte
- Empresa de Médio Porte
- Empresa de Grande Porte

02) Tempo de atuação

- Até 01 ano
- De 02 a 05 anos
- De 06 a 10 anos
- De 11 a 15 anos
- 15 anos ou mais

03) Tamanho da frota

- De 01 a 10 caminhões
- De 11 a 20 caminhões
- De 21 a 30 caminhões
- Mais de 31 caminhões

04) Idade média da frota

- Até 01 ano
- De 05 a 10 anos
- De 11 a 15 anos
- 15 anos ou mais

05) Principal tipo de veículo da frota

- Caminhão aberto:
- Caminhão baú
- Caminhão refrigerado
- Caminhão com caçamba tremonha:
- Semi-reboques
- Caminhão plataforma:
- Caminhão silo ou graneleiro
- Caminhão tanque
- Caminhões especiais

06) Principal região de atuação

- Sul
- Suldeste
- Centro-Oeste
- Norte
- Nordeste
- Todo o território brasileiro
- Somente exterior

07) Tipo de carga

- Fechada (completa)
- Fracionada
- Mista

08) Local de abastecimento do veículo

- Bomba própria
- Posto de combustível de preferência (independente de preço, instalações, vantagens)
- Posto de combustível (a partir de pesquisa de preços)

09) Qual a forma utilizada para a realização de consertos, reparos e manutenções na frota?

- Oficina própria
- Oficina terceirizada
- Oficina autorizada

10) Qual das variáveis a seguir representa o maior custos/gastos para a empresa

- Mão de obra
- Combustível
- Manutenção da frota
- Financiamentos
- Consórcios
- Multas de trânsito

11) Qual o percentual dos custos em relação aos lucros?

- Até 5%
- De 6 a 10%
- De 11 a 15%
- De 16 a 20%
- Mais de 21%

12) A empresa possui departamento de Contabilidade própria?

- Sim
- Não

Em caso negativo, quem se responsabiliza pelos processos contábeis da organização? Escritório de contabilidade

13) A empresa possui plano de contas?

- Sim
- Não

14) A empresa faz gestão de custos?

- Sim
- Não

15) Quem faz a gestão do custos na empresa?

- Proprietário
- Departamento financeiro
- Responsável cotação de frete
- Outros

16) Qual a forma utilizada para o controle e gestão dos custos?

- Software específico
- Planilha Excel
- Terceiros n
- Não sabe informar

17) Qual o método de custeio utilizado?

- Custeio por Absorção
- Custeio Variável
- Não sei informar
- Método próprio

18) A empresa sabe quais são os custos diretos e indiretos associados ao negócio?

- Sim
- Não
- Até certo ponto

19) A empresa sabe quais são os custos fixos e variáveis associados ao negócio?

- Sim
- Não
- Até certo ponto

20) Qual a finalidade principal da gestão de custos na empresa?

- Formação de preço de venda/serviço (valor do frete)
- Atendimento de exigências fiscais e contábeis
- Auxiliar na melhoria de processos
- Decisão sobre usar frota própria ou terceirizar o frete
- Controlar e reduzir custos
- Elaboração de orçamento

Obrigado pela participação