

AVALIAÇÃO DOS MÉTODOS E PROCEDIMENTOS DE MENSURAÇÃO DE CUSTOS: UM ESTUDO DE CASO EM TRANSPORTADORAS RODOVIÁRIAS DE CARGAS NOS MUNICÍPIOS DE MACHADINHO, RS E TREZE TÍLIAS, SC

Cristiano Luiz Bortolanza¹

Fabício Taufer²

André Carlos Einsweiler³

RESUMO

O controle dos custos possui influência significativa no resultado final das empresas. Deve-se, portanto, utilizar práticas adequadas no momento da construção dessas informações, as quais os gestores utilizam em sua tomada de decisão. Lembrando também que o transporte rodoviário de cargas é um meio que possui grande importância para o deslocamento de materiais, sendo o modo mais utilizado dentro do País. Neste trabalho utiliza-se a abordagem quantitativa e qualitativa da pesquisa de campo e os procedimentos do estudo de caso e da pesquisa exploratória e descritiva. A relevância deste estudo está no fato de avaliar os métodos e procedimentos utilizados para mensuração dos custos, cujos resultados poderão contribuir para o aperfeiçoamento da gestão dos custos que, por consequência, maximizará os resultados da empresa. O estudo demonstrou todos os variados métodos utilizados pelos gestores de ambas as cidades, e foram encontrados diversos tipos de avaliação e mensuração de custos; porém alguns não foram localizados na literatura pelo fato dos diferenciados níveis de conhecimento na área de custos pelos gestores.

Palavras-chave: Controle dos custos. Transporte rodoviário de cargas. Resultados.

1 INTRODUÇÃO

Na logística do Brasil o transporte rodoviário de cargas é o meio de maior importância, sendo a principal ferramenta utilizada para o deslocamento de produtos e mercadorias entre as empresas. Também é considerado uma atividade de extrema importância para economia brasileira pela proporção elevada de geração de empregos de forma direta ou indireta. Como o mercado hoje é quem define o preço de venda dos produtos vendidos e serviços prestados, a melhor forma de os gestores otimizarem seus lucros está em gerir os custos ocorridos dentro do seu processo operacional.

Dentro das organizações existem vários métodos utilizados durante o processo de formação dos custos. As empresas de pequeno porte são as que apresentam maiores diferenças nas práticas usadas entre elas, podendo, assim, ser um problema de grande relevância a ser analisado.

Os gestores das empresas de pequeno porte no ramo de transporte rodoviário de cargas encontram muitas dificuldades para a formação do custo do serviço de transporte prestado, em decorrência da falta de conhecimento.

¹ Graduanda em Ciências Contábeis pela Universidade do Oeste de Santa Catarina; cristiano.bortolanza@gmail.com

² Graduando em Ciências Contábeis pela Universidade do Oeste de Santa Catarina; bigo.taufer@hotmail.com

³ Especialista em Convergência às Normas Internacionais pelo Instituto Federal do Rio Grande do Sul; Bacharel em Ciências Contábeis pela Universidade do Oeste de Santa Catarina; Professor na área de Ciências das Humanidades da Universidade do Oeste de Santa Catarina; andreCarlos_e@yahoo.com.br

Assim, os administradores utilizam práticas indevidas, deixando de apropriar custos necessários, e com isso encontram resultados divergentes da realidade da empresa.

Essa questão de falta de conhecimento dos dirigentes trará grandes problemas no resultado final. Esses métodos incorretos utilizados na formação dos custos ocasionam sérios problemas para a empresa, pois nos dias de hoje a melhor forma de maximizar resultados está na gestão dos custos, já que o mercado é quem define o preço do devido serviço.

Diante do exposto, o problema de pesquisa consiste em apurar as diferenças encontradas nas noções de custos em pequenas empresas de transportes nos Municípios de Machadinho, RS e Treze Tílias, SC, buscando fazer um comparativo. O objetivo do presente estudo foi analisar os métodos e os procedimentos utilizados na apuração de custos nas empresas de transporte rodoviário de cargas, avaliando o processo de classificação de custos e as formas de apropriação, para desenvolver propostas de adequação nos seus procedimentos.

Para o desenvolvimento deste artigo, utilizou-se a abordagem quantitativa e qualitativa da pesquisa, e quanto aos objetivos, utilizou-se a pesquisa exploratória e descritiva.

Além desta breve introdução, este trabalho está dividido em mais quatro seções. A segunda seção apresenta a fundamentação teórica que dá sustentação ao artigo. Na seção três são descritos os procedimentos metodológicos. A seção quatro apresenta os resultados do estudo, e a seção cinco apresenta as considerações finais.

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

Para a fundamentação do trabalho são abordados estudos sobre custos, seus conceitos e suas definições, o transporte rodoviário de cargas no Brasil e, por fim, os custos desse setor.

2.1 CUSTOS

As empresas, durante seu processo operacional, possuem alguns desembolsos para que consigam produzir o seu produto fim ou prestar algum serviço. Essas saídas de recursos das empresas podem ser consideradas custos ou despesas.

Todos os gastos tidos pela entidade que estejam ligados com a atividade da empresa são considerados custos. Martins e Rocha (2010, p. 9) definem que “custo é a expressão monetária do consumo, da utilização ou da transformação de bens ou serviços no processo de produção de outros bens ou serviços.”

Enfim, o custo é um gasto, só que reconhecido realmente como custo quando utilizado nos fatores de produção de bens e execuções de serviços (MARTINS, 2008).

Então, todos os desembolsos obtidos pela entidade que estejam ligados, direta ou indiretamente, com seus produtos ou serviços podem ser considerados custos, mesmo ocorrendo variações em relação ao volume de produção ou à execução de um determinado trabalho. Os custos podem ser divididos em variáveis, fixos, diretos e indiretos.

2.1.1 Custos variáveis

A diferença existente entre custo variável e custo fixo identifica-se por meio do aumento ou não da produção ou prestação do serviço. O gasto tido pela organização que aumenta ou diminui gradativamente é chamado de custo variável, pois varia juntamente com a mudança da produção e prestação de serviços.

Definem-se custos variáveis como valores gastos em materiais que variam de acordo com o volume de produção (MARTINS, 2008). Já em um conceito mais atual, os custos variáveis são afetados de maneira direta pelo volume, dentro de um determinado nível da operação (MARTINS; ROCHA, 2010).

Para Wanke e Fleury (2006, p. 414), “A classificação entre custos fixos ou variáveis depende do quanto determinado item de custo altera-se como resultado de mudanças específicas no direcionador de custos.”

O custo variável possui fácil identificação, pelo fato de oscilar conforme a quantidade produzida, trazendo maior facilidade de apropriação desse gasto em cada produto ou serviço. Podem-se citar como exemplos de custos variáveis as matérias-primas, os insumos e as embalagens.

2.1.2 Custos fixos

Ao mesmo tempo em que os custos variáveis mudam conforme o aumento ou não dos volumes de produção e prestações, os custos fixos mantêm-se intactos, pois estes independem, portanto, do nível de atividade.

Para Bertó e Beulke (2005), os custos fixos se mantêm inalterados em face ao volume de atividade dentro de certos limites de capacidade, ou seja, não se modificam em razão do crescimento ou da retração ao volume dos negócios dentro desses limites.

Silva (2008) corrobora o que Bertó e Beulke relataram, pois, de acordo com ele, custo fixo é aquele que independe da quantidade produzida. Têm-se a mão de obra, o aluguel e a depreciação como exemplos de custos fixos.

2.1.3 Custos diretos

Custos classificados como diretos são aqueles desembolsos efetuados pela empresa que estão ligados diretamente com o produto ou serviço. Assim, esses custos possuem fácil identificação e ao mesmo tempo não sofrem nenhum meio de apropriação arbitrária.

Os custos diretos são os desembolsos que podem ser apropriados diretamente aos produtos, contanto que haja uma medida de consumo (MARTINS, 2008). De acordo com Silva (2008), “custo direto é aquele diretamente identificado e associado ao produto, e não necessita de nenhum critério de rateio para essa associação.”

Bertó e Beulke (2005) relatam que os custos diretos devem ser identificados diretamente em cada unidade vendida.

Dentro dos custos diretos, estes podem ser separados em variáveis diretos e fixos diretos, ou seja, todos possuem grande dependência ao produto e são fáceis de ser identificados, a única diferença entre eles está na variação perante o volume da produção ou prestação de serviço. Como exemplos de custos diretos pode-se destacar a matéria-prima e a mão de obra.

2.1.4 Custos indiretos

Segundo Theiss e Kriek (2012), custos indiretos são as parcelas que se relacionam de forma indireta com produtos ou serviços.

Do mesmo modo, Martins (2008, p. 32) cita que “cada vez que é necessário utilizar qualquer fator de rateio para a apropriação ou cada vez que há o uso de estimativas e não de medição direta, fica o custo incluído como indireto.”

Conforme citado, os custos indiretos, ao contrário dos custos diretos, possuem maior dificuldade de ser identificados em cada produto ou serviço. Todavia, durante seu processo de custeio, necessitam ser apropriados mediante alguns critérios utilizados pela empresa, mas muitas vezes alguns itens da fabricação ou prestação são onerados indevidamente. Esse problema é encontrado durante a definição das formas de rateio em razão da dificuldade de identificação em cada produto.

Também existe a semelhança entre custos diretos e indiretos, pois ambos podem ser separados em variáveis e fixos, alguns que aumentam e diminuem juntamente com a fabricação e já alguns se mantêm fixos independentemente do volume fabricado. Exemplos de custos indiretos que necessitam de rateio são aluguel, iluminação e depreciação.

2.2 TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS

Todos os países necessitam de meios para transportar suas mercadorias ou produtos, surgindo, assim, a necessidade de empresas ou entes com equipamentos apropriados para essa função. Independentemente do tamanho da nação, todas dependem de alguns fatores internos que influenciam na escolha da melhor forma de transporte.

Conforme comenta Tacla (2010), “O transporte é a parcela que representa o maior custo logístico [...] O Brasil tem proporções semelhantes, e supõem-se ainda maiores, da ordem de 13% dadas as ineficiências operacionais e os sabidos problemas de infraestrutura.”

O Brasil, que hoje é considerado um dos maiores produtores de itens do setor agropecuário, possui grande necessidade de utilização de meios de transporte internamente para escoação da produção. O meio de transporte predominante é o rodoviário, o qual corresponde a mais de 3/4 de todos os meios utilizados.

Segundo Dias (2010, p. 336):

De fato, nada menos que 76,40% das cargas geradas no país são transportadas por rodovias, enquanto as ferrovias movimentam apenas 14,20% e a cabotagem 9,30% (incluindo-se neste valor o transporte hidroviário); a aviação tem participação desprezível de 0,10% do total.

Outro grande motivo por esse meio ser de maior utilização dentro no Brasil nos tempos atuais são alguns fatores que vieram a estimular a implantação dessa forma de deslocamento.

Dias (2010, p. 336-337) cita quatro principais fatores que impulsionaram essa opção de transporte no Brasil, e entre eles estão:

Política de investimentos que favoreceu sobremaneira a construção de rodovias.
Implantação da Indústria automobilística.
A Criação do Parque Nacional de Refinação de Petróleo.
A vasta Extensão geográfica do país torna a maioria dos municípios inacessíveis por outros meios de transportes. Dos 5.564 municípios, apenas 1.180 são servidos através de ferrovia.

Com o incentivo do governo sobre a construção de rodovias, o País teve um grande avanço com a entrada da indústria automobilística, ao mesmo tempo o poder público criou o parque de refinação de petróleo, que foi outro fator positivo para a atividade e também por esse meio possuir maior facilidade de acesso a localidades de relevo acidentado, ao contrário de ferrovias.

2.3 CUSTOS NOS TRANSPORTES RODOVIÁRIOS DE CARGAS

Como se pode analisar, em razão da grande importância dos transportes rodoviários de cargas dentro do País nos dias de hoje, estes devem ter uma boa gestão. Entretanto, caso as empresas e entes prestadores dos serviços encontrem problemas financeiros e econômicos e, futuramente, venham a parar suas atividades por motivos de falência ou mudança de ramo de trabalho, toda a produção interna não será deslocada para seus destinos. Isso ocasionará sérios problemas para a economia nacional, trazendo um déficit enorme para o Estado.

De acordo com Fleury ([2002] apud VIVALDINI, 2006, p. 4), administrar o transporte significa tomar decisões sobre um amplo conjunto de aspectos. Essas decisões podem ser classificadas em dois grandes grupos: decisões estratégicas e decisões operacionais. As decisões estratégicas se caracterizam pelos impactos de longo prazo e se referem basicamente a aspectos estruturais. As decisões operacionais são geralmente de curto prazo e se referem às tarefas do dia a dia dos responsáveis pelo transporte.

Analisando todos esses fatores da dependência interna do Brasil sobre o transporte rodoviário, a grande importância em que este possui sobre a economia, a definição pelo mercado do preço a ser cobrado pela prestação dos serviços em razão da grande concorrência existente, a melhor forma de se otimizarem resultados está na gestão sobre os custos, e novamente se percebe a importância de se analisarem os métodos de custeio e os custos dentro das empresas de transporte rodoviário de cargas.

Dias (2010, p. 340) cita os principais custos fixos e variáveis existentes dentro das organizações. Entre esses custos estão distribuídos os que possuem ligação direta e indireta com a prestação do devido serviço:

Custos fixos:
A - Depreciação do equipamento;
A.1 -Depreciação do cavalo mecânico;
A.2 -Depreciação do semirreboque ou carroçaria;
B - Remuneração do capital;
C - Salários + encargos sociais;
D - Licenciamento;
E - Seguros;
F - Aluguel, Impostos e Taxas.

Custos variáveis:

A - Combustíveis;

B - Manutenção (salários de oficina) ou reparos externos;

C - Peças, acessórios e materiais de manutenção;

D - Pneus, câmaras, protetores e recauchutagem;

E - Lubrificantes.

Após a separação dos custos de acordo com sua classificação, entre fixos e variáveis, diretos ou indiretos, é preciso analisar qual a melhor forma de custeio a se utilizar. Quando se opta por um bom método de distribuição de custos, de acordo com a necessidade da empresa, o resultado conseqüentemente estará cada vez mais próximo do real, auxiliando, assim, o gestor para que sua decisão seja precisa.

Dentro de todos os custeios utilizados nos tempos atuais, podem-se destacar os principais utilizados pelas empresas, entre os quais estão o custeio por absorção, variável, e o custeio baseado nas atividades, o popular "ABC". Para fins fiscais, a legislação traz que somente o custeio por absorção é aceito, então muitas empresas hoje efetuam a apropriação de custos por absorção somente para atender ao fisco, mas ao mesmo tempo utilizam outros meios de distribuição de custos para fins gerenciais e societários.

Além de todos esses custos, os gestores sofrem aumentos desses desembolsos em razão das más condições das rodovias brasileiras, que aumentam os desgastes dos veículos e pneus, o consumo de combustível, o tempo para percorrer o trajeto, entre outros. Esses são mais alguns motivos que fazem com que o gestor aumente ainda mais o controle sobre os custos do transporte a ser efetuado.

No custeio por absorção, conforme diz a própria nomenclatura, o produto ou serviço absorve todos os custos, precisando ser rateados entre os produtos os custos fixos indiretos. Muitas vezes há sobrecarga em algum produto específico, em decorrência das estratégias de apropriação dos custos nos produtos adotados pela empresa, ocasionado, na maioria das vezes, distorção do custo real.

Caverzan (2007, p. 44) diz que:

Muitas informações úteis nas empresas são evidenciadas pelo custeio por absorção, mas deve-se tomar cuidados, ao manusear esta ferramenta de trabalho, no processo de gestão, sem se ater a um estudo de sua viabilidade e maneira de alocações. Isto porque, faz a alocação de todos os custos de produção ao produto ou serviço, não demonstrando para fins gerenciais, a margem de contribuição por unidade ou lote produzido. Também não permite identificar com facilidade, se o problema (caso exista), está nos custos variáveis ou nos custos fixos da empresa, sendo esta uma informação indispensável aos gestores.

O custeio por absorção na questão de rateio sobre produtos causa distorção sobre o resultado do período da entidade, pelo fato de que todos os custos vão para o produto. Esse problema no qual ocorre principalmente no momento em que a empresa não vende toda a sua produção, porque os custos fixos ocorridos no exercício ficam alocados no estoque, ocasionando, assim, um aumento no resultado final. Essa situação irá impactar na tomada de decisão do gestor, pois o resultado pode aparentar estar bom, mas na realidade a empresa está passando por uma situação delicada.

3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

O presente artigo tem como característica a abordagem qualitativa e quantitativa, e quanto aos objetivos, utilizou-se a pesquisa exploratória e descritiva.

Utilizadas habitualmente para investigação de campo de atuação prática, as pesquisas exploratórias e descritivas são de fundamental importância para a realização deste estudo de caso. Conforme Gil (2010), a pesquisa exploratória tem como finalidade proporcionar maiores informações sobre um assunto que se vai investigar. Por sua vez, a pesquisa descritiva visa primordialmente à descrição das características de determinada população ou fenômeno, ou então o estabelecimento de relações entre variáveis.

Quanto aos procedimentos, este trabalho se caracteriza como um estudo de caso. Caracterizado por ser um estudo intensivo, leva em consideração, principalmente, a compreensão, como um todo, do assunto investigado. Todos

os aspectos do caso são investigados. Quando o estudo é intensivo podem até aparecer relações que de outra forma não seriam descobertas (FACHIN, 2001, p. 42).

Segundo Yin (2005), o estudo de caso é uma pesquisa empírica que investiga um fenômeno contemporâneo, dentro de seu contexto real, especialmente quando as fronteiras entre o fenômeno e o contexto não estão claramente definidos.

Os dados para este estudo foram coletados por meio de entrevistas estruturadas, a fim de entender as práticas utilizadas pelos gestores das transportadoras para a gestão dos custos. As entrevistas foram realizadas de modo intencional a fim de aplicar os instrumentos de pesquisa com gestores de transportadoras de pequeno porte. Foram estudadas três transportadoras de cada município em pesquisa.

Para a análise dos dados, foi utilizado o tipo de análise estrutural, por meio do qual, segundo Tesch (1990), os dados são analisados com a finalidade de se encontrarem padrões que possam clarificar e/ou explicar a situação em estudo.

4 RESULTADOS E DISCUSSÕES

No presente estudo foram entrevistadas no total seis transportadoras de pequeno porte, sendo três localizadas no Município de Treze Tílias, SC e três no Município de Machadinho, RS.

Na Cidade de Treze Tílias foram entrevistadas empresas que transportam cargas frias, com produtos derivados do leite, e transportes de cargas secas em geral, no modo a granel. Já em Machadinho foram pesquisadas entidades que transportam cargas secas no ramo de cereais. Essas empresas foram selecionadas em razão de os produtos transportados serem predominantes nessas regiões.

Analisando os dados coletados, identificou-se que em Treze Tílias duas das três transportadoras fazem distinção entre custos e despesas e que também consideram os impostos na formação do preço do serviço, pois os gestores acreditam que para se obter um bom resultado é necessário fazer essa distinção e, ao mesmo tempo, considerar os impostos na formação do preço, entretanto uma das empresas diz que todos os gastos nessa atividade são custos, sendo essa sua visão dos desembolsos da organização referente a esse tipo de serviço. Enquanto nem todas as transportadoras de Machadinho seguem essa prática, visto que os gestores consideram que custo e despesa são as mesmas coisas, e na questão dos impostos eles não tinham conhecimento de sua existência, já que suas atividades não possuem a incidência dessa tributação.

A Tabela 1 demonstra a análise das transportadoras que fazem distinção entre custos e despesas e que também consideram os impostos na formação do preço do serviço.

Tabela 1 – Análise das transportadoras que distinguem custos e despesas e que consideram os impostos na formação do preço do serviço

	Treze Tílias	Machadinho
Faz distinção entre custos e despesas	66,67%	66,67%
Não faz distinção	33,33%	33,33%
Considera impostos na formação do preço do serviço	100,00%	33,33%
Não considera impostos na formação do preço do serviço	-	66,67%

Fonte: os autores.

As transportadoras dos referidos Municípios também foram questionadas quanto aos métodos de custeio, e se observou que são variados em ambos os casos, trazendo atenção para duas transportadoras de Machadinho, que consideram apenas o custo do combustível como base para a formação do preço do serviço.

Nessas empresas que não utilizam nenhum dos métodos pesquisados, os gestores informaram que não tinham conhecimento desses métodos, então utilizavam essa forma por acreditarem ser a correta, pois no final do período, após o pagamento de todos os gastos, havia sobra de valores no seu caixa, entendendo-se que se obteve lucro no seu período.

A análise do método utilizado de distribuição dos custos na carga transportada está demonstrada na Tabela 2.

Tabela 2 – Método de distribuição dos custos na carga transportada

	Treze Tílias	Machadinho
Método de Custeio por Absorção	66,67%	-
Método de Custeio Variável	33,33%	33,33%
Método de Custeio ABC	-	-
Outros (baseado diretamente no custo do combustível)	-	66,67%

Fonte: os autores.

Quanto às perdas esporádicas para as transportadoras entrevistadas, em Treze Tílias todas (100%) as consideram como despesa do exercício. Os gestores têm conhecimento de que esse desembolso ocorreu referente a uma carga, mas não entendem como correto onerar apenas esta, pois seria algo que poderia ocorrer durante qualquer outra carga. Das transportadoras de Machadinho, 66,67% consideram também como despesa do exercício, isso pelo fato de que os administradores não possuem um controle individualizado por carga, acreditando ser mais fácil sua mensuração. O restante das transportadoras considera as perdas esporádicas como custo da carga.

Em caso de paralisações, 100% das transportadoras de Treze Tílias consideraram como um custo do período; essa forma de apropriação do custo é adotada pela empresa pois, segundo seu gestor, a empresa não pode ficar com seus veículos parados de forma alguma, mesmo havendo as paralisações, então procuram caminhos alternativos para realizar o transporte. Enquanto nas transportadoras de Machadinho duas delas, 66,67%, apropriam o custo na carga paralisada, pois quando ocorre a situação de se deparar com uma paralisação, o gestor vê como uma forma indevida onerar as outras cargas transportadas por causa desse problema.

No que diz respeito ao critério utilizado para distribuição dos custos fixos nas transportadoras de Treze Tílias, 66,67% utilizam o critério como dia decorrido entre o início e fim da prestação do serviço, sendo que uma delas rateia esses custos proporcionalmente ao faturamento mensal. Todavia, esses métodos não são utilizados nas empresas da outra cidade pesquisada, pois optaram pelas outras opções: por Km rodado ou por carga transportada no período, e uma delas não realiza a distribuição dos custos fixos.

A empresa que faz distribuição dos custos fixos por Km rodado comenta que esta foi a melhor forma encontrada para essa mensuração, pois o tempo necessário para efetuar o transporte varia muito em razão de as distâncias serem diferenciadas entre uma carga e outra.

Já a entidade que opta pelo método de distribuição por carga transportada no período, por ter fixadas as quantidades de cargas que transportará em um certo período de tempo, considera este como o melhor método a ser utilizado.

Enquanto a terceira empresa entrevistada no Município de Machadinho não faz distribuição de custos fixos, pois não sabe distinguir os custos, inclusive não consegue diferenciar custos e despesas, conforme citado anteriormente.

Na Tabela 3 estão demonstrados os critérios utilizados para distribuição dos custos fixos.

Tabela 3 – Critério utilizado para distribuição dos custos fixos

	Treze Tílias	Machadinho
Por Km rodado	-	33,33%
Por dia decorrido entre o início e o fim da prestação do serviço	66,67%	-
Por carga transportada no período	-	33,33%
Outros (diluído no faturamento mensal)	33,33%	-
Outros (não distribui custos fixos)	-	33,33%

Fonte: os autores.

Por fim, duas transportadoras de Treze Tílias realizam o planejamento orçamentário de receitas, custos e despesas.

As demais não fazem esse planejamento, pois têm sua gestão considerando seus históricos de meses anteriores, e o controle dos custos e despesas é feito no fechamento do mês. Enquanto um dos gestores de Machadinho fala que não tem conhecimento de como fazer esse procedimento, sendo esse o motivo da não existência dessa prática.

Quanto à importância do gerenciamento de custos de transporte para as empresas de Machadinho, os gestores entendem que ele ajuda para a formação do preço e influencia diretamente no resultado final, obtendo mais lucro quando possível.

Já as empresas de Treze Tílias entendem que isso representa a sobrevivência da entidade em razão de o setor trabalhar com pequenas margens.

A seguir apresenta-se uma tabela comparativa do que é considerado como um custo ou como uma despesa para as transportadoras das duas cidades pesquisadas.

Tabela 4 – Relação de gastos que são considerados como custos ou despesas para as transportadoras

	Treze Tílias		Machadinho	
	Custo	Despesa	Custo	Despesa
Depreciação	100,00%	-	33,33%	66,67%
Salários + encargos dos motoristas	100,00%	-	66,67%	33,33%
Salários Administrativos	33,33%	66,67%	33,33%	66,67%
Honorários Contábeis	33,33%	66,67%	33,33%	66,67%
Seguros	100,00%	-	66,67%	33,33%
Aluguel	33,33%	66,67%	-	100,00%
Material de Expediente	33,33%	66,67%	-	100,00%
Combustível	100,00%	-	66,67%	33,33%
Manutenção	100,00%	-	66,67%	33,33%
Energia Elétrica do Escritório	66,67%	33,33%	-	100,00%
Telefone	66,67%	33,33%	-	100,00%
Licenciamento Anual	100,00%	-	66,67%	33,33%

Fonte: os autores.

Pode-se verificar que existe uma distinção bem variada entre custos e despesas na percepção dos gestores entrevistados, notando-se que alguns desembolsos são considerados exclusivamente como custos na Cidade de Treze Tílias, enquanto em Machadinho são considerados em sua maioria como despesa.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A avaliação dos métodos e procedimentos de mensuração de custos em transportadoras de cargas é de essencial importância para os gestores. Visto que atualmente o mercado é quem define o preço, a gestão de custos para qualquer organização é papel fundamental para a sua sobrevivência no segmento em que atua.

No entanto, percebeu-se no presente estudo que os gestores possuem formas variadas de apuração e mensuração dos custos em cada situação pesquisada. Notou-se que alguns gestores estão próximos da forma correta de apropriação dos custos, conforme diz a literatura, já alguns estão mensurando através de meios que aprenderam com a convivência, adquiriram na família, entre outros meios de adquirir conhecimento.

Porém, uma parte dos gestores não faz nenhum tipo apropriação e distinção entre custos e despesas, e nota-se que a falta de sabedoria na área em que atuam pode prejudicar o resultado final da empresa.

Por fim, percebeu-se que a falta de estudo profundo nessa área afeta diretamente o lucro da organização, pois os desembolsos estão sendo apropriados de forma contrária ao que traz a literatura, distorcendo a verdadeira situação patrimonial, financeira e econômica das entidades.

Dessa forma, os resultados encontrados neste trabalho não podem ser generalizáveis, pois estão limitados a uma base de empresas do ramo de transportes rodoviários de cargas, tendo estas como objeto de estudo. Assim, não se recomenda a generalização, pois cada ramo de atividade possui características peculiares que influenciam os métodos e procedimentos na apuração de custos. No entanto, para aprofundar os estudos relacionados à gestão de custos em transportadoras de cargas, sugere-se desenvolver o estudo dessa natureza em uma área de abrangência maior para fins de resultados e comparabilidade.

Evaluation of methods and procedures for cost of measurement: a case study on road hauliers loads in the municipalities of Machadinho, RS and Três Tílias, SC

Abstract

The cost control has significant influence on the final results of companies. One should therefore use appropriate practices at the time of construction of this information, which managers use in their decision making. Recalling also that the road transport of cargo is a medium that has great importance for the movement of materials, the most widely used mode within the country. This work uses a quantitative and qualitative approach of field research and the procedures of case study and exploratory and descriptive research. The relevance of this study lies in the fact evaluate the methods and procedures used to measure the cost, the results of which may contribute to the improvement of the management of costs accordingly maximize business results. The study showed all the various methods used by the managers of both cities in which were found several types of evaluation and measurement of costs, with some not found in the literature, because of the different levels of knowledge in the area of costs by managers.

Keywords: Control costs. Road transport charges. Results.

REFERÊNCIAS

BERTÓ, D. J.; BEULKE, R. **Gestão de Custos**. São Paulo: Saraiva, 2005.

CAVERZAN, G. M. **Metodologia de cálculo por quilômetro rodado em uma empresa de transportes rodoviários de cargas estabelecidas na região de Pinhalzinho**. 2007. Monografia (Graduação)—Universidade do Oeste de Santa Catarina, Pinhalzinho, 2007.

DIAS, M. A. P. **Administração de materiais: uma abordagem logística**. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2010.

FACHIN, O. **Fundamentos de Metodologia**. São Paulo: Saraiva 2001.

GIL, A. C. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2010.

MARTINS, E. **Contabilidade de custos**. 9. ed. São Paulo: Atlas, 2008.

MARTINS, E.; ROCHA, W. **Métodos de custeio comparados: custos e margens analisados sob diferentes perspectivas**. São Paulo: Atlas, 2010.

SILVA, B. A. da. **Custos e estratégias de gestão**. Apostilado de pós-graduação, 2008.

TACLA, D. Preço ou custo? Transporte sua escolha! **Revista Mundo Logística**, Curitiba, jul. 2010. Disponível em: <http://www.portalsupplychain.com.br/pdf/artigos/Artigo_Douglas_Tacla_DHL.pdf>. Acesso em: 16 mar. 2015.

TESCH, R. Types of Qualitative Analysis. In: **Qualitative Research, Analysis Types and Software Tools**. New York: The Falmer Press, 1990.

THEISS, J. R.; KRIECK, M. **Custos e preços sugeridos de vendas: cálculos e enfoques práticos serviços, comércio e indústria**. Blumenau: Odorizzi, 2012.

VIVALDINI, M. Atividades operacionais do prestador de serviço logístico (PSL) – uma visão literária a respeito. In: SIMPEP, 13., 2006, Bauru. **Anais eletrônicos...** Bauru, 2006. Disponível em: <<http://www.maurovivaldini.com/PDFs/Atividades%20Operacionais%20do%20PSL.pdf>>. Acesso em: 16 mar. 2015.

YIN, R. K. **Estudo de caso: planejamento e métodos**. 3. ed. Porto Alegre: Bookman, 2005.

WANKE, P.; FLEURY, P. F. Transporte de cargas no Brasil: estudo exploratório das principais variáveis relacionadas aos diferentes modais e às suas estruturas de custos. In: NEGRI, J. A.; KUBOTA, L. C. (Org.). **Estrutura e dinâmica do setor de serviços no Brasil**. Brasília, DF, 2006. cap. 12. p. 409-464. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/livros/capitulo_12_transportes.pdf>. Acesso em: 16 mar. 2015.