

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL – UFRGS
FACULDADE DE CIÊNCIAS ECONÔMICAS – FCE
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS CONTÁBEIS E ATUARIAIS - DCCA

SANDRO VICENTE

**O GERENCIAMENTO DE CUSTOS LOGÍSTICOS NAS EMPRESAS DE PEQUENO
E MÉDIO PORTE DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS PARA
PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS POR CONTRATO**

PORTO ALEGRE

2012

SANDRO VICENTE

**O GERENCIAMENTO DE CUSTOS LOGÍSTICOS NAS EMPRESAS DE PEQUENO
E MÉDIO PORTE DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS PARA
PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS POR CONTRATO**

Trabalho de conclusão de curso apresentado ao Departamento de Ciências Contábeis e Atuariais da Universidade Federal do Rio Grande do Sul – UFRGS, como requisito parcial para obtenção do título de bacharel em Ciências Contábeis.

Orientadora: Prof^a. Cassiane O. Velho

PORTO ALEGRE

2012

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	5
1.1 Contextualização	5
1.2 Objetivo	6
1.3 Justificativa.....	6
2 REFERENCIAL TEÓRICO	7
2.1 Empresas de Pequeno e Médio Porte.....	7
2.2 Contrato de Prestação de Serviços	8
2.3 Custos Logísticos	9
2.3.1 Custos Logísticos de Abastecimento	10
2.3.2 Custos Logísticos Internos ou de Planta	11
2.3.2 Custos Logísticos de Distribuição	11
2.4 Custos Fixos e Custos Variáveis	12
2.5 Método de Custeio por Absorção	13
2.6 Gerenciamento de Custos Logísticos de Transporte	13
2.6.1 Análise de Custo/Volume/Lucro	13
2.6.1.1 Margem de Contribuição	14
2.6.1.2 Ponto de Equilíbrio	15
2.6.1.3 Alavancagem Operacional	16
2.6.1.4 A Formação do Preço.....	16
3 METODOLOGIA	17
4 CONSIDERAÇÕES FINAIS	18

REFERÊNCIAS.....	19
-------------------------	-----------

1 INTRODUÇÃO

1.1 Contextualização

O transporte rodoviário de cargas detém mais de 60% do mercado de movimentação de mercadorias, produtos e insumos no país, conforme Schröder e Castro (2011). Nesse modal, mais da metade das empresas que prestam o serviço estão enquadradas no pequeno e no médio porte. Em muitos casos, os empresários desse ramo não estão preparados para crescer e ganhar o mercado com solidez. Em um mercado competitivo, de grande representatividade no cenário econômico nacional, o transporte, em especial o rodoviário de cargas, sofre influências dos mais variados setores da economia. As constantes mudanças nas legislações, a necessidade de investimentos em novas tecnologias e a grande concorrência são fatores críticos e determinantes para que as empresas passem a utilizar ferramentas de controle no auxílio para enfrentar essas situações. Além disso, a alta carga tributária eleva o risco de não atingir o retorno do investimento, dada a tributação aplicada para a categoria dos transportes. De acordo com pesquisa realizada pela CNT- Confederação Nacional dos Transportes, 62,7% das estradas federais estão em condições de trafegabilidade péssimas, ruins ou regulares. Essa situação torna-se um fator determinante na geração de perdas de tempo e de recursos financeiros. No intuito de reduzir as consequências negativas do impacto causado por esses fatores de risco, as empresas recorrem a ferramentas gerenciais aplicáveis às suas operações. Dentre elas, pode-se destacar a gestão dos custos.

De acordo com a definição de Vieira, Maciel e Ribas (2009, p. 9),

a gestão de custos permite analisar de que forma as informações contábeis, financeiras e de vendas podem contribuir como apoio no processo da tomada de decisão da organização, assim como verificar se o preço praticado está de acordo com as expectativas de retorno financeiro e concorrência da organização.

Em contratos fechados de serviços de transporte, nos quais os preços são previamente definidos e os prazos de vigência são determinados, o nível dos riscos de insolvência torna-se alto se não houver um controle adequado e contínuo dos

custos fixos e operacionais. Em muitos casos, empresas de transporte que praticam concorrência desleal fixam seus preços baseadas nas práticas de evasão fiscal e não cumprimento das obrigações legais nos mais variados âmbitos. Esse é um fator agravante de diferenciação em uma área de tão acirrada busca por participação de mercado onde os clientes buscam preço, tendo em vista que os custos de transporte para as empresas contratantes têm significativo impacto em seus produtos. Além disso, MÜLLER E MICHEL (2011) salientam que:

O empresário de transporte não domina totalmente seus custos, muitas vezes detendo-se a acompanhar o mercado em termos de preço de frete, sem saber se esta situação é vantajosa ou não em relação aos resultados financeiros da empresa de transporte. Particularmente as empresas menores encontram-se muitas vezes competindo às cegas no mercado concorrencial.

Com base no exposto até o momento, apresenta-se a questão da pesquisa, norteadora desse trabalho: de que maneira possa contribuir o gerenciamento de custos logísticos nas empresas de pequeno e médio porte de transporte rodoviário de cargas para prestação de serviços por contrato?

1.2 Objetivo

Evidenciar a relevância da análise e monitoramento de custos na gestão das empresas do ramo de transporte rodoviário de cargas na prestação de serviços por contrato fechado, realizada através da distribuição de produtos em rotas definidas por regiões delimitadas pela abrangência de distâncias percorridas.

1.3 Justificativa

O controle dos recursos investidos em um negócio é de suma importância para a saúde de qualquer empresa. De acordo com Padoveze (2010, p. 497),

por recursos entendem-se todos os ativos, capacidades, informações, conhecimento e processos que auxiliam a organização a aumentar sua eficácia e a eficiência e estes podem ser classificados em físicos, financeiros, humanos ou organizacionais.

A aplicação desses recursos requer uma análise criteriosa do quanto de retorno de investimento que a operação envolvida trará aos investidores. Isso se torna mais importante ainda quando se trata de um processo operacional com limitações contratuais, no qual os preços e o prazo não podem ser alterados durante a vigência do contrato. Com isso, o gerenciamento dos custos da atividade deve ser elaborado baseado na apuração detalhada dos custos fixos, operacionais e das despesas. O controle gerencial dos custos logísticos aumenta a eficiência de processos internos e externos à organização. Também ajudam a conhecer a rentabilidade de cada cliente para a organização (FLEURY, WANKE E FIGUEIREDO, 2000).

No que se referem ao transporte rodoviário de cargas, os custos variáveis de consumo de insumos como combustíveis e pneus, de pessoal, de manutenção, além dos custos fixos com folha de pagamento de motoristas, são a base geradora da necessidade de aplicação de recursos financeiros. Dessa forma, eles são consumidos à medida que a atividade de movimentação de cargas ocorre, considerando que a sua utilização é auferida pelo método de custeio por absorção por quilômetro rodado.

A pesquisa apresentou um estudo teórico de controle dos custos, desenvolvido nas atividades de transporte de cargas, executadas por empresas de pequeno e médio porte, através de contrato fechado. Além disso, foi motivada pela questão da preocupante inobservância por parte das empresas no que diz respeito à variação dos custos operacionais gerados mensalmente, tendo em vista a roteirização por áreas, com quilometragens percorridas, quantidades carregadas e preços diferentes. Esse tipo de operação é cada vez mais aplicado por parte dos contratantes, o que faz com que a pesquisa seja útil para outras empresas que venham a realizar contratos fechados de transporte, nos quais os preços são pré-fixados e os custos passam a serem os reguladores das margens de lucro.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

2.1 Empresas de Pequeno e Médio Porte

De acordo com a Lei Complementar nº 123, de 14 de Dezembro de 2006, no capítulo II, artigo 3º, inciso II, enquadra-se como de pequeno porte a entidade que aufera, em cada ano-calendário, receita bruta superior a R\$ 360.000,00 (trezentos e sessenta mil reais) e igual ou inferior a R\$ 3.600.000,00 (três milhões e seiscentos mil reais). Conforme a NBC T 19.41, de 10 de Dezembro de 2009, emitida pelo Conselho Federal de Contabilidade, as para pequenas e médias empresas são descritas da seguinte forma:

Pequenas e médias empresas são empresas que:

- a) Não têm obrigação pública de prestação de contas; e
- b) Elaboram demonstrações contábeis para fins gerais para usuários externos.

A NBC T 19.41 define ainda:

No Brasil as sociedades por ações, fechadas (sem negociação de suas ações ou outros instrumentos patrimoniais ou de dívida no mercado e que não possuam ativos em condição fiduciária perante um amplo grupo de terceiros), mesmo que obrigadas à publicação de suas demonstrações contábeis, são tidas, para fins desta norma, como pequenas e médias empresas, desde que não enquadradas pela Lei 11.638/07 como sociedades de grande porte. As sociedades limitadas e demais sociedades comerciais, desde que não enquadradas pela lei 11.638/07 como sociedades de grande porte, também são tidas, para fins desta norma, como pequenas e médias empresas.

2.2 Contrato de Prestação de Serviços

Com base na legislação em vigor, expressa no Código Civil - Lei 10406/02 - Lei no 10.406, de 10 de janeiro de 2002, a prestação de serviços de transporte é regulamentada, conforme abaixo:

CAPÍTULO VII

Da Prestação de Serviço

Art. 594. Toda a espécie de serviço ou trabalho lícito, material ou imaterial, pode ser contratada mediante retribuição.

Art. 597. A retribuição pagar-se-á depois de prestado o serviço, se, por convenção, ou costume, não houver de ser adiantada, ou paga em prestações.

Art. 598. A prestação de serviço não se poderá convencionar por mais de quatro anos, embora o contrato tenha por causa o pagamento de dívida de quem o presta, ou se destine à execução de certa e determinada obra. Neste caso, decorridos quatro anos, dar-se-á por findo o contrato, ainda que não concluída a obra.

Art. 599. Não havendo prazo estipulado, nem se podendo inferir da natureza do contrato, ou do costume do lugar, qualquer das partes, a seu arbítrio, mediante prévio aviso, pode resolver o contrato.

CAPÍTULO XIV

Do Transporte

Art. 730. Pelo contrato de transporte alguém se obriga, mediante retribuição, a transportar, de um lugar para outro, pessoas ou coisas.

Percebe-se que os artigos expostos na lei regulamentam e delimitam as ações relativas à atividade de transporte de cargas regida pela formalização de contrato, buscando garantir os direitos e deveres da parte contratante e da parte contratada. Além disso, dentre as particularidades de um contrato de prestação de serviços de transporte de cargas, está o reajuste anual, baseado em indicadores econômicos como IGP-M, INPC, IPCA etc., que inviabilizam o repasse das perdas provocadas pela inflação nos preços dos insumos, aumentando a carga dos custos logísticos.

2.3 Custos Logísticos

Conforme Coelis (2006 apud BALLOU, 1998):

A logística empresarial estuda como a administração pode prover melhor nível de rentabilidade nos serviços de distribuição aos clientes e consumidores, através de planejamento, organização e controle efetivo para as atividades de movimentação e armazenagem que visam facilitar o fluxo de produtos.

No intuito de atingir os objetivos pelos quais as organizações programam as atividades de logística, deve ser levada em consideração a aplicação dos recursos necessários para realização dos processos pertinentes. Sob o paradigma da teoria econômica, de acordo com Leftwich (2012), a economia é um ramo que estuda as formas do comportamento humano que resultam da relação entre necessidades ilimitadas e recursos escassos. Esse conceito é perfeitamente aplicável nas organizações, pois elas necessitam manter o ciclo operacional e financeiro com

base nessa relação. Com isso, as empresas devem analisar e estruturar a alocação do capital a ser investido da forma mais adequada possível. Para tanto, um dos fatores que devem ser tratados como preponderantes ao sucesso das atividades operacionais das organizações são os custos logísticos. Nogueira (2012, p. 1) define que:

Os custos logísticos representam um tipo de custo muito significativo dentro das empresas que são identificados nos estoques, inventário, embalagem, fluxo de informações, movimentação, aspectos legais, planejamento operacional, armazenagem e serviço ao cliente, até suprimentos, transportes e planejamento estratégico.

Para a formação do custo logístico a fórmula utilizada pode assim ser demonstrada:

$$\text{Custos_Totais} = \text{custos_com_estoques} + \text{custos_armazenamento} + \text{custos_de_transporte}$$

2.3.1 Custos Logísticos de Abastecimento

Faria e Costa (2010) consideram que os custos logísticos são aqueles que a empresa incorre ao longo do fluxo de materiais e bens, dos fornecedores à fabricação. Além disso, Robles (2012, p. 10), conceitua a logística de abastecimento da seguinte forma:

A logística de abastecimento engloba os custos para colocar materiais disponíveis aos sistemas logísticos e de produção, ou seja, trazê-los dos fornecedores à planta, utilizando técnicas de estocagem, fluxos dentro dos canais de informação, controle de custos e produtividade. Suas principais questões estão relacionadas à movimentação de materiais (embalagem e manuseio), ao processo de obtenção de materiais e controle de estoque.

Os custos logísticos de abastecimento abrangem os custos de oportunidade relativos ao nível de inventário de materiais, de materiais em trânsito, materiais danificados, paradas de fábrica, equipamentos de transporte exigidos, requisitos de proteção de material, avaliação do desempenho logístico de fornecedores, controle de entregas, impostos de importação, análise de impostos recuperáveis, tarifas e taxas alfandegárias etc.

2.3.2 Custos Logísticos Internos ou de Planta

De acordo com Faria e Costa (2010), a logística de planta abrange todos os processos que ocorrem no processo operacional da empresa, incluindo a movimentação de materiais e a armazenagem entre os setores. A logística interna refere-se a todo o processo de recebimento, guarda, controle e distribuição dos materiais utilizados dentro de uma organização, conforme Souza (2012). Sob o ponto de vista de Coimbra (2012),

a logística interna é diretamente responsável pela cadeia de valor da empresa quando procura aperfeiçoar os processos inerentes às atividades tais como a infraestrutura do layout de distribuição interna da empresa e sistemas de informação, desenvolvimento de tecnologias de aquisição e atividades primárias de apoio, tais como manutenção de estoques mínimos, entrega dos produtos nos locais de utilização e outras atividades ligadas à produção para que o produto final saia no tempo correto com a qualidade ideal utilizando o mínimo de recursos possíveis, o que agregará valor ao produto.

Coimbra (2005 apud BALLOU, 2001) comenta que três classes gerais de custos são importantes para determinar a política de estoques: custo de obtenção, custos de manutenção e custos de falta de estoque.

2.3.3 Custos Logísticos de Distribuição

Nyckell (2010 apud BERTAGLIA, 2003) salienta que a logística de distribuição é um processo que está, normalmente, associado ao movimento de material de um ponto de produção ou armazenagem até o cliente. As atividades abrangem as funções de gestão e controle de estoque, manuseio de materiais ou produtos acabados, transporte, armazenagem, administração de pedidos, análise de locais e redes de distribuições.

No tocante ao transporte, essa atividade representa um papel de importância significativa, pois os custos intrínsecos chegam a 60% dos custos logísticos, cuja funcionalidade essencial é de movimentação de produtos. Tal relevância é salientada por Fleury (2002):

Administrar o transporte significa tomar decisões sobre um amplo conjunto de aspectos. Estas 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.

A deteriorada malha rodoviária do Brasil, a insegurança nas estradas, a alta tributação, a falta de regulamentação do setor e o valor elevado dos insumos são fatores que fazem com que os custos para movimentação de cargas sejam elevados. Atrelado a isso está o fato de que os clientes das transportadoras exigem um transporte sofisticado, com equipamentos de ponta no que se referem aos caminhões e acessórios, como rastreadores via satélite. Tudo isso com um preço de frete atrativo ao contratante, devido à alta concorrência, muitas vezes desleal.

Portanto, surge a necessidade de se observar esse panorama e considerar que são necessárias ações preventivas a essa situação. Conforme Santos (2011 p. 14), “a pequena, a média e a grande empresa necessitam de controle e análise dos custos, pois não basta controle sem a respectiva análise, a fim de se concluir e avaliar o desempenho como subsídio para novas decisões”.

2.4 Custos Fixos e Custos Variáveis

Santos (2011, p.17) define custos fixos como:

custos incorridos de natureza fixa (não guarda proporção direta com as vendas ou serviços prestados), necessários para manter a estrutura operacional instalada de uma empresa em condições operacionais adequadas para administrar, produzir e vender produtos e serviços, até o limite da capacidade instalada.

Conforme Carareto, Geancarlo, Tavares e Vale (2006, p.4),

os custos variáveis mantêm uma relação direta com o volume de produção ou serviço e são classificados como progressivos, cuja variação ocorre em proporções maiores que os volumes produzidos; constante, cuja variação ocorre nas mesmas proporções que os volumes produzidos; e os regressivos, cuja variação ocorre em proporções menores que os volumes produzidos.

De acordo com Lima (2003), os itens entre custos fixos e variáveis no transporte rodoviário de cargas podem ser classificados como:

- Fixos: depreciação dos veículos, remuneração do capital, custos administrativos, IPVA/seguro obrigatório dos veículos (não inclui prêmios pagos por seguro da carga) e pessoal.
- Variáveis: pneus, óleo, lavagem/lubrificação, combustível, manutenção e pedágio.

2.5 Método de Custeio por Absorção

Em empresas que operam no setor de transporte rodoviário de cargas, os custos variáveis representam grande parte dos recursos econômicos consumidos. O processo de consumo desses insumos inicia a partir do momento em que um caminhão, após estar carregado, começar a viagem. Portanto, o custo tem como base para apropriação a quilometragem percorrida. Os custos, fixos e variáveis, são absorvidos por quilometro rodado. Sá (2012, p.4), define o método de custeio por absorção como a apuração de todos os custos de operação dos serviços prestados, fixos ou variáveis, diretos ou indiretos.

Santos (2011) salienta que o custeio por absorção é o método que consiste na apropriação de todos os custos aos produtos/serviços de forma direta e indireta rateios. Apesar de Martins (2008) considerá-lo um método falho para administração dos custos em outras atividades, esse sistema é perfeitamente aplicado no caso de uma transportadora, pois é possível se tratar de apenas um dos processos de negócio da empresa e, portanto, não a gestão total dos seus custos em todas as atividades.

2.6 Gerenciamento de Custos Logísticos de Transporte

2.6.1 Análise de Custo/Volume/Lucro

Uma forma que pode ser considerada adequada para o controle de custos de uma transportadora é a implementação de centro de custos por processo ou tipo de

transporte de cargas a ser prestado. Isso faz com que a empresa tenha condições de preparar a análise e dos dados e gerenciamento das informações referentes aos custos e ao faturamento por tipo de serviço realizado. Esse tipo de prestação de serviços tem muitas variáveis de mensuração de custos: quantidade transportada, valor da mercadoria do cliente, peso, distâncias percorridas etc. Entre elas, as medidas de custeio mais utilizadas são quilometragem percorrida e quantidade transportada, que também utilizadas para o cálculo do preço do frete a ser negociado. De acordo com Padovese (2010, p.376), a análise custo/volume/lucro conduz a três importantes conceitos: margem de contribuição, ponto de equilíbrio e alavancagem operacional.

2.6.1.1 Margem de Contribuição

Martins (2008, p.179) conceitua margem de contribuição unitária como:

a diferença entre o preço de venda e o custo variável de cada produto; é o valor que cada unidade efetivamente traz à empresa de sobra entre sua receita e o custo que de fato provocou e que lhe pode ser imputado sem erro.

De acordo com Padoveze (2009, p.27),

é a diferença entre o preço de venda unitário do produto ou serviço e os custos e despesas variáveis por unidade de produto ou serviço. Significa que em cada unidade vendida, a empresa lucrará determinado valor, multiplicado pelo total vendido, teremos a margem de contribuição total do produto para a empresa.

A fórmula da margem de contribuição é:

Margem de contribuição = Preço de venda – custo direto – despesa direta.

No caso do transporte rodoviário de cargas, a análise da margem de contribuição é muito importante como fator de tomada de decisão, pois à medida que ocorre o incremento no número de cargas contratadas, aumentam os custos e despesas variáveis. Por consequência, os custos fixos são reduzidos na absorção

por quilometragem rodada e/ou tonelada carregada. Além disso, possibilita a construção do ponto de equilíbrio do serviço prestado.

2.6.1.2 Ponto de Equilíbrio

Padoveze (2009) define ponto de equilíbrio como

o volume de atividade operacional onde o total da margem de contribuição da quantidade vendida/produzida se iguala aos custos e despesas fixos. Em outras palavras, o ponto de equilíbrio mostra o nível de atividade ou volume operacional quando a receita total das vendas se iguala ao somatório dos custos variáveis totais mais os custos e despesas fixos. Assim, o ponto de equilíbrio evidencia os parâmetros que mostram a capacidade mínima em que a empresa deve operar para não ter prejuízo, mesmo que à custa de um lucro zero. O Ponto de equilíbrio é também denominado ponto de ruptura.

Em contratos de transporte, em especial contratos de licitações, pregões etc., nos quais os preços fixados são concorridos e podem ficar abaixo da expectativa da empresa inicial da empresa devido à concorrência; o cálculo do ponto de equilíbrio é fundamental para que a organização não assuma o risco de realizar um contrato com margem de contribuição em um nível inferior em relação aos custos e despesas fixos. O ponto de equilíbrio pode ser analisado de acordo com o enfoque a ser utilizado. Nesse caso, o tipo de ponto de equilíbrio a ser utilizado é o ponto de equilíbrio econômico, pois considera as despesas financeiras, os efeitos monetários, depreciações e inflação nos ativos e passivos monetários. Além disso, Zorzal (apud SANTOS, 2000), sustenta que o ponto de equilíbrio econômico é aquele em que as receitas totais são iguais aos os custos totais acrescidos de um lucro mínimo de retorno do capital investido.

Nos casos de serviços de transporte rodoviário de cargas para contratos firmados com empresas privadas através de acordos comerciais, o mercado é quem dita o rumo dos preços praticados. Com margem de lucro achatada e alto nível de custos de investimento e de insumos, o ponto de equilíbrio econômico é importante por considerar todas as variáveis que podem afetar a lucratividade e a existência da empresa. A fórmula de cálculo do ponto de equilíbrio econômico é:

$$PEE = \text{Custos fixos} + \text{Lucro} / \text{Preço de venda} - \text{Custos variáveis}$$

2.6.1.3 Alavancagem Operacional

Padoveze (2010, p. 380) enfatiza que

a alavancagem operacional é a medida da extensão de quantos custos fixos estão sendo usados dentro da organização. O termo alavancagem vem da possibilidade de levantar lucros líquidos em proporções maiores do que o normalmente esperado, através da alteração correta da proporção dos custos fixos na estrutura de custos da empresa.

Esse fator tem grande impacto em empresas do ramo de transporte de cargas, pois conforme a variável utilizada na formação da base do cálculo dos custos e da formação dos preços, seja ela a quantidade transportada ou a quilometragem da distância percorrida, a alavancagem pode ter reflexos diferentes. Isso dependerá do grau de margem de contribuição em relação ao lucro líquido operacional obtido. A alavancagem operacional proporciona a maior diluição dos custos fixos nas operações da empresa. Padoveze (2009) salienta ainda que a alavancagem operacional é a possibilidade de um acréscimo percentual no lucro operacional maior do que o percentual obtido de aumento de vendas.

O grau de alavancagem operacional proporciona mensurar a extensão da utilização dos custos e despesas fixas dentro da empresa e verifica o potencial de alavancagem operacional. É uma importante ferramenta de tomada de decisão, pois sua análise permite verificar até que ponto o nível de produção deva ser aumentado ou reduzido, a fim de evitar a ocorrência de prejuízos. A sua fórmula é representada como:

$$\text{Margem de contribuição total/lucro operacional} = \text{Grau de alavancagem operacional}$$

2.6.1.4 A Formação do Preço

A formação dos preços dos serviços de transporte rodoviário de cargas, de um modo geral, é estruturada com a utilização das ferramentas descritas, entre outras. Entretanto, em um mercado muito competitivo como esse, os preços são muito influenciados pelos agentes de demanda, que são os clientes. Isso faz com que as margens de lucratividade sejam, em sua maioria, muito baixas. Os custos

fixos, que em épocas anteriores eram considerados baixos no ramo de transporte rodoviário de cargas, atualmente são elevados, dado o grau de sofisticação exigido no frete pelos clientes. Portanto, a utilização das ferramentas da gestão de custos são úteis para obtenção segura de margens de lucro.

3 METODOLOGIA

A pesquisa desenvolvida neste trabalho é, do ponto de vista de sua natureza, classificada como aplicada, que, de acordo com Jung (2011, p. 114), consiste na utilização do conhecimento da pesquisa básica e da tecnologia para se obter aplicações práticas como produtos ou processos. Com abordagem qualitativa, em função de avaliar a dinâmica interna das atividades no processo analisado. Quanto aos objetivos, ela é exploratória, pois segundo Raupp (2003) consiste no aprofundamento de conceitos preliminares sobre determinada temática, proporcionando maiores informações sobre o assunto que se vai investigar, delimitando o tema de pesquisa.

Os procedimentos técnicos aplicados são de pesquisa bibliográfica, além de artigos acadêmicos, periódicos e em acervos virtuais, desde que as fontes utilizadas tenham credibilidade científica. Conforme Jung (2011), A pesquisa bibliográfica tem por finalidade conhecer as diferentes formas de contribuição científica que se realizaram sobre determinado assunto ou fenômeno.

Com isso, é demonstrada através da análise do método desenvolvido, a utilidade da gestão de custos de forma aplicável para qualquer empresa do ramo de transporte rodoviário de cargas em geral, proporcionando maior confiabilidade aos tomadores de decisão, no que diz respeito à aplicação dos recursos e retorno esperado.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A sofisticação do transporte, de um modo geral, provocada pela abertura de mercado internacional, transformou a logística em um dos setores de serviços mais complexos na economia brasileira. Com isso, o transporte rodoviário de cargas, entre os diversos modais existentes, necessitou passar por otimizações no que se refere à qualidade do serviço prestado. As certificações de qualidade, os licenciamentos ambientais, a renovação de frotas e os treinamentos para colaboradores provocaram custos que antes não existiam. Com isso, as empresas transportadoras passaram a absorver esses custos. Porém, os preços, regulados pelo mercado não tiveram crescimento proporcional, provocando a redução da lucratividade das organizações do setor.

O objetivo deste trabalho acadêmico desenvolvido foi demonstrar que o gerenciamento dos custos logísticos das empresas de pequeno e médio porte no transporte rodoviário de cargas para prestação de serviços por contrato é de fundamental importância para a sustentabilidade e continuidade das organizações do ramo. Isso decorre da impossibilidade do aumento dos preços praticados em função das cláusulas contratuais, da crescente gama de custos e despesas incorrida em suas operações, além da acirrada concorrência, muitas vezes, desleal. O trabalho apresentou algumas das ferramentas importantes para a estruturação de uma metodologia de apuração e mensuração de custos, em relação à receita operacional.

Portanto, a correta apuração dos custos e despesas para a elaboração de relatórios de análise proporciona à organização uma real situação econômica do processo de transporte por contrato realizado pela empresa, trazendo à tona resultados até então não vislumbrados pelas gerências e pela alta direção, como, por exemplo, a margem de contribuição e o ponto de equilíbrio. Além disso, a aplicação de uma metodologia de mensuração e avaliação dos custos demonstra-se funcional e necessária às organizações do ramo, tornando-se uma ferramenta que possibilita o gerenciamento de custos, permitindo a tomada de decisões, com uma adequada alocação dos recursos e a avaliação da geração de valor adicionado.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Código Civil - Lei 10406/02 - Lei no 10.406, de 10 de janeiro de 2002. Disponível em: <<http://www.jusbrasil.com.br/legislacao/1027027/codigo-civil-lei-10406-02>> Acesso: 08 Nov. 2012.

BRASIL. Lei Complementar 123, de 14 de dezembro de 2006. Disponível em: <<http://www.receita.fazenda.gov.br/legislacao/leiscomplementares/2006/leicp123.htm>> Acesso: 06 Nov. 2012.

CARARETO, E. S.; GEANCARLO, J.; TAVARES, M. P. Z.; VALE, V. P. do. **Gestão Estratégica de Custos: custos na tomada de decisão**. Disponível em: <<http://www.nee.ueg.br/seer/index.php/economia/article/viewFile/125/122>> Acesso: 02 Nov. 2012.

CASTRO, J. C. SCHROEDER, E. M. **Transporte Rodoviário de Carga: Situação Atual e Perspectivas**. Disponível em: <<http://files.sindicamceara.webnode.com.br/200000088-663916732c/carga.pdf>> Acesso em: 26 Abr. 2012.

COELIS, Elenice Lopes. **Logística Empresarial**. Disponível em: <<http://www.ietecnet.com.br/supervisores/artigos/Logistica/A%20logistica%20no%20Brasil.pdf>> Acesso: 19 Abr. 2012.

COIMBRA, C. dos S. **O Custo da Ineficiência na Logística Interna**. Disponível em: <<http://www.congressosp.fipecafi.org/artigos52005/508.pdf>>. Acesso: 10 Nov. 2012.

CONSELHO FEDERAL DE CONTABILIDADE. **NBC T 19.41 – Contabilidade para pequenas e médias empresas**. Aprovada pela Resolução CFC nº 1.255 de 10 de dezembro de 2009. Disponível em <http://www.cfc.org.br/sisweb/sre/detalhes_sre.aspx?Codigo=2009/001255> Acesso: 04 Nov.2012.

FARIA, A.C., COSTA, M.F.G. **Gestão de Custos Logísticos**. 1 Ed. São Paulo: Atlas, 2010.

FLEURY, Paulo F. **Gestão Estratégica do Transporte**. Disponível em: <http://www.ilos.com.br/web/index.php?option=com_content&task=view&id=1104&Itemid=74&lang=br> Acesso: 15 Mai. 2012.

FLEURY, Paulo F.; WANKE, Peter; FIGUEIREDO, Kleber F. **Logística empresarial**. São Paulo: Atlas, 2000. 372 p.

FREITAS, N. L. **Logística de Distribuição: Um Estudo de Caso em uma Empresa distribuidora de Bebidas**. Disponível em: <<http://www.logisticadescomplicada.com/wp-content/uploads/2011/11/estudo-de-caso-logistica-de-distribuicao.pdf>> Acesso: 10 Nov. 2012.

JUNG, Carlos Fernando. **Metodologia Científica: Ênfase em Pesquisa Tecnológica**. Disponível em: <<http://www.mecanica.ufrgs.br/promec/alunos/download/metodolo.pdf>> Acesso: 30 Mai. 2012.

LEFTWICH, R. H. **As definições da economia: uma breve perspectiva histórica**. Disponível em: <http://netopedia.tripod.com/diversos/definicoes_economia.htm> Acesso em: 23 Mai. 2012.

LIMA, M. Custeio do transporte rodoviário de cargas. *In*: FIGUEIREDO, K. F.; FLEURY, P. F.; WANKE P. (Eds.). **Logística e gerenciamento da cadeia de suprimentos: planejamento do fluxo de produtos e de recursos**. São Paulo: Editora Atlas, 2003.

MARTINS, Eliseu. **Contabilidade de Custos**. 9. ed. São Paulo: Atlas, 2008.

MULLER, Cláudio José.; MICHEL Fernando. **Análise de Custos para Empresas de Transporte Rodoviário de Carga**. Disponível em: <<http://tecnosulconsulting.com.br/wp-content/uploads/2011/09/analise-de-custos-para-empresas-de-transporte-rodoviario-de-carga1.pdf>> Acesso: 04 Mai. 2012.

NOGUEIRA, Juliano Henriques. **Custos Logísticos**. Disponível em: <www.techoje.com.br/site/techoje/categoria/abrirPDF/285> Acesso em: 18 Abr. 2012.

PADOVEZE, Clóvis Luis. **Contabilidade Gerencial: Um enfoque em Sistema de Informação Contábil**. 7. Ed. São Paulo: Atlas, 2010. P 497.

RAUPP, Fabiano Maury; BEUREN, Ilse Maria. **Metodologia da pesquisa aplicável às Ciências Sociais**. *In*: BEUREN, Ilse Maria. (Org.). Como elaborar trabalhos monográficos em contabilidade: teoria e prática. São Paulo, 2003, v. 1, p. 76-97.

ROBLES, L. T. **Custos Logísticos: Discussão sob uma ótica diferenciada.** Disponível em: <<http://www.logicon.org.br/arquivos/93.pdf>> Acesso: 09 Nov. 2012.

SÁ, C. A. **O Método de custeio por Absorção e o Método de Custeio Variável.** Disponível em: <<http://carlosalexandresa.com.br/artigos/O-Metodo-de-Custeio-por-Absorcao-e-o-Metodo-de-Custeio-Variavel.pdf>> Acesso: 08 Nov. 2012.

SANTOS, Joel José dos. **Contabilidade e análise de custos:** modelo contábil, métodos de depreciação, ABC: Custeio Baseado em Atividades, análise atualizada de encargos sociais sobre salários. 6. ed. São Paulo: Atlas, 2011. P. 14.

SOUZA, P. T. **Logística Interna para Empresas Prestadoras de Serviço.** Disponível em: <<http://www.guialog.com.br/ARTIGO350.htm>>. Acesso: 09 Nov. 2012.

VIEIRA, E. P.; MACIEL, E. R.; RIBAS, M. **A Relevância da Gestão de Custos e sua Efetividade no Sistema de informações Contábil Gerencial.** Disponível em: <<http://seer.ufrgs.br/ConTexto/article/download/11703/6911>> Acesso: 03 Mai. 2012.

ZORZAL, E. J. **Considerações Acerca do Ponto de Equilíbrio como Ferramenta Gerencial.** Disponível em: <http://www.novomilenio.br/foco/1/artigo/5_Ponto_de_equilbrio_artigo.pdf> Acesso: 17 Nov. 2012.