

CARACTERÍSTICAS FINANCEIRAS PRESENTES EM UMA EMPRESA DE TRANSPORTES RODOVIÁRIOS LOCALIZADA EM JUÍNA – MT

Jéssica Valéria Silva de Amorim¹

Naiara Aparecida de Souza Menezes²

Wesley Augusto Bento Cazarin³

Jaqueline da Silva Marques⁴

RESUMO

A contabilidade de custos é importante tanto na área de ciências contábeis quanto na administração, pois ensina conceitos básicos para um bom desempenho e controle de uma organização. Por esse motivo procurou-se relacioná-la no estudo de uma empresa de transportes rodoviários conhecida regionalmente. Entre os principais aspectos da contabilidade de custos destacam-se os gastos, investimentos, custos e despesas, que serão a base da análise presente no referido trabalho. A empresa será citada ao longo do estudo com nome fantasia “Alfa” pois preferiu não se identificar por motivos de privacidade em relação aos números por ela disponibilizados.

Palavras-chaves: Transportes, Contabilidade de custos, Controle.

¹ Graduanda em Administração de Empresas - Ajes- Faculdade do Vale do Juruena - Juína- MT. E-mail: jessicamorim_2007@hotmail.com

² Graduanda em Administração de Empresas - Ajes- Faculdade do Vale do Juruena - Juína- MT. E-mail: nayara_menezes94@hotmail.com

³ Graduando em Administração de Empresas – Ajes- Faculdade do Vale do Juruena – Juína- MT. E-mail: wesley_cazarin@hotmail.com

⁴ Especialização em Auditoria e Perícia Contábil pela UNIC (2012). Graduação em Ciências Contábeis pela Universidade do Estado de Mato Grosso (2009). E-mail: m.jaqueline988@hotmail.com

1 INTRODUÇÃO

Antes da análise das características financeiras que fazem parte de empresas de transportes terrestres, é necessário trazer a história e evolução destas características existentes na contabilidade de custos.

A contabilidade de custos não é recente, vem desde a era mercantilista, em que as empresas faziam o levantamento de seus estoques de forma mais simples, computando apenas a quantidade e não seus valores em dinheiro.

A era mercantilista foi um período em que o principal objetivo era o acúmulo de bens, e não o capital, pois não visava o lucro em dinheiro, seu acúmulo de bens era direcionado à metais preciosos, o que levava os grandes navegadores à procurar novas terras que trouxessem bens para aumentar suas riquezas.

Depois da era mercantilista surgiu o capitalismo, onde o interesse não era mais acumular metais preciosos, e sim acumular dinheiro, o que propiciou ainda mais o desenvolvimento da contabilidade.

1.1 TEMA E PROBLEMA

A empresa possui conhecimento sobre todos os seus custos? Na empresa pesquisada notou-se a falta de conhecimento dos custos por parte de seus gestores, os mesmos mostraram dificuldade em relacionar os valores que são gastos para o funcionamento da empresa.

1.2 OBJETIVOS

1.2.1 OBJETIVO GERAL

Este trabalho tem como principal objetivo analisar os custos da empresa de transporte rodoviário localizada no município de Juína – MT.

1.2.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Analisar as despesas que a empresa tem que arcar mensalmente;
- A forma com que é realizado o controle;
- E análise das possíveis soluções para os problemas apresentados

1.3 JUSTIFICATIVA

A empresa objeto do estudo é conhecida não somente no município de Juína, mas em todo o estado mato-grossense, por esse motivo é importante fazer uma análise financeira e administrativa de seu desenvolvimento em relação aos serviços prestados.

Justifica-se ainda analisar cada aspecto relacionado à contabilidade de custos, pois sabe-se que para o bom funcionamento de qualquer empresa é necessário planejamento para assim obter bons resultados.

Para os pesquisadores a realização da pesquisa é de grande importância pela alta complexidade do estudo e conhecimento agregado à formação dos mesmos.

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

A contabilidade de custos faz parte da contabilidade gerencial, nesta o contador é o responsável por registrar os fatos ocorridos, controlar as operações e resolver os problemas financeiros que existem na empresa.

A partir da Revolução Industrial:

Tornou-se bastante complexa a tarefa de avaliar os estoques dos produtos existentes na empresa e por ela produzidos, pelo fato de que os produtos incorporam diversos fatores de produção utilizados para sua obtenção. Assim, a preocupação primeira dos contadores foi a de fazer da Contabilidade de Custos uma forma de resolver seus problemas de mensuração monetária dos estoques e do resultado, não a de fazer dela um instrumento gerencial (CREPALDI, 2010, p.3).

Desta forma, a Contabilidade de custos evoluiu conforme as empresas modernizando-se modernizaram, e atualmente é um importante instrumento para auxílio na avaliação de estoques.

3 A DIFERENÇA ENTRE CUSTOS E DESPESAS; E INVESTIMENTOS E GASTOS NO ÂMBITO DA CONTABILIDADE DE CUSTOS

É importante no estudo da Contabilidade de custos saber diferenciar os custos das despesas e os investimentos dos gastos. Esses são conceitos básicos e essenciais para qualquer empresa.

O gasto é um mecanismo financeiro em que qualquer empresa precisa arcar para obter seja um produto ou um serviço, é representado pela entrega ou promessa de entrega de ativos, que geralmente é o capital. A compra de matérias-primas é um exemplo de gasto. O

investimento é quando há gastos para se adquirir algo, serviços ou bens que serão obtidos futuramente, existem dois tipos de investimentos:

- Circulantes: quando estoca-se produtos para fazer a revenda; e
- Permanentes: quando há o investimento em produtos que serão usados por um longo período, exemplos: máquinas, instalações e equipamentos.

Custos são gastos relacionados a transformação de bens ou serviços, normalmente são os gastos com equipamentos que serão utilizados para as atividades dentro da própria empresa, na produção de bens ou serviços. Como exemplos: matérias-primas e mão-de-obra direta.

Já as despesas são todos os sacrifícios que a empresa faz em função da ativação de uma receita, normalmente não serão utilizados nas atividades de transformação de bens e serviços em outros produtos, como exemplos: comissões sobre vendas e honorários de advogados.

4 METODOLOGIA

Para a elaboração deste trabalho foi preciso buscar fontes seguras de dados, que nos dessem a base para iniciarmos o desenvolvimento do mesmo. Alguns livros voltados para a Contabilidade serviram como instrumento de pesquisa, autores como Crepaldi e Martins foram utilizados como base para a pesquisa.

Também foram utilizados dados da Agência de Regulação dos Serviços Públicos Delegados do Estado de Mato Grosso (AGER/MT) e informações da Empresa “Alfa”, objeto deste estudo, que preferiu não identificar.

5 ESTUDO DE CASO

A empresa Alfa trabalha no ramo de transporte rodoviário de pessoas há mais de dez anos e presta serviços intermunicipais. “Define-se o serviço de Transporte Coletivo Rodoviário Intermunicipal de Passageiros -TCRIP como aquele efetuado entre municípios pertencentes ao Estado de Mato Grosso, trafegando por rodovias federais, estaduais ou municipais.” (AGER, 2014).

Possui matriz em Juína, Mato Grosso, e uma filial localizada em Cuiabá, conta também com seis agências terceirizadas que ligam Juína à Cuiabá, localizadas em Brasnorte, Campo Novo, Tangará da Serra, Barra do Bugres, Jangada e Várzea Grande e outras quatro agências que ligam Juína a Cotriguaçu, localizadas em Castanheira, Juruena, Agrovila e

Cotriguaçu. Além de outros sete pontos de parada de Juína à Cuiabá, como Rio Juruena, Água da Prata, Itamarati, Nova Olímpia, Açari, Bauxi e Jangada e oito pontos de Juína à Cotriguaçu, como fazenda Nossa Senhora Aparecida; Rio Vermelho; Fazenda Santa Helena; Enco; Rio Tucanã; Fazenda São Marcelo; Consolato; Santa Castanha, denominado por eles como pontos de apoio. A empresa possui dois diretores sócios administrativo se um quadro de colaboradores composto por trinta e seis funcionários em Juína e sete na filial de Cuiabá, divididos conforme o organograma abaixo, figura 1 e 2.

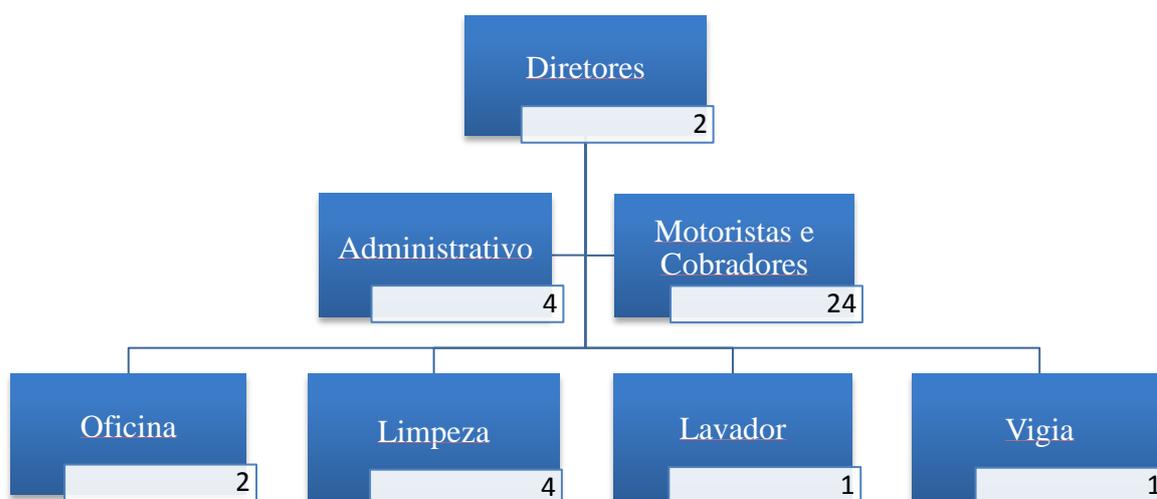


Figura 1: Organograma de Funcionários de Juína
Fonte: Adaptado aos dados fornecidos da empresa Alfa



Figura 2: Organograma de funcionários de Cuiabá

Fonte: Adaptado aos dados fornecidos da empresa Alfa

Atualmente a empresa dispõe de 14 ônibus, operando todos os dias, conforme o itinerário da empresa, quadro 1 e 2, (podem variar pois são carros em trânsito) totalizando em média um total de 270 viagens/mês.

Quadro 1: Itinerário de Juína a Cuiabá

Itinerário de viagens			
Juína a Cuiabá	11h00min	18h00min	20h30min
Brasnorte a Cuiabá	13h00min	20h00min	22h30min
Campo Novo a Cuiabá	16h00min	22h20min	01h30min
Tangará a Cuiabá	18h00min	23h30min	01h30min
Barra do Bugres a Cuiabá	19h30min	01h00min	02h30min
Várzea Grande	22h30min	05h30min	08h00min

Fonte: Adaptado dos dados fornecidos pela empresa Alfa.

Quadro 2: Itinerário de Cuiabá a Juína

ITINERÁRIO DE VIAGENS			
Cuiabá a Juína	14h00min	19h00min	22h00min
Várzea Grande a Juína	14h40min	19h50min	22h30min
Barra do Bugres a Juína	17h00min	22h00min	01h00min
Tangará a Juína	18h30min	23h30min	02h00min
Campo Novo a Juína	20h30min	01h30min	04h00min
Brasnorte a Juína	22h30min	04h00min	06h30min

Fonte: Adaptado dos dados fornecidos pela empresa Alfa.

Nos dias em que ocorre a lotação dos ônibus uma linha extra é adicionada para suprir a necessidade dos clientes, muito é variável o número total de viagens mensais, principalmente em meses de pico como final e meio do ano em que há maior demanda devido ao período de férias.

A idade média dos ônibus é de três anos, sendo realizada a renovação, num período de dez anos ou de acordo com a necessidade do veículo. Os veículos são divididos em duas categorias: Convencional que possui em média 42 poltronas e o Executivo (Leito) que possui em média 56 poltronas, o piso debaixo montado de acordo com as exigências da empresa,

podendo variar de duas poltronas e sala vip até 14 poltronas convencionais. Contudo o ônibus da referida empresa possui seis poltronas no piso de baixo e 46 (quarenta e seis poltronas) no piso de cima, mais dois banheiros e dois bebedouros, um para cada piso.

O valor das passagens é determinado pela Agência de Regulação dos Serviços Públicos Delegados do Estado de Mato Grosso (AGER/MT), órgão responsável pela regulamentação e fiscalização dos valores, a qual realizam uma avaliação dos fatores necessários para a viagem, como condições das estradas, se há pavimentação asfáltica ou não, a quantidade de quilômetros percorridos, a quantidade necessária de combustível, entre outros fatores que geram gastos para viagem e a partir daí estabelecem uma média fixando o valor a ser cobrado.

Conforme dispõe a Constituição Federal de 1988, o Transporte Coletivo Rodoviário de Passageiros no âmbito Interestadual é de competência da União, no Intermunicipal é de competência dos Estados, e o Transporte Municipal cabe aos Municípios. No Transporte Interestadual, a regulação é realizada por meio da ANTT - Agência Nacional de Transportes Terrestres, que delegou à AGER a fiscalização do interestadual no Estado de Mato Grosso, mediante convênio. (...). A AGER, quanto ao transporte coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros deverá regular e fiscalizar, permanentemente, a prestação do serviço outorgado, zelando pela sua boa qualidade, coibir o transporte irregular, não concedido ou não autorizado, intervir na execução e prestação de serviço, nos casos e condições previstas em lei e no contrato, proceder à fixação, revisão e reajuste das tarifas e fiscalizar seu cumprimento, zelar pela boa qualidade dos serviços, receber, e visando a satisfação dos usuários, apurar e solucionar queixas, reclamações e conflitos. (AGER, 2014)

Portanto os valores determinados pela AGER não podem ser alterados, haja vista que esse valor é fixo para todas as empresas do respectivo ramo, no entanto há exceção de alguns casos, aqueles em que a empresa por livre e espontânea vontade desejar realizar algum tipo de promoção para marketing. Dessa forma a mesma terá que comunicar a AGER que será incumbida de analisar os fatos e decidir pela autorização. As figuras 3 e 4 apresentam a relação dos valores cobrados para cada cidade.

TABELA DE PASSAGEM DE CUIABÁ A JUÍNA													
CUIABÁ	JANGADA	BAUXI	BARRA DO BUGRES	AÇARI	NOVA OLIMPIA	TANGARÁ	ITAMARATI	CAMPO NOVO	BRASNORTE	ÁGUA DA PRATA	POSTO PAINERA	RIO JURUENA	JUÍNA
CUIABÁ	R\$ 16,00	R\$ 22,00	R\$ 34,00	R\$ 38,00	R\$ 41,50	R\$ 49,00	R\$ 64,00	R\$ 79,00	R\$ 117,00	R\$ 127,00	R\$ 130,00	R\$ 136,00	R\$ 148,00
	JANGADA	R\$ 6,50	R\$ 18,00	R\$ 22,00	R\$ 26,00	R\$ 33,00	R\$ 48,00	R\$ 63,50	R\$ 100,00	R\$ 111,00	R\$ 115,00	R\$ 120,00	R\$ 132,50
		BAUXI	R\$ 12,00	R\$ 16,00	R\$ 20,00	R\$ 27,00	R\$ 42,00	R\$ 57,00	R\$ 95,00	R\$ 105,00	R\$ 108,00	R\$ 114,00	R\$ 126,00
			BARRA DO BUGRES	R\$ 4,50	R\$ 8,00	R\$ 15,50	R\$ 30,00	R\$ 46,00	R\$ 82,00	R\$ 94,00	R\$ 97,00	R\$ 102,00	R\$ 114,00
				AÇARI	R\$ 4,00	R\$ 12,00	R\$ 26,00	R\$ 42,00	R\$ 78,50	R\$ 89,00	R\$ 93,00	R\$ 98,00	R\$ 110,00
					NOVA OLIMPIA	R\$ 8,00	R\$ 23,00	R\$ 38,00	R\$ 75,00	R\$ 85,00	R\$ 90,00	R\$ 95,00	R\$ 107,00
						TANGARÁ	R\$ 15,00	R\$ 30,00	R\$ 67,50	R\$ 78,00	R\$ 82,00	R\$ 86,00	R\$ 92,00
							ITAMARATI	R\$ 16,00	R\$ 52,50	R\$ 63,00	R\$ 67,00	R\$ 72,00	R\$ 84,00
								CAMPO NOVO	R\$ 37,00	R\$ 48,00	R\$ 51,00	R\$ 56,00	R\$ 69,00
									BRASNORTE	R\$ 11,00	R\$ 14,00	R\$ 20,00	R\$ 32,00
										ÁGUA DA PRATA	R\$ 4,00	R\$ 9,00	R\$ 21,00
											POSTO PAINERA	R\$ 5,00	R\$ 17,50
												RIO JURUENA	R\$ 12,50
													JUÍNA

Figura 3: Tabela de passagem de Cuiabá a Juína
Fonte: Empresa Alfa

TABELA DE PASSAGEM DE JUÍNA A COTRIGUAÇU													
JUÍNA	NOSSA SRA APARECIDA	CASTANHEIRA	RIO VERMELHO	FAZ SANTA HELENA	ENCO	RIO TUCANÃ	JURUENA	FAZENDA SÃO MARCELO	CONSOLATO	AGROVILA	S CASTANHA	COTRIGUAÇU	
CUIABÁ	R\$ 6,00	R\$ 9,00	R\$ 19,50	R\$ 26,00	R\$ 34,00	R\$ 41,00	R\$ 47,00	R\$ 54,00	R\$ 57,00	R\$ 60,00	R\$ 63,00	R\$ 66,00	
	N S APARECIDA	R\$ 6,00	R\$ 13,00	R\$ 19,00	R\$ 26,00	R\$ 34,00	R\$ 42,00	R\$ 47,00	R\$ 50,00	R\$ 53,00	R\$ 56,00	R\$ 60,00	
		CASTANHEIRA	R\$ 6,00	R\$ 13,00	R\$ 20,00	R\$ 28,00	R\$ 35,00	R\$ 40,00	R\$ 44,00	R\$ 48,00	R\$ 50,00	R\$ 54,00	
			RIO VERMELHO	R\$ 7,00	R\$ 15,00	R\$ 22,00	R\$ 30,00	R\$ 34,00	R\$ 38,00	R\$ 42,00	R\$ 45,00	R\$ 48,00	
				FAZ SANTA HELENA	R\$ 7,50	R\$ 15,00	R\$ 22,50	R\$ 28,00	R\$ 31,00	R\$ 34,00	R\$ 37,00	R\$ 40,50	
					ENCO	R\$ 7,50	R\$ 15,00	R\$ 20,00	R\$ 23,00	R\$ 26,00	R\$ 29,00	R\$ 33,00	
						RIO TUCANÃ	R\$ 7,50	R\$ 13,00	R\$ 16,00	R\$ 19,00	R\$ 22,00	R\$ 25,50	
							JURUENA	R\$ 9,00	R\$ 14,00	R\$ 15,00	R\$ 22,00	R\$ 22,00	
								FAZENDA SÃO MARCELO	R\$ 7,00	R\$ 9,00	R\$ 15,00	R\$ 20,00	
									CONSOLATO	R\$ 8,00	R\$ 10,00	R\$ 15,00	
										AGROVILA	R\$ 8,00	R\$ 10,00	
											S CASTANHA	R\$ 8,00	
												COTRIGUAÇU	

Figura 4: Tabela de passagem de Juína a Cotriguaçu
Fonte: Empresa Alfa

Conforme demonstrado na figura 3 e 4, os valores são estabelecidos em ordem crescente, pois variam de cidade para cidade levando em consideração à distância e o tempo percorrido.

Mesmo com os valores determinados pela AGER verificou-se que a empresa realiza um controle dos seus custos, porém não adota nenhum método de custeio, o controle é realizado apenas por meio de planilhas do Excel com o lançamento manual, associado ao sistema Quick Ticket Millennium (software específico para transporte rodoviário de passageiros) e ao final dos lançamentos é realizada uma comparação entre os softwares de modo a conferir os resultados, diminuindo assim a margem de erro e consequentes prejuízos.

Com isto realizou-se um levantamento dos gastos incididos na atividade da empresa, e a partir daí foi possível identificar custos diretos (fixos e variáveis), custos indiretos e despesas e assim efetuar a apuração dos custos. A classificação dos custos está descrita no quadro 3.

Segundo Martins (2010) custos diretos são aqueles ligados diretamente ao produto, e são mensuráveis, pois é possível mensurar todos os gastos incididos para a fabricação do produto. Já os custos indiretos são aqueles imensuráveis que não tem como medir os gastos incididos na fabricação, pois são quantidades insignificativas.

Além desses existem outras duas classificações que compõem esses custos, os custos fixos e variáveis.

“Custos variáveis são custos que alteram na proporção direta da alteração no volume, dentro de um intervalo relevante de atividades e Custos Fixos: Custos que não alteram quando o volume se altera, dentro de um intervalo relevante de atividades”. (MAHER, 2001, p. 75)

Ou seja, os custos variáveis dependem diretamente da quantidade e do tempo gasto para a produção e já os custos fixos independem desses fatores, os valores não alteram em caso de aumento ou queda da produção.

Partindo desse pressuposto elaborou-se um quadro baseado em Silva (2010), classificando todos os custos presentes na atividade da empresa e posterior apuração com uma média dos valores gastos.

O quadro abaixo define a descrição dos três grandes custos diretos e fixos necessários para o desenvolvimento das atividades da empresa.

Quadro 3: Custos Diretos Fixos	
Custos Diretos Fixos	
Custo	Descrição
Remuneração de motoristas	Valor pago das horas normais, adicional noturno e horas extras, encargos com INSS e FGTS, 13º salário, vale alimentação e vale transporte.
Licenciamento/IPVA/DPVAT/seguro de veículos	Valor pago de licenciamento, IPVA, seguro obrigatório (DPVAT) e seguro não obrigatório dos veículos.
Depreciação de veículos	Valor de perda pela utilização dos ônibus em função do tempo.

Fonte: Adaptado da obra de Patrícia da Silva, 2010.

Conforme o quadro abaixo é definido os custos diretos variáveis, uns dos principais custos para a realização do transporte.

Quadro 4: Custos Diretos Variáveis	
Custos Diretos Variáveis	
Custos	Descrição
Óleo Diesel	Representa os gastos de abastecimento dos ônibus com óleo diesel. O abastecimento é realizado nas garagens da empresa que possuem tanques de combustível abastecidos diretamente pela distribuidora de óleo diesel.
Lubrificante – óleo de motor	São armazenados em tambores no almoxarifado da empresa e adquiridos diretamente da distribuidora. O compartimento interno do veículo do óleo motor suporta o abastecimento de 32 litros, é necessária a troca a cada 30.000 a 40.000 quilômetros rodados, o que pode variar de acordo com a qualidade do óleo e a força realizada pelo motor.
Lubrificante – óleo de caixa	O compartimento interno do veículo do óleo de caixa suporta o abastecimento de 9 litros, é necessária a troca a cada 100.00 a 120.000 quilômetros rodados.
Lubrificante – óleo diferencial	O compartimento interno do veículo de óleo diferencial suporta o abastecimento de 13 litros e é necessária a troca a cada 120.000 quilômetros rodados.
Pneus novos e pneus recapados	A quantidade de pneus utilizados varia de acordo com o eixo do ônibus, os ônibus de 2 eixos utilizam 6 pneus, para 3 eixos utilizam 8 pneus, para 4 eixos utilizam 10 pneus para realizar o movimento. Cada pneu novo possui 4 cm de sulco em cada fenda de sua superfície e com a utilização pela rodagem das viagens, este sulco diminui. Quando a fenda chega a 1cm cada pneu passa pelo processo de recapagem.

Fonte: Adaptado da obra de Patrícia da Silva, 2010

Esses custos são aqueles ligados indiretamente à atividade, uma vez que seus valores independem do serviço prestado.

Quadro 5: Custos Indiretos e Despesas	
Custos Indiretos e Despesas	
Remuneração do Pessoal	Valor pago das horas normais, adicional noturno e horas extras, encargos com INSS e FGTS, provisão e encargos de férias e 13º salário, uniformes, vale alimentação, vale transporte.
Depreciação	Depreciação dos equipamentos utilizados nas manutenções dos veículos, tais como furadeiras, chaves mecânicas, entre outros itens. Depreciação dos equipamentos das demais atividades operacionais e corporativas.
Energia elétrica	Energia consumida durante a realização das manutenções dos veículos e departamentos.
Publicidade e propaganda	Gastos pela veiculação em rádios e TV's dos serviços prestados pela empresa ou ainda por materiais entregues a clientes como canetas, calendários, entre outros.
Comissões com venda de passagens	Custos de comissões pagas aos agentes terceirizados em função dos serviços prestados pela empresa, com a venda de passagens.
Despesas financeiras	Resultado das despesas financeiras com tarifas bancárias, descontos concedidos e outros.
Aluguéis	Valor pago pela utilização do imóvel para instalação da filial em Cuiabá.
Telefonia e Internet	Valor gasto de cada setor com telefone e internet.
Água	Consumo de água nas garagens.
Informática e Comunicação de dados	Valor pago do sistema de vendas de passagens e demais sistemas e equipamentos utilizados nas atividades da empresa.
Materiais de expediente	Materiais de escritório, como papel, canetas, envelopes, utilizados nas atividades diárias.
Vigilância	Valor pago pela contratação de vigilantes para as garagens.
Serviços de terceiros	Valor pago pela contratação de mão-de-obra terceirizada e na higienização de fossas.
Taxas	Valor pago de taxas diversas.
Viagens e estadias	Hospedagens, transportes e outros gastos de funcionários a serviço da empresa.
Refeições	Refeições realizadas por funcionários durante serviços realizados a empresa.

Fonte: Adaptado da obra de Patrícia da Silva, 2010.

O cálculo da remuneração de motorista foi feito com base em apenas um funcionário. O salário pago a cada motorista é um valor de R\$ 1.806,00 mais 20% de adicional noturno em cima do seu teto salarial, o que corresponde a R\$ 301,00, mais INSS (9%) e FGTS (8%) totalizando no valor de R\$ 307,02. Além desses tem-se as provisões e encargos de férias (salário + 1/3), 13º do salário e os vales transporte e alimentação. Totalizando o valor de R\$ 6.854,62 com custo de motorista.

Outro custo representado é o custo com licenciamento/IPVA/DPVAT/seguro de veículos em que o cálculo do licenciamento é feito com 0,01%, o IPVA é realizado com 1%, o DPVAT com 0,08% e o seguro com 0,53% ambos os valores sobre o valor de um ônibus novo sem pneus, e por fim o custo com depreciação, 20%, levando em consideração o prazo de 48 meses para depreciar, desta forma 20% do valor do ônibus novo sem pneus equivale a R\$ 120.000,00 que dividido por 12 representa um valor mensal de 2.500. Feito isto realizou-se a soma de todos os valores e obteve-se de R\$ 19.074,62 com custo direto fixo.

Quadro 6: Cálculo dos Custos Diretos Fixos	
Remuneração de Motorista	Valores
Quantidade de motorista	24
Salário médio dos motoristas	R\$ 1.806,00
Adicional noturno/hora extra	R\$ 301,00
INSS (9%)	R\$ 162,54
FGTS (8%)	R\$ 144,48
Provisão e encargos de férias (sal + 1/3)	R\$ 2.408,00
Provisão e encargos de 13º salário	R\$ 1.806,00
Outros (vale transporte, vale alimentação)	R\$ 226,60
Custo com motoristas	R\$ 6.854,62
Licenciamento/IPVA/DPVAT/seguro de veículos	Valores
Valor do ônibus novo s/ pneus	R\$ 600.000
Licenciamento (0,01 %/valor ônibus)	R\$ 60,00
IPVA (1% do valor ônibus)	R\$ 6.000
DPVAT (0,08% do valor ônibus)	R\$ 480,00
Seguro de veículos (0,53% valor ônibus)	R\$ 3.180,00
Custo com licenciamento, IPVA, DPVAT, e seguro mensal	R\$ 9.720,00
Depreciação de veículos	Valores

Valor ônibus novo s/pneus	R\$ 600.000
Valor residual do ônibus (20%)	R\$ 120.000
Saldo a depreciar em 48 meses	R\$ 120.000
Valor da depreciação mensal	R\$ 2.500
Custo com depreciação de veículos mensal	R\$ 2.500
Total dos custos diretos fixos mensais	R\$ 19.074,62

O cálculo dos custos diretos variáveis iniciou com o custo do combustível, para isso multiplicou o valor médio por litro de óleo diesel R\$ 2,64 vezes os litros consumidos, expressados aqui em consumo mensal para cada ônibus. Os lubrificantes como óleo de motor, caixa e diferencial são calculados da mesma forma, multiplicando o preço médio por litro com a quantidade consumida, ambas em quantidades mensais. E por fim os custos com pneus, calcula-se o preço unitário de um pneu vezes a quantidade gasta. Sendo o valor unitário de cada pneu R\$ 1.200,00 multiplicado por 8 pneus (quantidade gasta para cada ônibus) tem-se o resultado de R\$ 9.600,00. As perdas representam 5% do valor consumido de pneus, e como feito anteriormente obtém-se o custo de R\$ 9.600,00 que extraído 5% desse valor obtém-se um custo com perdas de pneus de R\$ 480,00. Feito isto realiza é realizado o custo com as recapagens que é 30% do valor de um pneu novo, ou seja, R\$ 1.200,00 * 0,3, igual a 360 multiplicado por 5 (número médio de recapagens por mês).

Quadro 7: Cálculo dos custos diretos variáveis	
Combustível	Valores
Preço médio por litro de óleo diesel	R\$ 2,64
Litros consumidos	8.000
Custo com combustível	R\$ 21.120,00
Lubrificantes (óleo motor, caixa e diferencial)	Valores
Preço médio por litro de óleo de motor	R\$ 23,00
Litros consumidos (cárter)	200
Custo com óleo motor	R\$ 4.600
Preço médio por litro de óleo de caixa	R\$ 24,00
Litros consumidos (caixa)	17
Custo com óleo de caixa	R\$ 408,00
Preço médio por litro de óleo diferencial	R\$ 12,00
Litros consumidos (caixa)	17
Custo com diferencial	R\$ 204,00
Custo total com lubrificantes	R\$ 5.212,00
Pneus	Valores
Nº de pneus	8
Total preço de pneus	R\$ 9.600

Perdas (cortes, estouros)	5%
Custo com perdas de pneus	R\$ 480,00
Nº de recapagens	5
Custo com recapagens (30% de 1 pneu novo)	R\$ 1.800,00
Custo com pneus	R\$ 11.880,00
Total dos custos diretos variáveis mensais	R\$ 38.212,00

Esses custos foram calculados conforme informações fornecidas, portanto valores mensais.

Quadro 8: Custos indiretos e despesas	
Remuneração do pessoal	R\$ 87.925,19
Depreciação	R\$ 800,00
Energia elétrica	R\$ 1.225,40
Publicidade e propaganda	R\$ 4.501,00
Comissões com venda de passagens	R\$ 5.000,00
Despesas financeiras	R\$ 14.295,41
Aluguéis	R\$ 6.000,00
Telefonia e comunicação de dados	R\$ 4.329,36
Água	R\$ 1.093,83
Informática e comunicação	R\$ 3.729,97
Mat.de expediente	R\$ 909,27
Vigilância	R\$ 1.200,00
Serviços de terceiros	R\$ 709,00
Taxas	R\$ 3.418,50
Viagens e estadias	R\$ 2.375,00
Refeições	R\$ 888,82
Total dos custos indiretos e despesas	R\$ 138.400,75

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Usou-se para a pesquisa a seguinte pergunta: a empresa possui conhecimento sobre todos os seus custos? Como resultado e ao mesmo tempo resposta da pergunta notou-se que os gestores, aqueles que são responsáveis pelos resultados nela obtidos, não apresentam

amplo conhecimento sobre os tipos de custos e importância que eles representam para o sucesso do seu negócio.

No que diz respeito à apuração dos custos identificou-se que os custos indiretos e as despesas representam expressivos valores para a realização da atividade, assim como nos custos diretos variáveis o valor gasto com combustível representa o maior valor, considerando que é um dos principais fatores para o desenvolvimento da mesma.

Dessa forma considera-se que o trabalho realizado pode servir como base de informações para aprimoramento do conhecimento dos gestores, sendo objeto auxiliar para tomada de decisões e conseqüentemente obter melhores resultados e lucratividade em seu ramo de atuação.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Agência de Regulação dos Serviços Públicos Delegados do Estado de Mato Grosso – AGER. Institucional, A AGER. Disponível em: <<http://www.ager.mt.gov.br/a-ager>>. Acesso em: 02 de nov. de 2014.

Agência de Regulação dos Serviços Públicos Delegados do Estado de Mato Grosso – AGER. Institucional, Transporte Intermunicipal. Disponível em: <http://www.ager.mt.gov.br/transporte-intermunicipal>. Acesso em: 03 de nov. de 2014.

CREPALDI, Silvio Aparecido. **Curso básico de contabilidade de custos**. 5ª ed. São Paulo: Atlas, 2010.

MAHER, Michael. **Contabilidade de Custos: criando valor para administração**. 5ª edição. São Paulo: Atlas, 2001.

MARTINS, Eliseu. **Contabilidade de custos**. 10ª ed. São Paulo: Atlas, 2010.

SILVA, Patrícia da. **A gestão estratégica de custos em uma empresa de transporte rodoviário de passageiros e encomendas**. Disponível em:<<http://tcc.bu.ufsc.br/Contabeis284466.pdf>>. Acesso em: 01 de nov. de 2014.