

GESTÃO DE CUSTOS DE TRANSPORTES EM UMA EMPRESA NO RAMO DE ALIMENTOS DE ORIGEM ANIMAL SITUADA EM MATO GROSSO

PINTO, Carla Eduarda Nascimento¹
DUARTE, Evaldo Rezende²

RESUMO

Com os custos de transportes caracterizados com valores altos, a pesquisa irá analisar os custos de uma frota própria. As observações contidas nesse artigo foram obtidas através de pesquisas realizadas em artigos publicados, livros e, também, pela internet. O presente artigo tem objetivo de identificar se existe uma diferença relevante de custos gerenciais entre as marcas da frota própria de caminhões de uma empresa no ramo de alimentos de origem animal, situada em Mato Grosso. A frota é composta por quarenta e oito caminhões com três marcas diferentes, sendo nomeadas como X, Y e Z. Utilizada técnica de amostragem, caracterizada por dezesseis veículos, sendo oito de cada grupo, que representam 16,66% da frota total da empresa. Para atingir o objetivo foi feita abordagem de acordo com a contabilidade gerencial, realizando um levantamento de dados por meio do sistema operacional e planilhas pertencentes à empresa, sendo elaboradas novas planilhas com classificação de índice operacional, financeiro e econômico. No conjunto total, o caminhão da marca X é predominante, sendo mais econômico, assim trazendo mais rentabilidade para a empresa estudada. Muitas empresas somente trabalham com a contabilidade fiscal deixando de lado o aspecto gerencial, o que pode trazer prejuízos, pois a mesma trabalha voltada para embasamento sólido para tomada de decisões e um gerenciamento eficaz.

Palavras-chave: Custos, Contabilidade Gerencial, Caminhão, Frota, Marca.

¹ Acadêmica do 8º Semestre do Curso de Ciências Contábeis da Faculdade de Ciências Sociais Aplicadas do Vale do São Lourenço – EDUVALE, Jaciara MT. E-mail: carlaedu1@outlook.com.

² Professor de Ensino Superior: Especialista em Gestão Empresarial/UNIR; Especialista em Gestão Pública Municipal/UFMT e Mestre em Ciências Contábeis/FUCAPE. E-mail: erezende_9@hotmail.com.

1 INTRODUÇÃO

Este artigo tem como objeto de estudo os custos da frota própria de caminhões de uma empresa no ramo de alimentos de origem animal, situada em Mato Grosso, a qual possui quarenta e oito caminhões com três marcas diferentes. Porém, o intuito do artigo não é expor as marcas, por este motivo às marcas serão nomeadas por X, Y e Z. Diante disso o presente estudo tem como objetivo analisar

se existe uma diferença relevante de custos entre as marcas, afim de que sirva como informação de embasamento de uma futura tomada de decisão.

Mudanças no ambiente competitivo e no estilo de trabalho tornaram os consumidores mais exigentes, fazendo surgir a necessidade de um controle eficaz cada vez maior dos custos para manter uma margem de rentabilidade considerável. Martins (2010, p. 22) ressalta que “[...] com o significativo aumento de competitividade que vem ocorrendo na maioria dos mercados, sejam industriais, comerciais ou de serviços, os custos tornam-se altamente relevantes quando da tomada de decisões em uma empresa”.

Para Fleury, Wanke e Figueiredo (2009, p. 125), “[...] transporte é, em geral, responsável pela maior parcela dos custos logísticos, tanto numa empresa, quanto na participação dos gastos logísticos em relação ao PIB e outros”. Por estes motivos, encontra-se uma preocupação constante para a redução de seus custos.

Cabe ressaltar que esta pesquisa tem o intuito de analisar estas marcas para o uso nesta empresa, região, ramo de atividade, e trâmites internos. Podendo essas classificações variar de acordo com a localidade, de empresa para empresa, ramo de atuação, etc.

Logo adiante a presente pesquisa irá abordar o referencial teórico, metodologia, análise de dados e por fim as considerações finais.

2.1 Contabilidade Gerencial

Com embasamento do autor Crepaldi (2008, p.5) “Contabilidade Gerencial é o ramo da Contabilidade que tem por objetivo fornecer instrumentos aos administradores de empresas que os auxiliem em suas funções gerenciais”.

De forma complementar, Eldenburg e Wolcott (2007, p. 8-9), concordam que a contabilidade gerencial “é o processo de coletar, resumir e fornecer as informações financeiras e não financeiras que serão utilizadas internamente pelos gerentes nas tomadas de decisões”.

Neste sentido, conclui-se que a contabilidade gerencial tem como processo a utilização de técnicas e procedimentos contábeis, relacionados com avaliação econômica da organização, controle de custos, análises de processos e orçamentos que estão voltados para a emissão de relatórios gerenciais, possibilitando o

levantamento de informações relevantes e confiáveis para auxiliar os gestores na tomada de decisões de forma eficaz.

Diante deste cenário, este trabalho irá usar os recursos da contabilidade gerencial para mensurar o custo dos caminhões em relação às linhas diferentes, para então emitir a opinião de qual modelo é mais rentável para empresa.

2.1.1 Classificações Dos Gastos

Os gastos geralmente se fracionam em investimentos, custos, despesas e perdas. Dessa forma, faz-se a classificação correta em cada bem ou serviço, para que nada seja classificado de forma errônea e, conseqüentemente, gerar informações divergentes da realidade da empresa.

Martins descreve que o gasto pode ocorrer com a “compra de um produto ou serviço qualquer, que gera sacrifício financeiro para a entidade, desembolso; sacrifício esse representado por entrega ou promessa de entrega de ativos, normalmente dinheiro” (MARTINS, 2008, p. 25).

Em complemento, Lunkes afirma que gastos “são todos os recursos financeiros utilizados na obtenção de um produto ou serviço” (LUNKES, 2004, p. 113). Ou seja, os gastos estão relacionados com aquisição de um bem ou serviço, sendo o pagamento do mesmo.

Na concepção de Vicenconti e Neves (2003, p. 12), investimento é o “gasto com bem ou serviço ativado em função de sua vida útil ou de benefícios atribuíveis a períodos futuros”.

Sob o ponto de vista de Figueiredo e Caggiano (2004, p. 58) despesas “[...] são definidas como gastos incorridos para manter e financiar as atividades da empresa, comercializar seus produtos e serviços, bem como para manutenção da estrutura empresarial”.

Dutra (2003, p.33) descreve perdas como “um gasto involuntário e anormal que ocorre sem intenção de obtenção de receita”.

O gasto é estabelecido quando há necessidade de produzir algum bem ou serviço, ou seja, quando uma dívida é assumida e são divididos em investimentos, deste modo surgindo à despesa e custo desse determinado produto ou serviço, a qual a organização esteja disposta a produzir.

2.1.2 Custos

Para a produção de um produto ou serviço se faz necessário o consumo de recursos, o qual concede origem ao custo, pois o custo faz parte do processo de produção. Segundo Viceconti e Neves (2003, p. 12), “custos são todos os gastos relacionados à produção de um bem, ou gerado por uma prestação de serviço”.

Padoveze (2006, p.17) define custos como “[...] gastos, efetuados pela empresa, que farão nascer os seus produtos”. Neste sentido, custo é o consumo de um recurso da organização para a prestação de serviços ou fabricação de produtos. Já os gastos se tornam custos a partir do momento que são incorporados ao produto ou serviço a ser comercializado.

Os custos são subdivididos em dois grandes grupos, os fixos e variáveis. Na concepção de Padoveze (1997 p. 229) “os custos que tendem a manter-se constantes nas alterações das atividades operacionais são tidos como custos fixos. De modo geral, são os custos e despesas necessárias para manter o nível mínimo de atividade operacional”. Custos fixos têm como característica diferencial sua estabilidade, pois os custos fixos mantêm um dimensionamento constante, independentemente do volume de produção, ou seja, os custos fixos não variam se a produção aumentar ou diminuir.

Quanto ao custo variável, para Jiambalvo (2009 p. 6) “os custos variáveis são gastos que aumentam e diminuem em proporção ao aumento ou a diminuição no nível de atividade do negócio”. Neste sentido, os custos variáveis compreendem aqueles valores que oscilam de acordo com a produção desenvolvida.

Desta forma, Crepaldi diz que “Custos variáveis variam proporcionalmente ao volume produzido.” (CREPALDI, 2011, p.102). Na medida em que há variação, em termos de produção, há mudanças proporcionais aos custos.

A classificação dos custos em diretos e indiretos é decorrente da análise do comportamento dos custos quanto à aplicação dos recursos em relação à produção. Custos diretos são aqueles ligados diretamente a produção ou venda de um produto ou serviço. Padoveze (2003, p.41) afirma que custos diretos “[...] são aqueles que podem ser fisicamente identificados para um segmento particular em consideração; sendo assim, custos diretos são aqueles que podem ser alocados direta e objetivamente aos produtos e serviços.” Desta maneira, conclui-se que os custos

diretos são os que podem ser facilmente identificados e mensuráveis com o objeto de custeio.

Em contrapartida, os custos indiretos não incidem diretamente sobre a produção ou venda de um bem ou serviço. Na concepção de Leone (1997, p. 49), os custos indiretos “[...] são aqueles custos que não são facilmente identificados com o objeto do custeio”. Por este motivo, não podem ser relacionados a produtos específicos, se faz necessário que sejam estabelecidos critérios de rateio para serem devidamente alocados.

2.1.3 Logística

De acordo com Nunes (2001, p.13), “antes do marketing, da Revolução Industrial e mesmo da economia monetária, produtos vêm e vão, e pessoas e organizações pagam por isso”. A logística vem desde os antepassados, ela surgiu mediante a necessidade de locomoção. Juntamente com a revolução, tecnologia, informações, e expandiu-se para diversas áreas, adaptou-se ao mundo dos negócios e refere-se à movimentação e coordenação de produtos.

Gomes e Ribeiro (2011, p. 1) definem que logística consiste em “gerenciar estrategicamente a aquisição, a movimentação e o armazenamento de materiais, peças e produtos acabados”. Na concepção de Ballou (2001, p. 21) “a Logística é um conjunto de atividades funcionais que é repetido muitas vezes ao longo do canal de suprimentos, através dos quais as matérias-primas são convertidas em produtos acabados e o valor é adicionado aos olhos do consumidor”. Portanto, a logística objetiva principalmente disponibilizar os produtos e serviços no lugar e momento certo, de modo que os clientes os recebam com qualidade e com um custo adequado.

Gasnier (2002, p.17) acrescenta outros aspectos nas definições de que “logística é o processo de planejar, executar e controlar o fluxo e armazenagem de forma eficaz e eficiente em termos de tempo, qualidade e custos, de matérias-primas, materiais em elaboração, produtos acabados e serviços [...]”. Os sistemas logísticos formam diversos fatores que estimulam o comércio, entre regiões ou países. Este estímulo surge pelo fato de que diferenças nos custos de produção associadas a um sistema de logística eficiente podem mais do que compensar os

custos de armazenagem, transporte e impostos necessários para colocar o produto nas regiões.

O processo logístico possui três grandes etapas: o suprimento, a produção e a distribuição física, que engloba atividades como processamento de pedidos, controle de qualidade, gestão de estoques, programação, manutenção, fabricação e transporte (GOMES; RIBEIRO, 2011).

Segundo Wanke (2011, p. 256) “[...] [é] o desenvolvimento de um sistema que abranja todas as atividades, desde a saída da linha de produção até a entrega”. O assunto logístico é vasto, segundo os autores, inicia-se desde a compra estratégica de insumos que, ao longo do processo, é alocado de forma direta ou indireta na produção de um bem ou serviço acabado, o qual será armazenado, distribuído e entregue aos clientes. Este estudo tem como abrangência a distribuição.

2.1.4 Custos De Transportes

Para qualquer empresa, entender e conhecer os seus custos são tarefas essenciais para auxiliar na tomada de decisões e na formação do preço de seus produtos/serviços. Para o transporte isto não é diferente, os custos logísticos são bastante elevados e eles impactam muito o setor financeiro das empresas.

A distribuição física é a área da logística empresarial que “trata da movimentação, estocagem e processamento de pedidos. É considerada a área mais importante porque absorve cerca de dois terços dos custos logísticos” (BALLOU, 1993, p. 55).

Pozo (2010, p. 167) salienta que “a parte logística de enorme importância para o resultado final de uma organização é o seu sistema de distribuição”. Torna-se necessário para o crescimento das empresas, que seus gestores utilizem estratégias competitivas, assim agregando valor na prestação de serviço ou produto.

“O transporte de cargas é o principal componente dos sistemas logísticos das empresas [...]” (NEGRI; KUBOTA, 2006, p.409). Por este fato torna-se indispensável uma eficiente gestão de custos, isso conseqüentemente irá impactar na qualidade do produto ou serviço ofertado. Assim, um sistema de transporte adequado “faz parte da eficiência logística, pois aumenta a competição no mercado, garante a

economia de escala na produção e reduz os preços das mercadorias” (GOMES; RIBEIRO, 2011, p. 70).

Fazendo analogia com os conceitos relacionados até o presente momento, torna-se perceptível quão importante é uma gestão de custo eficiente e eficaz no quesito transporte, pois como foi dito por Ballou (1993) é considerada a área mais importante da logística o que demanda de gastos relevantes para sua manutenção. Diante disso, a organização que possui uma gestão de custos eficaz reduzirá os gastos consumidos, o que conseqüentemente implicará em seu lucro.

3 METODOLOGIA

O estudo foi desenvolvido em uma empresa de transporte de grande porte, localizada no estado de Mato Grosso. A organização foi fundada em 26 de abril de 2003, possuindo atualmente uma frota com 48 caminhões, sendo subdivididas em dezenove do modelo X, oito do Y e vinte e um do Z.

Para este estudo foi usada uma amostragem de oito veículos de cada grupo dos caminhões, para uma melhor comparabilidade foram selecionados os veículos mais novos, visto que os X são todos de 2014, Y um de 2015, um de 2016 e seis de 2017, já os Z são todos de 2016. Feito a identificação dos custos, realizou-se o levantamento de dados e foram filtrados para o desenvolvimento das planilhas do custo em média dos caminhões de cada grupo para realizar a comparação de modo gerencial qual é o mais vantajoso para empresa, no seu ramo e suas particularidades.

A pesquisa elaborada se caracteriza por estudo de caso. Para Fachin (2001, p.42) “o estudo de caso é caracterizado por ser um estudo intensivo. É levada em consideração, principalmente, a compreensão, como um todo, do assunto investigado [...]”. Portanto o trabalho apresentado é um estudo de caso sobre a frota de uma empresa.

Do ponto de vista de seus objetivos, o estudo caracteriza-se como pesquisa exploratória, pois segundo Severino, a pesquisa exploratória “busca apenas levantar informações sobre um determinado objeto, delimitando assim um campo de trabalho, mapeando as condições de manifestação desse objeto”. (SEVERINO, 2007, p.123).

A técnica de pesquisa foi a bibliográfica, e de fontes secundárias, que abrange toda bibliografia já tornada pública em relação ao tema de estudo, desde publicações avulsas, artigos, livros, monografias, teses e pesquisas.

Quanto à análise dos resultados, o método se caracteriza como quantitativo, o estudo traduziu em números as informações para então obter a análise dos dados e, posteriormente, chegar a uma conclusão. Segundo Prodanov “devemos formular hipóteses e classificar a relação entre as variáveis para garantir a precisão dos resultados, evitando contradições no processo de análise e interpretação”. (PRODANOV, 2013, p.70).

O presente estudo caracterizou-se pelo método dedutivo. Segundo Gil, (2008, p. 9) o método dedutivo “[...] parte de princípios reconhecidos como verdadeiros e indiscutíveis e possibilita chegar a conclusões de maneira puramente formal, isto é, em virtude unicamente de sua lógica”.

4 ANÁLISE DOS RESULTADOS

Para que o objetivo do estudo fosse atingido, foram levantados os dados junto à entidade e desenvolvidas planilhas contendo os custos identificados associados ao caminhão. O estudo analisou os resultados do ponto de vista gerencial, para tanto, o período de coleta de dados foi de janeiro a junho de 2018.

Para identificação dos custos relacionados aos veículos, foi utilizado o sistema financeiro e contábil da empresa, onde são gerados relatórios do centro de custos. Juntamente com uma planilha que é alimentada com lançamentos manualmente pelo responsável, quando o motorista chega de viagem é realizado um procedimento interno (acerto), onde o mesmo traz todas as notas fiscais, comprovando os gastos referentes às viagens realizadas. Os dados foram mantidos fiéis à situação da empresa, sem qualquer alteração, para ter a devida autenticidade no final da análise de custos.

Os custos foram subdivididos em grupo de índices de acordo com sua característica, sendo eles, operacional, financeiro e econômico. A análise realizada através dos índices classifica do 3 ao 1, executando a avaliação de cada quesito de forma horizontal, sendo 3 - melhor, 2 - intermediário e o 1 - regular, dessa forma na

análise final será feita a somatória dos índices apontando qual marca de caminhão da frota desta empresa tem o menor custo, na visão gerencial.

Quadro 1 – Classificação dos índices.

1 - Regular	2 - Intermediário	3 - Melhor
-------------	-------------------	------------

Fonte: Elaborado pelos autores.

Quadro 2 - Avaliação do Índice Operacional.

Índice Operacional		
Marca	X	Índice
Capacidade de carga	18.100	3
Toneladas transportadas	2.630.44	1
KM	308.896	1
Média / L	3.48	2
Subtotal índice		7
Marca	Y	Índice
Capacidade de carga	18.100	3
Toneladas transportadas	2.631	3
KM	320.256	2
Média / L	3.08	1
Subtotal índice		9
Marca	Z	Índice
Capacidade de carga	17.100	1
Toneladas transportadas	2.630.67	2
KM	345.912	3
Média / L	3.69	3
Subtotal índice		9

Fonte: Elaborado pela autora.

Em relação ao índice operacional, está agrupada as informações de capacidade de carga, que conforme o guia do TRC (Transporte Rodoviário de Carga) para as características dos caminhões presentes, o peso bruto total é de 29 t (vinte e nove toneladas) menos a tara, onde se encontra a capacidade de carga. Percebe-se que o Z tem o peso bruto de tara maior que os demais ficando com índice 1. Quanto às toneladas transportadas e os quilômetros rodados, foram extraídos conforme *checklist* das viagens, e foi realizada a somatória de todos os meses de cada grupo, dividida pela quantidade de caminhões, onde se identifica que não há uma grande diferença de toneladas carregadas, a diferença é entre quilos.

Quanto aos quilômetros é possível identificar uma diferença maior, e um ponto que pode ter influenciado nisto são as rotas traçadas neste período, pois a

empresa entrega nos cinco estados do país. Já as médias, efetuou-se a divisão da quilometragem rodada total pelo combustível consumido em litro, repara-se que o Z possui a melhor média, ou seja, roda mais com um litro de combustível que os demais.

Quadro 3 - Avaliação do Índice Financeiro.

Índice Financeiro		
Marca	X	Índice
Combustível	R\$ 321.972,00	3
Manutenção	R\$ 63.124,74	1
Salário/Encargos	R\$ 289.325,60	3
Seguro	R\$ 51.973,02	3
Documentos	R\$ 11.515,20	3
Subtotal índice		13
Marca	Y	Índice
Combustível	R\$ 376.865,98	1
Manutenção	R\$ 60.554,26	2
Salário/Encargos	R\$ 289.325,60	3
Seguro	R\$ 65.786,34	1
Documentos	R\$ 21.361,86	1
Subtotal índice		8
Marca	Z	Índice
Combustível	R\$ 339.659,87	2
Manutenção	R\$ 59.948,78	3
Salário/Encargos	R\$ 289.325,60	3
Seguro	R\$ 55.919,50	2
Documentos	R\$ 19.028,72	2
Subtotal índice		12

Fonte: Elaborado pela autora.

Quanto ao índice financeiro, foi formado por cinco quesitos: as informações de valores de combustível, manutenção, salário/encargos e documentos que foram gerados através dos relatórios emitidos pelo sistema financeiro com parâmetros do centro de custos, feito a somatória e divisão pela quantidade de veículos, nota-se que o gasto com combustível é o de maior relevância no total de custos. Quanto a manutenção, o X teve maior custo, obtendo índice 1. Em relação ao salário/encargos a empresa não faz distinção salarial de motorista em relação ao veículo conduzido, já os documentos pelo fato do X ser mais velho torna o custo menor assim como o Y e Z que possuem um linha mais nova, o que torna o custo maior. À respeito do seguro, foi observado o valor mensal de pagamento de cada veículo no espelho do contrato com a seguradora, multiplicado por seis (período do estudo).

Quadro 4 - Avaliação do Índice Econômico.

Índice Econômico		
Marca	X	Índice
Depreciação Gerencial	R\$ 7.357,29	3
Valor Econômico Residual %	45,23%	1
Custo de Oportunidade Novo	-	3
Custo Caminhão x Faturamento	1,29%	3
Subtotal índice		10
Marca	Y	Índice
Depreciação Gerencial	R\$ 8.502,62	2
Valor Econômico Residual %	36,95%	3
Custo de Oportunidade Novo	R\$ 15.109,52	1
Custo Caminhão x Faturamento	1,42%	1
Subtotal índice		7
Marca	Z	Índice
Depreciação Gerencial	R\$ 12.322,59	1
Valor Econômico Residual %	42,96%	2
Custo de Oportunidade Novo	R\$ 15.802,40	2
Custo Caminhão x Faturamento	1,34%	2
Subtotal índice		7

Fonte: Elaborado pela autora.

No que tange o índice econômico, na depreciação gerencial foi calculado o valor de aquisição com encargos financeiros, subtraído o valor residual estipulado pela empresa (valor pelo qual a empresa estima vender no final da vida útil do bem de acordo com a tabela FIPE, X R\$135.000,00, Y R\$ 165.000,00 e Z R\$ 155.000,00) dividido por sua vida útil cento e vinte meses (tempo de utilização definido pela empresa). Distingue-se que a depreciação do Z é maior que os demais pelo fato do custo aquisitivo ser maior que os outros.

Referente ao valor econômico residual foi realizado a subtração do caminhão novo entre um com cinco anos de uso em relação ao ano presente (valores levantados na tabela FIPE, com as mesmas características dos veículos que a entidade dispõe). Feito isto, o valor da diferença encontrada dividida pelo valor do bem novo, multiplicou-se por cem, assim encontrando o percentual de perda do valor de mercado, nota-se que o bem Y é o mais vantajoso pra revenda, pois seu percentual de perda foi o menor, ficando subsequente o veículo Z e, por último, o X.

A respeito do custo x faturamento, o cálculo foi elaborado com a divisão do custo médio total levantado no presente trabalho entre o faturamento total do semestre, multiplicado por cem (não foi autorizada a divulgação para exposição do valor do faturamento).

Acerca do custo de oportunidade novo, seria a representação de que se a empresa comprar um bem zero KM Y ou Z ao invés de um caminhão X que, na frota atual da empresa é o mais barato em relação a valor de aquisição, deixaria de ganhar os valores da tabela. Uma vez encontrado o valor diferencial do preço de mercado do veículo X (de acordo com a tabela FIPE) em relação aos demais, multiplicou-se com o percentual acumulado 2,3209300% de rentabilidade da poupança no próprio site do Banco Central do Brasil de janeiro a junho de 2018.

Este valor seria o mais baixo dos investimentos, sendo apenas uma base, pois em outros meios de investimentos disponíveis no mercado financeiro a entidade jurídica terá bem mais rentabilidade. Realizando a projeção dos valores obtidos se a empresa optasse por comprar toda frota de quarenta e oito veículos zero km X, invés o Y e Z estaria ganhando respectivamente cerca de R\$ 90.657,12 e R\$ 94.814,40 no mínimo, dentro do prazo de seis meses.

Quadro 5 – Resultado da Pesquisa.

Média dos Custos da Frota no 1º Semestre de 2018						
Marca	X	Índice	Y	Índice	Z	Índice
Índice Operacional						
Capacidade de Carga	18.100	3	18.100	3	17.100	1
Toneladas Transportadas	2.630.44	1	2.631.18	3	2.630.67	2
KM	308.896	1	320.256	2	345.912	3
Média / L	3.48	2	3.08	1	3.69	3
Subtotal índice		7		9		9
Índice Financeiro						
Combustível	R\$321.972,00	3	R\$376.865,98	1	R\$339.659,87	2
Manutenção	R\$63.124,74	1	R\$60.554,26	2	R\$59.948,78	3
Salário/Encargos	R\$289.325,60	3	R\$289.325,60	3	R\$289.325,60	3
Seguro	R\$51.973,02	3	R\$65.786,34	1	R\$55.919,50	2
Documentos	R\$11.515,20	3	R\$21.361,86	1	R\$19.028,72	2
Subtotal índice		13		8		12
Índice Econômico						
Depreciação Gerencial	R\$7.357,29	3	R\$8.502,62	2	R\$12.322,59	1
Valor Econômico Residual %	45,23%	1	36,95%	3	42,96%	2
Custo de Oportunidade Novo	-	3	R\$15.109,52	1	R\$15.802,40	2
Custo Caminhão x Faturamento	1,29%	3	1,42%	1	1,34%	2
Subtotal índice		10		7		7
Custo Total	R\$745.267,85		R\$822.396,66		R\$776.205,06	

Fonte: Elaborado pelos autores.

Em resumo, no que se refere ao KM e a média/L chama-se atenção para que o veículo Z rodou mais e teve maior economia no gasto com combustível, já o Y rodou mediano e teve a menor economia de combustível, em quanto o X rodou menos que todos, porém teve uma economia razoável. No subtotal identifica-se que o caminhão Y juntamente com o Z teve melhor avaliação.

Em âmbito financeiro, observando os três maiores custos da frota combustível, salários/encargos e manutenção o bem Z teve melhor pontuação, entretanto destaca-se o bem X possuindo menor valor em documentos, seguro e combustível, o ano do veículo pode ter influenciado tanto no valor do documento quanto em maior gasto da manutenção, já o consumo de combustível comprova-se que o bem Y tem maior custo.

No índice econômico fica claro que o caminhão X foi o melhor, ficando pendente apenas no valor econômico residual. Quanto ao bem Z ter maior custo aquisitivo, o que influencia em sua depreciação ser mais alta e o custo de oportunidade ser maior, porém perde mais valor de mercado do que o caminhão Y, o diferencial do veículo Y é a perda de valor de mercado, entretanto nos demais quesitos econômicos deixam a desejar, tendo o maior custo para a empresa estudada.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente estudo empenhou-se a realizar um levantamento dos custos gerenciais de uma frota própria em uma empresa de ramos de alimentos de origem animal situada no estado de Mato Grosso, analisando a diferença relevante dos custos em relação às três linhas de caminhões que compõe a frota.

A contabilidade gerencial norteia a gestão de custos, que é uma constante em qualquer ramo dos negócios, pois reduz consideravelmente os desperdícios, fornece informações consistentes e indicadores fidedignos para gerenciamento de tomadas de decisões eficazes. No transporte rodoviário de cargas não é diferente, pois através da gestão de custos as empresas se mantêm ativas no mercado, aumentam seu diferencial competitivo e maximizam seus lucros. O conhecimento e o controle destes custos de forma competente, técnica e dinâmica, são um diferencial para

uma organização manter-se e desenvolver-se em meio ao leque de concorrência e a economia instável que o país se encontra.

Neste sentido, foi usada a técnica de amostragem composta por oito caminhões de cada grupo, dando equivalência de 16,66% em relação à frota total. Levantados os dados junto à organização, foram desenvolvidas planilhas com o custo em média dos caminhões pelo período de seis meses. Através dos índices operacional, financeiro e econômico foram analisados de forma horizontal e classificado como regular, intermediária e a melhor em comparabilidade os custos gerenciais de cada grupo pertencente.

Os resultados são significativos e demonstram que há sim uma diferença de custo em relação às três marcas diferentes que compõe a frota. Em análise geral, identifica-se que o caminhão Y apesar de ter uma boa capacidade de carga, possuir a menor perda de preço de mercado, tem o maior custo financeiro para empresa, e sua média/L é a mais baixa, ou seja, consome mais, o maior gasto sendo ele o combustível, logo implica em 1,42% dos custos em relação ao faturamento semestral da organização.

Nota-se que, em relação aos maiores gastos para manter um caminhão, sendo eles combustível, salários/encargos seguido da manutenção, o melhor seria Z, pois além de ter os melhores índices, sua média é destaque em relação aos demais, ou seja, ele economiza para a empresa o maior custo de uma frota, observa-se que ele também foi o veículo que mais rodou, o que poderia influenciar em gastar mais combustível e não foi o que ocorreu, entretanto devido ao peso de tara tem menos capacidade de carga, transportando menos produtos, e seu preço aquisitivo hoje sendo de R\$ 327.000,00 enquanto o Y seria R\$ 324.561,00 e o X R\$ 241.892,00, isto é, se a entidade comprar três Z seria o preço pago por quatro X, o que carregaria 72.400 t, os três Z carregaria 51.300 t, a diferença de 21.100 t seria um pouco mais de um carga fechada transportada que resulta das vendas e receitas para empresa.

Logo subentende que, para esta empresa, seu ramo, em suas condições atuais e particularidades, que a marca de caminhão viável para sua atividade é a X, apesar de ser o grupo da frota mais velho, que isso influencia nos gastos com manutenção, sendo o seu mais alto que os demais, possui a média/L intermediária, devido seu preço aquisitivo ser mais atrativo, logo influencia na depreciação

gerencial, e no custo de oportunidade de comprar novos caminhões, assim atingindo o menor percentual de custo 1,29% em relação ao faturamento da empresa.

Nessa perspectiva, feito uma projeção do custo total para os quarenta e oito caminhões que compõe a frota, em apenas seis meses teria o custo em média a R\$ 4.471.607,10, R\$ 4.934.379,96 e R\$ 4.657.230,36, respectivamente. Com esta projeção de valores, evidencia-se o quão importante é esta análise de custos sobre a frota da empresa pelo fato de serem valores altos, com uma gestão de custo eficaz possibilita a identificação de pontos falhos que possam ser trabalhados para economia, o que trará rentabilidade.

REFERÊNCIAS

BALLOU, R. H. **Logística empresarial**: transportes, administração de materiais e distribuição física. São Paulo: Atlas, 1993.

BALLOU, Ronald H. **Gerenciamento da cadeia de suprimentos**: planejamento, organização e logística empresarial. 4. ed. Porto alegre: Bookman, 2001.

BANCO CENTRAL DO BRASIL. **Remuneração dos depósitos de poupança**. Disponível em: <<https://www4.bcb.gov.br/pec/poupanca/poupanca.asp>> Acesso em: 20/11/18 às 15:13h.

CREPALDI, Silvio Aparecido. **Contabilidade gerencial**: teoria e prática. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2008.

CREPALDI, Silvio Aparecido. **Contabilidade rural**. 6. ed. São Paulo: Atlas, 2011.

DUTRA, René Gomes. **Custos**: uma abordagem prática. 5. Ed. São Paulo. Atlas 2003.

ELDENBURG, Leslie G.; WOLCOTT, Susan K. **Gestão de custos**: como medir, monitorar e motivar o desempenho. Tradução: Luís Antônio Fajardo Pontes. Rio de Janeiro: LTC, 2007.

FACHIN, Odila. **Fundamentos da Metodologia**. São Paulo: Saraiva, 2001.

FARIA C. A; COSTA G. F. M. **Gestão de Custos Logísticos**. São Paulo: Atlas, 2007.
FIGUEIREDO, Sandra; CAGGIANO, Paulo César. **Controladoria**: teoria e prática. 3. ed. São Paulo: Atlas, 2004.

FLEURY, Paulo Fernando; WANKE, Peter; FIGUEIREDO, Kleber Fossati. **Logística empresarial**: a perspectiva brasileira. 1. ed. São Paulo: Atlas, 2009.

Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas. **FIPE**. Disponível em: <<http://veiculos.fipe.org.br/>> Acesso em: 15/09/18 às 17:48h.

GASNIER, Daniel G. **A dinâmica dos estoques**: guia prático para planejamento, gestão de materiais e logística. São Paulo: IMAM, 2002.

GIL, Antônio Carlos. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 6. ed. São Paulo, Atlas, 2008.

GOMES. C. F. S.; RIBEIRO. P. C. C. **Gestão da cadeia de suprimentos integrada à tecnologia da informação**. 1. reimp. São Paulo: Cengage Learning, 2011.

JIAMBALVO, James. **Contabilidade gerencial**. 3. ed. Rio de Janeiro: LCT, 2009.

LEONE, George S.G. Curso de contabilidade de custos. 1. ed. São Paulo: Atlas, 1997.

LUNKES, Rogério. **Manual de contabilidade hoteleira**. 1º Edição, São Paulo, Atlas 2004.

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

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

MEGLIORINI, Evandir. **Custos**. São Paulo: Makron Books, 2002.

NEGRI, J. A.; KUBOTA, L. C. **Estrutura e dinâmica do setor de serviços no Brasil**. Brasília: IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, 2006.

NUNES, M. N. **Quem vai distribuir?** Rio de Janeiro: Qualitymark, 2001.

PADOVEZE, Clóvis Luís. **Contabilidade gerencial**: um enfoque em sistema de informação contábil. 2. ed. São PAULO: Atlas, 1997.

PADOVEZE, Clóvis Luís. **Curso básico gerencial de custo**. São Paulo: Thomson, 2003.

PADOVEZE, Clóvis Luís. **Contabilidade gerencial**: um enfoque em sistema de informação contábil. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2006.

POZO, H. **Administração de recursos materiais e patrimoniais**: uma abordagem logística.6. ed. São Paulo: Atlas, 2010.

PRODANOV, C. C. **Metodologia do trabalho científico**: métodos e técnicas de pesquisa e do trabalho acadêmico 2 ed. Novo Hamburgo: Feevale, 2013.

SEVERINO, A. J. **Metodologia do trabalho científico** 23. ed. São Paulo: Cortez, 2007.

Transporte Rodoviário de Carga. **TRC**. Disponível em:
<<http://www.guiadotrc.com.br/lei/qresumof.asp>> Acesso em: 30/09/18 às 19:50h.

VICECONTI, P. E. V.; NEVES, S. das. **Contabilidade de custos**: um enfoque direto e objetivo. 7. ed. rev. e ampl. – São Paulo: Frase Editora, 2003.

WANKE, Peter. **Logística empresarial**: a perspectiva brasileira. São Paulo. Atlas, 2011.