

ANÁLISE DO RETORNO MÉDIO DA ATIVIDADE DE TRANSPORTE DE CARGA RODOVIÁRIA DESENVOLVIDA POR UM PROFISSIONAL AUTÔNOMO

Fortes, Thaís Carolina Leismann¹
Watte, Eduardo Fernando²

¹Brasil, Universidade de Santa Cruz do Sul – UNISC, thaisfortes1996@hotmail.com

² Brasil, Universidade de Santa Cruz do Sul – UNISC, eduardowatte@unisc.br

Palavras chaves: Viabilidade econômica e financeira, custos com transporte terrestre, análise de retorno de investimento.

Eixo temático: Custos Setorial – Logística, Transportes e Cadeias Produtivas

Resumo: A partir do fato de o mundo dos negócios estar passando por constantes mudanças e muitas empresas encerram as suas atividades em um período com menos de três anos, observa-se que é por falta de informações e a necessidade de elaboração do plano de negócios. O estudo da análise da viabilidade econômica e financeira do retorno médio da atividade de transporte de carga rodoviária, desenvolvido por um autônomo num período de três anos foi importante para a busca de resultados e de legislação específica da atividade. Para a obtenção das informações, a metodologia utilizada foi de como pode ser elaborado e realizado o trabalho, desde o processo de desenvolvimento até os resultados ao problema de pesquisa em questão, com base na pesquisa participante, exploratória e qualitativa. A apuração dos resultados para 2018, 2019 e 2010 através da demonstração do resultado do exercício, utilizou as receitas, custos e despesas, obtendo lucro nos três períodos analisados. E com os resultados apresentados, a recuperação do investimento inicial, ocorreu em 2 anos e 5 meses aproximadamente, tornando viável a legalização do transporte autônomo para um empresa optante pelo simples nacional.

1 Introdução

O mundo dos negócios está a cada momento passando por constantes mudanças, iniciando desde os diversos concorrentes da área até a legislação, tributos e atualizações de empreendedores. Entretanto, nos últimos anos, há um índice elevado de empresas que necessitam encerrar seus negócios por falta de planejamento e visão futura dos negócios.

Para a abertura de um negócio, ou análise de uma atividade autônoma, é necessário analisar se o tipo de empreendimento é viável ou não, qual o montante útil para ser realizado, em sequência verificar o ambiente de localização e definir o número de empregados envolvidos. Sendo assim, o profissional contábil é indispensável neste momento, pois é contratado para auxiliar na elaboração de um plano de negócio mais real possível, econômico e financeiro, contando com sua dedicação, para que os objetivos estipulados, sejam atingidos.

Para este artigo, com o período de estagnação que o mercado brasileiro está vivendo, principalmente no ano de 2018, ocorreu mudanças significativas na atividade de transporte após a greve dos caminhoneiros, a qual trouxe ênfase ao questionamento de: qual é o retorno médio da atividade de transporte de carga rodoviária desenvolvida pelo proprietário como autônomo, tendo por base o período de janeiro a outubro de 2018 com uma projeção para 2019 a 2020?

Na sequência, desenvolveu-se o objetivo geral, ao qual é analisar a viabilidade econômica e financeira do retorno médio da atividade de transporte de carga rodoviária, desenvolvido por um autônomo num período de três anos. Entretanto, para ocorrer esta análise, na sequência foram estabelecidos cinco objetivos específicos, elaborados com a intenção de buscar os resultados pelos métodos de pesquisa, levantamento de dados, análises e desenvolvimento.

- Busca de dados e informações de valores para a abertura legal da transportadora.
- Verificação do retorno médio da atividade de transporte de carga rodoviária.
- Projeção do fluxo de caixa, a Demonstração de Resultado do Exercício (DRE) e orçamento pelo período de 3 anos.
- Cálculo da margem de contribuição, ponto de equilíbrio econômico e financeiro, payback, valor presente líquido (VPL), taxa interna de retorno (TIR).
- Análise da viabilidade financeira e econômica do empreendimento

A justificativa, foi elaborado com a intenção de verificar o retorno médio da atividade de transporte de carga rodoviária desenvolvida pelo proprietário, com o intuito de fazer um plano de negócio para este empreendimento, que atualmente é realizado por autônomo e com pouco conhecimento em legislação fiscal e contábil na área, que demonstrou o interesse de ser um empreendedor com firma registrada.

Os serviços de transportes dependem da intervenção estatal por serem essenciais ao desenvolvimento econômico, regional e local, para prover vias adequadas para transportação de cargas pesadas, de pessoas e o trânsito de veículos leves.

O presente trabalho, utilizou a metodologia de como pode ser elaborado, desde o processo da análise inicial de desenvolvimento, suas evoluções, e continuidade até o momento que resultou na resposta ao problema de pesquisa alavancado.

Sobre os procedimentos metodológicos de um projeto, Raupp e Beuren (2004) destacam a finalidade de obter respostas ao problema de estudo, e apresentam para tal tipos de pesquisas a serem utilizados.

O estudo foi realizado, no segundo semestre de 2018, no qual buscou apurar o retorno médio da atividade de transporte de carga rodoviária desenvolvida pelo proprietário como autônomo, tendo por base o período de janeiro a outubro de 2018 com uma projeção para 2019 a 2020.

Portanto, cada pesquisa realizada teve a finalidade de diferentes resultados, com suas particularidade em cada tipo de pesquisa. No caso deste estudo, iniciou-se com uma pesquisa bibliográfica, à qual apresentou assuntos como a contabilidade gerencial e societária, capital próprio e de terceiros, contabilidade de custos, especificadamente métodos de custeio, margem de contribuição e pontos de equilíbrio, a legislação e o planejamento estratégico, destacou o orçamento, demonstração de resultado do exercício, fluxo de caixa, balanço patrimonial, VPL,

TIR, Payback e índices de lucratividade.

Na sequência, classificou-se como pesquisa participante, no qual segundo Gil (2002, p. 55) “[...] caracteriza-se pela interação entre pesquisadores e membros da situação a ser investigada”. Neste tipo de pesquisa valorizou a experiência profissional entre os mesmos, por possuir envolvimento no assunto estudado.

Em referência ao projeto de pesquisa, o tipo de pesquisa quanto ao objetivo realizado se caracterizou como exploratória, quando não havia muito conhecimento sobre o tema, buscou se aprofundar sobre este para trazer a clareza ao estudo. A pesquisa exploratória tem como objetivo proporcionar maior familiaridade com o problema, com vistas a torna-lo mais explícito ou a construir hipóteses (DIEHL, 2004, p. 53).

Quanto a abordagem do problema de pesquisa, utilizou-se a qualitativa, pois trouxe uma análise mais profunda em relação ao que se foi estudado. Conforme Richardson (1999 apud RAUPP E BEUREN, 2004, p. 91), “os estudos que empregam uma metodologia qualitativa podem descrever a complexidade de determinado problema, analisar a interação de certas variáveis, compreender e classificar processos dinâmicos vividos por grupos sociais.”

Com base no referencial teórico que apresenta-se logo em seguida, realizou-se os fluxos de caixa pelo período de três anos, assim como obteve o custo do serviço de transporte por meio de planilhas de excel utilizando métodos de custeio e verificou o prazo médio de retorno da atividade de transporte.

2 Referencial Teórico

Observando-se a problemática do artigo, a qual busca identificar através de indicadores econômicos e financeiros qual o retorno médio da atividade de transporte de carga rodoviária desenvolvida por um profissional autônomo, apresenta-se os conteúdos iniciais a serem abordados no referencial teórico, com a finalidade de fundamentar a realização da pesquisa a seguir.

2.1 Contabilidade de custos

A contabilidade de custos é de grande valia para auxiliar nos processos de decisões, pois destaca-se desde o primeiro custo do produto ou serviço até resultar no valor de venda deste.

Para Bórnica (2010, p. 12), “os sistemas de custos podem ajudar a gerência da empresa basicamente de duas maneiras: auxílio no controle e à tomada de decisão.”

Ao analisar a contabilidade de custos, é visível as características de basear-se em relatórios gerenciais com informações detalhadas, além da necessidade de avaliar os estoque e demais atividades operacionais, e fundamentar no conhecimento do processo produtivo e a relação entre setores.

Fontoura (2013, p. 13) destaca que os elementos de custos “são todos aqueles que incorporam o produto pronto, para assim estabelecer de maneira fiel o seu preço de venda e elaborar uma estratégia ou um planejamento”.

Portanto, um dos objetivos da contabilidade de custos é auxiliar no planejamento, desempenho e controle das operações, no qual se estabelece preço de venda final, com o intuito de englobar todas as despesas e custos relacionado ao produto ou serviço, para obter o resultado esperado.

Com base no conhecimento e introdução sobre a contabilidade de custos, segue o conteúdo deste trabalho enfatizando-se no assunto sobre custos e seus métodos de custeio.

2.1.1 Custos

Os custos podem ser classificados em diretos, indiretos, fixos e variáveis, independente qual for o mercado de atuação da entidade.

Custos diretos são identificados com facilidade em relação a alocação ao produto, sendo a matéria prima e mão de obra direta como exemplos. E os custos indiretos são complexos até serem identificados, onde, como exemplo deste são as máquinas e alugueis de prédios.

Os custos variáveis alteram-se em relação ao volume de produção, para Wernke (2005, p. 8), quanto maior for o volume de produção, maiores serão os custos variáveis totais do período. Já, os custos fixos, segundo Bornia (2010, p. 19), são aqueles que independendo do nível de atividade da empresa no curto prazo, ou seja, não variam com alteração no volume de produção, como o salário do gerente, por exemplo.

Visando os custos com um grau elevado de importância em relação ao produto ou serviço, aborda-se em seguida sobre os métodos de custeio, para compreender as vantagens e desvantagens de cada um.

2.1.2 Métodos de custeio

O método de custeio variável apresenta a utilização apenas de custos variáveis distribuídos diretamente ao produto ou serviço, e não é aceito pelo Fisco por não atender as disposições legais, servindo para fins gerenciais sendo conhecido como custeio direto ou custeio variável. Neste método, os custos fixos são considerados como despesas do período, sendo diretamente para o resultado do exercício.

Para Bornia (2010, p. 35), no custeio variável ou direto apenas os custos variáveis são relacionados aos produtos, sendo os custos fixos considerados como custos do período. Entendendo os princípios de custeio como filosofias intimamente ligadas aos objetivos do sistema de custos, podemos dizer que o custeio variável está relacionado principalmente com a utilização de custos para o apoio a decisões de curto prazo, quando os custos variáveis tornam-se relevantes e os custos fixos, não.

Entretanto, o custeio por absorção ou custeio integral, consiste na apropriação de todos os custos do período (fixos, variáveis, diretos e indiretos), alocados de forma direta e indireta a produção do período.

Para Leone (2000, p. 242), o custeio por absorção é aquele que faz debitar ao custo dos produtos todos os custos da área de fabricação, sejam esses custos definidos como custos diretos ou indiretos, fixos ou variáveis, de estrutura ou operacionais. O próprio nome do critério é revelador dessa particularidade, ou seja, o procedimento é fazer com que cada produto ou produção (ou serviço) absorva parcela dos custos diretos e indiretos, relacionados à produção.

Este método de custeio é de critério legal devido a atender as exigências da contabilidade, ou seja, é baseado dos Princípios Fundamentais da Contabilidade, sendo considerado para a avaliação de estoques, para fins de construção de balanço patrimonial e de demonstração de resultados.

Imediatamente, ao citar sobre métodos de custeio, em ênfase o custeio variável, faz uso de modo consequente da margem de contribuição, abordada a seguir.

2.1.3 Margem de contribuição

A margem de contribuição existe para demonstrar, qual a parcela que cada produto da empresa com finalidade de vendas, contribui para alcançar o resultado desejado.

“A margem de contribuição pode ser conceituada como o valor (em \$) que cada unidade comercializada contribui para, inicialmente, pagar os gastos fixos mensais da empresa e, posteriormente gerar o lucro do período” (WERNKE, 2005, p.99).

Para Wernke (2005, p. 102), “[...] a margem de contribuição auxilia os gerentes a entenderem a relação entre custos, volume, preços e lucros, fundamentando tecnicamente as decisões de venda”.

Contudo, a margem de contribuição é a diferença entre o valor da venda e o valor dos custos e despesas variáveis da venda. A fórmula a ser aplicada é:

$$MC = PV - (CV + DV) \quad (1)$$

Para Leone (2000, p.40), a margem de contribuição

é a diferença entre o preço de venda unitário e o custo de vendas variáveis unitário. Denomina-se margem de contribuição porque é o valor que sobra do preço de venda, que contribui para a cobertura dos custos indiretos fixos, periódicos.

Conhecido por ser um método de precificação, o mark-up, permite determinar um preço de venda através deste indicador, aplicado em relação ao custo do produto e o lucro desejado.

“O mark-up é um índice aplicado sobre o custo de um bem ou serviço para a formação do preço de venda.” (SANTOS, 2011, p. 144).

Paulo (2017, p. 9), destaca que o índice do mark-up “[...] consiste basicamente em somar-se ao custo unitário do produto ou serviço uma margem de lucro para obter-se o preço de venda.” Aplica-se, para encontrar o indicador a seguinte fórmula:

$$\text{Mark Up} = 100/100 - (\% \text{ custos fixos} + \% \text{ custos variáveis} + \% \text{ lucro}) \quad (2)$$

Além dos indicadores de margem de contribuição e o mark-up que relacionam-se ao custo do produto, preço de venda e lucro, logo será tratado sobre ponto de equilíbrio.

2.1.4 Ponto de equilíbrio

O ponto de equilíbrio é conhecido como um indicador de segurança do negócio, ou seja, através dele sabe-se o quanto é necessário vender para que as receitas se igualem aos custos.

Segundo Wernke (2005, p. 119), “o ponto de equilíbrio (PE) pode ser conceituado como o nível de vendas, em unidades físicas ou em valor (\$), no qual a empresa opera sem lucro ou prejuízo.”

Este indicador de segurança é cálculo em três esferas, sendo a contábil, financeira e econômica.

O ponto de equilíbrio contábil, conhecido como indicador de segurança é realizado pelo valor das receitas menos todos os custos e despesas fixos que equivalem a zero, ou seja, sem lucro ou prejuízo.

“No ponto de equilíbrio contábil, são levados em conta todos os custos e despesas contábeis relacionados com o funcionamento da empresa.” (BORNIA, 2010, p. 63).

Segundo Wernke (2005, p. 121), “o ponto de equilíbrio contábil em valor (PEC valor) permite calcular o valor mínimo de vendas (em \$) que a empresa deve conseguir para que não tenha lucro nem prejuízo.”

O ponto de equilíbrio econômico é produzido pelo volume de vendas que cubra todos os custos e despesas fixos do período, e que gere um lucro sobre o capital investido.

Segundo Wernke (2005, p. 123), “se sua empresa quer fixar metas de vendas que proporcionem um determinado valor de lucro, você pode utilizar o ponto de equilíbrio econômico

para calcular o volume de vendas a ser conseguido.”

“O ponto de equilíbrio econômico mostra a rentabilidade real que a atividade escolhida traz, confrontando-a com outras opções de investimento.” (BORNIA, 2010, p. 63).

Já o ponto de equilíbrio financeiro representa a quantidade a ser produzida que gere receita para que cubra todos os custos e despesas fixos do período ao qual representa um desembolso financeiro a empresa. E como valores não desembolsáveis, normalmente têm-se a depreciação do ativo imobilizado da empresa, que não gera um desembolso do período.

Para Bórnica (2010, p. 63), “o ponto de equilíbrio financeiro informa o quanto a empresa terá de vender para não ficar sem dinheiro para cobrir suas necessidades de desembolso.”

Logo, finalizando o assunto sobre contabilidade de custos, que irá auxiliar na realização prática deste estudo, segue o assunto sobre demonstrações de resultados do exercício.

2.2 Demonstração de Resultado do Exercício

A Demonstração do Resultado do Exercício tem como objetivo principal apresentar de forma vertical resumida o resultado apurado em relação ao conjunto de operações realizadas num determinado período, normalmente, de doze meses.

Assaf Neto (2015) cita que, a Demonstração de Resultado do Exercício busca fornecer os resultados apurados pela empresa em um exercício social, sendo lucro ou prejuízo e transferidos para o patrimônio líquido.

A Lei nº 6.404/76 define o conteúdo da Demonstração do Resultado do Exercício, que deve ser apresentada na forma dedutiva, com os detalhes necessários das receitas, despesas, ganhos e perdas e definindo claramente o lucro ou prejuízo líquido do exercício, e por ação, sem confundir-se com a conta de Lucros Acumulados, onde é feita a distribuição ou alocação do resultado. (MARTINS et al, 2012, p.4)

Portanto, para o cálculo do DRE, é necessário seguir uma estrutura que demonstra desde o ato da venda de produtos ou serviços, suas deduções e adições, seguido do resultado líquido do exercício

2.3 Fluxo de caixa

O fluxo de caixa é um tipo de controle de entradas e saídas do período, ou seja, controle financeiro ao qual registra todos os detalhes podendo ser útil para a visão da variação diária, mensal ou semanal do caixa, e oferecendo auxílio para a análise do negócio.

Denomina-se fluxo de caixa de uma empresa ao conjunto de ingressos e desembolsos de numerário ao longo de um período determinado (ZDANOWICZ, 1998, p. 40). “O principal objetivo do fluxo de caixa é dar uma visão das atividades desenvolvidas, bem como as operações financeiras [...] que representam o grau de liquidez da empresa.” (ZDANOWICZ, 1998, p. 41).

Para Sousa (2015, p. 8), o “fluxo de caixa é elaborado a partir das demonstrações de resultado do período, juntamente com os balanços patrimoniais de início e fim do período.”

Segundo Zdanowicz (1998, p. 126), “[...] tanto a captação quanto a aplicação de recursos financeiros por parte da empresa, deverá ser ficada, considerando antecipadamente, entre outros fatores, o prazo da operação.”

2.4 VPL, TIR e PAYBACK

O método que compara as entradas e saídas em valor monetário na data inicial do período, logo em seguida descontando os retornos de fluxo de caixa através da taxa mínima de atratividade – TMA, é conhecido como valor presente líquido – VPL. Sendo a TMA considerada uma taxa de juros, que no ato de investir pretende obter-se um retorno, equivalente ao mínimo ou maior que esta taxa desejada.

Na sequência, apresenta-se a fórmula de cálculo do VPL, a qual utiliza-se o investimento inicial, fluxo de caixa – FC e o custo de oportunidade do capital investido na empresa – i .

$$\text{VPL} = - \text{investimento inicial} + \frac{\text{FC1}}{(1+i)^1} + \frac{\text{FC2}}{(1+i)^2} + \frac{\text{FC3}}{(1+i)^3} + \dots + \frac{\text{FCn}}{(1+i)^n} \quad (3)$$

Valor presente líquido é a soma de todos os valores presentes do fluxo de caixa considerando todas as entradas e saídas de caixa associadas a um projeto (ATKINSON et al., 2011, p. 537).

Já o método que representa a taxa de desconto que em determinado momento, possui a finalidade de igualar as entradas com saídas previstas de caixa é conhecido pela taxa de retorno interno – TIR.

A taxa interna de retorno (IRR) é a taxa de retorno esperada efetiva de um investimento. A TIR é a taxa de desconto que faz com que o valor presente líquido do investimento se iguale a zero. Se o valor presente líquido de um investimento é positivo, significa que sua taxa de retorno excede seu custo de capital. Se o valor presente líquido de um investimento é negativo, então sua taxa de retorno é menos que seu custo de capital (ATKINSON et al, 2011, p. 539).

E o payback é o período de tempo que as empresas necessitam para que as entradas de caixa se igualem ao valor investido pela empresa, ou seja, o tempo para recuperar o capital investido, através do fluxo de caixa estimado do projeto de desenvolvimento.

Segundo Atkinson et al., (2011, p. 535), “o período de payback, ou critério, calcula o número de períodos necessários para se recuperar o investimento inicial de um projeto.

O payback é classificado em dois métodos, o simples e o descontado, no qual o simples demonstra o tempo necessário para recuperar o investimento com o máximo de tempo a ser permitido pela empresa para recuperar o capital realizado, e o payback descontado mostra o tempo necessário para a recuperação de um investimento remunerado, sendo utilizado a inclusão do custo de oportunidade de capital ao qual é calculado pela taxa mínima de atratividade – TMA.

Logo em seguida, consta o último assunto a tratar-se neste referencial teórico, ao qual possui a finalidade de verificar se a empresa obtém lucros, ou a partir de qual momento pode obter-se, calculado através dos índices de lucratividade.

2.5 Índices de lucratividade

Os índices de lucratividade demonstram o quanto a empresa lucra sobre a sua venda bruta, entretanto apresenta-se na sequência os índices: margem operacional, margem EBIT, margem EBITDA e margem líquida.

A margem operacional tem a finalidade de analisar o retorno dos investimentos em relação ao aspecto operacional da empresa. Para isto, realiza-se o cálculo da margem igual ao lucro líquido operacional dividido pela receita operacional líquida, fórmula a seguir:

$$M = \frac{\text{LLO}}{\text{ROL}} \quad (4)$$

A taxa de lucratividade das vendas líquidas é denominada também, por lucratividade ou, ainda, por margem operacional da empresa. (ZDANOWICZ, 1998, p. 83).

Martins (2012) relata sobre o EBIT que representa o retorno bruto realizado pelo ativo, assim é o lucro antes dos juros e imposto, porém incluindo a depreciação pois considera-se uma perda de ativo, e deve descontar-se o imposto de renda sobre o EBIT, caso desejar o retorno líquido gerado pelos ativos.

O indicador financeiro globalizado é conhecido como EBTIDA – *Earning Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization*, pois demonstra os lucros antes dos juros, impostos, depreciação e amortização.

Martins (2012, p. 237) destaca como constitui-se o EBTIDA, sendo o “lucro bruto menos as despesas operacionais, excluindo-se destas a depreciação, os juros e as amortizações do período.”

Para Assaf Neto (2015, p. 224), “o EBTIDA revela, em essência, a genuína capacidade operacional de geração de caixa de uma empresa, ou seja, sua eficiência financeira determinada pelas estratégias operacionais.”

Segundo Marion (2012, p. 158) a margem de lucro líquido, “significa quantos centavos de cada real de venda restaram após a dedução de todas as despesas (inclusive o imposto de renda).” Assim, apresenta-se na sequência a fórmula da margem de lucro igual ao lucro líquido dividido pelas vendas.

$$\text{Margem de Lucro} = \frac{\text{Lucro Líquido}}{\text{Vendas}} \quad (5)$$

Após o desenvolvimento do referencial teórico, elaborado através de pesquisas em livros, normas, leis e artigos, o que compreende a pesquisa bibliográfica deste trabalho, apresenta-se a seguir, o desenvolvimento do trabalho, sendo a descrição e análise dos resultados.

3. DESCRIÇÃO DOS DADOS E ANÁLISE DOS RESULTADOS

Para ser identificado o retorno médio da atividade de transporte de carga rodoviária desenvolvida por um profissional autônomo, em primeiro momento foi descrito a caracterização da atividade e como era realizada até a efetivação deste trabalho de curso. Na sequência foram desenvolvidos os objetivos específicos, sendo os seguintes: levantamento de dados legais e valores para abertura de uma transportadora, a identificação do investimento inicial, custos, despesas e receitas, além disso, a projeção da DRE e fluxo de caixa para 3 anos, seguido da apuração do ponto de equilíbrio, margem de contribuição e payback, e para finalizar verificou-se a lucratividade e análise da viabilidade financeira e econômica do empreendimento.

Ao ser concluído o estudo deste artigo, obteve-se resultados positivos, onde a empresa atingiu seus objetivos, verificou a viabilidade econômica e financeira da empresa, e avaliou a viabilidade do empreendimento autônomo se tornar uma firma registrada, e com opção de tributação pelo simples nacional.

3.1 Caracterização das atividades de transporte rodoviário desenvolvida pelo profissional autônomo

O proprietário autônomo, desde criança tinha o desejo de atuar como caminhoneiro, foi quando obteve a oportunidade de comprar um caminhão de seu ex-patrão que possuía transportadora, assim, adquiriu seu primeiro veículo em 2007.

Para a descrição da realização da atividade de transporte desenvolvida, foi essencial a organização de documentos e anotações em uma agenda pessoal do proprietário, a qual buscou auxiliar na realização do artigo. Nesta agenda, constava seus gastos, despesas, receitas e custos, valores fundamentais para o acompanhamento da situação real da atividade autônoma, assim possibilitando a projeção para os anos futuros.

Em relação a execução do transporte de cargas, relata-se que a partida é nas terças-feiras pelo período da tarde e há um retorno em sábados ou segundas-feiras pela manhã da semana seguinte, porém, existem alguns fatores que influenciam na atividade. Destacam-se como fatores a política do retorno para a sua cidade somente com o veículo carregado, o meteorologia do clima, as rodovias em manutenção, a manutenção do veículo durante as rotas, acidentes ou congestionamento na estrada, e o destino da carga, que há uma média durante o mês duas viagens para São Paulo e uma ao Rio de Janeiro.

A atividade de transporte, ocorre durante todo o ano, entretanto, é dependente das indústrias ou empresas comerciais que realizam a produção ou venda dos produtos. Assim, ao final de cada ano, há uma estagnação no mercado, as indústrias fornecem férias coletivas aos seus colaboradores, impactando a não produção e consecutivamente o não despacho de produtos, proporcionando ao transportador um período de 20 dias a 30 dias de recesso.

Após conhecer a história e a atividade autônoma desenvolvida pelo proprietário autônomo, o trabalho de curso desenvolvido, logo em seguida, possui seu início de desenvolvimento, com o enfoque no levantamento de dados com bases legais para abertura de uma transportadora.

3.2 Levantamento de dados e valores para abertura de uma transportadora

Para a transformação de uma empresa autônoma para simples nacional, em primeira estância foi necessário o estudo da viabilidade econômica e financeira da atividade desenvolvida, no qual observou-se os dados referente ao ano de 2018, meses de janeiro até agosto, e projetou-se o período de setembro de 2018 até dezembro de 2019, com finalidade de analisar se a empresa obteve o retorno do seu investimento até o fim deste período.

Assim, apresenta-se as informações sobre a identificação do investimento inicial, o levantamento de custos, despesas e receitas, seguido do fluxo de caixa e a demonstração de resultados, importantes para o desenvolvimento, à análise financeira e econômica da atividade.

3.2.1 Identificação do investimento inicial

Os investimentos necessários para a abertura do negócio do proprietário foi no montante de R\$ 110.200,00, constituído da aquisição do veículo e sua carroceria, adicionado do rastreador veicular, e considera-se a mão de obra única, por ser o proprietário e motorista do veículo.

Quadro 1 – Investimento Inicial da empresa

Investimentos	Valor
Caminhão	R\$ 85.000,00
Carroceria	R\$ 20.000,00
Rastreador	R\$ 5.200,00
Total	R\$ 110.200,00

Fonte: Autor

Pelo fato de o profissional já possuir o veículo completo, o valor total dos investimentos é considerado o valor de capital social da empresa integralizado. Assim,

apresenta-se em seguida, os custos e despesas da atividade de transporte desenvolvida.

3.2.2 Levantamento de custos e despesas

Os custos e despesas são de suma importância para o desenvolvimento de qualquer empreendimento, então na atividade de transporte foram alavancados, onde até o mês de agosto de 2018, a atividade autônoma apresentou seus custos, após este período até dezembro de 2020 foram projetados, constam na sequência da análise.

O combustível diesel, foi o primeiro componente a passar por verificação e projeção, é o custo primordial para a realização do transporte, projetando-se 1 litro de combustível diesel para a cada 3,5 km rodados, considerado os quilômetros da prestação do serviço e deslocamento até o local de carregamento, quando as cidades forem diferentes do qual o veículo esteja.

Por exemplo, o deslocamento de Venâncio Aires/RS até o município de Cachoeirinha/RS para retirar a mercadoria, ou do Rio de Janeiro/RJ até São Paulo/SP para carregar de volta ao local de instalação da empresa, pois no Rio não há clientes fixos e há dificuldade para a localização de cargas em relação ao veículo caminhão truck baú, e o retorno de Porto Alegre/RS até Venâncio Aires.

Os pedágios até agosto de 2018, eram descontados do valor da receita, não era recebido vale pedágio separado, e após setembro, as projeções seguem conforme prevê a legislação da ANTT, que é obrigatório o pagamento do vale pedágio, se houver nas rotas.

Em relação a projeção dos demais custos e despesas, se utiliza a cada dois meses a troca do óleo lubrificante e disco do tacógrafo de três em três meses. Já os pneus do veículo, para os anos de 2019 e 2020 se estipulou que a cada três meses será adquirido um pneu novo, para reposição ou troca de algum que esteja em estado de fim de vida útil.

Para a manutenção de veículos, considerou-se um valor de R\$ 400,00 mensais como reserva para esta despesa, caso ocorra alguma avaria no veículo. E o seguro, realizou-se a contratação no mês de Julho de 2018, sendo apropriado a sua despesa pelo período de 12 meses conforme prevê a legislação.

O serviço de agenciamento de cargas, ocorre somente quando o transportador não tem seus clientes fixos para realizar o transporte de cargas na volta ao Rio Grande do Sul, então é procurado uma agencia de cargas que cobra uma comissão, e nestes eventos, ocorre a despesa com serviço de descarregamento de terceiros. Na projeção não consta valores, pois não há como prever com qual frequência isto pode ocorrer, por haver clientes fixos da empresa.

As despesas com alimentação, variam conforme os dias que há no roteiro de viagem, para o cálculo, considerou-se o valor da diária com alimentação em R\$37,00 pelo período de 6 dias viagens a São Paulo, e nos meses que há viagens ao Rio de Janeiro, há adicional de 1 dia. Por exemplo, no mês de setembro de 2018, ocorreu duas viagens para São Paulo e uma para o Rio de Janeiro, sendo então 19 dias multiplicados por 37,00 reais totalizando no mês 703,00 reais com alimentação.

O INSS era pago sobre o valor de 1 salário mínimo, a partir do momento que a empresa autônoma se torna do simples nacional, definiu-se um pró-labore de 2.500,00 mensais, aplicando a alíquota de 11% de INSS. Antes, o valor destinado como renda ao proprietário, por seu trabalho realizado de autônomo, era de 15% sobre a receita do mês.

A partir de setembro de 2018, realizou-se o cálculo da provisão do simples nacional, entretanto, para a atividade de transporte calcula-se o faturamento descontando o valor do vale pedágio, conforme prevê a legislação, assim chegando a base de cálculo para o simples nacional. O faturamento dos últimos 12 meses, se observa na tabela do simples III, reduzindo o valor do ISS e adicionando o valor do ICMS da tabela do simples I, quando o faturamento dos últimos 12 meses ultrapassar R\$ 360.000,00, caso que não ocorreu nesta empresa.

Já o ICMS antecipado, deve ser pago pela empresa ao sair do estado de São Paulo, pois este empreendimento não tem inscrição naquele estado, aplicando-se a alíquota do estado de São

Paulo de 12% sobre o valor líquido do frete, e se houver no cálculo do simples nacional a adição do ICMS, este antecipado pode ser descontado, mas caso contrário, é considerado um custo sobre o serviço prestado.

Entre todos os custos apresentados, há ainda o valor da conta de telefone, serviços de escritório contábil e serviço de rastreamento.

O valor dos custos e despesas foram classificados em fixos e variáveis, e apresentou-se de forma separada os impostos sobre o serviço prestado, também considerado um custo do produto ou serviço, nos períodos analisado. Assim, no ano de 2018 resultou um montante de R\$ 158.584,14 de custos e despesas, e em 2019 e 2020, projetou-se um valor de R\$ 217.253,81 e R\$ 217.261,15.

Após conhecidos todos os custos e despesas da atividade de transporte, segue a apresentação das receitas.

3.2.3 Receitas

Com relação a atividade de transporte, o valor do frete e das receitas variam muito do período, porém neste ano, foi marcado pela greve dos caminhoneiros, a qual habilitou uma tabela de frete de valor mínimo.

O faturamento de 2018 resultou em R\$ 206.954,61, sendo que neste período até agosto a empresa era autônoma, passando a ser do simples nacional através de projeções realizadas a partir de setembro, e utilizou-se o cálculo com base na tabela de frete. Já para o ano de 2019 e 2020, a projeção de receitas foram nos dois anos de R\$ 239.153,04.

Assim, apurada as receitas, apresenta-se a projeção da demonstração de resultados e os fluxos de caixa dos períodos analisados.

3.3 Projeção da DRE e fluxo de caixa para 3 anos

Após realizado a conclusão dos levantamentos de dados e as projeções de custos, despesas e receitas, foi possível a empresa realizar a projeção da Demonstração de Resultado (DRE) anual e os fluxos de caixa mensal e anual, para o período do ano de 2018, 2019 e 2020.

O fluxo de caixa anual apresentado a seguir, consta todas as entradas e saídas ocorridas no empreendimento, sendo que o valor da receita dos serviços prestados considerou-se 70% de recebimento ao carregar o veículo e o saldo de 30% no ato da entrega do produto, e estipulou-se o reembolso do saldo dentro do mês projetado.

Para os desembolsos, o combustível é pago à vista, o seguro do veículo foi parcelado em oito vezes, o simples nacional provisionado no mês é pago no seguinte mês, assim como o pró-labore, já os outros custos e despesas foram pagos à vista.

Quadro 2 – Fluxo de caixa

	FLUXO DE CAIXA	2018	2019	2020
1.	Entradas de caixa	R\$ 206.954,61	R\$ 239.153,04	R\$ 239.153,04
	Recebimento de serviços a vista	R\$ 144.868,23	R\$ 167.407,13	R\$ 167.407,13
	Recebimento de serviço a prazo	R\$ 62.086,38	R\$ 71.745,91	R\$ 71.745,91
2.	Saídas de caixa	R\$ 146.538,06	R\$ 183.643,65	R\$ 186.195,82
	Fornecedores	R\$ 112.467,28	R\$ 145.250,69	R\$ 147.814,59
	Folha de pagamento	R\$ 28.397,33	R\$ 23.950,00	R\$ 23.950,00
	Encargos sociais	R\$ 2.600,80	R\$ 3.300,00	R\$ 3.300,00
	Impostos	R\$ 3.072,65	R\$ 11.142,96	R\$ 11.131,24
3.	Saldo de caixa (1 - 2)	R\$ 60.416,55	R\$ 55.509,39	R\$ 52.957,22
4.	Saldo inicial de caixa	R\$ -	R\$ 60.416,55	R\$ 115.925,95
5.	Saldo inicial de aplicação financeira	R\$ -	R\$ -	R\$ -
6.	Aplicação ou resgate	R\$ -	R\$ -	R\$ -
7.	Saldo inicial de bancos	R\$ -	R\$ -	R\$ -
8.	Variação em bancos	R\$ -	R\$ -	R\$ -
9.	Saldo final de aplicações financeira (5+6)	R\$ -	R\$ -	R\$ -
10.	Saldo final em bancos (7+8)	R\$ -	R\$ -	R\$ -
11.	Saldo final de caixa (3+4+9+10)	R\$ 60.416,55	R\$ 115.925,95	R\$ 168.883,16

Fonte: Autor

Analisado o fluxo de caixa, pode ser concluído que a empresa integralizou seu capital somente com o valor relacionado a avaliação do veículo, sendo assim, o seu fluxo de caixa iniciou-se zerado, e em 2018 finalizou com resultado de R\$ 60.416,55 positivo, passando a ter um aumento para 2019 e 2020. Um dos resultados deste aumento, pode ser observado no Quadro 3, a seguir, pelo motivo de a empresa ter obtido lucro nos períodos.

Quadro 3 – Demonstração de resultado – DRE

DEMONSTRAÇÃO DE RESULTADO	2018	2019	2020
RECEITA OPERACIONAL BRUTA	R\$ 206.954,61	R\$ 239.153,04	R\$ 239.153,04
Vendas de Produtos	R\$ -	R\$ -	R\$ -
Vendas de Mercadorias	R\$ -	R\$ -	R\$ -
Prestação de Serviços	R\$ 206.954,61	R\$ 239.153,04	R\$ 239.153,04
(-) DEDUÇÕES DA RECEITA BRUTA	R\$ 8.089,28	R\$ 24.599,53	R\$ 24.606,87
Devoluções de Vendas	R\$ -	R\$ -	R\$ -
Abatimentos	R\$ -	R\$ -	R\$ -
Impostos e Contribuições Incidentes sobre Vendas	R\$ 8.089,28	R\$ 24.599,53	R\$ 24.606,87
= RECEITA OPERACIONAL LIQUIDA	R\$ 198.865,33	R\$ 214.553,51	R\$ 214.546,17
(-) CUSTOS DAS VENDAS	R\$ 80.066,62	R\$ 95.462,93	R\$ 95.462,93
Custo dos Produtos Vendidos	R\$ -	R\$ -	R\$ -
Custo das Mercadorias	R\$ -	R\$ -	R\$ -
Custo dos Serviços Prestados	R\$ 80.066,62	R\$ 95.462,93	R\$ 95.462,93
= RESULTADO OPERACIONAL BRUTO	R\$ 118.798,71	R\$ 119.090,59	R\$ 119.083,25
(-) DESPESAS OPERACIONAIS	R\$ 70.428,24	R\$ 97.191,36	R\$ 97.191,36
Despesas Com Vendas	R\$ 860,00	R\$ -	R\$ -
Despesas Administrativas	R\$ 69.568,24	R\$ 97.191,36	R\$ 97.191,36
(-) DESPESAS FINANCEIRAS LÍQUIDAS	R\$ -	R\$ -	R\$ -
Despesas Financeiras	R\$ -	R\$ -	R\$ -
(-) Receitas Financeiras	R\$ -	R\$ -	R\$ -
Variações Monetárias e Cambiais Passivas	R\$ -	R\$ -	R\$ -
(-) Variações Monetárias e Cambiais Ativas	R\$ -	R\$ -	R\$ -
OUTRAS RECEITAS E DESPESAS	R\$ -	R\$ -	R\$ -
Resultado da Equivalência Patrimonial	R\$ -	R\$ -	R\$ -
Venda de Bens e Direitos do Ativo Não Circulante	R\$ -	R\$ -	R\$ -
(-) Custo da Venda de Bens e Direitos do Ativo Não Circulante	R\$ -	R\$ -	R\$ -
= RESULTADO OPERACIONAL ANTES DO IMPOSTO DE RENDA E DA CONTRIBUIÇÃO SOCIAL E SOBRE O LUCRO	R\$ 48.370,47	R\$ 21.899,23	R\$ 21.891,89
(-) Provisão para Imposto de Renda e Contribuição Social Sobre o Lucro	R\$ -	R\$ -	R\$ -
= LUCRO LÍQUIDO ANTES DAS PARTICIPAÇÕES	R\$ 48.370,47	R\$ 21.899,23	R\$ 21.891,89
(-) Debêntures, Empregados, Participações de Administradores, Partes Beneficiárias, Fundos de Assistência e Previdência para Empregados	R\$ -	R\$ -	R\$ -
(=) RESULTADO LÍQUIDO DO EXERCÍCIO	R\$ 48.370,47	R\$ 21.899,23	R\$ 21.891,89

Fonte: Autor

A empresa no ano de 2018 obteve um lucro de R\$ 48.370,47, considerado elevado em relação aos períodos analisados, porém, até agosto a empresa era autônoma, assim não havia o pagamento de impostos sobre o faturamento, e o valor do combustível, custo principal da

atividade, não era calculado com base nos KM rodados, e no mês de maio de 2018 uma queda na prestação de serviço pelo motivo da greve dos caminhoneiros.

Para 2019 o lucro estimado foi de R\$ 21.899,23 e em 2020 de R\$ 21.891,89, menos de 50% do lucro de 2018, entretanto, a partir de setembro de 2018 ocorreu a mensuração de todos os custos, despesas e receitas previstos conforme a legislação das empresas do simples nacional.

Assim, já projetados o fluxo de caixa e a DRE, com base nestes, apresenta-se em sequência a análise da viabilidade do empreendimento

3.4 Análise da viabilidade financeira e econômica do empreendimento

Este estudo de viabilidade financeira e econômica do empreendimento, tem como objetivo verificar qual o retorno médio da atividade de transporte e em qual período seria possível a recuperação do investimento inicial, sendo assim, para obter as respostas, foi necessário o auxílio de indicadores gerenciais, conforme apresentados em seguida.

3.4.1 Apuração do ponto de equilíbrio

O ponto de equilíbrio é calculado em três tipos, sendo contábil, financeiro e econômico, conforme segue no Quadro 4.

Quadro 4 – Ponto de equilíbrio contábil, financeiro e econômico.

Ano	PEC		PEE		PEF	
	KM	R\$	KM	R\$	KM	R\$
2018	43.602	R\$ 122.075,84	74.940	R\$ 209.814,05	38.998	R\$ 109.184,18
2019	64.267	R\$ 195.175,87	97.329	R\$ 295.583,90	49.693	R\$ 150.916,01
2020	64.271	R\$ 195.187,90	97.335	R\$ 295.602,12	49.696	R\$ 150.925,31

Fonte: Autor

O ponto de equilíbrio contábil tem a função de demonstrar quanto em reais ou quantos km rodados são necessários para somente cobrir os custos e despesas fixas, sendo que em 2018, 2019 e 2020 conseguiu obter-se resultados positivos.

Já o ponto de equilíbrio econômico em todos os períodos analisados estimou-se um lucro de R\$ 50.000,00 anual, assim o valor das receitas nos três períodos não conseguiram cobrir o lucro desejado adicionado de todos os custos e despesas fixos. Em 2018 o faturamento foi de R\$ 206.954,61 e o ponto de equilíbrio econômico de R\$ 209.814,05, já em 2019 e 2020 o faturamento foi igual para os respectivos anos em R\$ 239.153,04 e o ponto de equilíbrio econômico calculado R\$ 295.583,90 e R\$ 295.602,12.

O ponto de equilíbrio financeiro tem a finalidade de indicar qual o faturamento necessário para recuperar os custos fixos menos a depreciação, sendo em 2018 R\$ 109.184,18, 2019 R\$ 150.916,01 e em 2020 R\$ 150.925,31. E em seguida, para a continuidade, apresenta-se a margem de contribuição apurada.

3.4.2 Cálculo da margem de contribuição

A margem de contribuição demonstra o valor unitário que o serviço de transporte prestado contribui, para ser alcançado as receitas projetadas ao final do período apurado.

Quadro 5 – Margem de contribuição.

Ano	Magem de Contribuição Total	Total de KM rodados no ano	Magem de contribuição unitária por KM rodado- R\$
2018	117.938,71	73919	R\$ 1,60
2019	119.090,59	78748	R\$ 1,51
2020	119.083,25	78748	R\$ 1,51

Fonte: Autor

Assim, a margem de contribuição é calculado através do valor da receita excluindo todas as despesas e custos variáveis, resultando na margem de contribuição total, dividida pelos km rodados no período em exercício, apresentando a margem unitária.

Para o ano de 2018, a cada km rodado, recupera-se o valor de R\$ 1,60 em relação as despesas e custos variáveis, já para o ano de 2019 e 2020, respectivamente, a projeção recupera R\$ 1,51.

Logo em seguida, a apuração do payback, que indica em quanto tempo é possível realizar a recuperação do investimento.

3.4.3 Apuração do payback

Para a apuração do payback, utilizou-se a base no fluxo de caixa dos períodos em ênfase, começando o cálculo pelo investimento inicial do empreendimento, após descontando os resultados obtidos nos três anos, conforme apresentado no Quadro 6.

Quadro 6 – Payback

Ano	Entradas	Saídas	Fluxo de Caixa	TMA		
Investimento Inicial	R\$ -	R\$ 110.200,00	-R\$ 110.200,00		-R\$ 110.200,00	-R\$ 110.200,00
2018	R\$ 206.954,61	R\$ 146.538,06	R\$ 60.416,55	1,15	R\$ 52.536,13	-R\$ 57.663,87
2019	R\$ 239.153,04	R\$ 183.643,65	R\$ 55.509,39	1,32	R\$ 41.973,08	-R\$ 15.690,79
2020	R\$ 239.153,04	R\$ 186.195,82	R\$ 52.957,22	1,52	R\$ 34.820,23	R\$ 19.129,44

Fonte: Autor

Através da análise do payback, o proprietário pode observar que é possível recuperar o investimento dentro de três anos, no qual ocorreu a recuperação em aproximadamente 2 anos e 5 meses, não sendo necessário neste período a solicitação de empréstimos e financiamentos. E para verificar a lucratividade da empresa foi necessário realizar o seu cálculo, conforme segue.

3.4.4 Cálculo da lucratividade

A margem de lucratividade demonstra o quantos centavos a cada real do serviço prestado sobram após a exclusão de todas as despesas, como por exemplo em 2018 sobrou R\$ 0,23 centavos a cada real da atividade de transporte realizada, sendo que em 2018 e 2019 diminuiu o valor para R\$ 0,09 centavos, conforme está no Quadro 7.

Quadro 7 – Margem de lucro e operacional.

	2018	2019	2020
Margem de Lucro	R\$ 0,23	R\$ 0,09	R\$ 0,09
Margem Operacional	R\$ 0,41	R\$ 0,18	R\$ 0,18

Fonte: Autor

Apresentado no quadro anterior, a margem operacional tem a intenção de calcular qual o retorno sobre o investimento, sendo o lucro operacional líquido da empresa dividido pela receita operacional líquida, resultando em 2018, 2019 e 2020 os respectivos resultados, R\$ 0,41, R\$ 0,18 e R\$ 0,18.

Após apresentados todos os resultados, considerou-se os objetivos atingidos e é viável a transformação da atividade autônoma para uma empresa do simples nacional, conforme apresenta-se na sequência a conclusão.

4. CONCLUSÃO

Com a finalidade de analisar a viabilidade econômica e financeira do retorno médio da atividade de transporte de carga rodoviária, desenvolvido por um autônomo num período de três anos, realizou-se uma pesquisa seguida de levantamento de dados para a realização dos cálculos para a possível análise e desenvolvimento do trabalho.

Já a pesquisa e levantamento de dados, foi possível realizar a busca de dados e informações de valores para a abertura legal da transportadora, verificando-se os processos necessários para o início do empreendimento e seu enquadramento na atividade do simples nacional.

Na sequência, foi levantado o investimento inicial, os custos e despesas fixos e variáveis, calculado e projetado partir do principal custo da atividade, para o período de três anos, resultando um montante em 2018 de R\$158.584,14, e projetou-se para 2019 e 2020, respectivamente, R\$217.253,81 e R\$217.261,15. Já as receitas até o mês de agosto de 2018, foram extraídas de uma agenda pessoal de anotações do proprietário autônomo, e a partir de setembro de 2018 até dezembro de 2020, utilizou-se a projeção com base na tabela de frete, resultando em 2018 a receita de R\$ 206.954,61 e projeção de faturamento de 2019 R\$ 239.153,04 e 2020 R\$ 239.153,04.

Após o levantamento de dados, tornou-se possível a projeção do fluxo de caixa e a demonstração de resultado do exercício (DRE) pelo período de 3 anos, sendo visto a identificação de resultado líquido positivo nos anos analisados, observando-se que em 2018 o lucro foi maior que nos demais anos projetados, pelo fato de até o 3º trimestre de 2018 a empresa ser autônoma, não pagando impostos sobre faturamento, não havendo depreciação do imobilizado e houve um período de greve dos caminhoneiros no mês de maio que resultou a implantação da tabela de frete mínima.

Com lucro em todos os períodos analisados, e destacando que a empresa necessitou somente de investimento de capital próprio, o retorno médio da atividade de transporte através do cálculo do payback foi possível a recuperação do investimento dentro de três anos, no qual ocorreu em aproximadamente 2 anos e 5 meses. E sendo viável a legalização do transporte autônomo para um empresa optante pelo simples nacional, com obtenção de lucros nos anos de 2018, 2019 e 2020.

REFERÊNCIAS

- ASSAF NETO, Alexandre. *Estrutura e análise de balanços* 11. ed. São Paulo: Atlas, 2015.
- ATKINSON, Anthony A. et al. *A Contabilidade gerencial*. 3. ed. São Paulo: Atlas, 2011.
- ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres. Disponível em: <<http://www.antt.gov.br/>>. Acesso em: 24 jun. 2018.
- BORNIA, Antonio Cezar. *Análise gerencial de custos: aplicação em empresas modernas*. 3. ed. São Paulo: Editora Atlas, 2010.
- DIEHL, Astor Antônio. *Pesquisa em ciências sociais aplicadas: métodos e técnicas*. São Paulo: Prentice Hall, 2004
- FONTOURA, Fernando Batista Band. *Gestão de custos: uma visão integradora e prática dos métodos de custeio*. São Paulo: Atlas, 2013.
- GIL, Antonio Carlos. *Como elaborar projetos de pesquisa*. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2002.
- LEONE, George Sebastião Guerra. *Custos: planejamento, implantação e controle*. 3 ed. São Paulo: Atlas, 2000.
- MARION, Jose Carlos. *Análise das demonstrações contábeis*. 7. ed. São Paulo: Atlas, 2012
- MARTINS, Eliseu et al. *Análise avançada das demonstrações contábeis: uma abordagem crítica*. 1 ed. São Paulo: Atlas, 2012.
- NORMAS BRASILEIRAS DE CONTABILIDADE. NBC T 1 – estrutura conceitual para a elaboração e apresentação das demonstrações contábeis. Brasília, 2011.
- PAULO, Luana dos Santos. *Gestão de custos como fator gerador do diferencial competitivo na micro e pequena empresa*. Pindamonhangaba, São Paulo, 2017. 15 f. Trabalho de graduação - Artigo (Curso de Administração de Empresas da Fundação Universitária Vida Cristã.) Disponível em: <<http://www.bibliotecadigital.funvicpinda.org.br:8080/jspui/bitstream/123456789/550/1/LuanaPAULO.pdf>>. Acesso em: 23 jun. 2018.
- RAUPP, Fabiano Maury; BEUREN, Ilse Maria. *Metodologia da pesquisa aplicável às ciências sociais*. In: BEUREN, Ilse Maria (Org.). *Como elaborar trabalhos monográficos em contabilidade*. 2. ed. São Paulo: Atlas, 2004.
- SANTOS, Joel José dos. *Contabilidade e análise de custos*. 6 ed. São Paulo: Atlas, 2011.
- SOUSA, Roberta Lime de. *Uma contribuição ao estudo de orçamento de capital realizado com PME*. Distrito Federal, Brasília, 2015. 18 f. Trabalho de graduação - Artigo (MBA em Administração Financeira da Universidade Católica de Brasília.) Disponível em: <<https://repositorio.ucb.br/jspui/bitstream/10869/5916/5/Roberta%20Lima%20de%20Sousa.pdf>>. Acesso em: 23 jun. 2018.
- WERNKE, Rodney. *Análise de custos e preços de venda: (ênfase em aplicações e casos nacionais)*. 1 ed. São Paulo: Saraiva, 2005.

ZDANOWICZ, José Eduardo. *Fluxo de caixa: uma decisão de planejamento e controle financeiros*. 7 ed. Porto Alegre: Sagra Luzzatto, 1998.