

CENTRO UNIVERSITÁRIO UNIFACVEST
CURSO DE CIÊNCIAS CONTÁBEIS
JONATHAN WESLEY DA LUZ OLIVEIRA

**TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO – TCC
CUSTOS E FORMAÇÃO DE PREÇO EM UMA EMPRESA DE
TRANSPORTE RODOVIÁRIOS DE CARGAS**

LAGES
2019

JONATHAN WESLEY DA LUZ OLIVEIRA

**TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO – TCC
CUSTOS E FORMAÇÃO DE PREÇO EM UMA EMPRESA DE
TRANSPORTE RODOVIÁRIOS DE CARGAS**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Centro Universitário UNIFACVEST, como parte dos requisitos para obtenção do título de Bacharel em Contabilidade.

Prof. ME. Ceniro Ferreira Sousa

Orientador: Ceniro Ferreira Sousa

JONATHAN WESLEY DA LUZ OLIVEIRA

**TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO – TCC
CUSTOS E FORMAÇÃO DE PREÇO EM UMA EMPRESA DE
TRANSPORTE RODOVIÁRIOS DE CARGAS**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado
ao Centro Universitário UNIFACVEST, como
parte dos requisitos para obtenção do título de
Bacharel em Ciências Contábeis.

Prof. ME. Ceniro Ferreira Sousa

Orientador: Ceniro Ferreira Sousa

Lages, SC ____/____/2019. Nota _____

Ceniro Ferreira de Sousa

LAGES
2019

CUSTOS E FORMAÇÃO DE PREÇO EM UMA EMPRESA DE TRANSPORTE RODOVIÁRIOS DE CARGAS

Jonathan Wesley da Luz Oliveira¹

Ceniro Ferreira Sousa²

RESUMO

Este trabalho de conclusão de curso tem como foco a importância e os benefícios de entender, como funciona de forma geral a logística no Brasil, os modais de transportes utilizados e, estudar e analisar os custos envolvidos em uma empresa prestadora de serviços de transportes rodoviário em estudo de caso, levantando todos os custos fixos e variáveis que fazem parte da operação, e após levantamento destes dados, utilizado o método de mark-up para agregar os impostos, margem de contribuição desejada e demais despesas para chegar no preço final a ser cobrado pelas atividades exercidas. A pesquisa decorreu estudando uma pequena transportadora, que tem como principal atividade comercial o transporte de madeira de pinus e eucalipto. Notou-se o quão importante é a verificação de controles dos custos para a empresa, pois apurando os custos pode-se ter uma interpretação mais profunda e analítica da situação empresarial, entendendo quais custos podem ser diminuídos e assim consequentemente ganhar mais competitividade no mercado.

Palavras-chaves: Valores. Custeio. Fretes.

¹ Acadêmico do Curso de Ciências Contábeis, 8ª fase, Disciplina de Trabalho de Conclusão de Curso II, do Centro Universitário UNIFACVEST.

² Graduado em Ciências Contábeis – Professor de Graduação do Centro Universitário UNIFACVEST.

COSTS AND PRICE FORMATION OF CARGO ROAD TRANSPORT

Jonathan Wesley da Luz Oliveira³

Ceniro Ferreira Sousa⁴

ABSTRACT

This course completion paper focuses on the importance and benefits of understanding how logistics in Brazil generally works, the modes of transport used, and the study and analysis of the costs involved in a company providing road transport services in Brazil. Case study, lifting all fixed and variable costs that are part of the operation, and after collecting these data, used the mark-up method to aggregate taxes, desired contribution margin and other expenses to arrive at the final price to be charged. for the activities performed. The research was conducted by studying a small carrier, whose main commercial activity is the transport of pine and eucalyptus wood. It was noted how important is the verification of cost controls for the company, because by determining costs can have a deeper and analytical interpretation of the business situation, understanding which costs can be reduced and thus gain more competitiveness in the market.

Keywords: Values. Costing. Freight.

³ Acadêmico do Curso de Ciências Contábeis, 8ª fase, Disciplina de Trabalho de Conclusão de Curso II, do Centro Universitário UNIFACVEST.

⁴ Graduado em Ciências Contábeis – Professor de Graduação do Centro Universitário UNIFACVEST.

SUMÁRIO

| | |
|---|-----------|
| 1 INTRODUÇÃO | 7 |
| 1.2 Objetivos..... | 8 |
| 1.2.1 Objetivo Geral..... | 8 |
| 1.2.2 Objetivo Específico | 8 |
| 1.3 Metodologia..... | 8 |
| 2 LOGÍSTICA EMPRESARIAL | 9 |
| 2.1 O que é Logística Empresarial? | 9 |
| 2.2 A importância dos transportes nas empresas..... | 9 |
| 2.3 Principais modais de transporte | 10 |
| 3 CUSTOS E DESPESAS | 11 |
| 3.1 Diferença entre custos e despesas | 11 |
| 3.2 Custos fixos..... | 11 |
| 3.3 Custos variáveis | 11 |
| 4 ESTUDO DE CASO | 12 |
| 4.1 Informações da empresa | 12 |
| 4.2 Dados para apuração do custo do veículo | 13 |
| 4.3 Apuração e análise das rotas disponíveis..... | 14 |
| 4.4 Formação do preço do frete | 15 |
| 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS | 16 |
| 6 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS | 17 |

1 INTRODUÇÃO

Atualmente no Brasil, muitas empresas do ramo de transporte acabam fechando por não conseguirem lidar muito bem com seu espaço no mercado, ou formar preços razoáveis que sejam suficientes para serem competitivos. Alinhado a isso, existe a gritante preocupação com os custos a serem arcados pelas empresas para manterem suas atividades em funcionamento.

O presente trabalho tem como ideia geral trazer um entendimento geral do que é a logística e como ela se comporta no cenário brasileiro, e, dentro da logística empresarial, focar os estudos no âmbito de transportes, que é a principal função desse cenário.

O transporte rodoviário de cargas, no Brasil, é o modal que mais se utiliza devido a falta de infraestrutura e investimento em transportes ferroviários e aquaviários, além de ser o transporte com maior mobilidade dentre todos os modais existentes. Em estudo de caso foi analisado uma empresa prestadora de serviço de transportes rodoviários de cargas, levantando fatos para que se possa ter uma análise precisa dos custos e formação de preço desta organização.

É muito importante entender como interpretar seus custos fixos e variáveis, para então identificar melhorias, nas questões de redução de custos fixos, negociar valores suficientes para dar continuidade as atividades da empresa e formar um preço que possa ser altamente competitivo no mercado, atraindo novos clientes e fidelizando os clientes que já contratam os serviços.

1.1 Justificativa

O estudo situa a importância de um estudo referente aos custos de uma empresa prestadora de serviços de transportes, o qual irá fundamentar-se em autores das áreas de custos e logística, para que se entendam os fatores relevantes no momento da formação de preços dos serviços prestados.

1.2 Objetivos

1.2.1 Objetivo Geral

Demonstrar a importância dentro da organização de um estudo dos custos fixos e variáveis envolvidos nas atividades empresariais

1.2.2 Objetivo Específico

Apresentar os benefícios do estudo de custos da empresa, entendendo a relevância dos valores negociados nas prestações dos serviços de transporte.

1.3 Metodologia

Com pesquisas bibliográficas em sites e livros, o trabalho foi desenvolvido também com auxílio de profissionais da área de logística. O estudo de caso foi efetuado durante o quarto trimestre de 2019.

- a) Entender de forma geral a importância da logística empresarial, quais modais de transporte existem e qual predomina no Brasil;
- b) Definir um modal a ser aprofundado e estudado;
- c) Buscar definições de despesas, custos fixos e variáveis;
- d) Fazer um paralelo entre o tipo de serviço prestado e as teorias dos custos e despesas;
- e) Levantar dados da empresa a ser estudada;
- f) Realizar o estudo de caso.

2 LOGÍSTICA EMPRESARIAL

2.1 O que é Logística Empresarial?

Nos dias de hoje, o mercado está altamente competitivo. Por este motivo, um dos principais elementos dentro de uma empresa é a logística empresarial. Segundo o Instituto Federal do Paraná – IFPR (2012, p. 25), “a logística empresarial é responsável por planejar desde a compra da matéria-prima, o armazenamento, a escolha das embalagens e a forma como o produto chegará até o cliente”. A logística empresarial é um ramo relativamente novo dentro do estudo de gestão integrada, das áreas de produção, marketing e finanças (BALLOU, 2006). A logística acaba adicionando valor para produtos e para serviços que satisfazem o usuário final, e conseqüentemente aumentam as vendas (BALLOU, 2006). De acordo com Mira (2005, p. 8), a logística empresarial tomou vida própria e agora tem grande aplicação no mercado. Nos tempos mais antigos, a logística era utilizada e reconhecida como ferramenta militar. Transporte, controle de estoque e armazenagem para abastecer a tripulação e os colonos eram uma grande preocupação, por exemplo, para os colonizadores portugueses no ano de 1500, ao descobrir o Brasil (MIRA, 2005)

2.2 A importância dos transportes nas empresas

Dentro do âmbito da logística, o transporte é o principal item que surge. Segundo Ballou (2006, p. 149), “o transporte normalmente representa o elemento mais importante em termos de custos logísticos para inúmeras empresas”. Por este motivo, ele salienta que “o operador logístico precisa ser um grande conhecedor da questão dos transportes” (BALLOU, 2006, p. 149). Para Mira

Operadores logísticos são aqueles que prestam serviços de armazenagem, gerenciamento de transporte e controle de estoques; aqueles que têm agilidade para efetuar o processamento de pedidos; e possuem recursos humanos e materiais para investir e operar tecnologia de informação sofisticada e infraestruturas complexas”. (MIRA, 2005,p. 22)

As vantagens de ter um transporte eficaz e barato, segundo Ballou (2006, p. 150) “contribui para intensificar a competitividade no mercado, aumentar as economias de escala na produção e reduzir os preços dos produtos em geral”.

2.3 Principais modais de transporte

No Brasil, se trabalha atualmente, com 5 modais de transporte de cargas. Estes modais são:

- **Ferrovário:** Este tipo de transporte, em países desenvolvidos, é muito mais utilizado do que em países subdesenvolvidos (BALLOU, 2006).

As ferrovias oferecem uma diversidade de serviços especiais aos embarcadores, desde o transporte de granéis como carvão e cereais até vagões especiais para produtos refrigerados e automóveis novos, que exigem cuidados e equipamentos diferenciados.

(BALLOU, 2006, p. 155)

- **Rodoviário:** É o modal de transporte mais utilizado no Brasil. O transporte rodoviário movimentava muitos produtos similares ao ferroviário, e por este motivo estão em permanente concorrência (Ballou, 2006). Uma grande vantagem em relação ao ferroviário é que, este, não precisa carregar totalmente o caminhão para seguir viagem, e o ferroviário precisa completar todos, ou a maioria dos vagões do trem (BALLOU, 2006)

- **Aéreo:** Para BALLOU (2006, p. 155), “o grande atrativo do transporte aéreo é a sua inigualável rapidez origem-destino, principalmente em grandes distâncias”. Este tipo de transporte, porém, tem o custo muito mais alto que os demais.

- **Aquaviário:** Segundo a Confederação Nacional do Transporte – CNT (2018), este é o transporte mais sustentável se tratando do meio ambiente. Segundo Ballou (2006), as principais vantagens e atribuições deste transporte são:

Os custos em perdas e danos resultantes do transporte hidroviário são considerados baixos em relação aos de outros modais. Reclamações envolvendo transporte de bens de alto valor, como no transporte marítimo, são bem maiores (cerca de 4% da receita do transporte por mar). (BALLOU, 2006 p. 156)

Ainda segundo Ballou (2006, p. 156), existe a necessidade de muito cuidado no manuseio dos produtos, e estes precisam estar mais bem embalado neste modal de transporte para evitar avarias.

- **Dutoviário:** A grande vantagem deste modal, apesar das limitações dos tipos de produtos que podem ser transportados, é que ele pode trabalhar 24 horas por dia, todos os dias da semana (BALLOU, 2006). Também não há interrupções externas que possam afetar o desempenho deste modal.

3 CUSTOS E DESPESAS

3.1 Diferença entre custos e despesas

Tende-se muito a confundir custos com despesas, mas podemos facilmente distinguir os dois casos. Segundo MEGLIORINI (2001), os custos são gastos necessários para fabricar os produtos da empresa, enquanto as despesas são bens ou serviços consumidos direta ou indiretamente, para obter receitas.

3.2 Custos fixos

Custos fixos, para MEGLIORINI (2001, p. 12) “são aqueles decorrentes da estrutura produtiva instalada da empresa, que independem da quantidade que venha a ser produzida dentro do limite da capacidade instalada”. Alguns exemplos que Tófoli (2008, p. 121) são os alugueis, honorários de administradores e do contador, pró-labore, seguros, salários e encargos fixos. Sendo assim, em uma empresa prestadora de serviços de transportes rodoviários, alguns exemplos de custos fixos são as depreciações dos veículos, os salários e encargos, seguros e licenciamentos.

3.3 Custos variáveis

Os custos variáveis, de acordo com Padoveze e Takakura Junior (2013), “são aqueles cujo valor varia proporcionalmente a cada unidade adicional de produto produzido ou vendido, e não existirão se não houver produção ou venda. O principal exemplo são os materiais diretos e despesas de comissão sobre vendas”. Alguns exemplos de custos variáveis em uma transportadora rodoviária são o diesel e os desgastes dos pneus dos veículos.

4 ESTUDO DE CASO

A empresa utilizada como ferramenta de estudo, é uma transportadora de transporte rodoviário de cargas que está situada no Estado do Paraná, na cidade de Telêmaco Borba, atuando a cerca de um ano, com apenas três caminhões carreteiros, e presta serviços exclusivamente para um único cliente, que é uma grande indústria papelreira. Para manter o sigilo das organizações, a transportadora foi denominada “Empresa A” e seu cliente “Empresa B”. A empresa nunca teve uma rota de transporte definida, orientando assim os motoristas a apenas levarem a carga pelo caminho que julgassem mais fácil e rápido. Devido as distâncias dos transportes, cada caminhão efetua apenas um frete, fazendo o carregamento da madeira na fazenda de colheita e então segue com seu destino até a Empresa B, descarregando e em seguida retorna ao domicílio da Empresa A.

Devido ao fato de nunca terem uma rota definida, os valores cobrados pela Empresa A nunca foram um valor fixo e começaram a mostrar-se em um valor alto em relação ao mercado de transportes da região. Sabendo disso, levantou-se as informações necessárias para calcular os custos fixos e variáveis da Empresa A. Em estudo paralelo, a empresa A constatou que em trajetos de estrada de terra, os pneus, óleo e diesel acabavam tendo um consumo maior em uma média de 12% em relação a mesma distância percorrida em asfalto. Todas as informações levantadas foram informadas pela empresa analisada neste estudo de caso, e estão demonstradas no subcapítulo abaixo:

4.1 Informações da empresa

Quadro 1 – Informações da Empresa A

| INFORMAÇÕES | U.M | VALOR |
|---|-----|-----------|
| Valor de cada caminhão | R\$ | 100000,00 |
| Quantidade de Caminhões | UN | 3,00 |
| Quilômetros percorridos por litro de diesel em asfalto | KM | 2,500 |
| Quilômetros percorridos por litro de diesel em estrada de terra | KM | 2,200 |
| Valor Por Litro de Diesel | R\$ | 3,100 |
| Óleo por quilômetros percorridos em asfalto | L | 0,050 |
| Óleo por quilômetros percorridos em estrada de terra | L | 0,056 |
| Valor do litro de óleo | R\$ | 20,00 |
| Valor de cada pneu | R\$ | 1200,00 |
| Quilômetros máximos percorridos por pneu em asfalto | KM | 60000,00 |
| Quilômetros máximos percorridos por pneu em estrada de terra | KM | 52800,00 |
| Peso máximo carregável | TO | 40,00 |
| Viagens de ida por mês por caminhão | UN | 22 |

| | | |
|--|-----|-------|
| Viagens de volta por mês por caminhão | UN | 22 |
| Toneladas transportadas por mês por caminhão | TO | 880 |
| Valor residual de cada caminhão | % | 10 |
| Motoristas | UN | 3 |
| Salário Motorista + Encargos | R\$ | 1800 |
| Ajudantes | UN | 3 |
| Salário Ajudantes + Encargos | R\$ | 1000 |
| Manutenção em estrada de chão | R\$ | 2500 |
| Quilômetros percorridos sem manutenção necessária em estrada de chão | KM | 65000 |
| Quilômetros percorridos sem manutenção necessária em asfalto | KM | 72800 |

Fonte: Autor

Foi informado que a depreciação dos caminhões era linear e que o seu valor residual era de 10% do valor total do bem. Sendo assim temos um valor de R\$ 90.000,00 a ser depreciado, de cada caminhão, num período total de 5 anos, além dos salários e encargos sociais, seguros e licenciamentos.

4.2 Dados para apuração do custo do veículo

Quadro 2 – Dados de custos fixos dos veículos da Empresa A

| CUSTOS FIXOS | U.M | VALOR |
|--|------------|--------------|
| Depreciação dos Veículos por mês | R\$ | 4500,00 |
| Salários/Enc. Sociais - Motoristas e ajudantes por mês | R\$ | 8400,00 |
| Seguros, licenciamento e impostos por mês | R\$ | 450,00 |
| TOTAL CUSTOS FIXOS (por mês) | R\$ | 13350 |

Fonte: Autor

Ainda com os dados do Quadro 1, foram extraídas as informações de custos variáveis, separando-os em “estrada de terra” e “asfalto” para ter mais precisão em nossa análise.

Quadro 3 – Custos variáveis dos veículos em asfalto da Empresa A

| CUSTOS VARIÁVEIS EM ASFALTO | U.M | VALOR |
|--|------------|--------------|
| Pneus - Custo por KM | R\$ | 0,02 |
| Combustível - Custo por KM | R\$ | 0,40 |
| Óleo - Custo por KM | R\$ | 0,25 |
| Manutenção - Custo por KM | R\$ | 0,03 |
| TOTAL CUSTOS VARIÁVEIS (por KM) | R\$ | 0,70 |

Fonte: Autor

Quadro 4 – Custos variáveis dos veículos em estrada de terra da Empresa A

| CUSTOS VARIÁVEIS EM ESTRADA DE TERRA | U.M | VALOR |
|---|------------|--------------|
| Pneus - Custo por KM | R\$ | 0,02 |
| Combustível - Custo por KM | R\$ | 0,45 |

| | | |
|--|------------|-------------|
| Óleo - Custo por KM | R\$ | 0,28 |
| Manutenção - Custo por KM | R\$ | 0,04 |
| TOTAL CUSTOS VARIÁVEIS (por KM) | R\$ | 0,79 |

Fonte: Autor

4.3 Apuração e análise das rotas disponíveis

Com o auxílio de aplicativo de satélite, Sistema de Posicionamento Global – GPS, identificou-se três rotas de transporte, calculados a distância em asfalto e em estrada de terra. O tempo de percurso demonstrou-se irrelevante.

Quadro 5 – Rotas

| ROTA X | | | Rota Y | | | Rota Z | | |
|------------------|-----|-------|------------------|-----|-------|------------------|-----|-------|
| | U.M | Valor | | U.M | Valor | | U.M | Valor |
| Distância total | KM | 165 | Distância total | KM | 150 | Distância total | KM | 170 |
| Asfalto | KM | 45 | Asfalto | KM | 100 | Asfalto | KM | 155 |
| Estrada de Terra | KM | 120 | Estrada de Terra | KM | 50 | Estrada de Terra | KM | 15 |

Fonte: Autor

Fazendo os cálculos, temos:

Quadro 6 – Rota X

| ROTA X - Mensal | U.M | Valor |
|--|------------|--------------|
| Asfalto | KM | 45 |
| Estrada de terra | KM | 120 |
| Total do Custo Fixo Mensal | R\$ | 4450,00 |
| Total Custo Variável em asfalto | R\$ | 697,30 |
| Total Custo Variável em estrada de terra | R\$ | 2085,60 |
| Total do Custo Operacional | R\$ | 7232,90 |
| Custo do veículo por tonelada | R\$ | 180,82 |

Fonte: Autor

Quadro 7 – Rota Y

| ROTA Y - Mensal | U.M | Valor |
|--|------------|--------------|
| Asfalto | KM | 100 |
| Estrada de terra | KM | 50 |
| Total do Custo Fixo Mensal | R\$ | 4450,00 |
| Total Custo Variável em asfalto | R\$ | 1549,55 |
| Total Custo Variável em estrada de terra | R\$ | 869,00 |
| Total do Custo Operacional | R\$ | 6868,55 |
| Custo do veículo por tonelada | R\$ | 171,71 |

Fonte: Autor

Quadro 8 – Rota Z

| ROTA C - Mensal | U.M | Valor |
|--|------------|--------------|
| Asfalto | KM | 155 |
| Estrada de terra | KM | 15 |
| Total do Custo Fixo Mensal | R\$ | 4450,00 |
| Total Custo Variável em asfalto | R\$ | 2401,80 |
| Total Custo Variável em estrada de terra | R\$ | 260,70 |
| Total do Custo Operacional | R\$ | 7112,50 |
| Custo do veículo por tonelada | R\$ | 177,81 |

Fonte: Autor

Desta maneira identificamos a rota com menor Custo Operacional e conseqüentemente menor custo do veículo por tonelada carregada (considerando um valor de 40 Toneladas).

4.4 Formação do preço do frete

Será aplicada a fórmula do Mark-up para saber qual valor justo do frete a ser cobrado da Empresa B. O Mark-up, para Padoveze e Takakura Junior (2013), “é uma metodologia para se calcular preços de venda de forma rápida a partir do custo por absorção de cada produto”.

Segundo o Regulamento do Estado do Paraná (RICMS), mais precisamente no decreto 7871 que foi publicado em 02.10.2017, no Anexo V, existe isenção do ICMS para transportes que ocorram dentro do estado. Nesse caso não há alíquota do ICMS para adicionar ao Mark-up, pois a transportadora não irá desembolsar este valor. Apenas adiciona-se os tributos federais PIS (0,65%) e a COFINS (3%), e também a margem de lucro esperada, que neste caso é de 12%.

Quadro – Markup Rota Y

| ROTA Y - Mensal | U.M | Valor |
|-----------------------------|------------|--------------|
| Valor por tonelada | R\$ | = 171,71 |
| Markup | | |
| PIS E COFINS | % | + 3,65 |
| Margem de Lucro | % | + 12 |
| Valor do frete por Tonelada | R\$ | = 198,58 |

Fonte: Autor

Sendo assim a Empresa A irá cobrar um valor de R\$ 198,58 por tonelada carregada para a Empresa B. Um caminhão em sua capacidade máxima de 40 toneladas irá faturar um frete no valor total bruto de R\$ 7943,20.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O objetivo deste trabalho foi ter uma ideia geral do que é a logística e identificar a importância dos transportes para as organizações. Deste ponto, tínhamos como problema uma empresa prestadora de serviços de transportes rodoviários de cargas que não havia rotas definidas e não havia identificado maneiras de melhorar seu valor de prestação de serviço.

Houve muito estudo nos autores citados durante a elaboração do trabalho e muitas conversas informais com pessoas da área, assim várias discussões acerca de tudo o que envolva logística e transportes puderam ser debatidas para melhor compreensão do que estava sendo analisado.

Pôde-se identificar pontos de melhorias, definindo uma rota que traga menor custo e assim utilizando o método do mark-up gerar um preço fixo por tonelada carregada e dentro da realidade da organização, se mostrando um método simples de executar uma vez que todos os custos (fixos e variáveis) são levantados. Além disso, pode-se variar a margem de lucro para que o preço total do frete fique mais competitivo perante as demais transportadoras que possam prestar serviços para a Empresa B.

6 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BALLOU, Ronald H. **Gerenciamento da Cadeia de Suprimentos/Logística Empresarial**. Porto Alegre – RS. Editora: Bookman, 2006.

BRITO, Gisele Ferreira ; CHOI, Vania Picanço; ALMEIDA, Andreia. **Manual ABNT: regras gerais de estilo e formatação de trabalhos acadêmicos**. São Paulo - SP: FECAP, 2014. Disponível em: <http://biblioteca.fecap.br/wp-content/uploads/2012/08/Manual-ABNT-regras-gerais-de-estilo-e-formata%C3%A7%C3%A3o-de-trabalhos-acad%C3%AAmicos.pdf>. Acesso em: 15 mai. 2019.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE - CNT. **Transporte aquaviário promove sustentabilidade ambiental**. 2018. Disponível em: <https://www.cnt.org.br/agencia-cnt/transporte-aquaviario-busca-mais-sustentabilidade-ambiental>. Acesso em: 10 jun. 2019.

IFPR - INSTITUTO FEDERAL DO PARANÁ. **Fundamentos da Logística**. Curitiba - PR, 2012. Disponível em: http://redeetec.mec.gov.br/images/stories/pdf/proeja/fundamentos_logistica.pdf. Acesso em: 7 jun. 2019.

MEGLIORINI, Evandir. **Custos**. [S. l.]: Makron Books Ltda, 2001. ISBN 85.346.1269-2.

PADOVEZE, Clóvis Luís; JUNIOR, Franco Kaolu Takakura. **Custos e Preços de Serviços**. [S. l.]: Atlas S.A, 2013. ISBN 9788522477753.

PRESTEX LOGÍSTICA. **Modais de transporte de carga no Brasil – Conheça os 5 principais**. Caxias do Sul - RS, 30 mai. 2018. Disponível em: <https://www.prestex.com.br/blog/modais-de-transporte-de-carga-no-brasil-conheca-os-5-principais/>. Acesso em: 11 jun. 2019.

TÓFOLI, I. **Administração Financeira Empresarial: Uma tratativa prática**. Campinas: Arte Brasil editora/ Unisalesiano – Centro Universitário Católico Salesiano Auxilium, 2008.