

PROJECTO DE PESQUISA

CUSTO UNITARIO DE TRANSPORTE COLECTIVO RODOVIARIO URBANO

Ivânio Pereira Rodrigues

Licenciatura em Ciências Empresariais e Organizacionais

Percurso: Contabilidade

Disciplina: Metodologia de Investigação Científica

Docente: Carla Carvalho

Data: 15 de Junho de 2012

Local: Praia



IVÂNIO PEREIRA RODRIGUES

PROJECTO DE PESQUISA

CUSTO UNITÁRIO DE TRANSPORTE COLECTIVO RODOVIÁRIO URBANO

Ivânio Pereira Rodrigues

Projecto de pesquisa apresentado ao curso de Ciências Empresariais e Organizacionais como requisito parcial para conclusão da disciplina de Metodologia de investigação científica sob a orientação da docente Carla Carvalho.

PRAIA

JUNHO/2012

Índice de ilustrações

Tabela 1: Quadro de repartição de custos	8
Tabela 2: Resumo dos Procedimentos Metodológicos	13
Tabela 3: Cronograma do projecto	13
Tabela 4: Orçamento	14
Gráfico 1: Comportamento dos Custos Fixos.....	7
Gráfico 2: Comportamento dos custos variáveis.....	7

Lista de siglas

ARE – Agência de Regulação Económica, criada pelo Decreto-Lei n.º 26/03 de 25 Agosto de 2003.

IPKE – Índice de passageiros por quilómetro equivalente

TCUP – Transporte Colectivo Urbano de Passageiros

Índice

Índice de ilustrações	ii
Lista de siglas	ii
1. Introdução.....	1
Capítulo I – Definição da Problemática	2
1.1 Delimitação do tema.....	2
1.2 Objectivos do projecto.....	3
1.2.1 Objectivo geral.....	3
1.2.2 Objectivos específicos.....	3
1.5 Variáveis	3
1.6 Hipótese	4
1.6 Justificativa	5
Capítulo II Fundamentação Teórica	6
2. Enquadramento do assunto	6
2.1 Objectivos da contabilidade analítica	6
2.2 Custos Fixos e custos Variáveis.....	7
2.3 Método das secções homogéneas.....	7
2.4 Conceitos básicos de Custos	9
2.5 Custos controláveis e não controláveis	10
2.6 Enquadramento da empresa em estudo (Solatlântico)	10
Capítulo III Metodologia de Investigação	11
Cronograma do Trabalho	13
Glossários	15
Referências Bibliográficas	17

1. Introdução

O presente projecto de pesquisa representa uma proposta de investigação, do custo unitário dos transportes colectivo rodoviário urbano, na capital de Cabo Verde. O estudo incidirá sobre a linha Palmarejo-Calabaceira, e a base para a explicação desse estudo será a contabilidade de gestão, com o subtema Secções Homogéneas.

A contabilidade de gestão é o ramo da contabilidade que proporciona um adequado domínio dos custos, proveitos e resultados, onde o objectivo principal é o apuramento e análise dos custos.

Para a realização deste trabalho de pesquisa, onde o objectivo é identificar o custo unitário dos TCUP, pegando na empresa SOL ATLANTICO para a realização do estudo de caso, utiliza-se os seguintes procedimentos metodológicos: como a revisão bibliográfica, pesquisas quantitativa e qualitativa. O projecto esta estruturado em três capitulos, onde no capitulo I depara-se com a definição da Problemática, no capitulo II o Referencial Teórico, e no capitulo III o Referencial Metodológico.

Capítulo I – Definição da Problemática

1.1 Delimitação do tema

O trabalho direcciona-se à uma das empresas de transporte público colectivo da ilha de Santiago, a SOL ATLANTICO, onde serão utilizados ferramenta de contabilidade gestão (método das secções homogenias) para calcular o custo unitário da sua actividade operacional.

Em Cabo Verde, os TCUP é um serviço público essencial da competência do Estado, explorado por iniciativa privada, através de contractos de concessão. Esta transferência para o sector privado, realizada em 1979, obriga o Estado a redefinir o seu papel, passando de executor a regulador e fiscalizador, aumentando assim a sua responsabilidade sobre a qualidade dos serviços prestados aos utentes.

A relativa carência de estudos do custo unitário dos TCUP e a ausência de literatura descrevendo a sua implementação, são argumentos que aliados à actualidade do tema, reforçam a sua relevância. Este estudo pretenderá contribuir para abrir novas questões para académicos e profissionais da área, e para os gestores que buscam metodologias que os auxiliem nas suas decisões.

O interesse pelo estudo surgiu como forma de compreender a alteração sistemática dos preços dos bilhetes dos TCUP, que segundo a da ARE¹ deve-se aos custos variáveis e custos fixo, quilometragem percorrida, e o índice de passageiros por quilómetro.

O custo de transporte é a soma de duas parcelas, os custo variáveis, como combustível, óleos e lubrificantes, e rodagem (pneus, câmaras, etc.), esses gastos variam de acordo com a quilometragem percorrida e o custo fixo como a depreciação, salário do motorista, despesas administrativas, e seguros de veículos etc. que não variam muito com a quilometragem. Definindo a seguinte fórmula: custo total = custos variáveis*quilometragem percorrida + custos fixos. (BORGES, 2012, p 6)

De acordo com Martins (2003), uma das finalidades da Contabilidade de custos é fornecer o preço de venda. Contudo para fornecer o preço antes tem-se que apurar o custo. Nesta óptica a pesquisa do custo unitário é enquadrada dentro de problemáticas da contabilidade de gestão, no tema específico sobre as secções homogenias.

¹ Nota explicativo nº 1/TCUP/2012 – Revisão Tarifaria

Nesta perspectiva surgiu a seguinte questão: Qual é o custo unitário de transporte Palmarejo – Calabaceira para uma empresa de transporte rodoviário colectivo?

1.2 Objectivos do projecto

Nesta seção serão apresentados os objectivos, geral e específicos do projecto da pesquisa, onde de uma forma resumida, apresenta-se o que se pretende desenvolver neste trabalho de investigação, considerando a delimitação do tema.

1.2.1 Objectivo geral

O objectivo geral desse projecto consiste em estudar uma linha de transporte colectivo urbano na cidade da praia.

1.2.2 Objectivos específicos

Os objectivos específicos da investigação sinalizam, principalmente, em:

1. Identificar o custo unitário dos TCUP Palmarejo – Calabaceira;
2. Identificar a correlação existente entre a variação dos preços de combustível e o custo unitário;
3. Identificar a correlação existente entre a demanda dos passageiros e a variação do preço dos bilhetes avulsos.

1.5 Variáveis

Este item se refere à identificação e classificação das variáveis, que venham evidenciar os objectivos específicos de pesquisa. Em termos conceituais, a estrutura do problema a pesquisar passa pela definição da variável dependente e variável independente.

“Relativamente às variáveis independentes, é frequente proceder-se à sua divisão entre variáveis controladas ou variáveis endógenas, e as variáveis não controladas ou variáveis exógenas, estabelecendo a seguinte expressão: $z = f(x, y)$ ”. (OLIVEIRA et al.; 2009, p. 66).

A variável z representa a variável dependente, x representa as variáveis independentes controláveis, e y representa as variáveis independentes não controláveis e f representa a relação

funcional. Contudo para a realização do primeiro objectivo, z representa o custo da empresa, x representa os custos fixos e y os custos variáveis.

Para a realização do segundo objectivo referente a correlação existente entre a variação dos preços de combustível, z representa o custo unitário e y representa o preço de combustível. Obtendo a seguinte expressão: $z = f(y)$.

Para a realização do terceiro objectivo referente a correlação existente entre a demanda dos passageiros e a variação do preço dos bilhetes avulsos, z representa o a demanda dos passageiros e y o preço dos bilhetes avulsos. Obtendo a seguinte expressão: $z = f(y)$.

1.6 Hipótese

Demski (2007), citado por Oliveira et al.; (2009, p.69) sustenta que uma boa questão de investigação é aquela que é potencialmente interessante e importante, que pode ser explorada em profundidade e cuja resposta é algo que o investigador procura incessantemente alcançar.

Contudo o custo unitário de transporte colectivo urbano rodoviário urbano para uma empresa de transporte é variável, o que depende de variáveis interno que pode ser controladas pela empresa e variáveis externo, que a empresa não pode controlar.

Referente ao segundo objectivo, quando aumenta o preço dos combustíveis aumenta o custo unitário dos TCUP.

Quanto ao terceiro objectivo, com a variação do preço dos bilhetes avulsos diminui a demanda dos passageiros.

1.6 Justificativa

O sector dos TCUP na cidade da Praia sofre dos efeitos da informalidade dos serviços de *táxis* e de *hiaces*, da ineficiência dos serviços dos autocarros, também sofre de problemas relacionados com a regulação, a política tarifária. Existe reduzida exigência e falta de rigor no cumprimento das leis e regulamentos e também com a deficiente fiscalização.

O preço dos bilhetes dos TCUP tem vindo a aumentar como consequência da subida dos custos operacionais das empresas do sector, o que faz com que muitas pessoas vêm procurando alternativas como *hiaces* e repartição dos custos entre os utentes através do uso dos táxis. Na cidade da praia é comum a repartição dos custos entre os utentes no uso das alternativas a TCUP, o que faz aumentar a clandestinidade dos *hiaces* e *táxis* no Serviço regular urbano.

ARE define serviço regular urbano como sendo “ o serviço de transporte colectivo público que assegura o transporte de passageiros nos centros urbanos segundo itinerário, frequência, horário e tarifas predeterminados e em que podem ser tomados e largados passageiros em paragens previamente estabelecidas. (O Decreto-Lei nº 30/2004, de 26 de Julho).

Um ponto importante do trabalho é o cálculo do custo unitário dos TCUP na Cidade da Praia, que é um dos serviços com grande potencial de crescimento nas próximas décadas, considerando o vasto número de deslocações diárias da população nesta cidade, através desse serviço. Na cidade da Praia esta concentra a maioria dos serviços administrativos a nível nacional, existe um mercado potencial considerável com uma tendência crescente, na ordem de 15-20%, em consequência do aumento do perímetro da zona urbana e da mobilidade da população na cidade. Para isso, há que definir adequadamente o preço deste serviço público, dando uma maior atenção às solicitações dos utentes deste serviço, de forma a serem alcançadas e satisfeitas as suas expectativas.

Capítulo II Fundamentação Teórica

2. Enquadramento do assunto

Nesta seção será apresentado o referencial teórico, base para o estudo, aplicação e desenvolvimento do projecto.

A partir da década de 70 tem sido crescente o interesse de diversos investigadores em contabilidade como alternativas a economia como forma de compreender a realidade das organizações e sociedade.

O **Plano de Contas Francês** (1957) define Contabilidade Analítica como uma forma de tratamento de dados que visa pôr em evidência elementos constituintes dos custos e dos proveitos que apresentam maior interesse para a gestão da empresa.

A Contabilidade de Custos é uma parte da contabilidade que tem por objectivo a captação, medição, registo, avaliação e controlo da circulação interna dos valores da empresa, visando a transmissão de informação sobre a produção, formação interna de preços de custo e sobre a política de preços e vendas, análise dos resultados através do confronto com a informação transmitida pelo mercado de factores e produtos. Assim, trata-se de um subsistema de informação que tem em vista a medida e análise de custos, proveitos e resultados relacionados com os diversos objectivos definidos pelas organizações. Salienta-se, pois, que o seu objecto são os custos, os proveitos e o resultado das organizações, que determina e analisa não de uma forma globalizante, como acontece na contabilidade geral, mas sim de forma analítica e de acordo com as necessidades da Gestão da organização em causa.

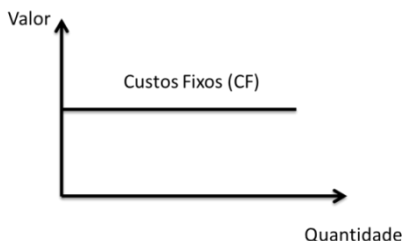
2.1 Objectivos da contabilidade analítica

Fornecer informações atempadas e oportunas para facilitar a tomada de decisões aos gestores, com base em critérios de racionalidade económica, nomeadamente a informação necessária para a planificação e controlo, informação complementar à contabilidade financeira, informação para a avaliação das existências finais (no caso de empresas industriais), reclassificação dos custos por funções, medida e análise de custos e proveitos, apoio a outros instrumentos técnicos e de gestão e avaliar a performance económico-financeira

2.2 Custos Fixos e custos Variáveis

Os **custos fixos** (também designados por custos de estrutura) são aqueles que a empresa suporta quando opta por uma determinada capacidade de produção, não variando quando se altera o volume de produção (até um determinado volume de produção, por exemplo capacidade instalada, e dentro de um determinado período de tempo, por exemplo um ano).

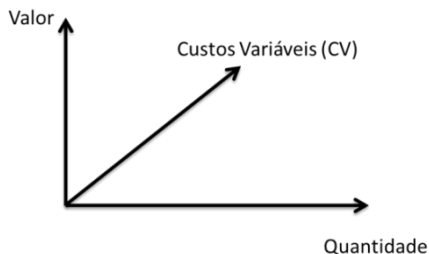
Gráfico 1: Comportamento dos Custos Fixos



Fonte: Martins (2003)

Por sua vez, os custos variáveis são custos que variam necessariamente com o volume de produção ou serviços.

Gráfico 2: Comportamento dos custos variáveis



Fonte: Martins (2003)

2.3 Método das secções homogéneas

Os centros de custos constituem uma área fundamental da contabilidade analítica, são necessários para obter informações mais rigorosas sobre os gastos dos diversos segmentos da empresa e também para uma imputação mais racional dos gastos.

Para definir (criar) secções homogéneas é necessário ter em atenção a estrutura organizacional da empresa. Deve-se definir as secções principais (aquelas que contribuem

directamente para a prestação de serviço, e a secções auxiliares (não contribuem directamente para a prestação de serviço, onde o seu custo vai ser repartido pelas secções principais.

O estudo se concentra na aplicação do método dos centros de custos, que de acordo com Bornia (2002), pode ser chamado de Método dos Centros de Custos, Método das Seções Homogéneas, Mapa de Localização de Custos ou RKW. O método RKW teve sua origem na Alemanha, no início do século XX, e representa as iniciais de um antigo conselho governamental alemão para assuntos económicos (*Reichskuratorium für Wirtschaftlichkeit*).

De acordo com Martins (2003), o modelo original do RKW considera o custo de oportunidade, referindo-se à remuneração do capital próprio. O mesmo autor destaca o rateio dos custos e despesas totais, expressando que dessa forma que é possível chegar ao valor de preço de venda final, bastando apenas acrescentar o lucro desejado.

A secção homogénea caracteriza-se por agrupamento de meios que concorrem para um fim comum (homogeneidade), ter um responsável por cada centro e as actividades das secções principais são medidas em unidades de obra. Os gastos gerais são repartidos segundo bases de repartição, sendo as mais usadas área dos locais, *kilowátios/ hora*, horas-Homens, cavalos-horas, número de máquinas e número de operários.

Natureza dos custos	Unidade Física	Custo unitário	Secções Principais		Secções Auxiliares	
			Q	Valor	Q	Valor
1 - Custos Directos						
Custos fixos						
Custos Variáveis						
2 - Reembolso						
Secções Auxiliares						
3 - Total (1+ 2)						
Unidade de Obra						
N.º de Unidades de Obra						
Custo da Unidade de Obra						

Fonte: elaboração própria.

Tabela 1: Quadro de repartição de custos

1. Determinação dos Custos Directos e Comuns aos Centros ou Repartição Primária: Distribuição dos gastos directos e comuns pelos respectivos centros/secções (principais e auxiliares);
2. Determinação do Valor dos Reembolsos ou Repartição Secundária: Repartição dos custos dos centros/secções auxiliares pelos centros/secções receptoras do serviço prestado por cada um dos centros/secções auxiliares;

3. Determinação do Custo Global dos Produtos / Serviços ou Repartição Terciária: Imputação dos custos totais das secções principais aos produtos/serviços através das Unidades de Obra.

2.4 Conceitos básicos de Custos

Nesse tópico abordaremos os principais conceitos de custos que estão ligados directamente ao estudo proposto.

Centro de Custos pode ser definido segundo Martins (2003), como um departamento de uma empresa, devido à existência de pelo menos um responsável por cada departamento, mais existe situações que um mesmo departamento pode ter vários centros de custo.

“É a menor fracção de actividade ou área de responsabilidade para a qual é feita a acumulação de custos.” (HORNGREN, 1972, p.691 APUD LUDÍCIBUS, 1998, p.267).

Os centros de custos são determinados considerando-se o organograma (cada sector da empresa pode ser um centro de custos), a localização (quando partes da empresa se encontram em localidades diferentes, cada local pode ser um centro), as responsabilidades (cada gerente pode ter sob sua responsabilidade um centro de custos) e a homogeneidade. (BORNIA, 2002, p. 101).

Critérios de rateio ou de alocação “É uma divisão proporcional pelos valores de uma base conhecida.” (DUTRA, 1995, p. 105). A melhor base do rateio é aquela que se supõe que o custo ocorra na mesma proporção dela, ou seja, o custo indirecto deve guardar estreita correlação com os dados escolhidos como base do rateio. O mesmo autor dá como dica que para levantar a melhor base de rateio deve ser levados em conta a experiência e o conhecimento do processo.

Para Bornia (2002) os critérios de rateio devem estar sujeitos à análise de custo versus benefícios. O mesmo autor define critérios de rateio como bases de distribuição, explanando que quanto mais subjectivos forem os critérios, pior é a alocação dos custos resultantes.

Despesa pode ser classificada como: “Bem ou serviço consumido directo ou indirectamente para a obtenção de receitas”. (MARTINS, 2003, p. 25). O mesmo autor representa despesa como sacrifícios que tem como objectivo a obtenção de receitas e que esses sacrifícios influenciam na redução do Património Líquido da empresa.

Para Bornia (2002), despesa pode ser considerado como valor dos insumos consumidos não identificados na fabricação que fizeram parte do funcionamento da empresa, que se relaciona a administração geral da empresa.

2.5 Custos controláveis e não controláveis

Nem sempre todos os custos agrupados em determinado centro são controláveis pelo responsável respectivo. A Contabilidade de Custos deverá fazer esta distinção. Os custos de funcionamento da empresa devem ser determinados por centros de responsabilidade devendo, pois, haver sempre um e um só responsável pelo seu controlo. É necessário que este conheça os custos que deve controlar. Torna-se importante distinguir, nos centros de custos, os custos controláveis pelo seu responsável directo, daqueles não controláveis por ele, mas sim por um órgão superior.

2.6 Enquadramento da empresa em estudo (Solatlântico)

A Solatlântico foi a primeira empresa cabo-verdiana de transportes públicos, surge em 1974, apenas com um autocarro médio, ligando os dois bairros mais importantes da cidade na altura, ou seja Achada de Stº António e o centro administrativo e histórico do Plateau, por iniciativa de um empresário português, e operou, em regime de exclusividade, na Cidade da Praia, até o ano de 1979.

Segundo Gaumart e Cortassa (1995), o Governo, com o objectivo de garantir a oferta do serviço de transporte público em todos os Municípios do país e de responder às necessidades de transporte urbano da população em boas condições de segurança e conforto, cria, em 1979, a empresa pública de transporte terrestre, *Transcor*, através do Decreto-Lei nº 156/79. É atribuído a esta empresa o regime de exclusividade dos serviços de transportes urbanos, nos dois maiores centros urbanos do país, Cidades da Praia (em Santiago) e do Mindelo (em S. Vicente). Continua-se, contudo, a verificar o funcionamento da empresa Solatlântico na Praia, que claramente não conseguiu competir com a nova empresa. Entre os anos de 1979 e 1986, as actividades da *Transcor* se concentram essencialmente nas ilhas de Santiago, S. Vicente e Santo Antão. A

situação económica da empresa deteriora-se a partir de 1989. Perante tal situação, o Governo opta por liberalizar o mercado, através do Decreto Legislativo nº 93/89, permitindo a entrada de novos operadores neste sector.

Ao longo de muitos anos, a empresa manteve a mesma viatura, sem expandir e melhorar os seus serviços. Actualmente conta com um total de 23 viaturas, das quais 18 se encontram operacionais, onde concorre com a empresa Moura Company (MC), e um total de 34 colaboradores, dos quais 23 são condutores e 1 revisor. O volume actual de negócios ascende os 40 milhões de escudos, anualmente. Os autocarros movimentam, em média, cerca de 340 mil passageiros, anualmente.

Capítulo III Metodologia de Investigação

O objectivo deste capítulo é apresentar os caminhos que serão utilizados para a realização do presente estudo de caso. A população ou universo é um conjunto de indivíduos ou objectos que apresentam uma ou mais características em comum, e amostra é um subconjunto dessa população, para a qual são estudadas as suas características (Reis, 2008).

Sendo assim, o universo para calcular as correlações, representa os dados reais da Solatlântico de 1974 a 2012, representando os 38 anos a empresa, obtendo uma amostra representativa de 12 anos, admitindo um erro amostral de 10 % e um nível de confiança de 90%.

Serão feitas pesquisa qualitativa e quantitativa, relativamente aos métodos utilizados, a pesquisa caracteriza-se como *pesquisa exploratória* porque, este trabalho tem como principal finalidade desenvolver, esclarecer ideias relacionadas a contabilidade de custo, tendo em vista a formulação de problemas mais precisos ou hipóteses pesquisadas para estudos e proporcionar maior familiaridade com o problema, com vista a torná-lo mais explícito.

Conforme definido por Mattar (1997, p. 80)

A pesquisa exploratória visa prover o pesquisador de um maior conhecimento sobre o tema ou problema de pesquisa em perspectiva. Por isso, é apropriada para os primeiros estágios da investigação quando a familiaridade, o conhecimento e a compreensão do

fenómeno por parte do pesquisador são, geralmente, insuficientes ou inexistentes. Mesmo quando já existam conhecimentos do pesquisador sobre o assunto, a pesquisa exploratória também se faz útil, pois normalmente para um mesmo facto poderá haver inúmeras explicações alternativas, e a sua utilização permitirá ao pesquisador tomar conhecimento, senão de todas, da maioria delas. Sob a denominação de pesquisa descritiva é agrupada uma série de pesquisas cujos processos apresentam importantes características em comum. São caracterizadas por possuírem objectivos bem definidos, procedimentos formais, serem bem estruturadas e dirimidas para a solução de problemas ou avaliação de alternativas de cursos de acção.

A *pesquisa descritiva*, pois pretende expor as características, vantagens e desvantagens do método da secção homogenia

A *pesquisa explicativa* (pretende-se determinar o custo unitário dos TCUP).

Yin (2005) sugere o estudo de caso como estratégia ideal quando o problema de pesquisa apresenta questões do tipo “como” e “por que”, e cujo poder diferenciador sobre as demais metodologias está na sua capacidade de lidar com uma ampla variedade de evidências.

Trata-se de um *estudo de caso* na empresa Solatlântico, porque envolve uma análise aprofundado e exaustivo da questão. Embora será adoptado o rigor científico necessário em pesquisa dessa natureza, ressalta-se o facto do estudo se circunscrever a um único objecto ou fenómeno. Esta estratégia de pesquisa se constitui em uma limitação, uma vez que seus resultados não podem ser generalizáveis a outros objectos ou fenómenos, dadas as particularidades do sujeito da pesquisa.

Quanto aos meios, a pesquisa será bibliográfica, documental e de campo. Classifica-se como bibliográfica, pois recorreu ao uso de material acessível ao público em geral, como livros e artigos já publicados. Documental, uma vez que, serão feitas o uso de documentos de trabalho e relatórios da empresa pesquisada, não disponíveis para consulta pública. Finalmente, a pesquisa de campo, pois será colectados dados da empresa por meio de entrevista estruturada e aplicação um inquérito com questionário aberto.

Objecto de estudo	➤ Sol Atlântico.
Sujeitos da pesquisa	➤ Gestor da Sol Atlântico; ➤ ARE; ➤ DGT.
Métodos de Abordagem	➤ Quantitativo; ➤ Qualitativa.
Métodos de Pesquisa	➤ Descritiva; ➤ Explicativa; ➤ Exploratória.
Método de Procedimento	➤ Estudo de caso.
Instrumentos de Recolha	➤ Entrevista; ➤ Inquérito;

Tabela 2: Resumo dos Procedimentos Metodológicos

Cronograma do Trabalho

Tarefa	Data de início	Duração (dias)	percentagem	Data de término	Ano - 2013			
					Mar-13	Abr-13	Mai-13	Jun-13
Revisar a bibliografia.	15-03-13	15	14%	30-03-2013	////////			
Elaboração da versão definitiva do projecto de pesquisa.	31-03-2013	7	7%	07-04-2013	////			
Levantamento de documentos, dados e estatísticas nas instituições ligadas ao transporte colectivo.	08-04-2013	30	29%	08-05-2013		////////////////////////////////////		
Trabalho de Campo	09-05-2013	5	5%	14-05-2013			///	
Classificação e Tratamento dos dados.	15-05-2013	12	11%	27-05-2013			////////	
Análise do Material colectado e confecção do relatório parcial.	28-05-2013	8	8%	05-06-2013			////	
Redacção do trabalho	06-06-2013	10	10%	16-06-2013				////////
Correcção do trabalho	17-06-2013	4	4%	21-06-2013				///
Entrega do trabalho	22-06-2013	14	13%	06-07-2013				//////////
TOTAL		105						

Tabela 3: Cronograma do projecto

Orçamento

Descrição	Unidade Física	Valor Unitário	Quantidade	Valor Total	Porcentagem
Resma de papel para impressão	unidade	500,00 ECV	2	1.000,00 ECV	8%
Transporte	-	-	-	5.000,00 ECV	42%
Tinta de Impressora -	unidade	1.500,00 ECV	1	1.500,00 ECV	13%
Tinta de Impressora - colorido	unidade	2.000,00 ECV	1	2.000,00 ECV	17%
Outros custo variáveis	-	-		2.500,00 ECV	21%
			TOTAL	12.000,00 ECV	100%

Tabela 4: Orçamento

Glossários

Bilhete avulso: Bilhete que titula o contrato de transporte, vendido a bordo dos autocarros, de tarifa única para todas as linhas de um mesmo operador e que, sendo, em princípio, integral, poderá entretanto faccionar-se em bilhetes de meia linha.

Custo - Utilização, consumo dos bens ou serviços na expectativa de virmos a ter um proveito. Há que distinguir entre custos do período, custos de períodos passados e de períodos futuros.

Custo directos - São aqueles que se identificam exclusiva e especificamente com o objecto de custo/custeio.

Custo indirectos - São aqueles que respeitam a diferentes objectos de custo/custeio. A sua repartição pelos vários objectos de custo/custeio assenta em critérios de imputação por vezes subjectivos e questionáveis.

Custos - Valor monetário associado à utilização ou consumo de um recurso, seja um bem ou um serviço;

Despesa: Aquisição de bens e serviços (facturação, aceitação de uma obrigação).

Disponibilidades: Recebimentos – Pagamentos

Frota de linha - Número de autocarros programados suficiente para satisfazer a demanda em certa linha ou carreira, de acordo com a respectiva frequência.

Ganho: Acréscimo extraordinário do património da empresa, não proveniente da actividade normal (subsídio extraordinário, diferenças cambiais extraordinárias, etc.).

Linha ou carreira - Ligação regular entre duas localidades que são pontos terminais, por itinerário, horários, paragens e tarifas pré-definidos.

Pagamento: Pagamento da despesa, da aquisição do bem ou serviço (recibo, cumprimento da obrigação).

Paragens - Ponto da linha ou carreira, entre o início e o término desta, devidamente sinalizados, onde os autocarros param, param a tomada e largada de passageiros.

Perda: Consumo ou desaparecimento de valor sem a equivalente compensação (sem expectativa de proveito). Por exemplo, incêndio, roubo, etc.

Proveito: Acréscimo no património proveniente da actividade normal, por exemplo, valor da produção acabada, trabalhos para a própria empresa, etc.

Recebimento: Recebimento da venda ou da prestação de serviços (nosso recibo, concretização do direito).

Receita: Venda ou prestação de serviços (nossa facturação, aceitação de um direito).

Resultado: Proveitos e Ganhos – Custos e Perdas. Se Proveitos > Custos => Lucro. Se Proveitos < Custos => Prejuízo

Transporte colectivo - O transporte de passageiros efectuados por meio de veículos automóveis construídos ou adaptados para mais de nove lugares sentados, incluindo o do condutor.

Referências Bibliográficas

- BORNIA, António Cezar. **Análise Gerencial de Custos**: aplicação em empresas modernas. Porto Alegre: Bookman, 2002. pg 40, 52-60.
- BRUNET, Charles. **Técnica de Contabilidade Analítica de Exploração**. 3º ed. São Paulo, Editora Atlas, 2005.
- Demski, J.S. (2007) Analytic modeling in management accounting research, em: C. Chapman, A. Hopwood e M. Shields (Eds) Handbook of Management Accounting Research (Volume 1), pp. 365-372.
- DUTRA, René Gomes. **Custos: uma abordagem prática**. 4º ed. São Paulo, editora Atlas, 1995. p. 105.
- LUDÍCIBUS, Sérgio de. **Contabilidade Gerencial**, 6º ed. São Paulo, Editora Atlas, 1998. p. 21;267;
- MARTINS, Eliseu. **Contabilidade de Custos**, 9º. Ed. São Paulo. Editora Atlas, 2003. p. 25, 66.
- MARTINS, H.H.T.S. 2004. Metodologia qualitativa de pesquisa. Educação e Pesquisa, 30(2): 289-300, maio/ago
- MATTAR, F. N. **Pesquisa marketing**: metodologia,planejamento. São Paulo, Atlas, 1997.
- Nota explicativo nº 1/TCUP/2012 – Revisão Tarifaria.
- OLIVEIRA & et al, Contabilidade e Controlo de Gestao Teoria, Metodologia e Pratica, 2009
- YIN, R.K. 2005. Estudo de caso: planejamento e métodos. 3ª ed. Porto Alegre, Bookman, 254 p.