

CUSTO DO TRABALHADOR: Estudo de caso único sobre o trabalhador motorista de empresa de transporte de passageiros com atuação em Dianópolis – Tocantins

Bárbara Ádria O.F. Fernandes

José Luiz N. Fernandes

Murilo Oliveira Rodrigues

RESUMO

Existe entendimento de que a informação sobre custos não é restrita aos custos dos produtos, tem, portanto, outras utilidades como as voltadas a precificação de serviços prestados pelas empresas de transporte de passageiros. Nesse contexto, a pesquisa teve como objetivo mensurar o custo do trabalhador motorista de empresa de transporte de passageiros com atuação em Dianópolis – Tocantins. Por meio de pesquisa classificada como Aplicada com viés Exploratório essa foi realizada e os atores envolvidos observados e consultados. Como resultado chegou-se que o trabalhador motorista da empresa pesquisada, em relação ao seu salário, tem acréscimo mínimo de custos com o trabalho em torno de 65%, portanto, a empresa alvo quando realizar contrato de prestação de serviço de transporte de passageiro e ao considerar na composição dos custos o salário do motorista, deverá considerar o acréscimo mínimo de 65%.

Palavras chave: Custo do Trabalhador. Motorista. Transporte do Trabalhador Motorista.

1.INTRODUÇÃO

Os avanços e desafios da sociedade moderna trouxeram outras utilidades para à apuração dos custos que não aqueles voltados exclusivamente para medir os custos dos produtos e, nesse sentido Martins (2023) ensina que a informação dos custos pode contribuir quanto ao auxílio ao planejamento, ao controle e a ajuda às tomadas de decisões. No que diz respeito ao planejamento e controle, sua mais importante missão é fornecer dados para o estabelecimento de padrões, orçamentos, precificações e outras formas de previsão.

No cenário do parágrafo anterior e outras relevâncias para apurar custos, o custo de mão-de-obra ou do trabalhador é explanado por Rocha (1992) em trabalho seminal, em que o autor diz que esse custo do trabalhador é o custo de manter um empregado no trabalho por uma hora ou dia. Esse autor amplia ainda mais os elementos do custo da mão-de-obra, acrescentando: (i) Bônus por não acidente; (ii) Férias; (iii) gastos com treinamento; (iv) seguro de vida e etc..

Por outro lado, o transporte rodoviário de passageiros no Brasil é um serviço delegado pelo poder público a empresas privadas que operam linhas autorizadas pelo Estado. A partir de 2017 novos agentes iniciaram suas atividades com estratégias que diferem das utilizadas pelas linhas regulares. São corporações que ofertam serviços de fretamento com base em grupos de passageiros que buscam um mesmo trajeto (Neto; Santos, 2021).

Nascimento, Gallon e Beuren (2009), ao pesquisarem a precificação dos serviços de transporte de passageiros concluíram que, embora o mercado seja determinante na formação de preços, os valores cobrados pelos serviços prestados são dependentes de diversas variáveis, e que nas empresas transportadoras de passageiros o processo de formação de preços segue uma metodologia previamente definida, mas também considera diversos fatores internos e externos, como o custo com os motoristas dos ônibus, e esses interferem fortemente no momento da precificação.

Diante do que anteriormente foi expresso, em especial de que a precificação dos serviços de transporte rodoviário de passageiros considera inúmeras variáveis, dentre elas o custo do trabalhador motorista, surge o seguinte problema norteador dessa pesquisa: **Qual o custo do trabalhador motorista de empresa de transporte de passageiros com atuação em Dianópolis – Tocantins?** Em consequência desse problema norteador e da proposta dessa pesquisa, fixa-se como objetivo mensurar o custo do trabalhador motorista de empresa de transporte de passageiros com atuação em Dianópolis – Tocantins.

Justifica-se a pesquisa quando Neto e Santos (2021) destacam a relevância do seguimento pesquisado ao afirmarem que o transporte rodoviário de passageiros no Brasil é uma atividade econômica de central importância para o provimento de deslocamentos de pessoas, bagagens e encomendas pelo território nacional. Também é possível destacar Rocha (1992), que já alertara para o fato de que a literatura disponível no Brasil sobre o custo da mão de obra é escassa.

Justifica-se ainda a pesquisa quando Marques (2022) diz que cerca de 60% dos transportes no Brasil são realizados por rodovias. Apesar de possuírem alta demanda pelo serviço, as transportadoras enfrentam grandes dificuldades com a infraestrutura das rodovias do país: pavimentos danificados, locais de difícil acesso e má sinalização das vias são os principais gargalos.

Justifica-se por fim que, ao saber o custo do trabalhador motorista decisões sobre precificações em contratos poderão ter como base informações com maior acurácia, permitindo, dessa maneira, para que contratos de prestação de serviços possam contribuir para a continuidade da

empresa, pois o preço será maior que os custos e com isso, os ativos consumidos na prestação dos serviços de transporte poderão ser repostos (Martins, 2023).

2.REFERENCIAL TEÓRICO

2.1 Custos

O Brasil almeja encontrar eficiência em relação ao cenário logístico. Nesse contexto, a gestão de custos apresenta-se como uma excelente ferramenta para auxiliar no planejamento e controle das atividades e no fornecimento de informações que colaboram para a tomada de decisão (Vieira et al, 2024).

Entende-se que antes de conceituar custos no contexto dessa pesquisa se faz necessário expressar que a informação sobre custos é relevante para o auxílio e controle nas tomadas de decisões, e que o conhecimento dos custos é vital para saber se, dado o preço, o produto ou serviço é rentável ou, se não rentável, se é possível reduzi-los - os custos - (Martins, 2023).

Com visão gerencial, Martins (2023) diz que devido ao crescimento das empresas, com o consequente aumento da distância entre administrador, ativos e pessoas administradas, passou a informação de Custos a ser encarada como uma eficiente forma de auxílio no desempenho dessa nova missão, a gerencial. Com o advento da nova forma de se usar a informação sobre os custos, ocorreu seu maior aproveitamento em outros campos que não o industrial. No caso de entidades não tipicamente daquela natureza, tais como instituições financeiras, empresas comerciais, firmas de prestação de serviços etc.. Se passou a explorar seu potencial para o planejamento e controle e para as tomadas de decisões sobre precificação.

Entender a estrutura de custos de uma transportadora é um fator crucial para buscar eficiência econômica e ter alguma garantia de que os resultados econômicos da empresa têm chances suficientes de gerar lucros para seus sócios (Vieira et al, 2024). Martins (2023) conceitua custos como o gasto relativo a produção de serviços e, no sentido da presente pesquisa, os serviços prestados pelo motoristas de transporte de passageiros.

Para que o cálculo do custo do serviço seja o mais realístico possível é preciso classificar os recursos utilizados em custos diretos e custos indiretos. Nessa perspectiva, os custos diretos têm incidência única e específica com o serviço prestado, sem a necessidade de cálculos e proporções. Por sua vez, os custos indiretos exigem rateio entre os veículos de acordo com critérios definidos pela empresa (Reis, 2022). Sintetizando o estudo de Coelho (2020) o qual relaciona os custos fixos e variáveis das operações de transporte:

- a) Custos Fixos Custos: Depreciações, Salário dos motoristas, IPVA, Taxas e licenças, Seguro da frota, Rastreadores, Custos administrativos e Manutenções preventivas;
- b) Custos Variáveis: Combustíveis, Óleos diversos e lubrificantes, Peças e partes de reposição, Lavagens, Seguros sobre a carga, Pneus e recauchutagens, Comissões e Manutenções corretivas

2.2 Custos do trabalhador

O valor desembolsado com o salário e encargos sociais do motorista do ônibus, como expresso acima (Coelho, 2020) é um custo fixo e direto, nesse sentido Martins (2023) diz que mão de obra direta é aquela relativa ao pessoal que trabalha diretamente na elaboração do serviço, desde que seja possível a mensuração do tempo despendido e a identificação de quem executou o trabalho, sem necessidade de qualquer alocação indireta ou rateio. Se houver qualquer tipo de alocação por meio de estimativas ou divisões proporcionais, desaparece a característica de “custo direto”.

Em alguns países, como no caso dos Estado Unidos da América do Norte (EUA), atribui-se muitas vezes a custo de mão de obra direta somente o valor contratual, sem inclusão dos encargos sociais; tal procedimento pode ser aceitável num local como esse, onde tais encargos normalmente não são grandes e, o que é importante, nem sempre dependem diretamente do valor da própria mão de obra. Mas no Brasil, esse fato assume outra magnitude, sendo necessária a inclusão desses encargos no custo horário da mão de obra direta (Martins, 2023).

Martins (2023) ainda esclarece que na situação de nosso país, ao se optar pela inclusão dos encargos sociais no próprio montante da mão de obra direta, precisa-se calcular qual o valor a ser atribuído por hora de trabalho. Sabemos que decorrem da legislação e do contrato de trabalho os repousos semanais remunerados, as férias, o 13º salário, a contribuição ao INSS, a remuneração dos feriados, as faltas abonadas, além de vários outros direitos garantidos por acordos ou convenções coletivas de trabalho das diversas categorias profissionais.

A maneira mais fácil de calcular o custo do trabalhador é verificar o gasto que cabe à empresa por ano e dividi-lo pelo número de horas em que o empregado efetivamente se encontra a disposição da empresa, nesse sentido Martins (2023) dá o seguinte exemplo:

1º - Imaginemos que o motorista de ônibus recebe R\$ 100,00 por hora e, conforme a Constituição Federal a jornada máxima de trabalho permitida é de 44 horas semanais e ao considerar a semana de seis dias e assim: $44 : 6 = 7,333 \text{ h}$ ou 7 horas e 20 minutos.

Na sequência é possível estimar o número máximo de horas que um trabalhador pode oferecer a empresa:

Quadro 1. Número máximo de horas que um trabalhador pode oferecer a empresa

Histórico	Cálculos
1. (=) Total de dias por ano	365 dias
2. (-) Repouso semanal remunerado	48 dias
3. (-) Férias	30 dias
4. Feriado (aproximado)	12 dias
5. Número máximo de dias à disposição do empregador	275 dias

Fonte: Adaptado de Martins (2023).

a) Número máximo de horas a disposição por ano

$$7,3333 \text{ h} \times 275 \text{ dias} = \mathbf{2.016,7 \text{ horas}}$$

Em seguida será demonstrado a remuneração anual desse trabalhador:

Quadro 2. Remuneração anual desse trabalhador

Histórico	Cálculos
6. 1. Salário 2.016,7 h x \$ 100,00	\$ 201.670,00
7. 2.Reposo Semanal Remunerado	\$ 35.200,00
8. 48 x 7,3333 = 352 h x \$ 100,00	
9. 3.Férias: 30 dias x 7,3333 = 220 h x \$ 100,00	\$ 22.000,00
10. 4. 13º salário: 220 h x \$ 100,00	\$ 22.000,00
11. 5. 1/3 s/ férias - \$ 22.000,00 / 3	\$ 7.333,33
12. 6. Feriados: 12 x 7,3333h = 88 h x \$ 100,00	\$ 8.800,00
13. TOTAL	\$ 297.003,33

Fonte: Adaptado de Martins (2023).

b) Sobre esse total o empregador é obrigado a recolher as seguintes contribuições:

1.	Previdência Social	20%
2.	Fundo de Garantia	8%
3.	Seguro acidente de trabalho	3%
4.	Salario Educação	2,5%
5.	SESI ou SESC	1,5%
6.	SENAI ou SENAC	1,0%
7.	INCRA	0,2%
8.	SEBRAE	<u>0,6%</u>

Total 36,8%

c) O custo total anual para o empregador então será:

$$\$ 297.003,33 \times 1,368 = \$ 406.300,55$$

d) Já o custo hora será:

$$\$ 406.300,55 : 2.016,7 \text{ h} = \$ 201,47$$

e) Os encargos sociais mínimos geram um acréscimo de 101%

$$(\$ 201,47 : 100) - 1 \times 100 = 101,4\% \text{ sobre o salário contratado}$$

Os cálculos acima correspondem ao mínimo mesmo, pois não estão considerados os desembolsos com o aviso prévio indenizado, multa rescisória do FGTS, faltas abonadas além de que foi considerada a jornada máxima de 44 h semanais (Martins, 2023).

Interessa considerar que cada empresa deve elaborar seus próprios cálculos, pois cada categoria de trabalho tem suas peculiaridades podendo, em relação ao cálculo acima, aumentar ou diminuir o percentual apurado, porém o mais provável é que aumente (Martins, 2023).

O motorista do veículo poderá ter tempo não produtivo para a empresa, é o caso em que o ônibus fica em manutenção, retificação de avarias, limpeza etc.. Neste caso de ociosidade normal, portanto se o motorista for mantido parado, o comum é a acumulação desse tempo improdutivo como custo dos serviços prestados. Martins (2023) alerta para o fato de que em relação ao tempo não produtivo, cada caso precisa ser analisado, porém esse normalmente é considerado como custo.

O adicional de horas extras, adicional noturno, bonificações etc.. também fazem parte dos custos dos serviços. Por outro lado, a empresa e o motorista do ônibus que serão objeto dessa pesquisa, têm *locus* central de atuação a cidade de Dianópolis no estado do Tocantins e presta serviços no transporte de trabalhadores para a cidade de Almas TO, diante disso entende-se relevante descrever, mesmo que superficialmente, esse local onde o fenômeno foi estudado.

2.5 A região de Dianópolis – Tocantins

A cidade de Dianópolis está situada na região sudeste do estado do Tocantins, em uma área de relevo serrano, com altitude média de 689 metros acima do nível do mar. Atualmente é considerada a décima segunda maior cidade do estado em termos populacionais. Segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2022), o município possui 17.739 habitantes e é o principal centro urbano do sudeste tocantinense. A economia local se sustenta principalmente por meio das atividades agropecuárias, do turismo e da geração de energia elétrica. (Oliveira & Rodrigues, 2017).

Entretanto, municípios próximos como Almas, Taguatinga e Arraias têm apresentado indicadores econômicos acima da média estadual, especialmente no que se refere ao Produto Interno Bruto (PIB). Um dos fatores que pode explicar esse desempenho é a proximidade com cidades baianas como Luís Eduardo Magalhães e Barreiras, reconhecidas por sua forte produção agrícola, o que influencia positivamente a economia de ambos os estados (Oliveira & Rodrigues, 2017).

3. PROCESSO METODOLÓGICO

Entende-se que, ao classificar um tema a possibilidade de melhor conhecê-lo aumenta, nesse sentido Gil (2025) diz que a tendência à classificação é uma característica da racionalidade humana. Ela possibilita melhor organização dos fatos e, conseqüentemente, o seu entendimento. Portanto, classificar as pesquisas torna-se uma atividade importante. À medida que se dispõe de um sistema de classificação, torna-se possível reconhecer as semelhanças e diferenças entre as diversas modalidades de pesquisa.

Nesse sentido esta pesquisa é tipo de Pesquisa Aplicada. Pois essas pesquisas são voltadas à aquisição de conhecimentos com vistas à aplicação numa situação específica, e isso é possível explicar com o resultado concluído será possível que a informação do custo do salário do motorista sirva como parâmetro para firmar preços e negócios com futuras empresas clientes (Gil, 2025).

Quanto aos propósitos gerais, entende-se que se está diante de uma pesquisa Exploratória, já que as pesquisas exploratórias têm como propósito proporcionar maior familiaridade com o problema, com vistas a torná-lo mais explícito de modo que seu planejamento tende a ser bastante flexível, pois interessa considerar os mais variados aspectos relativos ao fenômeno estudado. A coleta de dados pode ocorrer de diversas maneiras, mas geralmente envolve: 1) levantamento bibliográfico; 2) entrevistas com pessoas que tiveram experiência prática com o assunto; e 3) análise de exemplos que estimulem a compreensão etc.. (Gil, 2025).

3.1 Estudo de caso único

Em geral, o estudo de caso é preferido quando o pesquisador tem pouco controle sobre os eventos e quando o foco se encontra em fenômenos contemporâneos inseridos em algum contexto da vida real. Boaventura (2007) diz que para realizar um estudo de caso, um dos passos fundamentais é a “delimitação da unidade - caso”. Os estudos de caso mais comuns são os que focalizam apenas uma unidade. No entanto, não é pelo simples fato de serem desenvolvidos em apenas uma unidade (uma escola, instituição ou evento) ou por incluírem um

número muito reduzido de sujeitos, que podemos caracterizar com um “caso”. Mesmo que explicitemos a importância da unidade - caso no seu contexto na pesquisa; a natureza desta pesquisa nos orienta na classificação.

O importante é que haja critérios explícitos para a seleção do caso e que este seja realmente um “caso”, isto é, uma situação complexa ou intrigante, cuja relevância justifique o esforço de compreensão. Na sequência e para melhor entendimento do leitor sobre o que se está pesquisando, a empresa e o profissional motorista serão descritos.

3.2 A empresa e o motorista pesquisado

A empresa objeto da pesquisa, a qual permitiu que parte dos seus dados fossem divulgados, tem a denominação social de ADM Transporte Ltda com sede na cidade de Araguaína estado do Tocantins. A empresa foi constituída em 03/11/2020 e a atividade preponderante que exerce é a transporte rodoviário de carga, exceto produtos perigosos e mudanças, intermunicipal, interestadual. A referida empresa possui contrato de transporte de pessoas entre a cidade de Dianópolis e Almas no Tocantins, para esse serviço firmou contrato de transporte de pessoas que trabalham em Almas TO.

O profissional motorista somente parte do seu nome será divulgado, assim, o motorista “Santos” em abril de 2025, possui o salário mensal em torno de R\$ 3.000,00. Entende-se também ser necessário, após apurar os custos do trabalhador motorista, entrevista-lo, como também entrevistar o gestor responsável em realizar contratações com clientes no afã de saber se ele conhece e considera a informação dos custos do salário do motorista nas respectivas contratações.

4. ANÁLISE DO RESULTADO

4.1 Apuração dos custos do motorista

A maneira mais fácil de calcular o custo do trabalhador é verificar o gasto que cabe à empresa por ano e dividi-lo pelo número de horas em que o empregado efetivamente se encontra a disposição da empresa. Alicerçado nos procedimentos de apuração do custo com mão de obra sugerido por Martins (2023), os cálculos serão descritos:

1. Ao considerar jornada semanal de 44 horas e que o mês tem 4 semanas é possível entender que o motorista trabalha 176 h mensais ($44 \text{ h} \times 4 = 176 \text{ h}$);
2. Ao dividir o salário do motorista de R\$ 3.000,00 por 176 h/mensais chega-se ao valor da hora de trabalho do referido motorista: $\text{R\$ } 3.000,00 : 176 \text{ h} = \text{R\$ } 17,04/\text{hora}$.

3. O Quadro 3 abaixo demonstra o cálculo anual da remuneração do motorista:

Quadro 3. Cálculo anual da remuneração do motorista

Histórico	Cálculos
1. Salário 2.016,7 h x \$ 17,94	\$ 36.179,60
2.Reposouo Semanal Remunerado 48 x 7,3333 = 352 h x \$ 17,04	\$ 5.998,08
3.Férias: 30 dias x 7,3333 = 220 h x \$ 17,04	\$ 3.748,80
4. 13º salário: 220 h x \$ 17,04	\$ 3.748,80
5. 1/3 s/ férias - \$ 3.748,80 / 3	\$ 1.249,60
6. Feriados: 12 x 7,3333h = 88 h x \$ 17,04	\$ 1.499,52
14. TOTAL	\$ 52.424,40

Fonte: Adaptado de Martins (2023).

4. O custo total anual para o empregador então será:

$$\$ 52.424,40 \times 1,368 = \$ 71.716,58$$

5. Já o custo hora será:

$$\$ 71.716,58 : 2.016,7 \text{ h} = \$ 35,56$$

6. Os encargos sociais mínimos geram um acréscimo de 101%

$$(\$ 35,56 : 100) - 1 = 64,44 \% \text{ sobre o salário contratado}$$

Portanto, os cálculos acima correspondem ao mínimo mesmo, pois não estão considerados os desembolsos com o aviso prévio indenizado, multa rescisória do FGTS, faltas abonadas além de que foi considerada a jornada máxima de 44 h semanais (Martins, 2023).

4.2 Entrevista com o motorista

O motorista entrevistado foi admitido em 03 de outubro do ano de 2022 e em sua jornada de trabalho não tem horas extras ou outros acréscimos salariais, já em relação aos Direitos Trabalhistas tem gozado férias com normalidade, bem como recebido o 13º salário. No contexto dessa pesquisa observa-se Nascimento, Gallon e Beuren (2009), quando dizem que no processo de precificação de contratos de serviços de transportes por meio de ônibus, o custo do motorista é variável de extrema relevância.

Depreende-se ainda que essa situação de normalidade descrita pelo motorista “Santos” bem caracteriza o que Coelho (2020) denomina de custos quando diz que esse é o valor desembolsado com o salário e encargos sociais do motorista do ônibus, portanto é um custo fixo e direto, nesse sentido Martins (2023) complementa ao expressar que a mão de obra direta é aquela relativa ao pessoal que trabalha diretamente na elaboração do serviço, desde que seja

possível a mensuração do tempo despendido e a identificação de quem executou o trabalho, sem necessidade de qualquer alocação indireta ou rateio. Na sequência, o gestor de contratos foi entrevistado.

4.3 Entrevista com o gestor de contratos

O gestor de contrato trabalha na empresa desde 03 de novembro de 2020 e, desde aquela data é responsável por fixar preços dos contratos realizados com clientes. Na fixação dos preços o gestor considera os seguintes custos dos motoristas na precificação dos contratos: salários, horas extras, encargos sociais etc.. para essa precificação conhece superficialmente os custos com os motoristas.

Esse conhecimento superficial do custo do motorista pelos gestores que consideram a mão de obra como componente relevante dos custos é regra, pois as variáveis a serem consideradas são desafiadoras e, nesse sentido, Nascimento, Gallon e Beuren (2009) entendem que, embora o mercado

seja determinante na formação de preços, os valores cobrados pelos serviços prestados são dependentes de diversas variáveis, e que nas empresas transportadoras de passageiros o processo de formação de preços segue uma metodologia previamente definida, mas também considera diversos fatores internos e externos, como o custo com os motoristas dos ônibus, e esses interferem fortemente no momento da precificação.

Martins (2023) explica que interessa considerar que cada empresa deve elaborar seus próprios cálculos, pois cada categoria de trabalho tem suas peculiaridades e complementa expressando que, em alguns países, como no caso dos Estado Unidos da América do Norte, atribui-se muitas vezes ao custo de mão de obra direta somente o valor contratual, sem inclusão dos encargos sociais o que, face sua magnitude, não é recomendável no Brasil.

5. CONCLUSÃO

Esta pesquisa teve como objetivo mensurar o custo do trabalhador motorista de empresa de transporte de passageiros com atuação em Dianópolis – Tocantins. A informação gerada sobre o custo apurado é reconhecida na bibliografia sobre o tema, como basilar para, dentre outros, contribuir sobre a precificação de produtos ou serviços.

Nos cálculos realizados e a partir do salário do motorista da empresa alvo da pesquisa, isso ao considerar os entendimentos de Martins (2023), o percentual mínimo a ser aplicado sobre esse salário é de aproximadamente 65%, de modo que esse percentual, repete-se, mínimo, deverá nortear decisões sobre precificação em contratos de prestação de serviços de transporte de

passageiros, quando considerado que o custo com o motorista é variável relevante nesse precificação.

Destaca-se que esta pesquisa tem limitações ao considerar na apuração dos custos o motorista trabalhador o qual, em sua remuneração, não possui adicionais como: horas extras, premiações etc... Alerta-se também que, cada empresa vinculada ao sindicato regional precisa considerar em seus cálculos, os demais acréscimos e encargos previstos na convenção da categoria que normatiza a relação empregador-empregado. Diante disso, esse resultado não poderá ser totalmente replicado, porém é útil para nortear o percentual mínimo sobre os custos que permita realização de contratos de precificação de serviços.

Por fim, recomenda-se novas pesquisas em que o trabalhador alvo tenha na composição de sua remuneração outros acréscimos originados da jornada de trabalho, bem como, pesquisas devem ser realizadas em panorama de maior número de empresas do mesmo setor econômico, como também de trabalhadores, pois assim o resultado poderá ser de maior pujança.

REFERÊNCIAS

Coelho. L. C. (2020). Tipos de caminhões (tamanhos e capacidades). Logística descomplicada. Disponível em: <https://www.logisticadescomplicada.com/tipos-de-caminhoes-tamanhos-e-capacidades/> Acesso em 10 de mar.2025.

Gil, A.C. (2025). Como elaborar projeto de pesquisa. São Paulo: Atlas, 2025.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). (2022). Censo 2022. Disponível em: <basedosdados.br_ibge_censo_2022>. Acesso em 05 abr. 2025.

Marques, V. (2022) TODA MATÉRIA. *Transportes no Brasil*. Disponível em: <https://www.todamateria.com.br/transportes-no-brasil/#:~:text=Pesquisas%20da%20Ag%C3%Aancia%20Nacional%20de,4%25%20por%20aerovias%20e%20dutovias>. Acesso em 14 de abril de 2025.

Martins, E. (2023). *Contabilidade de custos*. 11. ed. - São Paulo: Atlas.

Nascimento, S. do.; Gallon, A.V.; Beurem, I.M. (2009). Formação de Preços em Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas. *Pensar Contábil*, Vol. 11, nº 46.

Neto, T.O.; Santos, B.C.dos. (2021). Transporte rodoviário de passageiros e os novos aplicativos. *Revista Transporte y Territorio*, (24). 2021.

Oliveira, R. R. de; Rodrigues, A. S. (2017). Formação histórica e dinâmica socioeconômica da região sudeste do Tocantins. *Cadernos de Estudos Regionais*, v. 5, n. 1, p. 45–59, 2017.

Reis, T. (2022). Custos e despesas: entenda quais são as diferenças entre os dois. Disponível em: <https://www.sunio.com.br/artigos/custos-despesas/> Acesso em 10 de maio de 2025.

Rocha, W. (1992). Custo de mão-de-obra e encargos sociais. *Caderno de Estudos* nº06, São Paulo, FIECAFI –

Vieira Tenório Júnior, A., Maria Alves Santos, L., da Silva, V., Luis Alves Guedes, K., & Everaldo Silva da Costa, C. (2024). Identificação, Mensuração e Valoração de Custos Logísticos em uma Empresa de Transporte de Cargas Agrícolas. *Anais Do Congresso Brasileiro De Custos - ABC*.