

Impacto do agenciador de frete na receita do transportador autônomo: uma análise do transporte de cargas agrícolas no Brasil

Fernando Pauli de Bastiani
João Vitor Giaretta
Pedro Vitor Bottan

1. Introdução

Não é novidade para ninguém que o agronegócio é um setor de produção fundamental na economia brasileira, gerando empregos, realizando investimentos em infraestrutura, produzindo produtos de grande demanda interna e mundial, e também movimentando diversos mercados além do seu. Com toda esta magnitude, este setor entra em contato profundo e, até mesmo acaba gerando, certos outros setores dentro da economia. Entre estes se encontra o mercado de fretes, que em conjunto com o agronegócio se torna um mercado de extrema relevância e de amplo campo de estudo, possibilitando uma vasta gama de possibilidades para ser analisado.

Dentro deste mercado, destaca-se a formulação do valor de seu produto, isto é, existe uma grande complexidade acerca da formação do preço a ser cobrado pelo serviço de transporte, pois neste são agregados diversos custos fixos e variáveis que acabam se modificando de acordo com alterações que ocorrem neste cenário no decorrer do ano, existindo, além da lei de oferta e demanda, diversos outros fatores que implicam em alterações em seu valor.

Dentre estes componentes do preço do frete, existe um que culmina na receita de dois grandes agentes deste mercado, as transportadoras e os agentes, estes que efetuam um papel de intermediário nos contratos de transporte, facilitando e agilizando a conexão entre transportadores e embarcadores. Este componente do frete é chamado de “margem” por de fato ser, de forma literal, ao se comparar os preços cobrados e entregues ao caminhoneiro, “frete carreteiro”, aos preços cobrados pelos agentes e empresas transportadoras, “frete empresa”, o qual possui esta margem atribuída ao preço do frete carreteiro.

Além destas diferenciações entre frete carreteiro e empresa, destacando-se a margem existente entre estes valores, faz-se necessário a diferenciação do preço cobrado de acordo com o produto carregado, havendo três grandes produtos de destaque no mercado do agronegócio que devem receber prioridade, sendo eles o transporte de grãos, como soja, milho e trigo, o açúcar, e os fertilizantes, verificando-se grande variação de comportamento dos preços do transporte destes produtos, assim como das margens cobradas sobre os preços de seus fretes. Estas variações de preço estão ligadas a diversos fatores, dentre estes o período do ano associada as etapas de cultivo e produção.

Deste modo, de forma geral, neste trabalho será analisado um dos principais componentes do preço do frete, que também é a condição de remuneração de um dos agentes deste mercado. Será analisada a margem percentual, do frete “caminhoneiro” para o frete “empresa”, em meio a uma evolução histórica através dos últimos anos. Para isto, no decorrer do trabalho serão melhor apresentados os agentes principais deste mercado, assim como a diferenciação de agentes que efetuam um papel similar neste cenário, agentes e empresas transportadoras, e também serão apresentados os principais

produtos que terão seu preço do transporte analisados, onde serão verificadas condições diferentes para estes produtos que acabam alterando em muito o seu preço de frete, diferenciando as margens cobradas em cada um deles.

2. Revisão de literatura

2.1. Importância do agronegócio

O agronegócio brasileiro desenvolve-se a cada ano, através de pesquisas e investimentos no setor, que se caracteriza como um dos mais importantes para o cenário econômico do país. Isso ocorre em virtude da grande extensão do território nacional, somada a condições climáticas favoráveis ao estabelecimento de várias culturas.

Neste tocante, vale ressaltar que a participação do segmento agroindustrial é grande no cálculo do Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro. Segundo dados do Centro de Estudos Avançados em Economia Aplicada (CEPEA), em 2018, a participação do agronegócio no PIB foi de 21,1%, somados os ramos agrícolas (produção vegetal) e o pecuário (produção animal), com valores de quatro segmentos: insumos, agropecuária, indústria e serviços.

Grande parte desta renda é alavancada pelo complexo agroindustrial da soja, representado, majoritariamente, pelo próprio grão, o farelo e o óleo de soja. O aumento da produção mundial de soja pode ser associado com a alta demanda por carne bovina, que é produzida a partir de animais que se alimentam de rações derivadas do grão em questão. (HIRAKURI & LAZZAROTTO, 2014).

O Brasil é o segundo maior produtor de soja mundial, com uma área plantada aproximadamente de 36 milhões de hectares, com uma produção de 114,843 milhões de toneladas, resultando em uma produtividade de 3.206 kg/ha. A atividade se concentra nos estados de Mato Grosso (28%), Rio Grande do Sul (16,7%) e Paraná (14%). (EMBRAPA, 2019). Em valores, o complexo soja representou pouco mais de U\$40 bilhões na balança comercial do Brasil, em 2018. (AGROSTAT, 2019).

O milho também representa uma fonte de renda importante que justifica o protagonismo do agronegócio no PIB nacional. A cultura é colocada no campo em dois períodos durante o ano, que são conhecidos como safra e safrinha. Esta última começou a ser utilizada no fim da década de 1970, na qual era plantada depois da safra de soja, feijão irrigado e até mesmo da safra de milho.

A atividade que, de início era trada como marginal, cresceu por todo país e, atualmente, apresenta melhores resultados de produção, quando comparada à safra. Deste modo, foi possível desenvolver o cultivo do milho no Brasil, aumentando sua contribuição para o cenário econômico. (EMBRAPA, s.d.)

De acordo com dados da CONAB (2019), o Brasil exportou, entre junho de 2018 e junho de 2019, aproximadamente U\$ 6 Bilhões, o que demonstra a importância desta cultura para a economia brasileira. Em porcentagem, o aumento entre os períodos citados acima foi de 450%, sendo que, em 2018, o valor exportado foi de pouco mais de 200 milhões dólares, e, em 2019, acima de U\$ 1,1 Bilhões.

A produção de milho, na safra 2018/2019, foi de aproximadamente 93 milhões de toneladas, o que representou um de 14% da produção. A área plantada apresentou um leve aumento, e chegou a 17 milhões de hectares, resultando em uma produtividade de 5.435 kg/ha de milho. Mato Grosso, Goiás e Paraná lideram a produção do grão no Brasil. (CONAB, 2019).

Observando os dados oferecidos pela COMEX STAT (2019), em 2018 foram exportados aproximadamente U\$ 4 Bilhões de milho, o que representa um volume de 23 milhões de toneladas, caracterizando-se como o quarto grupo de produtos mais exportados nestes termos.

A produção de cana-de-açúcar no Brasil também é importante na questão econômica do país, dada a sua característica de produzir produtos e subprodutos variados, que contribuem para diferentes segmentos. Os principais produtos processados da planta são o açúcar e o álcool, ultimamente mais citado como etanol, um biocombustível amplamente utilizado no Brasil.

A área colhida na safra 2018/2019 foi superior a 8,5 milhões de hectares, conferindo ao Brasil o título de maior produtor da cultura em termos mundiais, sendo São Paulo e Goiás os estados com maior área, respectivamente. (CONAB, 2019). De acordo com dados da ÚNICA (2019), a região Centro-Sul representou 93% da moagem de cana-de-açúcar, 93,3% da produção de açúcar e 93,6% da produção de etanol total (anidro e hidratado) na safra 2017/2018.

Segundo dados do Ministério da Indústria, Comércio exterior e Serviços (2019), quanto à exportação, apesar de ter sofrido uma queda no volume exportado da safra 2018/2019 em relação à anterior, o Brasil manteve o posto de maior exportador mundial, com quase 20 milhões de toneladas enviadas ao exterior, o que representou pouco mais de U\$ 6,5 Bilhões. Já no etanol, as exportações aumentaram da safra anterior para a de 2018/2019, totalizando 1,82 bilhões de litros exportados.

Apesar de serem produtos majoritariamente importados, os fertilizantes também são de extrema importância na economia brasileira, visto que servem de base para as safras citadas anteriormente, no preparo de solo para o plantio e no suprimento da necessidade das plantas. Em 2018, o volume importado de fertilizantes compostos por nitrogênio, fósforo e potássio foi de 1,2 milhões de toneladas. (COMEX STAT, 2019).

As entregas de fertilizantes, em 2017, superaram as 34 milhões de toneladas, sendo que a região Centro-Oeste foi a mais demandante dos produtos, com pouco mais de 11 milhões, seguida da região Sul, com 9.1 milhões.

2.2. Transporte rodoviário de carga

Entre as décadas de 1960 e 1980, a malha rodoviária do Brasil apresentou os maiores números de desenvolvimento, em virtude dos investimentos voltados para o modal. Neste período, a malha rodoviária pavimentada federal passou de 8.675 Km para 47.487 Km. Tal fato colaborou para que as rodovias atuassem como principal modal até os dias atuais.

Mesmo com uma diminuição no crescimento das rodovias, a matriz em questão representa 61,1% no transporte de cargas. Neste cenário, vale ressaltar que o

desenvolvimento das rodovias não acompanha o crescimento do PIB e da frota de veículos, colaborando para uma infraestrutura não satisfatória em várias regiões do país. (CNT, 2018).

Com esta conjuntura, há uma oferta considerável de transportadores autônomos, que colaboram com os valores de frete baixos, respeitando a lei de oferta e demanda. Tais transportadores são contratados por grandes transportadoras, que realizam o serviço para os produtores ou indústrias que desejam escoar a sua produção. (ARAÚJO ET AL, 2014).

O Transporte Rodoviário de Cargas (TRC) é uma atividade realizada por empresas, cooperativas e os transportadores autônomos citados, que necessitam de uma habilitação específica quando o serviço for remunerado e terceirizado. Para a obtenção do documento, são feitos registros no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC), que exigem requisitos mínimos para a concretização das atividades planejadas. (TEDESCO ET AL, 2014).

Em números, podemos sintetizar o tamanho do mercado de TRC analisando a quantidade de agentes presentes no mesmo. No RNTRC (Registro Nacional dos Transportadores Rodoviários de Cargas), em 2018, havia pouco mais de 147 mil empresas transportadoras registradas no país, além de 332 cooperativas e aproximadamente 500 mil autônomos transportadores de carga. A frota de veículos é composta, principalmente, por caminhões simples e caminhões trator, com 484 mil e 454 mil veículos, respectivamente, sendo que o principal consumidor são os autônomos, para ambas as categorias. (CNT, 2018).

2.3. Intermediadores de contrato

O “Contrato” é tido, por Maria Helena Diniz, como “o acordo de duas ou mais vontades, na conformidade da ordem jurídica, destinado a estabelecer uma regulamentação de interesses entre as partes, com o escopo de adquirir, modificar ou extinguir relações jurídicas de natureza patrimonial”. Emergindo esta definição para o cenário logístico, temos a empresa e o caminhoneiro representando as “duas vontades” e o serviço a ser prestado como objeto deste contrato. (FRETE COM LUCRO, 2015)

Os serviços de transporte possuem diversas categorias, porém todas possuem algo em comum, que é a existência de um contratador e do prestador de serviço, devido ao fato de esta se exercer perante um contrato. Porém, esta relação entre contratante e contratado nem sempre acaba facilmente se concretizando, pois muitas vezes um motorista acaba em destinos onde não conhece as empresas do local e acaba com dificuldades de firmar outros contratos. Por isto, geralmente existe um terceiro elemento nestas relações de contrato, que são as empresas transportadoras e os agenciadores, termos que serão melhor trabalhados adiante. (PATRUS, 2017)

Estes contratos são todos regulados por um meio burocrático, que impede fraudes e abusos nestas relações de prestação de serviços, tornando mais justo para ambas as partes do contrato (contratante e contratado).

Quanto a parte burocrática dos contratos de serviços de fretes, estas são regulamentadas pelas normas da ANTT (Agência nacional de transportes terrestres), a qual é responsável por monitorar e intermediar as relações entre contratante e contratado. De

acordo com as próprias normas da ANTT, este contrato deve atender uma série de requisitos, como documentos de ambas as partes (contratante e contratado), um requerimento assinado pelo representante legal da autoridade, e um contrato de serviço, que corresponde a parte mais encorpada do documento, que deve conter informações como o prazo para a realização do serviço, o itinerário, frequência e horários das viagens, e também o preço afirmado em acordo pelas partes. Será neste último tópico que este projeto irá assentar seu desenvolvimento, trabalhando a formulação do preço do frete e aprofundando na questão das margens que são cobradas pelos serviços de terceiros como o de empresas transportadoras ou agenciadores que cobram uma margem pelo serviço administrativo.

2.4. Transportadoras x Agenciadoras

Neste contexto de terceirização do serviço, temos alguns termos que precisam ser melhor trabalhados e explicados, como por exemplo a diferença entre uma empresa transportadora e um agenciador, sendo que ambos executam um papel de terceirizar o serviço de um caminhoneiro autônomo, e também o cálculo desta “margem”, que é a remuneração por este serviço de contrato, encarado como uma despesa administrativa por parte da ótica do motorista. (FRETE COM LUCRO, 2017)

Como ponto comum, temos que ambos existem pois há a necessidade de se agilizar os processos de firmamento de contratos entre aqueles que precisam ter suas cargas movimentadas e aqueles que executam esse transporte, isto é, o cliente e o carreteiro, com o intuito de reduzir gastos e maximizar os ganhos de um motorista, pois a pior condição para um caminhoneiro é rodar sem carga remunerada, pois o custo para se manter um caminhão é muito alto, especialmente no Brasil, e circular com o veículo vazio (sem carga) é apenas um momento de gastos sem retorno financeiro. (PATRUS, 2017)

Nestas condições, ambos entram como custos administrativos na contabilização do preço do frete, sendo atribuído a eles a “margem” que corresponde a remuneração pelo serviço de intermédio prestado. Esta margem será melhor explicada ao se trabalhar a formulação do preço do frete. (FRETE COM LUCRO, 2017)

Tendo isto em mente, muitas vezes, a presença de um agenciador ou uma empresa transportadora se torna indispensável para um bom desempenho profissional do caminhoneiro. (LOG WEB, 2011)

2.5. Agenciadoras

Começando pelos agenciadores, estes são profissionais que possuem alto conhecimento do mercado de transportes, de conceitos da logística transportadora e do mercado regional onde se encontra. Costuma possuir grande quantidade de informações e contatos constantes com ambos os lados interessados do contrato, isto é, costuma manter contato e conhecimento sobre aqueles que precisam ter seus produtos movimentados, ao mesmo tempo que possui meios de informações e facilidade para encontrar aqueles motoristas que precisam encontrar uma carga para movimentar e dar continuidade às suas atividades profissionais. (MAXITRANS, 2019)

Deste modo, ele se torna uma ótima opção para um caminhoneiro que se encontra em certo local onde não possui informações ou meios de encontrar algum novo contrato para não acabar naquele cenário de rodar sem carga remunerada. (PATRUS, 2017)

Estes agenciadores podem ser encontrados em pontos estratégicos, como postos de combustíveis ou terminais de cargas, onde há uma grande concentração de caminhoneiros circulando. Nestes locais, os agenciadores podem firmar contratos e também buscar informações da região, para se manter sempre muito bem informado e ser sempre tido como peça importante para a conexão logística da região. (MAXITRANS, 2019)

Mediante a utilidade deste profissional, o preço de seu serviço é bastante volátil, em sua maioria tido como um preço alto, porém necessário em muitos casos. Este estabelece-se seguindo sempre a regra do mercado, baseado na oferta e na demanda, deste modo, em cenários onde há muitos caminhoneiros e poucas cargas para se movimentar, o agenciador cobra um preço bastante elevado, prestando o serviço de intermédio de contrato para aquele caminhoneiro que melhor lhe pagar. Já quando há bastante carga e poucos caminhoneiros, o agenciador acaba cobrando um preço mais reduzido (PATRUS, 2017).

Apesar de toda a utilidade de se contratar um agenciador, este possui alguns pontos negativos, como por exemplo a falta de transparência nas atividades coordenadas pelo agenciador e executadas pelo motorista, como por exemplo a ausência da informação sobre o tipo de caminhão usado para o transporte da carga e o histórico do motorista selecionado para a realização do serviço. (PATRUS, 2017)

2.6. Mercado de frete

O valor atribuído ao frete é algo que emana de uma lógica bastante complexa, composta por diversos elementos que se incrementam e unem para gerar um valor único que compense a atividade do motorista e dos envolvidos, também atribuindo ao seu valor questões locais e conjunturais (Martins, 2008).

De acordo com a interpretação de Maria Araújo (2014) sobre o texto de Caixeta Filho (2011) e Ortúzar e Willunsen (1994), as variáveis que determinam o preço do frete podem ser listadas da seguinte maneira:

...variáveis que influenciam no estabelecimento do preço do frete, a saber: (i) distância percorrida; (ii) especificidade da carga transportada e do veículo utilizado; (iii) prazo de entrega da carga; (iv) custos operacionais; (v) sazonalidade da demanda; (vi) perdas e avarias; (vii) características e aspectos geográficos das vias utilizadas; (viii) pedágios; e (ix) a possibilidade da carga de retorno para as zonas de origem.

Apesar de atender à estas variáveis, o cenário brasileiro de transportes culminou em uma condição de baixa qualidade de serviço e preços reduzidos devido à ausência de exigências e fiscalização por parte dos agentes deste setor (Hijjar, 2008), e isto também está atrelado ao fato de este setor de serviços não possui um devido contato de controle e fiscalização governamental, deixando a formulação de preços disposta exclusivamente ao mecanismo do mercado, através da negociação entre os agentes, sendo regulado apenas pelas leis de demanda e oferta (Soares e Caixeta Filho, 1997).

Baseado nestas variáveis que formam o frete, temos um valor de frete que cobre as despesas de um profissional autônomo. Mas ao conferirmos a intermediação de um agenciador ou de uma empresa transportadora, descobrimos um valor que é agregado sobre este preço inicial, que seria a “participação percentual calculado sobre o frete cobrado pela Transportadora” ou agenciador, no nosso caso. Este valor configura que citamos anteriormente como “margem”, que seria aquele valor percentual agregado no preço do frete básico (ou carreteiro) para transformá-lo em final, constando todas as variáveis iniciais somado com a taxa que foi negociado com a empresa transportadora ou o agenciador pela prestação de seus serviços. (LOG WEB, 2011)

3. Materiais e métodos

Para avaliar o impacto do agenciador de cargas, foi analisado o banco de dados de valores de fretes disponibilizados pelo Sifreca (2019). Com isso, a fórmula abaixo mostra como foi definido a margem de comercialização do intermediário do transporte de cargas.

$$MA = \frac{Fe}{Fc} - 1$$

Onde:

MA: Margem do agenciador

Fe: Frete empresa

Fc: Frete carreteiro

É importante destacar os dois fatores utilizados na aplicação da fórmula, sendo o “frete carreteiro” e “frete empresa”. Com base no Sifreca (2019), o frete empresa se refere ao frete final pago pelo embarcador pelo serviço de transporte, enquanto o frete carreteiro é o valor pago ao caminhoneiro autônomo para realização do serviço. Sendo isso, a diferença percentual entre esses dois valores explicará a margem do intermediário de transporte entre embarcador e autônomo.

Com relação a abrangência do estudo, foi escolhido as principais rotas de três produtos que possuem grande importância no agronegócio brasileiro, sendo o açúcar, fertilizantes e grãos (soja e milho). Com a seleção desses produtos, buscou-se no banco de dados do Sifreca as rotas com maior frequência de observações nos últimos 10 anos, possibilitando uma análise da evolução temporal dos dados.

4. Análise e discussão dos resultados

Tabela 1. Principais resultados por produto.

Indicador/Produto	Fertilizantes	Grãos	Açúcar
Frete empresa médio (R\$/t.km)	0,0818	0,1483	0,2729
Frete carreteiro médio (R\$/t.km)	0,0675	0,1346	0,2475
Margem média do agenciador	21%	10%	11%
Aumento do frete empresa	120%	98%	63%
Aumento do frete carreteiro	111%	90%	74%

Como podemos observar na tabela 1, a média dos últimos 10 anos referente preço do frete empresa por quilometro rodado, para fertilizantes, foi de 0,08, ao passo que o mesmo número para grãos e açúcar foi 0,14 e 0,27, respectivamente. Tal valor menor ocorre em virtude da presença do frete de retorno, que reduz os preços de frete em decorrência da alta concentração de veículos no porto após descarregamento, que, ao invés de retornarem sem produtos, optam por transportar os adubos ou a matéria prima.

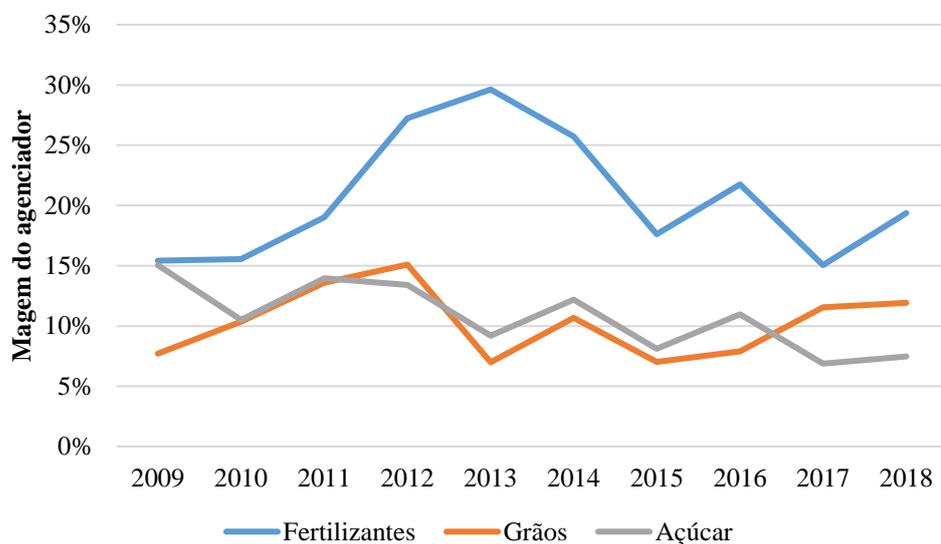


Figura 1. Evolução da margem para os principais produtos agrícolas analisados.

Através da visualização dos resultados expostos na figura 1, é possível inferir que a margem do agenciador para os fretes de fertilizantes é maior em relação às rotas de açúcar e grãos, que se comportam de maneira semelhante ao longo dos anos de observação. Isso ocorre pois os valores de frete por quilometro percorrido para fertilizantes são, em média, menores em relação aos de grãos e açúcar, sendo necessário o agenciador cobrar uma margem um pouco maior para se ter o mesmo ganho

Ainda observando a figura 1, podemos inferir que as maiores margens observadas para fertilizantes ocorreram entre os anos de 2012 a 2014, período que apresentou mercados maiores aumentos de fretes já observados no mercado. Sendo assim, pode-se inferir que, neste período, foram repassados aos transportadores de fertilizantes valores menores que o crescimento geral dos fretes, ocasionando no aumento da margem. Após este período, o aumento do preço do frete, passando de R\$117 em 2015 para R\$140 em 2016, ambos fretes empresa, ocasionou na redução da margem utilizada, visto que o aumento relativo do frete motorista foi maior.

Para grãos e açúcar, os valores da margem são semelhantes ao longo das observações, em decorrência da utilização do mesmo veículo para o transporte de ambos os produtos, o que ocasiona em um preço de frete com variações relativamente semelhantes, sendo que, quando há o aumento de um, o outro também aumenta. No entanto, historicamente a margem para açúcar está decrescendo, por conta da adoção de frotas próprias para o transporte do produto, que reduz a necessidade de intermediação do serviço de transporte com caminhoneiros autônomos. A tendência é que cada vez mais o mercado de transporte de açúcar, e também o de grãos, tenha um menor volume de negociação com os autônomos.

É importante ressaltar o ano de 2013 para grãos, sendo que neste período os valores de frete sofreram um aumento significativo. No entanto, o crescimento do valor carreteiro, neste período, foi de 67%, ao passo que o valor empresa cresceu 72%, indicando que, apesar da diminuição da margem, o repasse ao motorista foi menor.

5. Considerações finais

Após o levantamento das informações sobre o mercado logístico brasileiro e sua relação com o agronegócio, foi possível detectar que o mesmo expressa-se como um dos pilares mais importantes no desenvolvimento econômico do país. A produção se desenvolve a cada ano, e demanda melhores condições para transporte, no anseio de diminuir os gastos e maximizar os lucros.

A atuação dos agentes presentes neste segmento ocasiona em uma disputa de mercado em busca de um equilíbrio que favoreça o motorista e o contratante (agenciadores ou transportadoras) para que haja o escoamento da produção.

Uma das principais diferenças entre agenciadores e transportadoras está relacionado à sua burocracia de contrato, à sua transparência em relação ao contrato e também em relação à sua seguridade de prestação de serviços. Onde há uma grande vantagem por parte das empresas transportadoras neste quesito, que oferece até mesmo análises de risco de suas atividades, restando ao agenciador a vantagem de ser mais prático e possuir uma dinâmica mais agilizada, se tornando uma peça bastante ocasional, porém de fundamental importância no cenário analisado.

Para chegar à margem imposta pelas empresas nos contratos, há diferentes obstáculos a serem estudados, e inúmeras informações a serem levantadas, como a dinâmica do mercado de fertilizantes e das safras de grãos e açúcar, políticas adotadas para o setor, utilização do mesmo veículo para transporte de diferentes produtos, situação da oferta de veículos na região.

Portanto, pudemos concluir que as margens adotadas, na maioria das ocasiões, não repassam aos carreteiros os aumentos no valor do frete, o que ocasiona em pressões dos mesmos em busca de respostas e melhores condições de trabalho.

6. Referências Bibliográficas

ANTT. **Edital e Contratos.** Disponível em: http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/11549/Edital_e_Contratos.html. Acesso em: 15/01/2020.

ARAÚJO, M. P. S., BANDEIRA, R. A. M., CAMPOS, V. B. G. (2014) Custos e fretes praticados no transporte rodoviário de cargas: uma análise comparativa entre autônomos e empresas. *Journal of Transport Literature*, vol. 8, n. 4, pp. 187-226.

CEPEA. **PIB Do Agronegócio Brasileiro.** Disponível em: <<https://www.cepea.esalq.usp.br/br/pib-do-agronegocio-brasileiro.aspx>>. Acesso em: 26 ago 2019.

CNT – Confederação Nacional do Transporte – Anuário CNT. 2018. Disponível em: <<http://anuariodotransporte.cnt.org.br/2018/Inicial>>. Acesso em: 10 set 2019.

CONAB – Companhia Nacional de Abastecimento. Portal de Informações Agropecuárias. Disponível em: <<https://portaldeinformacoes.conab.gov.br/index.php/safra-serie-historica-dashboard>> Acesso em: 23 ago 2019.

DINIZ, M. H. **Curso de direito civil brasileiro**. 3. ed. [S.l.]: Saraiva, 2008. p. 30.

EMBRAPA. **Milho Safrinha**. s.d. Disponível em: <<https://www.agencia.cnptia.embrapa.br/gestor/milho/arvore/CONT000fya0krse02wx5ok0pvo4k3mp7ztkf.html>>. Acesso em? 23 ago 2019.

EMBRAPA. **Soja em números**. 2019. Disponível em: <<https://www.embrapa.br/web/portal/soja/cultivos/soja1/dados-economicos>>. Acesso em: 23 ago 2019.

FRETE COM LUCRO. **Margem de lucro**. Disponível em: <https://fretecomlucro.com.br/margem-de-lucro/>. Acesso em: 9 jan. 2020.

HIJJAR, M. Preços de frete rodoviário no Brasil, 2008. Rio de Janeiro: ILLOS- Instituto de Logística e Supply Chain

HIRAKURI, M.A. & LAZZAROTO, J.J. **O agronegócio da soja nos contextos mundial e brasileiro**. 2014. Disponível em: <<https://ainfo.cnptia.embrapa.br/digital/bitstream/item/104753/1/O-agronegocio-da-soja-nos-contextos-mundial-e-brasileiro.pdf>>. Acesso em: 26 ago 2019.

LOG WEB. **Importância dos Serviços de Chapas e Agenciadores no Transporte Rodoviário de Cargas**. Disponível em: <http://www.logweb.com.br/colunas/importancia-dos-servicos-de-chapas-e-agenciadores-no-transporte-rodoviario-de-cargas/>. Acesso em: 9 jan. 2020.

MARTINS, S. Estudo da formação do frete rodoviário e potencial de conflitos em negociações. cadeias do agronegócio Brasileiro, vol. 10, n. 1, pp. 73-87. Ano 2008

MAXI TRANS. **Agenciador de cargas**. Disponível em: <http://www.maxitrans.com.br/blog/agenciador-de-cargas/>. Acesso em: 15/01/2020.

MDIC – Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços. COMEX-STAT. Disponível em: < <http://comexstat.mdic.gov.br/pt/home>>. Acesso em: 23 ago 2019.

PATRUS, t. Entenda as diferenças entre transportadoras e agenciadores de frete, 2017. Disponível em: <<https://patrus.com.br/blog/entenda-as-diferencas-entre-transportadoras-e-agenciadores-de-frete/>>, acesso: 02 set. 2019

TEDESCO, G.M.I *et al.* Mercado de Transporte Rodoviário de Cargas no Brasil. 2014. Disponível em: < https://transporte-e-distribuicao.webnode.com/_files/200000020-156f816d0e/Artigo%20Mercado%20TRC%20Brasil.pdf>. Acesso em: 10 set 2019.

SIFRECA – Sistema de Informação de Fretes. Disponível em: <<https://sifreca.esalq.usp.br/>>.

SOARES, M., CAIXETA-FILHO, J. V. Caracterização do mercado de fretes rodoviários para produtos agrícolas. São Paulo, 1997. Disponível em: <www.log.esalq.usp.br>.

ÚNICA – União da Indústria de Cana-de-açúcar. UNICADATA. Disponível em: <<http://unicadata.com.br/>>. Acesso em: 04 set 2019.