



Ministério da Educação – Brasil
Universidade Federal dos Vales do Jequitinhonha e Mucuri – UFVJM
Minas Gerais – Brasil
Revista Vozes dos Vales: Publicações Acadêmicas
Reg.: 120.2.095 – 2011 – UFVJM
ISSN: 2238-6424
QUALIS/CAPES – LATINDEX
Nº. 17 – Ano IX – 05/2020
<http://www.ufvjm.edu.br/vozes>

Os impactos da greve dos caminhoneiros no agronegócio brasileiro a partir da ótica da Nova Economia Institucional

Prof. MSc. Sheldon William Silva
Doutorando em Administração pela Universidade Federal de Lavras – UFLA
Mestre em Administração pela Fundação Pedro Leopoldo
Docente do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia
Araçuaí - IFMG - Brasil
<http://lattes.cnpq.br/5691436224279198>
E-mail: sheldonwilliamsilva@gmail.com

Prof. MSc. Cláudio Roberto Caríssimo
Doutorando em Administração pela Universidade Federal de Lavras. Mestre em
Ciências Contábeis pela UFMG
Docente da Universidade Federal de Alfenas - UNIFAL - Brasil
<http://lattes.cnpq.br/1829785862285188>
E-mail: claudio.carissimo@unifal-mg.edu.br

Ludmila Martins Floris
Doutoranda em Administração pela Universidade Federal de Lavras
Mestre em qualidade e desempenho das organizações pela Université de
Technologie de Compiègne
<http://lattes.cnpq.br/0218424684583159>
E-mail: luddellamancha@yahoo.com.br

Prof^a. Dr^a. Mônica Carvalho Alves Capelle
Doutora em Administração pela Universidade Federal de Lavras
Docente da Universidade Federal de Lavras - UFLA - Brasil
E-mail: edmo@ufla.br

Prof. Dr. Antônio Carlos dos Santos
Doutor em Administração pela Universidade de São Paulo
Docente da Universidade Federal de Lavras - UFLA - Brasil
<http://lattes.cnpq.br/1386863217179570>
E-mail: acsantos@ufla.br

Resumo: O objeto desse estudo é analisar se é possível explicar os desdobramentos da greve dos caminhoneiros ocorrida em maio de 2018, por meio do arcabouço teórico da Nova Economia Institucional, especificamente abordando os pressupostos teóricos da Teoria do Custos de Transação. Além disso, buscou-se identificar quais foram os impactos econômicos gerados no agronegócio nacional a partir desse evento. O estudo de abordagem qualitativa, vale-se de uma pesquisa documental de caráter descritiva e analítica, em publicações oficiais de instituições governamentais, sindicatos, boletins, notícias em sites de jornais, revistas e relatórios de empresas. A análise dos dados foi realizada por meio de análise de conteúdo temática com base nos pressupostos da Teoria dos Custos de Transação (TCT). Como resultados evidenciou-se situações de racionalidade limitada, custos de transação e oportunismo presentes nas relações econômicas decorrentes da greve. Pode-se afirmar que a NEI, a partir da óptica da TCT mostrou-se apta para a compreensão de parte dos efeitos da falta de combustíveis no país no período da greve dos caminhoneiros. Nesse sentido pode-se concluir que a frequência das transações no mercado de combustível evidencia a importância desse ativo na economia nacional. No setor do agronegócio, os pressupostos teóricos da TCT representado pelas características das transações e das hipóteses comportamentais foram capazes de explicar o fato, tendo em vista a dependência desse setor no que tange o transporte rodoviário.

Palavras-Chave: Greve; Caminhoneiros, Agronegócio, Economia.

Introdução

O Brasil é um dos gigantes mundiais do agronegócio. Segundo dados da Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA), o agronegócio brasileiro contribuiu com 23,5% do Produto Interno Bruto (PIB) do país em 2017, a maior participação em 13 anos. Ainda de acordo com a publicação, a criação de empregos foi a mais alta em cinco anos nos setores de agricultura e produção de carne (CNA, 2018). Estimativas do Centro de Estudos Avançados em Economia Aplicada (CEPEA) indicam que o agronegócio brasileiro deve crescer 3,17% em PIB-volume em 2018 (CEPEA, 2018).

Ainda que a produção seja satisfatória e aponte para o crescimento no setor, a maior parte desses produtos tem sua distribuição realizada por veículos terrestres que utilizam o modal rodoviário. Cerca de 61,1% de toda produção brasileira (incluindo aqui a produção industrial) é movimentada a partir do modal rodoviário, de acordo com dados da Confederação Nacional do Transporte (CNT, 2018). A dependência do modal rodoviário para escoamento da produção faz com que o combustível se torne um ativo específico para deslocamento dos veículos terrestres e, conseqüentemente, da produção brasileira.

A partir da nova política praticada pela Petrobrás, os preços dos combustíveis começaram a sofrer variações diárias, considerando a paridade internacional de preços. Os caminhoneiros, insatisfeitos, iniciaram um movimento grevista em 21 de maio de 2018, que perdurou por dez dias. As manifestações se deram contra a política de preços (principalmente do óleo diesel) praticadas pela

Petrobrás e acumulou outras reivindicações como os preços de pedágios e adesão a uma tabela de frete mínimo. A paralisação e os bloqueios de rodovias ocorreram em 24 estados e no Distrito Federal causando o desabastecimento de postos de combustível e, conseqüentemente, impedindo o transporte de produtos de necessidade básica e a locomoção de pessoas.

O preço do combustível praticado pela rede de postos durante o período da greve foi de R\$ 4,614, segundo dados da Agência Nacional do Petróleo (ANP, 2018). Ainda de acordo com a agência, este foi o maior valor registrado desde o início da série histórica em 2013. Ainda assim, alguns postos aproveitaram para reajustar seus preços devido a alta demanda pelo produto. Um levantamento realizado pela ValeCard, empresa especializada em gestão de frotas, mostra uma variação de até 99,85% no preço do combustível entre postos de todo o Brasil. O aumento também foi registrado no diesel. No Recife, a gasolina foi vendida por R\$ 8,99, segundo reportagem do jornal Folha de São Paulo (FOLHA, 2018).

Nesse contexto, a abordagem da teoria dos custos de transação (TCT) pode ser utilizada para analisar a especificidade do ativo (combustível) e comportamentos oportunistas desenvolvidos nas relações entre compradores e vendedores (postos de combustíveis e consumidores). Desse modo, a TCT fornece um modelo de análise desses elementos em duas categorias distintas: especificidade de ativos e oportunismo. A partir dessa perspectiva, pretende-se com a pesquisa analisar os impactos gerados pela greve dos caminhoneiros e conseqüente escassez de combustíveis no setor do agronegócio com o suporte dos elementos da NEI – Nova Economia Institucional.

Destaca-se a especificidade temporal de um ativo. A classificação do combustível como ativo específico se enquadra como especificidade temporal, que de acordo com Williamson (1991) é definida pelo evento em que o valor de uma transação depende, sobretudo, do tempo em que ela se processa. Desse modo, ao analisar os impactos da greve dos caminhoneiros no agronegócio e a consequente impossibilidade de movimentar ou transportar produtos perecíveis, verifica-se que o combustível é ativo específico temporal relevante para o cenário analisado.

Durante o período da greve, o Brasil por inteiro se viu em uma situação de paralisação de muitas atividades empresariais e até mesmo de locomoção e logística, em decorrência da greve geral dos caminhoneiros. Tais desdobramentos poder ser explicados pela NEI? Há evidências de custos de transação ou comportamentos oportunistas nesse episódio? Decorrente dessa questão, surge o problema de pesquisa do presente estudo: é possível explicar os desdobramentos da greve dos caminhoneiros por meio do arcabouço teórico da Nova Economia Institucional?

O estudo realizado contemplou uma pesquisa bibliográfica documental. Inicialmente, realizou-se um estudo bibliográfico com foco na Nova Economia Institucional e a Teoria dos Custos de Transação. A pesquisa documental teve como premissa obter dados e informações sobre o contexto da greve dos caminhoneiros, escassez de combustíveis e seus impactos no agronegócio. Justifica-se essa abordagem como forma de ampliar o entendimento quanto a

TCT, reconhecendo suas pressuposições em um evento de impacto nacional, assim como sua relação com a NEI.

Referencial Teórico

Essa seção apresenta a fundamentação teórica deste trabalho a partir da Nova Economia Institucional com a contribuição de Coase (1937) e outros relevantes autores. Trata-se também da Teoria dos Custos de Transação, que é o instrumento de análise dessa proposta.

1.1 A Nova Economia Institucional

De acordo com Barney e Hesterly (2001), algumas correntes defendem a economia das organizações como uma área distinta de outros tipos de análises organizacionais por acreditarem em análises de equilíbrio, hipóteses de gestores maximizadores de lucro e no uso de pressupostos abstratos. Williamson (2003) considera que é atribuído maior relevância às pesquisas sobre alocação de recursos tendo a firma como objetivo principal da produção, conforme pressupostos da teoria ortodoxa formal. De certo modo, devido a imprevisibilidade do mercado em que essas firmas operam, surgem novas correntes que analisam a economia das organizações a partir da NEI, tendo como principais modelos teóricos a teoria dos custos de transação e teoria de agência (EISENHARDT, 1989; AUGUSTO, SOUZA e CARIO, 2014).

A economia neoclássica, representada por seus estudiosos, empresta uma análise da empresa como sendo um ator passivo com a função exclusiva de produção, a partir de um equilíbrio entre oferta e demanda em um determinado mercado. De acordo com Farina et al. (1997), as relações que envolvem o ambiente institucional, as organizações e indivíduos partem do pressuposto de que um sistema econômico possui limitações devido a regulação proporcionada pelas instituições que governam este ambiente. Neste sentido, a teoria é embasada em aspectos que são relacionados a economia (tratando de pessoas ou firmas que fazem ou realizam transações). Tais transações acontecem em termos de ser impossível prever os resultados de uma negociação. Há nesse caso de se considerar a racionalidade limitada e o oportunismo, que são derivados do comportamento humano (Barney e Hesterly, 2001). Soma-se ainda a especificidades dos ativos envolvidos na transação e a incerteza e conflitos de interesses.

A NEI surge como uma vertente paradigmática que fornece instrumentos de análise contrapondo a proposta dos modelos clássicos econômicos. A NEI inicia-se com as contribuições de Coase (1937) no artigo "*The Nature of the Firm*". Seus estudos foram desenvolvidos e aprofundados por Williamson, que apresentou vários trabalhos em relação a temática entre 1975 e 2005 e se tornou a principal referência nessa linha de pesquisa. De acordo com Ferreira et al. (2005), resultantes das pesquisas têm-se duas correntes que se complementam, denominadas por Williamson (1991) de Ambiente Institucional e Estruturas de Governança (contribuições de North, 1994).

Williamson (1991) destaca que a NEI se preocupa em compreender as origens e funções das múltiplas estruturas de uma empresa e do mercado, desde as simples às mais complexas, permitindo analisar com maior profundidade os aspectos internos da firma, as noções de mercado e suas eventuais falhas. Coase (1998) considera que a NEI parte do pressuposto que existem custos na utilização do sistema de preços, quer este seja feito pelo mercado, quer seja feito pela firma. Nesse sentido, a firma possui custos de produção e transação que ainda são influenciados pelo ambiente institucional estruturado.

O ambiente institucional constitui o que alguns autores definem como as “regras do jogo” formais e informais, que condicionam o aparecimento e seleção de formas organizacionais que comporão a estrutura de governança (FERREIRA et al, 2005). Carvalho et al (2012) argumentam que a vertente da NEI surge como contraponto a teoria econômica da eficiência estática e do equilíbrio de mercado, analisando o estudo dos processos dinâmicos e da evolução cultural.

Os estudos realizados por Douglas North (1994) consideram que o comportamento e arranjo das instituições são responsáveis pelo desempenho econômico de uma sociedade. Ainda sobre as instituições, estas apresentam os limites sociais necessários para a organização política, econômica e social entre os diferentes indivíduos, garantindo a manutenção da ordem e redução de incertezas na sociedade. Essas estruturas de governança se fazem pela integração vertical, formas híbridas (contratos) e o mercado livre. Os contratos são utilizados para minimizar os custos de transação e assegurar direitos relativos a ativos específicos e os interesses do acionista (EISENHARDT, 1989). Dessa

forma, considera-se que as instituições não são neutras e interferem no custo de transação, afetando o processo de transferência dos direitos de propriedade.

Sendo assim, a partir da revisão bibliográfica dos trabalhos dos autores da NEI e dos estudos de Williamson, os custos de transação são influenciados por fatores comportamentais dos agentes envolvidos e pelas características das transações. Essas interfaces constituem-se como categorias analíticas para compreender os custos de transação de uma organização que se relaciona com o ambiente econômico, discutido na sessão seguinte.

1.2 Teoria dos Custos de Transação

As questões iniciais sobre a ocorrência dos custos de transação foram propostas por Coase (1937) quando aponta que as firmas crescem e que com o aumento das transações ocorre o aumento de custos para organizar essas transações. Assim, conforme Coase, pode ser que transações de mercado podem ter um custo menor em razão de não ser necessário essa organização. Por outro lado, Artz e Brush (2000) reforçam a consideração de que ativos específicos e ambientes de incerteza contribuem para o aumento dos custos de transação. Esses custos de transação são ainda derivados de problemas dos contratos que procuram minimizar ações oportunistas do contratado (WILLIAMSON, 1998). Dessa forma, esses contratos servem ainda para coibir comportamentos oportunistas de stakeholders com a organização. Mais especificamente, a racionalidade limitada, o oportunismo e os ativos específicos, são os principais

fatores para o surgimento destes custos de transação (AUGUSTO e SOUZA, 2014; SILVA e BRITO, 2013; BARNEY E HESTERLY, 2001; WILLIAMSON, 1985)

Conforme Williamson (1985) os custos de transação são parte do arcabouço teórico da Nova Economia Institucional e seus estudos e considerações podem ser aplicados em organizações de todos os tipos. Os estudos nas organizações econômicas e na economia dos custos de transação envolvem microanálises, ações comportamentais, importância dos ativos específicos, estruturas de governança. São os custos decorrentes das afinidades do sistema econômico, mas que não evidenciados como os custos de produção conforme os estudos econômicos neoclássicos. Ainda segundo Williamson (1981, 1985) esses custos envolvem a incerteza, a frequência das transações e o grau em que essas transações dependem de ativos específicos. Não obstante, para o autor os custos de transação podem ser minimizados por atribuição das transações, estruturas de governança e aspectos institucionais.

O conceito e a utilidade dos Ativos Específicos também é tema extenso, complexo, podendo demandar interpretações que envolvem uma lógica subjacente contida no arcabouço da NEI e da teoria dos custos de transação. Para Geyskens, Steenkamp e Kumar (2006), ativos específicos são tipos de ativos que suportam as estruturas de transação da empresa e que são adaptados a ela e não podem ser transferidos com facilidade para outras organizações com atividades diferentes. Segundo Williamson (1985) os ativos específicos demandam relevante atenção para a economia dos Custos de Transação, tendo inclusive o poder de influenciar nas predições de fluxos futuros de recursos para as organizações.

Ativos específicos podem surgir da especificidade do local em que se encontram, de recursos especializados para produzir bens, inclusive tecnologias, conhecimentos, mão-de-obra especializada para a produção, (WILLIAMSON, 1985; 1981).

Na Teoria dos Custos de Transação outra variável que influencia as organizações é o oportunismo. O oportunismo conforme as considerações de Williamson (1985) é motivo de aversão de alguns por considerarem esse rótulo um tanto quanto difamador, tendo outros que acordam com esse apontamento de comportamento. Ainda de acordo com o autor, o oportunismo deriva de comportamentos de auto interesse decorrentes de ações maliciosas ou mesmo formas sutis de engano.

Para minimizar eventuais ações oportunísticas, as organizações devem buscar seguranças em reputação do fornecedor ou *stakeholder* ou ainda buscar se resguardar nos contratos. Contudo, mesmo a reputação e a salvaguarda dos contratos é afetada pela racionalidade limitada. Simon (1972) revela que a racionalidade decorre de comportamentos motivados pelo alcance de metas impostas, porém tendo limites em razão do ambiente, condições e restrições. Todavia, devido a fatores como risco e incerteza e assimetria de informações, as escolhas tornam-se permeadas pela incerteza ou pelo risco, justamente pelo fato de que o indivíduo que toma a decisão, ter a sua racionalidade limitada. Desse modo, Simon (1972) aponta três limites para que sustentam o conceito de racionalidade limitada: as incertezas sobre as consequências de cada opção a ser escolhida; informações incompletas sobre o conjunto de alternativas e a

complexidade do ambiente a qual impede ou dificulta os cálculos para a mensuração da melhor opção.

Metodologia

O presente estudo caracteriza-se como qualitativo, uma vez que a coleta dos dados não se baseou em quantificação e a análise dos mesmos não envolve métodos estatísticos. Quanto ao seu objetivo geral, classifica-se como uma pesquisa descritiva analítica pois busca-se descrever as características de um fenômeno a partir do campo teórico para melhor compreendê-lo. Foram utilizados em conjunto, duas técnicas de pesquisa para atender aos objetivos propostos. A primeira foi a pesquisa bibliográfica com o objetivo de fornecer o embasamento teóricos da NEI e da TCT na tentativa de compreensão do fenômeno observado.

O combustível quando analisado isoladamente é um produto, parte de um conjunto de itens derivados de uma *commodity*, podendo assim ser considerado um produto ou ativo comum. Entretanto, ao considerar o arcabouço da TCT, o contexto de sua inserção e necessidade, assim como a sua imprescindibilidade em determinado setor, pode-se inferir que se trata de um ativo específico. A fundamentação dessa interpretação se dá pelos seguintes pontos: (i) são ativos que não podem ser substituídos com facilidade por meio de fontes alternativas pelo comprador (WILLIAMSON, 1981); (ii) são ativos que criam dependência entre as partes (JONES, HESTERLY e BORGATTI, 1997); (iii) ativos que não oferecem condições de redução de oportunismos nos contratos relacionais, associam-se com altos custos de barganha (ARTZ e BRUSH, 2000) e (iv) ativos que suportam

as estruturas de transação da empresa (GEYSKENS, STEENKAMP e KUMAR, 2006).

Assim, ao ser tratado como um elemento de uma cadeia produtiva, no caso o agronegócio, e que não pode ser substituído por outra fonte alternativa com facilidade – há como substituí-los para funcionamento dos caminhões para o transporte dos produtos? Tais aspectos teóricos serão objeto de confronto e análise sobre notícias e matérias referentes ao processo de greve dos caminhoneiros que abarcou o país no período de 21/05/2018 a 31/05/2018 sendo campo fértil para evidenciação, ou não, desses pressupostos teóricos.

Em seguida, foi empregado a pesquisa documental por meio da análise documentos oficiais de instituições governamentais, sindicatos, boletins, notícias veiculadas em sites de jornais e revistas, relatórios de empresas. Segundo Lüdke e Andre (1986), a pesquisa documental busca identificar informações nos documentos a partir de questões de interesse e para Fonseca (2002), a pesquisa documental se utiliza das mais diversificadas fontes, em documentos que não receberam nenhum tratamento científico, como relatórios, reportagens de jornais, revistas, entre outras matérias de divulgação.

Como técnica de análise dos dados foi utilizada a análise de conteúdo do tipo temática com o objetivo de relacionar os dados advindos da pesquisa documental com os principais atributos representativos da teoria dos custos de transações. Dessa forma, buscou-se compreender se os desdobramentos da greve dos caminhoneiros, principalmente em relação ao oportunismo dos donos de postos de combustível, podem ser compreendidos sob a óptica da NEI e da TCT.

Além disso, serão descritos o impacto econômico desse evento no setor agropecuário nacional.

Análise dos Resultados

1.3 A Teoria dos custos de transação (TCT) como instrumento para a compreensão de algumas consequências da greve dos caminhoneiros

Durante o período da greve dos caminhoneiros, um dos insumos que mais afetou a população brasileira na crise de desabastecimento foi a falta dos combustíveis. O consumo de diesel automotivo no país restringe-se basicamente ao transporte rodoviário e ao setor agrícola, e sua falta é o suficiente para impactar toda a cadeia produtiva de um dos setores mais importantes da economia nacional.

O óleo diesel e a gasolina consumidos no Brasil podem ser produzidos pela Petrobrás, por outros refinadores instalados no país, pelas centrais petroquímicas particulares ou, ainda, importado por empresa autorizada pela Agência Nacional do Petróleo (ANP). A Petrobrás vende o óleo diesel produzido em suas refinarias para as companhias distribuidoras em operação no Brasil ou diretamente para grandes consumidores, como usinas termelétricas (PETROBRÁS, 2018).

Considerando as principais características dos custos de transação e suas hipóteses comportamentais conforme é descrito no Quadro 1, a falta de combustíveis decorrente do período da greve dos caminhoneiros será analisada a partir da TCT com o objetivo de compreender esse evento a partir dessa teoria. De

acordo com Mendes et al (2009), três pressupostos teóricos conduzem o arcabouço analítico da NEI: a racionalidade limitada, custos de transação e o oportunismo presentes nas relações econômicas. A dimensão desses custos depende dos atributos das transações, como frequência, especificidade do ativo e incertezas, objetos de análise na sequência.

Características das transações	Frequência	Está relacionada à recorrência de determinada transação, em que maior frequência de ocorrência da transação resulta em menores custos fixos médios.
	Incerteza	Está relacionada à incapacidade de os agentes prevenirem acontecimentos futuros, gerando aberturas para renegociações. Assim, maiores possibilidades de renegociação gerariam maiores oportunidades de perda devido ao comportamento oportunista das partes e possíveis desentendimento entre elas.
	Especificidade dos ativos	Está relacionada ao grau de dependência de determinado ativo em relação à continuidade de uma transação específica, considerando que quanto maior o nível de especificidade do ativo, maior a probabilidade de perdas em função dos comportamentos oportunistas.
Hipóteses Comportamentais	Racionalidade Limitada	Apesar dos agentes possuírem comportamento otimizador, eles não conseguem otimizá-los completamente nas relações contratuais, em função da incompletude dos contratos.
	Comportamento Oportunístico	O oportunismo está relacionado ao fato de os agentes agirem de forma a promover a obtenção de vantagens nas transações.

Quadro 1: Descrição das características das transações e das hipóteses comportamentais Fonte: Elaborado pelos autores, adaptado de Farina (1999) e Zylbersztajn (1995).

a) Frequência das transações

A frequência das transações no mercado de combustível pode ser considerada elevada devido à importância desse ativo na economia nacional, que por sua vez, exige interações constantes entre os agentes da cadeia de comercialização: desde as distribuidoras e seus fornecedores até os postos de combustíveis que repassam o ativo para o consumidor final. Essa característica interfere nos custos nos custos de transação pois cria relações habituais entre as

partes, limitando os agentes de comportamentos oportunistas, mas não os impedindo dessa ação.

Desde janeiro de 2002, as importações de óleo diesel foram liberadas, e graças à livre concorrência, as distribuidoras podem optar em importar o combustível ou comprarem da Petrobrás. Segundo a Petrobrás (2018), a gasolina e o diesel vendidos às distribuidoras são diferentes dos produtos no posto de combustíveis. Os primeiros são os combustíveis tipo "A", ou seja, gasolina antes da sua combinação com o etanol e diesel também sem adição de biodiesel. Os produtos vendidos nas bombas ao consumidor final são formados a partir do tipo "A" misturados a biocombustíveis.

b) Incerteza relativa à transação

No tocante, a incerteza relativa à transação, os agentes não conseguem prever acontecimentos futuros, em função da extensa cadeia de produção, a qual cada etapa interfere na posterior além de impactar o preço a jusante até o consumidor final. Um exemplo disso, é que os preços do combustível no Brasil acompanham o mercado internacional, pois os combustíveis derivados de petróleo são commodities e têm seus preços atrelados aos mercados internacionais que variam diariamente.

Segundo Farina, (1999), em um ambiente de incerteza, os agentes não conseguem prever os acontecimentos futuros e aumenta-se as possibilidades de perdas derivadas do comportamento oportunista das partes. Nesse sentido, Lucci

e Scare (2004) afirmam que a incerteza pode estar relacionada à falta de transparência do mercado.

c) Especificidade dos ativos

Para Lucci e Scare (2004), um dos elementos chave para a identificação dos custos de transação é a especificidade dos ativos. Os combustíveis, objeto da análise desse estudo, podem ser considerados altamente específicos, pois segundo Rindfleisch e Heide (1997), tais ativos têm sua avaliação limitada ao ambiente em que são utilizados. Além disso, pode-se entender os Ativos Específicos como ativos que tomados isoladamente têm um valor de mercado em função de sua disponibilização, mas que ao ser adequado aos objetos da empresa e com o devido tratamento e ações que lhe agregam valor, passa a ter uma avaliação em função do fluxo de caixa que gera e não somente de seu valor de venda.

Nesse sentido, o combustível, é um ativo altamente especializado que não possui utilidade fora da cadeia em que está inserido. Para Pondé (2007), a presença dos ativos específicos faz com que a identidade dos participantes da transação, assim como a continuidade dos vínculos estabelecidos entre estes tenham custos mais elevados para geri-las e conservá-las. Tal fato é visível no papel da Agência Reguladora de Petróleo (ANP), que entre suas funções tem o papel de regular as atividades que integram as indústrias de petróleo e gás natural e de biocombustíveis no Brasil, além de atuar também em conjunto com os demais órgãos fiscalizadores, buscando identificar e coibir práticas desleais lesivas aos

direitos dos consumidores (ANP, 2018). Para Ferreira et. al., (2005) o que torna a especificidade de ativos a mais importante dimensão da TCT é o fato de aumentar a possibilidade de comportamento oportunista na presença de investimentos em ativos altamente específicos.

d) Racionalidade limitada

De acordo com Ferreira et. al., (2005), o conceito de custos de transação está intimamente associado à racionalidade limitada e ao oportunismo, ambos inerentes à organização econômica. No 2º dia da greve dos caminhoneiros, a dificuldade de os motoristas abastecerem seus veículos se agravou. Além das longas filas, muitos encontraram as bombas vazias. Em Brasília, por exemplo, 60% dos postos estavam sem combustível no fim da tarde do 3º dia da greve (Governo do Brasil, 2018). Nessas circunstâncias, muitos estabelecimentos se aproveitaram da alta demanda desse insumo, principalmente da gasolina, cujo estoque estava prestes a terminar, e começaram a cobrar preços abusivos, confirmando o argumento de Williamson (1985), de que o “oportunismo é a busca pelo interesse próprio com dolo”.

Assim, o aumento do preço desse ativo cobrado ao consumidor naquele momento não possuía relação de proporção com o aumento dos custos. Tal prática, é considerada um comportamento oportunístico, uma vez que os proprietários dos postos de combustíveis se beneficiaram de uma situação atípica para lucrarem indevidamente sobre a população. O que poderia ser apenas uma autorregulação do mercado passou a ser considerado uma prática abusiva de

forma que muitos desses estabelecimentos foram autuados pelo Procon e pela Agência Nacional de Petróleo (ANP). A Tabela 1 mostra ao aumento flagrado pelo Procon nos postos de gasolinas em vários estados brasileiros:

Estado	AM	DF	ES	PA	PE	PI	RJ	SC	TO
Valor Máximo da gasolina	4,89	9,99	9,80	4,47	8,99	5,00	6,00	6,49	5,79

Tabela 1: Variação do preço da gasolina em alguns estados brasileiros no 3º dia da greve dos caminhoneiros Fonte: Elaborado pelos autores a partir de notícias dos veículos de comunicação

Segundo a revista Exame (2018), no país há mais de quarenta mil postos de combustíveis, sendo que, mil e trezentos deles foram fiscalizados neste episódio e 500 foram autuados por aumento abusivo de preços dos combustíveis ou crime contra a economia popular. As autuações variam entre multas, que podem ultrapassar R\$ 9 milhões, suspensão temporária das atividades, interdições dos estabelecimentos e até mesmo cassação de licenças conforme estabelece o Código de Defesa do Consumidor.

A lei que criou a Agência Nacional do Petróleo (ANP) determina que essa autarquia atue com foco na defesa dos direitos dos consumidores e por essa razão, algumas de suas funções é fiscalizar e monitorar a qualidade e o preço dos combustíveis. Dessa forma, busca-se combater fraudes e irregularidades no mercado de gasolina, etanol, diesel e GLP. Na semana anterior ao aumento abusivo do preço da gasolina decorrente de sua escassez nos postos, a ANP (2018) realizou sua habitual pesquisa nacional dos preços de combustíveis e de GLP. A Tabela 2 mostra a diferença de preço da gasolina em relação a Tabela 1.

DADOS BRASIL						
Período	Produto	Unidade	Nº de postos pesquisados	Preço ao Consumidor		
				Preço médio	Preço mínimo	Preço máximo
DE 13/05/2018 A 19/05/2018	Gasolina	R\$/l	5800	4,284	3,499	5,259

Tabela 2: Pesquisa na semana anterior à greve do preço da gasolina em postos de combustíveis no país Fonte: Agência Nacional do Petróleo

A cadeia de formação do preço do diesel é composta por diversas parcelas, e qualquer alteração em pelo menos uma delas terá reflexos, para mais ou para menos, no preço que o consumidor pagará na bomba. O preço final na bomba incorpora a carga tributária e a ação dos demais agentes do setor de comercialização como: importadores, distribuidores, revendedores e produtores de biocombustíveis.

De acordo com a Petrobrás (2018), o valor pago do combustível pelo consumidor final é composto por 4 fatores: Preços do produtor ou importador de gasolina, carga tributária, custo do etanol obrigatório e margens da distribuição e revenda. A Petrobrás por exemplo, influencia uma parcela na formação do preço final ao consumidor, que é representada pelo preço nas suas refinarias, e que segundo essa empresa, corresponde a um terço do preço do combustível. O preço dos combustíveis na sua última etapa de comercialização, nos postos de combustíveis é, portanto, livre de ser reajustado, desde que sua prática seja por justa causa, o que não foi o caso ocorrido no episódio da greve dos caminhoneiros.

Segundo a ANP (2018), “os donos dos postos de combustível têm autonomia para definir os preços cobrados pelo litro da gasolina, do etanol e do

diesel, mas aumentos injustificados na bomba podem ser considerados abusivos. A ANP ressalta que não interfere na liberdade do mercado e os preços são livres, mas suas ações visam a "proteger o consumidor".

e) Comportamento Oportunístico

O comportamento oportunístico por parte dos proprietários dos postos de gasolina, pode ser explicado pela racionalidade limitada decorrente da assimetria de informação e da condição, conforme dissertado nesse artigo, dos combustíveis no sentido *lato*, terem o *status* de ativos específicos. Isso porque, apesar do mercado de óleo diesel no país ser regulamentado pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) e pela Lei Federal 9.478/97 (Lei do Petróleo), o sistema econômico brasileiro é baseado na livre iniciativa, a qual permite a intervenção do Estado na economia somente em situações constitucionalmente autorizadas. Essa realidade corrobora com a afirmação de Farina et a. (1997), a qual afirma que na perspectiva da NEI, existe o reconhecimento de que a operação e a eficiência de um sistema econômico têm suas limitações e gargalos influenciados pelo conjunto de instituições que regulam o ambiente econômico.

O aumento abusivo do preço dos combustíveis deve considerar os artigos da Constituição que tratam da proteção do consumidor (artigo 5º, XXXII e artigo 170, V), e os da livre concorrência (artigos 170, IV, e 173). Tal interpretação dá margens para a jurisprudência, pois segundo Miragem (2008), “o juízo ético-social tenderá a condenar espécie de “aproveitamento indevido” da situação. Um juízo

estritamente econômico, considerará a oportunidade de maximização dos lucros com a atividade” mostrando a “incompletude dos contratos”.

Dessa forma, o Estado, como o principal provedor das regras econômicas e da garantia de que serão cumpridas, torna-se agente crucial nessa análise. As limitações que são impostas pelo contexto institucional auxiliam na definição de um conjunto possível de oportunidades e limitações ao comportamento dos indivíduos em uma sociedade e em situações peculiares como foi o desabastecimento dos combustíveis durante a greve dos caminhoneiros.

1.4 O impacto da greve dos caminhoneiros no setor do agronegócio brasileiro

A greve dos caminhoneiros teve uma dimensão e duração jamais vista no país. De acordo com a Associação dos Caminhoneiros, um milhão e cem mil caminhoneiros, o que corresponde a 91,2% do total, aderiram à greve e bloquearam as principais estradas brasileiras (Kanczuk,2018) por aproximadamente 8 dias. Essa paralisação recebeu apoio de grande parte da população devido às suas justas reivindicações, mas por outro lado, provocou o desabastecimento em praticamente todas as cidades brasileiras, causando diversos transtornos às atividades logísticas e interrompendo o trânsito de bens em todo o território nacional.

A rotina dos brasileiros foi radicalmente afetada nesse período, gerando caos nas atividades diárias e trazendo prejuízos econômicos de grande proporção, além de incertezas no mercado. Segundo Amaral et. al., (2018), tal greve afetou a vida da população não somente no tocante à falta de combustível nas bombas, na

paralisação dos transportes públicos, na alta nos preços dos alimentos, no encarecimento dos produtos ou na disponibilidade de serviços públicos, mas também nos negócios e na geração de novos empregos. Na Figura 1 demonstra-se o impacto da greve sob a óptica das empresas:

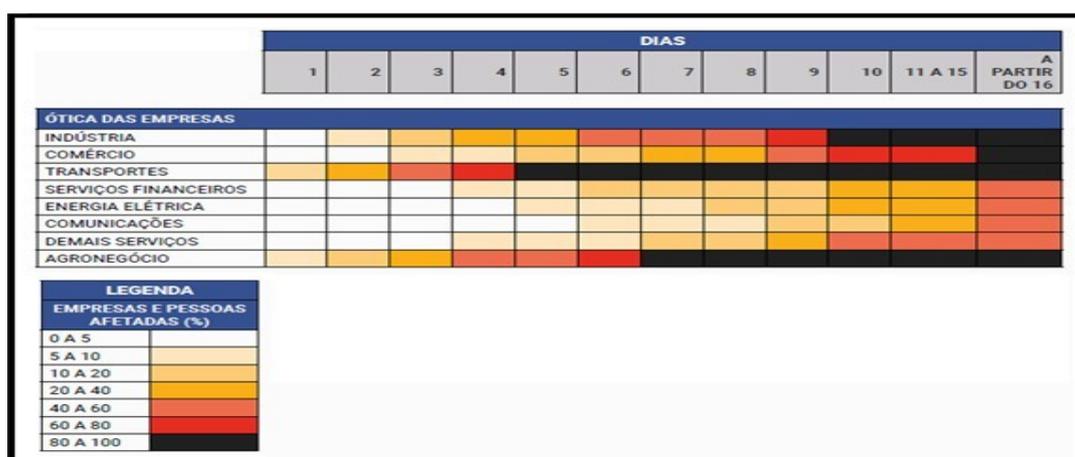


Figura 1: Impacto da greve no decorrer do tempo
 Fonte: Amaral et. al., (2018)

Como pode ser observado na Figura 1, no primeiro dia de greve os transportes e o agronegócio já foram afetados, segundo a óptica das empresas. No sexto dia, a indústria, comércio, transportes, serviços financeiros, energia elétrica, comunicações, agronegócio e demais serviços também já ficaram comprometidos. O setor agropecuário foi um dos mais afetados por essa greve devido sua alta dependência do transporte rodoviário. Segundo Kanczuk (2018), o setor de transporte é responsável por 3,8% do PIB nacional e a logística do país baseia-se no transporte rodoviário.

Com os bloqueios ao longo das estradas do país, o transporte de insumo para a alimentação animal, o combustível para o funcionamento de maquinários e

o deslocamento da produção para o mercado interno e exportação foram comprometidos. Dessa forma, a impossibilidade do escoamento da produção do setor agropecuário resultou em perdas de safras e a morte de animais. Segundo Mendes, Figueiredo e Michels (2009), o agronegócio deve ser compreendido em seus diversos ramos como um nexo de contratos, compostos de sucessivas etapas que vão desde o produtor e revendedor de insumos até o consumidor, passando pelo produtor rural, pela indústria e pelo comércio.

Tais fatos, reforçam os pressupostos teóricos da TCT, posto que considerando o grau de dependência desses ativos e a sua necessidade para a continuidade das transações dos produtores. Ainda em função da especificidade desses ativos e da impossibilidade do uso de outra fonte alternativa, conforme informado no quadro 3 deste artigo, 51 milhões de litros de leite foram descartados em todo o País, gerando um prejuízo diário de R\$ 180 milhões. Tal descarte pode ser interpretado como um procedimento extremo, consequência de um ambiente não previsto, reforçando as determinações de racionalidade limitada dos agentes.

A Associação Brasileira de Proteína Animal - ABPA (2018) avaliou os prejuízos em 3 bilhões de reais. O setor de proteína animal emprega mais de 7 milhões de pessoas e é responsável pela produção de mais de 25 milhões de toneladas de alimento/ano. No segundo dia da greve, 129 unidades produtivas das empresas associadas de carnes bovina, suína e de aves ficaram paralisadas e no quarto dia, mais de 90% da produção de proteína animal foi interrompida somando mais de 208 fábricas de diversos portes paradas no Brasil.

No Quadro 2 são apresentados algumas das culturas e criações que se mostraram mais sensíveis à paralisação. Kreter et. al., (2018) aponta a dificuldade de manutenção dos estoques e níveis de insumos nesse período, o que acabou gerando pressão de custos para o produtor, desencadeando prejuízos líquidos aos mesmos.

Impactos na produção agrícola	Hortifrúti	<p>No 5º dia da greve, a Companhia Nacional de Abastecimento (CONAB) aponta que 95% dos legumes e frutas já estão em escassez na segunda maior Central de Abastecimento (Ceasa) da América Latina, em Irajá, Zona Norte do Rio. Normalmente, 400 caminhões descarregam produtos no local diariamente.</p>
		<p>Produtores de batata tiveram suas produções descartadas à beira das rodovias, já que os caminhões não tinham como seguir viagem em direção aos centros de distribuição.</p>
		<p>O preço da batata registrou crescimento de mais de 100% entre os dias 18 e 24 de maio de 2018. No CEASA Pernambuco, o preço subiu de R\$ 1,80/kg para R\$7,00/kg. Enquanto no Rio de Janeiro saiu de R\$1,30/kg para R\$5,60/kg.</p>
		<p>No 5º dia da greve, em relação às exportações de frutas frescas, a Associação Brasileira dos Produtores de Maçã (ABPM) informou que 20 toneladas de maçã estavam paradas em Santa Catarina, aguardando para serem exportadas para Europa e países da Ásia. As maçãs estavam sendo mantidas em caminhões frigorificados. Com isso o custo da refrigeração reduz drasticamente a margem de lucro do produtor. Há casos de não cumprimento dos prazos de entrega estabelecido nos contratos, resultando no descarte dos produtos devido à impossibilidade de fornecer para o mercado interno.</p>

		As indústrias responsáveis pelo processamento de laranjas reduziram o ritmo da produção para não sobrecarregar os estoques, uma vez que, o suco já processado destinado à exportação não estava conseguindo chegar aos portos para embarque devido ao bloqueio das rodovias.
	Setor Su- cro ener- gético	A União da Indústria de Cana-de-açúcar (UNICA) estimou que, por diferentes motivos, no mínimo 47 usinas foram afetadas pela greve dos caminhoneiros.
		Segundo a UNICA, 34 usinas em Minas Gerais suspenderam as vendas de etanol; 3 paranaenses reduziram as operações de tratos culturais, corte/carregamento e transporte de cana e outras dez paulistas estão paradas sem produzir nem vender.
		No 5º dia da greve, as exportações também sofreram impacto. Os embarques foram feitos com produtos em estoque nos terminais portuários, muitos com níveis perto do zero, fazendo com que navios ficassem esperando para atracar no porto de Santos.
	Café	Produtores de café das regiões que possuíam colheita mecanizada deixaram de colher, devido à ausência de combustível para operar as máquinas e por não terem como escoar a produção.
		No 5º dia da greve, para os produtores que exportam, a situação é ainda mais crítica, pois não haverá o cumprimento do prazo de entrega estabelecido nos contratos. Mesmo depois de normalizada a situação da greve, um efeito cascata será verificado nos portos com a chegada das cargas, acarretando fila de carregamento, que por sua vez trará mais custo para os exportadores.
Impac- tos na pecuá- ria	Leite	A redução da ração na composição da dieta das vacas, ocasionada pela falta do insumo na propriedade ou por opção do produtor para evitar o elevado volume de leite descartado, gera prejuízos futuros. A razão é que na maioria das vezes, quando o animal reduz a produção diária de leite, o mesmo não retorna aos volumes anteriores, ainda que receba alimentação adequada posteriormente.
		Importantes indústrias de laticínios suspenderam a coletas de leite. A Associação que representa este grupo de indústrias, Viva Lácteos, estima que no mínimo 51 milhões de litros de leite foram descartados em todo o País, gerando um prejuízo diário de R\$ 180 milhões.
	Aves e Suí- nos	Relatos de produtores apontaram a existência de caminhões bloqueados que estão transportando animais em todo o país, muitos dos quais não são alimentados há mais de três dias. Também está travada em vários pontos a circulação de caminhões de ração, que levariam alimentos para as propriedades. A situação nas granjas é gravíssima. Com falta de insumos, muitos animais chegaram a óbito.
De acordo com a ABPA, no 2º dia de greve dos caminhoneiros, a cadeia produtiva da avicultura e da suinocultura do país iniciou com 120 plantas frigoríficas - produtoras de carne de frango, perus, suínos e outros- paradas. Mais de 175 mil trabalhadores tiveram atividades suspensas em todo o país.		

		Com os bloqueios nas rodovias impedindo o acesso dos insumos necessários à produção e a impossibilidade do escoamento de alimentos, a ABPA informa que deixaram de ser exportadas 25 mil toneladas de carne de frango e suínos. Isso equivale a uma receita de US\$ 60 milhões que deixa de ser gerada para o país. No caso da carne bovina, são cerca de 1200 containers que deixam de ser embarcados por dia (ABPA; ABIEC, 2018).
--	--	---

Quadro 2: Impacto do 5º dia de greve dos caminhoneiros no setor agropecuário Fonte: Confederação de Agricultura e Pecuária do Brasil (2018)

À luz do arcabouço teórico da NEI e da TCT, ao analisar algumas das perdas no setor do agronegócio brasileiro, conforme mostrado no Quadro 3, pode-se ter uma ideia das consequências no sistema produtivo desse setor devido ao desabastecimento generalizado. Para Kreter et. al., (2018), a capacidade de repassar todos os custos para as demais etapas da cadeia dependerá da estrutura de mercado e governança de cada uma delas, já que possuem mecanismos de transmissão diferenciados. O que se observou durante a greve é que o produtor incorreu em prejuízos em quase todos os segmentos.

Considerações Finais

Esse estudo teve como objetivo analisar se é possível explicar os desdobramentos da greve dos caminhoneiros por meio do arcabouço teórico da Nova Economia Institucional, especificamente abordando os pressupostos teóricos da Teoria do Custos de Transação. Sua relevância se dá pela análise de um evento recente que apresentou um impacto significativo na economia do país.

Conforme abordado, a NEI surge como uma vertente paradigmática a partir dos trabalhos de Coase (1937) e estudos complementares desenvolvidos e aprofundados por Williamson no ambiente institucional e nas estruturas de governança. Destaca-se ainda os estudos realizados por Douglas North (1994)

considerando o comportamento e arranjo das instituições como responsáveis pelo desempenho econômico de uma sociedade.

Foram ressaltadas as contribuições de Williamson (1985) sobre os custos de transação como parte do arcabouço teórico da NEI, sendo os seus estudos e considerações aplicáveis em organizações de todos os tipos. Esses custos envolvem a incerteza, a frequência das transações e o grau em que essas transações dependem de ativos específicos, podendo ser minimizados por atribuição das transações, estruturas de governança e aspectos institucionais.

A frequência das transações no mercado de combustível pode ser considerada elevada devido à importância desse ativo na economia nacional. No tocante, a incerteza relativa à transação, os agentes não conseguem prever acontecimentos futuros, em função da extensa cadeia de produção. No que se refere à racionalidade limitada e ao oportunismo, muitos estabelecimentos se aproveitaram da alta demanda desse insumo, principalmente da gasolina, cujo estoque estava prestes a terminar, e começaram a cobrar preços abusivos. O comportamento oportunístico também foi evidenciado nesse episódio pelo aumento abusivo dos combustíveis pelos proprietários dos postos de gasolina, em função de racionalidade limitada decorrente da assimetria de informação e da condição, conforme dissertado nesse artigo, dos combustíveis no sentido lato, terem o status de ativos específicos.

Conforme apontado, o setor agropecuário foi um dos mais afetados por essa greve devido sua alta dependência e logística se basear no transporte rodoviário. Com os bloqueios ao longo das estradas do país, o transporte de insumo para a alimentação animal, o combustível para o funcionamento de maquinários e o deslocamento da produção para o mercado interno e exportação

foram comprometidos. Dentre os impactos na produção agrícola, foram divulgados em sites, jornais e periódicos: 95% dos legumes e frutas, a partir do 5º dia da greve, já faltavam nas centrais de abastecimento; batatas sendo descartadas pela falta do transporte, gerando um aumento médio de 100% em seu preço; paralisação na exportação de frutas; diminuição da produção nas indústrias de açúcar e álcool, paralisação da colheita do café e conseqüente atraso futuro em seu envio decorrente de contratos futuros; redução da ração do gado e descarte de leite pela falta de transporte; morte de aves em granjas pela falta de alimentos.

A partir do exposto, pode-se afirmar que a NEI, a partir da óptica da TCT mostrou-se eficiente para a compreensão de parte dos efeitos gerados pela falta de combustíveis no país durante o período da greve dos caminhoneiros, especialmente no setor do agronegócio, uma vez que os pressupostos teóricos da TCT representado pelas características das transações e das hipóteses comportamentais foram capazes de explicar o fato ocorrido.

Como limitação desse estudo ressalta-se que apesar da presença do oportunismo demonstrado no caso analisado, outras teorias além da TCT poderiam ter sido utilizadas como lente teórica. Isso, porque a elevação do preço do ativo específico (combustível) ocorreu como resposta a uma redução da oferta provocada pela greve, e não como ação deliberada de um agente em posição de vantagem sobre um parceiro da transação em razão da presença de ativo específico. Apesar disso, optou-se pelo emprego da TCT devido suas categorias de análise que demonstraram serem pertinentes para interpretar e compreender o fenômeno observado.

Como sugestão para futuras pesquisas, recomenda-se a análise dos efeitos da greve dos caminhoneiros em outros setores econômicos, ou ainda,

continuar o tema em análise, mas considerando o ambiente institucional ao invés da especificidade do ativo. Ademais seria interessante trabalhos futuros que analisassem o comportamento dos caminhoneiros durante a greve, especialmente com a diferenciação entre autônomos, empregados de transportadoras sem a posse do caminhão ou contratados por transportadoras com caminhões próprios, pois trataria do grau de integração vertical do transporte, definida pela posse do caminhão.

Referências

- AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS (ANP). Informações sobre a gasolina vendida no Brasil. Nota Técnica, fevereiro, 2018. Disponível em <http://www.anp.gov.br/images/Notas_Tecnicas/Nota_Tecnica_Gasolina-Formulada_2018-fev.pdf>. Acesso: 12 de junho de 2018.
- AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS (ANP). Sistema de levantamento de preços. Disponível em <<http://anp.gov.br/preco/>>. Acesso: 26 de junho de 2018.
- AMARAL, G.L.; YAZBEK, C.L.; OLENIKE, J.E; AMARAL, L.M.F. Reflexos da Greve dos Caminhoneiros na Arrecadação Tributária. IBPT- Instituto Brasileiro de Planejamento e Tributação, maio de 2018. Disponível em <<https://ibpt.com.br/noticia/2643/IBPT-ANALISA-IMPACTOS-DA-GREVE-DOS-CAMINHONEIROS-NA-ARRECADACAO-FISCAL>>. Acesso: 09 de junho de 2018.
- ARTZ, Kendall W.; BRUSH, Thomas H. Asset specificity, uncertainty and relational norms: an examination of coordination costs in collaborative strategic alliances. **Journal of Economic Behavior & Organization**, v. 41, n. 4, p. 337-362, 2000.
- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PROTEÍNA ANIMAL (ABPA); Associação Brasileira das Indústrias Exportadoras de Carne (ABIEC). Greve dos caminhoneiros afeta atividades do setor de proteína animal e causa prejuízos na produção e distribuição de alimentos, Comunicado, São Paulo, 23 de maio de 2018. Disponível em <<http://abiec.com.br/download/COMUNICADO%20ABPA%20ABIEC%20GREVE%20DOS%20CAMINHONEIROS%20.pdf>>. Acesso: 05 de junho de 2018.
- AUGUSTO, Cleiciele Albuquerque; SOUZA, José Paulo; CARIO, Silvio Antonio Ferraz. NOVA ECONOMIA INSTITUCIONAL: VERTENTES COMPLEMENTARES. Revista Ibero-Americana de Estratégia – **RIAE**, Vol. 13, N. 1. Janeiro/Março. 2014.
- BARNEY, J. B.; HESTERLY, W. Economia das organizações: entendendo a relação entre as organizações e a análise econômica. In: CLEGG, S. R.; HARDY, C.; NORD, W. R. **Handbook de estudos organizacionais: ação e análise organizacionais**. Vol. 3. São Paulo: Atlas, 2001.
- CARVALHO, Cristina Amélia; MILANO FALCÃO VIEIRA, Marcelo; GOULART, Sueli. A trajetória conservadora da teoria institucional. **Revista de Administração Pública-RAP**, v. 39, n. 4, 2005.
- COASE, R. The Nature of the Firm. **Economica**, v. 4, p.386- 405, 1937.
- CONFEDERAÇÃO DE AGRICULTURA E PECUÁRIA DO BRASIL (CNA). Efeito da Greve dos Caminhoneiros ao Setor Agropecuário. Nota Técnica nº 18/2018-CNA, Brasília, 25 de maio de 2018. Disponível em <<https://www.comprerural.com/wp-content/uploads/2018/05/sut-nt-18-2018-Impactos-da-greve-dos-caminhoneiros-no-setor-agropecua%CC%81rio.-CNA-25mai2018.pdf>>. Acesso: 05 de junho de 2018.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTES(CNT). **Boletim estatístico**. Brasília, jan. 2018. Disponível em: < <http://www.cnt.org.br/Boletim/boletim-estatistico-cnt>>. Acesso em: 10 jun. 2018.

EISENHARDT, K. Agency Theory: An Assessment and Review. **The Academy of Management Review**, 14, (1) 1989.

EXAME. Cerca de 500 postos foram autuados por aumento abusivo de preços, 31 de maio de 2018. Disponível em < <https://exame.abril.com.br/economia/cerca-de-500-postos-foram-autuados-por-aumento-abusivo-de-precos/>>. Acesso: 28 de junho de 2018.

FARINA, E. M. M. et al. Competitividade: mercados, Estado e organizações. São Paulo: Singular, 1997.

FARINA, E. M. M. Q. Competitividade e coordenação de sistemas agroindustriais: um ensaio conceitual. *Gestão & Produção*, ed. 6, nº 3, p. 147-161, 1999.

FERREIRA, Gabriel Murad Velloso et al. A economia dos custos de transação sob uma análise crítica: perspectivas de aplicação no agronegócio. In: **Congresso da Sober**. 2005.

FONSECA, J. J. S. Metodologia da pesquisa científica. Apostila, Fortaleza: UEC, 2002.

GEYSKENS, Inge; STEENKAMP, Jan-Benedict EM; KUMAR, Nirmalya. Make, buy, or ally: A transaction cost theory meta-analysis. **Academy of management journal**, v. 49, n. 3, p. 519- 543, 2006.

GOVERNO DO BRASIL. Saiba as consequências da greve dos caminhoneiros para a população, 25 de maio de 2018. Disponível em < <http://www.brasil.gov.br/editoria/economia-e-financas/2018/05/saiba-as-consequencias-da-greve-dos-caminhoneiros-para-a-populacao>>. Acesso: 06 de junho de 2018.

JONES, Candace; HESTERLY, William S.; BORGATTI, Stephen P. A general theory of network governance: Exchange conditions and social mechanisms. **Academy of management review**, v. 22, n. 4, p. 911-945, 1997.

KANCZUK, F. Impacto Greve Caminhoneiros. Secretaria de Política Econômica, Ministério da Fazenda, junho de 2018. Disponível em < http://www.fazenda.gov.br/centrais-de-conteudos/apresentacoes/arquivos/2018/caminhao180529.pptx/@@download/file/caminhao1_80529.pdf>. Acesso: 09 de junho de 2018.

KRETER, A.C; JUNIOR, J.R.C.S; STADUTO, J; OLIVEIRA, N.S.M.N. Impactos Iniciais da greve dos caminhoneiros no Setor Agropecuário. Ipea - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, Nota Técnica, Carta de Conjuntura, nº39, 2018.

LUCCI, C.R; SCARE, R.F. Custos de Transação no Ambiente Portuário: Uma Aplicação da Nova Economia Institucional para o Porto de Santos. VII Semead. Seminários em Administração. FEA/USP, 2004.

LÜDKE, M.; ANDRÉ, M.E.D.A. Pesquisa em educação: abordagens qualitativas. São Paulo, EPU, 1986.

- MENDES, K; FIGUEIREDO, J.C; MICHELS, I. L. A nova economia institucional e sua aplicação no estudo do agronegócio brasileiro. **Revista de Economia e Agronegócio**, vol.6, nº 3, 2009.
- MIRAGEM, Bruno Nunes Barbosa. Direito do Consumidor. São Paulo: **Revista dos Tribunais**, 2008.
- NELSON, R. R.; WINTER, S. G. **Uma teoria evolucionária da mudança econômica**. Campinas: Ed. Unicamp, 2005. p.45-81
- NORTH, D.C. **Custos de transação, instituições e desempenho econômico**. Rio de Janeiro: Instituto Liberal, p. 38, 1994.
- PETROBRÁS. Composição de Preços de Venda ao Consumidor, 2018. Disponível em < <http://www.petrobras.com.br/pt/produtos-e-servicos/composicao-de-precos-de-venda-ao-consumidor/> >. Acesso: 14 de junho de 2018.
- PONDÉ, J. L. Nova Economia Institucional. Roteiro de curso, Fundação Getúlio Vargas, v.1, Rio de Janeiro, 2007.
- RINDFLEISCH, Aric; HEIDE, Jan B. Transaction cost analysis: Past, present, and future applications. **the Journal of Marketing**, p. 30-54, 1997.
- SHAVELL, Steven. On moral hazard and insurance. In: **Foundations of Insurance Economics**. Springer, Dordrecht, 1979. p. 280-301.
- SCHUBERT, Maycon Noremborg; WAQUIL, Paulo Dabdab. Análise dos Custos de Transação nas cooperativas da cadeia produtiva do leite no Oeste de Santa Catarina. **Organizações Rurais & Agroindustriais**, v. 16, n. 4, 2015.
- SIMON, Herbert A. Theories of bounded rationality. **Decision and organization**, v. 1, n. 1, p. 161-176, 1972.
- SETH, A. THOMAS, H. Theories of the firm: implications for strategy research. **Journal of Management Studies**. 31:2. March, 1994.
- SILVA, A.A.; BRITO, E.,P.Z.. Incerteza, racionalidade limitada e comportamento oportunista: um estudo na indústria brasileira. **RAM, REV. ADM. MACKENZIE**, V. 14, N. 1, SÃO PAULO, SP, JAN./FEV. 2013, p. 176-201.
- WILLIAMSON, O. The economics of organization: The transaction cost approach. **American journal of sociology**, v. 87, n. 3, p. 548-577, 1981
- WILLIAMSON, O. E. The economic institutions of capitalism – firms, markets, relational contracting. **New York: The Free Press- a division of Mc Millan**, 1985.
- WILLIAMSON, O. E. Strategizing, Economizing and Economic Organization. **Strategic Management Journal**. v. 12, p. 75-94, 1991.
- WILLIAMSON, O. E. Examining economic organization through the lens of contract. **Industrial and Corporate Change**, 12(4), 917-42, 2003.
- ZILBERSZTAJN, D.; Estruturas de Governança e Coordenação do Agribusiness: uma Aplicação da Nova Economia das Instituições. Tese (Livre Docência), Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade, Universidade de São Paulo, p. 238, 1995.