

## **O PROGRAMA OPERADOR ECONÔMICO AUTORIZADO (OEA): UM ESTUDO DE CASO DE DUAS COMPANHIAS AÉREAS BRASILEIRAS**

### **Autoria**

Alef dos Santos

Grad. Administração/FACECA

Flavio Marcelo de Carvalho Silva

Grad. Administração/FACECA

Reginaldo da Silva Souza

Grad. Administração / PPGA/UNINCOR/PUC-Minas

### **Resumo**

O Operador Econômico Autorizado (OEA) é um programa criado pelo governo brasileiro, a fim de auxiliar e motivar o comércio internacional de bens e serviços, oferecendo maior segurança nos trâmites aduaneiros de importação e exportação. O programa consiste na certificação de intervenientes presentes na cadeia logística, como importadores, exportadores, transportadoras, agentes de carga, depositários aduaneiro, operadores portuários e aeroportuário e despachante aduaneiro, empresas que estejam legais com suas operações. Com o presente artigo pretende-se verificar quais são os efeitos na cadeia logística internacional de uma empresa do setor aeronáutico, decorrente da sua certificação no programa OEA, identificando quais são os benefícios agregados a esse operador. Por meio de uma pesquisa bibliográfica e um estudo de caso aplicado a duas companhias aéreas, uma já habilitada no programa OEA e outra em fase final de certificação, foi possível identificar: além dos requisitos para certificação no OEA, os ganhos logísticos para as companhias com a certificação, bem como suas motivações para que se certifiquem no programa.

**AREA TEMÁTICA 09: OPERAÇÕES E LOGÍSTICA**

**O PROGRAMA OPERADOR ECONÔMICO AUTORIZADO (OEA): UM ESTUDO  
DE CASO DE DUAS COMPANHIAS AÉREAS BRASILEIRAS**

## RESUMO

O Operador Econômico Autorizado (OEA) é um programa criado pelo governo brasileiro, a fim de auxiliar e motivar o comércio internacional de bens e serviços, oferecendo maior segurança nos trâmites aduaneiros de importação e exportação. O programa consiste na certificação de intervenientes presentes na cadeia logística, como importadores, exportadores, transportadoras, agentes de carga, depositários aduaneiro, operadores portuários e aeroportuário e despachante aduaneiro, empresas que estejam legais com suas operações. Com o presente artigo pretende-se verificar quais são os efeitos na cadeia logística internacional de uma empresa do setor aeronáutico, decorrente da sua certificação no programa OEA, identificando quais são os benefícios agregados a esse operador. Por meio de uma pesquisa bibliográfica e um estudo de caso aplicado a duas companhias aéreas, uma já habilitada no programa OEA e outra em fase final de certificação, foi possível identificar: além dos requisitos para certificação no OEA, os ganhos logísticos para as companhias com a certificação, bem como suas motivações para que se certifiquem no programa.

**Palavras-chave:** Comércio Exterior Brasileiro. Importações e Exportações. OEA.

## ABSTRACT

*The Authorized Economic Operator (AEO) is a program created by the Brazilian Government to help and motivate the foreign trade, offering security in the customs procedures of importations and exportations. The main objective of this program consists in certifying the players of the Supply Chain as imports, exports, shipping companies, goods agencies, bonded warehouses, airport and ship operators as well custom brokers. This survey aims to verify the results of this certification to the international Supply Chain of an airline company identifying, through an bibliographical research and a case with two of these companies (one already certified and the other in the final certification step), which are the benefits of the certification.*

**Keywords:** *Brazilian Foreign Trade, Imports and Exports, AEO.*

## 1 INTRODUÇÃO

De forma geral, o comércio internacional é um dos principais responsáveis pelo giro da economia entre os países, fornecendo recursos que as economias dos países cresçam e possam assim evoluir, ganhando reconhecimento e competitividade.

Apesar da reconhecida importância do comércio exterior para a economia brasileira muitos são os desafios para as empresas realizarem suas operações, entre eles: a morosidade, a alta incidência de tributos e a burocracia para a liberação de mercadorias que ainda são encontrados em toda a cadeia logística da importação e exportação.

Recentemente programas têm sido implantados com a finalidade de facilitar os trâmites logísticos, para as empresas domiciliadas no Brasil, como o Programa Operador Econômico Autorizado (OEA), anunciado no fim de 2015 e iniciado em 2016 pela Receita Federal do Brasil.

Com o objetivo de identificar as particularidades do programa Operador Econômico Autorizado para as empresas do setor aeronáutico brasileiro, pretende-se responder à seguinte questão: Quais as particularidades do Programa Operador Econômico Autorizado e seus benefícios para uma companhia aérea?

Para o alcance dos objetivos foi feita uma pesquisa de campo com a realização de entrevistas com os responsáveis pela área de logística internacional / comércio exterior de duas companhias aéreas, sendo uma já certificada no programa OEA e outra em fase final de certificação, identificando os requisitos para a certificação, os custos que poderão ser reduzidos ou até eliminados para essas companhias após a certificação, analisando as vantagens e a redução no tempo de liberação das cargas submetidas a despacho aduaneiro, assim como, os principais desafios para a habilitação no referido programa.

## 2 REFERENCIAL TEÓRICO

### 2.1 O comércio internacional e o comércio exterior brasileiro

O comércio internacional, em termos genéricos, diz respeito ao conjunto de operações realizadas entre os países, onde acontece o intercâmbio de bens e serviços e/ou a movimentação de capitais. Este comércio é regido por regras e normas, conduzidas pelas Organização Mundial do Comércio – OMC, Organização Mundial das Aduanas – OMA e Câmara do Comércio Internacional – CCI (LOPEZ; GAMA, 2010).

O processo de busca da competitividade internacional e o aumento da participação dos produtos importados no mercado interno acontecem cada vez mais, com a contribuição da efetividade da internacionalização das atividades das empresas, notadamente as grandes corporações. Neste sentido, elas devem buscar a redução de custos pela escala comercial, novos mercados consumidores, a diversificação das suas atividades, uma melhor utilização de recursos naturais, emprego de mão de obra cada vez mais especializada, melhoria da infraestrutura, entre outros tantos fatores (ASSUMPÇÃO, 2007; LOPEZ E GAMA, 2010).

A concorrência global, a evolução das economias emergentes, a preocupação com a utilização sustentável dos recursos não renováveis, o avanço das tecnologias, a redução das barreiras alfandegárias, são fatores que contribuem para a evolução do comércio internacional nas suas mais variadas formas (LOPEZ; GAMA, 2010).

Os países participam do comércio internacional por duas justificativas básicas. A primeira motivação para o comércio entre os países é que eles diferem entre si. A

segundo justificativa é a busca por redução de custos através da economia de escala (KRUGMAN; OBSTFELD, 2010).

O comércio internacional colabora com o aumento da produção à medida que permite que cada país se especialize em produzir os bens para os quais possui uma vantagem comparativa. Um país possui vantagem comparativa em um bem se o custo de oportunidade<sup>1</sup> da produção desse bem for mais baixo nesse país do que em outros. Dessa forma, se os países optarem por produzir produtos que possuam maior vantagem comparativa e importar os produtos que possuam menor vantagem comparativa, os benefícios podem ser ampliados para ambos os países, importador e exportador. Chega-se assim à conclusão essencial sobre a vantagem comparativa e comércio internacional: “o comércio entre dois países pode beneficiar a ambos, se cada qual exportar os bens em que possui uma vantagem comparativa” (KRUGMAN; OBSTFELD, 2010, p. 22).

Já o conceito de comércio exterior refere-se à relação comercial de um país com os demais, de acordo com os seus interesses, legislação, prioridades, limitações, exigências, devendo sempre ser seguida do nome do país, como por exemplo: Comércio Exterior do Brasil (LOPEZ; GAMA, 2010). Nesse contexto Keedi (2012, p. 21) afirma que “o comércio exterior é movido também por relacionamentos entre os países, que precisam trocar mercadorias pelas mais diversas razões, e elas poderão não estar relacionadas à abundância ou à falta de recursos, clima, capital, trabalho, etc.” O autor aponta que a importância dos relacionamentos vai além dos motivos materiais. Motivos comerciais, políticos, busca por melhoria na qualidade, nível de investimentos, atividade econômica, diluição de riscos são fatores que podem motivar os intercâmbios comerciais entre os países (KEEDI, 2012).

O comércio exterior brasileiro acompanhou significativamente o crescimento do comércio internacional, porém, atualmente ainda sofre com alguns problemas relevantes que infelizmente não deixam que o país se torne uma grande potência internacional. Isso faz com o que o Brasil tenha quedas significativas, principalmente nas estatísticas de importação (MORAIS, 2010).

Isso se deve ao fato do Brasil ainda sofrer muito com a infraestrutura, problemas governamentais relacionados à economia e também com a burocracia para importação e exportação de mercadorias, definido como barreiras tarifárias. De acordo com Keedi (2002), a:

Restrição tarifária é aquela cuja entrada ou saída de mercadorias não é restringida em proibida, mas apenas dificultada ou encarecida. Isto é realizado pela incidência de impostos, cujos montantes são definidos visando maior ou menor dificuldade para sua comercialização (2002, p. 58).

As barreiras não tarifárias também são um fator de dificuldade, que é representado por exigência documental, registro da mercadoria nos órgãos governamentais necessários, entre outras tantas restrições que variam de acordo com a mercadoria importada/exportada, que são mecanismos utilizados com fins protecionistas (KEEDI, 2002).

Além das barreiras tarifárias e não tarifárias outras dificuldades do país em crescer no comércio internacional estão relacionadas à sua infraestrutura: os altos custos de transporte, manutenção da frota e o valor de armazenagem, que

---

<sup>1</sup> **Custo de oportunidade:** os economistas utilizam o custo de oportunidade para descrever o dilema na definição dos produtos a se produzir em país, levando em consideração que a os fatores produtivos, como energia elétrica, são escassos e portanto, ao se produzir um determinado produto o país perde a capacidade de produzir outros (KRUGMAN & OBSTFELD, 2010).

representam uma fatia relevante das despesas nas indústrias e dos exportadores e importadores. A precariedade na infraestrutura logística, como a saturação da capacidade e a má conservação de grande parte das rodovias e vias de transporte interno, ferrovias e também os portos e aeroportos, acarretam, no Brasil, custos bem superiores aos que são arcados por indústrias instaladas em países com melhor infraestrutura e distribuição (CHINELATO et al., 2011)

De acordo com Chinelato et al. (2011), apresenta que:

Fica evidente para a empresa que deseja vender, seja qual ramo for, um produto para um determinado país, é preciso conhecer e adaptar seu produto para escoar do Brasil. Além de disponibilizar recursos para suportar toda a carga de despesas para o despacho da mercadoria, pois estas dificuldades enfrentadas pelo empresário brasileiro tornam o custo do produto elevado e o resultado é a perda da competitividade em relação aos demais países (2011, p. 53).

Com toda essa dificuldade, o país perde sua eficiência no que se diz respeito ao relacionamento de comércio internacional, e com isso busca medidas para facilitar os trâmites de importação e exportação, de forma que motive as empresas a buscar novos mercados externos.

Diante desse contexto, o Brasil está buscando inserir um novo programa OEA (Operador Econômico Autorizado) que tem como principal objetivo a redução da burocracia, proporcionando maior agilidade nos trâmites aduaneiros. A seguir serão apresentados os critérios para que uma empresa possa se certificar neste novo programa, bem como seus benefícios.

## **2.2 O Programa Brasileiro de OEA e seus requisitos**

A implantação do Programa Operador Econômico Autorizado (OEA), em todo o mundo, consiste em conciliar a facilidade no fluxo de mercadorias importadas e exportadas, aliado à necessidade de controle por parte da autoridade aduaneira. Esse programa foi idealizado pela Organização Mundial das Aduanas (OMA), buscando agilidade e benefícios na cadeia logística internacional, focando no desempenho da aduana e no processo de certificação dos operadores econômicos (PEREIRA, 2014).

Nesse sentido, a Receita Federal (2015a), apresenta que:

De acordo com a OMA, um dos grandes desafios para as administrações aduaneiras é assumir uma função ativa dentro da segurança da cadeia logística e no controle sobre o fluxo do comércio internacional. Mas isso deve acontecer sem descuidar da facilitação do comércio e assegurando uma atenção ao fluxo ágil, de maneira que, ao não inspecionar toda a carga, as Aduanas devem empregar ferramentas que lhe permitam decidir onde alocar seus recursos. O Programa OEA surge como um importante mecanismo para o controle e a gestão dos fluxos de comércio exterior.

O governo brasileiro possui vários objetivos ao implantar o Programa OEA, destacando: a possibilidade de assinar acordos de reconhecimento mútuo internacional legítimo e confiável; melhora da imagem do país; aumento da segurança nas operações do comércio exterior; e aprimoramento dos controles aduaneiros por meio da gestão de risco (RECEITA FEDERAL, 2017a).

Além disso, o programa OEA objetiva maior segurança e competitividade para o país. Para que esses fatores estejam ligados nas práticas de comércio exterior, não basta apenas aplicar procedimentos e normas para o setor como um

todo. É necessário focar nos agentes presentes na cadeia logística que cuidam da movimentação da carga, pois são eles quem garantem que as mercadorias não sejam violadas ou danificadas (PROCOMEX, 2016).

Para a fiscalização aduaneira, as empresas OEA atendem previamente os padrões mínimos de segurança pré-estabelecidos no programa dentro de cada país. Tais operadores comprovaram a confiabilidade e a perspectiva de suas movimentações, e por isso as Aduanas não precisam fiscalizá-las com a tanta frequência. Com isso, podem focar seus esforços nas empresas que não atendem às normas e regras mínimas de segurança e que podem apresentar riscos maiores em suas operações.

Diante disso o programa brasileiro de OEA consiste na certificação das empresas que estão dentro da cadeia logística internacional, sejam os importadores, exportadores, transportadores, agentes de cargas, depositários de mercadoria sobre controle aduaneiro, operadores portuários e aeroportuários e despachantes aduaneiros, que representam baixo grau de riscos em suas operações, tanto em termos de segurança física da carga quanto ao cumprimento de suas obrigações aduaneiras.

Para que esses operadores possam se certificar no OEA é necessário que os operadores estejam de acordo com todos os requisitos de admissibilidade<sup>2</sup> contidos nos incisos do artigo 14 da Instrução Normativa RFB nº 1.598/15 e também deverá verificar os critérios de elegibilidade<sup>3</sup> que se dispõe nos artigos 15 e 16 e no Anexo II (bloco 2) da Instrução Normativa RFB nº 1.598/15, que são condições que traduzem o grau de confiabilidade de seus requerentes (RECEITA FEDERAL, 2016a).

Após a aprovação desses requisitos a empresa poderá se especificar em uma das modalidades existentes, como: Operador Econômico Autorizado de Segurança (OEA-S), empregado às empresas, agentes de cargas, despachantes aduaneiros, operadores portuários e aeroportuários, depositários e transportadores; Operador Econômico Autorizado de Conformidade nível 1 e nível 2 (OEA-C nível 1 e nível 2), este designado às empresas importadoras; OEA-P Operador Econômico Autorizado Pleno, designado a empresas importadoras e exportadoras (RECEITA FEDERAL, 2016a; SOUZA et al., 2017a).

O operador se tornará OEA-P, a partir do momento em que estiver de acordo com todas as modalidades, podendo assim usufruir de todos os benefícios empregados ao programa operador econômico autorizado OEA.

**Tabela 01 - Requisitos e critérios básicos para certificações OEA**

<b>Requisitos de Admissibilidade</b>	<b>Crítérios de Elegibilidade</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Formalização do pedido de certificação mediante a DOSSIÊ DIGITAL;</li> <li>• Adesão ao domicílio eletrônico tributário (DTE);</li> <li>• Escrituração Contábil Digital (IN RFB 787/07);</li> <li>• Regularidade Fiscal;</li> <li>• Inscrição no CNPJ e recolhimento de</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Histórico de cumprimento da legislação aduaneira;</li> <li>• Sistema informatizado de gestão comercial, contábil, financeira e operacional;</li> <li>• Solvência financeira adequada para manter e aperfeiçoar as medidas de segurança e cumprimento da legislação</li> </ul>

<sup>2</sup> **Requisitos de Admissibilidade** de acordo com o art. 14º da instrução normativa RFB Nº 1598, de dezembro de 2015, são os documentos exigidos para as empresa interessadas em se certificar no programa OEA, que comprovam a sua legalidade com o governo brasileiro.

<sup>3</sup> Os **Crítérios de Elegibilidade** de acordo com os artigos 15 e 16 da instrução normativa RFB Nº 1598, de dezembro de 2015, são condições que traduzem o grau de confiabilidade dos requerentes da certificação.

<ul style="list-style-type: none"> <li>tributos há mais de 24 meses;</li> <li>Atuação mínima de 24 meses em atividade passível de certificação;</li> <li>Despachantes Aduaneiros: Experiência mínima de 3 anos e aprovação no exame qualificação;</li> <li>Inexistência de indeferimento da certificação no Programa OEA nos últimos 6 meses;</li> <li>Autorização pelo Órgão Específico para operar na área.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>tributária e aduaneira;</li> <li>Política para seleção de parceiros comerciais;</li> <li>Política de recursos humanos.</li> </ul>
<b>OEA SEGURANÇA (OEA - S)</b>	<b>OEA CONFORMIDADE (OEA - C) Nível 1 e Nível 2</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Requisitos de Admissibilidade;</li> <li>Requisitos de Elegibilidade;</li> <li>Crterios de Segurança.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Requisitos de Admissibilidade;</li> <li>Requisitos de Elegibilidade;</li> <li>Crterios de Conformidade.</li> </ul>
<b>OEA - Segurança + OEA - Conformidade Nível 2 = OEA - Pleno</b>	

Fonte: Prprios autores, adaptado da Receita Federal, (2016bcde); Souza *et al*, (2017b).

Após a empresa ser aprovada em todos os requisitos, será emitido o Certificado OEA, tendo o reconhecimento da parceria entre o operador e a aduana.

Com isso, o programa brasileiro OEA garante aos seus operadores, além de uma visão positiva no mercado de forma geral, benefcios de acordo com cada modalidade em que está se certificando. Esses benefcios são apresentados na tabela 2:

**Tabela 02 - Benefcios por Modalidades de Certificações.**

BENEFÍCIOS OEA	OEA Seguranç a	OEA Conformidad e nível 1	OEA Conformidad e nível 2	OEA Pleno
Divulgação no site da RF, no Portal OEA.	SIM	SIM	SIM	SIM
Utilização da logomarca "AEO".	SIM	SIM	SIM	SIM
Ponto de Contato na RFB	SIM	SIM	SIM	SIM
Prioridade de análise em outra modalidade, caso já esteja certificado em alguma	SIM	SIM	SIM	SIM
Benefcios concedidos pelas Aduanas	SIM	SIM	SIM	SIM
Participação do Fórum Consultivo	SIM	SIM	SIM	SIM
Dispensa de exigências aduaneiras já cumpridas no OEA	SIM	SIM	SIM	SIM
Participação em seminários e treinamentos	SIM	SIM	SIM	SIM
Reduzido percentual de canais de conferência na exportação	SIM	NÃO	NÃO	SIM
Parametrização imediata das Declarações de Exportações	SIM	NÃO	NÃO	SIM
Prioridade de conferência das Declarações de Exportações selecionadas para inspeção	SIM	NÃO	NÃO	SIM
Dispensa de garantia no Trânsito Aduaneiro para transportadores OEA	SIM	NÃO	NÃO	SIM
Acesso prioritário dos transportadores OEA aos Recintos Aduaneiros	SIM	NÃO	NÃO	SIM
Resposta à consulta de classificação fiscal em até 40 dias	NÃO	SIM	NÃO	SIM
Dispensa de garantia na Admissão Temporária para utilização econômica	NÃO	SIM	NÃO	SIM
Carga Pátio por 24h	NÃO	SIM	NÃO	SIM



Retificação de Declaração de Importação em lotes reduzidos	NÃO	SIM	NÃO	SIM
Reduzido percentual de canais de conferência na importação	NÃO	NÃO	SIM	SIM
Parametrização imediata de Declaração de Importação	NÃO	NÃO	SIM	SIM
Prioridade de conferência da Declaração de Importação selecionada em canal amarelo, vermelho ou cinza.	NÃO	NÃO	SIM	SIM
Registro antecipado da declaração de importação por meio aquaviário	NÃO	NÃO	SIM	SIM
Canal verde na Admissão Temporária	NÃO	NÃO	SIM	SIM

Fonte: Próprios autores, adaptado da Receita Federal (2017a).

Muitos dos benefícios mencionados são dispostos em um sistema online da Receita Federal que possibilita uma utilização mais ágil. Com o aumento da diversificação de negócios em diferentes países, fez com que a utilização dos meios intermediários no comércio internacional evoluísse, o que requer um controle da informação e uma necessidade de acelerar o fluxo de bens dentro da cadeia de suprimentos (PAIXÃO et al., 2015).

Além disso, os operadores certificados poderão contar ainda com benefícios logísticos em toda a cadeia do comércio internacional, pois os custos nessas operações serão reduzidos, o tempo de embarque na origem até o recebimento ao cliente será mais ágil, conseqüentemente terá uma redução nos custos de armazenam além disso, os operadores certificados poderão contar ainda com benefícios logísticos em toda a cadeia do comércio internacional, pois os custos nessas operações serão reduzidos, o tempo de embarque na origem até o recebimento ao cliente será mais ágil, conseqüentemente terá uma redução nos custos de armazenamento da carga nos recintos alfandegados. Poderá contar também com uma facilidade de movimentar as cargas dentro desses recintos, o que resulta em um melhor desempenho em suas operações.

Machado (2015) garante que:

Houve um significativo incremento dos mecanismos de facilitação do despacho de importação no que tange aos canais de conferência. Houve aumento constante da quantidade de declarações desembaraçadas *automaticamente*, em relação aos demais canais, o que nos leva a considerar que, nos últimos 15 anos, havia 82,15% de probabilidade de uma Declaração de Importação<sup>3</sup> ser selecionada para o canal verde. Concluiu também que nas exportações, o canal verde vem sendo sistematicamente utilizado como ferramenta para facilitação do despacho de exportação, sendo que, nos 15 anos abrangidos pela pesquisa, havia cerca de 84,45% de probabilidade de uma declaração ser direcionada para esse canal de conferência (p. 19-20).

Atualmente o Brasil conta com 148 empresas certificadas no programa. O governo ainda espera um aumento de empresas certificadas no programa para os próximos anos, tendo como expectativa até 2019 ter 50% das declarações de importação registradas por empresas certificadas (RECEITA FEDERAL, 2017b; SOUZA et al., 2017a).

Com isso o programa OEA pretende melhorar a competitividade de todas as empresas que operam no Comércio Exterior, fornecendo estrutura e benefícios para facilitar o trâmite aduaneiro, a fim de auxiliar esses operadores a ter uma logística mais eficiente, gerando uma redução significativa dos custos em toda a cadeia

logística do comércio internacional, tornando-as mais competitivas no mercado externo.

### 3 ASPECTOS METODOLÓGICOS

O artigo do ponto de vista de seus objetivos baseia-se em uma pesquisa exploratória e os meios utilizados foram a pesquisa bibliográfica, a pesquisa documental e uma abordagem qualitativa por meio de entrevistas em profundidade. A pesquisa exploratória segundo Silva e Menezes (2001, p. 21) “visa proporcionar maior familiaridade com o problema com vistas a torna-lo explícito ou a construir hipóteses [...] Assume, em geral, as formas de Pesquisas Bibliográficas e Estudos de Caso”.

De acordo com Gil (2002) a pesquisa bibliográfica é embasada a partir de material já publicado, constituído principalmente por artigos periódicos, livros e também através de material de internet. O estudo bibliográfico foi baseado nos seguintes temas: o comércio exterior brasileiro, importações, exportações e regime aduaneiros especiais.

A pesquisa documental, apesar de ser semelhante à pesquisa bibliográfica, faz o uso de materiais que ainda não foram analisados, podendo ser reelaborados conforme os objetivos do estudo (GIL, 2002).

O levantamento e discussão dos resultados foram realizados por meio de entrevistas em profundidade e análise de conteúdo. As entrevistas realizadas com gestores de importação, conduzidas a partir de um roteiro semiestruturado, conforme o Apêndice A, prosseguiu da análise de conteúdo (Bardin, 2011). A escolha das duas companhias aéreas, assim como os gestores entrevistados, foi feito pelo critério de acessibilidade. O contato inicial com os gestores foi realizado por e-mail.

As entrevistas foram realizadas nos meses de julho e agosto de 2017, em seguida foram transcritas e submetidas a uma análise de conteúdo (Bardin, 2011). Depois da análise individual de cada entrevista, os parágrafos relativos a cada um dos componentes fundamentais foram reunidos, de modo a permitir uma síntese sobre os possíveis impactos do Programa OEA-Brasileiro nas empresas entrevistadas. Todos os procedimentos de síntese e classificação foram revisados por todos os pesquisadores envolvidos no estudo, de modo a garantir validade aos resultados da pesquisa.

A pedido dos entrevistados os nomes das empresas não serão divulgados, portanto, serão denominados neste artigo como CIA *Alfa* e CIA *Beta*.

### 4 ANÁLISE E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

Atualmente, as companhias Alfa e Beta realizam operações de importação, exportação e utilizam os seguintes regimes aduaneiros especiais: Autorização para Movimentação de Bens em Admissão Temporária (AMB); Admissão Temporária; Exportação Temporária e Depósito Especial. Além desses regimes comuns às duas empresas, a empresa Alfa realiza operações de outros regimes especiais como o: Entrepósito Aduaneiro e Depósito Afiançado (DAF).

A Cia *Beta* está buscando a habilitação no OEA, na modalidade OEA Pleno. De acordo com o entrevistado a principal dificuldade para a certificação é a consolidação de todas as informações da empresa, para que se possam atender a todos aos requisitos exigidos pela Receita Federal. A companhia acredita que o processo de certificação poderia ser tratado de forma mais prática e menos morosa.

A Cia *Alfa*, já é certificada no OEA-Pleno, o que lhe dá direitos sobre todas as outras certificações (OEA - Conformidade 1 e 2 e OEA - Segurança). O responsável relatou que a empresa não apresentou dificuldades para sua certificação. Isso pode ser justificado pelo processo de habilitação da empresa que pertencia ao antigo Regime Aduaneiro Especial Linha Azul<sup>4</sup>, sendo que as empresas habilitadas nesse regime foram automaticamente migradas para o programa OEA.

A tabela abaixo, constituída com as respostas das companhias *Alfa* e *Beta*, aponta os principais benefícios obtidos com a certificação:

**Tabela 3** - Benefícios OEA relevantes para as Cias.

<b>BENEFICIOS OEA</b>	<b>CIA ALFA</b>	<b>CIA BETA</b>
Divulgação no site da RF, no Portal OEA.		
Utilização da logomarca "OEA".	X	
Ponto de Contato na RFB		
Prioridade de análise em outra modalidade, caso já esteja certificado em alguma modalidade.	X	X
Benefícios concedidos pelas Aduanas estrangeiras	X	X
Participação do Fórum Consultivo		
Dispensa de exigências aduaneiras já cumpridas no OEA		
Participação em seminários e treinamentos		
Reduzido percentual de canais de conferência na exportação	X	X
Parametrização imediata das Declarações de Exportações	X	X
Prioridade de conferência das Declarações de Exportações selecionadas para inspeção	X	X
Dispensa de garantia no Trânsito Aduaneiro para transportadores OEA		
Resposta à consulta de classificação fiscal em até 40 dias	X	X
Dispensa de garantia na Admissão Temporária para utilização econômica	X	X
Reduzido percentual de canais de conferência na importação	X	X
Prioridade de conferência da Declaração de Importação selecionada em canal amarelo, vermelho ou cinza.	X	X
Registro antecipado da declaração de importação por meio aquaviário	X	
Canal verde na Admissão Temporária	X	X

**Fonte:** Próprios autores com base nas entrevistas.

Conforme pode-se perceber na Tabela 3, as companhias buscam ter os mesmos benefícios que estão agregados à certificação do OEA, porém para a Cia Alfa poder utilizar a logomarca OEA e ter o registro antecipado da declaração de importação, no modal marítimo, é mais relevante do que para a Cia Beta, que está focada nos benefícios que irão influenciar na agilidade de liberação de mercadorias na alfândega, seja na importação ou exportação.

Também foi solicitado que cada entrevistado atribuísse uma nota de 0 a 10, para verificar o grau de importância para os interesses quanto ao tempo de liberação das cargas submetidas a despacho aduaneiro e seu ganho logístico que envolve todo o processo. Com isso, foi obtido as seguintes informações:

<sup>4</sup> O **Despacho Aduaneiro Expresso - Linha Azul** é um procedimento especial criado pela Receita Federal, que consiste na certificação dos operadores do comércio internacional, tendo suas operações de importação, exportação e trânsito aduaneiro direcionado, preferencialmente, para o canal verde de verificação e tratamento de despacho aduaneiro expresso.

**Tabela 4** - Escala de importância dos benefícios quanto ao tempo de liberação das cargas.

ESCALA DE IMPORTÂNCIA	CIA ALFA	CIA BETA
Redução de custo em armazenamento (nas zonas alfandegárias).	9	8
Agilidade na movimentação de carga dentro do recinto alfandegado.	6	6
Gestão de estoque (Just in time).	10	9
Ganho de agilidade e eficiência de toda operação logística.	5	5
Maior utilização da rotatividade das mercadorias (Turnover).	7	7
Em caso de canal diferente de verde, prioridade na conferência da carga.	4	4
Utilização do modal marítimo para importação de mercadorias uma vez que poderá ser feito o desembaraço sobre águas, ou seja, antes que a mercadoria chegue ao País.	8	10
Canal verde nos processos em Admissão Temporária.	2	2
Parametrização imediata da Declaração de Importação para um ganho de tempo na liberação das cargas para carregamento.	1	1
Ter a dispensa de garantia nas Admissões Temporária para utilização de fins econômica.	3	3

**Fonte:** Próprios autores com base nas entrevistas.

Como pode ser observado, ambas as companhias estão praticamente com os mesmos interesses em relação aos benefícios quanto ao tempo de liberação das cargas submetidas ao despacho aduaneiro.

Os principais benefícios esperados por elas para que possam ter um maior ganho na cadeia logística de liberação de suas mercadorias são: parametrização imediata das declarações de importação para um ganho de tempo na liberação de cargas para carregamento; canal verde nos processos em Admissão Temporária; ter a dispensa de garantia nas Admissões Temporária para utilização de fins econômica; em caso de canal diferente de verde, prioridade na conferência da carga; ganho de agilidade e eficiência de toda operação logística; agilidade na movimentação de carga dentro do recinto alfandegado; maior utilização da rotatividade das mercadorias (*Turnover*).

O gestor entrevistado da Cia *Alfa* ainda informou que o tempo médio do *lead time* logístico da carga, desde a chegada até a entrega no centro de manutenção é o seguinte:

- Aéreo: 1 a 3 dias, dependendo do horário da atracação e destino final;
- Rodoviário: 1 a 7 dias, desembarcando as cargas em Santo André e entregando em Guarulhos;
- Marítimo: 3 a 7 dias, dependendo do horário da atracação, tendo o seu desembaraço em Santos e entregando em Guarulhos;

Já segundo o entrevistado da Cia *Beta*, a empresa possui atualmente um *lead time* logístico de 11 dias. Após a certificação pretende-se diminuir esse tempo pela metade.

E de acordo com os entrevistados, atualmente os principais desafios enfrentados na realização das operações do comércio exterior estão ligados a diferentes interpretações fiscais de cada base, ou seja, de cada recinto alfandegado, a morosidade nas liberações das cargas, as paralizações e greves da Receita Federal do Brasil (RFB) e em situações aonde as mercadorias são submetidas à conferência física, atrasando ainda mais a liberação das cargas. Além disso, a demora na liberação da carga é ainda maior devido à grande quantidade de documentos e informações exigidas pela RFB.

Com isso as companhias *Alfa* e *Beta* afirmaram que o OEA será relevante para promover o comércio exterior no país, pois trará maior credibilidade e segurança

para as empresas certificadas no programa, garantindo um ganho maior na eficiência da cadeia logística, auxiliando no desenvolvimento do país.

E por último, os entrevistados sugeriram que governo possa promover e facilitar o comércio exterior brasileiro, desenvolvendo mais incentivos fiscais com a finalidade de reduzir os impostos incidentes, principalmente, nas importações. Outra reivindicação é que o governo procure evitar greves e paralizações dos servidores públicos, que acarretam atrasos na liberação de mercadorias e também buscar informatizar os processos manuais que ainda existem, tendo assim maior praticidade nos processos de comércio exterior.

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O governo brasileiro, nos últimos anos, tem investido em benefícios para que possa agregar vantagens em toda cadeia logística internacional, implantando, em 2015, o Programa Operador Econômico Autorizado (OEA), com o intuito de reduzir as barreiras alfandegárias e fomentar as operações de comércio exterior no País.

As empresas não apresentaram ter dificuldade para a certificação, porém é preciso passar por várias etapas para que possam fazer parte do programa, tornando um processo longo e que necessita de uma riqueza de detalhes para que possam ser apresentados a Receita Federal, para tenham assim a certificação do programa.

Foi possível identificar que para as empresas do setor aeronáutico mesmo já tendo alguns privilégios legais poderão ter ainda muitos outros benefícios para toda a cadeia logística, bem como, ganhos de tempo na liberação de mercadorias submetidas ao despacho aduaneiro, redução no tempo do trânsito dessas mercadorias desde a origem até o destino final.

Com relação à fiscalização de mercadorias e desembaraço aduaneiro, também será favorável para as companhias, pois alguns benefícios como a grande incidência de canal verde sobre às suas importações, tendo prioridade na conferência de importações parametrizadas em canal vermelho ou amarelo, entre outros benefícios que irão facilitar, principalmente, o setor de importação dessas companhias.

De acordo com o estudo, o programa OEA ainda é recente e não existem muitas empresas habilitadas no país, porém espera-se que o programa evolua nos próximos anos, aumentando o número de empresas habilitadas, proporcionando que estas empresas utilizem da cadeia logística do comércio exterior tenham maiores facilidades, reduzindo custos e diminuindo a morosidade na utilização dessas práticas.

Com isso conclui-se que este estudo aponta uma realidade específica, ou seja, focando nas empresas do setor aeronáutico, podendo assim não ser expandida para as demais organizações, diante disto, sugerem-se novos estudos focando nas empresas habilitadas no OEA, de ramos diferentes que estejam presente na cadeia logística do comércio exterior, a fim de entender os diversos pontos de vista dentro do programa. Outro ponto a ser ressaltado é a dificuldade para o desenvolvimento do projeto, com relação a levantamento de informações sobre o programa, decorrente da falta de conteúdos específicos por se tratar de um tema recente, fazendo-se necessário a busca por informações em sites específicos e conteúdos da Receita Federal.

## REFERÊNCIAS

ASSUMPÇÃO, R. M. **Exportação e Importação: conceitos e procedimentos básicos**. Curitiba: Ibpex, 2007.

BARDIN, Laurence. **Análise de conteúdo**. São Paulo: Edições 70, 2011.

CHINELATO, Flavia Braga, et al. Made in Brasil: O impacto da infraestrutura da logística brasileira nas operações de comércio exterior. **Revista Administração em Diálogo**, São Paulo, v. 13, n. 3, 2011, p. 44-55. GIL, A.C. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2002.

JAKOBSEN, J.; **Comércio internacional e desenvolvimento**. 1. ed. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2005.

KEEDI, S.; **ABC do comércio exterior: abrindo às primeiras páginas**. 4. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2002.

KRUGMAN, P.; OBSTFELD, M. **Economia internacional: teoria e política**. 8. ed. E. M. Diniz, Trad., R. Mori & P. Gala, Rev. São Paulo: Pearson Prentice Hall, 2010.

LOPEZ, J. M. C.; GAMA, M. **Comércio exterior competitivo**. 4. Ed. São Paulo: Aduaneiras, 2010.

MACHADO, Luiz Henrique Travassos, et al. A facilitação comercial e o Programa Brasileiro de Operador Econômico Autorizado (OEA): histórico e lacunas. **Caderno de Finanças Públicas**, n. 15, 2015, p. 5-31.

MORAIS, Cinthia Michelle Lourenço. A evolução da estrutura do comércio exterior. **Revista Idea**, São Paulo, v. 2, n. 1, 2010.

PAIXÃO, Leonidas Quadros, et al. Operador econômico autorizado: benefícios e limites no contexto do comércio exterior do Brasil. **Caderno de Finanças Públicas**, n. 15, 2015, p. 175-191.

PEREIRA, Nayara Baccan. **O PROGRAMA OPERADOR ECONÔMICO AUTORIZADO (OEA) NO COMÉRCIO INTERNACIONAL: Uma análise qualitativa a partir de sua implementação**. 2014. 15 f. Seminário em Administração - Universidade Estadual de Campinas, São Paulo. 2014. Disponível em: <<http://sistema.semead.com.br/17semead/resultado/trabalhosPDF/529.pdf>>. Acesso em: 02 nov. 2017.

PROCOMEX - Aliança Pró-Modernização Logística de Comércio Exterior. (2016). **O que é um operador econômico autorizado?** Disponível em: <<http://www.procomex.com.br/o-que-e-um-operador-economico-autorizado/>>. Acesso em: 02 nov. 2017.

SRF – Secretaria da Receita Federal. (2015a). **Receita Federal lança o Programa de Operador Econômico Autorizado (OEA)**. Disponível em: <<http://idg.receita.fazenda.gov.br/orientacao/aduaneira/importacao-e-exportacao/oea/noticias/2015/receita-federal-lanca-o-programa-de-operador-economico-autorizado-oea>>. Acesso em: 02 nov. 2017.

SRF – Secretaria da Receita Federal. (2016a). **Como se tornar OEA**. Disponível em: <<https://idg.receita.fazenda.gov.br/orientacao/aduaneira/importacao-e-exportacao/oea/como-se-tornar-um-oea>>. Acesso em: 02 nov. 2017.

SRF – Secretaria da Receita Federal. (2016b). **Requisitos de admissibilidade**. Disponível em: <<http://idg.receita.fazenda.gov.br/orientacao/aduaneira/importacao-e-exportacao/oea/requisitos-de-admissibilidade>>. Acesso em: 02 nov. 2017.

SRF – Secretaria da Receita Federal. (2016c). **Crítérios de elegibilidade**. Disponível em: <<https://idg.receita.fazenda.gov.br/orientacao/aduaneira/importacao-e-exportacao/oea/criterios-de-elegibilidade>>. Acesso em: 02 nov. 2017

SRF – Secretaria da Receita Federal. (2016d). **Crítérios de segurança**. Disponível em: <<https://idg.receita.fazenda.gov.br/orientacao/aduaneira/importacao-e-exportacao/oea/criterios-de-seguranca>>. Acesso em: 02 nov. 2017.

SRF – Secretaria da Receita Federal. (2016e). **Crítérios de conformidade**. Disponível em: <<https://idg.receita.fazenda.gov.br/orientacao/aduaneira/importacao-e-exportacao/oea/criterios-de-conformidade>>. Acesso em: 02 nov. 2017.

SRF – Secretaria da Receita Federal. (2017a). **Benefícios do programa OEA**. Disponível em: <<https://idg.receita.fazenda.gov.br/orientacao/aduaneira/importacao-e-exportacao/oea/beneficios-do-programa-oea>>. Acesso em: 02 nov. 2017.

SRF – Secretaria da Receita Federal. (2017b). **Operadores certificados - por modalidade**. Disponível em: <<http://idg.receita.fazenda.gov.br/orientacao/aduaneira/importacao-e-exportacao/oea/operadores-certificados-por-modalidade>>. Acesso em: 02 nov. 2017.

SILVA, E.L.; MENEZES, E.M. **Metodologia da pesquisa e elaboração de dissertação**. 3. Ed. Florianópolis: Laboratório de Ensino a Distância da UFSC, 2001.

SOUZA, Reginaldo da Silva, et al. O programa Operador Econômico Autorizado (OEA Brasileiro) e as operações de importação e exportação. **Revista da Universidade Vale do Rio Verde**, Três Corações, v. 15, n. 1, jan./jul. 2017a, p. 701-716.

SOUZA, Reginaldo da Silva, et al. O Programa Operador Econômico Autorizado (OEA brasileiro) e as operações portuárias: um estudo exploratório com terminais portuários. **Revista Espacios**, Caracas, v. 38, n. 21, 2017b, p. 17-28.

## APÊNDICE

### Apêndice A – Roteiro para entrevista companhia aérea.

Caro respondente, o roteiro de entrevista faz parte de uma pesquisa acadêmica, com única e exclusiva finalidade acadêmico-científica. O nome da empresa e do respondente não serão identificados. O roteiro é composto de 16 perguntas, sendo o objetivo da pesquisa a identificação da percepção do gestor em relação às dificuldades, benefícios e vantagens inerentes da implantação do Programa de Operador Econômico Autorizado.

- 1) Quais as operações de comércio exterior realizadas pela sua empresa?  
 Importação  
 Exportação  
 AMB  
 Entreposto Aduaneiro  
 Admissão temporária  
 Exportação temporária  
 Deposito Especial  
 Outros \_\_\_\_\_
- 2) A empresa já possui a certificação OEA? Em qual nível? Se ainda não possui existe o planejamento para a certificação?
- 3) Qual a principal dificuldade enfrentada pela empresa para conseguir a certificação OEA?
- 4) A companhia já possui alguma certificação ou benefícios aduaneiros (exemplo TC1 à TC9), caso possua, quais são?
- 5) Quais os principais desafios enfrentados pela empresa para a realização das operações de comércio exterior?
- 6) Hoje nas operações de comércio exterior, da cia, qual o tempo médio da carga desde a chegada até a entrega no centro de manutenção? Com a certificação esse tempo será reduzido?
- 7) Qual a expectativa esperada pela companhia em relação as facilidades logísticas e aduaneiras proposta pela certificação OEA?
- 8) É correto afirmar que as empresas do setor aeronáutico já possuem uma agilidade nos processos de nacionalização dos produtos importados? Caso essa afirmação seja positiva, quais outras melhorias no sistema de estoque da cia poderiam ser identificadas após a certificação?
- 9) Com as diferentes categorias presentes no programa OEA, como o OEA-S, OEA-C nível 1 e 2 e OEA-P, em qual delas a cia pretende se certificar?
- 10) De acordo com a Certificação OEA-Segurança, quais os benefícios esperados pela empresa?  
 Publicidade no Sítio da RFB



- Utilização da Logomarca "AEO"
- Prioridade de análise em outra modalidade OEA
- Benefícios concedidos pelas Aduanas Estrangeiras
- Reduzido Percentual de Canais de Conferência na Exportação
- Parametrização Imediata das DE
- Prioridade de Conferência das DE selecionadas
- Dispensa de Garantia no Trânsito Aduaneiro

11) De acordo com a Certificação OEA-Conformidade **Nível 1**, quais os benefícios esperados pela empresa?

- Publicidade no Sítio da RFB.
- Utilização da Logomarca "AEO".
- Prioridade de análise em outra modalidade OEA.
- Benefícios concedidos pelas Aduanas Estrangeiras.
- Resposta à Consulta de Classificação Fiscal em até 40 dias.
- Dispensa de Garantia na Admissão Temporária para Utilização Econômica.

12) De acordo com a Certificação OEA-Conformidade **Nível 2**, quais os benefícios esperados pela empresa?

- Publicidade no Sítio da RFB.
- Utilização da Logomarca "AEO".
- Prioridade de análise em outra modalidade OEA.
- Benefícios concedidos pelas Aduanas Estrangeiras.
- Resposta à Consulta de Classificação Fiscal em até 40 dias.
- Dispensa de Garantia na Admissão Temporária para Utilização Econômica.
- Reduzido Percentual de Canais de Seleção na Importação.
- Parametrização Imediata das DI.
- Prioridade de Conferência das DI selecionadas.
- Registro Antecipado da DI no modal marítimo.
- Canal Verde na Admissão Temporária.

13) De acordo com a Certificação **OEA-Pleno**, quais os benefícios esperados pela empresa?

- Publicidade no Sítio da RFB.
- Utilização da Logomarca "AEO".
- Prioridade de análise em outra modalidade OEA.
- Benefícios concedidos pelas Aduanas Estrangeiras.
- Reduzido Percentual de Canais de Conferência na Exportação.
- Parametrização Imediata das DE.
- Prioridade de Conferência das DE selecionadas.
- Dispensa de Garantia no Trânsito Aduaneiro.
- Resposta à Consulta de Classificação Fiscal em até 40 dias.
- Dispensa de Garantia na Admissão Temporária para Utilização Econômica.
- Reduzido Percentual de Canais de Seleção na Importação.
- Parametrização Imediata das DI.
- Prioridade de Conferência das DI selecionadas.
- Registro Antecipado da DI no modal marítimo.
- Canal Verde na Admissão Temporária.

14) Muitos benefícios são oferecidos pela certificação do OEA. Dos itens abaixo, quais são considerados importantes para a empresa com relação ao tempo de liberação das cargas submetidas a despacho aduaneiro e ao seu ganho logístico que envolvem todo o processo? **Obs.: Relacionar em uma escala de 1 a 10**

- ( ) Redução de custo em armazenamento (nas zonas alfandegárias).
- ( ) Agilidade na movimentação de carga dentro do recinto alfandegado.
- ( ) Gestão de estoque (*Just in time*).
- ( ) Ganho de agilidade e eficiência de toda operação logística.
- ( ) Maior utilização da rotatividade das mercadorias (*Turnover*).
- ( ) Em caso de canal diferente de verde, prioridade na conferência da carga.
- ( ) Utilização do modal marítimo para importação de mercadorias uma vez que poderá ser feito o desembarço sobre águas, ou seja, antes que a mercadoria chegue no País.
- ( ) Canal verde nos processo em Admissão Temporária.
- ( ) Parametrização imediata das DI's para um ganho de tempo na liberação das cargas para carregamento.
- ( ) Ter a dispensa de garantia nas Admissões Temporária para utilização de fins econômico.

15) Em sua opinião o programa OEA é relevante para promover o comércio exterior?

16) O que o governo pode fazer para promover e facilitar o comércio exterior brasileiro?