



Patrícia Teixeira Pontes de Miranda

O Programa OEA Brasil – Oportunidades de Aperfeiçoamento

Dissertação de Mestrado

Dissertação apresentada como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre em Logística pelo Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Produção do Departamento de Engenharia Industrial da PUC-Rio.

Orientador: Prof. Lincoln Wolf de Almeida Neves

Rio de Janeiro
Setembro de 2020



Patrícia Teixeira Pontes de Miranda

O Programa OEA Brasil – Oportunidades de Aperfeiçoamento

Dissertação apresentada como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre em Logística pelo Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Produção do Departamento de Engenharia Industrial da PUC-Rio. Aprovada pela Comissão Examinadora abaixo:

Prof. Lincoln Wolf de Almeida Neves
Orientador

Departamento de Engenharia Industrial - PUC-Rio

Prof. Antonio Márcio Tavares Thomé
Departamento de Engenharia Industrial - PUC-Rio

Marcelo Maciel Monteiro
Universidade Federal Fluminense

Todos os direitos reservados. A reprodução, total ou parcial, do trabalho é proibida sem autorização do autor, do orientador e da universidade, da autora e do orientador.

Patrícia Teixeira Pontes de Miranda

Graduou-se em Administração com habilitação em Comércio Exterior pelo Centro Universitário Newton Paiva em 2004. Atualmente, desempenha a função de supervisora no setor aduaneiro em uma empresa do ramo da indústria do petróleo.

Ficha Catalográfica

Miranda, Patrícia Teixeira Pontes de

O Programa OEA Brasil : oportunidades de aperfeiçoamento / Patrícia Teixeira Pontes de Miranda ; orientador: Lincoln Wolf de Almeida Neves. – 2020.

98 f. : il. color. ; 30 cm

Dissertação (mestrado)—Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Departamento de Engenharia Industrial, 2020.

Inclui bibliografia

1. Engenharia Industrial - Teses. 2. Comércio exterior. 3. Estudo de caso. 4. Logística internacional. 5. Operador econômico autorizado. 6. Revisão da literatura. I. Neves, Lincoln Wolf de Almeida. II. Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro. Departamento de Engenharia Industrial. III. Título.

CDD: 658.5

Agradecimentos

A Deus, por me abençoar e por me dar coragem nos momentos difíceis.

Ao meu marido e parceiro desde o início dessa jornada, Ricardo, pelos momentos de ausência dedicados ao estudo e o fundamental apoio, paciência e compreensão neste árduo período.

Aos meus pais, Isabel e Tininho, e meus irmãos, Silmara, Ivan e Ivanir, por compreenderem a minha ausência mesmo sentindo tantas saudades.

Ao meu orientador Prof. Lincoln Wolf de Almeida Neves por todo apoio ao longo da elaboração da dissertação.

Agradeço à empresa que ajudou a custear o investimento na minha formação. Deixo aqui a minha gratidão aos gestores e colegas de trabalho que acompanharam de perto a realização desse trabalho e também vibraram com minha conquista.

Aos queridos amigos que estiveram presentes durante toda a trajetória e participaram dessa conquista.

A todas as pessoas que direta ou indiretamente contribuíram para a realização da minha pesquisa.

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Código de Financiamento 001.

Resumo

Teixeira, Patrícia Teixeira Pontes de; Neves, Lincoln Wolf de Almeida (Orientador). **O Programa OEA Brasil – Oportunidades de Aperfeiçoamento**. Rio de Janeiro, 2020. 98 p. Dissertação de Mestrado – Departamento de Engenharia Industrial, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro.

O programa Operador Econômico Autorizado (OEA) surgiu no Brasil em 2014 e compreende uma parceria integrada entre alfândega e empresa, incentivando o comércio legítimo. Porém, há um grande potencial de crescimento a ser explorado, pois a maioria das empresas envolvidas na cadeia logística internacional não aderiram ao programa. Este trabalho fornece um amplo estudo de pesquisa realizado sobre o programa OEA, contribuindo para a comunidade acadêmica pois, através da metodologia de pesquisa pela revisão sistemática da literatura, foi possível realizar uma matriz de conceito OEA, traçar uma linha do tempo com os principais marcos até OEA no Brasil, identificar os tipos de operadores OEA diferentes no mundo, descobrir o perfil das empresas operadoras brasileiras credenciadas ao OEA e sintetizar e analisar os benefícios encontrados no mundo em 12 macro benefícios. Como contribuição para a gestão das empresas, foram identificadas as principais características e modalidades da certificação OEA, como se tornar um operador OEA e, principalmente, foram analisados os vários benefícios encontrados, sendo possível recomendar que estas empresas devam aderir ao programa como operadores seguros e confiáveis, usufruindo das vantagens estabelecidas no OEA. Através da metodologia de pesquisa de estudo de caso a partir de dados secundários, este trabalho contribui para as autoridades aduaneiras, ao analisar e comparar as dificuldades dos programas OEA mundo e as perspectivas futuras destes programas e, como objetivo principal deste trabalho, sugerir oportunidades para aperfeiçoamento do programa OEA Brasil para elevá-lo a um novo patamar de maturidade e excelência.

Palavras-chave

Comércio exterior; estudo de caso; logística internacional; operador econômico autorizado; revisão da literatura; segurança da cadeia logística.

Abstract

Teixeira, Patrícia Teixeira Pontes de; Neves, Lincoln Wolf de Almeida (Advisor). **The AEO Brazil program – Improvement Opportunities.** Rio de Janeiro, 2020. 98 p. Dissertação de Mestrado – Departamento de Engenharia Industrial, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro.

The Authorized Economic Operator (AEO) program emerged in Brazil in 2014 and comprises an integrated partnership between customs and the company, encouraging legitimate trade. However, there is great potential for growth to be explored, since most companies involved in the international logistics chain have not joined the program. This general work a broad research study carried out on the AEO program, contributing to the academic community because, through the research methodology of the systematic literature review, it was possible to carry out an AEO concept matrix, to draw a timeline with the main milestones to AEO in Brazil, identify the types of AEO operators that are different in the world, discover the profile of the brazilian operating companies accredited to the AEO and summarize and analyze the benefits found in the world in 12 macro benefits. As a contribution to the management of companies, the main characteristics and modalities of AEO certification were identified, such as becoming an AEO operator and, mainly, the various benefits found were analyzed, making it possible to recommend that these companies should join the program as safe and secure operators, enjoying harvests in the AEO. Through the case research methodology from secondary data, this work contributes to the customs authorities, by analyzing and comparing the difficulties of the AEO world programs and as future perspectives of these programs and, as the main objective of this work, suggesting opportunities for improving the AEO Brasil program to raise it to a new level of maturity and excellence.

Keywords

Authorized economic operator; case study; foreign trade; international logistics; literature review; logistics chain safety.

Sumário

1 Introdução	12
2 Metodologia	15
2.1. Revisão sistemática da literatura (RSL)	15
2.2. Estudo de caso a partir de dados secundários	20
3 Resultados e discussões da Revisão Sistemática da Literatura (RSL)	24
3.1. Análise descritiva dos artigos	24
3.2. Análise da evolução do programa OEA	26
3.3. Análise das principais características do programa OEA no Brasil	31
3.4. Análise dos benefícios dos programas OEA	40
4 Resultados e discussões do estudo de caso de dados secundários	56
4.1. Análise descritiva dos casos	56
4.2. Análise das dificuldades dos programas OEA	62
4.3. Análise das perspectivas futuras dos programas OEA	69
4.4. Análise das possíveis oportunidades de aperfeiçoamento do programa OEA Brasil	73
4 Conclusões	79
5 Referências bibliográficas	82

Lista de figuras

Figura 1 - Etapas da RSL	15
Figura 2 - Perguntas de pesquisa e objetivos específicos na RSL	16
Figura 3 - Fases do ECDS	20
Figura 4 - Perguntas de pesquisa e objetivos específicos no ECDS	21
Figura 5 - Artigos acadêmicos selecionados por ano de publicação	24
Figura 6 - Citações dos artigos acadêmicos	25
Figura 7 - Evolução para o programa OEA Brasil	29
Figura 8 - Programas OEA no mundo por ano de lançamento	31
Figura 9 - Tipos de operadores dos programas OEA no mundo	34
Figura 10 - Certificações OEA no Brasil	37
Figura 11 - Macro benefícios OEA	47
Figura 12 - Artigos por empresas e instituições pesquisadas	57
Figura 13 - Artigos por questionários e entrevistas respondidos	57
Figura 14 - Direcionamento para as oportunidades	74
Figura 15 - Oportunidades de aperfeiçoamento do OEA Brasil	74

Lista de tabelas

Tabela 1 - Frequência dos periódicos nos artigos selecionados	25
Tabela 2 - Matriz de conceito OEA	26
Tabela 3 - Categorias de características do programa OEA brasileiro	32
Tabela 4 - Classificação dos programas por operadores OEA	37
Tabela 5 - Perfil dos Operadores OEA	38
Tabela 6 - Benefícios OEA Brasil por modalidade indicados pela RFB	40
Tabela 7 - Benefícios OEA Brasil por operador indicados pela RFB	41
Tabela 8 – Benefícios OEA da RFB por autores	43
Tabela 9 – Descritivo dos 12 macro benefícios	48
Tabela 10 – Macro benefícios presentes no OEA da RFB	50
Tabela 11 – Classificação dos autores por macro benefícios	52
Tabela 12 – Classificação dos casos estudados	58
Tabela 13 – Dificuldades convergentes	62
Tabela 14 – Dificuldades divergentes	66
Tabela 15 – Perspectivas semelhantes	70
Tabela 16 – Perspectivas diferentes	72
Tabela 17 – Comparativo de certificações OEA (real x potencial)	73

Lista de siglas e abreviaturas

ABRACOMEX	Associação Brasileira de Consultoria e Assessoria em Comércio Exterior
AEO	Authorized Economic Operator
AFC	Acordo de Facilitação do Comércio
Ag.carga	Agente de cargas
ANAC	Agência Nacional de Aviação Civil
ANCINE	Agência Nacional do Cinema
ANEEL	Agência Nacional de Energia Elétrica
ANP	Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis
ANVISA	Agência de Vigilância Sanitária
ARM	Acordo de Reconhecimento Mútuo
CNPJ	Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica
CNPq	Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico
C-TPAT	Parceria Aduaneira e Comercial contra o Terrorismo
Dep./ Redex	Depositário de mercadoria sob controle aduaneiro / REDEX
DEs	Declarações de Exportações
DIs	Declarações de Importações
DNPM	Departamento Nacional de Produção Mineral
DPF	Departamento da Política Federal
DSA	Despacho sobre Águas
EBC	Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos
ECDS	Estudo de Caso de Dados Secundários
EPP	Empresa de Pequeno Porte
IBAMA	Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis
INMETRO	Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia

Imp./Exp.	Importador / Exportador
LPI	Índice de Performance Logística
MAPA	Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento
ME	Microempresa
MERCOSUL	Mercado Comum do Sul
OCDE	Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico
OEA	Operador Econômico Autorizado
OEA-C	Modalidade de certificação OEA de conformidade
OEA-I	Modalidade de certificação OEA integrado
OEA-S	Modalidade de certificação OEA de segurança
OMA	Organização Mundial das Aduanas
OMC	Organização Mundial do Comércio
Op. port./aero.	Operador portuário ou aeroportuário
PPP	Parceria Público-Privada
REDEX	Recinto Especial para Despacho Aduaneiro de Exportação
RFB	Receita Federal do Brasil
RSL	Revisão Sistemática da Literatura
SAFE	Estrutura Normativa para Segurança e Facilitação do Comércio Global
SEBRAE	Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas
SECEX	Secretaria de Comércio Exterior
SUFRAMA	Superintendência da Zona Franca de Manaus
Transp.	Transportador
UE	União Europeia
WCO	World Customs Organization
WTO	World Trade Organization

1

Introdução

O comércio internacional se refere às normas que regulam as operações entre os países de uma maneira uniforme, sendo o intercâmbio econômico-financeiro bilateral (entre dois países) ou multilateral (entre vários países) (ABRACOMEX, 2020). A Organização Mundial do Comércio (OMC) é a organização internacional global responsável por tratar destas normas de comércio entre os países e o principal objetivo é garantir o comércio mais tranquilo, previsível e livre possível (WTO, 2020). A Organização Mundial das Aduanas (OMA) atua em conjunto com a OMC para a facilitação do comércio e é um órgão intergovernamental cuja missão é aumentar a eficácia e eficiência das administrações aduaneiras dos países no comércio internacional, sendo a única organização internacional com competência para assuntos alfandegários (WCO, 2020).

Já o comércio exterior abrange as regras internas de cada país, como leis e o ordenamento jurídico nas operações de importação e exportação, envolvendo questões logísticas, financeiras, tributárias, de fiscalização, vigilância e qualidade (ABRACOMEX, 2020). Os planos de expansão internacional do Brasil tiveram seu início no começo da década de noventa, com os planos econômicos Collor I e Collor II, que concretizaram a liberalização econômica e comercial do Brasil. A partir de 1994, além do Plano Real, outras medidas como a reforma política das importações, a implantação de política de competitividade no comércio e a assinatura do acordo do Mercado Comum do Sul (MERCOSUL), foram adotadas para estimular o Brasil no cenário internacional (BÓSIO, 2009).

O comércio exterior brasileiro evoluiu nas últimas duas décadas, principalmente nos anos 2000, quando ocorreu um avanço das exportações (SOUZA *et al.*, 2017a, b). Entretanto, segundo a Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE) de 2018, apesar do crescimento, o Brasil ocupa a 22ª posição em termos de exportações, respondendo por apenas 1,2% do volume total das exportações mundiais (OCDE, 2018). Além da ineficiência na infraestrutura de transportes, um dos principais entraves é a burocracia dos trâmites

administrativos aduaneiros no Brasil, reduzindo a eficiência da logística internacional e a competitividade no preço dos produtos brasileiros no mercado internacional. Diante deste cenário, o Brasil implementou o programa Operador Econômico Autorizado (OEA), que tem como principal objetivo, a redução da burocracia e a agilidade do processo aduaneiro (SANTOS *et al.*, 2018; SOUZA *et al.*, 2017a, b).

Para a Receita Federal do Brasil (RFB, 2020b), o programa Operador Econômico Autorizado (OEA) consiste em uma certificação concedida aos operadores da cadeia logística internacional, em que as Aduanas analisam a capacidade do operador de cumprir voluntariamente com critérios de segurança e conformidade nas operações (RFB, 2020c). O programa OEA veio para descomplicar o desembaraço aduaneiro e melhorar a competitividade dos operadores no comércio exterior (SOUZA *et al.*, 2017a, b).

O programa OEA foi implementado no Brasil em 2014 (RFB, 2018b) e nos últimos 3 anos houve um crescimento de 622%, chegando a 473 certificações OEA ativas em março de 2020 (RFB, 2020i). Porém, somente 0,8% das empresas importadoras e exportadoras estão credenciadas ao programa OEA brasileiro (RFB, 2020i; Ministério da Economia, 2020b). Diante deste contexto, vislumbrou-se a necessidade de dar amplo conhecimento do programa OEA Brasil, identificando características, comparações e aprimoramentos de fundamental importância para um maior desenvolvimento do programa OEA brasileiro para elevá-lo a um novo patamar de maturidade e excelência.

O objetivo principal deste trabalho é identificar possíveis oportunidades de aperfeiçoamento do programa brasileiro OEA, como contribuição para a gestão das empresas credenciadas ou com interesse em ser operador OEA, para a aplicação pelas autoridades aduaneiras e para a comunidade acadêmica em geral. Como meios para atingir este objetivo, foi utilizada a metodologia de pesquisa em dois procedimentos: revisão sistemática da literatura e estudo de caso a partir de dados secundários.

Como objetivos específicos para alcançar o objetivo principal, este trabalho é delimitado por:

- objetivos exploratórios: identificar a evolução do programa OEA até o surgimento no Brasil, descobrir o perfil das empresas certificadas OEA no Brasil;

- objetivos descritivos: descrever as principais características do programa OEA brasileiro e como se tornar um operador OEA;
- objetivos explicativos: sintetizar, codificar e analisar os benefícios dos programas OEA no mundo, indicando as principais semelhanças e diferenças;
- objetivos comparativos: comparar as dificuldades dos programas OEA no mundo, identificando as principais semelhanças e diferenças e comparar as perspectivas futuras dos programas OEA no mundo, identificando as principais semelhanças e diferenças.

Este trabalho está estruturado em cinco capítulos, incluindo a introdução neste capítulo 1. No capítulo 2 deste estudo, é explicada a metodologia da pesquisa realizada. O capítulo 3 apresenta os resultados e discussões da Revisão Sistemática da Literatura (RSL). Os resultados e discussões do estudo de caso a partir de dados secundários são apresentados no capítulo 4. Por fim, no último capítulo, estão as conclusões deste estudo.

2 Metodologia

A metodologia de pesquisa é apresentada neste capítulo, descrevendo dois procedimentos utilizados: revisão sistemática da literatura (RSL) e estudo de caso a partir de dados secundários. A RSL é aplicada em caráter: exploratório (identificar a evolução do programa OEA até o surgimento no Brasil e descobrir o perfil das empresas certificadas OEA no Brasil), descritivo (descrever as principais características do programa OEA brasileiro e como se tornar um operador OEA) e explicativo (sintetizar, codificar e analisar os benefícios dos programas OEA no mundo, indicando semelhanças e diferenças). O estudo de caso a partir de dados secundários é aplicado em caráter comparativo para as dificuldades e perspectivas futuras dos programas OEA no mundo e com o objetivo principal de identificar as oportunidades de aperfeiçoamento do programa brasileiro OEA.

2.1. Revisão sistemática da literatura (RSL)

A revisão sistemática da literatura (RSL) se trata de um tipo de investigação com o objetivo definido em questão específica, para identificar, selecionar, avaliar e sintetizar evidências relevantes (GALVÃO & PEREIRA, 2014). Neste trabalho, um processo de metodologia de RSL foi adotado de Thomé *et al.* (2016), composto por oito etapas a saber (Figura 1):

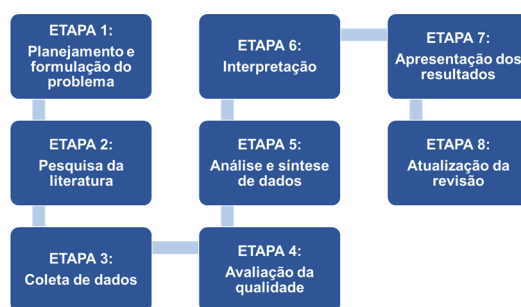


Figura 1 – Etapas da RSL

Fonte: Thomé *et al.* (2016)

i) Etapa 1: Planejamento e formulação do problema

Diante de todo o contexto explicado no capítulo 1, surgiu a possibilidade de realizar ampla pesquisa em banco de dados como Scopus, portal da Capes e Google Scholar pelo termo “*Authorized Economic Operator*”, sobre os temas centrais dos programas OEA em artigos acadêmicos, além de dados e arquivos da Receita Federal do Brasil (RFB), como contribuição para a gestão das empresas credenciadas ou com interesse em ser operador OEA, para a aplicação pelas autoridades aduaneiras e para a comunidade acadêmica em geral. A estratégia de pesquisa para a busca e seleção dos documentos está descrita na etapa 2 da RSL. A Figura 2 relaciona as perguntas de pesquisa com os objetivos específicos na RSL.

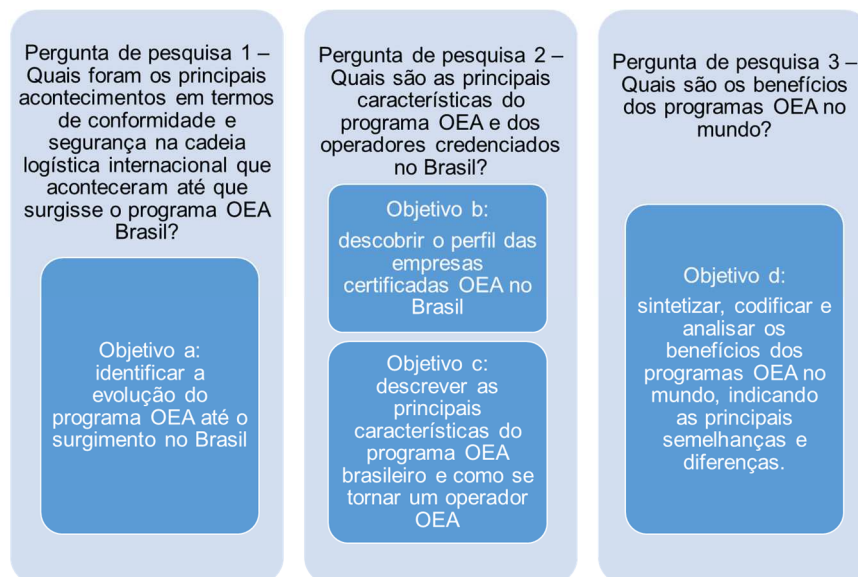


Figura 2 – Perguntas de pesquisa e objetivos específicos na RSL

Fonte: Elaborado pelo autor

O presente trabalho propõe responder as três primeiras perguntas ao realizar a RSL:

- Pergunta de pesquisa 1 – Quais foram os principais acontecimentos em termos de conformidade e segurança na cadeia logística internacional que aconteceram até que surgisse o programa OEA Brasil?
- Pergunta de pesquisa 2 – Quais são as principais características do programa OEA e dos operadores credenciados no Brasil?
- Pergunta de pesquisa 3 – Quais são os benefícios dos programas OEA no mundo?

A partir das perguntas de pesquisa propostas para serem respondidas através da RSL, os seguintes objetivos específicos foram definidos:

- a) identificar a evolução do programa OEA até o surgimento no Brasil;
 - b) descobrir o perfil das empresas certificadas OEA no Brasil;
 - c) descrever as principais características do programa OEA brasileiro e como se tornar um operador OEA;
 - d) sintetizar, codificar e analisar os benefícios dos programas OEA no mundo, indicando as principais semelhanças e diferenças.
- ii) Etapa 2: Pesquisa da literatura

A pesquisa da literatura foi realizada através das sete etapas abordadas por Thomé *et al.* (2016). As etapas são: (i) seleção de bases de dados ou revistas bibliográficas; (ii) pesquisa de palavras-chave; (iii) revisão de resumos selecionados; (iv) aplicação de critérios para inclusão / exclusão de estudos; (v) revisão de artigos selecionados; (vi) pesquisa para trás; e (vii) pesquisa para frente nos documentos recuperados.

As bases de dados selecionadas foram Scopus, portal da Capes e Google scholar. A pesquisa foi realizada considerando a palavra-chave “*Authorized Economic Operator*” que corresponde ao significado da sigla OEA na língua inglesa.

Para a busca realizada no banco de dados Scopus foi utilizado o termo “*Authorized Economic Operator*” no título, resumo e palavras-chave, abrangendo 40 artigos. Para a busca no banco de dados do portal da Capes foi utilizado o termo “*Authorized Economic Operator*” e selecionando a opção por artigos, abrangendo 85 documentos. Também foi realizada uma busca no banco de dados Google Scholar, por artigos que tratavam do OEA no Brasil especificamente e que continham “Operador Econômico Autorizado” no título e a partir de 2014, quando surgiu o programa OEA no Brasil segundo a RFB (2018b), abrangendo 12 artigos.

Foi realizada a leitura completa dos 137 artigos encontrados e foram considerados cinco critérios de exclusão: (i) 53 artigos que citaram OEA somente como exemplo ou que não abordava o tema; (ii) 8 artigos que tratavam de tecnologia da informação, ferramentas e sistemas para utilizar no OEA; (iii) 1 artigo sobre lições aprendidas de programas anteriores para utilizar em programas como OEA; (iv) 9 artigos repetidos; e (v) 22 documentos que são relatórios ou notícias. O resultado foi a seleção de 44 artigos acadêmicos.

Pesquisas para trás e para frente foram realizadas na tentativa de encontrar documentos ao pesquisar pelas referências e pelas citações dos 44 artigos selecionados anteriormente. Foram analisados 1.549 documentos das referências e citações e foram considerados os critérios de exclusão: (i) 860 documentos que não são artigos (relatórios, livros, monografias, dissertações) ou que os documentos não estão disponíveis; (ii) 422 documentos que são artigos, mas que não constavam o termo "*Authorized Economic Operator*" no texto; (iii) 140 artigos repetidos que constavam o termo "*Authorized Economic Operator*" no texto; (iv) 96 artigos que citaram OEA somente como exemplo ou que não abordava o tema; e (v) 9 artigos que comparavam o programa OEA com outros programas anteriores. O resultado foi a seleção de 22 artigos acadêmicos.

Assim, o conteúdo total dos 66 artigos acadêmicos elegíveis foi cuidadosamente analisado e revisado para garantir que o contexto se encaixe no escopo desse trabalho.

Também foi realizada pesquisa no banco de dados de documentos públicos e relatórios do sítio oficial da Receita Federal do Brasil (RFB), Ministério da Economia, Organização Mundial das Aduanas (OMA), Banco Mundial, Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (SEBRAE), Associação Brasileira de Consultoria e Assessoria em Comércio Exterior (ABRACOMEX), Organização Mundial do Comércio (OMC) e Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), em que foram encontrados 54 documentos sobre OEA e informações sobre o comércio exterior brasileiro, selecionando 26 que continham dados relevantes para a realização deste trabalho.

iii) Etapa 3: Coleta de dados

Para a etapa de coleta de dados da RSL, preocupou-se com a codificação. Segundo Bardin (2016), a codificação é uma transformação de dados brutos do texto, por recorte, enumeração e agregação, que permite representar o conteúdo ou expressão com o objetivo de esclarecer sobre as características do texto. Neste sentido, as categorias no esquema de codificação inicial foram identificadas dividindo em informações sobre os tipos de estudo realizados pelos autores e sobre os programas OEA. As seguintes categorias de codificação foram coletadas dos 66 artigos acadêmicos selecionados e consolidadas em planilha eletrônica, com relação ao tipo de estudo que foi realizado em cada artigo:

- autor;

- data de publicação;
- periódico;
- objetivos;
- país citado;
- tipo de empresa;
- resultados.

Com relação aos temas centrais deste trabalho sobre os programas OEA, as seguintes categorias de codificação foram coletadas dos 66 artigos acadêmicos selecionados e consolidadas em planilha eletrônica:

- definições OEA;
- histórico sobre OEA;
- características principais do OEA no Brasil;
- benefícios / vantagens dos programas OEA.

Com relação aos documentos públicos e relatórios selecionados, o relatório que mais contribuiu para a codificação foi WCO (2019), pois contemplava as principais características do programa OEA que foram implantadas em cada país ou de programa equivalente. Também foram definidas as categorias de codificação e consolidadas em planilha eletrônica, sendo:

- continente;
- país;
- ano de lançamento;
- tipos de operadores;
- número de operadores;
- benefícios.

Com o objetivo de comparar as informações encontradas nos artigos acadêmicos com as especificações do programa OEA Brasil atualmente, também foram definidas as categorias de codificação para os documentos públicos e relatórios da RFB e consolidadas em planilha eletrônica, sendo:

- definições OEA;
- características principais do OEA Brasil;
- benefícios / vantagens do OEA Brasil.

A categorização é uma operação de classificação de elementos diferentes de um conjunto e, em seguida, o reagrupamento em rubricas ou classes, efetuado em

razão de características comuns, podendo ser semântico ou sintático (BANDARA *et al.*, 2015). Algumas destas categorias foram elaboradas no capítulo 3.

iv) Etapa 4: Avaliação da qualidade

Com relação à avaliação da qualidade da RSL, 67% dos artigos selecionados são revisados por pares, o que indica a boa qualidade dos artigos selecionados para esta pesquisa. Tanto os artigos acadêmicos quanto os documentos públicos e relatórios (literatura cinzenta) são considerados para o estudo, a fim de reduzir qualquer viés de publicação.

As quatro últimas etapas da RSL serão descritas no capítulo 3 deste trabalho.

2.2.

Estudo de caso a partir de dados secundários

O estudo de caso é uma estratégia de pesquisa que se concentra em uma investigação empírica de um fenômeno em profundidade e no contexto de vida real (ARZUAGA *et al.*, 2014). O uso de dados secundários, como dados primários, tem como foco um novo projeto de pesquisa social que gere percepções metodológicas e / ou substantivas sobre o tema do caso, sendo ideais para destacar tendências ou padrões, enquadramento discursivo ou metodológico ou lacunas de pesquisas realizadas (MILLS *et al.*, 2009).

Neste trabalho, além da RSL, foi utilizada uma metodologia de estudo de caso a partir de dados secundários dos casos encontrados sobre tema na literatura. Para este estudo de caso de dados secundários, chamado neste trabalho por ECDS, foi adotado o processo de quatro fases de Arzuaga *et al.* (2014) a saber (Figura 3):

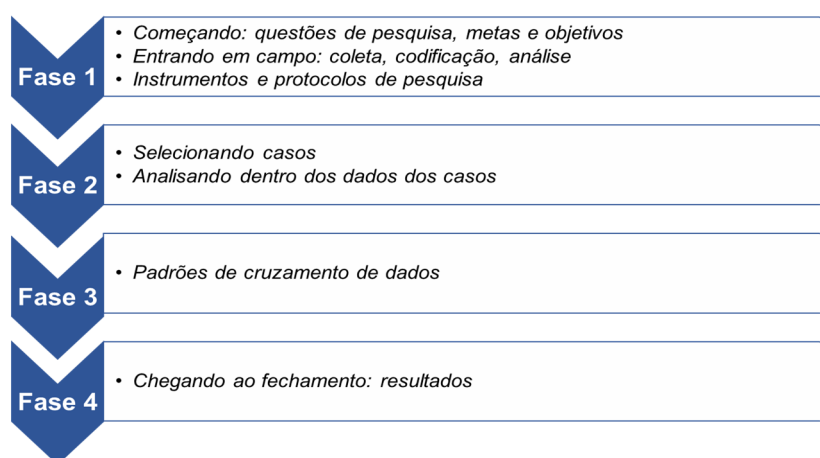


Figura 3 – Fases do ECDS

Fonte: Arzuaga *et al.* (2014)

i) Fase 1

A Figura 4 relaciona as perguntas de pesquisa com os objetivos específicos deste ECDS.

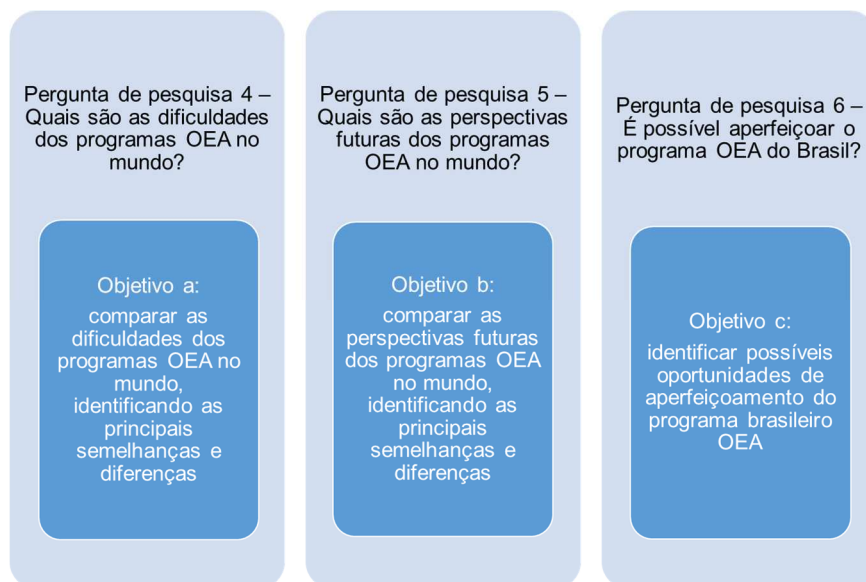


Figura 4 – Perguntas de pesquisa e objetivos específicos no ECDS

Fonte: Elaborado pelo autor

O presente trabalho propõe responder as três últimas perguntas ao realizar o ECDS:

- Pergunta de pesquisa 4 – Quais são as dificuldades dos programas OEA no mundo?
- Pergunta de pesquisa 5 – Quais são as perspectivas futuras dos programas OEA no mundo?
- Pergunta de pesquisa 6 – É possível aperfeiçoar o programa OEA do Brasil?

A partir das perguntas de pesquisa propostas para serem respondidas através do ECDS, os seguintes objetivos específicos foram definidos:

- a) comparar as dificuldades dos programas OEA no mundo, identificando as principais semelhanças e diferenças;
- b) comparar as perspectivas futuras dos programas OEA no mundo, identificando as principais semelhanças e diferenças;
- c) identificar possíveis oportunidades de aperfeiçoamento do programa brasileiro OEA.

Todo o processo que resultou na seleção dos 66 artigos utilizados na RSL sobre OEA, conforme detalhado na subseção 2.1 deste trabalho, também foi considerado para o ECDS. Estes 66 artigos tiveram uma análise inicial e as seguintes categorias de codificação destes artigos foram coletadas e consolidadas em planilha eletrônica:

- autor;
- data de publicação;
- periódico;
- metodologia;
- amostra;
- objetivos;
- país citado;
- tipo de empresa;
- resultados;
- dificuldades do programa OEA;
- perspectivas futuras do programa OEA.

ii) Fase 2

Foram analisadas as categorias de codificação coletadas dos 66 artigos e foram considerados os critérios de exclusão: (i) 39 artigos que não utilizaram como metodologia o estudo de caso, pois não trabalharam com casos reais; e (ii) 10 artigos que não constavam dificuldades nem perspectivas futuras nas suas análises e resultados de estudos de casos. O resultado foi a seleção de 17 artigos para realizar o ECDS.

Também foi realizada pesquisa no banco de dados de documentos públicos e relatórios do sítio oficial da RFB, em que foram encontrados dois documentos de resultados de pesquisas realizadas pelo Fórum Consultivo OEA no Brasil (RFB, 2019a, b), em que os operadores pesquisados relataram algumas dificuldades no programa OEA Brasil.

Com relação à avaliação da qualidade dos 17 artigos selecionados, 88% dos artigos selecionados são revisados por pares, o que indica a boa qualidade dos artigos selecionados para este ECDS. Tanto os 17 artigos acadêmicos quanto os dois documentos públicos e relatórios (literatura cinzenta) são considerados para o

ECDS e, para familiarizar com cada caso, foi realizada a análise detalhada dentro de cada caso dos documentos.

As duas últimas fases do ECDS serão descritas no capítulo 4 deste trabalho.

3

Resultados e discussões da Revisão Sistemática da Literatura (RSL)

Com a finalidade de dar continuidade às etapas da RSL, este capítulo trata da análise e síntese dos dados, interpretação, apresentação dos resultados e atualização da revisão.

Este capítulo está dividido em quatro subseções. A primeira subseção apresenta a análise descritiva dos artigos selecionados na RSL. Na segunda subseção, está a análise da evolução do programa OEA. Como terceira subseção, foram analisadas as principais características do programa OEA no Brasil. Por fim, a quarta subseção detalha a análise dos benefícios dos programas OEA.

3.1. Análise descritiva dos artigos

Os artigos selecionados para este estudo de RSL estão distribuídos por ano de publicação conforme Figura 5. Depois de 2014, o programa OEA tomou maior relevância e mais trabalhos foram publicados, mesmo ano em que foram lançados a maior quantidade de programas OEA no mundo, inclusive no Brasil (WCO, 2019).



Figura 5 – Artigos acadêmicos selecionados por ano de publicação

Fonte: Elaborado pelo autor

Como apresentado na Figura 5, cerca de 70% dos artigos foram publicados nos últimos sete anos (2014-2021), revelando o crescente interesse dos pesquisadores pelo tema. Ocorreu uma ligeira queda de artigos publicados em 2020, muito provavelmente devido ao mundo estar enfrentando um grande problema de pandemia.

A Tabela 1 apresenta os periódicos mais frequentes para os artigos selecionados e que publicaram mais de um artigo. O “*World Customs Journal*” é o periódico com mais publicações, seguido da “*Institución Universitaria ESUMER*”.

Tabela 1 – Frequência dos periódicos nos artigos selecionados

Periódico	Número de publicações
World Customs Journal	10
Institución Universitaria ESUMER	3
Datenschutz und Datensicherheit	2
Cadernos de Finanças Públicas	2
International Business Information Management	2
Customs Scientific Journal	2
International Journal of Logistics Management	2

Fonte: Elaborado pelo autor

A Figura 6 apresenta o número de citações por artigo, como forma de medir o impacto dos artigos selecionados sobre outros artigos.

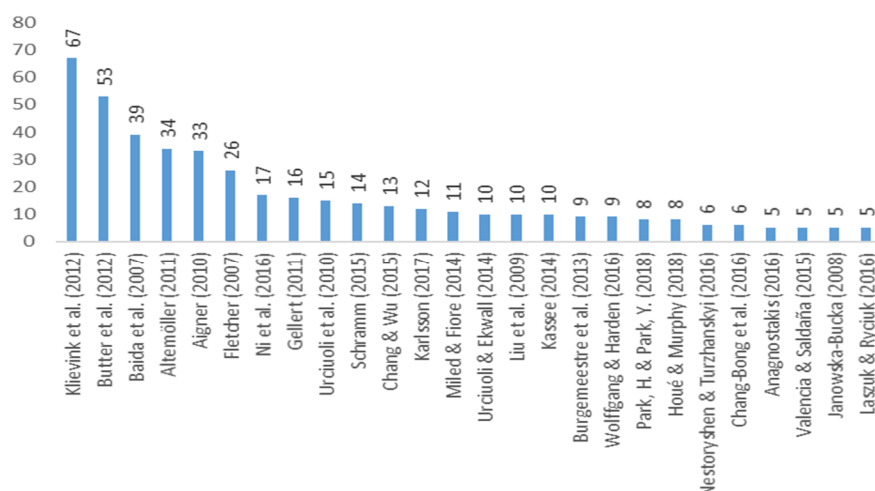


Figura 6 – Citações dos artigos acadêmicos

Fonte: Elaborado pelo autor

Foram apresentados os artigos que contemplavam mais de 5 citações conforme exposto na Figura 6. Klievink *et al.* (2012) são os autores mais citados, seguido de Butter *et al.* (2012) e Baida *et al.* (2007).

3.2.

Análise da evolução do programa OEA

Ao realizar a análise da evolução do programa OEA são exploradas informações dos artigos sobre as definições do OEA, marcos da evolução OEA e os programas OEA no mundo, visando responder a primeira questão deste estudo: Quais foram os principais acontecimentos em termos de conformidade e segurança na cadeia logística internacional que aconteceram até que surgisse o programa OEA Brasil?

Para a categoria de codificação sobre as definições OEA, foi elaborada uma matriz de conceito (Tabela 2) que, segundo o modelo de Bandara *et al.* (2015), as informações são apresentadas em ordem alfabética com base nos nomes dos autores e para cada um dos artigos. Sendo assim, as seguintes propriedades conceituais foram analisadas, para identificar se o conceito OEA se refere à:

- 1 - Segurança da cadeia de suprimentos internacional;
- 2 - Reconhecimento mútuo entre as aduanas dos países;
- 3 - Facilitação do comércio;
- 4 - Conformidade dos procedimentos aduaneiros;
- 5 - Benefícios para os operadores;
- 6 - Simplificação dos procedimentos e comércio;
- 7 - Confiabilidade entre aduana e operadores;
- 8 - Voluntária para a adesão dos operadores;
- 9 - Parceria Público-Privada (PPP) entre aduana e operadores;
- 10 - Controle dos procedimentos aduaneiros.

Tabela 2 – Matriz de conceito OEA

Autores	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Aigner (2010)	X	X								
Allcock (2007)	X		X							
Altemöller (2011)	X									
Anagnostakis (2016)	X		X							

Andrade <i>et al.</i> (2018)	X	X	X	X						
Arnoldi (2019)	X			X						
Baida <i>et al.</i> (2007)	X				X				X	
Berezhnyuk & Koliada (2018)						X	X			
Betancur <i>et al.</i> (2018)	X		X							
Burgemeestre <i>et al.</i> (2013)	X			X			X	X		
Butter & Scheltinga (2018)	X		X							
Butter <i>et al.</i> (2012)	X		X		X		X	X	X	X
Castro (2019)	X			X	X					
Cedilnik & Ramšak (2013)	X				X		X		X	X
Cedilnik (2013)	X									X
Chang & Wu (2015)	X	X	X							
Chang-Bong <i>et al.</i> (2016)	X		X	X						X
Chen & Ma (2015)	X		X	X						
Däubler-Gmelin (2011)	X		X			X				
Fletcher (2007)	X									
Garcia (2018)			X	X						
Gellert (2011a)	X		X							
Gellert (2011b)	X			X						
Grainger & Morini (2019)			X						X	X
Houé & Guimaraes (2012)	X						X			X
Houé & Murphy (2018)	X				X					
Huang (2016)	X	X								
Janowska-Bucka (2008)	X		X		X					X
Jazdzewska-Gutta <i>et al.</i> (2020)	X		X	X						
Jiménez <i>et al.</i> (2021)	X			X						
Karlsson (2017)	X			X		X				X
Kassee (2014)	X		X							X
Klievink <i>et al.</i> (2012)	X									
Lánská & Vittek (2012)	X			X			X			X
Laszuk & Ryciuk (2016)	X									
Lima (2015)	X			X			X	X		
Liu <i>et al.</i> (2009)	X				X				X	X
Machado <i>et al.</i> (2015)	X			X			X	X		
Marin <i>et al.</i> (2019)	X									
Marques <i>et al.</i> (2019)			X							
Miled & Fiore (2014)	X						X	X	X	
Mukan <i>et al.</i> (2019)			X			X				X
Nestoryshen & Turzhanskyi (2016)	X				X	X				
Paixão <i>et al.</i> (2015)	X		X	X						
Park, H. & Park, Y. (2018)	X	X								
Pereira <i>et al.</i> (2014)	X			X						
Pereira II <i>et al.</i> (2018)	X		X	X	X					

Razumey (2014)	X			X						
Restrepo <i>et al.</i> (2019)	X		X							
Rosanelli (2016)	X			X						
Saglam <i>et al.</i> (2019)	X		X		X					
Santos <i>et al.</i> (2018)	X		X							X
Schramm (2015)	X		X							
Silva <i>et al.</i> (2017)	X									
Son <i>et al.</i> (2014)	X		X							
Souza <i>et al.</i> (2017a)				X			X	X		
Souza <i>et al.</i> (2017b)			X	X	X	X	X	X		
Stajniak (2010)	X									X
Urciuoli & Ekwall (2014)	X									
Urciuoli <i>et al.</i> (2010)	X		X							
Valencia & Saldaña (2015)	X		X		X				X	
Varese & Ronco (2019)	X		X							
Wei (2016)		X	X						X	
Wilar <i>et al.</i> (2020)	X							X	X	
Wolfgang & Harden (2016)	X					X				

Fonte: Elaborado pelo autor

Foi consenso para a maioria dos estudos que o programa OEA é voltado para a segurança da cadeia logística de suprimentos internacional. Para Klievink *et al.* (2012, p. 25), “um operador com certificação de segurança e proteção do OEA implica que ele é compatível com os padrões de segurança e proteção e, portanto, pode ser considerado um comerciante seguro, como um parceiro comercial confiável”. Com essa definição, surge também o conceito de confiabilidade entre aduana e operadores. Miled & Fiore (2014) definiram que o programa OEA é uma iniciativa voluntária para construir relacionamentos cooperativos entre governo-empresa baseados na confiança que fortalecem e melhoram a cadeia de suprimentos global. Apesar da perspectiva otimista de adesão dos operadores ao programa OEA ser em caráter voluntário, Butter *et al.* (2012) destacaram que se o programa OEA fosse obrigatório, teria uma maior qualidade e segurança de produtos e serviços nas operações de comércio global.

Para o relacionamento cooperativo entre governo-empresa que foi citado por Miled & Fiore (2014), aparece a figura da Parceria Público-Privada (PPP), em que os programas OEA são vistos como boas práticas para otimizar estas parcerias, garantindo o crescimento econômico (WEI, 2016). A conformidade é uma das preocupações das alfândegas nessas parcerias com os operadores na certificação

OEA. Garcia (2018, p. 13) entendeu que OEA é “um programa de conformidade e facilitação aduaneira que requer que os operadores tenham um bom histórico de conformidade com leis e regulamentos aduaneiros, um sistema satisfatório de gestão das transações comerciais e boa solvência financeira.”

Outro conceito forte encontrado se refere ao programa OEA ter sido desenvolvido para facilitar e garantir o comércio internacional da cadeia de suprimentos nas operações (MARQUES *et al.*, 2019). Para facilitar o comércio global, é importante que ocorra, principalmente, acordos de reconhecimento mútuo entre as aduanas dos países, controle dos procedimentos aduaneiros a serem realizados pelos próprios operadores certificados e concessão de benefícios para os operadores, inclusive simplificação dos procedimentos.

Uma vez conhecidas as definições do programa OEA, vamos entender o histórico deste programa até o surgimento no Brasil. Para isso, foi realizada uma linha do tempo com os principais marcos da evolução do programa que foram abordados pelos autores selecionados neste trabalho (Figura 7).



Figura 7 - Evolução para o programa OEA Brasil

Fonte: Elaborado pelo autor

A Convenção de Kyoto, em 1973, foi considerada um marco para a administração alfandegária pois, com o aumento do comércio global, surgiu uma maior preocupação em garantir a segurança da cadeia de suprimentos (CHANG-BONG *et al.*, 2016).

Em 1998, na Suécia, foi introduzido o conceito “*The Stairway*” sobre conformidade aduaneira, que, posteriormente, indicaria o plano do programa OEA da Organização Mundial das Aduanas (OMA) (RFB, 2018b). Para Karlsson (2017), a

Suécia moldou o primeiro programa operacional no mundo, porém somente os autores Marin *et al.* (2019) e Karlsson (2017) abordaram sobre este programa.

Em contrapartida, o programa C-TPAT (Parceria Aduaneira e Comercial contra o Terrorismo) nos Estados Unidos é mais significativo, pois foi abordado pela maioria dos autores. Segundo Park, H. & Park, Y. (2018), em resposta aos ataques terroristas em 11 de setembro de 2001, o programa C-TPAT foi adotado em 2002, voltado para a segurança das operações.

Ainda em 2002, a OMA estabeleceu um mecanismo para facilitação e segurança do comércio (CHANG-BONG *et al.*, 2016).

A OMA aprovou normas focadas em segurança e facilitação do comércio global, em 2005, implementando o programa OEA no mundo (PARK, H. & PARK Y., 2018).

Em 1 de janeiro de 2008, conforme Lánská & Vittek (2012), o programa OEA entrou em vigor na União Europeia (UE), sendo o status de OEA reconhecido em todos os Estados membro da UE, atualmente 27 países.

Na Conferência Mundial de Bali, em 2013, foi firmado o programa OEA como compromisso do Acordo de Facilitação do Comércio (AFC) da OMC. Além disso, a Estrutura Normativa para Segurança e Facilitação do Comércio Global (SAFE) da OMA prevê o programa OEA como uma ferramenta de facilitação do comércio (RFB, 2018a).

Segundo Andrade *et al.* (2018, p. 111), “no âmbito brasileiro, o surgimento do OEA advém da pressão do ambiente de comércio internacional e não necessariamente por conta de aspectos de segurança, ou seja, a adesão do Brasil ao OEA não se deu de forma voluntária ou proativa.”

Conforme a RFB (2018b), o programa OEA surgiu no Brasil em 4 de dezembro de 2014 e, atualmente, a Instrução Normativa da RFB que regulamenta o OEA é a de Nº 1.598, de 9 de dezembro de 2015.

A Figura 8 representa os 56 programas OEA no mundo por ano de lançamento, sendo a União Europeia como um programa para 27 países (WCO, 2019). A maior quantidade de programas OEA foi implementada no ano de 2014 (8), mesmo ano do Brasil. Foram lançados 27 programas OEA no quadriênio 2011-2014, correspondendo a 48% do total.

Ao comparar os programas OEA dos países da América do Sul, a Colômbia saiu na frente ao lançar o seu programa em 2011, em seguida o Peru em 2013 e,

somente em 2014, foi criado o programa OEA brasileiro. É possível concluir que o Brasil demorou a se inserir neste novo programa de conformidade OEA, pois até o ano de 2013 já existiam 33 programas OEA no mundo.

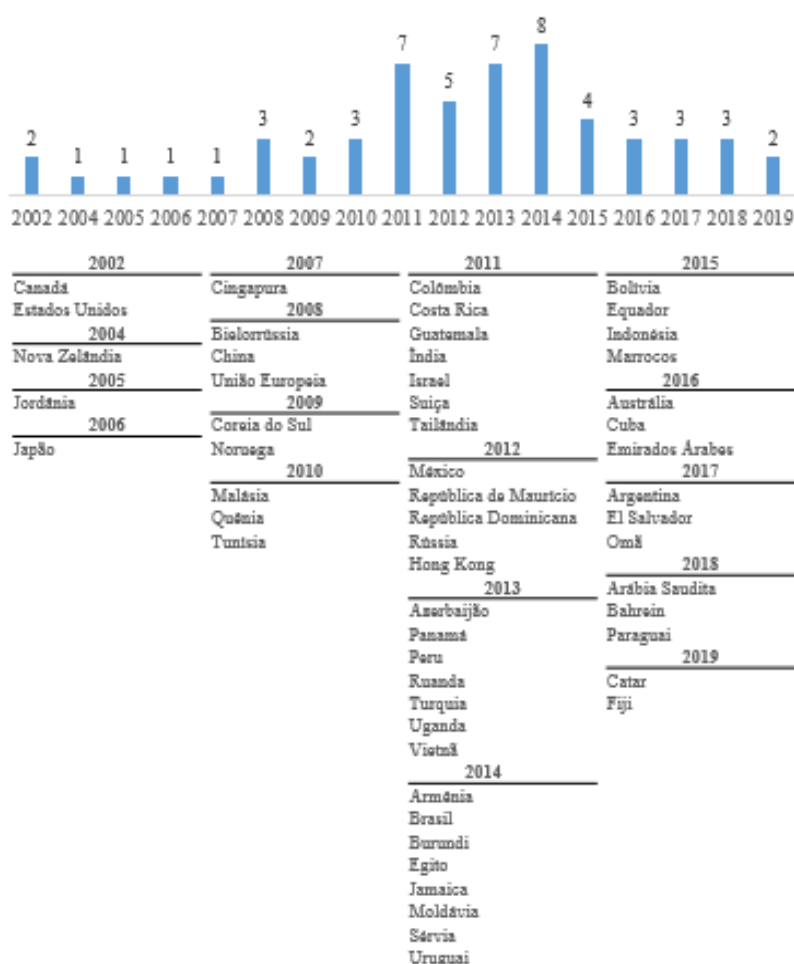


Figura 8 - Programas OEA no mundo por ano de lançamento

Fonte: Elaborado pelo autor

3.3.

Análise das principais características do programa OEA no Brasil

A segunda questão deste estudo se refere a: Quais são as principais características do programa OEA e dos operadores credenciados no Brasil? Para responder a primeira parte desta questão, com os objetivos de descrever as principais características do programa OEA brasileiro e como se tornar um operador OEA, foram abordados os tipos de operadores OEA, as modalidades de certificação OEA, os Acordos de Reconhecimento Mútuo (ARMs), os requisitos para obter a

certificação e o perfil dos operadores. Dentre os artigos selecionados para este estudo, foram encontrados 10 artigos que abordaram sobre as características do programa OEA Brasil. Na Tabela 3, estão apresentadas as categorias definidas, abordagem e frequência para as características e os operadores do OEA Brasil.

Tabela 3 – Categorias de características do programa OEA brasileiro

Categorias	Abordagens	Frequência	Autores
Tipos de operadores	exportadores	10	Garcia (2018); Lima (2015); Machado <i>et al.</i> (2015); Marques <i>et al.</i> (2019); Paixão <i>et al.</i> (2015); Pereira II <i>et al.</i> (2018); Santos <i>et al.</i> (2018); Souza <i>et al.</i> (2017a, b); Wei (2016)
	importadores	10	Garcia (2018); Lima (2015); Machado <i>et al.</i> (2015); Marques <i>et al.</i> (2019); Paixão <i>et al.</i> (2015); Pereira II <i>et al.</i> (2018); Santos <i>et al.</i> (2018); Souza <i>et al.</i> (2017a, b); Wei (2016)
	transportadores	10	Garcia (2018); Lima (2015); Machado <i>et al.</i> (2015); Marques <i>et al.</i> (2019); Paixão <i>et al.</i> (2015); Pereira II <i>et al.</i> (2018); Santos <i>et al.</i> (2018); Souza <i>et al.</i> (2017a, b); Wei (2016)
	agentes de cargas	10	Garcia (2018); Lima (2015); Machado <i>et al.</i> (2015); Marques <i>et al.</i> (2019); Paixão <i>et al.</i> (2015); Pereira II <i>et al.</i> (2018); Santos <i>et al.</i> (2018); Souza <i>et al.</i> (2017a, b); Wei (2016)
	depositários de mercadoria sobre controle aduaneiro	10	Garcia (2018); Lima (2015); Machado <i>et al.</i> (2015); Marques <i>et al.</i> (2019); Paixão <i>et al.</i> (2015); Pereira II <i>et al.</i> (2018); Santos <i>et al.</i> (2018); Souza <i>et al.</i> (2017a, b); Wei (2016)
	operadores portuários ou aeroportuários	10	Garcia (2018); Lima (2015); Machado <i>et al.</i> (2015); Marques <i>et al.</i> (2019); Paixão <i>et al.</i> (2015); Pereira II <i>et al.</i> (2018); Santos <i>et al.</i> (2018); Souza <i>et al.</i> (2017a, b); Wei (2016)
	despachantes aduaneiros	7	Lima (2015); Paixão <i>et al.</i> (2015); Pereira II <i>et al.</i> (2018); Santos <i>et al.</i> (2018); Souza <i>et al.</i> (2017a, b); Wei (2016)
	fabricantes	1	Wei (2016)
	REDEX	1	Garcia (2018)
Modalidades	OEA-S	6	Garcia (2018); Lima (2015); Marques <i>et al.</i> (2019); Pereira II <i>et al.</i> (2018); Souza <i>et al.</i> (2017a, b)
	OEA-C (Nível 1 e Nível 2)	6	Garcia (2018); Lima (2015); Marques <i>et al.</i> (2019); Pereira II <i>et al.</i> (2018); Souza <i>et al.</i> (2017a, b)
	OEA-P	5	Garcia (2018); Lima (2015); Marques <i>et al.</i> (2019); Souza <i>et al.</i> (2017a, b)
	OEA-I	1	Souza <i>et al.</i> (2017a, b)

ARMs	acordos bilaterais de reconhecimento mútuo	1	Wei (2016)
Requisitos	requisitos de admissibilidade	6	Garcia (2018); Lima (2015); Machado <i>et al.</i> (2015); Marques <i>et al.</i> (2019); Souza <i>et al.</i> (2017a, b)
	critérios de elegibilidade	6	Garcia (2018); Machado <i>et al.</i> (2015); Marques <i>et al.</i> (2019); Souza <i>et al.</i> (2017a, b); Wei (2016)
	critérios de segurança	4	Garcia (2018); Lima (2015); Marques <i>et al.</i> (2019); Souza <i>et al.</i> (2017b)
	critérios de conformidade	3	Garcia (2018); Marques <i>et al.</i> (2019); Souza <i>et al.</i> (2017b)
Perfil dos operadores		0	

Fonte: Elaborado pelo autor

Conforme consta na Tabela 3, foi imperativo entre os autores que os operadores intervenientes da cadeia logística que podem ser certificados no OEA Brasil são: exportadores, importadores, transportadores, agentes de cargas, depositários de mercadoria sob controle aduaneiro, em recinto alfandegado e operadores portuários ou aeroportuários. Segundo Garcia (2018), o Recinto Especial para Despacho Aduaneiro de Exportação (REDEX) também pode ser um operador certificado OEA. Apesar de Wei (2016) ter citado que os fabricantes podem ser operadores OEA no Brasil, não há este operador no rol de intervenientes para o OEA de acordo com RFB (2020j), a não ser que estes fabricantes sejam necessariamente importadores ou exportadores.

Lima (2015), Paixão *et al.* (2015), Pereira II *et al.* (2018), Santos *et al.* (2018), Souza *et al.* (2017a, b) e Wei (2016) abordaram que os despachantes aduaneiros também podem ser operadores OEA. Entretanto, atualmente, os despachantes aduaneiros não fazem parte do rol de operadores OEA no Brasil, mas a RFB está estudando um novo programa de conformidade específico (RFB, 2018b).

Além dos operadores encontrados na literatura, é permitido à empresa OEA, importar/exportar 10% de seu volume (em valor e em quantidade de declarações) como importador / exportador indireto, sendo esta empresa contratada para realizar as importações e as exportações em nome de outra empresa (RFB, 2020j).

Ao comparar com os operadores encontrados em todos os programas OEA no mundo encontrados no relatório da WCO (2019), foram encontrados 14 tipos de operadores diferentes apresentados na Figura 9.

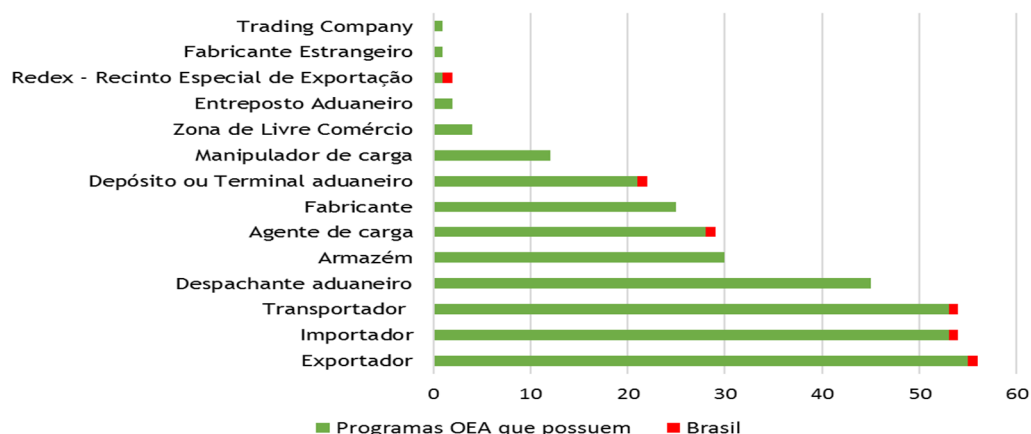


Figura 9 - Tipos de operadores dos programas OEA no mundo

Fonte: Elaborado pelo autor

O exportador é o operador presente em praticamente 100% dos programas OEA, exceto na Jamaica. Os importadores e os transportadores estão presentes na maioria dos programas OEA. O Brasil não possui 8 tipos de operadores OEA como: despachante aduaneiro, armazém, fabricante, manipulador de carga, Zona de Livre Comércio, Entrepasto Aduaneiro, fabricante estrangeiro e empresa comercial importadora e exportadora (*trading company*).

Como identificado na Tabela 3, Garcia (2018); Lima (2015); Marques *et al.* (2019); Pereira II *et al.* (2018); Souza *et al.* (2017a, b) destacaram a modalidade OEA-S de certificação OEA no Brasil. Para Pereira II *et al.* (2018), a certificação OEA-S é com base em critérios de segurança que são aplicados à cadeia logística nas operações de comércio exterior. Souza *et al.* (2017a, b) indicaram que essa certificação OEA-S é destinada aos operadores: exportadores, agentes de carga, operadores portuários e aeroportuários, depositários e transportadores.

Garcia (2018), Lima (2015), Marques *et al.* (2019) e Souza *et al.* (2017a, b) abordaram que OEA-P é uma das modalidades de certificações OEA no Brasil, porém foi revogado o OEA-P em 2018 conforme RFB (2018b). Além da OEA-S, o programa brasileiro de OEA atualmente possibilita a modalidade de OEA-C (GARCIA, 2018; LIMA, 2015; MARQUES *et al.*, 2019; PEREIRA II *et al.*, 2018; SOUZA *et al.* (2017a, b). A certificação OEA-C é com base em critérios de conformidade, ou seja, cumprir com as obrigações tributárias e aduaneiras, tendo níveis diferentes de acordo com critérios exigidos e benefícios concedidos: OEA-C Nível 1 e OEA-C Nível 2 (PEREIRA II *et al.*, 2018).

Para Souza *et al.* (2017a, b), também há o OEA-I, que visa à integração de outros órgãos governamentais além da RFB. A RFB (2020m) informou que, em 13 de novembro de 2019, foi publicado o OEA-I com o Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento – MAPA (OEA-Agro) (RFB, 2020m). As fases a serem percorridas para a implantação de um OEA-Integrado entre RFB e um novo órgão ou entidade, segundo RFB (2018a), são:

- fase 1: realização de palestra de conhecimento técnico sobre o programa OEA para o órgão ou entidade e decisão estratégica de implantar o OEA-Integrado e de escolher os servidores responsáveis pela realização;
- fase 2: assinatura de Portaria Conjunta com a RFB, autorizando o início dos trabalhos formalmente;
- fase 3: definição de qual processo a ser integrado e dos benefícios a serem concedidos, relativo ao fluxo de importações e exportações;
- fase 4: definição dos critérios (objetivos), subcritérios (exigências) e requisitos (exigências obrigatórias);
- fase 5: elaboração do Questionário de Auto Avaliação (QAA) e dos materiais de apoio específicos para o OEA-Integrado que será implantado;
- fase 6: mapeamento dos processos de certificação e de monitoramento, definindo o fluxo de atividades que serão realizadas pelos servidores junto aos operadores, para análise de admissibilidade, procedimento de validação, gestão de pós-certificação e análise de recursos;
- fase 7: elaboração dos roteiros e manuais de certificação e de monitoramento, documentando os procedimentos a serem executados;
- fase 8: seleção e treinamento da equipe operacional dos servidores que executarão os procedimentos;
- fase 9: realização de projeto-piloto para testar o modelo na prática;
- fase 10: elaboração de ato normativo interno disciplinando o OEA-Integrado entre RFB e o órgão ou entidade, além da assinatura de Portaria Conjunta com a RFB para dar início ao funcionamento.

Os programas de OEA também asseguram o “reconhecimento mútuo - onde as alfândegas de um país "reconhecem" e fornecem benefícios com base no status de OEA da empresa em outro país” (FLETCHER, 2007, p. 64). O principal objetivo

dos Acordos de Reconhecimento Mútuo (ARM) é melhorar a segurança e facilitar o comércio (AIGNER, 2010), sendo acordos celebrados entre países que possuam programa OEA compatíveis, reconhecidos e comprometidos com benefícios comuns (RFB, 2018b). De acordo com Wei (2016), como consta na Tabela 3, foram concluídos acordos bilaterais pelo Brasil. Atualmente, conforme RFB (2020m), o Brasil possui três ARMs assinados, sendo que o primeiro ARM assinado pelo governo brasileiro foi com o Uruguai em 13 de dezembro de 2016, o segundo acordo foi assinado com a China em 25 de outubro de 2019, maior parceiro comercial do Brasil e, em 13 de novembro de 2019, foi assinado o ARM do MERCOSUL (Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai).

Para se tornar um operador do programa OEA no Brasil, perante a RFB, é preciso, conforme apresentado na Tabela 3, que os operadores atendam aos requisitos de admissibilidade, de acordo com Garcia (2018), Lima (2015), Machado *et al.* (2015), Marques *et al.* (2019) e Souza *et al.* (2017a, b), em que o operador se torna apto a participar do processo para a certificação no OEA (SOUZA *et al.*, 2017a, b). É necessário também atender aos critérios de elegibilidade, de acordo com Garcia (2018), Machado *et al.* (2015), Marques *et al.* (2019), Souza *et al.* (2017a, b) e Wei (2016), com o objetivo de indicar que o operador é confiável. Segundo Marques *et al.* (2019), essas duas etapas de requisitos de admissibilidade e de critérios de elegibilidade são aplicadas em todas as categorias de certificação e, além disso, é necessário atender aos critérios específicos que são analisados por modalidade de: segurança (GARCIA, 2018; LIMA, 2015; MARQUES *et al.*, 2019; SOUZA *et al.*, 2017b) e / ou conformidade (GARCIA, 2018; MARQUES *et al.*, 2019; SOUZA *et al.*, 2017b).

Para complementar o estudo sobre como se tornar um operador OEA brasileiro, foram analisados os documentos públicos e relatórios e foi constatado que o instrumento utilizado para avaliar o grau de cumprimento destes requisitos e critérios necessários para a obtenção do OEA é o Questionário de Auto Avaliação (QAA) a ser preenchido pela empresa interessada e apresentado à RFB no Sistema OEA. Após se auto avaliar preenchendo o QAA, o operador deve também demonstrar à RFB o cumprimento dos requisitos e critérios, anexando as evidências de seus procedimentos formais escritos de aplicação obrigatória (RFB, 2020f).

Ao analisar o detalhamento dos requisitos e critérios para obter a certificação e identificá-los como indicadores de segurança, risco, conformidade e elegibilidade,

Marques *et al.* (2019) classificaram e concluíram que 47% são indicadores operacionais, relacionados às atividades diárias ou de curto prazo, 23% são táticos e 30% são indicadores estratégicos, ou seja, um operador dedica a maior parte do tempo em tarefas de curto prazo, para poder se credenciar no programa OEA brasileiro.

Com relação à quantidade de empresas credenciadas ao OEA Brasil, haviam 76 certificações em 2017, 66 eram importadores e exportadores e somente 10 empresas que correspondiam aos demais tipos de operadores (SOUZA *et al.*, 2017a, b). Porém, houve um aumento significativo de 622% em pouco mais de três anos, visto que, segundo dados da RFB de 3 de março de 2020, há 473 certificações ativas no Brasil. Destas 473 certificações, 351 são de Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica (CNPJ) diferentes e concentrados principalmente no ano de 2019 com 273 certificações, ou seja, 58% do total como consta na Figura 10 (RFB, 2020i).

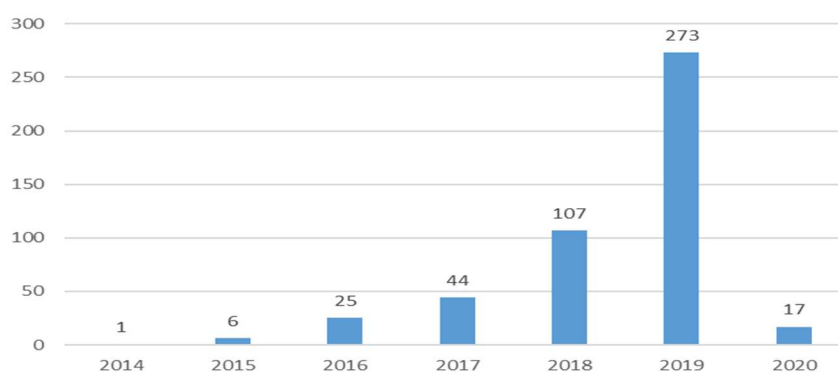


Figura 10 - Certificações OEA no Brasil

Fonte: Elaborado pelo autor

Segundo Karlsson (2017), o total de empresas com OEA no mundo era 40.000 em 2017 mas, conforme números dos programas no mundo (WCO, 2019) e números do Brasil (RFB, 2020i), são 73.602 operadores certificados, sendo a participação brasileira de 0,64%. O Brasil é o décimo programa por ordem de quantidade de operadores certificados dentre 56 programas OEA existentes (Tabela 4).

Tabela 4 - Classificação dos programas por operadores OEA

Programa	Classificação por maior quantidade de operadores certificados OEA	Quantidade de Operadores OEA
China	1	33601
União Europeia	2	17140
Estados Unidos	3	11586
Índia	4	2402
Canadá	5	1633
México	6	947
Coreia do Sul	7	832

Japão	8	690
Marrocos	9	474
Brasil	10	473

Fonte: Elaborado pelo autor

Quando são analisados os tipos de operadores no Brasil, temos: 327 importadores/exportadores (69,1%); 48 agentes de carga (10,1%); 44 transportadores (9,3%); 40 depositários de mercadoria sob controle aduaneiro (8,5%); 12 operadores portuários e aeroportuários (2,6%); e 2 REDEX (0,4%) (RFB, 2020i).

Ainda conforme consta na Tabela 3, os autores não identificaram o perfil dos operadores certificados no OEA brasileiro. Para responder a segunda parte da segunda pergunta deste estudo “Quais são as principais características do programa OEA e dos operadores credenciados no Brasil?”, com o objetivo de descobrir o perfil das empresas certificadas OEA no Brasil, foram analisados os documentos públicos e relatórios (literatura cinzenta).

Ao realizar o cruzamento de dados dos operadores credenciados OEA (RFB, 2020i) combinando com os dados cadastrais de CNPJ de cada empresa (RFB, 2020g), possibilitou identificar qual é o perfil dos operadores OEA do Brasil, que foram categorizados na Tabela 5 de acordo com: atividade econômica, localização, natureza jurídica e porte das empresas.

Tabela 5 – Perfil dos Operadores OEA

Categorias	Distribuição	Frequência
atividade econômica	atividades administrativas e serviços complementares	10
	atividades profissionais, científicas e técnicas	9
	comércio; reparação de veículos automotores e motocicletas	42
	construção	2
	indústrias de transformação	249
	indústrias extrativas	4
	informação e comunicação	4
	transporte, armazenagem e correio	152
localização	AM	21
	BA	5
	CE	1
	ES	1
	GO	3
	MG	39
	PE	4

	PR	33
	RJ	27
	RS	17
	SC	24
	SP	298
natureza jurídica	Sociedade Anônima Aberta	13
	Sociedade Anônima Fechada	112
	Sociedade Empresária Limitada	343
	Estabelecimento no Brasil, de Sociedade Estrangeira	5
porte das empresas	demais (médio e grande porte)	458
	EPP	12
	ME	2

Fonte: Elaborado pelo autor

Quando foi realizada esta combinação de informações da Tabela 5, foi descoberto que o CNPJ de um operador OEA certificado está com a situação cadastral com status baixado, por isso, este operador foi excluído da quantidade de operadores na análise de perfil, totalizando agora 472 operadores credenciados.

A indústria de transformação é a principal atividade econômica de operadores importadores/exportadores OEA no Brasil e que representa 52% das certificações, sendo que a fabricação de veículos automotores, reboques e carrocerias representa 28% da indústria de transformação credenciada.

O principal estado é São Paulo (SP) com 63% do total de empresas credenciadas ao OEA Brasil. Somente as regiões Sul e Sudeste do Brasil possuem empresas credenciadas em todos os estados. Quinze estados não possuem nenhuma empresa certificada (AC, AL, AP, MA, MT, MS, PA, PB, PI, RN, RO, RR, SE, TO, DF). 22% do total de empresas credenciadas OEA estão localizadas na cidade de São Paulo, seguida de Santos com 5%.

Com relação à natureza jurídica, 72% das empresas credenciadas ao OEA Brasil são do tipo limitada e há 5 empresas com estabelecimento no Brasil, mas de sociedade estrangeira (cias aéreas e transportadoras de remessa expressa).

O programa brasileiro de OEA não impõe limites financeiros, pois foi estruturado para certificar operadores de todos os portes (RFB, 2018b). Porém, somente 2 empresas credenciadas são microempresas (ME) e 12 são empresas de pequeno porte (EPP). As empresas de médio e grande porte representam 97% das empresas credenciadas no OEA Brasil.

A adesão ao programa OEA teve um crescimento significativo recentemente, indicando que o programa OEA brasileiro está na direção certa, mas ainda há muito a percorrer. Basicamente, os operadores brasileiros credenciados ao programa OEA se resumem principalmente às indústrias da transformação, localizadas no estado de SP, sendo empresas de médio e grande porte e de natureza limitada. O Brasil possui um grande potencial a ser explorado para ampliar o universo de operadores certificados para outros tipos de atividades econômicas, aumentar a abrangência do programa em outros estados e também incentivar as empresas de menor porte a se credenciar ao programa.

3.4. Análise dos benefícios dos programas OEA

A terceira questão deste estudo se refere a: Quais são os benefícios dos programas OEA no mundo? Para responder a esta questão, com o objetivo de sintetizar, codificar e analisar os benefícios dos programas OEA no mundo, indicando as principais semelhanças e diferenças, esta subseção foi detalhada em cinco fases a saber:

i) Fase 1: identificação dos benefícios no programa OEA Brasil segundo a RFB atualmente

“Com o lançamento do programa OEA brasileiro, surgiu a possibilidade para as empresas intervenientes em comércio exterior mitigarem seus custos e riscos aduaneiros e de segurança e ainda obter celeridade no trato de suas cargas pela administração alfandegária” (PEREIRA II *et al.*, 2018, p. 7). Os principais motivos para uma empresa brasileira obter a certificação OEA estão voltados para a atração pelos benefícios, visto que estes podem se mostrar como fortes vantagens competitivas (ANDRADE *et al.*, 2018). De acordo com a RFB (2020b, c, d), são 22 benefícios que uma empresa pode usufruir no programa OEA brasileiro. Estes benefícios estão presentes na Tabela 6 e são de caráter geral ou concedidos de acordo com a modalidade de certificação.

Tabela 6 – Benefícios OEA Brasil por modalidade indicados pela RFB

Benefícios	OEA-S	OEA-C (Nível 1)	OEA-C (Nível 2)
Divulgação no Sítio da RFB	X	X	X
Utilização da logomarca "OEA"	X	X	X
Ponto de Contato na RFB	X	X	X

Prioridade de análise em outra modalidade	X	X	X
Benefícios concedidos pelas Aduanas estrangeiras	X	X	X
Participação do Fórum Consultivo	X	X	X
Dispensa de exigências já cumpridas no OEA	X	X	X
Participação em seminários e treinamentos	X	X	X
Reduzido percentual de canais de conferência na exportação	X		
Parametrização imediata das DEs	X		
Prioridade de conferência das DEs selecionadas para inspeção	X		
Dispensa de garantia no Trânsito Aduaneiro	X		
Acesso prioritário dos transportadores OEA aos recintos aduaneiros	X		
Resposta à consulta de classificação fiscal em até 40 dias		X	X
Dispensa de garantia na Admissão Temporária para utilização econômica		X	X
Carga Pátio por 24h no modal aéreo		X	X
Retificação de DIs em lotes reduzidos		X	X
Reduzido percentual de canais de seleção na importação			X
Parametrização imediata das DIs			X
Prioridade de conferência das DIs selecionadas			X
Registro antecipado da declaração de importação por meio aquaviário, despacho sobre águas (DSA)			X
Canal verde na Admissão Temporária			X

Fonte: RFB (2020b, c, d)

A presença de benefícios ligados às Declarações de Exportações (DEs), indica que a modalidade que beneficia diretamente os exportadores é a OEA-S. Já para os importadores, sugere-se que optem pela modalidade OEA-C Nível 2, pois contempla uma maior diversidade de benefícios relacionados às operações de importação. Na Tabela 7, os benefícios são apresentados por tipo de operador na cadeia logística.

Tabela 7 – Benefícios OEA Brasil por operador indicados pela RFB

Benefícios	Imp./Exp.	Transp.	Ag.carga	Dep./Redex	Op. port./aero.
Divulgação no Sítio da RFB	X	X	X	X	X
Utilização da logomarca "OEA"	X	X	X	X	X
Ponto de Contato na RFB	X	X	X	X	X
Prioridade de análise em outra modalidade	X				
Benefícios concedidos pelas Aduanas estrangeiras	X	X			
Participação do Fórum Consultivo	X	X	X	X	X

Dispensa de exigências já cumpridas no OEA	X				
Participação em seminários e treinamentos	X	X	X	X	X
Reduzido percentual de canais de conferência na exportação	X				
Parametrização imediata das Des	X				
Prioridade de conferência das DEs selecionadas para inspeção	X				
Dispensa de garantia no Trânsito Aduaneiro		X			
Acesso prioritário dos transportadores OEA aos recintos aduaneiros		X			
Resposta à consulta de classificação fiscal em até 40 dias	X				
Dispensa de garantia na Admissão Temporária para utilização econômica	X				
Carga Pátio por 24h no modal aéreo	X				
Retificação de DIs em lotes reduzidos	X				
Reduzido percentual de canais de seleção na importação	X				
Parametrização imediata das DIs	X				
Prioridade de conferência das DIs selecionadas	X				
Registro antecipado da declaração de importação por meio aquaviário, despacho sobre águas (DSA)	X				
Canal verde na Admissão Temporária	X				

Fonte: RFB (2020b, c, d)

Os intervenientes beneficiados diretamente com o programa OEA brasileiro são os importadores e os exportadores (MACHADO *et al.*, 2015). Isto se deve ao fato que são benefícios relacionados diretamente às operações de importação e exportação.

Ao comparar as empresas brasileiras que possuem OEA com as que não possuem a certificação, a RFB (2020h) destacou no mês de abril de 2020 que:

- foram selecionadas para conferência 1,43% das declarações de importações (DIs) de empresas não OEA e 0,99% de empresas OEA, ou seja, indica uma redução de 31%;
- foram selecionadas para conferência 4,75% das DEs de empresas não OEA e 0,94% de empresas OEA, ou seja, indica uma redução de 80%.

Houve uma redução média de 86% no tempo de liberação do processo de importação em horas em março de 2020, ao comparar as empresas que possuem OEA com as que não possuem a certificação no Brasil (RFB 2020m). Essa redução de tempo de liberação pode contribuir para uma redução de custos logísticos, além de disponibilizar, com maior agilidade, as mercadorias destinadas à industrialização, comercialização ou prestação de serviços no país.

(ii) Fase 2: análise dos benefícios apontados pelos artigos selecionados para este estudo com o programa OEA Brasil segundo RFB

Na Tabela 8, está apresentada a frequência dos autores para cada benefício do programa OEA no Brasil perante a RFB.

Tabela 8 – Benefícios OEA da RFB por autores

Benefícios OEA RFB	Frequência	Autores
Divulgação no Sítio da RFB	4	Kassee (2014); Marques <i>et al.</i> (2019); Paixão <i>et al.</i> (2015); Souza <i>et al.</i> (2017a)
Utilização da logomarca "OEA"	7	Allcock (2007); Andrade <i>et al.</i> (2018); Arnoldi (2019); Miled & Fiore (2014); Nestoryshen & Turzhanskyi (2016); Santos <i>et al.</i> (2018); Schramm (2015); Souza <i>et al.</i> (2017a)
Ponto de Contato na RFB	8	Andrade <i>et al.</i> (2018); Grainger & Morini (2019); Lima (2015); Marques <i>et al.</i> (2019); Paixão <i>et al.</i> (2015); Rosanelli (2016); Souza <i>et al.</i> (2017a), Wilar <i>et al.</i> (2020)
Prioridade de análise em outra modalidade	2	Butter & Scheltinga (2018); Paixão <i>et al.</i> (2015)
Benefícios concedidos pelas Aduanas estrangeiras	16	Allcock (2007); Anagnostakis (2016); Andrade <i>et al.</i> (2018); Arnoldi (2019); Betancur <i>et al.</i> (2018); Fletcher (2007); Gellert (2011a); Jazdzewska-Gutta <i>et al.</i> (2020); Laszuk & Ryciuk (2016); Lima (2015); Marques <i>et al.</i> (2019); Nestoryshen & Turzhanskyi (2016); Paixão <i>et al.</i> (2015); Razumey (2014); Saglam <i>et al.</i> (2019); Varese & Ronco (2019)
Participação do Fórum Consultivo	1	Marques <i>et al.</i> (2019)
Dispensa de exigências já cumpridas no OEA	1	Nestoryshen & Turzhanskyi (2016)
Participação em seminários e treinamentos	2	Miled & Fiore (2014); Wilar <i>et al.</i> (2020)

Reduzido percentual de canais de conferência na exportação	29	Andrade <i>et al.</i> (2018); Arnoldi (2019); Berezhenyuk & Koliada (2018); Burgemeestre <i>et al.</i> (2013); Butter & Scheltinga (2018); Butter <i>et al.</i> (2012); Cedilnik (2013); Chang-Bong <i>et al.</i> (2016); Gellert (2011a); Janowska-Bucka (2008); Jazdzewska-Gutta <i>et al.</i> (2020); Klievink <i>et al.</i> (2012); Laszuk & Ryciuk (2016); Machado <i>et al.</i> (2015); Marques <i>et al.</i> (2019); Miled & Fiore (2014); Nestoryshen & Turzhanskyi (2016); Park, H. & Park, Y. (2018); Paixão <i>et al.</i> (2015); Razumey (2014); Restrepo <i>et al.</i> (2019); Rosanelli (2016); Silva <i>et al.</i> (2017); Stajniak (2010); Urciuoli & Ekwall (2014); Valencia & Saldaña (2015); Varese & Ronco (2019); Wilar <i>et al.</i> (2020); Wolfgang & Harden (2016)
Parametrização imediata	1	Fletcher (2007)
Prioridade de conferência das DEs selecionadas para inspeção	21	Allcock (2007); Arnoldi (2019); Berezhenyuk & Koliada (2018); Cedilnik & Ramšak (2013); Cedilnik (2013); Chang-Bong <i>et al.</i> (2016); Gellert (2011a); Janowska-Bucka (2008); Jazdzewska-Gutta <i>et al.</i> (2020); Marques <i>et al.</i> (2019); Nestoryshen & Turzhanskyi (2016); Paixão <i>et al.</i> (2015); Razumey (2014); Rosanelli (2016); Saglam <i>et al.</i> (2019); Santos <i>et al.</i> (2018); Stajniak (2010); Urciuoli & Ekwall (2014); Varese & Ronco (2019); Wilar <i>et al.</i> (2020); Wolfgang & Harden (2016)
Dispensa de garantia no Trânsito Aduaneiro	8	Allcock (2007); Altemöller (2011); Berezhenyuk & Koliada (2018); Marques <i>et al.</i> (2019); Razumey (2014); Restrepo <i>et al.</i> (2019); Rosanelli (2016); Wilar <i>et al.</i> (2020)
Acesso prioritário dos transportadores OEA aos recintos aduaneiros	2	Paixão <i>et al.</i> (2015); Santos <i>et al.</i> (2018)
Resposta à consulta de classificação fiscal em até	2	Garcia (2018); Grainger & Morini (2019)
Dispensa de garantia na Admissão Temporária para utilização econômica	10	Allcock (2007); Altemöller (2011); Berezhenyuk & Koliada (2018); Marques <i>et al.</i> (2019); Nestoryshen & Turzhanskyi (2016); Razumey (2014); Rosanelli (2016); Restrepo <i>et al.</i> (2019); Souza <i>et al.</i> (2017a); Wilar <i>et al.</i> (2020)
Carga Pátio por 24h no	0	
Retificação de DIs em lotes reduzidos	0	

Reduzido percentual de canais de seleção na importação	31	Andrade <i>et al.</i> (2018); Arnoldi (2019); Berezhnyuk & Koliada (2018); Burgemeestre <i>et al.</i> (2013); Butter & Scheltinga (2018); Butter <i>et al.</i> (2012); Cedilnik (2013); Chang-Bong <i>et al.</i> (2016); Fletcher (2007); Garcia (2018); Gellert (2011a); Janowska-Bucka (2008); Jazdzewska-Gutta <i>et al.</i> (2020); Klievink <i>et al.</i> (2012); Laszuk & Ryciuk (2016); Machado <i>et al.</i> (2015); Marques <i>et al.</i> (2019); Miled & Fiore (2014); Nestoryshen & Turzhanskyi (2016); Paixão <i>et al.</i> (2015); Park, H. & Park, Y. (2018); Razumey (2014); Restrepo <i>et al.</i> (2019); Rosanelli (2016); Silva <i>et al.</i> (2017); Stajniak (2010); Urciuoli & Ekwall (2014); Valencia & Saldaña (2015); Varese & Ronco (2019); Wilar <i>et al.</i> (2020); Wolfgang & Harden (2016)
Parametrização imediata	2	Garcia (2018); Santos <i>et al.</i> (2018)
Prioridade de conferência das DIs selecionadas	23	Allcock (2007); Arnoldi (2019); Berezhnyuk & Koliada (2018); Cedilnik & Ramšak (2013); Cedilnik (2013); Chang-Bong <i>et al.</i> (2016); Fletcher (2007); Janowska-Bucka (2008); Jazdzewska-Gutta <i>et al.</i> (2020); Gellert (2011a); Marques <i>et al.</i> (2019); Nestoryshen & Turzhanskyi (2016); Paixão <i>et al.</i> (2015); Razumey (2014); Rosanelli (2016); Saglam <i>et al.</i> (2019); Santos <i>et al.</i> (2018); Stajniak (2010); Urciuoli & Ekwall (2014); Varese & Ronco (2019); Wilar <i>et al.</i> (2020); Wolfgang & Harden (2016)
Registro antecipado da declaração de importação por meio aquaviário, despacho sobre águas (DSA)	9	Cedilnik (2013); Garcia (2018); Gellert (2011a); Marques <i>et al.</i> (2019); Paixão <i>et al.</i> (2015); Razumey (2014); Santos <i>et al.</i> (2018); Stajniak (2010); Urciuoli & Ekwall (2014)
Canal verde na Admissão Temporária	3	Marques <i>et al.</i> (2019); Santos <i>et al.</i> (2018); Souza <i>et al.</i> (2017a)

Fonte: Elaborado pelo autor

Os benefícios do programa OEA Brasil de maior relevância nas importações e exportações estão relacionados ao tratamento prioritário se for selecionado para controle aduaneiro (NESTORYSHEN & TURZHANSKYI, 2016) e às reduções no número de conferências aduaneiras, o que reduz o tempo de passagem pela área aduaneira (MILED & FIORE, 2014). De acordo com a RFB (2020K), estes canais de seleção pela RFB podem ser: amarelo, para conferência documental; vermelho, conferência documental e física da mercadoria; ou cinza, conferência documental,

física e de indícios de fraudes, inclusive com relação ao preço declarado da mercadoria.

Além dos motivos explicitados pela RFB, vários autores destacaram outros motivos que contribuem para que as empresas se habilitem ao programa OEA no Brasil. Dentre eles, Silva *et al.* (2017) destacaram o ganho de competitividade nacional e internacional e a redução do tempo de desembaraço para as empresas certificadas no Brasil, devido à redução de canais de seleção.

Segundo Garcia (2018), o programa OEA Brasil pode contribuir para as empresas nos processos de governança corporativa, desenvolvimento de parceiros, redução de custos, dinamismo e agilidade operacional da organização.

Lima (2015) abordou que, ao se habilitar como um operador OEA no Brasil, a empresa passa a contar com outras vantagens como medidas destinadas a acelerar a liberação da carga, reduzir os custos de armazenagem e a duração do trânsito.

Foi detectado por Souza *et al.* (2017a), o benefício de otimização da gestão logística de estoque e compras internacionais.

Souza *et al.* (2017b) constataram no seu estudo que os terminais portuários brasileiros tinham a expectativa de haver uma maior movimentação nos terminais, em contrapartida com um período mais curto de armazenagem quando utilizado por importadores e exportadores OEA, bem como aumentar a capacidade dos terminais para receber novos clientes e a possibilidade de desenvolver novos serviços com maior segurança e conformidade.

Santos *et al.* (2018) constataram no estudo que o mais relevante era utilizar o registro antecipado na importação e também o foco na agilidade de liberação de mercadorias pela alfândega.

Segundo Paixão *et al.* (2015), a medida que o programa OEA segue um padrão internacional de processos, privilegia a empresa certificada desencadeando nas vantagens em: operações de comércio exterior, competitividade de mercado, gestão das empresas, melhorias nas alfândegas, aumento do acesso à tecnologia e base de dados e segurança dos transportes.

(iii) Fase 3: sintetização e codificação dos benefícios dos programas OEA no mundo em categorias de macro benefícios

Com a análise de frequência dos autores para os benefícios existentes na certificação OEA no Brasil que foi realizada na fase 2, percebeu-se que os autores citavam outros benefícios que não estavam no rol de benefícios das certificações

OEA brasileiras. A partir disso, surgiu a oportunidade de inverter a relação e comparar os benefícios encontrados pelos autores com a sua frequência no Brasil. Porém, as informações contidas na literatura acadêmica não contemplavam os benefícios de todos os países que possuem o programa OEA. Em contrapartida, o relatório da OMA (WCO, 2019) contemplava os benefícios de todos os programas OEA no mundo. Com isso, nesta fase 3, utilizou-se este relatório como base para identificar, combinar e sintetizar os benefícios existentes no mundo.

Foram encontrados, neste relatório AEO Compendium 2019 da OMA, 237 benefícios identificados nos 56 programas OEA no mundo (WCO, 2019), incluindo os 22 benefícios no Brasil (RFB, 2020b, c, d).

Como forma de contribuir para a maturidade do tema OEA na comunidade acadêmica, após análise e consolidação de semelhanças, foram sintetizados em categorias resultando em 12 macro benefícios representados na Figura 11 e descritos por maior frequência nos programas no mundo a saber: (i) escolha do local de liberação (96%); (ii) benefícios indiretos (95%); (iii) redução ou isenção (93%); (iv) priorização (75%); (v) apoio e suporte (75%); (vi) simplificação (64%); (vii) divulgação (48%); (viii) benefícios de ARM (45%); (ix) antecipação (34%); (x) realização de pagamentos (29%); (xi) autogerenciamento (16%); e (xii) benefícios com outras entidades (5%).



Figura 11 - Macro benefícios OEA

Fonte: Elaborado pelo autor

O descritivo explicando cada um dos 12 macro benefícios está apresentado na Tabela 9.

Tabela 9 – Descritivo dos 12 macro benefícios

Antecipação
Antes do embarque, da chegada da carga ou de concluir as formalidades aduaneiras na importação ou exportação, ter a possibilidade de ocorrer: o registro da declaração; a permissão da importação; a notificação prévia do canal selecionado para conferência; o desembaraço e a liberação, ou a decisão de origem do comerciante confiável.
Apoio e suporte
Apoio e suporte da autoridade aduaneira em: designar agente da aduana dedicado para dar suporte, assistência, prestar consultoria e fornecer orientação especializada para atender às necessidades, contingências e eventualidades em assuntos aduaneiros para as empresas certificadas OEA; estender o atendimento pela aduana fora do horário comercial para realizar o desembaraço aduaneiro, a remoção de mercadorias ou a entrada e saída de veículos do território aduaneiro, conforme acordado com as autoridades aduaneiras; participar de fórum consultivo e comitê sobre OEA com a autoridade aduaneira; participação em treinamentos, seminários, workshops e comunicações especializadas; poder participar de iniciativas, novos programas ou projetos-piloto aduaneiros.
Autogerenciamento
As empresas OEA realizarem o autogerenciamento, auto verificação, auto declaração e auto monitoramento físico, sistêmico e documental, podendo ser em: importação, exportação, armazenagem, armazenagem aduaneira, entreposto aduaneiro, várias áreas aduaneiras ou movimentação, entrada e saída de cargas.
Benefícios com outras entidades
Incentivos conjuntos para apoiar e priorizar acesso a outras entidades, departamentos ou agências do país e dos estados.
Benefícios de ARM
Benefícios associados aos Acordos de Reconhecimento Mútuo (ARM) com outros países como possibilidade de: reconhecimento pelas administrações aduaneiras internacionais; maior nível de competitividade; melhor acesso aos mercados; promoção de estratégias de marketing; fornecer acesso ao desembaraço de fronteiras; inspeção reduzida ou liberação acelerada; exportações reconhecidas nos outros países.
Benefícios Indiretos
Benefícios indiretos como: agilidade no processo aduaneiro de desembaraço e liberação de mercadorias, na movimentação logística, no processamento documental e na resolução de disputas e processos judiciais; redução de custos aduaneiros e logísticos; aumento da cultura de conformidade; mitigação ou minimização de penalidades e multas por violações aduaneiras; aumento da segurança com redução de crimes, vandalismo e roubo; maior cooperação e avaliação da cadeia de suprimentos.
Divulgação
Publicação da empresa certificada em OEA em nível nacional e internacional, divulgando em sítio da aduana como operadores de baixo risco, seguros e confiáveis na cadeia de suprimentos

para o comércio exterior, aumentando o prestígio, a transparência e a credibilidade da empresa. A empresa certificada também poderá utilizar da logomarca, logotipos ou selos de identificação de empresa OEA para sua auto divulgação.
Escolha do local de liberação
Possibilidade de escolher ou solicitar autorização de um local para liberação, controle, conferência, armazenamento temporário, colocação de lacres, selos ou até inspeção de outras entidades, podendo ser este local em: autoridade aduaneira diferente do território ao da empresa OEA; prédios ou áreas externas construídas ou equipadas; instalações em portos e aeroportos; direto nas instalações da empresa OEA; ou no próprio local de embarque.
Priorização
Tratamento prioritário e preferencial em: serviços de logística como transporte, entrada e saída, processamento, mobilização, carregamento, descarregamento, transferência e recebimento de mercadorias nas áreas e recintos operacionais, aduaneiros e fronteiriços; aplicação de controles aduaneiros e nas áreas operacionais a que estão sujeitas suas declarações de importação e exportação e taxas ou atividades extraordinárias; diferentes procedimentos operacionais, administrativos e aduaneiros; formalidades de liberação e desalfandegamento de importação e exportação; revisão ou retificação de dados nas declarações de mercadorias; conferência física das mercadorias e das unidades de transporte e conferência documental das DEs e DIs selecionadas para inspeção; análise para certificação em outra modalidade de OEA; pedidos administrativos, de isenção de direitos aduaneiros e de autorizações aduaneiras; processamento de reclamações; liquidação de pedidos de reembolso de direitos aduaneiros; amostragem de mercadorias; desembaraço aduaneiro após a retomada do comércio internacional interrompida por força maior e/ou fechamento de portos e fronteiras; medidas especiais em caso de problemas sistêmicos que afetem serviços nos portos, aeroportos e fronteiras.
Realização de pagamentos
Pagamento de impostos, taxas alfandegárias, multas e juros podendo ser: consolidado; diferido (adiado); realizado após a liberação das mercadorias; periódico; reembolsado; reembolsado primeiro e a inspeção realizada posteriormente; compensação de impostos processado rapidamente; e <i>token</i> de entrega gratuito como garantia.
Redução ou isenção
Redução ou isenção: de seleção de canais vermelhos e amarelos nas liberações de exportações, importações, trânsitos aduaneiros e movimentações de carga; de conferências físicas e documentais pelas autoridades aduaneiras pré-liberação e pós-liberação inclusive nas instalações da OEA ou pelas outras entidades intervenientes; de exigência de envio de declaração antecipada; de controles físicos, pós-liberação, de rota, de declarações e de cobranças; de revisões documentais de manifestos de carga das mercadorias transportadas; de requisitos, frequência e retificação de dados e de apresentação de documentos a serem fornecidos nas declarações aduaneiras ou das cargas; de auditoria de conformidade em operadores de armazéns; de exigência de garantias financeiras, podendo ser globais, de títulos, bancária, corporativa, para o cumprimento da obrigação de pagar direitos aduaneiros, impostos, direitos especiais,

antidumping e compensatórios, em processos como admissão temporária, regimes econômicos aduaneiros, licença de operadores de armazéns, licença do agente e trânsito aduaneiro; de uso obrigatório de sistema de rastreamento eletrônico da carga aduaneira; de pagamento de taxas de exportação, taxas por atraso de pagamento, taxa para os depósitos aduaneiros e imposto de renda retido na fonte; do tempo de resposta para consulta de classificação fiscal.
Simplificação
Simplificação de procedimentos operacionais, aduaneiros e administrativos como: registro da declaração sem papel e automático, podendo inclusive ser realizada para qualquer área aduaneira; parametrização imediatas das DIs; disponibilização da carga em pátio por 24 horas no modal aéreo, antes do armazenamento alfandegário; inspeções físicas e documentais e de valor pós-liberação ou através de sistema de escâner para a carga física; movimentação e transporte de cargas liberadas; remoção de caminhões, sem limite máximo, sem necessidade de escolta ou de rota predefinida, imediata para canais verdes ou imediata de mercadorias de pontos de fronteira por meio de solicitação ou declaração detalhada; armazenamento temporário de bens de empresas não OEA; intervenção por agências de terceiros; devolução de mercadorias que chegaram diferentes das negociadas; realização de controles; desembaraço aduaneiro e liberação da carga, podendo ser a nível nacional; reexportação; trânsito aduaneiro; drawback, como extensão do prazo para envio das informações; admissão temporária em canal verde ou maior tempo de permanência da mercadoria no país; estabelecer entreposto aduaneiro, na importação ou na exportação, para depósito de mercadorias em local determinado, com suspensão do pagamento de tributos sob controle fiscal; estabelecer zona franca aduaneira para áreas especiais de livre comércio; autorização global para exportação ou importação estratificada de cargas parciais; rastreamento de carga por e-mail; retificação de documentos; poder utilizar de garantias por escrito ou financeiras como globais, públicas, bancárias ou compactas, para as operações aduaneiras; sistema atribuindo acesso a maioria dos usuários, com autorização expedida, de pré-liberação e de liberação e que forneça dados que suporte conformidade e integridade; dispensa de exigências já cumpridas no OEA; licença automática para todas as operações aduaneiras ou para atuar como despachante aduaneiro.

Fonte: Elaborado pelo autor

(iv) Fase 4: análise dos macro benefícios com o programa OEA Brasil da RFB

Na Tabela 10, está apresentada a presença no programa OEA da RFB para categoria de macro benefícios que foi estabelecida neste estudo.

Tabela 10 – Macro benefícios presentes no OEA da RFB

Categorias de Macro Benefícios	Presença no programa OEA da RFB
Antecipação	SIM
Apoio e suporte	SIM
Autogerenciamento	NÃO
Benefícios com outras entidades	SIM

Benefícios de ARM	SIM
Benefícios Indiretos	NÃO
Divulgação	SIM
Escolha do local de liberação	NÃO
Priorização	SIM
Realização de pagamentos	NÃO
Redução ou isenção	SIM
Simplificação	SIM

Fonte: Elaborado pelo autor

O programa OEA Brasil da RFB acompanha a tendência mundial dos outros programas OEA no que tange a presença dos macro benefícios de antecipação, apoio e suporte, benefícios de ARM, divulgação, priorização, redução ou isenção e simplificação. Apesar de não estar destacado o macro benefício com outras entidades como um dos 22 benefícios no programa brasileiro de OEA da RFB, foram identificados alguns esforços do governo com as ações que estão em andamento para o OEA-Integrado, conforme detalhado nas seções 3.3 e 4.4 deste trabalho, voltados para a integração com outros órgãos e entidades da administração pública.

A RFB não contempla diretamente no seu programa OEA por modalidade de certificação ou por tipo de operador, os macro benefícios de autogerenciamento, benefícios indiretos, escolha do local de liberação e realização de pagamentos.

Foram analisados os resultados das duas pesquisas realizadas pelo Fórum Consultivo OEA no Brasil (RFB, 2019a, b) e classificados os resultados destas pesquisas pelos macro benefícios estabelecidos neste estudo, possibilitando identificar que as empresas OEA consideram como muito bons, as divulgações que são realizadas como empresa OEA (média 59% dos questionários) e o apoio e suporte da RFB (média 50%). Para algumas percepções gerais e propostas iniciais que resultaram destas duas pesquisas, percebe-se que a RFB já realizou melhorias com relação à:

- criação de uma seção no sítio OEA da RFB dedicada aos ARMs já assinados (RFB, 2020a);
- atualização das estatísticas sobre a redução do percentual de canais de seleção na importação (RFB, 2020h) que foram apresentadas na categoria 3.3 deste trabalho;

- melhorias no benefício despacho sobre águas para os operadores OEA, para não ser mais necessário cancelar a DI que foi registrada antecipadamente, em caso da escala de navio não ser executada conforme previsto, por motivos alheios à vontade do importador, e a carga a ela vinculada seja descarregada em porto diverso do declarado (RFB, 2020e).

(v) Fase 5: análise dos macro benefícios com os artigos selecionados

Na Tabela 11, está apresentada a frequência dos autores para cada categoria de macro benefício estabelecida neste estudo.

Tabela 11 - Classificação dos autores por macro benefícios

Categorias de Macro Benefícios	Frequência	Autores que possuem o Macro Benefício
Antecipação	14	Butter & Scheltinga (2018); Cedilnik (2013); Gellert (2011a); Garcia (2018); Janowska-Bucka (2008); Jazdzewska-Gutta <i>et al.</i> (2020); Marques <i>et al.</i> (2019); Nestoryshen & Turzhanskyi (2016); Paixão <i>et al.</i> (2015); Rosanelli (2016); Santos <i>et al.</i> (2018); Stajniak (2010); Urciuoli & Ekwall (2014); Varese & Ronco (2019)
Apoio e suporte	13	Andrade <i>et al.</i> (2018); Arnoldi (2019); Burgemeestre <i>et al.</i> (2013); Chang-Bong <i>et al.</i> (2016); Fletcher (2007); Grainger & Morini (2019); Lima (2015); Marques <i>et al.</i> (2019); Nestoryshen & Turzhanskyi (2016); Paixão <i>et al.</i> (2015); Souza <i>et al.</i> (2017a); Valencia & Saldaña (2015); Wilar <i>et al.</i> (2020)
Autogerenciamento	0	Não há
Benefícios com outras entidades	7	Arnoldi (2019); Butter & Scheltinga (2018); Jazdzewska-Gutta <i>et al.</i> (2020); Marques <i>et al.</i> (2019); Mukan <i>et al.</i> (2019); Nestoryshen & Turzhanskyi (2016); Varese & Ronco (2019)
Benefícios de ARM	19	Allcock (2007); Anagnostakis (2016); Andrade <i>et al.</i> (2018); Arnoldi (2019); Betancur <i>et al.</i> (2018); Cedilnik (2013); Fletcher (2007); Gellert (2011a); Jazdzewska-Gutta <i>et al.</i> (2020); Laszuk & Ryciuk (2016); Lima (2015); Marques <i>et al.</i> (2019); Mukan <i>et al.</i> (2019); Nestoryshen & Turzhanskyi (2016); Paixão <i>et al.</i> (2015); Razumey (2014); Saglam <i>et al.</i> (2019); Valencia & Saldaña (2015); Varese & Ronco (2019)

Benefícios Indiretos	52	Aigner (2010); Altemöller (2011); Andrade <i>et al.</i> (2018); Arnoldi (2019); Baida <i>et al.</i> (2007); Betancur <i>et al.</i> (2018); Burgemeestre <i>et al.</i> (2013); Butter & Scheltinga (2018); Cedilnik & Ramšak (2013); Cedilnik <i>et al.</i> (2013); Chang & Wu (2015); Chang-Bong <i>et al.</i> (2016); Chen & Ma (2015); Däubler-Gmelin (2011); Fletcher (2007); Gellert (2011a); Garcia (2018); Grainger & Morini (2019); Houé & Guimaraes (2012); Houé & Murphy (2018); Huang (2016); Janowska-Bucka (2008); Jazdzewska-Gutta <i>et al.</i> (2020); Jiménez <i>et al.</i> (2021); Klievink <i>et al.</i> (2012); Lánská & Vittek (2012); Laszuk & Ryciuk (2016); Lima (2015); Machado <i>et al.</i> (2015); Marques <i>et al.</i> (2019); Miled & Fiore (2014); Mukan <i>et al.</i> (2019); Nestoryshen & Turzhanskyi (2016); Ni <i>et al.</i> (2016); Paixão <i>et al.</i> (2015); Park, H. & Park, Y. (2018); Pereira <i>et al.</i> (2014); Pereira II <i>et al.</i> (2018); Razumey (2014); Restrepo <i>et al.</i> (2019); Rosanelli (2016); Saglam <i>et al.</i> (2019); Santos <i>et al.</i> (2018); Silva <i>et al.</i> (2017); Schramm (2015); Son <i>et al.</i> (2014); Souza <i>et al.</i> (2017a); Souza <i>et al.</i> (2017b); Stajniak (2010); Urciuoli & Ekwall (2014); Urciuoli <i>et al.</i> (2010); Varese & Ronco (2019); Wei (2016)
Divulgação	18	Allcock (2007); Andrade <i>et al.</i> (2018); Arnoldi (2019); Berezhnyuk & Koliada (2018); Betancur <i>et al.</i> (2018); Butter & Scheltinga (2018); Cedilnik (2013); Gellert (2011a); Jazdzewska-Gutta <i>et al.</i> (2020); Kassee (2014); Marques <i>et al.</i> (2019); Miled & Fiore (2014); Nestoryshen & Turzhanskyi (2016); Paixão <i>et al.</i> (2015); Saglam <i>et al.</i> (2019); Santos <i>et al.</i> (2018); Souza <i>et al.</i> (2017a); Wilar <i>et al.</i> (2020)
Escolha do local de liberação	18	Arnoldi (2019); Berezhnyuk & Koliada (2018); Butter & Scheltinga (2018); Castro (2019); Cedilnik (2013); Chang-Bong <i>et al.</i> (2016); Jazdzewska-Gutta <i>et al.</i> (2020); Laszuk & Ryciuk (2016); Mukan <i>et al.</i> (2019); Nestoryshen & Turzhanskyi (2016); Razumey (2014); Restrepo <i>et al.</i> (2019); Rosanelli (2016); Saglam <i>et al.</i> (2019); Stajniak (2010); Urciuoli & Ekwall (2014); Varese & Ronco (2019); Wilar <i>et al.</i> (2020)
Priorização	23	Allcock (2007); Andrade <i>et al.</i> (2018); Arnoldi (2019); Berezhnyuk & Koliada (2018); Butter & Scheltinga (2018); Fletcher (2007); Cedilnik (2013); Garcia (2018); Gellert (2011a); Janowska-Bucka (2008); Jazdzewska-Gutta <i>et al.</i> (2020); Lima (2015); Marques <i>et al.</i> (2019); Nestoryshen & Turzhanskyi (2016); Paixão <i>et al.</i> (2015); Razumey (2014); Rosanelli (2016); Saglam <i>et al.</i> (2019); Santos <i>et al.</i> (2018); Urciuoli & Ekwall (2014); Varese & Ronco (2019); Wilar <i>et al.</i> (2020); Wolfgang <i>et al.</i> (2016)
Realização de pagamentos	11	Arnoldi (2019); Castro (2019); Chang-Bong <i>et al.</i> (2016); Gellert (2011a); Jazdzewska-Gutta <i>et al.</i> (2020); Jiménez <i>et al.</i> (2021); Restrepo <i>et al.</i>

		(2019); Saglam <i>et al.</i> (2019); Souza <i>et al.</i> (2017a); Valencia & Saldaña (2015); Wilar <i>et al.</i> (2020)
Redução ou isenção	39	Allcock (2007); Altemöller (2011); Andrade <i>et al.</i> (2018); Arnoldi (2019); Berezhnyuk & Koliada (2018); Betancur <i>et al.</i> (2018); Burgemeestre <i>et al.</i> (2013); Butter & Scheltinga (2018); Butter <i>et al.</i> (2012); Cedilnik (2013); Chang-Bong <i>et al.</i> (2016); Fletcher (2007); Garcia (2018); Gellert (2011a); Grainger & Morini (2019); Janowska-Bucka (2008); Jazdzewska-Gutta <i>et al.</i> (2020); Klievink <i>et al.</i> (2012); Lánská & Vittek (2012); Laszuk & Ryciuk (2016); Liu <i>et al.</i> (2009); Marques <i>et al.</i> (2019); Miled & Fiore (2014); Mukan <i>et al.</i> (2019); Nestoryshen & Turzhanskyi (2016); Paixão <i>et al.</i> (2015); Park, H. & Park, Y. (2018); Razumey (2014); Restrepo <i>et al.</i> (2019); Rosanelli (2016); Saglam <i>et al.</i> (2019); Silva <i>et al.</i> (2017); Souza <i>et al.</i> (2017a); Stajniak (2010); Urciuoli & Ekwall (2014); Valencia & Saldaña (2015); Varese & Ronco (2019); Wilar <i>et al.</i> (2020); Wolfgang <i>et al.</i> (2016)
Simplificação	37	Allcock (2007); Andrade <i>et al.</i> (2018); Arnoldi (2019); Berezhnyuk & Koliada (2018); Betancur <i>et al.</i> (2018); Butter & Scheltinga (2018); Butter <i>et al.</i> (2012); Castro (2019); Cedilnik (2013); Chang-Bong <i>et al.</i> (2016); Däubler-Gmelin (2011); Garcia (2018); Gellert (2011a); Houé & Murphy (2018); Jazdzewska-Gutta <i>et al.</i> (2020); Kassee (2014); Klievink <i>et al.</i> (2012); Laszuk & Ryciuk (2016); Liu <i>et al.</i> (2009); Machado <i>et al.</i> (2015); Marques <i>et al.</i> (2019); Mukan <i>et al.</i> (2019); Nestoryshen & Turzhanskyi (2016); Paixão <i>et al.</i> (2015); Park, H. & Park, Y. (2018); Razumey (2014); Restrepo <i>et al.</i> (2019); Saglam <i>et al.</i> (2019); Santos <i>et al.</i> (2018); Schramm (2015); Souza <i>et al.</i> (2017a); Stajniak (2010); Urciuoli & Ekwall (2014); Varese & Ronco (2019); Wilar <i>et al.</i> (2020); Wolfgang <i>et al.</i> (2016)

Fonte: Elaborado pelo autor

O autogerenciamento não foi identificado pelos autores, podendo ser compreendido que não se trata de um macro benefício conhecido ou existente a ser considerado para um operador OEA.

Há grande aderência dos autores para a abordagem do macro benefício de nome “benefícios indiretos”, o que pode indicar que questões como agilidade, redução de custos, aumento da conformidade, minimização de penalidades e aumento da segurança, são os temas mais importantes para uma empresa ao ser operadora OEA. Além disso, outros tipos de benefícios indiretos, que não estavam

contemplados nos programas OEA no mundo identificados no relatório da WCO (2019), foram destacados pelos autores como:

- crescimento do volume de negócios nacionais e internacionais com a melhoria da competitividade, capacidade, estratégia, imagem, segurança, credibilidade, rotatividade de mercadorias (*turnover*), gestão de estoque (*Just in Time*), relacionamento com clientes, qualidade, previsibilidade e desempenho das empresas (AIGNER, 2010; ANDRADE *et al.*, 2018; BAIDA *et al.*, 2007; CHANG & WU, 2015; DÄUBLER-GMELIN, 2011; FLETCHER, 2007; GELLERT, 2011a; HOUÉ & GUIMARAES, 2012; HOUÉ & MURPHY, 2018; HUANG, 2016; JAZDZEWSKA-GUTTA *et al.*, 2020; JIMÉNEZ *et al.*, 2021; LÁNSKÁ & VITTEK, 2012; MACHADO *et al.*, 2015; MARQUES *et al.*, 2019; MILED & FIORE, 2014; MUKAN *et al.*, 2019; NESTORYSHEN & TURZHANSKYI, 2016; PAIXÃO *et al.*, 2015; PARK, H. & PARK, Y., 2018; PEREIRA II *et al.*, 2018; SAGLAM *et al.*, 2019; SANTOS *et al.*, 2018; SCHRAMM, 2015; SILVA *et al.* (2017); SON *et al.*, 2014; SOUZA *et al.*, 2017a, 7b; STAJNIAK, 2010; URCIUOLI & EKWALL, 2014; URCIUOLI *et al.*, 2010; VARESE & RONCO, 2019; WEI, 2016);
- desenvolvimento e maior comprometimento dos funcionários com habilidades de decisão, coordenação, conhecimento, relacionamento, cooperação, qualidade e inovação (HOUÉ & MURPHY, 2018; HUANG, 2016; JANOWSKA-BUCKA, 2008; MARQUES *et al.*, 2019; MILED & FIORE, 2014; STAJNIAK, 2010; VARESE & RONCO, 2019);
- melhora do país no ranking logístico produzido pelo Banco Mundial (MARIN *et al.*, 2019; PEREIRA *et al.*, 2014);
- aumento da arrecadação no país com o aumento das operações das empresas (SOUZA *et al.*, 2017a).

4

Resultados e discussões do estudo de caso de dados secundários

Com a finalidade de dar continuidade às fases do estudo de caso de dados secundários (ECDS), este capítulo trata da análise dos padrões de cruzamento de dados e da apresentação dos resultados. Segundo Arzuaga *et al.* (2014), uma estratégia para realizar a pesquisa de padrões de caso cruzado é selecionar os temas e, em seguida, comparar procurando as semelhanças dentro do grupo juntamente com as diferenças entre grupos. Neste ECDS, as dimensões de temas definidos para comparação foram as dificuldades e as perspectivas futuras dos programas OEA encontradas nos casos dos 17 artigos selecionados.

Este capítulo está dividido em quatro subseções. A primeira subseção apresenta a análise descritiva dos casos selecionados no ECDS. Na segunda subseção, está a análise das dificuldades dos programas OEA. Como terceira subseção, foram analisadas as perspectivas futuras dos programas OEA. Por fim, a quarta subseção detalha a análise das possíveis oportunidades de aperfeiçoamento do programa OEA Brasil, ao realizar o cruzamento das principais dificuldades e perspectivas futuras encontradas.

4.1.

Análise descritiva dos casos

Os artigos selecionados para este estudo ECDS estão distribuídos por amostra de quantidades de empresas e instituições pesquisadas conforme Figura 12.

Park, H. & Park, Y. (2018) são os autores com maior quantidade de empresas pesquisadas, sendo 285 empresas de logística certificadas OEA da Coreia. Em seguida aparece Chang & Wu (2015) com 92 fabricantes, 27 transportadoras terrestres, 43 transportadoras aéreas e marítimas e 39 comerciantes estrangeiros, totalizando 201 empresas de Taiwan pesquisadas. Com relação ao caso de Jazdzewska-Gutta *et al.* (2020) foram pesquisadas 159 empresas certificadas OEA na Alemanha, França, Espanha e Polônia.

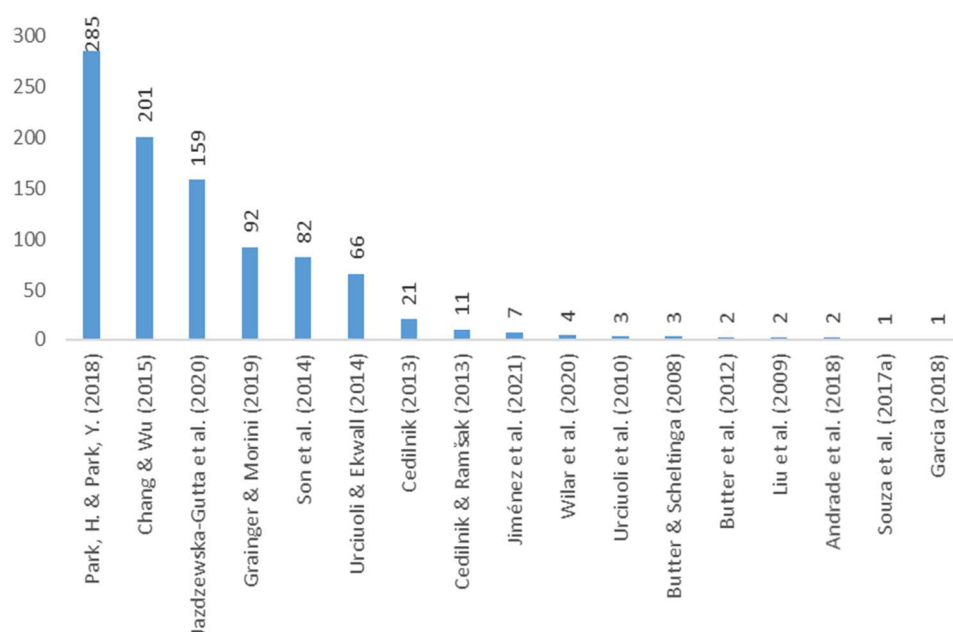


Figura 12 – Artigos por empresas e instituições pesquisadas

Fonte: Elaborado pelo autor

Na Figura 13, estão apresentados os artigos selecionados para este estudo ECDS por quantidade de questionários e entrevistas respondidos.

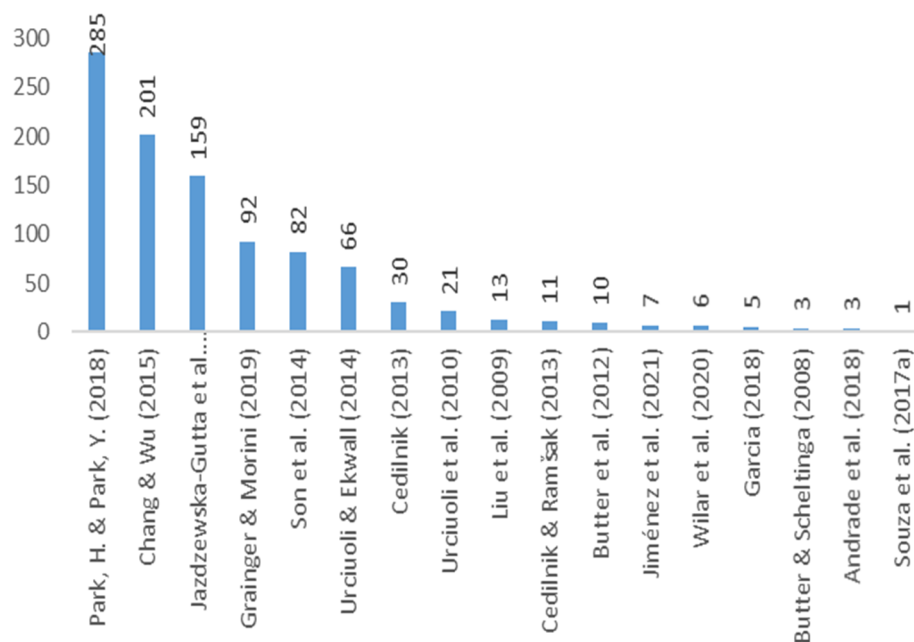


Figura 13 – Artigos por questionários e entrevistas respondidos

Fonte: Elaborado pelo autor

Novamente Park, H. & Park, Y. (2018), seguido de Chang & Wu (2015) e Jazdzewska-Gutta *et al.* (2020) são casos que possuem maior quantidade de questionários e entrevistas respondidos. Os estudos de Andrade *et al.* (2018), Butter *et al.* (2012), Cedilnik (2013), Garcia (2018), Liu *et al.* (2009), Urciuoli *et al.* (2010) e Wilar *et al.* (2020) tiveram mais de um questionário / entrevista respondido por empresa / instituição pesquisada.

Os tipos de análises utilizadas, os objetivos e os resultados dos casos selecionados neste ECDS estão apresentados na Tabela 12.

Tabela 12 - Classificação dos casos estudados

Autores	País	Análise	Objetivos	Resultados
Butter <i>et al.</i> (2012)	Holanda	qualitativa	Analisar como usar TI para implantar regulamentação baseada em confiança na relação governo-empresa com a certificação OEA.	Enfatizaram o papel da TI na facilitação desse projeto de regulamentação com base na confiança, seguindo três perspectivas: sinalização de confiança de competência, triagem de confiança de competência e aumento da confiança de boa vontade.
Liu <i>et al.</i> (2009)	Holanda	qualitativa	Analisar a causa e o efeito da seleção adversa na construção de relações entre o governo e os negócios.	Argumentaram que o gerenciamento de riscos pode ajudar a mitigar o problema de informações assimétricas. Em particular, argumentaram que a TI desempenha de várias maneiras um papel importante nesse gerenciamento de riscos para tornar o processo de certificação do OEA mais eficiente e eficaz.
Park, H. & Park, Y. (2018)	Coreia	quantitativa	Examinar o impacto do investimento para certificação OEA sobre o desempenho das empresas com a facilitação do comércio.	Constataram que o investimento financeiro na certificação OEA teve impactos positivos no desempenho por meio de parcerias públicas e privadas, enquanto a variável de facilitação do comércio não teve impacto significativo no desempenho geral.
Cedilnik & Ramšak (2013)	Eslovênia	quantitativa	Identificar se o OEA acelera o fluxo de mercadorias.	Identificaram que a posse do certificado OEA acelera o fluxo rodoviário de mercadorias e que também afeta positivamente a atuação dos operadores econômicos no âmbito do comércio internacional. Porém, a infraestrutura nas passagens de fronteira não permite a utilização completa de todos os benefícios oferecidos pela propriedade do certificado OEA.

Chang & Wu (2015)	Taiwan	qualitativa e quantitativa	Desenvolver um método para medir as dificuldades dos itens necessários para obter a validação do OEA e investigar as habilidades das empresas para obter a certificação OEA.	Identificaram as dificuldades das empresas para: atender as habilidades de segurança, os itens de validação da certificação, as políticas do governo em relação ao comércio exterior, os clientes, o sistema geral e pressão de concorrentes e parceiros; afetar os custos de entrega da cadeia de suprimentos, riscos de perda e de despesas, como taxa de seguro; e os modelos operacionais dos tipos de empresas serem diferentes. Identificaram as dificuldades das aduanas para: carecer de validação adequada para a segurança geral da cadeia de suprimentos; não dispor de medidas eficazes de controle para mudanças dinâmicas que ocorrem nas empresas; e falta de inspeções regulares e sustentáveis nas empresas.
Grainger & Morini (2019)	Reino Unido e Brasil	qualitativa	Separar as interações entre operadores logísticos e partes interessadas do governo em operações logísticas transfronteiriças, com um foco específico no Reino Unido e no Brasil.	Forneceram sugestões sobre como melhorar os negócios com interações governamentais em operações logísticas transfronteiriças. Ajudaram a produzir um modelo descritivo de negócios com interações governamentais em operações logísticas transfronteiriças.
Souza <i>et al.</i> (2017a)	Brasil	qualitativa e quantitativa	Verificar quais os possíveis impactos na logística internacional para os agentes desta cadeia logística ao se certificarem no programa OEA.	Identificaram os principais requisitos para a habilitação no OEA, os benefícios logísticos da utilização do programa e entenderam as motivações das empresas para buscarem a habilitação no programa.
Garcia (2018)	Brasil	qualitativa	Identificar o nível de adequabilidade e a visão dos gestores de uma empresa importadora de grande porte sobre a habilitação do certificado de OEA.	Demonstrou que apesar da empresa desempenhar suas atividades a vinte anos, ao avaliar o atendimento aos requisitos de adequação ao programa, muitos destes não foram totalmente atendidos.
Urciuoli & Ekwall (2014)	União Europeia	quantitativa	Avaliar os possíveis impactos da certificação OEA na eficiência da cadeia de abastecimento.	Evidenciaram que, sempre que a segurança é aplicada com as certificações OEA, a eficiência parece melhorar. O OEA-C parece fornecer menos segurança, mas ainda assim boas vantagens de eficiência. OEA-S fornece proteção principal e

				melhorias de eficiência muito escassas.
Urciuoli <i>et al.</i> (2010)	Suécia	qualitativa	Enfatizar os efeitos negativos da segurança no desempenho do transporte.	Discutiram a importância de desenvolver recursos de segurança para serem integrados em sistemas de informação de logística existentes. Concluíram que somente dessa forma as empresas de transporte desenvolverão a capacidade de obter ganhos em termos de segurança e eficiência.
Son <i>et al.</i> (2014)	Coreia	quantitativa	Identificar se a autorização OEA pode ter influência na internacionalização e identificar a diferença entre empresas autorizadas OEA e empresas não OEA.	Identificaram que as empresas autorizadas OEA superaram as empresas não autorizadas OEA em P&D e tecnologia, as empresas autorizadas OEA foram reconhecidas como empresas confiáveis e seguras pelo Serviço de Alfândega da Coreia e outros serviços de alfândega em processos de facilitação de comércio e desembaraço aduaneiro.
Butter & Scheltinga (2018)	Holanda	qualitativa	Fornecer uma visão geral dos custos e benefícios com base nos quais a escolha da certificação OEA pode ser determinada.	Forneceram uma visão geral dos possíveis custos e benefícios da certificação, para a comunidade empresarial e os costumes, respectivamente, do ponto de vista dos custos de transação. Discutiram uma série de problemas com a medição adequada e determinação de custos e benefícios. Mostraram como os custos e benefícios se relacionam na prática.
Cedilnik (2013)	Eslovênia e Croácia	quantitativa	Entender como as entidades empresariais podem reduzir o tempo consumido para a execução de controles alfandegários obrigatórios nas passagens de fronteira, aplicando a implementação voluntária de certos institutos como OEA.	Constatou que para conseguir a redução ideal dos atrasos causados por interrupções no fluxo de mercadorias resultantes de controles feitos pelas autoridades, seria necessário a adaptação da infraestrutura rodoviária nas passagens de fronteira.
Jazdzewska-Gutta <i>et al.</i> (2020)	Alemanha, França, Espanha e Polônia	quantitativa	Investigar os motivos e os benefícios da certificação OEA na cadeia de suprimentos.	Revelaram os motivos e os benefícios da certificação OEA e revelaram diferenças significativas entre dois grupos distintos de participantes da cadeia de abastecimento: proprietários de cargas e prestadores de serviços.

Jiménez <i>et al.</i> (2021)	Colômbia	qualitativa	Analisar as características do OEA para as empresas exportadoras da Colômbia e as oportunidades que seu ensino poderia gerar nos cursos de graduação.	Propuseram uma tabela de dupla entrada que contém os requisitos mínimos de segurança OEA e sua relação com os processos de logística na cadeia de abastecimento internacional para exportadores. Da mesma forma, sugeriram uma proposta de implantação acadêmica que permita aos alunos de graduação a realização de atividades de consultoria, a fim de fortalecer suas competências acadêmicas e práticas, a partir do contato com o contexto real de negócios e as necessidades das cadeias produtivas internacionais.
Wilar <i>et al.</i> (2020)	Colômbia	qualitativa	Identificar os impactos logísticos do OEA para os usuários do comércio exterior e a autoridade alfandegária na Colômbia.	Identificaram que muitos desses usuários ainda não conseguiram cumprir os requisitos para a certificação como OEA, o que significou para eles um impacto em suas operações de comércio exterior em custos e prazos.
Andrade <i>et al.</i> (2018)	Brasil	qualitativa	Entender os efeitos do programa OEA sobre empresas interessadas na certificação em termos de vantagem competitiva.	Identificaram diferentes visões do programa no Brasil, entenderam as motivações da adesão do Brasil e das empresas brasileiras, bem como identificaram a sua origem no âmbito internacional, que está diretamente relacionada à segurança.

Fonte: Elaborado pelo autor

Neste ECDS, também foram considerados os casos das seguintes pesquisas realizadas pelo Fórum Consultivo OEA no Brasil, em que os operadores pesquisados relataram algumas dificuldades no programa OEA Brasil:

- pesquisa sobre os tipos de benefícios do OEA Brasil em abril de 2019, com 110 questionários respondidos pelos operadores OEA: importadores/exportadores, transportadores, agentes de carga, depositários sob controle aduaneiro e operadores portuários (RFB, 2019a);
- pesquisa sobre o benefício despacho sob águas em 2019, com 69 questionários respondidos pelos operadores OEA (RFB, 2019b).

4.2.

Análise das dificuldades dos programas OEA

Ao realizar a análise das dificuldades dos programas OEA neste ECDS, com o objetivo de comparar as dificuldades dos programas OEA no mundo, visa responder a quarta questão deste estudo: Quais são as dificuldades dos programas OEA no mundo?

As dificuldades dos programas OEA destacadas pelos casos dos 17 artigos selecionados no ECDS, foram sintetizadas em onze categorias: (i) adequação da alfândega; (ii) aplicabilidade dos benefícios; (iii) ARMs; (iv) barreiras não tarifárias; (v) burocracia; (vi) certificação voluntária; (vii) cumprir os requisitos e critérios; (viii) custos; (ix) empresas de pequeno porte; (x) infraestrutura; (xi) seleção adversa.

Foram encontradas dificuldades nos casos estudados que são convergentes e divergentes. A Tabela 13 apresenta as dificuldades convergentes, ou seja, que são semelhantes em algumas categorias.

Tabela 13 - Dificuldades convergentes

Autores	País	Detalhamento da dificuldade
Aplicabilidade dos benefícios		
Andrade <i>et al.</i> (2018)	Brasil	não se observa na prática o alívio de aspectos burocráticos que na teoria preveem
Butter & Scheltinga (2018)	Holanda	benefícios difíceis de identificar e / ou quantificar: redução de custo, redução de risco, reputação
Chang & Wu (2015)	Taiwan	não há benefício garantido para obter a validação OEA a um custo excessivo
Grainger & Morini (2019)	Reino Unido e Brasil	incentivos insuficientes para participar do OEA
Liu <i>et al.</i> (2009)	Holanda	não vêm benefício ao participar, porque o procedimento atual já é simples
Park, H. & Park, Y. (2018)	Coreia	benefícios não quantificáveis, alguns países já possuem qualidade no controle de cargas no geral
RFB (2019a)	Brasil	desconhecimento da aplicabilidade de benefícios: prioridade de análise em outra modalidade, dispensa de exigências já cumpridas, carga pátio por 24h no modal aéreo benefícios já existentes em operadores não OEA: dispensa de garantia no trânsito aduaneiro e na Admissão Temporária
RFB (2019b)	Brasil	43% das empresas pesquisadas nunca aplicaram o benefício de despacho sobre águas, principais motivos: natureza da carga, operacionais e comerciais
Urciuoli & Ekwall (2014)	União Europeia	benefícios oferecidos pelo OEA-S são considerados marginais ou menos relevantes

Barreiras não tarifárias		
Garcia (2018)	Brasil	dificuldade na acessibilidade à órgãos anuentes
Grainger & Morini (2019)	Reino Unido e Brasil	alinhamento limitado com agências reguladoras para trabalhar em conjunto
Souza <i>et al.</i> (2017a)	Brasil	dificuldade de obtenção do licenciamento de importação dos órgãos anuentes
Cumprir os requisitos e critérios		
Andrade <i>et al.</i> (2018)	Brasil	documentação exigida é significativamente complexa
Butter & Scheltinga (2018)	Holanda	cumprimento insuficiente dos critérios põe em perigo a reputação do certificado
Chang & Wu (2015)	Taiwan	avaliação de alto risco, políticas de segurança e solicitar informações aos parceiros; transportadores terrestres têm a menor capacidade de obter OEA
Garcia (2018)	Brasil	atender a todas as exigências da certificação; complexidade da legislação, procedimentos e documentos necessários para certificação
Grainger & Morini (2019)	Reino Unido e Brasil	requisitos não serem seguidos no nível operacional e fracas capacidades de conformidade
Jazdzewska-Gutta <i>et al.</i> (2020)	Alemanha, França, Espanha e Polônia	maioria das empresas não dá ênfase às questões de segurança; percepção limitada de riscos de segurança e medidas de mitigação
Jiménez <i>et al.</i> (2021)	Colômbia	é difícil se adaptar para cumprir a legislação aduaneira e tributária, se não tem uma estrutura lógica clara para a implementação do OEA
Souza <i>et al.</i> (2017a)	Brasil	ter que fazer o controle periódico da segurança; complexidade na legislação, procedimentos e documentos necessários para certificação; morosidade no processo de avaliação
Urciuoli & Ekwall (2014)	União Europeia	necessidade de intensificar a partilha de dados e a comunicação entre as empresas comerciais e as autoridades aduaneiras
Urciuoli <i>et al.</i> (2010)	Suécia	medidas de segurança muito restritivas poderiam tornar as cadeias de transporte menos flexíveis; manter e armazenar as operações de importação e exportação; inspeção e manutenção podem atrasar os tempos de trânsito e aumentar os custos
Wilar <i>et al.</i> (2020)	Colômbia	exigência de diversos requisitos, documentos e procedimentos; aderir como importador e exportador separadamente; manutenção da certificação pode ser muito sensível
Empresas de pequeno porte		
Chang & Wu (2015)	Taiwan	tem a menor capacidade de obter a validação OEA
Grainger & Morini (2019)	Reino Unido e Brasil	com pouca experiência, gargalo com a conformidade
Souza <i>et al.</i> (2017a)	Brasil	não tem a mesma facilidade de se habilitar ao OEA, devido às exigências dos requisitos
Son <i>et al.</i> (2014)	Coreia	critérios elevados, falta de promoção pública na autorização OEA
Infraestrutura		

Andrade <i>et al.</i> (2018)	Brasil	um dos fatores críticos que influenciam positivamente ou negativamente a obtenção de vantagem competitiva
Cedilnik (2013)	Eslovênia e Croácia	para conseguir a redução ideal dos atrasos causados por interrupções no fluxo de mercadorias, seria necessária a adaptação da infraestrutura rodoviária
Cedilnik & Ramšak (2013)	Eslovênia	o desempenho logístico é causado pela má qualidade da infraestrutura; a aceleração ideal do fluxo rodoviário exige o ajuste da infraestrutura nas passagens de fronteira; a falta da infraestrutura não permite o aproveitamento completo de todos os benefícios
Souza <i>et al.</i> (2017a)	Brasil	problemas de falta de infraestrutura, da falta de armazéns especializados e de baixa eficiência nos portos
Seleção adversa		
Butter <i>et al.</i> (2012)	Holanda	governo não conseguindo diferenciar efetivamente as empresas boas (confiáveis e conformes) das empresas ruins (oportunistas e fraudulentas), podendo realizar uma seleção adversa que se refere a uma falha devido a assimetrias de informação, quando as alfândegas selecionam parceiros de negócios e concedem certificados OEA; como solução pode se utilizar de mecanismos de ordenação privada e legal (salvaguardas), sinalização (transmissão de informações como sinais) e triagem para proteger contra o comportamento oportunista, concentrando esforços de controle em empresas potencialmente fraudulentas
Liu <i>et al.</i> (2009)	Holanda	se o governo não conseguir diferenciar efetivamente as empresas, pode ocorrer um problema de seleção adversa, concedendo as certificações OEA para empresas ruins (oportunistas e fraudulentas), que podem produzir documentos e informações falsas, para cumprir com os requisitos e obter benefícios de procedimento simplificado e menores custos

Fonte: Elaborado pelo autor

A dificuldade de cumprir com os requisitos e critérios na certificação OEA foi apontada com maior preocupação entre os casos estudados dos programas no Brasil, Holanda, Taiwan, Reino Unido, Alemanha, França, Espanha, Polônia, Colômbia, União Europeia e Suécia. Esta dificuldade se deve à complexidade dos requisitos e da legislação, muitas exigências, medidas muito restritivas, dados insuficientes ou fraca capacidade de adaptar, não aplicado a nível operacional, empresas sem ênfase para segurança e medidas de mitigação, morosidade na avaliação e necessidades de controles e compartilhamento de informações frequentes (ANDRADE *et al.*, 2018; BUTTER & SCHELTINGA, 2018; CHANG

& WU, 2015; GARCIA, 2018; GRAINGER & MORINI, 2019; JAZDZEWSKA-GUTTA *et al.*, 2020; JIMÉNEZ *et al.*, 2021; SOUZA *et al.*, 2017a; URCIUOLI & EKWALL, 2014; URCIUOLI *et al.*, 2010; WILAR *et al.*, 2020).

Outra dificuldade relevante se trata da aplicabilidade dos benefícios por serem considerados desconhecidos, difíceis de identificar, não quantificáveis, insuficientes, não relevantes ou já aplicados para operadores que não são OEA (ANDRADE *et al.*, 2018; BUTTER & SCHELTINGA, 2018; CHANG & WU, 2015; GRAINGER & MORINI, 2019; LIU *et al.*, 2009; PARK, H. & PARK, Y., 2018; RFB, 2019a; RFB, 2020b; URCIUOLI & EKWALL, 2014).

Foi apontada a dificuldade relacionada às barreiras não tarifárias, pois há necessidade de obter licenciamento, junto a outros órgãos anuentes do governo, em algumas operações de importação e exportação e que muitas vezes é um processo difícil e moroso (GARCIA, 2018; GRAINGER & MORINI, 2019; SOUZA *et al.*, 2017a).

Há uma preocupação com as empresas de pequeno porte, pois elas têm menor capacidade de atender às exigências de conformidade e segurança para obter a certificação OEA e falta promoção pública para incentivar e atrair estas empresas (CHANG & WU, 2015; GRAINGER & MORINI, 2019; SOUZA *et al.*, 2017a).

A infraestrutura é apontada como fator crítico para a obtenção da vantagem competitiva com a certificação OEA, devido à: falta de infraestrutura logística, má qualidade ou necessidade de adaptação (ANDRADE *et al.*, 2018; CEDILNIK & RAMŠAK, 2013; CEDILNIK, 2013; SOUZA *et al.*, 2017a).

Também existe a dificuldade das alfândegas de não conseguir diferenciar efetivamente as empresas boas (confiáveis e conformes) das empresas ruins (oportunistas e fraudulentas), podendo realizar uma “seleção adversa” ao conceder a certificações OEA para estas empresas ruins (BUTTER *et al.*, 2012; LIU *et al.*, 2009). Como possível solução, o governo pode se utilizar de salvaguardas, sinalização e triagem para tentar proteger contra o comportamento oportunista (BUTTER *et al.*, 2012).

Algumas dificuldades dos casos analisados foram divergentes ou conflitantes, pois resultaram em visões negativas (dificuldades / desvantagens) e positivas (benefícios / vantagens) para as mesmas categorias, como é apresentado na Tabela 14.

Tabela 14 - Dificuldades divergentes

Autores	País	Visão	Detalhamento
Adequação da alfândega			
Grainger & Morini (2019)	Reino Unido e Brasil	negativa	níveis de serviço governamentais inconsistentes; autuações da aduana (mão pesada); falta de contato direto com a aduana; operadores não tem voz forte com as instituições; interpretação inconsistente da legislação pelos fiscais
Andrade <i>et al.</i> (2018); Cedilnik & Ramšak (2013); Urciuoli & Ekwall (2014)	Brasil; Eslovênia; União Europeia	positiva	o programa OEA estabelece uma parceria entre operadores e governo; promove um relacionamento de confiança com a alfândega; benefícios como ponto de contato direto; melhores relações com alfândega por ser reconhecido como parceiro seguro.
ARMs			
Butter & Scheltinga (2018); Grainger & Morini (2019); Jazdzewska-Gutta <i>et al.</i> (2020); RFB (2019a); Urciuoli & Ekwall (2014)	Holanda; Reino Unido e Brasil; Alemanha, França, Espanha e Polônia; Brasil; União Europeia	negativa	baixo nível de integração nas cadeias globais de valor; falta de compromissos com o comércio multilateral; atrito entre países importadores e exportadores; ausência de uma marca de qualidade reconhecida internacionalmente; ainda não existe clareza sobre o reconhecimento mútuo; disponível apenas para titulares de OEA-S; benefícios concedidos pelas alfândegas internacionais são desconhecimentos
Andrade <i>et al.</i> (2018); Butter <i>et al.</i> (2012); Cedilnik (2013); Chang & Wu (2015); Garcia (2018); Jiménez <i>et al.</i> (2021); Park, H. & Park, Y. (2018); Son <i>et al.</i> (2014); Souza <i>et al.</i> (2017a)	Brasil; Holanda; Eslovênia e Croácia; Taiwan; Brasil; Colômbia; Coreia; Coreia; Brasil	positiva	aumenta o efeito da reputação OEA, torna o OEA global, oferece benefícios; aceita o programa OEA em outro país; facilita o comércio exterior e contribui para a eficácia da cadeia de abastecimento global
Burocracia			
Andrade <i>et al.</i> (2018)	Brasil	negativa	o OEA não pode aliviar a burocracia que afeta a vantagem competitiva no exterior
Souza <i>et al.</i> (2017a)	Brasil	positiva	o programa OEA baseia-se na desburocratização do processo
Caráter voluntário			
Butter <i>et al.</i> (2012); Liu <i>et al.</i> (2009)	Holanda; Holanda	negativa	OEA não ser obrigatório pode implicar em não exigir que operadores tenham segurança e conformidade nas operações
Andrade <i>et al.</i> (2018); Butter & Scheltinga (2018); Cedilnik & Ramšak (2013); Jiménez <i>et al.</i>	Brasil; Holanda; Eslovênia; Colômbia; Coreia; Brasil; União Europeia	positiva	a adesão ao OEA voluntária sendo essencial como princípio de cooperação

(2021); Park, H. & Park, Y. (2018); Souza <i>et al.</i> (2017a); Urciuoli & Ekwall (2014)			
Cedilnik (2013); Jazdzewska-Gutta <i>et al.</i> (2020); Wilar <i>et al.</i> (2020)	Eslovênia e Croácia; Alemanha, França, Espanha e Polônia; Colômbia	negativa	apesar da adesão ao OEA ser voluntária, vem se tornando quase de caráter obrigatório devido ao autocontrole de segurança e vantagem competitiva
Custos			
Butter & Scheltinga (2018); Butter <i>et al.</i> (2012); Chang & Wu (2015); Grainger & Morini (2019); Son <i>et al.</i> (2014); Urciuoli & Ekwall (2014); Wilar <i>et al.</i> (2020)	Holanda; Holanda; Taiwan; Reino Unido e Brasil; Coreia; União Europeia; Colômbia	negativa	Terá custos para: obter o certificado, alteração nos regulamentos, segurança, mão de obra, compartilhamento de dados, formalidades, garantir os requisitos e manutenção
Andrade <i>et al.</i> (2018); Butter <i>et al.</i> (2012); Cedilnik (2013); Jazdzewska-Gutta <i>et al.</i> (2020); Jiménez <i>et al.</i> (2021); Souza <i>et al.</i> (2017a)	Brasil; Holanda; Eslovênia e Croácia; Alemanha, França, Espanha e Polônia; Colômbia; Brasil	positiva	Redução de custos de: transação para as empresas, controle para as alfândegas, logísticos e de armazenamento, desembaraço, operacionais, burocráticos, fiscalização e tributação
Park, H. & Park, Y. (2018)	Coreia	positiva	investimento gasto em OEA é benéfico para o desempenho da cadeia de abastecimento

Fonte: Elaborado pelo autor

O programa OEA é baseado na desburocratização das operações de comércio exterior (SOUZA *et al.*, 2017a), porém foi constatado, no caso de Andrade *et al.* (2018), que o programa OEA não pode aliviar a burocracia que afeta a vantagem competitiva no exterior.

A adesão ao OEA é voluntária, sendo essencial como princípio de cooperação entre as alfândegas e os operadores (ANDRADE *et al.*, 2018; BUTTER & SCHELTINGA, 2018; CEDILNIK & RAMŠAK, 2013; JIMÉNEZ *et al.*, 2021; PARK, H. & PARK, Y., 2018; SOUZA *et al.*, 2017a; URCIUOLI & EKWALL, 2014). Apesar da adesão ao OEA ser voluntária, vem se tornando quase de caráter obrigatório devido ao autocontrole de segurança e como vantagem competitiva no comércio internacional (CEDILNIK, 2013; JAZDZEWSKA-GUTTA *et al.*, 2020;

WILAR *et al.*, 2020). Além disso, o programa OEA não ser obrigatório, pode implicar em não exigir que os operadores precisem ter segurança e conformidade nas operações em geral (BUTTER *et al.*, 2012; LIU *et al.*, 2009).

O programa OEA estabelece uma parceria entre operadores e governo, promovendo um relacionamento de confiança com a alfândega, tendo como um dos benefícios o ponto de contato direto e melhores relações com alfândega por ser reconhecido como parceiro seguro (ANDRADE *et al.*, 2018; CEDILNIK & RAMŠAK, 2013; URCIUOLI & EKWALL, 2014). Entretanto, foram encontradas dificuldades na adequação das alfândegas, pois os níveis de serviços governamentais podem ser inconsistentes, existem autuações da aduana (mão pesada dos funcionários), faltam contatos diretos com as aduanas, os operadores não têm voz forte com as instituições e as interpretações da legislação podem ser inconsistentes pelos fiscais das alfândegas (GRAINGER & MORINI, 2019). Apesar da polaridade negativa ou positiva, sugere-se que seja tratado como uma visão negativa para esta dificuldade de adequação das alfândegas, pois esta pode ser entendida como uma das causas para a falta de adesão dos operadores ao programa OEA.

O programa OEA oferece benefícios indiretos como a redução de custos de: transação para as empresas, controle para as alfândegas, logísticos e de armazenamento, desembaraço, operacionais, burocráticos, fiscalização e tributação (ANDRADE *et al.*, 2018; BUTTER *et al.*, 2012; CEDILNIK, 2013; JAZDZEWSKA-GUTTA *et al.*, 2020; JIMÉNEZ *et al.*, 2021; SOUZA *et al.*, 2017a). Em contrapartida, um obstáculo para a certificação OEA é que ela enseja em custos para garantir os requisitos e manutenção do certificado como: obter o certificado, alteração nos regulamentos, segurança, mão de obra, compartilhamento de dados e formalidades (BUTTER & SCHELTINGA, 2018; BUTTER *et al.* (2012); CHANG & WU, 2015; GRAINGER & MORINI, 2019; SON *et al.*, 2014; URCIUOLI & EKWALL, 2014; WILAR *et al.*, 2020). Porém, este custo é tratado como um investimento para a certificação OEA, pois é benéfico para o desempenho da cadeia de abastecimento (PARK, H. & PARK, Y., 2018). Assim, sugere-se que as empresas que tenham interesse em aderirem ao programa OEA, realizem um planejamento financeiro para equilibrar e buscar o saldo positivo ao realizar a conta dos custos reduzidos e os outros benefícios com o OEA, menos os custos investidos para obter e manter a certificação.

Apesar dos Acordos de Reconhecimento Mútuo (ARM) aumentarem o efeito da reputação OEA, tornarem o OEA global, oferecerem benefícios, aceitarem o programa OEA em outro país, facilitarem o comércio exterior e contribuam para a eficácia da cadeia de abastecimento global (ANDRADE *et al.*, 2018; BUTTER *et al.*, 2012; CEDILNIK, 2013; CHANG & WU, 2015; GARCIA (2018); JIMÉNEZ *et al.*, 2021; PARK, H. & PARK, Y., 2018; SON *et al.*, 2014; SOUZA *et al.*, 2017a), há muitas dificuldades em relação aos ARMs. Há um baixo nível de integração, faltam compromissos com o comércio multilateral, existem atritos entre países importadores e exportadores e não existe clareza sobre os benefícios do reconhecimento mútuo ou aplicabilidade em todas as modalidades de certificação OEA (BUTTER & SCHELTINGA, 2018; GRAINGER & MORINI, 2019; JAZDZEWSKA-GUTTA *et al.*, 2020; RFB, 2019a; URCIUOLI & EKWALL, 2014). Surge com isso, uma possibilidade de melhoria que será apontada na subseção 4.4 deste trabalho.

Para o Brasil que tem o Índice de Performance Logística (LPI) de nota 2,99, sendo 56º país do ranking (The World Bank, 2018), explica-se porque as principais dificuldades no programa OEA apontadas nos casos presentes no Brasil estão relacionadas à adequação da alfândega, barreiras não tarifárias, custos, burocracia, infraestrutura e requisitos.

Todas estas dificuldades identificadas que foram relacionadas ao programa OEA, contribuem para entender porque a maioria das empresas importadoras ou exportadoras ainda não se habilitaram à certificação OEA no Brasil.

4.3.

Análise das perspectivas futuras dos programas OEA

A quinta questão deste estudo se refere a: Quais são as perspectivas futuras dos programas OEA no mundo? Para responder a esta questão e com o objetivo de comparar as perspectivas futuras dos programas OEA no mundo, identificando as principais semelhanças e diferenças, estas perspectivas dos programas OEA nos casos selecionados para este ECDS ganharam aqui uma denotação de expectativas, esperanças, recomendações ou metas a serem atingidas no futuro.

As perspectivas futuras encontradas foram sintetizadas em sete categorias: (i) ARMs; (ii) OEA nas instituições de ensino; (iii) otimização dos benefícios; (iv)

participação de empresas de pequeno porte; (v) reputação OEA; (vi) tipos de operadores; (vii) trabalho em conjunto com outros órgãos.

Foram encontradas perspectivas futuras nos casos estudados que são semelhantes e diferentes. A Tabela 15 apresenta as perspectivas futuras semelhantes dos programas OEA.

Tabela 15 – Perspectivas semelhantes

Autores	País	Detalhamento da perspectiva futura
ARMs		
Andrade <i>et al.</i> (2018)	Brasil	integração do OEA com outras agências governamentais
Grainger & Morini (2019)	Reino Unido e Brasil	busca de acordos comerciais bilaterais para ajudar a pressionar as melhorias no desempenho
Park, H. & Park, Y. (2018)	Coreia	concentrar mais nos benefícios de facilitação do comércio através de ARMs com outros países do mundo
Otimização dos benefícios		
Andrade <i>et al.</i> (2018)	Brasil	confirmar os reais benefícios que empresas já certificadas tiveram após a certificação e dimensionar o custo do OEA brasileiro em relação aos benefícios ofertados
Cedilnik & Ramšak (2013)	Eslovênia	para a plena utilização dos benefícios do programa OEA é necessário incluir, além do governo central e dos operadores econômicos, também o governo local, pois este último pode possibilitar a melhoria da infraestrutura local para a otimização das cadeias de abastecimento
Butter & Scheltinga (2018)	Holanda	obter melhor visão dos mecanismos econômicos, dos custos e dos benefícios sociais envolvidos
Jazdzewska-Gutta <i>et al.</i> (2020)	Alemanha, França, Espanha e Polônia	concentrar nas expectativas reais (simplificações e questões relacionadas à competitividade) como o benefício mais frequentemente mencionado para atrair mais pedidos de empresas
Park, H. & Park, Y. (2018)	Coreia	fornecer benefícios com aprimoramento de imagem corporativa, efeitos de marketing e serviços ao cliente relacionados a alfândegas
Participação de empresas de pequeno porte		
Son <i>et al.</i> (2014)	Coreia	fornecer a atmosfera da necessidade para que as pequenas e médias empresas recebam uma autorização OEA, para aumentar a competitividade internacional destas empresas
Butter & Scheltinga (2018)	Holanda	medida de incentivo como subsídio no processo de candidatura a empresas pequenas

		e médias, para que não incorrera em custos na obtenção do certificado
Trabalho em conjunto com outros órgãos		
Andrade <i>et al.</i> (2018)	Brasil	a integração do OEA com órgãos anuentes brasileiros
Grainger & Morini (2019)	Reino Unido e Brasil	compromisso entre as várias agências de fronteira para trabalhar em conjunto e de maneira coordenada
Tipos de operadores		
Butter & Scheltinga (2018)	Holanda	estimular o contato com prestadores de serviços para orientar as empresas no processo de candidatura ou assumir em grande parte o procedimento de certificação
Chang & Wu (2015)	Taiwan	sejam consideradas as várias situações para diferentes tipos de empresas na validação do OEA para todos os operadores da cadeia de suprimentos

Fonte: Elaborado pelo autor

Mais uma vez a preocupação com os benefícios OEA vem à tona. Como perspectiva futura encontrada nos casos estudados está a necessidade de otimizar os benefícios OEA com relação à: imagem corporativa, serviços da alfândega, inclusão do governo local, custos e benefícios sociais e expectativas reais (ANDRADE *et al.*, 2018; CEDILNIK & RAMŠAK, 2013; BUTTER & SCHELTINGA, 2018; JAZDZEWSKA-GUTTA *et al.*, 2020; PARK, H. & PARK, Y., 2018).

Outra expectativa se refere aos governos se concentrarem mais no benefício OEA de ARMs, buscando acordos de integração com outros países, para impulsionar a facilitação e desempenho no comércio internacional (ANDRADE *et al.*, 2018; GRAINGER & MORINI, 2019; PARK, H. & PARK, Y., 2018).

Também é importante incentivar a participação de empresas de pequeno porte na certificação OEA, para aumentar a competitividade destas empresas, fornecendo subsídio no processo de certificação (SON *et al.*, 2014; BUTTER & SCHELTINGA, 2018).

É relevante a alfândega trabalhar em conjunto com outros órgãos numa certificação OEA integrada, principalmente no que tange as anuências destes órgãos que são muitas vezes necessárias para as operações de importação e exportação (ANDRADE *et al.*, 2018; GRAINGER & MORINI, 2019).

Outra recomendação apontada nos casos estudados é com relação a ter requisitos e critérios para aprovação da certificação específicos para cada tipo de operador da cadeia de suprimento internacional (BUTTER & SCHELTINGA, 2018; CHANG & WU, 2015).

As perspectivas futuras que são diferentes estão apresentadas na Tabela 16, ou seja, somente um caso estudado apontou cada categoria.

Tabela 16 – Perspectivas diferentes

Autores	País	Detalhamento da perspectiva futura
OEA nas instituições de ensino		
Jiménez <i>et al.</i> (2021)	Colômbia	implementação do programa OEA nos planos de treinamento de programas de logística e negócios internacionais das instituições de ensino superior
Reputação OEA		
Butter <i>et al.</i> (2012)	Holanda	certificado OEA como padrão de qualidade e gestão para o operador certificado, podendo aumentar o efeito da reputação OEA

Fonte: Elaborado pelo autor

Implementar o programa OEA nos planos de treinamento de programas de logística e negócios internacionais das instituições de ensino superior, com o objetivo de promover as competências nos estudantes necessárias para enfrentarem os desafios futuros no contexto internacional, pode contribuir para o desenvolvimento competitivo das empresas que estes estudantes forem trabalhar e incentivar as empresas em participar do programa OEA (JIMÉNEZ *et al.*, 2021).

O governo deve fazer a certificação OEA como padrão de qualidade e gestão para o operador certificado, podendo aumentar o efeito da reputação OEA através de fatores como popularidade (consciência), confiabilidade e eficácia dos controles (BUTTER *et al.*, 2012).

4.4. Análise das possíveis oportunidades de aperfeiçoamento do programa OEA Brasil

Com o objetivo de identificar o potencial de operadores que podem se certificar no programa OEA Brasil, foi elaborada a Tabela 17 com o comparativo

entre a realidade das certificações válidas com o total de operadores disponíveis no país em potencial.

Tabela 17 – Comparativo de certificações OEA (real x potencial)

Operadores	Quantidade de operadores potenciais	Autores	Quantidade de operadores credenciados	Autores	Percentual credenciado
importadores/ exportadores	40.752	Ministério da Economia (2020b)	327	RFB (2020i)	0,8%
agentes de carga	344	Pereira II <i>et al.</i> (2018)	48	RFB (2020i)	14,0%
transportadores	71.227	Pereira II <i>et al.</i> (2018)	44	RFB (2020i)	0,1%
depositários de mercadoria sob controle aduaneiro	68	RFB (2020d, 1)	40	RFB (2020i)	58,8%
operador Portuário ou aeroportuário	107	Pereira II <i>et al.</i> (2018)	12	RFB (2020i)	11,2%
REDEX	61	RFB (2020N)	2	RFB (2020i)	3,3%
TOTAL	112.559		473		0,4%

Fonte: Elaborado pelo autor

Como constatado na Tabela 17, há um potencial de mais de 99% do total de operadores brasileiros que ainda não são credenciados ao OEA. Para incentivar as empresas a se credenciarem ao programa OEA Brasil é importante tentar identificar possíveis oportunidades de aperfeiçoamento.

É possível aperfeiçoar o programa OEA do Brasil? Para responder a esta última questão deste estudo, foi realizado o cruzamento das principais dificuldades e perspectivas futuras encontradas neste ECDS para os programas OEA (subseções 4.2 e 4.3 deste estudo), direcionando para possíveis oportunidades para aperfeiçoamento do programa OEA, conforme Figura 14.

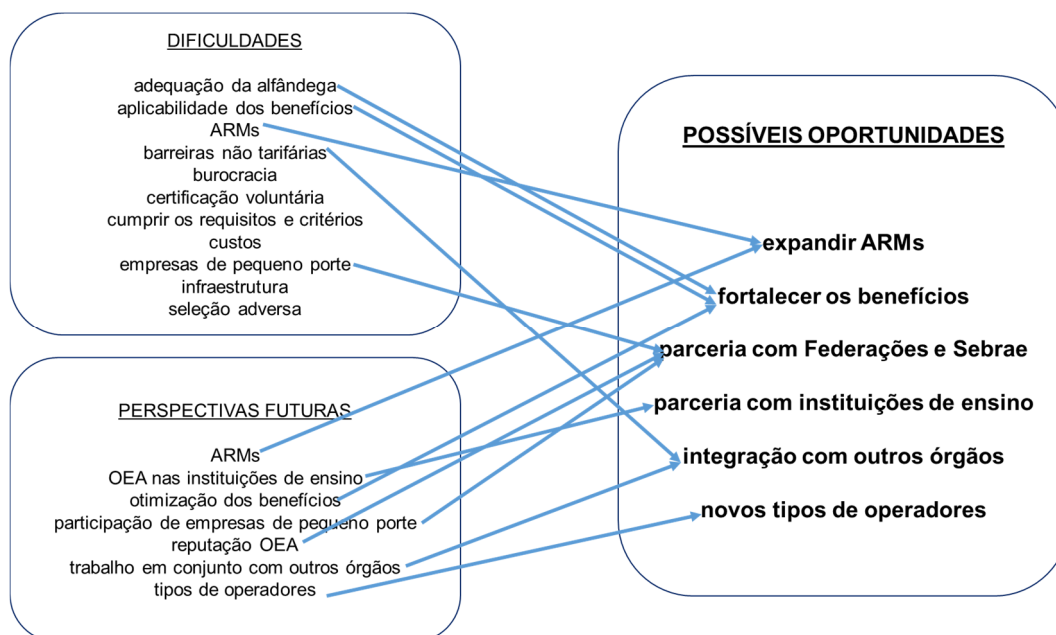


Figura 14 – Direcionamento para as oportunidades

Fonte: Elaborado pelo autor

O objetivo principal deste trabalho foi alcançado, pois foi possível identificar e sugerir oportunidades de aperfeiçoamento do programa brasileiro OEA, representado pela Figura 15, como contribuição para a aplicação pelas autoridades aduaneiras.



Figura 15 – Oportunidades de aperfeiçoamento do OEA Brasil

Fonte: Elaborado pelo autor

A RFB tinha a expectativa de assinatura, até o final de 2020, dos ARMs com México, Bolívia e Peru e os multilaterais entre MERCOSUL e Aliança do Pacífico (Chile, Colômbia, Costa Rica, México e Peru), bem como o OEA Regional (Argentina, Colômbia, Guatemala, Paraguai, Peru, República Dominicana e Uruguai). Além disso, existem planos de trabalho conjunto assinados com as aduanas dos Estados Unidos (29/05/2015) e da Argentina (18/11/2015) (RFB, 2020m). Apesar disso, há ainda um grande potencial com a oportunidade de expandir novos planos de trabalho para acordos ARM com Holanda, Espanha, Cingapura, Alemanha, Canadá e Japão que, segundo Ministério da Economia (2020a), estão entre os dez maiores parceiros comerciais do Brasil.

Quanto a integração com outros órgãos, além do OEA-Integrado com o MAPA tratado na subseção 3.3 deste estudo, a RFB tem a perspectiva futura de implantação do OEA-Integrado com a Agência Nacional de Aviação Civil (OEA-ANAC), que está na fase 4 e com a Agência de Vigilância Sanitária (OEA-ANVISA), Exército Brasileiro (OEA-EXÉRCITO) e Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (OEA-INMETRO), que estão na fase 3 (WCO, 2019; RFB, 2020m). Porém, existe a oportunidade de também ser implantado o OEA-Integrado em conjunto com os outros órgãos anuentes da administração pública relacionados ao Comércio Exterior. Estes outros órgãos anuentes, de acordo com o SEBRAE (2020) são: Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL); Agência Nacional do Cinema (ANCINE); Secretaria de Comércio Exterior (SECEX); Departamento de Polícia Federal (DPF); Departamento Nacional de Produção Mineral (DNPM); Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA); Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP); Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq); Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos (EBC); Ministério da Ciência, Tecnologia, Inovações e Comunicações; Superintendência da Zona Franca de Manaus (SUFRAMA).

Conforme perfil dos operadores OEA no Brasil que foi traçado na subseção 3.3 deste trabalho, há um grande potencial a ser explorado pela RFB, tendo a oportunidade de criar e desenvolver parcerias com as várias Federações da Indústria e Comércio e com o SEBRAE, para planejar e realizar divulgação e incentivos junto às indústrias, comércios e, principalmente, micro e pequenas empresas a participar

da certificação OEA, demonstrando a importância, os benefícios e o aumento da reputação ao se tornar um operador OEA.

Implementar o programa OEA nos planos de treinamentos de programas de comércio exterior, logística e negócios internacionais das instituições de ensino superior, como apontado como perspectiva futura na subseção 4.3 deste estudo, é uma ótima oportunidade de aperfeiçoamento para o programa OEA brasileiro. Atualmente, não foi identificado curso de ensino superior no Brasil com o programa OEA na grade de disciplinas, somente em cursos rápidos de instituições especializadas em consultorias e treinamentos como a Aduaneiras.

Há também a oportunidade de introduzir ao rol dos tipos de operadores OEA, os que estão presentes em grande parte dos programas OEA no mundo como o armazém, fabricante, manipulador de carga e *trading company*, como foi identificado na subseção 3.3, completando assim, os operadores da cadeia logística internacional no programa OEA do Brasil. Além disso, também estabelecer critérios específicos para diferenciar o processo de certificação por tipo de operador e atividade econômica, como foi abordado no caso de Jiménez *et al.* (2021). Quanto aos despachantes aduaneiros registrados na RFB, há a possibilidade de se criar uma regra de transição para que sejam também operadores certificados ao programa OEA, semelhante a regra de transição que, segundo RFB (2016), foi criado para as empresas que eram habilitadas ao antigo despacho aduaneiro expresso (linha azul).

Também com o objetivo de incentivar as empresas a serem operadores OEA, está a oportunidade da RFB fortalecer os benefícios do programa OEA brasileiro com relação à:

- introduzir ao programa brasileiro OEA alguns macro benefícios presentes em grande parte dos programas OEA no mundo e que não existem no OEA Brasil, como identificado na subseção 3.4 deste trabalho, sendo: escolha do local de liberação pelo operador e realização de pagamentos de impostos e taxas de forma facilitada;
- divulgar os benefícios indiretos voltados para agilidade, redução custos, minimização de penalidades, redução de crimes e aumento do volume de negócios internacionais, inclusive incluindo pesquisas junto aos operadores OEA e estatísticas ligadas a utilização, pois estes benefícios indiretos não constam dos 22 benefícios atualmente no programa brasileiro OEA conforme informado na subseção 3.4, mas são

considerados os mais relevantes pelos artigos selecionados;

- incluir no macro benefício de apoio e suporte para também poder estender o atendimento pela aduana fora do horário comercial para realizar o desembaraço aduaneiro, a remoção de mercadorias ou a entrada e saída da área alfândega, pois este benefício não consta nos 22 benefícios atualmente no programa brasileiro OEA conforme informado na subseção 3.4 deste estudo;
- incluir no macro benefício de priorização para poder retificar os dados das declarações e priorização para ocorrer o desembaraço após a retomada do comércio internacional interrompida por força maior e/ou fechamento de portos e fronteiras, pois este benefício não consta nos 22 benefícios atualmente no programa brasileiro OEA conforme informado na subseção 3.4 deste estudo;
- incluir o macro benefício de redução ou isenção com relação ao pagamento de taxas aduaneiras ou taxas por atraso de pagamento, pois este benefício não consta nos 22 benefícios atualmente no programa brasileiro OEA conforme informado na subseção 3.4 deste estudo;
- incluir no macro benefício de simplificação para ter o licenciamento automático para todas as operações aduaneiras, para realizar o procedimento de trânsito aduaneiro e para os dados a serem inseridos nas declarações, pois não constam nos 22 benefícios atualmente no programa brasileiro OEA conforme informado na subseção 3.4 deste estudo;
- excluir dos benefícios atuais no programa OEA aqueles que não caracterizam como benefício exclusivo OEA, ou seja, que já existem para todos os intervenientes do comércio exterior (dispensa de garantia no trânsito aduaneiro e na Admissão Temporária), conforme identificado na subseção 4.2 deste estudo;
- remodelar, divulgar e realizar treinamento para aqueles benefícios que são desconhecidos ou não aplicados pelos operadores OEA no Brasil), conforme identificado na subseção 4.2 deste estudo;
- avaliar e estabelecer indicadores-chave de performance (KPI) dos benefícios OEA, como forma de medir o nível e buscar atingir metas

para alcançar a excelência no programa OEA Brasil, como exemplo da abordagem de Marques *et al.* (2019), em que foram estudados os indicadores para os requisitos e critérios do programa OEA.

5 Conclusões

O programa Operador Econômico Autorizado (OEA) é recente nas operações de comércio exterior no Brasil. Há um grande potencial de crescimento a ser explorado, com o objetivo de atrair empresas relacionadas à cadeia logística internacional para aderirem ao programa, como operadores seguros e confiáveis, usufruindo das vantagens estabelecidas no OEA.

Este trabalho fornece um amplo estudo de pesquisa realizado sobre o programa OEA, contribuindo para a comunidade acadêmica pois, através da metodologia de pesquisa pela revisão sistemática da literatura (RSL), selecionando e analisando 66 artigos acadêmicos e 26 documentos públicos e relatórios sobre o tema, foi possível realizar uma matriz de conceito OEA e traçar uma linha do tempo que evidenciasse os principais marcos que ocorreram até que do OEA no Brasil. Identificou-se que existem 14 tipos de operadores OEA diferentes no mundo: exportador, importador, transportador, despachante aduaneiro, armazém, agente de carga, fabricante, depósito ou terminal aduaneiro, manipulador de carga, Zona de Livre Comércio, Entrepósito Aduaneiro, Redex - Recinto Especial de Exportação, fabricante estrangeiro, *trading company*. Descobriu-se que o perfil das empresas operadoras brasileiras está voltado para as de médio e grande porte (97%), bem como estão concentradas na indústria da transformação no estado de São Paulo (63%). Os benefícios foram sintetizados em 12 macro benefícios dos programas OEA no mundo, o que possibilitou identificar as divergências com os benefícios do programa OEA no Brasil atualmente. Os macro benefícios estabelecidos são: escolha do local de liberação, benefícios indiretos, redução ou isenção, priorização, apoio e suporte, simplificação, divulgação, benefícios de ARM, antecipação, realização de pagamento, autogerenciamento e benefícios com outras entidades.

Como contribuição para a gestão das empresas credenciadas ou com interesse em ser operador OEA, foram identificadas as principais características e modalidades da certificação OEA, como se tornar um operador OEA ao atender aos

requisitos e critérios exigidos pela RFB, respondendo ao questionário QAA e encaminhando as evidências de procedimentos realizados. E, principalmente, foram identificados os motivos para as empresas se credenciarem ao programa OEA Brasil, através da análise dos vários benefícios encontrados, concluindo ser possível recomendar que as empresas relacionadas às atividades de comércio exterior das cadeias de logística e suprimentos façam adesão ao programa OEA brasileiro, como forma de vantagem competitiva para a sua gestão empresarial.

Através da metodologia de pesquisa de estudo de caso a partir de dados secundários (ECDS) foram analisados 17 casos e dois relatórios públicos de pesquisa sobre os temas do ECDS, sendo possível comparar as dificuldades e identificar as situações convergentes e divergentes ou conflitantes, em que se destacam as questões relacionadas ao desenvolvido logístico dos países como preocupação central, como deficiência da infraestrutura, burocracia e estrutura das aduanas. As perspectivas futuras apontadas nos casos também foram analisadas e comparadas, identificando as semelhanças e diferenças. O cruzamento das dificuldades e perspectivas analisadas no ECDS proporcionou o surgimento de oportunidades de aperfeiçoamento.

O objetivo principal deste trabalho foi alcançado, pois foi possível identificar e sugerir oportunidades de aperfeiçoamento do programa brasileiro OEA, como forma de contribuição para a aplicação pelas autoridades aduaneiras, visando evoluir o programa OEA Brasil a um novo patamar de maturidade e excelência. Estas oportunidades de aperfeiçoamento são: várias maneiras de fortalecer os benefícios do programa OEA, criar e desenvolver parcerias com Federações e SEBRAE, realizar parcerias com instituições de ensino, integrar o programa OEA com outros órgãos do governo, incentivar a adesão de novos tipos de operadores e expandir os Acordos de Reconhecimento Mútuo (ARMs) do programa OEA com outros países.

Ressaltou-se a posição do Brasil no ranking de quantidade de operadores OEA comparado aos outros programas no mundo (10º), bem como o potencial de empresas a ser explorado (99%). Assim, torna-se necessário modernizar o programa OEA no Brasil, buscando as tendências mundiais que mais se adequem a realidade brasileira, além de aumentar os esforços do país para desenvolver a infraestrutura logística que suporte o crescimento do volume de negócios nacionais e internacionais, que será promissor com o futuro do OEA.

Como trabalhos futuros, sugere-se realizar novos estudos para: analisar a relação entre os macrobenefícios do programa OEA, estabelecidos neste estudo, e os resultados das empresas; como transformar estes benefícios em indicadores de performance KPI; e analisar os aperfeiçoamentos futuros que forem implementados no programa OEA brasileiro.

6

Referências bibliográficas

ABRACOMEX (ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE CONSULTORIA E ASSESSORIA EM COMÉRCIO EXTERIOR). O que é comércio exterior: 2020. Disponível em: https://www.abracomex.org/o-que-e-comercio-exterior-leitura-obrigatoria?gclid=EAIaIQobChMIusnDm6WP6wIVToGRCh1ExQXoEAMYASAAEgKeoPD_BwE. Acesso em: 9 ago. 2020.

AIGNER, Susanne. Mutual recognition of authorised economic operators and security measures. **World Customs Journal**, v. 4, n. 1, p. 47-54, 2010. Disponível em:

[https://worldcustomsjournal.org/Archives/Volume%204%2C%20Number%201%20\(Mar%202010\)/07%20Aigner.pdf](https://worldcustomsjournal.org/Archives/Volume%204%2C%20Number%201%20(Mar%202010)/07%20Aigner.pdf). Acesso em: 8 mar. 2020.

ALLCOCK, Andrew. Securing supply chains. **Machinery**, v. 165, n. 4145, p. 16-20, 2007. Disponível em: https://assets.markallengroup.com/article-images/11719/Secure_Trade.pdf. Acesso em: 8 mar. 2020.

ALTEMÖLLER, Frank. Towards an international regime of supply chain security: an international relations perspective. **World Customs Journal**, v. 5, n. 2, p. 21-33, 2011. Disponível em: <http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.738.7366&rep=rep1&type=pdf#page=28>. Acesso em: 20 jan. 2021.

ANAGNOSTAKIS, Dimitrios. Securing the Transatlantic Maritime Supply Chains from Counterterrorism: EU–U.S. Cooperation and the Emergence of a Transatlantic Customs Security Regime. **Studies in Conflict & Terrorism**, v. 39, n. 5, p. 451-471, 2016. DOI: <https://doi.org/10.1080/1057610X.2015.1108087>.

ANDRADE, A. G.; CASSANO, F. A.; SOUZA, M. N. Efeitos da implementação

do programa OEA sobre empresas interessadas na certificação visando vantagem competitiva. **Revista da FAE**, v. 21, n. 2, p. 95-116, 2018.

ARNOLDI, Paula. Cambios en las dinámicas de control del Comercio Internacional: El programa Operador Económico Autorizado. **Revista Integración y Cooperación Internacional**, n. 29, p. 14-29, 2019. Disponível em: <http://rephip.unr.edu.ar/bitstream/handle/2133/17558/Art%C3%ADculo%201%20-%20Revista%20Nro.%2029.pdf?sequence=3>. Acesso em: 25 jan. 2021.

ARZUAGA P.; BROWN, A.; RICH, M. Generating Theory From Secondary Data: a Variation on Eisenhardt's Case Study Method. A. Brown, & M. Rich (Eds.). In 13th European Conference on Research Methodology for Business and Management Cass Business School City University London UK, 2014, London. **Proceedings**. London: Academic Conferences and Publishing International Ltd., 2014. Disponível em: https://www.research.manchester.ac.uk/portal/files/31238450/FULL_TEXT.PDF. Acesso em: 18 jan. 2021.

BAIDA, Z.; RUKANOVA, B.; LIU, J.; TAN, Y. Rethinking EU trade procedures - the beer living lab. In: 20th Bled eConference, Merging and Emerging Technologies, Processes, and Institutions, 2007, Bled. **Proceedings**. Bled: Faculty of Organizational Sciences University of Maribor, 2007. p. 744-757.

BANDARA W.; FURTMUELLER, E.; GORBACHEVA, E.; MISKON, S.; BEEKHUYZEN, J. Achieving Rigor in Literature Reviews: Insights from Qualitative Data Analysis and Tool-Support. **Communications of the Association for Information Systems**, v. 37, n. 8, p. 154-204, 2015. Disponível em: <https://aisel.aisnet.org/cgi/viewcontent.cgi?article=3873&context=cais>. Acesso em: 6 fev. 2021.

BARDIN, Laurence. **Análise de Conteúdo**. Tradução de Luís Antero Reto e Augusto Pinheiro. 70.ed. São Paulo: Almedina Brasil, 2016. 133p.

BEREZHNYUK, I. I.; KOLIADA S. P. Reforming the System of Providing

Simplifications to the Entities of Foreign Economic Activity in Ukraine. **Business Inform**, v. 1, n. 480, p. 48-53, 2018. Disponível em: https://www.business-inform.net/export_pdf/business-inform-2018-1_0-pages-48_53.pdf. Acesso em: 25 jul. 2020.

BETANCUR, L. C. C.; URIBE, A. C.; ARANGO – VÁSQUEZ, L. Implementación del Operador Económico Autorizado en América Latina y su incidencia en la cadena logística en Colombia. **Institución Universitaria ESUMER**, v. 7, n. 9, 2018.

BÓRIO, Ângela Fátima Caron. A evolução do Comércio Exterior brasileiro, as ações, modificações e adaptações internas necessárias e a importância do respeito à cultura e aos aspectos culturais dos mercados externos nas negociações das empresas brasileiras. **Revista OPET**, n. 1, 2009. Disponível em: <http://www.opet.com.br/faculdade/revista-cc-adm/pdf/n1/A-EVOLUCAO-DO-COMERCIO-EXTERIOR-BRASILEIRO.pdf>. Acesso em: 9 ago. 2020.

BURGEMEESTRE, B.; HULSTIJN, J.; TAN, Y. Value-based argumentation for designing and auditing security measures. **Ethics and Information Technology**, v. 15, n. 3, p. 152-171, 2013. DOI: 10.1007/s10676-013-9325-2.

BUTTER, F. A. G. D.; LIU, J.; TAN, Y. Using IT to engender trust in government-to-business relationships: The authorized economic operator (AEO) as an example. **Government Information Quarterly**, v. 29, n. 2, p. 261-274, 2012. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.giq.2011.05.004>.

BUTTER, F. A. G. D.; SCHELTINGA, W. J. V. Kosten en baten van AEO-certificering. **Institute for Transaction Management (RITM)**, p. 1-12, 2018. Disponível em: https://www.sbe.vu.nl/en/Images/Den_Butter_%282008%29_-_Kosten_en_baten_van_AEO-certificering_tcm258-272006.pdf. Acesso em: 21 jan. 2021.

CASTRO, Santiago Duque. La modernización del sistema logístico en los procesos aduaneros de Colombia. Una mirada al Decreto 390 de 2016. **Institución**

Universitaria Esumer, 2019. Disponível em: http://repositorio.esumer.edu.co/jspui/bitstream/esumer/1242/2/Esumer_modernizacion.pdf. Acesso em: 25 jan. 2021.

CEDILNIK, Marko; RAMŠAK, Rok. A local perspective to the authorised economic operator (AEO) concept. **Lex Localis**, v. 11, n. 3, p. 673-68, 2013. DOI: <https://doi.org/10.4335/11.3.673-685>.

CEDILNIK, Marko. Flow of Goods across Customs Territories. **Our Economy**, v. 59, n. 1-2, p. 13-24, 2013. DOI: 10.7549/ourecon.2013.1-2.02. Disponível em: <http://ng-epf.si/index.php/ngoe/article/viewFile/26/23>. Acesso em: 24 jan. 2021.

CHANG, H. L.; WU, J. G. Exploring company ability to meet supply chain security validation criteria. **International Journal of Physical Distribution and Logistics Management**, v. 45, n. 7, p. 691-710, 2015. DOI: <https://doi.org/10.1108/IJPDLM-12-2013-0296>.

CHANG-BONG, K.; CHUN, H.; KWON, S. Impact of application factors of the AEO program on its performance. **Journal of Korea Trade**, v. 20, n. 4, p. 332-348, 2016. DOI: <https://doi.org/10.1108/JKT-12-2016-018>.

CHEN, L; MA, Y. A Study of the Role of Customs in Global Supply Chain Management and Trade Security Based on the Authorized Economic Operator System. **Journal of Risk Analysis and Crisis Response**, v. 5, p. 87-92, 2015. DOI: 10.2991/jrarc.2015.5.2.2.

DÄUBLER-GMELIN, Herta. AEO – Zertifizierung, Terrorlisten und Mitarbeiterscreening. **Datenschutz und Datensicherheit**, v. 5, n. 7, p. 455-459, 2011. DOI: 10.1007/s11623-011-0114-y.

FLETCHER, Theo. Authorised economic operator (AEO) programs: IBM's perspective. **World Customs Journal**, v. 1, n. 2, p. 61-66, 2007. Disponível em: [https://worldcustomsjournal.org/Archives/Volume%201%2C%20Number%20%20\(Sep%202007\)/07%20authorised_economic_operator_aeo_programs_ibms_](https://worldcustomsjournal.org/Archives/Volume%201%2C%20Number%20%20(Sep%202007)/07%20authorised_economic_operator_aeo_programs_ibms_)

perspective.pdf. Acesso em: 8 mar. 2020.

GALVÃO, T. F.; PEREIRA, M. G. Revisões sistemáticas da literatura: passos para sua elaboração. **Epidemiologia e Serviços de Saúde**, v. 23, n. 1, p. 183-184, 2014. DOI: <http://dx.doi.org/10.5123/S1679-49742014000100018>.

GARCIA, Kléber Samuel. **Adequabilidade para a certificação como Operador Econômico Autorizado (OEA): aplicação em uma importadora do Estado de Santa Catarina**. Monografia (Graduação em Ciências Contábeis) - Centro Socioeconômico, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2018. Disponível em: <https://repositorio.ufsc.br/bitstream/handle/123456789/193274/Kleber%20Samuel%20Garcia.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Acesso em: 8 mar. 2020.

GELLERT, Lothar. Customs – Business Partnerships. **Вісник Академії митної служби України**, 2011a.

GELLERT, Lothar. Withdrawal, revocation and suspension of AEO certification. **World Customs Journal**, v. 5, n. 1, p. 3-16, 2011b. Disponível em: [https://worldcustomsjournal.org/Archives/Volume%205%2C%20Number%201%20\(Mar%202011\)/02%20Gellert.pdf](https://worldcustomsjournal.org/Archives/Volume%205%2C%20Number%201%20(Mar%202011)/02%20Gellert.pdf). Acesso em: 8 mar. 2020.

GRAINGER, A.; MORINI, C. Disentangling cross-border interactions. **The International Journal of Logistics Management**, v. 30, n. 4, p. 958-973, 2019. DOI: 10.1108/IJLM-10-2018-0255.

HOUÉ, T.; GUIMARAES, R. The Impact of European Customs Certifications on Risk Management and 3PL Performance: First Observations and Thoughts. **Logistics and Transport**, v. 15, n. 2, p. 19-26, 2012.

HOUÉ, T.; MURPHY, E. AEO status as a source of competitive advantage. **European Business Review**, v. 30, n. 5, p. 591-606, 2018. DOI: <https://doi.org/10.1108/EBR-06-2017-0127>.

HUANG, Hsin-Wein. Authorized economic operator in Taiwan - an example of international freight forwarders. *In:* 2016 IEEE INTERNATIONAL CONFERENCE ON MANAGEMENT OF INOVATION AND TECHNOLOGY ICMIT, 2016, Bangkok. **Proceedings**. Bangkok: Institute of Electrical and Electronic Engineers, 2016. p. 172-176. DOI 10.1109/ICMIT.2016.7605028.

JANOWSKA-BUCKA, Edyta. Customs security in the European Union - authorised economic operator (AEO). **Journal of Konbin**, v. 4, n. 1, p. 453-467, 2008. DOI: 10.2478/v10040-008-0032-8.

JAZDZEWSKA-GUTTA, M.; GROTTTEL, M.; WACH, D. AEO certification – necessity or privilege for supply chain participants. **Supply Chain Management**, v. 25, n. 6, 2020. DOI: <https://doi.org/10.1108/SCM-07-2019-0253>.

JIMÉNEZ, D. P.; MONTOYA, R. A. G.; BERNAL, E. M. Ventajas del Operador Económico Autorizado (OEA) a nivel internacional y oportunidades de enseñanza en programas de logística y negocios internacionales. **Revista Virtual, Universidade Católica del Norte**, n. 62, 2021. Disponível em: <https://revistavirtual.ucn.edu.co/index.php/RevistaUCN/article/viewFile/1251/1626>. Acesso em: 25 jan. 2021.

KARLSSON, Lars. Back to the future of Customs: A new OEA paradigm will transform the global supply chain for the better. **World Customs Journal**, v. 11, n. 1, p. 23-24, 2017. Disponível em: [https://worldcustomsjournal.org/Archives/Volume%2011%2C%20Number%201%20\(Mar%202017\)/1827%2001%20WCJ%20v11n1%20Karlsson.pdf](https://worldcustomsjournal.org/Archives/Volume%2011%2C%20Number%201%20(Mar%202017)/1827%2001%20WCJ%20v11n1%20Karlsson.pdf). Acesso em: 8 mar. 2020.

KASSEEE, Dhunraj. The WTO agreement on trade facilitation: Status of play in Southern African Customs. **World Customs Journal**, v. 8, n. 1, p. 101-112, 2014. Disponível em: [https://worldcustomsjournal.org/Archives/Volume%208%2C%20Number%201%20\(Mar%202014\)/10%20Kassee.pdf](https://worldcustomsjournal.org/Archives/Volume%208%2C%20Number%201%20(Mar%202014)/10%20Kassee.pdf). Acesso em: 8 mar. 2020.

KLIEVINK, B.; STJN, E. V.; HESKETH, D.; OVERBEEK, S.; HEIJMANN, F. Enhancing Visibility in International Supply Chains: The Data Pipeline Concept. **International Journal of Electronic Government Research**, v. 8, n. 4, p. 14-33, 2012. DOI: 10.4018/jegr.2012100102.

LÁNSKÁ, Martina; VITTEK, Peter. Comparison of security insurance of supply chain in EU and U. S. *In: Carpathian Logistics Congress, 2012, Jeseník. Proceedings.* Jeseník: 2012. p. 551-557.

LASZUK, Mirosława; RYCIUK, Urszula. The importance of authorized economic operator institution for the security of supply chain in the international goods turnover of polish enterprises. **Eurasian Journal of Business and Management**, v. 4, n. 1, p. 32-41, 2016. Disponível em: <https://depot.ceon.pl/bitstream/handle/123456789/14041/Vol.4-No.1-2016-4.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Acesso em: 24 jan. 2021.

LIMA, Alexsandro Soares. **Controle de cargas containerizadas utilizando elementos da cadeia logística segura e do programa brasileiro de Operador Econômico Autorizado (OEA)**. Dissertação (Mestrado em Engenharia) - Escola Politécnica de São Paulo, São Paulo, 2015. Disponível em: https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/3/3143/tde-14062016-110624/publico/Alexsandro_Soares_de_Lima_PPGEE_Corrigida_2015.pdf. Acesso em: 8 mar. 2020.

LIU, J.; TAN, Y.; HULSTIJN, J. IT Enabled Risk Management for Taxation and Customs: The Case of AEO Assessment in the Netherlands. *In: 8th International Conference, EGOV, 2009, Linz. Proceedings.* Linz: Vrije Universiteit Amsterdam, 2009. p. 744-757. DOI 10.1007/978-3-642-03516-6_32.

MACHADO, L. H. T.; BEZERRA, E. S. N.; MORINI, C. A facilitação comercial e o Programa Brasileiro de Operador Econômico Autorizado (OEA): histórico e lacunas. **Caderno de Finanças Públicas de Brasília**, v. 15, n. 1, p. 5-32, 2015.

MARIN, T.; VIEIRA, G. B. B.; VERRUCK, F.; SILVA, R. F. A relação entre a

implementação do programa operador econômico autorizado e o índice de performance logística dos países. **Revista Gestão & Regionalidade**, v. 35, n. 104, 2019. DOI: <https://doi.org/10.13037/gr.vol35n104.4541>. Disponível em: https://seer.uscs.edu.br/index.php/revista_gestao/article/view/4541/2729. Acesso em: 8 mar. 2020.

MARQUES, L. G. S; KONDRASHOVA, A.; MORINI, C. Diving deeper in performance indicators: What do we know about the AEO in Brazil? **World Customs Journal**, v. 13, n. 1, p. 81-100, 2019. Disponível em: [https://worldcustomsjournal.org/Archives/Volume%2013%2C%20Number%201%20\(Mar%202019\)/1877%2001%20WCJ%20v13n1%20Marques%20et%20al.pdf?_t=1563333690](https://worldcustomsjournal.org/Archives/Volume%2013%2C%20Number%201%20(Mar%202019)/1877%2001%20WCJ%20v13n1%20Marques%20et%20al.pdf?_t=1563333690). Acesso em: 8 mar. 2020.

MILED, M. S.; FIORE, C. The “Authorized Economic Operator” certification and firm performance. *In*: 2014 INTERNATIONAL CONFERENCE ON ADVANCED LOGISTICS AND TRANSPORT ICALT, 2014, Hammamet. **Proceedings**. Hammamet: Institute of Electrical and Electronic Engineers, 2014. p. 167-172. DOI 10.1109/ICAdLT.2014.6864112.

MILLS, A. J.; DUREPOS, G.; WIEBE, E. **Encyclopedia of Case Study Research**. 1.ed. Sage Publications, 2009. 845p.

MINISTÉRIO DA ECONOMIA. Balança comercial brasileira, Acumulado do ano: Jan/Jun de 2020a. Disponível em: <http://www.mdic.gov.br/index.php/comercio-exterior/estatisticas-de-comercio-exterior/balanca-comercial-brasileira-acumulado-do-ano>. Acesso em: 9 jul. 2020.

MINISTÉRIO DA ECONOMIA. Empresas brasileiras exportadoras e importadoras, Cadastro de empresas exportadoras/importadoras 2020 (acumuladas até o mês anterior): 2020b. Disponível em: <http://www.mdic.gov.br/index.php/comercio-exterior/estatisticas-de-comercio-exterior/empresas-brasileiras-exportadoras-e-importadoras>. Acesso em: 8 mar. 2020.

MUKAN, O. V.; PRIVEDA R. B.; FEDENKO P. I. Improving the customs clearance of non-alcoholic products of domestic enterprises in the conditions of european integration. **Business Inform**, v. 12, n. 503, p. 37-44, 2019. DOI: 10.32983/2222-4459-2019-12-37-44.

NESTORYSHEN, I.; TURZHANSKYI, V. Conceptualization of the authorized economic operator: international experience and prospects of its implementation in the customs legislation of Ukraine. **Таможенный научный журнал**, n. 1, p. 41-57, 2016. Disponível em: <http://212.1.86.13/jspui/bitstream/123456789/3333/2/Customs%202016%20%E2%84%961-148-166.pdf>. Acesso em: 30 jan. 2021.

NI, J. Z.; MELNYK, S. A.; RITCHIE, W. J.; FLYNN, B. F. Why be first if it doesn't pay? The case of early adopters of C-TPAT supply chain security certification. **International Journal of Operations & Production Management**, v. 36, n. 10, p. 1161-1181, 2016. DOI: 10.1108/IJOPM-01-2015-0041.

OCDE (ORGANIZAÇÃO PARA COOPERAÇÃO E DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO). Active with Brazil: 2018. Disponível em: <http://www.oecd.org/brazil/Active-with-Brazil.pdf>. Acesso em: 9 ago. 2020.

PAIXÃO, L. Q.; FERREIRA, P. R. A.; CORRÊA, D. P.; MORINI, C. Operador econômico autorizado: benefícios e limites no contexto do comércio exterior do Brasil. **Caderno de Finanças Públicas**, v. 15, n. 8, p. 175-191, 2015.

PARK, H. G.; PARK, Y. J. Examining the perceived impact of financial investment in AEO certification on performance through trade facilitation and public and private partnership. **International Journal of Logistics Management**, v. 29, n. 1, p. 46-63, 2018. DOI: <https://doi.org/10.1108/IJLM-10-2016-0245>.

PEREIRA, N.B.; MORONI, C.; GREGORACCI, B. O Programa Operador Econômico Autorizado (OEA) no comércio internacional: uma análise qualitativa a partir de sua implementação. In: XVII SEMEAD - Seminários em Administração, 2014, São Paulo. **Anais**. São Paulo: Faculdade de Economia,

Administração e Contabilidade da Universidade de São Paulo, 2014.

PEREIRA II, C. A.; FACCHIN, T.; JÚNIOR, W. T. S.; ALMEIDA, R. B. A. H. Como Aproveitar Oportunidades Como Operador Econômico Autorizado da Receita Federal. **IPTEC – Revista Inovação, Projetos e Tecnologias**, v. 6, n. 1, 2018. DOI: <https://doi.org/10.5585/iptec.v6i1.109>.

RAZUMEY, M. Role of the authorized economic operators in providing the state foreign trade safety. **Academy of Customs Service of Ukraine**, p. 106-110, 2014. DOI: 0.15550/ASJ.2014.06.106. Disponível em: <https://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.676.8408&rep=rep1&type=pdf>. Acesso em: 25 jan. 2021.

RESTREPO, S. V.; ACEVEDO, J. F. R. La certificación OEA para pymes colombianas: contextualización, contrastes y generalidades. **Institución Universitaria Esumer**, p. 1-17, 2019. Disponível em: http://repositorio.esumer.edu.co/bitstream/esumer/1250/2/Esumer_oea.pdf. Acesso em: 25 jan. 2021.

ROSANELLI, Rosa. Authorized Economic Operators: Costs and Benefits of Certified Supply Chain Safety and Security. **Strategic Trade Review**, v. 2, n. 3, p. 121-131, 2016. Disponível em: <https://strategictraderesearch.org/wp-content/uploads/2017/09/Authorized-Economic-Operators-Costs-and-Benefits-of-Certified-Supply-Chain-Safety-and-Security.pdf>. Acesso em: 22 jan. 2021.

RFB (RECEITA FEDERAL DO BRASIL). Transição Linha Azul ao OEA-Conformidade: 2016. Disponível em: <http://receita.economia.gov.br/orientacao/aduaneira/importacao-e-exportacao/oea/noticias/2016/transicao-linha-azul-ao-oea-conformidade>. Acesso em: 13 jul. 2020.

RFB (RECEITA FEDERAL DO BRASIL). Cartilha OEA – Integrado: 2018a. Disponível em: http://receita.economia.gov.br/orientacao/aduaneira/importacao-e-exportacao/oea/legislacoes-e-materiais-oea/cartilha_oea_integrado. Acesso em:

8 mar. 2020.

RFB (RECEITA FEDERAL DO BRASIL). Perguntas & Respostas: 2018b. Disponível em: <http://receita.economia.gov.br/orientacao/aduaneira/importacao-e-exportacao/oea/espaco-do-operador-oea/biblioteca-do-oea/apresentacoes-oea/perguntas-respostas.pdf>. Acesso em: 8 mar. 2020.

RFB (RECEITA FEDERAL DO BRASIL). Fórum Consultivo OEA 2019, Resultado da Pesquisa Realizada em Abril/2019 com os Operadores Certificados para fomento e aperfeiçoamento do programa: 2019a. Disponível em: <https://receita.economia.gov.br/orientacao/aduaneira/importacao-e-exportacao/oea/espaco-do-operador-oea/forum-consultivo-oea/pesquisas-oea/forum-oea-resultado-da-pesquisa-2019.pdf>. Acesso em: 8 mar. 2020.

RFB (RECEITA FEDERAL DO BRASIL). Pesquisa OEA 2019, Fórum Consultivo, Resultado da pesquisa sobre o utilização do benefício do despacho sobre águas: 2019b. Disponível em: <https://receita.economia.gov.br/orientacao/aduaneira/importacao-e-exportacao/oea/forum-consultivo-oea/pesquisas-oea/forum-oea-dsa-resultado-da-pesquisa-2019.pdf>. Acesso em: 8 mar. 2020.

RFB (RECEITA FEDERAL DO BRASIL). Acordos de Reconhecimento Mútuo OEA: 2020a. Disponível em: <https://receita.economia.gov.br/orientacao/aduaneira/importacao-e-exportacao/oea/beneficios-do-programa-oea/acordos-de-reconhecimento-mutuo>. Acesso em: 7 jul. 2020.

RFB (RECEITA FEDERAL DO BRASIL). Benefícios do OEA-Conformidade: 2020b. Disponível em: <https://receita.economia.gov.br/orientacao/aduaneira/importacao-e-exportacao/oea/beneficios-do-programa-oea/beneficios-oea-c>. Acesso em: 7 jul. 2020.

RFB (RECEITA FEDERAL DO BRASIL). Benefícios Gerais: 2020c. Disponível

em: <https://receita.economia.gov.br/orientacao/aduaneira/importacao-e-exportacao/oea/beneficios-do-programa-oea/beneficios-gerais>. Acesso em: 7 jul. 2020.

RFB (RECEITA FEDERAL DO BRASIL). CLIA's - Centros Logísticos e Industriais Aduaneiros: 2020d. Disponível em: <https://receita.economia.gov.br/orientacao/aduaneira/importacao-e-exportacao/recinto-alfandegados/clias-centros-logisticos-e-industriais-aduaneiros>. Acesso em: 7 fev. 2020.

RFB (RECEITA FEDERAL DO BRASIL). Coana promove melhorias no Despacho sobre Águas: 2020e. Disponível em: <https://receita.economia.gov.br/orientacao/aduaneira/importacao-e-exportacao/oea/noticias/2020/coana-promove-melhorias-no-despacho-sobre-aguas>. Acesso em: 7 jul. 2020.

RFB (RECEITA FEDERAL DO BRASIL). Elaboração do QAA: 2020f. Disponível em: <http://receita.economia.gov.br/orientacao/aduaneira/importacao-e-exportacao/oea/como-se-tornar-um-oea/elaboracao-do-qAA>. Acesso em: 16 ago. 2020.

RFB (RECEITA FEDERAL DO BRASIL). Emissão de Comprovante de Inscrição e de Situação Cadastral: 2020g. Disponível em: http://servicos.receita.fazenda.gov.br/Servicos/cnpjreva/Cnpjreva_Solicitacao.asp?cnpj=03368638000178. Acesso em: 30 mar. 2020.

RFB (RECEITA FEDERAL DO BRASIL). Estatísticas do Programa OEA: 2020h. Disponível em: <https://receita.economia.gov.br/orientacao/aduaneira/importacao-e-exportacao/oea/estatisticas-do-programa-oea>. Acesso em: 7 jul. 2020.

RFB (RECEITA FEDERAL DO BRASIL). Operadores Certificados - por Modalidade: 2020i. Disponível em: <https://receita.economia.gov.br/orientacao/aduaneira/importacao-e->

exportacao/oea/operadores-ja-certificados-como-oea/operadores-certificados-por-modalidade. Acesso em: 8 mar. 2020.

RFB (RECEITA FEDERAL DO BRASIL). Operadores que podem ser OEA: 2020j. Disponível em: <https://receita.economia.gov.br/orientacao/aduaneira/importacao-e-exportacao/oea/quem-pode-ser-oea>. Acesso em: 12 jul. 2020.

RFB (RECEITA FEDERAL DO BRASIL). Parametrização: 2020k. Disponível em: <https://receita.economia.gov.br/orientacao/aduaneira/manuais/despacho-de-importacao/topicos-1/despacho-de-importacao/etapas-do-despacho-aduaneiro-de-importacao/parametricao>. Acesso em: 16 ago. 2020.

RFB (RECEITA FEDERAL DO BRASIL). Portos Secos: 2020l. Disponível em: <https://receita.economia.gov.br/orientacao/aduaneira/importacao-e-exportacao/recinto-alfandegados/portos-secos>. Acesso em: 7 fev. 2020.

RFB (RECEITA FEDERAL DO BRASIL). Programa Brasileiro de OEA, Segurança e Conformidade no Comércio Internacional: 2020m. Disponível em: <https://receita.economia.gov.br/orientacao/aduaneira/importacao-e-exportacao/oea/espaco-do-operador-oea/biblioteca-do-oea/apresentacoes-oea/apresentacao-geral>. Acesso em: 6 jul. 2020.

RFB (RECEITA FEDERAL DO BRASIL). Programa Brasileiro de OEA, Segurança e Conformidade no Comércio Internacional: 2020n. Disponível em: <https://receita.economia.gov.br/orientacao/aduaneira/importacao-e-exportacao/recinto-alfandegados/redex-recinto-especial-para-despacho-aduaneiro-de-exportacao>. Acesso em: 7 fev. 2020.

SAGLAM, B. B.; ERTURK, E.; TEPE, R. Authorized economic operator program in turkey: evaluation of benefits and challenges from the supply chain perspective. **Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Sosyal Bilimler Dergisi**, v. 9, n. 17, p. 165-179, 2019. Disponível em: <https://dergipark.org.tr/en/download/article-file/746895>. Acesso em: 24 jan. 2021.

SANTOS, A.; SILVA, F.M.C.; SOUZA, R.S. O Programa Operador Econômico Autorizado (OEA): Um estudo de caso de duas companhias aéreas brasileiras. *In*: 29º ENANGRAD, Encontro Nacional da Associação dos Cursos de Graduação em Administração, Gestão da Aprendizagem, 2018, São Paulo. **Anais eletrônicos**. São Paulo: Associação Nacional dos Cursos de Graduação em Administração, 2018. Disponível em: http://2018.enangrad.org.br/pdf/2018_ENANGRAD263.pdf. Acesso em: 8 mar. 2020.

SEBRAE (SERVIÇO BRASILEIRO DE APOIO ÀS MICRO E PEQUENAS EMPRESAS). Conheça os 15 órgãos anuentes: 2020. Disponível em: <https://m.sebrae.com.br/sites/PortalSebrae/ufs/ap/artigos/conheca-os-15-orgaos-anuentes,ca57ddd2cf092610VgnVCM1000004c00210aRCRD>. Acesso em: 8 jul. 2020.

SCHRAMM, Hans-Joachim. Who benefits most from AEO certification? An Austrian perspective. **World Customs Journal**, v. 9, n. 1, p. 59-67, 2015. Disponível em: [https://worldcustomsjournal.org/Archives/Volume%209%2C%20Number%201%20\(Mar-Apr%202015\)/WCJ_V9N1%20Schramm.pdf](https://worldcustomsjournal.org/Archives/Volume%209%2C%20Number%201%20(Mar-Apr%202015)/WCJ_V9N1%20Schramm.pdf). Acesso em: 8 mar. 2020.

SILVA, A. V. S.; RÉGIS, N; BITTENCOURT, A. L. A Organização Mundial das Aduanas e os dispositivos de proteção do comércio internacional: a instituição do programa brasileiro de operador econômico autorizado. *In*: Semana Científica e de Extensão do Centro de Ciências Aplicadas, 2017, Itajaí. **Anais**. Itajaí: Universidade do Vale do Itajaí, 2017.

SON, S. K.; KIM, T. J.; KIM, S. H. Exploratory Factor Analysis of SME Internationalization: Factor Differences between AEO and Non-AEO Authorized Companies. **Journal of Distribution Science**, v. 12, n. 7, p. 5-12, 2014. Disponível em: <https://www.koreascience.or.kr/article/JAKO201416954328238.pdf>. Acesso em: 21 jan. 2021.

SOUZA, R. S.; LUCIANO, C. P. R.; SANTOS, D. R.; SILVA, B. H. P.; SILVA, S. W.; MAGALHÃES, S. R. O programa Operador Econômico Autorizado (OEA brasileiro) e as operações de importação e exportação. **Revista da Universidade Vale do Rio Verde**, Betim, v. 15, n. 1, p.701-716, 2017a. DOI: <http://dx.doi.org/10.5892/ruvrd.v15i1.3426>.

SOUZA, R. S.; SILVA, S. W.; LUCIANO, C. P. R.; SOUZA, G. S.; SANTOS, D. R.; SILVA, B. H. P. O programa Operador Econômico Autorizado (OEA brasileiro) e as Operações Portuárias: Um Estudo Exploratório com Terminais Portuários. **Revista Espacios**, Caracas, v. 38, n. 21, p.17, 2017b. Disponível em: <https://www.revistaespacios.com/a17v38n21/17382117.html>. Acesso em: 8 mar. 2020.

STAJNIAK, M. Supply chain management – Safety aspects. **LogForum**, v. 6 (4), n. 1, 2010. Disponível em: <http://www.logforum.net/vol6/issue4/no1>. Acesso em: 25 jul. 2020.

THOMÉ, A. M. T.; SCAVARDA, L. F.; SCAVARDA, A. J. Conducting systematic literature review in operations management. **Production Planning & Control**, v. 27, n. 5, p. 408-420, 2016. DOI: <http://dx.doi.org/10.1080/09537287.2015.1129464>.

THE WORLD BANK. Connecting to Compete 2018, Trade Logistics in the Global Economy: 2018. Disponível em: <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/29971/LPI2018.pdf>. Acesso em: 30 jun. 2020.

URCIUOLI, L.; EKWALL, D. The perceived impacts of AEO security certifications on supply chain efficiency – a survey study using structural equation modelling. **International Journal of Shipping and Transport Logistics**, v. 7, n. 1, p. 1-20, 2014. DOI: <https://doi.org/10.1504/IJSTL.2015.065886>. Disponível em: https://www.researchgate.net/profile/Daniel_Ekwall/publication/279286943_The

_perceived_impacts_of_AEO_security_certifications_on_supply_chain_efficiency_-

_A_survey_study_using_structural_equation_modelling/links/5625ee7b08ae4d9e5c4bc1c1/The-perceived-impacts-of-AEO-security-certifications-on-supply-chain-efficiency-A-survey-study-using-structural-equation-modelling.pdf.

Acesso em: 21 jan. 2021.

URCIUOLI, L.; STERNBERG, H.; EKWALL, D. The effects of security on transport performance. *In: 12th WCTR, 2010, Lisbon. **Proceedings**. Lisbon, 2010. p. 1-18. Disponível em: https://www.researchgate.net/profile/Daniel_Ekwall/publication/228473416_The_effects_of_security_on_transport_performance/links/555f03e108ae9963a11459bb.pdf. Acesso em: 21 jan. 2021.*

VALENCIA, L. A.; SALDAÑA, J. E. S. Los operadores económicos autorizados en Colombia: ¿Puede el modelo estandarizado de la Organización Mundial de Aduanas facilitar la inserción nacional en la realidad del comercio exterior mundial? **Panorama**, v. 9, n. 17, p. 124-131, 2015. DOI: 10.15765/pnrm.v9i17.796.

VARESE, E.; RONCO, S. M. Customs and IoT for Monitoring Risk-Management Systems: Some Recent Applications. *In: De Vincentiis P., Culasso F., Cerrato S. (eds) **The Future of Risk Management**. 1.v. Palgrave Macmillan, Cham, 2019. 55-76p. DOI: https://doi.org/10.1007/978-3-030-14548-4_3.*

WEI, Libing. Strengthening customs cooperation of BRICS countries: Improving people-oriented capacity building strategies to achieve mutual recognition of accredited operator programs. **World Customs Journal**, v. 10, n. 1, p. 115-132, 2016. Disponível em: <https://worldcustomsjournal.org/Archives/Volume%2010%2C%20Number%201%20%28Mar%202016%29/1796%2002%20WCJ%20v10n1%20Wei.pdf>. Acesso em: 8 mar. 2020.

WILAR, M. C. M.; MORA, S. P.; GUTIÉRREZ, A. D. R. Operador Económico

Autorizado: reto para la autoridad aduanera colombiana. **Institución Universitaria Esumer**, 2020. Disponível em: <http://repositorio.esumer.edu.co/jspui/bitstream/esumer/2145/1/Art%C3%ADculo%20Operador%20Econ%C3%B3mico%20Autorizado%20reto%20para%20la%20autoridad%20aduanera%20colombiana.pdf>. Acesso em: 25 jan. 2021.

WOLFFGANG, H. M.; HARDEN, K. The new european customs law. **World Customs Journal**, v. 10, n. 1, p. 3-16, 2016. Disponível em: <https://worldcustomsjournal.org/Archives/Volume%2010%2C%20Number%201%20%28Mar%202016%29/1796%2001%20WCJ%20v10n1%20Wolffgang%20%26%20Harden.pdf>. Acesso em: 8 mar. 2020.

WCO (WORLD CUSTOMS ORGANIZATION). Compendium of authorized economic operator programs: 2019. Disponível em: <http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/safe-package/aeo-compendium.pdf?db=web>. Acesso em: 8 mar. 2020.

WCO (WORLD CUSTOMS ORGANIZATION). Discover the WCO: 2020. Disponível em: <http://www.wcoomd.org/en/about-us/what-is-the-wco/discover-the-wco.aspx>. Acesso em: 9 ago. 2020.

WTO (WORLD TRADE ORGANIZATION). The WTO: 2020. Disponível em: https://www.wto.org/english/thewto_e/thewto_e.htm. Acesso em: 9 ago. 2020.