

Efeitos da implementação do programa OEA sobre empresas interessadas na certificação visando vantagem competitiva

Effects of the aeo program implementation on companies interested in pleading certification with competitive advantage

*Alex Gois de Andrade¹
Francisco Américo Cassano²
Mariana Nicodemo de Souza³*

Resumo

O constante aumento do fluxo de comércio e a globalização da concorrência influenciam diretamente o posicionamento das empresas. Neste contexto, vantagens competitivas tem relevante importância para sobrevivência delas. Por outro lado, tal aumento também preocupa países que visam facilitar suas relações comerciais sem comprometer a segurança. Sob este cenário, o programa do Operador Econômico Autorizado ganha força, pois pode representar a união de diferentes interesses dos operadores de comércio internacional. Com a recente adesão do Brasil ao programa, este estudo tem como objetivo entender seus efeitos sobre empresas interessadas na certificação em termos de vantagem competitiva. Para isso, foi desenvolvida uma pesquisa exploratória que permitiu se verificar opiniões acerca do tema no âmbito brasileiro. Como resultado, foi possível identificar diferentes visões do programa no Brasil; entender motivações da adesão do Brasil e das empresas brasileiras; bem como identificar a sua origem no âmbito internacional, que está diretamente relacionada à segurança.

Palavras-chave: Operador Econômico Autorizado – OEA; Vantagem competitiva; Comércio Internacional.

¹ Bacharel em Administração – linha de formação em Gestão de Comércio Exterior. 9 anos de atuação na área financeira. Em processo de admissão em Mestrado em Finanças no exterior. *E-mail*: alex246796@gmail.com

² Doutor em Ciências Sociais – concentração em Relações Internacionais. Professor Adjunto na Universidade Presbiteriana Mackenzie. *E-mail*: francisco.cassano@mackenzie.br

³ Bacharel em Administração – linha de formação em Gestão de Comércio Exterior. Mestranda no Programa de Pós-Graduação em Administração da Universidade Presbiteriana Mackenzie. *E-mail*: nicodemo.mariana@gmail.com

Abstract

The constant increase of trade flow and the globalized competition directly influence companies' positioning. In this context, competitive advantages have relevant importance for companies' survival. On the other hand, this increase also concerns countries that aim to ease their trade relations without compromising security. Under this scenario, the Authorized Economic Operator program gains strength, as it can represent the combination of different interests of the international trade operators. With the recent joining of Brazil to the program, this study aims to understand the effects on companies interested in certification in terms of competitive advantage. An exploratory survey developed for this study allowed to verify the opinion on this subject within Brazil. As a result, it was possible to: identify different points of view about the program in Brazil; understand motivations for Brazil and Brazilian companies' accession; identify the program's origin in the international scope, which is directly related to security.

Keywords: Authorized Economic Operator – AEO; Competitive advantage; International Trade.

Para Gordhan (2007), a globalização trouxe dupla consequência nas relações entre empresas: por um lado, o fluxo do comércio foi aumentado e as relações comerciais facilitadas. Por outro, abriu-se mais espaço para atividades ilícitas e de comércio ilegal.

Leoce e Morini (2011) destacaram que o aumento do comércio internacional impossibilitou a continuidade da conferência física de todos os embarques e desembarques, tornando-se necessário o desenvolvimento de alternativas que permitissem maior agilidade às aduanas.

Com o aumento do fluxo comercial mundial, o mercado se tornou fortemente marcado pela concorrência acirrada e busca pela sobrevivência das empresas. Essas, por sua vez, se veem cada vez mais forçadas a encontrar estratégias que aumentem sua competitividade, a fim de garantir e fazer a manutenção do seu espaço junto ao cliente ou consumidor.

O Programa de Operador Econômico Autorizado (OEA) surgiu com a finalidade de facilitar e tornar mais seguro o comércio mundial por meio da integração e da padronização entre as aduanas e os agentes governamentais, permitindo melhorar o fluxo comercial global. No Brasil, de acordo com a Instrução Normativa nº 1521, de 04 de dezembro de 2014, a adesão ao Programa OEA é voluntária e, de acordo com a publicação “Você conhece o OEA?”, disponível no portal eletrônico da Receita Federal, o país estabelece como meta que até 2019 50% das Declarações de Importação (DI) e das Declarações de Exportação (DE) registradas no Brasil sejam realizadas por empresas certificadas como OEA.

Este estudo se justifica pela lacuna teórica e prática que o Brasil tem sobre a temática. A partir da revisão da literatura, foi possível constatar-

O mercado se tornou fortemente marcado pela concorrência acirrada e busca pela sobrevivência das empresas.

se que os trabalhos científicos que abordam o Programa de OEA no Brasil são poucos e ainda permitem uma exploração maior do tema, em especial quando relacionado às consequências na competitividade das empresas certificadas – ou interessadas na certificação – situadas no país.

Nos artigos publicados, notou-se com frequência o Programa OEA tratado por pesquisadores de outros países e sob a ótica de atuação que não no Brasil, sustentando a lacuna teórica.

Quanto à lacuna prática, percebe-se que é ainda menor o número de empresas que possuem essa certificação no Brasil, seja pelo fato de que o Programa é muito recente no país, seja pela ausência de conhecimento da possibilidade da certificação. Isto traz, inclusive, uma grande dificuldade para se reunir um maior grupo de entrevistados.

Dessa forma, o problema de pesquisa proposto para este estudo é: Quais os efeitos da implementação do Programa OEA no Brasil sobre as empresas interessadas em pleitear a certificação em termos de vantagem competitiva?

Simultaneamente, o estudo tem como objetivo geral identificar os efeitos da implementação do Programa OEA no Brasil sobre as empresas interessadas em pleitear a certificação em termos de vantagem competitiva.

Assim, para se viabilizar o objetivo geral foram definidos os seguintes objetivos específicos:

- Analisar o Programa do Operador Econômico Autorizado e o que se pretende com isso no âmbito do Brasil;
- Classificar motivações que as empresas possuem para pleitear a certificação.

O estudo está organizado com esta introdução, com um capítulo de fundamentação teórica, com um capítulo de metodologia, tratamento e análise de dados, finalizando com a conclusão.

1 Fundamentação Teórica

Onde são abordados os aspectos teóricos que orientam a elaboração do estudo, com base em revisão da literatura existente.

1.1 Operador Econômico Autorizado

Closs e McGarrell (2004) afirmaram existir três fatores principais que justificam o aumento da segurança em *supply chain*: a globalização do comércio mundial, o que comporta o fluxo livre dos fatores de produção, como pessoas, mercadorias e informações; o aumento da demanda, por parte das empresas, por eficiência em *supply chain* e o aumento das ameaças à segurança. Por *supply chain* pode-se entender o gerenciamento – por parte das empresas em conjunto com seus fornecedores e prestadores de serviço – dos elos da cadeia, desde o mais primário – fontes de matérias-primas – passando pela manufatura e agregação de valor, até o elo final de entrega aos usuários.

O advento da globalização, segundo Gordhan (2007), somado à tecnologia da informação e à combinação logística propiciou a comunicação entre empresas nunca antes vista e que, por sua vez, aumentou o fluxo do comércio e acarretou em benefícios ao comércio legal e legítimo, gerando vantagens e características de uma economia integrada. Por outro lado, esse mesmo aumento do fluxo de comércio acabou facilitando, também, a movimentação do comércio ilegal e ilegítimo sendo, portanto, dentro desse contexto, que surgiu a figura do Operador Econômico Autorizado (OEA), relacionada ao aspecto de segurança.

Segundo Tweedle (2008), como fruto da Convenção de Kyoto Revisada, surgiu o *SAFE Framework* (Quadro de Segurança) que tem como objetivo principal assegurar e facilitar o comércio em nível global por meio do estabelecimento de arranjos cooperativos entre diferentes aduanas, entre o comércio e outras agências dos governos, a fim de promover um melhor fluxo de cargas por meio do comércio internacional seguro.

Tweedle (2008) também considerou que o OEA foi desenvolvido para aumentar a força de *supply chain* e a segurança na fronteira por meio da cooperação dos componentes da cadeia: exportadores, importadores, transportadores, despachantes, agentes de carga e armazéns.

De acordo com o documento do *SAFE Framework*, um OEA é uma parte envolvida no movimento internacional de cargas, em qualquer função, que tenha sido aprovado por uma ou em nome de administração aduaneira nacional, a partir do momento em que se adequou aos quesitos estabelecidos pela Organização Mundial das Aduanas (OMA)², podendo se beneficiar do reconhecimento mútuo de seu *status* com outras aduanas do mundo.

² Conhecido internacionalmente como *World Customs Organization (WCO)*.

O aumento dos fluxos comerciais internacionais tornou inviável a conferência física de todos os embarques e desembarques, surgindo a necessidade e a importância do desenvolvimento de ferramentas que permitissem maior agilidade às aduanas (LEOCE; MORINI, 2011).

A certificação de OEA pode ser adquirida pelo setor industrial e por despachantes, transportadores, portos, aeroportos, intermediários, consolidadores de carga, distribuidores, terminais e armazéns, desde que considerados critérios e padrões de *compliance* (cumprimento de normas legais e regulamentares), relacionados à solvência financeira, segurança na cadeia de suprimentos e na documentação (POLNER, 2012).

Erceg (2014) observou que na metade do século XX praticamente todas as cargas foram inspecionadas por autoridades aduaneiras. Por conta do aumento significativo do fluxo de cargas com a globalização no comércio, as aduanas não conseguem mais controlar tudo o que entra pela fronteira, constatando que o propósito da gestão de risco é focar em atividades de risco real e não em declarações de importação selecionadas ao acaso.

Nas últimas décadas, o ambiente do comércio internacional sofreu significativas transformações no que tange à maneira como as cargas são transportadas e comercializadas, bem como à rapidez e ao volume dessas transações realizadas em todo o mundo. Essas mudanças, vistas em conjunto com a pressão do comércio internacional para minimização da intervenção dos governos, são a causa das autoridades internacionais de aduana estarem dando ênfase maior na facilitação do comércio (RAZUMEY, 2014).

Razumey (2014) considerou ainda que o aumento contínuo do fluxo de comércio

é acompanhado do aumento de ameaças à segurança na cadeia de suprimentos internacional, o que força as administrações das aduanas a promover proteção ao comércio legítimo.

Pereira (2014) observou que o início de uma discussão sobre os novos objetivos das aduanas se deu na Convenção de Kyoto Revisada, a qual estabelece um acordo internacional que visa à facilitação do comércio e, ao mesmo tempo, que trata dos procedimentos aduaneiros e do aumento de controle por parte das aduanas.

A partir desse novo cenário oriundo da globalização e, em especial após os ataques terroristas de 11 de setembro de 2001, as aduanas se viram obrigadas a incorporar novas responsabilidades como a maior ênfase em medidas de segurança que sejam acessíveis e viabilizem o comércio entre os países (PEREIRA, 2014).

Adicionalmente, face ao desenvolvimento dos mais importantes princípios modernistas das aduanas – tratados na Convenção de Kyoto Revisada –, a visão estratégica da OMA do século

O aumento dos fluxos comerciais internacionais tornou inviável a conferência física de todos os embarques e desembarques, surgindo a necessidade e a importância do desenvolvimento de ferramentas que permitissem maior agilidade às aduanas (LEOCE; MORINI, 2011).

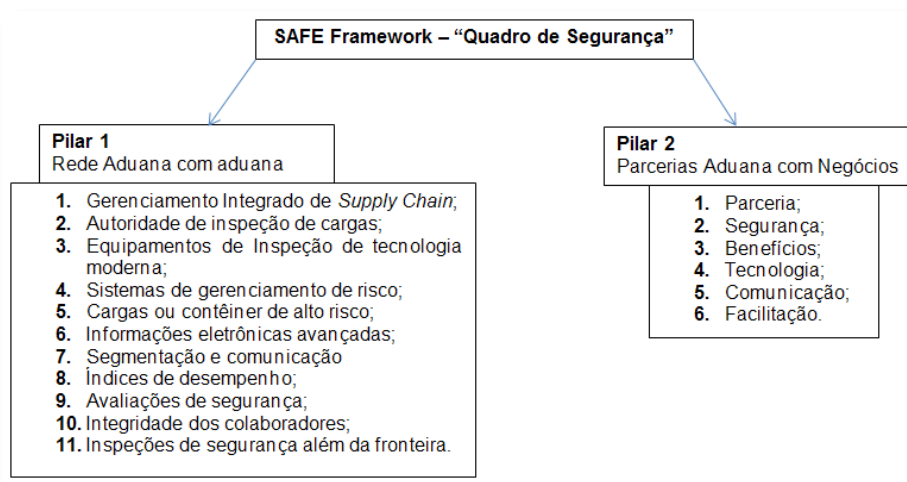
XXI contempla o *Customs-Business Partnership (CBP)* que, por sua vez, teve uma de suas partes integrais transformada em um instituto: o Operador Econômico Autorizado, que permite ganho de benefícios mútuos tanto para aduanas quanto para comercializadores internacionais, cada um visando atingir seus distintos objetivos (RAZUMEY, 2014).

Erceg (2014) também verificou que a função da aduana mudou e está agora direcionada ao uso de métodos modernos de análise de risco e controles subsequentes.

De acordo com Razumey (2014), o *SAFE Framework* provê um modelo para administrações e governos que desejem desenvolver e melhorar medidas de segurança para facilitar e assegurar a cadeia de suprimentos global, com quatro elementos-chave (conforme FIG. 1):

1. Harmonização de informações eletrônicas avançadas sobre a carga;
2. Países participantes do *SAFE Framework* necessitam de sistema de gestão de risco e de ameaças à segurança;
3. País de origem, se solicitada pela aduana do país receptor, deve fazer inspeção de containers de alto risco utilizando equipamentos de detecção não invasivos;
4. Benefícios para as empresas que alcançarem o padrão mínimo de segurança em *supply chain* e adotarem as melhores práticas a fim de facilitar o comércio internacional em termos de comércio legítimo e dentro do conceito do OEA.

FIGURA 1 – Estrutura do *SAFE Framework*



FONTE: Razumey (2014 – Adaptado)

Razumey (2014) notou que o conceito de OEA é um elemento-chave do pilar 2, o qual possibilita a flexibilidade e a customização dos planos de segurança.

Além dos quatro princípios já apresentados, Pereira (2014) observou que o *SAFE Framework* recomenda que:

- Sistemas eletrônicos tenham utilidade voltada para agilidade e vigilância do desembaraço aduaneiro;

- Sejam empregadas técnicas de gerenciamento de risco ao selecionar bens para inspeção;
- Haja cooperação entre as aduanas de outros países;
- Seja assegurado que as leis e regulações aduaneiras sejam transparentes e acessíveis ao público.

Pereira (2014) constatou ainda que, por mais que o conceito de OEA tenha surgido anteriormente ao *SAFE Framework*, alguns países como a Suécia e os Estados Unidos da América já implementaram medidas de segurança desse nível em suas cadeias de suprimento, e foi apenas a partir do quadro desenvolvido na Convenção de Kyoto Revisada que o OEA tomou forma, bem como o objetivo de ser ferramenta com nível global e integrada por meio da rede de reconhecimento mútuo entre países e das aduanas com os parceiros de negócios.

Segundo Razumey (2014), o escopo de um OEA engloba todos os *stakeholders* no âmbito do comércio internacional, incluindo – além dos membros já apresentados – consolidadores, intermediários, portos, aeroportos, terminais e distribuidores.

Atualmente, o *status* de OEA refere-se à ideia de um ator de baixo risco e mais confiável. Se a empresa se torna reconhecida como um OEA, isso significa que ela é confiável e que possui procedimentos e operações aduaneiras consideradas seguras, além de procedimentos aduaneiros simplificados (ERCEG, 2014).

FIGURA 2 – Fases de implementação do OEA no Brasil



FONTE: Brasil (2015a)

De acordo com a Receita Federal (BRASIL, 2015a), as fases de implementação do Programa OEA no Brasil se dão na sequência representada pela FIG. 2: o OEA Segurança (primeira fase) certifica que determinado participante da cadeia logística internacional possui baixo grau de risco em suas operações no que concerne à segurança física da carga, permitindo, entre outros benefícios, menor índice aleatório de seleção de declarações de exportação para canais de conferência e a designação automática do canal de parametrização imediatamente após o envio para despacho da DE. O OEA Conformidade é uma certificação voltada aos

intervenientes que operam em Comércio Exterior que, após demonstrar voluntariamente terem o nível de conformidade e confiabilidade requeridos, bem como comprovar o cumprimento das obrigações aduaneiras, permite muito mais agilidade nos desembaraços de importação, tendo, por exemplo, a possibilidade de registrar uma DI antes mesmo de a carga chegar em território brasileiro (caso a carga esteja vindo ao Brasil no modal marítimo de transporte), além de ter o percentual de cargas selecionadas para conferência reduzido, bem como parametrização imediata das declarações de importação e priorização de conferência em caso de seleção de DI. O OEA Pleno seria, portanto, a certificação dada ao operador que possuir ambas as certificações de OEA Segurança e Conformidade; a fase de OEA Integrado, por sua vez, ainda não teve início no Brasil, mas tem previsão de início de implementação em 2017.

A WCO (2015), contrastando o que afirmou Razumey (2014), afirma que o *SAFE Framework* possui não somente dois, mas três pilares: além do pilar de “Aduana com aduana” e de “Aduana com negócios”, é acrescentado o pilar de “Aduana com outras agências governamentais de cooperação”.

A WCO (2015) também afirma que, dentre os benefícios que um OEA adquire, está o processamento mais ágil das cargas pela aduana, redução dos índices de conferência de cargas por fiscais e, por conseguinte, redução de custos e de tempo nos processos.

1.2 Vantagem Competitiva

Segundo Day e Wensley (1988), para superar a concorrência é importante que uma empresa se posicione por diferenciação ou por custos, o que não exclui a necessidade de a empresa possuir habilidades e recursos superiores aos dos concorrentes. Constataram, também, que a vantagem competitiva é sustentada pelo processo cíclico, demonstrado na FIG. 3, a seguir.

FIGURA 3 – Elementos da Vantagem competitiva



FONTE: Day e Wensley (1988 – Adaptado)

A discussão sobre vantagem competitiva traz diversos elementos que podem exercer força sobre o direcionamento das estratégias que são adotadas por uma empresa. Conhecidas como as cinco forças de Porter, são elas: o poder de barganha dos clientes; o poder de barganha dos fornecedores; as ameaças de produtos ou

serviços substitutos; a ameaça de novos entrantes; a competição entre os concorrentes existentes. O objetivo estratégico de uma organização conseqüentemente concentra-se na capacidade de influenciar estas forças ao seu favor e de defender-se das ameaças (PORTER, 1998).

A competitividade considerada no âmbito de uma nação como um todo, depende diretamente da capacidade de inovação e modernização da sua indústria influenciada por seus costumes, cultura, história e estrutura. Nenhuma nação é capaz de ser competitiva em todas as áreas da indústria nem mesmo na maioria delas. Ao contrário do que se pensava, não é somente o foco em redução de custos e controle de fatores macroeconômicos onde o ganho ou perda de competitividade é influenciado (PORTER, 1998).

Em se tratando de mercados internacionais, a inovação tem destaque fundamental para empresas que querem alcançar a vantagem competitiva em abordagem global. Seja com algo totalmente novo ou uma nova maneira de fazer as coisas, a inovação pode abrir novas oportunidades para atender mercados nunca antes explorados. A manutenção da vantagem competitiva depende diretamente da atualização e reciclagem da inovação (PORTER, 1998).

Para enfrentar as cinco forças, Porter (2004) identificou três estratégias genéricas: liderança por custo, diferenciação e enfoque. A liderança por custo sugere uma atuação agressiva na questão custo em todas as etapas da cadeia produtiva até chegar ao consumidor final, enquanto a estratégia por diferenciação se baseia em oferecer um produto ou serviço que seja considerado único no mercado. Na estratégia de enfoque, a seleção do mercado consumidor e o foco em atender, de todas as formas, as suas necessidades, é a característica principal, podendo assumir ou não as características das demais estratégias.

A competitividade depende diretamente da capacidade de inovação e modernização da sua indústria.

Keegan (2006) complementou a observação sobre vantagem competitiva, considerando-a como a capacidade que a empresa tem de realizar uma ou mais atividades melhor do que seus concorrentes, criando valor exclusivo para os clientes. Isso sustenta sua vantagem competitiva e dificulta que a concorrência se iguale, pela criação de mais valor do que a concorrência.

Kotler e Keller (2006) observaram que numa economia altamente competitiva a empresa não somente entrega valor para o cliente, mas o seleciona, proporciona e comunica o valor superior diante das demais opções disponíveis no mercado. Introduziram o conceito de competência central, que compreende três características: ser uma fonte de vantagem competitiva; ter aplicabilidade em diferentes mercados; não ter fácil imitação.

Quando o assunto é a atuação no mercado global, muitos são os fatores que levam empresas a atuarem no mercado internacional: a possibilidade de maiores lucros que o obtido no mercado interno; a possibilidade de atingir ganhos por meio da economia de escala; ser menos dependente do mercado interno. Em contrapartida há uma série de cuidados e riscos a serem considerados para garantir a possibilidade de uma empresa competir no mercado externo e desenvolver suas vantagens competitivas nestes mercados (KOTLER; KELLER, 2006).

Para Keegan (2006), uma empresa possui vantagem competitiva quando apresenta uma competência que a diferencia no mercado, bem como fatores essenciais que determinam seu sucesso. Qualquer superioridade em termos de competência de uma empresa – e que seja percebida por seus clientes – possibilita que supere seus concorrentes.

Keegan (2006) constatou ainda que existem duas maneiras de se alcançar a vantagem competitiva, podendo ser tanto por meio da estratégia de baixo custo – oferecendo produtos a preços menores em relação aos preços praticados pelos concorrentes – ou por diferenciação de produtos, apostando que seus clientes enxergarão algum valor que os façam pagarem preço mais elevado por produto e/ou serviço. Enfatizou, entretanto, que ambas estratégias possuem o mesmo efeito: maximizar os benefícios dos consumidores, seja por preço ou por produto.

De acordo com Bowersox, Closs e Cooper (2006), para atender às leis e às regulamentações de todas as entidades governamentais, a documentação exigida para transações comerciais é significativamente mais complexa, sendo este um fator que acaba desfavorecendo as empresas que buscam obter vantagem competitiva no comércio exterior.

Para Barney e Hersterly (2008), a vantagem competitiva se caracteriza como a capacidade de uma empresa ou organização gerar maior valor econômico que seus concorrentes. O valor econômico é a diferença entre o custo financeiro empregado na produção ou fornecimento do produto ou serviço e o benefício percebido do ponto de vista do cliente medido pelo valor do custo para aquisição do produto ou serviço. As fontes que podem diferir a vantagem competitiva de uma organização para outra se sustentam em duas

variáveis: a capacidade de criar valor econômico e baixos custos de produção.

Barney e Hesterly (2008) apresentaram ainda os conceitos de paridade competitiva e de vantagens/desvantagens competitivas temporárias e sustentáveis. Uma vantagem/desvantagem competitiva temporária é aquela que tem tempo de duração considerado curto e a vantagem/desvantagem competitiva sustentável em contra partida, apresenta tempo de duração mais prolongado. A paridade competitiva é a situação em que a empresa gera o mesmo valor econômico que as suas concorrentes. Destacaram, também, que a vantagem competitiva, entendida pelo benefício percebido pelo cliente, não é algo fácil de mensurar.

Com relação às empresas que atuam no âmbito global, é fator de importância para uma empresa que atua em determinado mercado conhecer e se adaptar às necessidades locais, entendendo as preferências e o que orienta o consumo daquele mercado-alvo, ou ainda, utilizando-se de estratégias de internacionalização que podem trazer vantagens competitivas elencadas em custos menores de produção (BARNEY; HESTERLY, 2008).

De acordo com The World Bank (2014), existem seis fatores críticos que influenciam positivamente ou negativamente a obtenção de vantagem competitiva: desembaraço aduaneiro (eficiência relacionado a burocracia para liberação de cargas), infraestrutura nacional (qualidade das rodovias, ferrovias e hidrovias), embarque internacional (preços relacionados a carga tributária), serviços logísticos internos (qualidade dos serviços prestados por operadores logísticos, despachantes e transportadoras), monitoramento e rastreamento (facilidade em rastrear e monitorar mercadorias) e pontualidade das operações (prazos de entregas dos prestadores de serviços).

A TAB. 1 demonstra o desempenho logístico brasileiro de 2007 a 2014 diante destes seis fatores apontados quando comparado com outros países:

TABELA 1 – Desempenho logístico brasileiro de 2007 a 2014

Posição e pontuação do Brasil no LPI	2007		2010		2012		2014	
	Posição	Pontuação	Posição	Pontuação	Posição	Pontuação	Posição	Pontuação
Desembaraço aduaneiro	74°	2,39	82°	2,37	78°	2,51	94°	2,48
Infraestrutura Nacional	49°	2,75	37°	3,10	46°	3,07	54°	2,39
Embarque Internacional	75°	2,61	65°	2,91	41°	3,12	50°	3,05
Serviços Logísticos Internos	49°	2,94	34°	3,30	41°	3,12	50°	3,05
Monitoramento e Rastreamento	65°	2,77	36°	3,42	33°	3,42	62°	3,03
Pontualidade das operações	71°	3,10	20°	4,14	79°	3,55	61°	3,39
Classificação e Pontuação Geral LPI	61°	2,75	41°	3,20	45°	3,13	65°	2,94

FONTE: Akabane, Chagas e Moura (2015)

Por conta da globalização e de constantes avanços tecnológicos presentes no comércio mundial, um produto ou serviço compete com diversos similares mais baratos no mundo todo e, por este motivo, a logística vem se tornando um ponto crucial a ser otimizado para geração de vantagem competitiva às empresas atuantes no mercado internacional. As empresas buscam, por conta deste cenário, identificar em seus processos logísticos as atividades que mais agregam valor, que proporcionem redução de custos ou de prazos nas liberações de suas cargas, e buscam a eliminação daquelas onerosas ou que atrasam o processo (AKABANE; CHAGAS; MOURA, 2015).

2 Metodologia

Este estudo segue o método qualitativo descritivo, isso porque essa modalidade de pesquisa permite que sejam feitas previsões ou relações, mesmo que não profundamente elaboradas.

Para a obtenção de dados, foi organizado um instrumento de coleta com questões semiabertas, sempre tendo como alternativa de escolha a opção “outro” a fim de se evitar a indução de alguma alternativa ao respondente e dando opção para que ele se manifestasse da maneira que considerasse adequada. O questionário foi composto por 20 questões alternativas – originadas de matriz de amarração – e disponibilizado na plataforma *Google Docs*, através de *link*, onde todos os entrevistados tiveram a oportunidade de responder às questões.

Foi realizado um pré-teste com oito pessoas diferentes e leigas no assunto, com a única finalidade de se testar a clareza das questões, a existência de ambiguidade, a oferta de alternativas plausíveis e de fácil compreensão.

Foram feitas adaptações no questionário após o recebimento do retorno dessas pessoas, a fim de se aperfeiçoar ainda mais o conteúdo enviado aos respondentes finais. A elaboração do questionário se baseou nas constatações obtidas em matriz de amarração.

Diante disso, foram entrevistadas três pessoas (que preferiram permanecer no anonimato) de diferentes áreas de atuação, porém, envolvidas com o tema: um Auditor-Fiscal, que também é consultor na OMA, na OMC e no Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), a seguir denominado **Auditor Fiscal**; um Membro Consultor das Comissões de Direito Aduaneiro e de Direito Portuário e Marítimo da Ordem dos Advogados do Brasil (OAB), em São Paulo, atuando como representante da OAB na Comissão do OEA, a seguir denominado **Membro Consultor**; uma Analista Tributária da Receita Federal, que trabalha desde 2014 com o Programa OEA, desde suas fases iniciais de desenvolvimento dos conceitos, sendo responsável pela comunicação do Programa OEA internamente na Receita Federal e externamente por meio de palestras a empresários, elaboração e manutenção do Portal AEO na internet e auxílio nas respostas aos contatos feitos à caixa corporativa do Programa, fazendo parte, atualmente, da terceira fase do programa OEA Integrado e a seguir denominada **Analista Tributária**.

Ressalte-se que não foram entrevistadas empresas – pessoas jurídicas – em razão de ainda ser muito recente a aplicação da certificação de OEA no Brasil – em especial quando do início desta pesquisa –, o que impediu a obtenção de informações no que tange às vantagens competitivas que eventualmente tenham adquirido por conta da certificação.

2.1 Tratamento dos Dados

O tratamento dos dados se deu por meio da categorização que, segundo Bardin (1977), é um processo estruturalista composto pelas etapas de inventário – isolar elementos de classificação – e de classificação – repartir elementos e procurar impor certa organização às mensagens.

Nesta pesquisa foram definidas três categorias: a categoria de Aplicabilidade, representada pela figura do respondente Membro Consultor; a categoria de Organismos Internacionais, representada pela figura do respondente Auditor Fiscal e a categoria de Regulação Interna, representada pela figura da respondente Analista Tributária.

2.2 Análise dos Dados

A análise dos dados foi elaborada por meio da segregação dos questionários respondidos pelos entrevistados e seguindo as recomendações de Bardin (1977).

QUESTÕES	RESPOSTAS
Considerando-se o conceito de vantagem competitiva – melhor qualidade e/ou menor preço – e a criação de valor exclusivo aos clientes, a partir da realização de uma ou mais atividades de forma melhor do que a concorrência, e considerados os benefícios da certificação OEA no contexto brasileiro, pode-se considerar:	Possível identificar uma relação direta entre a certificação do OEA, os benefícios inerentes dessa certificação e a criação de vantagem competitiva e criação de valor aos clientes.
Dentre as cinco forças de Porter nas opções abaixo, escolha a(s) opção(s) que mais tem conexão com os benefícios do OEA.	Competição entre os concorrentes já existentes.
Em se tratando de mercados internacionais, a inovação tem destaque fundamental para empresas que buscam alcançar vantagem competitiva em uma abordagem global. O fato de se obter a certificação de OEA no Brasil pode ser considerado, colocando de lado as outras vantagens possíveis, uma vantagem maior quando se faz parte das primeiras empresas a serem certificadas e ainda na fase inicial do programa?	Sim – a empresa poderia ser caracterizada como inovadora por conseguir a certificação antes de outras empresas e na fase inicial do programa no Brasil.
A globalização e os constantes avanços tecnológicos no comércio mundial possibilitaram que um produto ou serviço competisse com diversos produtos/serviços similares e mais baratos no mundo todo. Considerando-se essa afirmação, a criação de valor ao cliente e obtenção de vantagem diante dos concorrentes, com qual opção abaixo uma empresa certificada como OEA pode criar valor e se destacar (ser mais competitiva em relação a seus concorrentes)?	Agilidade; Menor custo; Confiabilidade.
O conceito de vantagem competitiva possui conexão com custos logísticos, uma vez que um país pode ter os melhores preços de fabricação devido a vantagens naturais (matéria-prima ou mão de obra), porém pode perder mercados com um preço final mais elevado em função dos altos custos de armazenagem, transporte e tributação. Uma empresa certificada como OEA, no âmbito brasileiro, pode reduzir esses custos por conta da certificação?	Sim, com qualquer certificação OEA que conseguir.
Qual(is) a(s) melhor(es) definição(ões) para a aplicabilidade do OEA no Brasil?	Incentivo à competitividade; Redução de custos; Menor burocracia.
Existem seis fatores críticos que segundo The World Bank influenciam positivamente/negativamente a obtenção de vantagem competitiva. São eles: desembaraço aduaneiro, monitoramento e rastreamento e pontualidade das operações. É possível observar que alguns deles podem sofrer alteração se uma empresa possuir ou não certificação de OEA. Qual ou quais das opções podem sofrer maior influência considerada a certificação?	As 3 opções, igualmente.
Considerados os riscos que uma empresa pode ter ao operar no mercado externo, o OEA pode de alguma forma auxiliar no alívio desses itens?	Sim.

QUESTÕES	RESPOSTAS
<p>Há duas maneiras de se alcançar vantagem competitiva: baixo custo – oferecendo produtos a preços menores em relação aos preços praticados pelos concorrentes; diferenciação de produtos, apostando que seus clientes enxergarão algum valor que os façam pagarem um preço mais elevado por um produto e/ou serviço. Uma empresa certificada como OEA, já munida da ferramenta de reconhecimento mútuo frente ao mercado externo, antigos parceiros e parcerias prospectáveis, se aproxima mais de obter:</p>	<p>Vantagem competitiva por baixo custo, ao passo que terá menor custo com as operações de importação e exportação e pode conseguir um menor preço; Vantagem competitiva por diferenciação, por conta de sua imagem de parceiro seguro e de baixo risco frente às outras empresas.</p>
<p>Para atender às leis e às regulamentações de todas as entidades governamentais, a documentação exigida para transações comerciais é significativamente complexa, sendo este um fator que acaba desfavorecendo empresas que buscam obter vantagem competitiva no comércio exterior. Considerando a afirmação acima e o contexto do OEA no Brasil, qual ou quais das opções abaixo mais fazem sentido?</p>	<p>O OEA não pode aliviar esse fator prejudicial por meio da padronização de documentos e procedimentos.</p>
<p>O reconhecimento mútuo que é possível com a certificação de OEA significa:</p>	<p>Apenas uma das várias vantagens que uma empresa certificada como OEA pode conseguir.</p>
<p>Considerando-se a realidade brasileira, qual o maior benefício que o OEA pode oferecer em relação aos trâmites aduaneiros brasileiros?</p>	<p>Agilidade no desembaraço – redução do tempo gasto na liberação alfandegária; Redução de incidência de canais diferentes de verde; Melhores relações com alfândega por ser reconhecido como parceiro seguro.</p>
<p>Considerado o contexto brasileiro, o que mais motiva as empresas brasileiras a buscarem uma certificação de OEA?</p>	<p>Vantagens competitivas consequentes da certificação: melhor prazo para desembaraço e redução de custo com armazenagem).</p>

FONTE: Os autores (2018)

De acordo com o Membro Consultor, representante da categoria de Aplicabilidade, é possível identificar uma relação direta entre a certificação do OEA, os benefícios oriundos dessa certificação e a criação de vantagem competitiva e valor aos clientes. A competição entre os concorrentes já existentes é, dentre as cinco forças de Porter, a que mais possui conexão com os benefícios do OEA para esta categoria, estando, portanto, os benefícios inerentes da certificação do OEA relacionados com a melhor capacidade de competição com os concorrentes e estando a empresa certificada na fase inicial do Programa no Brasil, inclusive, passível de ser considerada como inovadora frente suas concorrentes.

Para esta categoria, uma empresa certificada como OEA pode se destacar de seus concorrentes e ser mais competitiva criando valor, ao ser certificada, por meio da agilidade que possuirá nas operações aduaneiras. Uma vez certificada como OEA, e já munida da ferramenta de reconhecimento mútuo frente ao mercado externo, a criação de valor pode se expressar tanto por meio do menor custo como pela confiabilidade em sua imagem. A vantagem competitiva por baixo custo é consequência do fato de que terá seus custos com importação

e exportação (armazenagem e transporte, por exemplo) reduzidos tendo qualquer uma das certificações de OEA, o que refletirá em seu preço final. Como diferenciação, está o valor adquirido com a confiabilidade, tendo a imagem de parceiro seguro e de baixo risco em termos de comércio internacional. Ademais, dentre os fatores críticos salientados pelo The World Bank, esta categoria afirma que tanto o desembaraço aduaneiro, como o monitoramento e rastreabilidade das cargas e a pontualidade das operações são igualmente influenciadas pelas certificações do OEA. Inclusive, podendo também as certificações auxiliarem na redução dos riscos que uma empresa pode ter ao operar com comércio internacional (riscos financeiros, de insolvência, riscos políticos e má fé, por exemplo), oferecendo mais tranquilidade nas operações comerciais no mercado externo.

Para esta categoria, o que melhor define a aplicabilidade do OEA no Brasil é o incentivo à competitividade, a redução de custos e a menor burocracia. Ainda assim, o OEA não pode aliviar as questões relacionadas à burocracia que afeta a vantagem competitiva no exterior (documentação exigida, regulamentações de entidades governamentais) por meio da padronização, diferentemente da opinião da categoria de Organismos Internacionais, que afirma que o OEA pode aliviar parcialmente essas questões. Percebe-se, portanto, uma divergência entre a parte mais teórica do OEA – representada pela categoria de Organismos Internacionais – e a parte mais prática – representada pela categoria de aplicabilidade: não se observa na prática o alívio desses aspectos burocráticos que a origem e a teoria preveem.

Para a categoria de Aplicabilidade, o reconhecimento mútuo é apenas uma das diversas vantagens que uma empresa pode adquirir sendo certificada como OEA, diferentemente do que a categoria de Organismos Internacionais observa,

**Uma empresa certificada
como OEA pode se
destacar de seus
concorrentes e ser
mais competitiva
criando valor.**

afirmando que esta seria a maior dentre todas as vantagens possíveis. Percebe-se aqui que a essência ou origem de cada categoria vislumbra como mais importante algo mais próximo de sua realidade: a importância maior dada ao aspecto de conexão global da certificação – reconhecimento mútuo – está relacionada com a categoria de Organismos Internacionais, enquanto que os demais benefícios que se pode obter com as certificações no âmbito brasileiro são pareados com o reconhecimento mútuo – vantagem em nível mundial – do ponto de vista da categoria de Aplicabilidade. Para esta categoria, inclusive, o que mais motiva as empresas brasileiras a buscarem uma certificação de OEA são as consequentes vantagens competitivas (tais como melhor prazo para desembaraço e redução de custo com armazenagem).

Para a categoria de Aplicabilidade, assim como para a categoria de Regulação Interna, a agilidade no desembaraço, a redução de incidência de canais diferentes de verde e o melhor relacionamento com a alfândega por conta do reconhecimento em termos de segurança são, igualmente, os maiores benefícios que o OEA pode oferecer em relação aos trâmites aduaneiros brasileiros. Isso mostra que os benefícios apresentados pela Regulação Interna em termos de OEA são, de fato, observados na prática.

QUADRO 2 – Categoria 2 – Organismos internacionais

QUESTÕES	RESPOSTAS
Para atender às leis e às regulamentações de todas as entidades governamentais, a documentação exigida para transações comerciais é significativamente complexa, sendo este um fator que acaba desfavorecendo as empresas que buscam obter vantagem competitiva no comércio exterior. Considerando a afirmação acima e o contexto do OEA no Brasil, qual ou quais das opções abaixo mais fazem sentido:	O OEA pode ajudar parcialmente a aliviar esse fator prejudicial por meio da padronização de documentos e procedimentos.
Diversos autores afirmam que a questão de segurança em Supply Chain está relacionada com a globalização, maior fluxo de comércio e a consequente facilitação do comércio ilegal, entre outras razões. Isso está de alguma maneira relacionado ao surgimento do OEA?	Sim, está totalmente relacionado.
Para a existência de uma rede de cooperação mundial em termos de comércio/aduana, é necessário uniformizar e padronizar informações e procedimentos. No âmbito do OEA, o que é mais importante para estabelecer a cooperação mundial?	Padronizar procedimentos aduaneiros; Padronizar quesitos de segurança; Padronizar sistemas.
Diversos autores afirmam que o conceito do OEA é oriundo da Convenção de Kyoto e surge no documento <i>SAFE Framework</i> . Outros afirmam que o conceito do OEA é anterior à Convenção de Kyoto Revisada, mas que só ganhou forma, de fato, após o evento. A origem do OEA, em sua opinião, se dá:	Antes da Convenção de Kyoto Revisada.
OEA é parte envolvida no movimento internacional de cargas, em qualquer função, que tenha sido aprovada por administração aduaneira nacional a partir do momento em que se adequou aos quesitos estabelecidos pela OMA, podendo se beneficiar do reconhecimento mútuo de seu <i>status</i> com outras aduanas do mundo. Em sua opinião, essa definição exprime o que é de fato um OEA?	Outro: A critério do país, o OEA pode ser certificado por qualquer autoridade e não necessariamente uma administração aduaneira.
O reconhecimento mútuo que é possível com a certificação de OEA significa:	A maior/melhor vantagem que uma empresa certificada como OEA pode conseguir.
Qual das opções abaixo exprime melhor a real motivação brasileira ao aderir aos movimentos de certificação do OEA?	Ser visto como um país seguro em termos de relações comerciais internacionais e se beneficiar disso para ter uma imagem melhor; Facilitação para as empresas brasileiras.
O Brasil aderiu ao processo de certificações OEA por:	Pressão do ambiente de comércio internacional.
O que melhor caracteriza o surgimento do OEA no âmbito Internacional?	Preocupação com segurança; Vantagens competitivas consequentes da certificação; Preocupação com a padronização de procedimentos em nível global.

FONTE: Os autores (2018)

Com as respostas do Auditor Fiscal, respondente representante da categoria de Organismos Internacionais, pode-se observar que a origem do OEA realmente se deu antes da Convenção de Kyoto Revisada, e que o surgimento do OEA está totalmente relacionado com a questão de segurança em *Supply chain* e suas implicações, conforme levantado no referencial teórico (item 2.1), além de ter relação com as vantagens competitivas oriundas da certificação e com a padronização de procedimentos em nível global.

Já 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, para esta categoria, a adesão do Brasil ao OEA não se deu de forma voluntária ou proativa.

Nenhuma das questões relacionadas à origem do OEA no Brasil onde alguma alternativa possuía relação com segurança foi assinalada pelo respondente desta categoria. Para esta categoria, a maior motivação brasileira em aderir aos movimentos de certificação do OEA está na visibilidade e imagem internacional do Brasil como país seguro – seguridade em termos de relações comerciais, não de segurança de cargas ou de fronteiras – e na facilitação do comércio para as empresas brasileiras.

Percebe-se aqui significativa diferença entre as raízes do surgimento do OEA – preocupação com aspectos de segurança e comércio ilegítimo – e a adesão do Brasil ao movimento de certificação – motivado pelos possíveis benefícios oriundos da certificação, sem levar o aspecto de segurança da carga ou das fronteiras como necessariamente um ponto crucial.

Para esta categoria, o reconhecimento mútuo é a maior/melhor vantagem que a empresa certificada pode obter, enquanto que, para a categoria de aplicabilidade, esta é apenas uma das várias vantagens oriundas da certificação do OEA. É importante, para esta categoria, padronizar procedimentos aduaneiros, quesitos de segurança e sistemas – igualmente – para se estabelecer a rede de cooperação mundial, no âmbito do OEA, diferentemente da visão da categoria de Regulação Interna, que acredita que essas padronizações não são necessariamente importantes para o estabelecimento de rede de cooperação mundial.

Ainda que com essa padronização, o OEA pode ajudar apenas parcialmente a aliviar a burocracia que afeta a vantagem competitiva no exterior (documentação exigida, regulamentações de entidades governamentais). Para a categoria de aplicabilidade, por sua vez, o OEA não pode aliviar essas questões por meio da padronização.

Percebe-se aqui uma diferença entre o ponto de vista mais formal e teórico – representado pela categoria de Organismos Internacionais – e o ponto de vista mais prático – representado pela categoria de aplicabilidade: em tese, o OEA poderia aliviar parcialmente estes aspectos burocráticos, enquanto que, na prática, isso não é observado.

Quanto à definição de OEA, o respondente desta categoria discorda parcialmente da oferecida por Polner (2012), conforme referencial teórico, adicionando na opção “outro” uma definição própria: “A critério do país, o OEA pode ser certificado por qualquer autoridade e não necessariamente uma administração aduaneira”.

QUADRO 3 – Categoria 3 – Regulação interna

QUESTÕES	RESPOSTAS
<p>Para a existência de uma rede de cooperação mundial em termos de comércio/aduana, é necessário uniformizar e padronizar informações e procedimentos. No âmbito do OEA, o que é mais importante para estabelecer a cooperação mundial?</p>	<p>Outro: “Mesmo com procedimentos e sistemas aduaneiros diferentes ainda há a possibilidade de troca de relatórios e informações entre as aduanas. No entanto, facilita-se a assinatura de acordos de reconhecimento mútuo se houver semelhança entre os procedimentos de segurança aferidos, não havendo a necessidade de haver padronização perfeita”.</p>
<p>Diversos autores afirmam que o conceito do OEA é oriundo da Convenção de Kyoto Revisada e surge no documento denominado <i>SAFE Framework</i>. Outros autores afirmam que o conceito do OEA é anterior à Convenção de Kyoto Revisada, mas que só ganhou forma, de fato, após o evento. A origem do OEA, em sua opinião, se dá:</p>	<p>Outro: “Conceito do OEA surgiu com a implantação, pela aduana sueca, com a introdução do conceito “<i>The Stairway</i>” de autoria de Lars Karlsson, agente da aduana sueca e que posteriormente veio a trabalhar na OMA em “<i>capacity building</i>”, quando implantou o <i>Safe Framework</i>. Destaca-se que a grande divulgação do modelo sueco aconteceu após o ataque às torres gêmeas no 11 de setembro, quando se verificou que o comércio internacional era a grande porta de entrada para o terrorismo”.</p>
<p>OEA é parte envolvida no movimento internacional de cargas, em qualquer função, que tenha sido aprovada por administração aduaneira nacional a partir do momento em que se adequou aos quesitos estabelecidos pela OMA, podendo se beneficiar do reconhecimento mútuo de seu <i>status</i> com outras aduanas do mundo. Em sua opinião, essa definição exprime o que é de fato um OEA?</p>	<p>Não. Outro: “Creio que essa seja uma boa definição para acordos de reconhecimento mútuo, que na verdade, é fruto da implementação de programas de OEA em dois países que venham a assinar uma cooperação. Segundo o art 1º, §1º da IN 1598/2015, temos: ‘Entende-se por Operador Econômico Autorizado (OEA) o interveniente em operação de comércio exterior envolvido na movimentação internacional de mercadorias a qualquer título que, mediante o cumprimento voluntário dos critérios de segurança aplicados à cadeia logística ou das obrigações tributárias e aduaneiras, conforme a modalidade de certificação demonstre atendimento aos níveis de conformidade e confiabilidade exigidos pelo Programa OEA”.</p>
<p>Considerando-se a realidade brasileira, qual o maior benefício que o OEA pode oferecer em relação aos trâmites aduaneiros brasileiros?</p>	<p>Agilidade no desembaraço – redução do tempo gasto na liberação alfandegária; Redução de incidência de canais diferentes de verde; Melhores relações com a alfândega por ser reconhecido como parceiro seguro; Outro: “diminuição da burocracia, redesenho dos processos de importação e exportação, diferimento do pagamento dos tributos, desmembramento do fluxo documental e físico da carga, entre outros benefícios”.</p>
<p>Qual opção exprime melhor a real motivação brasileira ao aderir aos movimentos de certificação do OEA?</p>	<p>Facilitação para as empresas brasileiras; Outro: “redução dos custos logísticos”.</p>
<p>O Brasil aderiu ao processo de certificações OEA por:</p>	<p>Pressão do ambiente de comércio internacional; Outro: “fruto do acordo de facilitação do comércio assinado ao final de 2013 e que trouxe como oportunidade ao comércio exterior brasileiro a inserção ao modelo internacional já adotado por muitos países”.</p>

FONTE: Os autores (2018)

De acordo com a respondente da categoria de Regulação Interna – Analista Tributária – pode-se observar que a origem do OEA realmente se deu antes da Convenção de Kyoto Revisada, conforme resposta da categoria de Organismos Internacionais.

A categoria de Regulação Interna destaca, ainda, que o surgimento do OEA se deu com a implantação do conceito “*The Stairway*” pela aduana sueca, cuja autoria é do agente aduaneiro sueco Lars Karlsson que, posteriormente, ao iniciar trabalhos dentro da OMA, implantou o *SAFE Framework*.

O grande destaque a esses conceitos se deu posteriormente ao ataque às torres gêmeas nos Estados Unidos da América em 2001, quando se percebeu como o comércio exterior estava suscetível a fraudes e à fomentação do comércio ilegal e do terrorismo.

De acordo com a categoria de Regulação Interna, para se estabelecer a cooperação mundial, os aspectos de padronização de procedimentos aduaneiros, de padronização de quesitos de segurança e de sistemas não são necessariamente importantes, pois, mesmo com diferentes sistemas e procedimentos, as aduanas conseguem se conversar. Contudo, havendo essas semelhanças – não necessariamente havendo padronização perfeita – a assinatura de acordos, inclusive o de reconhecimento mútuo, é facilitada. Comparando-se as respostas da categoria de Regulação Interna com a resposta da categoria de Organismos Internacionais, percebe-se que há diferença no posicionamento. Para a última, as padronizações de sistemas, de procedimentos aduaneiros e de quesitos de segurança são igualmente importantes para se estabelecer uma rede de cooperação mundial.

A categoria de Regulação Interna também discorda, assim como fez a categoria de Organismos Internacionais, da definição de OEA oferecida por Polner (2012), adicionando na opção “outro” uma definição própria. Para a categoria de Regulação Interna, a agilidade no desembaraço, a redução de incidência de canais diferentes de verde e o melhor relacionamento com a alfândega por conta do reconhecimento em termos de segurança são, igualmente, os maiores benefícios que o OEA pode oferecer em relação aos trâmites aduaneiros brasileiros. É importante ressaltar que a categoria de Aplicabilidade teve a mesma resposta que a categoria de Regulação Interna, o que demonstra que, na prática, dentro do contexto brasileiro, os benefícios são os mesmos indicados pela teoria.

Quanto à real motivação brasileira em aderir aos movimentos de certificação do OEA, observa-se que, para a categoria de Regulação Interna, a motivação está na facilitação para as empresas brasileiras e, em adicional, na redução dos custos logísticos. Contudo, observa-se também que, mesmo sendo essa a real motivação de o Brasil aderir aos movimentos do OEA, essa adesão foi feita como resposta à pressão do ambiente de comércio internacional e não por voluntariedade, visando beneficiar as empresas de forma proativa, tampouco como medida de cautela por conta das ameaças à segurança. Fazendo-se um comparativo entre essa categoria e a categoria de Organismos Internacionais, vê-se que ambas concordam que a motivação intrínseca brasileira foi a mesma – facilitação para as empresas brasileiras.

Conclusão

A origem do Programa do OEA conclui-se que foi sueca e surgiu anteriormente à Convenção de Kyoto Revisada, objetivando reduzir a vulnerabilidade das operações de comércio internacional em termos de ilegalidade, de comércio ilícito e de terrorismo. Ou seja, sua origem tem conexão direta com aspectos de segurança das fronteiras e de comércio ilegal.

No âmbito do Brasil, o Programa do OEA foi adotado por pressão do cenário internacional e tem baixa correlação com os aspectos de segurança. Percebe-se que o intuito brasileiro em adotar o Programa está muito mais relacionado aos benefícios que as certificações trazem para as empresas e à imagem positiva que o Brasil, como país, automaticamente ganha no cenário internacional do que com a proteção das fronteiras a qualquer tipo de ameaça e combate ao comércio ilegal, que foram as grandes motivações para surgimento do OEA.

Para o Brasil atingir os benefícios procurados pelas empresas e a imagem positiva que, por conseguinte espera, pretende-se com o Programa a redução da burocracia alfandegária, a seleção consciente de cargas para inspeção e a consequente redução dos prazos e custos aduaneiros para empresas certificadas. Pretende-se, ademais, facilitar operações para empresas certificadas, a fim de se adequar aos padrões mundiais de comércio.

Quanto às eventuais motivações que empresas tenham para pleitear a certificação de OEA, conclui-se que se concentram nos benefícios oriundos da certificação e consequentes vantagens competitivas que possam obter tanto em custo quanto em diferenciação, por ser reconhecida como operador seguro e correto, diferenciando-se de concorrentes e tendo imagem internacional positiva, ainda mais com possíveis Acordos de Reconhecimento Mútuo.

Conclui-se, portanto, que estes benefícios se mostram impactantes, em especial, dentro de

três das cinco forças de Porter (1998): poder de barganha dos clientes, poder de barganha dos fornecedores e competição entre concorrentes já existentes. Ademais, percebe-se que estes benefícios impactam três dos seis fatores críticos levantados pelo The World Bank: desembaraço aduaneiro; monitoramento e rastreabilidade; pontualidade das operações; fatores relacionados ao fator tempo e à consequente confiabilidade dos clientes em termos de prazo de entrega.

Sendo assim, respondendo ao problema de pesquisa proposto, os efeitos da implementação do Programa OEA no Brasil sobre as empresas interessadas em pleitear a certificação em termos de vantagem competitiva são: a atração pelos benefícios, os quais chamam a atenção destas empresas, visto que estes podem se mostrar como fortes vantagens competitivas para elas dentro dos mercados em que atuam – internos e externos – tanto em termos de custo quanto em termos de diferenciação, atingindo também os fatores tempo e confiabilidade; a busca voluntária pela conformidade; confiabilidade e segurança necessárias para receber a certificação, visando uma nova maneira de operar em termos de comércio internacional.

As limitações deste estudo se concentraram na impossibilidade de se direcionar a pesquisa para dentro das empresas certificadas, visto que o estudo se deu ainda nas fases iniciais da certificação no Brasil – a qual ainda está em processo de implantação – e que impossibilitou de se pesquisar se, na prática, essas empresas de fato experimentaram os benefícios e as consequentes vantagens competitivas e de se mensurar os eventuais ganhos.

Sendo assim, para próximas pesquisas, sugere-se: estudos voltados para se confirmar os reais benefícios que empresas já certificadas tiveram após a certificação; estudos voltados para se dimensionar o custo do OEA brasileiro em relação aos benefícios ofertados; estudos que tragam como tema, após a finalização da implementação da fase final do OEA no Brasil, a integração do OEA com outras agências governamentais e com órgãos anuentes brasileiros.

Referências

- AKABANE, G. K.; CHAGAS, H. X.; MOURA, V. A. Logística de comércio exterior brasileira: uma análise do índice de desempenho logístico brasileiro no cenário mundial. In: WORKSHOP DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA DO CENTRO PAULA SOUZA, 10., São Paulo. **Anais...** São Paulo, 2015. Disponível em: <http://www.centropaulasouza.sp.gov.br/pos-graduacao/workshop-de-pos-graduacao-e-pesquisa/010-workshop-2015/workshop/trabalhos/Sistemas_Produtivos/Gest_de_Operac_Logist/Logist_Comercio_exterior_brasileira.pdf>. Acesso em: 6 dez. 2018.
- BARDIN, L. **Análise de conteúdo**. Lisboa: Edições 70, 2006.
- BARNEY, J. B.; HESTERLY, W. S. **Administração estratégica e vantagem competitiva**. São Paulo: Pearson, 2008.
- BOWERSOX, D. J.; CLOSS, D. J.; COOPER, M. B. **gestão logística de cadeias de suprimentos**. São Paulo: Bookman, 2006.
- BRASIL. Receita Federal. Ministério da Fazenda. **Benefícios do programa OEA**. Brasília, mar. 2015a. Disponível em: <<http://idg.receita.fazenda.gov.br/orientacao/aduaneira/importacao-e-exportacao/oea/beneficios-do-programa-oea>>. Acesso em: 6 dez. 2018.
- _____. Instrução Normativa nº 1521, de 04 de dezembro de 2014. Institui o Programa Brasileiro de Operador Econômico Autorizado e altera a Instrução Normativa SRF nº 248, de 25 de novembro de 2002. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 5 dez. 2014, Seção 1, p. 22. Disponível em: <<http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?visao=anotado&idAto=59000>>. Acesso em: 6 dez. 2018.
- _____. **O lançamento do Programa OEA**. Brasília, out. 2015b. Disponível em: <<http://idg.receita.fazenda.gov.br/orientacao/aduaneira/importacao-e-exportacao/oea/noticias/novos-beneficios-oea-seguranca>>. Acesso em: 6 dez. 2018.
- _____. **Você conhece o OEA?** Brasília, dez. 2014b. Disponível em: <<http://idg.receita.fazenda.gov.br/orientacao/aduaneira/importacao-e-exportacao/oea/noticias/voce-conhece-o-oea>>. Acesso em: 6 dez. 2018.
- CLOSS, D.; MCGARRELL, E. **Enhancing security throughout the supply chain**. East Lansing: IBM Center for the Business of Government; Michigan State University, 2004. Disponível em: <[https://www-304.ibm.com/jct03001c/procurement/proweb.nsf/objectdocswebview/filesupply+chain+security+white+paper+and+assessment+guide+april+2004/\\$file/supply+chain+security+white+paper+and+assessment+guide+april+2004.pdf](https://www-304.ibm.com/jct03001c/procurement/proweb.nsf/objectdocswebview/filesupply+chain+security+white+paper+and+assessment+guide+april+2004/$file/supply+chain+security+white+paper+and+assessment+guide+april+2004.pdf)>. Acesso em: 6 dez. 2018.
- DAY, G. S.; WENSLEY, R. Assessing advantage: a framework for diagnosing competitive superiority. **Journal of Marketing**, v. 52, n. 2, p. 1-20, 1998. Disponível em: <<https://xa.yimg.com/kq/groups/27127990/528135927/name/Assessing+Advantage+A+Framework+For+Diagnosing+Competitive.pdf>>. Acesso em: 6 dez. 2018.
- ERCEG, A. influence of authorized economic operators on supply chain security: business logistics in modern management. In: INTERNATIONAL SCIENTIFIC CONFERENCE, 14., 2014, Osijek. **Proceedings...** Osijek, 2014.
- GORDHAN, P. Customs in the 21st century. **World Customs Journal**, v. 1, n. 1, p. 49-54, 2007. Disponível em: <http://www.worldcustomsjournal.org/media/wcj/-2007/1/Customs_in_the_21st_century.pdf>. Acesso em: 6 dez. 2018.

KEEGAN, W. J. **Marketing global**. 7. ed. São Paulo: Pearson Prentice Hall, 2006.

KOTLER, P.; KELLER, K. L. **Administração de marketing**. 12. ed. São Paulo: Pearson Prentice Hall, 2006.

LAKATOS, E. M.; MARCONI, M. A. **Fundamentos de metodologia científica**. 6. ed. São Paulo: Atlas, 2009.

LEOCE G.; MORINI, C. **Logística internacional segura: operador econômico autorizado (OEA) e a gestão de fronteiras no século XXI**. São Paulo: Atlas, 2011.

PEREIRA, N. B. **O programa operador econômico autorizado (OEA) no comércio internacional: uma análise qualitativa a partir de sua implementação**. 2014. 38 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Gestão de Comércio Internacional) – Universidade Estadual de Campinas, Limeira, 2014.

POLNER, M. **Compendium of authorized economic operator programmes**. World Customs Organization – WCO, Research Paper nº 25, 2012. Disponível em: <<http://www.wcoomd.org/en/topics/research/activities-and-programmes/~media/930340C77B3740D6B3894F747AF6A7FF.ashx>>. Acesso em: 6 dez. 2018.

PORTER, M. E. **Estratégia competitiva: técnicas para análise de indústrias e da concorrência**. 2. ed. Rio de Janeiro: Elsevier, 2004.

_____. Como as forças competitivas moldam a estratégia. In: MONTGOMERY, C. A.; PORTER, M. E. (Org). **Estratégia: a busca da vantagem competitiva**. Rio de Janeiro: Campus, 1998. p. 11-27.

RAZUMEY, M. Role of the authorized economic operators in providing the state foreign trade safety. **The Advanced Science Journal**, v. 2014, n. 6, p. 106-110, 2014. Disponível em: <<http://advancedscience.org/2014/6/106-110.pdf>>. Acesso em: 8 dez. 2018.

SAMPIERI, R. H.; COLLADO, C. F.; LUCIO, P. B. **Metodologia de pesquisa**. 3. ed. São Paulo: McGraw-Hill, 2005.

THE WORLD BANK. **Logistic Performance Index (LPI)**. Disponível em: <<http://lpi.worldbank.org/international/scorecard/radar/254/C/BRA/2014#chartarea>>. Acesso em: 6 dez. 2018.

TWEEDLE, D. Logistics, security and compliance: the part to be played by authorized economic operators (AEOs) and data management. **World Customs Journal**, v. 2, n. 1, p. 101-105, 2008. Disponível em: <http://www.worldcustomsjournal.org/media/wcj/-2008/1/logistics_security_and_compliance_the_part_to_be_played_by_authorised_economic_operators_and_data_management.pdf>. Acesso em: 6 dez. 2018.

WORLD CUSTOMS ORGANIZATION (WCO). **SAFE framework of standards to secure and facilitate global trade**. 2015. Disponível em: <<http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/tools/~media/2B9F7D493314432BA42BC8498D3B73CB.ashx>>. Acesso em: 6 dez. 2018.

- Recebido em: outubro de 2018
- Aprovado em: dezembro de 2018