

O Programa Operador Econômico Autorizado (OEA brasileiro) e as operações portuárias: um estudo exploratório com terminais portuários

The Program Authorized Economic Operator (Brazilian OEA) and the port operations: An exploratory study with port terminals

Reginaldo da Silva SOUZA [1](#); Sheldon William SILVA [2](#); Cleiton Paiva Rodrigues LUCIANO [3](#); Genivaldo da Silva SOUZA [4](#); Daniel Reis dos SANTOS [5](#); Breno Henrique Prado SILVA [6](#)

Recibido: 11/11/16 • Aprobado: 30/11/2016

Conteúdo

- [1. Introdução](#)
 - [2. Desenvolvimento](#)
 - [3. Metodologia](#)
 - [4. Análise dos resultados](#)
 - [5. Considerações finais](#)
- [Referências](#)

RESUMO:

O programa OEA – Operador Econômico Autorizado é tema mais atual e um dos principais programas criados pelo governo brasileiro para o comércio exterior nos últimos tempos. Baseado no Programa C-TPAT criado pela Aduana Americana, voltado à segurança física da carga, o OEA brasileiro consiste na certificação dos intervenientes na cadeia logística, exportadores, importadores, transportadores, agentes de cargas, depositários de mercadoria sobre controle aduaneiro, operadores portuários ou aeroportuários e despachantes aduaneiros, que apresentam confiabilidade nas suas operações logísticas e obrigações aduaneiras. O objetivo do presente artigo é verificar quais os possíveis impactos na logística internacional para os agentes desta cadeia logística ao se certificarem no programa OEA – Operador Econômico Autorizado, analisando as peculiaridades referentes ao processo de certificação do programa OEA e os benefícios logísticos que tal benefício pode proporcionar aos operadores certificados. Por meio de uma pesquisa documental e um estudo de caso de uma empresa habilitada no Programa OEA foi possível identificar: os principais requisitos para a habilitação no OEA; os benefícios logísticos da utilização do programa e; entender as motivações das empresas para buscarem a habilitação no programa.

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

ABSTRACT:

The OEA program - Authorized Economic Operator is more current theme and one of the main programs created by the Brazilian government for foreign trade in recent times. Based on C-TPAT created by Aduana American Program, focused on physical security charge, the Brazilian OEA is the certification of the players in the logistics chain, exporters, importers, shippers, cargo agents, commodity custodians of customs control, port operators or airport and customs brokers, which provide reliability in their logistics and customs compliance operations. The purpose of this article is to verify what the possible impacts on international logistics for the agents of the supply chain to make sure the OEA program - Authorized Economic Operator, analyzing the peculiarities related to the certification process of the OAS program and logistical benefits such benefit can provide certified operators. Through desk research and a case study of a qualified company in the OEA program was identified: the main requirements for enabling the OEA; the logistical benefits of using the program and; understand the motivations of companies to seek to enable the program.

Keywords: Foreign Trade. Imports and Exports. OEA.

1. Introdução

Os mercados estão cada vez mais competitivos e as empresas precisam alinhar as suas estratégias de produção às estratégias competitivas globais, dessa forma, a logística internacional tem papel fundamental no desenvolvimento da competitividade nas operações de comércio internacional (ROCHA, 2013; SOUZA, 2012). A logística internacional é um elemento fundamental para que os fluxos dos diversos tipos de recursos aconteçam da forma mais eficiente possível, o que se torna muito desafiador quando se considera que existe uma busca laboriosa pela

redução de tempo e custo.

Nesse contexto, as empresas brasileiras, ao realizarem as operações de importação e exportação, buscam agilidade, competitividade em custos, um atendimento diferenciado e uma logística que atendam às suas mais diversas necessidades (SOUZA; LARA, 2015).

O programa OEA é tema mais atual e um dos principais programas criados pelo governo brasileiro para o comércio exterior nos últimos tempos. O OEA brasileiro foi desenvolvido com base no Programa C-TPAT criado pela Aduana Americana, voltado à segurança física da carga. De acordo com o último relatório oficial emitido pela Organização Mundial das Aduanas (OMA), cinquenta e seis países possuem programas OEA em franca operação. A Receita Federal do Brasil, em levantamento extraoficial, afirma, no entanto, que há setenta e sete países operando por meio de Programas de OEA, incluindo-se o Brasil e outros trinta e quatro países com programas em desenvolvimento (RECEITA FEDERAL, 2016).

O OEA brasileiro consiste na certificação dos intervenientes na cadeia logística, exportadores, importadores, transportadores, agentes de cargas, depositários de mercadoria sobre controle aduaneiro, operadores portuários ou aeroportuários e despachantes aduaneiros, que apresentam confiabilidade nas suas operações logísticas e obrigações aduaneiras. A certificação do programa não é obrigatória, ou seja, os operadores certificados pelo OEA irão usufruir das vantagens logísticas, aduaneiras e dos benefícios de futuros Acordos de Reconhecimento Mútuo (ARM) e os operados não certificados não usufruirão de tais benefícios (PROCOMEX, 2016).

O objetivo do presente artigo é identificar os possíveis impactos nas operações portuárias a partir da implantação do programa brasileiro de OEA – Operador Econômico Autorizado. Dessa forma, pretende-se responder à seguinte questão: Quais os impactos nas operações portuárias a partir da implantação do programa OEA – Operador Econômico Autorizado?

Por meio de uma pesquisa documental e de três entrevistas em profundidade com gerentes comerciais de terminais portuários do maior porto do Brasil, o Porto de Santos, foi possível identificar que os terminais possuem conhecimento sobre OEA e constam em suas estratégias a habilitação no programa no curto prazo. De acordo com a pesquisa o programa OEA trará muitos benefícios para toda a cadeia de logística internacional, à medida que contribuirá para a desburocratização dos processos aduaneiros, na maior agilidade no desembarço das cargas e consequente no maior giro de cargas nos terminais portuários.

Dessa forma, os terminais poderão desenvolver novos serviços e clientes, além de ampliar os serviços já prestados, como por exemplo, a navegação de cabotagem. Por outro lado, se espera um aumento da concorrência entre os terminais, que pode ser entendido como um benefício para os usuários clientes, mas que pode ser encarado como um desafio para os terminais portuários, que precisarão de estratégias para fidelizar e expandir a sua base de clientes para manter ou ampliar as suas receitas.

2. Desenvolvimento

2.1. O comércio e a logística internacional

A concorrência global, a evolução das economias emergentes, a preocupação com a utilização sustentável dos recursos não renováveis, o avanço das tecnologias, a redução das barreiras alfandegárias, são fatores que contribuem para a evolução do comércio internacional nas suas mais variadas formas (SOUZA, 2015).

O processo de busca da competitividade internacional e o aumento da participação dos produtos importados no mercado interno acontecem cada vez mais, com a contribuição da efetividade da internacionalização das atividades das empresas, notadamente as grandes corporações. Neste sentido, elas devem buscar a redução de custos pela escala comercial, novos mercados consumidores, a diversificação das suas atividades, uma melhor utilização de recursos naturais, emprego de mão de obra cada vez mais especializada, melhoria da infraestrutura, entre outros tantos fatores (SOUZA, 2015).

O comércio exterior brasileiro evoluiu significativamente nas últimas duas décadas, com destaque para os anos 2000 com avanço das exportações brasileiras que cresceram, aceleradamente, até o ano de 2009. Os últimos cinco anos, no entanto, foram marcados por oscilações elevadas nos volumes de importações e exportações, com destaque para o ano de 2015, que fechou com uma queda brusca nas importações.

Apesar do crescimento que o comércio exterior brasileiro vem apresentando nas últimas décadas, a infraestrutura logística do país não tem demonstrado uma evolução no mesmo ritmo que os importadores e exportadores necessitam, gerando assim custos adicionais aos produtores, que sem opção de escoamento da produção, acabam se submetendo ao sistema dispendioso (MACHADO et al., 2013).

De acordo com Christopher (2013, p. 19), “estamos entrando na era da ‘concorrência da cadeia de suprimentos’”. Ainda segundo o autor (2013), a diferença mais evidente entre o modelo tradicional de concorrência e o modelo contemporâneo é que uma organização já não pode mais agir como uma entidade isolada e independente em concorrência com outras organizações “isoladas”. Em vez disso, devem criar sistemas de entregas de valores, mais sensíveis às demandas mercadológicas constantemente mutáveis, mais consistentes e confiáveis na entrega de tal valor, exigindo dessa forma, que toda a cadeia de suprimentos esteja focada na obtenção desses objetivos.

De forma sucinta, pode-se definir cadeia de logística internacional como um conjunto de etapas pela qual uma mercadoria percorre, desde o momento em que sai de sua origem (exportador – vendedor) até a sua chegada ao destino final (importador – comprador). Nesse caminho atuam diversos intervenientes, tais como: transportadores, agente de cargas, terminais de despacho, despachantes aduaneiros, entre outros (RECEITA FEDERAL, 2015).

De acordo com Souza (2011), o êxito na gestão de uma empresa que atua no mercado internacional é resultado de uma intensa integração funcional entre vendas, compras, qualidade, produção, suprimentos, transportes e comércio exterior. Portanto, para uma boa gestão logística, no comércio internacional, é fundamental que toda organização esteja atuando de forma horizontal, ágil e rápida para responder às constantes modificações do mercado. Ainda, vale ressaltar que acelerar os fluxos da cadeia de suprimentos é algo complexo, sendo preponderante administrá-los e conhecê-los para se ter a máxima eficiência em toda a cadeia.

O Brasil encontra-se ainda em fase de transição no que diz respeito à logística integrada. Ainda que seja evidente que em alguns setores já se note a preocupação com a aplicação dos conceitos de gerenciamento da logística, de modo que algumas empresas estão começando a reestruturar suas atividades utilizando-se dessa nova perspectiva, no contexto geral ainda há um longo caminho a ser percorrido para chegar ao desenvolvimento da logística na indústria nacional e dos transportes (ROCHA, 2013).

Dentre os setores que se desenvolveram na logística integrada no Brasil, destaca-se o setor de produção de minérios, principalmente o de ferro destinado à exportação. Também o setor agrícola merece reconhecimento, considerando que o Brasil tem conseguido implementar soluções logísticas para driblar os problemas de falta de infraestrutura, da falta de armazéns especializados e de baixa eficiência nos portos. Em ambos os casos, soluções que envolvam despachos aduaneiros rápidos e desburocratizados e regimes aduaneiros que facilitem o fluxo comercial são de suma importância (ROCHA, 2013).

Além da ineficiência dos modais transportes, a burocracia no Brasil figura como um dos principais entraves para o eficaz funcionamento dos trâmites administrativos aduaneiros e conseqüentemente reduz a eficiência da logística internacional, causando uma inversão de parâmetros nos fatores de competitividades, sobretudo no preço dos produtos brasileiros nos mercados consumidores. De acordo com Lopes e Gama (2013), os custos logísticos no Brasil podem ser reduzidos em média 50% do que se verifica atualmente, se forem implementados mecanismos e políticas equivalentes aos adotados por outros países mais competitivos no mercado internacional, de modo que sejam otimizados os principais gargalos logísticos do país.

Diante deste contexto, o Brasil está implementando o programa OEA que tem como principal objetivo, por meio de certificação dos agentes envolvidos na cadeia de logística internacional, a redução da burocracia e agilidade nos trâmites do processo aduaneiro, a seguir serão apresentadas às principais características do programa OEA.

2.2. O programa brasileiro de oea e seus requisitos

O OEA consiste na certificação dos intervenientes na cadeia logística, exportadores, importadores, transportadores, agentes de cargas, depositários de mercadoria sobre controle aduaneiro, operadores portuários ou aeroportuários e despachantes aduaneiros, que apresentam confiabilidade nas suas operações logísticas e obrigações aduaneiras (PROCOTEX, 2016).

A certificação do programa não é obrigatória, ou seja, os operadores certificados pelo OEA irão usufruir das vantagens logísticas, aduaneiras e dos benefícios de futuros acordos de reconhecimento mútuo e os operados não certificados não usufruirão de tais benefícios (PROCOTEX, 2016).

Para os operadores se certificarem no OEA, é necessário que possuam as condições e requisitos determinados pela Instrução Normativa da Receita Federal do Brasil nº 1.598/15. É preciso que os operadores atendam os requisitos de admissibilidade, no qual o operador torna-se apto a participar do processo de certificação no OEA, os critérios de elegibilidade que indica a confiabilidade do operador e os critérios específicos por modalidade e interveniente (RECEITA FEDERAL, 2016).

O programa OEA do Brasil está estruturado em modalidades: OEA-S – Operador Econômico Autorizado Segurança, destinado às empresas exportadoras, agentes de carga, despachantes aduaneiros, operadores portuários e aeroportuários, depositários, transportadores; OEA-C – Operador Econômico Autorizado Conformidade, destinado às empresas importadoras, sendo que dentro dessa modalidade existem dois níveis: OEA-C nível 1 e OEA-C nível 2, a seguir serão apresentados os requisitos e benefícios de cada modalidade; OEA-P – Operador Econômico Autorizado Pleno, destinado a empresas importadoras e exportadoras e; OEA-I – Operador Econômico Integrado, visa à integração de outros órgãos governamentais além da Receita Federal, como ANVISA e VIGIAGRO, essa modalidade ainda está em fase de implementação, com previsão de lançamento em dezembro de 2016 e não será foco deste estudo (RECEITA FEDERAL, 2015). A tabela 01 demonstra os requisitos e critérios básicos para as certificações dos modelos OEA.

Os requisitos de Admissibilidade e os Critérios de Elegibilidade são aplicados em todas as fases do Programa Brasileiro de OEA (OEA-Segurança, OEA-Conformidade e OEA-Pleno), caso o operador esteja certificado em alguma modalidade OEA e busque uma nova certificação, serão analisados apenas os critérios específicos da nova certificação (ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE ESTUDOS ADUANEIROS, 2016).

Para a modalidade de certificação do OEA-Segurança e OEA-Pleno os critérios de segurança estão relacionados ao

controle de unidade de carga; controle de acesso físico; treinamento em segurança; conscientização de ameaças; procedimentos de segurança e; segurança física das instalações (IN RFB nº 1.598/15).

Para a certificação da modalidade OEA-Conformidade Níveis 1 e 2 e OEA-Pleno, os critérios de conformidade relacionam-se aos processos que garantem o cumprimento das obrigações aduaneiras e tributárias, dispostos em onze temas: sistema de contabilidade e registro fiscal; política de verificação documental e controle de estoque; descrição completa das mercadorias; capacitação e desenvolvimento; classificação fiscal; operações indiretas, operações cambiais; apuração da base de cálculos dos tributos e do preço das exportações; cumprimento das normas relativas a regimes especiais e aplicados em áreas especiais, suspensões, isenções e demais benefícios fiscais no âmbito aduaneiro; regra de origem; rastreabilidade das mercadorias (IN RFB nº 1.598/15). Após os operadores serem aprovados em todos os requisitos, será emitido o Certificado OEA em reconhecimento à parceria entre a empresa e aduana.

Tabela 01 – Requisitos e critérios básicos para certificações OEA.

OEA SEGURANÇA (OEA-S)		OEA CONFORMIDADE (OEA-C) Nível 1 e 2	
REQUISITOS DE ADMISSIBILIDADE		REQUISITOS DE ADMISSIBILIDADE	
CRITÉRIOS DE ELEGIBILIDADE		CRITÉRIOS DE ELEGIBILIDADE	
CRITÉRIOS DE SEGURANÇA		CRITÉRIOS DE CONFORMIDADE (REVISÃO DA LINHA AZUL)	

OEA-S + OEA-C NÍVEL 2 = OEA PLENO (OEA-P)	
Requisitos de Admissibilidade	Formalização da solicitação mediante DOSSIÊ DIGITAL Adesão de domicílio tributário eletrônico (DTE) Escrituração Contábil Digital (IN RFB 787/07) Regularidade Fiscal Inscrição CNPJ e recolhimento de tributos federais há 24 meses Mínimo de 24 meses de atuação como interveniente passível de certificação Inexistência de indeferimento em solicitação OEA nos últimos 6 meses Despachantes: 3 anos de experiência e aprovação no exame de qualificação Adesão ao domicílio eletrônico tributário (DTE)
Crítérios de Elegibilidade	Histórico de cumprimento da legislação aduaneira Sistema informatizado de gestão comercial, contábil, financeira e operacional Solvência financeira para manter e aperfeiçoar a segurança da cadeia logística Política de realização periódica de auditorias de controles internos

Fonte: Próprios autores, adaptado da Receita Federal (2016).

Para melhor competitividade no mercado internacional, os operadores econômicos precisam analisar, de forma sistêmica e holística, todo processo logístico e aduaneiro. No Brasil, há um elevado gasto com tributos, logística e muita burocracia nos trâmites aduaneiros, o que limita a competitividade das empresas no comércio internacional.

A gestão dos fluxos logísticos é fundamental para as empresas minimizarem custos em suas atividades e maximizarem resultados em seus processos, proporcionando mais competitividade no mercado internacional (SOUZA, 2011).

Com o Programa Brasileiro OEA – projeto que visa à facilitação, padronização, simplificação, modernização e harmonização no comércio exterior – os trâmites aduaneiros serão simplificados trazendo benefícios para as empresas que operam na importação e exportação (ANEFAC, 2016).

Conforme IN RFB nº 1.598/15 os benefícios são usufruídos de caráter geral e por modalidade. Os benefícios de caráter geral, mencionado no art. 9º, são concedidos a todas as modalidades de certificação (OEA-S, OEA-C e OEA-P). Já o art. 10º traz os benefícios, especificamente, oferecidos aos operadores certificados na modalidade OEA-Segurança e OEA-Pleno. O art. 11º traz os benefícios específicos para os operadores certificados na modalidade OEA-Conformidade (Níveis 1 e 2) e para o OEA-Pleno. E por último o art. 12º traz os benefícios específicos para os operadores certificados na modalidade OEA-Conformidade Nível 2 e para o OEA-Pleno (RECEITA FEDERAL, 2016).

Os benefícios do Programa Brasileiro OEA, podem ser utilizados tanto nas operações de importação quanto nas exportações e por modalidade de certificação, conforme sintetizado na tabela 02.

Tabela 02 – Benefícios das Modalidades de Certificações

Benefícios	S	C 1	C 2	Pleno
Publicidade no sítio da RFB	X	X	X	X
Utilização da logomarca "AEO"	X	X	X	X
Ponto de contato na RFB	X	X	X	X
Prioridade na análise em outra modalidade OEA	X	X	X	X
Benefícios concedidos pelas Aduanas estrangeiras	X	X	X	X
Participação no Fórum Consultivo	X	X	X	X
Dispensa de exigências já cumpridas no OEA	X	X	X	X
Participação em seminários e treinamentos	X	X	X	X
Reduzido percentual de canais de conferência na exportação	X			X
Parametrização imediata das declarações de exportação (DE)	X			X
Prioridade de conferência das declarações de exportação selecionadas	X			X
Dispensa da garantia no Trânsito Aduaneiro para transportadores OEA	X			X
Resposta à consulta de classificação fiscal em até 40 dias		X	X	X
Dispensa garantia Adm. Temporária para utilização econômica		X	X	X
Reduzido percentual de canais de conferência na importação (DI)			X	X
Parametrização imediata das declarações de importação			X	X
Prioridade de conferência das declarações de importação selecionadas			X	X
Registro antecipado da declaração de importação, no modal marítimo ¹			X	X
Canal verde na Admissão Temporária ¹			X	X

Fonte: Receita Federal (2016).

O governo espera que até 2019, 50% (cinquenta por cento) de todas as declarações de importação e exportação registradas no Brasil sejam feitas por empresas certificadas no programa OEA (RECEITA FEDERAL, 2015).

O Programa Brasileiro OEA baseia-se na desburocratização do processo administrativo aduaneiro e na redução dos custos logísticos nos processos de exportação e importação para os operadores certificados. Todos os benefícios demonstrados na tabela 02 refletem na redução do tempo de liberação das cargas submetidas ao despacho aduaneiro de importação ou de exportação e na facilitação das operações aduaneiras brasileiras e estrangeiras (RECEITA FEDERAL, 2016).

Devido à praticidade dos trâmites aduaneiros, os custos logísticos alfandegários serão reduzidos, e o tempo de envio e recebimento da mercadoria será mais ágil. Os importadores e exportadores participantes do Programa OEA, além de todos os benefícios informados na tabela 02 contarão com uma redução de custo em armazenamento (nas zonas alfandegárias), agilidade na movimentação de carga dentro do recinto alfandegado, gestão de estoque (Just in time), ganho de agilidade e eficiência de toda operação logística, redução do custo de inventário e melhores resultados para a empresa.

Por meio das medidas de facilitação e agilização dos procedimentos aduaneiros, os benefícios concedidos aos operadores certificados como OEA, serão usufruídos em qualquer alfândega. Conforme Receita Federal (2016):

[...] um dos principais benefícios do Programa OEA aos OEA-Segurança, a redução do percentual de seleção para canais de conferência na exportação, percebeu-se, desde a entrada em operação deste benefício em junho de 2015, uma redução drástica ao percentual médio de 1,5% de canais de seleção. Isso significa que 98,5% das declarações de exportação dos OEA-S foram direcionadas ao canal VERDE. Este percentual representa uma redução de 82,7% na média do percentual de seleção para canais de conferência dos operadores não OEA, na exportação.

Uma logística eficiente é peça fundamental para galgar melhores resultados. Por isso, o programa OEA veio para melhorar a competitividade dos agentes econômicos que operam no comércio exterior, fornecendo estruturas e políticas para descomplicar o desembaraço aduaneiro.

3. Metodologia

O artigo do ponto de vista de seus objetivos baseia-se em uma pesquisa exploratória e os meios utilizados foram a pesquisa bibliográfica, a pesquisa documental e uma abordagem qualitativa por meio de entrevistas em profundidade.

A pesquisa exploratória segundo Silva e Menezes (2001, p. 21) "visa proporcionar maior familiaridade com o problema com vistas a torná-lo explícito ou a construir hipóteses [...] Assume, em geral, as formas de Pesquisas Bibliográficas e Estudos de Caso".

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

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

O levantamento e discussão dos dados foram divididos em duas etapas. Na primeira etapa, por meio de uma pesquisa documental, procurou-se entender o funcionamento do Programa OEA-Brasileiro, levantando o número de empresas certificadas, os níveis de certificação e as vantagens da habilitação no programa. Na segunda etapa da análise foram realizadas entrevistas em profundidade com gestores comerciais de terminais portuários do Porto de Santos, conduzidas a partir de um roteiro semiestruturado, conforme o Apêndice A, prosseguida da análise de conteúdo (Bardin, 2011).

O Porto de Santos-SP foi escolhido por ser o maior porto do Brasil em movimentação de carga. Segundo a Antaq, no ano de 2015, o Porto de Santos movimentou mais de cem milhões de toneladas de carga, com maior representatividade na movimentação de contêineres e cargas soltas, ficando atrás do Porto de Itaguaí-RJ na movimentação de granéis sólidos e do Porto de Suape-PE na movimentação de granéis líquidos (Antaq, 2015).

O contato inicial com os terminais foi realizado por e-mail. Foram enviados e-mails para todos os terminais do complexo portuário de Santos, para os contatos das áreas comerciais de cada um dos terminais e após diversas tentativas somente três terminais aceitaram participar da pesquisa.

As entrevistas foram realizadas com os gestores da área comercial dos três terminais, nos meses de julho e agosto de 2016, em seguida foram transcritas e submetidas a uma análise de conteúdo (Bardin, 2011). Depois da análise individual de cada entrevista, os parágrafos relativos a cada um dos componentes fundamentais foram reunidos, de modo a permitir uma síntese sobre os possíveis impactos do Programa OEA-Brasileiro nas empresas entrevistadas. Todos os procedimentos de síntese e classificação foram revisados por todos os pesquisadores envolvidos no estudo, de modo a garantir validade aos resultados da pesquisa.

A pedido dos terminais entrevistados os nomes das empresas não serão divulgados, portanto, serão denominados neste artigo como Terminal Alfa, Terminal Beta, Terminal Gama.

4. Análise dos resultados

Os resultados serão divididos em duas etapas: no primeiro momento será apresentado o panorama do OEA no Brasil e no segundo serão discutidas as implicações do OEA nos terminais portuários.

4.1. O panorama atual do OEA no Brasil

Diante do estudo realizado, buscou-se identificar e entender o funcionamento do programa OEA-Brasileiro, assim como, os benefícios atribuídos ao programa. Para melhor entendimento a análise foi dividida em duas etapas, na primeira foram analisadas as estatísticas fornecidas pela Receita Federal, já na segunda etapa serão apresentados os principais resultados da entrevista realizada com uma empresa habilitada no programa.

O Programa Brasileiro OEA já conta com setenta e seis empresas certificadas, que apresentam uma logística de baixo grau de risco e que poderão contribuir com a agilidade no fluxo das operações de importações e exportações brasileiras (RECEITA FEDERAL, 2016). A figura 01 sintetiza a quantidade e categorias dos operadores econômicos e as modalidades de certificações.

Do total das setenta e seis empresas certificadas, sessenta e seis são Importadores e Exportadores, ficando somente dez empresas dentre os demais intervenientes: transportadores, agentes de cargas, depositários de mercadoria sobre controle aduaneiro, operadores portuários ou aeroportuários e por enquanto não há nenhum despachante aduaneiro certificado.

Considerando os setenta e seis operadores certificados, 67% foram certificados como OEA-C Nível 1, 17% foram certificados como OEA-C Nível 2, 12% foram certificados como OEA-S e apenas 4% foram certificados como OEA-P.

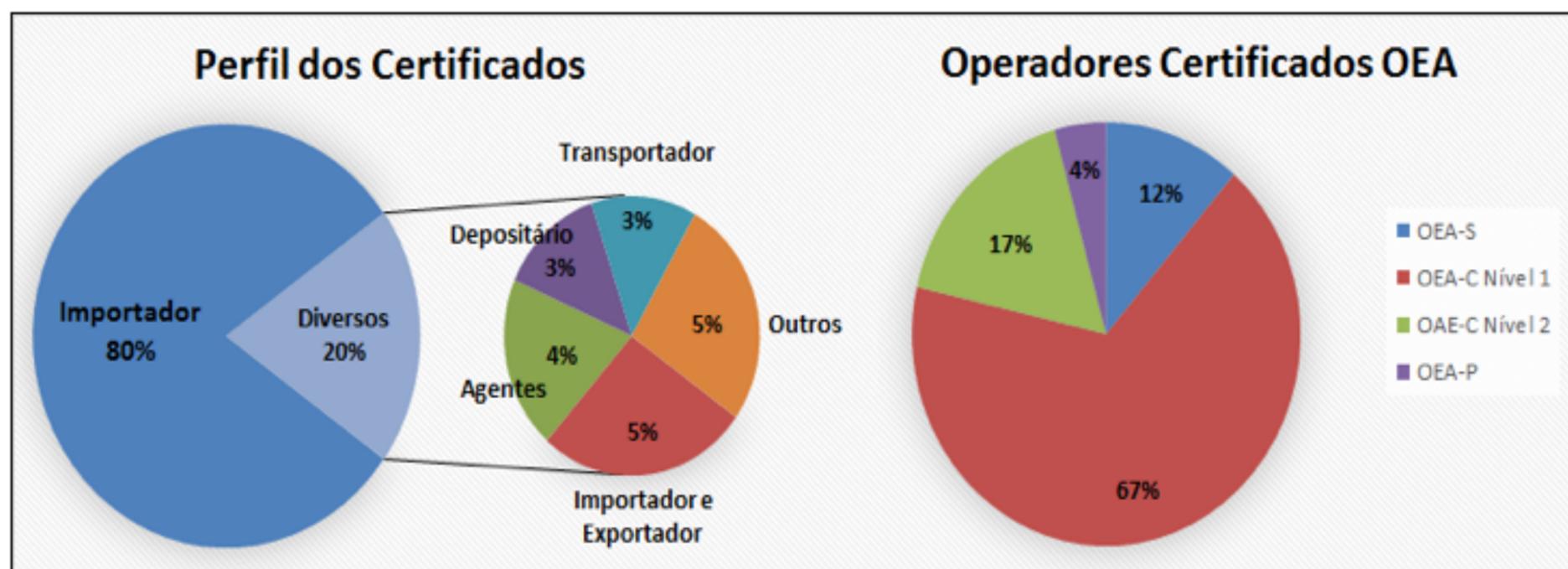


Figura 01 - Estatística de Certificações por Quantidade, Categoria e Modalidade

Uma das principais vantagens do regime OEA para os importadores e exportadores é a agilidade no desembaraço aduaneiro. Essa agilidade acontece, principalmente, em função de um número maior de incidência da parametrização em canal verde, quando a mercadoria é liberada automaticamente, sem à necessidade de conferência documental (canal amarelo na importação e canal laranja na exportação) ou a conferência física e documental (canal vermelho tanto na importação quanto na exportação).

A figura 02 apresenta a incidência dos canais de parametrização no período de março de 2015 até maio de 2016 nas operações de exportação. É possível visualizar na evolução do gráfico, que as empresas certificadas no OEA passaram a apresentar um índice de seleção para conferência (canais laranja e vermelho) significativamente menor que as empresas não habilitadas no programa.

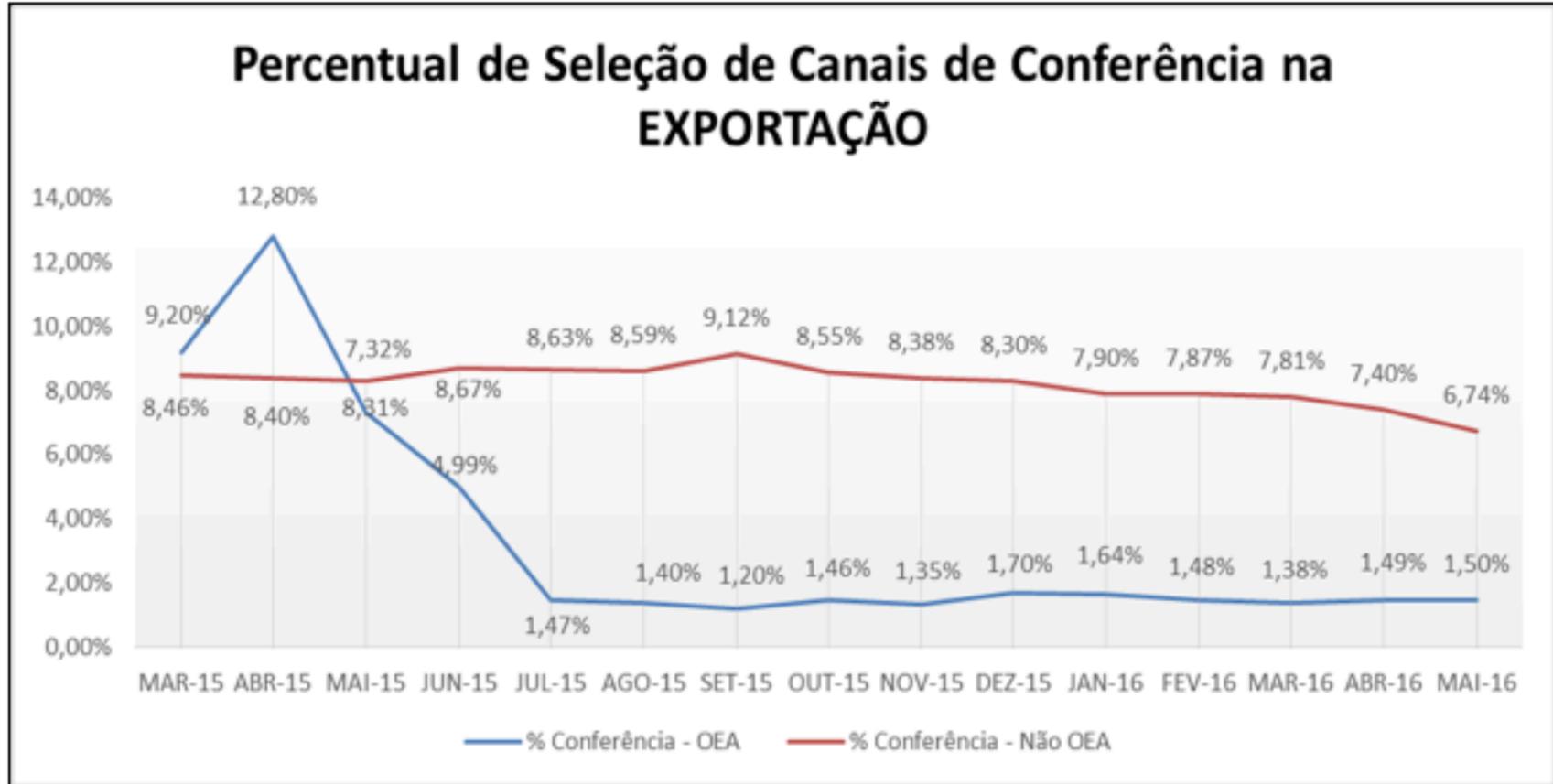


Figura 02 – Percentual de Seleção de Canais de Conferência na Exportação.
Fonte: Próprios autores, adaptado da Receita Federal (2016).

A figura 03 apresenta a redução do percentual de seleção aos canais de conferência na importação, o início de sua operação foi em dezembro de 2015, com o OEA-Conformidade Nível 2. Analisando-se os dados da Receita Federal (2016) é possível que concluir que a média de seleção das declarações para canais de conferência entre os operadores não-OEA é de 9,51%, enquanto a média de parametrização entre as empresas habilitadas é de 2,75% de incidência em canais diferentes de verde. Isso significa que 97,25% das declarações de importação dos OEA-C são direcionadas ao canal verde, com liberação automática e a Receita Federal pretende elevar esse percentual para 99% das operações para as empresas habilitadas no programa.

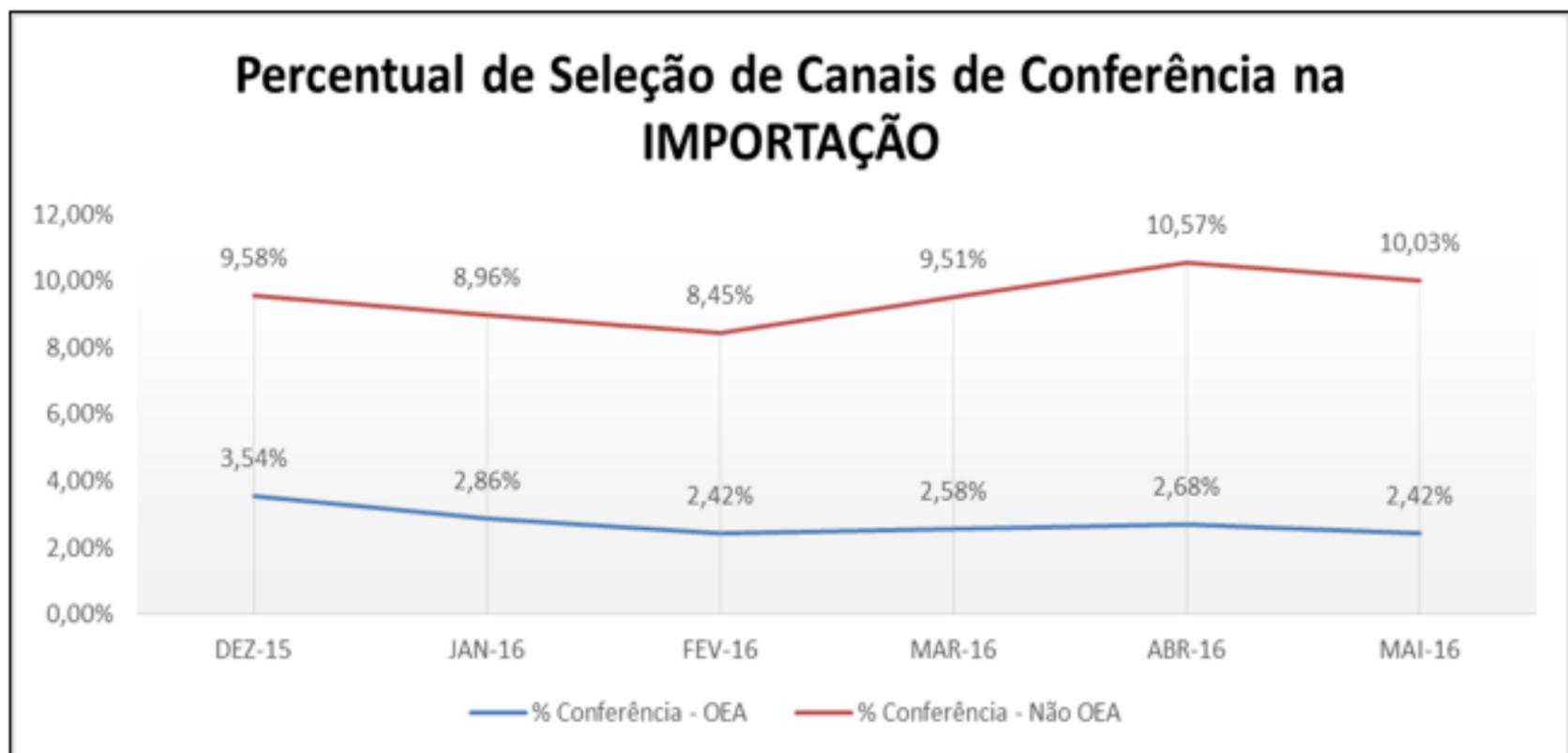


Figura 03 – Percentual de Seleção de Canais de Conferência na Importação.
Fonte: Próprios autores, adaptado da Receita Federal (2016).

A principal implicação desses dados é a agilidade no desembaraço dos processos de importação e exportação.

Consequentemente, essas operações se tornam mais baratas, uma vez que as mercadorias ficam por menos tempo armazenadas, sendo possível a redução de pagamento de despesas para os terminais portuários, sobre-estadias de caminhões, demurrages entre outras taxas da operação. É possível constatar, portanto, que o programa OEA contribui para o aumento da competitividade das operações do comércio exterior brasileiro.

Essa constatação revela um insight importante sobre um dos possíveis impactos do OEA nas operações portuárias, que será a redução do tempo de armazenamento das mercadorias, tendo em vista a redução dos processos fiscalizatórios para as empresas certificadas no programa. Esse assunto será explorado com maior profundidade na segunda etapa da discussão dos resultados.

Se de um lado o programa OEA beneficia as empresas participantes, do outro lado o governo também ganha com a operação. Pois, com o processo de habilitação no OEA, o estado passa arrecadar mais, com o aumento do giro de operações das empresas, além disso, o nível de confiança nas empresas habilitadas é elevado, evitando a sonegação de impostos e até mesmo ações ilícitas nas operações de comércio exterior, além de ser um convite para empresas que possuem débitos com o fisco e operações irregulares a se regularizarem no curto prazo para obterem a certificação. Outro aspecto importante para o governo trata-se da melhoria da sua imagem no cenário do comércio internacional. O Brasil ainda é considerado um país muito fechado para o comércio internacional. A redução das barreiras alfandegárias é uma busca incansável da Organização Mundial do Comércio (OMC) e de outros organismos internacionais. O programa OEA brasileiro, que foi criado a partir de programas similares em países desenvolvidos tenderá a melhorar a reputação brasileira e sem dúvidas, a partir da sua consolidação, será tido como um grande avanço da legislação aduaneira brasileira.

4.2. As implicações do OEA nos terminais portuários

A segunda etapa da pesquisa foi destinada à análise de conteúdo das entrevistas realizadas. O primeiro tema abordado na entrevista foi sobre a utilização da capacidade instalada dos terminais e as possíveis justificativas para a situação atual.

A recessão econômica, a instabilidade do câmbio e crise política são fatores que estão interferindo em todo o cenário brasileiro, com destaque para o comércio exterior do país. Essa realidade está impactando, naturalmente, nas operações dos terminais ao longo dos últimos meses. Todos os entrevistados apontaram que a capacidade dos terminais não está sendo utilizada em sua plenitude, a principal justificativa apresentada foi a crise vivida pelo país, além disso, a mudança nas características do mercado do transporte marítimo, a queda no volume de importações e a estagnação dos investimentos públicos colaboram para a capacidade ociosa apresentada pelos terminais.

Em seguida, buscou-se levantar o conhecimento dos gestores entrevistados sobre o programa OEA e se os terminais já possuem projetos para certificação. Todos os gestores entrevistados apontaram que os terminais conhecem o OEA e que fazem parte dos seus planos a habilitação no programa.

“Sim, conhecemos o programa. A motivação para a habilitação no programa OEA é estar alinhado com as necessidades de mercado e de segurança na cadeia logística” (Terminal Alfa).

“Nós conhecemos o programa operador econômico autorizado e estamos desenvolvendo internamente as estruturas para a sua habilitação junto à Receita Federal do Brasil. Nós reconhecemos por necessária a implementação desse programa, pois, ao passo que é um elo no processo logístico dos exportadores e importadores, deve manter-se adequado e aderente aos melhores princípios de segurança aduaneira, fiscal e patrimonial, apresentando, com isso, um grau de confiabilidade em suas operações que permita o trânsito e demais procedimentos aduaneiros seguros em suas instalações, agregando valor à cadeia produtiva aos seus usuários” (Terminal Gama).

“Conhecemos o programa. Algumas empresas do grupo já fazem parte do programa e estamos estendendo às outras” (Terminal Beta).

Os gestores dos terminais entrevistados apresentaram a importância do programa do OEA para o desenvolvimento do comércio exterior brasileiro e para a segurança da cadeia logística, entendendo que o programa beneficiará toda a cadeia e consequentemente os próprios terminais portuários.

Atualmente, os processos de desembarço aduaneiro ainda são marcados por elevado grau de morosidade e etapas de fiscalização da Receita Federal e órgãos anuentes. Conforme apresentado na seção anterior, em média 9,52% das cargas na importação e 8,20% das cargas na exportação, de importadores e exportadores não habilitados no OEA, são selecionadas para conferência, aumentando o tempo de desembarço e, por conseguinte, o tempo de armazenagem. Um dos benefícios atribuídos ao programa OEA é exatamente a redução no percentual de seleção para conferência e maior agilidade no processo de desembarço, gerando, portanto, um período menor de armazenagem nos terminais portuários.

Nesse sentido, explorou-se nas entrevistas as estratégias atuais de cada um dos terminais para atração e retenção de clientes, assim como, se as estratégias terão que ser repensadas ou reformuladas a partir do OEA.

Em ambos os casos os gestores apresentaram que as principais estratégias para atração e retenção de clientes estão baseadas na qualidade dos serviços prestados, na transparência de informações, na agilidade no atendimento aos usuários, na segurança e na confiabilidade das operações.

Já em relação à reformulação ou adequação das estratégias atuais em função do programa OEA, os gestores foram unânimes em falar que não serão necessárias alterações nas estratégias de comercialização e operação, com um argumento muito alinhado no sentido de que os propósitos do OEA, que tem como base a segurança, a transparência e a agilidade, já são fatores intrínsecos das organizações e que eventualmente no futuro, a partir do monitoramento das atividades, buscando a evolução contínua dos serviços oferecidos, algumas adequações poderão ser realizadas, mas as estratégias atuais serão mantidas.

Os gestores entrevistados esperam que haja uma maior movimentação nos terminais, a partir da implantação e ampliação do programa OEA, representando um maior giro em contrapartida de um período mais longo de armazenagem apresentado no passado e atualmente.

“O programa OEA representa, sob a ótica desta companhia, um processo de maior profissionalização dos agentes de comércio brasileiro, o que, em linhas gerais, permitirá acesso a novos e mais diversificados mercados internacionais de importadores e exportadores, representando, com isso, um ganho de escala na movimentação relacionada ao comércio exterior” (Terminal Gama).

“Com a evolução do programa OEA esperamos maior rotatividade contêineres” (Terminal Alfa).

“Esperamos que com a adesão ao programa, o fluxo de cargas seja muito mais rápido dentro do terminal. Hoje o tempo médio de permanência da carga entre a entrada e saída da carga é de 13 dias e o tempo entre o registro da DI e a saída da carga é de 8 dias, números esses que vêm sendo reduzidos ano a ano” (Terminal Beta).

A fala do Terminal Beta corrobora com a dimensão da morosidade do tempo de desembarço, ainda muito elevado, embora tenhamos que reconhecer a melhora ao longo dos anos, principalmente, a partir da evolução da tecnologia e informatização dos órgãos governamentais, assim como, a evolução da legislação aduaneira.

Para os importadores certificados como OEA-Conformidade nível 2, a partir de um determinado momento, ainda não estabelecido pelo governo, as declarações de importações poderão ser registradas antecipadamente, antes mesmo da atracação do navio, onde o contêiner ou a carga solta ao desembarcar no porto brasileiro já estará parametrizada e se não selecionada para conferência já estará disponível para remoção. Diante dessa possibilidade, os entrevistados foram questionados sobre os desafios e oportunidades para o terminal.

Os gestores apresentaram que os terminais já estão preparados para essa operação, que o objetivo do terminal é ter uma operação segura e contribuir para a agilidade na liberação das cargas, agregando valor à cadeia produtiva.

Ainda no sentido de verificar os possíveis impactos da agilidade no desembarço aduaneiro nas operações portuárias, foi apresentada aos entrevistados a expectativa do governo brasileiro de que até em 2019, 50% (cinquenta por cento) de todas as declarações de importação e exportação registradas no Brasil, sejam feitas por empresas certificadas no programa OEA.

Com um fluxo mais rápido de mercadorias e contêineres que passam pelos terminais, acredita-se que o período de armazenagem será menor em relação ao período de armazenamento atual, a partir desse contexto, os entrevistados apresentaram sua análise sobre os principais desafios e oportunidades para o terminal diante deste provável cenário.

De acordo com o Terminal Alfa o principal desafio será conquistar clientes fiéis. Já para o Terminal Beta esse período de armazenamento já vem sendo reduzido gradativamente ao longo dos últimos anos, por conta da desburocratização do Porto de Santos, sendo assim, o maior desafio para o terminal será a adequação da própria alfândega, no que diz respeito à vistoria da carga. Essa fala do Terminal Beta está relacionada à prioridade na conferência de mercadorias selecionadas nos canais de parametrização diferentes de verde das empresas habilitadas no programa OEA.

A visão da gestora do Terminal Gama complementa essa visão ao afirmar que:

“O papel desenvolvido por recintos alfandegados não está atrelado à perpetuação da carga armazenada em seu estabelecimento, muito pelo contrário e hoje, ainda antes da implementação do programa OEA em sua plena expectativa, a dinâmica de armazenagem de mercadorias e contêineres já observa esse fluxo rápido, o que permite aos recintos alfandegados trabalharem com um *mix* de clientes e cargas muito mais abrangentes” (Terminal Gama).

Ao analisar as falas dos gestores é possível concluir que a agilidade no desembarço aduaneiro e redução do tempo de armazenagem trarão reflexos nas operações portuárias, uma vez que aumentará a capacidade dos terminais para receber novos clientes e desenvolver novos serviços. Ao mesmo tempo, ainda que não apresentado pelos entrevistados, uma possível consequência será o aumento da concorrência e oferta dos serviços portuários, que pode ser muito benéfico para os usuários, mas que por outro lado pode aumentar os desafios para a gestão e sustentabilidade de mercado para os terminais.

Finalmente, os gestores foram questionados se a navegação de cabotagem poderia ser uma alternativa para a ampliação das operações do terminal. Ambos os gestores afirmaram que sim, porém, de acordo com o gestor do Terminal Beta a navegação de cabotagem já vem sendo muito bem explorada, não só pelo seu terminal, mas por outros operadores portuários, como forma de aumentar o fluxo de cargas nos terminais. A entrevistada do Terminal Gama apresentou um contraponto:

"[...] o recrudescimento das operações de cabotagem ainda é muito dependente de subsídios governamentais, e compete ao Governo Federal a adoção dessa política institucional de estado, não volátil, buscando a perenidade da atividade, inclusive, com o desenlace de amarras que permitam a plena utilização de recintos alfandegados para a prestação de serviços dessa natureza" (Terminal *Gama*).

5. Considerações finais

O programa OEA é o tema mais novo no contexto do comércio exterior brasileiro. O governo espera que até 2019, 50% (cinquenta por cento) de todas as declarações de importação e exportação registradas no Brasil sejam feitas por empresas certificadas no programa OEA. Diante desse contexto, o objetivo do presente artigo foi identificar os possíveis impactos nas operações portuárias a partir da implantação do programa brasileiro de OEA – Operador Econômico Autorizado. Por meio de uma pesquisa documental e de entrevistas em profundidade com gestores de três terminais portuários, do Porto de Santos, foi possível chegar a algumas conclusões que serão apresentadas a seguir.

A primeira conclusão do estudo é que o programa OEA trará muitos benefícios para toda a cadeia de logística internacional, aumentando a segurança, a confiança, a agilidade, reduzindo a burocracia e conseqüentemente melhorando a competitividade das operações de comércio exterior brasileiro.

Todos os terminais entrevistados apresentam conhecimento sobre os requisitos e os benefícios do OEA e possuem projetos para habilitação no programa para o curto prazo.

Em relação às estratégias comerciais e operacionais, os terminais apresentaram que não será necessário desenvolver ou reformar suas estratégias, que os fundamentos básicos do OEA – segurança, transparência e agilidade – já são fatores intrínsecos dos terminais e que eventualmente no futuro, a partir do monitoramento das atividades e buscando a evolução contínua dos serviços oferecidos, algumas adequações poderão ser realizadas, mas as estratégias atuais serão mantidas.

O principal impacto do OEA nos terminais portuários diz respeito ao tempo de armazenamento que será reduzido. Essa redução pode ser vista como um benefício para os terminais, pois possibilitará um ganho de escala, à medida que poderão atender a mais clientes e oferecer novos serviços, além de ampliar os serviços já oferecidos, como por exemplo, a navegação de cabotagem. Entretanto, mesmo não sendo apontada pelos entrevistados, uma possível consequência dessa redução no tempo de armazenagem será o aumento da concorrência e oferta dos serviços portuários, que pode ser muito benéfico para os usuários, mas que por outro lado pode aumentar os desafios para a gestão dos terminais, no que tange à manutenção e ampliação de suas receitas.

O regime OEA é muito recente nas operações de comércio exterior, muitas empresas ainda estão se preparando para pleitear a habilitação e outras tantas talvez nem tenham tomado conhecimento sobre esse programa criado pelo governo brasileiro. Porém, as expectativas para que esse programa contribua para evolução do comércio exterior brasileiro são grandes, tanto para o aumento das exportações quanto para redução dos custos e da morosidade nos processos de importação.

Por fim, há de se ressaltar que a principal limitação do estudo está na óbvia impossibilidade de generalização dos resultados. Além disso, a quantidade de empresas entrevistadas, assim como, a realização de uma pesquisa baseada em entrevistas com um representante de cada empresa é passível de viés, visto que se vale somente de uma visão quanto à posição da organização no que tange ao tema abordado, portanto, sugerem-se novos estudos sobre o tema buscando identificar os possíveis impactos do OEA para o comércio exterior brasileiro e para as operações portuárias. Outra limitação do estudo é a falta de material e pesquisas sobre o assunto, ainda existem poucos pesquisadores e estudiosos dessa área no Brasil, sendo necessária para o desenvolvimento do artigo a frequente utilização de informações de sites especializados e de informações da Receita Federal.

Referências

- ANEFAC – Associação Nacional dos Executivos de Finanças, Administração e Contabilidade. OEA: Como as operações envolvendo comércio exterior serão beneficiadas e principais alterações tributárias. Recuperado em 15 abril, 2016, de <http://www.anefac.com.br/>
- Agência Nacional de Transportes Aquaviários. (2015). Estatístico Aquaviário 2015. Recuperado em 10 maio, 2016, de <http://www.antaq.gov.br/Portal/PDF/Anuarios/ApresentacaoAnuario2015.pdf>
- Associação Brasileira de Estudos Aduaneiros. (2016). Programa OEA, OEA – Segurança e OEA – Conformidade: Momento atual e perspectivas. Recuperado em 20 abril, 2016, de <http://www.abead.org.br/noticias/programa-oea-oea-seguranca-e-oea-conformidade-momento-atual-e-perspectivas/>
- Bardin, Laurence. (2011). Análise de conteúdo. São Paulo: Edições 70.
- Christopher, M. (2013). Logística e gerenciamento da cadeia de suprimentos. (EZ2 translate, Trad., J. R. Hunter, Rev.). São Paulo: Cengage Learning.
- Gil, A.C. (2002). Como elaborar projetos de pesquisa. (4a ed). São Paulo: Atlas.
- Lopes, J.M.C., & Gama, M. (2013). Comércio exterior competitivo. (4a ed). São Paulo: Aduaneiras.

Machado, S.T., & Santos, R.C., & Reis, J.G.M. & Oliveira, R.V., & Deliberador, L.R., & Cavalcanti, M. (2013). Estudo sobre a utilização de portos secos no Brasil e uma proposta de implementação desses no estado de Mato Grosso do Sul. RMS – Revista Metropolitana de Sustentabilidade. Recuperado em 05 janeiro, 2016, de http://www.revistaseletronicas.fmu.br/index.php/rms/article/view/204/pdf_1

Procomex – Aliança Pró-Modernização Logística de Comércio Exterior. (2016). O que é um operador econômico autorizado? Recuperado em 15 abril, 2016, de <http://www.procomex.com.br/o-que-e-um-operador-economico-autorizado>

Receita Federal. (2015). AEO – Authorized Economic Operator – Programa Brasileiro de Operador Econômico Autorizado: Perguntas e Respostas. Recuperado em 15 abril, 2016, de <http://idg.receita.fazenda.gov.br/orientacao/aduaneira/importacao-e-exportacao/oea/arquivos-e-imagens/arquivos/perguntas-respostas-novo.pdf>

Receita Federal. (2016). Brasil e Uruguai assinam plano de trabalho para facilitar o comércio exterior dos dois países. Recuperado em 05 setembro, 2016, de <http://idg.receita.fazenda.gov.br/noticias/ascom/2016/fevereiro/brasil-e-uruguai-assinam-plano-de-trabalho-para-facilitar-o-comercio-exterior-dos-dois-paises>

Receita Federal. (2015). INSTRUÇÃO NORMATIVA Nº 1.598, DE 9 DE DEZEMBRO DE 2015. Recuperado em 16 abril, 2016, de <http://www.jusbrasil.com.br/diarios/106138061/dou-secao-1-11-12-2015-pg-33>

Receita Federal. (2016). Programa Brasileiro de Operador Econômico Autorizado. Recuperado em 15 abril, 2016, de <http://idg.receita.fazenda.gov.br/orientacao/aduaneira/importacao-e-exportacao/oea>

Rocha, P.C.A. (2013). Logística e aduana. (4a ed). São Paulo: Aduaneiras.

Silva, E.L., & Menezes, E.M. (2001). Metodologia da pesquisa e elaboração de dissertação. (3a ed). Florianópolis: Laboratório de Ensino a Distância da UFSC, 2001. Recuperado em 10 março, 2015, de https://projetos.inf.ufsc.br/arquivos/Metodologia_de_pesquisa_e_elaboracao_de_teses_e_dissertacoes_4ed.pdf

Souza, R.S. (2012). A logística internacional e aviação civil: uma ênfase na logística reversa. Anais do II EnFAGEN – Administração em Destaque. Uberlândia: II Encontro das Faculdades de Gestão e Negócios, 13-15 de junho de 2012.

Souza, R.S. (2015). Os portos secos como canais de comércio exterior. Dissertação: Mestrado Profissional em Administração, Fundação Cultural Dr. Pedro Leopoldo, Pedro Leopoldo. Recuperado em 15 março, 2016, de http://www.fpl.edu.br/2013/media/pdfs/mestrado/dissertacoes_2015/dissertacao_reginaldo_da_silva_souza_2015.pdf

Souza, R.S., & Lara, J.E. (2015) Os portos secos como canais de comércio exterior. Anais II Cidesport. Recuperado em 06 fevereiro, 2016, de <http://cidesport.com.br/sites/default/files/36938.pdf>

1. Doutorando em Administração PUC-MG. Mestre em Administração pela Fundação Pedro Leopoldo (2015), Especialista em Gestão Empresarial e Bacharel em Administração pela Faculdade Cenecista de Varginha - FACECA (2009). Reginaldo-vga@hotmail.com

2. Mestre em Administração pela Fundação Pedro Leopoldo (2012), Especialista em Gestão Empresarial e Bacharel em Administração com Habilitação em Comércio Exterior pela Universidade do Estado de Minas Gerais (2006). sheldonwilliamsilva@gmail.com

3. Bacharel em Administração com Habilitação em Comércio Exterior pelo Centro Universitário Unis-MG (2014). cleitonadmc@hotmail.com

4. Especialista em Gestão Empresarial pela Faculdade Cenecista de Varginha - FACECA (2013) e Tecnólogo em Comércio Exterior pela UNINTER (2010). gesouza88@hotmail.com

5. Bacharel em Administração pela Faculdade Cenecista de Varginha - FACECA (2015). daniel.reissantos@yahoo.com.br

6. Bacharel em Administração com Habilitação em Comércio Exterior pelo Centro Universitário Unis-MG (2015). breno_hpsilva@hotmail.com

7. Acordos de Reconhecimento Mútuo (ARM): são acordos bilaterais celebrados entre países que possuam Programas de OEA compatíveis, nos quais cada país reconhece como de baixo risco os operadores certificados no outro país (Receita Federal, 2016).

Revista ESPACIOS. ISSN 0798 1015
Vol. 38 (Nº 21) Año 2017

[Índice]

[En caso de encontrar algún error en este website favor enviar email a webmaster]

©2017. revistaESPACIOS.com • Derechos Reservados