



UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS  
FACULDADE DE CIÊNCIAS APLICADAS

SUZILAINE APARECIDA GASPARINI RODRIGUES

**A terceirização do serviço de despachante aduaneiro no  
comércio exterior brasileiro: uma análise à luz da teoria  
dos custos de transação**

**LIMEIRA**

**2025**

SUZILAINE APARECIDA GASPARINI RODRIGUES

**A terceirização do serviço de despachante aduaneiro no  
comércio exterior brasileiro: uma análise à luz da teoria  
dos custos de transação**

Dissertação apresentada à  
Faculdade de Ciências Aplicadas,  
da Universidade Estadual de  
Campinas como parte dos  
requisitos exigidos para a obtenção  
do título de Mestra em  
Administração.

**Orientador:** Prof. Dr. Cristiano Morini

**Co-orientador:** Prof<sup>a</sup>. Dr. Edmundo Inácio Junior

ESTE EXEMPLAR CORRESPONDE À VERSÃO FINAL DA DISSERTAÇÃO DEFENDIDA PELA ALUNA SUZILAINE APARECIDA GASPARINI RODRIGUES, E ORIENTADA PELO PROF. DR. CRISTIANO MORINI.

**LIMEIRA**

**2025**

Ficha catalográfica  
Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP)  
Biblioteca da Faculdade de Ciências Aplicadas  
Ana Luiza Clemente de Abreu Valerio - CRB 8/10669

R618t Rodrigues, Suzilaine Aparecida Gasparini, 1990-  
A terceirização do serviço de despachante aduaneiro no comércio exterior brasileiro : uma análise à luz da Teoria dos Custos de Transação / Suzilaine Aparecida Gasparini Rodrigues. – Limeira, SP : [s.n.], 2025.

Orientador: Cristiano Morini.  
Coorientador: Edmundo Inácio Junior.  
Dissertação (mestrado) – Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP), Faculdade de Ciências Aplicadas.

1. Custos de transação. I. Morini, Cristiano. II. Inácio Junior, Edmundo. III. Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP). Faculdade de Ciências Aplicadas. IV. Título.

Informações complementares

**Título em outro idioma:** The outsourcing of customs brokerage services in brazilian foreign trade : an analysis within the framework of Transaction Cost theory

**Palavras-chave em inglês:**

Transaction costs

**Área de concentração:** Gestão e Sustentabilidade

**Titulação:** Mestra em Administração

**Banca examinadora:**

Cristiano Morini [Orientador]

Paulo Sérgio de Arruda Ignácio

Rodrigo Furlan de Assis

**Data de defesa:** 14-07-2025

**Programa de Pós-Graduação:** Administração

**Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS)**

Não se aplica

**Identificação e informações acadêmicas do(a) aluno(a)**

- ORCID do autor: <https://orcid.org/0009-0007-0827-7062>

- Currículo Lattes do autor: <http://lattes.cnpq.br/1737633602043317>

Cristiano Morini

Paulo Sergio de Arruda Ignácio

Rodrigo Furlan de Assis

"A Ata de Defesa com as respectivas assinaturas dos membros da banca examinadora encontra-se no processo de vida acadêmica da aluna."

## AGRADECIMENTOS

A Deus, pela força e serenidade para aceitar e concluir este grande desafio.

À minha esposa Mariana, minha maior companheira, que nunca me deixou desistir, mesmo nos dias mais difíceis e chorosos, sendo fonte constante de amor, motivação e inspiração em toda esta jornada.

Ao meu filho, que, aos seus 7 anos, já compreende a importância que este mestrado teve em minha vida, sendo ele minha maior motivação.

À minha avó (*In memoriam*), mulher inspiradora que partiu antes que eu pudesse defender este trabalho, mas que, mesmo com pouco estudo, sempre acreditou na força dos seus netos em buscar um futuro melhor por meio do conhecimento.

Aos meus pais e à minha irmã, que sempre me apoiaram e me ensinaram, mesmo com toda simplicidade, que a educação é capaz de transformar o mundo.

Aos meus colegas de empresa, despachantes aduaneiros como eu, que diariamente me inspiram e ensinam.

Aos voluntários que, com paciência e generosidade, contribuíram respondendo à pesquisa e ajudaram a construir esta dissertação.

À professora Ângela, por abrir as portas da FCA e me mostrar o caminho para ingressar nesta renomada Universidade.

E, por fim, ao meu orientador, pelo aprendizado e pelos ensinamentos valiosos sobre a vida acadêmica quando esta se entrelaça com o mercado de trabalho.

## EPÍGRAFE

*“Educação não transforma o mundo. Educação muda as pessoas. Pessoas transformam o mundo.”*

**Paulo Freire**

## RESUMO

A globalização intensifica a circulação de mercadorias, exigindo a facilitação e desburocratização do comércio exterior. O Acordo sobre a Facilitação do Comércio (AFC), firmado na OMC e internalizado no Brasil pelo Decreto nº 9.326/2018, busca otimizar esses processos. À luz da teoria dos custos de transação, a terceirização logística, por meio de despachantes aduaneiros, pode reduzir custos operacionais. Esses profissionais atuam como intermediários entre empresas e aduanas nos processos de desembaraço. Esta pesquisa tem como objetivo analisar o papel do despachante aduaneiro diante das modernizações do comércio exterior brasileiro e sua influência nos custos de transação. Destaca-se que o estudo não tem como escopo a realização de uma análise comparativa de custos entre terceirização e internalização, mas sim a investigação de elementos intangíveis e relacionais que influenciam a governança das transações, tais como confiança, reputação e relações de longo prazo. A metodologia foi quanti-qualitativa, com questionário online e entrevistas semiestruturadas. Após a coleta de 120 respostas, os resultados demonstraram a relevância contínua do despachante aduaneiro no contexto do comércio exterior brasileiro, mesmo diante da crescente implementação de novas tecnologias e da automação de procedimentos, o papel deste profissional permanece estratégico para garantir conformidade, diminuição de riscos e eficiência nas operações logísticas. A análise revelou que a terceirização do serviço é amplamente adotada, em parte devido à alta especificidade de ativos humanos necessários para lidar com exigências fiscais e logísticas. Elementos como a confiança e o relacionamento de longo prazo entre empresas e despachantes demonstram ser cruciais para a redução de custos de transação, conforme preconiza a Teoria dos Custos de Transação (TCT). O estudo contribui para preencher uma lacuna na literatura sobre o papel do despachante aduaneiro, especialmente ao relacionar esse profissional à TCT e às transformações digitais do comércio exterior brasileiro. A pesquisa também traz valor prático, pois os resultados podem auxiliar as empresas importadoras e exportadoras no processo de tomada de decisão sobre a terceirização ou internalização desses serviços. Assim sendo, a atuação do despachante aduaneiro evolui de operacional para consultiva, sendo essencial no novo cenário do comércio internacional.

**Palavras-chave:** Despachante Aduaneiro; Custos de Transação; Facilitação do Comércio.

## **ABSTRACT**

Globalization has intensified the movement of goods, making the facilitation and debureaucratization of foreign trade increasingly necessary. The Trade Facilitation Agreement (TFA), established by the WTO and incorporated into Brazilian legislation through Decree No. 9,326 optimise these processes. Considering transaction cost theory, logistics outsourcing through customs brokers can help reduce operational expenses. These professionals act as intermediaries between companies and customs authorities during clearance procedures. The purpose of this research is to examine the role of customs brokers in the modernization of Brazilian foreign trade and their influence on transaction costs. It should be highlighted that the scope of this study does not involve a comparative cost analysis between outsourcing and internalization. Instead, the analysis focuses on intangible and relational elements that shape transaction governance, such as trust, reputation, and long-term relationships. After collecting 120 responses, the results demonstrated the continued relevance of the customs broker in the context of Brazilian foreign trade. Even in the face of the increasing implementation of new technologies and the automation of procedures, the role of this professional remains to reduce risk and enhance efficiency in logistics operations. The analysis revealed that the outsourcing of the service is widely adopted, partly due to the high specificity of human assets required to handle fiscal and logistical demands. Elements such as trust and long-term relationships between companies and customs brokers prove to be crucial for reducing transaction costs, as advocated by Transaction Cost Theory (TCT). The study contributes to filling a gap in the literature regarding the role of customs brokers, particularly by linking this profession to TCT and the digital transformations of Brazilian foreign trade. The research also provides practical value, as the results can assist importing and exporting companies in the decision-making process regarding the outsourcing or internalisation of these services. Thus, the role of the customs broker evolves from operational to consultative, becoming essential in the new scenario of international trade.

**Keywords:** Customs Broker; Transaction cost; Trade Facilitation

## **LISTA DE FIGURAS**

Figura 1. A evolução da profissão de despachante aduaneiro no Brasil.

Figura 2. Empresas que contratam um despachante aduaneiro para os serviços de importação ou exportação.

Figura 3. Perfil dos profissionais de comércio exterior (amostra final)

Figura 4. Unidade de federação onde a empresa do respondente está localizada.

Figura 5. Atividade desenvolvida pelas empresas.

Figura 6. Há quanto tempo as empresas desenvolvem suas atividades de comércio exterior.

Figura 7. Valor anual aproximado (FOB) por atividade.

Figura 8. Tipos de certificado OEA por empresa.

Figura 10. Percepções do respondente quanto à facilitação comercial.

Figura 11. Percepções do respondente quanto à cultura e comunicação.

Figura 12. Percepções do respondente quanto à tecnologia e digitalização.

Figura 13. Percepções do respondente quanto à novas tendências.

Figura 14. Que palavra vem à mente quando você pensa em despachante aduaneiro?

Figura 16. Há quanto tempo sua empresa utiliza o mesmo despachante aduaneiro?

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1. Diferenças entre IA, ML, Deep Learning e IA genérica

Tabela 2. Etapas Metodológicas

Tabela 3. Perfil dos entrevistados

Tabela 4. Ponto de saturação após nove entrevistas.

Tabela 5. Perfil dos entrevistados no evento: *The 2024 WCO Technology Conference & Exhibition*

Tabela 6. Medidas para melhorar a validade da pesquisa

Tabela 7. Razão para o fato de sua empresa não contratar um despachante aduaneiro.

Tabela 8. Pessoas ocupadas na empresa e CNAE

Tabela 9. Sobre certificação OEA

Tabela 10. Serviços contratados de um despachante aduaneiro

Tabela 11. Escopo de serviços de um despachante aduaneiro

Tabela 12. Código e descrição das percepções do respondente quanto à facilitação comercial

Tabela 13. Código e descrição das percepções do respondente quanto à cultura e comunicação

Tabela 14. Código e descrição das percepções do respondente quanto à tecnologia e digitalização

Tabela 15. Código e descrição das percepções do respondente quanto à novas tendências

Tabela 16. Que palavra vem à mente quando você pensa em despachante aduaneiro?

## **LISTA DE ABREVIATURAS, SIGLAS E SÍMBOLOS**

3pl - *Third Party Logistics*

AFC – Acordo sobre a Facilitação do Comércio

ANVISA – Agência Nacional de Vigilância Sanitária

CCT – Controle de Carga e Trânsito

CONFAC – Comitê Nacional de Facilitação de Comércio

DUE – Declaração Única de Exportação

DUIMP – Declaração Única de Importação

ECT – Economia dos Custos de Transação

FT – Facilitação do Comércio

IBAMA – Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis

LPCO – Licença, Permissões, Certificados e Outros documentos

MAPA – Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento

NPI – Novo Processo de Importação

OEA – Operador Econômico Autorizado

OMA – Organização Mundial das Aduanas OMC – Organização Mundial do Comércio

ONU – Organização das Nações Unidas

PCCE – Pagamento Centralizado de Comércio Exterior

SDT – *Special and Differential Treatment for Developing Countries*

SECEX – Secretaria de Comércio Exterior

SISCOMEX – Sistema Integrado de Comércio Exterior

TCT – Teoria dos Custos de Transação

TIC - Tecnologia da Informação e Comunicação

TRS – *Time Release Study*

WCO – *World Customs Organization*

WTO – *World Trade Organization*

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO</b> .....	<b>13</b>
<b>2</b>	<b>OBJETIVOS</b> .....	<b>17</b>
2.1	OBJETIVO GERAL .....	17
2.2	OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	17
<b>3</b>	<b>REVISÃO DE LITERATURA</b> .....	<b>18</b>
3.1	CUSTOS DE TRANSAÇÃO .....	18
3.2	<i>CUSTOS DE TRANSAÇÃO E O COMÉRCIO INTERNACIONAL</i> .....	19
3.3	<i>THIRD PARTY LOGISTICS</i> .....	22
3.4	<i>THIRD PARTY LOGISTICS: O DESPACHANTE ADUANEIRO</i> .....	24
3.5	MODERNIZAÇÃO DO COMÉRCIO EXTERIOR BRASILEIRO .....	28
<b>4</b>	<b>METODOLOGIA</b> .....	<b>41</b>
<b>5</b>	<b>RESULTADOS</b> .....	<b>48</b>
<b>6</b>	<b>DISCUSSÃO</b> .....	<b>68</b>
<b>7</b>	<b>CONCLUSÃO</b> .....	<b>74</b>
	<b>REFERÊNCIAS</b> .....	<b>77</b>
	<b>ANEXO 1</b> .....	<b>85</b>
	<b>APÊNDICE</b> .....	<b>95</b>

## 1 INTRODUÇÃO

A globalização permite a movimentação de mercadorias em escala internacional, permitindo maior integração entre os mercados e as cadeias produtivas. Com componentes e produtos sendo fabricados em diferentes locais é possível aproveitar vantagens competitivas de cada país. Em contrapartida a gestão da cadeia de suprimentos também se torna mais complexa, pois há diversos aspectos a serem considerados, como: dependência de sistemas logísticos globais eficientes, cumprimento de regulamentações variadas entre países e maior dificuldade no controle de qualidade e sustentabilidade (Orlanyuk-Malitskaya *et al.*, 2024).

Nesse contexto, a eficiência nas transações comerciais internacionais não depende apenas de infraestrutura e tecnologia, mas também da capacidade de reduzir custos de transação — entendidos não apenas como valores monetários, mas como o conjunto de esforços de coordenação, comunicação, resolução de conflitos e construção de confiança entre os agentes envolvidos.

A facilitação do comércio surge como estratégia central para enfrentar esses desafios, ao buscar eliminar barreiras burocráticas e simplificar processos. Medidas como a padronização de documentos, a digitalização de procedimentos e a criação de canais de comunicação mais ágeis entre empresas e órgãos reguladores permitem reduzir o tempo e o custo das operações, aumentando a competitividade (Costa, 2021). A política de facilitação do comércio, tal como definida por Grainger e Morini (2019), procura eliminar custos de transação entre empresas e governo em cadeias de suprimentos transfronteiriças, assegurando a conformidade regulatória de forma mais eficiente.

O início dos processos de facilitação do comércio se deu por meio do Acordo sobre a Facilitação do Comércio – AFC, que foi concluído em 2013 no âmbito da Organização Mundial do Comércio – OMC e internalizado no Brasil por meio do Decreto nº 9.326, de 3 de abril de 2018. O acordo trouxe diversas medidas que ao serem aceitas pelos países membros permitem a eliminação de processos ineficientes acerca do comércio transfronteiriço de produtos (Costa, 2021).

No Brasil, as adequações para modernização do comércio exterior ganharam impulso a partir da assinatura do AFC pelo país. As principais medidas para cumprir os requisitos do acordo se baseiam em ações relacionadas a liberação antecipada de mercadorias, criação de benefícios para empresas credenciadas no programa de Operador Econômico Autorizado (OEA) e criação de novos processos de exportação e importação

baseados no conceito *single window*, que tem como premissa o lançamento de dados e informações numa única janela.

A modernização é premissa necessária para a redução dos gastos operacionais dentro da cadeia de suprimentos internacional (OECD, 2018; WTO, 2015). Assim, conhecer os fatores que impactam as atividades logísticas no comércio internacional é essencial para viabilizar a facilitação do comércio, contribuindo para a redução de custos e o aumento da eficiência operacional (Grainger e Morini, 2019).

São diversos os custos relacionados às operações de comércio internacional, mas os que oferecem melhores oportunidades de gerenciamento são os referentes as aduanas e fronteiras (Grainger *et al.*, 2018). Nesse contexto, a Teoria dos Custos de Transação (TCT), proposta por Coase (1937) e desenvolvida por Williamson (2008, 2015) fornece uma estrutura teórica que permite a compreensão de como as organizações estruturam suas atividades econômicas procurando reduzir os custos de transação. De forma mais detalhada a TCT busca determinar o nível de custo de transação necessário para que as empresas possam operar de forma eficiente em ambientes competitivos (Bassa, Owusu Kwateng e Kamewor, 2021).

No âmbito do comércio internacional a TCT inclui os custos diretos, que são pagos para garantir a execução das transações, e os custos indiretos, que surgem de falhas nas empresas e nos processos, aumentando a complexidade e a incerteza das transações comerciais (Gandhi e Ahmed, 2022). A TCT também permite compreender por que as empresas decidem internalizar ou terceirizar certas atividades, levando em consideração níveis de custo de transação que possibilitam uma gestão eficaz em ambientes de concorrência (Chen, Su e Hiele, 2017).

Diversas empresas optam por contratar operadores logísticos terceirizados (Third-Party Logistics – 3PL) que são intermediários que lidam com atividades como transporte internacional, armazenagem, desembarço aduaneiro e distribuição (Abbasi *et al.*, 2024). Esses provedores especializados contribuem diretamente para a facilitação do comércio, pois conseguem colaborar na otimização dos processos logísticos (Silva, Da, Beal Partyka e Marques Vieira, 2023). A utilização de provedores de serviços de logística de terceiros (3PL) também permite as empresas que se concentrem nas competências essenciais do seu modelo de negócio (Tiwari *et al.*, 2023).

Estudos indicam que a utilização de intermediários facilita o comércio internacional quando comparados com empresas que atuam sem intervenientes (Blum, Claro e J. Horstmann, 2018; Lehtinen, Ahokangas e Lu, 2016). Sendo um dos intervenientes da cadeia logística, os despachantes aduaneiros facilitam o comércio, oferecendo custos

comerciais reduzidos com seu conhecimento especializado em processos de desembaraço aduaneiro (Medin, 2021).

O despachante aduaneiro é um intermediário que atua entre as aduanas e os importadores/exportadores nos processos de desembaraço aduaneiro. Em função de seu conhecimento nas leis aduaneiras e sua experiência nas cadeias globais, espera-se de um despachante aduaneiro não só as formalidades de um desembaraço aduaneiro, mas também uma cooperação com os órgãos governamentais a fim de garantir os requisitos das conformidades regulamentares aduaneiras (World Customs Organization, 2016).

Esse profissional desempenha um papel de agente comunicador e facilitador de conformidade junto as aduanas. Isso ocorre porque os despachantes aduaneiros trabalham com o objetivo de apoiar os seus clientes no que diz respeito a correta adesão de leis e regulamentos aduaneiros. Ele também é corresponsável durante o processo das declarações aduaneiras, sendo de sua responsabilidade orientar os importadores/exportador para o correto cumprimento dos requisitos regulatórios e aduaneiros. Dentro do processo de modernização eles podem apoiar a facilitação do comércio com a promoção dos programas e ferramentas criadas para esse objetivo (World Customs Organization, 2018).

Diante da modernização do comércio exterior, surge a questão sobre a continuidade da necessidade do despachante aduaneiro na cadeia de suprimentos internacional. Embora o desaparecimento dessa profissão seja improvável, observa-se uma crescente exigência por atualização e desenvolvimento profissional contínuo. O despachante aduaneiro é o profissional responsável por intermediar processos relacionados à entrada e saída de mercadorias em fronteiras, garantindo que todas as normas aduaneiras e regulatórias sejam cumpridas. Com as constantes mudanças normativas e tecnológicas, é essencial que ele se mantenha atualizado, de modo a agregar valor aos serviços prestados, apoiar as empresas na eficiência logística e auxiliar as aduanas no aprimoramento da conformidade das cadeias de suprimento (World Customs Organization, 2018).

Considerando a escassez de estudos voltados especificamente a função do despachante aduaneiro e dada as constantes modernizações do comércio exterior brasileiro, esse estudo visa entender na visão dos importadores/exportadores brasileiros qual o papel dos despachantes aduaneiros dentro desse cenário. A pergunta de pesquisa que se coloca, neste contexto, é: faz sentido contratar um despachante aduaneiro com a modernização do comércio exterior? Ou suas atividades poderiam ser internalizadas, conforme preconiza a TCT?

Este estudo caracteriza-se pela adoção de um método de pesquisa quanti-qualitativo, fundamentado na junção entre revisão sistemática da literatura e coleta de dados empíricos. A análise pauta-se em uma perspectiva qualitativa da Teoria dos Custos de Transação, privilegiando a investigação de elementos relacionais, tais como confiança, contratos de longo prazo, redes de contato e normas informais, reputação, cooperação e especificidade de ativos, em vez de restringir-se à análise centrada exclusivamente na mensuração de variáveis monetárias. Assim, o presente estudo não tem como objetivo realizar um comparativo de custos que determine qual alternativa — terceirização ou internalização — seria mais econômica, mas sim compreender os elementos intangíveis que influenciam a governança das transações no comércio exterior brasileiro.

Parte-se do pressuposto de que tais dimensões exercem papel determinante na configuração da governança das transações e na deliberação quanto à internalização ou terceirização de serviços no contexto do comércio exterior brasileiro. Há de citar também que os serviços que exigem um farto conhecimento, como o de despacho aduaneiro, dependem fortemente de dimensões relacionais, pois sua atuação envolve interação constante com agentes públicos e privados, onde a confiança e o capital humano facilitam a resolução de problemas e a agilidade nos processos. Ao adotar essa abordagem qualitativa, esta pesquisa busca revelar esses elementos subjetivos e dinâmicos, permitindo uma compreensão mais rica e realista das decisões de terceirização, que vão além da análise financeira.

O presente estudo está dividido, além da presente Introdução, em mais seis seções: Objetivos, no qual é explicado o objetivo geral e os específicos da pesquisa; Revisão de literatura, subdividida em quatro subseções no qual é apresentado os conceitos sobre a terceirização logística, custos de transação, despachante aduaneiro e modernização do comércio exterior; Metodologia que descreve os métodos utilizados para condução da pesquisa, detalhando a abordagem quanti-qualitativa, o uso de questionários online e a realização de entrevistas semiestruturadas; Resultados, seção responsável por expor os dados coletados e interpretá-los, combinando análises estatísticas e interpretações qualitativas; Discussão, onde há a análise dos resultados com a base teórica estudada; e a seção de Conclusão, parte final do trabalho, onde são apresentadas as considerações finais obtidas a partir dos resultados, além de sugestões e caminhos possíveis para investigações futuras sobre o tema.

## **2 OBJETIVOS**

### **2.1 OBJETIVO GERAL**

O objetivo geral desta pesquisa é analisar, à luz da Teoria dos Custos de Transação (TCT), a terceirização do serviço de despachante aduaneiro no contexto das modernizações do comércio exterior brasileiro, com base em uma abordagem qualitativa da TCT que considera os fatores que influenciam a eficiência e a governança das transações nesse setor.

### **2.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS**

- I. Entender a função e o impacto do despachante aduaneiro nas operações de importação e exportação.
- II. Captar a visão dos importadores e exportadores em relação ao serviço prestado pelo despachante aduaneiro.
- III. Traçar o perfil das empresas que utilizam o serviço desse prestador de serviço.
- IV. Compreender a necessidade de contratação do despachante aduaneiro, sob a perspectiva da teoria dos custos de transação.

### 3 REVISÃO DE LITERATURA

#### 3.1 CUSTOS DE TRANSAÇÃO

As transações entre empresas e suas decisões sobre terceirização começaram a ser estudadas pela economia dos custos de transação. A primeira noção sobre a teoria dos custos de transação (TCT) foi embasada por Ronald Coase em seu artigo “The Nature of the Firm” de 1937. Seu estudo tratava das razões pela qual as empresas internalizam atividades nas quais ela poderia encontrar a um preço menor no mercado, sugerindo a existência de receitas resultantes da divisão do trabalho. A resposta do seu estudo resultou no entendimento de que custos concretos baseados em contratos era oriundo das relações entre agentes econômicos (Yin *et al.*, 2024).

Sob o olhar da TCT a combinação entre prestadores de serviços e empresas se dá por meio de um modelo de governança que possibilita realizar transações econômicas. A teoria traz também o entendimento de que o planejamento da organização tem relação concreta com o custo da transação, isso porque ele inclui diversos fatores como: tempo, dinheiro, questões burocráticas, riscos diversos, capital humano, fatores ambientais, entre outros. Assim, conclui-se que “a relação entre as empresas e o prestador de serviços está intimamente integrada devido às considerações de custo” (Zailani *et al.*, 2017)

A TCT também sugere que é possível a redução de custos de transação quando há contratos de longo prazo. Isso acontece porque numa relação longeva é provável que haja pouca necessidade de negociações em contrato, e caso haja, dada a confiança e a previsibilidade já estabelecidas entre os envolvidos, são tratadas de forma mais rápidas e eficientes. Além disso, relações de longo prazo favorecem a aprendizagem mútua e a harmonização dos processos operacionais, promovendo maior alinhamento entre expectativas, rotinas e práticas organizacionais. Esse ambiente favorece a cooperação e reduz a probabilidade de comportamentos oportunistas, resultando em arranjos contratuais mais estáveis e eficazes (Whan G. Kwon e Ho Kim, 2024).

O ponto inicial para a análise da TCT no âmbito econômico é a de que as transações econômicas entre um comprador e um fornecedor podem ocorrer dentro da empresa ou por meio da contratação de um terceiro. O objetivo desse comparativo é identificar, entre as opções disponíveis, qual apresenta a melhor relação custo-benefício considerando não apenas a eficiência operacional, mas também a redução de incertezas, o alinhamento à especificidade dos ativos e a minimização dos custos de transação (Ketokivi and Mahoney, 2020).

Oliver Williamson apresenta em seus estudos *Outsourcing: Transaction Cost Economics and Supply Chain Management* (2008) e *The Transaction Cost Economics Project* (2014) a percepção de que a TCT apresenta três tipos de estruturas utilizadas pelas empresas quando terceirizam seus serviços: mercado, híbrido e hierarquia. A estrutura de mercado é caracterizada pela busca por fornecedores que ofereçam o menor preço possível, com exigências contratuais rígidas e foco no controle de custos. Já a estrutura híbrida envolve uma relação mais equilibrada entre contratante e contratado, com certo grau de flexibilidade e adaptação, permitindo que ambas as partes cooperem sem renunciar à autonomia. Por fim, a estrutura hierárquica se assemelha à integração vertical, em que a empresa internaliza as operações para obter maior controle, especialmente em situações de alta incerteza ou especificidade de ativos (Yin *et al.*, 2024).

Yuan *et al.* (2020) investigam como atributos transacionais, como especificidade de ativos e incerteza tecnológica, influenciam o sucesso da terceirização logística, destacando o papel da gestão de topo. Rintala *et al.* (2021) analisam como custos de transação e competências organizacionais afetam a decisão de terceirizar. Afum *et al.* (2021) por sua vez, demonstram que a terceirização logística pode impactar positivamente o desempenho operacional e financeiro das empresas. Por fim, Patil *et al.* (2024) combinam a TCT com a Teoria da Troca Relacional para explicar como ativos transacionais e relacionais influenciam o desempenho das cadeias de suprimentos.

Coase (1937) traz a questão fundamental e a ideia seminal dos custos de transação como a razão da existência da firma. Williamson, em diversos trabalhos, desenvolve e operacionaliza a TCT, fornecendo os conceitos e a estrutura analítica principal, considerando especificidade dos ativos, incerteza, oportunismo, estrutura de governança e alinhamento discriminador. Williamson veio a ganhar o Prêmio Nobel de Economia em 2009 por suas contribuições relativas à governança econômica, os limites da firma, as transações econômicas no mercado e dentro das organizações em si.

### **3.2 CUSTOS DE TRANSAÇÃO E O COMÉRCIO INTERNACIONAL**

O desembaraço aduaneiro exige diferentes tipos de informação em diferentes fases, todas essas etapas costumam gerar custos de transação. Esses custos podem ser indiretos e diretos. Entre os custos diretos é citado as tarifas de importação/exportação, os custos relacionados a normas e regulamentações (certificações sanitárias, procedimentos de inspeção, preenchimento de declarações obrigatórias) e o pagamento de serviços de despachante aduaneiro, agentes de frete e transportadoras internacionais. Já os custos

indiretos são os custos oriundos das dificuldades e anormalidades dos procedimentos aduaneiros como falta de clareza nas exigências, requisições desnecessárias, infraestruturas deficientes e sistemas desatualizados (Gandhi e Ahmed, 2022).

A facilitação do comércio visa a modernização aduaneira com o intuito de agilizar os procedimentos aduaneiros, minimizando custos indiretos ocasionados por atrasos nas aduanas (Duval *et al.*, 2019). Por exemplo, o estudo de Hummels e Schaur (2013) apontam que a cada dia que uma carga fica parada em trânsito internacional há um aumento de cerca de 0,6 a 2,1 por cento na tarifa ad-valorem, esse atraso inclui o tempo que a carga fica parada na aduana de destino aguardando liberação aduaneira.

O estudo de Verwaal e Donkers (2003) citam que a necessidade de lidar com atrasos aduaneiros e processos burocráticos dificultam o fluxo de desembaraço aduaneiro gerando custos de transação determinantes para o comércio internacional. Os autores também indicam que custos de transação menos elevados nas operações aduaneiras tendem a ser mais relevantes as pequenas empresas do que as grandes companhias. Além disso esse cenário tende a desacelerar o crescimento econômico, pois os altos custos de transação prejudicam as empresas no que diz respeito ao crescimento delas.

Laajaj, Eslava e Kinda (2023) também mencionam, após um estudo nos portos da Colômbia, que a redução nos custos de transação oriundos da eficiência portuária e da informatização dos portos desencadeou num melhor desempenho das empresas, onde se concluiu que as vendas aumentaram cerca de 5,2% para as companhias importadoras e 3,9% para as não importadoras. Os autores ainda indicam que o resultado dessa facilitação gerou um crescimento progressivo e expressivo no valor agregado, na produtividade e nas exportações das empresas, esses efeitos positivos ajudaram principalmente as pequenas e médias empresas, uma vez que são as mais atingidas pelas barreiras não tarifárias.

Ainda em relação ao comércio aduaneiro há uma escassez de estudos que correlacione diretamente os custos de transação com essa atividade. Normalmente a literatura que liga os custos de transação com as operações de comércio exterior são as que tratam sobre facilitação do comércio. Em linhas gerais as principais pesquisas sobre esse tema são baseadas nos custos de negociação, custos de transação ou a falta de eficiência no comércio transfronteiriço. Assim, a conclusão é de que quando há facilitação do comércio há também redução nos custos comerciais (Gandhi e Ahmed, 2022; OECD, 2018; Yanikkaya e Koral, 2018).

Yanikkaya e Koral (2018) também dissertam sobre os primeiros estudos que tratam sobre os custos de transação dentro do comércio transfronteiriço. São citados dois casos como os pioneiros no assunto: o primeiro de refere ao estudo de Cechini (1988) ,onde ele

recomenda procedimentos únicos aduaneiros em substituição de procedimentos longos e burocráticos. Depois as autoras citam um segundo estudo, onde Ernst & Whinney, (1987) argumentam que procedimentos aduaneiros burocráticos geram custos elevados não só para as empresas, mas também para os governos. Em ambos os estudos a conclusão é de que a facilitação do comércio tende a elevar o fluxo de mercadorias entre os países. Sob a ótica da Teoria dos Custos de Transação, a simplificação desses procedimentos reduz alguns custos de transação, como tempo gasto, incertezas regulatórias e necessidade de monitoramento excessivo. No entanto, a modernização também pode gerar novos custos, como investimentos em sistemas digitais e treinamento de pessoal especializado, mostrando que a redução da burocracia diminui custos, mas não os elimina totalmente.

A relação entre custos de transação e facilitação do comércio tem tomado forma com o passar dos últimos anos. Por exemplo, Grainger et al. (2018) citam que há literaturas emergentes sobre o assunto e ainda utilizam o estudo de Walkenhorst e Yasui, (2005) para apontar que 1% de redução nos custos de transação referentes ao comércio internacional resulta em um ganho de cerca de 40 milhões de dólares. Já (Toševska-Trpčevska e Tevdovski, 2014) citam que burocracias como falta de transparência e previsibilidade fazem com que os custos para desembaraço aduaneiro excedam em muitas vezes as tarifas de importação/exportação. Resultados como esse colaboram para a intensificação de medidas que facilitem o comércio, pois quando custos diminuem, as empresas se tornam mais competitivas e a dinâmica do comércio se torna mais fluida. Oposto a isso, entraves burocráticos geram custos incertos e elevados, desestimulando economias.

Embora os estudos que analisam os efeitos dos custos de transação no comércio internacional ainda sejam limitados, suas conclusões são geralmente consistentes. Em linhas gerais, custos de transação elevados (como processos burocráticos complexos, atrasos e incertezas regulatórias) impactam negativamente as atividades comerciais, aumentando o esforço e o risco das empresas. Por outro lado, a implementação de medidas de facilitação do comércio, como simplificação de procedimentos aduaneiros e padronização documental, tende a reduzir esses custos de transação. Essa redução não apenas melhora a eficiência das operações, mas também contribui para o aumento das atividades de comércio exterior e para a diversificação das exportações entre os países (Yanikkaya e Koral, 2018). Assim, os impactos positivos das medidas de facilitação do comércio sobre o comércio internacional refletem-se principalmente na diminuição dos custos de transação, e não apenas em custos comerciais diretos.

### 3.3 **THIRD PARTY LOGISTICS**

As operações logísticas passaram a ter mais atenção dos gestores a partir do momento em que os custos na produção foram reconhecidos como fundamentais para a obtenção da lucratividade (König, Caldwell e Ghadge, 2019). Por exemplo, Barker et al. (2021) afirmam que na década de 1980 esses serviços logísticos eram restritos e limitados a transporte de carga. A globalização, a expansão dos mercados, o aumento da concorrência e a expectativa dos clientes elevaram a utilização de provedores logísticos terceirizados. A importância desses profissionais ficou ainda mais evidente durante a pandemia de COVID-19, quando a tendência de digitalização, servitização e uso do e-commerce os tornaram fundamentais em diversos setores econômicos, obrigando-os a fornecer soluções logísticas inovadoras e de baixo custo (Vlachos e Polichronidou, 2024). Durante a pandemia a expansão do comércio eletrônico de compras passou a exigir um cenário diferente que pudesse atender a demanda dos clientes. Uma vez que os consumidores se encontravam apreensivos em viajar ou sair de casa, se fez necessário que as empresas realizassem modificações em sua gestão logística, o que incluiu um aumento na busca por profissionais terceirizados que conseguissem gerir serviços como armazenagem e distribuição (German *et al.*, 2022).

Os Fourth Party Logistics (4PL) são fornecedores terceirizados que gerenciam e integram atividades da cadeia de suprimentos, de modo que consigam coordenar diversas partes envolvidas em nome do cliente que o contratou. Seu objetivo vai além de executar as atividades logísticas. Nesse modelo de terceirização, a ideia é planejar e otimizar a cadeia de suprimentos. Eles podem inclusive gerenciar os fornecedores terceirizados de logística (Guchhait e Sarkar, 2025). O despachante aduaneiro, tema desse estudo, executa um serviço específico e operacional e, portanto, é classificado como 3PL (Third-Party Logistics).

Os Third Party Logistics (3PL) são empresas que prestam um amplo número de serviços logísticos em representação a seus clientes, essas atividades agregam valor as empresas, aumentando a satisfação do cliente. Esses benefícios têm levado as empresas 3PL a desempenharem papel cada vez mais importante nas cadeias de suprimentos (Shou, Shao e Chen, 2017). Os 3 PLs passaram a ter papel estratégico dentro da gestão de seus clientes, assumindo uma função estratégica que os tornaram parceiros fundamentais e não apenas meros provedores de serviço (Barker et al., 2021).

Em uma revisão estruturada da literatura (Akbari, 2018), cita que a terceirização logística é uma estratégia amplamente adotada para aumentar a flexibilidade operacional,

reduzir custos e acessar tecnologias especializadas. Assim, observa-se uma disposição de crescimento da terceirização logística como alicerce de competitividade em cadeias de suprimentos modernas. Essa tendência segue a mudança contínua dos mercados globais, que vem exigindo das companhias melhorias em seus processos por meio de novas estratégias e tecnologias (Premkumar, Gopinath e Mateen, 2021). O crescimento do comércio internacional exige que haja uma melhor integração da produção, distribuição e consumo, sendo importante um fluxo de informação e mercadorias mais ágil, sendo que isso exige um elevado comando da logística e distribuição das mercadorias (Lu, Zhang e Geng, 2024). O processo de terceirização permite às empresas foco total em suas competências essenciais, de forma que consigam atender as expectativas dos seus consumidores. Porém, Zarbakhshnia e Karimi (2024) argumentam que, para atingir essas novas tendências de modernização sem que a empresa perca sua essência, é importante que a escolha de um 3PL seja feita de forma adequada, pois um profissional terceirizado competente terá a capacidade de aumentar a lucratividade e minimizar as despesas operacionais, de forma a oferecer uma experiência satisfatória ao cliente.

Assim, a função dos prestadores de serviço é fundamental para que as cadeias de suprimentos consigam gerenciar o fluxo de mercadorias (Paul *et al.*, 2019). Quando os serviços logísticos são terceirizados o prestador de serviço se torna figura importante dentro do processo da cadeia de suprimentos e, portanto, precisam compartilhar dos mesmos valores das empresas que os contratam, tornando valores algo compartilhado e com objetivos mútuos (Thai, Rahman e Tran, 2022; Wu *et al.*, 2023).

No âmbito do comércio transfronteiriço o desenvolvimento do papel do 3PL pode ser percebida com a gama cada vez maior de serviços oferecidos por esses prestadores. Inicialmente as atividades terceirizadas envolviam basicamente a tarefa armazenamento e distribuição. Logo evoluíram ao oferecer serviços mais complexos e de maior valor agregado, como cross-docking e rastreabilidade. A evolução dos 3PLs inclui além da diversificação dos serviços oferecidos em seu portfólio, a inserção de serviços estratégicos, que permitem ao cliente a utilização de um parceiro que é capaz de gerenciar suas operações de ponta a ponta, incluindo inclusive a implantação de funcionários terceirizados em suas plantas (Vlachos e Polichronidou, 2024).

Em se tratando de comércio internacional, as 3PL fornecem uma série de serviços, dentre eles destacam-se o armazenamento, a gestão de inventário, a consolidação de cargas, o transporte internacional multimodal (marítimo, aéreo, rodoviário e ferroviário), bem como a distribuição final nos mercados de destino (Afum *et al.*, 2021). Os fornecedores 3PL também fornecem outros diversos serviços como: desembaraço aduaneiro,

embalagem, etiquetagem e logística reversa, sempre com o intuito de incentivar seus clientes a manterem atenção em suas competências essenciais (Tiwari et al., 2023).

A principal vantagem relacionada a terceirização da logística diz respeito a como os custos de produção e operacionais podem ser reduzidos. O conhecimento e a experiência de um terceiro são mais motivos pelo qual as empresas tendem a terceirizar seus serviços logísticos. Isso ocorre porque a tendência é que esses prestadores se atualizem de forma mais rápida e eficiente, gerindo de forma mais competente a cadeia de suprimentos (Thai, Rahman e Tran, 2022). Assim, a utilização das 3PL permite a diminuição dos custos de transação por meio de emprego de fornecedores que oferecem um serviço logístico mais customizado e especializado, de acordo com o que cada empresa procura e/ou precisa (König, Caldwell e Ghadge, 2019).

### **3.4 *THIRD PARTY LOGISTICS*: O DESPACHANTE ADUANEIRO**

De acordo com Medin (2021) estudos indicam que os intervenientes do comércio internacional contribuem na redução dos custos de transação se comparados a empresas que fazem diretamente seus processos de importação e exportação. O autor também afirma que embora pouco explorado na literatura, o despachante aduaneiro é capaz de oferecer reduções de custos em relação a empresas que fazem seu próprio desembaraço aduaneiro.

Os despachantes aduaneiros atuam como intermediários entre as empresas importadoras/exportadoras e as aduanas nos processos de desembaraço aduaneiro. Sua principal obrigação é o fornecimento de toda a documentação necessária para desembaraço das cargas, espera-se, porém que esse profissional tenha também conhecimento nas leis aduaneiras, garantindo a conformidade dos requisitos aduaneiros e o correto recolhimento de impostos e taxas (World Customs Organization, 2016).

A profissão do despachante aduaneiro surgiu no Brasil nos tempos de Brasil Colônia, quando D. João III criou o “Aldeador”, profissional responsável por conferir e liberar as mercadorias que entravam e saíam dos navios. Já em 1850, agora com nome de “caixeiro”, os profissionais eram nomeados e habilitados por patrões para atuarem junto as repartições fiscais com o objetivo de liberar as mercadorias oriundas de operações de compra e venda. Em 1860, através do Regulamento das Alfandegas e Mesas de Rendas, a profissão de despachante aduaneiro foi formalmente introduzida (Hartz, 2024).

O grande marco para a profissionalização do despachante aduaneiro aconteceu com a publicação do Decreto nº 22.104 em 1.932, que tornou necessária a nomeação pelo presidente da república para exercício profissional, além disso foram definidas as regras

para exercício da profissão determinando que somente despachantes aduaneiros estavam aptos a promover o desembaraço aduaneiro de mercadorias, realizando todos os trâmites necessários. Por fim, o Decreto nº 6.759 de 05/02/2009 é quem de fato estabeleceu e regulamentou a profissão, estabelecendo suas atividades e as obrigações legais para exercício da função no Brasil (Hartz, 2024). Toda essa evolução do despachante aduaneiro no Brasil pode ser visualizada na figura 1.



**Figura 1.** A evolução da profissão de despachante aduaneiro no Brasil  
**Fonte: Adaptado de Pedro (2020)**

O artigo 808 do Decreto 6.759/2009 (Regulamento Aduaneiro) regulamenta as atividades atribuídas ao despachante aduaneiro, sendo elas: emissão dos documentos relativos ao desembaraço aduaneiro, ciência e assinatura de intimações, notificações e autos de infração; acompanhamento de vistoria física aduaneira e recebimento de mercadorias com desembaraço aduaneiro (Sobrinho, 2024).

O artigo 810 do Decreto 6.759/2009 prevê que somente pessoas físicas podem exercer a profissão de despachante aduaneiro no Brasil. Nesse artigo também são citados os requisitos necessários para a inscrição desse profissional, sendo esses: inscrição no Registro de Ajudantes de Despachantes Aduaneiros que comprove atuação nessa função por no mínimo dois anos; ser brasileiro nato; comprovar inexistência de condenação que prive sua liberdade; comprovante de quitação com a Justiça Eleitoral e militar (se homem); ser maior de idade; ter concluído no mínimo o ensino médio e ainda obter nota igual ou superior a 70 (setenta) pontos no exame de qualificação técnica<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> O Exame de Qualificação costuma ocorrer a cada dois anos, sendo realizado pela última vez em 2022, recentemente algumas pessoas têm obtido na justiça o direito de não realizar o exame, tendo os juízes entendido que ele impede as pessoas de exercerem o livre exercício profissional, além de não estar previsto em lei específica.

Os despachantes aduaneiros prestam um serviço importante, pois ajudam comerciantes globais a lidar com burocracias aduaneiras (Moodley e Gumede, 2023). A terceirização do despachante aduaneiro é muito comum e assim como outros intermediários são determinantes para que produtores possam vender no mercado internacional (Medin, 2021). O relacionamento entre o despachante aduaneiro e o seu contratante é citado por Riga (2016) que, num estudo sobre a percepção dos despachantes aduaneiros em relação a Lei de Modernização Aduaneira nas Filipinas, destaca que esse relacionamento começa antes das mercadorias serem efetivamente importadas/exportadas, pois o profissional atua desde a primeira análise dos direitos aduaneiros até a entrega da carga no país de destino. Também é destacado que devido ao conhecimento redundante do despachante aduaneiro em relação as atividades comerciais dos seus clientes a tendência é de que a parceria seja duradoura. Outro ponto verificado é de que mesmo com as modernizações do comércio internacional os despachantes aduaneiros continuam a desempenhar um papel fundamental, principalmente nas pequenas e médias empresas (Gwardzinska, 2014).

A ideia de que a profissão de despachante aduaneiro desapareça ou diminua por meio da modernização eletrônica do comércio exterior não deve se concretizar, conforme apontado ainda em 2005 por Gutiérrez et al., na ocasião os autores explicam que na realidade a tendência é de que apenas os melhores consigam permanecer no mercado. Para isso, segundo Gwardzinska (2014) é necessário que esse profissional procure adquirir experiências além das questões relacionadas às aduanas, procurando aumentar seu conhecimento em assuntos como: facilitação do comércio, gestão de cadeia de suprimentos, questões financeiras e de conformidade.

Um estudo da World Customs Organization (WCO) sobre despachantes aduaneiros realizado em 2016 concluiu que esse profissional está numa transição onde deixam de ser apenas emissores de documentos aduaneiros e passam a prestar um serviço que aborda assuntos mais abrangentes, uma espécie de consultoria. O relatório também traz a informação de que eles têm atuado em nome dos importadores/exportadores fornecendo elementos para os demais intervenientes da cadeia de suprimentos, como: armazéns, agentes de carga e transportadores. Está presente também nessa evolução a prestação de serviço em assuntos relacionados a consultoria de conformidade e outras resoluções de problemas (World Customs Organization, 2016).

A capacitação desse profissional em conjunto com suas habilidades do cotidiano são uma combinação que valoriza a carreira desse profissional. Dentre as possibilidades de aprimoramento do conhecimento estão a formação acadêmica e outros programas de

treinamento oferecidos por associações ligadas à área (como cursos técnicos e profissionalizantes, graduação na área de comércio exterior e logística, cursos de tecnologias e ferramentas digitais). Essas ações de capacitação são recomendadas, pois a falta de conhecimento dos procedimentos aduaneiros leva a atrasos no desembaraço aduaneiro (World Customs Organization, 2018).

A World Customs Organization (2018) cita que os despachantes aduaneiros podem desenvolver um papel ativo na modernização aduaneira atuando como agentes multiplicadores da conformidade aduaneira e promovendo a facilitação do comércio. Além disso podem principalmente colaborar na melhoria da qualidade dos dados recebidos pelas aduanas (o que possibilita uma análise de risco eficaz e eficiente), pois embora os importadores/exportadores é quem tenham o melhor conhecimento daquilo que será declarado, o despachante tem plena capacidade de conscientizar e incentivar seus clientes no que diz respeito a qualidade dos dados declarados.

Dessa forma, o papel do despachante aduaneiro vai além das tarefas operacionais, sendo reconhecido e valorizado por programas internacionais de facilitação do comércio, que reforçam sua função estratégica na cadeia logística e na promoção da conformidade aduaneira. O programa OEA, previsto no acordo de facilitação do comércio, tende a valorizar o trabalho dos despachantes aduaneiros. O valor do interveniente dentro do programa decorre da importância do papel desempenhado por ele na expedição dos dados comerciais e sua intermediação na comunicação importador e exportador/aduanas. Por exemplo, o programa C-TPAT, programa similar ao OEA nos Estados Unidos, descreve que um despachante aduaneiro credenciado educa e incentiva as demais partes da cadeia de suprimentos a promover segurança nas operações. Os procedimentos de segurança e monitoramento na contratação de pessoal também é citado como relevantes dentro do programa (World Customs Organization, 2018).

Os países membros da WCO tem trabalhado para implementar o programa OEA, incluindo no hall dos intervenientes habilitados os despachantes aduaneiros. Quando participam da certificação OEA os despachantes costumam ter benefícios como: despacho aduaneiro antecipado, agilidade no desembaraço aduaneiro e facilidade com os pagamentos de impostos (World Customs Organization, 2016) No Brasil, o despachante aduaneiro foi excluído do programa OEA após uma série de profissionais buscarem sua certificação por meio de medidas judiciais, contrariando as regras de habilitação que incluíam a aprovação num exame de qualificação técnica. A revogação do despachante aduaneiro como um possível interveniente certificado foi publicado em 2018 na Instrução Normativa RFB N° 1.834 (Brasil, 2018b).

### 3.5 MODERNIZAÇÃO DO COMÉRCIO EXTERIOR BRASILEIRO

A modernização, simplificação e harmonização dos processos aduaneiros são os pilares para que os processos transfronteiriços sofram desburocratização. A junção desses três atos permite que o processo de troca de mercadoria aconteça de forma mais rápida e simples (World Trade Organization – WTO, 2021).

Essa política comercial e aduaneira é definida como “facilitação do comércio (FT) (Grainger e Morini, 2019). Os benefícios produzidos com a facilitação do comércio fazem com que o tema seja interesse de diversos organismos internacionais, incluindo as Nações Unidas (ONU) e a Organização Mundial das Aduanas (OMA). Essa importância se deve ao fato de que a facilitação do comércio tenha como principal foco o desenvolvimento econômico das nações e a segurança da cadeia de suprimentos (Grainger, 2011).

A facilitação do comércio parte de um contexto macro dos fluxos econômicos internacionais e possui uma definição ampla (Schimanski, 2021). Um dos entendimentos é o de que a facilitação do comércio procura reduzir os custos de transação entre as empresas e o governo, ao mesmo tempo em que desempenham uma função importante dentro das políticas comerciais e aduaneiras (Grainger e Morini, 2019).

Processos mais simplificados, modernos, transparentes e harmônicos são os pontos-chaves que permitem a FT reduzir os custos comerciais nas operações de importação e exportação. Isso chama atenção dos governantes sob a lógica de que tais ferramentas permitem aos países crescimento econômico e redução da pobreza (Kumari, 2024). Os processos de produção são divididos ao redor de todo o mundo, as cadeias de produção são globais e isso tende cada vez mais promover o fluxo internacional de mercadorias e serviços. Portanto, medidas que cooperem para diminuição de custos e prazos, tragam transparência e previsibilidade, além de minimizar questões burocráticas e administrativas tornam-se fundamentais para a propagação de um mercado internacional mais seguro e de baixo custo (Schimanski, 2021).

O Acordo de Facilitação de Comércio (AFC) foi concluído pela OMC em 2013 durante a Conferência Ministerial de Bali, sendo que o Brasil sancionou o acordo em março de 2016. O AFC entrou em vigor em 22 de fevereiro de 2017 com a assinatura de 112, dos 164 membros da OMC. O acordo prevê condições para agilizar a movimentação e o desembaraço aduaneiro das mercadorias destinadas à importação e a exportação. A OMC também determinou no acordo as diretrizes para uma cooperação mais eficaz entre as aduanas e demais organismos envolvidos nessa área, incluindo questões que facilitem o

comércio por meio das conformidades aduaneiras. No acordo também estão previstas ações que capacitem os envolvidos nessa área (World Trade Organization – WTO, 2021). Embora o AFC tenha sido definido apenas em 2013 o tema é fruto de discussão desde 1996 por membros da OMC. Já em 2001 o grupo decidiu por estabelecer medidas que acelerassem ainda mais a movimentação e liberação de mercadorias (Thorstensen, Ferraz e Nogueira, 2016).

O acordo é dividido em três seções, na primeira são apresentadas ações de boas práticas para o desempenho governamental sobre as operações de comércio exterior, aquilo que é necessário para agilizar a movimentação, liberação e desembaraço de mercadorias, tais como: publicação de normas, implementação de medidas de controle, gerenciamento de riscos e uso de novas tecnologias que possibilitem um melhor controle das operações. Na primeira seção ainda é destacada a necessidade da utilização do programa de operador econômico autorizado, criação de canais que possibilitem a solução de dúvidas sobre as regras de importação e exportação e a disposição para a cooperação aduaneira. A segunda seção contém as disposições especiais que os países desenvolvidos e em desenvolvimento possuem para programar disposições individuais do Acordo, possibilitando inclusive que eles indiquem quais medidas necessitarão de prazo adicional (Brasil, 2022). Por fim, a terceira seção prevê um comitê permanente para manter a facilitação do comércio na OMC, além de exigir que os países tenham também um comitê nacional para facilitar a coordenação e implementação do acordo em seus países (World Trade Organization – WTO, 2021)

Os países desenvolvidos firmaram o compromisso de programar a implementação do acordo tão logo ele entrasse em vigor. Por outro lado, os países em desenvolvimento só se comprometeram a colocar em prática aquilo que era possível mediante suas condições econômicas (Schimanski, 2021).

Dentro do AFC foi criado o *Special and Differential Treatment for Developing Countries (SDT)*, ou seja, um tratamento especial e diferenciado para países em desenvolvimento. Ele permite que cada país em desenvolvimento indique quando aplicará cada uma das disposições individuais, além de informar em quais necessita de assistência técnica e apoio ao desenvolvimento. Assim, o país membro do acordo deve indicar cada disposição do Acordo dentro de uma das categorias (A, B ou C), sendo: “Categoria A: disposições que um país em desenvolvimento membro designa para aplicação assim que o acordo entra em vigor; Categoria B: disposições que um país em desenvolvimento membro designa para aplicação após um período transitório depois que o acordo se inicia; Categoria C: disposições designadas por um país em desenvolvimento membro para

aplicação após um período transitório após a entrada em vigor do acordo e a prestação de assistência e apoio ao reforço das capacidades”. Os prazos previstos e posteriormente definitivos para implementação das categorias B e C também devem ser notificadas aos membros da OMC (World Trade Organization – WTO, 2014a).

Outras proteções aos países em desenvolvimento também são citadas:

- Mecanismo de Alerta Rápido: caso tenha dificuldade em implementar alguma disposição das categorias B ou C até a data de notificação, os membros podem ter uma prorrogação automática de até 18 meses;
- Grupo de peritos: caso não tenha sido concedida uma prorrogação solicitada e um membro não tenha capacidade para implementar, o comitê o auxiliará com recomendações formuladas por um grupo de peritos;
- Mudança entre categorias: Os membros podem transferir disposições entre as categorias B e C;
- Período de carência: Para as disposições da Categoria A os países em desenvolvimento não estarão sujeitos ao Memorando de Entendimento sobre Resolução de Litígios por um período de 2 anos.

O AFC foi ratificado no Brasil em 29 de março de 2016 e está em vigor desde 22 de fevereiro de 2017 (Brasil, 2016, 2018a). Após assinatura do acordo o Brasil assumiu diante da OMC adotar imediatamente 42 dos 47 compromissos. Os outros 5 compromissos requeriam desenvolvimento de ferramentas específicas por parte do governo brasileiro, sendo o principal um sistema de processamento antecipado de documentação de importação. O Portal Único é a ferramenta em desenvolvimento que permite a gestão desses dados, o Brasil prevê que após seu total funcionamento o saldo comercial cresça cerca de 9 bilhões, gerando um impacto positivo de 2% no PIB brasileiro (Thorstensen e Silva, 2020).

Mesmo que ao longo das negociações do acordo de facilitação o Brasil tenha participado ativamente, apoiando e facilitando as propostas em negociação, ele é autodeclarado como um país em desenvolvimento diante da Organização Mundial de Comércio (OMA). Sendo assim os compromissos notificados na Categoria A do acordo deveriam ser implementados pelo Brasil até 22 de fevereiro de 2017, data em que o acordo entra em vigor. Dessa forma, o primeiro aviso do Brasil se deu ao Comitê Preparatório para a implementação de Facilitação de Comércio logo em 25 de julho de 2014. O documento informava que todos os compromissos da primeira parte do acordo seriam notificados como

categoria A. Os demais compromissos que precisariam de um prazo diferente para implementação foram notificados como categoria B (Schimanski, 2021).

A notificação WT/PCTF/N/BRA/1 trouxe ao comitê os compromissos notificados como Categoria B pelo Brasil. Esses compromissos se referem aqueles nos quais o país precisa criar ou modificar os regulamentos para conseguir atender as exigências do Acordo de Facilitação de Comércio. Foram listados os seguintes compromissos:

- Apresentação de prazo para publicação de consultas (Art. 3.6 b);
- Criação de consultas sobre regras de origem de bens (Art. 3.9 a ii);
- Apresentação e processamento eletrônico de informações aduaneiras antes da chegada das mercadorias (Art. 7.1);
- Medidas de facilitação comercial para Operadores Econômicos Autorizados (OEA) (Art. 7.7.3);
- Apresentação e o processamento antecipados da documentação e das informações relativas aos bens em trânsito antes da sua chegada (Art. 11.9) (World Trade Organization – WTO, 2014b).

Atendendo o previsto no Artigo 16.1(b) do Acordo de Facilitação do Comércio, em 17 de março de 2017 o Brasil faz a notificação definitiva para apresentação dos prazos para implementação das disposições da categoria B. Foram apresentados na notificação G/TFA/N/BRA/1 os seguintes prazos:

- Art. 7.1: Apresentação e processamento eletrônico de informações aduaneiras antes da chegada das mercadorias: 31/12/2017;
- Art. 7.7.3: Medidas de facilitação comercial para Operadores Econômicos Autorizados (OEA) - 31/12/2017;
- Art. 11.9: Apresentação e o processamento antecipados da documentação e das informações relativas aos bens em trânsito antes da sua chegada - 31/12/2019 (World Trade Organization – WTO, 2017).

Para atender esses três artigos o Brasil precisou alterar suas leis aduaneiras. Para acatar o requisito de liberação aduaneira antes da chegada das mercadorias o governo publicou a Instrução Normativa da Receita Federal do Brasil Nº. 1759 de 13 de novembro de 2017. A IN passou a permitir o desembaraço antecipado em situações que fossem realizadas por órgãos públicos, mercadorias transportadas nos modais terrestre, fluvial ou

lacustre e no modal marítimo quando o importador fosse certificado nas modalidades OEA - Conformidade Nível 2 ou OEA – Pleno. A RFB ainda deixou aberta a possibilidade de outras situações terem o direito de serem processadas previamente, desde que fossem avaliadas caso a caso.

Ainda referente ao despacho antecipado a Receita Federal permanece em constante atualização para facilitações no desembaraço das importações. Em 03 de novembro de 2021 publicou a Portaria COANA número 47 que autoriza também o despacho aduaneiro de importação na modalidade Antecipado para mercadoria importada pelo modal aéreo por importador certificado como Operador Econômico Autorizado (OEA) (Brasil, 2021).

Para cumprir o requisito sobre processamento prévio à chegada para bens em trânsito internacional o governo brasileiro publicou a Instrução Normativa da Receita Federal do Brasil Nº. 1741 de 22 de setembro de 2017 e a Instrução Normativa da Receita Federal do Brasil Nº. 1742 de 22 de setembro de 2017. As alterações incluem ações necessárias para implementação de modernizações relacionadas ao trânsito aduaneiro internacional rodoviário, que permite o preenchimento de formulários de Manifesto Internacional de Carga/Declaração de Trânsito Aduaneiro (MIC/DTA) em papel por MIC/DTA de saída eletrônicos (Brasil, 2017a; b) Para cumprimento desse artigo o Brasil também assinou com os países do Mercosul o Acordo sobre Facilitação do Comércio do Mercosul (MERCOSUL/CMC/DEC. Nº 29/19), que prevê entre outros pontos a criação do Sistema Informático de Trânsito Internacional Aduaneiro (SINTIA), esse sistema tem a finalidade de agilizar os procedimentos de trânsitos, reduzindo as inspeções físicas por meio da gestão de riscos (Mercosul, 2019).

Já o requisito relacionado ao programa de Operadores Econômicos Autorizados (OEA) foi regulamentado pelo Brasil em 2015 por meio da Instrução Normativa RFB nº 1.598, de 9 de dezembro de 2015 e da Instrução Normativa RFB Nº 1985, de 29 de outubro de 2020. Seguindo o compromisso do Acordo de Facilitação do Comércio (AFC) da Organização Mundial do Comércio (OMC), o Brasil definiu o programa OEA como uma certificação voluntária destinada aos intervenientes da cadeia de suprimentos internacional que são capazes de controlar os riscos encontrados nas operações de comércio internacional. Tal certificação consiste em uma Parceria Público-Privada, já que é concedida pelas aduanas as empresas privadas (Brasil, 2018c).

O programa OEA no Brasil continua em constante modernização, sendo regulado atualmente por meio da Instrução Normativa RFB Nº 2154, de 26 de julho de 2023. O programa é dividido em duas modalidades de certificação, o OEA-Segurança (OEA-S), com fundamento em critérios gerais e de segurança aplicados à cadeia de suprimentos no

andamento das operações de comércio exterior e o OEA-Conformidade (OEA-C), baseado em critérios gerais e de conformidade aduaneira. A certificação é concedida aos seguintes intervenientes da cadeia logística de comércio exterior: importador, exportador, transportador, agente de carga, agência marítima, depositário de mercadoria sob controle aduaneiro em recinto alfandegado, depositário em Recinto Especial para Despacho Aduaneiro de Exportação (Redex), operador portuário e operador aeroportuário (BRASIL, 2023). O programa OEA tem atendido os requisitos para desburocratização do comércio exterior brasileiro, para Silva Souza, da et al. (2017):

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, 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.

Dessa forma, conforme apontado por Silva, da et al. (2023) o programa OEA continua em constante modernização e a previsão é que permaneça concedendo benefícios a longo prazo, sendo essa certificação importante para que os intervenientes da cadeia logística usufruam dos benefícios oferecidos pelo programa.

Procurando atender os demais compromissos assumidos no Acordo de Facilitação do Comércio o Brasil fez novas notificações para tais implementações. Duas notificações foram divulgadas pelo governo brasileiro (G/TFA/N/BRA/2/Add.1 e G/TFA/N/BRA/2/Add.2) com a finalidade de informar os demais Membros sobre o funcionamento do Portal Único de Comércio Exterior (World Trade Organization – WTO, 2018, 2019). E ainda para atender artigos sugeridos na terceira sessão do AFC, o Brasil criou em 2016 o Comitê Nacional de Facilitação de Comércio (CONFAC). Esse comitê desempenha um papel importante no que tange a discussão das questões relacionadas a facilitação do comércio, uma vez que é por meio dele que os representantes dos órgãos governamentais brasileiros debatem medidas que visam a redução de custo e a desburocratização dos processos de importação e exportação (Brasil, 2023a).

Normatizado pelo Decreto nº 8.229 de 22 de abril de 2014, o Portal Único de Comércio Exterior foi implementado com o objetivo de integrar os sistemas de todos os intervenientes e desburocratizar os processos aduaneiros no Brasil. A reformulação dos processos de desembaraço aduaneiro, prevista pelo Portal Único, permite reduzir o prazo

médio de exportação de 13 para 8 dias e o prazo médio de importação de 17 para 10 dias. Essa modernização, ao harmonizar e agilizar as transações entre os intervenientes públicos e privados, contribui para a redução dos custos de transação, diminuindo atrasos, retrabalhos e incertezas. Nesse contexto, o despachante aduaneiro mantém um papel estratégico: mesmo em um ambiente digitalizado, ele é responsável por interpretar corretamente normas e regulamentos, conferir e inserir informações precisas no sistema, garantindo que os benefícios do Portal Único sejam plenamente aproveitados e que as transações ocorram de forma eficiente e segura (Dantas e Freitas, 2021).

O Portal Único de Comércio Exterior é o marco da modernização do comércio exterior brasileiro. O sistema compreende diversos módulos, dentre eles: PCCE (Pagamento Centralizado de Comércio Exterior), DUE (Declaração Única de Exportação), DUIMP (Declaração Única de Importação), CCT (Controle de Carga e Trânsito), LPCO (Licença, Permissões, Certificados e Outros documentos) e catálogo de produtos, a união dos procedimentos aduaneiros numa única tela permite facilitar e conseqüentemente reduzir os custos das operações de importação e exportação. Além dos módulos citados o Portal Único permite também a anexação digital de todos os documentos relativos à operação de desembaraço aduaneiro, assim todos são disponibilizados aos órgãos anuentes e Receita Federal de forma eletrônica. Além da agilidade no processo essa ferramenta também traz como ponto importante a eliminação do uso de papel nas operações de comércio exterior (Abreu Júnior et al., 2019).

O pontapé inicial da “janela única” de comércio exterior no Brasil foi a Declaração Única de Exportação (DUE), instituída pela Portaria Conjunta RFB/SECEX nº 349, de 21 de março de 2017. A declaração eletrônica é o documento que acoberta o despacho aduaneiro de exportação no Brasil e é baseado na nota fiscal que ampara a operação de envio ao exterior. A DUE inclui informações de natureza comercial, fiscal, financeira, aduaneira e administrativa, sendo o alicerce para início do novo processo de exportação, com esse documento pretende-se realizar as exportações de maneira mais eficaz e segura. Um estudo da Fundação Getúlio Vargas (FGV) realizado na época da publicação do novo processo de exportação prevê um PIB de US\$ 74,9 bilhões em 2030 e uma expectativa do aumento de exportação de bens manufaturados em cerca de 26,5% (Marcondes *et al.*, 2020).

Também como parte das modernizações previstas a Declaração Única de Importação (DUIMP), outro módulo presente no Portal Único de Comércio Exterior, é um documento eletrônico capaz de processar todas as informações necessárias aos controles das importações: informações de natureza aduaneira, administrativa, financeira, fiscal,

comercial e logística (Santos e Ballonje, 2024). O projeto-piloto da DUIMP foi publicado em 2018 na Portaria Coana número 77 e tem prevista para outubro/2024 a sua utilização mais redundante por parte das empresas importadoras. Esse novo processo de importação permitirá antecipação em relação ao gerenciamento de risco bem a celeridade do fluxo da carga, isso porque as informações poderão ser prestadas antes mesmo da chegada da carga (Abreu Júnior *et al.*, 2019).

Também em virtude do Novo Processo de Importação (NPI) o módulo de catálogo de produtos permite a modernização da gestão de riscos das importações. Isso ocorre porque essa ferramenta exige uma série de detalhes em relação aos produtos: melhor descrição, foto, manuais e informações detalhadas dos atributos. Com todo esse detalhamento o governo pretende unificar as informações para todos os órgãos envolvidos na operação. O catálogo de produtos também permitirá a concessão de licenças por produto e não mais por cada operação, isso possibilitará a redução de tempo e taxas junto aos órgãos anuentes. Outro benefício dessa atualização é o auxílio que o catálogo traz para a correta classificação fiscal do produto, permitindo a Receita Federal controle para o correto recolhimento de tributos, além do monitoramento dos órgãos anuentes. Quando totalmente implementados os registros de importação por meio de LPCO e DUIMP serão diretamente relacionados com o banco de dados disponível no módulo catálogo de produtos de cada importador (Receita Federal do Brasil, 2021).

Outro aspecto relevante no contexto das modernizações no comércio exterior refere-se à utilização de tecnologias de inteligência artificial (IA), que de acordo com Sheikh, Prins e Schrijvers (2023) é um termo que inclui tecnologias operadas por máquinas capazes de executar tarefas normalmente executadas por seres humanos, incluindo aprendizagem de raciocínio e solução de problemas.

Um relatório da World Customs Organization (2025) descreveu as principais tecnologias utilizadas pelas aduanas (Tabela 1) e demonstrou como a Inteligência Artificial e o Aprendizado de Máquina (ML) vem sendo utilizadas ao redor do mundo, criando oportunidades para gestões mais eficientes no que diz respeito aos desafios do comércio internacional e a segurança nas fronteiras. Essas tecnologias possibilitam a automatização dos processos aduaneiros, aprimorando principalmente a gestão de riscos, a detecção de fraudes e a melhor alocação de recursos, concluindo que esse conjunto de melhorias facilita o comércio e acelera o desembaraço aduaneiro.

O documento ainda sugere que a incorporação dessas tecnologias aconteça de forma equilibrada, iniciando-se por etapas incrementais e com investimentos contínuos na capacitação dos envolvidos nos processos. Diante de um planejamento estratégico e

cauteloso, a ideia é que as administrações aduaneiras estejam aptas a utilizar tudo o que a IA/ML pode oferecer, promovendo então uma modernização sustentável que garanta competitividade no cenário global (World Customs Organization, 2025).

**Tabela 1.** Diferenças entre IA, ML, Deep Learning e IA genérica

<b>Categoria</b>	<b>Inteligência Artificial (IA)</b>	<b>Aprendizado de Máquina (ML)</b>	<b>Aprendizado Profundo (Deep Learning)</b>	<b>IA Generativa</b>
<b>Definição</b>	Campo amplo da ciência da computação focado na criação de sistemas que simulam à inteligência humana, incluindo raciocínio, aprendizado e resolução de problemas.	Subconjunto da IA focado em permitir que sistemas aprendam com dados e melhorem seu desempenho sem serem explicitamente programados.	Subconjunto do ML que usa redes neurais profundas para modelar padrões complexos em grandes volumes de dados.	Subconjunto da IA e do ML projetado para criar conteúdos, como texto, imagem e vídeo, com base em dados existentes.
<b>Foco</b>	Simular à inteligência humana por meio do raciocínio, aprendizado e tomada de decisões para executar tarefas normalmente associadas à cognição humana.	Melhorar o desempenho por meio do aprendizado baseado em dados, fazendo previsões e identificando padrões com base em dados históricos.	Processar grandes volumes de dados estruturados e não estruturados para reconhecer padrões e representações complexas (ex: imagem, fala).	Gerar novas saídas criativas por meio da compreensão e reprodução de padrões aprendidos, incentivando à inovação e a criação de conteúdo.
<b>Técnicas Utilizadas</b>	Sistemas baseados em regras, árvores de decisão, sistemas especialistas, algoritmos de busca, redes neurais, processamento de linguagem natural (PLN), visão computacional.	Algoritmos como regressão linear, regressão logística, árvores de decisão, máquinas de vetor de suporte, agrupamento (clustering) e aprendizado por reforço.	Redes Neurais Profundas (DNNs), Redes Neurais Convolucionais (CNNs), Redes Neurais Recorrentes (RNNs), Redes Neurais de Grafos (GNNs), Transformers.	Autoencoders Variacionais (VAEs), Redes Adversárias Generativas (GANs), modelos baseados em Transformers (ex: GPT, BERT, T5), modelos de difusão, modelos autorregressivos.

**Fonte:** Adaptado de World Customs Organization (2025)

No contexto do comércio internacional, o uso de tecnologias de Aprendizado de Máquina (ML) tem sido abordado em estudos (Batarseh *et al.*, 2019; Ticono-Salluca, Torres-Cruz e Tumi-Figueroa, 2023) que demonstram a aplicação dessa ferramenta na avaliação e projeção de importações. Os resultados obtidos por meio do ML contribuem para decisões

mais assertivas por parte das empresas e governos, reforçando o papel dessa tecnologia no apoio a formulação de estratégias comerciais e políticas.

No Brasil, o uso do Sistema de Seleção Aduaneira por Aprendizado de Máquina – Sisam, permite a Receita Federal utilizar a IA para fiscalizar a entrada e saída de bens comerciais em portos e aeroportos. O sistema utiliza elementos como o aprendizado de máquina, big data e mineração de dados para otimizar a atividade fiscalizatória, para isso o sistema reúne um grande banco de dados com declarações de importação bem como suas retificações por parte dos importadores. Por meio dessa análise o sistema permite automaticamente a seleção de declarações de importação para conferência, e embora sejam menos precisas que as decisões humanas permitem um filtro que organiza os dados e em seguida os direcionam para análises humanas mais minuciosas (Cunha, Stamile e Grubenmacher, 2024).

A utilização de drones também faz parte do uso de novas tecnologias que visam as modernizações. De acordo com a Receita Federal do Brasil (2021b) a utilização de drones permitiu a identificação de contrabando e descaminhos, além da apreensão de 30 milhões de reais em mercadorias e entorpecentes. Sousa Neto e Coelho (2018) destaca que o uso desses equipamentos permite análises mais eficazes, pois eles permitem acessos a locais de acessibilidade de difícil acesso. Os autores reforçam, porém que a utilização de aeronaves remotamente pilotadas (drones) não eliminam a presença do fator humano, mas assim como a IA agregam qualidade ao serviço de fiscalização.

Diante das diversas medidas implementadas para atender o Acordo de Facilitação do Comércio (AFC) a Organização Mundial das Aduanas (OMA) criou uma ferramenta para avaliar a eficiência e a eficácia dos procedimentos aduaneiros. O *Time Release Study* (TRS) é um estudo que visa “medir o tempo real necessário para a liberação/desembarço de mercadorias, desde o momento da chegada da carga ao recinto até a sua entrega física”. O estudo é considerado pela OMA um termômetro que consegue avaliar e melhorar a implementação do AFC (Receita Federal do Brasil, 2023).

No Brasil, o primeiro estudo com base no método TRS foi realizado entre o período de junho e julho/2019 e compreende dados referentes as importações brasileiras. Os tempos apresentados no estudo compreendem o processo completo de importação: desde a chegada do veículo transportador até a entrega da carga ao importador e contou com apoio da Secretaria de Comércio Exterior (SECEX), Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) e Ministério da Agricultura e Pecuária (MAPA). Os dados avaliados abrangem um total de 262.787 declarações de importação, sendo essas relativas a todas as unidades do modal aéreo e marítimo e as duas principais fronteiras no que diz respeito

ao modal rodoviário, essas unidades representam 46% da movimentação total do modal aéreo (Receita Federal do Brasil, 2020).

Segundo a análise da Receita Federal do Brasil (2020), as principais constatações do estudo são:

- O tempo médio de chegada até entrega da carga foi de 7,4 dias;
- Para o modal marítimo o tempo médio foi de 9,7 dias, para o aéreo 5,8 dias e para o rodoviário 2,3 dias;
- Mais de 87% das mercadorias são liberadas e entregues antes dos prazos médios (menos de 7 dias);
- 65% do tempo médio relacionados aos processos com anuência Anvisa são relacionados ao tempo para a compensação das taxas e não ao atraso do órgão;
- A fase de liberação aduaneira (de responsabilidade da RFB) leva apenas 10% do tempo total apurado;
- O tempo médio para a liberação de importação de despachos sobre águas é 73% menor que em outros modais; e
- As ações de agentes privados (depositários, despachantes aduaneiros, transportador) são as responsáveis por mais da metade do tempo total dos fluxos analisados.

Seguindo a premissa de avaliar melhorias no processo de desembaraço aduaneiro, o TRS de importações brasileiras sugere algumas medidas para agilizar os processos, dentre elas: a agilidade do importador ou de seu despachante na entrega de documentos instrutivos de desembaraço, o que pode reduzir o prazo de desembaraço em 40%; a utilização da metodologia de gerenciamento de riscos pela aduana, o que diminui a necessidade de declarações em conferência aduaneira; a harmonização de procedimentos por parte dos órgãos anuentes para reduzir a discrepância no prazo das análises (Receita Federal do Brasil, 2020).

A Receita Federal do Brasil (2020) destaca ainda que com o auxílio da iniciativa privada foi possível definir outras séries de ações para melhorar o fluxo aduaneiro de importações brasileiras. Dentre os principais destaques estão a liberação de declarações aos finais de semana e feriado; a criação de um módulo único de pagamento de tributos (incluindo ICMS); realizar de forma paralela os controles administrativos referentes a licenciamento e declaração de importação; elaborar um ranking para despachantes e

recintos aduaneiros a fim de permitir ao importador a escolha de profissionais com maior grau de conformidade.

Por se tratar de um estudo realizado em 2019 e publicado em 2020, ao fim da análise do TRS importação é possível concluir que algumas das sugestões indicadas já se encontram em processo de implementação. Por exemplo, o Portal Único de Comércio Exterior traz modernização e desburocratização e as reuniões das Comissões Locais de Facilitação (Colfac) permitem uma ampla conexão entre os setores público e privado. Outras ações como o PCCE prevê o pagamento único dos tributos, inclusive das taxas de Anvisa e tende a agilizar o tempo perdido com pagamento de taxas na importação.

Semelhante ao TRS Importação a Receita Federal do Brasil em parceria com a Secretaria de Comércio Exterior (SECEX), o Ministério da Agricultura e Pecuária (MAPA), o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) realizou entre 01 de março e 30 de abril de 2023 um estudo de tempos focado nas exportações brasileiras. O escopo avaliou 281.785 DU-ES, sendo 275.216 na condição de despacho normal e 6.569 com embarque antecipado, realizadas em todo o Brasil dentro dos modais aéreo, marítimo e rodoviário (Receita Federal do Brasil, 2023b).

De acordo com a Receita Federal do Brasil (2023b) para medir o tempo de desembaraço o escopo considerado foi a entrada da carga no recinto alfandegado até seu embarque após liberação aduaneira. Após realização do estudo os principais resultados encontrados foram:

- A regra de parametrização é o canal verde, presente em 88,9% das DUEs;
- O tempo médio para liberação das exportações comuns foi de 107 horas e 52 minutos e para os embarques antecipados 459 horas e 21 minutos;
- O modal marítimo é o que mais consome tempo: 193 horas e 22 minutos, em seguida vem o aéreo com tempo médio foi de 34 horas e 43 minutos e por fim o rodoviário 5 horas e 20 minutos;
- Quando há necessidade de intervenção dos órgãos anuentes o tempo médio para deferimento de um LPCO é de 68 horas e 22 minutos;
- Há uma lentidão por parte dos exportadores no vínculo de LPCO as DUEs, atrasando as liberações;
- Somente 19% das exportações são realizadas por empresas certificadas no programa OEA;
- Em 46,9% das operações o modal utilizado é o marítimo;

- A logística do porto é crucial, pois ela representa um gargalo de 85% do tempo entre o desembarço e o embarque;
- A responsabilidade do exportador, que é apresentar a carga pra despacho, consome 12% do tempo total do processo de exportação;
- Os órgãos públicos só têm 3% de participação nos tempos de exportação.

Recomendações também foram realizadas após a conclusão do TRS Exportação. Dentre as medidas é citada a necessidade de uma padronização dos procedimentos do trâmite de exportação no país, procurando assim reduzir os tempos de despacho. Outro ponto de atenção é a distribuição imediata após parametrização em canal laranja ou vermelho, agilizando as conferências aduaneiras. Outra sugestão foi a divulgação para a expansão do programa OEA, tanto para as empresas exportadoras quanto para os órgãos anuentes, com intuito de garantir ainda mais benefícios para os processos de exportação (Receita Federal do Brasil, 2023b).

A seguir, é apresentada a metodologia do trabalho, em suas várias etapas relacionadas ao design da pesquisa.

## 4 METODOLOGIA

Essa pesquisa de caráter empírico de forma quanti-qualitativa foi realizada por meio de uma revisão da literatura em conjunto com duas coletas de dados utilizando-se, na primeira fase, um questionário enviado aos participantes por meio de um formulário do tipo “Google Forms” e, na segunda fase, a realização de entrevistas semiestruturadas (em duas etapas), a fim de se obter dados adicionais para resposta dos objetivos de pesquisa (vide Anexo 1).

Para sintetizar e apresentar de forma sistematizada as etapas do percurso metodológico adotado, apresenta-se a seguir um quadro-resumo (Tabela 2) que organiza, de maneira clara e concisa, as fases do estudo, os objetivos específicos de cada etapa, os procedimentos realizados, os instrumentos e fontes utilizados, bem como os resultados esperados. Posteriormente, cada uma dessas etapas será detalhadamente explicada.

**Tabela 2:** Etapas metodológicas

<b>Etapa</b>	<b>Período</b>	<b>Objetivo</b>	<b>Procedimentos / Ações</b>	<b>Instrumentos e Fontes</b>	<b>Resultado Esperado</b>
1. Revisão da literatura	2023	Compreender conceitos-chave e embasar a construção dos instrumentos	Busca e leitura de artigos nas bases Google Acadêmico, Scopus, CAPES, Web of Science, usando palavras-chave relacionadas a 3PL, facilitação do comércio, TCT, comércio exterior brasileiro e OEA	Artigos científicos e documentos técnicos	Fundamentação teórica e elaboração do questionário
2. Elaboração e validação do questionário	Dez/2023	Criar instrumento para mapear percepções sobre o papel do despachante aduaneiro	Construção de 68 perguntas divididas em 8 blocos; validação com especialistas e Feaduanheiros	Google Forms; especialistas do setor	Questionário inédito validado
3. Coleta de dados – Fase 1 (questionário)	Dez/2023 a Jun/2024	Obter dados quantitativos sobre papel e relevância do despachante aduaneiro	Divulgação por entidades e associações; aplicação online; filtragem da amostra	Google Forms; rede de contatos das entidades	120 respostas válidas

4. Análise de dados – Fase 1	2024	Processar dados quantitativos coletados	Análise estatística e geração de gráficos	Software R Studio	Resultados quantitativos para interpretação
5. Coleta de dados – Fase 2 (entrevistas semiestruturadas – etapa 1)	Out a Nov/2024	Obter dados qualitativos aprofundados	Entrevistas com especialistas do setor até ponto de saturação (9 entrevistas)	Roteiro semiestruturado	Identificação de percepções sobre OEA, IA e papel do despachante
6. Coleta de dados – Fase 2 (entrevistas – etapa 2)	Nov/2024	Explorar temas de tecnologia e modernização aduaneira	Entrevistas durante The 2024 WCO Technology Conference & Exhibition (17 entrevistas)	Roteiro semiestruturado	Ponto de saturação para temas tecnológicos
7. Análise de dados – Fase 2	2024	Interpretar dados qualitativos	Análise de conteúdo; triangulação de métodos	Entrevistas e questionário	Insights aprofundados e consistência dos achados
8. Garantia de validade processual	Durante todo o estudo	Assegurar credibilidade e coerência metodológica	Imersão prévia, triangulação, descrição detalhada, exposição prolongada, ponto de saturação	Protocolo adaptado de Hayashi, Abib e Hoppen (2019)	Pesquisa validada e confiável

---

**Fonte: Elaborado pela autora (2025).**

Inicialmente, para entender os conceitos presentes na pesquisa, foi realizada uma revisão da literatura por meio da leitura de artigos disponíveis nas plataformas de pesquisa: Google Acadêmico, Scopus, Portal de Periódicos da CAPES e Web of Science. Durante a busca as seguintes palavras-chaves foram utilizadas: *Third Party Logistics*, *Trade Facilitation*, *Transaction Cost*, Comércio Exterior Brasileiro, *Authorised Economic Operator* (AEO). Tendo em vista que cada instrumento de uma pesquisa é exclusivo dela, é importante que se tenha conhecimento sobre o assunto antes de formular o questionário para coleta de dados. Assim, reforça-se que a cada pesquisa realizada é necessário que haja a construção adequada de seus instrumentos (Andrade, 2010)

Em seguida, na primeira fase de coleta de dados um formulário com questionamentos sobre o papel do despachante aduaneiro nas operações de importação e exportação foi elaborado com o objetivo de obter e registrar dados que consigam trazer respostas em meio a modernização e a facilitação do comércio exterior brasileiro. O questionário foi validado por especialistas da área.

De acordo com Gil, 2008, p. 121:

Pode-se definir questionário como a técnica de investigação composta por um conjunto de questões que são submetidas a pessoas com o propósito de obter informações sobre conhecimentos, crenças, sentimentos, valores, interesses, expectativas, aspirações, temores, comportamento presente ou passado etc.

Ainda de acordo com Gil (2008) a construção de um questionário consiste em transformar os objetivos da pesquisa em perguntas específicas. Assim, para construção desse questionário foi necessário entender as definições de facilitação e modernização do comércio exterior e função exercida pelo despachante aduaneiro, um profissional terceirizado dentro da cadeia logística.

O questionário da pesquisa foi elaborado em parceria com a Federação Nacional dos Despachantes Aduaneiros (Feaduaneiros), uma entidade criada em 1953 com o objetivo de representar os despachantes aduaneiros em todo o Brasil. Trata-se de um questionário inédito. Foram apresentadas aos respondentes 68 perguntas divididas em 8 blocos, cada bloco tem por objetivo obter dados sobre a empresa, sobre o próprio respondente e sobre suas percepções em relação ao despachante aduaneiro.

O período de coleta de dados da fase 1 foi realizado no período de dezembro de 2023 a junho de 2024 e teve como público-alvo profissionais que atuam diretamente com comércio exterior, sendo preferencialmente colaboradores de empresas exportadoras e importadoras e que exerciam a profissão de despachante aduaneiro. O questionário enviado via link do google forms foi aplicado com respondentes de todo o Brasil, que receberam tal convite através da divulgação de associações e entidades ligadas ao comércio exterior brasileiro. Para análise dos dados foi considerada como amostra final 120 respostas tendo em vista que 17 participantes responderam que não utilizam o serviço de um despachante aduaneiro.

Os resultados da pesquisa da fase 1 foram analisados por meio do *software* R Studio (R Core Team, 2024) um ambiente de desenvolvimento integrado (IDE) eficiente para trabalhar com linguagem de programação R, oferecendo uma série de recursos que melhora a produtividade e organização no trabalho com dados, para essa pesquisa esse *software* permitiu a geração de gráficos interativos e estáticos diretamente no painel de plotagem. Os dados analisados serão apresentados sem identificação individual de empresa ou respondente, conforme a Lei Geral de Proteção de Dados (LGPD).

A análise de dados tem por objetivo obter respostas a diversas indagações e questionamentos que existem em todos os ramos do conhecimento humano, dessa forma sua avaliação envolve altos níveis de avaliação (Oliveira, 2004).

A segunda fase da pesquisa foi realizada por meio de entrevistas semiestruturadas entre os meses de outubro e novembro de 2024 e nelas especialistas em comércio exterior presentes na amostra final e no evento *The 2024 WCO Technology Conference & Exhibition* aprofundaram suas percepções sobre a relevância do despachante aduaneiro, sua evolução profissional diante das modernizações dos processos aduaneiros e seu papel na redução dos custos. Além disso, as questões tiveram como foco a busca por insights mais detalhados sobre o programa OEA e o uso da Inteligência Artificial. Nessa fase da pesquisa foram realizadas entrevistas que apresentaram os mesmos insights após o ponto de saturação, o que é aceitável tendo em vista que a amostra alcança as mesmas percepções e opiniões por parte dos entrevistados (Crescentini e Mainardi, 2009).

Após realização de nove entrevistas com especialistas, por conveniência, a pesquisa atingiu seu ponto de saturação nas questões relacionadas à importância do despachante aduaneiro e sua exclusão do programa OEA, sobre a sua colaboração na redução dos custos e sobre o futuro da profissão. O perfil dos entrevistados é apresentado na Tabela 3, para definir a amostragem ideal foi considerada o ponto de saturação, conforme Tabela 4.

**Tabela 3:** Perfil dos entrevistados

<b>Cargo</b>	<b>Tempo de atuação na carreira de comércio exterior</b>	<b>Tempo de atuação na empresa atual</b>
Analista de Importação	15	2
Analista de Importação	4	3
Analista de Importação	13	1
Analista de Importação	14	3
Analista de Importação	5	3
Diretor	13	7
Diretor	22	20
Gerente	19	8
Gerente	30	4

**Tabela 4.** Ponto de saturação após nove entrevistas.

<b>Questão</b>	<b>Ponto de Saturação atingido após a entrevista de número</b>
Futuro do Despachante	7
Importância do Despachante	7
Exclusão do despachante do programa OEA	8
Redução de Custos	9

Com intuito de encontrar o ponto de saturação nos temas sobre tecnologia e modernização dos processos aduaneiros, as questões sobre tais temas foram exploradas em mais dezessete entrevistas (etapa 2) realizadas durante a *The 2024 WCO Technology Conference & Exhibition*, evento realizado pela *World Customs Organization (WCO)* no Rio de Janeiro nos dias 12, 13 e 14 de novembro de 2024. A tabela 5 apresenta o perfil dos entrevistados no evento, incluindo país de trabalho e tempo de atuação na área.

**Tabela 5.** Perfil dos entrevistados no evento: *The 2024 WCO Technology Conference & Exhibition*.

<b>País</b>	<b>Setor</b>	<b>Tempo de atuação na carreira de comércio exterior</b>	<b>Especialista em TI?</b>
Brasil	Privado	30	Sim
Brasil	Privado	25	Não
Brasil	Privado	5	Sim
Brasil	Privado	15	Não
Brasil	Público	22	Sim
Brasil	Público	10	Sim
Brasil	Representante UN/CEFACT	20	Não
Canadá	Público	10	Não
Coreia	Privado	5	Sim
Egito	Privado	30	Sim
El Salvador	Privado	23	Não
Emirados Árabes Unidos	Público	10	Sim
Itália	Privado	35	Não
Itália	Privado	30	Não
Suécia	Privado	28	Não
Tanzânia	Público	15	Sim

A segunda fase da pesquisa, analisada pelo método qualitativo, passou por uma validação processual (Tabela 6) com o intuito de assegurar à consistência e credibilidade dos resultados obtidos. As verificações da validade processual nas pesquisas qualitativas garantem a credibilidade dos resultados obtidos, além da solidez de toda investigação científica. Esse exame procura entender como a pesquisa foi planejada e conduzida, considerando a consistência entre os objetivos propostos, os métodos aplicados e as conclusões alcançadas. Também envolvem verificações que permitem saber se as interpretações feitas correspondem fielmente à realidade dos participantes ou fenômenos investigados (Hayashi, Abib e Hoppen, 2019).

**Tabela 6.** Medidas para melhorar a validade da pesquisa.

<b>Estágio de pesquisa</b>	<b>Etapas do processo</b>	<b>Ação</b>
Antes da coleta de dados	A	Imersão prévia no campo
Durante a coleta e análise dos dados	B	Triangulação de Métodos Descrição de campo rica e detalhada Exposição prolongada do pesquisador em campo
Durante a coleta e análise dos dados	C	Técnica do Ponto de Saturação

**Fonte: Adaptado de Hayashi, Abib e Hoppen (2019)**

A etapa A do processo de pesquisa diz respeito à atenção do pesquisador para conhecer o objeto de estudo. Nesse caso, a pesquisadora possui vivência no campo de pesquisa, atuando como despachante aduaneira há 15 anos. Esses anos de vivência e experiência permitiram obter conhecimento nas peculiaridades do cotidiano do comércio exterior brasileiro. De acordo com Hayashi, Abib e Hoppen (2019), o envolvimento direto com o campo e as vivências prévias do pesquisador possibilitam compreensão mais aprofundada no contexto e nas singularidades do fenômeno, favorecendo o desenvolvimento de estratégias de coleta e análise de dados mais eficazes e apropriadas.

Durante a fase de coleta e análise de dados foram aplicadas técnicas de triangulação (Etapa B) em diversos aspectos: triangulação de métodos (combinação de métodos qualitativos e quantitativos com questionário e entrevista), e exposição do pesquisador em campo por meio das entrevistas semiestruturadas. Com isso foi possível atingir o nível de saturação (Etapa C). Segundo Hayashi, Abib e Hoppen (2019), a triangulação e a saturação

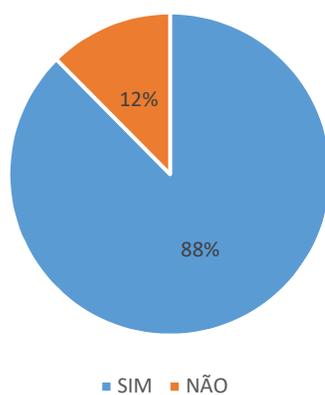
estão profundamente conexas e possuem a capacidade de enriquecer os dados, gerando uma amostra confiável que demonstra a qualidade da pesquisa.

Por se tratar de uma pesquisa envolvendo seres humanos essa pesquisa foi aprovada pelo Comitê de Ética em Pesquisa (CEP) por meio do processo CAAE: 82857024.4.0000.8142.

## 5 RESULTADOS

A análise de dados traz os insights coletados durante as duas fases da pesquisa, sendo que a menção sobre a fase 1 se dará nessa seção por meio da amostra final e a fase 2 será citada como entrevistas semiestruturadas.

A coleta de dados da primeira fase da pesquisa foi realizada via link google forms durante o período de dezembro de 2023 a junho de 2024, sendo coletada um total de 137 respostas válidas. Para análise dos dados foi considerada como amostra final 120 respostas tendo em vista que 17 participantes responderam que não utilizam o serviço de um despachante aduaneiro. Porém é necessário esclarece que a amostra final pode variar de acordo com as questões, tendo em vista que algumas eram de resposta opcional. Conforme ilustrado na figura 2, 88% (ou 120 pessoas) utilizam despachantes aduaneiros em suas atividades de importação e exportação, já 12% (17 pessoas) não terceirizam esse serviço, fazendo seu próprio despacho aduaneiro.



**Figura 2.** Empresas que contratam um despachante aduaneiro para os serviços de importação ou exportação.

Diante da constatação anterior, essa pesquisa procurou entender os motivos pela qual o respondente não utiliza o serviço de um despachante aduaneiro, as respostas desse quesito são evidenciadas na tabela 7:

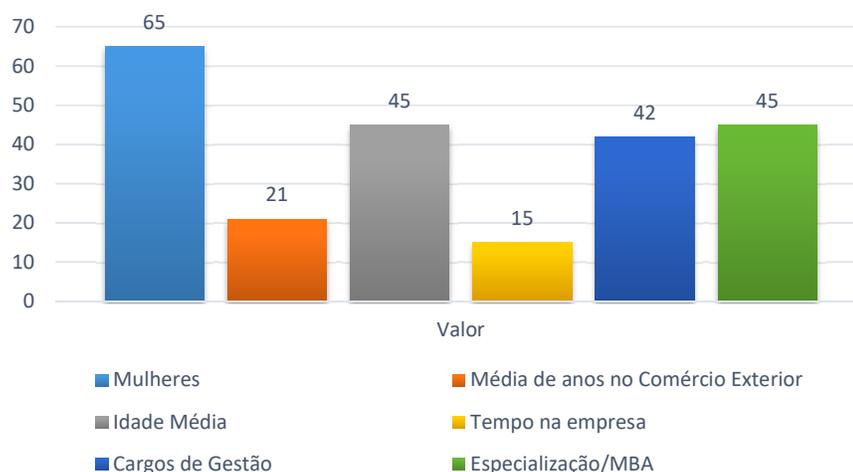
**Tabela 7.** Razão para o fato de sua empresa não contratar um despachante aduaneiro.

Respostas	Número	%
Utiliza funcionário(s) próprio(s) para essa atividade	11	64,7
Sou despachante	1	5,9
Não somos importadores diretos	1	5,9
Sou o dono e despachante aduaneiro	1	5,9
Utiliza o despachante do exportador/fabricante	1	5,9
Nossa operação é por encomenda, portanto, quem contrata o despachante é a trading	1	5,9

Os proprietários são despachantes	1	5,9
<b>Total Amostra</b>	<b>17</b>	<b>100,0</b>

A utilização de um funcionário próprio citado em 64,7% das respostas da Tabela 7 demonstra a forma mais comum de representação quando uma empresa não utiliza o serviço terceirizado de um despachante aduaneiro. Nesse caso, conforme previsto no Artigo 15 da IN RFB 1984 de 27 de outubro de 2020, o próprio empregado com vínculo empregatício exclusivo com as empresas importadoras/exportadoras é quem realiza o despacho aduaneiro.

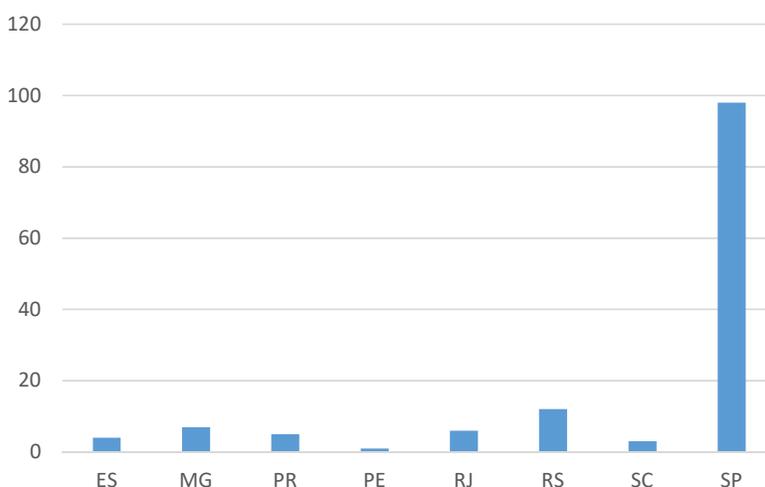
No que diz respeito ao perfil dos respondentes da amostra final (Figura 3) cerca de 55% (65 respondentes) são representadas por mulheres, o que mostra um equilíbrio de gênero nessa área de negócios. A média de idade (45 anos) e tempo de atuação no comércio exterior (21 anos) contribuem para a qualidade das respostas, pois demonstra que os participantes têm experiência, tornando as respostas mais precisas e com menos vieses. A qualidade dos insights também se dá ao fato de que 42 respondentes possuem cargo de gestão e 45 possuem Especialização/MBA.



**Figura 3.** Perfil dos profissionais de comércio exterior (amostra final)

Durante a primeira fase da pesquisa, questionamentos sobre o perfil das empresas também foi inquirido aos respondentes. Assim, esse elemento da pesquisa trouxe a informação de que 98 empresas estão localizadas no estado de São Paulo, o que de acordo com a figura 4 representa 71,53% da amostra total e está diretamente relacionada ao fato desse estado ser 1º colocado nos rankings de exportação e importação das estatísticas brasileiras. Em 2024, segundo dados do Comex Stat, o estado de SP movimentou

US\$71.405,50 nas operações de exportação e US\$75.882,40 nas operações de importação, gerando um total de movimentação de US\$147,3 bilhões. Assim, as demais 28,47% das empresas respondentes se dividem em outras 8 unidades de federação: Espírito Santo (4 empresas), Minas Gerais (7 empresas), Paraná (5 empresas), Pernambuco (1 empresa), Rio de Janeiro (6 empresas), Rio Grande do Sul (12 empresas), Mato Grosso (1 empresa) e Santa Catarina (3 empresas).



**Figura 4.** Unidade de federação onde a empresa do respondente está localizada.

A pesquisa também revelou que 60,59% das empresas dos respondentes exercem atividade em mais de um estado brasileiro. O que nos possibilita, embora a grande maioria das empresas estejam localizadas em São Paulo, ter uma robustez maior nos dados, tendo em vista que suas operações ocorrem em outros lugares que não sejam sua unidade de trabalho. Além disso, 64 respondentes afirmam que sua empresa faz parte de um grupo, sendo que 22 empresas fazem parte de um grupo nacional, 16 de um grupo europeu, 12 de um grupo americano e 9 de um grupo asiático. Outros 5 respondentes afirmam que suas empresas fazem parte de um grupo de outros países.

Ainda sobre o perfil das empresas dos respondentes 42,34% atuam na indústria, 30,66% no comércio e 24,82% são prestadoras de serviço, o que mostra um equilíbrio na amostra. Na tabela 8 também é possível encontrar informações sobre o porte da empresa, onde é possível constatar que três delas possuem valores similares (acima de 30 respondentes), o que torna a amostra dessa pesquisa representativa quanto a caracterização dos entrevistados.

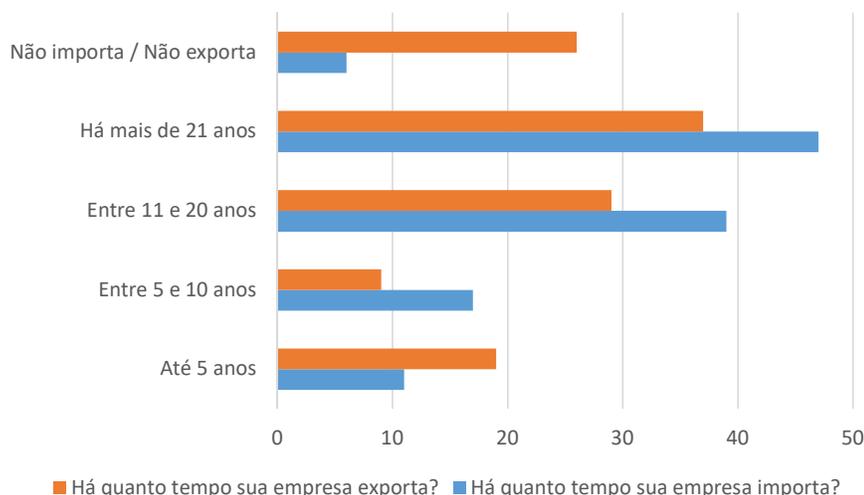
**Tabela 8.** Pessoas ocupadas na empresa e CNAE

<b>Número de pessoas ocupadas</b>		
<b>Respostas</b>	<b>Número</b>	<b>%</b>
De 0 a 19	36	26,28
De 20 a 99	33	24,09
De 100 a 249	17	12,41
De 250 a 499	13	9,49
Igual ou acima de 500	38	27,74
<b>Total Amostra</b>	<b>137</b>	<b>100,00</b>
<b>CNAE</b>		
<b>Respostas</b>	<b>Número</b>	<b>%</b>
Serviços	34	24,82
Comércio	42	30,66
Indústria	58	42,34
Agropecuária	2	1,46
Construção civil	1	0,73
<b>Total Amostra</b>	<b>137</b>	<b>100,00</b>

Em relação a atividade desenvolvida pelas empresas apenas 25% delas atuam exclusivamente em uma das atividades, ou seja, 75% dos respondentes afirmam que suas empresas atuam tanto nas operações de importação quanto nas operações de exportação, esse percentual é ilustrado na figura 5. A amostra abrangente permite uma representatividade dos dados, tornando os resultados mais precisos e confiáveis.

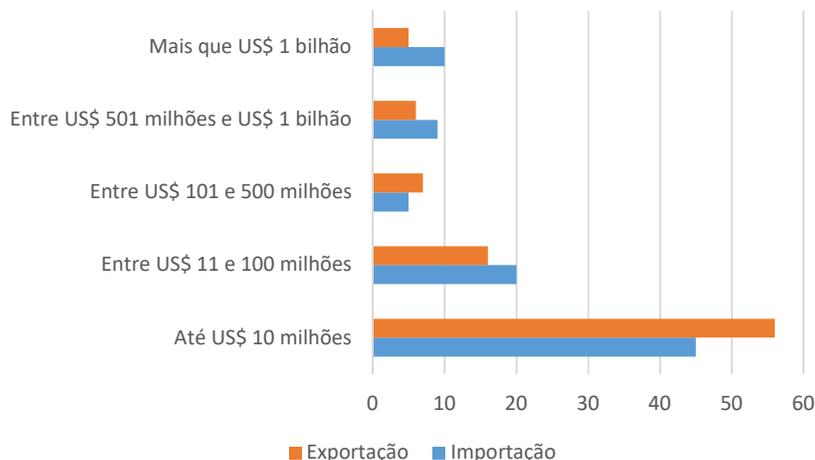
**Figura 5.** Atividade desenvolvida pelas empresas.

Em relação ao tempo de atividade das empresas na importação e na exportação, a maioria das empresas operam em tais seguimentos há pelo menos 11 anos, sendo grande parte atuante na média de 21 anos (39,17% para a atividade de importação e 30,83% para a atividade de exportação), esses dados são evidenciados na figura 6.



**Figura 6.** Há quanto tempo as empresas desenvolvem suas atividades de comércio exterior.

Como valor anual de importação e exportação grande parte das empresas possuem um total aproximado de até US\$ 10 milhões (FOB) em suas operações anuais (Figura 7). Esse número representa cerca 50,56% dos respondentes atuam nas atividades de importação e 62,22% nas atividades de exportação.

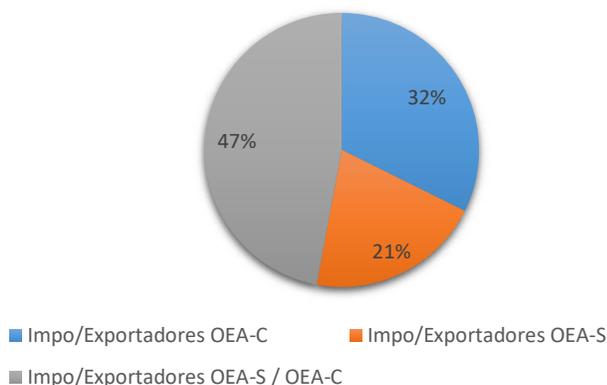


**Figura 7.** Valor anual aproximado (FOB) por atividade.

Conforme tabela 9, em relação a certificação de Operador Econômico Autorizado (OEA) apenas 34 empresas já possuem a certificação, e dentre as 93 que não possuem somente 10 delas estão em processo de certificação junto à Receita Federal. Na figura 8 é demonstrado as modalidades nas quais as empresas certificadas se enquadram, sendo elas: 7 empresas que possuem a modalidade OEA - Segurança (OEA-S), 11 a modalidade OEA - Conformidade (OEA-C) e 16 possuem as duas modalidades.

**Tabela 9.** Sobre certificação OEA

Empresa possui certificação OEA			A empresa está em processo de obtenção		
Resposta	Número	%	Resposta	Número	%
Sim	34	24,82	Sim	10	9,71
Não	103	75,18	Não	93	90,29
<b>Total Amostra</b>	<b>137</b>	<b>100,00</b>	<b>Total Amostra</b>	<b>103</b>	<b>100,00</b>

**Figura 8.** Tipos de certificado OEA por empresa.

Na segunda fase da pesquisa, quando questionados sobre o motivo das empresas não terem a certificação OEA, alguns entrevistados afirmam que “embora seja um programa importante, o processo de obtenção da certificação ainda é burocrático e oneroso”. Quando explorado o fato de o despachante aduaneiro ter sido excluído do programa mais da metade dos especialistas entendem que essa exclusão é um retrocesso, pois sua presença como um interveniente certificado ajudaria a garantir eficiência, segurança e qualidade nos processos de desembaraço aduaneiro.

Dentre a utilização os regimes aduaneiros especiais, quase 43% das empresas dizem se beneficiar deles, outras 57% não utilizam nenhum regime. O principal regime aduaneiro especial utilizado pelas empresas é o *Drawback*, com 43 entrevistados afirmando utilizar esse regime. Os regimes de Admissão temporária (35), Trânsito aduaneiro (28), Exportação temporária (27), Recof (23) e Entreposto Aduaneiro (5) foram também citados. Nesse quesito foram mencionados todos os regimes especiais utilizados pelas empresas participantes da pesquisa.

O *drawback*, regime aduaneiro especial mais utilizado pelos entrevistados, movimentou entre janeiro de 2023 e janeiro de 2024 o montante de US\$ 71,5 bilhões nas exportações e US\$ 6,7 bilhões nas importações, o equivalente a 19,3% do total exportado

e 2,8% do volume total importado pelo Brasil. Nesse mesmo período, o número de empresas beneficiadas pelo regime de *drawback* suspensão foi de 1.535 e mais 373 empresas repuseram seus estoques utilizando a modalidade isenção MDIC (2024).

Durante as entrevistas semiestruturadas, a importância da utilização dos regimes aduaneiros especiais também é citada, onde um dos respondentes afirma que “em termos de competitividade é fundamental as empresas utilizarem regimes especiais”.

A tabela 10 relaciona quais os serviços que as empresas mais utilizam quando contratam um despachante aduaneiro, os dados são resultados da amostra final. Aqui é possível notar que os serviços relacionados ao despacho aduaneiro são mais citados em relação a serviços complementares, como a consultoria sobre drawback, programa OEA e benefícios fiscais.

**Tabela 10.** Serviços contratados de um despachante aduaneiro.

Registro de despacho aduaneiro	88,33%
Registro de LI e LPCO	85,00%
Preparação de documentos para o despacho aduaneiro	67,50%
Cálculo de impostos e tarifas	60,83%
Consultoria aduaneira em geral	59,17%
Gestão de documentos	57,50%
Comunicação com operadores logísticos em território nacional	55,83%
Obtenção de autorizações, licenças, certificados ou outros em ministérios ou agências do Brasil	50,83%
Respostas a auto de infração e diligências em geral	42,50%
Comunicação com importador/exportador	40,00%
Comunicação com operadores logísticos no exterior	40,00%
Registro de produtos junto aos órgãos	39,17%
Resolução de problemas relativos ao transporte e logística	38,33%
Consultoria sobre admissão / exportação temporária	37,50%
Consultoria sobre demais regimes aduaneiros especiais	37,50%
Valoração aduaneira	36,67%
Acompanhamento na auditoria pós desembaraço pela Receita Federal	35,83%
Classificação de mercadorias	34,17%
Revisão de descrição de mercadorias	33,33%
Consultoria de transporte e logística no Brasil e exterior	32,50%

Consultoria para alfandegamento	32,50%
Consultoria sobre drawback	31,67%
Consultoria sobre benefícios fiscais	31,67%
Elaboração de pleito de solução de consulta	29,17%
Descrição de mercadoria	26,67%
Revisão de classificação de mercadorias	26,67%
Solicitação de ex-tarifário	26,67%
Acompanhamento sobre acordos internacionais de comércio	18,33%
Gestão do catálogo de produtos	17,50%
Consultoria sobre o programa OEA	10,83%
Internacionalização do negócio brasileiro para outros países estrangeiros	7,50%
Treinamentos para clientes	7,50%

---

Notas: n = 120

Porcentagem sobre total de 120 respondentes que utilizam despachante aduaneiro

Os serviços mais citados na tabela 10 são semelhantes ao escopo de atividades de um despachante aduaneiro, listados pela WCO no “Customs Brokers Guidelines” publicado em junho de 2018. Conforme apresentado na tabela 11, a preparação de documentos e registro de declarações aduaneiras de importação e exportação aparecem como principal papel do despachante aduaneiro, esse trabalho é o que lidera as respostas das empresas quando perguntadas sobre o assunto, onde uma média de 75% dos respondentes associa o despachante aduaneiro a serviços de Registro de despacho aduaneiro, Registro de LI e LPCO, Preparação de documentos para o despacho aduaneiro e Cálculo de impostos e tarifas.

**Tabela 11.** Escopo de serviços de um despachante aduaneiro.

---

Preparação de documentos de importação, exportação e armazenamento exigidos pela Alfândega e outros órgãos governamentais

Preenchimento e apresentação de declarações aduaneiras de importação, exportação e trânsito

Preenchimento e apresentação de declarações aduaneiras relacionadas ao entreposto

Preenchimento e apresentação de outros documentos ou dados de importação ou exportação exigidos pelas autoridades governamentais

Pagamento de direitos, impostos e outros encargos e taxas regulamentares sobre importações e exportações

Providenciar e estar presente para o exame de mercadorias pelas autoridades aduaneiras e outras agências governamentais

Apresentação de pedidos de reembolso de direitos e impostos e alterações nas declarações aduaneiras

Consulta sobre questões relacionadas à classificação, avaliação e determinação da origem para importações e exportações e sobre questões relacionadas aos requisitos governamentais para importações e exportações.

Manutenção de registros e documentos de suporte e dados relacionados a transações de importação, exportação e trânsito, conforme exigido por lei

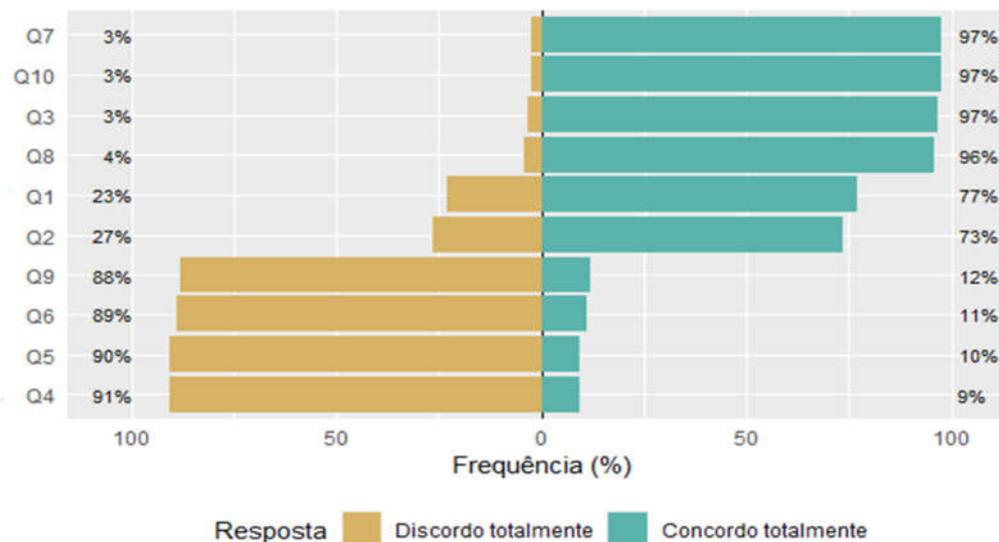
---

**Fonte: WCO Customs Brokers Guidelines (2018)**

Considerando a revisão de literatura científica presente nesse estudo foram definidos construtos que permitiram captar a percepção dos respondentes quanto ao papel do despachante aduaneiro em relação aos seguintes temas: Facilitação Comercial; Cultura e Comunicação; Tecnologia e Digitalização; e Novas Tendências. As opiniões dos participantes foram coletadas por meio de escala Likert de 1 a 10, sendo 1 discordo totalmente, e, 10, concordo totalmente. NA foi utilizado para não se aplica e NO para não sei opinar.

O primeiro levantamento se refere à percepção em relação à facilitação comercial, os dados são apresentados na figura 9 e tabela 12. As questões Q1 e Q2 (Tabela 12) resultam numa mediana 8, ou 77% e 73% respectivamente, o que significa que é possível reduzir custos na importação e na exportação com a contratação de um despachante aduaneiro. Já sobre os assuntos presentes no Q3, Q7, Q8 e Q10 (Tabela 12) há quase unanimidade nas respostas, sendo a mediana 10 e a frequência na opção concordo totalmente superior a 96%, isso demonstra que os respondentes entendem que quanto mais complexo os processos de importação e exportação maior a necessidade de contratar um despachante aduaneiro. Aqui também é destacado que há valor no serviço prestado e que o despachante aduaneiro deve sempre se adaptar aos padrões internacionais de sua atividade para melhorar a facilitação do comércio.

Os insights se tornam totalmente opostos nas perguntas presentes no Q4, Q5, Q6 e Q7 (Tabela 12). Nesses quesitos as respostas recebidas apresentam uma mediana 1 e uma frequência superior a 88% na resposta discordo totalmente. Isso significa que os respondentes discordam que o novo processo de importação e/ou exportação, que incluem a DUE, DUIMP e catálogo de produtos, eximam a necessidade de contratação de um despachante aduaneiro.



**Figura 9.** Percepções do respondente quanto à facilitação comercial.

**Tabela 12.** Código e descrição das percepções do respondente quanto à facilitação comercial.

Código	Descrição
--------	-----------

Q1	Sempre é possível reduzir custos no processo de importação ao contratar o serviço de um despachante aduaneiro
Q2	Sempre é possível reduzir custos no processo de exportação ao contratar o serviço de um despachante aduaneiro
Q3	Sempre percebo valor do serviço prestado pelo despachante aduaneiro (valor não é preço aqui)
Q4	Não preciso mais contratar o serviço de um despachante aduaneiro com a DU-E
Q5	Não precisarei mais contratar o serviço de um despachante aduaneiro com a DUIMP
Q6	Não preciso mais contratar o serviço de um despachante aduaneiro com o despacho antecipado (exemplo, despacho sobre águas)
Q7	Quanto mais complexo o processo de importação, maior a necessidade de contratação do despachante aduaneiro
Q8	Quanto mais complexo o processo de exportação, maior a necessidade de contratação do despachante aduaneiro
Q9	Não preciso mais contratar o serviço de um despachante aduaneiro com o catálogo de produtos
Q10	O despachante aduaneiro deve sempre se adaptar aos padrões internacionais de sua atividade para melhor facilitação do comércio

O aspecto positivo em relação à importância do despachante aduaneiro na redução de custos também foi apontado nas entrevistas semiestruturadas, quando a maioria dos participantes apontam que esse profissional, principalmente os mais experientes, podem contribuir positivamente no aspecto custos de transação. Na ocasião, foi citado por grande

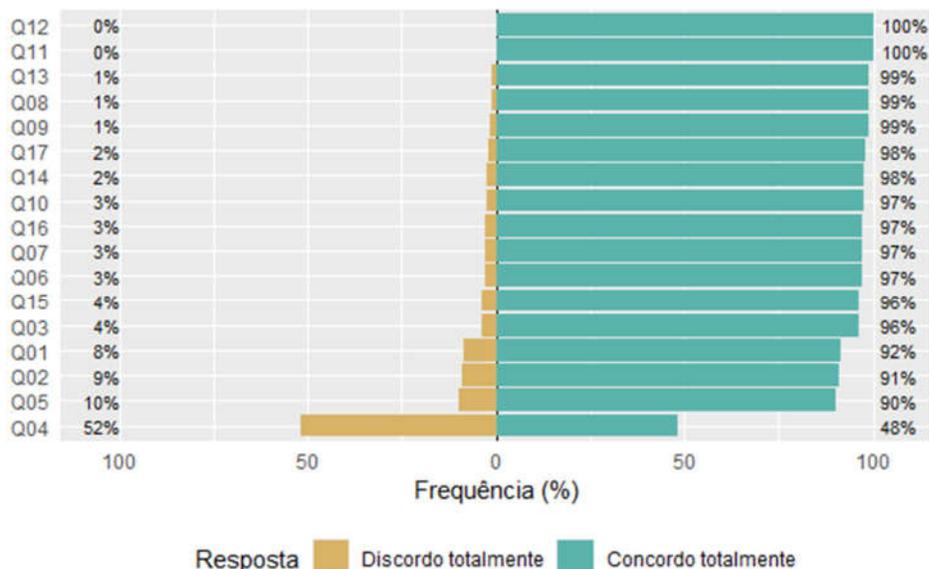
parte dos entrevistados que um despachante aduaneiro que tenha um bom conhecimento no negócio consegue atuar de forma mais eficiente, minimizando prazos e consequentemente custos. Outro apontamento é o de que o despachante pode ser considerado ainda mais um parceiro estratégico quando atua de forma proativa, analisando e questionando informações que agilizem o processo, evitando assim custos desnecessários. Quando o despachante aduaneiro tem conhecimento nas operações das empresas isso também é positivo segundo os respondentes, isso porque a expertise em determinadas áreas torna o processo mais eficiente e menos complexo.

Com relação à necessidade da contratação do despachante aduaneiro mesmo após a digitalização e automação dos processos por meio da DUIMP e a DUE, as entrevistas apontam que essa necessidade ainda existe, porque embora esses processos sejam reconhecidos como avanços na simplificação da burocracia a implementação do novo processo de importação, traz atualmente muitos desafios, como adaptação dos importadores e parametrização de todas as funcionalidades. Então, os entrevistados entendem, que mesmo com essa modernização de processos o despachante aduaneiro continua sendo peça-chave para garantir que as operações estejam em conformidade com as exigências aduaneiras e considerando principalmente a interação dele com os órgãos anuentes.

Sobre a percepção dos entrevistados quanto a cultura e comunicação com exceção das afirmações presentes no Q4 (Tabela 13), as demais apresentam uma mediana 9 ou 10, o que demonstra que somente metade das empresas dessa pesquisa entendem que é necessário contratar o serviço de despachante aduaneiro agrupado com outros serviços de logística e transporte. Conforme demonstrado na figura 10 e tabela 13, um número acima de 90% dos entrevistados concordam totalmente com as demais dezesseis afirmações, o que significa que o despachante aduaneiro tem um papel fundamental no comércio exterior, sendo que as empresas com maior volume de importação e exportação tendem a necessitar mais do serviço.

Ainda é demonstrado que a presença do despachante aduaneiro é indispensável num ambiente regulatório complexo e em constante modificação, auxiliando as empresas a resolverem penalidades aduaneiras, reduzir riscos e garantir a conformidade nos processos de desembaraço. Isso tudo é possível porque, no entendimento dos respondentes, o despachante aduaneiro é um especialista na área e sua contratação ainda é essencial por conta de situações específicas de cada embarque. Observa-se, ainda, uma frequência superior a 96% quando a concordância da necessidade do despachante aduaneiro em diferentes pontos logísticos (fronteiras terrestres, aeroportos, portos e portos

secos). Por fim, é percebido também uma preocupação em relação a integridade e honestidade desse profissional, com os respondentes afirmando que sempre esperam que o despachante aduaneiro desempenhe sua profissão com opiniões imparciais.



**Figura 10.** Percepções do respondente quanto à cultura e comunicação.

**Tabela 13.** Código e descrição das percepções do respondente quanto à cultura e comunicação.

Código	Descrição
--------	-----------

Q1	Quanto maior a quantidade de processos de importação na empresa, maior a probabilidade de contratar um despachante aduaneiro
Q2	Quanto maior a quantidade de processos de exportação na empresa, maior a probabilidade de contratar um despachante aduaneiro.
Q3	É indispensável a contratação de um despachante aduaneiro, em um ambiente regulatório com grande número de atos legais e constantes mudanças.
Q4	Sempre a minha empresa contrata o serviço de despachante aduaneiro agrupado com outros serviços de logística e transporte.
Q5	A principal razão para contratar um despachante aduaneiro é o desembaraço aduaneiro.
Q6	Minha empresa utiliza despachante aduaneiro pela praticidade de ter um especialista lidando com todo o processo de comércio exterior.
Q7	O despachante aduaneiro que uso na minha empresa sempre contribui para a redução de risco.
Q8	O despachante aduaneiro que uso na minha empresa sempre contribui para a conformidade aduaneira (customs compliance).

- Q9 O despachante aduaneiro que uso na minha empresa sempre resolve os problemas do despacho aduaneiro da minha empresa.
- Q10 É essencial a contratação do serviço do despachante aduaneiro devido à variedade de situações e circunstâncias específicas de cada embarque.
- Q11 Sempre espero que o despachante aduaneiro que uso aja com integridade e honestidade no desempenho de suas funções.
- Q12 Sempre espero que o despachante aduaneiro que uso desempenhe sua profissão dando opiniões imparciais.
- Q13 É indispensável a contratação de um despachante aduaneiro na fronteira terrestre
- Q14 É indispensável a contratação de um despachante aduaneiro no aeroporto.
- Q15 É indispensável a contratação de um despachante aduaneiro no porto.
- Q16 É indispensável a contratação de um despachante aduaneiro no porto seco.
- Q17 Sempre espero que o despachante aduaneiro auxilie na resolução de aplicação de penalidades aduaneiras (com multas ou não).
- 

As próximas percepções são relacionadas à tecnologia e digitalização no comércio exterior brasileiro e como será o papel do despachante aduaneiro diante de tais automações (Figura 11). Todas as questões indicam forte discordância em relação a substituição do despachante aduaneiro por processos automatizados. Na Q1 (Tabela 14) tem 85% de discordância, demonstrando resistência à substituição total por IA. Esse pensamento também é encontrado nas entrevistas semiestruturadas realizadas no *World Customs Organization's Technology Conference & Exhibition 2024*, onde os entrevistados afirmam que as tecnologias podem auxiliar e não substituir completamente determinados serviços do despachante. Na ocasião é citado o trabalho de classificação fiscal de mercadoria, onde a análise exata ainda não pode ser realizada 100% pela IA, conforme trecho da entrevista destacado a seguir:

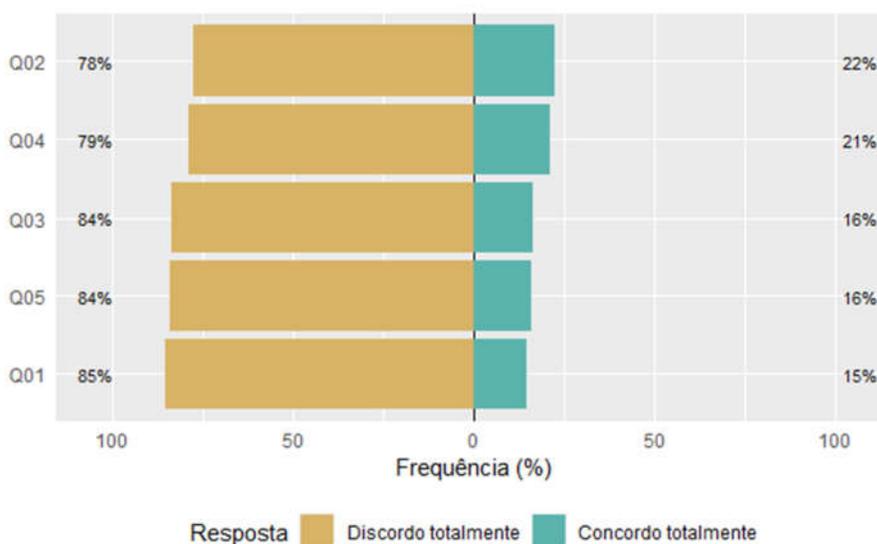
Algoritmos de IA tem feito até 70% do trabalho de classificação fiscal de mercadorias. A partir daí, é um trabalho do despachante.

Dessa forma entende-se que as ferramentas de IA funcionam como tecnologias de apoio e não como instrumentos de decisão.

As questões Q2, Q3, Q4 e Q5 (Tabela 14) abordam pontos específicos de automação e integração de dados e as altas taxas de discordância (entre 78% e 84%)

sugerem que a maioria não acredita que a tecnologia atual possa substituir a expertise e necessidade do trabalho do despachante aduaneiro.

Nas entrevistas semiestruturadas a análise dos dados indica que mesmo com o avanço tecnológica e a automação dos procedimentos aduaneiros o despachante aduaneiro não se torna um profissional obsoleto. Na verdade, sua relevância aumenta à medida em que ele consegue se posicionar como uma parte crítica na interface entre tecnologia, legislação e eficiência operacional. A recomendação dos entrevistados, porém, é de que o despachante aduaneiro promova uma mudança cultural muitas vezes enraizada nessa profissão, que é a de busca contínua por aprendizado e especialização que o torne capaz de interpretar os dados apresentados através das novas tecnologias.



**Figura 11.** Percepções do respondente quanto à tecnologia e digitalização.

**Tabela 14.** Código e descrição das percepções do respondente quanto à tecnologia e digitalização.

Código	Descrição
Q1	A inteligência artificial vai substituir o despachante aduaneiro, mesmo em um ambiente regulatório complexo e com constante mudanças como no Brasil.
Q2	Não será mais necessário o serviço de despachante aduaneiro se a DI já vier preenchida automaticamente com os dados oriundos do exterior.
Q3	O despachante aduaneiro será desnecessário com a automatização dos procedimentos aduaneiros.

- Q4 É possível automatizar todos os serviços prestados pelo despachante aduaneiro.
- Q5 Não será mais necessário o serviço de despachante aduaneiro com a perfeita interoperabilidade de dados da origem ao destino.
- 

Por fim, no bloco sobre percepções foi analisado dados sobre a opinião dos participantes sobre novas tendências, essa análise complementa os dados anteriores sobre as novas tecnologias e ao avanço da inteligência artificial, esses dados são visualizados na figura 12 e tabela 15.

A afirmação Q7 teve uma alta discordância (83% e mediana 2) reforçando a percepção de que mesmo com os avanços tecnológicos o conhecimento do despachante aduaneiro ainda será necessário no serviço de intermediação entre os importadores/exportadores e as aduanas/órgãos anuentes. Um dos motivos dessa tendência pode ser fruto da necessidade do profissional diante das exigências das licenças de importação na importação e na exportação conforme explorado nas afirmações Q2 e Q3, que atingiram uma mediana 10 indicando a percepção de que o suporte do despachante aduaneiro é indispensável em processos mais sensíveis e regulados. A complexidade regulatória brasileira (Q8) demonstra que 94% dos respondentes concordam totalmente quanto a essencialidade do despachante aduaneiro, indicando a valorização do conhecimento técnico frente à legislação brasileira. Já com relação a afirmação de que o despachante aduaneiro do futuro exercerá atividades que hoje são da fiscalização aduaneira (Q10) há uma divisão de opiniões sobre até que ponto ele poderá substituir funções tradicionalmente atribuídas ao Estado, nesse caso 54% concordaram e 46% discordaram.

A afirmação Q1 traz praticamente um consenso entre os participantes, com uma mediana 10 ou 99% concordando totalmente com essa afirmativa. Esse ponto indica a participação de despachante aduaneiro como parte integrante e estratégica das operações no comércio exterior das empresas. Nas entrevistas semiestruturadas esse ponto é explorado nas questões 7 e 9 (vide Apêndice 1), onde as questões procuram explorar o início do envolvimento do despachante aduaneiro nas operações das empresas e como será seu novo papel frente as modernizações. Nesse caso a maioria dos entrevistados afirmam que o despachante aduaneiro atua desde antes do embarque da mercadoria, participando da análise documental e dando suporte em decisões estratégicas como cotações de frete internacional, transporte e armazenagem, um dos participantes enfatiza esse novo papel citando que

O despachante aduaneiro passou a ter uma função de gerente de comércio exterior e gestão da cadeia de suprimentos.

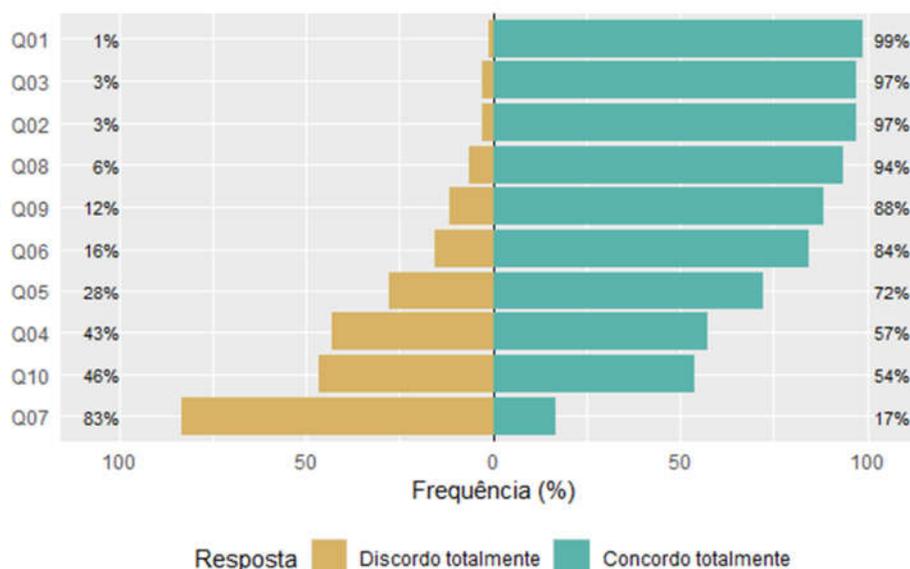
Conforme apontamento dos participantes, essa nova figura do despachante aduaneiro o transforma numa espécie de consultor, essa função já ocorre inclusive na Europa onde o preenchimento da declaração de importação já é algo mais simples:

O serviço originalmente prestado do despachante aduaneiro não é mais necessário na Europa, com o *EU Customs Code*, transformando o papel prestado pelo despachante para o papel de controle de exportações e assistência ao cliente em termos de consultoria relacionada.

Os insights apontam então que o trabalho do despachante aduaneiro passou a ser algo mais especializado focado na função de assessorar os operadores econômicos em suas atividades diárias do comércio exterior, isso porque independentemente de novos recursos tecnológicos o papel desse profissional transcende as questões operacionais através da sua experiência técnica e conhecimentos multifuncionais para oferecer soluções logísticas e estratégicas dentro dos processos de desembaraço aduaneiro.

Conforme afirmação Q9, em relação a ser favorável a volta do despachante aduaneiro na certificação OEA a pesquisa demonstra que 88% dos entrevistados concordam totalmente, demonstrando o apoio das empresas na inserção do despachante aduaneiro no principal programa de conformidade aduaneira. Essa questão também foi aprofundada nas entrevistas semiestruturadas e a maioria dos respondentes se posiciona de forma crítica, eles destacam que o despachante aduaneiro é um dos principais intervenientes no processo aduaneiro e que sua exclusão representa um retrocesso. Eles ainda apoiam a volta do profissional ao programa, pois isso seria importante para promover a profissionalização. É destacado ainda que um despachante com certificação OEA seria um critério confiável quando as empresas escolhessem tal prestador de serviço.

A pesquisa ainda indica que 72% dos participantes concordam totalmente com a afirmação presente no Q5, revelando uma percepção positiva quanto ao papel do despachante na governança e conformidade interna das empresas. Já com relação ao despachante aduaneiro prestar um serviço de apoio aos temas relativos à ESG (*environmental, social, and governance*) nas operações de comércio exterior das empresas (Q4) há uma divisão nas respostas, com 57% concordando totalmente e 43% discordando, sugerindo que o papel do despachante aduaneiro em ESG ainda não é amplamente reconhecido ou compreendido, evidenciando grande potencial de exploração nesta área.



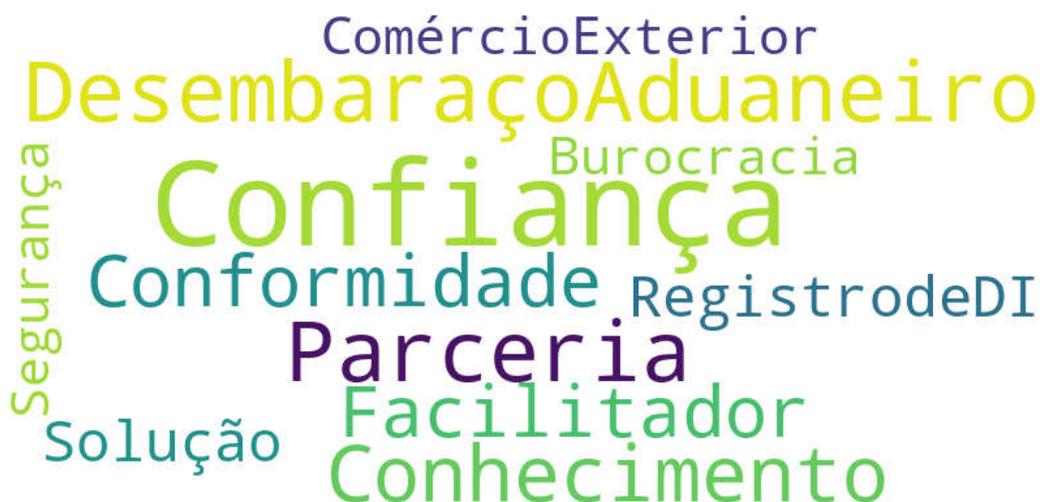
**Figura 12.** Percepções do respondente quanto às novas tendências.

**Tabela 15.** Código e descrição das percepções do respondente quanto às novas tendências.

Código	Descrição
Q1	O despachante aduaneiro pode ser considerado uma extensão do setor de comércio exterior da minha empresa.
Q2	É fundamental contratar um despachante aduaneiro para produtos com exigência de licença de importação (medicamentos e alimentos, por exemplo).
Q3	É fundamental contratar um despachante aduaneiro para produtos com exigência de licença de exportação.
Q4	O despachante aduaneiro presta um serviço de apoio aos temas relativos à ESG (environmental, social, and governance) das operações de comex na minha empresa.
Q5	O despachante aduaneiro pode ajudar minha empresa na auditoria dos controles internos.
Q6	O despachante aduaneiro, no futuro, será um consultor especializado em processos logísticos internacionais.
Q7	O despachante aduaneiro, no futuro, será desnecessário por não precisar de nenhum tipo de intermediação.
Q8	O despachante aduaneiro, no futuro, continuará a ser essencial devido à complexidade regulatória e nuances de soluções possíveis no comércio exterior brasileiro.
Q9	Sou favorável à volta do despachante aduaneiro na certificação OEA.
Q10	O despachante aduaneiro do futuro exercerá atividades que hoje são da fiscalização aduaneira.

Por fim a nuvem de palavras da figura 13 e tabela 16 reflete a questão aberta: Que palavra vem à mente quando você pensa em despachante aduaneiro? Foram selecionadas

apenas as palavras citadas por mais de 3 pessoas. Os resultados revelam que confiança é a palavra com maior frequência, seguida por desembaraço aduaneiro e parceria. A frequência das palavras indica a importância da colaboração, expertise técnica e eficiência nos processos de desembaraço aduaneiro por parte de despachante aduaneiro.



**Figura 13.** Que palavra vem à mente quando você pensa em despachante aduaneiro?

**Tabela 16.** Que palavra vem à mente quando você pensa em despachante aduaneiro?

Palavra	Frequência
Confiança	11
Desembaraço Aduaneiro	7
Parceria	7
Conhecimento	6
Solução	5
Registro de DI	5
Facilitador	5
Conformidade	5
Segurança	4
Comércio Exterior	4
Consultoria	3

A relação de confiança é reforçada na questão sobre o tempo de uso do mesmo despachante aduaneiro onde a figura 14 indica que mais de 54% das respostas indicam parcerias que ultrapassam 10 anos, demonstrando estabilidade nessa área de serviço.



**Figura 14.** Há quanto tempo sua empresa utiliza o mesmo despachante aduaneiro?

Nas entrevistas semiestruturadas os entrevistados destacaram de forma recorrente a confiança como elemento central na relação entre empresas importadoras/exportadoras e despachantes aduaneiros. Essa confiança aparece tanto como critério de escolha quanto como fator determinante para a continuidade do relacionamento. Alguns participantes apontaram que a confiança supera outros mecanismos formais de avaliação, como rankings ou certificações. Nesse sentido, um deles afirmou:

Depende dos parâmetros do ranking, se passasse mais confiança em relação a fraudes, poderia consultar e ter mais segurança, porém o trabalho desenvolvido no cotidiano conta mais para a decisão da escolha.

A confiança também foi associada à segurança e previsibilidade do processo aduaneiro. Um entrevistado destacou:

A certificação (OEA) é um diferencial, pois permite entender a segurança do processo... nos direcionaria a contratação de um prestador de serviço mais confiável.

Além da confiança, os resultados das entrevistas semiestruturadas mostram que os entrevistados enxergam o despachante aduaneiro como parceiro estratégico de longo prazo. Essa relação relacional aparece como condição para maior eficiência e redução de custos. Um deles afirmou:

Na minha visão e experiência, o despachante aduaneiro é o principal parceiro de um importador/exportador...

Outro complementou:

Se o despachante aduaneiro for de fato um profissional parceiro, ele realmente colabora na redução dos custos.

Essa visão de parceria aparece também em falas que descrevem o despachante como parceiro ponta a ponta, onde o acompanhamento contínuo foi ressaltado:

Esse acompanhamento proativo é fundamental para evitar problemas no momento do embarque...

Em síntese, os resultados indicam que confiança e relacionamento de longo prazo são pilares centrais na percepção dos entrevistados, funcionando como base da relação entre empresas e despachantes aduaneiros.

## 6 DISCUSSÃO

Os resultados desta pesquisa evidenciam a relevância contínua do despachante aduaneiro no contexto do comércio exterior brasileiro, demonstrando que, mesmo diante da crescente implementação de novas tecnologias e da automação de procedimentos, o papel deste profissional permanece estratégico para garantir conformidade, diminuição de riscos e eficiência nas operações logísticas.

Os dados apresentados mostram que, assim como num estudo realizado na Noruega (Medin, 2021), a terceirização de despachantes aduaneiros também é muito comum no Brasil. No país europeu há opções de o importador/exportador autodeclarar ou contratar um despachante aduaneiro, sendo que os dados revelam que a terceirização é o que mais ocorre. No Brasil, assim como no estudo da Noruega, a terceirização do despachante aduaneiro ocorre na grande maioria dos processos de desembaraço aduaneiro, onde apenas 12% dos entrevistados declaram fazer seu próprio processo de importação ou exportação.

Os resultados mostram que a confiança é vista pelos entrevistados como condição indispensável para a relação com despachantes aduaneiros. Essa confiança reduz riscos de comportamento oportunista e aumenta a segurança nas operações, o que se alinha diretamente com a Teoria dos Custos de Transação (TCT). Nessa perspectiva, quanto maior a confiança estabelecida, menor é a necessidade de controles adicionais, monitoramento excessivo e reprocessamento de informações, o que implica em menores custos de transação.

Outro ponto importante é que os entrevistados reforçam que a confiança não se limita a indicadores formais ou certificações externas, mas é construída no cotidiano da relação. Isso confirma que a governança relacional, baseada em confiança mútua, substitui em parte a necessidade de mecanismos de governança formais, diminuindo custos de busca, negociação e fiscalização.

A ênfase no relacionamento de longo prazo com o mesmo prestador também corrobora a TCT, já que vínculos estáveis reduzem a frequência de novas negociações e promovem aprendizado e adaptação conjunta. A continuidade do relacionamento permite maior previsibilidade nas operações, agilidade nas liberações aduaneiras, conhecimento acumulado sobre as rotinas dos clientes e melhor capacidade de adaptação às mudanças legais e tecnológicas.

Assim, a confiança e o relacionamento de longo prazo aparecem nos resultados não apenas como percepções subjetivas dos entrevistados, mas como mecanismos concretos

de redução de custos de transação. Esses fatores fortalecem a relação entre despachantes e empresas, conferindo eficiência, previsibilidade e segurança ao comércio exterior. O vínculo estável com o mesmo prestador reduz a necessidade de renegociação constante e de monitoramento excessivo, ao mesmo tempo em que possibilita maior agilidade nas liberações aduaneiras, uma vez que o despachante acumula conhecimento sobre a rotina e os potenciais problemas de cada cliente. Além disso, o relacionamento contínuo gera expertise na documentação aduaneira, know-how sobre as particularidades do negócio e maior capacidade de adaptação às mudanças legais e tecnológicas do mercado, o que resulta em operações mais ágeis e menos onerosas.

A complexidade nos processos aduaneiros também tem ligação direta com a TCT. Um ambiente de negócio abstruso torna o gerenciamento dos custos de transação desafiador para as empresas. De acordo com os resultados da pesquisa, o ambiente regulatório que envolve o comércio exterior brasileiro caracteriza-se por elevada complexidade, especialmente no que tange às exigências fiscais de órgãos anuentes e da própria aduana. Esse cenário impõe desafios significativos para o gerenciamento eficiente dos custos de transação ao longo da cadeia de suprimentos, uma vez que a necessidade de conformidade com legislações específicas diminui o risco de erros e penalidades.

Nesse contexto, o despachante aduaneiro assume papel central, uma vez que sua expertise técnica permite não apenas o correto enquadramento legal das operações, mas também a mitigação de riscos associados a comportamentos oportunistas por parte de agentes envolvidos. Por exemplo, o despachante aduaneiro, ao dominar os critérios de classificação fiscal, pode evitar distorções intencionais – como o enquadramento indevido de produtos com o intuito de reduzir o valor dos tributos incidentes – que poderiam gerar penalidades severas, prejuízos financeiros e comprometer a reputação da empresa. Este aspecto foi citado nas entrevistas conduzidas, nas quais os respondentes destacaram que, mesmo diante do avanço da inteligência artificial, a atividade de classificação fiscal (que demanda análise crítica, interpretação normativa e tomada de decisão ética) ainda exigem a intervenção de um despachante aduaneiro.

Conforme apontado no decorrer da pesquisa a eficiência e a capacidade de interpretação de regras são elementos importantes para reduzir custos, principalmente em mercados sujeitos a mudanças frequentes e complexidade normativa. Nesse contexto, a atuação do despachante aduaneiro se mostra estratégica, uma vez que seu conhecimento técnico e a sua facilidade na intermediação com órgãos anuentes e Receita Federal contribui diretamente para a redução de riscos, atrasos e custos adicionais. Isso acontece porque para entender as exigências durante procedimentos de licenças de importação,

pode ser necessário obter um conhecimento técnico mais específico para cada processo. Por exemplo, para desembaraçar um produto com exigência regulatória da Anvisa ou do MAPA, é preciso lidar com legislações específicas que vão além do regulamento aduaneiro. Se a empresa opta por lidar sozinha com essas burocracias pode haver uma demanda maior de custos atrelados à busca por informações ou até mesmo um custo extra de armazenamento pelo tempo demandado para solucionar tais especificidades. A pesquisa aponta que praticamente todos os respondentes têm essa preocupação e julgam ser fundamental a contratação de um despachante aduaneiro para produtos com exigência de licença de importação.

A eficiência operacional (fazer bem e rápido) e a competência interpretativa (saber ler e aplicar corretamente normas e legislações) são fatores que reduzem incertezas e, portanto, diminuem os custos de transação em ambientes regulatórios complexos. Os resultados encontrados nesta pesquisa corroboram essa visão, ao apontar que o despachante aduaneiro é amplamente percebido pelos entrevistados como parte integrante do setor de comércio exterior das empresas, e não apenas como um agente externo. Seu conhecimento técnico sobre as normas aduaneiras e sua expertise em todo o processo logístico possibilitam negociações para soluções logísticas e estratégicas, como, por exemplo, a obtenção de custos logísticos mais vantajosos, como os serviços de armazenagem e transporte.

Além disso, a pesquisa revela que os despachantes aduaneiros desenvolvem, ao longo do tempo, um conhecimento profundo não apenas técnico, mas também específico sobre os processos, mercados e cadeias logísticas dos clientes que atendem. Esse aprendizado gradual contribui para a redução de incertezas, fortalecendo elementos como confiança, reputação, reciprocidade e cooperação mútua entre os agentes. Dessa forma, vínculos duradouros e maior familiaridade entre os participantes das transações aumentam a eficiência e reduzem os custos associados às operações, alinhando-se aos princípios centrais da TCT.

A modernização do comércio exterior brasileiro, principalmente por meio do Portal Único de Comércio Exterior, integra, padroniza e digitaliza etapas burocráticas que antes eram fragmentadas, elevando a previsibilidade e reduzindo o tempo e o custo dos procedimentos de importação e exportação. A otimização de processos está diretamente ligada às tecnologias digitais e possuem a competência de reduzir custos de transação, o que é extremamente necessário atualmente. Essas tecnologias permitem que as empresas otimizem seus processos e renunciem a recursos supérfluos, alterando suas estruturas de trabalho, reduzindo a dependência de ações humanas.

No entanto, os resultados da pesquisa indicam que a adoção dessas tecnologias não reduz, mas transforma a função do despachante aduaneiro, tornando-o menos operacional e mais consultivo, sendo sua expertise ainda necessária para interpretar dados e evitar falhas no processo, mesmo em um ambiente digitalizado. As transformações digitais ampliam a exigência por ativos humanos especializados, pois mesmo sistemas automatizados requerem interpretação técnica e tomada de decisão qualificada. Nesse contexto, as tecnologias digitais contribuem para a redução de custos de transação ao eliminar etapas excessivas e promover eficiência, o que é coerente com os achados desta pesquisa. Dessa forma, o avanço tecnológico, ao mesmo tempo que transforma a lógica operacional do comércio exterior, reafirma o valor do despachante aduaneiro como um ativo humano altamente específico.

A modernização também resulta em processos mais claros, padronizados e rastreáveis, permitindo que as partes envolvidas tenham menos necessidade de renegociar termos contratuais ou corrigir falhas processuais, o que colabora na redução dos custos de transação conforme observa Park, Lee e Kim (2024), que afirmam que o tempo gasto para resolver mal-entendidos contratuais compromete a eficiência das transações e afeta a satisfação entre as partes envolvidas.

Adicionalmente, a eliminação de etapas operacionais por meio do uso do Portal Único de Comércio Exterior promove um ambiente menos incerto, com maior previsibilidade sobre os prazos e exigências nos processos de importação e exportação. Esse cenário contribui diretamente para a diminuição dos custos de transação, pois ambientes regulatórios mais transparentes reduzem a necessidade de contratos extensos e minimizam o risco de comportamentos oportunistas entre os agentes.

Conforme citado no decorrer da pesquisa a internalização de serviços é motivada pela busca por economia nos custos de transação e pela necessidade de governar relações complexas e incertas. A decisão de internalizar um serviço depende da comparação dos custos de transação no mercado com os custos de organização interna. A decisão de internalizar também gera custos, na visão de Coase e Williamson. Não internalizar um serviço pode ser importante quando os custos de o fazer internamente excedem os custos de adquiri-lo no mercado.

A presente pesquisa confirmou que a decisão de terceirizar o serviço de despacho aduaneiro elimina custos de transação de mercado, entendidos não apenas em termos monetários, mas como resultado da diminuição de incertezas, riscos e complexidade das interações de mercado. Internalizar essa atividade poderia, ao contrário, aumentar esses custos, especialmente devido à especificidade dos ativos envolvidos. O serviço de

despacho aduaneiro demanda atualização constante e elevada especialização, algo que pode ser mais difícil de manter exclusivamente com funcionários internos. Neste caso, a decisão de “comprar” o serviço é uma decisão no sentido de reduzir os custos de transação.

Outro aspecto é a questão da incerteza e a complexidade. O Portal Único de Comércio Exterior tem contribuído para reduzir a incerteza, mas a complexidade de atuação na área de comércio exterior é grande. É uma área que demanda uma ampla gama de conhecimentos. O Portal Único contribui também para diminuir o oportunismo, porque cria processos mais robustos e informatizados, menos passíveis de oportunismo, falcaturas ou corrupção. Neste sentido, a externalização de serviços se torna menos arriscada e potencialmente mais eficiente, menos custosa. É importante lembrar que o potencial de oportunismo é um dos principais motivos que explicam a internalização, tornando a governança mais eficiente e segura (com conseqüente redução dos custos de transação). A confiança e as parcerias com contratos de longo prazo, de mais de dez anos, confirmam que o uso de serviços externos leva a minimizar o efeito do oportunismo na TCT. A TCT não se limita à dicotomia mercado puro versus internalização. A TCT reconhece a existência de formas de governança híbridas ou arranjos contratuais de longo prazo, comuns em ambiente altamente regulados e burocráticos.

O mercado permite que as firmas se beneficiem da competição entre fornecedores. Neste sentido, a externalização pode ser consideravelmente mais rápida e eficiente para acessar capacidades já existentes no mercado, especialmente para empresas de menor porte, como mostraram os resultados da pesquisa. Empresas de maior porte têm condições de fazerem certos serviços internamente, mas ainda assim podem se beneficiar da concorrência dos serviços oferecidos externamente.

A pesquisa também revela que é possível o desenvolvimento de formas híbridas de governança das empresas que contratam serviços de despacho aduaneiro, considerando que alguns serviços (do imenso rol de atividades relacionadas ao despacho aduaneiro) podem ser feitos internamente, enquanto outros não é vantajoso internalizar.

Por exemplo, contratar um despachante aduaneiro porque ele tem escritório na zona de fronteira terrestre, no porto ou aeroporto apresenta uma vantagem competitiva imensa com relação à empresa ter que deslocar seus funcionários para a zona primária. Além disso, os despachantes aduaneiros costumam atuar constantemente com operadores de carga e fiscais de fronteira, o que tende a facilitar o relacionamento, ainda que a informatização dos processos tenha diminuído o contato presencial entre esses agentes.

Outro aspecto identificado por esta pesquisa é a relação duradoura, de muitos anos de contrato, entre a empresa e o prestador de serviços. Isso provoca uma percepção

desencorajadora dos custos de mudança de um arranjo externo para interno (internalização), com a percepção de que os custos de internalização serem maiores que os de contratação externa. Dessa forma, os custos de mudanças são considerados desmotivadores.

Assim, não internalizar serviços pode ser mais vantajoso na redução de custos de transação. Desta forma, os achados nesta pesquisa não contradizem a TCT. Pelo contrário, reflete uma aplicação coerente da lógica da TCT, que pondera os custos de diferentes formas de governança (híbridas, inclusive), e considera a análise comparativa de internalizar processos ou contratar. É importante destacar que os despachantes aduaneiros assumem as multas, quando ocorrem, nos processos aduaneiros. Essa responsabilização compartilhada é um outro bom motivo da firma externalizar este serviço, que confirma a externalização e que confirma seu serviço de relevância também em tempos de modernização do comércio exterior brasileiro.

## 7 CONCLUSÃO

A presente pesquisa analisou o papel contemporâneo do despachante aduaneiro no contexto do comércio exterior brasileiro, frente as recentes modernizações sistêmicas voltadas à facilitação, simplificação e desburocratização dos procedimentos aduaneiros. A investigação foi conduzida com base em um questionário estruturado a partir de uma revisão da literatura científica pertinente, complementado por dados obtidos por meio de entrevistas semiestruturadas com especialistas na área.

Após a apresentação dos resultados e as percepções dos respondentes sobre o despachante aduaneiro no comércio exterior brasileiro, foi possível avaliar as percepções em relação a esse profissional, compreendendo seu atual e futuro papel nas operações de importação e exportação. Por meio dos dados coletados também foi descoberto qual sua contribuição e seu eficiente papel no cotidiano no comércio exterior brasileiro, descobrindo ainda como ele consegue ter uma influência direta e importante na redução dos custos de transação das empresas.

A pesquisa evidenciou que o despachante aduaneiro desempenha um papel estratégico nas operações de importação e exportação, indo além das tarefas operacionais ao contribuir com a interpretação normativa, inserção precisa de dados e apoio à conformidade aduaneira, impactando diretamente a eficiência e a segurança das transações. A percepção de importadores e exportadores reforça sua relevância, mostrando-o como um parceiro confiável capaz de oferecer soluções logísticas, reduzir riscos e apoiar a tomada de decisão. O perfil das empresas usuárias indica que organizações de diferentes portes e setores adotam a terceirização do serviço como estratégia para otimizar processos complexos e atender às exigências regulatórias. Sob a perspectiva da Teoria dos Custos de Transação, a contratação do despachante emerge como uma forma de reduzir incertezas e custos associados à complexidade normativa e à especificidade de ativos humanos especializados, demonstrando que a decisão de terceirizar não se limita a um custo monetário, mas busca maximizar eficiência, segurança e confiabilidade nas operações comerciais internacionais.

Os resultados confirmam que, apesar dos avanços tecnológicos e das tendências de automação no comércio exterior brasileiro, o despachante aduaneiro mantém um papel estratégico na cadeia logística internacional. Sua atuação ultrapassa funções meramente operacionais e se consolida como um 3PL de confiança, capacitado tecnicamente para interpretar normas complexas, negociar condições logísticas vantajosas e reduzir os custos de transação. A pesquisa revelou ainda que, mesmo com a adoção de ferramentas digitais

centralizadas no Portal Único, as empresas ainda demandam o conhecimento especializado do despachante aduaneiro para lidar com incertezas, adaptar-se a mudanças regulatórias e evitar comportamentos oportunistas que possam comprometer o desempenho das operações.

O estudo contribui para preencher uma lacuna na literatura sobre o papel do despachante aduaneiro, especialmente ao relacionar esse profissional à Teoria dos Custos de Transação e às transformações digitais do comércio exterior brasileiro. A aplicação da TCT na pesquisa permite compreender que a terceirização do despachante aduaneiro é amplamente adotada pelas empresas brasileiras ao oferecer previsibilidade, confiança e redução de custos num ambiente regulatório complexo. A especificidade de ativos humanos (com o conhecimento técnico acumulado, redes de relacionamento e expertise em classificação fiscal, por exemplo) se mostra determinante para assegurar a eficiência transacional. Ainda que novas tecnologias otimizem processos, sua implementação reforça a necessidade de profissionais consultivos, capazes de interpretar dados e antecipar soluções. Assim, o despachante aduaneiro moderno emerge como um ativo fundamental, cuja permanência no mercado dependerá de sua capacidade de evoluir junto às transformações digitais e regulatórias. A pesquisa também traz valor prático, pois os resultados podem auxiliar as empresas importadoras e exportadoras no processo de tomada de decisão sobre a terceirização ou internalização desses serviços. E caráter teórico, ao confirmar a TCT na contratação de um despachante aduaneiro, mas de uma maneira de governança híbrida. A confirmação da TCT contribui para entender a prática e a prática contribui para a confirmação da teoria validada neste contexto específico.

Apesar dos dados coletados e da contribuição teórica que este estudo oferece ao analisar o papel do despachante aduaneiro frente ao avanço tecnológico e à Teoria dos Custos de Transação, algumas limitações precisam ser reconhecidas. Embora o estudo contribua para a análise da TCT ao considerar os princípios de governança e os fatores que influenciam a decisão de terceirizar o serviço de despachante aduaneiro, é importante destacar que não foram examinados de forma efetiva os custos de transação monetários ou quantitativos associados à internalização em comparação à terceirização. O intermediário despachante aduaneiro, ao atuar na mitigação de incertezas e na melhoria da eficiência operacional, foi examinado sob uma perspectiva qualitativa, considerando aspectos relacionais e estratégicos (confiança, reputação, cooperação mútua). Estudos futuros podem aprofundar a investigação ao analisar quantitativamente os custos de transação, realizando comparações entre internalizar e terceirizar o serviço, de modo a

oferecer evidências numéricas sobre a eficiência e a viabilidade econômica das diferentes estratégias.

Ressalta-se também que a amostra da pesquisa é limitada a profissionais e empresas estabelecidas no Brasil, o que restringe os achados para outros contextos geográficos e regulatórios. É sabido que o regulamento aduaneiro brasileiro e de seus órgãos anuentes é complexo, e pode não se repetir em outros locais, sugerindo cautela ao abrandar os resultados para realidades distintas. Além disso, a metodologia qualitativa utilizada nas entrevistas semiestruturadas forneceu dados de forma interpretativa, limitando dessa forma a possibilidade de inferência estatística e de mensuração mais ampla das variáveis ligadas à percepção sobre confiança, redução de custos de transação e integração tecnológica.

Sugere-se para trabalhos futuros replicar a metodologia dessa pesquisa a outros ambientes institucionais internacionais com o intuito de entender como diferentes sistemas aduaneiros e estruturas regulatórias influenciam o papel do despachante aduaneiro no comércio internacional. Com a plena implementação do Portal Único de Comércio Exterior, novas oportunidades de pesquisa se abrem para investigar de maneira mais aprofundada os impactos das tecnologias digitais nas rotinas operacionais, na dinâmica da relação de confiança entre empresas e despachantes aduaneiros e na consequente influência sobre as decisões de terceirização desses serviços e na redução dos custos de transação.

Outra sugestão de trabalho futuro consiste em investigar a percepção dos próprios despachantes aduaneiros a respeito das transformações provocadas pelas novas tecnologias no comércio exterior, como a DUIMP, DUE, LPCO e o uso crescente da inteligência artificial nos sistemas de controle e desembaraço aduaneiro. Ao compreender como esses profissionais interpretam as mudanças e de que forma elas impactam suas rotinas, estratégias e competências, seria possível oferecer uma visão complementar e mais ampla ao diagnóstico apresentado neste estudo, que foi construído a partir da perspectiva dos contratantes. Além disso essa abordagem permitiria avaliar como esse profissional vem se posicionando frente ao avanço da digitalização e se suas ações acompanham a necessidade de evolução para um parceiro consultivo.

## REFERÊNCIAS

ABBASI, S. *et al.* A systematic literature review of logistics services outsourcing. **Heliyon**, v. 10, n. 13, p. e33374, jul. 2024.

ABREU JÚNIOR, S. F. DE *et al.* **Tópicos em Administração - Volume 23**. [s.l.] 10.5935, 2019.

AFUM, E. *et al.* Examining the links between logistics outsourcing, company competitiveness and selected performances: the evidence from an emerging country. **The International Journal of Logistics Management**, v. 32, n. 3, p. 1068–1090, 22 jul. 2021.

AKBARI, M. Logistics outsourcing: a structured literature review. **Benchmarking: An International Journal**, v. 25, n. 5, p. 1548–1580, 2 jul. 2018.

ANDRADE, M. M. DE. **Introdução à metodologia do trabalho científico**. 10. ed. São Paulo: Atlas, 2010.

BARKER, J. M. *et al.* A competitive dynamics perspective on the diversification of third-party logistics providers' service portfolios. **Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review**, v. 146, p. 102-219, fev. 2021.

BASSA, L.; OWUSU KWATENG, K.; KAMEWOR, F. T. Paperless custom clearance and business supply chains. **Marine Economics and Management**, v. 4, n. 1, p. 42–58, 9 jul. 2021.

BATARSEH, F. *et al.* Application of Machine Learning in Forecasting International Trade Trends. 7 out. 2019.

BLUM, B. S.; CLARO, S.; J. HORSTMANN, I. Trade costs and the role of international trade intermediaries. *Em: Handbook of International Trade and Transportation*. [s.l.] Edward Elgar Publishing, 2018. .

BRASIL. **Decreto Legislativo nº 1 de 04/03/2016** Senado Federal, 2016. Disponível em: <<https://legis.senado.leg.br/norma/535036>>. Acesso em: 20 abr. 2024

\_\_\_\_. **INSTRUÇÃO NORMATIVA RFB Nº 1742, DE 22 DE SETEMBRO DE 2017** Brasil, 2017a. Disponível em: <<http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?idAto=86522>>. Acesso em: 24 abr. 2024

\_\_\_\_. **INSTRUÇÃO NORMATIVA RFB Nº 1741, DE 22 DE SETEMBRO DE 2017** Brasil, 2017b. Disponível em: <<http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?idAto=86521>>. Acesso em: 24 abr. 2024

\_\_\_\_. **INSTRUÇÃO NORMATIVA RFB Nº 1834, DE 26 DE SETEMBRO DE 2018**, 2018a. Disponível em: <<http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?idAto=95253>>. Acesso em: 8 jun. 2024

\_\_\_\_. **DECRETO Nº 9.326, DE 3 DE ABRIL DE 2018**, 2018b. Disponível em: <[https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2015-2018/2018/decreto/d9326.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/decreto/d9326.htm)>. Acesso em: 20 abr. 2024

\_\_\_\_. **Cartilha OEA-Integrado**. Disponível em: <[https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/aduana-e-comercio-exterior/importacao-e-exportacao/oea/biblioteca-do-oea/cartilha\\_oea\\_integrado](https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/aduana-e-comercio-exterior/importacao-e-exportacao/oea/biblioteca-do-oea/cartilha_oea_integrado)>. Acesso em: 12 abr. 2024c.

\_\_\_\_. **PORTARIA COANA Nº 47, DE 25 DE OUTUBRO DE 2021**, 2021. Disponível em: <[http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?idAto=121271#:~:text=Coana%20n%C2%BA%2047%2F2021&text=Disp%C3%B5e%20sobre%20o%20despacho%20aduaneiro,Operador%20Econ%C3%B4mico%20Autorizado%20\(OEA\).](http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?idAto=121271#:~:text=Coana%20n%C2%BA%2047%2F2021&text=Disp%C3%B5e%20sobre%20o%20despacho%20aduaneiro,Operador%20Econ%C3%B4mico%20Autorizado%20(OEA).>)>. Acesso em: 21 abr. 2024

\_\_\_\_. **Acordo de Facilitação do Comércio**. Disponível em: <<https://www.gov.br/siscomex/pt-br/servicos/aprendendo-a-exportar/conhecendo-temas-importantes-1/acordo-de-facilitacao-do-comercio>>. Acesso em: 24 mar. 2024.

\_\_\_\_. **Comitê Nacional de Facilitação do Comércio - CONFAC**. Disponível em: <<https://www.gov.br/mdic/pt-br/assuntos/camex/colegiados/comite-nacional-de-facilitacao-de-comercio>>. Acesso em: 31 maio. 2024a.

\_\_\_\_. **INSTRUÇÃO NORMATIVA RFB Nº 2154, DE 26 DE JULHO DE 2023**. Disponível em: <<http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?idAto=132295#2453176>>. Acesso em: 12 abr. 2024b.

CECHINI, F. Operational Considerations in HOV Facility Implementation prepared for Transportation Research Board Task Force ASTS1 (HOV System) . **Federal Highway Administration**, out. 1988.

CHEN, J. V.; SU, B.; HIELE, T. M. The Impact of IT–Coordination Costs on Firm Size and Productivity: Transaction Cost Perspective. **International Journal of Electronic Commerce**, v. 21, n. 1, p. 99–127, 2 jan. 2017.

COASE, R. H. The Nature of the Firm. **Economica**, v. 4, n. 16, p. 386–405, 19 nov. 1937.

COSTA, B. DAS C. M. ANÁLISE DOS INDICADORES DE FACILITAÇÃO DO COMÉRCIO. **Percursos Acadêmicos**, v. 10, n. 20, p. 188–202, 24 jun. 2021.

CRESCENTINI, A.; MAINARDI, G. Qualitative research articles: guidelines, suggestions and needs. **Journal of Workplace Learning**, v. 21, n. 5, p. 431–439, 3 jul. 2009.

CUNHA, C. R.; STAMILE, N.; GRUPENMACHER, B. T. O uso da Inteligência Artificial na fiscalização tributária e a opacidade algorítmica: o caso do sistema de seleção aduaneira por aprendizado de máquina – SISAM. **Pensar - Revista de Ciências Jurídicas**, v. 29, n. 3, p. 1–15, 2 jul. 2024.

DANTAS, A. F.; FREITAS, E. DE A. O Portal Único do Comércio Exterior. **Boletim Economia Empírica**, v. 1, n. 5, 2021.

DUVAL, Y. *et al.* Next-generation Trade Facilitation for Asian Integration: Cross-border Paperless Trade. **Journal of Asian Economic Integration**, v. 1, n. 1, p. 11–31, 25 abr. 2019.

ERNST & WHINNEY. The Cost of Non-Europe: Border-related Controls and Administrative Formalities. **CEC, Brussels**, 1987.

GANDHI, T.; AHMED, S. Trade Facilitation in Customs Environment: Measuring the Impact on Economic Integration in South Asia. **Journal of Asian Economic Integration**, v. 4, n. 2, p. 176–194, 1 set. 2022.

GERMAN, J. D. *et al.* Predicting factors affecting the intention to use a 3PL during the COVID-19 pandemic: A machine learning ensemble approach. **Heliyon**, v. 8, n. 11, p. e11382, nov. 2022.

GIL, A. C. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 6. ed. São Paulo: Atlas, 2008.

GRAINGER, A. Trade Facilitation: A Conceptual Review. **Journal of World Trade**, v. 45, n. Issue 1, p. 39–62, 1 fev. 2011.

\_\_\_\_\_. What Is the Cost of Customs and Borders Across the Supply Chain?...and How to Mitigate the Cost Through Better Coordination and Data Sharing. **World Customs Journal**, v. 12, n. 2, 30 set. 2018.

GRAINGER, A.; MORINI, C. Disentangling cross-border interactions. **The International Journal of Logistics Management**, v. 30, n. 4, p. 958–973, 11 nov. 2019.

GUCHHAIT, R.; SARKAR, B. Economic evaluation of an outsourced fourth-party logistics (4PL) under a flexible production system. **International Journal of Production Economics**, v. 279, p. 109440, jan. 2025.

GUTIÉRREZ, X. *et al.* **New roles for customs brokers in the international supply chain** maio 2005

WARDZINSKA, E. The Role of Customs Brokers in Facilitating International Trade. **World Customs Journal**, v. 8, n. 1, 30 mar. 2014.

HARTZ, B. **Como surgiu e a importância do despachante aduaneiro no comércio internacional**. Disponível em: <<https://www.acinh.com.br/noticia/como-surgiu-e-a-importancia-do-despachante-aduaneiro-no-comercio-internacional>>. Acesso em: 27 abr. 2025.

HAYASHI, P.; ABIB, G.; HOPPEN, N. Validity in Qualitative Research: A Processual Approach. **The Qualitative Report**, 14 jan. 2019.

HUMMELS, D. L.; SCHAUR, G. Time as a Trade Barrier. **American Economic Review**, v. 103, n. 7, p. 2935–2959, 1 dez. 2013.

KETOKIVI, M.; MAHONEY, J. T. Transaction Cost Economics As a Theory of Supply Chain Efficiency. **Production and Operations Management**, v. 29, n. 4, p. 1011–1031, 1 abr. 2020.

KÖNIG, C.; CALDWELL, N. D.; GHADGE, A. Service provider boundaries in competitive markets: the case of the logistics industry. **International Journal of Production Research**, v. 57, n. 18, p. 5624–5639, 17 set. 2019.

- KUMARI, M. Does the WTO Trade Facilitation Agreement Actually Promote International Trade? A Structural Gravity Analysis. **The International Trade Journal**, p. 1–23, 4 fev. 2024.
- LAAJAJ, R.; ESLAVA, M.; KINDA, T. The costs of bureaucracy and corruption at customs: Evidence from the computerization of imports in Colombia. **Journal of Public Economics**, v. 225, p. 104969, set. 2023.
- LEHTINEN, U. E. E.; AHOKANGAS, P.; LU, J. The role of intermediaries in food export: case evidence from Finland. **British Food Journal**, v. 118, n. 5, 3 maio 2016.
- LU, X.; ZHANG, C.; GENG, L. Impact of logistics performance on international trade - a test based on meta-analysis. **The Journal of International Trade & Economic Development**, p. 1–28, 26 nov. 2024.
- MARCONDES, L. N. L. *et al.* A importância dos novos sistemas para a logística do comércio exterior. **Revista Processando o Saber**, v. 12, p. 16–25, 2020.
- MDIC - MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO, I. C. E S. **DADOS COMPILADOS SOBRE DRAWBACK SUSPENSÃO E ISENÇÃO: JANEIRO DE 2024**. Brasília: [s.n.].
- MEDIN, H. Customs brokers as intermediaries in international trade. **Review of World Economics**, v. 157, n. 2, p. 295–322, 12 maio 2021.
- MERCOSUL. **MERCOSUL/CMC/DEC. N° 29/19: Acordo Sobre Facilitação do Comércio do Mercosul**, 2019. Disponível em:  
<[https://normas.mercosur.int/simfiles/normativas/75425\\_DEC\\_029-2019\\_PT\\_Acordo%20Facilitacao%20Comercio.pdf](https://normas.mercosur.int/simfiles/normativas/75425_DEC_029-2019_PT_Acordo%20Facilitacao%20Comercio.pdf)>. Acesso em: 20 abr. 2024
- MOODLEY, J. W.; GUMEDE, S. A Comparative Analysis of South African Current and Proposed Customs Legislation for Customs Brokers. **Global Trade and Customs Journal**, v. 18, n. Issue 2, p. 47–53, 1 fev. 2023.
- OECD. **Trade Facilitation and the Global Economy**. [s.l.] OECD, 2018.
- OLIVEIRA, S. L. DE. **Tratado de Metodologia Científica**. São Paulo: Pioneira Thomson Learning, 2004.
- ORLANYUK-MALITSKAYA, L. *et al.* The impact of globalisation processes on supply chain management. **Innovative Infrastructure Solutions**, v. 9, n. 2, p. 35, 12 fev. 2024.
- PARK, J.; LEE, M.; KIM, H. Y. The neighborhood advantage: exploring the impact of negotiation costs on transaction satisfaction in local second-hand trading platforms. **Fashion and Textiles**, v. 11, n. 1, p. 22, 3 jun. 2024.
- PATIL, K. *et al.* Firm performance in digitally integrated supply chains: a combined perspective of transaction cost economics and relational exchange theory. **Journal of Enterprise Information Management**, v. 37, n. 2, p. 381–413, 22 abr. 2024.
- PAUL, S. K. *et al.* Managing sudden transportation disruptions in supply chains under delivery delay and quantity loss. **Annals of Operations Research**, v. 273, n. 1–2, p. 783–814, 23 fev. 2019.

- PEDRO, A. C. **Despachante aduaneiro: sua origem e seu destino no Brasil** Volta Redonda, 2020.
- PREMKUMAR, P.; GOPINATH, S.; MATEEN, A. Trends in third party logistics – the past, the present & the future. **International Journal of Logistics Research and Applications**, v. 24, n. 6, p. 551–580, 2 nov. 2021.
- R CORE TEAM. **R: A Language and Environment for Statistical Computing**. R Foundation for Statistical Computing Vienna, 2024.
- RECEITA FEDERAL DO BRASIL. **Time Release Study Brasil: estudo de tempos de liberação de cargas na importação - Brasil**. Brasília: [s.n.].
- \_\_\_\_\_. **CATÁLOGO DE PRODUTOS - OPERADOR ESTRANGEIRO - CLASSIF**, 2021a. Disponível em: <[https://www.gov.br/siscomex/pt-br/arquivos-e-imagens/2021/10/CAT\\_V7.pdf](https://www.gov.br/siscomex/pt-br/arquivos-e-imagens/2021/10/CAT_V7.pdf)>. Acesso em: 10 ago. 2024
- \_\_\_\_\_. **Operação Fronteira Legal: Drones auxiliam Receita Federal em operação na fronteira**. Disponível em: <<https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/noticias/2021/setembro/operacao-fronteira-legal-drones-auxiliam-receita-federal-em-operacao-na-fronteira>>. Acesso em: 26 ago. 2024b.
- \_\_\_\_\_. **Time Release Study - TRS**. Disponível em: <<https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/aduana-e-comercio-exterior/time-release-study-trs>>. Acesso em: 23 ago. 2024a.
- \_\_\_\_\_. **Time Release Study Brasil: estudo de tempos de liberação de cargas na exportação - Brasil**. Brasília: [s.n.].
- RIGA, R. L. The Filipino Customs Brokers' Perception on the Proposed Customs Modernization and Tariff Act (CMTA) of the Philippines. **Advances in Economics and Business**, v. 4, n. 4, p. 149–156, abr. 2016.
- RINTALA, O. *et al.* Drivers of logistics outsourcing: examining transaction costs, core competences and planned behavior. **International Journal of Physical Distribution & Logistics Management**, v. 51, n. 3, p. 259–280, 2 jan. 2021.
- SANTOS, G. F. DOS; BALLONJE, T. S. M. O PAPEL DA TECNOLOGIA NA FACILITAÇÃO DO COMÉRCIO INTERNACIONAL. **Revista Ibero-Americana de Humanidades, Ciências e Educação**, v. 10, n. 6, p. 2519–2533, 14 jun. 2024.
- SCHIMANSKI, S. O Acordo de Facilitação de Comércio da OMC: Compromissos do Brasil / The WTO Trade Facilitation Agreement: Commitments by Brazil. **Brazilian Journal of Development**, v. 7, n. 11, p. 104718–104742, 12 nov. 2021.
- SHEIKH, H.; PRINS, C.; SCHRIJVERS, E. Artificial Intelligence: Definition and Background. *Em*: [s.l: s.n.]. p. 15–41.
- SHOU, Y.; SHAO, J.; CHEN, A. Relational resources and performance of Chinese third-party logistics providers. **International Journal of Physical Distribution & Logistics Management**, v. 47, n. 9, p. 864–883, 2 out. 2017.

SILVA, G. A. F. DA *et al.* Contribuição da certificação no programa do operador econômico autorizado (oea) para o Compliance das empresas. **Desenvolve Revista de Gestão do Unilasalle**, v. 12, n. 1, 2023.

SILVA, R. A. DA; BEAL PARTYKA, R.; MARQUES VIEIRA, L. O poder dos fatores internos e externos na decisão de terceirização de serviços logísticos. **BASE - Revista de Administração e Contabilidade da Unisinos**, v. 20, n. 3, 10 dez. 2023.

SILVA SOUZA, R. DA *et al.* O Programa Operador Econômico Autorizado (OEA brasileiro) e as operações de importação e exportação. **Revista da Universidade Vale do Rio Verde**, v. 15, n. 1, p. 701–716, 2017.

SOBRINHO, O. E. **Gestão brasileira de comércio exterior**. São Paulo: Editora Senac, 2024.

SOUSA NETO, A. C.; COELHO, M. O USO DE DRONES NA FISCALIZAÇÃO DO PROCESSO DE ABASTECIMENTO DE NAVIOS NO PORTO DE SANTOS. **Revista Gestão & Sustentabilidade Ambiental**, v. 7, n. 1, p. 118, 19 fev. 2018.

THAI, V. VAN; RAHMAN, S.; TRAN, D. M. Revisiting critical factors of logistics outsourcing relationship: a multiple-case study approach. **The International Journal of Logistics Management**, v. 33, n. 1, p. 165–189, 1 fev. 2022.

THORSTENSEN, V.; FERRAZ, L.; NOGUEIRA, T. The Trade Facilitation Agreement and its impacts on the Brazilian transformation industry. *Em: Trade Costs and Inclusive Growth: Case Studies Presented by WTO Chair-Holders*. [s.l.] WTO, 2016. p. 265–289.

THORSTENSEN, V.; SILVA, G. J. Facilitação de Comércio: OMC, Acordo Mercosul-UE e USMCA. *Em: O Brasil entre União Europeia e Estados Unidos: uma leitura comparada das regulações da OMC e textos do Mercosul-UE e USCMA*. São Paulo: [s.n.]. p. 1–390.

TICONA-SALLUCA, H.; TORRES-CRUZ, F.; TUMI-FIGUEROA, E. N. Machine Learning Applied to Peruvian Vegetables Imports. 8 jan. 2023.

TIWARI, S. *et al.* Blockchain and third-party logistics for global supply chain operations: Stakeholders' perspectives and decision roadmap. **Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review**, v. 170, p. 103012, fev. 2023.

TOŠEVSKA-TRPČEVSKA, K.; TEVDOVSKI, D. Measuring the Effects of Customs and Administrative Procedures on Trade: Gravity Model for South-Eastern Europe. **Croatian Economic Survey**, v. 16, n. 1, 30 abr. 2014.

VERWAAL, E.; DONKERS, B. Customs-Related Transaction Costs, Firm Size and International Trade Intensity. **Small Business Economics**, v. 21, n. 3, p. 257–271, 2003.

VLACHOS, I.; POLICHRONIDOU, V. Multi-demand supply chain triads and the role of Third-Party Logistics Providers. **The International Journal of Logistics Management**, v. 35, n. 1, p. 136–157, 2 jan. 2024.

WALKENHORST, P.; YASUI, T. BENEFITS OF TRADE FACILITATION: A QUANTITATIVE ASSESSMENT. *Em: Quantitative Methods for Assessing the Effects of Non-Tariff Measures and Trade Facilitation*. [s.l.] CO-PUBLISHED WITH APEC SECRETARIAT, 2005. p. 161–192.

WHAN G. KWON, I.-; HO KIM, S.-. Relationship Between Economics of Trust and Transaction Cost: A Brief Exposition. **International Journal of Business & Management Studies**, v. 05, n. 02, p. 7–11, 12 fev. 2024.

WILLIAMSON, O. E. OUTSOURCING: TRANSACTION COST ECONOMICS AND SUPPLY CHAIN MANAGEMENT \*. **Journal of Supply Chain Management**, v. 44, n. 2, p. 5–16, 3 abr. 2008.

\_\_\_\_. Interdisciplinary Social Science: The Transaction Cost Economics Project. *Em: Economics for the Curious*. London: Palgrave Macmillan UK, 2014. p. 123–140.

\_\_\_\_. Ronald Harry Coase: institutional economist and institution builder. **Journal of Institutional Economics**, v. 11, n. 2, p. 221–226, 23 jun. 2015.

WORLD CUSTOMS ORGANIZATION. **WCO Study Report on Customs Brokers**, jun. 2016.

\_\_\_\_. **Detailed Report on The Adoption of Artificial Intelligence and Machine Learning in Customs**, 2025.

\_\_\_\_. **WCO Customs Brokers Guidelines**, 2018.

WORLD TRADE ORGANIZATION – WTO. **Trade Facilitation Agreement: Special and Differential Treatment for Developing Countries**, 2014a. Disponível em:

<[https://www.wto.org/english/tratop\\_e/tradfa\\_e/tradfatheagreement\\_e.htm](https://www.wto.org/english/tratop_e/tradfa_e/tradfatheagreement_e.htm)>. Acesso em: 12 abr. 2024

\_\_\_\_. **Notification of Category A Commitment under the Agreement on Trade Facilitation. Communication from Brazil**, 2014b. Disponível em: <<https://tfadatabase.org/members/brazil>>. Acesso em: 29 mar. 2024

\_\_\_\_. **Notification of category commitments under the agreement on trade facilitation - Communication from Brazil**, 2017. Disponível em:

<<https://docs.wto.org/dol2fe/Pages/SS/directdoc.aspx?filename=q:/G/TFA/NBRA1.pdf&Open=True>>. Acesso em: 31 mar. 2024

\_\_\_\_. **Notification under Articles 1.4, 10.4.3, 10.6.2 and 12.2.2 of The Agreement On Trade Facilitation G/TFA/N/BRA/2/Add**, 12 set. 2018. Disponível em:

<<https://tfadatabase.org/members/brazil>>. Acesso em: 30 abr. 2024

\_\_\_\_. **Notification under Article 1.4 of the Agreement On Trade Facilitation**. Disponível em: <<https://tfadatabase.org/members/brazil>>. Acesso em: 30 abr. 2024.

\_\_\_\_. **Trade Facilitation**, 2021. Disponível em:

<[https://www.wto.org/english/tratop\\_e/tradfa\\_e/tradfa\\_e.htm](https://www.wto.org/english/tratop_e/tradfa_e/tradfa_e.htm)>. Acesso em: 23 mar. 2024

WTO, W. T. O. – **World Trade Report. Speeding up trade: benefits and challenges of implementing the WTO Trade Facilitation Agreement.**, 2015. Disponível em: <[https://www.wto.org/english/res\\_e/booksp\\_e/world\\_trade\\_report15\\_e.pdf](https://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/world_trade_report15_e.pdf)>

WU, X. *et al.* Customer integration and the performance of third-party logistics firms: a moderated mediation model. **International Journal of Logistics Research and Applications**, v. 26, n. 6, p. 615–632, 3 jun. 2023.

YANIKKAYA, H.; KORAL, Z. A. Assessing the Determinants of Customs-Related Transaction Costs in Turkey. **Global Trade and Customs Journal**, v. 13, n. Issue 10, p. 442–452, 1 out. 2018.

YIN, S. *et al.* Collaborative supply chain finance based on transaction cost theory: a multiple case study in the POF scenario. **International Journal of Logistics Research and Applications**, p. 1–25, 29 jan. 2024.

YUAN, Y. *et al.* The impact of transaction attributes on logistics outsourcing success: A moderated mediation model. **International Journal of Production Economics**, v. 219, p. 54–65, jan. 2020.

ZAILANI, S. *et al.* Influential factors and performance of logistics outsourcing practices: an evidence of malaysian companies. **Review of Managerial Science**, v. 11, n. 1, p. 53–93, 29 jan. 2017.

ZARBAKSHNIA, N.; KARIMI, A. Enhancing third-party logistics providers partnerships: An approach through the D.L.A.R.C.S supply chain paradigm. **Resources, Conservation and Recycling**, v. 202, p. 107406, mar. 2024.

## ANEXO 1

### PESQUISA: O PAPEL DO DESPACHANTE ADUANEIRO NO CONTEXTO DE MODERNIZAÇÃO DO COMÉRCIO EXTERIOR BRASILEIRO

#### Sobre as ATIVIDADES de IMPORTAÇÃO e EXPORTAÇÃO.

1 - Sua empresa faz:

- Importação
- Exportação
- Ambas
- Não faz

2 - Há quanto tempo sua empresa importa? (utilizar forma numérica em anos, exemplo: 1, 2, 5, etc.)

3 - Qual o valor **anual** aproximado de **importação (FOB)**?

- Até US\$ 10 milhões
- Entre US\$ 11 e 100 milhões
- Entre US\$ 101 e 500 milhões
- Entre US\$ 501 milhões e US\$ 1 bilhão
- Mais que US\$ 1 bilhão

4 - Há quanto tempo sua empresa exporta? (utilizar forma numérica em anos, exemplo: 1, 2, 5, etc.)

5 - Qual o valor **anual** aproximado de **exportação (FOB)**?

- Até US\$ 10 milhões
- Entre US\$ 11 e 100 milhões
- Entre US\$ 101 e 500 milhões
- Entre US\$ 501 milhões e US\$ 1 bilhão
- Mais que US\$ 1 bilhão

#### Sobre a EMPRESA do respondente.

6 - Qual o número de pessoas ocupadas na empresa? (proprietários, funcionários, terceirizados).

- De 0 - 9
- De 10 -19
- De 20 - 49
- De 50 - 99

- De 100 - 249
- De 250 - 499
- Igual ou acima de 500

7 - Onde se enquadra o CNAE (Classificação Nacional de Atividades Econômicas) da sua empresa?

- Agropecuária
- Indústria
- Construção civil
- Comércio
- Serviços

8 - Em que estado da federação está localizada a unidade da empresa que você trabalha?

- Acre – AC
- Alagoas – AL
- Amapá – AP
- Amazonas – AM
- Bahia – BA
- Ceará – CE
- Distrito Federal – DF
- Espírito Santo – ES
- Goiás – GO
- Maranhão – MA
- Mato Grosso – MT
- Mato Grosso do Sul – MS
- Minas Gerais – MG
- Pará – PA
- Paraíba – PB
- Paraná – PR
- Pernambuco – PE
- Piauí – PI
- Rio de Janeiro – RJ
- Rio Grande do Norte – RN
- Rio Grande do Sul – RS
- Rondônia – RO
- Roraima – RR
- Santa Catarina – SC
- São Paulo – SP
- Sergipe – SE
- Tocantins – TO

9 - Indique se sua empresa atua (tem unidades) em outros estados?

Não atua (tem)  
Acre – AC  
Alagoas – AL  
Amapá – AP  
Amazonas – AM  
Bahia – BA  
Ceará – CE  
Distrito Federal – DF  
Espírito Santo – ES  
Goiás – GO  
Maranhão – MA  
Mato Grosso – MT  
Mato Grosso do Sul – MS  
Minas Gerais – MG  
Pará – PA  
Paraíba – PB  
Paraná – PR  
Pernambuco – PE  
Piauí – PI  
Rio de Janeiro – RJ  
Rio Grande do Norte – RN  
Rio Grande do Sul – RS  
Rondônia – RO  
Roraima – RR  
Santa Catarina – SC  
São Paulo – SP  
Sergipe – SE  
Tocantins – TO

10 - A sua empresa é parte de um grupo:

- NÃO
- SIM

11 - Onde se localiza a empresa matriz do grupo?

- Brasil
- Mercosul
- Estados Unidos
- Europa
- Ásia
- Outros países

12 - Sua empresa se beneficia de algum regime aduaneiro especial?

- SIM

NÃO

13 - Informe quais são os regimes aduaneiros especiais que utiliza.

- Drawback
- Exportação temporária
- Admissão temporária
- Recof
- Trânsito aduaneiro
- Outro:

14 - Sua empresa possui certificado OEA?

- SIM
- NÃO

15 - Em relação a NÃO possuir certificado OEA, sua empresa está em processo de obtenção?

- SIM
- NÃO

16 - Sua empresa contrata despachante aduaneiro para os serviços de importação ou exportação?

- SIM
- NÃO

17 - Qual a quantidade de despachantes aduaneiros (contratos) que a empresa utiliza para os serviços de importação e/ou exportação? Indicar em número.

18 - Quais os serviços contratados de um despachante aduaneiro, independentemente se é para o despacho de importação ou exportação (marque quantas forem necessárias):

1. Classificação de mercadorias
2. Revisão de classificação de mercadorias
3. Descrição de mercadorias
4. Revisão de descrição de mercadorias
5. Preparação de documentos para o despacho aduaneiro
6. Registro de LI e LPCO
7. Registro de despacho aduaneiro
8. Registro de produtos junto aos órgãos
9. Cálculo de impostos e tarifas
10. Comunicação com importador / exportador
11. Comunicação com operadores logísticos no exterior

12. Comunicação com operadores logísticos em território nacional
13. Consultoria de transporte e logística no Brasil e exterior
14. Gestão de documentos
15. Valoração aduaneira
16. Obtenção de autorizações, licenças, certificados ou outros em ministérios ou agências do Brasil
17. Resolução de problemas relativos ao transporte e logística
18. Respostas a auto de infração e diligências em geral
19. Elaboração de pleito de solução de consulta
20. Consultoria sobre admissão / exportação temporária
21. Consultoria sobre drawback
22. Consultoria sobre demais regimes aduaneiros especiais
23. Consultoria sobre o programa OEA
24. Consultoria sobre benefícios fiscais
25. Consultoria para alfandegamento
26. Treinamentos para clientes
27. Solicitação de ex-tarifário
28. Acompanhamento na auditoria pós desembarço pela Receita Federal
29. Acompanhamento sobre acordos internacionais de comércio
30. Internacionalização do negócio brasileiro para outros países estrangeiros
31. Gestão do catálogo de produtos
32. Consultoria aduaneira em geral

Outro:

19 - Quais os determinantes que fizeram sua empresa escolher o despachante que vocês usam hoje? (marque quantas achar necessário)

1. Reputação
2. Consistência, qualidade e confiança
3. Experiência
4. Preço
5. Formação e nível acadêmico
6. Flexibilidade em oferecer serviços customizados
7. Atuação em nicho específico
8. Pacote de soluções associadas, como transporte e logística no Brasil
9. Parcerias no exterior
10. Ética, transparência, eficiência e padrões altamente profissionais
11. Soluções e rastreamento em toda a cadeia de suprimentos (global)
12. Boa comunicação
13. Estabilidade financeira
14. Rapidez e capacidade de atender demandas em alto nível
15. Atualização constante em termos de conhecimentos e formação continuada
16. O contrato é global e minha empresa não tem opção de escolha local
17. Ter um bom histórico relacionado à conformidade aduaneira (customs compliance)
18. Relacionamento de longa data

19. Capacidade de integração com outras áreas de minha empresa

Outro:

20 - Há quanto tempo sua empresa utiliza o mesmo despachante aduaneiro (ou a mesma empresa que presta serviço de despacho aduaneiro)?

- Menos de 1 ano
- Mais de 1 ano e menos de 3 anos
- Mais de 3 anos e menos de 5 anos
- Mais que 5 anos e menos de 10 anos
- Mais de 10 anos

**Sobre a PERCEPÇÃO do respondente quanto à FACILITAÇÃO COMERCIAL**

1 = Discordo totalmente; 10 = Concordo totalmente; NA = Não se aplica; NO = Não sei opinar

21 - Sempre é possível reduzir custos no processo de importação ao contratar o serviço de um despachante aduaneiro.

22 - Sempre é possível reduzir custos no processo de exportação ao contratar o serviço de um despachante aduaneiro.

23 - Sempre percebo valor do serviço prestado pelo despachante aduaneiro (valor não é preço aqui).

24 - Não preciso mais contratar o serviço de um despachante aduaneiro com a DU-E.

25 - Não precisarei mais contratar o serviço de um despachante aduaneiro com a DUIMP.

26 - Não preciso mais contratar o serviço de um despachante aduaneiro com o despacho antecipado (exemplo, despacho sobre águas).

27 - Quanto mais complexo o processo de importação, maior a necessidade de contratação do despachante aduaneiro.

28 - Quanto mais complexo o processo de exportação, maior a necessidade de contratação do despachante aduaneiro.

29 - Não preciso mais contratar o serviço de um despachante aduaneiro com o catálogo de produtos.

30 - O despachante aduaneiro deve sempre se adaptar aos padrões internacionais de sua atividade para melhor facilitação do comércio.

**Sobre a PERCEPÇÃO do respondente quanto à CULTURA e COMUNICAÇÃO**

1 = Discordo totalmente; 10 = Concordo totalmente; NA = Não se aplica; NO = Não sei opinar

31 - Quanto maior a quantidade de processos de **importação** na empresa, maior a probabilidade de contratar um despachante aduaneiro.

32 - Quanto maior a quantidade de processos de **exportação** na empresa, maior a probabilidade de contratar um despachante aduaneiro.

33 - **É indispensável** a contratação de um despachante aduaneiro, em um ambiente regulatório com grande número de atos legais e constantes mudanças.

34 - **Sempre** a minha empresa contrata o serviço de despachante aduaneiro **agrupado** com outros serviços de logística e transporte.

35 - A principal razão para contratar um despachante aduaneiro é o **desembaraço** aduaneiro.

36 - Minha empresa utiliza despachante aduaneiro pela **praticidade** de ter um especialista lidando com todo o processo de comércio exterior.

37 - O despachante aduaneiro que uso na minha empresa **sempre** contribui para a redução de risco.

38 - O despachante aduaneiro que uso na minha empresa **sempre** contribui para a conformidade aduaneira (*customs compliance*).

39 - O despachante aduaneiro que uso na minha empresa **sempre** resolve os problemas do despacho aduaneiro da minha empresa.

40 - **É essencial** a contratação do serviço do despachante aduaneiro devido à variedade de situações e circunstâncias específicas de cada embarque.

41 - **Sempre** espero que o despachante aduaneiro que uso aja com integridade e honestidade no desempenho de suas funções.

42 - **Sempre** espero que o despachante aduaneiro que uso desempenhe sua profissão dando opiniões imparciais.

43 - **É indispensável** a contratação de um despachante aduaneiro na fronteira terrestre.

44 - **É indispensável** a contratação de um despachante aduaneiro no aeroporto.

45 - **É indispensável** a contratação de um despachante aduaneiro no porto.

46 - **É indispensável** a contratação de um despachante aduaneiro no **porto seco**.

47 - **Sempre** espero que o despachante aduaneiro auxilie na resolução de aplicação de penalidades aduaneiras (com multas ou não).

**Sobre a PERCEPÇÃO do respondente quanto à TECNOLOGIA e DIGITALIZAÇÃO**

1 = Discordo totalmente; 10 = Concordo totalmente; NA = Não se aplica; NO = Não sei opinar

48 - A inteligência artificial vai substituir o despachante aduaneiro, mesmo em um ambiente regulatório complexo e com constante mudanças como no Brasil.

49 - Não será mais necessário o serviço de despachante aduaneiro se a DI já vier preenchida automaticamente com os dados oriundos do exterior.

50 - O despachante aduaneiro será desnecessário com a automatização dos procedimentos aduaneiros.

51 - É possível automatizar todos os serviços prestados pelo despachante aduaneiro.

52 - Não será mais necessário o serviço de despachante aduaneiro com a perfeita interoperabilidade de dados da origem ao destino.

**Sobre a PERCEPÇÃO do respondente quanto às NOVAS TENDÊNCIAS**

( ) O despachante aduaneiro pode ser considerado uma extensão do setor de comércio exterior da minha empresa.

( ) É fundamental contratar um despachante aduaneiro para produtos com exigência de licença de importação (medicamentos e alimentos, por exemplo).

( ) É fundamental contratar um despachante aduaneiro para produtos com exigência de licença de exportação.

( ) O despachante aduaneiro presta um serviço de apoio aos temas relativos à ESG (environmental, social, and governance) das operações de comex na minha empresa.

( ) O despachante aduaneiro pode ajudar minha empresa na auditoria dos controles internos.

( ) O despachante aduaneiro, no futuro, será um consultor especializado em processos logísticos internacionais.

( ) O despachante aduaneiro, no futuro, será desnecessário por não precisar de nenhum tipo de intermediação.

( ) O despachante aduaneiro, no futuro, continuará a ser essencial devido à complexidade regulatória e nuances de soluções possíveis no comércio exterior brasileiro.

Sou favorável à volta do despachante aduaneiro na certificação OEA.

O despachante aduaneiro do futuro exercerá atividades que hoje são da fiscalização aduaneira.

### **Sobre a PERCEPÇÃO do respondente quanto às QUESTÕES GERAIS (abertas)**

54 - Que palavra vem a sua mente quando você pensa em despachante aduaneiro?

55 - Qual sua opinião sobre quais seriam os maiores desafios do comércio exterior no futuro? [Opcional]

56 - Quais são os serviços que os despachantes aduaneiros prestam hoje e que seriam difíceis de substituir no futuro? [Opcional]

### **Sobre o(a) RESPONDENTE**

57 - Quanto tempo você tem de atuação na empresa? (utilizar forma numérica em anos , exemplo: 1, 2, 5, etc.)

58 - Quanto tempo você tem de atuação na área de comércio exterior? (utilizar forma numérica em anos , exemplo: 1, 2, 5, etc.)

59 - Qual a sua maior formação educacional formal?

Ensino fundamental - incompleto

Ensino fundamental - completo

Ensino médio - incompleto

Ensino médio - completo

Ensino superior - incompleto

Ensino superior - completo

Especialização/MBA (360h)

Mestrado - cursando

Mestrado - defendido

Doutorado - cursando

Doutorado – defendido

60 - Qual é o seu cargo?

60 -Você faz despacho aduaneiro em nome da sua empresa?

SIM

NÃO

61 - Qual sua idade?

62 - Qual seu gênero?

- Masculino
- Feminino
- Prefiro não responder
- Outro:

63 - Exclusivamente para eventual esclarecimento de dúvidas sobre o formulário respondido. Os resultados não serão identificados. Os resultados serão publicados de forma agregada. [OPCIONAL]

64 - Qual a razão social de sua empresa?

65 - Qual seu nome completo?

66 - Qual seu e-mail?

67 - Estaria disponível para uma entrevista sobre o assunto?

- SIM
- NÃO

## APÊNDICE

### APÊNDICE 1 - ROTEIRO DA ENTREVISTA SEMIESTRUTURADA

#### PESQUISA: Modernização do comércio exterior brasileiro: O papel do despachante aduaneiro

- 1) De acordo com o *Time Release Study* (TRS) "As ações sob responsabilidade dos agentes privados, notadamente o importador (ou seu preposto – despachante aduaneiro), o transportador internacional e o depositário representam mais da metade do tempo total despendido em todos os fluxos analisados". Diante dessa constatação, qual a sua visão em relação a importância da escolha de um despachante aduaneiro? (RECEITA FEDERAL DO BRASIL. Time Release Study Brasil: estudo de tempos de liberação de cargas na importação - Brasil. Brasília: [s.n].)
- 2) O estudo do TRS recomenda a elaboração de um ranking relativo aos despachantes aduaneiros levando em conta a sua atuação no comércio exterior. Esse ranqueamento ajudaria sua empresa a optar por um profissional mais qualificado e experiente? Como? Por quê? (RECEITA FEDERAL DO BRASIL. Time Release Study Brasil: estudo de tempos de liberação de cargas na importação - Brasil. Brasília: [s.n].)
- 3) O estudo do TRS discute os benefícios do programa OEA, tanto na importação quanto na exportação e indica como a certificação é importante para o setor público/privado. Como você avalia a importância do programa para a sua empresa e a exclusão do despachante nesse programa? (RECEITA FEDERAL DO BRASIL. Time Release Study Brasil: estudo de tempos de liberação de cargas na importação - Brasil. Brasília: [s.n].)
- 4) A contratação de um fornecedor externo para desempenhar a logística das empresas passou a ter um papel estratégico dentro das operações dos importadores/exportadores. Sendo o despachante aduaneiro um desses 3PLs como você avalia o papel desse profissional dentro das operações logísticas de sua

empresa e como ele se comporta em relação a cooperação para obter redução nos custos de transação do seu processo logístico aduaneiro? (SHOU, Y.; SHAO, J.; CHEN, A. Relational resources and performance of Chinese third-party logistics providers. *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*, v. 47, n. 9, p. 864–883, 2 out. 2017. BARKER, J. M. et al. A competitive dynamics perspective on the diversification of third-party logistics providers' service portfolios. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, v. 146, p. 102219, fev. 2021.)

- 5) Na sua opinião, a obtenção de certificados de conformidade/aprovação (como OEA e cursos) tem um efeito positivo nos custos de transação relacionados à alfândega? (YANIKKAYA, H.; KORAL, Z. A. Assessing the Determinants of Customs-Related Transaction Costs in Turkey. *Global Trade and Customs Journal*, v. 13, n. Issue 10, p. 442–452, 1 out. 2018)
- 6) Você acha que a implementação do Portal Único (que inclui DUIMP, LPCO, DUE) encurta os tempos de desembaraço aduaneiro? (YANIKKAYA, H.; KORAL, Z. A. Assessing the Determinants of Customs-Related Transaction Costs in Turkey. *Global Trade and Customs Journal*, v. 13, n. Issue 10, p. 442–452, 1 out. 2018)
- 7) Um estudo realizado nas Filipinas apontou que a relação entre um despachante aduaneiro e seu contratante se inicia antes mesmo das mercadorias embarcarem, isso porque ele atua desde a primeira análise aduaneira até a entrega da carga no país de destino. Você concorda com essa afirmação? Por que? (RIGA, R. L. The Filipino Customs Brokers' Perception on the Proposed Customs Modernization and Tariff Act (CMTA) of the Philippines. *Advances in Economics and Business*, v. 4, n. 4, p. 149–156, abr. 2016.)
- 8) O uso da Inteligência Artificial pela RFB em programas como o Sisam, que analisa em tempo real cada item de todas as declarações de importação registradas no Brasil e detecta infrações típicas do despacho aduaneiro, é um grande impacto no comércio exterior brasileiro. Você acha que programas de IA exigem ainda mais a escolha de um despachante que consiga detectar melhorias em seus processos de desembaraço aduaneiro? (CUNHA, C. R.; STAMILE, N.; GRUPENMACHER, B. T. O uso da Inteligência Artificial na fiscalização tributária e a opacidade algorítmica: o

caso do sistema de seleção aduaneira por aprendizado de máquina – SISAM. Pensar - Revista de Ciências Jurídicas, v. 29, n. 3, p. 1–15, 2 jul. 2024)

- 9) Muito se comenta sobre o desaparecimento do despachante aduaneiro após as modernizações do comércio exterior. Porém, estudos da *World Customs Organization* afirmam que esses profissionais não tendem a desaparecer, mas sim a se tornarem consultores dos seus importadores/exportadores. Qual sua opinião sobre essa afirmação? (WORLD CUSTOMS ORGANIZATION. WCO Study Report on Customs Brokers. [s.l: s.n.]. 2016)