



UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS
FACULDADE DE CIÊNCIAS APLICADAS



NAYARA BACCAN PEREIRA

**O PROGRAMA OPERADOR ECONÔMICO AUTORIZADO (OEA) NO
COMÉRCIO INTERNACIONAL:**

Uma análise qualitativa a partir de sua implementação

Limeira
2014



UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS
FACULDADE DE CIÊNCIAS APLICADAS



NAYARA BACCAN PEREIRA

O PROGRAMA OPERADOR ECONÔMICO AUTORIZADO (OEA) NO COMÉRCIO INTERNACIONAL:

Uma análise qualitativa a partir de sua implementação

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado como requisito
para a obtenção do título de bacharel em Gestão de Comércio
Internacional à Faculdade de Ciências Aplicadas da
Universidade Estadual de Campinas.

Orientador: Prof. Dr. Cristiano Morini

Limeira
2014

FICHA CATALOGRÁFICA ELABORADA PELA BIBLIOTECA PROF. DR. DANIEL JOSEPH HOGAN DA
FACULDADE DE CIÊNCIAS APLICADAS

P38p	<p>Pereira, Nayara Baccan</p> <p>O programa operador econômico autorizado (OEA) no comércio internacional: uma análise qualitativa a partir de sua implementação / Nayara Baccan Pereira. - Limeira, SP: [s.n.], 2014. 36 f.</p> <p>Orientador: Cristiano Morini. Monografia (Graduação) – Universidade Estadual de Campinas, Faculdade de Ciências Aplicadas</p> <p>1. Aduanas. 2. Segurança. 3. Logística. 4. Competitividade. 5. Facilitação comercial. I. Morini, Cristiano. II. Universidade Estadual de Campinas. Faculdade de Ciências Aplicadas. III. Título.</p>
------	---

Título em inglês: The authorized economic operator program (AEO) at international trade: a quantitative analysis from its implementation

Keywords: - Customs

- Security

- Logistic

- Competitiveness

- Trade facilitation

Titulação: Bacharel em Gestão de Comércio Internacional.

Banca Examinadora: Prof. Dr. Cristiano Morini

Data da defesa: 27/06/2014

Autor: Nayara Baccan Pêreira

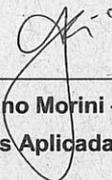
Título: O PROGRAMA OPERADOR ECONÔMICO AUTORIZADO (OEA) NO
COMÉRCIO INTERNACIONAL: Uma análise qualitativa a partir de sua implementação.

Natureza: Trabalho de Conclusão de Curso em Gestão de Comércio Internacional

Instituição: Faculdade de Ciências Aplicadas, Universidade Estadual de Campinas

Aprovado em: 27/06/2014

BANCA EXAMINADORA

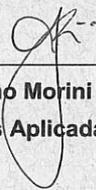


Prof. Dr. Cristiano Morini – Presidente
Faculdade de Ciências Aplicadas (FCA/UNICAMP)



Yuri da Cunha Ferreira (Avaliador)
Faculdade de Ciências Aplicadas (FCA/UNICAMP)

Este exemplar corresponde à versão final da monografia aprovada



Prof. Dr. Cristiano Morini – Presidente
Faculdade de Ciências Aplicadas (FCA/UNICAMP)

PEREIRA, Nayara. O Programa de Operador Econômico Autorizado (OEA) no Comércio Internacional: uma análise qualitativa a partir de sua implementação, 2014. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Gestão de Comércio Internacional) – Faculdade de Ciências Aplicadas, Universidade Estadual de Campinas, Limeira, 2014.

Resumo: O presente trabalho aborda o programa de Operador Econômico Autorizado (OEA), sendo também conhecido pela sigla original em inglês AEO, *Authorized Economic Operator*. A partir de um detalhamento das características e requisitos do OEA, este artigo tem o objetivo de analisar o desempenho da implementação do OEA, em países selecionados, após o ano de introdução do mesmo, em termos de corrente de comércio, atração de investimento externo direto (IED) e posição competitiva em rankings internacionais produzidos pelo Banco Mundial. Com base em indicadores de competitividade, comércio exterior e logística, foi realizada uma análise que buscou interpretar se houve crescimento econômico impulsionado pela maior segurança e agilidade da cadeia de suprimentos. Foi possível perceber a melhora significativa de países selecionados, em termos de posição em rankings produzidos pelo Banco Mundial, após a implementação do programa OEA, em termos de desempenho de procedimentos relacionados ao comércio internacional e à logística internacional. No entanto, em termos de corrente de comércio e atração de investimento direto estrangeiro, não foi possível fazer uma correlação direta com a implementação do programa OEA.

Palavras-chave: aduana, logística, competitividade, OEA, facilitação comercial.

PEREIRA, Nayara. O Programa de Operador Econômico Autorizado (OEA) no Comércio Internacional: uma análise qualitativa a partir de sua implementação, 2014. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Gestão de Comércio Internacional) – Faculdade de Ciências Aplicadas, Universidade Estadual de Campinas, Limeira, 2014.

Abstract: The presented article concerns to the Authorized Economic Operator (AEO). From detailing the characteristics and requirements of AEO, this article has as an objective the performance analyses of selected countries in what concerns to the implementation of AEO. The focus is to trace a parallel from the year of introduction of the program, and the improvements in terms of current trade, attractiveness of foreign direct investment (FDI) and competitive position at the international rankings from World Bank. Based on competitiveness, international trade and logistic indicators, the analyses aim to interpret if there was economic growth led by the increase of security and agility of the supply chain. The conclusions were that there was an increase at the position of the selected countries at the logistic rankings from World Bank led from AEO implementation, however, in terms of current trade and foreign direct investment (FDI) it wasn't possible to create a secure correlation with the implementation of the AEO program.

Key words: customs, logistic, competitiveness, AEO, trade facilitation

SUMÁRIO

1. Introdução	8
2. Países que já implementaram o OEA	12
3. Metodologia da construção das tabelas	14
4. A utilização de determinados índices e indicadores e sua correlação com a implementação do OEA	17
4.1. Índices de Desempenho Logísticos.....	18
4.1.1. Indicador Doing Business.....	18
4.1.2. Indicador Logistics Performance Index.....	21
4.2. Índices de Desempenho Econômico.....	31
4.2.1. Exportações e Importações.....	31
4.2.2. Investimentos Diretos Estrangeiros (IED).....	32
4.2.2.1. Investimentos Recebidos do Exterior.....	32
4.2.2.2. Investimentos Realizados no Exterior.....	33
5. Considerações Finais.....	34
6. Referências.....	37

1. Introdução

A globalização permitiu aos países uma comunicação comercial inédita, apoiada na combinação de logística e tecnologia da informação, com volumes comerciais crescentes trocados diariamente em todo o mundo. Este aumento do fluxo de comércio beneficia o comércio legal e gera vantagens oriundas de uma economia integrada, porém, ao mesmo tempo, facilita a movimentação dos fluxos ilegais de comércio, e é neste contexto de preocupação com a segurança logística que o Programa Operador Econômico Autorizado (*Authorized Economic Operator*) ganha importância (GORDHAN, 2007);.

O Programa OEA está relacionado ao novo cenário do comércio internacional construído a partir da globalização e justificado pela organização das Cadeias Globais de Valor. As Cadeias Globais de Valor baseiam-se em uma produção conjunta, composta por várias economias ao longo da rede, onde cada qual agrega um componente do produto final, e, conseqüentemente, sua parcela de valor (OECD, UNCTAD, WTO 2013).

Segundo define Sturgeon et al (2014, p. 14):

As Cadeias Globais de Valor tornaram-se uma força central que está impulsionando mudanças estruturais em muitas economias modernas (...). As Cadeias Globais de Valor podem garantir a empresas locais mais acesso a informações, novos mercados e oportunidades para uma rápida aprendizagem tecnológica e desenvolvimento de habilidades (STURGEON, 2014).

O cenário em que se encontram hoje as Cadeias Globais de Valor é caracterizado pela troca de bens intermediários entre os países para a composição do produto final, e como exemplo disto, pode-se citar o crescimento econômico e ascensão da China ao posto de segunda economia mundial da China nos últimos anos, pautado na exportação de produtos de baixo custo e baixo valor agregado. Desta maneira, é fundamental diminuir a burocracia e aumentar a transparência da cadeia logística, para que o *lead time* das importações e exportações seja menor, resultando em agilidade da produção. Os benefícios trazidos pela inserção de um país em uma CVG, em termos de especialidade da produção e ganhos de escala, serão traduzidos em ganhos reais apenas se contarem com uma logística

estruturada, caso contrário os benefícios na produção correm o risco de serem anulados pelo mau desempenho dos operadores logísticos (OECD, UNCTAD, WTO 2013).

Com este novo cenário do comércio internacional e principalmente após os ataques terroristas de 11 de setembro de 2001, as novas responsabilidades da aduana devem incorporar medidas de segurança que sejam acessíveis, e promovam o comércio entre países. Conforme define Pravin Gordhan (2007), a aduana do século XXI retém novas funções e é imprescindível um alinhamento a nível internacional:

The development of the Global Customs Cooperation Network requires: internationally standardised data requirements for export, transit and import; interconnected and aligned customs databases to enable the electronic exchange of data between customs administrations as early as possible in the international movement of goods; mutual recognition and coordination protocols between exporting and importing administrations to eliminate unnecessary duplication of controls in international supply chains; a set of maximum trader standards to enable the development of a system of mutual recognition for AEOs. (GORDHAN, p.53, 2007)

Segundo Morini e Leoce (2011,p. 2) “o aumento dos fluxos comerciais internacionais tem tornado impraticável a conferência física de todos os embarques e desembarques, e daí a necessidade de desenvolver ferramentas que promovam a agilidade das aduanas”. É desta necessidade que surgem ferramentas tal como *ISPS Code* (Código Internacional de Segurança para Navios e Instalações Portuárias)¹, focado em segurança, o Single Window e o Operador Econômico Autorizado, focados em segurança e em facilitação comercial.

O ISPS (Código Internacional de Segurança para Navios e Instalações Portuárias) foi elaborado pela Organização Marítima Internacional (IMO, em sua sigla em inglês), organismo pertencente à Organização das Nações Unidas (ONU) e visa estabelecer uma estrutura internacional envolvendo cooperação entre os governos, administrações locais e indústrias portuárias e de navegação a fim de

¹ *ISPS Code – International Ship and Port Security Code*

detectar ameaças à proteção e tomar medidas preventivas contra incidentes também relacionados à proteção (MORINI e LEOCE, 2011).

Além do ISPS (Código Internacional de Segurança para Navios e Instalações Portuárias), o *Single Window* é outro exemplo de programa que demonstra o esforço de adaptabilidade das aduanas ao novo contexto do comércio. Esta ferramenta permite aos elos logísticos preencherem toda a informação relacionada os requerimentos regulatórios da importação ou a exportação em questão em um único local. Ou seja, o *Single Window* promove apenas uma entrada, seja ela física ou eletrônica, para todos os dados e documentos relacionados à carga, e esses documentos, por sua vez, são submetidos por apenas um órgão gerenciador, que encaminha diretamente para o órgão responsável (UNECE, 2003).

O começo da discussão acerca dos novos objetivos das aduanas tem como marco a *Convenção de Quioto Revisada*, um acordo internacional sobre os procedimentos aduaneiros, que visa facilitar o comércio internacional ao mesmo tempo em que aumenta o controle dos processos por parte das aduanas (WCO, 2010).

A partir desta *Convenção*, começou a entrar em vigor em 2005 o protocolo *SAFE Framework - Framework of Standards to Secure and Facilitate Trade* (WCO, 2006). O quadro revisado estabeleceu um guia para facilitar as trocas internacionais, impulsionando o aumento do volume de comércio. Dentre outros pontos, o *SAFE Framework* recomenda que a) sistemas eletrônicos sejam utilizados para maior vigilância e agilidade do desembaraço aduaneiro; b) sejam empregadas técnicas de gerenciamento de risco ao selecionar bens para a inspeção; c) haja cooperação entre as aduanas de outros países e d) seja assegurado que as leis e regulações aduaneiras estão transparentes e acessíveis ao público (WCO 2006).

Assim, o presente trabalho aborda o tema do programa de Operador Econômico Autorizado (OEA), sendo também conhecido pela sigla original em inglês AEO, *Authorized Economic Operator*. Embora o conceito do Operador Econômico Autorizado seja anterior ao *SAFE Framework*, com alguns países como Suécia e Estados Unidos tendo implementado medidas de segurança em sua cadeia logística antes do ano de 2005, foi apenas a partir deste quadro desenvolvido na *Convenção*

de Quioto Revisada que a ideia de desenvolver uma ferramenta global e integrada toma forma.

A partir de um detalhamento das características e requisitos do OEA, este artigo tem o objetivo de analisar o desempenho da implementação do OEA, em países selecionados, após o ano de introdução do mesmo, em termos de corrente de comércio, atração de investimento externo direto (IED) e posição competitiva em rankings internacionais produzidos pelo Banco Mundial.

Conforme define o documento de Diretrizes do OEA (WCO, 2011), o Operador Econômico Autorizado (OEA) é um certificado entregue a todo operador que cumpra os critérios de complacência e os padrões de documentação, solvência financeira e segurança da cadeia de suprimentos. Por operador logístico, pode-se entender qualquer agente diretamente ligado a atividades logísticas relacionadas às operações de importação e exportação, além de outros elos da cadeia de suprimentos, como o fabricante, transportador, armazém, terminal de carga aérea ou marítima, despachante aduaneiro, transitário de carga e outros.

Segundo define o AEO Guidelines (WCO,2007), um operador certificado OEA melhora a segurança da cadeia de suprimentos porque se baseia em ações padronizadas e controladas, tais como: a) o operador certificado OEA tem acordos registrados em contrato com seus parceiros de negócio em relação à segurança; b) as empresas subcontratadas pelo operador OEA são escolhidas com base em sua aderência a regras de segurança; c) os containers são selados com a mensagem “selo de alta segurança”, conforme norma ISO-PAS 17712; d) os operadores OEA requerem declarações de segurança que sejam compostas pela descrição das medidas de segurança adotadas no produto e e) os agentes certificados OEA podem recorrer a facilidades que são reguladas por certificados de segurança.

Dentre os benefícios em se tornar um Operador Econômico Autorizado, destaca-se um controle menos rigoroso de documentos por parte das aduanas, uma vez que este operador certificado é considerado de menor risco e parceiro, além de benefícios indiretos, como menores probabilidades de roubos de carga e atrasos em entregas, o que gera confiabilidade dos clientes (European Commission, 2012).

Existem cinquenta e três países com programas OEA ativos (OMA, 2011). A Europa possui sua maioria, já que o OEA é um programa comum aos 28 Estados membros da União Européia, e ainda participam Suíça e Noruega.

Com base no Artigo 5º das emendas de segurança, os Estados membros podem conceder o status de Operador Econômico Autorizado para qualquer operador econômico que cumpra os seguintes critérios: cumprimento da legislação aduaneira, registros mantidos apropriadamente, solvência financeira e, principalmente, padrões de segurança apropriados (EUROPEAN COMMISSION, p.1, 2013).

2. Países que implementaram o OEA

Dentre os 179 membros da OMA², 168 países já anunciaram interesse em implementar o programa *SAFE Framework*³, que engloba o OEA. Destes 168, aqueles que possuem um programa estruturado de Operador Econômico somam 53 países. Outros 10 países anunciaram que lançarão um programa de Operador Econômico Autorizado dentro dos próximos anos, dentre eles o Chile, país que tem se destacado economicamente na região da América Latina e ganhado cada vez mais espaço no comércio internacional (WCO, 2014).

A Figura 1 visa mostrar os países que têm atualmente o programa OEA ativo. A interação do programa, entre os diferentes países, ocorre por meio de Acordos de Reconhecimento Mútuo⁴.

A expectativa da Organização Mundial do Comércio é que os acordos de reconhecimento mútuo possam chegar a todos os países membros da OMC com programas OEA ativos. Segundo Gordhan (2007):

The number of RTA⁵s is likely to continue to increase in coming years, considering the number of RTAs under negotiation and delays in concluding the Doha Round. The proliferation of RTAs means that less trade is administered on a Most Favoured

² OMA - Organização Mundial de Aduanas

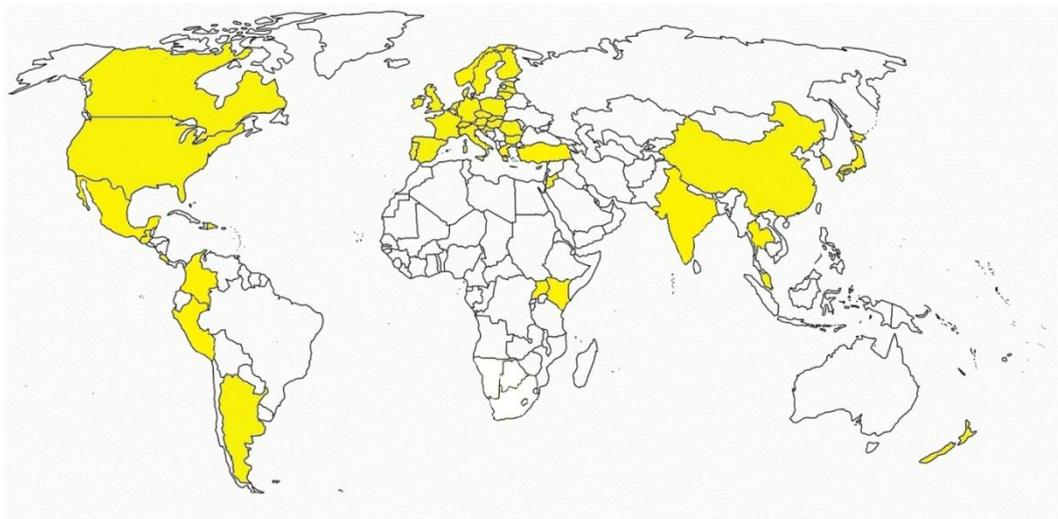
³ SAFE Framework - *SAFE Framework of Standards to Secure and Facilitate the Global Trade*

⁴ MRA/RTA – *Mutual Recognition Agreements*, em sua sigla original em inglês

⁵ RTA - *Regional Trade Agreements*

Nation (MFN) basis but is subject to complex preferential rules of origin that are administered by Customs. Not only are these rules of origin complex, they are also unique to every RTA. The application of preferential rules of origin is also compelling Customs to have a good understanding of the domestic economy and extend its intervention in the supply chain from the border to the place of production. (GORDAN, p. 50, 2007)

Figura 1: Países com programas OEA Ativos



A principal potência econômica da região da Ásia e Pacífico, China, lançou o programa *Classified Management of Enterprises*, equivalente ao OEA, em 2008. A Índia implementou o programa OEA em 2012, e, ainda nesta macrorregião, Japão, Coreia do Sul, Malásia, Tailândia, Cingapura e Nova Zelândia adotaram o programa oriundo da *SAFE Framework*.

Na América do Norte, Canadá, Estados Unidos e México adotaram o programa. Os Estados Unidos adotaram seu programa OEA, chamado *C-TPAT*⁶ em 2001, influenciados pela pressão em relação à segurança decorrida dos ataques terroristas de 11 de setembro do mesmo ano.

⁶ *C-TPAT - Customs-Trade Partnership against Terrorism*

Na América Central e do Sul, Argentina, Colômbia, Costa Rica, República Dominicana, Guatemala e Peru adotaram programas equivalentes ao OEA.

No Oriente Médio, Israel implementou o OEA em 2011 e a Jordânia mantém o *Jordanian Golden List*, válido desde 2005.

No continente africano, Quênia e Uganda, respectivamente em 2010 e 2012, adotaram o programa OEA.

3. Metodologia da construção das tabelas

A metodologia definida para elaboração do artigo foi a quantitativa, do tipo exploratório. Segundo Gil (2002), a pesquisa exploratória permite o levantamento de hipóteses que serão testadas por levantamento bibliográfico, entrevistas com base em experiências próprias ou, como é o caso do presente artigo, análise de exemplos que possibilitem a conclusão.

As conclusões podem ser pautadas em dados mensuráveis, classificáveis e analisáveis, oriundos dos países que utilizam o OEA. As bases de dados utilizadas envolvem Banco Mundial, OMA, UNCTAD⁷.

Após a definição dos países que utilizam o OEA, foi feita uma triagem, por meio da associação de índices de desempenho logístico, para selecionar os países mais representativos para o estudo. Com base em índices de competitividade, comércio exterior e logística, foi realizada uma análise que buscou interpretar se houve crescimento econômico impulsionado pela maior segurança da cadeia de suprimentos, tais como maior atração de investimento direto estrangeiro (IDE) e aumento das exportações.

Para a seleção, foram utilizados dois indicadores de desempenho logístico, o *Doing Business* e *Logistic Performance Index*, ambos produzidos pelo Banco Mundial, além de dois indicadores representativos do comércio internacional (mensuração do Investimento Direto Estrangeiro e das Importações e Exportações).

O *Doing Business* é uma iniciativa do Banco Mundial e apresenta-se na forma de um relatório anual, contendo a compilação e análise de diversos indicadores, que

⁷ UNCTAD – *United Nations Conference on Trade and Development*

visa medir as regulamentações dentro do âmbito empresarial de pequenas e médias empresas, e, desta maneira, traçar uma classificação geral para o país, por meio de uma média simples, no que concerne a menor burocracia, menores custos e menos tempo para desenrolar uma atividade de importação e/ou exportação por transporte marítimo.

O segundo índice logístico base do estudo é o *Logistic Performance Index (LPI)*. Este índice analisa os países a partir de cinco pontos de estudo: aduanas; infraestrutura; transportes internacionais; competência logística; rastreamento das cargas e oportunidades (ARVIS et al., 2012).

De acordo com o relatório *Connecting to Compete*,

Uma logística ineficiente aumenta os custos do comércio e reduz o potencial de integração global. Este é um fardo pesado para os países em desenvolvimento, que tentam competir em um mercado global. Desde 2007, o *Logistic Performance Index (LPI)* vem promovendo o debate acerca do papel da logística no crescimento e das políticas de suporte a áreas como infraestrutura, provisão de serviços e facilitação comercial entre países (ARVIS et al., 2012, p.1).

Foi feita a correlação entre estes índices logísticos, e os países com melhores pontuações nos mesmos foram escolhidos para parâmetros comparativos do programa Operador Econômico Autorizado. Além desta relação, a seleção dos países para a análise justifica-se por dois motivos principais: a) os países escolhidos implementaram o programa OEA após o ano de 2004, quando foi realizado o primeiro relatório *Doing Business*, e conseqüentemente após 2007 quando foi divulgado o primeiro *Logistic Performance Index* possibilitando verificar se houve ou não benefícios e; b) estes países apresentam economias globalizadas e com representativa atuação em comércio exterior, além de características econômicas distintas, o que contribui para a variedade da amostra.

Desta forma, os quatro países escolhidos para o estudo do presente artigo foram: Alemanha, Coréia do Sul, Malásia e Noruega.

A Malásia é uma economia pautada na exportação de produtos manufaturados com base tecnológica. No ano de 2012, a maior parcela de suas exportações foi relacionada a maquinários e equipamentos de transporte (US\$ 86.457.155,87 milhares de dólares) seguida por produtos de alta complexidade e tecnologia intensiva (US\$ 73975729,46 milhares de dólares) (UNCTAD, 2012).

A Alemanha, quarta maior potência econômica mundial, tem suas exportações pautadas principalmente em produtos químicos (US\$ 204.297.402,72 milhares de dólares) e em automotivos (US\$ 229.147.590,82 milhares de dólares) (UNCTAD, 2012).

A Coreia do Sul tornou-se uma das principais potências econômicas a partir de suas exportações baseadas em tecnologia. Em 2012, a soma das exportações de produtos de alta ou média base tecnológica somaram US\$ 407.886 milhares de dólares (UNCTAD, 2012).

A principal característica econômica da Noruega, por sua vez, são as exportações pautadas em seus recursos naturais abundantes. As exportações de combustíveis fósseis atingiram US\$ 112.350.499,98 milhares de dólares em 2012 e a de commodities primários, atingiu US\$ 131.131.278,55 milhares de dólares, no mesmo ano (UNCTAD, 2012).

A relevância das trocas comerciais internacionais para o crescimento econômico é evidenciada através das Cadeias Globais de Valor, conforme citado. Esta nova organização do comércio internacional, aumentou a interdependência entre os países: hoje em dia, de 30% a 60% das exportações dos países do G20, considerados as maiores economias mundiais, ou são compostas por produtos importados de outros países, ou servem exatamente como os *inputs* para o produto final de um segundo país dentro da cadeia (OECD, WTO, UNCTAD, 2013).

A importância do crescimento das exportações para o crescimento da economia tem como base a teoria de Kaldor (1966, 1970), acerca do *export-led growth model*, o modelo de crescimento econômico pautado nas exportações, onde o aumento da produtividade por meio de economia de escala resulta em aumento do PIB. Se as exportações de fato são representativas para o desenvolvimento de um

país, então programas que visem estimular e facilitar o comércio exterior se tornam importantes, como é o Operador Econômico Autorizado.

Sendo assim, o resultado esperado é que a melhor organização da cadeia logística por meio do certificado OEA possa influenciar positivamente no volume exportado e importado, assim como nos níveis de investimentos recebidos e realizados.

Os Investimentos Diretos Estrangeiros são fonte viável para análise de quão atrativa é a economia de um país, pois são reflexo da confiança depositada pelos investidores internacionais na capacidade de desenvolvimento daquela economia.

Conforme define a Receita Federal Brasileira,

O investimento direto é constituído quando o investidor detém 10% ou mais das ações ordinárias ou do direito a voto numa empresa (...)
O investimento direto difere do intercâmbio de bens e serviços por vários fatores. Primeiro, não tem liquidez imediata (pagamento à vista) ou diferida (crédito comercial). Segundo, tem uma dimensão intertemporal, pois os investimentos são seguidos pelos fluxos de produção, venda e lucros, com um certo atraso. Terceiro, implica em transferências de direitos patrimoniais. Quarto, decorre de uma estratégia que resulta do processo da empresa tentar antecipar a ação de suas concorrentes (RFB, ano, p. 1).

Neste contexto, a relação do IED com o Operador Econômico Autorizado se dá por meio da busca por competitividade. Um país atrai maiores fluxos de IED quando o ambiente para o desenvolvimento econômico é propício.

A análise dos países é feita por meio de um ponto de intersecção, que é o ano de implantação do Operador Econômico Autorizado. Assim, o objetivo é mensurar se houve melhorias nas características das trocas comerciais e das relações aduaneiras em geral, e até qual ponto essas melhorias justificam a certificação OEA.

4. Os índices e indicadores e sua correlação com a implementação do OEA

A Tabela 1 apresenta a correlação entre o ano de implementação do OEA, e os países foco do estudo.

Tabela 1: Ano de Implementação do OEA

Ano implementação do OEA	País
2008	Alemanha
2009	Coréia do Sul
2010	Malásia
2009	Noruega

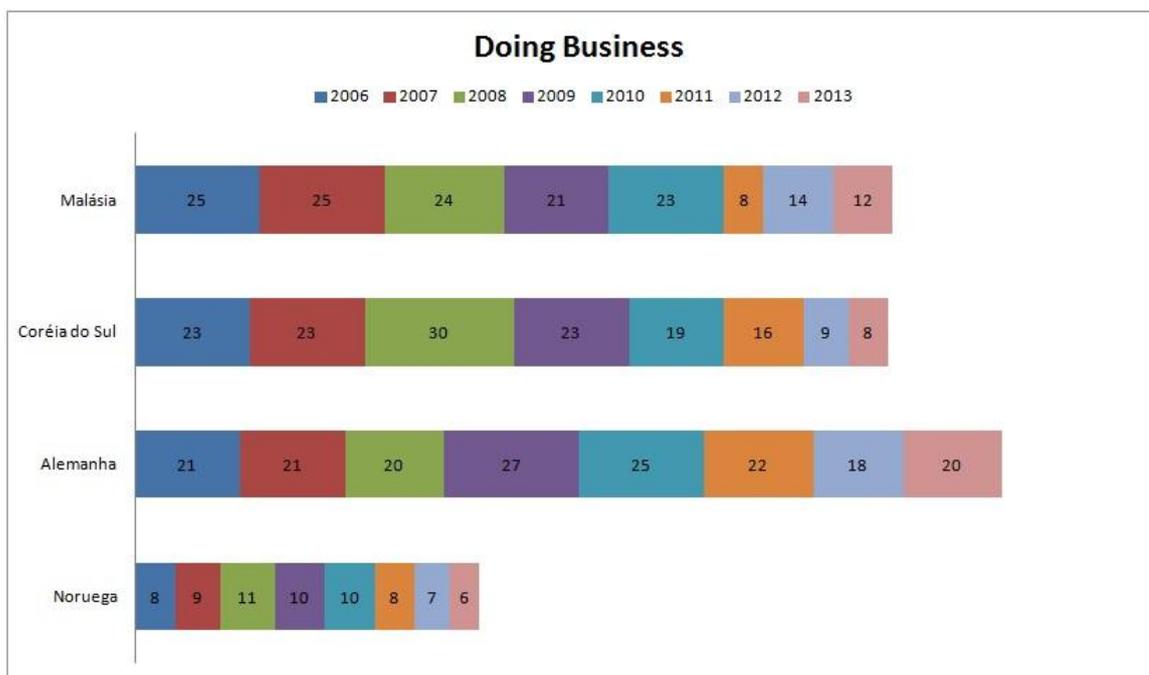
Fonte: elaboração própria

4.1) Índices de Desempenho Logísticos

4.1.1) Índice *Doing Business*

O Gráfico 1 mostra o desempenho dos quatro países, conforme explicado na metodologia, que aderiram ao OEA nos últimos oito anos, considerando seu posicionamento no ranking *Doing Business*.

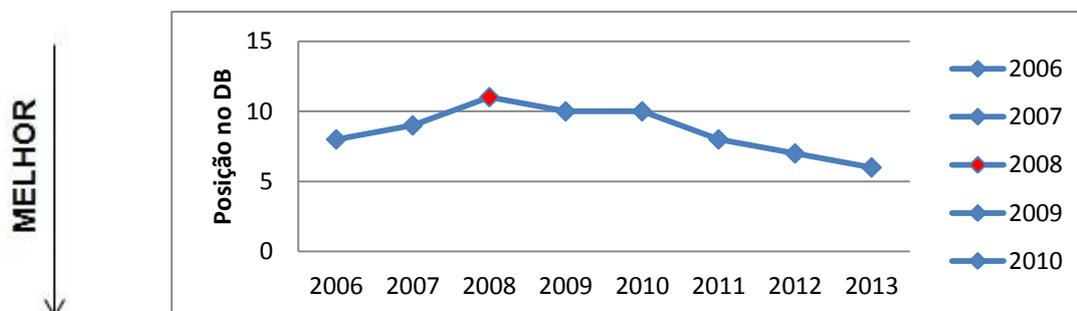
Gráfico 1: Posição no *Doing Business*



Fonte: Elaboração própria a partir de World Bank

Assim, a partir do Gráfico 1, os quatro países selecionados Alemanha, Noruega, Coreia do Sul e Malásia, foram analisados. Estes quatro países são apresentados a seguir, nas Figuras 2, 3 e 4.

Figura 2: Desempenho da Noruega no *Doing Business*

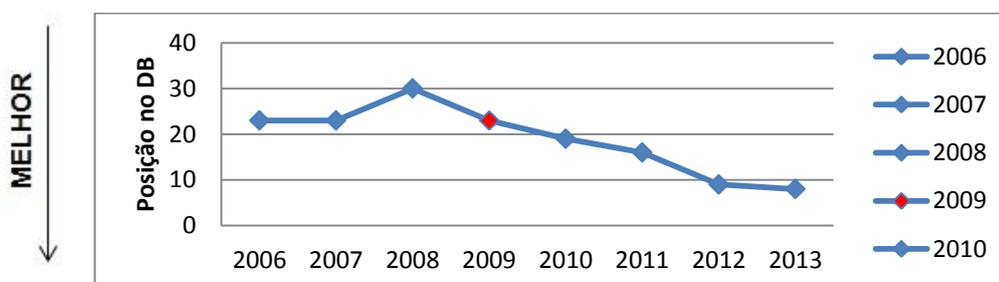


Fonte: Elaboração própria a partir de World Bank
(em vermelho, o ano de adoção do OEA)

A Noruega adotou o Operador Econômico Autorizado em 2008, e no ano de 2009 entra em vigor o acordo de reconhecimento mútuo em relação aos países da União Europeia e em relação a Suíça, que também adotaram a ferramenta. O escopo do programa OEA da Noruega refere-se às áreas de importação e exportação, e o país possui 32 operadores logísticos certificados, de acordo com dados de 2013 (WCO, 2014).

A partir do ano de 2008, assinalado em vermelho na Figura 2, até 2013, pode-se notar que o país subiu posições no ranking, ocupando o sexto lugar no *Doing Business 2013*.

Figura 3: Desempenho da Coreia do Sul no *Doing Business*



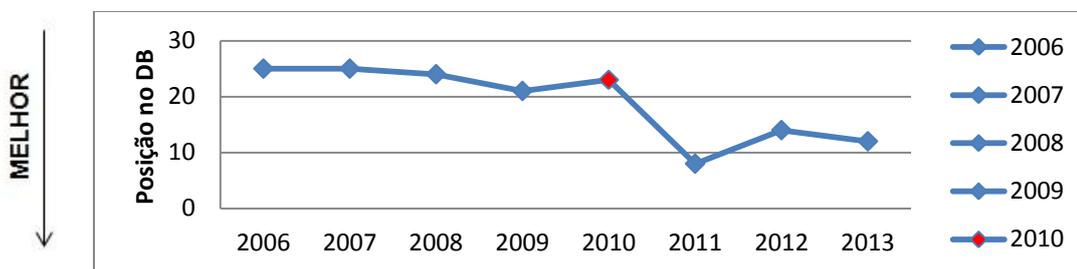
Fonte: Elaboração própria a partir de World Bank
(em vermelho, o ano de adoção do OEA)

A Figura 3 demonstra o desempenho da Coréia da Sul, que adotou o Operador Econômico Autorizado em 2009, para os fluxos de importação e exportação.

Os tipos de operadores elegíveis a serem certificados no programa OEA coreano englobam toda a cadeia logística, sendo eles importadores, exportadores, despachantes aduaneiros, transportadoras aéreas, marítimas e terrestres e armazéns. A Coréia do Sul possui 292 operadores certificados, segundo dados de 2013, onde dos quais aproximadamente 75% destes são importadores, exportadores ou agentes de cargas aéreas (WCO, 2014).

Nota-se, pela análise da Figura 3, que no ano de implementação do OEA a Coréia do Sul ocupava a 23ª colocação no ranking de facilidade de fazer negócios. Após a implementação da ferramenta, o país ganhou 15 posições, estando entre os 10 países mais atrativos para o comércio exterior, segundo o *Doing Business 2013*.

Figura 4: Desempenho da Malásia no Doing Business

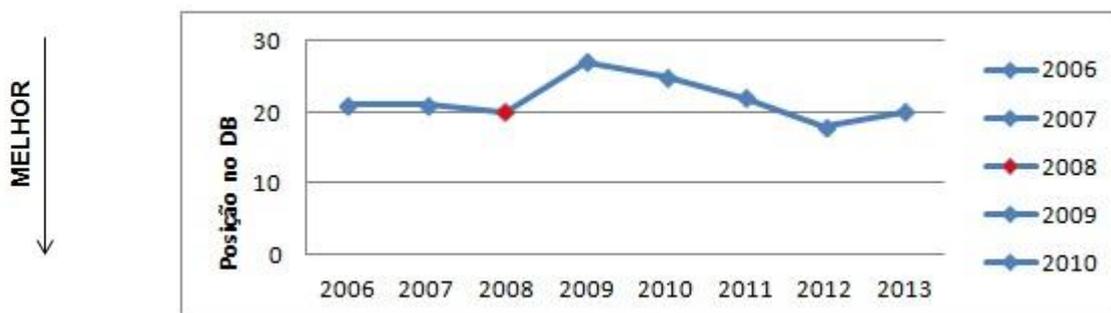


Fonte: Elaboração própria a partir de World Bank
(em vermelho, o ano de adoção do OEA)

A Malásia foi o país que mais tardiamente adotou o Operador Econômico Autorizado, no que concerne aos países da amostra, motivada pela busca de melhoria de competitividade em sua cadeia logística.

Embora conte com apenas 48 operadores logísticos certificados (WCO, 2014) quando se pondera o nível de desenvolvimento da economia da Malásia e a implementação tardia do programa, a melhora na cadeia logística, segundo o relatório analisado, foi considerável. No ano de 2010, o país ocupava o 23º lugar no ranking, ganhando 11 posições até o *Doing Business 2013* (12ª colocação).

Figura 5: Desempenho da Alemanha no Doing Business



Fonte: Elaboração própria a partir de World Bank
(em vermelho, o ano de adoção do OEA)

Os 28 países que compõem a União Europeia, entre eles a Alemanha, adotaram um programa comum Operador Econômico Autorizado no ano de 2008. O escopo do programa são as áreas de importação e exportação e ao todo são 13 885 operadores logísticos certificados em toda a União Europeia. Dentre os benefícios para os estes quase 14 mil operadores certificados, estão o acesso a um escritório particular para ajuda aduaneira, menores controles documentais para inspeções físicas das cargas e aviso antecipado quando necessária inspeção da carga por parte da aduana (WCO,2014).

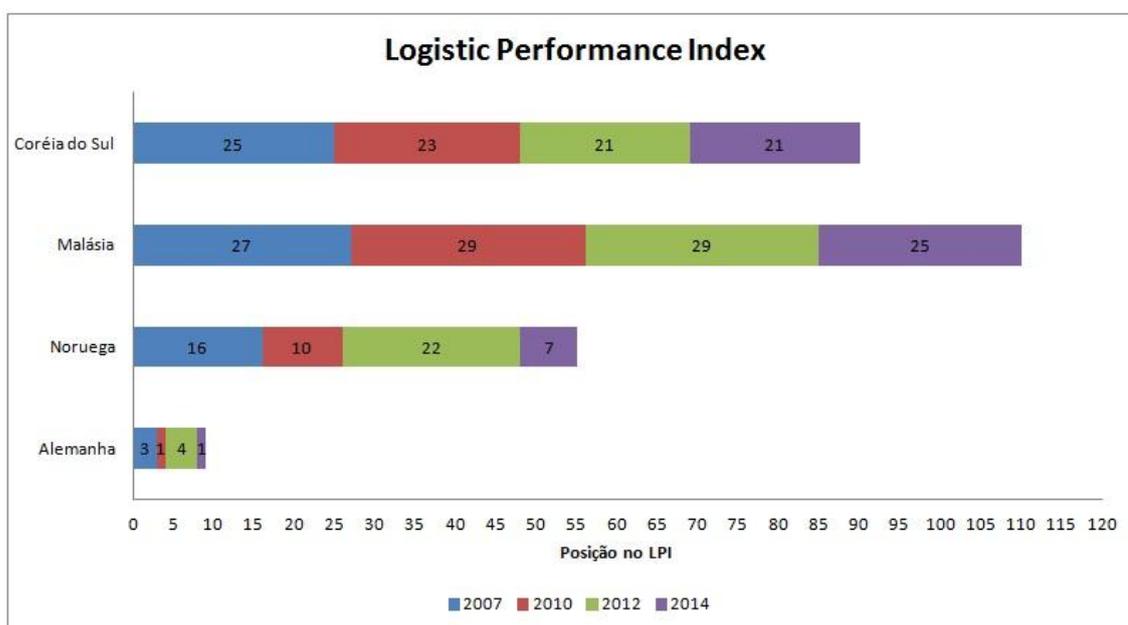
Apesar da implementação do OEA em 2008, a partir da análise da Figura 5, conclui-se que a Alemanha se manteve estável após a implementação do programa.

4.1.2) Índice *Logistics Performance Index*

O *Logistics Performance Index (LPI)* é uma ferramenta interativa de *benchmarking*, criada para auxiliar os países a identificar desafios e oportunidades relacionados à cadeia logística.

No Gráfico 2, pode-se observar a classificação dos quatro países nos relatórios do LPI.

Gráfico 2: Posição dos países no *Logistics Performance Index*



Fonte: Elaboração própria a partir de World Bank

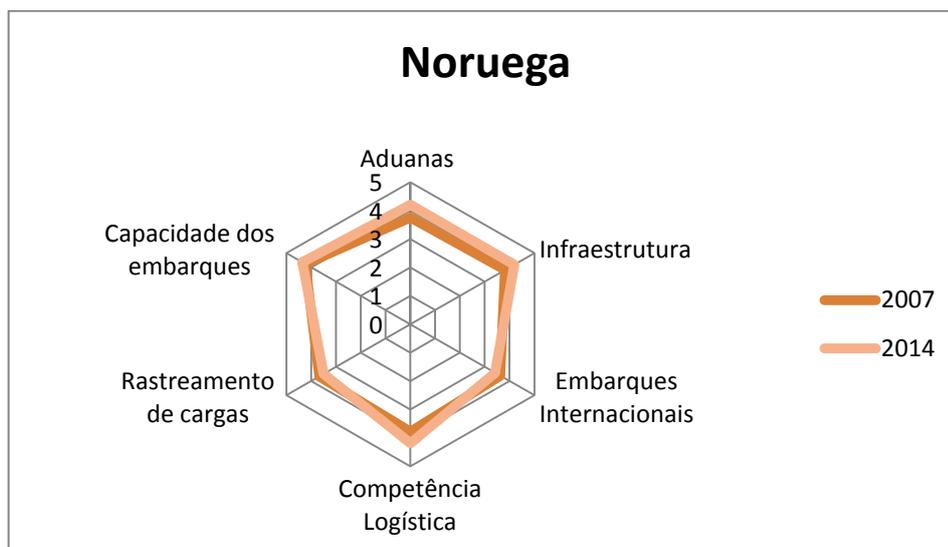
A partir do Gráfico 2 foram selecionados os países para análise do índice, apresentados nas Figuras 6, 7, 8 e 9 retiradas do *Country Score*, contido no relatório *Logistics Performance Index*.

O *Score Card* mostra um comparativo, com base nos seis critérios apresentados a seguir, baseado em notas de 1 a 5, respectivamente demonstrando menor eficiência (1) e maior eficiência (5) das características analisadas.

A metodologia da análise baseia-se em 6 dimensões (LPI, 2014):

- 1) Eficiência do processo de desembaraço (velocidade, simplicidade e previsibilidade das formalidades necessárias);
- 2) Qualidade do comércio e do transporte relacionado à infraestrutura do país (portos, ferrovias, estradas, informação e tecnologia);
- 3) Facilidade de arranjar embarques a um preço competitivo;
- 4) Qualidade e competência dos servidores logísticos (transportadoras e despachantes);
- 5) Habilidade de rastrear cargas;
- 6) Capacidade dos embarques de cumprir as datas e horários programados.

Figura 6: Score card da Noruega



Fonte: Elaboração própria a partir de World Bank

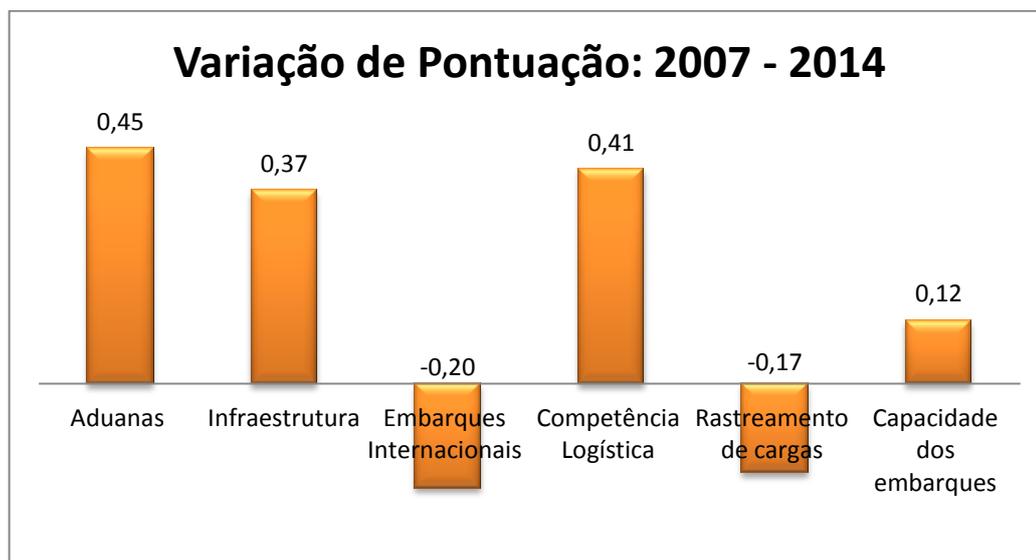
A Tabela 2 e o Gráfico 3 visam permitir a análise do desenvolvimento da Noruega desde 2007 até 2014. A Noruega adotou o Operador Econômico Autorizado em 2009.

Tabela 2: Variação da pontuação de 2007 a 2014 (Noruega)

Dimensão	Variação (em pontos)
Aduanas	0,45
Infraestrutura	0,37
Embarques Internacionais	-0,20
Competência Logística	0,41
Rastreamento de cargas	-0,17
Capacidade dos embarques	0,12

Fonte: Elaboração própria a partir de World Bank

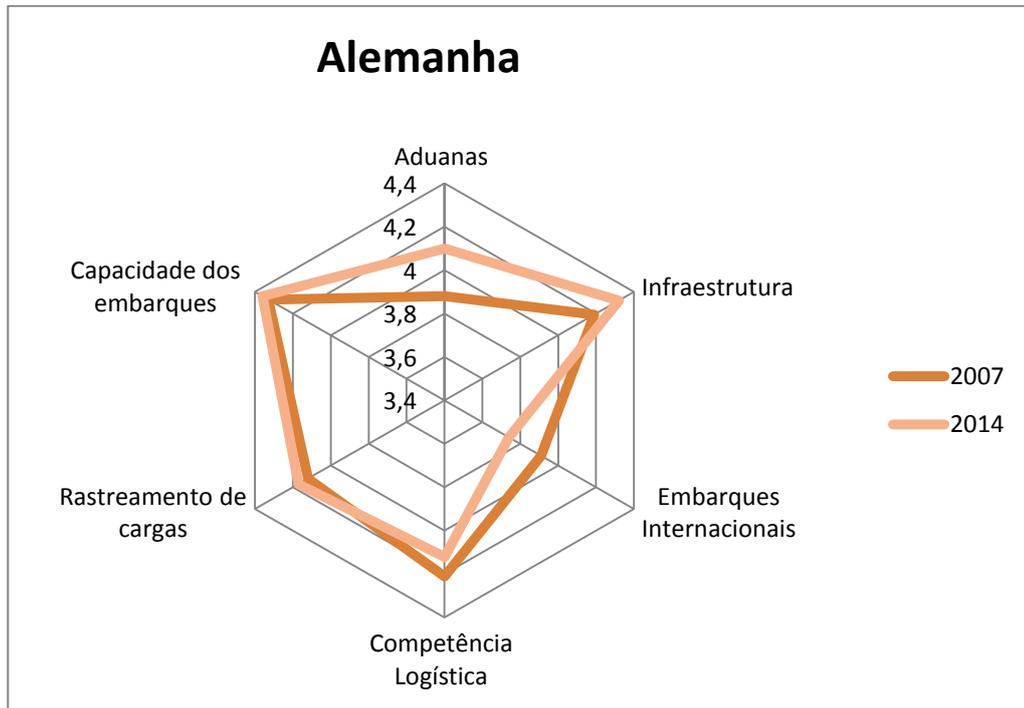
Gráfico 3: Variação das notas da Noruega no índice LPI 2007 - 2014



Fonte: Elaboração própria a partir de World Bank

Analisando a Tabela 2 e o Gráfico 3, pode-se notar que, no principal aspecto sobre o qual trata o Operador Econômico Autorizado, o melhor incremento foi no funcionamento da aduana. Nesta dimensão, houve uma melhora considerável no indicador nos anos analisados, embora tenha ocorrido queda em dois dos aspectos (Embarques Internacionais e Rastreamento de Cargas). Como a Noruega implementou o OEA em 2009, é possível afirmar que o OEA teve impacto direto sobre o desempenho do comportamento da aduana. A Noruega ocupava o 16º lugar no ranking mundial, passando para 7º em 2014.

Figura 7: Score card da Alemanha



Fonte: Elaboração própria a partir de World Bank

A Tabela 3 e o Gráfico 4 visam permitir a análise do caso da Alemanha, desde 2007 até 2014.

Tabela 3: Variação da pontuação de 2007 a 2014 (Alemanha)

Dimensão	Varição (em pontos)
Aduanas	0,22
Infraestrutura	0,13
Embarques Internacionais	-0,17
Competência Logística	-0,09
Rastreamento de cargas	0,05
Capacidade dos embarques	0,03

Fonte: Elaboração própria a partir de World Bank

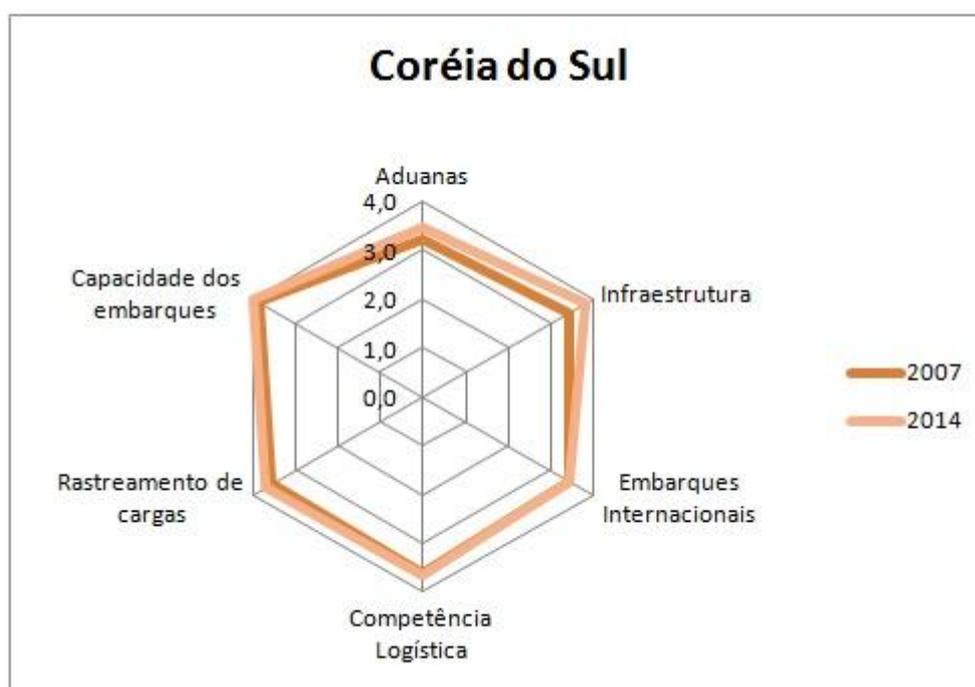
Gráfico 4: Variação das notas da Alemanha no índice LPI 2007 – 2014



Fonte: Elaboração própria a partir de World Bank

Embora a Alemanha seja um dos países com melhor índice de desempenho logístico, segundo o LPI, é possível correlacionar este desempenho ao OEA, a partir do comparativo anual. A Alemanha implementou o programa OEA em 2008. Assim como no caso da Noruega, pode-se notar pelo gráfico que o quesito aduana sofreu melhora considerável. Como o programa OEA atua no seio da certificação em termos aduaneiros, é possível perceber que a implementação do OEA provocou ganhos de competitividade ao país. A Alemanha ocupava a 3ª colocação no ranking mundial, chegando a 1º.

Figura 8: Score card da Coréia do Sul



A Tabela 4 e o Gráfico 5 visam permitir a análise do caso da Coréia do Sul, desde 2007 até 2014.

Tabela 4: Variação da pontuação de 2007 a 2014 (Coréia do Sul)

Dimensão	Variação (em pontos)
Aduanas	0,25
Infraestrutura	0,35
Embarques Internacionais	0,00
Competência Logística	0,03
Rastreamento de cargas	0,13
Capacidade dos embarques	0,14

Fonte: Elaboração própria a partir de World Bank

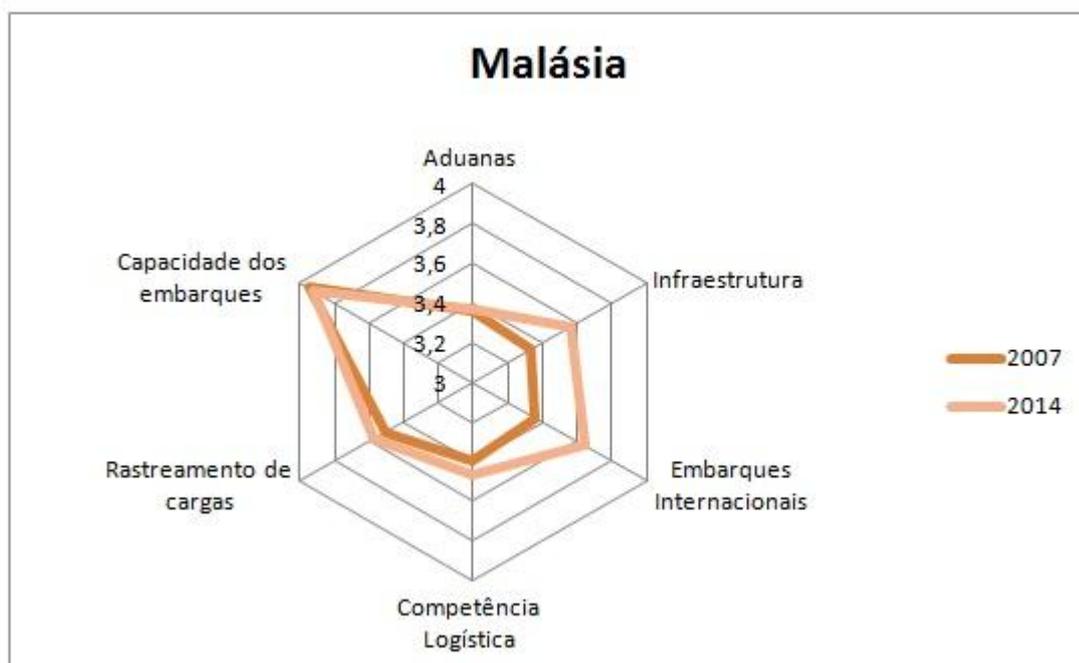
Gráfico 5: Variação das notas da Coréia do Sul no índice LPI 2007 – 2014



Fonte: Elaboração própria a partir de World Bank

Analisando o caso da Coréia do Sul, que implementou o OEA em 2009, podemos notar que o país apresentou melhora em cinco dentre os seis parâmetros analisados pelo LPI. Apenas os embarques internacionais se mantiveram estáveis, mas houve uma melhora representativa em termos de aduanas e infraestrutura.

Figura 9: Score card da Malásia



Fonte: Elaboração própria a partir de World Bank

A Tabela 5 e o Gráfico 6 visam permitir a análise do caso da Malásia, desde 2007 até 2014.

Tabela 5: Variação da pontuação de 2007 a 2014 (Malásia)

Dimensão	Varição (em pontos)
Aduanas	0,01
Infraestrutura	0,23
Embarques Internacionais	0,28
Competência Logística	0,07
Rastreamento de cargas	0,07
Capacidade dos embarques	-0,03

Fonte: Elaboração própria a partir de World Bank

Gráfico 6: Variação das notas da Malásia no índice LPI 2007 – 2014



Fonte: Elaboração própria a partir de World Bank

Assim como os demais países analisados, a Malásia apresentou melhoras em quase todas as características estudadas pelo LPI, havendo redução do índice apenas para a capacidade dos embarques, que não tem ligação direta com os benefícios do OEA.

Os casos analisados ressaltam exatamente melhorias nas aduanas dos respectivos países por meio da maior agilidade do processo de desembaraço, ponto focal do OEA. É possível estimar que a dimensão 'competência logística' apresente melhores resultados à medida que mais operadores logísticos forem certificados no âmbito de cada país, uma vez que esta dimensão representa a cadeia logística completa.

Assim, de acordo com a amostra escolhida para o presente artigo, nota-se que o OEA foi uma ferramenta fundamental para o ganho de competitividade da cadeia logística. A rede de agentes logísticos integrados, priorizando a segurança e a agilidade funcionam como indicadores de eficiência para o comércio exterior de um país.

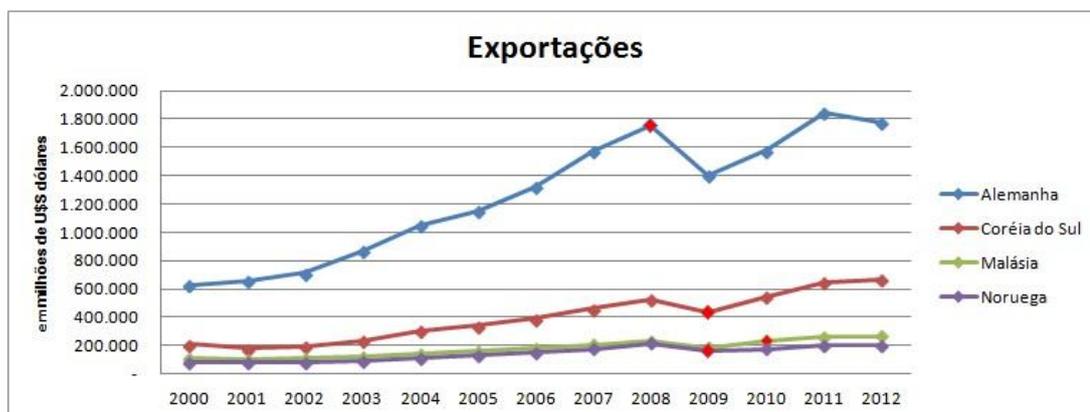
4.2) Indicadores de Desempenho Econômico

Para avaliação dos indicadores de desempenho econômico, os dados foram retirados dos relatórios anuais da *United Nations Conference on Trade and Development* (UNCTAD). A metodologia utilizada visa promover uma análise integrada entre indicadores logísticos e econômicos a partir de um mesmo ponto focal: os quatro países escolhidos para análise dos indicadores logísticos, que são por sua vez economicamente representativos nas cadeias globais.

4.2.1) Exportações e Importações

O Gráfico 7 visa mostrar as alterações nas exportações para os quatro países foco, no período 2000 – 2012, ressaltando o ano de implementação do OEA por cada um deles, destacados em vermelho.

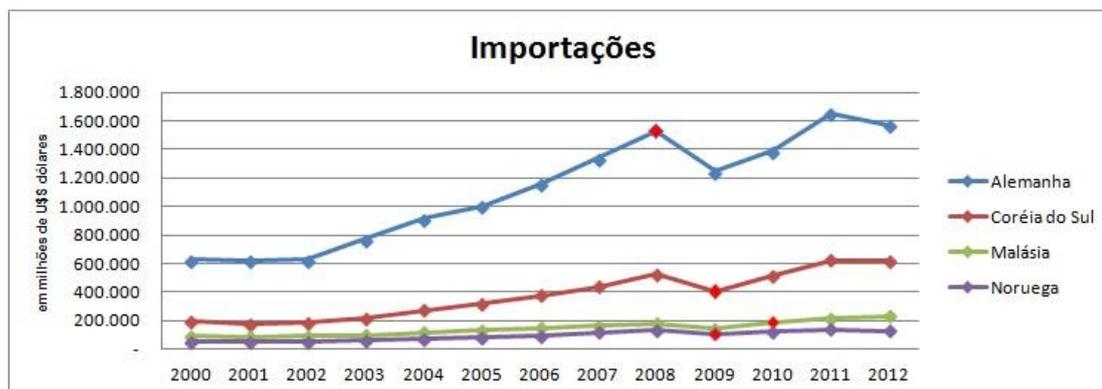
Gráfico 5: Exportações no período 2000 – 2012



Fonte: Elaboração própria a partir de UNCTAD

O Gráfico 8 visa mostrar as alterações nas importações para os quatro países foco, no período 2000 – 2012, ressaltando o ano de implementação do OEA por cada um deles.

Gráfico 8: Importações no período 2000 – 2012



Fonte: Elaboração própria a partir de UNCTAD

A partir da análise dos Gráficos 7 e 8, nota-se que embora tenha havido um aumento do volume exportado e importado, não é possível associar este aumento e consequente desempenho da balança comercial à introdução do programa OEA, devido à complexidade da análise causada pela desestruturação dos fluxos comerciais com a crise internacional de 2008-2009, em que todos os países analisados tiveram crescimento negativo.

4.2.2) Investimentos Diretos Estrangeiros (IDE)

4.2.2.1) Investimentos Recebidos do Exterior

O Gráfico 9 visa mostrar as alterações nos índices de IDE recebidos pelos quatro países foco, no período 2000 – 2012, ressaltando o ano de implementação do OEA por cada um deles.

Gráfico 9: Investimentos Recebidos do Exterior (2000 – 2012)



Fonte: Elaboração própria a partir de UNCTAD

4.2.2.2) Investimentos Realizados no Exterior

O Gráfico 10 visa mostrar as alterações nos índices de IDE realizados pelos quatro países foco, no período 2000 – 2012, ressaltando o ano de implementação do OEA por cada um deles.

Gráfico 10: Investimentos Realizados no Exterior (2000 – 2012)



Fonte: Elaboração própria a partir de UNCTAD

Embora exista base teórica para a premissa de que uma cadeia de suprimentos organizada tende a aumentar os níveis de Investimentos Direto Estrangeiros, a conjuntura econômica exerce considerável influência sobre este indicador, inviabilizando qualquer correlação que seja totalmente fundamentada em dados apenas relacionados à cadeia logística.

O conjunto de medidas contracíclicas estimuladas pelos governos, nos anos pós crise internacional de 2009, dificulta e embaraça a possibilidade de análise do desempenho econômico individual nos países selecionados, não podendo haver correlação positiva com a implementação do OEA nos países selecionados.

5. Considerações finais

Conforme discutida na parte introdutória, a logística tem um papel estratégico na busca por competitividade. A introdução de programas OEA em todo o mundo é uma tendência de conciliação de maior facilidade no fluxo internacional de mercadorias, aliado aos necessários controles por parte da autoridade aduaneira. O OEA é um programa essencialmente idealizado pela Organização Mundial das Aduanas (OMA), e seus impactos e benefícios na gestão internacional de cadeias de suprimentos possuem o enfoque no desempenho da aduana e no processo de certificação dos operadores econômicos.

Foi possível perceber a melhora significativa dos países selecionados, Alemanha, Coréia do Sul, Malásia e Noruega, em termos de posição em rankings logísticos produzidos pelo Banco Mundial, após a implementação do programa OEA, em termos de desempenho de procedimentos relacionados ao comércio internacional e à logística internacional.

No entanto, em termos de corrente de comércio e atração de investimento direto estrangeiro, não é possível fazer uma correlação direta com a implementação do programa OEA. No caso da corrente de comércio, a crise internacional provocou um desarranjo dos fluxos comerciais, protecionismo e diminuição significativa do comércio, com diferentes conjuntos de medidas adotados pelos países para estimular o comércio no período posterior a 2009.

Desta maneira, as hipóteses inicialmente colocadas, de que o OEA pode estimular a competitividade, o aumento da corrente comercial e a atração do IED pode ser confirmada em parte, no que tange à melhora da posição competitiva em termos de desempenho relacionado à facilidade de fazer negócios internacionalmente (*Doing Business*) e ao desempenho logístico (*Logistics Performance Index*). No tocante aos outros indicadores, a hipótese não pode ser confirmada.

A importância da adoção do OEA é definida em termos de benefícios para os próprios operadores logísticos, estejam estes no âmbito privado ou estatal. As duas maiores economias mundiais possuem programas equivalentes ao OEA. A China possui o *Classified Management of Enterprises*, implementado em 2008, contando com mais de dois mil operadores logísticos certificados como OEA. Por sua vez, o EUA apresenta o programa *C-TPAT*⁸, implementado em 2001, com foco no processo de importação, que conta com aproximadamente dez mil e setecentos operadores certificados, sendo estes aduanas, agentes de carga e importadores (WCO, 2014). Além destas duas potências econômicas, todos os países da União Européia e importantes economias asiáticas, como o Japão, adotaram programas OEA.

⁸ C-TPAT - *Customs-Trade Partnership against Terrorism*

Uma análise crítica se faz necessária em relação à posição da América Latina neste contexto. O México, que implementou o programa OEA tardiamente, em 2012, possui apenas 3 operadores certificados (WCO, 2014). A Argentina apresenta um programa OEA focado em exportadores e despachantes, o qual está em vigor desde 2006, e apresenta apenas 7 operadores certificados. O Brasil, atualmente a maior economia da região, implementou o programa 'Linha Azul' em 2008, porém, este é definido como um programa de conformidade aduaneira, mas não é reconhecido como um programa OEA.

Segundo define a Organização Mundial das Aduanas,

No contexto do programa SAFE Framework, um programa de conformidade aduaneira pode ser um primeiro passo para um programa OEA (...) mas a principal diferença entre um programa OEA e um programa de conformidade aduaneira é o preenchimento por completo dos requerimentos de segurança” (WCO, 2014, p. 83)

Nesta perspectiva, o Brasil ficou estagnado em iniciativas para elevar seu programa de conformidade a um status OEA desde 2008 até o final de 2013, quando indicou um plano de ação para este projeto (Receita Federal Brasileira, 2014). A intenção é que um programa de facilitação aduaneira como é definido o OEA seja um importante fator catalisador de mudanças para a situação da logística de escoamento brasileira, no que concerne aos altos custos e capacidade limitada dos portos e aeroportos brasileiros.

Em relação ao cenário futuro do OEA, cada vez mais a globalização impulsiona os países à adoção do programa. Doze países anunciaram que lançarão seus respectivos Operadores Econômicos Autorizados nos próximos anos. São eles: Chile (previsão 2016), El Salvador (previsão em 2015), Marrocos (2014), Indonésia (2014), Macedônia, Montenegro, Sérvia, Equador, Uruguai, Tunísia, Botsuana e Seicheles, sem data definida (WCO, 2014).

Como sugestão de trabalhos futuros, entende-se a necessidade de acompanhar a implementação de novos programas de OEA em países que estão por adotá-lo, observando os mesmos indicadores (corrente de comércio e atração de IED, por exemplo), em um cenário mais estável da economia internacional.

5. Referências

- ARVIS, J. F.; MUSTRA, M. A.; OJALA, L.; SHEPHERD, B.; SASLAVSKY, D. *Connecting to Compete 2012: Trade Logistics in the Global Economy*; The Logistics Performance Index and Its Indicators, Washington , 2012.
- EUROPEAN COMMISSION. Taxation and Customs Union. *Authorised Economic Operator Guidelines*. Brussels, 17 April 2012.
- GIL, A.C. *Como elaborar projetos de pesquisas*. São Paulo, editora Atlas, 2002.
- GORDHAN, P. *Customs in the 21st century*. World Customs Journal, v. 1. 2007
- KALDOR, N. *The Case of the Regional Policies*. Scottish Journal of Political Economy, Geneva, November 1970
- MORINI, C.; LEOCE G. *Logística Internacional Segura: Operador Econômico Autorizado (OEA) e a gestão de fronteiras no século XXI*. São Paulo, editora Atlas, 2011.
- ORGANISATION FOR ECONOMIC CO-OPERATION AND DEVELOPMENT; UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT; WORLD TRADE ORGANIZATION. Implications of global value chains for trade, investment, development and jobs. August 2013.
- RECEITA FEDERAL BRASILEIRA, Programa Brasileiro de Operador Econômico Autorizado, Fev. 2014. Disponível em:
<<http://www.receita.fazenda.gov.br/publico/Aduana/OEA/Folheto1OEA.pdf>>. Acesso em: 29 de maio de 2014
- STURGEON, T.; GEREFFI, G.; GUINN; A.; ZYLBERBERG, E. *A Indústria Brasileira e as Cadeias Globais de Valor: uma análise com base nas indústrias aeronáuticas, de eletrônicos e de dispositivos médicos*. Rio de Janeiro, editora Elsevier, 2014.
- UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT; Unctadstat. Disponível em: < <http://unctadstat.unctad.org/>>. Acesso em 28 de junho de 2013.
- UNITED NATIONS ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE; *The Single Window Concept: enhancing the efficient exchange of information between trade and government*. Geneva, April 2003.
- WORLD BANK. Logistics performance index: Country scorecard. Disponível em: <<http://lpi.worldbank.org/international/scorecard>>. Acesso em: 14 maio 2014.
- WORLD BANK; INTERNATIONAL FINANCE CORPORATION. *Doing Business 2006: Creating jobs*, Setember 2005.

WORLD BANK; INTERNATIONAL FINANCE CORPORATION; *Doing Business 2007: How to reform*, Setember 2006.

WORLD BANK; INTERNATIONAL FINANCE CORPORATION; *Doing Business 2008*, Setember 2007.

WORLD BANK; INTERNATIONAL FINANCE CORPORATION; *Doing Business 2009*, Setember. 2008.

WORLD BANK; INTERNATIONAL FINANCE CORPORATION; *Doing Business 2010: Reforming through difficult times*, Setember 2009.

WORLD BANK; INTERNATIONAL FINANCE CORPORATION, *Doing Business 2011: Making a Difference for entrepreneurs*, November. 2010.

WORLD BANK; INTERNATIONAL FINANCE CORPORATION, *Doing Business 2012: Doing Business in a more transparent world*, October 2011.

WORLD BANK; INTERNATIONAL FINANCE CORPORATION; *Doing Business 2013: Smarter regulations for small and medium-size enterprises*, October 2012.

WORLD BANK; INTERNATIONAL FINANCE CORPORATION; *Doing Business 2014: Understanding regulations for small and medium- size enterprises*, October 2013

WORLD CUSTOMS ORGANIZATION, *The revised Kyoto Convention*. Disponível em: < http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/conventions/pf_revised_kyoto_conv.aspx>. Acesso em: 25 de maio de 2013.

WORLD CUSTOMS ORGANIZATION, *Compendium of Authorized Economic Operator: Programme members' AEO programmes / mutual recognition arrangements/agreements*. 2011.

WORLD CUSTOMS ORGANIZATION, *SAFE Framework of Standards to secure and facilitate global trade*, Brussels, ed. 2012, June 2012.

WORLD CUSTOMS ORGANIZATION, *Compendium of Authorized Economic Operator Programmes*. 2012.

WORLD CUSTOMS ORGANIZATION, *Compendium of Authorized Economic Operator Programmes: compliance and facilitation directorate*. 2014

WORLD CUSTOMS ORGANIZATION, *Benefits of the Revised Kyoto Convention*. 2010.