



ESCOLA DE APERFEIÇOAMENTO DE OFICIAIS DA AERONÁUTICA
DIVISÃO DE ENSINO
CURSO DE APERFEIÇOAMENTO DE OFICIAIS 3º/2024

RAMIRO DE PAIVA FAGUNDES, Cap Av

Uso de Cartões de Pagamento do Governo Federal (CPGF) para custear os valores referentes a suprimento de fundos nas missões emergenciais para o exterior do 1ºGTT

Rio de Janeiro

2024

ESCOLA DE APERFEIÇOAMENTO DE OFICIAIS DA AERONÁUTICA
DIVISÃO DE ENSINO
CURSO DE APERFEIÇOAMENTO DE OFICIAIS 3º/2024

RAMIRO DE PAIVA FAGUNDES, Cap Av

Uso de Cartões de Pagamento do Governo Federal (CPGF) para custear os valores referentes a suprimento de fundos nas missões emergenciais para o exterior do 1ºGTT

Trabalho de conclusão de curso apresentado à Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais da Aeronáutica como requisito parcial para aprovação no Curso de Pós-Graduação *Lato Sensu* em Liderança com Ênfase em Gestão no COMAER.

Linha de Pesquisa: Gestão Institucional

Orientador: Rafael de Lima Santana, Maj Inf

Rio de Janeiro

2024

RAMIRO DE PAIVA FAGUNDES, Cap Av

Uso de Cartões de Pagamento do Governo Federal (CPGF) para custear os valores referentes a suprimento de fundos nas missões emergenciais para o exterior do 1ºGTT

Trabalho de conclusão de curso apresentado ao
Curso de Aperfeiçoamento de Oficiais da Escola
de Aperfeiçoamento de Oficiais da Aeronáutica.

Aprovado por:

Presidente, Edivaldo Pires de Figueiredo, Ten Cel Esp Sup Tec - EAOAR

Rafael de Lima Santana, Maj Inf - EAOAR

Rio de Janeiro

2024

RESUMO

O 1º Grupo de Transporte de Tropa (1º GTT) enfrenta desafios logísticos e de segurança quanto à metodologia de pagamento de serviços de apoio em solo durante missões internacionais, que atualmente é realizado em papel-moeda. A necessidade de transportar dólares em espécie aumenta a vulnerabilidade dos militares e dificulta as operações, especialmente em aeródromos que não aceitam pagamento em dinheiro. Como solução deste problema, este ensaio propôs a adoção do Cartão de Pagamento do Governo Federal (CPGF) para tornar a tarefa mais segura e econômica para a Força Aérea Brasileira (FAB). Como primeiro argumento, o uso do CPGF melhoraria a segurança, ao reduzir a exposição dos militares ao risco de furtos e perdas em situações emergenciais, em que a tripulação poderia deixar os valores em espécie na aeronave. Como segundo argumento, o uso do CPGF reduziria os custos operacionais e cambiais, eliminando a necessidade de transporte de papel-moeda e de contratação de intermediários para conversão de moeda. A implementação do CPGF demonstrou-se eficaz no Grupo de Transporte Especial (GTE) e, além de beneficiar o 1º GTT, pode ser estendida a outros esquadrões que realizam missões internacionais. Essa expansão contribuiria para o fortalecimento da prontidão e da mobilidade do poder aeroespacial brasileiro, conforme previsto na Doutrina Básica da FAB, reduzindo as possibilidades de inadimplências que poderiam ser causadas por uma eventual não aceitação do pagamento por parte das empresas, contribuindo, assim, com a solidez da boa imagem da nação brasileira nas asas da tão respeitada Força Aérea Brasileira.

Palavras-chave: cartão de pagamento do governo federal; suprimento de fundos; custo; segurança.

1 INTRODUÇÃO

O Primeiro Grupo de Transporte de Tropa (1º GTT) é rotineiramente acionado para desempenhar missões no exterior, como: repatriar brasileiros na Ucrânia, que ocorreu no ano de 2023; transportar material bélico de interesse nacional para o território brasileiro; entre muitas outras. Nessas missões, as aeronaves KC-390 da Força Aérea Brasileira (FAB) necessitam da contratação de serviços de apoio de solo, tais como: combustível, reposição de víveres para as tripulações, higienização de lavatórios, empilhadeiras, fontes de força, e qualquer outro apoio necessário para o correto e seguro cumprimento da missão. Esses serviços são denominados *handling* ou *ground handling*.

Atualmente, devido à falta de tempo hábil para a contratação de serviços via processo licitatório e ao caráter emergencial destas missões, o 1º GTT recebe os recursos necessários para pagar estes serviços em forma de suprimento de fundos. Esses valores são disponibilizados em papel-moeda de dólares americanos (USD) diretamente do cofre do Grupamento de Apoio do Distrito Federal (GAP-DF), localizado em Brasília-DF.

Para que esse dinheiro fique sob a guarda do militar designado como detentor do suprimento de fundos, é necessário que ele faça um trajeto de Anápolis-GO até Brasília-DF. No percurso de volta, a segurança deste valor e do militar ficam vulneráveis, em um trajeto rodoviário de aproximadamente duas horas até uma base mais segura, para que só então a tripulação escalada possa cumprir sua missão. Isso sem mencionar que, em alguns aeródromos no exterior, não é mais aceito o pagamento em papel-moeda, o que dificulta ainda mais a contratação dos serviços necessários para o cumprimento da missão.

A partir dos óbices levantados, defendo neste ensaio acadêmico que a aprovação do uso de Cartões de Pagamento do Governo Federal (CPGF) para aeronaves do 1º GTT em missões no exterior seja uma alternativa mais segura e mais econômica do que o uso do papel-moeda como suprimento de fundos. Esta solução possui como balizador o Decreto 6.370 (Brasil, 2008), porém só foi de fato viabilizado no âmbito da FAB no Grupo de Transporte Especial (GTE).

Como primeiro argumento, a adoção do CPGF elimina a necessidade de transportar grandes somas em espécie, o que eleva a segurança da tripulação ao reduzir os riscos de furtos e extravios. Como segundo argumento, esta prática, uma vez implementada, reduzirá os custos inerentes aos processos de transporte Anápolis - Brasília - Anápolis, bem como reduzirá os gastos provenientes de eventuais trocas de moeda em casas de câmbio.

2 DESENVOLVIMENTO

Para compreender melhor essa problemática, é necessário primeiramente explicar como esse processo ocorre no âmbito do 1º GTT. Seguindo o procedimento documental descrito na ICA 12-10 (Brasil, 2023), ao ser acionado por Ordem Superior, com a finalidade de viabilizar a publicação da Portaria de Designação para missão no exterior, o 1º GTT deve submeter, por intermédio da cadeia de comando, uma Ficha de Proposta de Portaria (FPP). Essa FPP precisa ser aprovada pelo Chefe da Subchefia de Planejamento, Orçamento e Gestão Institucionais (SPOG) do COMPREP e, posteriormente, encaminhada ao Chefe do Gabinete da Aeronáutica (GABAER), responsável pela publicação da Portaria.

A FPP contém uma série de informações necessárias para a correta publicação da Portaria, incluindo os valores estimados de suprimento de fundos para custear itens de consumo, serviços de apoio de solo e taxas aeroportuárias nos aeródromos de destino. Após o envio da FPP, o Esquadrão coordena com o GAP-DF a separação dos valores no cofre, agendando a retirada destes pelos tripulantes do 1º GTT. Isso ocorre sob cautela, pois, devido à urgência das missões, a publicação da Portaria no Boletim do Comando da Aeronáutica (BCA) nem sempre é possível antes do início da missão propriamente dita.

Após a conclusão da missão, os valores não utilizados devem ser devolvidos ao GAP-DF em até 48 horas. O montante efetivamente gasto é registrado no Relatório Final de Missão Militar (RFM-M), e, após a publicação da Portaria de Designação ou de seu Apostilamento, o militar responsável pelo suprimento de fundos presta contas dos valores através do Sistema Integrado de Logística de Material e de Serviços (SILOMS), remetendo as informações ao GAP-DF para auditorias.

Outro ponto relevante é que, conforme o estudo de Kovynyov e Mikut (2019), que aborda a transformação digital nas operações de solo dos aeroportos europeus, destaca-se que as tecnologias emergentes aumentam a eficiência e reduzem custos nas operações de *ground handling*. Muitas empresas de *handling*, na busca de otimizar processos e melhorar a experiência dos clientes, têm adotado práticas digitais que limitam ou eliminam o uso de papel-moeda, optando por transações digitais para maior segurança e facilidade na prestação de serviços. Devido a esta tendência de mercado exposta pelos estudiosos mencionados, em aeroportos europeus, por exemplo, a tripulação é forçada a efetuar trocas cambiais ou efetuar a contratação de empresas terceirizadas que aceitem o pagamento em papel-moeda de dólares, resultando em um aumento dos custos em detrimento de taxas de câmbio e de serviços.

2.1 MELHORIA DA SEGURANÇA COM O USO DO CPGF

A preferência crescente por métodos de pagamento eletrônicos pode ser compreendida à luz da evolução do próprio conceito de dinheiro. Segundo Al-Khouri (2014), os primeiros sistemas de troca envolviam escambo, no qual mercadorias e serviços eram trocados diretamente por outros de valor semelhante. Com o tempo, a necessidade de armazenar riqueza de forma mais prática levou ao surgimento das primeiras moedas de metal, lastreadas por ouro. Contudo, a partir da década de 1970, com o avanço tecnológico e problemas como a inflação, tornou-se inviável transportar grandes quantidades de moedas ou papel-moeda, que eram alvos fáceis de roubo. Foi então que surgiram soluções como talões de cheques e cartões de crédito. Ao longo da história, as mudanças nos meios de pagamento sempre foram impulsionadas pela necessidade de tornar o transporte de riqueza mais simples e seguro.

Como um exemplo de inovação e aplicabilidade no meio militar, estudos sobre o impacto de métodos de pagamento eletrônico em áreas de conflito, como o realizado pelo Departamento de Defesa dos Estados Unidos no Iraque e no Afeganistão, mostraram que a substituição do dinheiro em espécie por pagamentos eletrônicos, não só reduziu a vulnerabilidade a assaltos como também aumentou a segurança para os militares e os locais envolvidos. Nesse contexto, a iniciativa *Cashless Battlefield* reduziu os riscos inerentes ao transporte de grandes somas de dinheiro e diminuiu as chances de insurgentes usarem tais valores para financiar atividades ilícitas (Kunkel, 2008).

Corroborando com o trabalho anterior, Armev, Lipow e Webb (2014), afirmaram que a adoção de pagamentos eletrônicos reduzem significativamente a ocorrência de crimes econômicos, como roubos e furtos, especialmente em ambientes onde o uso de dinheiro em espécie facilita atividades criminosas. O trabalho mostra que políticas voltadas para a promoção de transações financeiras eletrônicas, tais como o uso de cartões de crédito, têm impactos positivos na segurança pública, dificultando o roubo de valores em espécie e minimizando a atratividade de crimes econômicos, uma vez que o dinheiro digital reduz as oportunidades para tais atividades ilegais.

Embora os exemplos mencionados informem que a evolução das metodologias de pagamento mirando para uma *cashless society* melhoram a segurança pessoal, podemos aplicar esse conceito de segurança num espectro mais amplo porém de extrema importância nas missões do 1º GTT. Como já discutido, em algumas missões, a aeronave pode transportar itens perigosos, como munição ativa e outros. Em uma emergência que exija a evacuação rápida da aeronave, por exemplo, o *Standard Operating Procedures Manual* do KC-390 da

EMBRAER determina que a tripulação abandone imediatamente deixando os pertences a bordo (Embraer, 2024). Nesse cenário, além dos prejuízos materiais e pessoais, a FAB enfrentaria a perda dos valores do suprimento de fundos armazenados na aeronave. Caso os fundos estivessem armazenados eletronicamente em um cartão de crédito corporativo, o único bem passível de extravio seria o próprio cartão, minimizando as perdas financeiras.

Portanto, o uso dos CPGF seria uma ótima alternativa para custear o suprimento de fundos nas missões do 1º GTT e contribuiria significativamente para a segurança dos tripulantes e para a preservação dos recursos destinados à missão uma vez implementado.

2.2 REDUÇÃO DE CUSTOS ATRAVÉS DO USO DO CPGF

O uso do CPGF apresenta significativas oportunidades de redução de custos, tanto no transporte de valores quanto em relação à taxa cambial. A eliminação da necessidade de transportar grandes somas em papel-moeda está diretamente associada à economia financeira e operacional. Um exemplo relevante pode ser encontrado no trabalho de Braney (1999), que analisou os benefícios da adoção de cartões de crédito para a contratação de serviços no âmbito da Marinha dos Estados Unidos. O autor constatou que a introdução dessa modalidade de pagamento não só reduziu o número de etapas de aprovação governamental, como também implicou numa redução substancial dos custos relacionados ao tempo de trabalho alocado (homem-hora).

De maneira semelhante, Thomas, Jain e Angus (2013), monitoraram o progresso das nações em direção a economias menos dependentes de papel-moeda e demonstraram que muitas nações têm adotado soluções voltadas para sistemas de pagamento eletrônicos. Ao executar suas missões internacionais o 1º GTT tem se deparado cada vez mais com prestadores de serviços de aeroportos internacionais que não aceitam mais o pagamento em espécie.

Neste sentido, Klapper (2023) ressalta em seu artigo que a adoção de formas digitais de transação monetária reduz os custos das transações entre fornecedores, empregados e o governo, além de facilitar o cumprimento das regulamentações e taxas. Com base nisso, é possível traçar uma comparação paralela relacionada à taxa de câmbio. Durante uma missão do 1º GTT para o Reino Unido, realizada no início de 2024, o prestador de serviços de apoio em solo recusou o pagamento em dólares, reduzindo as possibilidades de contratação dos serviços em duas formas: 1ª- utilizar uma casa de câmbio local; 2ª- contratar uma empresa intermediária para realizar a transação.

Na primeira opção, as casas de câmbio impuseram um limite diário de apenas 2.500 libras esterlinas, conforme o *website* da *Post Office* (2024), o que seria inviável para a missão, considerando que, devido à natureza da operação, não havia certeza sobre o valor exato necessário para os serviços de apoio em solo. No final, a aeronave demandou serviços no valor de 6.300 libras, que, convertidas para dólares, totalizaram aproximadamente 9.300 dólares. Para evitar a utilização das casas de câmbio locais, optou-se pela contratação de uma empresa intermediária, gerando um custo adicional de cerca de 830 dólares. Esse valor, no entanto, poderia ter sido evitado caso a tripulação estivesse de posse do CPGF, eliminando a necessidade dessas micro coordenações e do custo extra relacionado à contratação da empresa despachante.

No que tange ao cenário doméstico, os custos relacionados ao transporte de valores dentro do território nacional também são significativos. O deslocamento de um motorista para Brasília-DF para buscar o montante leva, em média, duas horas de ida e o mesmo tempo de volta. Além disso, o processo de retirada dos valores consome aproximadamente uma hora, resultando em um total de cinco horas de operação. Em casos de demandas adicionais, esse tempo pode aumentar em até três horas, o que justifica o pagamento de meia diária ao motorista e ao militar designado. Com a implementação do CPGF, esses custos, assim como aqueles relacionados ao uso da viatura, poderiam ser completamente eliminados.

Portanto, a adoção do CPGF nas missões internacionais do 1º GTT apresenta um potencial significativo de redução de custos, não apenas em relação às taxas cambiais, mas também no que se refere aos custos operacionais inerentes à logística do grupo.

3 CONCLUSÃO

Ao longo deste trabalho, foram abordados os desafios enfrentados pelo 1º Grupo de Transporte de Tropa (1º GTT) nas missões internacionais, com foco nos procedimentos de pagamento de serviços de apoio de solo e nas limitações de segurança e de praticidade do uso de papel-moeda. No cenário atual, militares designados precisam transportar valores em espécie, aumentando a vulnerabilidade tanto dos recursos quanto do efetivo, e enfrentam dificuldades em regiões que já adotaram práticas de pagamento digital.

Este estudo defendeu a implementação do CPGF nas operações do 1º GTT como uma solução mais segura e menos custosa para as missões no exterior, substituindo o uso de papel-moeda. A tese aqui apresentada sustenta que a transição para o CPGF, já viabilizado

para o GTE, permitirá à instituição alinhar-se às práticas de pagamento mais modernas, preservando tanto os recursos financeiros quanto a segurança dos militares envolvidos.

No primeiro argumento, foi demonstrado que o uso do CPGF pode melhorar substancialmente a segurança operacional, eliminando a necessidade de transportar grandes quantias em papel-moeda, que frequentemente deixam os militares e os recursos expostos a riscos de furto e extravio. Ademais, em situações emergenciais, onde a tripulação precisa evacuar rapidamente, os valores em espécie tornam-se ainda mais vulneráveis a perdas. Com o CPGF, essas situações de risco poderiam ser minimizadas, proporcionando mais segurança para o pessoal e os recursos.

No segundo argumento, ressaltou-se que o CPGF também representa uma significativa redução de custos operacionais. Ao adotar o cartão de pagamento, o 1º GTT reduziria despesas associadas ao transporte de papel-moeda e às transações cambiais, que são comumente aplicáveis em operações internacionais. A necessidade de trocar moedas ou contratar intermediários em regiões que não aceitam papel-moeda seria eliminada, resultando em economia de tempo e recursos.

Reafirma-se, então, que a implementação do CPGF para o 1º GTT traria soluções eficientes para desafios de custo e de segurança nas missões internacionais. Os dois argumentos discutidos reforçam a viabilidade dessa medida, destacando tanto a preservação da integridade física e financeira dos tripulantes quanto a redução de custos operacionais. A aplicação do CPGF, já existente no GTE, seria uma solução adequada para os desafios enfrentados pelo 1º GTT.

Extrapolando os ganhos já expostos neste trabalho, a adoção dos CPGF como metodologia de pagamento de suprimento de fundos no 1º GTT pode ser de maneira análoga ser expandida aos demais esquadrões que executam missões deste vulto em território internacional. Tal expansão contribuiria com a melhoria das características de pronta-resposta e mobilidade do poder aeroespacial previstos na Doutrina Básica da FAB, DCA 1-1 (Brasil, 2020). Com tais melhorias, os riscos de inadimplências da FAB às empresas de *handling* no exterior que poderiam ser causadas por ruídos na coordenação de pagamento serão drasticamente reduzidos, contribuindo, assim, com a solidez da boa imagem da nação brasileira nas asas da tão respeitada Força Aérea Brasileira.

REFERÊNCIAS

AL-KHOURI, A. M. Digital Payment Systems: Global Opportunities Still Waiting to be Unleashed. **Business and Economic Research**. [s. l.], v. 4, n. 2, p. 136-148, 2014. Disponível em: <https://doi.org/10.5296/BER.V4I2.6296>. Acesso em: 20 set. 2024.

ARMEY, L. E.; LIPOW, J.; WEBB, N. J. The impact of electronic financial payments on crime. **Information Economics and Policy**. [s. l.], v. 29, p. 46-57, 2014. Disponível em: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0167624514000432?via%3Dihub>. Acesso em: 30 out. 2024.

BRANEY, R. C. **An analysis of the credit card program using process innovation**. Master's Thesis (Master of Science in Management) – Naval Postgraduate School, Monterey, California, 1999. Disponível em: <https://core.ac.uk/download/pdf/36701456.pdf>. Acesso em: 30 set. 2024.

BRASIL. Ministério da Defesa. Comando da Aeronáutica. Portaria GABAER nº1224/GC3, de 10 de novembro de 2020. Aprova a reedição da Doutrina Básica da Força Aérea Brasileira - Volume 1 (DCA 1-1). **Boletim do Comando da Aeronáutica**. Rio de Janeiro, n. 205, p. 148-194, 2020. Disponível em: http://www.cendoc.intraer/sisbca/bca_pdf/2020/bca_205_12-11-2020.pdf. Acesso em: 10 nov. 2024.

BRASIL. Ministério da Defesa. Comando da Aeronáutica. Portaria GABAER nº490/GC4, de 20 de abril de 2023. Aprova a reedição da Instrução relativa ao Plano de Missões Técnico-Administrativas no Exterior (ICA 12-10). **Boletim do Comando da Aeronáutica**. Rio de Janeiro, n. 76, p. 179-221, 2023. Disponível em: http://www.cendoc.intraer/sisbca/bca_pdf/2023/bca_76_27-04-2023.pdf. Acesso em: 29 set. 2024.

BRASIL. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia para Assuntos Jurídicos. Decreto nº 6.370, de 1º de fevereiro de 2008. Dispõe sobre a utilização do Cartão de Pagamento do Governo Federal – CPGF, instituído pelo Decreto nº 5.355, de 25 de janeiro de 2005. **Diário Oficial da União**. p 1, Brasília-DF, 6 fev. 2008. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2008/decreto/D6370.htm . Acesso em: 29 set. 2024.

EMBRAER, Embraer E-390 flight Operations Manual, **Standard Operating Procedures Manual**. [s. l.], Revision 6, Section 03-80, page 17, 2024.

KLAPPER, L. How digital payments can benefit entrepreneurs. **IZA World of Labor**. USA, v. 2, n. 396, p. 1-8, 2023. Disponível em: <https://wol.iza.org/articles/how-digital-payments-can-benefit-entrepreneurs/long>. Acesso em: 10 out. 2024.

KOVYNYOV, I.; MIKUT, R. Digital technologies in airport ground operations. **NETNOMICS: economic research and electronic networking**. [s. l.] v. 20, n. 1, p. 1-30, 2019. Disponível em: <https://doi.org/10.1007/s11066-019-09132-5>. Acesso em: 30 out. 2024.

KUNKEL, P. E. How Jesse James, the Telegraph, and the Federal Reserve Act of 1913 Can Help the Army Win the War on Terrorism: The Unrealized Strategic Effects of a Cashless Battlefield. **Military Review**. [s. l.], v. 6, p. 88-96, November-December, 2008 Disponível em:

https://www.armyupress.army.mil/Portals/7/military-review/Archives/English/MilitaryReview_20081231_art013.pdf. Acesso em: 29 out. 2024.

POST OFFICE. Help and support: Travel money. **Post Office Ltd**. United Kingdom, 2024. Disponível em: <https://www.postoffice.co.uk/help-support/travel-money>. Acesso em: 02 out. 2024.

THOMAS, H.; JAIN, A.; ANGUS, M. **MasterCard Advisors' Cashless Journey: The Global Journey From Cash to Cashless**. [s. l.], 2013 Disponível em: https://www.mastercard.com/news/media/gipfggv5/cashless-journey_whitepaper_final.pdf. Acesso em: 10 out. 2024.