



BOLETIM DE CONJUNTURA

# ECONÔMICA Nº 11

## O Comércio Internacional do Acre com o Mercado Andino: Desafios e Perspectivas

**FÓRUM**  
EMPRESARIAL  
de Inovação e Desenvolvimento

**Embrapa** **FEDERACRE**  
Federação das Associações Comerciais  
e Empresariais do Estado do Acre



**Fecomércio AC**

**SEBRAE**

**FIEAC**  
Federação das Indústrias do Estado do Acre  
Mesa Permanente do Setor Industrial

**MAPA**  
Ministério da Agricultura, Pecuária  
e Abastecimento

**JUCEAC**  
Junta Comercial do Estado do Acre



**CAIXA**  
Caixa Econômica Federal



**IBGE**  
Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

**Sistema OCB/AC**  
Sistema Operacional de Comércio Exterior

**AMAC**  
Associação dos Municípios do Acre



**Fundape**

**INSTITUTO  
FEDERAL  
ACRE**

**Universidade  
Federal do Acre**

Maio/2024



# BOLETIM MENSAL

N.º 11



**FÓRUM**  
**EMPRESARIAL**  
de Inovação e Desenvolvimento





# **O COMÉRCIO INTERNACIONAL DO ACRE COM O MERCADO ANDINO: DESAFIOS E PERSPECTIVAS**



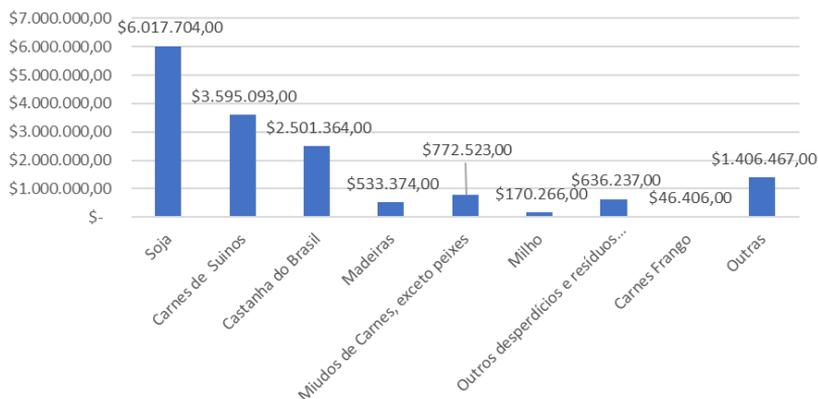
# INTRODUÇÃO

O objetivo deste texto é apresentar algumas perspectivas e desafios para a alavancagem do comércio internacional do/no Estado do Acre. O texto foi produzido com base na coleta e sistematização de dados e informações secundárias realizadas no mês de abril de 2024, bem como na coleta de opiniões obtidas no mesmo período, junto a um “conjunto de especialistas” (despachantes aduaneiros, pesquisadores, Diretor de Assuntos Aduaneiros da Zona de Processamento e Exportação (ZPE) do Acre e funcionários públicos da Alfândega de Assis Brasil).

Observa-se que o comércio internacional do Acre, mesmo depois da pavimentação da chamada “Rodovia do Pacífico”, que viabilizou o acesso a um mercado potencial enorme, ainda oscila muito e pode ser considerado pequeno (estimativas indicam que somente nos países andinos existe um mercado potencial de cerca de 30 milhões de consumidores). Inclusive, o peso relativo das vendas de produtos do Acre no total de exportações brasileiras tem permanecido baixo ao longo das duas últimas décadas.

Os principais itens exportados pelo Acre são os produtos extrativistas (madeira e castanha-do-Brasil), as carnes e derivados (bovinos e suínos, inclusive miúdos). Mas, desde 2022, a soja tem apresentado números crescentes. Em 2024, inclusive, a soja passou a liderar a pauta de exportações, conforme pode ser visto na figura 01. Vale apontar que no Estado do Acre, a evolução da participação da soja na produção total de grãos é significativa, saindo de 0,7% em 1998, para 9,82% em 2022, um crescimento de 1.302,86% em 14 anos (IBGE, 2024).

### ACRE - Exportações 2024 - jan a mar - (Valor FOB em US\$)



Fonte: [www.gov.br/mdic/pt-br/assuntos/comercio-exterior](http://www.gov.br/mdic/pt-br/assuntos/comercio-exterior).

Quanto às importações, também podem ser consideradas baixas, comparativamente ao montante que o Acre compra de outras regiões brasileiras. Nota-se que mais de 90% de bens manufaturados que o Estado do Acre importa são provenientes de outros Estados da Federação. Isso indica que uma política pública de substituições de importações seria muito bem-vinda.

Como mudar esse cenário? Seria possível alavancar o desenvolvimento econômico e social do Acre dinamizando as trocas com o mercado internacional, principalmente com o andino e o asiático? Quais os desafios a superar? Quais as perspectivas futuras (cenários) para o comércio internacional do Acre e pelo Acre? Sinteticamente, essas foram as questões-chave apresentadas aos especialistas consultados para a construção deste texto.

# 1. PERSPECTIVAS

Em todas as falas coletadas, a importância da “Estrada do Pacífico” foi destacada. Sobre essa rodovia, trata-se de uma via de ligação entre o Brasil e o Peru, que poderá desempenhar um papel fundamental no desenvolvimento sustentável do Estado do Acre, na visão dos entrevistados. A rota não apenas conecta regiões geograficamente distantes, mas também abre portas para oportunidades econômicas e sociais significativas. Entretanto, até o presente momento (2024), tem sido pouco explorada, notadamente por empreendedores acreanos. Os motivos disso – alguns – estão listados nos desafios a superar.

É possível evidenciar, analisando criticamente as falas dos especialistas consultados, que o acesso facilitado ao mercado internacional a ser promovido pela rodovia poderá ser um impulsionador para a economia do Acre na medida em que permitirá que a produção acreana possa chegar aos mercados andinos e asiáticos (principalmente), de maneira mais eficiente (custo e tempo).

Além do impacto econômico, a rodovia poderá desempenhar um papel vital no desenvolvimento social acreano. Na verdade, para alguns dos consultados, já desempenha, pois melhorou a conectividade entre as comunidades ao longo da rota e facilitou o acesso a serviços essenciais, como saúde e educação. Ao facilitar o transporte de produtos, a rodovia poderá contribuir para a diversificação da economia local e para a redução da dependência de atividades econômicas danosas ao meio ambiente, além de incentivar a promoção de estratégias de preservação ambiental e gestão sustentável dos recursos naturais ao longo da rota, que são essenciais para garantir desenvolvimento econômico de forma a não comprometer os frágeis ecossistemas da região.

Desse modo, pode-se concluir que a “Rodovia Interoceânica” é muito mais do que uma simples conexão viária, na medida em que poderá se transformar em um catalisador para o progresso sustentável do Acre. Mas como assinalado, até o momento essa infraestrutura não passa de uma oportunidade a ser explorada.

Outra possibilidade citada nas falas, que não aparecia nos discursos em consultas anteriores, é o megaporto de Chancay. Os especialistas destacaram esse investimento como um potencial incentivador da geração de renda e empregos no Acre, desde que seja adequadamente explorado, de forma planejada. Segundo o que se pode evidenciar, os empreendedores acreanos e o próprio Governo já estão atrasados em seus processos de planejamento visando explorar esse mega investimento. Essa constatação remete à urgência de se estabelecer um plano estratégico para aproveitar essa brecha aberta.

Vale notar que o porto de Chancay, em Lima, Peru, está sendo construído pela empresa chinesa Cosco Shipping, e está prestes a se tornar uma das principais vias para o intercâmbio comercial entre a América do Sul e a Ásia. Nesse sentido, já desperta interesse de parte do Brasil, Colômbia, Equador e Chile.

Localizado a cerca de 80 km ao norte de Lima, a construção de Chancay começou em 2011. Espera-se que esta primeira fase seja concluída até o final de 2024, com a entrada em operação de quatro atracadouros, após um investimento inicial de US\$ 1,3 bilhão (R\$ 6,36 bilhões, na cotação atual). A empresa responsável planeja investir um total de US\$ 3,5 bilhões (R\$ 17,1 bilhões) na construção dos 15 atracadouros do porto, cobrindo 141 hectares.

Chancay será capaz de receber navios com mais de 18.000 contêineres, graças à sua profundidade de 16 metros. Atualmente, os navios com produtos agroindustriais que partem de outros portos peruanos, levam 45 dias para chegar ao mercado asiático, mas com a inauguração desse megaporto, o prazo de chegada poderá ser reduzido em 10 dias.

Com esse grande investimento, os especialistas acreditam que surge uma “oportunidade para o Acre de ter uma rota direta para exportar para um mercado imenso, que é a Ásia”. Foi quase unanimidade nas falas que as perspectivas são promissoras para o Acre, devido à demanda crescente por alimentos orgânicos e sustentáveis em mercados internacionais, além disso, oferece oportunidades para os produtores locais expandirem seus negócios e aumentarem suas receitas. Por outro lado, as importações também devem aumentar à medida que o Estado busque diversificar sua base econômica (desafio) para atender às demandas internas por produtos e serviços variados. Setores como tecnologia, equipamentos agrícolas, materiais de construção e produtos manufaturados, podem registrar um aumento na demanda.

Além disso, pode-se concluir da análise das falas que a integração do Acre em acordos comerciais regionais e internacionais pode abrir novas oportunidades de comércio, reduzindo barreiras tarifárias e facilitando o acesso a novos mercados. Estratégias de promoção comercial e investimento em infraestrutura logística também podem contribuir para impulsionar o comércio internacional e fortalecer a posição competitiva do Estado do Acre na economia global.

Outra oportunidade observada, que parece reforçar expectativas positivas quanto ao futuro das trocas internacionais do Acre, relaciona-se com um projeto audacioso, denominado de “Ferrovia Transoceânica”. Todos os especialistas consultados falaram sobre esse investimento.

Sobre essa ferrovia, de acordo com informações da Associação Brasileira da Indústria Ferroviária, em 2014, um acordo foi firmado entre Dilma Rousseff e os governos do Peru e da China para financiamento e estudos da mesma. Em 2015, o governo chinês comprometeu-se em financiar parte do projeto, excluindo o trecho até o Porto do Açu. A construção, prevista para iniciar em 2015, atrasou. Após reuniões do G20 em 2016, a China novamente prometeu investimentos no Brasil, incluindo a Ferrovia Transoceânica que, naquela ocasião já tinha estudo de viabilidade econômica concluído. Mas o impeachment da presidenta e o período de instabilidade política que se seguiu inviabilizou a continuidade de qualquer projeto de infraestrutura mais audacioso. Agora, novamente, o megaprojeto dessa ferrovia voltou ao debate público, trazido pelo atual diretor da Agência Brasileira de Promoção de Exportações e Investimentos (ApexBrasil), Jorge Viana.

Outras questões citadas, que corroboram com oportunidades positivas, se bem exploradas, foram: a inauguração da ponte na BR-364, sobre o Rio Madeira, e investimentos crescentes de chineses no Peru.

## 2. DESAFIOS

Pelo observado, são vários os problemas/desafios que necessitam de superação. Desafios já conhecidos há tempos. Nesta pesquisa, nada de novo sobre os gargalos a superar foi evidenciado.

Os gargalos/desafios que atualmente dificultam uma maior inserção de empresas acreanas no comércio internacional, via a Estrada do Pacífico, são problemas relacionados à infraestrutura e logística, questões econômicas, e questões de cunho fiscal. Além disso, especificamente no Acre, foi destacado que a maioria dos empreendedores não possuem uma cultura de exportação. E isso implica que as ações de comércio exterior, feitas por eles, quase sempre aconteçam de forma passiva, para atender demandas específicas, surgidas ao acaso. Infelizmente, essa ainda é a realidade. Aqui, portanto, tem-se outra oportunidade para o desenvolvimento de ações por parte do poder público em parceria com o empresariado.

Os especialistas consultados afirmaram que o Acre, para dinamizar suas trocas internacionais, necessitaria:

- Da construção do anel viário de Brasileia, que deveria ter sido entregue no final do ano passado;
- De uma ponte de qualidade ligando as cidades de Brasileia e Eitaciolândia, considerada uma obra estratégica para o tráfego na “Rodovia Interoceânica”;
- Da criação e potencialização de laboratórios de alimentos, para que não se tornem reféns de outros centros;
- Da construção de pontes definitivas, em concreto e aço, para substituir as pontes de madeiras dentro da zona rural acreana. Isso, porque os empreendedores rurais necessitam ter trafegabilidade segura para que o agro consiga avançar para o interior do Estado;
- Intensificar a apresentação do Pacífico para o Acre, notadamente para os empreendedores.

- Da viabilização de voos internacionais;
- De melhorias da infraestrutura para viabilizar o desembarço aduaneiro (o porto seco resolveria);
- De viabilização de uma unidade para credenciamento na Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), em Rio Branco (AC);
- Da superação de problemas de infraestrutura e logística que provocam impactos no volume de transações, o que se reflete nos preços do frete. O custo de logística elevado ocorre em função da inexistência de carga de retorno – logística reversa (volume de compras pequeno – escala); das baixíssimas opções de transportadoras (empresas de transporte internacional terrestre); do custo do dia parado nas aduanas (inspeção sanitária, aduanas não integradas, poucos auditores, etc.), e das péssimas estradas do lado brasileiro;
- Da criação de uma trading para viabilizar a comercialização de produtos (compras e vendas) comercializados/produzidos por empresas de menor dimensão, porque possuem baixa cultura de negociação com o exterior;
- Melhorar a quantidade e qualidade da mão de obra especializada em desembarço aduaneiro. Segundo o que se pode constatar, existe uma carência grande, no Acre, desse tipo de profissional.

# CONSIDERAÇÕES FINAIS

Como visto, são vários os problemas que atualmente dificultam uma maior inserção de empresas acreanas no comércio internacional via a Estrada do Pacífico. Eles estão relacionados com infraestrutura e logística, questões econômicas, questões de cunho fiscal, entre outras. Mesmo com tantos desafios, os especialistas vislumbram cenários futuros positivos, principalmente devido aos mega investimentos chineses, em andamento no Peru, e aos que se encontram planejados no Brasil.

Uma questão que merece destaque é que apenas um dos especialistas consultados evocou/comentou sobre a ZPE. Esta Zona é alfandegada desde 2012, localizada nas imediações do município de Senador Guimard, que disponibiliza infraestrutura para a alocação de empresas exportadoras, mas que até hoje, nenhuma indústria foi implantada ali. Talvez seja um indício do motivo pelo qual essa obra, para muitos, não seja considerada mais estratégica, e que a utilização de suas instalações para a construção de um Porto Seco poderia ser mais interessante. Seria algo a se problematizar melhor.

Para o único especialista que comentou a respeito, que inclusive trabalha no Governo, como Diretor de Assuntos Aduaneiros, a ZPE é uma área designada para incentivar a produção de bens a serem exportados. Sua finalidade principal é promover o desenvolvimento econômico através da atração de investimentos estrangeiros, geração de empregos e aumento das exportações.

As oportunidades de negócios que podem ser instalados seriam diversas, e variariam de acordo com as características e recursos locais. No caso do Acre, algumas oportunidades poderiam incluir o processamento de produtos agrícolas e florestais, como castanha, borracha, frutas tropicais e produtos derivados da floresta amazônica. Além disso, segundo o Diretor, as atividades de logística, armazenamento, embalagem e distribuição também podem ser desenvolvidas para apoiar as exportações.

Diferente da ZPE, que foi pouco comentada, muitos dos consultados apontaram a necessidade do Governo do Acre construir uma política industrial consistente. Para os especialistas, o Acre precisaria definir, antes de qualquer coisa, um conjunto de ações que envolvam o setor público e setor privado para formar uma visão estratégica para o crescimento do setor industrial. Uma política industrial bem desenvolvida geraria resultados não apenas no campo da competitividade, mas também na geração de mais postos de trabalho e empregos com melhor remuneração.

Para se formular tal política industrial, indica-se, por ocasião da escrita deste texto, que seria necessário um processo constituído por: a) um projeto de indústria; b) uma visão de sua configuração futura; c) um desenho do que é desejável e realizável, além da identificação de barreiras interpostas a este projeto, e dos meios que possibilitem a remoção desses obstáculos, de forma organizada e programática. Quando uma política industrial é bem estruturada, torna-se capaz de estimular a inovação, a sustentabilidade, o desenvolvimento das empresas e o comércio.

Com relação à construção do Porto de Chancay, no Peru, a conclusão é a de que pode potencialmente melhorar as exportações do Acre através da Rodovia Transoceânica. O Porto está localizado estrategicamente na costa do Pacífico, oferecendo uma rota mais curta e eficiente para os mercados asiáticos, em comparação com os portos da costa leste do Brasil. Ao utilizar a Rodovia Transoceânica, que conecta o Brasil ao Peru, as exportações do Acre podem ter acesso mais rápido e direto aos mercados internacionais, reduzindo os custos logísticos e melhorando a competitividade dos produtos acreanos. Isso pode abrir novas oportunidades de negócios e expandir o comércio internacional da região. No entanto, é importante garantir que a infraestrutura de transporte e logística ao longo da rota, seja adequada para lidar com o aumento do fluxo de comércio.

Em resumo, a conclusão diz ser possível alavancar o desenvolvimento econômico e social do Acre, dinamizando as trocas com o mercado internacional, especialmente com os mercados andino e asiático. Alguns desafios a superar incluem a infraestrutura de transporte, regulamentações comerciais, custos logísticos e competitividade dos produtos acreanos.

Para finalizar, aponta-se também para as perspectivas futuras, que devem incluir a expansão do comércio internacional do Acre através de acordos comerciais bilaterais e regionais, investimentos em infraestrutura logística e tecnológica, diversificação da base produtiva e valorização dos produtos com identidade local.



# SITES CONSULTADOS

[www.ibge.gov.br](http://www.ibge.gov.br)

[www.gov.br/mdic/pt-br/assuntos/comercio-exterior](http://www.gov.br/mdic/pt-br/assuntos/comercio-exterior)

