



BOLETIM DE CONJUNTURA

ECONÔMICA

Nº 02

Comércio Internacional do Acre e o Mercado Andino

FÓRUM
EMPRESARIAL
de Inovação e Desenvolvimento



Palavra do Presidente



O boletim Econômico, como foi na primeira edição, busca levar à sociedade a uma reflexão sobre vários pontos econômicos. Colocamos à disposição aquela informação mais apropriada no ambiente acadêmico e empresarial, mas a sociedade tem todo direito de fazer suas críticas e observações, que até colaboram com nossas informações. Neste segundo momento, o boletim traz uma proposta de discussão sobre a conjuntura econômica para o estado.

Objetivamente, será apresentado um painel de indicadores socioeconômicos que terá como protagonista nosso IPCA de Rio Branco calculado com base nos dados do mês de junho e traz uma informação muito próxima de uma realidade inflacionária para nossa população e que, conseqüentemente, terá observações e críticas de economistas do estado que utilizam esses indicadores. Esse segundo estudo também aborda a importância do Corredor Interoceânico para alcançarmos o sonho da exportação, que é perseguido por todos os estados porque a balança comercial se faz em função daquilo que você consegue vender melhor do que o que você compra. Nesse aspecto, o Acre, historicamente, sempre teve uma característica de venda de matéria-prima. O que precisamos fazer? Mudar! Ao invés de vender matéria-prima, começar a vender produtos processados e a indústria será alavancada em função desse processamento. Temos um investimento, feito há uns 20 anos, que é o Corredor Interoceânico, responsável por ligar o Acre aos países Andinos e, por meio do Pacífico, a todos os países da Ásia, que, em tese, é o maior consumidor do mundo. Mas, esse sonho para se tornar realidade precisa de uma organização, principalmente, empresarial e uma profissionalização do produto industrializado em condições de competir com outros produtos do restante do mundo. Para discutir as relações exteriores e ter um ambiente de discussão, criamos em 2016, pela Federação das Indústrias, uma câmara técnica, que mais tarde se transformou em um estudo mais permanente e agora, já dentro do Fórum Empresarial do Acre, criamos a Câmara Técnica de Comércio Exterior. Os membros dessa câmara técnica discutem os gargalos que dificultam nossa exportação, criam um cardápio dos produtos que temos, em intercâmbio com os clientes interessados dentro e fora do Brasil. E, acima de tudo, criam uma cultura exportadora na consciência do empresário. Lógico que temos hoje um apoio muito maior do governo do estado, principalmente por meio da atuação da Assembleia Legislativa do Acre - ALEAC. O presidente da ALEAC, Deputado Estadual Luiz Gonzaga, tem atuado bastante e nos

ajudado nessa conversa com outros estados da região amazônica.

Outro assunto importante para nossa região discutido pelos especialistas no boletim é o crédito de carbono. O mercado de crédito de carbono é um sistema de compensações de emissão de carbono e outros gases de efeito estufa. É um ativo do estado que precisa ser trabalhado de uma forma que possa, monetariamente, ser compreendido pela sociedade porque parece ser intangível e muita gente não tem a compreensão de quanto vale evitar a produção de carbono. Nosso estado tem uma cobertura vegetal de quase 87% e pouco mais de 13% antropizada. Isso deve ser transformado em um crédito para nós na medida que as limitações da redução da vegetação têm se tornado cada vez mais um problema. Precisamos transformar essa dificuldade em uma receita para nossa região. O crédito de carbono vem a contribuir com isso e o estado, por estar mais organizado que outros estados nas pautas ambientais, já tem a condição de negociação no mercado internacional a preços muito vantajosos, que poderiam ser em torno de mais de R\$ 1 bilhão imediatamente. Podemos trabalhar, nesse momento, com cerca de U\$ 800 milhões de dólares e isso é um bom início, mas precisamos provocar para que a primeira negociação aconteça. Olhamos para todos os diálogos que existem a nível mundial, acompanhando a legislação, que só a partir de 2022, teve uma definição a nível de congresso para que esse ativo possa ser comercializado pelo estado. Mas, ainda falta, no âmbito do estado, avançamos com as negociações nacionais e internacionais.

A quarta parte do boletim faz uma avaliação das inundações e as secas severas, eventos extremos registrados em nosso estado que afetam o desenvolvimento local e nossa economia. Precisamos identificar onde estão as fragilidades principalmente dos municípios que são afetados pelas cheias, por exemplo. Essas inundações acabam destruindo todo investimento que o produtor rural faz às margens dos rios e córregos que, quando inundados, acabam com todo trabalho deles e o plantio. São milhões perdidos nessas inundações e muitos desses produtores se comprometem com financiamentos bancários e têm problemas para retornarem com sua agricultura. Concomitante, do ponto de vista econômico, também temos prejuízos comerciais nesses períodos de cheia. Houve momentos em que o estado ficou isolado do restante do país, o que provocou desabastecimento de alimentos, combustível e outros produtos essenciais para a sobrevivência humana. Precisamos trabalhar formas de mitigar essas consequências, principalmente, com algumas ações no ponto de vista de manutenção dos nossos dispositivos de drenagem, orientações e campanhas da prefeitura para que a sociedade comece a repensar a forma de descarte do lixo doméstico, entre outras atividades que precisam ser pensadas em conjunto com a sociedade. Outro evento que temos são as secas. A estiagem, período conhecido pela falta de chuvas no estado, também causa problemas na área rural e, pensando em reduzir os impactos, temos debates com grupos de estudos para criarmos uma forma de levar água para a população rural nesse período. Pretendemos colocar em prática ano que vem um protótipo, elaborado por esse estudo, que vai ajudar esses moradores, porém, ainda

precisamos de financiamento para isso. Pode ser uma solução para os problemas causados pela seca, mas sabemos que há vários fatores que contribuem para isso, principalmente a redução da vegetação de forma desordenada que tem sido praticada no estado e precisa ser monitorada.

José Adriano Ribeiro da Silva
Presidente do Fórum Empresarial de Inovação e Desenvolvimento do Acre

COMÉRCIO INTERNACIONAL DO ACRE E O MERCADO ANDINO

Introdução

Brasil é uma das maiores economias globais e possui uma indústria diversificada. Apesar disso, seu percentual de exportações, em relação ao Produto Interno Bruto (PIB), ainda é considerado baixo, principalmente se comparado a outros países. De acordo com dados do Banco Mundial, as exportações brasileiras de bens e serviços estão abaixo da média mundial. Nos últimos anos, essa situação vem se mantendo semelhante. Além disso, a contribuição do Brasil ao volume mundial de exportações de bens é baixa, principalmente se apenas os manufaturados forem considerados.

Esse cenário pode ser explicado, em grande parte, pela falta de competitividade das empresas exportadoras brasileiras, que precisam superar diversos desafios para vender seus produtos, no mercado internacional. Burocracia, excesso de leis e tarifas, demora na liberação de mercadorias e dificuldade de escoamento que tornam o processo de exportação caro e lento, provocam aumentos dos preços das mercadorias e reduz a competitividade dos produtos brasileiros no comércio internacional.

No caso do Estado do Acre, apesar da existência de um mercado potencial, com cerca de 30 milhões de consumidores em um raio de 750 km da capital Rio Branco (ACRE, 2021), as trocas internacionais oscilam muito e ainda podem ser consideradas pequenas para o mercado potencial existente. Inclusive, o peso relativo das vendas do Acre, no total de exportações brasileiras, tem permanecido baixo, ao longo das duas últimas décadas.

De acordo com (IPEA, 2021, p. 13):

[...] nos dois últimos decênios, o comércio internacional do Acre foi marcado por significativas oscilações. Algumas das variações podem ser interpretadas a partir de fenômenos naturais que assolaram o estado. A histórica cheia do rio Madeira, em 2014, por exemplo, teve entre suas principais consequências o isolamento do Acre, em razão da inundação de trechos da BR-364, rodovia federal que conecta o estado a Rondônia e ao restante do Brasil. Atualmente, o Acre passa por uma situação mais complexa do que naquele momento. A crise do início de 2021 é resultado de mais uma cheia das três bacias hidrográficas do estado (Acre, Amazonas e Madeira), que alagou quase a metade das cidades acreanas e desabrigou a população local em grande escala. Estima-se que algo em torno de 130 mil pessoas (cerca de 15% dos habitantes) tenham sido impactadas diretamente pelas chuvas no estado. Para agravar a situação, a crise no Acre segue sendo potencializada por fenômenos não apenas pluviométricos. A escalada nos números de infectados pela covid-19 e nos casos de dengue aponta para o colapso da saúde pública no estado. Não menos importantes são os crescentes problemas migratórios, sobretudo na região fronteira com o Peru.

Os produtos exportados são predominantemente extrativistas (madeira e castanha-do-Pará). Nos últimos anos, as carnes e derivados (bovinos e suínos) começaram a aparecer na pauta. Desde 2022, a soja tem apresentado números interessantes. Em 2023, inclusive, quando se observa os produtos que o Acre exportou, até maio, a soja aparece em primeiro lugar em valores (US\$ 11,4 milhões). Produtos manufaturados, no Acre, são inexpressivos na pauta.

De acordo com IPEA (2021), no ano de 2020, os principais produtos vendidos pelo estado para o mundo foram: madeiras (US\$ 13,1 milhões, equivalentes a 38,7% do total), miudezas comestíveis de animais (US\$ 8,91 milhões, 26,2%), castanha-do-pará (US\$ 3,6 milhões, 10,6%), couros e peles de bovino (US\$ 2,3 milhões, 6,7%), milho (US\$ 1,5 milhão, 4,5%) e soja (US\$ 1,2 milhão, 3,6%). Os dados de 2021, 2022 e 2023 estão apresentados nas tabelas 1, 2 e 3.

Tabela 1: Principais Produtos Exportados Acre 2021

Produtos	Valor FOB (US\$)	Quilograma Líquido
Soja	7.325.763,00	16.691.628
Madeiras e derivados	16.318.848,00	18.907.988
Castanha	12.306.200,00	6.452.121
Suíno	1.941.682,00	893.338
Bovino	3.743.871,00	1.234.522
Produtos animal impróprios para humanos	740.661,00	111.235
Milho em grãos	718.744,00	4.218.890
Total	43.095.769,00	48.509.722

Fonte: (BRASIL, 2023)

Tabela 2: Principais Produtos Exportados Acre 2022

Produtos	Valor FOB (US\$)	Quilograma Líquido
Soja	14.346.342,00	24.288.761
Madeiras e derivados	17.481.570,00	14.109.692
Castanha	9.465.745,00	7.033.591
Suíno	1.463.898,00	709.785
Bovino	2.778.130,00	1.236.018
Produtos animal impróprios para humanos	511.638,00	59.397
Milho em grãos	3.523.120,00	13.855.189
Total	49.570.443,00	61.292.433

Fonte: (BRASIL, 2023)

Tabela 3: Principais Produtos Exportados Acre 2023 (jan-mai)

Produtos	Valor FOB (US\$)	Quilograma Líquido
Soja	11.457.551,00	20.697.562
Madeiras e derivados	2.533.966,00	1.909.221
Castanha	2.176.161,00	2.074.230
Suíno	993.635,00	388.776
Bovino	865.012,00	483.855
Produtos animal impróprios para humanos	217.514,00	73.325
Milho em grãos	166.543,00	817.000
Total	18.410.382,00	26.443.969

Fonte: (BRASIL, 2023)

Como é possível notar, os principais produtos exportados pelo Acre se mantiveram os mesmos nos últimos anos. O que chama atenção, como já assinalado, é o crescimento das exportações de soja, cuja participação relativa girava em torno de 3,6%, em 2000. Em 2023 (dados até maio,) essa participação já ultrapassa 50%. Em 2021, a soja participou com cerca de 17%; em 2022, com 29%, e, em 2023, com 51%.

Esperava-se que, com a inauguração da estrada do Pacífico, pavimentada desde 2011, os indicadores sobre o comércio do Acre com o exterior (Peru e Bolívia, principalmente) apresentassem aumentos consideráveis e sustentáveis. Avanços foram observados, entretanto não corresponderam às expectativas criadas.

Olhando para as vias utilizadas para as exportações do Acre, em 2023, (comextat.mdic.gov.br), percebe-se que a via marítima é a mais utilizada (quase 100% das exportações de soja realizaram-se através dos portos de Manaus e Santarém. As madeiras e derivados saíram, via portos de Manaus, Santos e Paranaguá. Somente suínos e bovinos/derivados, comprados especialmente pela Bolívia e Peru, utilizaram a via rodoviária, através das alfândegas de Assis Brasil e Epiaciolândia).

Sobre a estrada do Pacífico, informa-se que faz parte de um projeto territorial de âmbito continental. Segundo (BICALHO, 2013, p. 191), esse projeto abrange:

[...] todos os doze países sul-americanos, discutido na Reunião de Presidentes da América do Sul em 2000, e formalizado no documento denominado “Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana - IIRSA”. Em 2011, o IIRSA passou a ser coordenado pelo Conselho Sul-Americano de Infraestrutura e Planejamento – COSIPLAN - da União das Nações Sul-Americanas - UNASUL –, esta criada em 2008. Desde as primeiras discussões, o IIRSA se propôs à integração física dos países com projetos conjuntos de infraestrutura, transporte, energia e telecomunicações, promovendo integração econômica e sociocultural.

Em 2012, o Governo estadual, com um discurso de que inseriria o Acre no comércio internacional em definitivo, via estrada do Pacífico, alfandegou uma Zona de Processamento de Exportação (ZPE), nas imediações do município de Senador Guiomard, disponi-

bilizando infraestrutura para a alocação de empresas exportadoras. Entretanto, até hoje nenhuma indústria foi implantada no local. O insucesso desta ZPE pode ser explicado por diferentes causas, inclusive pela crise estrutural do capital que explodiu em 2007/2008.

Conforme indica a (FAZCOMEX, 2021)

Uma Zona de Processamento de Exportação (ZPE) é uma área de livre comércio com o exterior, destinada à instalação de empresas voltadas para a produção de bens a serem comercializados no exterior, sendo considerada zona primária para efeito de controle aduaneiro. As empresas que se instalam em ZPE têm acesso a tratamentos tributários, cambiais e administrativos específicos do regime. As Zonas de Processamento de Exportação (ZPEs) nascem a partir da ideia de se promover nas regiões menos desenvolvidas a redução dos desequilíbrios, de fortalecer o balanço de pagamentos, assim como da ideia de promover a difusão tecnológica e o desenvolvimento econômico e social do país. Instrumento consagrado há décadas em outras nações, a exemplo dos Estados Unidos e de diversos países asiáticos. O regime aduaneiro especial das ZPE foi instituído no país pelo Decreto-Lei nº 2.452/88).

Nesse escopo, o propósito desta reflexão, apresentada em forma de artigo, é de examinar/problematizar quais os principais problemas e/ou gargalos que ainda dificultam o crescimento do comércio internacional do Acre, principalmente com o mercado andino, utilizando a rodovia interoceânica, também conhecida como estrada do Pacífico.

Observa-se que tal conhecimento pode servir de base para estratégias e políticas de melhoria, de forma a contribuir para que, no futuro, o Estado do Acre possa aumentar a presença dos produtos fabricados em seu território no comércio mundial, melhorando a balança comercial e provocando, como consequência, impactos positivos no processo de desenvolvimento econômico e social.

Metodologia

As problematizações e inferências contidas, neste texto, resultam da coleta e sistematização de dados e informações secundárias (anuários estatísticos, internet, publicações oficiais etc.), bem como de informações e dados primários obtidos, através da participação dos autores em diversas reuniões e agendas sobre o comércio internacional. em 2023, bem como da utilização da técnica painel de especialistas. Segundo (PINHEIRO; FARIAS; ABE-LIMA, 2013, p. 144), a técnica do painel de especialistas:

[...] pode fazer parte de um projeto de pesquisa em dois momentos distintos: (1) como parte de uma fase preliminar, em que contribui para o estabelecimento de bases para a investigação; ou (2) como parte da coleta de dados propriamente dita, seja como estratégia única de investigação, ou, como é cada vez mais comum, combinada com outras técnicas.

Na visão de (NOGUEIRA, 2018, p. 12):

Painel de Especialistas (workshops ou seminários com especialistas) é um método de coleta de dados exploratório, qualitativo, amplamente utilizado, com o objetivo de estimular o compartilhamento de ideias e conhecimentos. Durante um curto período de tempo, ele produz uma reflexão estratégica a respeito de um determinado tema, considerando o momento atual e as oportunidades futuras de um setor. Geralmente são organizados painéis com 10 a 20 especialistas, porém é possível viabilizar painéis com muito mais participantes, desde que as apresentações e discussões estejam bem estruturadas. Habitualmente os painéis são precedidos da apresentação de painelistas de renome, que sintetizam os principais destaques sobre o estudo em questão. As apresentações servem como aquecimento para o debate posterior, com os demais especialistas participantes. Os painéis promovem o debate de ideias sobre o futuro, baseadas em informações do presente, bem como os resultados e dados já consolidados, podendo envolver especialistas das mais diversas áreas de conhecimento ou de atuação (governo, academia, sociedade, organizações de pesquisa, tecnologia e inovação, etc.) relacionadas à questão a ser debatida.

Nessa modalidade, os autores participaram, nos anos de 2017 e 2019, de:

- 1) **I Encontro com Especialistas em Comércio Internacional:** Esse painel, ocorrido na sede da Federação das Indústrias do Estado do Acre - FIEAC (Casa da Indústria), no dia 22/05/2017, teve como objetivo a apresentação de experiências das relações comerciais do Acre com o Peru (e com outros países andinos), bem como identificação de gargalos e oportunidades relacionados ao intercâmbio comercial. Durante o encontro, aconteceram quatro exposições orais. Duas proferidas por técnicos especialistas em comércio internacional, e duas por empresários acreanos com experiências em comercialização com o Peru. Observou-se que, após cada

uma das exposições, promoveu-se debates entre os especialistas participantes, que somavam 30 pessoas.

- 2) **II Encontro com Especialistas em Comércio Internacional:** Ocorrido na sede da Federação das Indústrias do Estado do Acre - FIEAC (Casa da Indústria), no dia 07/06/2019, teve objetivo semelhante ao I Encontro. Ou seja, apresentar experiências das relações comerciais do Acre com o Peru e com outros países andinos, bem como identificar os gargalos e oportunidades relacionados ao intercâmbio comercial entre os dois países. No painel II, participaram 25 especialistas.

Além dos painéis, dados e informações relevantes foram obtidos através da participação dos autores em dois outros encontros, a saber:

- 1) **Encontro internacional de Assis Brasil - relações Brasil (Acre) com o Peru:** Encontro acontecido em 02/06/2017, na cidade de Assis Brasil-AC. Nesse encontro, a proposta foi identificar os principais entraves que, naquele momento, dificultavam as relações comerciais entre Brasil (Acre) e Peru, assim como promover a observação in loco das condições de infraestrutura da alfândega instalada na região da fronteira acreana com o Peru. Destaque-se que esse evento foi promovido pela Prefeitura de Assis Brasil e Federação das Indústrias do Estado do Acre - FIEAC, em parceria com o Comitê Gestor Estadual do Plano Nacional de Cultura Exportadora (PACE/ACRE). O encontro reuniu empresários, políticos e autoridades, tanto do Brasil quanto do Peru.
- 2) **Encontro com representantes da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) :** Ocorreu no dia 09/06/2017, em Rio Branco/AC, e contou com a presença de Luciano Rodrigues e Wilbert Junquillo, representantes da Agência Nacional de Transportes Terrestres. No evento, empresários, técnicos de instituições diversas e sociedade em geral, debateram a situação do comércio internacional realizado através das fronteiras de Epiaciolândia/AC e Assis Brasil/AC.

Resultados e discussões

Evidencia-se, a partir deste ponto, os principais gargalos que dificultam de maneira importante o crescimento do comércio internacional do Acre (e pelo Acre) utilizando a estrada do Pacífico.

Gargalos identificados

Porto seco/EADI

A inexistência de um porto seco/EADI no território acreano para facilitar o desembaraço aduaneiro, evidenciou-se como um dos principais gargalos. Observa-se que porto seco, ou Estação Aduaneira do Interior (EADI), nada mais é do que uma área alfandegada de uso público localizada em uma zona secundária. Ou seja, fora dos portos principais e próxima de regiões com grande volume de produtos a serem comercializados, tanto para importação de mercadorias como exportação. Nesse local, segundo a literatura especializada, é possível realizar todos os serviços aduaneiros. As cargas vindas de outros países, por exemplo, podem ser recebidas e nacionalizadas. O local também pode armazenar a mercadoria do importador, em regime de suspensão de impostos, e fazer a nacionalização por partes.

Deve-se notar que o Governo do Acre, nas gestões de Jorge Viana (1999-2006) e Binho Marques (2007 – 2010), por vários momentos sinalizou intenções claras de viabilizar um porto seco. Inclusive, segundo informações de empresários participantes do II Encontro com Especialistas em Comércio Internacional, o governador Binho Marques chegou a iniciar a construção das instalações de um porto seco no município de Senador Guimard, entretanto, antes mesmo da obra ser finalizada, o projeto foi alterado para Zona de Processamento de Exportações - ZPE.

Voos internacionais

A inexistência de voos internacionais, especificamente entre Rio Branco-Acre/Lima-Peru, pode ser considerado um entrave importante. Nesse bojo, observou-se também que, apesar dos principais aeroportos existentes (Rio Branco e Cruzeiro do Sul) possuírem alfandegamento da Receita Federal, carecem de pessoal. Dessa forma, somente conseguem atender demandas pontuais relacionadas com comércio internacional.

Segundo a portaria RFB Nº 3518, de 30 de setembro de 2011 o alfandegamento é a autorização da administração aduaneira, em que se inclui a Receita Federal, para possibilitar o estacionamento ou trânsito de veículos procedentes do exterior ou a ele destinados; permitir o embarque, desembarque ou trânsito de viajantes procedentes do exterior ou a ele destinos; viabilizar a movimentação, armazenagem, e submissão a despacho aduaneiro de mercadorias procedentes do exterior ou a ele destinado.

Infraestrutura para viabilizar o desembaraço aduaneiro – funcionamento das alfândegas

A infraestrutura para viabilizar o desembaraço aduaneiro existente atualmente na fronteira do Acre/Brasil com o Peru e Bolívia ainda é bastante precária. De acordo com as evidências coletadas, esse pode se constituir o maior gargalo atualmente. As instalações prediais e de apoio aos usuários das alfândegas nos municípios de Eptaciolândia e Assis Brasil, segundo o que se pode observar durante o “Encontro internacional de Assis Brasil - relações Brasil (Acre) com o Peru” é realmente de péssima qualidade.

Um outro entrave significativo relaciona-se ao crônico problema de pessoal, principalmente no Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA), que possui apenas um fiscal para atuar no desembaraço aduaneiro, na região. A esse respeito, segundo informou o atual Secretário de Indústria do Governo do Acre, Assurbanipal Mesquita, em reunião recente na ALEAC sobre comércio exterior, “...o governo federal está planejando realizar concurso público, ainda em 2023, para resolver o problema” (Secretário de Indústria do Governo do Acre, Assurbanipal Mesquita).

Esses gargalos de infraestrutura são agravados pela funcionalidade deficiente dos serviços de telecomunicações, em especial nos municípios de Brasiléia, Eptaciolândia, Assis Brasil e Cruzeiro do Sul, e, ainda, pela qualidade de energia elétrica ofertada aos municípios de Assis Brasil e Eptaciolândia.

Anel viário

A falta de um anel viário e de uma nova ponte sobre o rio Acre, ligando as cidades de Eptaciolândia e Brasiléia, também foi apontada como um gargalo estrutural importante. Da mesma forma, a manutenção no lado brasileiro da Rodovia do Pacífico, a BR - 317. Segundo representantes de transportadoras consultados, o lado brasileiro da BR 317 carece sistematicamente de manutenção.

Em relação ao anel viário de Brasiléia, informa-se que as obras se encontram paralisadas. A nova ponte sobre o rio Acre, parte dele, estava quase 100% concluída, quando as obras pararam. A parte da infraestrutura terrestre é a mais atrasada. O Governo do Estado planeja realizar nova licitação para dar continuidade ao projeto.

Logística reversa e unidade para credenciamento na ANTT

A inexistência de unidade para credenciamento na ANTT, em Rio Branco (AC), foi outro problema identificado. Os problemas de infraestrutura e logística 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/dia parado nas aduanas (inspeção sanitária,

aduanas não integradas, poucos auditores, etc.), e das péssimas estradas do lado brasileiro. Todas essas questões, segundo as informações coletadas, contribuem para explicar o porquê de o frete cobrado pelas empresas transportadoras estrangeiras ser tão elevado.

Sobre a logística reversa, vale observar que a empresa Dom Porquito, após longo período de tentativas, finalmente conseguiu resolver alguns entraves, no Peru, e está exportando suínos e derivados para aquele país. Os caminhões que estão levando as exportações dessa empresa para o Peru poderiam retornar com produtos/insumos para abastecer o mercado local, no que se refere a alimentos. Para que isso aconteça, os problemas alfandegários - desembaraço aduaneiro - necessitam de solução.

Variações cambiais e outras questões

As variações cambiais também foram bastante citadas, principalmente por empresários interessados em importação. Quando o dólar americano aumenta - moeda padrão das trocas internacionais - comparativamente ao real, implica em desestímulo para importar.

Além de questões relacionadas à eficiência baixa, nos processos aduaneiros - custo e tempo-, a atuação dos auditores com visão restritiva às importações foi apontada por empresários como algo que desestimula a comercialização de mercadorias, principalmente com o Peru e a Bolívia.

Em relação às questões de ordem tributária, alguns relataram que o regime de pagamentos antecipados dos tributos estaduais (Acre/ICMS) desestimula. O principal problema, nesse campo, é a não integração com o sistema Siscomex, o que causa retardamento no processo de liberação das cargas.

Quanto aos aspectos legais, destaca-se a insegurança jurídica nas relações do Brasil com outros países. Segundo muitos especialistas consultados, o Itamarati não priorizava as relações do Brasil/Acre com o Peru e com os demais países Andinos. A solução para isso, pelo que se pode constatar, seria melhorar os acordos bilaterais, em Brasília. Existe uma expectativa positiva em relação ao Governo que assumiu, em 2023.

No caso das empresas de pequena dimensão (quase a totalidade das empresas acreanas) a inexistência de uma trading e a baixa cultura de negociação com o exterior também dificulta a atuação desse comércio. Outro problema relaciona-se à baixa quantidade e qualidade da mão-de-obra especializada em desembaraço aduaneiro. Segundo o que se pode constatar, existe uma carência grande, no Acre, desse profissional.

Inexistência de laboratório credenciado pelo MAPA para realização de análise de alimentos

A inexistência, no Acre, de um laboratório credenciado pelo MAPA para realização de análise de alimentos é outro gargalo importante. Em toda Região Norte, só na cidade de Belém existe um laboratório credenciado pelo MAPA, cujo tempo de resposta das análises pode demorar até 15 dias ou mais. Outra opção seria realizar os testes obrigatórios, no caso de exportação e/ou importação de alimentos, na cidade de Goiânia/GO, com tempo de resposta semelhante.

A alternativa para resolver esse importante problema, que dificulta sobremaneira as exportações e importações, seria estabelecer parceria com a Universidade Federal do Acre (UFAC) , visando à utilização da Unidade de Tecnologia de Alimentos (UTAL), após, os devidos credenciamentos junto ao MAPA.

Observou-se, segundo relatos de empresários no I Encontro com Especialistas em Comércio Internacional, que, no caso de importações de trigo do Peru, realizadas por empresários acreanos, o produto precisou de laudos técnicos e testagem, que só foram realizados em Goiânia, o que implicou em perda significativas de eficiência no processo - custos e tempo.

Sobre a ponte do Abunã e o novo porto que a China está construindo no Peru

Na ocasião da realização dos dois painéis indicados anteriormente, a não conclusão da ponte do Abunã era sempre colocada como um problema importante. Com sua conclusão, a tendência é que se possa dar novo fôlego à dinâmica econômica da região. Essa possível nova dinâmica é confirmada por estudo recente do (IPEA, 2021), no qual se afirma que as obras de integração - ponte do Abunã, ponte Brasileia e Cobija, na Bolívia, e ponte entre Assis Brasil e Iñapari, no Peru- possibilitarão que os volumes de produção e de comércio do Acre, junto aos dos estados vizinhos, acumulem ganhos de escala, fator fundamental para tornar viável a rota interoceânica, rumo aos mercados regionais e da Ásia-Pacífico. A saída pelo Peru vai permitir, segundo o (IPEA, 2021), dinamismo no comércio internacional do Acre.

A conclusão da infraestrutura rodoviária bioceânica, de acordo com o observado na pesquisa realizada, dependia da ponte do Abunã. Em 2021, finalmente a ponte foi inaugurada, aumentando as expectativas de muitos, inclusive de o Acre se transformar em um hub logístico e produtivo do Arco Norte, exercendo uma função muito além de mera passagem de cargas.

Essa expectativa, talvez exagerada, de um hub logístico, aumentou com o anúncio de que o conglomerado estatal chinês Cosco Shipping Holdings está construindo, praticamente do zero, um porto de águas profundas, em Chancay - Peru - a 75 quilômetros da

capital Lima, ao norte da costa do Pacífico. Ao custo de US\$ 3 bilhões, esse porto ligará uma indústria e um parque logístico, em colaboração com uma unidade da trading suíça Glencore.

Devido às características do porto, pode estar se abrindo uma grande janela de oportunidade para o Acre, especificamente para importações, como também para viabilizar em definitivo o corredor da interoceânica. A ZPE, por exemplo, poderia ser transformada em um grande polo logístico para distribuir importações para todo Brasil, via porto de Chancay. Há, portanto, muito o que se pesquisar.

Considerações finais

Como visto, são vários os problemas que atualmente dificultam uma maior inserção de empresas acreanas no comércio internacional, via estrada do pacífico. Problemas relacionados à infraestrutura e logística, questões econômicas e às de cunho fiscal. Faz-se necessário, entretanto, pontuar outro aspecto percebido na investigação realizada: os empresários acreanos de médio e pequeno porte, que representam cerca de 90% do total, não possuem uma cultura de exportação. As ações de comércio exterior feita por eles quase sempre acontecem de forma passiva, para atender demandas específicas, surgida ao acaso.

Essa dificuldade cultural remete à necessidade de realizar um planejamento, com vistas a alavancar a cultura exportadora no Acre e que contemple diversas ações. Sugere-se que essas ações sejam organizadas nos seguintes eixos: relacionamento e promoção de negócios; logística e infraestrutura do comércio exterior; barreiras em mercados externos; inteligência comercial; assessoramento e capacitação; estímulo e apoio aos negócios acreanos para exportação; facilitação e desburocratização do comércio exterior.

Por fim, sugere-se implantar o funcionamento contínuo das instituições presentes nas alfândegas, como Polícia Federal, Receita Federal, Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA), Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, permitindo seus atendimentos de forma imediata com a necessidade. Tal medida é imprescindível à dinamização das trocas internacionais de empresas do Acre via estrada do Pacífico. Da mesma forma, urge a necessidade de uma estruturação das instalações físicas da Superintendência da Zona Franca de Manaus (SUFRAMA), nos municípios de Epiaciolândia/Brasileia e Cruzeiro do Sul.

Referências

- ACRE, A. de Notícias do. **Lula assina decreto da ZPE do Acre**. 2021. Disponível em: <<https://agencia.ac.gov.br/lula-assina-decreto-da-zpe-do-acre/>>.
- BICALHO, A. M. d. S. M. Estrada do pacífico na integração sul-americana e o acre. **Espaço Aberto**, v. 3, n. 2, p. 185–208, 2013.
- BRASIL. **Comex Stat. Estatísticas de comércio exterior**. 2023. Acesso em 24 de agosto 2021. Disponível em: <<http://comexstat.mdic.gov.br/pt/geral>>.
- FAZCOMEX. **ZPE: o que é**. 2021. <<https://www.fazcomex.com.br/blog/zpe-o-que-e/>>. Acesso em 24 de agosto 2021.
- IPEA. **A Ponte do Abunã e a Integração da Amacro ao Pacífico**. [S.l.], 2021.
- NOGUEIRA, V. G. C. **Painel de Especialistas e Delphi: Métodos Complementares na Elaboração de Estudos de Futuro**. Brasília, DF: Embrapa, 2018.
- PINHEIRO, J. Q.; FARIAS, T. M.; ABE-LIMA, J. Y. Painel de especialistas e estratégia multimétodos: Reflexões, exemplos, perspectivas. **Psico**, v. 44, n. 2, p. 184–192, abr./jun. 2013.