

Exportações acreanas: uma análise logística do primeiro ano da pandemia de covid-19

Arthur Arcelino de Brito
arthurbritoep@gmail.com
IFRN

Adeliane Marques Soares
adelianeengpro@gmail.com
IFRN

Jéssica Maria Damião de Arruda Câmara
jessicacamara.eq@gmail.com
IFRN

Resumo: O ano de 2020 foi marcado pela pandemia causada pela covid-19, além de um dos piores momentos econômicos para a economia global desde a segunda guerra mundial. Dessa forma todo o comércio global foi impactado, diminuindo os fluxos de mercadorias e pessoas ao redor do mundo. No cenário brasileiro houveram baixas nas exportações e nas importações, entretanto o estado do Acre apresentou crescimento de suas exportações frente a estagnação da economia global. Desta forma, este artigo visou investigar a estrutura logística que deu apoio a este crescimento do volume e valor de exportações do estado do Acre, bem como caracterizar estas operações financeiras. Para isto utilizou os dados do comex stat, plataforma disponibilizada pela secretaria de comercio exterior do governo brasileiro. Dentre os resultados encontrados, verificou-se a importância estratégica do porto de Manaus para as exportações Acreanas. O estudo ainda conseguiu caracterizar as exportações via modais, produtos exportados, parceiros comerciais, etc.

Palavras Chave: Comercio exterior - Acre - Exportações - Logística - Modais

1. INTRODUÇÃO

Caracterizado pela pandemia causada pelo covid-19, o ano de 2020 foi tido como um dos piores períodos econômicos da economia global. Segundo relatório da Organização das Nações Unidas - ONU (2021), estima-se que o ano de 2020 foi marcado pelo encolhimento da economia global em cerca de 7,6%, em meio a grandes interrupções nas cadeias de abastecimento globais e nos fluxos de turismo. Neste mesmo sentido, o Banco Mundial (2020) afirma que esse ano representaria a mais profunda recessão enfrentada pelas economias globais desde a segunda guerra mundial.

Desta forma, a pandemia trouxe consigo o esfriamento da economia, entretanto, de acordo com dados da secretaria de comércio exterior, no ano de 2020 a balança comercial brasileira registrou superavit de US\$ 51 bilhões, o terceiro melhor da série histórica iniciada em 1989, e o maior desde 2018(SECEX,2021).

Na contramão da alta queda de desempenho apresentada pela economia nacional frente ao comércio exterior no ano de 2020, especialmente nas exportações (-6,9%), o estado do Acre apresentou crescimento de 3,5% no valor de suas exportações em termos monetários (FOB US\$) e em cerca de 13,5% considerando-se o volume de produtos exportados.

Tal crescimento das exportações é apoiado pelas operações que a logística internacional oferece às empresas do estado. Devlin e Yee (2005), afirmam que o transporte e a logística possuem um importante papel no crescimento e desenvolvimento de economias locais. Assim, a qualidade e eficiência dos serviços logísticos são essenciais para o comércio exterior, ou seja, uma infraestrutura logística fraca bem como processos operacionais comprometidos podem se tornar um grande obstáculo para integração ao comércio global.

Levando em conta o papel da logística para o comércio exterior, o presente artigo pretende investigar a estrutura logística que deu apoio a este crescimento do volume e valor de exportações do estado do Acre, frente à recessão econômica sofrida pela economia global bem como caracterizar as exportações do estado no ano de 2020.

Além disso, visa preencher o gap na literatura acerca do tema de exportações desta unidade federativa, bem como levantar informações estratégicas para pesquisadores, empresários, governos estaduais e municipais do estado que visam promover estas atividades comerciais para fortalecimento da economia do estado.

O presente trabalho foi dividido em quatro seções além da introdução. A segunda seção apresenta o referencial teórico, cujo conteúdo apresenta um embasamento teórico sobre o comércio exterior e exportações, bem como algumas características do estado do Acre. A terceira seção apresenta os procedimentos metodológicos aplicados para obtenção dos dados e compilação de informações. Na penúltima parte, análise e discussão dos resultados e por último as conclusões do trabalho.

2. REFERENCIAL TEÓRICO

2.1. COMÉRCIO INTERNACIONAL

O comércio de mercadorias está intrinsecamente ligado à história humana e suas evoluções. Conforme Poyer e Roratto (2017), os primeiros registros destes tipos de atividade humana encontram-se na civilização dos fenícios, cerca de 2000 a. C. Outro passo importante para disseminação do comércio ocorreu por meio das companhias de comércio, organizações criadas pelas nações européias, criadas no intuito de ampliar os lucros comerciais advindo da exploração de colônias, bem como criar mecanismos para ultrapassar os países concorrentes.

Outro fator histórico e geográfico que aumenta ainda mais a questão da comercialização de bens e serviços ao redor do planeta é a globalização. Segundo Buzzo (2014) não existe exatamente uma definição precisa para o processo de globalização. Entretanto, o autor afirma que o termo se refere a um processo de contínuo estreitamento das relações humanas entre os povos de diferentes países. Estas relações podem ocorrer a nível individual, mas também pelas diversas formas de organizações como empresas, ONGs, governos etc, descritas a seguir:

“Estas relações entre diferentes povos podem ocorrer em quatro diferentes dimensões: (a) econômica, com a troca de produtos; (b) política, com as relações diplomáticas e integração entre os governos; (c) cultural, com o intercâmbio de valores, costumes e crenças entre as sociedades; e (d) social, com o relacionamento entre indivíduos e fluxo de pessoas de diferentes países.” (BUZZO, 2014)

Este estreitamento de relações promovido pela globalização deu início a diferentes organizações que regem o comércio internacional por meio de acordos e normas, discutidos em caráter global. São exemplos dessas organizações o Fundo Monetário Internacional – FMI, BIRD – Banco internacional para Reconstrução e Desenvolvimento, além do Acordo Geral de Tarifas e Comércio – GATT) / Organização Mundial do Comércio – OMC.

Segundo a plataforma da OMC (2022), a organização é constituída por 164 países-membros, representando cerca de 98% de todo o comércio global. Ainda define seu objetivo principal por ajudar o comércio a fluir de forma suave, livre e previsível. Para isto, executa as seguintes ações: (a) administração de acordos comerciais; (b) atuação como fórum para negociações internacionais, (c) resolução de disputas comerciais, (d) revisão das políticas comerciais nacionais; (d) construção da capacidade comercial das economias em desenvolvimento e; (e) cooperação com outras organizações internacionais.

Na integração do comércio entre as nações, dois grandes conceitos devem ser diferenciados, o primeiro deles refere-se ao Comércio Internacional, definindo por Werneck (2011) como:

Comércio internacional é o conjunto das atividades de compra e venda de mercadorias e prestação de serviços entre nações, isto é, em que vendedor e comprador estão em países distintos (WERNECK, 2011, p.22)

Enquanto define o comércio exterior como:

Comércio Exterior é o conjunto das atividades de compra e venda de mercadorias e prestação de serviços entre países e as demais nações (WERNECK, 2011, p.22).

Ou seja, o autor faz uma diferenciação entre os dois conceitos, mostrando o comércio internacional como o comércio global que ocorre entre as várias nações, enquanto o comércio exterior refere-se ao conjunto de atividades de uma nação em relação as demais. Tal visão pode ser complementada por Poyer e Roratto (2017), ao afirmar que o comércio exterior está contido no comércio internacional de um país, no contexto das transações comerciais.



No comércio exterior, dois fatores preconizam as relações entre países, sendo elas a importação e a exportação. A importação pode ser definida como a entrada mercadorias ou serviços em um país. Já a exportação consiste na saída de serviços ou mercadorias de um país. Essa atividade está ligada à especialização de um país em produzir itens com maior facilidade e disponibilidade, o que garante um excedente que poderá ser exportado, conforme a definição a seguir:

Essa saída está baseada em especialização do país na produção de bens para os quais tenha maior disponibilidade de fatores produtivos, garantindo excedentes exportáveis. A exportação implica entrada de divisas (POYER e RORATTO, 2017, p. 11).

À atividade de exportação várias teorias são atreladas, dentre elas a teoria de base de exportação, sendo esta a primeira teoria de crescimento regional a inserir a exportação como um fator essencial no crescimento de uma região. Segundo Oliveira, Nobrega e Medeiros(2012), a teoria enfatiza que as exportações apresentam um efeito multiplicador sobre a economia.

Para Souza(2003), dentre os benefícios da base exportadora para uma região estão: redução no índice de desempregados em regiões cujo desenvolvimento econômico encontra-se em estágio primário, gerando efeitos na renda e produção daquela região. Além disso, destaca a complementação do Mercado interno, onde as exportações aumentarão a demanda pelos fatores produtivos até então ociosos de certa região que passam a atender demandas advindas do Mercado externo.

2.2. LOGÍSTICA INTERNACIONAL E AS EXPORTAÇÕES

Nos tempos atuais, a capacidade das nações em fazer negócios é determinada pela forma em que suas empresas têm acesso as redes logísticas globais, e pela eficiência nos processos de suas cadeias de suprimento em relação a fatores-chave como: tempo, confiabilidade e custo.

De acordo com Ramírez(2017), esses fatores são medidos pela capacidade de alcançar os clientes antes da concorrência. Melhorias no desempenho logístico são fortemente associadas a expansão do comércio, diversificação de exportações e atração de capital estrangeiro, que consequência gerará crescimento econômico.

De forma, complementar Segalis(2012), relaciona as atividades da logística à exportação ao afirmar que:

A exportação é um meio de um país aumentar sua economia vendendo bens e serviços nos mercados internacionais. Para atingir esse objetivo, as empresas nacionais devem desenvolver uma estratégia que possibilite fornecer o produto adequado, no local certo, no momento exato da necessidade do comprador, com preço correto e obtendo, em troca o pagamento combinado (SEGALIS, 2012, p.20).

Robles(2015), define que a logística internacional é o processo logístico referente à movimentação de mercadorias entre dois ou mais países e tem como propósito o atendimento das realocações espaciais dos inventários entre países, integrando cadeias produtivas relativas a fornecedores, fabricantes, prestadores de serviços, transportadores, aduanas, consumidores e operadores.

Desta forma, a logística internacional dá todo o suporte para que as exportações ocorram de maneira eficiente. Segundo Werneck (2011, p. 25), “o conceito de exportação pode ser visto sob os seguintes aspectos: comercial, logístico, cambial e fiscal”. No aspecto logístico, leva-se em conta as operações que devem ser executadas para que a mercadoria seja entregue em boas condições ao cliente final. Isso envolveria fatores como: (a) transporte

interno; (b) embalagem; (c) embarque; (d) transporte internacional e; (e) desembarque até o destino

Dentre os principais processos logísticos para uma execução eficiente dos processos envolvendo a movimentação e transporte de mercadorias no comércio internacional, destaca-se a escolha do modal adequado. De acordo com Robles(2015), a escolha e associação de modos dependem das possibilidades geográficas, custos e trocas compensatórias de custo identificadas.

Dentro da temática Robles(2015) apresenta os seguintes modais e suas características:

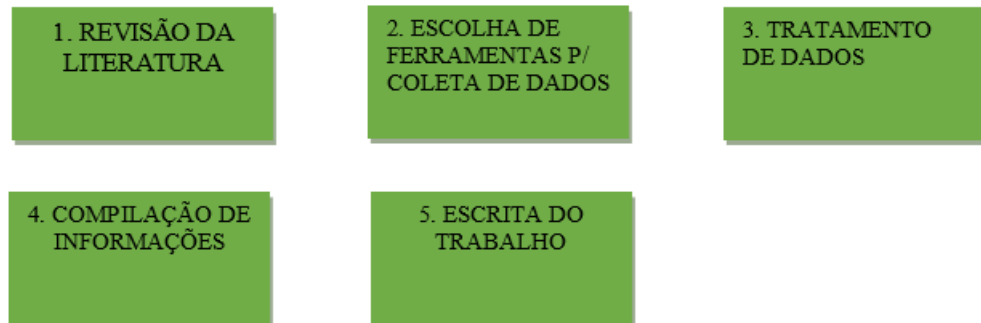
- **Rodoviário:** carga transportada por diversos tipos de caminhões relativos às características da carga e utiliza a malha rodoviária existente. Tempos de trânsito menores e fretes unitários maiores relativamente a outros modos, sendo utilizado nos transportes doméstico e internacional. Apresenta vantagens intrínsecas de flexibilidade e adaptabilidade às cargas e aos lotes de transporte, sendo o meio de transporte utilizado nas movimentações porta-a-porta. No Brasil é o predominante, sendo responsável por transportes de grandes volumes a grandes distâncias (paradoxo técnico e logístico).
- **Aéreo:** carga transportada por aviões pelo espaço aéreo, sendo o transporte tanto para cargas nacionais ou internacionais. É realizado por aviões cargueiros puros e por aviões mistos, com as cargas em contêineres especiais e paletes dedicados. Modo de transporte mais rápido e mais caro. O modo de transporte aéreo será detalhado adiante.
- **Ferrovário:** carga transportada por via férrea, por meio de diversos tipos de vagões adaptados às características das cargas. A ferrovia tem alto custo de implantação e manutenção e maior eficiência energética relativamente à rodovia. Pelas suas características operacionais oferece vantagem de custo por transportar grandes volumes em longas distâncias. Fretes relativamente menores e tempos de trânsito maiores e, muitas vezes, com tempo irregular do transporte, podendo comprometer o nível de serviço aos clientes.
- **Aquaviário:** Transporte é realizado por embarcações de médio e grande portes pelos mares, oceanos, rios, e lagos, e divide-se em três formas de navegação:
 - Cabotagem: navegação realizada entre portos ou pontos do território de um país, utilizando a via marítima ou entre via marítima e as vias interiores navegáveis.
 - Navegação interior: realizada em hidrovias interiores ou lagos (navegação lacustre), em percursos nacional ou internacional.
 - Navegação de Longo Curso: realizada entre portos brasileiros e estrangeiros. Os navios têm a capacidade de transportar grandes quantidades de carga. É o modal que, individualmente, por embarcação, possui a maior capacidade de transporte e ao se considerar o total de embarcações confirma a condição de maior capacidade instalada de transporte. Tempos de trânsito maiores e fretes unitários relativamente menores.

3. PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

A presente pesquisa é considerada descritiva pois objetiva descrever características de determinada população ou fenômeno. Quanto a sua abordagem, a pesquisa é classificada como quantitativa pois faz uso da mensuração de variáveis numéricas para caracterizar o objeto de estudo. Quanto à sua natureza esta pesquisa é classificada como aplicada pois os conhecimentos gerados visam a aplicação de estratégias em um problema específico.

Para elaboração deste artigo, as seguintes etapas, da figura 1, foram executadas:

Figura 1 – Etapas do trabalho



Fonte: Elaboração própria (2022)

1. Revisão da literatura: os autores buscaram nas principais plataformas e periódicos, artigos, livros e autores que embasassem o estudo. Para isso, utilizou-se as palavras chave: “Acre”, “exportações” e “pandemia”, nos periódicos CAPES, bem como no *google Scholar*. Utilizou-se de uma investigação *Ad Hoc*, ou seja sem uma sistematização definida para coleta de materiais que disponibilizassem embasamento teórico para o presente estudo.
2. Escolha de ferramentas para coleta de dados: após identificação de um banco de dados disposto pela secretaria de comércio exterior do Brasil, os autores fizeram uso de filtros na sessão “*Comex Stat*”, com objetivo de coletar dados do ano 2020.
3. Tratamento de dados: O tratamento de dados ocorreu por meio do *Software Excel*, utilizando-se tabelas dinâmicas e filtros para organização dos dados;
4. Compilação de informações: feita por meio do Excel, com uso de tabelas dinâmicas e estatísticas para transformar os dados em informações;
5. Escrita do trabalho: Reunião e organização de informações, de modo lógico, para enfatizar uma leitura prática e eficiente aos leitores do estudo, via *word*.



4. RESULTADOS E DISCUSSÕES

Após tratamento e refinamento dos dados, foi possível inferir e classificar as exportações do estado do Acre no ano de 2020, de acordo com as seguintes características logísticas: Modais (aéreo, rodoviário e marítimo), produtos mais exportados, principais países importadores das mercadorias acreanas, principais portos, aeroportos e rodovias utilizadas no escoamento dessas exportações e fluxo em Valor FOB (US\$) ao longo do ano.

4.1. FLUXO DE IMPORTAÇÕES AO LONGO DE 2020

A partir da organização dos dados obtidos na plataforma *comexstat*, foi possível verificar o fluxo em valor FOB (US\$) das exportações acreanas, mês a mês, ao longo do ano conforme tabela 1 abaixo:

Tabela 1 – Exportações acreanas ao longo do ano

MESES/2020	VALOR FOB (US\$)	%MÊS/ANO
JANEIRO	3.675.319,00	10,82%
FEVEREIRO	3.239.520,00	9,54%
MARÇO	3.401.202,00	10,02%
ABRIL	2.350.754,00	6,92%
MAIO	3.330.739,00	9,81%
JUNHO	2.218.103,00	6,53%
JULHO	3.257.144,00	9,59%
AGOSTO	2.418.285,00	7,12%
SETEMBRO	2.413.131,00	7,11%
OUTUBRO	2.575.608,00	7,59%
NOVEMBRO	2.589.960,00	7,63%
DEZEMBRO	2.485.268,00	7,32%
TOTAL	33.955.033,00	100,00%

Fonte: Elaboração própria (2022)

Assim, observou-se que os dois meses com maior fluxo FOB de exportações ocorreram nos meses de janeiro e março, que juntos representam 20,84% do valor de mercadorias enviadas ao exterior ao longo do ano de 2020. Já os dois meses com menor participação deste fluxo anual foram Abril e Junho que juntos somam o percentual de 13,45% do valor exportado pelo estado ao longo do ano.

Ainda foi possível inferir que o primeiro semestre concentrou 53,65% dos valores enviados pelo AC ao exterior, com média mensal 3.035.939,50 US\$. Enquanto o segundo semestre apresentou uma média mensal de 2.623.232,67 US\$, ou seja, 13,59% menor que a primeira metade do ano.

Dentro do mês de janeiro, cujo volume foi o maior do ano de 2020, em valores FOB, os autores investigaram via descrição de NCM, quais produtos mais foram exportados pela unidade federativa em estudo. O produto com maior percentual de participação no mês de janeiro foi a “Castanha-do-pará, fresca ou seca, com casca”, com percentual de participação das exportações na ordem de 26,03%.

O segundo item por descrição de NCM, foi o milho em grão, “exceto para semeadura”, correspondendo a 15,58% dos valores exportados ao longo de janeiro. Assim, levando em conta o valor FOB (US\$) a castanha-do-pará foi 67% mais exportada que o segundo item da lista.



A distribuição dos dez principais itens exportados ao longo de janeiro pode ser visualizada na Tabela 2 a seguir:

Tabela 2 – 10 principais categorias por descrição NCMs exportados pelo acre em Janeiro/2020.

DESCRIÇÃO NCM	VALOR FOB (US\$)	(%)NCM/JAN
TOTAL GERAL DAS EXPORTAÇÕES EM JANEIRO/20	3.675.319,00	100,00%
Castanha-do-pará, fresca ou seca, com casca	956.581,00	26,03%
Milho em grão, exceto para semeadura	572.774,00	15,58%
Outras madeiras de não coníferas perfilada...	470.615,00	12,80%
Outras madeiras compensadas, constituídas...	314.650,00	8,56%
Outros grãos trabalhados... de milho	307.776,00	8,37%
Outras miudezas comestíveis de bovino, congeladas	228.370,00	6,21%
Outros couros e peles de bovinos (incluindo os búfalos)...	209.218,00	5,69%
Madeiras tropicais perfilada (com espigas...	171.166,00	4,66%
Línguas de bovino, congeladas	53.002,00	1,44%
Bexigas e estômagos, de animais, exceto peixes, frescas, etc.	51.572,00	1,40%

Fonte: Elaboração própria (2022)

Ou seja, as dez descrições NCM acima foram responsáveis por mais de 90% das exportações do mês de janeiro/2020. Dos itens acima 26,02% são relacionados a madeiras, 59,04% a outros produtos de gêneros alimentícios como grãos e castanha-do-pará, e 5,39% corresponde a outros itens como outros couros e peles de bovinos (incluindo os búfalos), plena flor, não divididos, no estado úmido.

4.2. PRINCIPAIS PAÍSES IMPORTADORES DE MERCADORIAS ACREANAS EM 2020.

A partir dos dados coletados foi possível verificar as 10 nações mais importadoras de mercadorias do estado em 2020. Honk Kong foi a maior nação importadora de itens provenientes do estado, representando um percentual de 20,28% dos valores de itens exportados por esta UF. Logo após o Peru ocupa o segundo lugar dentre o grupo dos 10 maiores importadores, representando 13,61% dos valores FOB enviados ao exterior pelo Acre.

A distribuição perceptual da participação dos países importadores de mercadorias acreanas, via valor FOB, no ano de 2020, pode ser vista conforme a Tabela 3, a seguir:

Tabela 3 – 10 Maiores importadores de mercadorias acreanas em 2020

PAÍSES	VALOR FOB (US\$)	Compra	
		%	%acumulado
Total Geral	33.955.033,00	100,00%	
Hong Kong	6.887.098,00	20,28%	20,28%
Peru	4.621.093,00	13,61%	33,89%
Estados Unidos	4.398.736,00	12,95%	46,85%
Bolívia	3.603.896,00	10,61%	57,46%
Países Baixos (Holanda)	3.335.258,00	9,82%	67,28%
China	3.013.427,00	8,87%	76,16%
França	2.057.405,00	6,06%	82,22%
Bélgica	970.163,00	2,86%	85,07%
Paraguai	673.094,00	1,98%	87,06%
Itália	642.480,00	1,89%	88,95%

Fonte: Elaboração própria (2022)



4.3. DISTRIBUIÇÃO LOGÍSTICA DAS EXPORTAÇÕES ACREANAS EM 2020

Além de conhecer os parceiros comerciais acreanos, bem como a distribuição do fluxo de mercadorias em valor FOB ao longo do ano, este artigo também buscou investigar a distribuição e infraestrutura logística utilizadas pelas empresas do estado para atingir o crescimento de suas exportações em 2020, diante do cenário de pessimismo instaurado pela pandemia do covid-19 deste mesmo ano.

Assim, dentre os modais vistos na segunda seção deste artigo (referencial teórico), três deles destacam-se por movimentarem 100% destas mercadorias enviadas para fora do Brasil por esta unidade federativa.

Conforme Tabela 4 a seguir, o modal marítimo/aquaviário foi responsável pela movimentação de 71,40% dos valores exportados pelo Acre no ano de 2020. Em segundo lugar o modal rodoviário foi responsável por movimentar 27,93% das mercadorias em valor FOB exportadas pelo estado. Por fim, o modal aéreo representou apenas 0,67% dos valores de mercadoria exportada.

Tabela 4 – Distribuição de exportações acreanas 2020 por modal

VIA/MODAL	VALOR FOB (US\$)	%MODAL/FOB
TOTAL GERAL	33.955.033,00	100,00%
MARITIMA	24.245.053,00	71,40%
RODOVIARIA	9.483.519,00	27,93%
AEREA	226.461,00	0,67%

Fonte: Elaboração própria (2022)

Quanto às URFs, ou seja, unidades da Receita Federal Brasileira responsáveis pelo local onde a mercadoria está sendo submetida a despacho aduaneiro, as exportações acreanas de 2020 se distribuíram conforme a Tabela 7, a seguir:

Tabela 5 – Distribuição de URFs por modais /vias.

MODAL/URF	VALOR FOB (US\$)	% URF/MODAL
AEREA	226.461,00	TOTAL
0817600 - AEROPORTO INTERNACIONAL DE SAO PAULO/GUARULHOS	221.323,00	97,73%
0817700 - AEROPORTO INTERNACIONAL DE VIRACOPOS	5.138,00	2,27%
MARITIMA	24.245.053,00	TOTAL
0227600 - PORTO DE MANAUS	10.746.384,00	44,32%
0817800 - PORTO DE SANTOS	6.905.261,00	28,48%
0917800 - PORTO DE PARANAGUA	6.440.310,00	26,56%
0927800 - ITAJAI	123.733,00	0,51%
0717600 - PORTO DO RIO DE JANEIRO	29.365,00	0,12%
RODOVIARIA	9.483.519,00	TOTAL
0230154 - Assis Brasil	5.163.760,00	54,45%
0230155 - IRF – EPITACIOLÂNDIA	3.197.962,00	33,72%
0917500 - ALF - FOZ DO IGUAÇU	734.233,00	7,74%
1010252 – JAGUARAO	139.240,00	1,47%
1017701 - IRF – CHUÍ	137.853,00	1,45%
0250151 - GUAJARA-MIRIM	79.709,00	0,84%
0130151 – CACERES	30.762,00	0,32%

Fonte: Elaboração própria (2022)

Ou seja, como observado na Tabela 5, no modal aéreo, a URF do Aeroporto Internacional de São Paulo/Guarulhos, teve enorme importância, pois movimentou cerca de 97,73% dos valores FOB exportados por via aérea pelo estado do Acre. Logo em seguida, o aeroporto de Viracopos também localizado no estado de São Paulo foi responsável pelos 2,27% restantes das exportações por modal aéreo da UF em estudo.

Quanto a via marítima/aquaviário, a URF do Porto de Manaus tem a maior representatividade dentre as URFs utilizadas para movimentação de mercadorias acreanas para fora do Brasil. Esta URF talvez seja uma das mais estratégicas para o estado do Acre, pois levando em conta todos os modais e URFs, o Porto de Manaus foi responsável pelo despacho de mais de 28% dos valores FOB US\$ em mercadorias do estado do Acre. Dentro do modal marítimo, esta URF apresentou representatividade de 44,32%.

Por fim, levando em conta o modal rodoviário, a URF Assis Brasil foi a que mais movimentou as exportações Acreanas, provavelmente pelas ligações que ligam o Acre a dois grandes parceiros comerciais: Peru e Bolívia.

5. CONCLUSÕES

Apesar de sua pouca representatividade nas exportações brasileiras, o estado do Acre possui grande potencial para aumento de suas atividades de comércio exterior, sejam elas de exportação ou de importação.

Para isto, o estado e seus empresários precisam compreender cada vez mais as cadeias logísticas em que estão submetidos, para aperfeiçoamento de suas estratégias, seja na redução de custo ou no ganho de eficiência na distribuição dos recursos a serem exportados pelo estado.

Assim, este artigo conseguiu atingir o seu principal objetivo, identificando características das exportações acreanas no ano de 2020, seja na identificação de países parceiros estratégicos, distribuição das exportações por modais ou ainda as URFs mais utilizadas pelos seus empresários, contribuindo assim para a literatura acadêmica focada nas operações logísticas internacionais que o estado executou no ano de 2020.

Como limitações deste trabalho, os autores se depararam com poucos estudos mais detalhados acerca das operações logísticas do estado, no quesito exportações. Assim, este estudo contribui para o preenchimento da lacuna existente acerca do tema aplicado ao estado do Acre.

Como sugestões de estudos futuros, sugere-se um estudo comparativo do período pré pandêmico e o pós pandêmico, na busca de mudança de perfis econômicos, blocos econômicos parceiros comerciais surgidos no período pós pandemia do covid-19.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BANCO MUNDIAL. Global Economic Prospects, June 2020. Washington, DC: World Bank. 2020. Disponível em: < <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/33748> > Acesso em 10 de Maio de 2022.

BUZZO, E. J. Fundamentos do comércio exterior. Rio de Janeiro: Editora Universidade Estácio de Sá, 2014.

DEVLIN, J. e YEE, P. Trade logistics in developing countries The case of the Middle East and North Africa. The World Economy, 28, 435-456.2005

HESSEL, R. Balança comercial registra terceiro maior superavit da história. Correio Brasiliense. Janeiro, 2021. Disponível em:< <https://www.correiobraziliense.com.br/economia/2021/01/4898339-balanca-comercial-registra-terceiro-maior-superavit-da-historia.html>> Acesso em 10/05/2022,

POYER, M. G.; RORATTO, R.P. Introdução ao comércio exterior : livro didático / Maria da Graça Poyer, Renato Paulo Roratto ; design instrucional Lis Airê Fogolari. – Palhoça : UnisulVirtual, 2017. 70 p

OLIVEIRA, N. M, e NOBREGA, A. M. e MEDEIROS, M. R. Desenvolvimento econômico e regional segundo a teoria da base de exportação. Revista Tocantinense de Geografia.2012.

ONU. World Economic Situation and Prospects 2021. Departamento de Assuntos Econômicos e Sociais. Janeiro, 2021. Acesso em: <https://www.unilibrary.org/content/books/9789210054980>

RAMIREZ, A.C. Logística comercial internacional / Andrés Castellanos Ramírez. -- Barranquilla: Editorial Universidad del Norte, reimp., 2017.

ROBBLES, L. T. Logística internacional: uma abordagem para a integração de negócios. Editora intersaberes.2015,

SECEX. Secretaria do Comércio Exterior do Ministério da indústria, comércio exterior e serviços. Comex Stat. MDIC. 2021. Disponível em: Acesso em 10 de Maio 2022.

SEGALLIS, G. Fundamentos de exportação e importação no Brasil. Editora FGV. 2012.

SOUZA, C. L. G. A teoria geral do comércio exterior: aspectos jurídicos e operacionais. Belo Horizonte: Editora Líder, 2003.

WERNECK, P. Comércio Exterior & Despacho Aduaneiro. 4 ed. (ano 2007) 4 reimp./Paulo Lacerda Werneck.Curitiba: Jorua, 2011.