

Turismo, o setor de aviação e os reflexos da Covid-19

Um estudo comparativo sobre as companhias aéreas no Brasil: Azul, GOL e TAM

Tourism, the aviation sector and the reflections of Covid-19

A comparative study on airlines in Brazil: Azul, GOL and TAM

Recebido: 01/10/2021 – Aprovado: 28/02/2022 – Publicado: 01/04/2022

Processo de Avaliação: Double Blind Review

Roberta Cristina da Silva¹

Doutoranda do Prolam – USP

Mestre em Ciências Contábeis e Atuariais pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo – PUC/SP

Professora da Universidade Paulista – UNIP/SP e da Universidade São Judas Tadeu

Andressa Quirino da Silva²

Bacharel em Ciências Contábeis pela Faculdade Educamais/SP

RESUMO

A crise econômico-financeira decorrente da pandemia da Covid-19 está longe de se pôr a termo e tem influenciado de maneira negativa muitos setores e atividades. O isolamento social implicou o cancelamento de viagens e, consequentemente, o ato de cancelar passagens aéreas. Ao longo desse período, iniciado em março de 2020, grandes companhias aéreas precisaram recorrer à utilização de capital de terceiros para enfrentar a severa crise em suas operacionalizações. Assim, a problemática desta pesquisa foi pautada na averiguação da realidade financeira vivida nesse momento pelas companhias aéreas. O objetivo geral teve como escopo verificar se as maiores empresas aéreas foram impactadas por reflexos de grau relevante quanto à crise financeira oriunda da pandemia. A proposta metodológica se desenvolveu mediante a análise de conteúdo com abordagem quantitativa-comparativa sobre as informações financeiras para os anos de 2019 (anterior à pandemia) e 2020. Os resultados evidenciam que as empresas analisadas foram impactadas negativamente pela pandemia e que tal circunstância justifica a necessidade da busca de capital de terceiros. Como contribuição, o estudo valida a realidade vivida pelas companhias aéreas no enfrentamento à crise, promovendo reflexão acerca do planejamento de ações assertivas para a recuperação desses impactos.

¹ Brasil. E-mail: robertasilvact@gmail.com

² Brasil. E-mail: andressa_quirino2@hotmail.com



Palavras-chave: Covid-19; aviação; turismo em crise; estratégias.

ABSTRACT

The economic-financial crisis resulting from the Covid 19 pandemic is far from over and has negatively influenced many sectors and activities. Social isolation implied the cancellation of trips and therefore the act of canceling airline tickets. During this period, which started in March 2020, large airlines had to resort to using third-party capital to face the severe crisis in their operations. Thus, the issue of this research was based on the investigation of the financial reality experienced at this time by airlines. The general objective was to verify whether the largest airlines were impacted by relevant effects regarding the financial crisis arising from the pandemic. The methodological proposal was developed through content analysis with a quantitative-comparative approach on financial information for the years 2019 (before the pandemic) and 2020. The results show that the companies analyzed were negatively impacted by the pandemic and that this circumstance justifies the need to seek third-party capital. As a contribution, the study validates the reality experienced by airlines in facing the crisis, promoting reflection on planning assertive actions to recover these impacts.

Keywords: Covid-19, aviation; tourism in crisis; strategies.



1. INTRODUÇÃO

A pandemia da Covid-19 instaurou não somente um expressivo problema de aspecto sanitário, mas, com esse cenário, uma grave crise econômica mundial. Ela se realiza em dimensão ampla, incorrendo em reflexos relevantes para quase todos os setores empresariais.

A medida de isolamento social resultou na cessão de diversas atividades, nas quais o turismo está incluso, o que, por conseguinte, impactou o segmento de aviação.

O cancelamento dos pacotes de viagem e de voos resultou em impactos financeiros, entre outros, de significativa magnitude para as companhias aéreas que vivenciavam um período de grande demanda.

Os noticiários trazem informações sobre companhias que precisaram recorrer ao capital de terceiros com o intuito de subsidiar custos incessantes e para a continuidade de suas atividades.

Acerca desse cenário, a presente pesquisa buscou realizar uma análise comparativa para identificar se as grandes companhias aéreas foram substancialmente atingidas no âmbito financeiro.

O objetivo geral se centrou em verificar se as maiores empresas aéreas sofreram reflexos significativos na esfera financeira mediante à crise econômica originada pela pandemia.

Os objetivos específicos contemplam:

- i) analisar a realidade das companhias aéreas nesse período de crise.
- ii) identificar a real necessidade do capital de terceiros para o enfrentamento da crise.
- iii) investigar as perspectivas de recuperação a médio e longo prazos.

Para tanto, a metodologia de pesquisa incorre na descritiva explicativa, com abordagem qualitativa e quantitativa, além do subsídio da análise de conteúdo com o intuito de observar as relações existentes entre os fatos existentes mediante os aspectos encontrados.

A delimitação do estudo envolve as companhias aéreas Azul, GOL e TAM, atuantes no país.

O estudo justifica-se pela investigação de um setor em constante crescimento nos últimos anos que, de maneira abrupta e inesperada, precisou suspender suas atividades, sem a possibilidade de reinvenção delas para o enfrentamento da crise – como muitos setores fizeram –, por conta da expressiva singularidade que a atividade possui.

A contribuição que permeia a pesquisa é conhecer a realidade do segmento neste momento adverso e, mais especialmente, quais são as perspectivas futuras e projetos em andamento realizados pelas companhias para superar a pandemia.

2. REFERENCIAL TEÓRICO

O período vivenciado exigiu desde o final do primeiro semestre de 2020 novas condutas empresariais e uma postura dinâmica e urgente por parte dos gestores nos mais variados setores.

O isolamento social e o fechamento das atividades não essenciais incorreu na suspensão de deslocamentos e viagens, imprimindo ao setor de aviação uma significativa crise, a qual está longe de ser superada, mas que tem sido combatida pelas companhias aéreas dentro das possibilidades existentes.

2.1. Os desafios impositivos da pandemia da Covid-19

Em conformidade com Henriques e Vasconcelos (2020), em dezembro de 2019 na cidade de Wuhan, na China, passou a circular sinais de que uma doença respiratória preocupante começava a fazer vítimas, mas até janeiro de 2020 não se tinha indícios de esse ser um obstáculo para o mundo.

Conforme Costa (2020), a Organização Mundial da Saúde (OMS) comunicou no dia 11 de março de 2020 que o mundo enfrentaria um vírus conhecido como Covid-19 e que sofreria com impactos na saúde pública, que afetariam drasticamente a economia e o mercado de trabalho.

Do ponto de vista de Silva e Arbilla (2020), a Covid-19 deixa claro o despreparo dos países em tomar medidas de maneira rápida para conter a disseminação do vírus e as falhas em não seguir as indicações de especialistas e cientistas da área da saúde. A pandemia expôs que os países não estavam prontos para lidar com a disseminação do vírus, nem do ponto de vista de suas estruturas sanitárias, nem de maneira que conseguissem gerenciar a crise com a rapidez que a situação requeria.

De acordo com Costa (2020), a Covid-19 traz aos países um desafio que exige estratégia, pois vai muito além da ajuda em curto prazo de recursos monetários aos mais vulneráveis e de valores captados para injetar na economia. O pós-pandemia requer a formulação e a execução de uma política de desenvolvimento econômico.

2.2. Os reflexos da crise no setor brasileiro de aviação

De acordo com a investigação realizada por Lisboa (2020) sobre a pesquisa da Associação Brasileira das Operadoras de Turismo (Braztoa), esta relata que somente 67% das operadoras venderam pacotes para 2021.

Segundo Cruz (2020), diante desse cenário, pode-se dizer que fica evidente uma crise econômica mundial ocasionada pelo novo coronavírus, afetando diretamente a população que sente seus efeitos: o desemprego em massa e o empobrecimento geral.

E a recuperação desse quadro econômico demandará anos, tanto em termos de volume de fluxos como de produção de riqueza, como têm previsto organismos internacionais ligados ao setor – por exemplo, a Organização Mundial do Turismo, agência especializada no âmbito das Nações Unidas.

De acordo com Cruz (ibidem), prepondera-se a hipótese de que as viagens mais curtas terão um elevado crescimento em relação às viagens de longa distância, porque as pessoas talvez preservem algum receio de ficar em lugares distantes e com aglomeração. E, caso venha a se concretizar essa hipótese, os países e regiões serão afetados pela perda de turistas.

Cabe mencionar que o setor de turismo demorará para se reerguer com relação a viagens de passeio, mas, em casos de viagens corporativas ou de turismo de negócios, a recuperação será mais rápida (Cruz, ibidem).

Ainda de acordo com Cruz (ibidem), os efeitos da pandemia sobre o setor de turismo são inquestionáveis, mas, conforme visto, serão sentidos de maneiras diferentes por nações, regiões e lugares. Além disso, sua superação será, muito provavelmente, lenta e gradual, mas o planejamento dessa recuperação em escala nacional deverá, necessariamente, levar em conta a multi e transescalaridade que caracterizam a atividade.

De acordo com Martins (2020), a GOL pediu um empréstimo para a empresa Delta Airlines, e hoje tenta negociar o adiamento da dívida que estaria em torno de R\$ 1,49 bilhões com a companhia, pois ela consumiria metade de seu caixa. O financiamento foi tomado em 2015 com uma taxa de juros de R\$ 6,5% ao ano e teve como agente financeiro o terceiro maior banco de investimentos do mundo, Morgan Stanley, tendo como garantia ações ordinárias (com direito a voto) da Smiles (programa de milhagens), que foi por anos o grande gerador de caixa da companhia.

Ainda segundo Martins (ibidem), no relatório para investidores da GOL, a companhia reitera que arcaria com o empréstimo em dia, mas pelo fato de não tê-lo comunicado de maneira clara e objetiva, com as devidas informações para a companhia Delta, esta ficou com receio de a GOL não conseguir assumir seus compromissos com os pagamentos.

Esse autor afirma também que, desde que foi realizado o empréstimo, muita coisa mudou, ou seja, desde que a Delta decidiu comprar 20% da Latam, entrou em recuperação judicial e optou por romper com a GOL. Observa - se, com a pandemia, que a situação financeira de ambas as empresas (Delta e GOL) agravou-se significativamente.

Segundo Fontes (2020), mediante o que estava ocorrendo no mundo referente ao novo coronavírus, houve um reflexo perceptível nas ações das companhias aéreas, que despencaram na bolsa de valores de São Paulo, e tiveram perdas inestimáveis, sendo afetadas drasticamente. Como exemplo, têm-se as ações da Azul, que caíram de R\$ 45,19, no início de março, para R\$ 21, no início de julho. As da GOL, por sua vez, foram de R\$ 26,11 para R\$ 20, mas chegaram a valer apenas R\$ 5,60 na metade de março.

Conforme Fontes (ibidem), desde 2016 a Latam não possui ações comercializadas na bolsa de valores brasileira; seu valor de mercado despencou, ainda, na bolsa de valores de Santiago (Chile) não somente pelo novo coronavírus, mas também pelo pedido de recuperação judicial, no qual estão incluídas suas afiliadas no Chile, no Peru, no Equador e na Colômbia. O pedido, até então, não incluía as operações no Brasil.

No dia 9 de julho, a companhia aérea comunicou que faria parte do processo as operações brasileiras, como forma de obter um financiamento com mais facilidade, por meio do mecanismo *debtor-in-possession* (DIP) *financing*, que é previsto pela legislação norte-americana para casos de recuperação judicial (Fontes, ibidem).

Ainda de acordo com esse autor, as companhias tiveram que reorganizar planos e apartar gastos. A companhia aérea Azul, por exemplo, fez um acordo por meio do qual reduziu sua jornada, procurando poupar caixa, e realizou cortes em pagamentos a fornecedores. Sobretudo, diante da situação no final de junho, a companhia estabeleceu um plano que inclui: licenças não remuneradas, demissões voluntárias e incentivos à aposentadoria, em comum acordo com o sindicato da categoria.

A Latam relata que possui “negociações diferentes” com os trabalhadores e afirma que a proposta oferecida ao sindicato tem como objetivo principal conservar o emprego e o crescimento sustentável da organização em longo prazo (Fontes, ibidem).

A GOL informou que fixou um “acordo inédito no mercado de aviação” com o sindicato para os próximos 18 meses, que tem por finalidade o resguardo do caixa e a preservação dos empregos. Além disso, o acordo firmado possui plano de aposentadoria e de demissão voluntária (Fontes, ibidem).

As companhias aéreas Latam e Azul estão compartilhando rotas para se manterem no mercado, ou seja, para tentar sobreviver, decidiram compartilhar rotas domésticas, pois “as duas empresas se viram sem saída e foram obrigadas a encolher, porque a situação exige e ambas são capazes de manter uma presença maior nos mercados, ao compartilhar voos umas das outras” disse Ribeiro, da Azul (Fontes, ibidem).

Além disso, com a parceria das companhias, há a previsão da implementação de um programa de milhagens compartilhado. Assim, quando o cliente viajar nas rotas incluídas no acordo, poderá escolher em qual programa de fidelidade deseja pontuar.

Segundo Assi (2012), a gestão de crises envolve que exista, por parte dos gestores, o reconhecimento da crise, uma solução apropriada e aprendizado com algum proveito que se possa tirar da situação. A gestão de crises só será efetiva se existir na empresa um plano de contingência, pois essa gestão deve ser vista como uma sequela do planejamento de contingência, em vez de uma substituta para ele.

Em outras palavras, e sob a condição de que a crise pandêmica é algo nunca vivido ou esperado antes, todos os negócios contam com riscos e toda gestão administrativa deve estar preparada para lidar com esses aspectos, tendo algum planejamento de contingência.

Segundo Iudícibus e Marion (2018, p. 1):

A empresa é definida como um complexo sistema aberto que se inter-relaciona com o ambiente externo, pois depende de clientes, fornecedores, empregados, sócios/acionistas, sindicatos e até mesmo das comunidades e do governo de uma forma geral impactaram diretamente o futuro das empresas.

Sobremaneira, o momento inabitual vivido pelo setor que crescia em ritmo constante implica novas ações para esse planejamento; quando a organização não define um plano de contingência, fica à mercê de inúmeros riscos, os conhecidos e os desconhecidos.

3. METODOLOGIA

Este artigo tem como orientação metodológica a análise explicativa descritiva. A pesquisa explicativa toma por base a observação de aspectos pertinentes que possam explicar os motivos dos fenômenos para compreendê-los. Já a pesquisa descritiva é tida como a que busca investigar as relações existentes para apresentar a natureza delas.

Gil (2010) elucida que as pesquisas explicativas são capazes de identificar os fatores que contribuem para a ocorrência dos fenômenos, e que seu principal objetivo é conhecer a realidade para que, de maneira racional, seja explicada a razão de ser dos fatos ocorridos.

A pesquisa realizou-se por meio de análise comparativa dos aspectos quantitativos, qualitativos e temporais.

A análise de conteúdo também fez parte do escopo metodológico, com o intuito de observar os dados. Segundo Bardin (2010), essa observação resulta em mensagens que podem incorrer em uma dedução lógica daquele que observa, faz parte do contexto e emite as mensagens para a compreensão sobre o assunto observado.

Severino (2012) traz luz à pesquisa documental, no que tange à relevância da averiguação de documentos idôneos. Nesse sentido, estão os procedimentos metodológicos deste estudo diante da análise das demonstrações contábeis elaboradas pelas companhias e disponibilizadas nos sites delas.

As empresas escolhidas são as três maiores companhias aéreas em operação no país.

A Azul S.A. (2021b), segundo informações no próprio site, evidencia que é a companhia aérea que mais cresceu no país desde seu início em dezembro de 2008. Conta atualmente com a maior malha aérea em território brasileiro, com o atendimento a mais de 100 destinos. Antes da pandemia, as decolagens diárias somavam 792. Atualmente, consolida-se como a terceira maior companhia no país, abrangendo um terço do mercado em termos de decolagens.

Fundada em 2001, a GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A. é a líder no mercado brasileiro (GOL, 2021b). No início de suas atividades, contava com uma frota de 13 aviões e tinha bases em 17 destinos, operacionalizando 120 voos diários. Com duas décadas de história, possui 127 aviões operando por 58 destinos domésticos com a marca de mais de 500 voos por dia antes da pandemia (GOL, 2021a).

A liderança da GOL também está no trecho Rio-São Paulo, conhecido como “ponte aérea” e tido como uma das mais movimentadas rotas do planeta. A companhia já realizou mais de 250 mil voos nesse trecho, com a marca de transporte de mais de 24,8 milhões de passageiros (Vinholes, 2021).

Em 1976, surgiu a TAM – Transportes Aéreos Regionais, com a premissa original de transporte de passageiros e carga entre os estados do Paraná, do Mato Grosso e de São Paulo. Em 1986, adquiriu a empresa aérea Votec e ampliou sua operacionalização para as regiões Centro-Oeste e Norte do país. No ano de 2010, a LAN anunciou sua fusão com a TAM, formando a Latam Airlines Group e tornando-se a maior empresa aérea da América Latina e de todo o Hemisfério Sul por conta do tamanho da frota e do volume intenso de passageiros. A fusão permitiu o aumento de destinos (TAM, 2021).

Assim, as empresas participantes deste estudo têm presença relevante no setor em questão, são de grande porte e permitem um entendimento relacionado a esse tipo empresarial, especificamente.

4. RESULTADOS E DISCUSSÕES

A análise comparativa ocorreu mediante a observação do balanço patrimonial e da demonstração do resultado do exercício (DRE) referentes ao último trimestre dos anos de 2019

e 2020 das empresas. O tratamento dos dados foi realizado sobre as demonstrações consolidadas, que estão disponíveis nos sites das companhias.

Algumas contas foram escolhidas para a análise quantitativa, em vista de que analisar todas as contas implicaria somente uma leitura dos demonstrativos. Nesse sentido, alguns critérios foram estabelecidos:

(i) Para o balanço patrimonial: as contas que contemplam os direitos a curto prazo, além da conta “empréstimos” presente no passivo circulante.

(ii) Na DRE, as contas analisadas são: “receita líquida”, “despesas operacionais”, “lucro/prejuízo do exercício”, além do resultado financeiro do período.

Escolheu-se a averiguação de curto prazo pela questão temporal condizente à pandemia, entendendo-se que, desse modo, os impactos e as urgências referentes a essa fase focam de maneira assertiva o objeto de estudo.

As contas escolhidas para a análise implicam a relevância quanto aos direitos que a empresa possui; a obrigação específica referente aos empréstimos, em vista de que os demais passivos, por exemplo, salários e encargos sociais, fornecedores e tributos, entre outros, são compromissos “cotidianos” que independem de crises, e menos da crise pandêmica. Em outras palavras, são obrigações sempre presentes nas empresas, independentemente das circunstâncias e dos períodos, não possuindo qualquer relação com a ocasião de uma crise.

Também são contempladas na análise as receitas e as despesas operacionais, em busca da verificação de oscilações justamente em decorrência da cessão e/ou redução das atividades da empresa. Por fim, temos o resultado financeiro, visto que as contas que o compõem podem refletir substancialmente tanto de maneira positiva quanto negativa na empresa.

As tabelas apresentadas a seguir evidenciam as informações das contas escolhidas para a análise.

Tabela 1. Balanço patrimonial – Companhia Azul S.A.

(Em milhares de R\$)	2019	2020
Ativo		
Caixa e equivalentes	1.647.880	3.064.815
Aplicações financeiras	62.009	91.819
Contas a receber	1.165.866	875.382
Depósitos em garantia	258.212	318.460
Instrumentos financeiros derivativos	168.148	79.216
Despesas antecipadas	139.403	136.350
Passivo		
Empréstimos	481.227	858.332

Fonte: elaborada pelas autoras.

Ao observar o balanço patrimonial da Azul S.A., as contas que mais oscilaram são: “caixa e equivalentes”, que sofre uma melhora positiva de 1.647.880 em 2019 para 3.064.815

no ano subsequente; “contas a receber”, que sofreu redução em torno de 25% (1.165.866 em 2019 para 875.382 em 2020); “instrumentos financeiros derivativos”, que teve redução em mais de 45%: de 168.148 para 79.216 entre os anos; e, por fim, a conta “empréstimos”, com um aumento significativo de mais de 50%, com um montante passivo de 481.227 em 2019 para 858.332 em 2020.

Tabela 2. DRE – Companhia Azul S.A.

(Em milhares de R\$)	2019	2020
Receita líquida	11.442.317	5.039.607
Despesas operacionais	(1.279.892)	(1.684.516)
Lucro/prejuízo do exercício	(1.195.400)	(1.399.081)
Resultado financeiro	(1.323.906)	(8.964.299)
Receitas financeiras	72.071	60.298
Despesas financeiras	(1.329.524)	(3.269.941)
Instrumentos financeiros derivativos	325.452	(1.452.116)
Variações monetárias cambiais líquidas	(391.905)	(4.302.540)

Fonte: Elaborada pelas autoras.

Ao observar a demonstração do resultado do exercício da Azul, a conta “receita líquida” sofreu significativa redução de quase 50%, o que certamente implica preocupação substancial à empresa. O “resultado financeiro” também chama a atenção do observador, em vista de que, no ano de 2020, as contas “despesas financeiras”, “instrumentos financeiros derivativos” e “variações monetárias cambiais líquidas” apresentam montantes negativos expressivos em comparação aos valores do ano anterior. Tal situação totaliza em 2020 o montante negativo de 8.964.299, substancialmente maior que o de 2019: –1.323.906.

Os montantes evidenciados na análise da companhia Azul S.A. contribuem para inferir que a pandemia traz reflexos significativos especialmente na receita líquida. Vale ressaltar que em ambos os exercícios a organização operou em prejuízo, recebendo um pequeno aumento entre os anos: –1.195.400 em 2019 para –1.399.081 em 2020.

Interessante destacar os montantes da conta “variação monetária cambial”: em 2019 com o total negativo de 391.905, que se elevou substancialmente a 4.302.540.

Tabela 3. Balanço patrimonial – Companhia GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A.

(Em milhares de R\$)	2019	2020
Ativo		
Caixa e equivalentes	1.645.425	662.830
Aplicações financeiras	953.762	628.343
Contas a receber	1.229.530	739.699
Direitos operacionais com derivativos	3.500	12.526
Adiantamento a fornecedores e terceiros	142.338	318.769
Outros créditos	139.015	144.382
Passivo		
Empréstimos	2.543.039	2.353.279

Fonte: elaborada pelas autoras.

Acerca dos direitos, com exceção das contas “direitos operacionais com derivativos” e “adiantamento a fornecedores e terceiros”, as demais sofreram redução em seus valores de 2019 para 2020.

A conta “caixa e equivalentes” teve uma diminuição de mais da metade: de 1.645.425 em 2019 para 662.830 no ano de 2020; e “contas a receber” teve uma redução de cerca de 40% entre os anos.

Quanto ao passivo, a conta “empréstimos” teve ligeira redução, com um total de 2.543.039 em 2019 e 2.353.279 em 2020.

Tabela 4. DRE – GOL Linhas Inteligentes S.A.

(Em milhares de R\$)	2019	2020
Receita líquida	13.864.704	6.371.817
Despesas operacionais	(1.925.014)	(1.669.917)
Lucro/prejuízo do exercício	179.338	(5.895.251)
Resultado financeiro	(4.865.449)	(1.743.794)
Receitas financeiras	736.969	389.563
Despesas financeiras	(2.546.192)	(1.748.265)
Variações monetárias cambiais líquida	(3.056.226)	(385.092)

Fonte: elaborada pelas autoras.

No quesito resultado, a GOL Linhas Inteligentes S.A. sofreu um relevante impacto entre os anos. A conta “receita líquida” em 2019 teve uma considerável redução de mais de 50% totalizando 6.371.817 em 2020.

Apesar do resultado financeiro negativo ter uma considerável redução: -4.865.449 em 2019, passando para -1.743.794 em 2020, o que desperta preocupação é a redução do resultado do exercício: a empresa operou com lucro de 179.338 em 2019 e alcançou um prejuízo de -5.895.251 em 2020.

A situação evidenciada pela GOL no período reverbera nas condições apresentadas no referencial teórico acerca da crise enfrentada no período.

Tabela 5. Balanço patrimonial – TAM S.A.

(Em milhares de R\$)	2019	2020
Ativo		
Caixa e equivalentes	1.286.509	1.234.058
Aplicações financeiras	1.540.026	368
Outros ativos financeiros	83.877	----
Adiantamento a fornecedores	1.054.697	690.709
Outros créditos	192.640	91.773
Demais contas a receber	2.040.398	2.677.130
Passivo		
Empréstimos	8.822	10.512

Fonte: elaborada pelas autoras.

Quanto às contas patrimoniais, a TAM S.A. apresenta reduções e aumentos entre os anos. Dentre as mais significativas, temos as seguintes contas: “aplicações financeiras”, com redução de 2019 para 2020, com um total de 1.540.026 no primeiro ano e de 368 no segundo; “adiantamento a fornecedores” também apresenta redução: o total de 2019 é 1.054.697, e em 2020 é de 690.709, com percentual de diferença maior que 40%; com redução de quase 50% temos a conta “outros créditos”: 192.640 em 2019 e 91.773 em 2020. Em contrapartida, a conta “demais contas a receber” apresenta elevação entre os anos, com 2.040.398 em 2019 e 2.677.130 em 2020. Por fim, a conta “empréstimos” também apresenta aumento de 8.822 para 10.512, de um ano para o outro.

Tabela 6. DRE – TAM S.A.

(Em milhares de R\$)	2019	2020
Receita líquida	20.363.075	9.372.343
Despesas operacionais	(2.297.873)	(2.547.706)
Lucro/prejuízo do exercício	(5.544.290)	703.999
Resultado financeiro	(347.171)	(285.027)
Receitas financeiras	151.878	117.807
Despesas financeiras	(250.649)	(452.416)
Variações monetárias cambiais líquida	(248.400)	49.582

Fonte: elaborada pelas autoras.

Para o resultado, a TAM S.A. demonstra uma redução relevante na conta “receita líquida” em mais de 50%, perfazendo uma diferença de 10.990.732 entre um ano e outro. No entanto, em 2019 apresentou um prejuízo de 5.544.290 contra o lucro de 703.999 em 2020. O resultado financeiro negativo entre os anos foi reduzido, passando de -347.171 para -285.027. A Tabela 7 evidencia alguns apontamentos de maneira consolidada.

Tabela 7. Observação consolidada.

Apontamentos sobre as contas analisadas	Quantidade de contas
Contas patrimoniais referentes aos direitos analisadas	18
Contas do ativo que sofreram redução	11
Conta patrimonial referente a obrigações (“empréstimos”)	3
Aumento de passivo (conta “empréstimos”)	2
Redução da conta “receita líquida”	3
Aumento da conta “despesas operacionais”	2
Redução da conta “lucro do exercício”	2
Redução da conta “receitas financeiras”	3
Aumento da conta “despesas financeiras”	2

Fonte: elaborada pelas autoras.

Diante das informações prestadas constantes nas demonstrações contábeis das organizações, realizou-se uma análise comparativa quanto à redução e ao aumento de contas que podem ser consideradas “elementos-chave” para a operacionalização do negócio. No caso delas, foi possível identificar reflexos do período investigado, que tem como pressuposto o início da pandemia.

Portanto, é possível inferir que a pandemia da Covid-19 impacta de maneira prejudicial as empresas que atuam no setor de aviação, e essa constatação corrobora a adoção de medidas emergenciais quanto aos empréstimos solicitados em caráter emergencial para o enfrentamento das adversidades no período investigado – que ainda não tem data para término, por conta da realidade vivida relativa ao coronavírus até os dias atuais.

Ressalta-se ainda que a conta “receita líquida” nas três empresas sofreu redução de mais de 50% entre os anos de 2019 e 2020. Assim, constata-se efetivamente que o período pandêmico implica reflexo significativo e prejudicial na operacionalização das companhias.

Referente ao resultado do exercício, as três empresas estão em situações distintas:

- (i) Azul: ligeiro aumento de prejuízo entre os anos.
- (ii) GOL: lucro em 2019 e um elevado prejuízo em 2020, sendo de 179.338 em 2019 e –5.895.251 em 2020.
- (iii) TAM: elevado prejuízo de –5.544.290 em 2019 e lucro de 773.999 em 2020.

Assim, mais um elemento a ser constatado é o fato de que, apesar de as companhias serem de grande porte, desempenharem a mesma atividade e buscarem capital de terceiros para o enfrentamento da crise, cada uma possui singularidades que precisam ser observadas e atendidas individualmente em suas variadas circunstâncias.

Tais aspectos não permeiam apenas o cenário nacional. A influência prejudicial da pandemia abarcou todo o mundo no setor aéreo. A publicação intitulada “Iata World Air Transport Statistics (WATS)”, da International Air Transport Association (Iata), apresenta os números desastrosos do desempenho do transporte aéreo global em 2020 oriundos da crise da

Covid-19. A Iata representa cerca de 290 companhias aéreas, compreendendo 82% do tráfego aéreo global.

Segundo a Iata (2021), os efeitos desastrosos abarcam as seguintes reduções:

- De 60,2% para passageiros em voo – de 1,8 bilhão em 2020 contra 4,5 bilhões em 2019.
- De 65,9% da demanda de viagens aéreas em todo o setor, medida em receita por passageiro-quilômetro (RPKs).
- De 75,6% da demanda de passageiros internacionais (RPKs), comparando 2020 a 2019.
- De 48,8% da demanda de passageiros aéreos (RPKs), de 2019 para 2020.
- De mais de 60% constatada em abril de 2020 de conectividade aérea referente ao número de rotas ligando aeroportos.
- De 69% da receita total de passageiros para US\$ 189 bilhões em 2020, com perdas líquidas de US\$ 126,4 bilhões no total.
- Acentuada no ano de 2020 de transporte de passageiros, que resultou no maior declínio já registrado desde que RPKs globais começaram a ser rastreados nos anos de 1950.
- Da taxa de ocupação de passageiros em todo o sistema a 65,1% em 2020, em comparação com 2019, com 82,5% de ocupação.
- De tráfego aéreo de passageiros no Oriente Médio, sendo a maior, com o percentual de 71,5% em RPKs, valor seguido pela Europa, com 69,7% e a África, com 58,5% de queda;

Em contrapartida, a China se tornou em 2020 o maior mercado doméstico pela primeira vez na história, em detrimento da recuperação rápida do mercado proveniente dos esforços para o controle da Covid-19 (Iata, *ibidem*).

A Tabela 8 apresenta as classificações por região dos totais de passageiros transportados em serviços regulares por companhias aéreas no mundo.

Tabela 8. Classificações regionais.

Região	Passageiros	Redução 2019-2020
Ásia – Pacífico	780,7 milhões	53,4%
América do Norte	401,7 milhões	60,8%
Europa	389,9 milhões	67,4%
América Latina	123,6 milhões	60,6%
Oriente Médio	8 milhões	67,6%
África	34,3 milhões	65,7%

Fonte: elaborada pelas autoras. Adaptada de Iata (*ibidem*).

A Iata (ibidem) destaca as cinco principais companhias aéreas classificadas por passageiros-quilômetros programados voados:

- 1.) American Airlines, com 124 bilhões.
- 2.) China Southern Airlines, com 110,7 bilhões.
- 3.) Delta Air Lines, com 106,5 bilhões.
- 4.) United Airlines, com 100,2 bilhões.
- 5.) China Eastern Airlines, com 88,7 milhões.

Em 2020, as maiores quedas registradas em relação ao ano de 2019 por demanda de passageiros-RKPs, segundo dados da Iata (ibidem), são:

1. Europa: 290,3 milhões, queda de 70,7%.
2. Europa – América do Norte: 122,9 milhões, redução de 80,4%.
3. Extremo Oriente: 117,3 milhões, redução de 84,1%.
4. Europa – Extremo Oriente: 115,3 milhões, redução de 79%.
5. Oriente Médio – Extremo Oriente: 104 milhões, redução de 73,6%.

Acerca do aumento de desempenho do mercado doméstico, os pares de aeroportos estão todos localizados na Ásia, especialmente na China:

1. Jeju – Seoul Gimpo: 10,2 milhões, aumento de 35,1%.
2. Hanói – Cidade de Ho Chi Minh: 5,9 milhões, aumento de 54,3%.
3. Xangai – Hongqiao – Shenzhen: 3,7 milhões, aumento de 43,4%.
4. Pequim – Capital – Xangai – Hongqiao: 3,6 milhões, aumento de 11,8%.
5. Guangzhou – Shanghai – Hongqiao: 3,5 milhões, aumento de 41,2% (Iata, ibidem).

A Iata (2021) também evidenciou as cinco nacionalidades que mais viajaram de avião em voos internacionais, quais sejam:

1. Estados Unidos: 45,7 milhões, ou 9,7% de todos os passageiros.
2. Reino Unido: 40,8 milhões, ou 8,6% de todos os passageiros.
3. Alemanha: 30,8 milhões, ou 6,5% de todos os passageiros.
4. França: 23,3 milhões, ou 4,9% de todos os passageiros.
5. Índia: 17,4 milhões, ou 3,7% de todos os passageiros.

Além de evidenciar dados referentes a passageiros, o estudo da Iata (ibidem) também relata informações significativas sobre o serviço de fretes aéreos no período. Com a adaptação necessária do transporte aéreo para manter as mercadorias e os itens indispensáveis em movimento, como as vacinas, os equipamentos de proteção individual e os suprimentos médicos, isso recaiu em uma queda relevante na capacidade das barrigas dos aviões de passageiros.

De 2019 para 2020, a carga disponível em toda a indústria, por tonelada-quilômetro, caiu 21,4%. Tal fato levou a uma redução da capacidade, com a taxa de ocupação de carga em todos o setor aumentando em sete pontos percentuais, para 53,8%. Tal fato implicou a série mais alta indicada pela Iata desde o início de medição em 1990 (Iata, *ibidem*).

Segundo levantamento (Iata, *ibidem*), as cinco principais companhias aéreas por carga programada por tonelada-quilômetro (CTKs) foram:

1. Federal Express (19,7 bilhões).
2. United Parcel Service (14,4 bilhões).
3. Qatar Airways (13,7 bilhões).
4. Emirados (9,6 bilhões).
5. Cathay Pacific Airways (8,1 bilhões).

De acordo com Spaeth (2021), a pandemia levou pilotos a trocarem, na Europa, aviões por trens, bondes e ônibus, que há anos estavam em busca de novos colaboradores.

Dyniewicz (2021) entrevistou Willie Walsh, diretor-geral da Iata, que afirmou que veremos companhias aéreas encerrarem suas atividades até o início de 2022, o que vem de encontro ao fato de que, em 2020, um total de quarenta companhias foram fechadas. O executivo afirmou, ainda, que o desafio maior ainda está por vir.

Nesse sentido, pode-se constatar a grave crise presente no setor aéreo que alcança os âmbitos nacional e internacional. Ela exige uma postura assertiva das companhias em prol de uma sustentabilidade dos negócios diante do que se passou e do que ainda está por ocorrer, em relação às medidas de retardamento e de cessar do avanço da Covid-19 em todo o planeta.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O elemento motivador para o desenvolvimento deste artigo é o período atual vivido e a crise econômico-financeira enfrentada pelas empresas nos mais variados setores e ramos de atuação mediante a pandemia da Covid-19.

O objetivo geral da pesquisa foi verificar se as maiores empresas aéreas sofreram reflexos significativos na esfera financeira durante a pandemia.

Diante dos resultados, é possível afirmar que sim.

Como objetivos específicos tivemos: (i) analisar a realidade das companhias aéreas nesse período de crise; (ii) identificar a necessidade do capital de terceiros para o enfrentamento da crise; (iii) investigar as perspectivas de recuperação a médio e longo prazos.

A realidade empresarial foi compreendida a partir da análise das contas apresentadas, e pode-se afirmar que as circunstâncias das três companhias não são positivas.

Com os números expostos e as oscilações observadas, especialmente no que tange à redução significativa nas contas patrimoniais de ativos – e sobremaneira quanto à conta “receita líquida” –, a necessidade da captação de capital de terceiros foi comprovada.

Acerca das perspectivas de recuperação, as próprias companhias, com as notícias mencionadas no referencial teórico, trazem expectativas bastante difíceis de serem alcançadas. Sabendo-se, além disso, que o término da crise pandêmica se configura como uma incógnita, essas perspectivas ficam ainda mais distantes de serem concretizadas.

O acompanhamento das notícias sobre a pandemia poderá aclarar essas estimativas e manter todos informados.

Para a gestão das organizações, o momento permanece incerto, restando a iniciativa da realização de um planejamento claro e contínuo, com medidas que possam, ainda que de maneira lenta, promover ajustes, correções e melhorias em busca da recuperação e, principalmente, da continuidade de suas atividades.

A crise sem precedentes que se espalhou por todo o mundo trouxe significativos reflexos no setor aéreo, com consequências desastrosas que resultaram em captação de recursos de terceiros, além de demissões e encerramento de companhias. Ainda é cedo para avaliar uma recuperação concreta, mas sinais de melhora são visíveis diante da vacinação e da reabertura gradativa das fronteiras e das atrações turísticas.

Na forma de contribuição como pesquisa, este estudo convida à reflexão sobre uma atuação constante e coesa em momentos de crise, e sobre a urgência das empresas quanto ao desenvolvimento de estratégias e planejamentos que contemplem as demandas a serem atendidas a curto, médio e longo prazos. Ressalta-se que a crise enfrentada é algo nunca vivido antes, e, por esse motivo, as projeções de recuperação também são incertas até o momento.

Como sugestão de novas pesquisas, seria interessante e significativo trabalhar com outros setores que foram impactados de maneira substancial pela pandemia, especialmente no que tange às perspectivas e às ações a médio e longo prazos em prol da recuperação empresarial.

REFERÊNCIAS

- Assi, M. (2021). Gestão de riscos com controles internos: ferramentas, certificações e métodos para garantir a eficiência dos negócios. Ed. Saint Paul, São Paulo.
- Azul S.A. (2021a). Sobre a Azul. URL: de <https://www.voeazul.com.br/conheca-a-azul/sobre-azul>. (Recuperado em: 10.04.2021)
- Azul S.A. (2021b). Relação com investidores: resultados trimestrais. URL: <https://ri.voeazul.com.br/informacoes-e-relatorios/resultados-trimestrais/>. (Recuperado em: 07.03.2021)



- Bardin, L. (2010). *Análise de Conteúdo*. Ed. Almedina Brasil, São Paulo.
- Costa, S. (2020). Pandemia e Desemprego no Brasil. *Revista de Administração Pública*, Vol. 54(4). Pp. 969-978. URL: <https://www.scielo.br/j/rap/a/SGWCFyFzjzrDwgDJYKcdhNt/>. (Recuperado em: 14.05.2021)
- Cruz, R. (2020). Impactos da pandemia no setor de turismo. *Jornal da USP*. URL: <https://jornal.usp.br/artigos/impactos-da-pandemia-no-setor-de-turismo/>. (Recuperado em 06.05.2021)
- Dyniewicz, L. (2021). “Veremos aéreas falindo até o começo de 2022”, diz diretor de associação que reúne setor. URL: <https://economia.estadao.com.br/noticias/negocios,veremos-aereas-falindo-ate-o-comeco-de-2022-diz-diretor-de-associacao-que-reune-setor,70003772094>. (Recuperado em: 15.10.2021)
- Fontes, G. (2020). Com demissões e pedido de recuperação, aéreas negociam “sociedade” com BNDES. *Gazeta do Povo*. URL: <https://www.gazetadopovo.com.br/economia/retratos-da-economia-companhias-aereas/>. (Recuperado em: 13.06.2021)
- Gil, A. C. (2010). *Como elaborar projetos de pesquisa*. São Paulo: Ed. Atlas.
- GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A. (2021a). Central de Resultados. URL: https://ri.voegol.com.br/conteudo_pt.asp?idioma=0&tipo=53858&ano=2019. (Recuperado em: 15.05.2021)
- GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A. (2021b). Nossa história. URL: <https://www.voegol.com.br/pt/a-gol/sobre-a-gol>. (Recuperado em: 12.03.2021)
- Henriques, C. Vasconcelos, W. (2020). Fundação Osvaldo Cruz. Crises dentro da Crise: respostas, incertezas e desencontros no combate à pandemia da Covid 19 no Brasil. URL: <https://www.scielo.br/pdf/ea/v34n99/1806-9592-ea-34-99-25.pdf/>. (Recuperado em: 11.06.2021)
- International Air Transport Association (Iata). (2021). Estatísticas do setor de aviação civil confirmam que 2020 foi o pior ano já registrado. URL: <https://www.iata.org/en/pressroom/pr/2021-08-03-01/>. (Recuperado em: 22.10.2021)
- Iudícibus, S. D.; Marion, J. C. (2018). *Curso de Contabilidade para não contadores: para as áreas de Administração, Economia, Direito e Engenharia*. São Paulo: Ed. Atlas.
- Latam Airlines. (2021). Relações com investidores. URL: <http://www.latamairlinesgroup.net/pt-pt/tam-sa-financial-statements>. (Recuperado em: 20.04.2021)
- Lisboa, V. (2020). Turismo: metade das operadoras vendem viagens para novembro e dezembro, 2020. URL: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2020-09/turismo-metade-das-operadoras-vende-viagens-para-novembro-e-dezembro>. (Recuperado em: 06.05.2021)
- Martins, C. (2020). Após divórcio, GOL negocia com a Delta adiamento de dívida bilionária. URL: <https://www.aeroin.net/gol-negocia-delta-adiar-divida-bilionaria/>. (Recuperado em: 03.06.2021)
- Spaeth, A. (2021). Pandemia faz pilotos trocarem avião por trens na Europa. URL: <https://www.dw.com/pt-br/pandemia-faz-pilotos-trocarem-avi%C3%A3o-por-trens-na-europa/a-57718140>. (Recuperado em: 12.10.2021)
- Severino, A. J. (2012). *Metodologia do trabalho científico*. São Paulo: Ed. Cortez.

Silva, C., Arbilla, G., Eco. (2020). Covid 19: Os desafios de uma nova época, 2020. URL: <https://www.oeco.org.br/colunas/colunistas-convidados/covid-19-os-desafios-de-uma-nova-epoca/>. (Recuperado em: 14.05.2021)

TAM S.A. (2021). Sobre a TAM Linhas Aéreas. URL: <https://www.edestinos.com.br/tam/sobre-a-tam>. (Recuperado em: 18.04.2021)

Vinholes, T. (2021). Maior companhia aérea do Brasil, GOL completa 20 anos. URL: <https://www.airway.com.br/maior-companhia-aerea-do-brasil-gol-completa-20-anos/>. (Recuperado em: 10.05.2021)