

O Impacto Econômico da Pandemia de Covid-19 no Setor das Empresas de Transporte Aéreo e as Ações Adotadas por Duas Empresas Brasileiras

Caio Cesar Vaz Weber¹
Danillo Amaral¹
Gabriel Gomes
Lucas Marcos De Castro¹
Stefany Przybycien¹
Marisa Weber²

RESUMO

A economia no período de pandemia, passou por uma das maiores crises dos últimos anos, e isso afetou todos os setores. Diante deste contexto, o objetivo desse estudo é identificar nas demonstrações contábeis padronizadas como os efeitos da pandemia afetaram a atividade econômica de duas empresas brasileiras de capital aberto do setor de transporte. A GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES e a AZUL S.A. são objeto deste estudo e as demonstrações se referem ao exercício de 2019, 2020 e 2021. Através da aplicação da análise das demonstrações contábeis e do levantamento dos dados operacionais, o estudo constatou a queda em sua atividade e queda no desempenho econômico em diversos aspectos que levaram as empresas a prejuízos significativos no período analisado. Com a chegada das medidas de contenção do vírus, a demanda para voos caiu drasticamente em 2020, obrigando as companhias a tomarem medidas para se manter no mercado em que as receitas caíram. Entre essas medidas, a redução da malha aérea diminuiu seus custos operacionais. A queda do real com relação ao dólar no mesmo ano empregou variação cambial desfavorável, aumento de custos e despesas para ambas as empresas. Mas em 2021 os dados mostraram recuperação parcial dos resultados das duas empresas pela recuperação na demanda do setor atribuído ao avanço da vacinação contra a Covid-19 no Brasil. A operação também retornou aos patamares de 2019 através da recuperação da malha aérea.

Palavras chave: Malha Aérea. Economia. Transporte aéreo de passageiros.

ABSTRACT

The economy in the pandemic period, went through one of the biggest crises in recent years, and this affected all sectors. Given this context, the objective of this study is to identify in the Standardized financial statements how the effects of the pandemic affected the economic activity of two publicly traded Brazilian companies in the transport sector. GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES and AZUL S.A. are the object of this study and the statements refer to the year 2019, 2020 and 2021. Through the application of the analysis of the financial statements and the collection of operational data, the study found a drop in its activity and a drop in economic performance in several aspects that led companies to significant losses in the analyzed period. With the arrival of measures to contain the virus, demand for flights has dropped dramatically in 2020, forcing companies to take measures to stay in the market where revenues have fallen. Among these measures, the reduction of the air network reduced its operating costs. The fall of the real against the dollar in the same year resulted in unfavorable exchange variation, increased costs and expenses for both companies. But in 2021 the data showed a partial recovery of the results of the two companies due to the recovery in demand in the sector attributed to the advance of vaccination against Covid-19 in Brazil. The operation also returned to 2019 levels through the recovery of the air network.

Keywords: Air Network. Economy. Passenger air transport.

1. INTRODUÇÃO

O presente artigo se trata do trabalho de conclusão de curso apresentado como requisito parcial aos cursos de: Contabilidade e Administração da Faculdade Educacional Araucária – FACEAR. Este que é o resultado de um estudo dos impactos da pandemia que afetaram o setor de transporte aéreo de cargas e passageiros.

Na economia, o Brasil teve a maior queda no produto interno bruto (PIB) desde 1996 segundo o Instituto Brasileiro de Geografia estatística (IBGE, 2020), de 4,1%. Aliado a isso, empresas de capital aberto também foram afetadas pela pandemia, o índice que contém as maiores empresas da bolsa caiu quase 50% em 1 mês, fazendo que muitos acionistas perdessem parte de seu patrimônio (B3 - BOLSA BRASIL BALCÃO, 2021).

Muitas empresas, que não tinham seus serviços considerados essenciais, tiveram que se manter fechadas ou com as atividades parcialmente congeladas. Para o caso da aviação, objeto deste estudo, duas das empresas de maior representatividade do setor: a Gol e a Azul, tiveram de reduzir em mais de 90% sua malha aérea no período, operando com 50 decolagens por dia apenas o que outrora era de aproximadamente 700 por dia.

Tendo em vista este cenário de crise causado pela pandemia, torna-se necessário o entendimento desses efeitos para aumentar a capacidade de adaptação aos cenários de adversidade dentro do mercado competitivo em que se está inserido.

O objetivo deste estudo é identificar nas demonstrações contábeis padronizadas como os efeitos da pandemia afetaram a atividade econômica de duas empresas brasileiras de capital aberto do setor de transporte.

Sendo assim, a questão que representa a problemática deste estudo é: Quais os impactos da pandemia nas empresas de capital aberto no setor de transporte aéreo no Brasil?

2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

2.1 SOCIEDADE ANÔNIMA

Para Coelho (2016), as sociedades anônimas correspondem à forma societária mais apropriada aos grandes empreendimentos econômicos. O mesmo as caracteriza pela limitação da responsabilidade societária e a alta negociabilidade do direito da participação. Tais características seriam os instrumentos que despertam o interesse dos investidores que, por sua vez, propiciam o financiamento da organização na expectativa da melhor alternativa de retorno.

No Brasil, essas empresas são regidas pela lei 6404/76, que traz todas as características e regras que devem ser adotadas, como a necessidade de estarem registradas e aprovadas na comissão de valores mobiliários e suas ações negociadas nos mercados de valores mobiliários, bem como as informações contábeis e dados que devem ser publicados a respeito da companhia (BRASIL, 1976).

Entre as demonstrações contábeis exigidas dessas empresas se destaca pelo papel de esclarecimento de informações relevantes as notas explicativas, documento que disserta a respeito do conteúdo adicional dado pela lei 11.941/09 (BRASIL, 2009).

Em geral, as sociedades anônimas atuam em atividades econômicas de grande escala e, portanto, o estado sentiria a necessidade de regular mais a constituição e funcionamento desse modelo de organização do que as demais (COELHO, 2016).

Harberler (1976), traz um ponto de relevância à cerca do modelo de sociedades anônimas, para ele a poupança e investimento promovido pelo mercado nas empresas exercem forte influência para o crescimento econômico e desenvolvimento do país.

2.2 Contexto Econômico do Setor de Transportes

Mahoney (2007), considerou que os valores dessas empresas podem ser afetados de volta por:

- a)** políticas fiscais dos governos;
- b)** incentivos de investimento;
- c)** situação do PIB;
- d)** situação economia do país além do patrimônio;
- e)** desempenho e;
- f)** rentabilidade da própria.

Conforme Coelho (2012), o contexto econômico em que uma empresa está inserida define algumas variáveis com influência no desempenho, na atividade e resultado da empresa já que determina as dinâmicas de bens e serviços, de capital, produção e consumo. Em geral, por estes motivos, toda grande empresa teria relação com as variações do PIB, taxa de inflação, taxa de câmbio e taxa de juros.

Um setor de relevância para o Brasil é o de transporte aéreo, que já foi avaliado em até R\$ 131 bilhões no ano de 2018 e representou 1,9% do PIB brasileiro (Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, 2020).

O setor tem como principais atividades: o serviço de transporte de passageiros, cargas e malas postais em diversos níveis, além das atividades complementares de fretamento e desenvolvimento de atividades conexas ou correlatas ao transporte aéreo. Portanto, variáveis desse segmento podem ser fortemente ligadas ao turismo e deslocamento, além da circulação de cargas pela ligação com a produção e consumo no país. E, não menos importante, a participação do capital estrangeiro nos custos e contratos de empresas deste segmento, especialmente o dólar norte-americano (Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, 2021).

2.3 PANDEMIA de Covid-19

Em dezembro de 2019 foi identificado um novo coronavírus (SARS-CoV-2) como o agente causador de uma doença respiratória aguda grave (COVID-19), em Wuhan, China, (OPAS, 2020). A Organização Mundial da Saúde - OMS (2020) anunciou em 30 de janeiro de 2020 que o COVID-19 é uma emergência de saúde mundial e com o aumento do número de infectados e o vírus presente em 114 países, a OMS em 11 de março de 2020 declarou uma pandemia.

Segundo a Bolsa de São Paulo a economia sofreu um enorme impacto, esse que pôde ser observado pela queda da pontuação da bolsa de valores representado pelo índice Bovespa que foi de 113.681 pontos em 20 de fevereiro de 2020 à 66.954 em 20 de março de 2020 representando uma queda de 59%, prejudicando tanto o setor público quanto o privado (B3 - BOLSA BRASIL BALCÃO, 2021).

3. MATERIAIS E MÉTODOS

Com a delimitação de analisar o segmento de transporte aéreo brasileiro, as empresas que se encontram com o capital aberto e inscritas na B3 são a GOL LINHAS

AÉREAS INTELIGENTES S.A. e AZUL S.A. que representam juntas 65,8% do mercado doméstico de aviação civil (Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, 2021).

Como passos iniciais para alcançar os objetivos, a coleta de dados foi realizada através dos respectivos canais de relacionamento com o investidor e do site da bolsa de valores brasileira, a B3.

As demonstrações contábeis e financeiras utilizadas na pesquisa foram o Balanço Patrimonial, a Demonstração do Resultado do exercício, o Relatório de Administração e as Notas Explicativas, todas do período referente aos exercícios de 2019, 2020 e 2021.

A partir desses dados foram aplicadas a análise horizontal e a análise das demonstrações financeiras, as variações ao longo do período observado foram calculadas e comparadas. Com o suporte do conteúdo dos demais documentos para descrever como os efeitos ocorreram, os resultados foram preparados para a apresentação e discussão que se segue.

4. RESULTADOS E ANÁLISES

Com a finalidade de demonstrar os resultados obtidos, esta seção apresenta os dados contábeis das empresas e as informações sobre a dimensão de suas operações referentes aos anos de 2019, 2020 e 2021.

Com a análise horizontal é possível comparar a evolução das contas através do tempo, onde o ano base foi definido como 2019 por ser o exercício anterior a pandemia e os valores dos próximos períodos foram calculados em comparação com o ano base.

4.1 Balanço Patrimonial.

Ao submeter o Balanço Patrimonial da empresa GOL LINHAS AEREAS INTELIGENTES S.A. à análise horizontal as tabelas 1 e 2 foram montadas.

TABELA 1 - ANÁLISE HORIZONTAL DO BALANÇO PATRIMONIAL GOL.

Balanço Patrimonial	2019	A.H	2020	A.H	2021	A.H
Ativo Total	15.298	100%	12.814	-16,24%	14.402	-5,86%
Ativo Circulante	4.927	100%	3.245	-34,14%	2.688	-45,45%
Ativo Não Circulante	10.371	100%	9.569	-7,74%	11.714	12,95%
Passivo Total	15.298	100%	12.814	-16,24%	14.402	-5,86%
Passivo Circulante	10.363	100%	10.398	0,34%	11.082	6,94%
Passivo Não Circulante	12.041	100%	16.183	34,40%	24.374	102,42%
Patrimônio Líquido	-7.105	100%	-13.767	93,75%	-21.054	196,30%

Valores em milhões de reais (R\$).

FONTE: Adaptado das demonstrações financeiras padronizadas, 2022.

Segundo a tabela 1, é possível observar que em relação a 2019, o ativo total da empresa Gol diminuiu em 16,24% em 2020 e em 2021 a redução foi de 5.86%. Comparando com 2019, o ativo circulante diminuiu até atingir -45,45% em 2021 e o ativo não circulante, reduziu -7,74% em 2020 e aumento 12,95% em 2021.

Entre as obrigações da empresa, o passivo circulante teve um pequeno aumento no período de dois anos, atingindo 6,94% em 2021. Com uma queda grande em seu ativo circulante e um pequeno aumento em seu passivo circulante nos dois anos seguintes, a empresa possui uma liquidez menor no curto prazo.

De acordo com o Relatório de Administração referente ao ano de 2020, para preservar e fortalecer o fluxo de caixa, a companhia renegociou contratos, prorrogou pagamentos e suspendeu investimentos. Apesar disso, no passivo não circulante o aumento foi vertiginoso, de 34,40% em 2020 e 102,42% em 2021, mostrando também um crescimento no endividamento a longo prazo.

Referente ao Patrimônio Líquido da empresa, no ano de 2019 já apresentava na conta de lucros/prejuízos acumulados deduzindo valores superiores ao de Capital Social e reservas. O saldo do patrimônio líquido, que era negativo, aumentou em 93,75% em 2020 e 196,30% em 2021.

Em 31 de dezembro de 2021, a Companhia apresenta ainda uma posição de patrimônio líquido negativo atribuído aos acionistas controladores de R\$21.053.678 (negativo em R\$14.407.092 em 31 de dezembro de 2020). A variação observada se dá principalmente devido aos impactos referentes a pandemia sobre as operações da Companhia e sobre o câmbio, com a desvalorização do real brasileiro. (Relatório de Administração da GOL, 2022, p. 30).

TABELA 2 - ANÁLISE HORIZONTAL DO BALANÇO PATRIMONIAL AZUL.

Balanço Patrimonial	2019	A.H	2020	A.H	2021	A.H
Ativo Total	19.197	100%	15.794	-17,73%	18.533	-3,46%
Ativo Circulante	4.139	100%	5.417	30,90%	5.846	41,26%
Ativo Não Circulante	15.059	100%	10.377	-31,09%	12.687	-15,75%
Passivo Total	19.197	100%	15.794	-17,73%	18.533	-3,46%
Passivo Circulante	6.862	100%	10.213	48,83%	11.710	70,65%
Passivo Não Circulante	15.855	100%	19.731	24,45%	25.156	58,67%
Patrimônio Líquido	-3.519	100%	-14.149	302,05%	-18.333	420,95%

Valores em milhões de reais (R\$).

FONTE: Adaptado das demonstrações financeiras padronizadas, 2022.

Na tabela 2, as comparações do balanço patrimonial da Azul mostraram uma redução no ativo total da empresa de -17,73% em 2020, que retornou ao patamar de -3,46% em 2021, mais próximo do ano de 2019.

A conta de ativo circulante aumentou nos dois anos seguintes até atingir 41,26% em 2021. Por outro lado, apesar do aumento no imobilizado, no ativo não circulante houve redução de -31,09% em 2020 por causa da perda nas contas a receber, mas que retornou a -15,73% em 2021.

A Azul traz em seu Relatório de Administração referente ao ano de 2020 a mesma leitura a respeito de fluxo de caixa do que a Gol. No passivo circulante o aumento foi de 48,83% em 2020 e 70,65% em 2021, enquanto no passivo não circulante foi de 24,45% em 2020 e 58,67% em 2021.

Ao analisar o Patrimônio líquido, cujo o saldo já era negativo no ano de 2019, vemos um aumento de 302,05% em 2020 que evoluiu para 420,95% em 2021. Tal piora vem do resultado dos exercícios, que incrementou a conta de prejuízos acumulados em 2020 e 2021.

4.2 Demonstração do Resultado do Exercício.

As tabelas 3 e 4 a seguir tratam dos dados obtidos pela aplicação da análise horizontal na Demonstração do Resultado do Exercício das empresas.

TABELA 3 - ANÁLISE HORIZONTAL DA DEMONSTRAÇÃO DO RESULTADO DO EXERCÍCIO GOL

DRE - GOL	2019	A.H	2020	A.H	2021	A.H
Receita Líquida total	13.865	100%	6.372	-54,04%	7.433	-46,39%
Transporte de Passageiros	13.078	100%	5.783	-55,78%	6.880	-47,39%
Transporte de Cargas e Outros	787	100%	588	-25,22%	553	-29,70%
Custo dos Bens e/ou Serviços Vendidos	-9.807	100%	-5.653	-42,35%	-8.594	-12,37%
Resultado Bruto	4.058	100%	719	-82,29%	-1.160	-128,60%
Despesas/Receitas Operacionais	-1.925	100%	-1.670	-13,23%	-2.674	38,93%
Resultado Financeiro	-1.744	100%	-4.865	179,02%	-3.542	103,10%
IRPJ e CSLL	-210	100%	-78	-62,81%	192	-191,80%
Lucro/Prejuízo Consolidado do Período	179	100%	-5.895	-3387,23%	-7.184	-4105,73%

Valores em milhões de reais (R\$).

FONTE: Adaptado das demonstrações financeiras padronizadas, 2022.

A receita líquida total da operação de uma empresa de transporte aéreo se divide entre transporte de passageiros e transporte de cargas e outros. De acordo com a tabela 3, comparados com 2019, a receita da GOL com passageiros caiu em -55,78% em 2020, mas retornou a -47,39% em 2021. Em 2020, a empresa atribui em seu Relatório de Administração que a queda na receita líquida é decorrente da redução na demanda do

setor por causa da adoção do comportamento de distanciamento social pelos clientes e redução de deslocamento como forma de contenção da contaminação pela Covid-19.

Enquanto isso, as receitas com transporte de cargas e outros apresentaram queda menos acentuada por causa do lançamento do serviço de entregas CHEGOL. A conta de transporte de cargas e outros reduziu até atingir -29,7% em 2021.

De acordo com a empresa, 46,7% dos custos do serviço prestado pela companhia são atrelados à moeda americana e entre os custos ainda está o preço do combustível de aeronaves, que varia em função da volatilidade do preço do petróleo e derivados. A tabela 3 mostra que, apesar da redução na capacidade para acompanhar a demanda, o custo dos bens e/ou serviços caiu menos do que as receitas, em -42,35% no ano de 2020 e em 2021 era -12,37% do que em 2019.

A Gol aponta redução de cerca de 50% nas despesas com folha de pagamento e respectivos encargos, mas as despesas operacionais chegaram a reduzir -13,23% em 2020 e aumentou para 38,93% em 2021.

O resultado financeiro foi negativo em todos os anos do período analisado, portanto, deduzindo o resultado. Seu aumento foi de 179,02% em 2020 e diminuiu para 103,1% em 2021. Em Notas Explicativas 1.2 referente do exercício de 2020 a empresa apresenta a desvalorização de aproximadamente 29% do real frente ao dólar americano como principal agente para o resultado financeiro negativo.

Por fim, o lucro apresentado em 2019 foi seguido por prejuízos nos dois anos seguintes, onde constatou-se uma diminuição dessa conta de -3387,23% em 2020 e saltou para -4105,73% em 2021.

TABELA 4 - ANÁLISE HORIZONTAL DA DEMONSTRAÇÃO DO RESULTADO DO EXERCÍCIO AZUL

DRE - AZUL	2019	A.H	2020	A.H	2021	A.H
Receita Líquida total	11.442	100%	5.744	-49,80%	9.976	-12,82%
Transporte de Passageiros	10.908	100%	5.040	-53,80%	8.811	-19,22%
Transporte de Cargas e Outros	534	100%	705	31,83%	1.165	117,93%
Custo dos Bens e/ou Serviços Vendidos	-11.367	100%	-5.459	-51,98%	-8.124	-28,53%
Resultado Bruto	75	100%	285	278,10%	1.852	2352,61%
Despesas/Receitas Operacionais	-1.271	100%	-1.685	32,55%	-1.797	41,38%
Resultado Financeiro	-1.341	100%	-9.678	621,78%	-4.268	218,30%
IRPJ e CSLL	133	100%	243	82,09%	0	-100,00%
Lucro/Prejuízo Consolidado do Período	-2.403	100%	-10.835	350,87%	-4.213	75,32%

Valores em milhões de reais (R\$).

FONTE: Adaptado das demonstrações financeiras padronizadas, 2022.

A Azul atribui aos mesmos efeitos do *Lockdown*, que a Gol apresentou, a queda na demanda e, por consequência, a queda na receita. Ao analisar a tabela 4 os dados mostram uma queda na receita com transporte de passageiros da AZUL de -53,8% em 2020, mas que retornou a -19,22% em 2021.

Ao contrário da receita com passageiros, a demanda por soluções logísticas, a Azul Cargo, conquista novos clientes importantes e impulsiona o transporte de cargas e outras receitas, que aumentaram nos dois anos seguintes até atingir 117,93% em 2021.

Em seu Relatório de Administração exercício de 2020, a empresa demonstra que as iniciativas de redução de custo visaram os itens que variam de acordo com a capacidade operacional. Ainda assim, o aumento nos preços de combustíveis de aeronaves e a depreciação do real frente ao dólar americano no período pesaram contra essas iniciativas. O corte no custo dos bens e/ou serviços da empresa foi de -51,98% em 2020 e voltou a subir em 2021 para -28,53%. Mas, as despesas operacionais aumentaram nos dois anos até chegar em 41,38% em 2021.

Ao resultado financeiro da Azul, assim como a da GOL, as mesmas perdas com variação cambial são atribuídas, que foi negativo em todos os anos do período analisado. O ápice de seu aumento foi em 2020 com 621,78% e voltou para 218,3% em 2021.

A empresa apresentava prejuízo desde o ano de 2019 e os efeitos do resultado financeiro fizeram com que o prejuízo dos três períodos tivesse o mesmo movimento, onde o pico de 2020 foi de 350,87%, mas que retornou para apenas 75,32% em 2021.

4.3 Malha Aérea

Em resposta à queda na demanda, ambas as empresas apresentaram a redução de sua malha aérea. Por meio dessa redução as empresas mantiveram as taxas de ocupação em patamares próximos ao anterior e obtiveram a redução nos custos operacionais com a expectativa de voltar a ampliar a malha quando houvesse recuperação na demanda. O modelo de frota de tipo único das suas empresas foi fundamental para o gerenciamento da capacidade operacional que acompanhou a demanda.

O tipo de informação, que não é contábil, mas não deixa de ser relevante para entender os impactos da pandemia de covid-19, são os dados a respeito da operação das empresas. A Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) utiliza métricas para acompanhar as variações na demanda de passageiros, oferta de assentos, taxa de ocupação e dimensões do modal aéreo.

Essas medidas dão a noção da dimensão da operação das empresas estudadas neste artigo. Com base na apuração das informações descritas acima, foram elaborados os quadros informativos 1 e 2 a seguir

TABELA 5 - DADOS OPERACIONAIS GOL.

Malha aérea doméstica - Gol	2019	2020	2021
Voos diários	750	50	700
Nº de destinos	60	27	57
Taxa de ocupação	82%	71,6%	82%

FONTE: Adaptado das demonstrações financeiras padronizadas, 2022.

Como o quadro 1 demonstra, a empresa Gol terminou o ano de 2019 com 750 voos diários para 60 destinos diferentes dentro do Brasil e com uma taxa de ocupação, que se trata do percentual de assentos utilizados das aeronaves, em 82%. Quando as reduções em sua malha aérea atingiram seu pico, em abril de 2020, a empresa estava restrita a 50 voos diários para até 27 destinos diferentes e com uma queda na taxa de ocupação para 71,6%.

Ao final do ano de 2021 os números haviam quase retornado ao patamar anterior, com 700 voos diários para 57 destinos no Brasil e retornado a taxa de ocupação de 82%.

TABELA 6 – DADOS OPERACIONAIS AZUL.

Malha aérea doméstica - Azul	2019	2020	2021
Voos diários	700	70	800
Nº de destinos	116	25	110
Taxa de ocupação	84,4%	68,8%	79,2%

FONTE: Adaptado das demonstrações financeiras padronizadas, 2022.

Ao analisar o quadro 2, da empresa AZUL, as reduções aconteceram da mesma forma que anteriormente. Em 2019 a empresa estava com 700 voos diários para 116 cidades brasileiras e com uma taxa de ocupação de 84,4%. Em abril de 2020 os números reduziram para 70 voos diários atendendo a 25 cidades e com uma taxa de ocupação de 68,80%.

A retomada levou a empresa a um número de voos diários maior do que no período anterior a pandemia, com 800 voos diários para 110 cidades e uma taxa de ocupação de 79,2% a Azul fechou o ano de 2021.

5. CONCLUSÃO

A pandemia de Covid-19 logo instaurou uma crise que impactou a sociedade em diversos aspectos no Brasil e no mundo, especialmente na área de saúde e na econômica. Enquanto a crise acontecia os efeitos mais imediatos se tornavam conhecidos e as medidas para restringir a circulação do vírus foram adotadas. Diversos setores econômicos foram afetados, incluindo o setor de transporte aéreo brasileiro.

A conclusão, após o levantamento das informações das empresas Gol e Azul, é de que se pode demonstrar que o impacto ocorreu em suas demonstrações e atividade. Esse impacto aconteceu pela redução na demanda, do aumento no custo do serviço, aumento das despesas e perdas com a desvalorização do real frente ao dólar americano.

A queda na demanda em 2020 afetou diretamente a receita com transporte de passageiros da Gol em 55,78% e 53,8% da Azul. O que também levou as empresas a tomar medidas de renegociação dos contratos, cancelamento de investimentos, cortes em marketing e postergarem pagamentos com o objetivo de ajustar o fluxo de caixa para que houvesse condições de cumprirem com as obrigações naquele ano. Isso pôde ser medido no Balanço Patrimonial das empresas como a queda no capital circulante apresentada nos resultados.

Para se adequar a baixa demanda, os custos do serviço foram reduzidos em 42,35% para a Gol em 2020 e em 51,98% para a Azul no mesmo ano. O estudo também levantou que principal ação adotada pelas empresas para contenção dos custos e despesas do serviço foi a redução da malha aérea. A medição do impacto sobre a atividade foi que a Gol finalizou o ano de 2020 com diminuição de 750 decolagens para 50 e 60 destinos para 27. Para a Azul, os dados mostram que os 700 voos diários reduziram para 70 e os 116 destinos para apenas 25 no mesmo ano.

Nos resultados também é possível observar que a desvalorização do real frente ao dólar americano, de aproximadamente 29% no período, afetou o negativo resultado financeiro da Gol em 179,02% no ano de 2020 e 621,78% da Azul. Além de efeitos no Balanço Patrimonial das empresas por causa de suas obrigações dolarizadas e dos custos de serviços, como o combustível de aeronaves, também dolarizados

Pelas comparações trazidas pelo estudo também pode-se concluir uma recuperação econômica e das atividades das empresas em 2021. Com o avanço da vacinação do Brasil, o que fez com que a circulação de pessoas aumentasse, a demanda retornou para mais próximo dos patamares anteriores.

Tal recuperação pôde ser vista no retorno que as receitas tiveram e na readequação que a malha aérea de ambas empresas apresentaram. Ao finalizar 2021, a

Gol fazia 700 decolagens para 57 destinos diferentes e a Azul fazia aproximadamente 800 decolagens para 110 destinos. Com o aumento na atividade os custos também retornaram ao patamar anterior, de -12,37% para a Gol e -28,53% para a Azul.

Com os números pôde-se confirmar a proporção do impacto que a pandemia de Covid-19 teve e que mesmo com a crise houve recuperação e normalização do desempenho e atividade das empresas, mesmo que parciais.

O objetivo do presente estudo foi de apresentar os impactos que a pandemia teve no desempenho econômico-financeiro e na atividade das empresas do setor de transporte aéreo brasileiras inscritas na B3 e, através dos resultados apresentados, esse objetivo foi alcançado.

Pelo fato de que empresas podem ter as mais diversas estruturas de capital a metodologia adotada para esta pesquisa seleciona empresas a partir desta característica, pois apenas as empresas de capital aberto são obrigadas por lei a emitir os documentos utilizados nas análises.

Pela dificuldade em se obter os mesmos dados de empresas fora deste espectro e pela proposta de familiarizar-se com o fenômeno da pandemia de Covid-19, mais pesquisas são necessárias para abranger os efeitos nos diversos tipos de empresas não contempladas por este trabalho. Outros segmentos afetados pela pandemia também merecem ter seus impactos conhecidos e mensurados por futuras pesquisas.

6. REFERÊNCIAS

ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil. (2020). "Governo Federal anuncia medidas para minimizar impactos na aviação civil". Acesso em 20 de novembro de 2021, disponível em Portal Eletrônico da ANAC [2020]: <www.anac.gov.br>. Acesso: 10 de março de 2022.

ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil. (2021). "Painel de Indicadores do Transporte Aéreo 2020". Disponível em Portal Eletrônico da ANAC [2021]: <www.anac.gov.br> Acesso: 10 de março de 2022.

ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil. (2021). "Preço médio da tarifa aérea em 2020 foi o menor registrado em 20 anos". Disponível em Portal Eletrônico da ANAC [2021]: <www.anac.gov.br> Acesso: 10 de março de 2022.

AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS. (2020). Relatório de tráfego dezembro de 2020. Fonte: Portal de relacionamento com investidor. <<https://ri.voeazul.com.br/noticias>>. Acesso em 30 de março de 2022.

AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS. (2021). Relatório de resultados 4 trimestre de 2021. Fonte: Portal de relacionamento com investidor. <<https://ri.voeazul.com.br/noticias>>. Acesso em 30 de março de 2022.

AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS. (2021). Relatório de tráfego dezembro de 2021. Fonte: Portal de relacionamento com investidor. <<https://ri.voeazul.com.br/noticias>>. Acesso em 30 de março de 2022.

B3 - BOLSA BRASIL BALCÃO. (2021). *ÍNDICE BOVESPA*. Disponível em B3: <https://www.b3.com.br/pt_br/market-data-e-indices/servicos-de-dados/market-data/cotacoes/indices.htm> Acesso: 10 de março de 2022.

BRASIL. (15 de dezembro de 1976). Lei 6404: Lei das sociedades anônimas. Brasil. <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l6404compilada.htm>. Acesso: 10 de março de 2022.

BRASIL. (27 de maio de 2009). Lei 11941: alteração em diversos decretos. Brasil. <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2009/Lei/L11941.htm>. Acesso: 10 de março de 2022.

COELHO, F. U. (2016). Curso de direito comercial. Revista dos tribunais.

Coelho, L. B. (2012). Efeitos de variáveis macroeconômicas no nível de liquidez de empresas brasileiras. Dissertação de Mestrado, Fundação Getúlio Vargas, São Paulo, SP, Brasil.

G1 ECONOMIA. (2021). PIB dos EUA fecha 2020 com queda de 3,5%. Fonte: G1 Economia: <<https://g1.globo.com/economia/noticia/2021/01/28/pib-dos-eua-fecha-2020-com-queda-de-35percent.ghtml>>. Acesso: 10 de março de 2022.

GIL, A. C. (1999). Métodos e técnicas de pesquisa social. São Paulo: Atlas.

GOL LINHAS AÉREAS. (2020). Resultados prévios de tráfego março de 2020. Fonte: Central de relacionamento com o investidor.

<https://ri.voegol.com.br/conteudo_pt.asp?tipo=53858&id=0&idioma=0&conta=28&submenu=&img=&ano=2021>. Acesso: 30 de março de 2022

GOL LINHAS AÉREAS. (2020). Readequação da malha 24 de março de 2020. Fonte: Central de relacionamento com o investidor.

https://ri.voegol.com.br/conteudo_pt.asp?tipo=53858&id=0&idioma=0&conta=28&submenu=&img=&ano=2021>. Acesso: 30 de março de 2022.

GOL LINHAS AÉREAS. (2021). Resultados prévios de tráfego dezembro de 2021. Fonte: Central de relacionamento com o investidor.

<https://ri.voegol.com.br/conteudo_pt.asp?tipo=53858&id=0&idioma=0&conta=28&submenu=&img=&ano=2021>. Acesso: 30 de março de 2022.

GOL LINHAS AÉREAS. (2021). Relatório de resultados 4 trimestres 2021. Fonte: Central de relacionamento com o investidor.

<https://ri.voegol.com.br/conteudo_pt.asp?tipo=53858&id=0&idioma=0&conta=28&submenu=&img=&ano=2021>. Acesso: 30 de março de 2022.

GOVERNO FEDERAL. (15 de setembro de 2020). Ministério da Economia divulga lista dos setores mais afetados pela pandemia da Covid-19 no Brasil. Acesso em 20 de Novembro de 2021, disponível em Ministério da economia: <<https://www.gov.br/economia/pt-br/assuntos/noticias/2020/setembro/ministerio-da-economia-divulga-lista-dos-setores-mais-afetados-pela-pandemia-da-covid-19-no-brasil>>. Acesso: 10 de março de 2022.

HARBERLER, G. (1976). Crescimento Econômico e Estabilidade: uma análise da evolução e das políticas econômicas. 1. ed. Rio de Janeiro: Zahar.

IPEA – Instituto de pesquisa econômica aplicada. (12 de fevereiro de 2021). Impactos da pandemia sobre os resultados recentes das contas públicas. Fonte: IPEA: <<https://www.ipea.gov.br/cartadeconjuntura/index.php/tag/covid-19/>>. Acesso: 10 de março de 2022.

IPEA – Instituto de pesquisa econômica aplicada. (12 de fevereiro de 2021). Com pandemia, PIB despenca 4,1% em 2020, maior queda desde o confisco de Collor. Fonte: IPEA: <https://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=37599&Itemid=1/>. Acesso: 10 de março de 2022.

JIMÉNEZ, C. (03 de março de 2021). Economia. Disponível em El País: <<https://brasil.elpais.com/economia/2021-03-03/pib-de-2020-fecha-em-queda-de-41-no-brasil-com-pandemia-de-covid-19.html>>. Acesso: 10 de março de 2022.

MAHONEY, W. F. (2007). Manual do RI: Princípios e Melhores Práticas de Relações com investidores. Rio de Janeiro: IMF Editora.

MINISTÉRIO DA SAÚDE. (08 de julho de 2020). Semana Epidemiológica 27 (28/06 a 04/07).

BOLETIM EPIDEMIOLÓGICO ESPECIAL. Disponível em Portal de Boas Práticas: <<https://portaldeboaspraticas.iff.fiocruz.br/biblioteca/boletim-epidemiologico-especial-n-21-semana-epidemiologica-27-28-06-a-04-07/>>. Acesso: 10 de março de 2022.

NEVES, M. (17 de fevereiro de 2021). Pop & Arte. Disponível em G1: <<https://g1.globo.com/pop-arte/noticia/2021/02/17/a-crise-do-entretenimento-na-pandemia-350-mil-eventos-adiados-ou-cancelados-e-r-90-milhoes-perdidos.ghtml>>. Acesso: 10 de março de 2022.

ONU Brasil: Organização das Nações Unidas Brasil. (2020). Brasil confirma primeiro caso de infecção pelo novo coronavírus. Disponível em: <<https://brasil.un.org/pt-br/85166-brasil-confirma-primeiro-caso-de-infeccao-pelo-novo-coronavirus>>. Acesso: 10 de março de 2022.

OPAS: Organização Pan-americana de Saúde. (2020). Coronavírus. Disponível em OPAS: <<https://www.paho.org/pt/topicos/coronavirus>>. Acesso: 10 de março de 2022.