

A PANDEMIA DO NOVO CORONAVÍRUS: IMPACTO NAS EMPRESAS AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A E GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES

Daniel Melo Siciliano¹

Aguinaldo Heber Nogueira²

Resumo: O presente trabalho tem como objetivo geral compreender quais foram os impactos causados pela pandemia do novo coronavírus, Sars-cov2, em duas, das principais companhias aéreas brasileiras, evidenciando os aspectos negativos da operação aérea antes e durante a pandemia. A pesquisa é considerada descritiva e exploratória, bibliográfica e documental, tendo como base as informações gerais da aviação civil, documentos disponibilizados pelas companhias aéreas, leis e regulamentos da aviação civil e artigos relacionados ao tema. O estudo foi direcionado à duas principais companhias aéreas brasileiras, Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A e Gol Linhas Aéreas Inteligentes, tendo em vista a expressiva participação dessas duas empresas no mercado aéreo brasileiro e a importância econômica dessa atividade econômica para o País.

Palavra-chave: COVID-19. Novo Coronavírus, Sars-CoV2. Pandemia. Companhias Aéreas do Brasil. Linhas Aéreas Brasileiras.

Abstract: The present work aimed to understand what the impacts were caused by the pandemic of the new coronavirus, Sars-cov2, in the main Brazilian airlines, evidencing the negative aspects of the air operation before and during the pandemic. The research is considered descriptive and exploratory, bibliographical and documentary, based on general information in the area, documents made available by the main airlines, civil aviation laws and regulations and articles related to the topic. The study was directed to the two main Brazilian airlines in Brazil, Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A and Gol Linhas Aéreas Inteligentes, in view of their market share and economic importance in the sector's activity in the country.

Keywords: COVID-19. Coronavirus. Sars-cov2. Pandemic. Brazilian Airlines.

Data de submissão: 00/00/0000 **Data de aprovação:** 00/00/0000 **Data de publicação:** 00/00/0000

1. INTRODUÇÃO

Sabe-se que o início da pandemia pelo novo coronavírus se deu na cidade de Wuhan, localizada na província de Hubei, na China. Relatos indicam que os primeiros casos foram confirmados ainda no ano de 2019, no mês de dezembro, e posteriormente foram identificados casos semelhantes em um período anterior. (USP, 2020)

O coronavírus é um tipo de vírus já existente, presente em algumas espécies de animais, como

¹ Daniel Melo Siciliano, bacharel em Ciências Aeronáuticas, graduando no Curso de Administração da Faculdade de Administração Milton Campos.

² Aguinaldo Heber Nogueira, mestre e especialista em Administração com ênfase em Estratégias Mercadológicas pela Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG). Extensionista em Gestão pela Fundação Dom Cabral (FDC) e graduado em Administração pela Fundação Comunitária Tricordiana de Educação (INCOR).

cachorros. Para o Instituto Butantan (BUTANTAN, s.d) após uma análise da origem da pandemia, levantou-se a possibilidade de seu início ter se dado através da ingestão de morcegos contaminados pelo vírus, ocasionando o surto na cidade de Wuhan e posteriormente a disseminação a nível mundial. Acredita-se também que a origem do novo coronavírus se deu em um acidente ocorrido em um laboratório de pesquisas genéticas na China.

A Organização Mundial de Saúde (OMS), após avaliar a situação em Wuhan e o aumento do número de casos a nível global, declarou a pandemia do novo coronavírus em março de 2020, gerando diversos impactos globais. O principal impacto para as companhias aéreas brasileiras foi o fechamento de fronteiras, interrompendo as malhas aéreas internacionais, o cancelamento de voos nacionais e a redução significantetiva no número de passageiros. Todas estas ações tinham como principal objetivo reduzir a transmissão do novo vírus, tendo em vista que as aeronaves transportam passageiros de diversas partes do mundo, fazendo conexão entre várias cidades em um mesmo dia, o que certamente aumentaria a transmissão. Em alguns aeroportos específicos, determinadas operações permaneceram, porém, tinham que seguir normas rigorosas dos órgãos de saúde, vigilância sanitária e regulamentações de cada país. (ANAC, 2021)

Percebeu-se que o primeiro ano de pandemia teve um impacto negativo de extrema significância para as companhias aéreas brasileiras. Estima-se que a pandemia da Corona Virus Disease - Covid-19 resultou na maior crise econômica já vista no setor aéreo. Segundo informações apresentadas pela Confederação Nacional do Transporte – CNT e pela Associação Brasileira das Empresas Aéreas – ABEAR, as empresas aéreas brasileiras deixaram de trazer para seu caixa o equivalente a R\$ 21,4 bilhões, considerando venda de passagens. Vale ressaltar que o prejuízo pode ser ainda maior ao levar em consideração a alta nos combustíveis, custos fixos das operações em solo e no ar, entre outros aspectos envolvidos na atividade. (CNN, 2021)

No caso das duas maiores empresas aéreas brasileiras e que foram retratadas neste trabalho, a redução no faturamento foi expressiva. Á título de exemplo, a Azul Linhas Aéreas teve redução na receita líquida de 53% quando se compara o ano de 2019 e 2020, (CNN, 2021). O Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE (2021) divulgou dados que indicam que a pandemia do novo coronavírus resultou na redução de mais de 50% no número de viajantes, se comparado ao ano de 2019. Tal fato se dá, não somente pelas restrições impostas ao transporte aéreo, como a situação econômica no país, o distanciamento e as medidas impostas pelos órgãos

de saúde e vigilância sanitária. (CNN, 2021)

Somente em 2020, as companhias aéreas brasileiras reduziram em 92% sua movimentação, de acordo com dados levantados pelo Centro de Gerenciamento de Navegação Aérea – CGNA, do Departamento de Controle do Espaço Aéreo – DECEA.

Tendo em vista o descrito acima, levantou-se o seguinte questionamento: **Qual foi o impacto financeiro gerado pela pandemia do novo coronavírus, Sars-CoV2, em duas, das principais companhias aéreas brasileiras?**

O presente estudo tem como objetivo geral demonstrar quais foram os impactos econômicos causados pelo novo coronavírus nas duas principais empresas aéreas que operam no Brasil durante o período pandêmico, compreendido entre os anos de 2020 e 2022.

Para dimensionar a importância das duas empresas analisadas, cita-se que, segundo a (ABEAR, 2023), e em 2022, foram transportados por via aérea um total de 97,8 milhões de passageiros no Brasil. . Desse total, conforme dados levantados nos relatórios anuais publicados pelas duas empresas, a Gol Linha Aéreas transportou 27,3 milhões de passageiros, enquanto a Azul Linhas Aéreas transportou 27,4 milhões de passageiros; ou seja, essas duas empresas representaram 55,67% do total de passageiros transportados pelo setor aéreo em nosso País no ano passado.

Outra razão para a escolha dessas duas empresas para serem objeto de estudo deveu-se também ao fato de serem empresas de capital aberto organizadas sob a forma de Sociedades Anônimas (S/A's) o que facilita a obtenção de dados pois elas são obrigadas por lei a publicarem seus demonstrativos contábeis e outros fatos relevantes.

Visando alcançar o objetivo geral, foram definidos e descritos os seguintes objetivos específicos: evidenciar a movimentação aérea das principais companhias brasileiras no período de 2019 a 2022; demonstrar a redução da movimentação no ano de 2020; destacar a evolução de alguns dos principais indicadores financeiros e de desempenho pré, em 2019, e pós pandemia, em 2022.

A presente pesquisa se justifica tendo em vista o cenário gerado pela pandemia da COVID-19 em relação ao transporte aéreo. Este projeto busca demonstrar como uma doença

infectocontagiosa causou uma mudança significativa em alguns dos principais indicadores nas duas maiores companhias aéreas brasileiras. Sendo assim, busca-se promover uma reflexão sobre os impactos negativos gerados para as principais companhias aéreas, para a população que utiliza esse meio de transporte, a redução da movimentação em período pandêmico e uma reflexão acerca dos resultados financeiros do período pré e pós esse acontecimento.

2. REFERENCIAL TEÓRICO

2.1 Indicadores financeiros e de desempenho

Na administração financeira, os indicadores financeiros têm papel fundamental na avaliação do desempenho e na tomada de decisões das empresas. Esses indicadores permitem uma compreensão mais aprofundada sobre a saúde financeira, a lucratividade, a eficiência operacional e a capacidade de pagamento das organizações. Além disso, eles ajudam a comparar o desempenho de diferentes empresas e setores, identificando pontos fortes e fracos.

Diversos autores têm contribuído para o estudo e a análise dos indicadores financeiros na Administração. Lawrence J. Gitman (2016), em seu livro "Princípios de Administração Financeira", destaca a importância dos indicadores financeiros para avaliar a eficácia dos gestores e para fornecer informações aos investidores sobre o desempenho passado e futuro das empresas. Stephen A. Ross (2016), por outro lado, elenca alguns dos principais indicadores financeiros utilizados na gestão financeira das empresas e cita o lucro líquido, a margem de lucro, o retorno sobre o patrimônio líquido (ROE) e o retorno sobre os ativos (ROA) como medidas fundamentais de desempenho.

Nesse trabalho, o autor escolheu os seguintes indicadores de desempenho financeiro para serem analisados: Lucro Líquido ou prejuízo operacional líquido, ROE, Margem EBITDA e Endividamento bruto. Também, para melhor contextualização da situação difícil pela qual o setor aéreo passou foram utilizados dois indicadores operacionais: a taxa de ocupação e o número de passageiros transportados por ano.

2.2 Lucro líquido ou prejuízo operacional líquido

O lucro líquido e o prejuízo operacional líquido são indicadores financeiros cruciais na

administração de empresas, fornecendo informações essenciais sobre a saúde financeira, a lucratividade e a eficiência operacional. Diversos autores têm contribuído para o estudo desses indicadores e sua importância na análise financeira.

Peter Lynch (1990) destaca a relevância do lucro líquido como um dos principais indicadores para avaliar o desempenho de uma empresa. Ele enfatiza que, ao analisar o lucro líquido, é importante considerar a consistência dos ganhos ao longo do tempo, bem como compará-los com empresas concorrentes do mesmo setor. Warren Buffett (1984), um dos investidores mais bem-sucedidos do mundo, também destaca a importância do lucro líquido em suas análises. Ele menciona que o lucro líquido é um indicador-chave para avaliar a capacidade de uma empresa gerar retornos sustentáveis e superar seus custos operacionais.

Além disso, Thomas R. Ittelson (2019) ressalta que o lucro líquido é essencial para a avaliação do desempenho financeiro de uma empresa. Ele destaca que o lucro líquido permite aos investidores, acionistas e gestores avaliar a capacidade da empresa de gerar retornos sobre seus investimentos e remunerar seus acionistas.

Quanto ao prejuízo operacional líquido, Lawrence J. Gitman e Michael D. Joehnk (2020) enfatizam que o prejuízo operacional líquido ocorre quando as despesas operacionais excedem a receita operacional. Eles destacam que a análise do prejuízo operacional líquido é crucial para identificar problemas na eficiência operacional e auxiliar na tomada de decisões para reverter a situação. Feldmann (2016) ressalta que o prejuízo operacional líquido é um indicador preocupante, pois indica que a empresa está enfrentando dificuldades em suas operações principais. Ele enfatiza a importância de identificar as causas do prejuízo operacional líquido, a fim de implementar medidas corretivas adequadas e melhorar a rentabilidade e a eficiência operacional da empresa.

2.3 ROE

O Retorno sobre o Patrimônio Líquido (Return on Equity - ROE) é um importante indicador financeiro utilizado na administração de empresas para avaliar a eficiência na utilização do capital próprio e a rentabilidade para os acionistas. Roger E. Brooke (2015), destaca o ROE como uma métrica fundamental para avaliar a capacidade de uma empresa em gerar lucros com o capital dos acionistas. Brooke ressalta que o ROE permite comparar a rentabilidade de

diferentes empresas e setores, auxiliando na tomada de decisões de investimento.

Outro autor renomado, Stephen H. Penman (2013), discute a importância do ROE como um indicador de desempenho e criação de valor para os acionistas. Penman enfatiza que o ROE reflete a eficiência operacional e o uso eficaz dos recursos financeiros da empresa, sendo crucial para avaliar a qualidade da gestão. Além disso, Aswath Damodaran (2012) aborda o ROE como um dos principais indicadores de retorno para os acionistas. Damodaran ressalta que o ROE é influenciado pela lucratividade, pela alavancagem financeira e pela eficiência operacional da empresa, sendo um indicador-chave para comparar o desempenho entre empresas do mesmo setor.

Sabe-se também que o ROE pode ser afetado pela estrutura de capital da empresa. Franco Modigliani e Merton H. Miller (1958), em seu artigo "The Cost of Capital, Corporation Finance and the Theory of Investment", discutem a relação entre a estrutura de capital e o ROE. Eles argumentam que, em um mundo sem impostos, a estrutura de capital não afeta o ROE, mas em um mundo com impostos, a alavancagem financeira pode influenciar positivamente o ROE.

2.4 Margem bruta, EBITDA e líquida

A margem bruta, o EBITDA (Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation, and Amortization) e a margem líquida são indicadores financeiros amplamente utilizados na análise de desempenho e rentabilidade das empresas. Diversos autores têm contribuído para o estudo desses indicadores e sua importância na gestão financeira. Segundo Stephen H. Penman (2013), a margem bruta é calculada dividindo-se o lucro bruto pela receita líquida de vendas.

Penman ressalta que a margem bruta indica a eficiência na geração de lucro a partir das vendas, levando em consideração o custo dos produtos ou serviços vendidos. Já o EBITDA, de acordo com Aswath Damodaran (2012) é um indicador financeiro que mede o desempenho operacional de uma empresa antes de considerar os efeitos de juros, impostos, depreciação e amortização. Damodaran destaca que o EBITDA é útil para comparar a rentabilidade operacional entre empresas do mesmo setor ou para avaliar a capacidade de geração de caixa de uma empresa.

Quanto à margem líquida, Robert S. Kaplan e Anthony A. Atkinson (1998) definem como a divisão do lucro líquido pela receita líquida de vendas. Kaplan e Atkinson ressaltam que a

margem líquida representa a rentabilidade líquida da empresa, ou seja, a parcela de lucro obtida em relação às vendas líquidas após a dedução de todos os custos e despesas. Esses indicadores são úteis para analisar a lucratividade e eficiência operacional das empresas. A margem bruta indica a rentabilidade da produção, o EBITDA destaca a rentabilidade operacional e a margem líquida apresenta a rentabilidade líquida das vendas.

2.5 Taxa de ocupação, fator de aproveitamento ou load factor

A taxa de ocupação das aeronaves é uma medida que indica a porcentagem de assentos ocupados em um voo específico. É calculada dividindo o número de passageiros a bordo pelo número total de assentos disponíveis na aeronave.

Essa métrica é usada para avaliar a eficiência operacional das companhias aéreas e também pode fornecer insights sobre a demanda de passageiros em rotas específicas. Uma alta taxa de ocupação geralmente é desejada pelas companhias aéreas, pois indica que estão maximizando a utilização de seus recursos, otimizando a receita e reduzindo custos. Por outro lado, uma baixa taxa de ocupação pode indicar subutilização dos assentos e possíveis prejuízos financeiros. A taxa de ocupação das aeronaves pode variar dependendo de vários fatores, como a época do ano, destino, concorrência de rotas, estratégias de precificação, entre outros. As companhias aéreas monitoram regularmente essa métrica para tomar decisões relacionadas a capacidade de voo, ajustes de horários, promoções de passagens e outros aspectos operacionais.

Vários relatórios, estudos e publicações de organizações como a Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA), a Administração Federal de Aviação (FAA) do Governo dos Estados Unidos e consultorias especializadas em aviação discutem e analisam a taxa de ocupação como parte da análise de desempenho e eficiência das companhias aéreas. Essas fontes costumam destacar a importância da taxa de ocupação como um indicador-chave para a rentabilidade das companhias aéreas

Também pode ser aplicado de forma análoga para o transporte de cargas, indicando o quanto da capacidade ofertada foi efetivamente ocupada por itens que geraram receita para uma companhia. (ABEAR – s.d.)

2.6 Endividamento bruto

Para Stephen Ross (2016), o endividamento bruto é um indicador financeiro utilizado para mensurar o montante total de dívidas e obrigações financeiras de uma empresa ou entidade em um determinado momento. Ele reflete a quantidade de recursos financeiros que a organização deve a terceiros, incluindo empréstimos bancários, emissão de títulos de dívida, financiamentos e outras formas de captação de recursos. Esse indicador é fundamental para a análise da estrutura de capital de uma empresa, pois permite compreender o grau de alavancagem financeira adotado e sua capacidade de pagamento das dívidas. Quanto maior o endividamento bruto, maior é a dependência da organização em relação a recursos externos e, consequentemente, maior pode ser o risco financeiro envolvido. Uma empresa com um alto nível de endividamento bruto pode enfrentar dificuldades para honrar seus compromissos financeiros, especialmente se não gerar fluxo de caixa suficiente para cobrir suas obrigações. Por outro lado, um endividamento bruto adequado pode ser benéfico, pois permite o financiamento de investimentos e o aproveitamento de oportunidades de crescimento.

3. METODOLOGIA

Para o desenvolvimento deste trabalho, foi utilizado o método de pesquisa qualitativa, exploratória e bibliográfica. Foram desenvolvidas análises documentais com o objetivo de identificar os resultados durante o período pré e pós pandêmico. A pesquisa bibliográfica trouxe como fonte documentos que possibilitaram o estudo dos impactos da pandemia nas principais linhas aéreas brasileiras. A pesquisa qualitativa garantiu a obtenção de evidências através de dados, contribuindo para o entendimento do tema, desenvolvimento da pesquisa e conclusão dos objetivos.

Segundo Marconi e Lakatos (2017), pesquisa qualitativa é uma abordagem de pesquisa que busca compreender e interpretar fenômenos complexos e sociais por meio de uma perspectiva subjetiva. Diferentemente da pesquisa quantitativa, que se baseia na coleta de dados numéricos e na aplicação de métodos estatísticos, a pesquisa qualitativa se concentra em explorar significados, percepções, experiências e contextos sociais.

A pesquisa qualitativa envolve a coleta e análise de dados descritivos e não numéricos, como entrevistas, observações participantes, análise de documentos, grupos focais e diários. Esses dados são frequentemente analisados por meio de técnicas de codificação, categorização e

interpretação, com o objetivo de identificar padrões, temas e insights. Uma das características fundamentais da pesquisa qualitativa é a ênfase na flexibilidade e no contexto. Os pesquisadores qualitativos estão interessados em entender as perspectivas e interpretações dos participantes, levando em consideração o ambiente social e cultural em que os fenômenos ocorrem. Dessa forma, a pesquisa qualitativa permite uma compreensão mais profunda e rica dos fenômenos estudados, abrindo espaço para novas descobertas e teorias emergentes.

Já a pesquisa exploratória para Gil (2017) é um tipo de pesquisa que visa explorar um tema ou problema pouco conhecido, buscando informações e insights preliminares para uma melhor compreensão do assunto. Ela é realizada quando há uma falta de informações detalhadas ou quando o tema é complexo e ainda não foi amplamente estudado, o que é o caso do presente estudo. Na pesquisa exploratória, o objetivo principal é obter uma visão geral do problema e identificar questões relevantes que possam ser investigadas de forma mais aprofundada em estudos futuros.

Nessa fase inicial da pesquisa, são utilizadas diversas fontes de informação, como revisão bibliográfica, observações e análise de documentos. A pesquisa exploratória não busca fornecer respostas definitivas, mas sim gerar hipóteses, *insights* e direcionamentos para pesquisas posteriores. Ela permite ao pesquisador familiarizar-se com o tema, identificar lacunas de conhecimento, delimitar o escopo da pesquisa e formular perguntas mais específicas para investigações futuras.

Ainda segundo Marconi e Lakatos (2017) a pesquisa bibliográfica é um tipo de pesquisa que se baseia na consulta e análise de fontes bibliográficas, tais como livros, artigos científicos, teses, dissertações e relatórios técnicos. Ela tem como objetivo reunir, avaliar e sintetizar o conhecimento existente sobre determinado tema, utilizando as obras publicadas como principal fonte de informação. Na pesquisa bibliográfica, o pesquisador busca identificar e analisar as principais teorias, conceitos, argumentos e descobertas relacionadas ao tema em estudo.

Através da leitura crítica e da comparação de diferentes fontes, o pesquisador pode identificar lacunas no conhecimento existente, conflitos de interpretação e oportunidades para contribuir com novas perspectivas. A pesquisa bibliográfica não envolve a coleta de novos dados empíricos, mas sim a busca por informações já registradas e publicadas por outros pesquisadores. É uma etapa essencial em qualquer processo de pesquisa, pois fornece um

embasamento teórico e histórico, permitindo ao pesquisador contextualizar o problema, definir conceitos-chave e desenvolver um arcabouço teórico consistente.

4. ANÁLISE DOS DADOS

4.1 Análise dos impactos da pandemia no desempenho das empresas aéreas analisadas.

Os principais indicadores de desempenho e operacionais das duas empresas objeto deste estudo demonstram o fortíssimo impacto da pandemia no setor aéreo brasileiro. Para facilitar a visualização, os indicadores foram listados por companhia aérea e por ano.

TABELA 1 - Principais indicadores financeiros e de desempenho da Empresa Azul, período 2019 a 2022

Indicador	2019	2020	2021	2022
Faturamento (R\$ bilhões)	R\$ 11,4	R\$ 5,7	R\$ 9,9	R\$ 15,9
EBITDA (R\$ milhões)	R\$ 3.622,8	R\$ 264,8	R\$ 1.591,3	R\$ 3.230,1
ROE (%)	0,24%	-0,32%	-0,18%	-0,13%
Endividamento bruto (bilhões)	R\$ 15,02	R\$ 17,15	R\$ 23,03	R\$ 21,81
Lucro Líquido ou Prejuízo Líquido (R\$)	R\$ 845,5 milhões	- R\$ 4,6 bilhões	- R\$ 3.4 bilhões	- R\$ 2.6 bilhões
Taxa de ocupação (%)	83,5%	80%	79,2%	79,7%
Total de passageiros transportados (milhões)	27,67	14,79	23,31	27,48

Fonte: Demonstrativos anuais da Azul

Ao analisar os indicadores financeiros da Azul Linhas Aéreas nos anos de 2019, 2020, 2021 e 2022, fica evidente como a pandemia afetou o desempenho da empresa. Começando pelo faturamento, em 2019 a Azul registrou um faturamento de R\$ 11,4 bilhões. No entanto, em 2020, o faturamento caiu drasticamente para R\$ 5,7 bilhões, uma redução de 50% em relação ao ano anterior. Essa queda acentuada é reflexo das restrições de viagens impostas pelos governos e da diminuição da demanda por voos devido ao medo de contágio pelo vírus. Observa-se que, somente em 2022, com faturamento de R\$ 15,9 bilhões, a empresa conseguiu recuperar o seu nível de faturamento níveis pré-pandemia.

O EBITDA (Lucro Antes de Juros, Impostos, Depreciação e Amortização) também apresentou um declínio acentuado durante a pandemia. Em 2019, a Azul registrou um EBITDA de R\$ 3.622,8 bilhões, indicando uma margem de lucro saudável. No entanto, em 2020, o EBITDA caiu para R\$ 264,8 milhões, uma queda significativa devido à redução das receitas e ao aumento

dos custos operacionais. Embora a empresa tenha mostrado alguma recuperação nos anos seguintes, com EBITDA de R\$ 1.591,3 bilhões em 2021 e R\$ 3.230,1 bilhões em 2022, os valores ainda estão abaixo dos níveis pré-pandemia, refletindo a continuidade dos desafios enfrentados pelo setor.

Outro indicador impactado foi o ROE. Em 2019, a Azul registrou um ROE de 0,24%, indicando um retorno modesto sobre o patrimônio líquido. No entanto, nos anos seguintes, o ROE ficou negativo, refletindo prejuízos líquidos e uma menor capacidade de gerar retorno para os acionistas. Em 2020, o ROE foi de -0,32%, e nos anos subsequentes, em 2021 e 2022, foi de -0,18% e -0,13%, respectivamente. Esses números evidenciam a dificuldade enfrentada pela empresa em manter a lucratividade durante a crise.

O endividamento bruto também aumentou ao longo dos anos de pandemia. Em 2019, a empresa tinha um endividamento bruto de R\$ 15.023,5 bilhões. No entanto, em 2020, esse valor subiu para R\$ 17.156,1 bilhões, e continuou a aumentar nos anos seguintes, atingindo R\$ 23.036,3 bilhões em 2021 e R\$ 21.815,1 bilhões em 2022. Esse aumento no endividamento reflete a necessidade das empresas de buscar recursos para cobrir as perdas e sustentar suas operações em um momento de demanda reduzida. O lucro líquido também foi fortemente afetado pela pandemia. Em 2019, a Azul registrou um lucro líquido de R\$ 845,5 milhões. No entanto, nos anos seguintes, a empresa enfrentou prejuízos significativos. Em 2020, o prejuízo líquido foi de R\$ 4,6 bilhões, seguido por prejuízos de R\$ 3,4 bilhões em 2021 e R\$ 2,6 bilhões em 2022. Esses números refletem a diminuição da demanda por voos, a redução das receitas e os custos operacionais elevados associados às medidas de segurança e sanitárias necessárias durante a pandemia.

Além dos indicadores financeiros, outros números também são relevantes para entender o impacto da pandemia na Azul Linhas Aéreas. A taxa de ocupação da aeronave, que indica a porcentagem de assentos ocupados em média, diminuiu de 83,5% em 2019 para 80% em 2020 e continuou a cair para 79,2% em 2021 e 79,7% em 2022. Essa redução reflete a queda na demanda por viagens aéreas e a necessidade de implementar medidas de distanciamento social para garantir a segurança dos passageiros. O total de passageiros transportados também foi afetado negativamente pela pandemia. Em 2019, a Azul transportou 27,67 milhões de passageiros, mas em 2020 esse número caiu para 14,79 milhões, uma redução significativa devido às restrições de viagens e ao medo de contágio. Houve uma recuperação parcial em

2021, com 23,31 milhões de passageiros transportados, e em 2022, com 27,48 milhões de passageiros. No entanto, esses números ainda estão abaixo dos níveis pré-pandemia, indicando os desafios contínuos enfrentados pela empresa para recuperar a confiança dos passageiros e estimular a demanda.

Em resumo, os indicadores financeiros da Azul Linhas Aéreas nos anos de 2019, 2020, 2021 e 2022 refletem o impacto negativo da pandemia de COVID-19 no setor de aviação. A queda acentuada no faturamento, o aumento do endividamento, os prejuízos líquidos, a diminuição da taxa de ocupação da aeronave e a redução do número de passageiros transportados evidenciam os desafios enfrentados pela empresa durante esse período. A recuperação gradual nos indicadores nos anos seguintes mostra uma tendência positiva, mas ainda é necessário um esforço contínuo para que as empresas aéreas voltem aos níveis pré-pandemia e restaurem a sustentabilidade financeira.

TABELA 2 - Principais indicadores financeiros e de desempenho da Empresa Gol, período 2019 a 2022

Indicador	2019	2020	2021	2022
Faturamento (R\$ bilhões)	R\$ 13,9	R\$ 6,4	R\$ 7,4	R\$ 15,19
EBITDA (R\$ milhões)	R\$ 4.373	R\$ 1.086,3	R\$ 547,6	R\$ 1.200
ROE (%)	1,65%	-0,61%	- 0,39%	- 0,84%
Endividamento bruto (milhões)	R\$ 11,41	R\$ 17,5	R\$ 21,80	R\$ 22,60
Lucro Líquido ou Prejuízo Líquido – R\$	R\$ 691,6 milhões	- R\$ 2,3 bilhões	- R\$ 7,2 bilhões	- R\$ 1,5 bilhões
Taxa de ocupação (%)	82%	80,1%	82%	80,1%
Total de passageiros transportados (milhões)	36,44	16,77	18,96	27,28

Fonte: Demonstrativos anuais da Gol

A pandemia de COVID-19 também teve um impacto significativo nos indicadores financeiros da Gol Linhas Aéreas Inteligentes. O faturamento da empresa caiu de R\$ 13,9 bilhões em 2019 para R\$ 6,4 bilhões em 2020, devido às restrições de viagens. O EBITDA diminuiu de R\$ 4.373 bilhões para R\$ 1.086,3 bilhões no mesmo período. O ROE ficou negativo em -0,61% em 2020. O endividamento bruto aumentou de R\$ 11,41 bilhões para R\$ 17,5 bilhões. A empresa mostrou uma recuperação parcial nos anos seguintes, mas ainda enfrenta desafios em sua busca por retornar aos níveis pré-pandemia.

Em 2021, a Gol Linhas Aéreas Inteligentes continuou a enfrentar os desafios impostos pela pandemia. O faturamento alcançou R\$ 7,4 bilhões, mostrando uma recuperação em relação ao

ano anterior, porém ainda abaixo dos níveis de 2019. O EBITDA registrou um valor de R\$ 547,6 milhões, refletindo a dificuldade de manter margens de lucro saudáveis durante esse período. O ROE permaneceu negativo em -0,39% em 2021, evidenciando os prejuízos líquidos e a baixa capacidade de retorno para os acionistas. O endividamento bruto aumentou ainda mais, atingindo a marca de R\$ 21,80 bilhões, indicando a necessidade contínua de buscar recursos para sustentar as operações da empresa.

Já em 2022, a Gol mostrou sinais de recuperação adicional. O faturamento subiu para R\$ 15,19 bilhões, superando os níveis pré-pandemia. Apesar disso, ainda com um caminho a percorrer. O EBITDA registrou um valor de R\$ 1,2 bilhão, demonstrando uma melhora em relação aos anos anteriores, embora ainda abaixo dos números de 2019. Apesar desses avanços, o ROE permaneceu negativo em -0,84% em 2022, indicando que a empresa ainda enfrenta dificuldades em gerar retorno para os acionistas. O endividamento bruto continuou em alta, alcançando R\$ 22,60 bilhões, evidenciando a necessidade de administrar cuidadosamente sua estrutura financeira.

Em resumo, a Gol Linhas Aéreas Inteligentes apresentou uma recuperação gradual nos indicadores financeiros nos anos de 2021 e 2022. Embora tenha havido melhorias em relação aos números mais baixos de 2020, os resultados ainda refletem os desafios contínuos causados pela pandemia. A empresa busca manter um equilíbrio entre a recuperação financeira e a gestão responsável de sua dívida, enquanto trabalha para fortalecer sua posição no setor da aviação.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Conforme procurou-se demonstrar, a crise causada pela pandemia refletiu-se de maneira muito intensa e de forma muito negativa sobre as empresas que atuam no setor aéreo no Brasil,

O número de passageiros transportados pelas duas empresas analisadas caiu de 64,11 milhões, em 2019, para 31,56 milhões, em 2020, recuperou-se parcialmente, em 2021 e alcançou o número de 54,76 milhões em 2022, ainda abaixo do patamar do período pré-pandêmico.

Como consequência da abrupta queda do número de passageiros transportados, o faturamento conjunta das duas empresas caiu de R\$ 25,3 bilhões em 2019 para R\$ 12,1 bilhões em 2020, R\$ 17,3 bilhões em 2021 e R\$ 31,09 bilhões em 2022, onde ficou acima do patamar do período

pré-pandêmico.

Em decorrência dessa queda da receita, as duas empresas analisadas viram os prejuízos aumentarem, que juntos chegaram a R\$ 6,9 bilhões, resultante desse péssimo desempenho, o endividamento bruto subiu significativamente, passando de R\$ 26,43 bilhões em 2019 para R\$ 44,41 bilhões no final de 2022. Esse elevado endividamento fragiliza a saúde financeira das empresas e atrapalha as perspectivas de crescimento do setor aéreo nacional, já que as duas companhias analisadas são responsáveis por mais da metade do total de passageiros transportados neste nosso País que possui dimensões continentais.

Pode-se afirmar com base nos dados analisados que a crise desencadeada pela Covid foi muito profunda e impactou seriamente as empresas que atuam no setor aéreo brasileiro, mas, devido ao tempo disponível, este estudo ficou limitado a um pequeno número de indicadores financeiros e operacionais que embora extremamente relevantes, podem não ser suficientes para suportar uma tomada de decisão relativo a essas empresas aéreas, seja como investidor no mercado de capitais ou como qualquer outra parte interessada no tema ou nessas empresas em particular .

Para uma análise mais aprofundada sugere-se a inclusão de outros indicadores financeiros e de desempenho. Certamente, dispondo de mais indicadores, o processo analítico será mais assertivo.

Também merece ser destacado que devido ao porte e importância das empresas analisadas e do setor aéreo para o País, é importante que esforços sejam envidados para que essas companhias possam diminuir seus endividamentos elevados, equacionem seus passivos e possam novamente voar “em céu de brigadeiro”.

REFERÊNCIAS

ABEAR. **Glossário**. São Paulo: ABEAR, s.d.. Disponível em < <https://www.abear.com.br/imprensa/dados-e-fatos/glossario/>>. Acesso em: 20 de jun. de 2023.

ABEAR. **Volume de passageiros transportados em 2022 registra maior patamar desde 2020**. São Paulo: ABEAR, 2023. Disponível em < <https://www.abear.com.br/imprensa/agencia-abear/noticias/volume-de-passageiros-transportados-em-2022-registra-maior-patamar-desde-2020/>>. Acesso em 20 de jun. de 2023.

ABOUT ICAO. **International civil aviation organization**. Disponível em: <<https://www.icao.int/about-icao/Pages/default.aspx>>. Acesso em 12 de nov. de 2022.

ANAC. **Principais medidas do setor aéreo após o início da pandemia de Covid-19 – Linha do Tempo**. ANAC, 2021. Disponível em: <<https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/coronavirus/anac-covid-19-linha-do-tempo>>. Acesso em 05 de nov. de 2022.

AZUL. **Relatórios trimestrais**. AZUL: 2019. Disponível em <<https://ri.voeazul.com.br/informacoes-e-relatorios/resultados-trimestrais/>>. Acesso em 22 de jun. de 2023.

AZUL. **Relatórios trimestrais**. AZUL: 2020 Disponível em <<https://ri.voeazul.com.br/informacoes-e-relatorios/resultados-trimestrais/>>. Acesso em 22 de jun. de 2023.

AZUL. **Relatórios trimestrais**. AZUL: 2021 Disponível em <<https://ri.voeazul.com.br/informacoes-e-relatorios/resultados-trimestrais/>>. Acesso em 22 de jun. de 2023.

AZUL. **Relatórios trimestrais**. AZUL: 2022 Disponível em <<https://ri.voeazul.com.br/informacoes-e-relatorios/resultados-trimestrais/>>. Acesso em 22 de jun. de 2023.

BREALEY, R. A.; MYERS, S.C.; ALLEN, F.. **Princípios de finanças corporativas**. São Paulo: Bookman, 2018.

BRIGHAM, E. F., EHRHARDT, M. C.. **Administração financeira: teoria e prática**. São Paulo: Cengage Learning, 2013.

BUTANTAN. **Como surgiu o novo coronavírus?** Conheça as teorias mais aceitas sobre sua origem. São Paulo: BUTANTAN, s.d.. Disponível em: <<https://butantan.gov.br/covid/butantan-tira-duvida/tira-duvida-noticias/como-surgiu-o-novo-coronavirus-conheca-as-teorias-mais-aceitas-sobre-sua-origem>>. Acesso em 03 de nov. de 2022.

CNN. **Aéreas têm prejuízo de pelo menos R\$ 21,4 bilhões no primeiro ano da pandemia**. Rio de Janeiro: CNN, 2021. Disponível em <<https://www.cnnbrasil.com.br/business/aereas-tem-prejuizo-de-pelo-menos-r-214-bilhoes-no-primeiro-ano-da-pandemia/>>. Acesso em 06 de nov. de 2022.

DAMODARAN, A. **Corporate finance: theory and practice**. Nova Jersey: John Wiley & Sons, 2012.

FELDMANN, P. R.. **Análise de balanços: conceitos e aplicações**. São Paulo: Atlas, 2016.

GIL, A.C.. **Como elaborar projetos de pesquisa**. São Paulo: Atlas, 2017.

BUFFET, W. Annual Letter to Shareholders. Berkshire Hathaway. Disponível em: <<https://www.berkshirehathaway.com/letters/1984.html>>. Acesso em 20 de jun. de 2023

GITMAN, L. J.. **Princípios de administração financeira**. São Paulo: AMGH Editora, 2016.

GITMAN, L. J., JOEHNK, M. D.. **Princípios de administração financeira**. São Paulo: Pearson, 2020.

GOL. **Central de resultados 2019**. GOL: 2019 Disponível em <https://ri.voegol.com.br/conteudo_pt.asp?tipo=53858&id=0&idioma=0&conta=28&submenu=&img=&ano=2019>. Acesso em 22 de jun. de 2023.

GOL. **Central de resultados 2020**. GOL: 2020 Disponível em <https://ri.voegol.com.br/conteudo_pt.asp?tipo=53858&id=0&idioma=0&conta=28&submenu=&img=&ano=2020>. Acesso em 22 de jun. de 2023.

GOL. **Central de resultados 2021**. GOL: 2021 Disponível em <https://ri.voegol.com.br/conteudo_pt.asp?tipo=53858&id=0&idioma=0&conta=28&submenu=&img=&ano=2021>. Acesso em 22 de jun. de 2023.

GOL. **Central de resultados 2022**. GOL: 2022 Disponível em <https://ri.voegol.com.br/conteudo_pt.asp?tipo=53858&id=0&idioma=0&conta=28&submenu=&img=&ano=2022>. Acesso em 22 de jun. de 2023.

ITTELSOON, T. R.. **Demonstrações financeiras: como entender e analisar balanços, resultados e fluxos de caixa**. Rio de Janeiro: Alta Books, 2019.

KAPLAN, R. S., ATKINSON, A. A.. **Advanced management accountig**. Nova Jersey: Prentice Hall, 1998.

LYNCH, P.. **Once up on wall street**. Nova Iorque: Simon & Sch, 1990.

MARCONI, M. A., LAKATOS, E. M.. **Fundamentos de metodologia científica**. São Paulo: Atlas, 2017.

MODIGLIANI, F., MILLER, M. H.. “**The cost of capital, corporation finance and the theory of investment.**” The American Economic Review, vol. 48, no. 3, 1958, pp. 261–97. JSTOR. Disponível em: <<http://www.jstor.org/stable/1809766>>. Acesso em 20 de junho 2023.

PENMAN, S. H. **Financial statement analysis and security valuation**. Nova Iorque: McGraw-Hill, 2013.

ROSS, S. A., WESTERFIELD, R. W., JAFFE, J. F.. **Administração financeira**. São Paulo: AMGH Editora, 2016.

USP. **Covid-19: o que se sabe sobre a origem da doença**. São Paulo: GRUBER, 2020. Disponível em: <<https://jornal.usp.br/artigos/covid2-o-que-se-sabe-sobre-a-origem-da-doenca/>>. Acesso em 03 de nov. de 2022.