

UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA (UnB)
Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade (FACE)
Departamento de Ciências Contábeis e Atuariais (CCA)
Bacharelado em Ciências Contábeis

MICHELLE DA SILVA PEREIRA

**CRISE ECONÔMICA E GLOBAL DE 2008: EFEITOS NAS EMPRESAS DO
TRANSPORTE AÉREO DOMÉSTICO BRASILEIRO**

Brasília, DF
2014

Professor Doutor Ivan Marques de Toledo Camargo
Reitor da Universidade de Brasília

Professor Doutor Mauro Luiz Rabelo
Decano de Ensino de Graduação

Professor Doutor Jaime Martins de Santana
Decano de Pesquisa de Pós-Graduação

Professor Doutor Roberto de Góes Ellery Júnior
Diretor da Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade

Professor Doutor José Antônio de França
Chefe do Departamento de Ciências Contábeis e Atuariais e Atuariais

Professor Doutor Rodrigo de Souza Gonçalves
Coordenador do Programa de Pós-Graduação em Ciências Contábeis

Professora Mestre Rosane Maria Pio da Silva
Coordenadora de Graduação do curso de Ciências Contábeis – Diurno

Professor Doutor Bruno Vinícius Ramos Fernandes
Coordenador de Graduação do curso de Ciências Contábeis - Noturno

MICHELLE DA SILVA PEREIRA

**CRISE ECONÔMICA E GLOBAL DE 2008: EFEITOS NAS EMPRESAS DO
TRANSPORTE AÉREO DOMÉSTICO BRASILEIRO**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Departamento de Ciências Contábeis e Atuariais da Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade da Universidade de Brasília como requisito à conclusão da disciplina Pesquisa em Ciências Contábeis e obtenção do grau de Bacharel em Ciências Contábeis.

Orientador: Prof. Dr. Paulo Roberto B. Lustosa

Área: Contabilidade Financeira/Internacional
Linha de Pesquisa: Contabilidade e Mercado Financeiro

BRASÍLIA, DF
2014

PEREIRA, Michelle da Silva
Crise econômica e global de 2008: Efeitos nas empresas do transporte aéreo doméstico brasileiro / Michelle da Silva Pereira – Brasília, DF, 2014.

Quant. p. 28

Orientador: Prof. Dr. Paulo Roberto Barbosa Lustosa

Trabalho de Conclusão de Curso (Monografia – Graduação) –
Universidade de Brasília, 1º Semestre letivo de 2014.

1. Contabilidade Financeira 2. Crise no Mercado Financeiro 3.
Empresas Aéreas Brasileiras

MICHELLE DA SILVA PEREIRA

**CRISE ECONÔMICA E GLOBAL DE 2008: EFEITOS NAS EMPRESAS DO TRANSPORTE
AÉREO DOMÉSTICO BRASILEIRO**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Departamento de Ciências Contábeis e Atuariais da Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade da Universidade de Brasília como requisito à conclusão da disciplina Pesquisa em Ciências Contábeis e obtenção do grau de Bacharel em Ciências Contábeis.

Aprovada em: ____ de julho de 2014

Banca examinadora:

Prof. Dr. Paulo Roberto Barbosa Lustosa
Orientador

Professor Dr. José Antônio de França

AGRADECIMENTOS

A Deus, o maior amor da minha vida, que me deu sabedoria para ingressar nesta Universidade e concluir, apesar das dificuldades enfrentadas, este curso.

Aos meus pais, Mario e Elizabeth, que sempre me ensinaram o melhor caminho a seguir, dedicando suas vidas ao meu crescimento e desenvolvimento.

Às minhas irmãs, Aline e Priscila, que me ajudaram a seguir em frente nesta jornada acadêmica e de vida.

Ao meu cunhado, Wilson Junior, que é praticamente um irmão para mim, sendo sempre uma pessoa disposta a ajudar.

Aos meus companheiros de curso, em especial Mariele e Mariana, que se tornaram grandes amigas que me ajudaram bastante durante a segunda metade do curso.

Aos meus amigos, de perto e de longe, que caminharam comigo e me deram palavras de incentivo durante esta etapa.

A todos, o meu sincero agradecimento.

“[...] Até aqui nos ajudou o Senhor.”
(1 Samuel 7:12b)

RESUMO

As relações econômicas estão amplamente ligadas. No mundo globalizado, é impossível não sentir as consequências de uma crise em um país, ainda mais sendo este tão importante econômica e financeiramente, como é os Estados Unidos. Sua crise foi de grande escala, gerando grande déficit público, quebra de instituições financeiras deveras poderosas, retenção de crédito, dentre outros. Este trabalho visa analisar o impacto da crise econômica dos Estados Unidos da América para o Brasil; em especial na indústria aérea brasileira transportadora de passageiros. Para isso, observaram-se indicadores e dados durante os anos de 2002 a 2012 a fim de descobrir, através do método dedutivo, a magnitude dos efeitos da crise, bem como a contextualização para sua existência. A regulação proposta pelo DAC e pela ANAC, órgãos reguladores brasileiros, visava o melhor aproveitamento da indústria aérea, tornando-a mais independente através de desregulação, medida pela liberdade tarifária. Tais mudanças geraram uma reestruturação do mercado aéreo, trazendo o conceito de concorrência ao setor e alavancando a economia. As medidas serviram de resposta ao aumento dos custos totais para as empresas aéreas, com total atenção ao custo de combustível que cresceu significativamente no ano de 2008, por conta da variação da taxa de câmbio Real/Dólar – fator responsável pelo aumento dos preços do barril de petróleo e, conseqüentemente, pela variação positiva das passagens aéreas na época. A liberdade tarifária muito contribuiu para o desenvolvimento do setor aéreo doméstico, tornando o mercado competitivo para as empresas e vantajoso para o consumidor.

Palavras-chave: Contabilidade Financeira; Crise no Mercado Financeiro; Empresas Aéreas Brasileiras

1. INTRODUÇÃO

O mundo econômico e financeiro é um mundo cheio e instabilidades. Essas instabilidades tomam grandes proporções quando estão inseridas em um nível internacional. Em momentos de crise, as relações econômicas se tornam ainda mais sensíveis.

O presente trabalho tem a oportunidade de apresentar o efeito da crise econômica norte americana de 2008 sobre as empresas do setor aéreo brasileiro, do transporte de passageiros. Esta crise foi de grande escala, afetando fortemente sua moeda – o Dólar –, além de abalar as economias de diversos países ao redor do mundo. Pressões de outras economias, grande déficit público, quebra de grandes instituições financeiras, problemas quanto à concessão de crédito, são algumas das consequências sentidas pelos Estados Unidos.

O setor aéreo brasileiro vem se consolidando com o passar dos anos, através de uma política eficaz de liberdade tarifária, proposta por órgãos reguladores, como a Agência Nacional de Aviação Civil. Através dela, houve uma reestruturação do setor, trazendo o conceito de concorrência e alavancando a economia.

O mercado, em especial o doméstico regular de transporte de passageiros – visto que há também o transporte de carga dentro desta divisão – vem ganhando cada vez mais destaque e importância na economia, em periódicos, em pesquisas e em trabalhos acadêmicos; porquanto ainda a passos lentos.

Para o desenvolvimento do presente trabalho, a contextualização da crise norte americana foi necessária, assim como o levantamento do histórico do setor aéreo brasileiro até os dias atuais. Após este referencial teórico, foi feita uma análise comparativa – por empresa representativa no mercado ou de maneira consolidada – de Margem Bruta, Índice de Liquidez Geral, porcentagem dos custos de combustível, *Yield* Tarifa e Tarifa Aérea Média, dos anos de 2002 a 2012, utilizando a pesquisa documental para tal.

Quanto ao método de pesquisa foi utilizado o dedutivo, aplicando para isso a abordagem quantitativa sob as variáveis predeterminadas, a fim de explicar os resultados indiretos que a crise econômica mundial provocou nas empresas aéreas brasileiras durante o ano de 2008, principalmente, que foi a data de seu colapso. Foi observado um aumento no preço do combustível, ocasionado pelo comportamento de mercado frente a um cenário financeiro instável, apresentado mais detalhado posteriormente.

Este artigo contém introdução, referencial teórico, metodologia, resultados, conclusão e bibliografia.

2. REFERENCIAL TEÓRICO

2.1. Crise financeira dos EUA

Segundo Farhi e Prates (2009):

A crise financeira internacional, originada em meados de 2007 no mercado norte-americano de hipotecas de alto risco (subprime), adquiriu proporções tais que acabou por se transformar, após a falência do banco de investimentos Lehman Brothers, numa crise sistêmica. O desenrolar da crise colocou em xeque a arquitetura financeira internacional, na medida em que explicitou as limitações dos princípios básicos do sistema de regulação e supervisão bancária e financeira atualmente em vigor, bem como pôs em questão a sobrevivência de um perfil específico de instituições financeiras.

A crise econômica e financeira dos Estados Unidos foi uma crise de cunho global que teve sua causa principal no mercado imobiliário norte americano.

No ano de 2001, houve uma redução bastante significativa do índice Nasdaq, uma bolsa de valores especializada em empresas de tecnologia, por conta do estouro da “Bolha da Internet” – o *Dot-com Bubble*. Ela era uma bolha especulativa, criada nos anos 90, de empresas de tecnologia da informação e da comunicação para o aumento do preço de suas ações. Nesta época, a internet estava a se expandir; com isso as companhias viram na migração de seus negócios para o âmbito virtual uma ótima oportunidade para aumentar seus lucros de forma bem significativa, destinando recursos a setores relacionados ao desenvolvimento de websites e softwares, por exemplo.

Em 2000, por conta da especulação equivocada a respeito da internet, os preços das ações das empresas que atuavam no mercado virtual despencaram em pouco tempo, causando a falência de várias corporações. Consequentemente o índice Nasdaq diminuiu, fazendo com que os juros do Banco Central dos EUA – o *Federal Reserve System* (Fed) – também baixassem, na alternativa de ajustar a economia.

O mercado imobiliário então entrou em ascensão. Além das taxas de juros baixas, o governo dos Estados Unidos da América garantia um bom retorno deste investimento, fazendo com que bancos de vários países do mundo investissem neste setor, ao emprestar dinheiro a imobiliárias.

Com o mercado imobiliário superaquecido, várias pessoas tiveram o interesse em investir neste setor, a partir do momento em que, com a valorização dos imóveis, era possível realizar a compra um novo investimento. A necessidade da criação de novas hipotecas foi algo inerente à expansão do mercado, tornando o financiamento aos menos favorecidos

economicamente algo comum. Estes indivíduos eram chamados de *Subprimes*, clientes que, muitas vezes, já possuíam histórico de inadimplência e buscavam, por conta desta incapacidade de pagamento, um crédito, adquirido pela hipoteca de suas casas, para pagar suas contas e obter a oportunidade de gastar mais.

A hipoteca tinha a característica de ser um financiamento com risco maior, por se destinar a indivíduos com renda mais baixa e/ou não comprovada. Risco maior implica consequentemente em um retorno maior. Para isso, a taxa de juros era variável e pós-fixada. Era também um título livremente negociável entre instituições imobiliárias e financeiras.

O aumento da inflação, no ano de 2005, fez com que o Fed tomasse medidas para amenizar seus efeitos na economia. Com isso, houve o aumento da taxa de juros, dando o estopim de uma crise de liquidez norte-americana. Em 2007, os clientes *subprimes* tornaram-se inadimplentes junto aos bancos, pois, com a subida da taxa de juros, estes foram incapazes de firmar seus compromissos no pagamento das hipotecas.

Com o encarecimento do crédito imobiliário, pela alta vertiginosa da taxa de juros, a demanda tornou-se menor que a oferta. A iminência de novos calotes fez o crédito sofrer uma desaceleração expressiva, causando uma retração de crédito, onde o preço dos imóveis caía, tornando impraticável seu refinanciamento; e o sistema bancário internacional entrava em colapso.

Grandes bancos norte americanos, como o *Lehman Brothers*, foram à falência, quebrando também, a *American International Group*(AIG), umas das maiores seguradoras do país. Esta situação de notória instabilidade financeira logo foi sentida no mercado financeiro, atingindo a Bolsa de Valores, ao passo que os acionistas buscavam investir seus créditos em um cenário mais seguro.

A economia dos Estados Unidos é uma das mais importantes no cenário mundial. Os créditos por ela gerados tem a possibilidade de serem convertidos em ativos que geram juros a longo prazo para investidores de diversas partes do mundo. Por isso que, rapidamente, a crise do sistema imobiliário se tornou uma crise de cunho global no mercado financeiro. O Governo dos EUA, na tentativa de conter a crise no mercado imobiliário, injetou US\$85 bilhões na AIG. Países da União Europeia também injetaram bilhões de Euros na economia norte americana, pois estes eram, com seus bancos, detentores de algumas muitas de suas hipotecas. Porém, tais esforços foram em vão, pois a crise havia tomado proporções deveras maiores.

No Brasil, a crise foi sentida através da falta de obtenção de crédito. Tomando como exemplo o ocorrido na economia dos Estados Unidos, os bancos tomaram diversas medidas

burrocráticas na concessão de créditos às empresas, tornando o processo demorado, exaustivo e quase impossível. As empresas tiveram seu desenvolvimento “engessado”, pois estavam impossibilitadas de ampliar suas estruturas e de investir em novos projetos – que geraria emprego e renda ao país.

Por se tratar de uma crise mundial, alguns países parceiros do Brasil nas atividades de importação e exportação tiveram uma diminuição expressiva de crédito, fazendo com que a taxa de exportação brasileira caísse. O Governo Federal, através do Banco Central e do Ministério da Fazenda, adotou diversas medidas, internas e externas, para amenizar os efeitos da crise mundial no país. Utilizou políticas monetárias, fiscais e creditícias na tentativa de desacelerar a economia brasileira, como a ampliação de R\$5 bilhões da linha de crédito para efetuar exportações e a compra no valor de R\$24 bilhões de carteira de banco menores.

2.2. Setor Aéreo Brasileiro

Segundo dados do sítio eletrônico “Portal Brasil”, a aviação comercial civil no Brasil teve início em 1927, com operação pela *Condor Syndikat*. Tempos mais tarde, foram fundadas outras empresas, como: Viação Aérea Rio-Grandense (conhecida como VARIG), Viação Aérea São Paulo (VASP), Serviços Aéreos do Vale Amazônico (SAVA S.A.) e TransBrasil.

Da época de 1920 aos dias de hoje, muita coisa mudou. O que antes era um mercado primitivo, em que não havia praticamente regulação e a constituição de empresas era livre, com o passar do tempo houve a necessidade de se fomentar planos e instituições regulatórios, a fim de gerir o mercado de aviação que crescia com o desenvolvimento de empresas de grande porte. Hoje há um mercado bem mais consolidado, atravessando grandes e significativos avanços.

A Aviação Civil no Brasil era totalmente diferente do que é vista no cenário atual. Até o ano de 1989, as tarifas aéreas eram fixadas através de uma regulação estrita do Estado, na chamada era da “competição controlada”, segundo Salgado e Oliveira (2008). Após esta data, com a implementação da Portaria nº 318/SPL/1989 do Departamento de Aviação Civil (DAC, hoje extinto), iniciou-se uma Política de Flexibilização da Aviação Comercial, introduzindo o primeiro passo para a desregulamentação econômica do transporte aéreo, mediante a implantação de um regime de bandas tarifárias. Os preços mínimos e máximos a serem praticados nas bandas tarifárias eram definidos de acordo com os custos operacionais médios, distância e tipo de linha do transporte aéreo, conforme estabelecido pela Portaria nº 158/SPL/1993.

Segundo a Portaria nº 318/SPL/1989, tal regime “reforça a iniciativa empresarial, permitindo maior diferenciação de produto ofertado e racionalização de uso de meios de produção; e considerando o benefício para o usuário de ter ampliado o elenco de opções a seu dispor”. Porém, para o setor aéreo doméstico, esta foi uma política tarifária equivocada, pois os preços das passagens eram congelados, e não os custos operacionais das empresas, ocasionando prejuízos expressivos ao mercado, na época. A consequência disso foi a extinção de companhias aéreas, como a VASP e a TransBrasil, como veremos adiante.

No ano de 2001, outro passo acerca da liberdade tarifária foi tomado: a criação e a implementação da Portaria nº 248, de 10/8/2001, do Ministério da Fazenda, e da Portaria DAC nº 1.213/DGAC, de 16/8/2001. Através desta [Portaria], o Estado não mais controlaria e definia os preços das tarifas aéreas praticadas pelas empresas de transporte aéreo doméstico de passageiros, carga e malote postal em todo o território nacional; ele somente acompanharia a variação de preços no mercado aéreo de 63 linhas aéreas domésticas, registrando os valores para a composição de índices e monitorando, mais tarde, através da Portaria DAC nº 447/DGAC/2004, as bases tarifárias promocionais de 67 linhas aéreas domésticas que as empresas pretendiam utilizar.

A Portaria DAC nº 447/DGAC/2004 expressava:

Art 5º Como regra geral, as empresas de transporte aéreo regular deverão registrar no DAC, para fins de monitoramento, os valores de suas tarifas, no máximo até o 5º dia útil após a data de início de sua aplicação.

Parágrafo único: Para tarifas promocionais de passageiros cujos valores sejam inferiores a 35% (trinta e cinco por cento) da Tarifa de Referência, calculada com base nos Índices Tarifários de Referência a que se refere o artigo 4º desta Portaria, o registro de que trata o caput deste artigo deverá ser feito junto ao DAC com uma antecedência mínima de 5 (cinco) dias úteis em relação à data prevista para o início de sua vigência. Nessa hipótese, o registro de cada tarifa promocional deverá ser instruído com, no mínimo, as seguintes informações: valor da tarifa, vôos e trechos em que será aplicável, condições de aplicação (regras e restrições), período de validade, quantidade de assentos a ser disponibilizada por vôo, e outras informações consideradas relevantes para a análise do registro por parte do DAC.

Com a liberdade tarifária, algumas empresas, como a TransBrasil, a VASP e a VARIG, as maiores da época no mercado aéreo doméstico regular de passageiros, entraram em severas crises gerenciais e financeiras, por conta dos prejuízos de exercícios passados e do aumento da competitividade entre companhias do setor. Foi nesta época (2001) que a Gol Linhas Aéreas iniciou suas atividades, com o modelo de negócios “*Low Cost Low Fare*” – Baixo Custo Baixa Tarifa, em tradução literal –, preenchendo as lacunas deixadas com a saída

de grandes empresas do setor, e tornando-se mais tarde, incrementada com a incorporação da VARIG, a segunda maior empresa do mercado aéreo.

Em julho de 2005, a Agência Nacional de Aviação Civil, a ANAC, foi criada pela Lei nº 11.182/2005. Além da criação da Agência e da atribuição de competências que ela possuiria, esta lei ratificava a liberdade tarifária e instituía a liberdade de oferta das empresas aéreas domésticas brasileiras.

Mais tarde, no ano de 2010, o registro de tarifas aéreas domésticas foi ampliado pela Resolução ANAC nº 140/2010, contemplando e acompanhando dados de todas as linhas aéreas domésticas regulares de passageiros. A regulamentação vigente dispensava então o registro prévio de tarifas aéreas promocionais, pois esta prática [registro prévio] prejudicava a concorrência e os usuários do transporte aéreo doméstico regular, já que tais tarifas tinham de ser registradas com antecedência de 5 (cinco) dias úteis, comprometendo a resposta de promoção lançada por empresas concorrentes.

Com a implementação da Resolução ANAC nº 140/2010, as companhias aéreas puderam competir livremente no mercado e tomar decisões empresariais, atraindo investimentos para o setor e, conseqüentemente, estimulando o crescimento do mercado e ampliando a oferta. As forças de oferta e de demanda passaram a atuar de forma mais efetiva no transporte aéreo, dando oportunidade ao surgimento de novas empresas, como foi o caso da Azul Linhas Aéreas, que iniciou suas atividades em 2008 e hoje é a terceira maior empresa aérea brasileira e vem contestando as líderes de mercado desde então.

No regime de liberdade tarifária, as tarifas aéreas passaram a oscilar de acordo com as condições de mercado, principalmente pela concorrência. Os preços das passagens baixaram e se tornaram diversificados, com a presença frequente de promoções. O que antes era destinado a uma clientela elitizada, abriu possibilidades de popularização do mercado, com a baixa significativa dos preços e, conseqüentemente, aumentando a demanda no setor.

Houve a necessidade, por parte das companhias aéreas, de eficiência no gerenciamento dos custos *versus* concorrência e novas condições de mercado, visto que o custo com combustível representa mais de 30% em média do total dos custos e despesas de voo entre 2002 e 2012, e tal custo é afetado pelo preço internacional do barril de petróleo e da taxa de câmbio Real/Dólar. Significa dizer que a alta no preço do barril e/ou na taxa de câmbio aumenta o custo do combustível, o que possivelmente gera aumento no preço da passagem, a fim de obter mais rentabilidade por parte da empresa aérea.

3. METODOLOGIA

A metodologia científica é o conjunto de abordagens, técnicas e processos utilizados pela ciência para formular e resolver problemas de aquisição objetiva do conhecimento de uma maneira sistemática. Segundo Marconi e Lakatos (2010, p. 65), “O método é o conjunto das atividades sistemáticas e racionais que, com maior segurança e economia, permite alcançar o objetivo – conhecimentos válidos e verdadeiros – traçando o caminho a ser seguido, detectando erros e auxiliando as decisões do cientista”.

O método utilizado nesta pesquisa é o dedutivo. Ainda segundo Marconi e Lakatos (2010), o método dedutivo explica o conteúdo das premissas atingindo a “certeza”, pois a formação da conclusão estava implícita nelas.

Para Medeiros (2009, p. 31), “O raciocínio dedutivo parte de enunciados gerais dispostos em ordem, como premissas de um raciocínio para chegar a uma conclusão particular”.

Quanto aos objetivos, esta pesquisa tem caráter explicativo. Segundo Andrade (1998), é um tipo de pesquisa mais complexo, pois além de registrar, analisar e interpretar os fenômenos estudados, procura identificar seus fatores determinantes, ou seja, suas causas.

No que tange aos procedimentos, esta pesquisa utilizou-se da pesquisa de fonte documental. “A característica da pesquisa documental é que a fonte de coleta de dados está restrita a documentos, escritos ou não, constituindo o que se denomina de fontes primárias.” Marconi e Lakatos (2010, p. 157).

Em relação à forma de abordagem a pesquisa é classificada como quantitativa. Este tipo de pesquisa prevê a mensuração de variáveis predeterminadas para verificar e explicar sua existência, relação ou influência sobre outras variáveis, e supõe um conjunto de unidades de observação comparáveis entre si, procurando refletir o que é comum à maioria das situações. CAMPOS (2000).

Por ter caráter explicativo, terá importância a análise e a interpretação dos percentuais e valores apresentados nos quadros de dados, a fim de demonstrar as principais variáveis e mudanças.

Será utilizada como procedimento a pesquisa documental, pois todos os dados encontrados para análise foram retirados dos sítios da Agência Nacional de Aviação Civil –

ANAC – do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE – e do Sistema Gerenciador de Séries Temporais do Banco Central – SGS.

A forma de abordagem quantitativa foi escolhida por ser considerada a mais adequada para demonstrar as mudanças ocorridas, da forma mais objetiva possível. Utilizou-se como instrumento para análise dos dados a análise econômica e financeira, uma técnica bastante utilizada por investidores e emprestadores para analisar riscos, principalmente em empresas privadas.

Foi feita uma análise comparativa de dados de Margem Bruta, Índice de Liquidez Geral, variação da porcentagem dos Custos de Combustível, *Yield* Tarifa, Tarifa Aérea Média; por empresa representativa no mercado ou de forma consolidada, entre os anos de 2002 e 2012.

A Margem Bruta mede o retorno alcançado pela empresa através de seu resultado bruto (receita líquida, deduzidos os custos de serviços prestados). Este indicador fornece o quanto a empresa tem a ganhar como resultado direto de sua atividade. Quanto maior, mais favorável é. É calculada através da fórmula:

$$\text{Margem Bruta} = \frac{\text{Resultado Bruto}}{\text{Receita Líquida}}$$

Segundo Silva (2012), o Índice de Liquidez Geral (ILG) indica quanto a empresa possui em dinheiro, bens e direito, realizáveis a curtos prazos e a longos prazos para fazer face às suas dívidas totais de curto e longo prazos. Este índice irá refletir a situação financeira de modo geral, identificando a capacidade da empresa de pagar suas dívidas a longo e a curto prazo, sem precisar envolver o ativo permanente. Quanto maior o ILG, melhor é a saúde financeira da empresa. É calculado através da expressão:

$$\text{ILG} = \frac{(\text{Ativo Circulante} + \text{Realizável a Longo Prazo})}{(\text{Passivo Circulante} + \text{Passivo Não Circulante})}$$

Segundo o Relatório de Tarifas Aéreas Domésticas da ANAC (2013), Tarifa Aérea Média Doméstica é um indicador que representa o valor médio pago pelo passageiro em uma viagem em razão da prestação dos serviços de transporte aéreo. Este indicador é calculado por meio da média ponderada das tarifas aéreas domésticas comercializadas e as correspondentes quantidades de assentos comercializados.

Acerca do *Yield* Tarifa Aérea Médio Doméstico, o Relatório de Tarifas Aéreas Domésticas da ANAC diz que “é um indicador que representa o valor médio pago pelo passagerei-

ro por quilômetro voado. Tal indicador é o resultado da divisão da Tarifa Aérea Média Doméstica pela distância média direta entre a origem e o destino do passageiro” (2013).

Estes indicadores representam os preços médios efetivamente praticados no mercado aéreo doméstico, tanto de venda de passagem ao usuário, quanto de valor médio pago por quilômetro voado.

4. RESULTADOS

Para a análise da Margem Bruta, foi feita uma coleta de dados presentes nos Anuários do Transporte Aéreo, disponível no sítio eletrônico da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), referente aos anos de 2002 a 2012. Para fins de praticidade, foram consideradas somente as empresas aéreas prestadoras de serviço regular doméstico mais significativas, pois estas detem mais de 80% do mercado aéreo doméstico.

Acerca de alguns dados incompletos na tabela, vale ressaltar os seguintes aspectos:

- A Azul Linhas Aéreas Brasileiras S/A surgiu em 2008, iniciando suas atividades aéreas regulares domésticas no mesmo ano;
- A Avianca Brasil, tendo como razão social Oceanair Linhas Aéreas Ltda., iniciou suas operações de transporte aéreo regular doméstico de passageiros no ano de 2003. Antes disso, realizava o transporte aéreo não regular, quer dizer, empresa de táxi aéreo.
- A Trip Linhas Aéreas S.A., apesar de não representar uma parcela significativa no mercado de transporte aéreo regular de passageiros, fundiu-se com a Azul Linhas Aéreas em 2012, a 3ª mais representativa no mercado doméstico.
- A Passaredo Transportes Aéreas Ltda. Suspendeu suas operações em 2002, devido à crise cambial de 1999, voltando somente em 2004.
- A Webjet Linhas Aéreas S.A. teve suas atividades plenamente iniciadas no ano de 2006 e findas ao final de 2012, quando houve a incorporação com a Gol Linhas Aéreas (grupo VRG).

A seguir são apresentados os valores anuais de Resultado Bruto e Receita Líquida por companhia aérea, para cálculo da Margem Bruta, mostrado logo após na Tabela 1.

Painel 1.A: Resultado Bruto e Receita Líquida, em milhares de reais (R\$1.000), das principais empresas aéreas domésticas, dos anos de 2002 a 2012.

| ANO | TAM | | GOL | | AZUL | |
|------|------------------|-------------------|------------------|------------------|-----------------|------------------|
| | Result. Bruto | Rec. Líq. | Result. Bruto | Rec. Líq. | Result. Bruto | Rec. Líq. |
| 2002 | R\$ 724.061,00 | R\$ 3.330.208,00 | R\$ 161.320,00 | R\$ 677.880,00 | - | - |
| 2003 | R\$ 919.065,00 | R\$ 3.548.294,00 | R\$ 495.512,00 | R\$ 1.400.590,00 | - | - |
| 2004 | R\$ 1.450,00 | R\$ 4.377,00 | R\$ 826.345,00 | R\$ 1.960.886,00 | - | - |
| 2005 | R\$ 1.802.921,00 | R\$ 5.519.047,00 | R\$ 917.815,00 | R\$ 2.669.090,00 | - | - |
| 2006 | R\$ 2.545.085,00 | R\$ 7.179.342,00 | R\$ 1.177.534,00 | R\$ 3.802.017,00 | - | - |
| 2007 | R\$ 2.234.054,00 | R\$ 7.984.529,00 | R\$ 934.994,00 | R\$ 4.383.620,00 | - | - |
| 2008 | R\$ 2.769.134,00 | R\$ 10.332.235,00 | R\$ (347.627,00) | R\$ 2.545.422,00 | R\$ (7.748,00) | R\$ 3.428,00 |
| 2009 | R\$ 2.487.279,00 | R\$ 9.614.346,00 | R\$ 1.327.770,00 | R\$ 6.025.382,00 | R\$ (21.821,00) | R\$ 376.590,00 |
| 2010 | R\$ 3.144.757,00 | R\$ 11.207.997,00 | R\$ 1.568.927,00 | R\$ 6.979.447,00 | R\$ 110.750,00 | R\$ 868.858,00 |
| 2011 | R\$ 3.446.947,00 | R\$ 12.640.422,00 | R\$ 871.763,00 | R\$ 7.258.585,00 | R\$ 279.234,00 | R\$ 1.717.029,00 |
| 2012 | R\$ (735.683,00) | R\$ 13.211.996,00 | R\$ 390.813,00 | R\$ 7.178.050,00 | R\$ 377.615,00 | R\$ 2.550.175,00 |

Fonte: Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC.

Painel 1.B: Resultado Bruto e Receita Líquida, em milhares de reais (R\$1.000), das principais empresas aéreas domésticas, dos anos de 2002 a 2012– continuação.

| ANO | AVIANCA | | TRIP | | PASSAREDO | | WEBJET | |
|------|------------------|------------------|----------------|------------------|----------------|----------------|------------------|----------------|
| | Result. Bruto | Rec. Líq. | Result. Bruto | Rec. Líq. | Result. Bruto | Rec. Líq. | Result. Bruto | Rec. Líq. |
| 2002 | - | - | R\$ (636,00) | R\$ 39.188,00 | - | - | - | - |
| 2003 | R\$ (9.836,00) | R\$ 30.163,00 | R\$ 8.623,00 | R\$ 58.747,00 | - | - | - | - |
| 2004 | R\$ (8.147,00) | R\$ 58.816,00 | R\$ 6.109,00 | R\$ 69.776,00 | R\$ (479,00) | R\$ 4.392,00 | - | - |
| 2005 | R\$ (6.732,00) | R\$ 83.038,00 | R\$ 13.853,00 | R\$ 81.982,00 | R\$ 371,00 | R\$ 6.910,00 | - | - |
| 2006 | R\$ (27.639,00) | R\$ 186.362,00 | R\$ 14.600,00 | R\$ 96.922,00 | R\$ 2.039,00 | R\$ 13.858,00 | R\$ (7.670,00) | R\$ 8.156,00 |
| 2007 | R\$ (71.859,00) | R\$ 288.420,00 | R\$ 7.181,00 | R\$ 35.539,00 | R\$ 6.347,00 | R\$ 28.261,00 | R\$ (7.903,00) | R\$ 68.936,00 |
| 2008 | R\$ (112.408,00) | R\$ 393.338,00 | R\$ 76.152,00 | R\$ 310.245,00 | R\$ 12.297,00 | R\$ 62.528,00 | R\$ (25.411,00) | R\$ 256.371,00 |
| 2009 | R\$ 19.798,18 | R\$ 412.601,77 | R\$ 67.969,00 | R\$ 432.583,00 | R\$ 16.096,00 | R\$ 101.748,00 | R\$ (2.723,00) | R\$ 472.746,00 |
| 2010 | R\$ 70.141,00 | R\$ 576.442,00 | R\$ 110.552,00 | R\$ 718.816,00 | R\$ 31.011,00 | R\$ 195.516,00 | R\$ 120.577,00 | R\$ 776.102,00 |
| 2011 | R\$ 80.485,00 | R\$ 833.628,00 | R\$ 47.850,00 | R\$ 1.064.888,00 | R\$ (4.860,00) | R\$ 241.521,00 | R\$ (68.494,00) | R\$ 890.518,00 |
| 2012 | R\$ 133.962,00 | R\$ 1.319.911,00 | R\$ 146.460,00 | R\$ 1.572.181,00 | R\$ 12.825,41 | R\$ 203.941,29 | R\$ (125.389,00) | R\$ 930.226,00 |

Fonte: Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC.

Tabela 1: Margem Bruta das principais empresas aéreas domésticas, de 2002 a 2012.

| ANO | TAM | GOL | AZUL | AVIANCA | TRIP | PASSAREDO | WEBJET |
|------|-------|-------|-------|---------|-------|-----------|--------|
| 2002 | 0,22 | 0,24 | - | - | -0,02 | - | - |
| 2003 | 0,26 | 0,35 | - | -0,33 | 0,15 | - | - |
| 2004 | 0,33 | 0,42 | - | -0,14 | 0,09 | -0,11 | - |
| 2005 | 0,33 | 0,34 | - | -0,08 | 0,17 | 0,05 | - |
| 2006 | 0,35 | 0,31 | - | -0,15 | 0,15 | 0,15 | -0,94 |
| 2007 | 0,28 | 0,21 | - | -0,25 | 0,20 | 0,22 | -0,11 |
| 2008 | 0,27 | -0,14 | -2,26 | -0,29 | 0,25 | 0,20 | -0,10 |
| 2009 | 0,26 | 0,22 | -0,06 | 0,05 | 0,16 | 0,16 | -0,01 |
| 2010 | 0,28 | 0,22 | 0,13 | 0,12 | 0,15 | 0,16 | 0,16 |
| 2011 | 0,27 | 0,12 | 0,16 | 0,10 | 0,04 | -0,02 | -0,08 |
| 2012 | -0,06 | 0,05 | 0,15 | 0,10 | 0,09 | 0,06 | -0,13 |

Fonte: Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC.

Analisando de modo geral, percebe-se certa normalidade nos valores obtidos, apesar evento da crise econômica e financeira de 2008. O valor negativo obtido pela Gol no ano de 2008, deve-se ao fato de esta ter iniciado o processo de fusão com a Varig – Viação Aérea Rio Grandense –, que atravessava um processo de recuperação judicial por conta da insolvência gerada pela sua crise financeira interna, ao não conseguir seu reestabelecimento no mercado aéreo, agora sob o regime de liberdade tarifária.

O índice negativo de Margem Bruta alcançado pela Azul Linhas Aéreas no ano de 2008 foi ocasionado por conta de sua abertura em meados de dezembro de 2008 e por ser iniciante no mercado aéreo. A companhia conquistou o mercado, durante os anos, através do conceito de “*Low Cost Low Fare*”, tornando-se hoje a terceira maior empresa do setor aéreo doméstico de passageiros. Até o ano de 2010, onde é vista uma variação positiva de 13%, a empresa não foi capaz de cobrir seus custos com a receita líquida obtida, gerando prejuízo bruto.

A Avianca, apesar do resultado negativo em 2008 (-29%) – e nos demais anos anteriores à crise –, veio se recuperando nos anos subsequentes, obtendo Margem Bruta favorável, em resposta ao retorno positivo de sua atividade.

O Índice de Liquidez Geral mostrará a situação financeira da empresa em pagar suas dívidas, sem a necessidade de envolver o ativo permanente.

Para os quadros sem dados, vale o mesmo ressaltado na análise da Margem Bruta, mostrada acima. São apresentados os somatórios de Ativo Circulante e Ativo Realizável a Longo Prazo e de Passivo Circulante e Passivo Não Circulante, dos anos de 2002 a 2012, assim como o Índice de Liquidez Geral de cada período apurado.

Painel 2.A: Ativo Circulante mais Ativo Realizável a Longo Prazo e Passivo Circulante mais Passivo Não Circulante, em milhares de reais (R\$1.000), das principais empresas aéreas domésticas, dos anos de 2002 a 2012.

| ANO | TAM | | GOL | | AZUL | |
|------|------------------|-------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| | AC+ARLP | PC+PnC | AC+ARLP | PC+PnC | AC+ARLP | PC+PnC |
| 2002 | R\$ 1.178.313,00 | R\$ 3.332.550,00 | R\$ 223.497,00 | R\$ 221.324,00 | - | - |
| 2003 | R\$ 1.197.352,00 | R\$ 2.712.076,00 | R\$ 475.311,00 | R\$ 323.042,00 | - | - |
| 2004 | R\$ 1.437.882,00 | R\$ 1.959.391,00 | R\$ 1.354.711,00 | R\$ 947.624,00 | - | - |
| 2005 | R\$ 2.112.904,00 | R\$ 2.510.815,00 | R\$ 1.333.268,00 | R\$ 908.118,00 | - | - |
| 2006 | R\$ 3.605.470,00 | R\$ 3.028.026,00 | R\$ 1.553.607,00 | R\$ 1.222.240,00 | - | - |
| 2007 | R\$ 5.117.294,00 | R\$ 4.446.029,00 | R\$ 1.138.072,00 | R\$ 1.518.678,00 | - | - |
| 2008 | R\$ 4.922.637,00 | R\$ 12.026.421,00 | R\$ 720.912,00 | R\$ 1.760.277,00 | R\$ 225.660,00 | R\$ 27.576,00 |
| 2009 | R\$ 3.251.236,00 | R\$ 10.194.637,00 | R\$ 3.765.956,00 | R\$ 5.118.728,00 | R\$ 246.951,00 | R\$ 439.055,00 |
| 2010 | R\$ 3.050.947,00 | R\$ 10.470.204,00 | R\$ 5.489.732,00 | R\$ 4.137.017,00 | R\$ 256.018,00 | R\$ 843.931,00 |
| 2011 | R\$ 4.189.526,00 | R\$ 12.484.786,00 | R\$ 4.679.323,00 | R\$ 7.050.652,00 | R\$ 592.730,00 | R\$ 1.461.393,00 |
| 2012 | R\$ 3.936.338,00 | R\$ 13.194.311,00 | R\$ 2.939.377,00 | R\$ 6.987.117,00 | R\$ 1.065.261,00 | R\$ 2.092.107,00 |

Fonte: Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC.

Painel 2.B: Ativo Circulante mais Ativo Realizável a Longo Prazo e Passivo Circulante mais Passivo Não Circulante, em milhares de reais (R\$1.000), das principais empresas aéreas domésticas, dos anos de 2002 a 2012 – continuação.

| ANO | AVIANCA | | TRIP | | PASSAREDO | | WEBJET | |
|------|----------------|----------------|----------------|------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| | AC+ARLP | PC+PnC | AC+ARLP | PC+PnC | AC+ARLP | PC+PnC | AC+ARLP | PC+PnC |
| 2002 | - | - | R\$ 10.206,00 | R\$ 11.556,00 | - | - | - | - |
| 2003 | R\$ 9.837,00 | R\$ 48.643,00 | R\$ 12.101,00 | R\$ 17.138,00 | - | - | - | - |
| 2004 | R\$ 8.525,00 | R\$ 79.240,00 | R\$ 14.643,00 | R\$ 31.904,00 | R\$ 15.722,00 | R\$ 14.949,00 | - | - |
| 2005 | R\$ 10.590,00 | R\$ 123.541,00 | R\$ 14.029,00 | R\$ 40.334,00 | R\$ 1.116,00 | R\$ 5.410,00 | - | - |
| 2006 | R\$ 49.851,00 | R\$ 81.635,00 | R\$ 53.776,00 | R\$ 45.058,00 | R\$ 2.800,00 | R\$ 9.979,00 | R\$ 2.187,00 | R\$ 15.199,00 |
| 2007 | R\$ 131.706,00 | R\$ 161.740,00 | R\$ 102.556,00 | R\$ 65.420,00 | R\$ 8.280,00 | R\$ 15.760,00 | R\$ 44.254,00 | R\$ 62.668,00 |
| 2008 | R\$ 117.573,00 | R\$ 147.435,00 | R\$ 139.165,00 | R\$ 347.888,00 | R\$ 13.848,00 | R\$ 32.547,00 | R\$ 140.415,00 | R\$ 211.107,00 |
| 2009 | R\$ 78.804,00 | R\$ 125.662,00 | R\$ 168.672,00 | R\$ 628.003,00 | R\$ 32.259,00 | R\$ 48.020,00 | R\$ 206.724,00 | R\$ 329.831,00 |
| 2010 | R\$ 219.225,00 | R\$ 235.825,00 | R\$ 268.789,00 | R\$ 709.405,00 | R\$ 63.634,00 | R\$ 94.751,00 | R\$ 309.286,00 | R\$ 420.652,00 |
| 2011 | R\$ 364.195,00 | R\$ 466.738,00 | R\$ 456.446,00 | R\$ 1.110.218,00 | R\$ 107.161,00 | R\$ 165.440,00 | R\$ 344.940,00 | R\$ 626.960,00 |
| 2012 | R\$ 321.579,00 | R\$ 621.825,00 | R\$ 364.745,00 | R\$ 1.436.436,00 | R\$ 116.919,73 | R\$ 252.547,92 | R\$ 92.320,00 | R\$ 437.428,00 |

Fonte: Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC.

Tabela 2: Índice de Liquidez Geral das principais empresas aéreas domésticas, de 2002 a 2012.

| ANO | TAM | GOL | AZUL | AVIANCA | TRIP | PASSAREDO | WEBJET |
|------|------|------|------|---------|------|-----------|--------|
| 2002 | 0,35 | 1,01 | - | - | 0,88 | - | - |
| 2003 | 0,44 | 1,47 | - | 0,20 | 0,71 | - | - |
| 2004 | 0,73 | 1,43 | - | 0,11 | 0,46 | 1,05 | - |
| 2005 | 0,84 | 1,47 | - | 0,09 | 0,35 | 0,21 | - |
| 2006 | 1,19 | 1,27 | - | 0,61 | 1,19 | 0,28 | 0,14 |
| 2007 | 1,15 | 0,75 | - | 0,81 | 1,57 | 0,53 | 0,71 |
| 2008 | 0,41 | 0,41 | 8,18 | 0,80 | 0,40 | 0,43 | 0,67 |
| 2009 | 0,32 | 0,74 | 0,56 | 0,63 | 0,27 | 0,67 | 0,63 |
| 2010 | 0,29 | 1,33 | 0,30 | 0,93 | 0,38 | 0,67 | 0,74 |
| 2011 | 0,34 | 0,66 | 0,41 | 0,78 | 0,41 | 0,65 | 0,55 |
| 2012 | 0,30 | 0,42 | 0,51 | 0,52 | 0,25 | 0,46 | 0,21 |

Fonte: Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC.

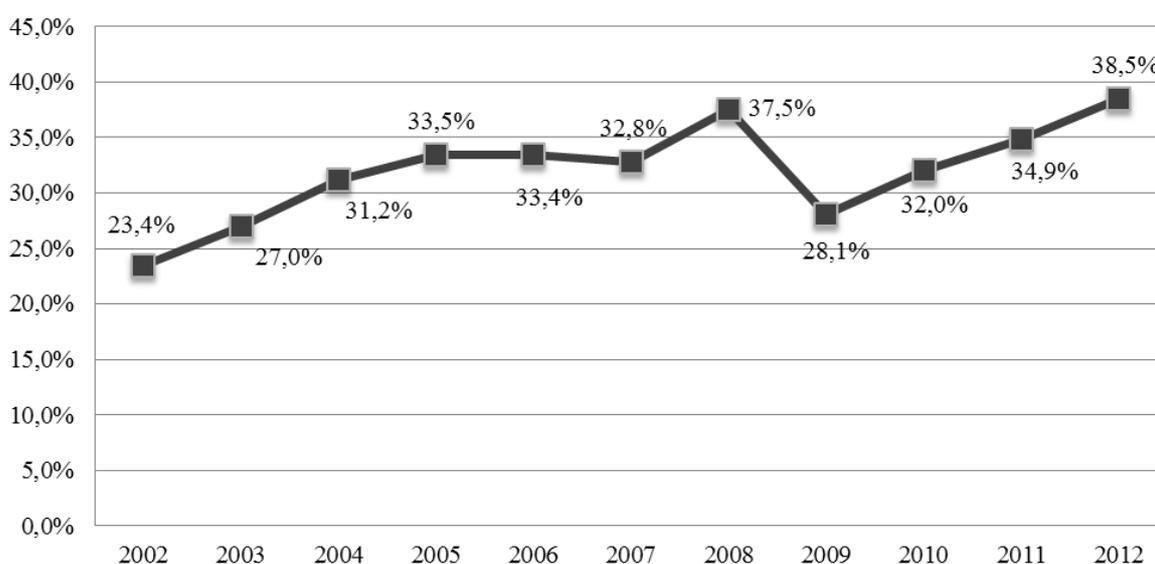
Vemos aqui, no ano de início das operações da Azul Linhas Aéreas um valor discrepante de 8,18 de ILG. Em 2008, a Azul possuía cerca de R\$198.802.000,00 de Ativo Circulante, sendo R\$179.277.000,00 somente de Disponível, e R\$26.858.000,00 de Ativo Realizável a Longo Prazo versus um passivo Circulante de R\$23.973.000,00 e um Passivo Não Circulante no valor de R\$3.603.000,00.

No ano seguinte, a Azul obteve um Ativo Circulante e um Ativo Realizável a Longo prazo, no valor de R\$203.445.000,00 e R\$43.388.000,00 respectivamente, um Passivo Circulante de R\$188.935.000,00 e um Passivo Não Circulante no valor de R\$248.682.000,00, sendo a maior parte deste último composta por empréstimos e financiamentos de longo prazo (R\$245.250.000,00).

As demais empresas seguem uma tendência regular, obtendo uma saúde financeira razoavelmente saudável no decorrer do tempo.

O custo com combustível é um importante fator na precificação das passagens aéreas, já que este, juntamente com custos de arrendamento, manutenção e seguro de aeronaves, representa mais da metade dos custos e despesas de voo – sendo o custo de combustível o mais expressivo dos acima citados, ocupando mais de 30% em média dos custos e despesas totais relacionadas ao voo. Todos os custos incorridos associados ao voo são compensados pelas passagens vendidas.

Gráfico 1: Variação anual do custo do combustível (%), de 2002 a 2012.



Fonte: Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC.

A variação anual do custo do combustível frente ao custo total de voo é mostrada em gráfico com dados consolidados das empresas da indústria do setor aéreo, de forma a obter uma melhor visualização e compreensão acerca da análise.

O custo do combustível manteve praticamente o mesmo patamar durante os anos de 2002 a 2007, com variações entre 15,3% e 42,7% – valor de 2003 em relação ao apurado em 2002 e valor de 2005 em relação ao evidenciado em 2002, respectivamente.

No ano de 2008, ano do estouro da crise financeira norte americana, houve uma alta de 14,3% em relação à porcentagem do custo de combustível do ano anterior. Este fato deve-se à desvalorização do Dólar, que alcançou em junho de 2008 o valor de R\$1,57, o valor já registrado desde janeiro de 1999. Portanto o preço do barril de petróleo subiu, a fim de compensar a perda cambial norte americana.

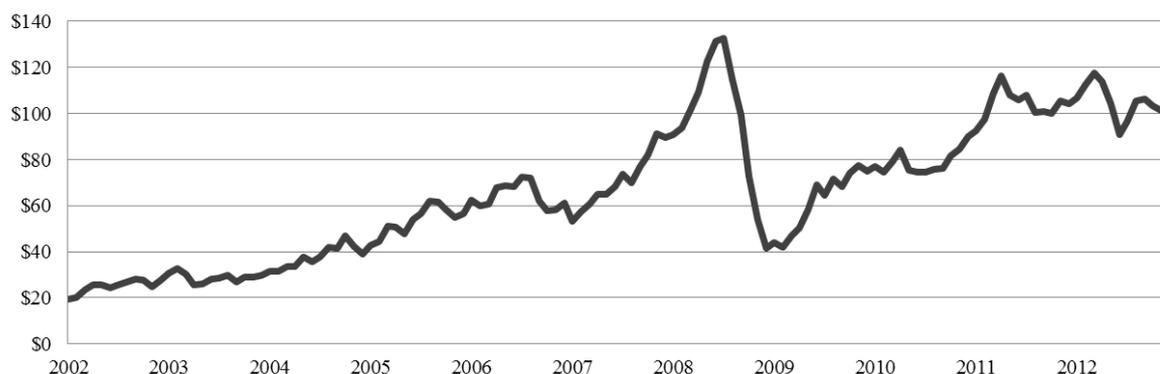
Em 2009, houve uma queda da participação do custo de combustível no custo total de voo para 28,1%. Tal fato se deve pela desaceleração da economia mundial e à diminuição

dos níveis de consumo no setor produtivo, pois os estoques de petróleo cru dos Estados Unidos caíram em 1 (um) milhão de barris em outubro, contrariando as expectativas de crescimento do setor e, conseqüentemente, a alta nas cotações.

Houve alta de 13,88% no ano de 2010, em relação a 2009, com tendência crescente nos anos subsequentes. Há de se destacar dois fatos relevantes para a alta do preço do barril de petróleo nesse período: crise financeira da Zona do Euro, em consequência à crise norte americana, devido à falta de liquidez de bancos de alguns países europeus, enfraquecendo assim o Euro; e a Primavera Árabe, com a redução da produção de petróleo na Líbia, por exemplo, devido aos protestos civis contra o autoritarismo ditatorial daquela região.

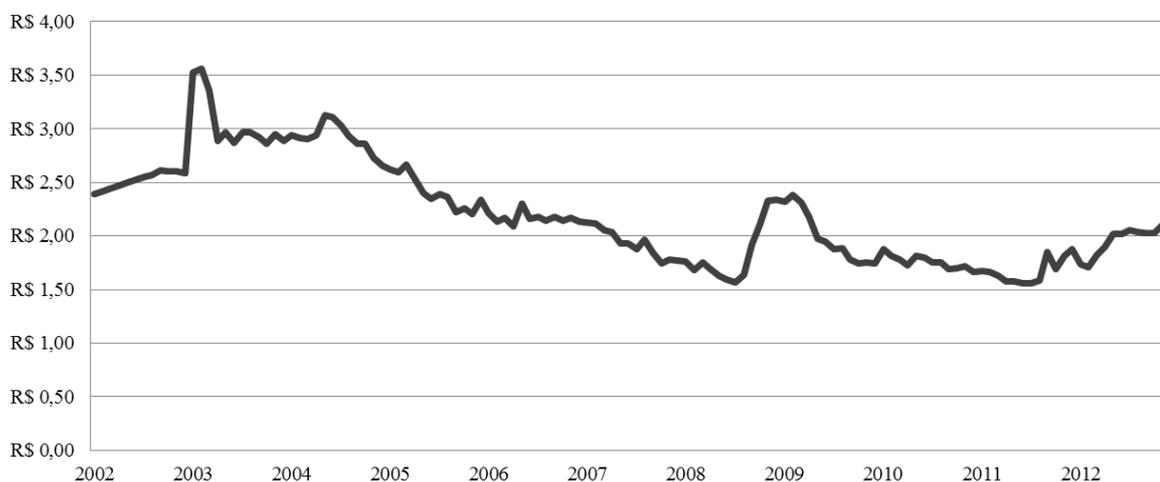
Como a variação do custo do combustível do setor aéreo doméstico está diretamente ligada ao preço internacional do barril de petróleo e a variação da taxa de câmbio, seguem abaixo gráficos que apontam as variações de cada indicador no decorrer dos anos de 2002 a 2012.

Gráfico 2: Evolução do preço médio internacional do barril do petróleo (em US\$), de 2002 a 2012.



Fonte: Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC.

Gráfico 3: Evolução da taxa de câmbio R\$/US\$, de 2002 a 2012.



Fonte: Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC.

O preço médio internacional do barril de petróleo considera os tipos *Brent, Dubai e West Texas Intermediate* – WTI.

Sua tendência de crescimento de 2002 a 2007 foi de certa forma constante; até o ano de 2008, devido ao evento bastante significativo que foi a crise econômica e financeira norte americana. Com a economia em extrema crise e o Dólar em baixa, o resultado encontrado foi o aumento abrupto do preço do barril de petróleo, conforme dito acima. Durante o exercício de 2008, em especial no mês de julho, o barril obteve valor médio de US\$132,55, quase duas vezes maior em comparação ao mesmo período do ano anterior (US\$73,67).

No ano de 2009, devido à redução dos estoques de petróleo dos Estados Unidos, o preço do barril enfrentou uma queda, chegando a ser vendido a US\$41,76 (preço médio) em fevereiro deste ano.

Em relação à taxa de câmbio Real/Dólar, a alta evidenciada em 2003 é resultado das incertezas acerca da sucessão presidencial – governo FHC para governo Lula. No início deste ano, o dólar chegou a ser cotado a R\$3,53.

Durante o ano de 2008, o dólar obteve desvalorização, devido à crise dos EUA. Chegou a registrar pior baixa em nove anos, com cotação a R\$1,57, em julho de 2008. Porém, ao final do ano, veio se superando gradativamente, fechando o mês de dezembro a R\$2,34.

A seguir, são apresentadas as médias de *Yield* Tarifa e de Tarifa Aérea Doméstica, dos anos de 2002 a 2012, e suas respectivas variações em relação ao período anterior. Os dados são divulgados pela ANAC de forma consolidada, a fim de evitar a exposição da estratégia de mercado de cada empresa.

Tabela 3: Tarifa Aérea Média Doméstica Real, de 2002 a 2012.

| ANO | Jan-Dez (R\$) | var % |
|-------------|----------------------|--------------|
| 2002 | 515,17 | ND |
| 2003 | 569,84 | 10,61 |
| 2004 | 598,30 | 5,00 |
| 2005 | 575,47 | -3,82 |
| 2006 | 526,50 | -8,51 |
| 2007 | 385,62 | -26,76 |
| 2008 | 531,48 | 37,82 |
| 2009 | 383,54 | -27,83 |
| 2010 | 313,63 | -18,23 |
| 2011 | 292,38 | -6,77 |
| 2012 | 294,83 | 0,84 |

Fonte: Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC.

Tabela 4: Yield Tarifa Aérea Médio Real*, de 2002 a 2012.

| ANO | Jan-Dez (R\$) | var % |
|-------------|----------------------|--------------|
| 2002 | 0,85 | ND |
| 2003 | 0,94 | 9,95 |
| 2004 | 0,88 | -5,78 |
| 2005 | 0,87 | -1,10 |
| 2006 | 0,80 | -8,70 |
| 2007 | 0,58 | -27,66 |
| 2008 | 0,79 | 36,39 |
| 2009 | 0,57 | -27,59 |
| 2010 | 0,41 | -27,47 |
| 2011 | 0,37 | -10,31 |
| 2012 | 0,37 | 0,35 |

Fonte: Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC.

* *Yield Tarifa Aérea Médio Real* representa o valor médio pago pelo passageiro por quilômetro voado.

No decorrer dos anos, percebe-se uma redução do valor da Tarifa Aérea Média Doméstica, assim como do *Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico*. Tal fato, deve-se ao processo de liberdade tarifária, implementado pela Portaria MF nº 248/2001 e pela Resolução ANAC nº140/2010. Houve também a abertura a novas empresas; algumas delas promovendo o conceito de “*Low Cost Low Fare*”, como foi o caso da Gol Linhas Aéreas e Azul Linhas Aéreas. Em resposta ao lançamento de passagens a um preço abaixo ao de mercado, todo o setor teve de reagir, criando novas estratégias e gerenciamento de custos para manter sua estabilidade no mercado aéreo.

Observa-se que no ano de 2008, a Tarifa Aérea Média Doméstica obteve grande alta, com variação de 37,82% e valor de R\$531,48. Já no caso do *Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico*, houve uma alta de 36,39% em relação ao ano anterior, obtendo um resultado de 0,78505. O evento de grande importância de cunho global foi a crise econômica e financeira norte americana, que abalou todo o sistema financeiro mundial, elevando a taxa de câmbio e o preço do barril de petróleo, variáveis que influenciam no preço do combustível, que compõe maior parte do custo total de voo. Conseqüentemente, a demanda por voos caiu e o preço de venda de passagem teve de ser ajustado significativamente para que o setor sentisse em menor escala os efeitos da crise.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este estudo, por mais que simples, comprova a interligação que as relações econômicas e financeiras internacionais possuem. A crise econômica dos Estados Unidos do ano de 2008, observada e sentida pelo mundo todo, serve para comprovar isso.

Pelas análises gerais da Margem Bruta e do Índice de Liquidez Geral, constatou-se que a crise global não afetou diretamente as empresas do setor aéreo regular brasileiro. As variações mais significativas são explicadas por fenômenos, muitas vezes, operacionais as quais as empresas enfrentavam; seja por fusão com outra companhia ou início das operações no mercado.

Nos dados consolidados – variação do custo com combustível, *Yield* Tarifa e Tarifa Aérea Média – foi possível perceber que as mudanças apresentadas através dos anos, principalmente em 2008, foram ocasionadas primordialmente pelo comportamento instável de mercado frente a um cenário econômico e financeiro de crise. Para isso, foram apresentados os gráficos com as oscilações da taxa de câmbio Real/Dólar e do preço do barril (em US\$), que apresentaram variações bastante significativas entre 2007 a 2009, refletindo assim as medidas tomadas pelo mercado.

O Brasil, diferentemente de outros países ao redor do mundo, conseguiu tornar os efeitos dessas crises menos invasivos, fazendo com que ele não sentisse as duras sequelas. Por mais que a crise não tenha influenciado diretamente o setor aéreo, em especial o regular doméstico, a indústria aérea sentiu leves abalos por conta do custo do combustível e da grande participação deste no total dos custos de voo.

A crise de fato não impactou diretamente a economia real brasileira. Portanto, é de se esperar que, através desta afirmativa, não haja mudança direta em seus setores. Entretanto, com a globalização e a interligação das relações financeiras, há sim um abalo nos resultados econômicos no Brasil, porém de forma indireta.

A estratégia adotada pela indústria aérea de se adequar ao momento de crise, com a utilização da liberdade tarifária para ajustar os preços das passagens frente o aumento do custo do combustível, foi importante para desenvolver e fortalecer o setor, recuperando parte de sua rentabilidade e promovendo avanços, que são vistos nos dias atuais.

O grande responsável pelas variações vistas nos dados analisados – principalmente os referentes ao ano de 2008 – é, sem dúvida, a taxa de câmbio, que influenciou e continua a influenciar diretamente no preço dos insumos dentro do mercado financeiro.

Apesar dos resultados obtidos no ano de 2008, as empresas do setor aéreo e as agências e órgãos controladores deste setor souberam promover e acompanhar o mercado, a fim de

manter os níveis de rentabilidade, retorno e lucratividade. Isso tornou a economia da indústria aérea mais forte, fazendo com que ela se desenvolvesse a passos maiores anos mais tarde.

Obviamente ainda estamos nos recuperando desta e de outras crises internacionais e de crises internas – de menor proporção. Porém agora, o setor tem maior habilidade e preparo, com estratégias mais eficazes e resultados mais imediatos.

6. REFERENCIAL BIBLIOGRÁFICO

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL. **Anuário do Transporte Aéreo – Dados Estatísticos e Econômicos de 2002**. ANAC, 2003.

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL. **Anuário do Transporte Aéreo – Dados Estatísticos e Econômicos de 2003**. ANAC, 2004.

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL. **Anuário do Transporte Aéreo – Dados Estatísticos e Econômicos de 2004**. ANAC, 2005.

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL. **Anuário do Transporte Aéreo – Dados Estatísticos e Econômicos de 2005**. ANAC, 2006.

Agência Nacional de Aviação Civil. **Anuário do Transporte Aéreo – Dados Estatísticos e Econômicos de 2006**. ANAC, 2007.

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL. **Anuário do Transporte Aéreo – Dados Estatísticos e Econômicos de 2007**. ANAC, 2008.

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL. **Anuário do Transporte Aéreo – Dados Estatísticos e Econômicos de 2008**. ANAC, 2009.

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL. **Anuário do Transporte Aéreo – Dados Estatísticos e Econômicos de 2009**. ANAC, 2010.

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL. **Anuário do Transporte Aéreo – Dados Estatísticos e Econômicos de 2010**. ANAC, 2011.

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL. **Anuário do Transporte Aéreo – Dados Estatísticos e Econômicos de 2011**. ANAC, 2012.

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL. **Anuário do Transporte Aéreo – Dados Estatísticos e Econômicos de 2012**. ANAC, 2013.

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL. **Tarifas Aéreas Domésticas: 4º trimestre de 2012**. 27ª Ed., ANAC, 2013.

AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS. **Boletim anual de preços: Preços do petróleo, gás natural e combustíveis nos mercados nacional e internacional**. Rio de Janeiro, ANP, 2012.

ANDRADE, Maria Margarida de. **Introdução a Metodologia do Trabalho Científico**. 3ª Ed. São Paulo: Atlas, 1998.

BETTINI, Humberto Filipe de A. J.; OLIVEIRA, Alessandro V. Marques de. **Azul Linhas Aéreas**. RAE Publicações, vol.8, n. 2, pp. 36-40, 2009. Disponível em: <<http://rae.fgv.br/sites/rae.fgv.br/files/artigos/5484.pdf>>. Acesso em: 27/09/2013.

BETTINI, Humberto Filipe de A. J.; OLIVEIRA, Alessandro V. Marques de. **Condicionantes macroeconômicos e regulatórios da determinação da capacidade produtiva: estudo de caso do setor aéreo**. Estud. Econ. [online]. 2009, vol.39, n.1, pp. 161-183. ISSN 0101-4161. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/ee/v39n1/v39n1a06.pdf>>. Acesso em 23/09/2013.

CAMPOS, L. F. de L. **Métodos e técnicas de pesquisa em psicologia**. Campinas: Alínea, 2000.

FARHI, Maryse; PRATES, Daniela Magalhães; FREITAS; Maria Cristina Penido de; CINTRA, Marcos Antonio Macedo. **A crise e os desafios para a nova arquitetura financeira internacional**. Unicamp, Revista de Economia Política: 2009.

IUDÍCIBUS, S., MARION, J. **Curso de contabilidade para não contadores**. 3ªEd., São Paulo: Atlas, 2000.

LIMA, Marcos Costa Lima. **A Crise Financeira de Setembro de 2008 é também uma crise de Paradigma**. Recife: UFPE, 2009. Disponível em: <<http://www.teoriaepesquisa.ufscar.br/index.php/tp/article/viewFile/184/150>>. Acesso em 26/09/2013.

MCKINSEY & COMPANY. **Estudo do Setor de Transporte Aéreo do Brasil: Relatório Consolidado**. 3ª Ed., Rio de Janeiro: BNDES, 2010. Disponível em: <http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/empr esa/pesquisa/chamada3/sumario_executivo.pdf>. Acesso em 22/10/2013.

MINISTÉRIO DA DEFESA – COMANDO DA AERONÁUTICA. **Portaria DAC nº 447/DGAC de maio de 2004**. Estabelece as regras de funcionamento do sistema de tarifas aéreas domésticas. Disponível em: <<http://www2.anac.gov.br/biblioteca/portarias/port447DGAC.pdf>>. Acesso em: 03/04/2014.

NEVES, S., VICECONTI, P. **Contabilidade avançada e análise das demonstrações financeiras**. 11ª Ed., São Paulo: Frase, 1999.

SALGADO, Lucia Helena; OLIVEIRA, Alessandro V. Marques de. **Constituição do Marco Regulatório para o Mercado Brasileiro de Aviação Regional**. Rio de Janeiro, Nectar: 2008.

SALGADO, Lucia Helena; VASSALLO, Moisés Diniz; OLIVEIRA, Alessandro V. Marques de. **Regulação, políticas setoriais, competitividade e formação de preços: considerações sobre o transporte aéreo no Brasil**. Journal of Transport Literature, vol. 4, n. 1, pp. 7-48, 2010. Disponível em:

<<http://www.pesquisaemtransportes.net.br/relit/index.php/relit/article/view/jv4n1p1/50>>. Acesso em: 27/09/2013.

PÁDUA, Elisabete Matallo Marchesini de. **Metodologia da Pesquisa**: abordagem teórica e prática. 13 ed. Campinas: Papirus, 2007.

PAULANI, Leda Maria; BRAGA, Marcio Bobik. **A Nova Contabilidade Social**: Uma Introdução à Macroeconomia. 3ª ed. rev. e atual. São Paulo: Saraiva, 2007.

PEREIRA, José Matias. **Gestão das políticas fiscal e monetária**: os efeitos colaterais da crise mundial no crescimento da economia brasileira. Observatorio de la Economía Latinoamericana, Numero 148, 2010. Disponível em:
<<http://www.eumed.net/cursecon/ecolat/br/11/jmp.htm>>. Acesso em 03/04/2014.

PEREIRA, Luiz Carlos Bresser. **Crise e recuperação da confiança**. FGV-SP, Revista de Economia Política: 2009.

PEREZ, Dárcio. **Aviação civil no Brasil: Análise do impacto do conceito Low Fare, Low Cost no mercado de aviação doméstica**. Fatec Zona Leste, São Paulo, 2009. Disponível em:
<<http://fateczl.edu.br/TCC/2009-2/tcc-223.pdf>>. Acesso em 22/10/2013.

PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA – CASA CIVIL. **Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005**. Cria a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2005/Lei/L11182.htm>. Acesso em: 03/04/2014.