

**UNIVERSIDADE DO ESTADO DO AMAZONAS
FACULDADE DE CIÊNCIAS SOCIAIS
CURSO DE CIÊNCIAS CONTÁBEIS**

TATIANA APARECIDA ANTUNES

**OS ALTOS CUSTOS COM AS PASSAGENS AÉREAS PARA O INTERIOR DO
ESTADO DO AMAZONAS EM AERONAVES DE MÉDIO E GRANDE PORTES:
UM ESTUDO DE CASO EM UMA EMPRESA AÉREA QUE ATUA NO INTERIOR
AMAZONENSE**

MANAUS

2018

TATIANA APARECIDA ANTUNES

**OS ALTOS CUSTOS COM AS PASSAGENS AÉREAS PARA O INTERIOR DO
ESTADO DO AMAZONAS EM AERONAVES DE MÉDIO E GRANDE PORTES:
UM ESTUDO DE CASO EM UMA EMPRESA AÉREA QUE ATUA NO INTERIOR
AMAZONENSE**

Trabalho de conclusão de curso de Graduação em Ciências Contábeis da Universidade do Estado do Amazonas, como requisito parcial à obtenção do título de Bacharel em Contabilidade.

ORIENTADOR: Prof. Msc. WILLIAM SCORALICK

MANAUS
JUNHO 2018

OS ALTOS CUSTOS COM AS PASSAGENS AÉREAS PARA O INTERIOR DO ESTADO DO AMAZONAS EM AERONAVES DE MÉDIO E GRANDE PORTES: UM ESTUDO DE CASO EM UMA EMPRESA AÉREA QUE ATUA NO INTERIOR AMAZONENSE

RESUMO

Tatiana Aparecida Antunes¹

William Scoralick Amorim²

Pelo fato de ser uma região mais afastada, fazer uma viagem aérea na região Norte do Brasil custa mais caro do que viajar para outros lugares dentro do próprio país. A falta de infraestrutura aeroportuária e incentivos governamentais faz com que empresas aéreas não se interessem pelo mercado da aviação no estado do Amazonas. Atualmente uma única empresa aérea regional oferece voos regulares para todo o estado, a qual está sediada na capital amazonense, onde também se encontra o aeroporto mais importante da região Norte, o Aeroporto Internacional Eduardo Gomes. O presente trabalho teve como objetivo principal de estudo expor os altos custos de uma companhia aérea ao realizar viagens aéreas para o interior do estado do Amazonas e Pará, bem como mostrar a falta de infraestrutura aeroportuária fazendo com que o custo de uma viagem aumente ainda mais, e tendo como consequência a não diminuição do preço final da passagem aérea. O grande responsável pelo aumento dos custos foi o combustível de aviação (QVA), pois os aviões, obrigatoriamente, devem deslocar-se para o interior com combustível para ir e voltar, devido a esses aeroportos não possuírem o serviço de reabastecimento de aeronaves. Foi feito um estudo de caso de uma empresa aérea regional com interpretação qualitativa e quantitativa de suas Demonstrações Contábeis e Balanço Patrimonial dos anos de 2013 e 2014. Através do estudo foi possível observar como mais de 50% dos custos diretos totais são gastos com combustível de aviação.

Palavras-chaves: Infraestrutura aeroportuária – Altos custos com combustível de aviação

¹Acadêmica em Ciências Contábeis pela Universidade do Estado do Amazonas (UEA); Técnica em Meteorologia Aeronáutica pela Escola de Especialistas de Aeronáutica (EEAR). E-mail: t.atibq@hotmail.com

²Mestre em Contabilidade e Controladoria (UFAM); pós-graduado lato sensu em Auditoria Externa (UFMG), Controladoria (PUC-MG) e Auditoria Interna (TREVISAN-SP); Graduado Bacharel em Ciências Contábeis (PUC-MG); Profº de Ensino Superior UNINORTE-Laureate e Universidade do Estado do Amazonas (UEA); ex-Conselheiro do CRC/AM (2012-2015) atuando nas Vice-Presidências da Câmara Técnica e Câmara de Fiscalização, Ética e Disciplina; ex-Coordenador do Curso de Ciências Contábeis (UNINORTE-Laureate) 2010-2011, Life & Professional Coach ALAC & WCC. E-mail: wm.scoralick@hotmail.com

ABSTRACT

Due to the fact of being a more distant region, taking an airplane trip within the North region of Brazil is more expensive than travelling to other places within the same country. The lack of airport infrastructure and government incentives makes the airlines not to be interested in the aviation market in the Amazon state. Currently a single regional airline offers regular flights to the whole state, which is based in the Amazonian capital, where is also situated the most important airport in the North region, Eduardo Gomes International Airport. The current work had as its main study objective to expose the high costs of an airline in flying to the Amazon state countryside and Pará, as well as to show the lack of airport infrastructure, causing the cost of a trip to increase even more, and having as consequence the not decreasing of the airplane ticket final price. The great responsible for the cost increase was the aviation fuel (QVA), for the planes, obligatorily, must travel to countryside with fuel to go and come back, since these airports don't have the airship refueling service. A case study was made of a regional airline with qualitative and quantitative interpretation of its Financial Statements and Balance Sheet of the years 2013 and 2014. Throughout the study it was possible to note how more than 50% of the total direct costs are spent with aviation fuel.

Keywords: Airport infrastructure – High costs with aviation fuel

INTRODUÇÃO

O mundo está em constante transformação, principalmente no que tange ao desenvolvimento dos meios de transportes que vêm tornando-se mais rápidos, econômicos e eficientes. No início do século passado, Alberto Santos Dumont mudou a história da humanidade ao realizar o feito de fazer voar um objeto mais pesado que o ar. No dia 23 de outubro de 1903 em Paris, decolou o 14 BIS, tornando realidade o maior sonho do homem: o de voar. Em sua época, nosso Pai da Aviação talvez não imaginasse que um século depois ajudaria a todos a chegar a lugares que jamais imaginariam.

Com a implantação e o desenvolvimento do transporte aéreo no nosso país a partir da década de 60, a locomoção aérea vem sendo utilizada para vários fins, dentre eles a integração dos povos, tendo como resultado a facilitação da circulação de pessoas de diversas raças e ainda o trânsito de bens produzidos e consumidos em locais muito distantes, contribuindo com a economia mundial.

No ano de 1967, foi criada a Zona Franca de Manaus, localizada na região Norte do Brasil, ainda pouco conhecida – porém, cheia de oportunidades. Mas como seria para ter acesso a essa região? Assim, pensando no desenvolvimento desta, em 1968 foi constituído pelo Ministério da Aeronáutica, um grupo que tinha a missão de estudar a infraestrutura da região e elaborar a criação do Aeroporto Internacional de Manaus, o que viria a ser o principal aeroporto da região Setentrional do país, inaugurado em março de 1976, o que abriu as portas da Amazônia para o mundo.

Com o advento da Globalização, o interesse não era apenas reduzir o tempo dos voos, mas também oferecer um transporte de qualidade, com bom preço e custos otimizados em seu máximo. Os efeitos da globalização fizeram com que no Brasil, em meados da década de 90, as empresas aéreas se vissem numa competição mais forte e assim tivessem que elaborar uma boa estratégia num mercado ocioso que se estabelecia. Em 2000, as companhias aéreas tiveram um crescimento devido a uma desregulamentação de 1997, entretanto somente as “gigantes” do setor aéreo vieram operar na região, cujo coração abriga a maior floresta tropical do mundo, com pouca infraestrutura em seus aeroportos e com condições não muito favoráveis.

De acordo com o levantamento da Associação Brasileira de Empresas Aéreas (ABEAR), a já alta carga tributária paga pelas empresas aéreas para alugar áreas operacionais nos aeroportos privados brasileiros triplicou desde 2012. Acresça-se a isso, o aumento das tarifas, que agrava a crise das empresas aéreas brasileiras, que acumulam prejuízo de R\$ 13 bilhões desde 2011.

A crise não atingiu apenas as empresas regionais, mas também as gigantes do setor aéreo brasileiro no mercado de voos domésticos do país. A Gol e a Tam apresentavam resultados negativos em torno de 1,3 bilhão, devido principalmente ao alto custo do querosene, cerca de 40% dos custos de toda a operação. Apesar de vários resultados negativos, o setor aéreo viu-se em um constante crescimento ao longo dos anos.

No estado do Amazonas existem somente 9 cidades atendidas com voos regulares. E, em Manaus, encontra-se o único aeroporto do estado com boa infraestrutura. Se no estado possui 25 aeródromos, isso representa cerca de 36% do que mantém atividades diárias. Desde 2015, existem licitações para reformas de 15 aeroportos do estado, mas, até hoje, somente um saiu do papel e foi entregue, o construído em Marãã. E três estão sendo recuperados (Boca do Acre, Coari e Lábrea), custando aos cofres públicos mais de R\$ 35 milhões. Segundo a Secretaria de Aviação Civil (SAC) os custos das reformas dos 15 aeródromos ficariam aproximadamente em R\$ 838,4 milhões. As pistas dos 25 aeroportos precisam ser regularizadas, pois nem aviões aeromédicos podem pousar em casos de emergências. Nota-se que a grande problemática dos altos custos na região é a falta de infraestrutura nos aeroportos, problema que será analisado.

1. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

1.1 BREVE HISTÓRICO DA AVIAÇÃO

Um dos sonhos mais antigos da humanidade foi o de voar como os pássaros. Segundo lenda grega, o primeiro a conquistar esse sonho foi Ícaro, tinha par de asas de penas de gaivotas e cera de abelhas. Porém, como conta a fábula, morreu ao voar próximo do sol. Um dos homens mais fascinados pela aviação foi Leonardo da Vinci, sua obsessão por voar o levou em 1480 a iniciar seus estudos de aerodinâmica. Observando os voos dos pássaros ele descreveu com exatidão a forma que esses animais manipulavam o ar, assim, procurando as causas em comum para deter a arte de voar, desenhou o modelo ornitóptero, um helicóptero rústico. Em 1709, criado pelo português Bartolomeu Gusmão, um balão dirigível de ar quente teve o primeiro voo bem-sucedido.

No início do século XX, uma revolução de tecnologia sem fundamentos marcaram essa época. Sendo o da aviação o marco histórico mais importante desse período, com os pioneiros Alberto Santos Dumont, um brasileiro, e os irmãos norte-americanos, Wilbur e Orville Wright, os “inventores do avião”. Mas existem controvérsias até hoje sobre quem teria sido o primeiro a inventar a máquina voadora mais pesada que o ar e realizado o sonho da

lenda de Ícaro. 23 de outubro de 1906 em Paris, o brasileiro realizou o primeiro voo com o 14-BIS na presença de uma plateia de 1000 pessoas, a aeronave atingiu 60 metros em 7 segundos, a 3 metros de altura e atingindo uma velocidade de 30 km/h. Resultou para os brasileiros no epíteto de Pai da Aviação e no título de Patrono da Aeronáutica.

Entretanto, anos antes em 1903, os irmãos Wright empreenderam um voo em sigilo com o FLYER I, na presença de poucas testemunhas e utilizando o sistema de trilhos. Vários voos foram realizados com essa invenção por isso esta foi danificada e ninguém os levou a sério. Mas em 1908 finalmente Santos Dumont e os irmãos Wright se encontraram em uma festa promovida no aeroclube da França e puderam comparar suas invenções. A essa altura os norte-americanos já estavam na terceira versão de sua criação, o FLYER III, o qual tinha uma estrutura bem mais aperfeiçoada que a do 14 Bis. Isso significava que os irmãos já vinha trabalhando a anos na sua invenção. As duas máquinas tinham grandes diferenças, e podemos afirmar que os resultados dos pioneiros contribuíram imensamente para o desenvolvimento dos modelos aeronáuticos atuais.

Há outras ideias de outros precursores na criação do avião, como a do francês Clément Ader, cuja criação resultou no modelo de aeroplano em forma de morcego; Samuel Langley fazendo o avião a vapor sem tripulação; a do alemão Otto Lilienthal, que culminou no desenvolvimento de diversos planadores e Louis Blériot, que atravessou o Canal da Mancha em meia hora. Cada um deixou seu legado, os quais são utilizados na aviação até os dias atuais.

As guerras incentivaram o desenvolvimento tecnológico. Na Primeira Grande Guerra (1914-1918), as aeronaves utilizadas já carregavam mais de uma pessoa e seus motores eram mais potentes do que os dos modelos utilizados antes do conflito e, até o fim da guerra, os propulsores se tornariam ainda mais potentes. Anos mais tarde, com a Segunda Guerra Mundial (1939-1945), o desenvolvimento tecnológico dos aviões foi absurdo. Foi criado no último ano da guerra o primeiro avião de caça a jato alemão, o Messerschmitt Me 262, e com isso bombardeios foram surgindo.

A aviação comercial surgiu no ano de 1914 com um avião que carregava somente um passageiro em um curto voo, porém somente depois da Segunda Guerra Mundial que o transporte comercial tomou força, aviões maiores e mais velozes foram desenvolvidos, como veríamos no ano de 1958, no lançamento do primeiro jato de passageiros que começou a operar dois anos mais tarde nos Estados Unidos. Logo em seguida, surgiram também os aparelhos movidos a turbo – hélices, que seriam mais econômicos e com grande potência. As décadas de 60 e 70 foram marcadas por grandes criações de aeronaves.

1.2 ZONA FRANCA DE MANAUS

O governo de Juscelino Kubistchek, no ano de 1957, criou a Lei nº 3.173 onde surgiria a Zona Franca de Manaus, situada na capital do estado do Amazonas, entretanto, ao longo dos anos, os incentivos fiscais do setor abrangeriam também os estados do Acre, Rondônia, Roraima e Amapá. Um feito que dava oportunidade e impulso para o desenvolvimento dessa região isolada do Brasil, não só na esfera da indústria, mas também na comercial e agropecuária. Todavia somente com o Decreto-Lei 288, de 1967, foi que o Polo Industrial de Manaus – como também é conhecida a área incentivada – foi realmente estabelecido. No Art 1º do Capítulo I publica o seguinte:

Art 1º A Zona Franca de Manaus é uma área de livre comércio de importação e exportação e de incentivos fiscais especiais, estabelecida com a finalidade de criar no interior da Amazônia um centro industrial, comercial e agropecuário dotado de condições econômicas que permitam seu desenvolvimento, em face dos fatores locais e da grande distância, a que se encontram, os centros consumidores de seus produtos.

A proposta era atrair um contingente populacional, já que a região apresentava um vazio demográfico pois a industrialização se concentrava na região sudeste do país. O estado do Amazonas, o maior do Brasil em extensão territorial possui uma área de 1.571.000 km², conta com 62 municípios, os quais detém pouquíssimo desenvolvimento e o acesso a eles é bastante difícil. Foi a partir daí, devido as dificuldades de se locomover pela região, que começou a se a notar os óbices para o transporte no Norte do país.

O objetivo era desenvolver a Região. Então como um lugar em pleno crescimento poderia otimizar seus custos e tempo com o transporte? E como realizar esse transporte dos bens produzidos e das pessoas para o seu melhor desenvolvimento?

Foi então que no ano de 1968, visando a um desenvolvimento maior da região Amazônica, que o Ministério da Aeronáutica analisou três aspectos relevantes: a situação da economia da região devido a implantação da Zona Franca; o crescimento do turismo regional; e a segurança nacional, uma vez que o Brasil estava naquele momento abrindo as suas portas para o mundo. Até então o transporte era feito por vias terrestre e fluvial, mas dessa forma era muito oneroso e o tempo das viagens era bastante extenso. O transporte em geral por via aérea seria a solução para a diminuição do tempo das viagens. Mas então como unir diminuição de tempo e de custos simultaneamente?

Manaus já tinha desde 1954 um aeroporto que era base de apoio como os do restante do país para integração dos países da América do Sul: o Aeroporto de Ponta Pelada, que recebia os aviões do Correio Aéreo Nacional (CAN). Sempre com vistas ao desenvolvimento da Amazônia, foi criado um grupo, cuja finalidade era de estudar e propor uma solução para a criação de um novo Aeroporto na cidade de Manaus. Desse modo, analisando os custos de transporte terrestre dos passageiros entre a cidade e o aeroporto foi escolhido o local e construído o maior aeroporto da região Norte do Brasil, o Aeroporto Internacional Eduardo Gomes.

A partir da década de 1990 a Globalização passou a ter maior impacto na economia brasileira e assim facilitando o setor de transporte aéreo. Então o intenso processo de privatizações das empresas estatais começou. O mundo passou a ser dividido em países do Norte (desenvolvidos) e do Sul (subdesenvolvidos). Houve maior inserção das indústrias e companhias multinacionais no Brasil, instalaram-se para ampliar o seu mercado consumidor, buscar mão de obra barata e maior acesso às matérias-primas. Isso resultou em uma maior produção de emprego, porém com péssimas condições de trabalho. Uma vaga observação dos benefícios da Globalização para Brasil daquela época, nos faz perceber que se tratou de uma farsa, pois os processos produtivos se faziam em outros países e apenas as montagens dos produtos eram feitas nacionalmente. A intenção era driblar os impostos alfandegários e diminuir os custos de produção, uma vez que a mão de obra em países subdesenvolvidos como o Brasil costuma ser mais barata que nos países desenvolvidos. Foi uma contradição essa Globalização brasileira: de um lado, o aumento de emprego e da produção; do outro, o aumento da precarização do trabalho e da concentração de renda, sobretudo nos anos 1990 e início dos anos 2000.

O intuito das empresas aéreas nesse momento não era apenas reduzir o tempo dos voos, mas também era oferecer um transporte de qualidade, com bom preço e conseguir otimizar ao máximo o custo-benefício. Os efeitos da “falsa” globalização fez com que no Brasil, em meados da década de 1990, as empresas aéreas se vissem numa competição mais forte e assim tiveram que elaborar uma boa estratégia num mercado ocioso que ocorria. A volta do crescimento das aéreas se deu a partir da década 2000, mas, mesmo assim, somente as grandes empresas do setor se aventuraram a operar na região Norte.

1.3 CONTABILIDADE DE CUSTOS

A Contabilidade é a ciência que tem por objetivo estudar as variações quantitativas e qualitativas ocorridas no Patrimônio (conjunto de bens, direitos e obrigações) das entidades. Através dela é fornecido o máximo de informações úteis para as tomadas de decisões e assim, alocar as empresas no mundo globalizado.

A competitividade entre as empresas faz com que os custos sejam fator fundamental para a tomada de decisões. Para um melhor desenvolvimento e para um melhor acompanhamento, a Contabilidade vem criando sistemas de informações permitindo um melhor gerenciamento dos custos. Mesmo com os resultados negativos, o crescimento do setor aéreo vem sendo contínuo ao longo dos anos e faz-se necessário uma otimização do espaço aéreo.

Para uma melhor compreensão nos altos custos com viagens para o interior do estado do Amazonas por uma empresa aérea, faz-se necessário um estudo no sistema de custeio.

Contabilidade de Custo e seu surgimento

No início da Revolução industrial a contabilidade de custos se deriva da contabilidade financeira e da gerencial. Com uma gestão de custos bem analisada, reduz um ambiente ocioso e facilita o trabalho do gestor para a tomada de decisão. Segundo Bornia (2002, p.35) apud Camilla de Oliveira (2016):

Com o aparecimento das empresas industriais (revolução industrial), tendo por objetivo calcular os custos dos produtos fabricados. Antes disso, os artigos normalmente eram produzidos por artesãos que, via de regra, não constituíam pessoas jurídicas. Praticamente só existiam empresas comerciais, que utilizavam a contabilidade financeira basicamente para avaliação do patrimônio e apuração do resultado do período.

Mas com o surgimento das operações de escrituração mercantilistas, com a finalidade de elevar as apurações do custo e resultados, a fim de ajudar os gestores no controle e gestão do negócio, os custos passaram a requerer o uso de informações corretas, objetivas e precisas para auxiliar no processo de tomada de decisão da entidade atuante. Conforme Warren, Reeve e Fess (2003, p.8) apud Oliveira (2016), "O objeto de um sistema de contabilidade de custos é acumular os custos de produtos, além de fornecer informações com intuito de possibilitar um melhor controle deles."

É importante frisar que, segundo Kroetz (2001, p.8-9) apud Oliveira (2016):

A Contabilidade de Custos não se aplica somente às indústrias, sendo que é possível calcular custos comerciais, de serviços, agrícolas etc. Porém a ênfase maior é dada à atividade industrial, uma vez que é neste segmento seu maior campo de atuação (motivo esse que leva muitos a denominarem, erroneamente, a contabilidade de custos como sinônimo de contabilidade industrial).

As mudanças ocorridas no mercado competitivo diariamente elevam a importância da gestão dos custos dentro de uma empresa. Para Beulke (2008) apud Oliveira (2016) tais mudanças exigem, tanto das organizações privadas quanto das públicas, ações gerenciais cada vez mais eficazes para a distribuição de produtos, em tempos reais reduzidos e com menos recursos. A existência de uma contabilidade de custos diminui o ambiente de incerteza do gestor, que passa a dispor de informações técnicas para as suas decisões.

A Contabilidade de Custos é explicada por Martins (1998, p.22) apud Rosa (2010):

A Contabilidade de Custos tem duas funções relevantes: no auxílio ao controle e na ajuda As tomadas de decisões. No que diz respeito ao controle, sua mais importante missão é fornecer dados para o estabelecimento de padrões, orçamentos e outras formas de previsão e, num estágio imediatamente seguinte, acompanhar o efetivamente acontecido para comparação com valores anteriores definidos.

Termos contábeis

A terminologia dos custos é usual nas empresas de qualquer setor. Os principais são:

Gasto - valor assumido por uma empresa pela aquisição de bens e serviços adquiridos.

Investimento - é todo dinheiro despendido na expectativa de gerar benefícios no futuro.

Custo - é todo e qualquer valor aplicado no momento da produção de mercadorias ou da oferta de serviços da empresa (produto final), lembrando que os custos só se iniciam com a elaboração do produto ou execução do serviço e terminam no momento que o produto está pronto para venda ou o serviço está concluído.

Custos Diretos - custos que podem ser diretamente apropriados aos produtos, necessitando apenas que haja medida de consumo.

Ex.: Matéria-prima. Toma-se o aumento do consumo de combustível de aviação, devido a infraestrutura aeroportuária precária que não tem ao menos serviço de abastecimento e a ausência de capacidade para dar apoio operacional à aeronaves do tipo Boeing ou Airbus, a falta de operação de torre de controle, bem como a localização geográfica em uma região com

tempo instável e por não operar no modo Instrument Flight Rules (IFR)³. Todos esses fatores elencados encarecem ainda mais uma viagem aérea na Região Norte, pois as aeronaves devem estar com combustível sobrando e munida de equipamentos modernos e adequados para voar sob situações adversas de tempo.

Custos Indiretos - custos que não permitem a apropriação direta aos bens produzidos e a alocação deve ser feita por estimativa, através da atribuição de critérios. *Ex.: Aluguel da fábrica*

Despesa - englobam todos os valores despendidos pela empresa para manter a manutenção de estrutura mínima e o funcionamento de suas atividades. Normalmente, é tudo aquilo investido nas operações comerciais, nos setores administrativo, recursos humanos, marketing, entre outros.

Perda - quando são ocorridas involuntariamente ou anormal.

Os métodos de custeio são utilizados para os custos dos produtos e ajuda a facilitar a apropriação destes na apuração dos resultados ao final do período. Os métodos de custeio, desde sua origem, vêm oferecendo, de forma padronizada e objetiva, a investigação e determinação dos custos totais.

Custeio por Absorção - procura-se alocar os custos de produção ao produto ou serviço de forma direta ou indireta. É a forma de custeio usada no Brasil, respeitando os Princípios da Contabilidade e aceita pela legislação comercial e fiscal, lei nº6.404/76

Custeio Variável (Custeio Direto) - utilizado para fins gerenciais, esse método não é aceito pela legislação. Nele são considerados somente os custos variáveis dos produtos vendidos; os custos fixos são separados e considerados como despesas daquele período.

Custeio Baseado em Atividades (ABC) - apropria os custos de forma mais adequada aos produtos da empresa, definindo as atividades.

1.4 AS DIFICULDADES DE VOAR NA AMAZÔNIA

Os primeiros anos da década de 1960 não foram nada fáceis para o desenvolvimento da Amazônia. Mesmo com a criação da Zona Franca anos mais tarde, ainda existia a dificuldade do acesso a vasta região, que, cuja bacia hidrográfica é a maior do mundo, torna-se quase impossível a locomoção por terra, fazendo também com que a construção de estradas no território da Amazônia Ocidental tenha altos custos. Por todo o problema gerado pela topografia local, os custos logístico da região eram elevados e continuam sendo até os dias

³ - operação utilizada para que o piloto possa navegar sem que para isso precise enxergar fora da aeronave

atuais. Também por apresentar uma vasta região, as distâncias isolam as comunidades, dificultam a logística de transporte de pessoas e cargas, com deslocamentos somente a pé ou por via fluvial e aérea.

Na época a região Norte não era a predileta dos burgueses brasileiros, a sociedade não entendia o porquê de acúmulo de capitais e a criação de meios de estímulos para investimentos, tornando-a uma zona diferenciada para aplicação de recursos e incentivos fiscais. Assim, as dificuldades da maior região do país passa a ser de conhecimento de todos. Se a intenção era colocar pessoas no “vazio demográfico” que existia numa enorme região cheia de recursos e belezas naturais e facilitar seu desenvolvimento, porque os custos para se fazer uma viagem para o Norte desde de sempre é tão mais caro mesmo com tantos fomentos?

O governo concedeu benefícios para a economia local através do mercado internacional, via vantagens de exportação e pelo interesse crescente de capitais internacionais em investimentos industriais, mineradores e agroexportadores. Com toda essas atividades, o mercado para o transporte aéreo, em tese, também teria de ser facilitado, uma vez que a região é diferenciada por ser afastada, com uma população carente e pouco desenvolvida em relação ao restante do país dando mais oportunidades de se locomoverem no tão extenso território e ajudando no dificultoso ato de ir e vir de um município a outro.

Entretanto, o Governo visou adotar somente políticas de favorecimento à entrada de capitais estrangeiros no país, garantindo a reprodução desses capitais e, sempre que pudesse, reter parte de seus lucros. O Estado não se preocupou em investir em infraestrutura dos municípios pobres dos estados do Norte. Dos 62 municípios do estado do Amazonas, apenas 15 tem aeroportos e somente 9 são atendidos por voos regulares que são aqueles que são de uma base de dados composta por informações de voos de empresas de transporte aéreo regular que apresenta os cancelamentos, os horários em que os voos ocorreram e as justificativas apresentadas pelas empresas aéreas. Mas mesmo com a construção do Aeroporto Internacional de Manaus e com todos os incentivos fiscais locais, porque as tarifas aeroportuárias não são mais baixas do que as praticadas no restante do país? Se o objetivo era desenvolver a região, que é rica em belezas naturais, não seria uma boa opção oferecer um mercado melhor para as empresas aéreas e com isso incentivar áreas como por exemplo o turismo, para que todos pudessem e tivessem mais oportunidades de visitar os municípios e gerar mais fontes de renda?

Apesar de ter uma população que vive em regiões afastadas, inóspitas, não muito desenvolvidas e de difícil acesso – até hoje os projetos de reformas dos aeroportos da Região Norte quase não saíram do papel, os custos para se fazer uma viagem até essas cidades ainda

são muito altos. Como resultado, as companhias aéreas não veem um mercado bom para poder investir, pois sem uma boa infraestrutura aeroportuária, com gastos de combustíveis além do normal com uma viagem e a pouca procura de voos para esses lugares certamente não teriam um mercado lucrativo.

1.5 OS AEROPORTOS E OS ALTOS CUSTOS PARA SE VOAR NA AMAZÔNIA

O Aeroporto Internacional Eduardo Gomes localizado na cidade de Manaus é o maior da região Norte, foi reformado a partir de 2011 e é o único do estado onde as aeronaves conseguem reabastecer. O município de Tabatinga possui um Aeroporto Internacional, porém as aeronaves que partem com destino até lá devem ir com combustível suficiente para ir e poder retornar a sua origem. O combustível de aviação, conhecido como QVA, representa cerca de 40% dos custos de uma viagem, e com esse tipo de problema – de não reabastecimento – uma aeronave gastará além do normal de uma viagem, assim aumentando seus custos

Dessa forma, com as aeronaves tendo que ir com combustível para ir e voltar, acabam incidindo no custo da viagem outros gastos encarecendo-a ainda mais, pois se a aeronave vai com muito combustível ela fica mais pesada; se fica mais pesada, tem que ir com menos passageiros; se vai com menos passageiros, tem que aumentar o valor dos bilhetes de passagens, pois há que se ter um lucro final depois da retirada de todos os custos diretos com combustível QVA e tarifas aeroportuárias; custos indiretos como salários da tripulação, aluguel de hangar, manutenção de site para venda de bilhetes, pessoal operacional e administrativo. Todos esses custos são calculados no preço final de uma viagem, isso faz com que muitas empresas não achem incentivos para competir em um mercado aéreo sem nenhuma infraestrutura como o da Região Amazônica.

As tarifas aeroportuárias são os valores pagos aos operadores de aeródromos para remuneração pela utilização das instalações, dos equipamentos e demais serviços disponibilizados pela infraestrutura aeroportuária. Atualmente as tarifas aeroportuárias domésticas e internacionais são: tarifa de embarque, de conexão, de pouso, de permanência, de armazenagem e de capatazia da carga importada e a ser exportada. Já a tarifa de embarque é a única a ser paga pelo passageiro e tem a finalidade de remunerar a prestação dos serviços, instalações e facilidades necessários aos procedimentos de embarque e desembarque dos passageiros e bagagens. As tarifas de conexão, pouso e permanência são devidas pelo proprietário de aeronave privada ou explorador da aeronave (como as empresas aéreas).

Nos aeroportos do estado do Amazonas como Coari e São Gabriel da Cachoeira, por exemplo, é cobrada uma taxa de embarque para voos domésticos, aqueles realizados para viagens somente no Brasil, no valor de R\$ 31,27 – exatamente a mesma cobrada no Aeroporto Internacional Tancredo Neves, em Belo Horizonte, um aeroporto com toda infraestrutura e rotatividade alta. A taxa cobrada no Norte não oferece benefício algum para todos os usuários pois não existem esteiras para restituição de malas, reabastecimento de aeronaves ou torre de controle para coordenação do tráfego aéreo.

A partir de 2012, um projeto para incentivar a Aviação Regional foi criado pelo Decreto 652, Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional (PDAR). A iniciativa vinha sendo preparada há vários meses e tem como objetivo aumentar o número de voos em aeroportos regionais de pequeno e médio portes, oferecendo transporte aéreo para mais cidades. Para isso, estavam em pauta algumas ações como isenção de tributos para as companhias aéreas e subsídio de até metade das poltronas de cada avião, tinham como finalidade baratear as passagens aéreas. Também comentava-se sobre uma eventual isenção da taxa de embarque nos voos partindo desses aeroportos. Segundo o governo, o programa deve elevar o número de frequências das rotas regionais operadas regularmente e aumentar o número de cidades atendidas por transporte aéreo.

A ideia é facilitar o acesso a regiões com potencial turístico, e as cidades do interior do Norte do Brasil seriam as mais beneficiadas com esse projeto. Eirunepé, Lábrea, Tefé e São Gabriel da Cachoeira, no Amazonas e no Pará, Tucuruí e Porto Trombetas são exemplos de cidade que seriam beneficiadas com a implantação do plano. Isso ocorreria depois das reformas previstas para até 2014, pois o valor a ser calculado seria de acordo com a infraestrutura e serviços oferecidos pelo aeroporto que, no caso dos aeródromos em questão, não têm infraestrutura precária.

Com a falta de competitividade e incentivos para a aviação no norte brasileiro, as poucas empresas que operavam na região começaram a sofrer com a crise do setor aéreo que o Brasil enfrentava advindas do aumento das tarifas aeroportuárias, volatilidade cambial e do aumento do preço do barril do petróleo. A crise fez com que a empresa Rico Linhas Aéreas - a qual chegou a ser a maior companhia aérea regional do Brasil servindo o Acre, o Amazonas, o Pará e Rondônia - desfizesse suas operações para o interior desses estados; assumindo o mercado, a partir daí, a Trip Linhas Aéreas, empresa forte no setor.

De acordo com levantamento da Associação Brasileira de Empresas Aéreas (ABEAR), a já alta carga tributária paga pelas empresas aéreas para alugar áreas operacionais nos aeroportos privados brasileiros triplicou desde 2012. Ainda apontado pela associação, o

aumento das tarifas agrava a crise das empresas aéreas brasileiras, que acumulam prejuízo de R\$ 13 bilhões desde 2011. Toda essa crise resultou no encerramento das atividades da Empresa Rico Linhas Aéreas, que realizava voos regulares para o interior dos estados da região Norte desde 1996. Assim, apenas uma companhia aérea continuou a operar voos regulares em aeronaves de grande porte para o interior do estado, a Map Linhas Aéreas.

A crise não atingiu apenas as empresas regionais, mas também as gigantes do setor aéreo brasileiro no mercado de voos domésticos do país. Gol Linhas Aéreas e a Tam Linhas Aéreas apresentavam resultados negativos, em torno de 1,3 bilhão, devido principalmente ao alto custo do querosene, cerca de 40% dos custos de toda a operação. Apesar de vários resultados negativos, o setor aéreo viu-se em um constante crescimento ao longo dos anos, entretanto um mercado bom para empresas operarem no interior do Amazonas não é vislumbrado. Atualmente a Map Linhas Aéreas e a Total Linhas Aéreas oferecem voos regulares para os municípios do Amazonas. Apesar do esforço das empresas em diminuir os custos nas viagens para que os preços finais do bilhete diminuam, o que se observa na realidade são preços muito acima da média que em tese seria justo. Uma passagem aérea, de Manaus para Coari por exemplo, tem uma média de preço de R\$900,00 fora a taxa de embarque, a qual beneficia o usuário com sua isenção apenas na volta.

1.6 UMA EMPRESA REGIONAL AMAZONENSE

A Map linhas aéreas, atualmente é a sexta maior companhia aérea do Brasil e típica empresa amazonense. Em 2013, começa a atuar na região Amazônica com voos regulares e a cada ano que se passa vai expandindo suas rotas. A empresa possui o mais importante certificado de segurança e qualidade da aviação, o IOSA (IATA Operational Safety Audit). Possui os modelos utilizados são da fabricante ATR, produzidos na França, avião de grande porte que voa através de propulsão turboélice. Equipado para pousar e decolar de maneira eficiente em pistas de pouso regionais, o ATR possui modelos de 46 e 68 passageiros dentro de uma estrutura robusta e confiável.

Um dos principais desafios das empresas aéreas é manter os seus custos mais baixos e diminuir as despesas operacionais repassando essas reduções para os clientes e, com isso, se preservar forte e competitiva no mercado. Porém a história na região Norte do Brasil é um pouco diferente: existe uma competitividade mínima, ou seja, apenas duas empresas operam rotas para o interior da região e com isso fica quase impossível baixar os custos. A maior parte dos custos de uma viagem de avião está no combustível de aviação (QVA), cotado em dólar, podendo sofrer variações cambiais e do preço de barril de petróleo.

As Demonstrações Contábeis estão disponíveis a todas as pessoas e são importantes tanto para os usuários internos como para os externos, sejam funcionários, sócios, governos, autoridades tributárias, clientes, entre outros. Tais demonstrativos devem conter informações corretas e que sejam úteis na tomada de decisões e avaliações dos usuários em geral. Vejamos o que Assaf Neto (2012, p.43) apud Ubiratan (2017) fala sobre as demonstrações contábeis:

Através das demonstrações contábeis levantadas por uma empresa, podem ser extraídas informações a respeito de sua posição econômica e financeira. Por exemplo, um analista pode obter conclusões sobre a atratividade de investir em ações de determinada companhia; se um crédito solicitado merece ou não ser atendido; se a capacidade de pagamento (liquidez) encontra-se numa situação de equilíbrio ou insolvência; se a atividade operacional da empresa oferece uma rentabilidade que satisfaz as expectativas dos proprietários de capital; e assim por diante.

O objetivo da análise das demonstrações contábeis é analisar sua situação financeira atual. Com base no estudo, foram utilizadas as informações contábeis extraídas do site da Anac. A maneira como são analisadas as demonstrações varia de pesquisador para pesquisador que podem chegar a conclusões diferentes mesmo utilizando-se dos mesmos indicadores financeiros. Serão analisados os anos de 2013 e 2014 da empresa em questão.

2. METODOLOGIA

Atualmente a falta de competitividade de empresas aéreas com voos regulares para o interior do estado do Amazonas, faz com que os preços das passagens aéreas fiquem mais caros, visto que a infraestrutura aeroportuária é precária contribuindo para que aumente os custos, assim não atraindo outras empresas para prestar serviços para a região. Com isso, somente a Map Linhas Aéreas oferece voos regulares para o interior do estado e a Azul Linhas Aéreas esporadicamente faz alguns voos para algumas cidades do interior. Para ilustrar a importância da competitividade, segundo Porter (1989), a vantagem competitiva advém do valor que a empresa cria para seus clientes em oposição ao custo que tem para criá-la.

A pesquisa se justifica dada a importância que o transporte aéreo tem para o interior do estado do Amazonas. Para atingir este objetivo, foram analisadas as rotas e seus impactos nos índices financeiros de uma empresa regional. Para embasar esta pesquisa foram utilizados

documentos fornecidos pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), publicações do Comando da Aeronáutica (COMAER), as demonstrações financeiras da empresa aérea supramencionada e livros sobre contabilidade de custos, gerencial e financeira.

A pesquisa foi descritiva, pois foram utilizadas interpretações dos fatos e a análise dos dados do Balanço Patrimonial e Demonstração de Resultado do exercício dos anos de 2013 e 2014 de uma empresa aérea regional, realizando inicialmente, uma pesquisa bibliográfica e documental, em sites e livros de aviação, como também estudos de legislação para melhor entendimento, utilizando literatura especializada, legislação pertinente e a internet e, posteriormente, um estudo de caso da empresa, com análise qualitativa e quantitativa, de índices financeiros nos Balanço Patrimonial e Demonstração de Resultado do exercício da empresa analisada e procedimentos realizados em voos em outras regiões do país para analisar o porque de ser um custo mais alto nesse região.

Para alcançar o objetivo, foram analisados os índices financeiros da sexta maior empresa aérea brasileira do setor e única prestadora de voos regulares no estado do Amazonas e buscar interpretar os altos custos para se voar no estado do Amazonas, já que a região Norte do Brasil apresenta precária infraestrutura aeroportuária e não incentivo nessa área por parte do setor público.

3- ANÁLISE DOS RESULTADOS

ANÁLISE DO BALANÇO PATRIMONIAL E DA DEMONSTRAÇÃO DO RESULTADO DO EXERCÍCIO DA EMPRESA AMAZONENSE

Serão analisados Balanço Patrimonial e Demonstração do Resultado do Exercício dos anos de 2013 e 2014 de uma empresa amazonense, sediada na capital Manaus que oferece serviços de transporte aéreo para o interior do estado do Amazonas e Pará. Foram utilizados esses anos porque após pesquisa e levantamento dos dados no site da ANAC, Agência Nacional de Aviação Civil, as demonstrações contábeis do exercício de 2015 ainda não haviam sido apresentado relatório de auditoria interna independente e os relatórios da administração estavam em desacordo com a portaria ANAC 2148/SRE, de 11/09/2014, enquanto que as referentes ao exercício de 2016 não haviam sido apresentadas as relativos ao 4º trimestre e as de 2017, por terem sido previamente submetidas a auditoria independente, nos termos da Resolução nº 342/2014 da ANAC. Não obstante, tal documentação encontra-se em constante processo de fiscalização por parte da ANAC quanto ao devido cumprimento das normas de sua competência, podendo haver alterações e/ou substituições de arquivos posteriormente.

Abaixo, quadro 1, transcrevemos o balanço Patrimonial e a Demonstração de Resultado do exercício 2013/2014, objeto de nossa análise.

Quadro 1 – Balanço Patrimonial e Demonstração do Resultado do Exercício de 2013 e 2014

BALANÇO PATRIMONIAL					
ATIVO	2014	2013	PASSIVO	2014	2013
ATIVO CIRCULANTE	30.668.183,99	23.308.297,08	PASSIVO CIRCULANTE	8.934.600,32	7.570.225,21
DISPONIBILIDADES	2.353.592,72	1.714.471,31	OUTRAS OBRIGAÇÕES	4.435.959,34	4.038.328,64
CAIXA	15.789,34	2.541,63	FORNECEDORES	4.206.795,34	3.897.358,54
BANCO CONTA MOVIMENTO	1.769.456,12	1.374.196,36	EMPRÉSTIMOS BANCÁRIOS	229.164,00	190.970,00
APLICAÇÃO FINANCEIRA	548.347,26	337.733,32	OBRIGAÇÕES TRABALHISTAS	2.154.100,36	1.810.826,67
CRÉDITOS	21.969.332,88	14.447.471,49	OBRIGAÇÕES FISCAIS	1.829.205,86	1.241.624,27
ESTOQUES	6.345.258,39	7.148.354,28	PASSIVO NÃO CIRCULANTE	35.860.314,63	35.860.314,63
ATIVO NÃO CIRCULANTE	27.236.085,59	25.446.474,43	PATRIMÔNIO LÍQUIDO	13.108.354,63	5.324.231,67
EMPRÉSTIMOS	15.646.979,35	21.831.933,74	CAPITAL INTEGRALIZADO	11.692.195,90	11.692.195,90
IMOBILIZADO	11.588.106,24	3.614.540,69	RESERVAS	1.416.158,73	(6.367.964,23)
AERONAVES	31.719.380,93	20.847.098,10	LUCROS ACUMULADOS	(6.367.964,23)	(9.128.903,15)
OUTROS	156.613,99	156.613,99	RESULTADO	7.784.122,96	2.760.938,92
(-)DEPRECIÇÃO	(20.287.888,68)	(17.389.171,40)			
TOTAL	57.903.269,58	48.754.771,51	TOTAL	57.903.269,58	48.754.771,51
DEMONSTRAÇÃO DE RESULTADO DO EXERCÍCIO					
RECEITA OPERACIONAL BRUTA	2014		2013		
RECEITAS	44.774.198,50		19.756.180,44		
DEDUÇÕES	(2.491.915,87)		(1.408.471,38)		
RECEITA OPERACIONAL LÍQUIDA	42.282.851,67		18.349.709,08		
CUSTOS DO SERVIÇOS	(20.294.030,79)		(11.601.642,03)		
LUCRO OPERACIONAL LÍQUIDO	21.988.830,88		6.746.067,03		
DESPEAS OPERACIONAIS	(12.894.244,05)		(4.055.285,33)		
RECEITAS OPERACIONAIS	421.775,03		447.475,89		
LUCRO LÍQUIDO DO EXERCÍCIO	7.784.122,96		80.938,92		

Fonte: Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC

Através do balanço comparativo 2013/2014 conforme apresentado no quadro 1, foi possível observar que, as contas no Ativo, as Disponibilidades tiveram um crescimento de 37% quando comparada com o ano anterior, enquanto Clientes e Estoques, estes, representados exclusivamente por peças de reposição, apresentaram pequenas variações, ainda que de forma inversa, pois enquanto Clientes apresentou crescimento de 54%, os Estoques tiveram uma redução de 11%, preocupante até certo ponto, se considerada a vida útil avançada das aeronaves. Já os direitos com Coligadas e Controladas no longo prazo teve uma redução aproximada de 28%, enquanto que o Imobilizado teve um crescimento de 52% indicando possível aquisição ou substituição das aeronaves em razão da menor proporcionalidade relativa entre depreciação x imobilização, que em 2013 estava em 82% e em 2014 caiu para 63%.

No Passivo o principal destaque recai na conta de Empréstimos, ainda que de longo prazo, que representa 74% do total do Passivo + Patrimônio Líquido em 2013 e 62% em 2014, entretanto, representando 80% do total das obrigações passivas no último ano. Por outro a vinha acumulando.

Na Demonstração do Resultado do Exercício a receita bruta é proveniente do transporte de passageiros, correspondente a sua principal atividade, que foi menor em 2013 pelo fato da empresa estar começando suas operações com voos regulares que até então, pois o serviço oferecido era com fretamento para táxi aéreo. As despesas, tiveram seu maior comprometimento com as decorrentes da atividade administrativa e comerciais, consumindo juntas 20% das receitas.

Entretanto, o que mais contribuiu negativamente, foram os custos, principalmente com combustíveis, manutenções e salários, que consumiram juntos 30% das receitas, ainda que comparativamente ao exercício anterior tenha ficado um pouco menor. Se analisado individualmente, estes custos representam 61% do total dos custos diretos, a melhora no resultado contribuiu para a reversão dos Prejuízos que a empresa vinha acumulando.

Na Demonstração do Resultado do Exercício a receita bruta é proveniente do transporte de passageiros, correspondente a sua principal atividade, que foi menor em 2013 pelo fato da empresa estar começando suas operações com voos regulares que até então, pois o serviço oferecido era com fretamento para táxi aéreo. As despesas, tiveram seu maior comprometimento com as decorrentes da atividade administrativa e comerciais, consumindo juntas 20% das receitas.

No quadro 2 a seguir serão analisados detalhadamente, mês a mês a composição da receita apresentada na demonstração do resultado do exercício de todos os meses de 2013 e

2014.

Quadro 2 – Comparação de valores mensais dos anos de 2013 e 2014 – Receitas

2013

PAM

REDE DOMÉSTICA

Valores Mensais Em milhares de reais	1	2	4	5	6	8	9	10	11	12	Total
Receita de Passagem	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	586,40	0,00	0,00	1.235,77	1.235,77
Receita de Excesso de Bagagem	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Receita de Carga	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Receita de Mala Postal	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Receita de Fretamento - Passageiro	1.276,06	784,70	1.260,04	735,30	780,22	303,23	0,00	896,26	1.817,54	0,00	7.853,35
Receita de Fretamento - Carga	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Receita de Rede Postal Noturna	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Receita de Suplementação Tarifária	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Outras Receitas de Voo	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Total da Receita de Voo	1.276,06	784,70	1.260,04	735,30	780,22	303,23	586,40	896,26	1.817,54	1.235,77	9.089,12

2014

PAM

REDE DOMÉSTICA

Valores Mensais Em milhares de reais	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Total
Receita de Passagem	845,94	616,44	1.209,19	1.256,57	1.351,12	3.003,06	1.194,96	2.112,35	2.451,19	3.141,72	3.244,51	2.674,08	23.101,12
Receita de Excesso de Bagagem	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Receita de Carga	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Receita de Mala Postal	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Receita de Fretamento - Passageiro	1.553,08	1.223,30	1.697,39	2.099,73	2.070,73	1.386,19	3.523,08	2.780,57	1.672,59	2.179,90	2.338,86	2.859,92	25.385,34
Receita de Fretamento - Carga	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Receita de Rede Postal Noturna	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Receita de Suplementação Tarifária	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Outras Receitas de Voo	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Total da Receita de Voo	2.399,02	1.839,74	2.906,58	3.356,30	3.421,85	4.389,25	4.718,04	4.892,91	4.123,77	5.321,62	5.583,37	5.534,00	48.486,46

Fonte: Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC

A empresa começou a oferecer o serviço de voos regulares para o interior do estado do Amazonas somente no final do ano de 2013, porém oferecia serviço exclusivo de fretamento de aviões e táxi aéreo, e não de passagens com passageiros que só iniciou em 2014, quando passou a exercer atividades de voos regulares. Logo, compõe a receita principal de 2013 são os fretamentos.

A empresa apresentou receitas exclusivas com passagens e fretamentos de aeronaves, fazendo com que o total das receitas apresentasse equilíbrio durante a maioria dos meses de 2014, conseguindo, manter-se em uma posição favorável no mercado aéreo regional.

A próxima análise, conforme quadro 3, serão os custos diretos, que são os mais pertinentes ao estudo.

Quadro 3 – Comparação de valores mensais dos anos de 2013 e 2014 – Custos Diretos

2013

PAM

REDE DOMÉSTICA

Valores Mensais Em milhares de reais	1	2	4	5	6	8	9	10	11	12	Total
Custo com Tripulantes Técnicos	119,47	87,53	162,28	121,09	122,35	159,28	170,79	298,37	220,68	242,78	1.533,81
Custo com Comissários de Bordo	24,77	18,26	54,20	44,42	44,42	36,48	42,48	55,07	51,94	57,12	386,67
Custo com Combustível	274,33	94,00	209,69	203,73	170,45	153,96	182,04	367,24	458,96	504,85	2.437,24
Depreciação de Equipamentos de Voo	38,17	20,05	38,87	38,17	38,27	38,17	38,17	0,00	0,00	0,00	211,72
Custo com Manutenções e Revisões	16,60	21,38	27,89	21,41	20,17	25,56	62,80	13,00	31,42	34,56	211,98
Custo com Seguro de Aeronaves	30,83	15,42	30,83	30,83	30,83	0,00	28,83	564,59	77,40	85,14	865,87
Custo de Arrendamento de Aeronaves	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Custo com Tarifas Aeroportuárias	30,61	19,62	34,99	24,05	19,14	5,92	8,45	37,37	45,85	50,44	267,99
Custo com Tarifas de Navegação Aérea	0,00	0,00	0,00	2,98	2,85	20,11	25,32	37,37	28,99	31,89	124,19
Total de Custos Diretos	534,79	276,25	558,75	486,69	448,48	439,50	558,90	1.373,01	915,23	1.006,78	6.039,47

2014

PAM

REDE DOMÉSTICA

Valores Mensais Em milhares de reais	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Total
Custo com Tripulantes Técnicos	270,04	338,93	319,32	367,22	422,30	506,76	608,11	638,51	670,44	737,48	774,36	813,08	6.466,54
Custo com Comissários de Bordo	67,83	66,52	72,24	83,08	95,54	114,65	137,58	144,46	151,69	166,85	175,20	183,96	1.459,61
Custo com Combustível	555,34	666,41	799,69	919,64	1.057,59	1.269,11	1.522,93	1.599,08	1.679,03	1.846,93	1.939,28	2.036,24	15.891,27
Depreciação de Equipamentos de Voo	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Custo com Manutenções e Revisões	38,01	45,62	54,74	62,95	72,39	86,87	104,24	109,46	114,93	126,42	132,74	139,38	1.087,74
Custo com Seguro de Aeronaves	673,26	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	673,26
Custo de Arrendamento de Aeronaves	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Custo com Tarifas Aeroportuárias	55,48	66,58	79,90	91,88	105,67	126,80	152,16	159,76	167,74	184,52	193,74	203,43	1.587,66
Custo com Tarifas de Navegação Aérea	35,07	42,09	145,65	167,50	192,63	231,15	277,38	291,25	305,81	336,40	353,22	370,88	2.749,04
Total de Custos Diretos	1.695,05	1.226,14	1.471,54	1.692,27	1.946,12	2.335,34	2.802,41	2.942,52	3.089,64	3.398,61	3.568,54	3.746,96	29.915,12

Fonte: Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC

Observa-se que os custos com tripulantes e comissários aumentou do ano de 2013 para o ano 2014 exatamente 312,72%. O que se pode destacar são os custos com combustível de aviação que representa uma média de mais de 53% do total dos custos, em 2014 quando comparado ao ano anterior, quase seis vezes, o que justifica pelo grande número de voos regulares que passaram a ser oferecidos, com isso, gastando-se mais QVA.

Nota-se que os custos diretos correspondem em média de 62% das receitas de voo, no que pode ser atribuído a maior parte com o alto consumo de QVA.

Custos com tarifas aeroportuárias e de navegação aérea aumentaram uma média de 100%, devido ao aumento de voos e reajuste das tarifas de um ano para o outro.

Deixamos de analisar os custos indiretos que são representados pela equipe de solo, a qual auxilia na limpeza das aeronaves e no embarque de passageiros, em razão de sua pouca relevância, pois representa somente 6% do total das receitas.

Por último, serão analisada as despesas operacionais constantes no quadro 4, que são os gastos necessários para manter a empresa em funcionamento e que irão incorrer no período que está sendo projetado, exceto os custos de produção.

Quadro 4 – Comparação de valores mensais dos anos de 2013 e 2014 – Despesas Operacionais

2013

PAM

REDE DOMÉSTICA

Valores Mensais

Em milhares de reais

	1	2	4	5	6	8	9	10	11	12	Total
Total de Custos	636,85	318,73	792,60	602,24	511,71	547,53	691,42	1.466,91	998,84	1.098,75	6.974,16
Organização Tráfego Passageiro	15,09	15,39	20,45	21,30	21,19	19,60	20,46	18,51	18,51	20,36	170,39
Organização Tráfego Carga	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Despesas Administrativas e Gerais	20,74	15,67	101,88	61,22	63,01	33,68	46,95	55,71	66,09	72,70	490,72
Outras Despesas Operacionais	83,58	102,44	110,65	124,71	389,02	102,02	152,64	84,05	84,87	93,36	1.174,71
Total de Despesas Operacionais	119,40	133,50	232,98	207,23	473,22	155,31	220,05	158,27	169,47	186,42	1.835,81
Total de Custos e Despesas Ope	756,26	452,23	1.025,58	809,47	984,93	702,84	911,48	1.625,18	1.168,31	1.285,17	8.809,97
Resultado de Voo	519,81	332,47	234,46	-74,17	-204,72	-399,61	-325,08	-728,91	649,23	-49,40	279,15

2014

PAM

REDE DOMÉSTICA

Valores Mensais

Em milhares de reais

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Total
Total de Custos	1.797,17	1.348,66	1.618,56	1.861,35	2.140,55	2.568,66	3.082,39	3.236,50	3.398,33	3.738,16	3.925,07	4.121,32	32.836,70
Organização Tráfego Passageiro	22,39	26,87	32,25	37,08	42,64	51,17	61,41	64,50	67,72	74,49	78,22	82,13	640,88
Organização Tráfego Carga	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Despesas Administrativas e Gerais	79,97	95,97	114,42	131,58	151,32	181,58	217,89	228,79	240,23	264,25	277,46	291,34	2.274,79
Outras Despesas Operacionais	101,74	123,24	147,88	170,07	195,58	234,69	281,63	295,70	310,49	341,53	358,61	376,54	2.937,70
Total de Despesas Operacionais	204,11	246,08	294,54	338,73	389,54	467,44	560,93	588,99	618,44	680,28	714,29	750,01	5.853,37
Total de Custos e Despesas Oper	2.001,28	1.594,74	1.913,10	2.200,07	2.530,08	3.036,10	3.643,32	3.825,49	4.016,76	4.418,44	4.639,36	4.871,33	38.690,07
Resultado de Voo	397,74	245,00	993,48	1.156,22	891,76	1.353,15	1.074,72	1.067,43	107,01	903,18	944,01	662,67	9.796,40

Fonte: Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC

Essas despesas também não representam valor significativo, cerca de 12% do total das receitas. Essas despesas são representadas por atividades internas relacionadas ao envio dos planos de voos e programação de rotas, basicamente.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O estudo do presente tema abordado fez observar o porquê dos altos custos para se viajar para o interior do Amazonas. O principal custo identificado foi o grande consumo de combustível de aviação e a falta de infraestrutura aeroportuária adequada na região Norte do Brasil, fazendo com que as empresas aéreas não se interessem em competir no mercado aéreo dessa região. A criação da Zona Franca mesmo com seus incentivos fiscais para vários setores, não fez com que essa região diferenciada e mais afastada fosse beneficiada com incentivos para o setor aéreo.

Observa-se que o total dos custos diretos gastos com a empresa analisada é mais da metade somente com o QVA e as tarifas aeroportuárias, também bastante representativo. Os custos indiretos compostos pela equipe de atendimento em solo não representam valor significativo, razão porque não foi considerado na análise. As despesas e custos operacionais também apresentam valores com baixa representatividade, equivalente aos custos indiretos.

Concluiu-se que há uma necessidade de incentivos por parte dos governantes para a melhoria dos 25 aeródromos do estado do Amazonas o que sugere para maiores estudos. Uma região tão extensa e dependente do transporte aéreo deve ter um bom acesso para a população e com um preço acessível a todos. Se nos principais aeroportos tiverem ao menos o serviço de reabastecimento de aeronaves, esse custo já traz uma redução no custo das passagens, pois as aeronaves não precisarão mais viajarem com QVA a mais, permitindo assim, com que elas possam levar mais passageiros e como consequência trará redução aos custos, que poderão ser repassados aos clientes na compra dos bilhetes.

Outro fator importante é a ausência de incentivos fiscais, que se houvesse, permitiria com que as companhias aéreas operassem voos para o interior, abrindo um mercado competitivo para que a população tenham mais oportunidades, seja para viajarem com bilhetes mais econômicos, quanto para que pudesse haver uma maior oferta de voos em horários e dias diferenciados, aumentando com isso a demanda e a economia do Estado.

1.8 REFERÊNCIAS

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DAS EMPRESAS AÉREAS. Disponível em:

<http://www.agenciaabear.com.br/>.

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL. *Demonstrações Contábeis de Empresas Aéreas*. Disponível em: <<http://www.anac.gov.br/assuntos/dados-e-estatisticas/demonstrações-contabeis/demonstracoes-contabeis-de-empresas-aereas-2013>>. Acesso em: 10 de fevereiro de 2018.

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL. *Principais aéreas brasileiras registraram prejuízo de R\$ 845 milhões no 2º trimestre*. Disponível em: <<http://www.anac.gov.br/noticias/principais-aereas-brasileiras-registraram-prejuizo-de-r-845-milhoes-no-2deg-trimestre>>. Acesso em: 10 de fevereiro de 2018.

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL. *Tarifas Aéreas*. Disponível em: <<http://www2.anac.gov.br/estatistica/tarifasaereas>>. Acesso em: 10 de fevereiro de 2018.

MAP LINHAS AÉREAS. *MAP anuncia tarifas especiais para destinos no Amazonas e Pará*. Disponível em: <<https://manusalerta.com.br/map-anuncia-tarifas-especiais-para-destinos-no-amazonas-e-para/>>. Acesso em: 10 de fevereiro de 2018.

MAP LINHAS AÉREAS. *Conectando distâncias no Norte do Brasil*. Disponível em: <<https://www.voemap.com.br/>>. Acesso em: 15 de maio de 2018.

BRASIL. DECRETO-LEI 288/67. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Del0288.htm. Acesso em :10 de maio de 2018.

COMANDO DA AERONÁUTICA. Disponível em: <http://www.fab.mil.br/index.php>.

OLIVEIRA, Camilla Valessa Dantas de. Disponível em: CONTABILIDADE DE CUSTOS: um estudo de caso sobre o ponto de equilíbrio de uma empresa do ramo faccionista têxtil.

ROSA, Fernanda Flores. Disponível em: A CONTABILIDADE DE CUSTOS E SUA RELEVÂNCIA PARA A GESTÃO.

UBIRATAN, Carlos Leal Varella Junior. Disponível em: ESTUDO DE CASO: GOL LINHAS AÉREAS A RELAÇÃO ENTRE A IMPLEMENTAÇÃO DAS NOVAS ROTAS DE NAVEGAÇÃO AÉREA E OS CUSTOS COM O COMBUSTÍVEL.