

ANÁLISE DA SITUAÇÃO DAS COMPANHIAS AÉREAS APÓS A PANDEMIA DE COVID-19

ANALYSIS OF THE SITUATION OF AIRLINES AFTER THE COVID-19 PANDEMIC

Maicon Tomaz da Cunha¹
Simone Teles da Silva Costa²
Dênia Aparecida de Amorim³
Maria Gabriela Amorim Santos⁴

RESUMO: A pandemia de Covid-19 trouxe diversos impactos negativos sobre a economia mundial, em vários segmentos, incluindo os setores de aviação e turismo, que foram muito afetados, principalmente pelo fato de serem consideradas atividades com alto risco de disseminação do vírus. Com o reconhecimento do estado de calamidade pública diversas fronteiras foram fechadas para estrangeiros. Os aeroportos foram fechados para operações internacionais, diversos voos foram cancelados. Frotas inteiras de aviões ficaram estacionadas em solo. Logo, o objetivo do estudo foi analisar a situação das companhias aéreas durante e após a pandemia, identificando os impactos causados e os pontos mais afetados. O estudo foi realizado por meio de pesquisa bibliográfica. Os materiais utilizados foram coletados e selecionados por meio de publicações eletrônicas em buscas realizadas no *Google Acadêmico*. O setor aéreo, composto pelas agências de turismo, fabricantes de aeronaves, comissariado, empresas de alimentação e outras, foi um dos mais afetados pela pandemia mundial. As companhias aéreas sofreram elevadas perdas do valor de mercado nas bolsas mundiais, devido ao grande número de cancelamentos, alteração de datas de viagens e redução da compra de passagens aéreas devido ao fechamento de fronteiras e restrições de locomoção. As limitações sancionadas pelos governos levaram as companhias a tomarem medidas como redução de salários e interrupção do transporte de passageiros em larga escala. Houve a redução das frotas, de passageiros, do volume de cargas transportadas e, como consequência, a diminuição de salários de funcionários.

PALAVRAS-CHAVE: Companhias Aéreas. Crise Pandêmica. Covid-19.

ABSTRACT: *The Covid-19 pandemic brought several negative impacts on the world economy, in several segments, including the aviation and tourism sectors, which were*

¹ Bacharel em Ciências Contábeis pelo Centro Universitário Mário Palmério – UNIFUCAMP (2021). E-mail: maicomcunha12@gmail.com

² Doutoranda em Ciências Contábeis pela Universidade Federal de Uberlândia. Mestra em Gestão Organizacional pela Universidade Federal de Goiás, campus Catalão (2018). Pós-graduada em Auditoria Contábil pela Faculdade Venda Nova do Imigrante (2019). Graduada em Administração pela Fundação Carmelitana Mário Palmério (2010). Graduada em Ciências Contábeis pela Faculdade Cruzeiro do Sul (2021). E-mail: simonetscosta@hotmail.com

³ Mestra em Administração Pública pela Universidade Federal do Triângulo Mineiro (2022). MBA em Gestão Empresarial pela Fundação Carmelitana Mário Palmério (2012); Especialista em Gestão Pública pela Faculdade Venda Nova do Imigrante (2016) e em Contabilidade Pública e Auditoria pela Faculdade Instituto Brasil de Ensino - IBRA (2020). Graduada em Administração (2009) e em Ciências Contábeis (2018) pela Fundação Carmelitana Mário Palmério. E-mail: deniaamorim@hotmail.com

⁴ Graduanda em Ciências Contábeis pelo Centro Universitário Mário Palmério – UNIFUCAMP (2024). E-mail: mariagabrielaamorimsantos@gmail.com

greatly affected, mainly due to the fact that they are considered activities with a high risk of spreading the virus. With the recognition of the state of public calamity, several borders were closed to foreigners. Airports were closed to international operations and several flights were cancelled. Fleets of planes were parked on the ground. Therefore, the objective of the study was to analyze the situation of airlines during and after the pandemic, identifying the impacts caused and the points most affected. The study was carried out through bibliographical research. The materials used were collected and selected through electronic publications in searches carried out on Google Scholar. The airline sector, made up of tourism agencies, aircraft manufacturers, flight attendants, food companies and others, was one of the most affected by the global pandemic. Airlines suffered high losses in market value on world stock exchanges, due to the large number of cancellations, changes to travel dates and a reduction in the purchase of airline tickets due to the closure of borders and travel restrictions. The limitations sanctioned by governments led companies to take measures such as reducing salaries and interrupting large-scale passenger transport. There was a reduction in fleets, passengers, the volume of cargo transported and, as a consequence, a reduction in employee salaries.

KEYWORDS: Airlines. Pandemic Crisis. Covid-19.

1 INTRODUÇÃO

Em março de 2020, a Organização Mundial de Saúde decretou a pandemia do Covid-19 como uma emergência sanitária de nível mundial. Para a contenção da disseminação da infecção diversas fronteiras foram fechadas para estrangeiros. Com isso, foram paralisados os aeroportos para operações internacionais, diversos voos foram cancelados e frotas inteiras de aviões permaneceram no chão. As companhias que mantiveram a prestação de serviços tiveram que se submeter às exigências e restrições decretadas em relação às normas e decisões de cada país.

No Brasil, os movimentos aéreos registraram, em abril de 2020, uma grande queda em comparação a abril de 2019. O setor de aviação foi um dos mais atingidos pela crise do coronavírus. Comumente, essas empresas possuem um alto gasto operacional que vão desde taxas pagas ao governo, salários e a manutenção de aeronaves. Nesse âmbito, a queda da receita e a alta do dólar contribuíram severamente com a capacidade do orçamento de muitas empresas. O setor aéreo brasileiro apresentou redução em seus resultados, devido à influência do desempenho da economia brasileira e as restrições para o isolamento social.

Segundo Machado (2021), a pandemia gerou a mais dura crise da aviação no mundo, antes algo parecido só ocorreu na Segunda Guerra Mundial, no período entre os anos de 1939 a 1945. Perto da crise gerada pelo Covid-19, ao comparar os efeitos do

ataque às torres gêmeas do *World Trade Center*, em *Nova York*, em 2001, com todas as consequências geradas pelo Covid-19, o que aconteceu em 11 de Setembro não foi nada.

Assim, a problemática do estudo foi: Quais os impactos causados pela pandemia da Covid-19 relacionados à situação financeira das companhias aéreas? Logo, o objetivo de pesquisa foi analisar como as empresas aéreas sobreviveram ao período e como foram afetadas pela pandemia do Covid-19. Para alcançar o objetivo buscou-se demonstrar os impactos causados pela pandemia, comparar a situação antes, durante e após a pandemia, para identificar os pontos mais afetados.

A pesquisa justificou-se pelo fato de o setor aéreo ter sido um dos mais prejudicados pela crise gerada pela pandemia do coronavírus. Durante a crise sanitária houve uma grande redução na quantidade de viagens, uma vez que a maioria das pessoas, para tentar se preservar e se proteger do vírus, tiveram que evitar sair de casa. A metodologia utilizada foi por meio de pesquisa bibliográfica. Os materiais utilizados foram coletados e selecionados em páginas eletrônicas de acesso público. Adotou-se os repositórios de busca *Google Acadêmico*.

O trabalho foi estruturado em seções. Primeiro foi apresentada a Introdução, a qual contextualizou a temática abordada, apresentou o objeto e a justificativa. A segunda seção foi constituída pelo Referencial Teórico, no qual foram expostas informações relevantes sobre o tema abordado, enquanto a terceira seção abordou os aspectos metodológicos para realização do estudo. Já a quarta seção apresentou a discussão, inclusive o atendimento aos objetivos propostos. Por fim, a quinta seção apresentou as considerações finais sobre o trabalho.

2 SETOR AÉREO BRASILEIRO

Desde os primórdios, o desafio de voar sempre foi objeto de fascínio do homem. Diversos experimentos foram realizados para se atingir esse objetivo com êxito. Com o passar do tempo, máquinas voadoras tornaram-se cada vez mais presentes ao redor do mundo e seu emprego foi cada vez mais requisitado. Um marco histórico foi a utilização de aviões na Primeira Guerra Mundial (Bittencourt Neto, 2011).

Com os visíveis benefícios da utilização dessas máquinas, anos mais tarde, na Segunda Guerra Mundial, seu emprego foi primordial para o êxito das estratégias. A partir daí, com a tecnologia avançada para época, iniciou-se o desenvolvimento e a construção de inúmeras aeronaves de diferentes modelos e propósitos. Com isso, o desenvolvimento

aeronáutico ao redor do mundo cresceu vertiginosamente. Em face da capacidade de percorrer grandes distâncias em pequenos períodos de tempo, transportando pessoas e cargas, o emprego do transporte aéreo tornou-se essencial na vida das pessoas (Albuquerque Filho, 2020).

Os aviões alcançaram desenvolvimento mais rápido que as armas antiaéreas. Para garantir a soberania dos Estados, cada governo passou a desenvolver frotas mais avançadas de aeronaves de combate, bem como a investir no aprimoramento das artilharias antiaéreas. Entretanto, esse desenvolvimento resultou no aperfeiçoamento de aeronaves para uso civil. Como os aviões percorrem grandes distâncias, sem obstáculos terrestres que os impeçam, o controle do espaço aéreo se tornou uma necessidade política e a regulamentação estatal algo inevitável (Bittencourt Neto, 2011).

De acordo com Albuquerque Filho (2020), o setor aéreo caracteriza-se por sua sensibilidade aos fatores externos e foi um dos primeiros setores a sentir modificações ocasionadas pela disseminação da pandemia do Covid-19. Devido a suas peculiaridades, em momentos de crise é o primeiro a sentir o impacto e o último a se recuperar em relação a outros setores. Dentre estes fatores podem ser citadas as regulamentações do setor, guerras, fatores climáticos, situação econômica e política interna e externa do país, epidemias, pandemias, entre outros.

2.1 A pandemia da Covid-19

O início do ano 2000 foi marcado pela terceirização mundial de mão de obra para unidades fabris no território chinês em busca de preços competitivos para seus produtos em âmbito global. Contudo, não era possível prever que, no dia 31 de dezembro de 2019, a China declararia o primeiro registro do caso de Sars-CoV-2, um novo tipo de coronavírus, na cidade de Wuhan. O fechamento temporário foi necessário para a implantação do isolamento social. A adoção de medidas sanitárias e a criação de barreiras internacionais nos portos e aeroportos ocasionaram uma ruptura de fornecimento dos produtos e componentes chineses que impactou o mundo todo (Cavalcante; Gomes, 2021).

A infecção pelo Covid-19 causou em alguns casos sintomas leves e inespecíficos, incluindo febre, tosse, dificuldade para respirar, dores musculares e cansaço. Nos casos mais graves foi observada a evolução para pneumonia grave, síndrome do desconforto respiratório agudo, sepse e choque séptico e, em muitas ocasiões, o agravamento dos sintomas que levaram à morte (Freitas; Napimoga; Donalisio, 2020).

De acordo com a Fundação Oswaldo Cruz, Fiocruz, a pandemia da Covid-19 causou impactos generalizados de ordem biomédica e epidemiológica, além de impactos sociais, econômicos, políticos, culturais e históricos sem precedentes na história recente das epidemias (Fiocruz, 2021). A expansão da crise sanitária atingiu economias por uma simultânea demanda e choque de oferta, não havendo correlação entre o impacto econômico e a mortalidade (Capelini, 2020).

A pandemia levou à grave perturbação socioeconômica global, adiamento ou cancelamento de atividades esportivas, eventos religiosos, políticos e culturais e escassez generalizada de suprimentos, exacerbada pela compra de pânico (Freitas; Napimoga; Donalisio, 2020). As evidências demonstraram que a pandemia foi muito diferente das anteriores. Um dos setores mais atingidos pela crise foi o setor aéreo. Segundo Capelini (2020), as companhias aéreas foram gravemente atingidas pelas consequências da disseminação do coronavírus, uma vez que proibições globais de viagens ocasionaram o cancelamento de milhares de voos na expectativa de controlar o vírus.

Para contenção da disseminação da doença, os governos da maioria dos países foram obrigados a adotarem o distanciamento social que impactou a cadeia empresarial. Diante da severidade da pandemia e da impotência das grandes economias mundiais em conter o avanço, o fechamento de grande parte dos setores produtivos e atividades consideradas como não essenciais que geravam aglomeração de pessoas, tornou-se a alternativa mais eficiente para minimizar a curva de contaminação (Costa *et al.*, 2022).

A pandemia de Covid-19 prejudicou diversos setores da economia nacional, e diante disso, foi impossível prever quando o setor aéreo poderia retomar as operações. Ou seja, naquele momento era difícil saber quando a taxa de disseminação do vírus iria retroceder. Acreditou-se que a normalização do transporte aéreo não seria imediata, uma vez que não se podia mensurar quando as pessoas poderiam se sentir confortáveis para se aglomerarem em aeroportos e voar novamente, principalmente devido às incertezas econômicas (Capelini, 2020).

2.2 O Setor Aéreo e a Pandemia

O setor aéreo é estratégico em qualquer país, em especial para o Brasil que possui dimensões continentais. A viação aérea estabelece conexões em todos os cantos do país. A prestação de serviços movimentam pessoas e cargas, gera benefícios econômicos e o

ANÁLISE DA SITUAÇÃO DAS COMPANHIAS AÉREAS APÓS

desenvolvimento do setor turístico, negócios e empreendimentos, o que eleva o nível de empregos no país (Cunha, 2020).

As aeronaves proporcionam conexões rápidas, e isso representa uma das evidências mais concretas da globalização. Anualmente, 4,3 bilhões de passageiros são transportados em cerca de 38 milhões de voos comerciais, sendo que o setor aéreo gera em torno de 10,2 milhões de empregos diretos e 55,6 milhões de empregos indiretos (Sousa, 2020). Entretanto, o setor aéreo, mesmo antes do surgimento da Covid-19, era utilizado como um exemplo de como não gerir negócios no século XXI. Em termos estritamente numéricos, as margens de lucro operacionais têm estado próximas de zero desde os anos de 1970 (Mattos; Renzetti, 2020).

De acordo com Silva, Souza e Machado (2016), a situação econômica das empresas aéreas brasileiras é precária. As empresas Gol, Latam e Azul, que são as principais empresas do setor, apresentaram prejuízos líquidos acumulados, sendo que a Latam e a Azul apresentaram indícios de pré-falência, considerando o período entre 2002 e 2013. Já o grupo econômico Avianca, no ano de 2018, requereu recuperação judicial indicando como causa concreta da crise o aumento absurdo do combustível utilizado pelas aeronaves e a variação do câmbio.

A chegada da pandemia Covid-19 veio para piorar o que já era complicado. A disseminação da infecção por coronavírus ocasionou diversos impactos negativos sobre a economia mundial, em vários segmentos, incluindo os setores de aviação e turismo, que foram muito afetados, principalmente pelo fato de serem consideradas atividades com alto risco de transmissão do vírus. Assim, as atividades desses setores foram drasticamente reduzidas e, em alguns casos, paralisadas (Neves, 2020).

O setor aéreo é fundamental dentro dos sistemas de transportes. Tal setor é importante para o bom funcionamento da economia mundial. Sendo assim, qualquer mudança em grande escala no setor causa impactos em todos os aspectos da vida cotidiana (Brasil, 2018). No Brasil, esse setor contribui significativamente para a economia e possui participação significativa. Conforme Associação Internacional de Transporte Aéreo IATA, o setor emprega cerca de 167.000 pessoas diretamente e, juntamente com o turismo, representa 1,1% do Produto Interno Bruto, PIB, com estimativa de US\$ 12,3 bilhões. No cenário mundial representa cerca de 3,6% do PIB (Teixeira, 2020).

No ano de 2020, primeiro ano da pandemia, o setor de aviação civil apresentou um prejuízo de US\$ 84,3 bilhões, com uma margem de lucro equivalente a cerca de -21%,

referente ao prejuízo de 230 milhões diários durante todo o ano (IATA, 2020). No Brasil, as principais companhias aéreas firmaram Termo de Ajustamento de Conduta para suavizar os impactos negativos causados pela pandemia. Desse modo, foram oferecidas opções aos clientes, como por exemplo, remarcar as passagens aéreas em datas específicas sem a cobrança de taxas e um programa de créditos em viagens futuras (Margraf; Souza; Lazari, 2020).

As empresas aéreas adotaram protocolos de segurança, para evitar o risco de transmissão do Coronavírus. Para conter a onda de contaminação da Covid-19, vários países realizaram diversas atividades para conter a propagação do vírus, com a intenção de atrasar grandes surtos e proteger os mais vulneráveis (Krause; Lenzi, 2021). O setor aéreo teve um grande prejuízo em decorrência da pandemia. O fechamento das fronteiras e o impedimento de viagens forçaram as companhias a pararem de operar.

Segundo Rodrigues e Silveira (2023), o dia 17 de janeiro de 2021 marcou o início da imunização em massa. Como consequência, aos poucos o setor aéreo voltou a funcionar, porém com pouca demanda, visto que os passageiros em potencial permaneciam com medo da contaminação. No processo de retomada, a Azul foi a empresa com maior vantagem operacional. Novas formas de interações foram impostas ao setor aéreo, as quais se destacaram o embarque remoto, despacho individual de bagagens sem a necessidade de ir ao balcão, dentre outras atividades que transformaram em opcional a presença de um funcionário.

A Organização Mundial da Saúde, OMS, declarou, em cinco de maio de 2023, o fim da Emergência de Saúde Pública de Importância Internacional referente à Covid-19. Ao considerar o setor aéreo no período pós-pandêmico, é notável as dificuldades que as empresas estão passando devido à lenta recuperação. Ademais, é possível notar que o setor está voltando vagarosamente para uma situação parecida com o cenário anterior a pandemia (Buckley, 2023).

O setor de aviação está demorando anos para se recuperar e voltar ao nível que estava antes do início da pandemia em 2020. Levando-se em consideração o cenário atual no qual o combustível e mão de obra tiveram aumentos consideráveis, é notável que essas empresas estejam operando com o lucro reduzido (Hong; Palazzo, 2023). Em 2024, os impactos que causaram prejuízo ainda estão presentes. O ano começou com preços elevados e a empresa de viação aérea GOL pedindo recuperação judicial nos EUA (Roubicek, 2024).

ANÁLISE DA SITUAÇÃO DAS COMPANHIAS AÉREAS APÓS

O preço final das tarifas foi afetado diretamente. No geral, a maioria dos valores tiveram aumentos de preço. Como exemplo, no ano de 2022, as tarifas para Nova Zelândia aumentaram 81%, enquanto para o Reino Unido e África do Sul tiveram aumento de 42% para assentos na classe econômica. Porém, deve-se considerar que em fevereiro de 2022 a Nova Zelândia foi fechada devido a novos casos da infecção e a África do Sul estava sendo afetada pela variante Covid-19 *ômicron* (Buckley, 2023).

Acreditar que a crise do setor aéreo terminaria com o fim da pandemia foi apenas ilusão, visto que os problemas do segmento de aviação comercial já existiam mesmo antes da definição de emergência sanitária mundial. O que é preciso é que os gestores do setor analisem os obstáculos a serem enfrentados para que a crise não prospere por mais anos.

3 METODOLOGIA

A metodologia utilizada foi por meio da pesquisa bibliográfica que consistiu em levantamento da bibliografia relevante publicada anteriormente, em forma de livros, revistas, publicações avulsas e imprensa escrita ou digital. A pesquisa teve por finalidade fazer com que os pesquisadores entrassem em contato direto com o material disponível sobre o tema estudado.

Quanto à abordagem, foi utilizada a pesquisa qualitativa, na qual os pesquisadores procuraram entender os fenômenos identificados na busca de material segundo a perspectiva dos participantes da situação estudada e, a partir daí, foi possível uma interpretação dos fenômenos. Em relação aos procedimentos técnicos, foi realizada uma pesquisa na qual foram utilizados artigos publicados em revistas, jornais acadêmicos, congressos, monografias, teses, dissertações e notícias acerca do tema abordado. Esses artigos foram encontrados por meio de pesquisas no *Google Acadêmico*.

Acerca da recuperação do setor no pós-pandemia, foram selecionadas reportagens veiculadas *on-line* para dar suporte aos problemas e soluções que o segmento de aviação comercial está adotando para se recuperar da crise gerada pelo isolamento social.

4 RESULTADOS E DISCUSSÕES

Desde o final de ano de 2019, o coronavírus assombrou todo o mundo, devido a sua alta transmissibilidade. A rápida disseminação ao redor do mundo e os altos índices de mortalidade motivaram a Organização Mundial da Saúde, OMS, a declarar o status de pandemia mundial em 11 de março de 2020. A necessidade do isolamento social ocasionou

o rápido fechamento de grande parte da economia e, conseqüentemente, das fronteiras, por decisões políticas em conjunto com os órgãos de saúde. Com a circulação de pessoas e mercadorias praticamente paralisadas, a aviação mundial recuou quase que por completo, deixando de obter receitas derivadas do transporte de pessoas e cargas (Vargas, 2020).

No mercado aéreo brasileiro, quatro empresas podem ser consideradas dominantes no setor, o que corresponde a 99,6% das atividades aéreas, sendo elas a Gol Linhas Aéreas, a Latam *Airlines*, a Azul Linhas Aéreas Brasileiras e a Avianca. Entretanto, a Avianca, empresa colombiana que atua no Brasil, não vive um bom período e teve participação de apenas 3,7% no mercado aéreo em 2019, período anterior à pandemia (ANAC, 2020).

Conforme Cassol (2020), o setor aéreo foi um dos mais afetados pela pandemia do coronavírus. O setor é composto pelas agências de turismo, fabricantes de aeronaves, comissariado, empresas de alimentação e outras. As companhias aéreas sofreram elevadas perdas do valor de mercado nas bolsas mundiais, devido ao grande número de cancelamentos, alteração de datas de viagens e ainda, redução da compra de passagens aéreas devido ao fechamento de fronteiras.

Segundo Vargas (2020), no início de 2020, todas as previsões para o setor aéreo brasileiro eram otimistas, porém, a proclamação da crise sanitária mundial alterou tudo o que havia sido planejado. A pandemia do coronavírus golpeou a demanda por voos, além de forçar o cancelamento de agendamentos. Para sobreviver, as aéreas negociaram prazos de pagamento e isenções com arrendadores e concessionárias proprietárias de hangares. Também cortaram salários e pediram ajuda aos governos para evitar desligamentos em massa. Sem voar, as empresas perderam receita e ainda tiveram custos para manutenção dos aviões em solo.

Para Capelini (2020), a chegada da Covid-19 afetou significativamente o mercado, uma vez que, inicialmente alguns países impuseram restrições aos voos originados na China. Pouco tempo depois as restrições abrangeram qualquer origem ou destino. No Brasil foi exigido aos passageiros que desembarcassem, vindos de alguma área de risco, a exigência de isolamento por 14 dias. Após o dia 11 de março, quando a OMS caracterizou a disseminação da Covid-19 como uma pandemia mundial, as medidas passaram a ser mais rigorosas em diversos países e a maioria dos voos foi cancelada.

Segundo a ANAC (2020), em março de 2020, registrou-se uma queda no número de passageiros de 32,9% em comparação com o mesmo mês em 2019, com um recuo de 7,7 milhões para 4,9 milhões de passageiros em consequência do estado de emergência

ANÁLISE DA SITUAÇÃO DAS COMPANHIAS AÉREAS APÓS

causado pela pandemia relacionada ao coronavírus. Nesse âmbito, o setor de aviação que é altamente dependente da demanda doméstica, se viu sem alternativas para manter as receitas em um patamar que cobrisse os custos de manutenção.

A pandemia da Covid-19 gerou o risco de paralisação geral no setor aéreo brasileiro. Houve uma redução de 91,6% no número de operações em abril de 2020. A ANAC acompanhou então a elaboração de uma malha essencial a partir de 28 de março, distribuindo voos de forma que nenhum estado ficasse sem ligação aérea e atendendo à demanda do Governo Federal de continuar integrando o país (ANAC, 2020). Porém, para as empresas aéreas isso não foi suficiente, visto que as restrições sanitárias impostas aumentaram muito o custo de operação das linhas ofertadas.

A disseminação do coronavírus causou um impacto significativo na economia brasileira. O mercado de ações mundial sofreu desde o início do surto de Covid-19 e muitas incertezas comprometeram o crescimento econômico. Com a demanda no turismo internacional baixa e com a desvalorização do real frente ao dólar, as companhias aéreas sofreram perdas e foram altamente impactadas (Capelini, 2020).

As companhias aéreas não deixam de gerar custos simplesmente por não estarem operando, pois, mesmo sem fazer viagens, elas têm custos de *leasing*, aluguel de hangares, salários, além de outros. Para uma atividade que requer tanta segurança e ações de prevenção, há muito consumo de caixa enquanto as aeronaves são mantidas em solo (Vargas, 2020). Isso fortalece a ideia de que um dos fatores que dificulta o onera o setor realmente são os custos operacionais (Dresch, 2020).

Manter muitas aeronaves paradas contribuiu para despesas com estocagem e manutenção preventiva, conforme definição dos fabricantes e consentimento dos órgãos responsáveis pela regulamentação da aviação com finalidade de prevenir e manter a segurança no maior nível possível. O custo variou conforme o tempo de permanência em solo, dessa forma, quanto mais o avião fica sem voar, mais caro é para as companhias, uma vez que se compreende que os aviões se desgastam muito mais quando não estão em movimento. O ideal, naquele momento, era saber quanto tempo seria desnecessário a utilização de toda a frota para realizar o melhor planejamento financeiro (Vargas, 2020), porém, em se tratando da pandemia de Covid-19, tudo era incerto e especulativo.

Em pesquisa realizada pela consultoria KPMG foi demonstrado que a aviação comercial seria um dos cinco segmentos de atividade, entre 40 analisados, que teriam que reiniciar o chamado modelo de negócios para se recuperar no período pós-Covid. Nesse

âmbito, a expectativa foi de que a amplificação da vacinação possibilitasse a retomada da aviação principalmente no mercado doméstico (Kramer, 2021).

Mesmo com a vacinação em larga escala, a normalização do setor de aviação doméstica vai levar mais alguns anos. É de extrema importância que as companhias aéreas planejem estratégias com o objetivo de possibilitar a rápida recuperação pós-crise pandêmica. Quando a imunização em massa ocorreu, uma das empresas aéreas que saiu na frente foi a Azul Linhas Aéreas Brasileiras, visto que, segundo Rodrigues e Silveira (2023), era a que mais tinha vantagens operacionais, com uma frota extremamente diversificada, diferente das suas concorrentes, Gol Linhas Aéreas e Latam Airlines, que só operavam jatos.

Em consequência dos problemas enfrentados durante a crise pandêmica, o ano de 2024 começou com a empresa Gol Linhas Aéreas declarando recuperação judicial nos Estados Unidos. Outras 64 empresas aéreas, no mundo todo, declararam falência, de 2019 até o final de 2023 (Buckley, 2023). Isso demonstra a lenta recuperação de algumas companhias do setor, mesmo com todos os auxílios e subsídios governamentais, muitas entidades não conseguiram sobreviver aos problemas.

A empresa Azul Linhas Aéreas Brasileiras foi uma das que mostrou uma recuperação significativa. Ao longo do ano de 2023 a companhia se dedicou a negociar suas dívidas decorrentes da pandemia, conseguindo renegociar a dívida para 2030, com um juro de 7,5% e outra metade em ações. Logo, é previsto que em 2024 a Azul voltará a gerar caixa positivo (Brandão, 2023).

Independente das ações governamentais ou ações estratégicas adotadas pelas empresas aéreas, a crise gerada pela pandemia de Covid-19 ainda vai rondar as demonstrações financeiras, visto que o rombo gerado pela falta de operações foi muito alto. Porém, muitas companhias já conseguem enxergar opções de recuperação e, aos poucos, vão se reorganizando.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O objetivo do estudo foi analisar o impacto da pandemia nas empresas do setor aéreo. Assim, foi possível responder ao problema de pesquisa, mostrando que a Covid-19 foi muito prejudicial para o mercado brasileiro, inclusive para o setor aéreo, pois houve uma redução drástica no turismo.

ANÁLISE DA SITUAÇÃO DAS COMPANHIAS AÉREAS APÓS

No início de 2020, todas as previsões para o setor aéreo brasileiro eram otimistas. Porém, com a instituição da pandemia e as restrições de circulação a demanda por voos foi altamente impactada. O momento levou as companhias aéreas a tomar medidas como corte de salários e interrupção do transporte de passageiros em larga escala, com início em março de 2020, causando a paralisação de empresas aéreas inteiras. Houve também a redução das frotas, redução de passageiros, o volume de cargas transportadas bem como a diminuição com salários de funcionários que afetou as companhias aéreas no curto e médio prazo.

O coronavírus causou um impacto significativo na economia mundial e na brasileira. O mercado de ações mundial sofreu desde o início do surto de Covid-19 e muitas incertezas comprometem o crescimento econômico. Com a demanda no turismo internacional baixa e com a desvalorização do real frente ao dólar, as companhias aéreas sofreram duros impactos.

Observa-se que o cenário pós-pandemia para as empresas aéreas não é um dos melhores, pois, apenas em 2023 a situação voltou a recuperar comparando-se com o período antes da pandemia. Nota-se que mesmo com uma melhora perceptível, ainda demorará algum tempo para que essas empresas se recuperem totalmente. Não é possível prever quando o setor vai voltar a funcionar normalmente com lucro total, porém é possível especular que, já que várias companhias aéreas faliram na pandemia, várias ainda vão falir tentando se recuperar. Logo, para evitar demissões em massa, os governos tendem a auxiliar com políticas públicas para evitar que os danos sejam maiores.

REFERÊNCIAS

ALBUQUERQUE FILHO, Marcelio Oliveira. **Aviação comercial brasileira:** a gestão estratégica das empresas aéreas em face aos fatores externos às organizações. 2020. 51 f. Monografia (Bacharelado em Ciências Aeronáuticas) – Universidade do Sul de Santa Catarina, Palhoça, 2020. Disponível em: <https://repositorio.animaeducacao.com.br/items/e0c93295-5338-4447-b23e-c8d5d079fe08>. Acesso em: 15 set. 2021.

ANAC, Agência Nacional de Aviação Civil. **Coronavírus:** principais informações para o setor aéreo. 2020. Disponível em: <http://www.anac.gov.br/coronavirus>. Acesso em: 18 out. 2020.

BITTENCOURT NETO, Olavo de Oliveira. **Limite vertical à soberania dos Estados:** fronteira entre espaço aéreo e ultraterrestre. 2011. 268 f. Tese (Doutorado em Direito Internacional) - Universidade de São Paulo, Faculdade de Direito do Largo São Francisco,

São Paulo, 2011. Disponível em: https://teses.usp.br/teses/disponiveis/2/2135/tde-15052012-095902/publico/Olavo_de_Oliveira_Bittencourt_Neto_DO.pdf. Acesso em: 08 fev. 2024.

BRANDÃO, Raquel. **Após turbulência, Azul vê geração de caixa em 2024**. 2023. Disponível em: <https://exame.com/insight/apos-turbulencia-azul-ve-geracao-de-caixa-em-2024/p>. Acesso em: 01 fev. 2024.

BRASIL, Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. **PAN 2018: Plano aeroviário nacional 2018-2038**. Brasília: MTPA, 2018. Disponível em: https://www.gov.br/portos-e-aeroportos/pt-br/centrais-de-conteudo/pan2018_ebook.pdf. Acesso em: 20 set. 2021.

BUCKLEY, Júlia. **Como a pandemia acabou com 64 companhias aéreas**. 2023. Disponível em: <https://www.cnnbrasil.com.br/economia/como-a-pandemia-acabou-com-64-companhias-aereas/#:~:text=Na%20verdade%2C%20diz%20Morrison%2C%20a,maior%20parte%20da%20massa%20salarial>. Acesso em: 01 fev. 2024.

CAPELINI, Maria Giumara Alabani. **Efeitos da Covid-19 e os impactos causados às Companhias Aéreas Nacionais**. 2020. 35 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Especialização em Tecnologias Empresariais) – Instituto Federal do Espírito Santo, Guarapari, 2020. Disponível em: https://repositorio.ifes.edu.br/bitstream/handle/123456789/891/TCC%20_Giumara_vers%c3%a3o%20final%20-%202027.11.2020.pdf?sequence=1&isAllowed=y. Acesso em: 20 out. 2021.

CAVALCANTE, Ricardo Alexandre Miranda Pessoa; GOMES, Rickardo Léo Ramos. Os impactos no processo de compras durante o período da pandemia (Covid-19): uma investigação sobre a rotina dos profissionais de compras. *Observatório de La Economía Latino Americana*, v. 19, n. 1, [s.n.], 2021. Disponível em: <https://ojs.observatoriolatinoamericano.com/ojs/index.php/olel/article/view/2/1>. Acesso em: 19 out. 2021.

CASSOL, Leonardo. **10 companhias aéreas que podem desaparecer em meio à pandemia do coronavírus**. 2020. Disponível em: <https://www.melhoresdestinos.com.br/companhias-aereas-em-risco-2020.html>. Acesso em: 20 out. 2020.

COSTA, Geani Stefany Aparecida; AMORIM, Dênia Aparecida de; COSTA, Simone Teles da Silva; BORGES, Mayara Abadia Delfino dos Anjos e. Estratégias para sobrevivência e produtividade de micro e pequenas empresas em meio ao *lockdown*. In: AMORIM, Dênia Aparecida de; COSTA, Simone Teles da Silva (Org.). **COVID 19 - Estratégias para sobrevivência empresarial**. Volume 1. Monte Carmelo: Editora FUCAMP, 2022. Cap. 2, p. 17-27. Disponível em: https://www.unifucamp.edu.br/wp-content/uploads/2022/10/Ebook_CovidVol1.pdf. Acesso em: 08 fev. 2024.

CUNHA, Antônio Carlos Rodrigues. **As expectativas da aviação civil brasileira diante a retração econômica**. 2020. 66 f. Monografia (Bacharelado em Ciências Contábeis) –

ANÁLISE DA SITUAÇÃO DAS COMPANHIAS AÉREAS APÓS

Centro Universitário Unidade de Ensino Superior Dom Bosco, São Luís, 2020. Disponível em: <http://repositorio.undb.edu.br/bitstream/areas/183/1/ANTONIO%20CARLOS%20RODRIGUES%20CUNHA.pdf>. Acesso em: 20 set. 2021.

DRESCH, Everton. **Análise da fragilidade financeira das empresas aéreas brasileiras**. 2020. 53 f. Monografia (Bacharelado em Ciências Aeronáuticas) – Universidade do Sul de Santa Catarina, Palhoça, 2020. Disponível em: <https://repositorio.animaeducacao.com.br/items/720c44cd-3533-47ec-823e-d450ce4c9d80>. Acesso em: 20 set. 2021.

FIOCRUZ, Fundação Oswaldo Cruz. **Impactos sociais, econômicos, culturais e políticos da pandemia**. 2021. Disponível em: <https://portal.fiocruz.br/impactos-sociais-economicos-culturais-e-politicos-da-pandemia>. Acesso em: 10 jun. 2021.

FREITAS, André Ricardo Ribas; NAPIMOGA, Marcelo; DONALISIO, Maria Rita. Análise da gravidade da pandemia de Covid-19. **Epidemiologia e Serviço da Saúde**, Brasília, v. 29, n. 2, p. 1-5, 2020. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/ress/a/TzjkrLwNj78YhV4Bkxg69zx/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: 20 set. 2021.

HONG, Jinshan; PALAZZO, Anthony. **Companhias aéreas recuperam capacidade do pré-pandemia, mas têm novos desafios**. 2023. Disponível em: <https://www.bloomberglinea.com.br/2023/10/09/companhias-aereas-recuperam-capacidade-do-pre-pandemia-mas-tem-novos-desafios/>. Acesso em: 31 jan. 2024.

IATA, *International Air Transport Association*. **Prejuízo do setor aéreo deve atingir US\$ 84 bilhões em 2020**. 2020. Disponível em: <https://www.iata.org/contentassets/060a388cfde24a83b7f38fda101a2239/2020-06-09-01-pt.pdf>. Acesso em: 05 jun. 2021.

KRAMER, Vandrê. **O que as empresas aéreas estão fazendo para sair da “turbulência” da pandemia**. 2021. Disponível em: <https://www.gazetadopovo.com.br/economia/o-que-empresas-aereas-estao-fazendo-sair-turbulencia-pandemia/>. Acesso em: 10 fev. 2024.

KRAUSE, Kelly Thaís; LENZI, Greicy Spanhol. O passageiro da aviação no cenário da pandemia da Covid-19: uma análise dos procedimentos de check-in e embarque. **Revista Brasileira de Aviação Civil & Ciências Aeronáuticas**, Florianópolis, v. 1, n. 1, p. 156-182, 2021. Disponível em: <https://rbac.cia.emnuvens.com.br/revista/article/view/10/172>. Acesso em: 02 set. 2021.

MACHADO, Ralph. **Empresas aéreas esperam retomar 100% dos voos domésticos até junho de 2022**. 2021. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/noticias/799231-empresas-aereas-esperam-retomar-100-dos-voos-domesticos-ate-junho-de-2022>. Acesso em: 07 fev. 2024.

MARGRAF, Alencar Frederico; SOUZA, Marcelly Patrícia de; LAZARI, Rafael De. Pandemia 2020 e o impacto nas companhias aéreas brasileiras. **Revista Jurídica Luso-Brasileira**, v. 6, n. 5, p. 29-64, 2020. Disponível em:

https://www.cidp.pt/revistas/rjlb/2020/5/2020_05_0029_0064.pdf. Acesso em: 15 ago. 2021.

MATTOS, Eduardo da Silva; RENZETTI, Bruno Polonio. *Mayday*: primeiras considerações sobre o impacto falimentar e concorrencial da COVID-19 sobre o setor aéreo e aeroportuário. **Revista de Direito Público da Economia - RDPE**, Belo Horizonte, v. 18, n. 71, p. 25-46, jul./set. 2020.

NEVES, Marcos Henrique Fernandes. **As negociações trabalhistas do grupo LATAM: reflexos da pandemia da Covid-19**. 2020. 20 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Ciências Aeronáuticas) – Pontifícia Universidade Católica de Goiás, Goiânia, 2020. Disponível em: https://repositorio.pucgoias.edu.br/jspui/bitstream/123456789/1029/1/TCC%20_MH-15.12.2020%20final.pdf. Acesso em: 20 set. 2021.

RODRIGUES, Lucas Azeredo; SILVEIRA, Márcio Rogério. A retomada do setor aéreo brasileiro após a pandemia de SARS-COV-2. In: ENANPEGE, 15, 2023, Palmas. **Anais...** Palmas: ENANPEGE, 2023. Disponível em: https://www.editorarealize.com.br/editora/anais/enanpege/2023/TRABALHO_COMPLETO_EV187_MD6_ID1139_TB145_10112023122546.pdf. Acesso em: 01 fev. 2024.

ROUBICEK, Marcelo. **Passagens caras, prejuízos e socorro: o setor aéreo em 2024**. 2024. Disponível em: <https://www.nexojornal.com.br/expresso/2024/01/25/passagens-caras-crise-companhias-aereas-2024> Acesso em: 01 fev. 2024.

SILVA, João Marcelo dos Santos; SOUZA, Marcos Antônio de; MACHADO, Débora Gomes. Desempenho de Empresas Brasileiras de Aviação Civil: uma análise das relações entre indicadores financeiros e não financeiros. **Revista Espacios**, v. 37, n. 27, 2016. Disponível em: <https://www.revistaespacios.com/a16v37n27/16372724.html>. Acesso em: 22 set. 2021.

SOUSA, Luana Stefany Nóbrega. **Efeitos da Covid-19 nos indicadores econômico-financeiros das empresas do setor aéreo com ações na B3**. 2020. 51 f. Monografia (Bacharelado em Ciências Contábeis) – Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2020. Disponível em: <https://repositorio.ufpb.br/jspui/bitstream/123456789/17995/1/LSNS03092020.pdf>. Acesso em: 20 set. 2021.

TEIXEIRA, Vinicius Modolo. O impacto da crise da Covid-19 no setor aeronáutico. **Boletim de Conjuntura**, Boa Vista, v. 2, n. 4, p. 40-45, 2020. Disponível em: <https://revista.ioles.com.br/boca/index.php/revista/article/view/147>. Acesso em: 12 set. 2021.

VARGAS, Ivan Martínez. **Companhias aéreas têm custo milionário com aviões em solo por coronavírus: Gol, Latam e Azul renegociam aluguel de aeronaves, reduzem salários e pedem socorro ao governo**. 2020. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2020/04/companhias-aereas-tem-custo-milionario-com-avioes-em-solo-por-coronavirus.shtml>. Acesso em: 06 jun. 2020.