

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE ALAGOAS**  
**FACULDADE DE ECONOMIA, ADMINISTRAÇÃO E CONTABILIDADE**  
**CURSO DE GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS CONTÁBEIS**

**LÁZARO MATEUS SILVA SANTOS**

**ANÁLISE DOS INDICADORES ECONÔMICO-FINANCEIROS DAS EMPRESAS**  
**DOS SETORES DE TRANSPORTE AÉREO, TURISMO E LOCAÇÃO DE**  
**VEÍCULOS LISTADAS NA B3 ENTRE OS ANOS DE 2018 A 2021**

**MACEIÓ**

**2023**

**LÁZARO MATEUS SILVA SANTOS**

**ANÁLISE DOS INDICADORES ECONÔMICO-FINANCEIROS DAS EMPRESAS  
DOS SETORES DE TRANSPORTE AÉREO, TURISMO E LOCAÇÃO DE  
VEÍCULOS LISTADAS NA B3 ENTRE OS ANOS DE 2018 A 2021**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Graduação em Ciências Contábeis da Universidade Federal de Alagoas como um dos requisitos para obtenção do título de bacharel em Ciências Contábeis.

**Orientador:** Prof. Me. Yan Daevid Lira Guimarães

**MACEIÓ  
2023**

**Catálogo na fonte**  
**Universidade Federal de Alagoas**  
**Biblioteca Central**  
**Divisão de Tratamento Técnico**  
Bibliotecária: Taciana Sousa dos Santos – CRB-4 – 2062

S237a Santos, Lázaro Mateus Silva.

Análise dos indicadores econômico-financeiros das empresas dos setores de transporte aéreo, turismo e locação de veículos listados na B3 entre os anos de 2018 a 2021 / Lázaro Mateus Silva Santos. - 2023.  
38 f. : il. color.

Orientador: Yan Daevid Lira Guimarães.

Monografia (Trabalho de Conclusão de Curso em Ciências Contábeis) – Universidade Federal de Alagoas. Faculdade de Economia Administração e Contabilidade, 2023.

Bibliografia: f. 36-38.

1. Indicadores econômico-financeiros. 2. Transporte aéreo. 3. Turismo. 4. Veículos – Locação. 5. B3 – Brasil, Bolsa, Balcão. 6. Covid-19 (Pandemia). I. Título.

CDU: 657.36

**LÁZARO MATEUS SILVA SANTOS**

**ANÁLISE DOS INDICADORES ECONÔMICO-FINANCEIROS DAS EMPRESAS  
DOS SETORES DE TRANSPORTE AÉREO, TURISMO E LOCAÇÃO DE  
VEÍCULOS LISTADAS NA B3 ENTRE OS ANOS DE 2018 A 2021**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Graduação em Ciências Contábeis da Universidade Federal de Alagoas como um dos requisitos para obtenção do título de bacharel em Ciências Contábeis.

Aprovada em: 03/03/2023.

**BANCA EXAMINADORA**

---

Prof. Me. Yan Daevid Lira Guimarães  
Universidade Federal de Alagoas–UFAL  
Orientador

---

Prof. Me. Valdemir da Silva  
Universidade Federal de Alagoas–UFAL  
Membro examinador

---

Prof. Dr. Tiago de Moura Soeiro  
Universidade Federal de Alagoas–UFAL  
Membro examinador

## RESUMO

O objetivo dessa pesquisa foi executar uma análise dos indicadores econômico-financeiro das empresas dos setores de transporte aéreo, turismo e locação de veículos listados na Bolsa, Brasil, Balcão (B3) durante os dois anos que antecederam a pandemia da COVID-19 (2018 e 2019) e em seus dois primeiros anos (2020 e 2021), afim de comparar e identificar possíveis diferenças entre eles. Para este fim, foi realizada uma pesquisa descritiva e quantitativa através da coleta de dados do Balanço Patrimonial e Demonstração de Resultado divulgados pelas empresas na B3. A pesquisa justificasse principalmente pela importância da analisar os dados econômico-financeiros desses setores que prestam um tipo de serviço em que sua execução depende principalmente da circulação e mobilidade das pessoas, que foi diretamente afetada durante o período da pandemia. As informações geradas a partir dos cálculos dos índices de liquidez, estrutura de capital e rentabilidade, foram analisadas e interpretadas para melhor entendimento do tema. Os resultados obtidos indicam que as empresas de transporte aéreo e turismo, que já vinham apresentando resultados insatisfatórios, tiveram sua situação agravada pela pandemia, porém as empresas de locação de veículos conseguiram passar por esse período sem impactos significativos.

**Palavras-chave:** Pandemia. Setor do Turismo. Transporte Aéreo. Locação de Veículos. Indicadores Econômico-Financeiros. COVID-19. OMS.

## ABSTRACT

The objective of this research was to carry out an analysis of the economic and financial indicators of companies of the air transport, tourism and car rental sectors, listed on the Bolsa, Brasil, Balcão (B3) during the two years that preceded the COVID-19 pandemic (2018 and 2019) and its first two years (2020 and 2021), in order to compare and identify possible differences between them. For this purpose, a descriptive and quantitative research was carried out through the collection of data from the Balance Sheet and Income Statement disclosed by the companies on B3. The research was mainly justified by the importance of analyzing the economic and financial data of these sectors that provide a type of service in which its execution depends mainly on the movement and mobility of people, which was directly affected during the pandemic period. The information generated from the liquidity indexes, capital structure and profitability, were analyzed and interpreted for a better understanding of the subject. The results obtained indicate that air transport and tourism companies, which had already been showing unsatisfactory results, had their situation worsened by the pandemic, but car rental companies managed to go through this period without significant impacts.

**Keywords:** Pandemic. Tourism Sector. Air Transport. Car Rental. Economic-Financial Indicators. COVID-19. OMS.

## LISTA DE QUADROS

Quadro 1: Indicadores de liquidez, endividamento e rentabilidade	12
Quadro 2: Indicadores utilizados no estudo	15

## LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Liquidez Imediata	17
Gráfico 2: Liquidez Seca	19
Gráfico 3: Liquidez Corrente	20
Gráfico 4: Liquidez Geral	22
Gráfico 5: Endividamento	24
Gráfico 6: Composição do Endividamento	25
Gráfico 7: Dependência Financeira	27
Gráfico 8: Retorno Sobre Ativos (ROA)	29
Gráfico 9: Retorno Sobre Patrimônio Líquido (ROE)	30
Gráfico 10: Giro do Ativo	31
Gráfico 11: Margem Líquida	32

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO</b>	<b>8</b>
1.1	CONTEXTUALIZAÇÃO E PROBLEMÁTICA	8
1.2	OBJETIVO	9
1.2.1	Objetivo geral	9
1.2.2	Objetivos específicos	9
1.3	JUSTIFICATIVA	9
1.4	ESTRUTURA DA PESQUISA	10
<b>2</b>	<b>FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA</b>	<b>10</b>
2.1	ANÁLISE DAS DEMONSTRAÇÕES CONTÁBEIS	10
2.2	INDICADORES ECONÔMICO-FINANCEIROS	11
2.3	IMPACTOS FINANCEIROS DA PANDEMIA DO COVID-19	12
2.4	ESTUDOS ANTERIORES	13
<b>3</b>	<b>METODOLOGIA DA PESQUISA</b>	<b>14</b>
3.1	TIPOLOGIA APLICADA À PESQUISA	14
3.2	AMOSTRA E PROCEDIMENTOS DE COLETA DE DADOS	14
3.3	PROCEDIMENTOS DE ANÁLISE	15
<b>4</b>	<b>ANÁLISE DOS DADOS RESULTADOS</b>	<b>16</b>
4.1	ÍNDICES DE LIQUIDEZ	16
4.2	ÍNDICES DE ESTRUTURA DE CAPITAL	24
4.3	ÍNDICES DE RENTABILIDADE	28
<b>5</b>	<b>CONCLUSÃO</b>	<b>34</b>
	<b>REFERÊNCIAS</b>	<b>36</b>

# 1 INTRODUÇÃO

## 1.1 CONTEXTUALIZAÇÃO E PROBLEMÁTICA

Em 31 de dezembro de 2019, a Organização Mundial da Saúde (OMS) foi alertada sobre diversos casos de pneumonia na cidade de Wuhan, na China. Esses casos tratava-se de uma nova cepa do coronavírus que não havia sido identificada antes em humanos, que passou a ser chamada de COVID-19 (OPAS, 2020).

Dada a facilidade de proliferação do vírus, que rapidamente se espalhou pelo globo, seu potencial letal e o crescente aumento de casos, que gerou sobrecarga nos sistemas de saúde ao redor do mundo, o coronavírus ganhou o status de pandemia ainda em março de 2020 (OPAS, 2020).

Para conter a transmissão do vírus, foi recomendado pela OMS a implementação de medidas de distanciamento social restritivo (*lockdown*), além do uso de máscaras e higienização das mãos. Uma dessas medidas, o *lockdown*, provocou impactos diretos sobre a economia dos países, prejudicando vários setores (CONSELHO NACIONAL DE SAÚDE, 2020).

Devido a diminuição do número de circulação de pessoas nas ruas e consequentemente da diminuição da atividade econômica do país, em 2020, o PIB brasileiro caiu 4,1% na comparação anual, sendo esse o pior resultado da taxa histórica que iniciou em 1996, impactado principalmente por um recuo de 2,2% no primeiro trimestre do ano e tombo de 9,2% no segundo (CNN BRASIL BUSINEES, 2021).

O setor de turismo foi o segundo setor mais afetado pela pandemia (MINISTÉRIO DA ECONOMIA, 2021), pode-se atribuir tal fato a redução da malha aérea e ao fechamento de fronteiras, que resultou no cancelamento e adiamento de viagens nacionais e internacionais.

No setor de transporte, a locação de veículos obteve uma queda de cerca de 90% em locação diária, e 80% de queda na locação para motorista de aplicativos, essa queda foi registrada devido ao *lockdown*, fazendo com que as pessoas evitassem sair na rua para se locomover e diminuíssem o fluxo de locomoção por aplicativos nas metrópoles. Além disso, o fato de ter que se restringir em casa para evitar o contágio diminuiu o número de viagens, e consequentemente a fretagem de veículos. (SINDILOCPR, 2020).

Diante do exposto é esperado que a economia mundial tenha sofrido reflexos

com a pandemia ocasionada pela COVID-19, principalmente em setores que dependem da circulação de pessoas para continuarem em operação como transporte aéreo, turismo e locação de veículos gerando o seguinte questionamento: **Houveram alterações nos indicadores econômico-financeiros das empresas dos setores de transporte aéreo, turismo e locação de veículos listadas na B3 entre os anos de 2018 e 2021?**

## 1.2 OBJETIVO

### 1.2.1 Objetivo geral

Constituí-se como objetivo geral da pesquisa efetuar uma análise dos indicadores econômico-financeiro das empresas dos setores de transporte aéreo, turismo e locação de veículos listados na Bolsa, Brasil, Balcão (B3) durante os dois anos que antecederam a pandemia da COVID-19 (2018 e 2019) e em seus dois primeiros anos (2020 e 2021).

### 1.2.2 Objetivos específicos

Para atingir o objetivo geral foram estabelecidos os seguintes objetivos específicos:

- a) coletar dados referentes às demonstrações contábeis destas empresas no período entre 2018 e 2021;
- b) Calcular indicadores com base nos dados das demonstrações financeiras obtidos e analisá-los;
- c) Averiguar o possíveis diferenças que podem ter sido causadas pela pandemia da COVID-19 sobre as demonstrações financeiras das empresas mencionadas com base na comparação entre os períodos da pandemia e pré-pandemia.

## 1.3 JUSTIFICATIVA

A pandemia da COVID-19 fez com que a governos ao redor do mundo adotassem medidas de restrição da circulação de pessoas afim de reduzir o contágio da doença, dessa forma, segmentos que dependem da circulação de pessoas como os de transporte aéreo, turismo e locação de veículos, foram alguns dos mais afetados economicamente. Desta forma, a análise dos indicadores econômico-financeiros

desses setores é de grande auxílio para que gestores dessas e de outras empresas que operam nesse setor possam identificar como elas são financeiramente e economicamente afetadas em tempos com esses e possam estabelecer planos para lidar com situações futuras.

Além disso, a pandemia causou vários outros efeitos na economia de uma forma geral, como o desemprego, a redução de insumos de produção, a paralisação de setores econômicos, entre outros, que afetaram diretamente o poder aquisitivo da sociedade, o que pode ter afetado de forma secundária setores que são considerados secundários na hierarquia de necessidades da sociedade.

Por fim, a análise econômica-financeira em tempos de crise é de grande valia para usuários internos e externos da informação contábil, de posse dessas informações ambos podem tomar melhores decisões no tocante a alocação de recursos, bem como criar planos de contingência para mitigar efeitos da crise e garantir a continuidade e preservação de seu patrimônio.

#### 1.4 ESTRUTURA DA PESQUISA

Este estudo está estruturado em cinco seções. Além desta seção, a introdução, há a segunda seção que descreve a fundamentação teórica, apresentando a definição da análise das demonstrações financeiras, os indicadores utilizados para realização da análise e os impactos da COVID-19 no setor financeiro; na terceira seção, são apresentados os procedimentos metodológicos aplicados à pesquisa, incluindo a tipologia e o universo da pesquisa, a coleta e tratamento dos dados; a quarta seção traz a análise dos dados e discussão dos resultados; por fim, a última seção apresenta as considerações finais do estudo, seguidas das referências utilizadas.

## 2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

### 2.1 ANÁLISE DAS DEMONSTRAÇÕES CONTÁBEIS

De acordo com Marion (2009), no final do século XIX foi observado que os banqueiros americanos solicitavam as demonstrações contábeis para as empresas para avaliar seus números na contratação de empréstimos, sendo essa a origem da utilização de técnicas de análises das demonstrações financeiras. Essa prática pode ser observada até hoje de forma mais difundida não sendo realizada somente pelos

bancos e sim todos os usuários externos que estão interessados em realizar negócios com as empresas.

A análise das demonstrações contábeis segundo Assaf (2021, p. 45), “visa relatar, com base nas informações contábeis fornecidas pelas empresas, a posição econômico-financeira atual, as causas que determinaram a evolução apresentada e as tendências futuras”. Já para Ludícibus (2008, p. 05), a análise de balanços é considerada uma arte, pois, mesmo existindo diferentes formas de cálculos, não existe uma melhor forma cientificamente comprovada de se relacionar os índices para obter um resultado mais adequado.

Para Martins *et al.* (2019, p. 67), a análise das demonstrações contábeis necessita de um método específico que seja capaz de entender os fundamentos de como se faz uma análise financeira. Para entender melhor os fundamentos da empresa, podemos utilizar indicadores financeiros. De acordo com Matarazzo (2010, p. 82), “assim como um médico usa certos indicadores, como pressão arterial e temperatura, para elaborar o quadro clínico de um paciente, os índices financeiros permitem construir um quadro de avaliação da empresa”. Dessa forma os índices vão permitir que os usuários consigam ter uma visão da realidade da empresa de uma forma mais precisa para as tomadas de decisão.

## 2.2 INDICADORES ECONÔMICO-FINANCEIROS

Com o intuito de analisar as informações financeiras e extrair de forma mais precisa a realidade da empresa se faz necessário o uso de indicadores econômico-financeiros, visto que, por meio deles é possível relacionar informações de diferentes grupos apresentados pelas demonstrações financeiras e realizar uma associação coerente das diferentes informações obtidas (SOUSA, 2020).

De acordo com Marion (2009, p. 01), podemos dizer que só teremos condições de conhecer a situação econômico-financeira de uma empresa se analisamos por meio de três itens principais de análise: Liquidez, rentabilidade e endividamento.

Segundo Martins *et al.* (2019, p. 106), os índices de liquidez demonstram a capacidade financeira da empresa de arcar com as dívidas assumidas, o que implica diretamente na sua continuidade operacional. Dentro desse grupo podemos destacar os seguintes indicadores: Liquidez corrente, liquidez seca, liquidez imediata e liquidez geral.

Para Ludícibus (2008, p. 94), os quocientes de endividamento são muito importantes, pois indicam a dependência da empresa em relação ao capital de terceiros. Esses indicadores mostram o quanto de capital alheio está sendo utilizado dentro da companhia em relação ao capital próprio para financiar as atividades da empresa, além de avaliar a composição dessas dívidas e a dependência da empresa de recursos de terceiros.

Conforme descrito por Padoveze *et al.* (2007, p. 103), a análise de rentabilidade é o critério natural de avaliação do retorno do investimento, sendo assim, o principal indicador de uma análise financeira. Já para Assaf (2021, p. 49), “é uma avaliação econômica do desempenho da empresa dimensionando o retorno sobre os investimentos realizados e a lucratividade apresentada pelas vendas”.

Abaixo são apresentados os principais indicadores econômico-financeiros, sendo eles conhecidos como indicadores de liquidez, endividamento e rentabilidade, bem como uma breve descrição de informação por eles gerada.

**Quadro 1 - Indicadores de liquidez, endividamento e rentabilidade.**

<b>INDICADOR</b>	<b>DESCRIÇÃO</b>
Liquidez Imediata	Mostra a capacidade imediata da entidade liquidar suas dívidas de curto prazo.
Liquidez Seca	Realça o quanto das dívidas de curto prazo a empresa consegue saldar com a utilização do disponível e valores a receber.
Liquidez Corrente	Assinala quanto a empresa tem de ativo circulante para cada R\$ 1,00 de dívida de curto prazo.
Liquidez Geral	Aponta a capacidade de pagamento a longo prazo da empresa.
Endividamento	Mostra o quanto de dívida a empresa tem com terceiros para cada real R\$ 1,00 de recurso próprio.
Composição do endividamento	Indica a participação de dívidas de curto prazo sobre o endividamento total.
Dependência Financeira	Revela o percentual do quanto do montante investido no ativo da empresa é de recursos de terceiros.
Retorno sobre o Ativo (ROA)	Mostra o retorno sobre o ativo.
Retorno sobre o Patrimônio Líquido (ROE)	Mostra o retorno sobre o Capital Próprio.
Giro do Ativo	Indica o quanto a empresa vendeu para cada R\$ 1,00 investido.
Margem Líquida	Revela o percentual da receita líquida que foi transformada em lucro líquido.

Fonte: Silva (2022), Martins et al. (2019) e Assaf (2021).

### 2.3 IMPACTOS FINANCEIROS DA PANDEMIA DO COVID-19

A pandemia causada pelo vírus SARS-CoV-2 (Coronavírus), causou impacto não somente nas esferas biomédica e epidemiológica globalmente, mas também em

repercussões e impactos sociais, econômicos, políticos, culturais e históricos inigualáveis na história recente das pandemias (FIOCRUZ, 2020). No Brasil, além da retração do PIB em 4,1%, foi registrado uma diminuição dos postos de trabalhos de carteira assinada, de março a junho, de 1,6 milhão de empregos de carteira assinada, fazendo assim com que mais de 4% dos postos de carteira do país deixassem de existir em apenas quatro meses (VALOR, 2021).

O número de casos de COVID-19 no Brasil chegou a 10 milhões em menos de um ano do primeiro caso confirmado, isso aponta que a cada três segundos um brasileiro teve a doença confirmada e registra um número de mortes de 240 mil pessoas. Esse número de casos, levou ao Brasil a conquistar o terceiro lugar do mundo com mais pessoas infectadas, somente atrás de Estados Unidos e Índia (VALOR, 2021).

Com esse grande número de casos e a diminuição da circulação de pessoas o setor do turismo brasileiro apresentou uma queda de 59% do faturamento durante a pandemia do covid-19, sendo assim um dos setores mais impactados (MINISTÉRIO DO TURISMO, 2021). Segundo dados da ANAC (2021), no 4 trimestre de 2020 as companhias aéreas brasileiras tiveram uma redução de 47% na oferta de voos quando comparado ao mesmo período do ano anterior, isso fez com que fosse auferido um prejuízo líquido de R\$ 678,7 milhões.

O transporte de cargas por meio da aviação também teve uma redução de cargas de 29,6% em relação a 2019, isso fez com que o volume diminuísse de 400,9 mil toneladas em 2019 para 282,2 mil toneladas, impactando diretamente no faturamento das empresas (VALOR, 2021).

O aluguel de veículos para transporte de pessoas por meio de motoristas por aplicativos como Uber, Cabify e 99, sofreu grande aumento do número de devolução de veículos visto que dos 200 mil carros alugados para esse segmento, 160 mil foram devolvidos pelos motoristas desde o início da pandemia (AUTO ESPORTE, 2020).

Diante disso, podemos afirmar que o lockdown realizado como maneira de conter o vírus causou uma recessão econômica muito forte em diversos setores do Brasil e principalmente no turismo, visto que ele representa 8,1% do PIB brasileiro (GOVERNO FEDERAL, 2021).

## 2.4 ESTUDOS ANTERIORES

Martiny (2022) analisou a situação econômico-financeiras das empresas de turismo nos anos de 2016 a 2020 para verificar o impacto da COVID-19 nessas empresas, ele utilizou os indicadores de liquidez, rentabilidade e endividamento para fazer sua análise. Nos resultados percebeu que algumas empresas do ramo já vinham mal financeiramente e com a pandemia seus resultados ainda obtiveram piores.

Cardoso e Tristão (2021) realizou uma pesquisa sobre os impactos econômico-financeiros da pandemia e retorna das ações da COVID-19 no setor de hoteleira, focando na Rede de Hotéis Othon S.A., foram utilizados indicadores de liquidez, rentabilidade, endividamento e indicadores para avaliar o retorno das ações. Em sua análise foi constatado que a pandemia reduziu consideravelmente a receita da empresa e lucro, fazendo com que a empresa dependesse mais de capital de terceiros para continuidade operacional.

Villa e Espejo (2011) analisaram as empresas Tam e Gol no período de 2007 a 2009, no ano de 2008 as companhias passaram por uma crise econômica mundial prejudicando os seus resultados. Nessa pesquisa foram utilizados indicadores liquidez, estrutura patrimonial, rentabilidade e atividade. Em seu resultado foi verificado um forte impacto da crise mundial causando prejuízo nas companhias, porém no ano de 2009 foi notada a recuperação favorável dessas empresas.

### **3 METODOLOGIA DA PESQUISA**

#### **3.1 TIPOLOGIA APLICADA À PESQUISA**

Segundo Gil (2002) esta pesquisa, quanto ao delineamento dos objetivos, compreende um estudo descritivo, no qual relacionam-se as influências de um fenômeno, neste caso a pandemia do covid-19, sobre as características de uma determinada população, aqui formada pelos setores de turismo e transporte. Os resultados apresentados são caracterizados como quantitativos, pois são expressos por números (SILVA, 2022). A tipologia da pesquisa é enquadrada como documental, visto que foi utilizado uma base de dados secundárias para realização da pesquisa por meio dos relatórios financeiros das empresas estudadas.

#### **3.2 AMOSTRA E PROCEDIMENTOS DE COLETA DE DADOS**

A coleta de dados foi realizada por meio das demonstrações financeiras (Balanço Patrimonial, DRE, Nota explicativa e Relatório da administração) que estão disponíveis no sítio da Bolsa, Brasil, Balcão (B3).

Além da B3, foi utilizado o site Fundamentus para coleta das demonstrações financeiras em Excel. Elas foram comparadas com as informações colocadas no site da B3 e com o site de RI das companhias.

O período de estudo foram os resultados do primeiro trimestre de 2018 ao quarto trimestre de 2021 com o intuito de se ter um maior período para análise dos dados e verificar o quanto a pandemia impactou nas demonstrações financeiras das empresas de turismo brasileiras. A amostra é composta de 5 companhias, sendo elas: Azul S.A., Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A., CVC Brasil Operadora e Agência de Viagens S/A, Localiza Rent a Car S.A. e Movida Locação de Veículos S.A..

### 3.3 PROCEDIMENTOS DE ANÁLISE

Para efetuar a análise dos dados obtidos através das demonstrações contábeis das empresas anteriormente citadas foram utilizados os seguintes indicadores:

**Quadro 2 - Indicadores utilizados no estudo.**

<b>INDICADOR</b>	<b>FÓRMULA</b>
Liquidez Imediata	$\text{Disponível} \div \text{Passivo Circulante}$
Liquidez Seca	$(\text{Ativo Circulante} - \text{Estoque} - \text{Despesas Antecipadas}) \div \text{Passivo Circulante}$
Liquidez Corrente	$\text{Ativo Circulante} \div \text{Passivo Circulante}$
Liquidez Geral	$(\text{Ativo Circulante} + \text{Realizável a Longo Prazo}) \div (\text{Passivo Circulante} + \text{Exigível a Longo Prazo})$
Endividamento	$\text{Passivo Total} \div \text{Patrimônio Líquido}$
Composição do endividamento	$\text{Passivo Circulante} \div \text{Capital de terceiros}$
Dependência Financeira	$\text{Passivo Total} \div \text{Ativo Total}$
Retorno sobre o Ativo (ROA)	$\text{Lucro Líquido} \div \text{Ativo Total}$
Retorno sobre o Patrimônio Líquido (ROE)	$\text{Lucro Líquido} \div \text{Patrimônio Líquido}$
Giro do Ativo	$\text{Vendas Líquidas} \div \text{Ativo Total}$
Margem Líquida	$\text{Lucro Líquido} \div \text{Receita Líquida}$

Fonte: índices levantados em conformidade com os estudos de Silva (2022), Martins et al. (2019) e Assaf (2021).

Esses indicadores apresentados no quadro 2 servem de forma colaborativa para análise a situação da empresa, de acordo com seus múltiplos, e tirar conclusões sobre sua eficiência.

A análise de dados foi feita no excel utilizando Balanço Patrimonial e a Demonstração de resultado das entidades aplicando as fórmulas dispostas no quadro acima.

Os dados apresentados foram calculados no excel com informações extraídas a partir da plataforma Fundamentus, esses dados compreendem os períodos de 2018, 2019, 2020 e 2021, em moeda constante, com esses dados foram calculados os índices de liquidez, estrutura de capital e rentabilidade para observar o impacto da pandemia da COVID-19 nas empresas do setor de turismo e do setor de transporte.

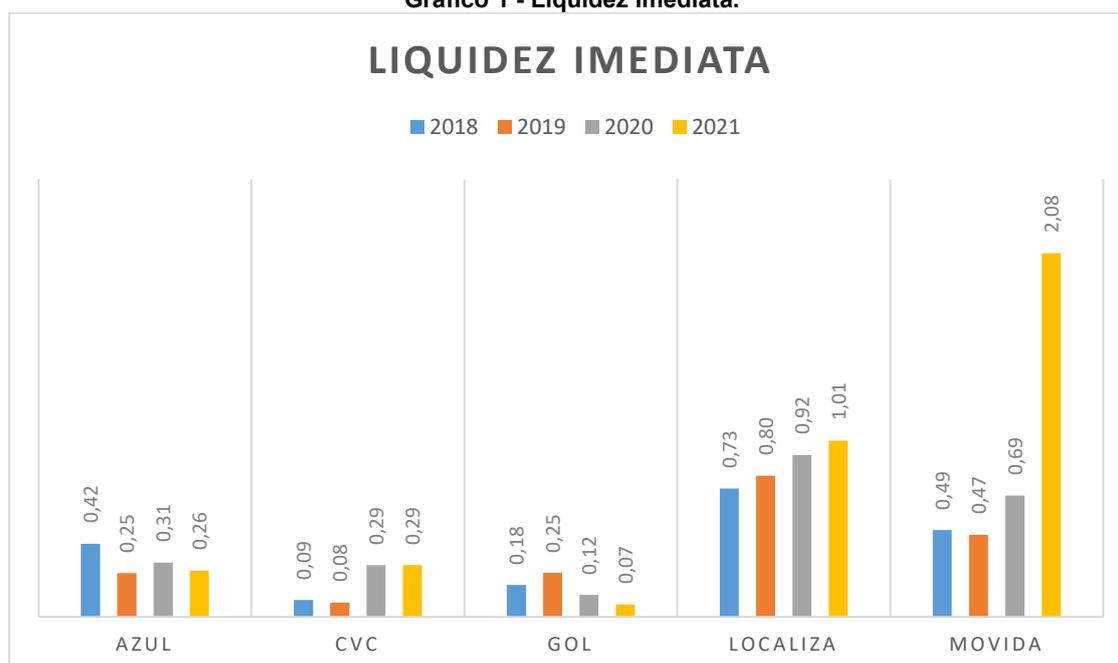
Os anos de 2018 e 2019 foram utilizados como base para verificar como a empresa estava desempenhando antes da pandemia e obter maior assertividade quanto o impacto da COVID-19 na situação econômico-financeira da empresa.

## **4 ANÁLISE DOS DADOS RESULTADOS**

### **4.1 ÍNDICES DE LIQUIDEZ**

Os índices de liquidez permitem aos usuários externos avaliarem a capacidade de pagamento da empresa. Os gráficos apresentados a seguir referem-se aos indicadores nos anos de 2018, 2019, 2020 e 2021. Dessa forma é possível verificar o impacto da pandemia na capacidade de pagamento das empresas.

Gráfico 1 - Liquidez Imediata.



Fonte: Elaboração Própria (2022).

A liquidez imediata mostra a capacidade de pagamento da empresa no curto prazo considerando somente “Disponível” da empresa que é composto por “Caixa” e “Bancos”. Podemos observar que na empresa Azul esse índice não demonstrou grandes alterações mesmo nos anos de pandemia. Isso é destacado no relatório da administração.

O plano de retomada da Azul foi a principal ferramenta que nos permitiu gerenciar ativamente nossa capacidade, reduzir custos fixos e envolver todas as partes interessadas para aumentar nossa liquidez ao longo do ano. Como resultado, tenho orgulho de divulgar que encerramos dezembro com caixa (disponibilidades, aplicações financeiras de curto prazo e contas a receber) de mais de R\$ 4 bilhões, o maior saldo desde que fundamos a Azul, há doze anos (Relatório de Administração da AZUL, 2021, p. 3).

Diante do exposto pelo relatório da administração, é verificado que houve estratégias para reduzir os impactos da pandemia na empresa com o objetivo de reduzir os custos e manter o nível de liquidez.

Na companhia CVC podemos observar uma variação significativa do ano de 2019 para 2020 na sua liquidez imediata variando de 0,08 para 0,28, isso se deve a um aumento do saldo da conta “Caixa e Equivalentes de Caixa” pela companhia na ordem de R\$ 545,1 milhões (Relatório de Administração da CVC, 2021, p. 4). Esse aumento do caixa da é positivo visto melhora seu nível de liquidez imediata, dispondo de mais dinheiro para quitar suas dívidas de curto prazo em um momento de incerteza diante de uma pandemia.

A empresa Gol teve uma variação considerável do índice de liquidez imediata no ano de 2019 para 2020 saindo de 0,16 para 0,06, essa variação foi comentada no relatório da administração da entidade, vejamos a seguir:

Mesmo durante este ano desafiador, mantivemos nossa disciplina de liability management e endereçamos todas as obrigações financeiras relevantes previstas em nosso fluxo de caixa. Terminamos o ano de 2020 com uma redução significativa no endividamento de curto prazo e solidificamos nossa parceria com os principais provedores de capital de giro (Relatório de Administração da GOL, 2021, p.2).

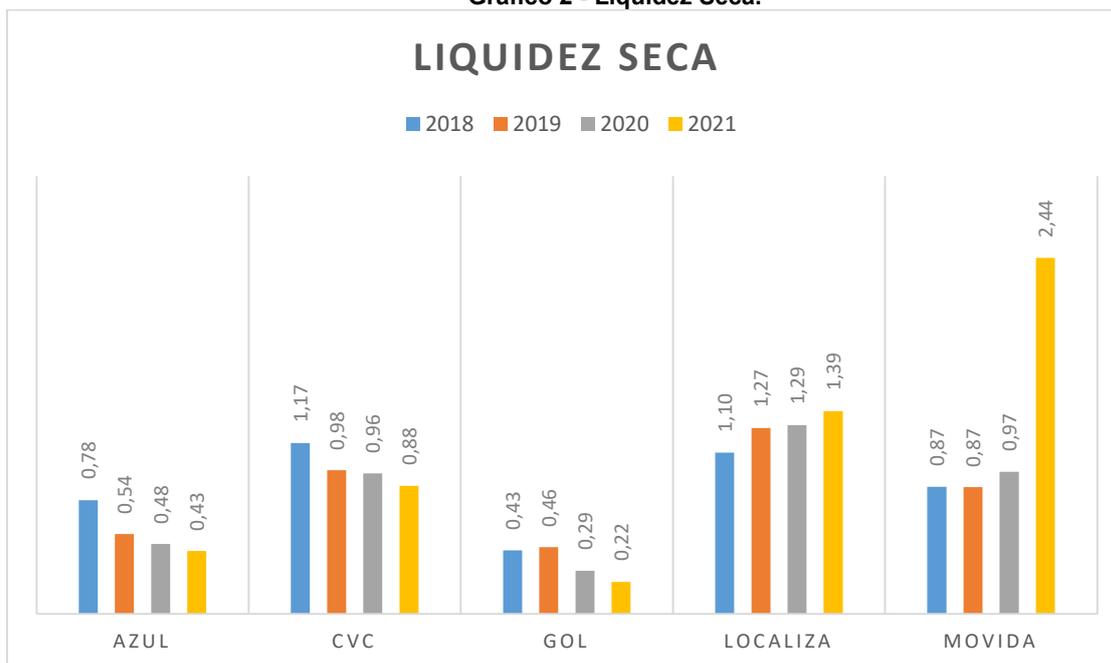
Diante disso, é verificado que a empresa teve uma redução de caixa por ter utilizado ele para quitar suas obrigações durante o ano corrente, já que houve uma redução da receita apurada pela companhia e os seus custos se mantiveram alto, sendo necessário utilizar o saldo em caixa para quitar as obrigações de curto prazo. É importante salientar que a companhia não obteve redução no passivo circulante, mas conseguiu controlar para não aumentar o seu saldo. A diminuição do endividamento se dar pelo aumento dos prejuízos acumulados impactando diretamente no cálculo do endividamento.

Já na Localiza verificamos uma situação diferentes das outras empresas dos setores de transporte aéreo e turismo, visto que a empresa aumentou seu índice de liquidez imediata e se demonstra solvente, já que ele é maior que 1 em 2021, dessa forma a empresa dispõe de dinheiro para quitar suas dívidas de curto prazo utilizando somente o disponível.

A Movida assim como a localiza, apresenta uma situação diferente das empresas do transporte aéreo e turismo, aumentou sua liquidez a partir de 2019 ano após ano atingindo 2,44 em 2021. Esse aumento ocorre devido a obtenção de uma dívida de longo prazo, aumento assim seu caixa para investimentos. No nível atual a empresa apresenta uma solvência confortável para quitar suas dívidas.

É importante salientar que apesar de favorável a situação da Localiza e da Movida um alto valor de dinheiro em caixa é visto como desfavorável em alguns casos, visto que esse dinheiro poderia está sendo utilizado em investimentos que podem gerar um aumento de receita para as companhias.

Gráfico 2 - Liquidez Seca.



Fonte: Elaboração Própria (2022).

A liquidez seca mostra a capacidade de pagamento da empresa das dívidas de curto prazo considerando o ativo circulante excluindo as despesas antecipadas e o estoque, dessa forma mostra somente o que vai se converter em dinheiro de forma mais rápida.

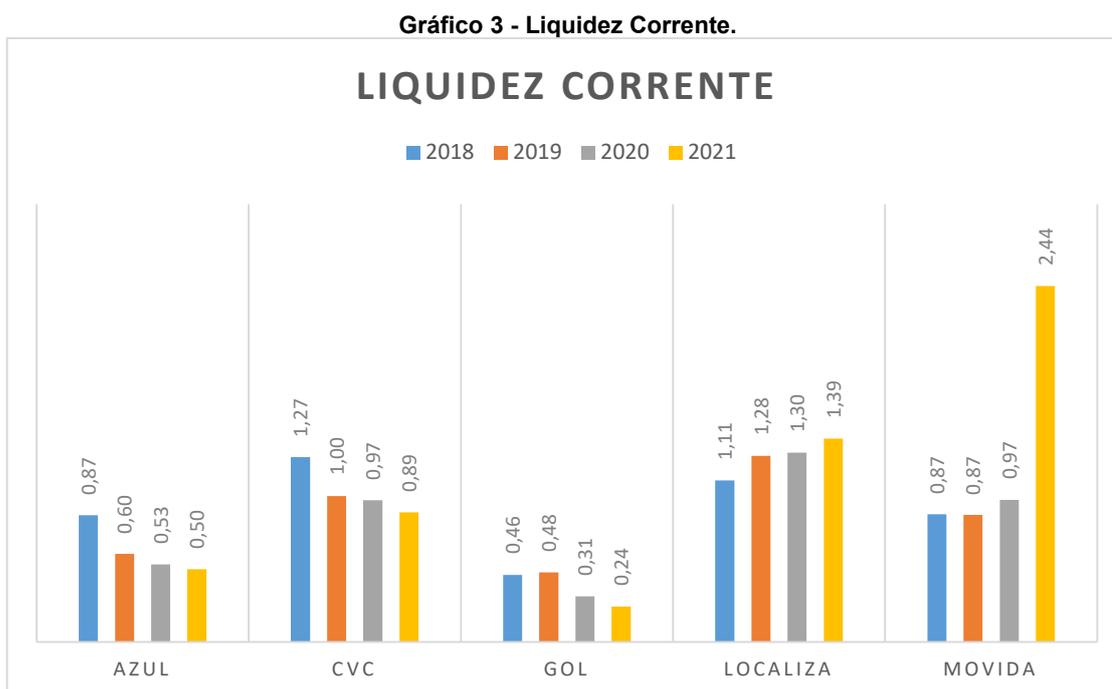
Na azul verificamos uma diminuição do índice a partir de 2018 e seguindo em 2019, 2020 e 2021. Essa variação de 2018 para 2019 ocorreu devido a um aumento do passivo circulante em 23% quando comparado com 2018 enquanto o ativo circulante só aumento 12%, gerando a diminuição entre os anos. Já nos anos de 2020 e 2021 é verificado uma diminuição do contas a receber da empresa do ativo circulante em 62% e 64%, respectivamente, quando comparado com o ano de 2018, sendo impactado diretamente pela pandemia e assim diminuindo suas vendas. Como o índice está abaixo de 1, é verificado que a empresa não consegue quitar suas dívidas de curto prazo e que vem piorando ao passar dos anos.

Já na CVC verificamos que seu indicador de liquidez seca é muito próximo de 1, sendo assim demonstra que a companhia tem uma boa capacidade para quitar suas dívidas sem o seu estoque. Porém é verificado uma diminuição desse índice ano após ano, chegando ao nível mais baixo na amostragem em 2021. Essa diminuição é verificada devido a diminuição do seu ativo circulante em 5% quando comparada com 2020 e o aumento de 4% de seu passivo circulante.

Na Gol o índice aumentou de 2018 para 2019, mas com o início da pandemia é verificado uma baixa no seu índice nos anos de 2020 e 2021. Essa baixa é verificada pela variação diminutiva do grupo contas a receber, como citado anteriormente, e de seu disponível diminuindo assim o ativo circulante da companhia e sua solvência.

Já na Localiza verificamos uma situação diferentes das outras empresas, visto que a empresa aumentou seu índice de liquidez seca e se demonstra solvente, visto que ele é maior que 1 em todos os anos, dessa forma a empresa dispõe de dinheiro para quitar suas dívidas de curto prazo sem a utilização do estoque e ainda sobra dinheiro para aplica, mostrando assim um baixo grau de dependência do seu estoque.

A Movida assim como a localiza, apresenta uma situação diferente das empresas do turismo, aumento sua liquidez ano após ano atingindo 2,44 em 2021. Esse aumento ocorre devido a obtenção de uma dívida de longo prazo, aumento assim seu caixa para investimentos. No nível atual a empresa apresenta uma solvência confortável para quitar suas dívidas.



Fonte: Elaboração Própria (2022).

A liquidez corrente demonstra a capacidade de quitar suas dívidas de curto prazo utilizando todo o ativo circulante. Assim como os outros, se esse índice chegar a 1 representa que o ativo circulante da empresa é suficiente para quitar suas obrigações de curto prazo.

Na empresa Azul é observado uma piora no índice ano após ano chegando ao nível mais baixo em 2021. Essa baixa é parecida com a observada na liquidez seca

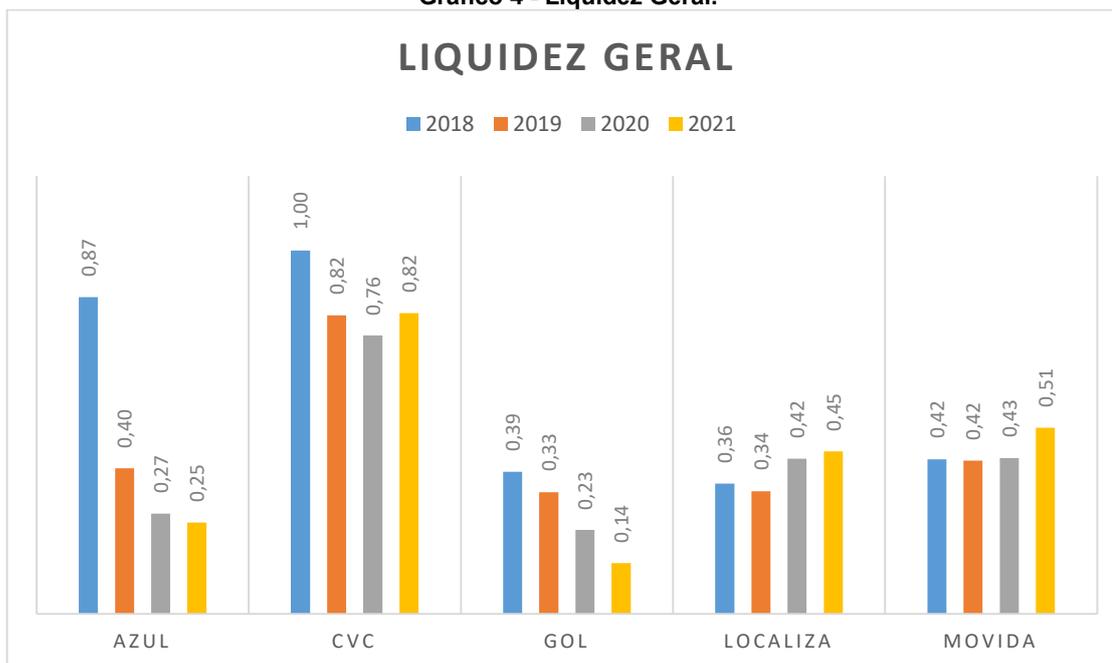
da empresa, ou seja, a pandemia levou numa diminuição no contas a receber da empresa que é essencial para sua atividade fim, além disso, também é observado um aumento no passivo circulante em 188,66% quando comparado com 2018 enquanto o ativo circulante só cresceu 66% na mesma comparação. Isso demonstra que o ativo circulante da companhia não é suficiente para quitar suas dívidas prejudicando assim a imagem da companhia quanto a sua solvência.

Assim como na liquidez seca a CVC apresenta o mesmo comportamento na liquidez corrente, reduzindo ano após ano, porém com um número ainda próximo de 1, ou seja, não apresenta uma situação financeira tão complicada quanto a da empresa Azul. Essa diminuição como comentada anteriormente, se trata do aumento do seu passivo circulante e o não acompanhamento do ativo circulante, demonstrando uma ineficiência operacional da companhia e um impacto da COVID-19 quanto a sua operação principalmente nas suas vendas, diminuindo o grupo contas a receber e consequentemente seu ativo circulante.

Na Gol também é observado grande correlação entre a liquidez seca e a liquidez corrente, sendo os índices bem próximos e mostrando pouco grau de dependência da empresa de seu estoque. Porém, assim como na liquidez seca o índice da Gol apresenta uma piora ano após ano e tem apresentado uma situação de alerta quanto a solvência da companhia, aumento seu nível de risco calote frente ao capital de terceiros.

No setor de transporte a Localiza e a Movida apresentaram os mesmos indicadores de liquidez seca e liquidez corrente, já que as empresas não tem o grupo estoques no seu ativo circulante e suas despesas antecipadas tem uma representatividade de 1%.

Gráfico 4 - Liquidez Geral.



Fonte: Elaboração Própria (2022).

O índice de liquidez geral apresenta a razão entre a soma do ativo circulante mais o ativo realizável a longo prazo e o passivo circulante mais o passivo não circulante. Dessa forma, ele demonstra se os ativos mais líquidos (em ordem de liquidez) conseguem quitar com todas as obrigações de curto e longo prazo da empresa, então quanto mais próximo de 1 esse índice, melhor para empresa. É também possível verificar que se a liquidez corrente apresentada é próxima a 1 e esse índice mais abaixo que a empresa possui mais dívidas de longo prazo, sendo uma situação favorável frente ao mercado (Limeira *et al.*, 2015.)

Na Azul é verificado que o índice estava bem próximo a 1 em 2018 e foi diminuindo ano após ano, chegando a seu nível mais baixo em 2021, apresentando uma situação preocupante, visto que sua liquidez corrente também vem diminuindo com o tempo, isso demonstra que além de não conseguir liquidar suas dívidas de curto prazo a empresa ainda fez mais dívidas de longo prazo, tornando sua situação quanto solvência ainda mais difícil. Isso demonstra uma ineficiência operacional pela empresa e agravada na pandemia, visto que a empresa diminuiu sua quantidade de vendas e seu contas a receber. No balanço patrimonial da companhia quando comparado o ativo circulante, o ativo realizável a longo prazo, o passivo circulante e o passivo não circulante de 2018 com 2021 é verificado um aumento de 66%, uma redução de 15,06%, um aumento de 188,66% e um aumento de 450,14%

respectivamente, ou seja, o aumento do passivo da empresa foi muito mais impactante que seu ativo, causando uma piora nesse índice

Na CVC é observado um índice mais próximo de 1, assim como sua liquidez corrente, mostrando que a empresa controlou suas dívidas de curto e longo prazo, apesar da piora dos indicadores. A redução da liquidez geral da empresa pode ser atribuída ao mesmo motivo da liquidez corrente, aumento do seu passivo e diminuição do contas a receber da entidade.

A Gol tem uma situação parecida com a da Azul, seu índice de liquidez geral apresentou uma diminuição e seu índice de liquidez corrente também, isso demonstra que a empresa além de não conseguir ser solvente, ainda adquiriu mais dívidas de longo prazo, apresentando assim um sinal de alerta quanto a solvência da companhia. Isso demonstra ineficiência operacional com o ativo da empresa que foi agravada com a pandemia e a redução do grupo contas a receber. No balanço patrimonial da companhia quando comparado o ativo circulante o ativo realizável a longo prazo, o passivo circulante e o passivo não circulante de 2018 com 2021 é verificado um redução de 19%, uma redução de 10%, um aumento de 54% e um aumento de 217% respectivamente, ou seja, o aumento do passivo da empresa foi muito mais impactante que seu ativo, causando uma piora na solvência da companhia.

No setor de transporte com a Movida e a Localiza vemos uma situação diferente, visto que sua liquidez corrente é positiva (próxima ou igual a 1) e sua liquidez geral tem crescido ano após ano, isso demonstra que além da empresa se demonstrar solvente no curto prazo tem aumentado mais seu ativo com maior nível de liquidez que seu passivo, isso demonstra uma eficiência operacional das companhias.

Diante do exposto acima é verificado que a pandemia impacta mais a liquidez das empresas de turismo analisadas, fazendo com que seus indicadores de liquidez caíssem mais diante dos impactos de lockdown causados pela pandemia e que a recuperação de setor ainda não ocorreu. Em contramão ao setor de turismo o setor de transporte analisado representado pela movida e pela localiza, apresentou uma melhora nos seus índices na pandemia, demonstrando uma rápida recuperação do setor frente aos impactos da pandemia em sua operação e uma boa gestão.

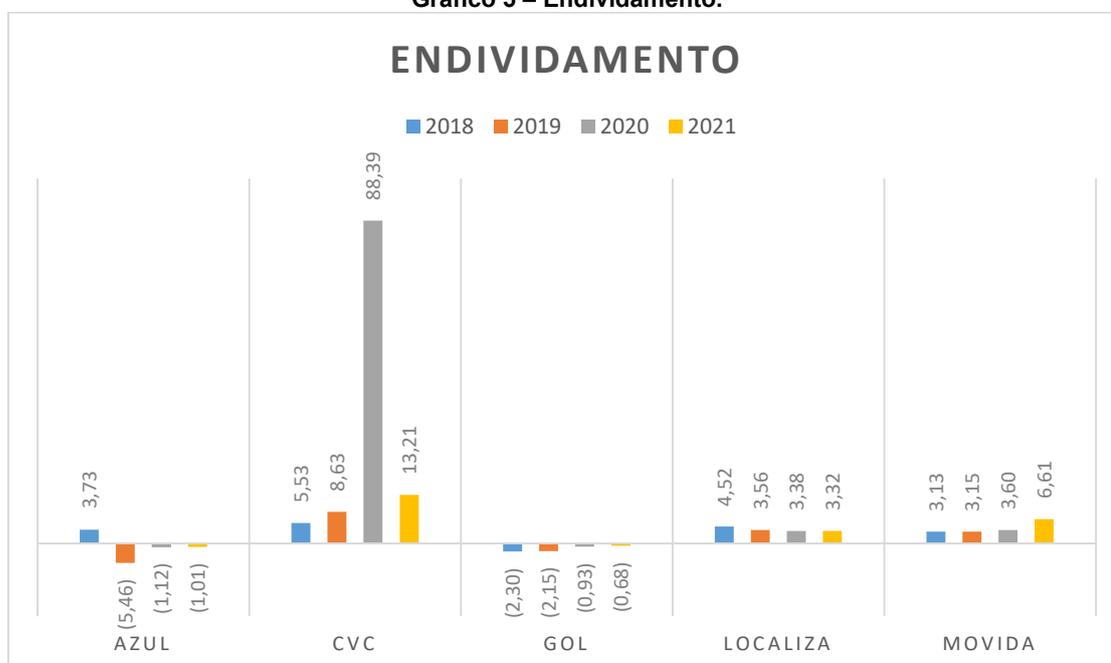
É importante saliente que índices de liquidez de empresas que possuem um imobilizado de alto valor para prestação do serviço não necessariamente significa índices de liquidez ruim, visto que essas empresas podem está apresentando uma baixa liquidez pelo investimento em uma nova frota ou ampliação da atual para

aumentar as áreas atendidas e essa compra impacta diretamente os indicadores de liquidez uma vez que não é considerado para cálculo do valor de liquidez o ativo imobilizado, porém o investimento de curto ou de longo prazo pode impacta no passivo circulante no mesmo exercício ou no seguinte respectivamente, impactando negativamente os indicadores na comparação entre trimestres ou entre anos.

## 4.2 ÍNDICES DE ESTRUTURA DE CAPITAL

Os índices de estrutura de capital permitem aos usuários externos avaliarem a dependência da companhia de capital de terceiros e capital próprio, e por meio dele verificar como está sendo feita a gestão desse capital.

Gráfico 5 – Endividamento.



Fonte: Elaboração Própria (2022).

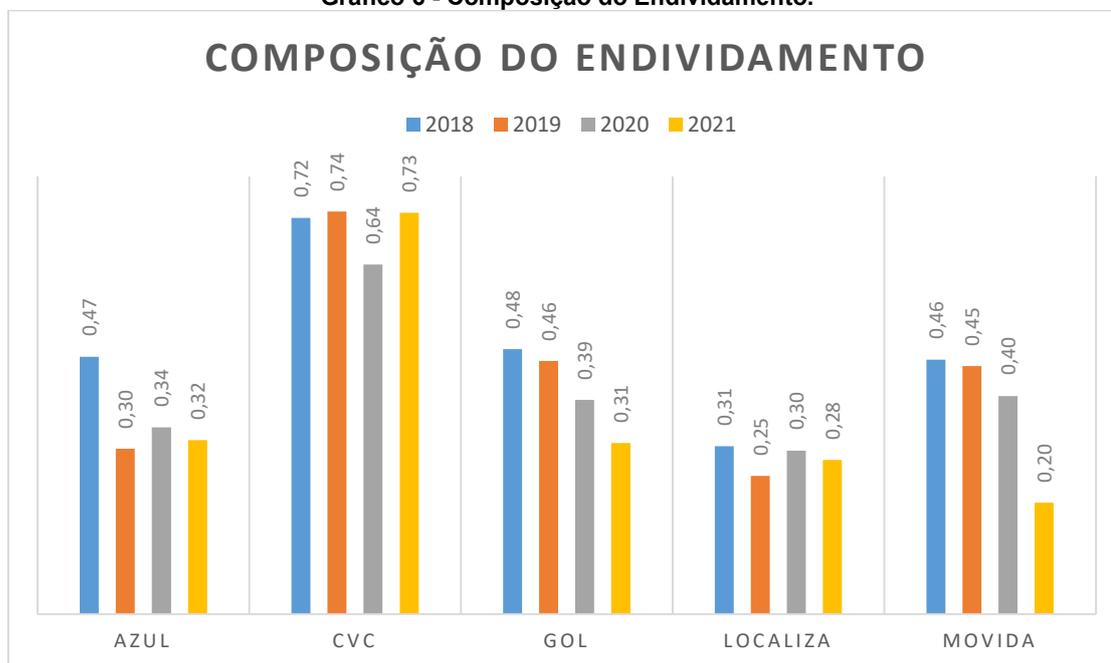
O Endividamento mostra o quanto a empresa tomou de capital de terceiros em relação ao capital próprio. Sendo esse índice menor que 1 melhor para a organização, visto que demonstra menor participação de capital de terceiros para financiar suas atividades.

As empresas Azul e Gol apresentam uma situação ruim quando analisado o endividamento, visto que as empresas apresentam passivo a descoberto, ou seja, suas obrigações estão tão altas que superaram o patrimônio líquido da companhia, fazendo com que a companhia só sobreviva de capital de terceiros. Porém é verificado uma diminuição desse índice ano após ano, principalmente da Gol que conseguiu

reduzir seu passivo a descoberto para -0,68 em 2021 enquanto a azul o reduziu para -1,01 mostrando uma melhora.

A CVC, Localiza e Movida tem seu endividamento maior que 1, ou seja, as empresas tem total dependência de capital de terceiros para financiar suas atividades operacionais. A CVC apresentou um aumento em 2020 do índice fora do comum, saindo de 8,63 para 88,39, esse aumento foi ocasionado pelo prejuízo do exercício de 2020 levando a uma redução do patrimônio líquido de 96% quando comparado com 2018, porém é notado uma recuperação em 2021 reduzindo esse índice para 13,21. Na localiza o índice se mantém acima de 1, porem em redução ano após ano, mesmo em período de pandemia o que demonstra uma preocupação da gestão em reduzir o número. Na Movida é notado um aumento nos anos de pandemia de 2020 e 2021 ocasionado pelo aumento passivo não circulante da companhia registrado uma variação de 95% em 2020 quando comaparado com 2018 e 676% em 2021 quando comparado com 2018. Esse aumento expressivo em 2021 está sendo utilizado pela companhia para realização de investimento como aumento de frota, renovação e frota e etc. (Relatório da administração da Movida, 2022, p. 1).

Gráfico 6 - Composição do Endividamento.



Fonte: Elaboração Própria (2022).

A composição do endividamento mostra a participação das dívidas de curto prazo no endividamento total, mostrando assim como está a gestão do passivo da empresa. Lembrando que quanto maior o tempo para pagamento da dívida melhor,

pois assim a empresa tem mais tempo para receber o dinheiro proveniente das suas vendas e pagar.

Na Azul verificamos uma redução do índice de 2019 para 2020, um aumento no primeiro ano de pandemia e uma redução no segundo ano, apesar dessas alterações podemos ver que após 2019 o índice apresentou pouca variação, o que demonstra uma gestão da empresa das dívidas, optando por fazer dívidas de longo prazo. Isso é bom para empresa visto que permite um maior tempo para liquidar suas obrigações.

A CVC apresenta uma composição de endividamento muito expressiva como verificado, isso demonstra que a maior parte das dívidas da empresa está situada no curto prazo, sendo ruim para a solvência da empresa já que tem um menor tempo para quitar suas dívidas. Analisando os índices verificamos uma variação diminutiva de 2019 para 2020, início da pandemia, essa redução se deu pelo seguinte motivo.

O passivo circulante totalizou R\$ 3.217,3 milhões em 31 de dezembro de 2020 em comparação a um saldo de R\$ 4.484,3 milhões em 31 de dezembro de 2019. O decréscimo de R\$ 1.266,9 milhões registrado foi ocasionado pela redução dos valores lançados em empréstimos e debêntures (juntos – 61,8%), pela redução dos montantes lançados nas rubricas fornecedores (-51,9%), contas a pagar para compra de investidas (-53,4%), e imposto de renda e contribuição social correntes (-92,9%) (Relatório de Administração da CVC, 2021, p.4).

Apesar da redução positiva em 2020 é observado que o índice volta a crescer em 2021 e ainda se mantém alto dificultando a gestão por parte da empresa.

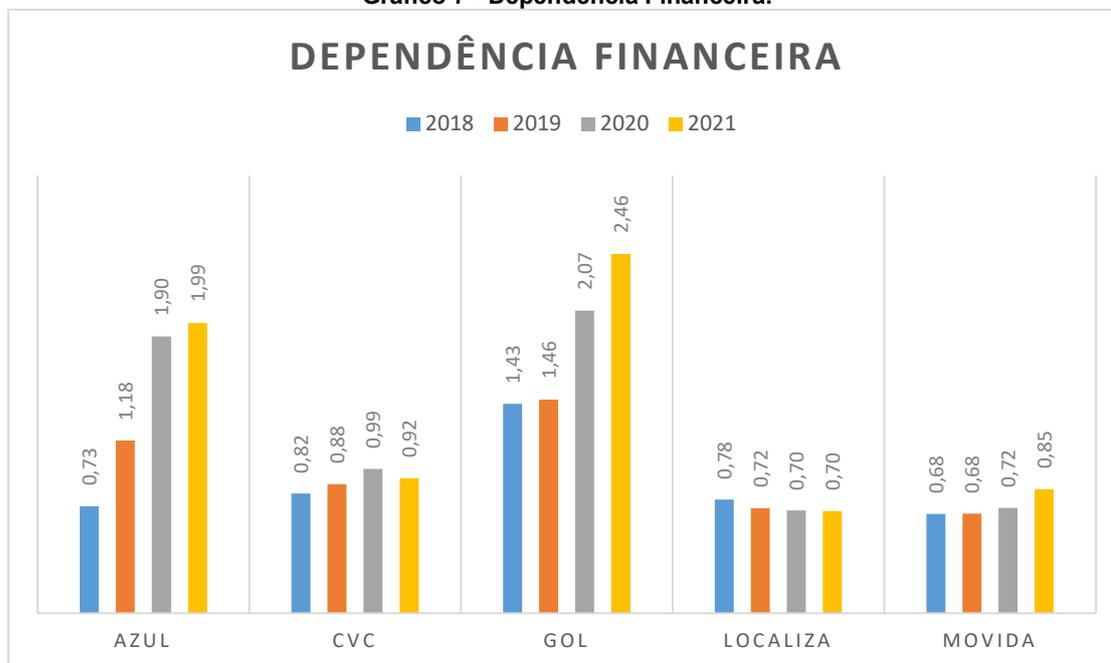
Na Gol verificamos uma variação diminutiva da composição do endividamento ano após ano, isso acontece muito alinhado com a estratégia estabelecida pela empresa de saldar suas dívidas, como citado anteriormente. Dessa forma é possível ver uma redução do endividamento de curto prazo e aumento das obrigações de longo prazo, reduzindo a composição do endividamento.

A Localiza vinha apresentado uma razão nos anos anteriores a pandemia, porém em 2020 houve um aumento das suas dívidas de curto prazo ocasionado por um aumento do passivo circulante com a tomada de empréstimos e emissão de títulos de dívidas para investimento e capital de giro. Contudo, o índice se permaneceu saudável, visto que as obrigações de curto prazo têm uma relevância pequena dentro da composição do endividamento, mostrando assim uma gestão ativa.

Na movida verificamos uma composição de endividamento em redução mesmo nos anos de pandemia dando destaque ao ano de 2021, onde esse índice teve uma redução de 0,20, isso ocorreu pelo aumento das dívidas de longo prazo com a

emissão de títulos de dívidas expressivos, alterando assim a sua composição de endividamento, esses dinheiro vai ser utilizado para investir na frota de veículos da companhia com o intuito de aumentar sua participação no mercado (Relatório da administração da Movida, 2022, p. 1).

Gráfico 7 - Dependência Financeira.



Fonte: Elaboração Própria (2022).

A dependência financeira avalia o quanto a empresa é dependente de capital de terceiros para financiar suas atividades em relação ao capital próprio. Quanto menor capital de terceiros para financiar seus ativos e capital de giro é melhor visto que não incorre um passivo oneroso para a companhia.

A Azul desde 2019 está dependente de capital de terceiros para financiar suas atividades, visto que o patrimônio líquido da empresa se encontra negativo no balanço dessa forma apresenta passivo a descoberto, sendo assim seus ativos e patrimônio líquido não cobre suas obrigações. Diante disso, para funcionar a empresa depende somente de capital de terceiros e o aumento de 2019 para 2020 foi ocasionado pela pandemia, onde houve um aumento do seu prejuízo líquido resultante da diminuição das suas vendas.

Na CVC a empresa se encontra quase totalmente dependente de capital de terceiros, registrando um aumento brusco no seu índice no ano de 2020, ocasionado pela diminuição das suas vendas devido a pandemia, levando a empresa a ter prejuízo no período e diminuindo seu patrimônio líquido.

A Gol antes da pandemia já se apresentava totalmente dependente do capital de terceiros para financiar suas atividades, ainda assim, esse índice teve um aumento nos anos de 2020 e 2021 relevante ocasionado, assim como na CVC e Azul, pela diminuição das suas vendas devido a pandemia do COVID-19, aumentando ainda mais seu prejuízo acumulado.

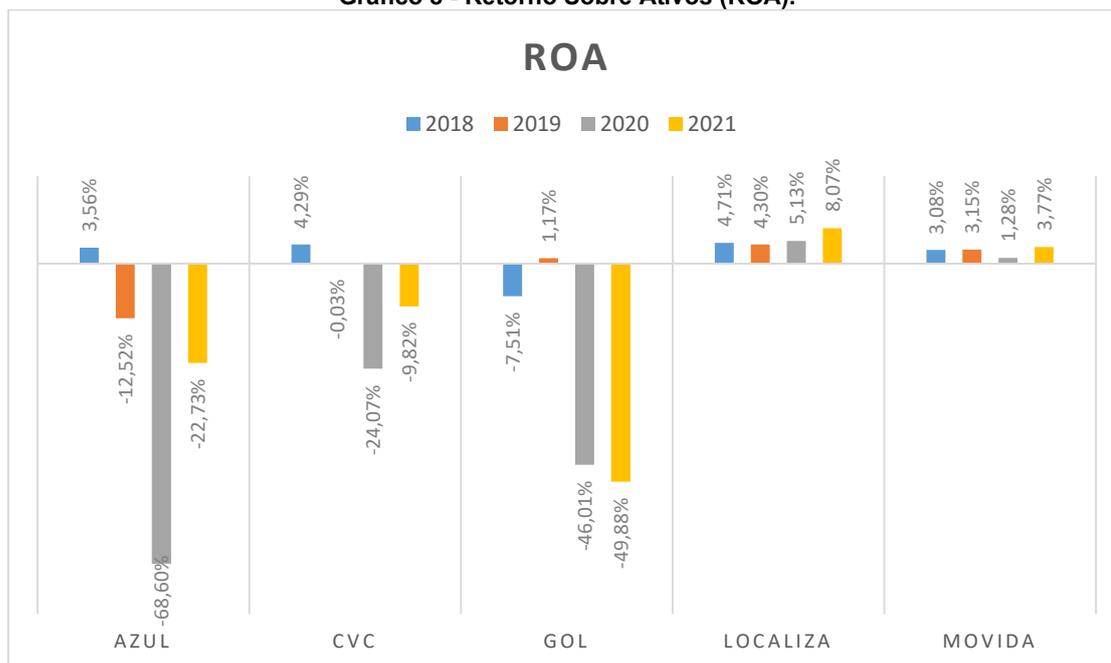
Observando a Localiza é verificado um comportamento diferentes dos apresentados nas empresas de turismo, visto que sua dependência financeira diminui de 2019 para 2020 e se manteve em 2021, ou seja, mesmo em um ano de pandemia a localiza conseguiu diminuir e controlar a dependência de capital de terceiros para financiar suas atividades, demonstrando assim uma ótima gestão. Olhando suas demonstrações financeiras, isso aconteceu pois a empresa conseguiu obter lucro líquidos crescentes em 2020 e 2021 e controlou seus passivos.

A Movida, diferente da localiza apresentou um aumento da dependência de capital de terceiros durante a pandemia, principalmente em 2020, onde o impacto da pandemia fez com que os custos da empresa aumentassem, impactando diretamente o lucro líquido da empresa e conseqüentemente o patrimônio líquido, obtendo assim uma redução. Em 2021, foram emitidos títulos da dívida pela empresa, como citado anteriormente, para investir em suas frotas, impactando diretamente a sua dependência financeira.

#### 4.3 ÍNDICES DE RENTABILIDADE

Os Índices de rentabilidade apresentam o retorno financeiro do capital investido e a eficiência operacional da empresa na geração de lucro para os acionistas.

Gráfico 8 - Retorno Sobre Ativos (ROA).



Fonte: Elaboração Própria (2022).

O ROA mostra o quanto a empresa conseguiu rentabilizar seu ativo, sendo assim mostra o retorno gerado pelo ativo total da empresa. Diante disso, quanto maior esse índice melhor, visto que mostra maior eficiência operacional por parte da organização.

A Azul a partir de 2019 já não estava conseguindo rentabilizar seu ativo, visto que seu ROA, se encontrava negativo, em 2020 o ROA ficou ainda pior com a pandemia e a redução das vendas da empresa, apresentando uma diminuição o seu lucro líquido e conseqüentemente uma redução do indicador. Em 2021, é verificado uma melhora no indicador, indicio de uma recuperação das vendas, mas a empresa continua sem rentabiliza seu ativo com seu indicador negativo.

Na CVC é verificada a mesma situação que a Azul, a partir de 2019 a empresa já não obteve lucro, apresentando uma piora drástica em 2020 com a pandemia ocasionando redução nas vendas, e um aumento em suas despesas operacionais, como citado em seu RA.

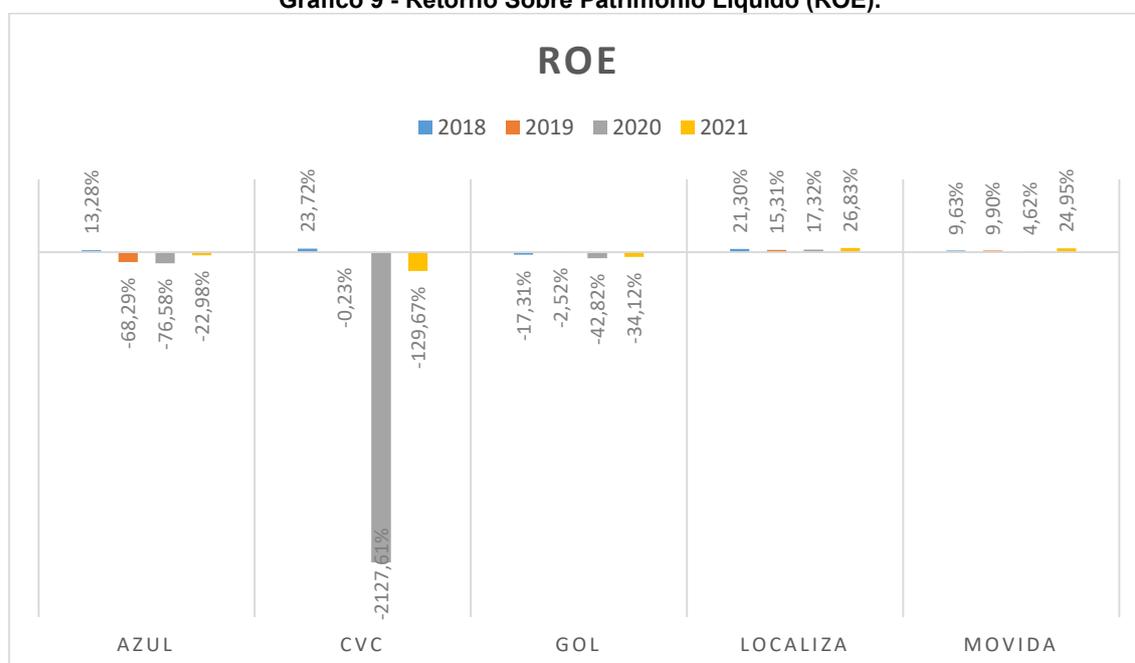
Outras despesas operacionais totalizaram R\$ 768,6 milhões no ano de 2020, maior do que os R\$ 128,2 milhões registrados no ano de 2019. Esse resultado é devido ao *impairment* no valor de R\$ 637,5 milhões referentes a ativos intangíveis provenientes do processo de aquisição de empresas, em especial as operações localizadas na Argentina, em função das reduções nas atividades ao longo de 2020 e perspectivas de retomadas que indicam impossibilidade de recuperação de certos ativos (Relatório de Administração da CVC, 2021, p.3).

Em 2021 a empresou apresentou uma recuperação quando comparado a 2020, porém continua sem rentabilidade.

Diferente do setor das empresas apresentadas no setor de turismo a Localiza conseguiu aumentar sua rentabilidade mesmo no período da pandemia. Isso ocorreu devido ao aumento do seu lucro líquido nos anos de 2020 e 2021, mesmo com a pandemia, mostrando uma ótima gestão de seus ativos e uma retomada rápida do setor diante do impacto da COVID-19.

A Movida, diferente da Localiza, sofreu uma redução do seu índice em 2020 devido a pandemia e apesar de obter lucro líquido positivo, obteve uma redução quando comparado com 2019. Já em 2021, é verificado um aumento na rentabilidade, ocasionada por aumento das vendas, mostrando uma retomada rápida do setor de transporte diante da pandemia.

Gráfico 9 - Retorno Sobre Patrimônio Líquido (ROE).



Fonte: Elaboração Própria (2022).

Diferente do ROA o ROE mostra o quanto a empresa conseguiu rentabilizar do capital próprio, assim como o ROA, quanto maior melhor pois demonstra maior eficiência operacional pela empresa.

A Azul apresenta em todos os períodos um ROE negativo, ou seja, a empresa não conseguiu rentabilizar o capital próprio, visto que só auferiu prejuízo nesse período. O Impacto da COVID-19 é notório em 2020 aumentando ainda mais a ineficiência operacional e a redução de 2021 mostra uma rápida recuperação do setor, porém com a empresa continuando ineficiente.

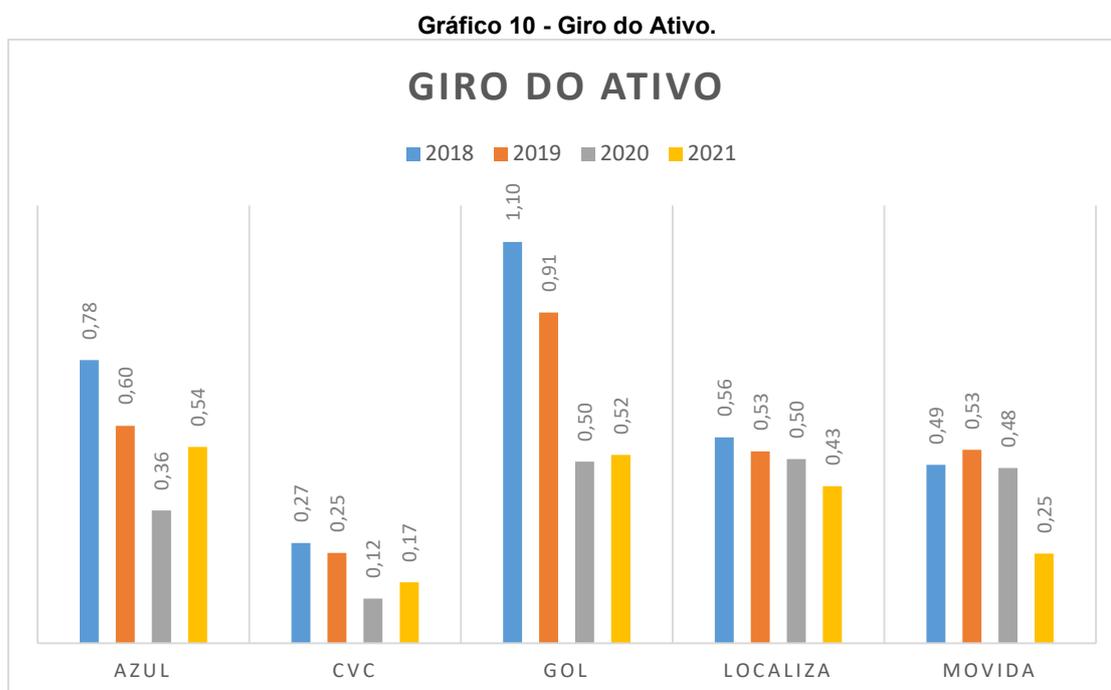
Assim como a Azul a CVC apresenta um ROE negativo a partir de 2019 e teve sua situação agravada com a pandemia, principalmente em 2020 visto que a empresa

saiu de -0,23% para -2.127,61% apresenta assim uma drástica piora diante do efeito da pandemia com a redução do seu faturamento e auferimento de prejuízo no período. Em 2021 podemos ver uma recuperação frente a 2020, mas ainda assim um índice extremamente ruim.

Na Gol, assim como nas outras empresas do setor de turismo, é apresentado durante todo o período analisado um ROE negativo, isso demonstra ineficiência operacional da empresa com uma piora nos anos de pandemia devido a redução das suas vendas como citado anteriormente.

A Localiza, diferentes das empresas do setor de turismo, apresentou um ROE positivo em todos os anos analisados, conseguindo aumentar o seu lucro líquido, mesmo em um período de pandemia. Isso demonstra decisões acertadas e uma ótima gestão operacional para contornar os impactos da pandemia.

Diferente da Localiza, a Movida sofreu impacto no seu ROE em 2020, apresentando uma redução de 5,28% quando comparado com 2019. Essa diminuição foi ocasionada pela redução no lucro líquido do período, reduzindo assim o seu índice. Porém é verificado uma ótima gestão, visto que o índice se manteve positivo e conseguiu se recuperar no ano de 2021, apresentando o melhor indicador durante o período analisado.



Fonte: Elaboração Própria (2022).

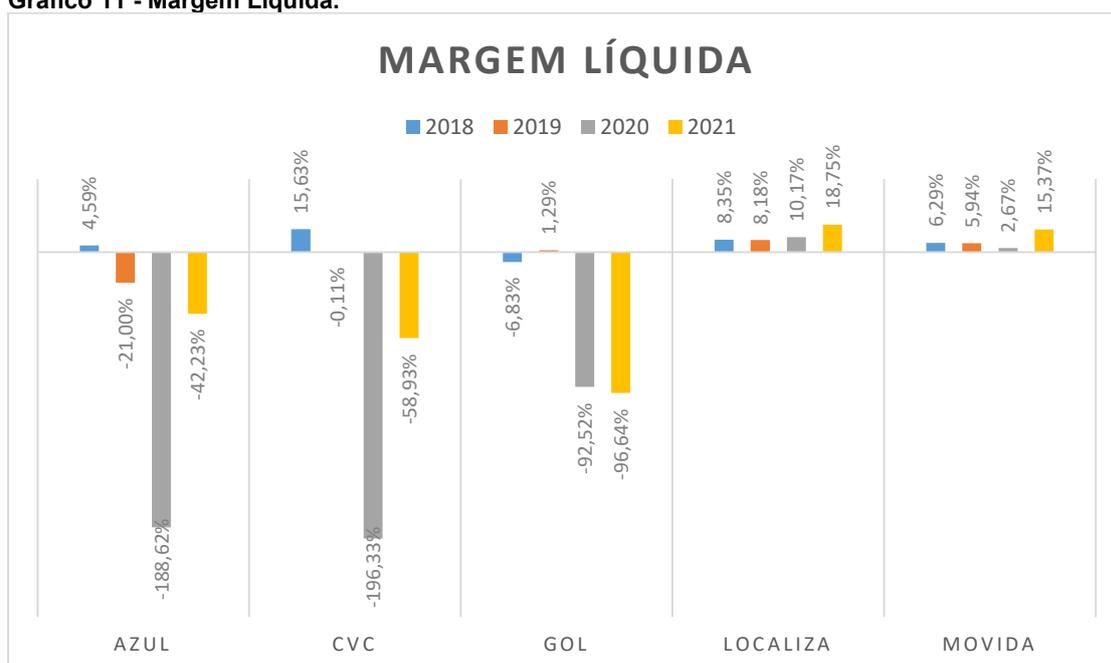
O Giro do ativo mostra a produtividade gerada pela companhia, visto que ele mostra o número de vezes que um ativo foi transformado em dinheiro pela companhia.

Sendo assim, quanto maior esse índice melhor, demonstra maior eficiência operacional.

Nos dados apresentados é verificado uma redução do giro do ativo em todas as empresas do setor de turismo, principalmente em 2020 que foi o primeiro ano de pandemia ocasionada pela diminuição das suas vendas, prejudicando diretamente a continuidade operacional da empresa. Porém em 2021, é verificado uma melhora nesse índice nas empresas do setor, mostrando assim uma recuperação frente aos impactos da COVID-19.

Já no setor de transporte também é verificado uma redução do índice durante os anos de pandemia, porém, diferente do que foi apresentado no setor de turismo, a redução foi ocasionada devido ao aumento do ativo imobilizado com o uso de capital de terceiros, visto que o faturamento das empresas continuaram aumentando nesses períodos de pandemia, como citado anteriormente.

**Gráfico 11 - Margem Líquida.**



Fonte: Elaboração Própria (2022).

A Margem Líquida é a razão entre o lucro líquido e sua receita líquida, mostrando assim a eficiência operacional na gestão de custo e quanto uma empresa consegue converter da sua receita em lucro. Assim como os outros indicadores, quanto maior for o índice mais eficiente é a organização.

A Margem Líquida apresentada pelas empresas do setor do turismo teve uma piora nos anos de pandemia quando comparada com os outros anos analisados, sendo pior quando observado o ano de 2020, visto que foi o primeiro ano de pandemia

e as perspectivas de futuros ainda estavam incertas provocando uma redução no faturamento das empresas. Em 2021, as empresas apresentaram recuperação, sendo notado uma melhora nesse índice na Azul e CVC. Já na Gol é apresentada uma piora no índice devido a um aumento dos seus custos operacionais, sendo esses maiores que a Receita Líquida que a companhia auferiu, aumentando ainda mais o prejuízo do período.

As empresas do setor de transporte apresentaram uma margem líquida positiva, mesmo durante a pandemia. Na localiza é verificada uma melhora no indicador, mostrando assim uma boa gestão operacional para reduzir os impactos causados pela COVID-19 e uma rápida recuperação do setor. Já na movida é verificada uma piora no indicador no ano de 2020, ocasionada pela redução das vendas da empresa e impactando diretamente no lucro líquido, apresenta assim o menor lucro no período analisado, porém é verificada uma retomada rápida desse índice em 2021, se recuperando dos impactos causados pela pandemia.

## 5 CONCLUSÃO

A pandemia instaurada pela COVID-19 mudou a vida da população mundial em sua forma de pensar e agir, e com as empresas também foi observada uma mudança ocasionada por esse vírus fazendo com os líderes necessitassem desenhar novas estratégias para manter as empresas em funcionamento. As incertezas sobre a economia mundial criadas a partir da proliferação da COVID-19 e a preocupação com a vida humana impactou diretamente todos os setores da economia, principalmente os setores que dependem da circulação das pessoas para funcionar, como as empresas de transporte aéreo e de locação de veículos que são objetos desse estudo.

Esse trabalho tem como foco comparar os indicadores econômicos financeiros através do Balanço Patrimonial, Demonstração do Resultado e das Notas explicativas das empresas Azul S.A., Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A., CVC Brasil Operadora e Agência de Viagens S/A, Localiza Rent a Car S.A. e Movida Locação de Veículos S.A durante o período de 2018 a 2021, totalizando um total de 4 anos, dentro desse tempo observado é possível visualizar como caminhava a saúde financeira das empresas antes da COVID-19 e os possíveis impactos gerados por esse vírus nos negócios das empresas, além disso, como no último ano estudado (2021) já se observava um controle da doença devido as vacinas, podemos observar a retomada da economia dessas empresas.

Os resultados obtidos demonstram que as empresas de transporte aéreo em apresentaram uma piora generalizada nos índices, principalmente em 2020, tendo como destaque os índices de rentabilidade e dependência financeira do capital de terceiros que apresentaram índices alarmantes para continuidade operacional da empresa. Já as empresas de locação de veículos não sofreram impactos expressivos durante a pandemia e isso se deve a rápida recuperação do setor, conforme apresentado anteriormente, e as estratégias tomadas pelas empresas para redução de custos.

Essa pesquisa se torna importante para maior ampliação de material sobre a temática de pandemia e período de crises enfrentados pelas organizações, evidenciando como as empresas passaram por esses períodos e quais são as ações que foram tomadas para reduzir os impactos das empresas durante esses períodos turbulentos.

Como sugestão para estudos futuros para ampliar a visão sobre o tema, além da utilização de outros indicadores econômico-financeiros, realizar análises mais robustas (Ciclo financeiro, análise da taxa de retorno, Dupont e etc), uma avaliação trimestral sobre das empresas durante o período desse estudo ou maior para mostrar como as ações tomadas pelas empresas impactaram nos resultados em períodos mais curtos, podendo assim avaliar quais seriam as melhores decisões durante esses períodos.

## REFERÊNCIAS

ASSAF NETO, A. **Estrutura e Análise de Balanços: um enfoque econômico e financeiro**. 12. ed. São Paulo: Atlas, 2021.

ANAC. **Indicadores do transporte aéreo recuam em consequência da pandemia de Covid-19**. Disponível em: <https://www.gov.br/anac/pt-br/noticias/2021/indicadores-do-transporte-aereo-recuam-em-consequencia-da-pandemia-de-covid-19>. Acesso em: 29 de maio de 2022.

ANAC. **Aéreas brasileiras sofrem impacto de R\$ 678, 7 milhões no 4º trimestre de 2020**. Disponível em: <https://www.gov.br/anac/pt-br/noticias/2021/aereas-brasileiras-sofrem-impacto-de-r-678-7-milhoes-no-4o-tri-de-2020>. Acesso em: 29 de maio de 2022.

AUTO ESPORTE. **Carros por aluguel tiveram queda de 90% na pandemia**. Disponível em: <https://autoesporte.globo.com/carros/noticia/2020/05/carros-por-aluguel-tiveram-queda-de-90-na-pandemia.ghtml>. Acesso em: 19 de julho de 2022.

BINOTTI, Andressa. **O turismo e os empreendimentos hoteleiros: análise econômico-financeira das empresas do segmento de hotelaria listadas na bolsa de valores (B3-Brasil bolsa balcão) no período de 2012 a 2016**. 2018.

CARDOSO, Rafaela Correia; TRISTÃO, Pâmela Amado. **O impacto da Pandemia do COVID-19 nos Indicadores Econômico-Financeiros e Retorno das Ações no setor de hotelaria: estudo de caso na Rede de Hotéis Othon SA**. Navus: Revista de Gestão e Tecnologia, n. 11, p. 25, 2021.

CNN BRASIL BUSINESS, **PIB tem leve queda de 0,1% no 2º trimestre e fica perto de estabilidade**. Disponível em: <https://www.cnnbrasil.com.br/business/pib-tem-leve-queda-de-01-no-2-trimestre-e-fica-perto-da-estabilidade/>. Acesso em: 19 de julho de 2022.

CONSELHO NACIONAL DE SAÚDE. **RECOMENDAÇÃO Nº 036, DE 11 DE MAIO DE 2020**. Disponível em: <https://conselho.saude.gov.br/recomendacoes-cns/1163-recomendac-a-o-n-036-de-11-de-maio-de-2020>. Acesso em: 30 de maio de 2022.

DOS SANTOS GALVÃO, Nadielli Maria. **Sustentabilidade da Liquidez no Setor da Moda do Brasil: antes e durante a Covid-19**. Revista de Administração, Regionalidade e Contabilidade, v. 1, n. 1, 2022.

EXAME, **ESPECIALISTAS: A crise da COVID na indústria de automóveis e o reflexo na bolsa**. Disponível em: <https://exame.com/exame-in/especialistas-a-crise-da-covid-na-industria-automotiva-e-os-reflexos-na-bolsa/>. Acesso em: 18 de julho de 2022.

FIOCRUZ. **Impactos sociais, econômicos, culturais e políticos da pandemia**. Disponível em: <https://portal.fiocruz.br/impactos-sociais-economicos-culturais-e-politicos-da-pandemia>. Acesso em: 29 de maio de 2022.

GIL, Antônio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2002.

GOVERNO FEDERAL. **Governo Federal lança Guia de Retomada Econômica do Turismo no Brasil**. Disponível em: <https://www.gov.br/pt-br/noticias/viagens-e-turismo/2021/11/governo-federal-lanca-guia-de-retomada-economica-do-turismo-no-brasil>. Acesso em: 29 de maio de 2022.

IPEA. **PIB do Brasil caiu 4,1% em 2020 sob efeitos da pandemia da Covid-19**. Disponível em: <https://monitoring.knewin.com/verNoticia.aspx?c=0&n=50484667&e=1372>. Acesso em: 29 de maio de 2022.

IUDÍCIBUS, Sérgio. **Análise de balanços**. 9. ed. São Paulo: Atlas, 2008.

LIMEIRA, Andre; SILVA, Carlos; VIEIRA, Carlos; SILVA, Raimundo. **Gestão Contábil Financeira**. 2. ed. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2015.

MARION, José Carlos. **Análise das demonstrações contábeis**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2009.

MARTINS, Eliseu; MIRANDA, Gilberto José; DINIZ, Josedilton Alves. **Análise didática das demonstrações Contábeis**. 2. ed. São Paulo: Atlas, 2019.

MARTINY, Alex Fagner. **OS IMPACTOS NOS INDICADORES ECONÔMICO EMPRESAS DE TURISMO LISTADAS NA B3 FINANCEIROS DAS DURANTE A PANDEMIA**. Anuário Pesquisa e Extensão Unoesc São Miguel do Oeste, v. 7, p. e30492-e30492, 2022.

MINISTÉRIO DO TURISMO. **Ministério do Turismo lança revista com dados sobre impacto da Covid-19 no setor**. Disponível em: <https://www.gov.br/turismo/pt-br/assuntos/noticias/ministerio-do-turismo-lanca-revista-com-dados-sobre-impacto-da-covid-19-no-setor>. Acesso em: 29 de maio de 2022.

OPAS. **Folha informativa sobre COVID-19**. Disponível em: <https://www.paho.org/pt/covid19>. Acesso em: 30 de maio de 2022.

PADOVEZE, Clóvis Luís; BENEDICTO, Gideon Carvalho. **Análise de Demonstrações Financeiras**. 2. ed. São Paulo: Pioneira Thomson Learning, 2007.

SILVA, Camila Eloara. **Pandemia da COVID-19: impactos sobre os indicadores financeiros e econômicos de empresas aéreas brasileiras listadas na B3**. 2022.

SINDILOCPR, **Impactos da pandemia e ações do setor de locação de automóveis são discutidos em webinar da FGV**. Disponível em: <http://www.sindilocpr.com.br/impactos-da-pandemia-e-acoes-do-setor-de-locacao-de-automoveis-sao-discutidos-em-webinar-da-fgv/>. Acesso em: 18 de julho de 2022.

SOUSA, Renata Santos de. **Impactos econômico-financeiros nas empresas aéreas e agências de viagem e turismo listadas na B3, frente à pandemia do Covid-19**. 2022.

SOUSA, Luana Stefany Nobrega de. **Efeitos da COVID-19 nos indicadores econômico-financeiros das empresas do setor aéreo brasileiro com ações na B3.** 2020.

VALOR, **Marcas da pandemia.** Disponível em: <https://valor.globo.com/coronavirus/a-economia-na-pandemia/>. Acesso em: 19 de julho de 2022.

VALOR, **Transporte aéreo de carga caiu 29,6% durante a pandemia em 2020 no Brasil, diz IBGE.** Disponível em: <https://valor.globo.com/brasil/noticia/2021/12/10/transporte-aereo-de-carga-caiu-296percent-durante-a-pandemia-em-2020-no-brasil-diz-ibge.ghtml>. Acesso em: 19 de julho de 2022.

VILLA, Patrícia; ESPEJO, Márcia. **TAM e Gol: Casos representativos da aviação brasileira em tempos de crise.** *Revista Portuguesa e Brasileira de Gestão*, v. 10, n. 4, p. 26-37, 2011.