

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE ALFENAS**

**CAMILA VITÓRIA OLIVEIRA BERALDO**

**ANÁLISE DOS CUSTOS E DAS DESPESAS NO SETOR DE TRANSPORTE  
AÉREO**

**VARGINHA - MG**

**2025**

**CAMILA VITÓRIA OLIVEIRA BERALDO**

**ANÁLISE DOS CUSTOS E DAS DESPESAS NO SETOR DE TRANSPORTE  
AÉREO**

Trabalho de Conclusão de PIEPEX  
apresentado como parte dos requisitos  
para obtenção do grau de Bacharela em  
Ciência e Economia pela Universidade  
Federal de Alfenas.

Orientador: Vinicius de Souza Moreira.

**VARGINHA - MG**

**2025**

Sistema de Bibliotecas da Universidade Federal de Alfenas  
Biblioteca Campus Varginha

Beraldo, Camila Vitória Oliveira.

Análise dos custos e das despesas no setor de transporte aéreo / Camila  
Vitória Oliveira Beraldo. - Varginha, MG, 2025.

32 f. : il. -

Orientador(a): Vinicius de Souza Moreira.

Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Bacharelado  
Interdisciplinar em Ciência e Economia) - Universidade Federal de Alfenas,  
Varginha, MG, 2025.

Bibliografia.

1. Custos. 2. Despesas. 3. Transporte aéreo. I. Moreira, Vinicius de  
Souza, orient. II. Título.

**CAMILA VITÓRIA OLIVEIRA BERALDO**

**ANÁLISE DOS CUSTOS E DAS DESPESAS NO SETOR DE TRANSPORTE  
AÉREO**

O presidente da banca examinadora abaixo assina a aprovação do Trabalho de Conclusão de PIEPEX apresentado como parte dos requisitos para obtenção do grau de Bacharela em Ciência e Economia pela Universidade Federal de Alfenas.

Aprovada em: 18 de novembro 2025

Prof. Vinicius de Souza Moreira  
Presidente da Banca Examinadora  
Universidade Federal de Alfenas

Prof. Fabiane Fidelis Querino  
Universidade Federal de Alfenas

Prof. Marçal Serafim Candido  
Universidade Federal de Alfenas

## RESUMO

Este trabalho teve como objetivo analisar o comportamento dos custos e das despesas no setor de transporte aéreo brasileiro, por meio da avaliação das empresas Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A. e Azul Linhas Aéreas Brasileiras, no período de 2020 a 2024. A partir das Demonstrações do Resultado do Exercício (DRE), foram examinadas as variáveis Receita Líquida, Custos Operacionais e Despesas Operacionais, calculando-se seus percentuais de representatividade para identificar tendências de comportamento e a pressão sobre os resultados. Os dados revelaram que, em 2020, ambas as companhias apresentaram elevada proporção de custos e despesas sobre a receita, devido à forte redução da demanda causada pela pandemia, evidenciando a rigidez dos custos fixos do setor. Entre 2021 e 2023, observou-se redução gradual dessas proporções, especialmente nas despesas, indicando recuperação operacional e maior diluição dos custos. Contudo, em 2024, registrou-se novo aumento das despesas em ambas as empresas, possivelmente associado à expansão das operações ou elevação de encargos financeiros. Assim, conclui-se que o controle de custos e despesas é determinante para a sustentabilidade financeira das companhias aéreas, dada a elevada sensibilidade do setor a fatores externos e à estrutura de gastos fixos que caracteriza suas operações.

Palavras-chave: custos; despesas; transporte aéreo

## **ABSTRACT**

This study aimed to analyze the behavior of costs and expenses in the Brazilian air transportation sector by evaluating Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A. and Azul Linhas Aéreas Brasileiras over the period from 2020 to 2024. Based on the Income Statements (DRE), the variables Net Revenue, Operating Costs, and Operating Expenses were examined, and their representativeness percentages were calculated in order to identify behavioral trends and the pressure exerted on financial results. The data revealed that, in 2020, both companies exhibited a high proportion of costs and expenses relative to revenue due to the sharp decline in demand caused by the pandemic, highlighting the rigidity of fixed costs in the sector. Between 2021 and 2023, a gradual reduction in these proportions was observed, particularly in operating expenses, indicating operational recovery and greater cost dilution. However, in 2024, a new increase in expenses was recorded for both companies, possibly associated with operational expansion or higher financial charges. Thus, it is concluded that cost and expense control is crucial for the financial sustainability of airlines, given the sector's high sensitivity to external factors and the fixed cost structure that characterizes its operations.

Keywords: costs; expenses; air transportation.

## **LISTA DE GRÁFICOS**

Gráfico 1 - Representatividade dos custos e despesas sobre a receita (em %) -  
Empresa Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A.....24

Gráfico 2 - Representatividade dos custos e despesas sobre a receita (em %) -  
Empresa Azul Linhas Aéreas Brasileiras.....27

## **LISTA DE QUADROS**

Quadro 1 - Custos e Despesas: Conceitos e Aplicação no Setor Aéreo.....17



## LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Receitas, custos e despesas da Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A. de 2020 a 2024.....	23
Tabela 2 - Representatividade dos custos e despesas sobre a receita (em %) - Empresa Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A.....	25
Tabela 3 - Receitas, custos e despesas da Azul Linhas Aéreas Brasileiras de 2020 a 2024.....	26
Tabela 4 - Representatividade dos custos e despesas sobre a receita (em %) - Empresa Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A.....	27

## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO.....</b>	<b>10</b>
<b>2 REVISÃO DE LITERATURA.....</b>	<b>12</b>
2.1 SETOR DE TRANSPORTE AÉREO.....	12
2.2 CUSTOS E DESPESAS.....	14
<b>3 METODOLOGIA.....</b>	<b>20</b>
3.1 CARACTERÍSTICAS DA PESQUISA.....	20
3.2 COLETA E ANÁLISE DOS DADOS.....	21
<b>4 RESULTADOS E DISCUSSÕES.....</b>	<b>23</b>
4.1 GOL.....	23
4.2 AZUL.....	26
<b>5 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>29</b>
<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>31</b>

## 1 INTRODUÇÃO

O setor de transporte aéreo desempenha um papel fundamental na economia moderna, conectando regiões, facilitando o comércio e promovendo o desenvolvimento social e econômico. No Brasil, essa atividade é de extrema importância devido às dimensões continentais do território, contribuindo para a integração nacional e o fortalecimento de diversos segmentos produtivos. Segundo dados da Associação Brasileira das Empresas Aéreas (ABEAR), o setor aéreo brasileiro representa uma parcela significativa do Produto Interno Bruto (PIB), contribuindo em 2023 com 81 milhões. Além disso, foi responsável pela geração de 68 mil empregos formais, movimentando 34,7 bilhões de reais em salários (Abear, 2024).

Além de sua relevância econômica, as empresas do setor de transporte aéreo enfrentam desafios constantes relacionados à competitividade, volatilidade dos custos e variações cambiais. Por se tratar de um segmento de alta complexidade operacional, a gestão eficiente dos custos e das despesas é essencial para garantir a sustentabilidade e a lucratividade das companhias. De acordo com Martins (2025), o controle adequado dos custos permite avaliar o desempenho produtivo e identificar oportunidades de melhoria na utilização dos recursos. Nesse mesmo sentido, Megliorini (2012) destaca que a gestão de custos é uma ferramenta indispensável para o processo decisório, pois possibilita compreender o impacto financeiro de cada atividade sobre o resultado final da empresa.

No caso do transporte aéreo, fatores como o preço do combustível, a manutenção das aeronaves, as taxas aeroportuárias e os arrendamentos representam grande parte da estrutura de custos, enquanto as despesas administrativas, comerciais e financeiras complementam os gastos necessários para o funcionamento das operações (Bielschowsky; Custódio, 2011; Goulart; Krom, 2004). Assim, compreender o comportamento desses elementos é essencial para analisar a eficiência operacional e a saúde financeira das companhias do setor.

Dessa forma, o presente trabalho tem como foco a gestão de custos nas empresas do setor de transporte aéreo, buscando contribuir para o entendimento de como a estrutura de gastos influencia o desempenho dessas

organizações. O objetivo geral é analisar o comportamento dos custos e das despesas das empresas do setor de transporte aéreo listadas na B3 (Brasil, Bolsa, Balcão), no período de 2020 a 2024, a partir das informações extraídas das demonstrações contábeis publicadas.

Este estudo se justifica pois “o comportamento de custos vem ocupando espaço nos debates sobre gestão econômica, possibilitando analisar o desempenho das empresas”, como feito por Santos et al. (2019, p. 1), ao investigarem o comportamento dos custos e das despesas de empresas do setor da construção civil, listadas na B3; por Silva et al. (2022), em relação às empresas de capital aberto ligadas ao agronegócio; e por Ribeiro (2023), na análise do subsetor de comércio.

Além desta introdução, o presente Trabalho de Conclusão de PIEPEX (TCP) está organizado em mais quatro seções principais: a segunda seção consiste em uma revisão de literatura, na qual são abordados os fundamentos teóricos relacionados ao setor de transporte aéreo, bem como os conceitos de custos e despesas; a terceira seção descreve a metodologia adotada para a condução da pesquisa; a quarta apresenta e interpreta os resultados obtidos; e, por fim, a quinta seção traz as considerações finais do estudo.

## 2 REVISÃO DE LITERATURA

Esta seção tem como objetivo apresentar uma contextualização sobre o setor de transporte aéreo brasileiro, destacando sua relevância econômica e operacional, bem como os principais conceitos relacionados à análise de custos e despesas. Serão abordadas informações sobre as companhias de capital aberto Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A. e Azul S.A., além de estudos e referências que contribuem para compreender a dinâmica dos gastos e a importância do gerenciamento eficiente desses elementos no desempenho das empresas do setor.

### 2.1 SETOR DE TRANSPORTE AÉREO

O transporte aéreo é um dos principais meios de deslocamento de pessoas e mercadorias no mundo contemporâneo, caracterizando-se pela rapidez, eficiência e pela capacidade de integração de grandes distâncias geográficas. Segundo Goulart e Krom (2004), o transporte aéreo pode ser definido como o conjunto de operações que envolvem o deslocamento de passageiros e cargas por meio de aeronaves, cumprindo um papel essencial na conectividade entre regiões e no fortalecimento das atividades econômicas e sociais. No Brasil, o setor aéreo é regulado pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), responsável por assegurar a segurança operacional, a competitividade e a qualidade dos serviços oferecidos (Anac, s.d.).

Historicamente, o desenvolvimento do transporte aéreo brasileiro remonta ao início do século XX, com os primeiros voos realizados ainda em 1910. Entretanto, foi a partir da década de 1930 que o setor passou por um processo de institucionalização, com a criação de companhias como a Viação Aérea Rio-Grandense (VARIG), que se tornaria uma das pioneiras do transporte aéreo comercial no país (Bielschowsky; Custódio, 2011). Esse período marcou o início da expansão das rotas domésticas e da consolidação de uma infraestrutura aeroportuária básica, favorecendo a integração nacional em um território de dimensões continentais (Goulart; Krom, 2004).

Durante as décadas seguintes, especialmente entre os anos 1950 e 1980, o setor aéreo brasileiro passou por intensas transformações impulsionadas pelo avanço tecnológico e pelo crescimento econômico. Vassallo (2010) destaca que as políticas públicas e a regulação estatal tiveram

papel determinante nesse processo, buscando equilibrar a expansão da aviação comercial com o interesse público e a segurança dos passageiros. A criação do Departamento de Aviação Civil (DAC) e, posteriormente, da Anac, consolidou um conjunto de normas que permitiu maior eficiência na fiscalização e no planejamento do setor (Anac, s.d).

Nos anos 2000, o transporte aéreo brasileiro foi marcado pela reestruturação do mercado, com o surgimento e a consolidação de novas companhias, como a Gol Linhas Aéreas e a Azul, que modernizaram o serviço e ampliaram a competitividade. De acordo com Bielschowsky e Custódio (2011), esse período coincidiu com a intensificação da globalização econômica e o aumento da demanda por viagens aéreas, tanto para negócios quanto para o turismo, transformando o setor em um dos principais vetores de desenvolvimento econômico do país.

Atualmente, o transporte aéreo brasileiro é responsável por movimentar mais de 100 bilhões de dólares por ano e gerar cerca de 245 mil empregos diretos e indiretos, demonstrando sua relevância econômica e social (IATA, 2023). Além disso, o setor exerce papel estratégico ao conectar regiões remotas e facilitar o acesso a serviços essenciais, como saúde, educação e comércio exterior. Como afirmam Bielschowsky e Custódio (2011), a aviação nacional é não apenas um símbolo de progresso tecnológico, mas também um instrumento fundamental para a integração territorial e o fortalecimento da economia.

Estudar o setor de transporte aéreo é fundamental por diversas razões. Em primeiro lugar, trata-se de um segmento de alta complexidade operacional, que envolve fatores técnicos, econômicos e regulatórios. Em segundo lugar, o setor impacta diretamente a competitividade do país, a mobilidade populacional e a eficiência logística das cadeias produtivas. Por fim, compreender sua estrutura e funcionamento é essencial para a formulação de políticas públicas e estratégias empresariais que garantam sustentabilidade, segurança e eficiência (Bielschowsky; Custódio, 2011; Oliveira, 2024; Vassallo, 2010).

Assim, analisar o transporte aéreo brasileiro permite compreender não apenas o seu papel na economia nacional, mas também os desafios de sua

expansão em um ambiente cada vez mais competitivo e globalizado. Neste trabalho, a análise focou nos custos e nas despesas.

## 2.2 CUSTOS E DESPESAS

Compreender claramente o que são os custos e as despesas é um passo essencial para qualquer organização que busca eficiência financeira e sustentabilidade. Embora os dois termos estejam relacionados aos gastos da empresa, eles possuem finalidades e naturezas diferentes.

De acordo com Martins (2025) e Megliorini (2012), os custos são todos os gastos que estão diretamente relacionados à produção de bens ou à prestação de serviços. Ou seja, são valores aplicados para que a empresa possa exercer sua atividade principal (Martins, 2025; Megliorini, 2012).

As despesas, por outro lado, correspondem aos gastos necessários para manter a estrutura administrativa, comercial e operacional, garantindo que a empresa continue funcionando, mesmo que não estejam ligados à produção em si (Martins, 2025; Megliorini, 2012).

Para exemplificar, em uma companhia aérea, o combustível, a manutenção das aeronaves e o salário dos tripulantes são considerados custos, pois estão diretamente relacionados à operação dos voos, isto é, a principal atividade da empresa. Já o aluguel do escritório administrativo, o salário dos funcionários do setor financeiro e as campanhas de marketing são despesas, pois não participam diretamente da geração do serviço, mas são essenciais para que ele aconteça de forma organizada e contínua.

Essa distinção é de fundamental importância, pois influencia diretamente o cálculo do lucro, a formação de preços e as decisões estratégicas. Quando os gestores conseguem identificar o que é custo e o que é despesa, eles passam a entender melhor onde a empresa realmente está investindo os seus recursos e onde ela pode reduzir gastos sem comprometer a sua operação. Segundo Martins (2025), essa separação permite analisar com mais precisão a rentabilidade e a eficiência das atividades empresariais.

Além disso, conforme destacam Megliorini (2012) e Martins (2025), os custos e as despesas podem ser classificados de acordo com o seu comportamento em relação às variações no volume de produção, sendo divididos em custos fixos e custos variáveis.

Os custos fixos são aqueles que permanecem praticamente inalterados, em determinado nível de produção (capacidade instalada), mesmo quando há aumento ou redução na atividade produtiva. Eles existem independentemente da quantidade de bens ou serviços gerados e estão relacionados à estrutura necessária para manter a operação (Megliorini, 2012; Martins, 2025). No setor de transporte aéreo, enquadram-se nessa categoria o arrendamento das aeronaves, os gastos com seguros, depreciação, taxas de hangar e os salários de pilotos e mecânicos, que continuam sendo pagos mesmo quando há cancelamento de voos ou queda na demanda.

Por outro lado, os custos variáveis se modificam proporcionalmente ao volume de atividade, ou seja, quanto mais a empresa produz ou opera, maiores serão esses custos (Martins, 2025; Megliorini, 2012). No caso do transporte aéreo, eles incluem o consumo de combustível, a alimentação de bordo e as taxas aeroportuárias, que variam conforme o número de voos realizados e de passageiros transportados. Essa distinção, segundo Martins (2025) e Megliorini (2012), é essencial para o controle gerencial, pois permite que a empresa compreenda a relação entre o nível de produção e os gastos totais, favorecendo uma gestão mais eficiente e planejada de seus recursos.

As despesas variáveis são aquelas que acompanham as oscilações no volume de vendas ou de serviços prestados, alterando-se conforme o nível de atividade da empresa. Segundo Martins (2025, p. 60), “as despesas variáveis são aquelas que variam diretamente com as vendas, como comissões e fretes sobre vendas”. De forma semelhante, Megliorini (2012, p. 45) destaca que “essas despesas estão relacionadas à comercialização e à prestação de serviços, aumentando proporcionalmente à quantidade vendida”. No setor de transporte aéreo, esse tipo de despesa envolve comissões de venda de passagens, taxas de cartão de crédito e gastos com serviços de bordo, que se elevam de acordo com a demanda por voos.

As despesas fixas são aquelas que permanecem constantes em determinado período, independentemente do volume de vendas ou de serviços prestados. Segundo Megliorini (2012), esses gastos mantêm-se estáveis no curto prazo e estão relacionados à estrutura administrativa e operacional da



empresa. No setor aéreo, incluem salários administrativos, aluguel de escritórios, seguros corporativos e contratos de tecnologia.

Para sintetizar, no Quadro 1, apresenta-se um resumo dos conceitos e exemplos de aplicação no setor de transporte aéreo.

Quadro 1 - Custos e Despesas: Conceitos e Aplicação no Setor Aéreo

<b>Conceito</b>	<b>Definição</b>	<b>Aplicação</b>
Custos	Os custos correspondem aos gastos relacionados à utilização de bens e serviços aplicados diretamente na produção de outros bens ou serviços, estando, portanto, vinculados ao processo produtivo da empresa (Martins, 2025).	No setor aéreo, os custos englobam todos os gastos diretamente ligados à operação dos voos, como combustível, salários dos pilotos e taxas aeroportuárias.
Custos Fixos	Os custos fixos são aqueles que permanecem constantes, independentemente do volume produzido ou vendido. Conforme Martins (2025) e Megliorini (2012), esses custos não variam com a atividade, englobando gastos como aluguel, seguros e depreciação.	Neste segmento, os custos fixos são os gastos com taxas do aeroporto, salário dos pilotos, entre outros.
Custos Variáveis	Os custos variáveis são aqueles que mudam conforme o nível de produção ou vendas. Segundo Martins (2025) e Megliorini (2012), eles estão diretamente ligados ao volume de atividade, aumentando ou diminuindo de acordo com a operação.	Como custos variáveis temos o gasto com combustível, que varia de acordo com a quantidade de voos.
Despesas	As despesas são bens ou serviços consumidos direta ou indiretamente para a obtenção de receitas (Martins, 2025).	No setor de transporte aéreo, incluem-se despesas com marketing, publicidade, sistemas de reservas, folha de pagamento do setor administrativo e serviços de tecnologia.
Despesas Fixas	As despesas fixas são aquelas que permanecem constantes em determinado período, independentemente do volume de vendas. Segundo Martins (2025) e Megliorini (2012), incluem gastos administrativos e de estrutura, como salários, aluguel e serviços públicos.	No setor aéreo, incluem-se salários administrativos, aluguel de escritórios, contratos de tecnologia e sistemas de gestão, seguros corporativos e serviços de manutenção predial.
Despesas Variáveis	As despesas variáveis são aquelas que oscilam conforme o volume de	Podem ser citadas como exemplos as comissões pagas a agências e

	vendas ou de serviços prestados. De acordo com Martins (2025) e Megliorini (2012), elas aumentam ou diminuem conforme a atividade comercial, como ocorre com comissões e fretes sobre vendas.	plataformas de venda de passagens, os custos com programas de fidelidade, taxas de vendas por cartão de crédito e despesas com atendimento
--	---	--

Fonte: elaboração própria.

É importante destacar que o comportamento desses custos nem sempre é totalmente previsível. Pesquisas realizadas por Medeiros, Costa e Silva (2005) mostram que, na prática, os custos não variam de maneira proporcional ao nível de atividade. Esses autores identificaram que os custos tendem a aumentar rapidamente quando a produção cresce, mas demoram mais para reduzir quando a produção diminui, fenômeno conhecido como comportamento assimétrico dos custos. Essa rigidez acontece porque muitos gastos, especialmente os fixos, não podem ser cortados de imediato, já que envolvem contratos, estrutura física e pessoal qualificado (MEDEIROS et al., 2005).

No setor de transporte aéreo, esse comportamento é ainda mais acentuado. Companhias como a Gol e a Azul, por exemplo, mantêm uma base de custos fixa muito alta, devido à necessidade de conservar frota, manutenção constante, treinamento de tripulação e cumprimento de normas regulatórias da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac). Mesmo em períodos de crise ou redução da demanda, como durante a pandemia da COVID-19, esses custos continuam pesando sobre o resultado financeiro das empresas. Por outro lado, em momentos de crescimento, os custos variáveis, como combustível e taxas de aeroporto, também aumentam rapidamente, pressionando as margens de lucro.

Diante disso, percebe-se que gerenciar os custos e as despesas é uma tarefa estratégica dentro das companhias aéreas. Entender como cada tipo de gasto se comporta e qual o impacto ele causa no resultado permite que os gestores tomem decisões mais seguras e assertivas, como ajustar preços, otimizar rotas e planejar investimentos. Em um setor tão competitivo e sujeito a variações econômicas e cambiais, o controle eficiente dos custos e das despesas é o que diferencia empresas sustentáveis de empresas vulneráveis financeiramente.

### 3 METODOLOGIA

Esta seção tem como propósito apresentar de forma detalhada a metodologia utilizada na elaboração deste estudo. Dessa forma, o conteúdo será estruturado em duas partes: a primeira abordará as características da pesquisa e as unidades de análise, enquanto a segunda descreverá os procedimentos adotados para a coleta e a análise dos dados.

#### 3.1 CARACTERÍSTICAS DA PESQUISA

O presente trabalho caracteriza-se como uma pesquisa descritiva, com abordagem quantitativa e documental. Segundo Prodanov e Freitas (2013), a pesquisa descritiva tem como finalidade observar, registrar, analisar e correlacionar fatos ou fenômenos sem que o pesquisador interfira neles. Esse tipo de estudo busca descrever as características de determinado objeto ou população, estabelecendo relações entre variáveis a partir da observação da realidade (Prodanov; Freitas, 2013).

A abordagem quantitativa é adotada por permitir a mensuração e a análise numérica dos dados coletados, favorecendo a identificação de padrões, tendências e relações objetivas. De acordo com os autores, esse método baseia-se na quantificação das informações, utilizando recursos estatísticos e matemáticos que possibilitam maior precisão na interpretação dos resultados (Prodanov; Freitas, 2013).

A pesquisa é classificada como documental por se fundamentar na análise de materiais que ainda não receberam tratamento analítico aprofundado, como as demonstrações contábeis divulgadas pelas empresas. Segundo Prodanov e Freitas (2013), a pesquisa documental utiliza fontes primárias, isto é, relatórios, registros, documentos institucionais e demais materiais oficiais, com o propósito de extrair, organizar e interpretar dados de forma sistemática (Prodanov; Freitas, 2013).

De acordo com os conceitos apresentados, a análise foi realizada com base em empresas listadas na B3 (Brasil, Bolsa, Balcão) e pertencentes ao setor econômico de Bens Industriais, no subsetor de Transporte Aéreo, sendo elas: Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A. e Azul S.A.. O período considerado para o estudo abrange os anos de 2020 a 2024, definido com o objetivo de examinar o comportamento dos custos e das despesas dessas companhias no

contexto recente do setor aéreo brasileiro. Essa delimitação temporal possibilita observar a variação e a estrutura dos principais componentes de custos e despesas operacionais, permitindo compreender de forma mais detalhada como esses elementos se comportam ao longo do tempo.

### 3.2 COLETA E ANÁLISE DOS DADOS

A obtenção dos dados foi realizada por meio do site oficial da B3 (Brasil, Bolsa, Balcão), que disponibiliza as demonstrações financeiras consolidadas das empresas de capital aberto. Foram utilizadas, especificamente, as informações presentes no Balanço Patrimonial e na Demonstração do Resultado do Exercício (DRE), ambas divulgadas anualmente. Esses relatórios forneceram as informações necessárias para o cálculo das médias, valores mínimos, máximos e percentuais relacionados aos custos e às despesas das companhias analisadas.

Os dados foram coletados nas seguintes contas da Demonstração Do Resultado Do Exercício, de cada empresa, ao final de cada ano: Receita Líquida de Vendas (RLV), Custos dos Bens ou Serviços Vendidos e Despesas Operacionais. Para explorar os dados, foram utilizadas as análises vertical e horizontal, sendo a análise vertical aplicada para identificar a participação percentual de cada conta da Demonstração do Resultado do Exercício em relação à Receita Líquida de Vendas, evidenciando a estrutura de custos e despesas, enquanto a análise horizontal foi empregada para examinar a variação dessas contas ao longo do tempo, permitindo a avaliação de tendências de crescimento ou redução entre os períodos analisados.

$$\text{Análise Vertical (AV)} = \frac{\text{Conta}}{\text{Conta Base}} \times 100 \quad (1)$$

$$\text{Análise Vertical (AH)} = \left( \frac{\text{Conta}_t}{\text{Conta Base}_{t-1}} - 1 \right) \times 100 \quad (2)$$

Os dados coletados foram submetidos a uma análise de caráter exploratório, com base em estatística descritiva, cuja finalidade é organizar e resumir as informações de modo a facilitar sua compreensão. Para isso, foram elaboradas tabelas e gráficos que possibilitam visualizar, de forma sintética, as variações e tendências observadas nos resultados. De acordo com Medri

(2011), esse tipo de análise contribui para uma interpretação mais objetiva e detalhada dos dados obtidos.

Como suporte técnico, foi utilizado o *Microsoft Excel*, empregado tanto na realização dos cálculos estatísticos quanto na construção das representações gráficas, servindo como principal ferramenta para o tratamento e a apresentação das informações analisadas.

## 4 RESULTADOS E DISCUSSÕES

Nesta seção serão apresentados e analisados os resultados obtidos a partir dos cálculos e comparações dos custos e despesas das empresas estudadas. Assim, esta etapa será dividida em duas partes: a primeira dedicada à análise da GOL Linhas Aéreas, e a segunda voltada à Azul Linhas Aéreas, buscando identificar o comportamento e a representatividade dos custos e despesas ao longo do período analisado.

### 4.1 GOL

Nesta seção são apresentados os resultados obtidos a partir da análise dos custos e despesas da Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A., com base nos dados extraídos da Demonstração do Resultado do Exercício (DRE) disponíveis no site da B3, referentes ao período de 2020 a 2024. As informações foram tratadas de forma descritiva, considerando médias, valores mínimos e máximos, além do percentual de representatividade dos custos e despesas sobre a receita ao longo do período. Na Tabela 1 descreve-se as receitas, os custos e as despesas da Gol em cada ano, bem como a variação percentual no decorrer do tempo.

Tabela 1 - Receitas, custos e despesas da Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A. de 2020 a 2024

Ano	Receita Líquida (R\$ mil)	Custos Operacionais (R\$ mil)	Despesas Operacionais (R\$ mil)	Total de Custos e Despesas (R\$ mil)
2020	7.108.786	5.653.305	7.272.774	12.926.079
2021	7.680.930	8.593.696	6.463.461	15.057.157
2022	15.312.616	12.048.951	4.781.340	16.830.291
2023	17.545.955	12.978.655	5.524.081	18.502.736
2024	24.414.051	13.384.943	18.482.883	31.867.826
Ano	Δ% da RLV em relação ao ano anterior	Δ% dos Custos Operacionais sobre a receita	Δ% das Despesas Operacionais sobre a receita	Δ% do Total de Custos e Despesas sobre a receita
2020	-	-	-	-
2021	8,05%	52,01%	-11,13%	16,49%
2022	99,36%	40,21%	-26,03%	11,78%
2023	14,58%	7,72%	15,53%	9,94%
2024	39,14%	3,13%	234,59%	72,23%

Fonte: resultados da pesquisa.

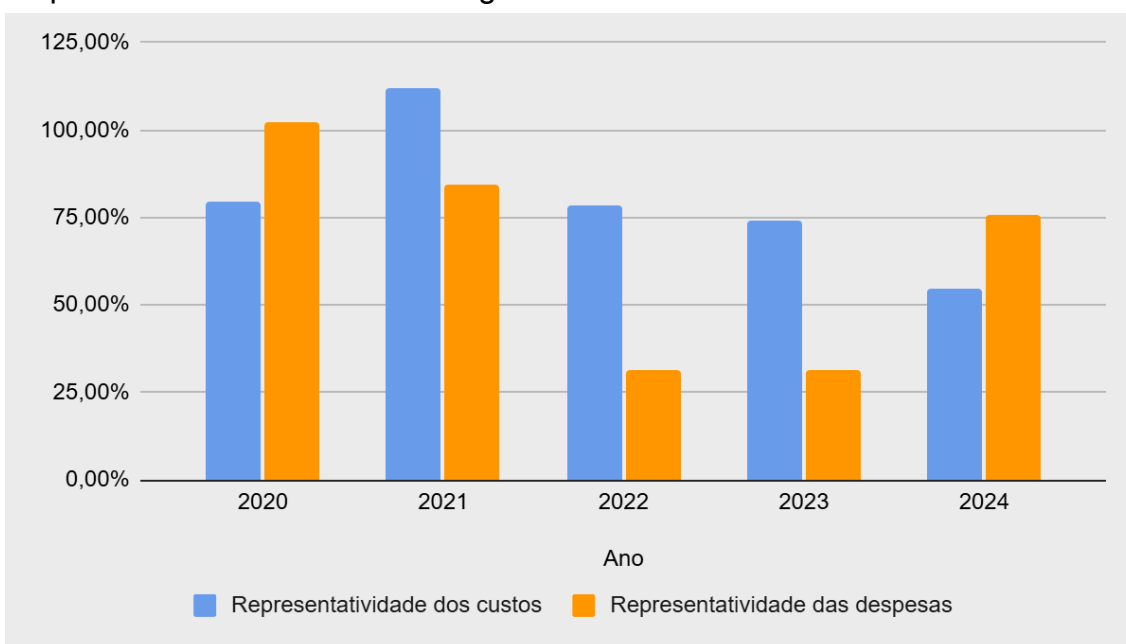
Nota: não foi feita correção pela inflação.

A análise dos custos da Gol demonstra que, entre 2020 e 2024, os valores oscilaram significativamente. O menor custo foi registrado em 2020, totalizando R\$5.653.305 mil, devido à paralisação dos voos por conta da pandemia de COVID-19, que resultou em uma expressiva redução dos custos variáveis, em relação aos outros anos. Por outro lado, o maior ocorreu em 2024, alcançando R\$13.384.943 mil. A média do período foi de aproximadamente R\$11.751.561 mil, indicando uma tendência de crescimento, quando comparado a 2020, mas relativa estabilidade a partir de 2022.

As despesas operacionais apresentaram um comportamento bem diferente, demonstrando grande variação ao longo do tempo. As menores despesas foram registradas no ano de 2023, totalizando R\$4.781.340 mil, enquanto as maiores, no ano de 2024, alcançando R\$18.482.883 mil. A média de despesas no intervalo de tempo foi de R\$8.504.907 mil.

No Gráfico 1 e na Tabela 2 representa-se estes dados em percentuais em relação às receitas obtidas pela companhia.

Gráfico 1 - Representatividade dos custos e despesas sobre a receita (em %) - Empresa Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A.



Fonte: resultados da pesquisa.



Tabela 2 - Representatividade dos custos e despesas sobre a receita (em %) - Empresa Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A.

Ano	% dos Custos Operacionais sobre a receita	% das Despesas Operacionais sobre a receita	% do Total de Custos e Despesas sobre a receita
2020	79,53%	102,31%	181,83%
2021	111,88%	84,15%	196,03%
2022	78,69%	31,22%	109,91%
2023	73,97%	31,48%	105,45%
2024	54,82%	75,71%	130,53%

Fonte: resultados da pesquisa.

A partir do Gráfico 1 e da Tabela 2, analisa-se que a representatividade dos custos e das despesas em relação à receita líquida da Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A. variou significativamente entre 2020 e 2024. Em 2020, tanto os custos quanto as despesas apresentaram alta proporção sobre a receita, ultrapassando 75% e 100%, respectivamente. Esse cenário reflete o peso dos custos fixos em períodos de menor atividade, visto que, segundo Megliorini (2011), tais custos permanecem constantes mesmo diante da redução da produção.

Em 2021, a relação entre os custos e a receita manteve-se elevada, indicando que a retomada gradual das operações ainda não foi suficiente para equilibrar os gastos. Conforme Martins (2025), o controle de custos e despesas é essencial para a sustentabilidade financeira e o alcance de resultados positivos. Já entre 2022 e 2023, observa-se queda significativa na representatividade das despesas, que passaram a corresponder a cerca de 30% da receita, enquanto os custos se mantiveram próximos de 70% a 80%, sinalizando maior eficiência administrativa e diluição de custos fixos, conforme aponta Oliveira (2024).

Em 2024, verifica-se nova mudança: os custos reduziram sua participação para cerca de 55%, enquanto as despesas cresceram para aproximadamente 75%. Essa variação pode estar associada ao aumento de despesas financeiras ou operacionais, evidenciando, como destaca Leone (2000), a importância de distinguir e monitorar continuamente os componentes de custos e despesas para apoiar o planejamento gerencial.

## 4.2 AZUL

Assim como na Gol, os resultados da Azul S.A. foram obtidos a partir da análise dos demonstrativos financeiros publicados na B3, considerando o período de 2020 a 2024 e estão demonstrados na Tabela 3. As informações permitiram identificar o comportamento dos custos e despesas, bem como suas variações médias, mínimas, máximas e variações percentuais ao longo dos anos analisados.

Tabela 3 - Receitas, custos e despesas da Azul Linhas Aéreas Brasileiras de 2020 a 2024

Ano	Receita Líquida (R\$ mil)	Custos Operacionais (R\$ mil)	Despesas Operacionais (R\$ mil)	Total de Custos e Despesas (R\$ mil)
2020	5.804.424	5.458.691	11.892.121	17.350.812
2021	10.994.193	8.124.204	7.083.197	15.207.401
2022	17.183.361	13.161.965	4.743.763	17.905.728
2023	18.536.108	15.178.018	5.699.020	20.877.038
2024	20.082.995	14.310.434	14.962.735	29.273.169
Ano	$\Delta\%$ da RLV em relação ao ano anterior	$\Delta\%$ dos Custos Operacionais sobre a receita	$\Delta\%$ das Despesas Operacionais sobre a receita	$\Delta\%$ do Total de Custos e Despesas sobre a receita
2020	-	-	-	-
2021	89,41%	48,83%	-40,44%	-12,35%
2022	56,29%	62,01%	-33,03%	17,74%
2023	7,87%	15,32%	20,14%	16,59%
2024	8,35%	-5,72%	162,55%	40,22%

Fonte: resultados da pesquisa.

Nota: não foi feita correção pela inflação.

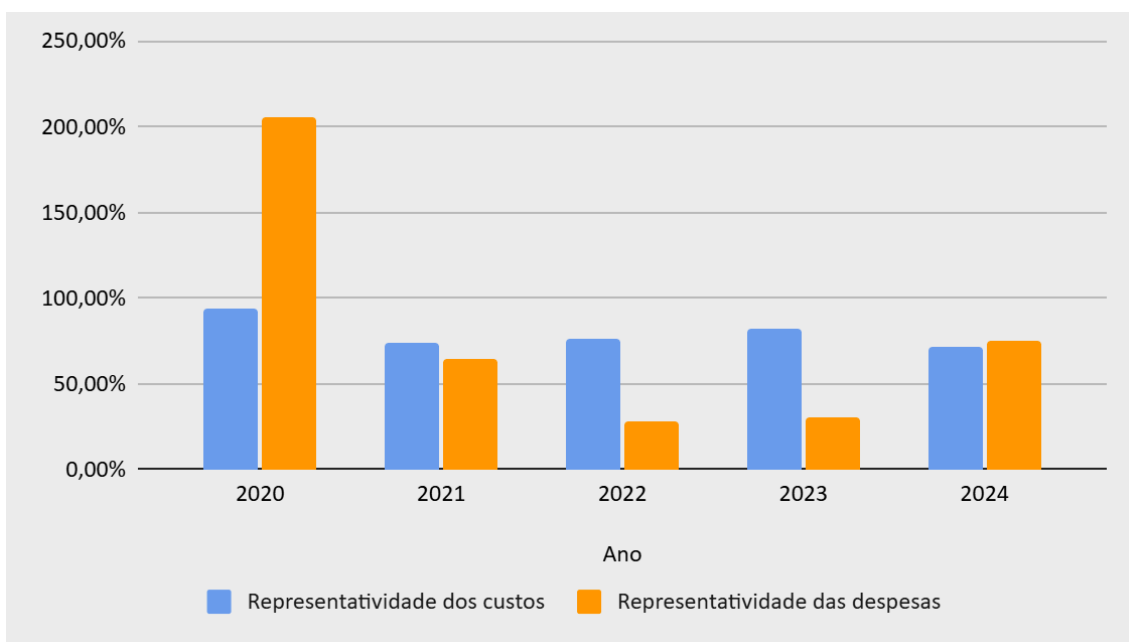
A análise dos custos operacionais da Azul Linhas Aéreas Brasileiras demonstra que, entre 2020 e 2024, os valores apresentaram variações significativas. O menor custo foi registrado em 2020, totalizando R\$5.458.691 mil, período em que o setor aéreo ainda se recuperava de um cenário de retração operacional. O maior valor foi observado em 2023, alcançando R\$15.178.018 mil, o que representa um aumento expressivo em relação aos anos anteriores. A média do período foi de R\$11.246.662 mil, evidenciando uma tendência de crescimento gradual dos custos, acompanhando a expansão das operações e o aumento da demanda por transporte aéreo no país.

No que se refere às despesas operacionais, verificou-se comportamento mais instável. O menor valor foi registrado em 2022, totalizando R\$4.743.763 mil, enquanto o maior ocorreu em 2024, atingindo R\$14.962.735 mil. A média de despesas no período foi de cerca de R\$8.876.308 mil, indicando um

aumento acentuado a partir de 2023. Esse comportamento sugere que, além do crescimento operacional, houve também elevação nos custos administrativos e financeiros, reflexo de uma estrutura de negócios mais robusta e da retomada plena das atividades do setor aéreo.

No Gráfico 2 e na Tabela 4, mostra-se a representatividade percentual dos custos e das despesas em relação à receita líquida da Azul Linhas Aéreas Brasileiras.

Gráfico 2 - Representatividade dos custos e despesas sobre as receitas (em %) - Azul Linhas Aéreas Brasileiras



Fonte: resultados da pesquisa.

Tabela 4 - Representatividade dos custos e despesas sobre a receita (em %) - Empresa Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A.

Ano	Percentual dos Custos Operacionais sobre a receita	Percentual das Despesas Operacionais sobre a receita	Percentual do Total de Custos e Despesas sobre a receita
2020	94,04%	204,88%	298,92%
2021	73,90%	64,43%	138,32%
2022	76,60%	27,61%	104,20%
2023	81,88%	30,75%	112,63%
2024	71,26%	74,50%	145,76%

Fonte: resultados da pesquisa.

Assim como observado no caso da Gol Linhas Aéreas, a Azul Linhas Aéreas Brasileiras também apresentou forte oscilação na relação entre custos, despesas e receita no período de 2020 a 2024. Em 2020, os custos chegaram a cerca de 90% da receita e as despesas ultrapassaram 200%, reflexo da

queda abrupta da demanda durante a pandemia. Segundo Santos et al (2019), em cenários de retração operacional, os custos estruturais permanecem elevados, aumentando sua representatividade sobre a receita.

Em 2021, apesar da recuperação gradual do setor, os custos ainda representavam cerca de 75% da receita, enquanto as despesas reduziram-se para aproximadamente 65%, indicando esforços de controle administrativo. Entre 2022 e 2023, houve melhora mais consistente: as despesas caíram para aproximadamente 25% a 30%, e os custos se mantiveram entre 75% e 80%, sugerindo maior eficiência e melhor diluição de custos fixos, conforme discute Lima (2022) ao tratar da reorganização operacional em setores de capital intensivo.

Já em 2024, verifica-se uma nova alteração no comportamento: os custos recuaram para cerca de 70% da receita, enquanto as despesas voltaram a subir para aproximadamente 75%. Esse aumento pode estar relacionado à expansão de operações ou a despesas financeiras adicionais. De acordo com Costa e Almeida (2019), o monitoramento constante da estrutura de custos e despesas é fundamental para orientar decisões gerenciais e sustentar a competitividade no longo prazo.

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente estudo teve como objetivo analisar o comportamento dos custos e das despesas das companhias aéreas Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A. e Azul S.A., no período de 2020 a 2024, buscando compreender de que forma esses elementos impactam a estrutura operacional e financeira das empresas.

Os resultados evidenciam que ambas as companhias foram fortemente afetadas pela redução da demanda no início do período analisado, especialmente em 2020, quando os custos e as despesas assumiram proporções elevadas em relação à receita, em razão da rigidez de custos fixos característica do setor aéreo.

Com a retomada gradual das operações, observou-se uma melhora no desempenho operacional, sobretudo entre 2022 e 2023, marcada pela redução relativa das despesas e pela maior eficiência na diluição dos custos. No entanto, em 2024, ambas as empresas apresentaram aumento expressivo das despesas operacionais, sugerindo ampliação de estrutura, investimentos ou elevação de encargos financeiros e administrativos.

A análise realizada indica que o gerenciamento adequado dos custos e das despesas é essencial para a sustentabilidade econômica no setor de transporte aéreo, considerando sua elevada dependência de fatores externos, como variação cambial, preço do combustível e demanda de mercado. Os dados demonstram que a capacidade de ajustar a estrutura de gastos em períodos de instabilidade é determinante para o desempenho financeiro, reforçando a importância de estratégias de gestão eficientes, planejamento operacional e tomada de decisões fundamentadas na análise de custos.

Como limitação, destaca-se que este estudo se baseou exclusivamente em informações divulgadas nas demonstrações financeiras anuais, o que não permite captar nuances internas de gestão, políticas específicas de precificação, negociações contratuais ou estratégias comerciais adotadas pelas empresas no período. Além disso, fatores macroeconômicos, regulatórios e conjunturais não foram explorados em profundidade, embora influenciem diretamente o comportamento das variáveis analisadas.

Nesta perspectiva, para pesquisas futuras, recomenda-se a ampliação do escopo com a inclusão de outras empresas do setor aéreo, a análise comparativa internacional, a aplicação de indicadores de desempenho mais detalhados e a análise da estrutura de capital e endividamento. Estudos qualitativos, com entrevistas com gestores ou análise de relatórios de governança corporativa, também podem complementar a compreensão sobre as estratégias adotadas no controle de custos e despesas no setor aéreo brasileiro.

## REFERÊNCIAS

- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DAS EMPRESAS AÉREAS (ABEAR). **Aviação comercial brasileira contribuiu com R\$ 81 bilhões para o PIB em 2023, aponta panorama da ABEAR**. São Paulo: Agência ABEAR, 2024. Disponível em: <https://www.abear.com.br/imprensa/agencia-abear/noticias/aviacao-comercial-brasileira-contribuiu-com-r-81-bilhoes-para-o-pib-em-2023-aponta-panorama-da-abear/>. Acesso em: 18 nov. 2025.
- ASSOCIAÇÃO INTERNACIONAL DE TRANSPORTE AÉREO (IATA). **The value of air transport to Brazil**. [S.l.], 2023. Disponível em: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/the-value-of-air-transport-to-brazil/>. Acesso em: 6 nov. 2025
- BIELSCHOWSKY, R.; CUSTÓDIO, R. **Transporte aéreo no Brasil: estrutura, desafios e perspectivas**. Rio de Janeiro: IPEA, 2011.
- COSTA, A. L.; ALMEIDA, P. R. **Gestão de custos em empresas de capital intensivo**. São Paulo: Atlas, 2019.
- GOULART, S.; KROM, V. **A indústria do transporte aéreo: fundamentos econômicos e regulatórios**. Brasília: Universidade de Brasília, 2004.
- LAPLANE, G. O setor de transporte aéreo de passageiros no Brasil: uma análise da estrutura de mercado. **Revista do IBRAC**, v. 13, n. 1, p. 191-214, 2024.
- LEONE, G. S. G. **Contabilidade de custos: com aplicações na contabilidade gerencial e na administração de empresas**. São Paulo: Atlas, 2000.
- LIMA, J. P. Estrutura de custos e desempenho operacional em empresas de transporte aéreo. **Revista Brasileira de Gestão e Negócios**, v. 24, n. 3, 2022.
- MARTINS, E. **Contabilidade de custos**. 12. ed. Barueri: GEN Atlas, 2025.
- MEDEIROS, O. R.; COSTA, P. S.; SILVA, C. A. T. Testes empíricos sobre o comportamento assimétrico dos custos nas empresas brasileiras. **Revista Contabilidade & Finanças**, v. 16, n. 38, p. 47–63, 2005.
- MEDRI, M. **Estatística descritiva aplicada à pesquisa contábil e financeira**. Curitiba: Universidade Federal do Paraná, 2011.
- MEGLIORINI, E. **Custos: análise e gestão**. 3. ed. São Paulo: Atlas, 2012.
- PRODANOV, C. C.; FREITAS, E. C. de. **Metodologia do trabalho científico: métodos e técnicas da pesquisa e do trabalho acadêmico**. 2. ed. Novo Hamburgo: Universidade Feevale, 2013.
- SANTOS, E. S.; SILVA, E. S.; SANTOS, J. O. Análise do comportamento de custos das empresas de construção civil listadas na B3 em períodos de crise e

prosperidade econômica. *Universidade Federal de Alagoas*, 2019. Disponível em: <http://www.repositorio.ufal.br/handle/riufal/7731>. Acesso em: 10 dez. 2025.

**SILVA, A. C. et al.** Análise do comportamento dos custos nas empresas do agronegócio listadas na B3 S.A. *Revista Contabilometria*, v. 9, n. 2, p. 1–17, 2022. Disponível em: <https://revistas.fucamp.edu.br/index.php/contabilometria/article/view/2461>. Acesso em: 15 nov. 2025.

**RIBEIRO, J. S. F.** Análise do comportamento dos custos das empresas do subsetor de comércio listadas na B3. *Universidade Federal de Alagoas*, 2023. Disponível em: <https://www.repositorio.ufal.br/jspui/handle/123456789/14025>. Acesso em: 15 nov. 2025.

**VASSALO, M. D.; OLIVEIRA, A. V. M.** Determinantes regulatórios e concorrenciais da escassez de infraestrutura aeroportuária e da concentração da cobertura do transporte aéreo no Brasil. In: **JORNADA DE ESTUDOS DE REGULAÇÃO**, 3., 2007, Brasília. *Anais [...]*. Brasília: Ipea, abr. 2007. Mimeografado.