

Impactos Econômicos e Financeiros Decorrentes dos Critérios de Reconhecimento e Mensuração da IFRS 16 em Companhias Aéreas

Economic and Financial Impacts Arising from IFRS 16 Recognition and Measurement Criteria on Airlines

Impactos Económicos y Financieros Derivados de los Criterios de Reconocimiento y Medición de la IFRS 16 en Aerolíneas

Annanda Paola Nunes Santos

Universidade de Brasília – UnB

Campus Universitário Darcy Ribeiro, Brasília-DF | CEP 70910-900

 <https://orcid.org/0000-0002-4057-0839> | e-mail: annandapnunes@gmail.com

Jorge Katsumi Niyama

Universidade de Brasília – UnB

Campus Universitário Darcy Ribeiro, Brasília-DF | CEP 70910-900

 <https://orcid.org/0000-0002-8738-3838> | e-mail: jkatsumi@unb.br

João Carlos Gonçalves

Universidade de Brasília – UnB

Campus Universitário Darcy Ribeiro, Brasília-DF | CEP 70910-900

 <https://orcid.org/0000-0002-4081-8072> | e-mail: joca.goncalves@yahoo.com.br

Resumo: O estudo teve como objetivo analisar comparativamente, antes e após a adoção, os impactos da IFRS 16 nas demonstrações contábeis de companhias aéreas. Para isso, a metodologia adotada nessa pesquisa é descritiva com abordagem qualitativa e quantitativa. Com a finalidade de identificar os impactos introduzidos pela norma, foram analisados balanços patrimoniais, demonstrações de resultados e notas explicativas de 43 companhias aéreas pelo período de 2017 a 2020 que permitem comparar dois anos antes e após a adoção da norma, em seguida, foram calculados dez indicadores econômicos e financeiros que poderiam ser impactados pelas mudanças introduzidas pela nova forma de contabilização de arrendamentos para as empresas arrendatárias. Com o estudo, concluiu-se que os indicadores econômicos e financeiros das companhias aéreas foram impactados pela norma, causando a diminuição dos indicadores de liquidez corrente, de liquidez geral, do giro do ativo e do retorno sobre ativo, enquanto causou o aumento do endividamento, da imobilização do patrimônio líquido, do EBITDA e da participação das obrigações de leasing a longo prazo sobre passivo total. Com o cálculo dos índices direito de uso sobre ativo e direito de uso sobre imobilizado, o estudo demonstrou a representatividade da conta de direito de uso que corresponde mais de 22% do ativo e mais de 33% do imobilizado.

Palavras-chave: IFRS 16. Companhias Aéreas. Indicadores Econômicos e Financeiros.

Abstract: The study aimed to comparatively analyze, before and after adoption, the impacts of IFRS 16 on the financial statements of airlines. For this, the methodology adopted in this research is descriptive with a qualitative and quantitative approach. In order to identify the impacts introduced by the standard, balance sheets, income statements and explanatory notes of 43 airlines for the period from 2017 to 2020 were analyzed, which allow comparing two years before and after the adoption of the standard, then calculated ten economic and financial indicators that could be impacted by the changes introduced by the new way of accounting for leases for lessee companies. With this study, it was concluded that the economic and financial indicators of the airlines were impacted by the standard, where there was a decrease in the indicators of current liquidity, general liquidity, asset turnover and return on assets, while there was an increase in the indebtedness, the immobilization of shareholders' equity, the EBITDA and the participation of long-term leasing obligations over total liabilities. With the calculation of right of use on total assets and right of use on property, plant, and equipment, the study demonstrated the representativeness of the right of use account that corresponds more than 22% of total assets and more than 33% of property, plant, and equipment.

Keywords: IFRS 16. Airlines. Economic and Financial Indicators.

Resumen: El estudio tuvo como objetivo analizar comparativamente, antes y después de la adopción, los impactos de la NIIF 16 en los estados financieros de las compañías aéreas. Para ello, la metodología adoptada en esta investigación es descriptiva con un enfoque cualitativo y cuantitativo. Para identificar los impactos introducidos por la norma, se analizaron los balances, estados de resultados y notas explicativas de 43 aerolíneas para el período de 2017 a 2020, que permiten una comparación entre dos años antes y después de la adopción de la norma. e indicadores financieros que podrían verse afectados por los cambios introducidos por la nueva forma de contabilizar los arrendamientos para las empresas arrendatarias. Con el estudio se concluyó que los indicadores económicos y financieros de las aerolíneas se vieron impactados por la norma, provocando una disminución en los indicadores de liquidez corriente, liquidez general, rotación de activos y retorno sobre activos, a la vez que provocó un aumento del endeudamiento, inmovilización de los accionistas. ' patrimonio, EBITDA y la participación de las obligaciones de arrendamiento a largo plazo en el pasivo total. Mediante el cálculo de los índices de derecho de uso sobre activos y derecho de uso sobre activos fijos, el estudio demostró la representatividad de la cuenta de derecho de uso, que corresponde a más del 22% de los activos y más del 33% de los activos fijos.

Palabras Clave: IFRS 16. Aerolíneas. Indicadores Económicos y Financieros.

Introdução

Historicamente, as operações de leasing e seu tratamento contábil são amplamente discutidos desde o século passado. As principais pautas que norteiam tais discussões buscam determinar se o bem arrendado deve ou não ser capitalizado como um ativo nas empresas arrendatárias, com a observância da essência sobre a forma, bem como discutir a questão sobre quem controla esse bem, independentemente da propriedade.

No âmbito internacional, a normatização para leasing era norteada até 2018 pela IAS 17, que possui como principal característica sua separação como operacional e financeiro e consequentemente, uma a forma de contabilização para cada tipo de operação. Ozturk e Serçamelli (2016) explicam que no arrendamento operacional, o ativo arrendado não será demonstrado no balanço patrimonial da empresa e os pagamentos de aluguéis referentes aos arrendamentos operacionais serão reconhecidos como passivo quando a respectiva despesa for incorrida e levada à demonstração de resultado. Com a omissão desses valores no balanço patrimonial, o passivo e a rentabilidade se apresentam menores do que deviam ser.

Dessa forma, a IAS 17 passou a receber críticas dos usuários, em especial os investidores que consideravam que “amplitude” da norma dava espaço para as companhias arrendatárias realizarem financiamentos de ativos “disfarçados” de aluguel. Sendo assim, apresentam demonstrações que não refletem a realidade por omitirem ativos e passivos, que pelas características deviam ser reconhecidos prejudicando assim o cálculo e a interpretação de indicadores econômico-financeiros, e distorcendo, consequentemente, possíveis decisões resultantes. (Niyama; Silva, 2021).

Nesse contexto, em janeiro de 2016, o órgão internacional emissor de normas contábeis, o International Accounting Standards Board (IASB), emitiu a IFRS 16 que entrou em vigor no ano 2019 e trouxe mudanças como fim da classificação entre operacional e financeiro e a capitalização da maioria dos arrendamentos no balanço patrimonial. No Brasil, o CPC 06 que tratava de leasing também se adequou aos padrões internacionais e emitiu o pronunciamento técnico CPC 06 (R2).

Em relação aos impactos, a KPMG (2016), afirma que quanto maior os ativos arrendados e a carteira de arrendamentos, maior o impacto da nova norma no balanço patrimonial e nas métricas financeiras. Portanto, o efeito da norma afetará uma variedade de ramos e atividades, como companhias aéreas que arrendam aeronaves e varejistas que arrendam lojas.

No mesmo ano da publicação da norma, o IASB publicou uma análise sobre os potenciais efeitos que a IFRS 16 poderia causar, principalmente para os arrendatários. Nessa análise verificou-se que as

companhias aéreas seriam as mais afetadas por possuírem 22% de pagamentos futuros que não estavam incluídos como passivo no Balanço Patrimonial (IFRS, 2016).

A partir disso, a presente pesquisa procura responder à seguinte questão: Quais são os principais impactos econômicos e financeiros decorrentes dos critérios de reconhecimento e mensuração do “leasing” que a IFRS 16 trouxe às demonstrações contábeis das companhias aéreas nacionais e internacionais? Essa mudança afeta diretamente as demonstrações financeiras das companhias aéreas, que é o objeto de estudo desta pesquisa, e os indicadores econômicos e financeiros no processo decisório dos usuários externos. Portanto, o objetivo geral da pesquisa consiste em analisar comparativamente antes e após a adoção, os impactos da IFRS 16 nas demonstrações contábeis de companhias aéreas.

O normativo e a pesquisa buscam confirmar uma contribuição para analistas financeiros, instituições financeiras e órgãos de fomento, por passarem a permitir uma melhor análise dos indicadores econômico-financeiros dessas companhias que deixam de revelar informações enganosas pela ausência de ativos e passivos, tornando-as demonstrações contábeis mais transparentes e de qualidade para os usuários.

A pesquisa também é relevante para Ciência Contábil, visto que as operações de leasing passaram por mudanças significativas com a IFRS 16 e que as informações sobre os impactos do normativo precisam ser atualizadas, visto que a criação dos direitos de uso como um ativo é inédito na literatura de teoria contábil.

É importante ressaltar que em sua maioria, as pesquisas anteriores tratavam dos Impactos da norma antes mesmo do primeiro ano de sua vigência, como exemplo a pesquisa de Săcărin (2017), que elaborou uma análise comparativa entre o IAS 17 e o IFRS 16 e as principais consequências da aplicação do IFRS 16 nas demonstrações financeiras e nos indicadores financeiros e a pesquisa de Öztürk e Serçemeli (2016) que procuraram identificar os possíveis impactos no Balanço Patrimonial e nos indicadores financeiros da Pegasus Airlines Company. Ambas as pesquisas identificaram impactos no balanço patrimonial e nos indicadores financeiros como o retorno sobre ativo e o EBITDA.

Por fim, a pesquisa contribuirá para que órgãos reguladores como a Comissão de Valores Mobiliários (CVM) e agências reguladoras da área de aviação, possam melhorar o monitoramento quanto ao comportamento das cias aéreas no estabelecimento de preços e tarifas de seus serviços.

Referencial Teórico

IFRS 16 – Evolução Histórica e Principais Mudanças

Segundo Kovalenko e Kovalenko (2018), o surgimento do *leasing* “moderno” é recorrentemente associado às operações da empresa norte-americana *Bell Telephone Company*, cujo a gestão do ano de 1877 decidiu alugar seus telefones ao invés de vendê-los. Entretanto, o uso do *leasing* apenas foi difundido no século 20 com a necessidade das empresas de evitar despesas onerosas e com as demandas dos aliados na segunda guerra mundial.

Ao mesmo tempo em que as operações de leasing estavam começando a ganhar espaço nos diversos tipos de indústria, as discussões sobre a normatização já aconteciam. O primeiro normativo que tratava de arrendamentos de longo prazo foi emitido em 1949 pelo Instituto Americano de Contadores (*American Institute of Accountants*) e nomeado como *Accounting Research Bulletin - ARB 38*.

O ARB 38 informava como deveria ser divulgado o *leasing* nas demonstrações financeiras dos arrendatários. Moreira, Silva Filho e Lemes (2011) afirmam que o boletim surgiu da preocupação do comitê responsável de que as empresas que possuem contratos de arrendamento não divulguem os ativos e passivos relacionados no Balanço Patrimonial. No entanto, o normativo não entrou no mérito

quanto à classificação como operacional e financeiro.

Durante a segunda metade do século XX, as discussões sobre a normatização do *leasing* se intensificaram com as publicações de *Discussion Memorandum* e *Exposured Drafts* emitidos pelo FASB - *Financial Accounting Standards Board*, órgão que substituiu o APB – *Accounting Principles Board*. Em 1976, o *Exposure Draft – Accounting for leases* se tornou o normativo SFAS - *Statement of Financial Accounting Standard* nº 13 que estabeleceu a divisão entre *leasing* operacional e financeiro. (Moreira; Silva Filho; Lemes, 2011)

Em 1982, o IASC – *International Accounting Standards Committee*, emitiu a IAS 17 que passou por revisões ao longo do tempo e se tornou o principal normativo internacional sobre *leasing* vigente até 2018. A norma define que as operações de arrendamento deveriam ser classificadas como arrendamento financeiro ou arrendamento operacional, sendo que no arrendamento financeiro todos os riscos e benefícios serão transferidos ao arrendatário, enquanto no arrendamento operacional os riscos e benefícios são suportados pelo arrendador.

Para se adequar ao processo de convergência, o IASB e o FASB, firmaram uma parceria com finalidade de emitir uma norma conjunta e, para isso, foi divulgado de forma inicial um *Discussion Paper* em 2009 (DP/2009/01) e em 2010 foi divulgado um *exposure draft* (ED/2010/09) com a participação contributiva de usuários da contabilidade sobre a possível nova norma de *leasing*. Posteriormente, foi divulgado o *exposure draft* (ED/2013/06) com ajustes e considerações advindas da primeira *exposure draft* (ED/2010/09). (Visoto, 2018)

Por fim, tem-se a formulação final para a nova norma de *leasing*, em janeiro de 2016, o IASB – *International Accounting Standards Board*, emitiu a IFRS 16 – *Leases* que determinou que as operações de *leasing* devessem ser demonstradas no balanço patrimonial do arrendatário.

A nova norma surgiu com a necessidade de tornar os arrendamentos mais transparentes para os usuários. Niyama e Silva (2021) evidenciam o fato de que os investidores precisavam ajustar as demonstrações para considerar os passivos e ativos omitidos no cálculo dos indicadores financeiros e assim utilizá-los para tomada de decisão.

Nesse contexto, para estimar o impacto financeiro sobre as demonstrações financeiras, o IASB, em seu documento sobre análise de efeitos da IFRS 16, fez um levantamento com companhias listadas na bolsa que adotam o *Internacional Financial Reporting Standard* (IFRS) ou *Generally Accepted Accounting Principles* (GAAP), e identificou quase US\$ 3 trilhões de obrigações com *leasing* fora do balanço (IFRS, 2016).

A IFRS 16 entrou em vigência em 1 de janeiro de 2019 e definiu que um “contrato é, ou contém, um arrendamento se ele transmite o direito de controlar o uso de ativo identificado por um período de tempo em troca de contraprestação” (IASB, 2016, p. 25). Portanto, para reconhecer que um contrato contém *leasing* é necessário possuir um ativo identificado, haver transferência dos benefícios econômicos para o arrendatário e ser gerenciado pelo mesmo, sem interferência do arrendador.

Por conseguinte, o reconhecimento contábil para os arrendatários deve ser feito por meio de um ativo como um direito de uso e a contrapartida será um passivo de arrendamento. Durante a vigência do contrato, deverão ser reconhecidas periodicamente as despesas de depreciação e despesas de juros separadamente (IASB, 2016).

Para os arrendadores, a norma cobra um aumento na quantidade de informações divulgadas, entretanto não houve impactos significativos, considerando que a classificação entre operacional e financeiro e o reconhecimento contábil continuaram similares ao que foi estabelecido pela IAS 17.

No Brasil, o pronunciamento técnico CPC 06 – Operações de Arrendamento Mercantil ganhou uma nova versão com o surgimento da IFRS 16, o CPC - 06 R2 possui conteúdo similar à norma internacional, em que os contratos de *leasing* deverão ser reconhecidos como ativos e passivos, salvo exceções que envolvem o tempo e o valor do arrendamento. Este pronunciamento entrou em vigor em 1 de janeiro de 2019.

A Contabilidade nas Companhias Aéreas

As companhias aéreas utilizam aviões arrendados na forma de operações de *leasing* por ser menos oneroso que a compra de aeronaves. A pesquisa de Gomes, Fonseca e Queiroz (2013) evidencia a vantagem que o *leasing* operacional oferece às companhias por possibilitar a troca e a incorporação de aeronaves mais desenvolvidas e apropriadas à frota e ainda, com vantagem de um prazo menor se comparado com a aquisição.

Com a IFRS 16, o *leasing* operacional que era constantemente utilizado pelas companhias aéreas passou a ter tratamento contábil semelhante ao *leasing* financeiro e ganhou uma nova forma de contabilização. Os impactos dessa mudança são refletidos no balanço patrimonial e nos indicadores financeiros, como exemplo, estima-se que com o tempo, ocorra um descasamento entre ativo e passivo, sendo que o ativo irá reduzir por uma taxa linear de depreciação e o passivo irá reduzir de forma não linear pela amortização.

A nova norma de *leasing* atingiu a grande maioria dos setores industriais que usavam o *leasing* operacional. O IASB constatou que os quatro setores que possuem os valores mais significativos fora do balanço patrimonial são o das companhias aéreas, sendo eles os setores: varejistas, viagens, lazer e transporte. Entre os quatro setores, as companhias aéreas se destacam como o setor mais afetado com cerca de 22,7 % de pagamentos futuros que não estavam no Balanço Patrimonial. Além disso, também foi constatado que se todos os arrendamentos fossem para o balanço, as companhias aéreas possuiriam o maior aumento de margem de lucro antes de juros e impostos dentre os setores analisados, o aumento seria cerca de 1.36%. (IFRS, 2016)

Indicadores Financeiros

Os indicadores financeiros representam medidas quantitativas usadas como instrumentos de análise patrimonial e de desempenho. Higgins (2014) destaca a importância de índices para atividade operacional de empresas por permitir avaliar a saúde financeira de uma entidade, assim como o desempenho financeiro, os pontos fracos, os pontos fortes e as perspectivas futuras. Os índices financeiros permitem analisar determinada situação a partir da necessidade observada, podendo ser elaborado considerando um período que envolva o passado, o presente e as estimativas futuras.

Desde a publicação da IFRS 16, foram estimados os possíveis impactos da norma nos índices financeiros. Veverková (2019) afirma que a IFRS 16 irá produzir efeitos significativos nas métricas contábeis como o EBITDA que provavelmente irá aumentar com a dedução dos custos operacionais. O EBITDA permite visualizar o quanto a empresa está gerando de caixa sem considerar despesas operacionais, o indicador possibilita medir o lucro gerado pela atividade fim e seu crescimento representa produtividade.

A liquidez corrente e a liquidez geral, que medem a capacidade da entidade em honrar com suas obrigações, tendem a diminuir com o aumento de passivos de *leasing*. Quanto maior for o resultado do indicador, maior a saúde financeira da entidade.

Com o aumento do ativo e do passivo, outros indicadores tendem a sofrer efeitos negativos. Matos e Murcia (2019) concluem que o ROA tende a diminuir por causa do reconhecimento dos arrendamentos no ativo e os indicadores de endividamento sofrem aumento em decorrência do passivo. Um baixo percentual de ROA indica que os ativos da empresa não geram ganhos para entidade e que não são geridos de forma eficiente.

O indicador de imobilização sobre o PL que evidencia o quanto do recurso próprio encontra-se em ativos de realização no longo prazo, tende a possuir uma relação positiva com a IFRS 16. Por outro

lado, o indicador giro do ativo que possibilita realizar uma análise da lucratividade da empresa tende a possuir uma relação negativa com a IFRS 16.

O indicador ROU – *Right Of Use* (direito de uso) que determina a relação entre o arrendamento e o imobilizado total e a relação entre o arrendamento e o ativo total. Por fim, a pesquisa também utiliza o indicador de participação das obrigações de *leasing* a longo prazo sobre passivo total, o aumento desse indicador significa que o passivo de *leasing* aumentou, o que é esperado com a IFRS 16.

Elementos Metodológicos da Pesquisa

A metodologia desta pesquisa é indutiva por inferir uma verdade geral ou universal, partindo de um dado particular, tornando o conteúdo de uma teoria maior do que o apresentado. A pesquisa possui uma abordagem qualitativa acerca dos procedimentos, trata-se de pesquisa teórica e bibliográfica, tendo por objetivo analisar as principais mudanças trazidas pelo novo normativo, além de avaliar os impactos decorrentes do novo reconhecimento e mensuração, por meio de pesquisa empírica em empresas internacionais e nacionais de aviação comercial para avaliar possíveis mudanças quanto ao seu *financial reporting*, contando com as teorias das partes interessadas ou *stakeholders*.

Associados a isto, a pesquisa possui enfoque quantitativo, por envolver “coleta, classificação, sumarização, organização, análise e interpretação de dados. Ou seja: métodos e técnicas para busca de sínteses e interpretações de um conjunto de dados numéricos” (Martins e Theóphilo, 2016, p. 107).

Sampieri, Collado e Lucio (2013) afirmam que a coleta e a análise de dados quantitativos e qualitativos, assim como sua integração e discussão conjunta, representam um conjunto de processos sistemáticos e críticos de pesquisa para realizar inferências como produto de toda a informação coletada e conseguir um maior entendimento do fenômeno em estudo.

Universo e Amostra

Considerando como o universo desta pesquisa todos os setores industriais que sofrerão impactos com a IFRS 16, esta pesquisa terá como amostra o setor das companhias aéreas que operam voos comerciais nacionais e internacionais, visto que representa o setor que apresenta maior potencial de impacto em comparação aos demais.

Para delimitar a pesquisa, foi utilizada a lista de 2021 das 100 melhores empresas de aviação comercial, elaborada pela empresa de consultoria *Skytrax* que anualmente divulga o ranking baseado em suas análises. Entre as 100 melhores empresas, apenas 43 possuem informações com possibilidade de acesso e com conteúdo completo, e por isso, foram consideradas para esse estudo.

A fundamentação para a utilização do ranking da *Skytrax* neste estudo baseia-se na sua consolidação como o principal referencial global para a avaliação da qualidade e eficiência no setor de transporte aéreo. A relevância dessa métrica justifica-se por três pilares metodológicos fundamentais:

1. Padronização Global e Comparabilidade

O sistema de classificação da *Skytrax*, estruturado em escalas de uma a cinco estrelas, permite a comparabilidade técnica entre organizações de diferentes portes e regiões geográficas. Essa padronização possibilita que companhias aéreas regionais e conglomerados internacionais sejam submetidos a critérios de avaliação uniformes, estabelecendo um parâmetro universal de desempenho qualitativo (*Skytrax*, 2021).

2. Metodologia de Auditoria e Abrangência de Dados

A credibilidade da plataforma advém da dualidade de seus processos de avaliação, que compreendem:

Auditorias Profissionais: Realização de inspeções presenciais que contemplam mais de 800 itens de serviço e produto, garantindo objetividade técnica.

World Airline Awards: Execução de pesquisas de satisfação de larga escala, envolvendo milhões de passageiros de diversas nacionalidades, o que mitiga vieses regionais e confere validade estatística aos resultados.

3. Granularidade dos Indicadores de Desempenho

A plataforma segmenta a experiência do usuário em categorias técnicas essenciais, permitindo uma análise detalhada da operação:

Operações Terrestres: Eficiência no check-in, fluxos de segurança e infraestrutura de salas VIP (lounges).

Ativos de Bordo: Ergonomia e conforto dos assentos, sistemas de entretenimento e higienização da cabine.

Qualidade do Atendimento (Soft Skills): Desempenho da tripulação, serviços de bordo e assistência em conexões..

Coleta de Dados

Os dados para esta pesquisa foram coletados no site de cada empresa e em sites que possuem com única finalidade reunir os relatórios anuais e os demonstrativos financeiros de diversas empresas. Foram coletadas informações de 2017, 2018, 2019 e 2020.

As informações utilizadas foram de contas de ativo circulante e não circulante, realizável a longo prazo, passivo circulante e não circulante, patrimônio Líquido, bem como as contas das demonstrações de resultados que representam o lucro líquido, o lucro operacional, a receita de vendas e a conta EBITDA. Também foram utilizadas as notas explicativas que informam os valores referentes a conta *right of use*.

Técnicas de Análise de Dados

Primeiramente foi realizada uma análise prévia dos balanços patrimoniais e das demonstrações de resultados das empresas para identificar as contas necessárias para o cálculo dos índices financeiros. Posteriormente, as notas explicativas do grupo imobilizado foram analisadas para encontrar os valores que não foram encontrados no balanço patrimonial referentes à conta *Right Of Use* (direito de uso), que é necessário para o cálculo dos indicadores financeiros referente ao ROU – *Right of Use*.

Após a localização das contas foram feitos os cálculos dos índices econômicos e financeiros de endividamento, liquidez geral e corrente, giro do ativo, imobilização do patrimônio líquido, EBITDA, retorno sobre ativo, direito de uso sobre ativo e direito de uso sobre imobilizado e participação das obrigações de leasing a longo prazo sobre passivo total.

Em seguida foi feito o cálculo para obter a mediana de cada indicador financeiro dos anos de 2017 a 2020. A mediana foi utilizada para obter um valor típico e representativo dos dados obtidos, estes que são apresentados de forma heterogenia e que possuem alguns valores extremos que se distanciam do padrão.

Para uma melhor análise, foi calculada a variação entre os anos analisados, e para isso foi utilizado a seguinte expressão:

$$x = \text{Ano2}/\text{Ano1}$$

$$\text{Variação} = x - 1.$$

Outro dado analisado foi o resultado das empresas que foram mais ou menos impactadas, as empresas selecionadas foram aquelas que apresentaram as maiores ou menores variações nos anos de 2019 e 2020.

Vale comentar que para a análise do índice de direito de uso sobre ativo e direito de uso sobre imobilizado, apenas foram utilizadas as medianas, visto que a conta de direito de uso não existia antes

de 2018 para 41 das 43 empresas analisadas. A Tabela 1 apresenta as relações esperadas dos indicadores com o IFRS, a relação positiva significa aumento do indicador e relação negativa indica diminuição do indicador.

Tabela 1
Relação esperada dos indicadores financeiros

Indicadores	Relação esperada com a IFRS 16
Endividamento	Positiva
Liquidez Corrente	Negativa
Liquidez Geral	Negativa
ROA – Retorno Sobre ativo	Negativa
Giro do ativo	Negativa
Imobilização sobre Patrimônio Líquido	Positiva
EBITDA	Positiva
Participação das obrigações de Leasing a Longo Prazo S/ Passivo Total	Positiva
Direito de uso sobre ativo total	Positiva
Direito de uso sobre imobilizado total	Positiva

Fonte: Elaborada pelos autores (2022)

Resultados e Análises

Endividamento

A Tabela 2 apresenta a mediana e a variação entre 2017 a 2020 do índice de endividamento. Com a norma, espera-se que o endividamento aumente, sendo assim, a partir da análise de dados, observa-se que a mediana do endividamento aumenta nos dois primeiros anos de vigência da norma, em destaque entre 2019 e 2020 que obteve uma variação positiva de 11,69%. Entre 2018 e 2019 a mediana do endividamento também aumentou, apresentando uma variação de 7,18%.

Tabela 2 Mediana do endividamento e variação da mediana entre os anos				
	2017	2018	2019	2020
Mediana do endividamento	0,96%	70,93%	76,02%	84,91%
	2017 e 2018	2018 e 2019	2019 e 2020	
Variação da mediana do endividamento	-0,04%	7,18%	11,69%	

Fonte: Elaborada pelos autores (2022)

A Tabela 3 evidencia o resultado das empresas mais impactadas e as menos impactadas do indicador de endividamento. A companhia Azul Linhas Aéreas Brasileiras foi a mais impactada do período analisado, apresentando aumento do endividamento nos anos de 2019 e 2020 quando comparados com 2018. Em seguida, a companhia aérea *Air Asia* apresentou destaque pelo aumento do endividamento em 2019 e 2020, apresentando um aumento em 2019 em relação a 2018. A companhia menos impactada foi a *Norwegian Air Shuttle*, que apesar de obter um aumento da mediana em 2019, obteve uma queda no endividamento para -70,35% em 2020. O mesmo acontece com a *Jet2.com* que obteve um aumento em 2019, porém em 2020 obteve uma queda.

Tabela 3
Mediana das empresas mais e menos impactadas do indicador de endividamento

Empresas mais impactadas	2017	2018	2019	2020
Azul Linhas Aéreas Brasileiras	72,53%	73,17%	118,33 %	189,58%
Air Asia	69,04%	66,66%	88,63%	118,15%
Empresas menos impactadas	2017	2018	2019	2020
Norwegian Air Shuttle	46,31%	41,43%	48,02%	-70,35%
Jet2.Com	79,00%	79,76%	81,26%	66,44%

Fonte: Elaborada pelos autores (2022)

Liquidez Corrente

A Tabela 4 apresenta a mediana e a variação entre 2017 a 2020 do índice de liquidez corrente. Observa-se que a variação de 2017 e 2018 indica um aumento de 1,82% da mediana da liquidez corrente, enquanto que a variação da mediana de 2018 e 2019 se destaca por indicar uma diminuição de 19,13%. No ano de 2020 nota-se uma recuperação das empresas por apresentar uma variação da mediana positiva de 5,56%, que é superior à variação de dos demais anos analisados. Espera-se que com a norma a liquidez corrente apresente resultados inferiores, o que é observado no primeiro ano de vigência da norma.

Tabela 4
Mediana da liquidez corrente e variação da mediana entre os anos

	2017	2018	2019	2020
Mediana da liquidez corrente	0,81	0,83	0,67	0,70
	2017 e 2018	2018 e 2019	2019 e 2020	
Variação da mediana da liquidez corrente	1,82%	-19,13%	5,56%	

Fonte: Elaborada pelos autores (2022)

A Tabela 5 apresenta o resultado das empresas mais impactadas e as menos impactadas do indicador de liquidez corrente. A companhia *Indigo*, foi a mais impactada, observa-se que o resultado do indicador diminuiu ao longo dos anos, em destaque entre 2017 e 2018, que a liquidez corrente foi de 2,26 para 1,36 e, em 2020 que o indicador diminuiu para 1,09. A companhia *Air Asia* foi a segunda mais impactada, apresentando diminuição do indicador para 0,74 em 2019 e de 0,30 em 2020. As companhias menos impactadas foram a *Ana Holdings* e a *Southwest Airlines*, ambas não apresentaram redução do índice em 2019. Entretanto, em 2020 a *Southwest Airlines* obteve um aumento do indicador em relação a 2019 e a *Ana Holdings*, que foi a companhia menos impactada, obteve aumento em 2019 e em 2020.

Tabela 5

Mediana das empresas mais e menos impactadas do indicador de Liquidez Corrente

Empresas mais impactadas	2017	2018	2019	2020
Indigo	2,38	2,26	1,36	1,09
Air Asia	0,81	1,28	0,74	0,30
Empresas menos impactadas	2017	2018	2019	2020
Ana Holdings	1,15	1,02	1,07	2,43
Southwest Airlines	0,70	0,63	0,66	2,02

Fonte: Elaborada pelos autores (2022)

Liquidez Geral

A Tabela 6 apresenta a mediana e a variação entre 2017 a 2020 do índice de liquidez geral. Os resultados obtidos demonstram que entre 2017 e 2018 houve uma variação negativa de 7,58% e que entre 2018 e 2019 houve uma variação negativa maior de -12,97%. Porém em 2020, observa-se uma recuperação do índice de liquidez geral por apresentar uma variação da mediana positiva de 6,00%. Assim como na liquidez corrente, espera-se que a IFRS 16 diminua o resultado da liquidez geral, o que significa que as companhias aéreas diminuiriam a capacidade de pagamento a curto prazo e longo prazo e por isso a mediana de 2019 é a que menos se aproxima de 1,00.

Tabela 6

Mediana da liquidez geral e variação da mediana entre os anos

	2017	2018	2019	2020
Mediana da liquidez geral	0,49	0,45	0,39	0,42
	2017 e 2018	2018 e 2019	2019 e 2020	
Variação da mediana da liquidez geral	-7,58%	-12,97%	6,00%	

Fonte: Elaborada pelos autores (2022)

A Tabela 7 demonstra o resultado das empresas mais impactadas e as menos impactadas do indicador de liquidez geral. As companhias *Wizz Air* e *Saudi Arabian* foram as mais impactadas, em ambas os resultados de 2019 e 2020 não apresentaram aumento. A companhia menos impactada foi a *Norwegian Air Shuttle*, que obteve redução do índice em 2019, mas no ano de 2020 se recuperou por apresentar o resultado de 0,71. A *Air Astana* foi a segunda menos impactada devido ao aumento do índice que elevou o resultado para 1,07 em 2019.

Tabela 7

Mediana das empresas mais e menos impactadas do indicador de Liquidez Geral

Empresas mais impactadas	2017	2018	2019	2020
Wizz Air	1,60	1,82	0,56	0,47
Saudi Arabian	2,14	1,86	1,13	0,89
Empresas menos impactadas	2017	2018	2019	2020
Norwegian Air Shuttle	0,27	0,29	0,23	0,71
Air Astana	0,64	0,65	1,07	0,97

Fonte: Elaborada pelos autores (2022)

Retorno sobre Ativo

A Tabela 8 apresenta à mediana e a variação entre 2017 a 2020 do índice de retorno sobre ativos. Através da análise de dados, observa-se uma tendência de o retorno sobre ativo diminuir ao longo dos anos, em destaque a variação entre 2019 e 2020 que é de -384,02%. Ressalta-se que o exercício de 2020 compreendeu o primeiro ano da pandemia do COVID-19 e que deve ser considerado como uma variável extremamente relevante ao analisar o índice de 2020 que possui o lucro operacional na fórmula. Espera-se que a IFRS 16 diminua os resultados do retorno sobre ativos, o que é observado nos dois primeiros anos de vigência da norma.

Tabela 8
Mediana do Retorno sobre Ativo e variação da mediana entre os anos

	2017	2018	2019	2020
Mediana do retorno sobre ativo	8,02%	6,12%	4,13%	-11,73%
	2017 e 2018	2018 e 2019	2019 e 2020	
Variação da mediana do retorno sobre ativo	-23,69%	-32,52%	-384,02%	

Fonte: Elaborada pelos autores (2022)

A Tabela 9 evidencia o resultado das empresas mais impactadas e as menos impactadas do indicador de retorno sobre ativo. De acordo com a tabela, a *Saudi Arabian* e a *Aegean Airlines* foram as companhias mais impactadas, ambas possuem resultados menores em 2019 e em 2020, com destaque em 2020, que na *Saudi Arabian* o indicador reduziu para -11,37% e na *Aegean Airlines* o indicador reduziu para -20,60%. As companhias menos impactadas foram *Qatar Airways* e *SpiceJet*, em ambas não houve redução dos resultados em 2019. Entretanto, a *SpiceJet*, a segunda companhia menos impactada, apresentou redução em 2020 e *Qatar Airways*, a companhia menos impactada, obteve aumento do indicador em 2020.

Tabela 9
Mediana das empresas mais e menos impactadas do indicador de Retorno sobre Ativo

Empresas mais impactadas	2017	2018	2019	2020
Saudi Arabian	28,43%	24,24%	21,54%	-11,73%
Aegean Airlines	12,59%	13,59%	8,01%	-20,60%
Empresas menos impactadas	2017	2018	2019	2020
Qatar Airways	-0,02%	-1,88%	-0,89%	-0,74%
Spicejet	14,97%	-4,05%	-3,59%	-4,17%

Fonte: Elaborada pelos autores (2022)

Giro do Ativo

A Tabela 10 apresenta à mediana e a variação entre 2017 a 2020 do índice do giro do ativo. Os resultados indicam uma variação negativa ao longo dos anos, sendo a redução entre 2017 e 2018 de 0,06%, e em 2018 e 2019 a redução de -10,49%. No ano de 2020, observa-se uma variação maior de -63,01% em relação a 2019, entretanto, a pandemia de COVID 19 que se iniciou em 2020 deve ser considerada um relevante contribuinte para essa redução, visto que a conta de receita de vendas foi utilizada para o cálculo do indicador. Espera-se que a norma diminua os resultados do giro do ativo, o que é observado nos dois primeiros anos de vigência da norma.

Tabela 10

	2017 e 2018	2018 e 2019	2019 e 2020
--	-------------	-------------	-------------

Mediana do Ativo e	Variação da mediana do giro do ativo	-0,06%	-10,40%	-63,01%	Giro do variação da
	mediana entre os anos				
		2017	2018	2019	2020
	Mediana do giro do ativo	0,766	0,765	0,686	0,253
Fonte: Elaborada pelos autores (2022)					

A Tabela 11 apresenta os resultados das empresas mais impactadas e as menos impactadas do indicador do giro do ativo. A *Aeroflot* foi a companhia mais impactada, em 2019 obteve a maior redução que foi de 1,932 em 2018 para 0,297 em 2019. Enquanto a *SpiceJet*, que foi a segunda companhia mais impactada, obteve a maior redução em 2020, que foi de 0,904 em 2019 para 0,003 em 2020. As companhias menos impactadas foram a *Korean Airlines* e a *China Eastern Airlines*, em ambas o indicador reduziu em todos os anos analisados, entretanto a redução foi menor do que quando comparado com as demais companhias analisadas.

Tabela 11
Mediana das empresas mais e menos impactadas do indicador do Giro do Ativo

Empresa mais impactadas	2017	2018	2019	2020
Aeroflot	1,648	1,932	0,726	0,297
SpiceJet	1,527	1,474	0,904	0,003
Empresa menos impactadas	2017	2018	2019	2020
Korean Airlines	0,491	0,509	0,458	0,302
China Eastern Airlines	0,446	0,482	0,424	0,206

Fonte: Elaborada pelos autores (2022)

Imobilização do Patrimônio Líquido

A Tabela 12 apresenta a mediana e a variação entre 2017 a 2020 do índice da imobilização do patrimônio líquido. Com a IFRS 16, espera-se que o ativo permanente financiado pelo patrimônio líquido aumente e consequentemente o indicador de imobilização do patrimônio líquido também, esse aumento é demonstrado nas medianas expostas abaixo que aumentaram a partir de 2019. Além disso, a variação positiva entre 2018 e 2019 demonstra que esse aumento em 2019 foi de 2,47% em relação a 2018, que corresponde a maior variação entre os demais anos.

Tabela 12
Mediana da Imobilização do Patrimônio Líquido e variação da mediana entre os anos

	2017	2018	2019	2020
Mediana da imobilização do patrimônio líquido	181,78%	173,15%	177,43%	179,94%
	2017 e 2018	2018 e 2019	2019 e 2020	
Variação da mediana da imobilização do patrimônio líquido	-4,75%	2,47%	1,41%	

Fonte: Elaborada pelos autores (2022)

A Tabela 13 apresenta os resultados das empresas mais impactadas e as menos impactadas do indicador da imobilização do patrimônio líquido. A companhia mais impactada foi a *American Airlines* que apresentou no primeiro ano de vigência da norma o resultado de -29.656,78%, e no ano de 2020 o indicador se recuperou apresentando uma imobilização de -461,61%. Por outro lado, a segunda companhia mais impactada, a *Kenya Airways*, obteve o maior impacto em 2019 apresentando o resultado de -499,31%. A *Norwegian Air Shuttle* foi a companhia menos impactada,

pois em 2019 e em 2020 a imobilização do patrimônio líquido reduziu apresentando os resultados de, respectivamente, 1.609,57% e -144,22% . Em seguida, a *Latam* foi a menos impactada, que mesmo apresentando aumento do índice em 2019, em 2020 o impacto foi reduzido de 412,88% para -439,34%. Em seguida, a *Avianca* foi a menos impactada, que mesmo apresentando o maior aumento em 2019 entre as demais companhias analisadas, em 2020 o impacto foi reduzido para -369,61%.

Tabela 13

Mediana das empresas mais e menos impactadas do indicador da Imobilização do Patrimônio Líquido

Empresas mais impactadas	2017	2018	2019	2020
American Airlines	-4.378,97%	-20.176,33%	-29.656,78%	-461,61%
Kenya Airways	2.262,24%	-4.011,05%	-499,31%	-130,28%
Empresas menos impactadas	2017	2018	2019	2020
Norwegian Air Shuttle	1.498,81%	2.353,64%	1.609,57%	-144,22%
Avianca	364,34%	541,99%	95.864,47%	-369,61%

Fonte: Elaborada pelos autores (2022)

EBITDA

Espera-se que a IFRS 16 aumente indicadores de lucratividade como o EBITDA. Com os resultados expostos na Tabela 14, observa-se um aumento da mediana entre 2018 e 2019, a variação da mediana desse período é a única positiva entre as demais, sendo ela de 14,38%. Por outro lado, a variação entre 2019 e 2020 foi de -121,83%. Ao analisar a redução do indicador em 2020 deve levar em consideração a pandemia de COVID 19 que reduziu a receita de vendas que influencia diretamente na apuração desse indicador.

Tabela 14

Mediana do EBITDA e variação da mediana entre os anos

	2017	2018	2019	2020
Mediana do EBITDA em US\$	1.520.500.000	1.292.189.000	1.478.038.750	- 322.667.460
	2017 e 2018	2018 e 2019	2019 e 2020	
Variação do EBITDA	-15,02 %	14,38%	-121,83%	

Fonte: Elaborada pelos autores (2022)

A Tabela 15 apresenta os resultados das empresas mais impactadas e as menos impactadas do indicador da imobilização do EBITDA. A companhia mais impactada foi a *SpiceJet*, que obteve com o aumento do EBITDA em 2019, mas obteve redução do indicador em 2020. O mesmo acontece com a *Cathay Pacific*, a segunda companhia mais impactada. As companhias *American Airlines* e *United Airlines* foram as menos impactadas entre as demais empresas analisadas, ambas possuíam aumentos do EBITDA em 2019 e as duas maiores reduções do EBITDA no ano de 2020.

Tabela 15

Mediana das empresas mais e menos impactadas do indicador do EBITDA em US\$

Empresas mais impactadas	2017	2018	2019	2020
SpiceJet	131.074.043	6.940.847	178.469.047	151.664.254
Cathay Pacific	343.040	491.645	630.444	-125.130
Empresas menos impactadas	2017	2018	2019	2020
American Airlines	5.933.000.000	4.495.000.000	5.047.000.000	-8.381.000.000
United Airlines	5.820.000.000	5.532.000.000	6.589.000.000	-3.871.000.000

Fonte: Elaborada pelos autores (2022)

Participação das Obrigações de Leasing a Longo Prazo sobre Passivo Total

A Tabela 16 apresenta a mediana e a variação entre 2017 a 2020 do índice de Participação das Obrigações de *Leasing* a Longo Prazo sobre Passivo Total. Observa-se que nos anos anteriores a norma a variação é de -4,25%. Entretanto, a variação entre 2018 e 2019 obteve resultado positivo de 10,48%, o que é esperado, pois a IFRS 16 causa aumento do passivo de *leasing* e consequentemente o aumento do indicador. Entretanto, a variação entre 2019 e 2020 é negativa indicando que as empresas reduziram o passivo de *leasing*.

Tabela 16
Mediana da Participação das Obrigações de Leasing a Longo Prazo sobre Passivo Total

	2017	2018	2019	2020
Mediana da participação das obrigações de leasing a longo prazo sobre passivo total	73,46%	70,34%	77,71%	67,43%
	2017 e 2018	2018 e 2019	2019 e 2020	
Variação da mediana da participação das obrigações de leasing a longo prazo sobre passivo total	-4,25%	10,48%	-13,23%	

Fonte: Elaborada pelos autores (2022)

A Tabela 17 apresenta os resultados das empresas mais impactadas e as menos impactadas do indicador da Participação das Obrigações de *Leasing* a Longo Prazo sobre Passivo Total. A *Emirates* e a *Indigo* foram as mais impactadas e apresentaram aumentos do indicador nos anos de 2019 e 2020, em destaque em 2019, em que ambas obtiveram um resultado de, respectivamente, 94,04% e 88,39%. As companhias *British Airways* e *Finnair* foram as menos impactadas, nos anos de 2019 e 2020, as duas apresentaram redução em ambos os anos, em especial em 2019 para a *British Airways* que reduziu para 78,35%.

Tabela 17
Mediana das empresas mais e menos impactadas da Participação das Obrigações de Leasing a Longo Prazo sobre Passivo Total

Empresas mais impactadas	2017	2018	2019	2020
Emirates	55,95%	50,27%	94,04%	95,22%
Indigo	55,91%	53,16%	88,39%	91,30%
Empresas menos impactadas	2017	2018	2019	2020
British Airways	101,36%	120,89%	78,35%	67,22%
Finnair	65,62%	65,72%	46,81%	26,59%

Fonte: Elaborada pelos autores (2022)

Direito de Uso sobre Ativo e Direito de Uso sobre Imobilizado

A Tabela 18 apresenta a mediana do índice de direito de uso sobre ativo e do índice de direito de uso sobre imobilizado dos anos de 2019 e 2020, visto que nos anos de 2017 e 2018 não existia a conta de direito de uso no balanço patrimonial das empresas analisadas. A mediana do índice de direito de uso sobre ativo evidencia que a partir de 2019 a conta de direito de uso representa 25,95% do ativo total, enquanto que no ano de 2019 a mediana representa 33,60%. No ano de 2020, a mediana não obteve relevantes variações, no direito de uso sobre ativo houve uma redução para 22,09% e no direito de uso sobre imobilizado houve um aumento para 35,43%. No geral, espera-se que a IFRS 16 torne a conta de direito de uso representativa para empresas que possuem uma quantidade relevante de

ativos arrendados.

Tabela 18

Mediana do Direito de Uso sobre Ativo e do Direito de Uso sobre Imobilizado

	2019	2020
Mediana do direito de uso sobre ativo	25,95%	22,09%
	2019	2020
Mediana do direito de uso em relação ao imobilizado	33,60%	35,43%

Fonte: Elaborada pelos autores (2022).

A Tabela 19 evidencia as empresas com maior e menor representatividade do direito de uso em relação ao ativo total. A *Aeroflot* e a *Turkish Airlines* são as companhias com maior representatividade, em ambas a conta de direito de uso corresponde a mais de 55% do ativo total. Por outro lado, a *Ryanair* e a *EasyJet* não possuem representatividade da conta de direito de uso em relação ao ativo total, sendo o maior resultado 1,61%.

Tabela 19

Empresas com maior e menor representatividade do Direito De Uso em Relação ao Ativo Total

Empresas com maior representatividade do direito de uso em relação ao ativo total	2019	2020
Aeroflot	67,41%	62,53%
Turkish Airlines	55,08%	57,88%
Empresas com menor representatividade do direito de uso em relação ao ativo total	2019	2020
Ryanair	1,61%	1,53%
Easyjet	0,17%	0,22%

Fonte: Elaborada pelos autores (2022)

Por fim, a Tabela 20 evidencia as empresas com maior e menor representatividade do direito de uso em relação ao imobilizado. A *Aeroflot* e a *Indigo* são as companhias com maior representatividade, em ambas a conta de direito de uso corresponde a mais de 85% do imobilizado. Por outro lado, a *Ryanair* e *EasyJet* não possuem representatividade da conta de direito de uso em relação ao imobilizado, sendo o maior resultado 2,45%.

Tabela 20

Empresas com maior e menor representatividade do Direito De Uso em Relação ao Imobilizado

Empresas com maior representatividade do direito de uso em relação ao imobilizado			
	2019	2020	
Aeroflot	95,92%	96,97%	
Indigo	85,08%	95,76%	
Empresas com menor representatividade do direito de uso em relação ao imobilizado			
	2019	2020	
Easyjet	0,35%	0,28%	
Ryanair	2,45%	2,20%	

Fonte: Elaborada pelos autores (2022)

Considerações Finais

A presente pesquisa teve como objetivo analisar comparativamente antes e após a adoção, os impactos da IFRS 16 nas demonstrações contábeis de companhias áreas. Para realizar essa análise,

foram calculados indicadores econômicos e financeiros no período de 2017 a 2020, que correspondem a dois anos antes e após a adoção da norma.

Ao longo do trabalho foi evidenciado que a escolha das companhias aéreas foi devido ao fato de que o setor das companhias aéreas ser o ramo mais impactado de acordo com um estudo elaborado pelo IASB. A amostra final foi composta por quarenta e três empresas que disponibilizam suas demonstrações financeiras com possibilidade de acesso e com conteúdo completo.

A pesquisa também apresentou as principais mudanças introduzidas pela IFRS 16, como exemplo, as mudanças na contabilização que afetam principalmente as empresas arrendatárias que precisam reconhecer um ativo de direito de uso e um passivo de arrendamento, além da redução de custos operacionais.

Os resultados da pesquisa demonstram que todos os impactos esperados nos índices econômicos e financeiros foram atendidos em pelo menos em um dos dois primeiros anos de vigência da norma, visto que os impactos esperados foram baseados nas mudanças na contabilização introduzidas pela IFRS 16.

Através da análise dos índices, tem-se o aumento do endividamento, da imobilização do patrimônio líquido, do EBITDA e da participação das obrigações de *leasing* a longo prazo sobre passivo total, em todos os índices analisados, os aumentos são justificados pelo aumento do ativo, do passivo e da redução dos custos operacionais. Entretanto, o aumento de tais contas causaram a diminuição da liquidez corrente, da liquidez geral, do giro do ativo e do retorno sobre ativo.

Os outros dois índices que apresentaram um impacto positivo com a nova norma foram os de direito de uso sobre ativo e de direito de uso sobre imobilizado que demonstraram a representatividade da conta de direito de uso no balanço patrimonial da maioria das companhias analisadas que corresponde mais de 22% do ativo e mais de 33% do imobilizado.

Verificou-se que a companhia aérea mais impactada foi a *Indigo* que está entre as duas companhias aéreas mais impactadas nos índices de liquidez corrente, de participação das obrigações de leasing a longo prazo sobre passivo total e de direito de uso sobre imobilizado. Também foi verificada a companhia que foi menos impactada, a Norwegian Air Shuttle, que está entre as duas companhias aéreas menos impactadas nos índices de endividamento, liquidez geral e imobilização do patrimônio líquido.

A pesquisa desenvolvida contribui para teoria contábil por apresentar evidências dos impactos da IFRS 16 nas demonstrações contábeis das arrendatárias. Para futuras pesquisas, sugere-se que seja utilizada uma amostra mais ampla, incluindo outros setores da economia e um período maior de análise. Ademais, recomenda-se novos métodos quantitativos para realizar a análise de dados e identificar por meio de novos ângulos os impactos da IFRS 16.

Referências

Comitê de Pronunciamentos Contábeis (CPC) (2017). CPC 06 (R2) Operações de Arrendamento Mercantil. Recuperado em 12 de novembro, 2021, de <http://www.cpc.org.br/CPC/Documentos-Emitidos/Pronunciamentos/Pronunciamento?Id=37>.

Gomes, S. B. V., Fonseca, P. V. D. R., & Queiroz, V. D. S. (2013). O financiamento a arrendadores de aeronaves: modelo do negócio e introdução à análise de risco do leasing aeronáutico. Em, BNDES Setorial (Vol. 37, pp. 129-172). <https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/handle/1408/1515>. Acesso em 18 mai. 2022.

Higgins, R. C. (2014). *Análise para Administração Financeira-10*. 10ª edição. AMGH Editora.

Internacional Accounting Standards (2003). Accounting Standard (IAS) 17 Leases. Recuperado em

23 de fevereiro, 2022, de <http://ifrs.skr.jp/ias17.pdf>.

Internacional Accounting Standards Board (2016). Accounting Standard IFRS 16 Leases. Recuperado em 19 de janeiro, 2022, de <https://www.ifrs.org/content/dam/ifrs/publications/pdf-standards/english/2022/issued/part-a/ifrs-16-leases.pdf>.

International Financial Reporting Standards (2016). IFRS 16 Leases: Effects Analysis. Recuperado em 22 de outubro, 2021, de <https://www.ifrs.org/content/dam/ifrs/project/leases/ifrs/published-documents/ifrs16-effects-analysis.pdf>.

Kovalenko, N. E., & Kovalenko, K. E. (2018). The history of leasing contract [Special issue]. QUID: Investigación, Ciencia y Tecnología, (2), 159-165. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6724748>. Acesso em 25 fev. 2022.

KPMG. (2016). IFRS em destaque 02/2016: IFRS 16 arrendamento. Recuperado em 02 de novembro, 2021, de <https://assets.kpmg.com/content/dam/kpmg/pdf/2016/04/br-ifrs-em-destaque-02-2016.pdf>.

Martins, G. A. & Theóphilo, C. R. (2016) Metodologia da investigação científica para ciências sociais aplicadas. 3ª edição. São Paulo: Atlas.

Matos, E. B. S. de, & Murcia, F. D. (2019). IFRS 16: uma visão contábil prática e crítica da nova norma de leasing sob a ótica das arrendatárias. Revista Brasileira de Contabilidade-RBC, n. 238, 50-65.

Moreira, A. T.; Silva Filho, O. A. D.; Lemes, S. (2011) IAS 17 – Análises, Comparações e a Primazia da Essência sobre a Forma. Revista de Administração e Ciências Contábeis do IDEAU, Getúlio Vargas, 6(12).

Niyama, J. K.; Silva, C. A. T.(2021) Teoria da Contabilidade. 4ª edição. São Paulo: Atlas.

Öztürk, M.; Serçemeli, M. (2016) Impact of New Standard “IFRS 16 Leases” on Statement of Financial Position and Key Ratios: A Case Study on an Airline Company in Turkey. Business and Economics Research Journal, 7 (4), 143-157. <http://dx.doi.org/10.20409/berj.2016422344>.

Sacarin, M. (2017) IFRS 16 “Leases” – Consequences on the Financial Statements and Financial Indicators. Audit financial, 15 (1), 114-122. <https://doi.org/10.20869/AUDITF/2017/145/114>.

Sampieri, R. H.; Collado, C. F.; Lucio, M. B. (2013) Metodologia de pesquisa. 5ª edição. Porto Alegre: Penso.

Skytrax World Airline Awards (2022). As 100 melhores companhias aéreas do mundo em 2021 Skytrax: World Airline Awards. Recuperado em 19 abril, 2022, de <https://www.worldairlineawards.com/worlds-top-100-airlines-2019/>.

Veverková, A. (2019). IFRS 16 and its impacts on aviation industry. Acta Universitatis Agriculturae Et Silviculturae Mendelianae Brunensis, 67(5), 1369-1377. [10.11118/actaun201967051369](https://doi.org/10.11118/actaun201967051369).

Visoto, M. C. R. (2018). Contabilidade de leasing (IFRS 16): a percepção dos usuários da informação contábil de acordo com os critérios propostos pelo ED/2013/6. [Dissertação de mestrado,

Universidade de Brasília]. Repositório Institucional da Universidade de Brasília.
<https://repositorio.unb.br/handle/10482/34747>.