Representatividade dos gastos no resultado do aeroporto internacional de Corumbá – MS.

Marciana Alves dos Santos (UFMS) - marci_anasantos27@hotmail.com

Luciann De Aquino Evangelista (Ufms) - luciann.aquino@hotmail.com

Renato Dias Cordeiro de Almeida (UFMS - CPAN) - esseporexemplo@hotmail.com

Valéria Peron Souza Pinto (UFMS) - vperon@gmail.com

Resumo:

O aeroporto internacional de Corumbá dispõe de estrututura para atendimento à aviação geral, com aeronaves de pequeno, médio e grande porte. Bem como possui sua função social e economica bem definida, com a geração de emprego e renda. Este trabalho tem como objetivo identificar a representação dos gastos, custos e despesas, no resultado financeiro do aeroporto. As atividades aeroportuárias e o contexto da infraestrutura dos aeroportos também são destacados. A metodologia é composta por análise documental de relatórios financeiros obtidos no setor financeiro do aeroporto. Os resultados obtidos com a análise demonstram que o aeroporto em questão possui baixa receita devido ao baixo movimento de passageiros e aeronaves, ao passo que as despesas são elevadas, devido à necessidade de gestão administrativa, manutenção aeroportuária e serviços terceirizados.

Palavras-chave: *Aeroporto. Gastos. Resultado.*

Área temática: *Custos aplicados ao setor público*

Representatividade dos gastos no resultado do aeroporto internacional de Corumbá – MS.

Resumo
O aeroporto internacional de Corumbá dispõe de estrututura para atendimento à aviação geral, com aeronaves de pequeno, médio e grande porte. Bem como possui sua função social e economica bem definida, com a geração de emprego e renda. Este trabalho tem como objetivo identificar a representação dos gastos, custos e despesas, no resultado financeiro do aeroporto. As atividades aeroportuárias e o contexto da infraestrutura dos aeroportos também são destacados. A metodologia é composta por análise documental de relatórios financeiros obtidos no setor financeiro do aeroporto. Os resultados obtidos com a análise demonstram que o aeroporto em questão possui baixa receita devido ao baixo movimento de passageiros e aeronaves, ao passo que as despesas são elevadas, devido à necessidade de gestão administrativa, manutenção aeroportuária e serviços terceirizados.
Palavras-chave: Aeroporto. Gastos. Resultado.
Área Temática: Custos aplicados ao setor público.

1. Introdução

O vasto território brasileiro favorece a utilização do transporte aéreo, pela sua facilidade em cobrir grandes distâncias num curto espaço de tempo. O crescimento da demanda pelo transporte aéreo tem exigido cada vez mais aumento da capacidade do sistema aeroportuário.

De acordo com Fiuza (2008), a INFRAERO, empresa brasileira de infraestrutura aeroportuária, é responsável por cerca de 97% do tráfego aéreo regular no Brasil. Porém poucos aeroportos são rentáveis. Além disso, a empresa exerce diversas atividades que apresentam e algumas delas seriam menos rentáveis que as outras.

No estado de Mato Grosso do Sul, apenas três aeroportos são administrados pela INFRAERO, os aeroportos de CAMPO GRANDE, PONTA PORÃ e CORUMBÁ, os demais aeroportos regionais são de competência do estado ou do município em que se localizam.

O Aeroporto Internacional de Corumbá é administrado pela INFRAERO. Apesar da baixa operacionalidade com apenas 1 (um) voo diário, a receita do aeroporto é constituída basicamente de tarifas aeroportuárias e de concessões de atividades comerciais, quando o aeroporto subcontrata a terceiros as lojas, o varejo de alimentação, as locadoras de veículos e outros serviços, como loterias, correios, caixas eletrônicos etc.

Neste trabalho, procura-se responder à seguinte problemática: **qual o impacto dos custos e despesas no resultado do aeroporto internacional de Corumbá/MS?** Para tanto, são utilizados relatórios financeiros e de resultados divulgados pela INFRAERO.

2 Referencial Teórico

2.1 Contexto da Infraestrutura Aeroportuária Brasileira e as Atividades Aeroportuárias

A infraestrutura dos aeroportos brasileiros já foi destaque de alguns trabalhos acerca do tema. Por exemplo, Pacheco e Fernandes (2003) concluíram que, no Brasil, os aeroportos ainda não atendem aos padrões de eficiências desejáveis, avaliaram 35 aeroportos de caráter regional administrados pela INFRAERO, os autores concluíram que apenas 10 poderiam ser considerados eficientes, considerando-se eficiência administrativa, definida como a capacidade do aeroporto de gerar retornos financeiros e a eficiência física, definida como o nível de utilização da infraestrutura existente e utilizando uma ferramenta de análise de envelopamento de dados, o trabalho utilizou como variáveis de entrada o número de empregados, a folha de pagamento com benefícios e as despesas operacionais de cada aeroporto. Essas variáveis de entrada foram comparadas com as variáveis de saída consideradas: número de passageiros embarcados/desembarcados, toneladas de carga embarcadas/desembarcadas, receitas operacionais, receitas comerciais (oriundas de lojas, estacionamento, publicidade, etc.) e outras receitas diversas (receitas financeiras e outras receitas não operacionais) definindo-se uma fronteira eficiente de produtividade.

No que tange às atividades aeroportuárias, Betancor e Rendeiro (1999) esclarecem que as atividades exercidas nos aeroportos podem ser agrupadas em três grandes categorias: as operacionais, as de manuseio (*handing*) e as comerciais, sendo as duas primeiras consideradas como aeronáuticas, ou seja, atividades de pouso, decolagem e permanência, e a última como não-aeronáutica compreendidas em exposições e publicidades veiculadas em áreas comerciais do aeroporto, bem como concessão de uso de área para instalação de lojas. Em vista dessa variedade de atividades, considera-se um aeroporto como uma plataforma multiproduto que oferece serviços aeronáuticos para linhas aéreas e passageiros.

2.2 O Aeroporto Internacional de Corumbá – Breve Histórico e Contexto Sobre a Operacionalidade e as Atividades Desenvolvidas

Conforme dados da Aviação Brasil (2012), Corumbá foi uma das primeiras cidades do interior do Brasil a conhecer os benefícios da aviação comercial. Em 1930 uma ligação aérea Corumbá - Cuiabá foi estabelecida pela Empresa: Sindicato Condor, antecessora da Empresa Serviços Aéreos Cruzeiro do Sul, operando com aviões *Junkers* monomotores flutuadores. Este avião sobrevoava os rios Paraguai e Cuiabá e pousava em estirões desses rios nas duas cidades. Essa linha aérea foi, inicialmente, subvencionada pelo Governo Estadual. Mais tarde ela se transformou na etapa final da linha São Paulo/Três Lagoas/Campo Grande/Corumbá /Cuiabá, explorada pela mesma empresa, porém com aviões *Junkers* 52 trimotores de rodas, sendo a última etapa operada pelo pequeno hidroavião monomotor. A ligação São Paulo /Corumbá era concluída de 6 a 7 horas e, no dia seguinte, o hidroavião fazia o trecho Corumbá/Cuiabá, regressando no outro dia. Assim o trimotor *Junkers* 52 era obrigado a aguardar por mais de dois dias em Corumbá, para voltar à São Paulo. Tal espera forçada levou o Governo Federal, por intermédio do então DAC e do Ministério da Aviação e Obras Públicas, a construir nesse aeroporto, em 1937, um hangar com 35 metros de vão livre para abrigar e permitir os trabalhos de manutenção do trimotor que tinha quase 30 metros de envergadura. O Hangar de concreto armado e paredes de lamelas de madeira, coberto com telhas de fibrocimento, apresentava em suas alas, instalações para pequenas oficinas e saguão de passageiros. O Aeroporto de Corumbá foi construído na mesma área do antigo, inaugurado em 21 de Setembro de 1960, aniversário da cidade. Considerando os aviões que operavam na época, o local escolhido foi julgado excelente, principalmente por ser próximo, estando à apenas a 2 km do centro da cidade.

De acordo com o relatório gerencial da INFRAERO (2011), o aeroporto internacional de Corumbá é classificado como de grupo IV, ou seja, baixa operacionalidade. Apesar deste fator, atividades de pouso, decolagem e permanência são atuantes na dependência, bem como as atividades comerciais de exposições, publicidades e concessão de uso de áreas.

O Aeroporto de Corumbá embarcou quase 32 mil passageiros em 2011, crescendo 13% se comparado a 2010. É servido apenas por um voo diário para Campo Grande - MS.

2.3 A Contabilidade de Custos, Custos Operacionais, Diretos e Indiretos

Conforme Santos (2008), a contabilidade de custos é o ramo da contabilidade que se destina a produzir informações para os diversos níveis gerenciais de uma organização, como auxílio nas funções de desempenho, planejamento e controle das operações.

A importância da Contabilidade de Custos nas informações gerenciais em empresas de serviços é essencial na definição correta dos custos operacionais e nas decisões a serem tomadas para a melhoria dos resultados.

Hansen e Mowen (2001, p. 61) definem custos como "o valor em dinheiro ou o equivalente em dinheiro, sacrificados para produtos e serviços que se espera que tragam um benefício atual ou futuro para a organização"

Derberck e Nagy (2001, p. 13), relatam que "a contabilidade de custos fornece as informações que permitem à gerência alocar recursos para as áreas mais eficientes e rentáveis da operação".

Ainda segundo Derbeck e Nagy (2001, p. 13), "a contabilidade de custos fornece os dados detalhados sobre custos que a gestão precisa para controlar as operações atuais e planejar para o futuro".

Para tanto é preciso saber definir os custos quanto a direto ou indireto, sendo que os custos diretos é o custo diretamente ligado ao produto ou serviço, enquanto que os custos indiretos precisão ser rateados aos custos diretos. De acordo com, Horngren, Foster e Datar (1997), identificam cada qual com sua característica.

> "Custos diretos de um objeto de custo são os custos que estão relacionados a um determinado objeto de custo e que podem ser identificados com este de maneira economicamente viável (custo efetivo).
>
> Custos indiretos de um objeto de custo são os custos que estão relacionados a um determinado objeto de custo, mas não podem ser identificados com este de maneira economicamente viável (custo efetivo). Os custos indiretos são alocados ao objeto de custo através de um método de alocação e custo denominado rateio."

Ainda de acordo com Maher (2001), Custos diretos é qualquer custo relacionado diretamente a um objeto de custo, já os custos indiretos não podem ser relacionados diretamente a um objeto de custo.

3. Metodologia

Este trabalho é dividido em duas vertentes. A primeira trata-se de uma pesquisa bibliográfica com informações que embasam o objeto de pesquisa. Ao passo que a segunda etapa trata-se de um levantamento de dados que será composta de análise documental de relatórios financeiros e de resultados, divulgados pela INFRAERO, bem como uma entrevista com o superintendente do Aeroporto Internacional de Corumbá – MS, para esclarecimento das atividades desenvolvidas neste Aeroporto.

A pesquisa bibliográfica que compõe este trabalho foi efetuada com o objetivo de melhor entendimento da contabilidade de custos, custos diretos e indiretos, bem como as atividades dos aeroportos brasileiros e do Aeroporto internacional de Corumbá. De acordo com Gil (1999) a pesquisa bibliográfica é desenvolvida através de material já existente, como revistas, livros, artigos científicos e publicações.

A pesquisa documental é composta com análise de relatório financeiro e de resultados do aeroporto internacional de Corumbá – MS. Com a identificação dos custos e receitas mais relevantes, bem como análise dos mesmos, no período de 2007 a 2011. Conforme Silva e Grigolo (2002), a pesquisa documental compõe-se de materiais que ainda não tiveram

nenhuma análise aprofundada. Este método visa selecionar, tratar e interpretar a informação bruta, buscando obter dela algum sentido e incorporar-lhe algum valor.

Para melhor entendimento dos dados referentes aos resultados, custos e despesas divulgados pela INFRAERO, foi realizada no primeiro semestre de 2012 uma entrevista com o superintendente do Aeroporto Internacional de Corumbá – MS.

4. Análise e Interpretação dos Resultados

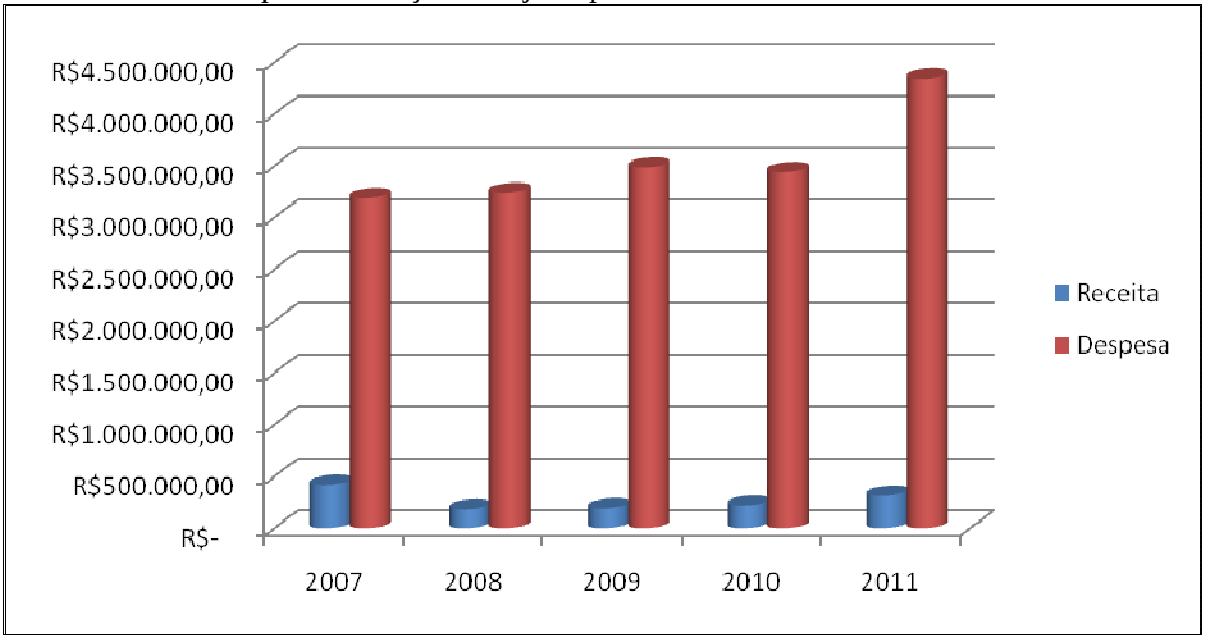
O aeroporto internacional de Corumbá é administrado pela Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – Infraero, segundo informações divulgadas pela mesma, é uma empresa pública instituída nos termos da Lei nº 5.862, de 12 de dezembro de 1972, organizada sob a forma de sociedade anônima, com personalidade jurídica de direito privado, patrimônio próprio, autonomia administrativa e financeira, vinculada à Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República - SAC-PR. a qual administra a aplicação dos seus recursos. Atualmente a Infraero administra 66 aeroportos, 68 Grupamentos de Navegação Aérea – GNA e 50 Unidades Técnicas de Aeronavegação – UTA, além de 34 terminais de logística de carga, processando 97% do movimento do transporte aéreo regular do Brasil. Sendo o foco dessa pesquisa o Aeroporto Internacional de Corumbá - MS (AIC), um dos 66 aeroportos administrados por essa empresa.

Tabela 1: Resultado Do Exercício – Período 2007 A 2011

DESCRIÇÃO	2007	2008	2009	2010	2011
Receita	R$ 417.213,39	R$ 182.651,66	R$ 191.171,98	R$ 218.560,46	R$ 312.564,92
Gastos	R$ 3.188.638,45	R$ 3.240.498,86	R$ 3.484.573,00	R$ 3.440.614,50	R$ 4.343.174,50
RESULTADO	R$ (2.771.425,06)	R$ (3.057.847,20)	R$ (3.293.401,02)	R$ (3.222.054,04)	R$ (4.030.609,58)

Fonte: dados da pesquisa

A tabela 1 traz os dados referentes aos resultados obtidos pela Infraero com o AIC no período analisado. Constata-se que o aeroporto se apresenta constantemente deficitário. As receitas não são suficientes para sustentar sua operacionalidade. As principais fontes de receita do aeroporto são as taxas de embarque, pouso e decolagem, bem como as concessões de áreas comerciais para instalação de lojas e publicidade.



Fonte: dados da pesquisa

Figura 1: Resultado do Exercício – Período 2007 A 2011

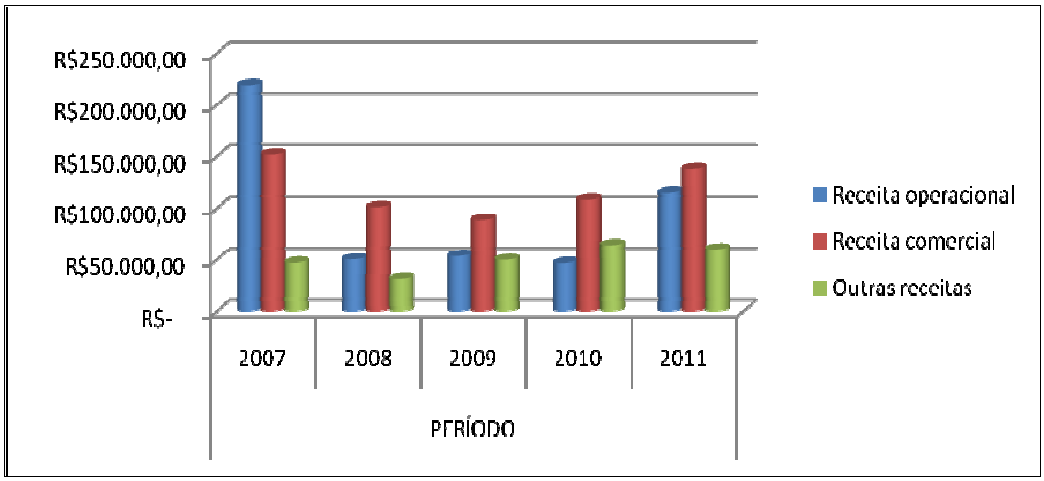
No que diz respeito às receitas do aeroporto, verifica-se que variações no período analisado, (Tabela 2), em 2007, a receita operacional tem maior representatividade. Na ocasião, operava comercialmente no aeroporto uma aeronave com capacidade para 158 passageiros, o que reflete diretamente nas taxas de embarque e desembarque, bem como no cálculo de valores para pouso e decolagem da aeronave. A partir de 2008 essa aeronave parou de operar, e entrou em atividade uma de menor porte, esse fator impactou na redução das receitas.

Tabela 2: Demonstração das Receitas do Aeroporto – 2007 A 2011

DESCRIÇÃO	2007	2008	2009	2010	2011
Receita operacional	R$ 218.832,99	R$ 50.261,81	R$ 53.421,87	R$ 46.482,69	R$ 114.641,33
Variação %		-77%	-76%	-79%	-48%
Receita comercial	R$ 151.604,07	R$ 100.961,50	R$ 88.001,30	R$ 108.155,75	R$ 137.983,92
Variação %		-33%	-42%	-29%	-9%
Outras receitas	R$ 46.776,33	R$ 31.428,35	R$ 49.748,25	R$ 63.921,48	R$ 59.939,19
Variação %		-33%	6%	37%	28%
RECEITA BRUTA	R$ 417.213,39	R$ 182.650,56	R$ 191.170,24	R$ 218.558,84	R$ 312.563,88
Variação %		**-56%**	**-54%**	**-48%**	**-25%**

Fonte:dados da pesquisa

A tabela 2 traz os valores da receita do aeroporto nos períodos de 2007 a 2011, separadas em operacional, comercial, outras e bruta, além de trazer o percentual de variação das mesmas tendo como base o ano de 2007. A partir de 2008, a operação comercial ficou por conta de uma aeronave de médio porte, com capacidade para 86 passageiros, dessa forma houve uma redução de 77% na receita operacional do aeroporto se comparada a 2007, já em 2011 essa redução foi de 48% se comparada ao mesmo período, o que representa um aumento das receitas operacionais em relação ao ano anterior, esse fato pode ser explicado pelo aumento de fluxo de passageiros.



Fonte: dados da pesquisa

Figura 2: Demonstração das Receitas do Aeroporto – Período 2007 A 2011

Destaca-se na figura 2 que as receitas comerciais apresentam um crescimento a partir de 2010 e isso se deve ao aumento do número de contratos comerciais homologados nesse período, sendo que acompanham a variação da operacional pois também são dependentes do número de passageiros.

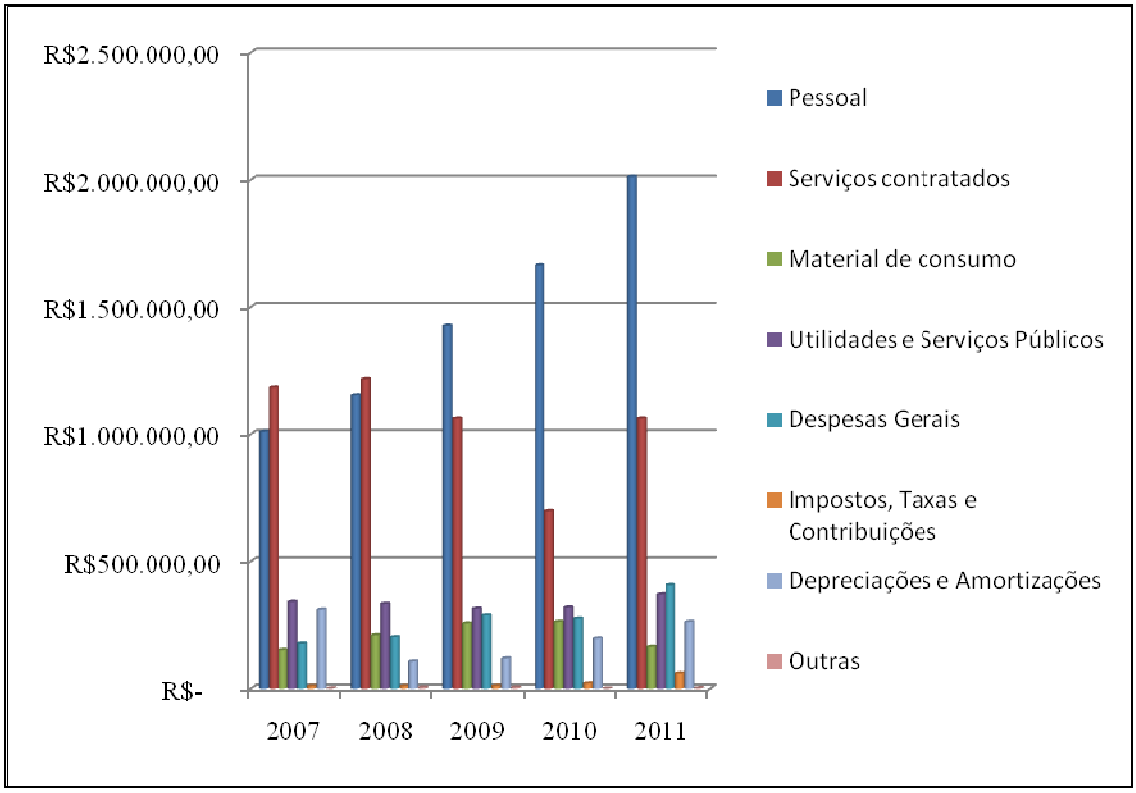
Tabela 3: Demonstração dos gastos do Aeroporto 2007 a 2011

DESCRIÇÃO	2007	2008	2009	2010	2011
Pessoal	R$ 1.010.357,77	R$ 1.153.328,61	R$ 1.426.508,24	R$ 1.664.301,37	R$ 2.012.797,65
Variação %		14%	41%	65%	99%
Serviços contratados	R$ 1.183.437,24	R$ 1.216.691,53	R$ 1.061.749,68	R$ 698.295,21	R$ 1.061.829,92
Variação %		3%	-10%	-41%	-10%
Material de consumo	R$ 152.231,03	R$ 210.355,22	R$ 256.541,24	R$ 262.962,05	R$ 164.907,70
Variação %		38%	69%	73%	8%
Utilidades e Serviços Públicos	R$ 342.016,66	R$ 333.826,97	R$ 314.771,21	R$ 319.971,15	R$ 370.994,87
Variação %		-2%	-8%	-6%	8%
Despesas Gerais	R$ 177.910,53	R$ 203.197,47	R$ 288.688,74	R$ 275.880,05	R$ 407.422,79
Variação %		14%	62%	55%	129%
Impostos, Taxas e Contribuições	R$ 10.511,56	R$ 10.495,20	R$ 11.249,21	R$ 21.288,02	R$ 59.921,22
Variação %		0%	7%	103%	470%
Depreciações e Amortizações	R$ 310.840,04	R$ 107.362,34	R$ 119.562,47	R$ 197.471,78	R$ 262.933,63
Variação %		-65%	-62%	-36%	-15%
Outras	R$ 1.333,62	R$ 5.241,52	R$ 5.502,21	R$ 444,87	R$ 2.366,72
Variação %		293%	313%	-67%	77%
TOTAL	**R$ 3.188.638,45**	**R$ 3.240.498,87**	**R$ 3.484.573,99**	**R$ 3.440.616,61**	**R$ 4.343.181,39**
Variação %		**2%**	**9%**	**8%**	**36%**

Fonte: dados da pesquisa

No que tange aos gastos, a mão de obra é destacada como de maior relevância. Como mostra a tabela 3, houve um crescimento significativo na conta pessoal, representativa de gastos com mão-de-obra, de 99% no ano de 2011. Conforme o superintendente do aeroporto, a INFRAERO possui um acordo coletivo no qual discrimina a base salarial e os benefícios concedidos aos empregados. Ao todo são 12 benefícios que podem ser concedidos aos funcionários, desde que atenda aos requisitos. Destacam-se os gastos com viagens e diárias que os funcionários realizam constantemente, fins de treinamento profissional, benefícios a aposentados, impostos e contribuições, bem como aumento no número de funcionários efetivos concursados, passando de 16 funcionários em 2008 para 21 funcionários em 2011, esse fato justifica o aumento dessa conta em 99% de 2007 para 2011 . Aumentos significativos, no período de 2010 a 2011, com gastos de serviços contratados; serviços

gerais; impostos, taxas e contribuições, podem ser explicados possivelmente pelo aumento de receita operacional no mesmo período, pois estão diretamente relacionados a principal atividade da empresa.



Fonte: dados da pesquisa

Figura 3: Demonstração de Gastos do Aeroporto – Período 2007 A 2011

5. Conclusão

É notável a importância dos aeroportos brasileiros, devido à estrutura oferecida aos passageiros e empresas no transporte aéreo, bem como seu papel econômico e social com a oferta de emprego, renda, recolhimento de impostos e desenvolvimento regional.

O aeroporto internacional de Corumbá – MS, apesar de sua importância e contribuição no desenvolvimento local, possui baixo movimento operacional, com apenas 1 voo diário. O que impacta em baixa receita operacional, pousos, decolagem e permanência de aeronaves. Bem como baixa receita comercial, visto que os concessionários exigem grande fluxo de passageiros para comercializar seus produtos no aeroporto.

As despesas do aeroporto são relevantes devido à necessidade de gestão aeroportuária, manutenção e serviços contratados. Fatores como localização estratégica em faixa de fronteira são determinantes na manutenção da estrutura aeroportuária no local e para seu funcionamento, tendo em vista que o mesmo opera em grande resultado negativo, onde os gastos superam em grande diferença as receitas.

É importante frisar que a pesquisa em questão poderá ser utilizada como base de dados para outras pesquisas acerca do tema.

5. Referências

AVIAÇÃO BRASIL. **Especial Aeroportos –** Aeroporto Internacional de Corumbá. Brasil. Disponível em: http://www.aviacaobrasil.com.br/wp/aeroportos/aeroporto-internacional-de-corumba/ , acesso em: abril de 2012.

BETANCOR, O.; RENDEIRO, R. **Regulating privatized infrastructures and airport services.** Washington, DC: World Bank, 1999 (Policy Research Working Paper, n. 2.180).

DERBECK, Edward J. Van; NAGY, Charles F. **Contabilidade de custos**. 11. ed. São Paulo: Thomson, 2001.

FIUZA, Eduardo P. S. **Governança, custos e subsídios no sistema Infraero**. Rio de Janeiro: IPEA, 2008.

GIL, Antonio Carlos. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 5. Ed. São Paulo: atlas, 1999.

HANSEN, Don R.; MOWEN, Maryanne M. Gestão de custos: contabilidade e controle. São Paulo: Pioneira Thomson Learning, 2001. Tradução de ***Cost management***: accounting and control, South-Western College Publishing, 2000

HORNGREN, Charles T.; FOSTER, George; DATAR, Srikant M. **Contabilidade de custos**. 9. ed. Rio de Janeiro, 1997.

INFRAERO. Aeroportuária, empresa brasileira de infra-estrutura. **Relatório gerencial do ano 2011**. Brasília: disponível em: http://www.infraero.gov.br/ em 10 abr.2012.

MAHER, M. **Contabilidade de custos**: criando valor para a administração. São Paulo, Atlas. 2001

PACHECO R. R.; FERNANDES E. Managerial efficiency of Brazilian airports. **Transportation Research**. Volume 37, 667-680, 2003.

SANTOS, Carolina Silva. **Contabilidade de custo como instrumento de informação gerencial:** um estudo de caso numa rede de empresas do comercio varejista de calçados de Feira de Santana – BA, 2008. Disponível em: http://www.uefs.br/monografias/carolina.doc/ acesso em: abril de 2012.