

# RELATÓRIO TRIMESTRAL VARIG

## 2001



## **março/2001 - Relatório Trimestral**

### **Relatório Trimestral**

Relatório do Período de Janeiro a Março de 2001

*Senhores Acionistas:*

Apresentamos o Balanço Patrimonial e a Demonstração de Resultados (Demonstrações Contábeis Condensadas), em 31 de março de 2001, acompanhados da síntese dos principais eventos de nosso desempenho operacional, econômico e financeiro, no período de janeiro a março deste exercício.

#### **1. INFORMAÇÕES DE TRÁFEGO, PRODUTIVIDADE E QUALIDADE**

As informações apresentadas a seguir refletem o desempenho operacional da Empresa no primeiro trimestre (jan a mar) deste exercício, em comparação com o período igual do exercício anterior

	2001	2000	Var.%
<b>Operacionais</b>			
<b>Passageiros Transportados</b>	<b>2.651.412</b>	<b>2.590.193</b>	<b>2,4</b>
Internacional	1.003.631	924.633	8,5
Doméstico	1.647.781	1.665.560	-1,1
<b>Ass/Km Oferecidos (000)</b>	<b>9.681.252</b>	<b>8.515.784</b>	<b>13,7</b>
Internacional	6.595.473	5.830.438	13,1
Doméstico	3.085.779	2.685.346	14,9
<b>Pass/Km Transportados (000)</b>	<b>6.757.492</b>	<b>6.281.473</b>	<b>7,6</b>
Internacional	4.884.346	4.452.113	9,7
Doméstico	1.873.146	1.829.360	2,4
<b>Ton/Km de Carga (000)</b>	<b>297.377</b>	<b>273.917</b>	<b>8,6</b>
Internacional	251.596	228.365	10,2
Doméstico	45.781	45.552	0,5
<b>Aproveitamento Pass/Km %</b>	<b>70</b>	<b>74</b>	<b>-4p.p.</b>
Internacional	74	76	-2p.p.
Doméstico	61	68	-7p.p.
<b>Quantidade de Aeronaves</b>	<b>93</b>	<b>81</b>	<b>12 unid.</b>
Passageiros	84	74	10 unid.
Carga	9	7	2 unid.
<b>Quadro de Pessoal</b>	<b>17.057</b>	<b>15.632</b>	<b>9,1</b>
<b>Financeiros</b>			
Receita por Ass/Km Oferecidos (centavos de Real)	12,5	11,9	5,0
Custo médio por Ass/Km Oferecidos (centavos de Real)	8,5	8,0	6,3
% despesas comerciais/receita de voo	24,4	24,1	0,3p.p.
<b>Produtividade e qualidade</b>			
Ass/Km Oferecidos / Média de Funcionários (000) anualizado	2.294	2.181	5,2
Média de utilização aeronaves/dia (horas)	9,80	9,35	4,8
Pontualidade média %	92	84	8p.p.
Regularidade % (nível de execução de vôos planejados)	95	96	-1p.p.

Os indicadores de atividade – Ass/Km Oferecidos e Pass/Km Transportados - apresentaram crescimentos de 13,7% e 7,6%, respectivamente, quando comparados o primeiro trimestre deste exercício com igual período do exercício anterior. O comportamento da oferta reflete a estratégia de crescimento da malha de rotas e expansão dos serviços oferecidos nos segmentos doméstico e internacional, implementados no ano 2000. Por outro lado, face a indícios de instabilidade econômica e o crescimento das taxas de câmbio, verificados a partir do início deste ano, a demanda apresentou crescimento inferior à oferta, com conseqüente queda nos índices de aproveitamento.

A partir de janeiro de 2001, a controlada VARIG Logística iniciou suas atividades de transporte de cargas através do modal aéreo, anteriormente executadas pela controladora. Em fevereiro foi lançado o produto VELOG vinculado ao transporte de carga expressa. O volume dessas atividades pode ser avaliado através dos indicadores de Ton/Km de Carga, que apresentaram crescimento global de 8,6% quando comparados com o primeiro trimestre de 2000.

## **2. ANÁLISE GERENCIAL DAS OPERAÇÕES**

Neste primeiro trimestre, o ambiente econômico interno, influenciado pela instabilidade econômica verificada na Argentina, foi caracterizado por uma ligeira retração no volume de negócios e investimentos em nível internos e internacionais, bem como, pela volatilidade no mercado de câmbio e conseqüente crescimento das paridades do Real em relação ao dólar americano.

### **Resultado da Atividade**

O crescimento da receita unitária – receita por Assento/Km Oferecido – de 5% aliado ao crescimento da oferta de serviços da ordem de 13,7%, determinaram o crescimento da receita de vôo em 19,1% neste primeiro trimestre em relação ao mesmo período do exercício anterior.

Por outro lado, os custos unitários – custo por Assento/Km Oferecido – apresentaram crescimento de 6,3% com decorrência do comportamento das taxas cambiais sobre os custos denominados em dólares americanos e do preço do combustível verificado neste primeiro trimestre em relação ao mesmo período de 2000. Tal comportamento, conjulgado com o incremento dos serviços oferecidos (13,7%) determinou no crescimento dos custos de vôo em 20,9%.

Deve ser destacada ainda a manutenção das despesas comerciais no patamar de 24%, em relação à receita, e redução das despesas administrativas, fruto de um amplo programa de redução de estruturas não vinculadas diretamente ao atendimento ao cliente.

Por todos esses fatores, o resultado da atividade atingiu neste primeiro trimestre R\$ 22.341 mil (R\$ 15.168 mil em 2000), com crescimento de 47,3% e com margem, sobre a receita líquida, de 1,8% (1,5% em 2000).

### **Resultado Financeiro**

Tal como ocorreu no último trimestre de 2000, neste primeiro trimestre o comportamento do câmbio, com valorização do dólar americano da ordem de 10,5%, teve impacto significativo sobre nosso resultado final.

Por um lado, o crescimento das despesas financeiras está diretamente associado ao comportamento do câmbio e por outro, as perdas cambiais apuradas sobre o endividamento representaram R\$ 137.008 mil neste primeiro trimestre, contra um ganho de R\$ 16.622 mil em 2000. Tais perdas porém, como divulgado em nosso relatório de 2000, não tem impacto sobre nosso fluxo financeiro face ao volume de receitas excedentes às despesas vinculadas a moeda americana quando avaliados em prazos longos.

### **Outros Resultados**

Destaca-se neste primeiro trimestre o resultado da controlada VARIG Logística, que obteve lucro líquido de R\$ 12.425 mil e que está refletido em nosso resultado através do "Resultado de Participações".

## junho/2001 - Relatório Trimestral

### Relatório Trimestral

Relatório do Período de Janeiro a Junho de 2001

Senhores Acionistas:

Apresentamos o Balanço Patrimonial e a Demonstração de Resultados (Demonstrações Contábeis Condensadas), em 30 de junho de 2001, acompanhados da síntese dos principais eventos de nosso desempenho operacional, econômico e financeiro, no período de janeiro a junho deste exercício.

#### 1. INFORMAÇÕES DE TRÁFEGO, PRODUTIVIDADE E QUALIDADE

As informações apresentadas a seguir refletem o desempenho operacional consolidado no segundo trimestre e o período de janeiro a junho deste exercício, em comparação com os períodos iguais do exercício anterior.

	Abril a Junho			Janeiro a Junho		
	2001	2000	Var.%	2001	2000	Var.%
<b>Operacionais</b>						
<b>Passageiros Transportados</b>	<b>2.462.905</b>	<b>2.593.384</b>	<b>-5,0</b>	<b>5.114.317</b>	<b>5.183.577</b>	<b>-1,3</b>
Internacional	876.950	937.222	-6,4	1.880.581	1.861.855	1,0
Doméstico	1.585.955	1.656.162	-4,2	3.233.736	3.321.722	-2,6
<b>Ass/Km Oferecidos (000)</b>	<b>9.492.158</b>	<b>8.702.215</b>	<b>9,1</b>	<b>19.173.410</b>	<b>17.217.999</b>	<b>11,4</b>
Internacional	6.484.849	5.985.268	8,3	13.080.322	11.815.706	10,7
Doméstico	3.007.309	2.716.947	10,7	6.093.088	5.402.293	12,8
<b>Pass/Km Transportados (000)</b>	<b>6.072.327</b>	<b>6.308.180</b>	<b>-3,7</b>	<b>12.829.819</b>	<b>12.589.653</b>	<b>1,9</b>
Internacional	4.367.442	4.569.035	-4,4	9.251.788	9.021.148	2,6
Doméstico	1.704.885	1.739.145	-2,0	3.578.031	3.568.505	0,3
<b>Aproveitamento</b>	<b>64</b>	<b>72</b>	<b>-8p.p.</b>	<b>67</b>	<b>73</b>	<b>-6p.p.</b>

<b>Pass/Km %</b>						
Internacional	67	76	-9p.p.	71	76	-5p.p.
Doméstico	57	64	-7p.p.	59	66	-7p.p.
<b>Ton/Km de Carga (000)</b>	<b>295.106</b>	<b>302.942</b>	<b>-2,6</b>	<b>592.483</b>	<b>576.859</b>	<b>2,7</b>
Internacional	245.146	254.328	-3,6	496.742	482.693	2,9
Doméstico	49.960	48.614	2,8	95.741	94.166	1,7
<b>Quantidade de Aeronaves</b>	<b>95</b>	<b>85</b>	<b>10 unid.</b>	<b>95</b>	<b>85</b>	<b>10 unid.</b>
Passageiros	85	78	7 unid.	85	78	7 unid.
Carga	10	7	3 unid.	10	7	3 unid.
<b>Quadro de Pessoal</b>	<b>17.378</b>	<b>16.039</b>	<b>8,4</b>	<b>17.378</b>	<b>16.039</b>	<b>8,4</b>
<b>Financeiros</b>						
Receita por Ass/Km Oferecidos (centavos de Real)	12,0	11,7	2,6	12,2	11,8	3,4
Custo médio por Ass/Km Oferecidos (centavos de Real)	9,4	7,7	22,1	9,0	7,9	13,9
% despesas comerciais/receita de vôo	25,4	24,8	0,6p.p.	24,9	24,5	0,4p.p.
<b>Produtividade e qualidade</b>						
Ass/Km Oferecidos / Média de Funcionários (000) anualizado	2.205	2.198	0,3	2.250	2.177	3,4
Média de utilização aeronaves/dia (horas)	9,07	9,63	-5,8	9,27	9,46	-2,0
Pontualidade média %	92	92	-	92	88	4p.p.
Regularidade % (nível de execução de vôos planejados)	95	96	-1p.p.	95	96	-1p.p.

No segundo semestre do ano passado, foi iniciado o processo de expansão dos serviços oferecidos em

alguns mercados, notadamente aqueles que apresentavam melhores perspectivas de rentabilidade, tanto no segmento doméstico quanto no segmento internacional e, em consequência, o indicador de oferta – Ass/km Oferecidos – apresentou crescimento de 11,4% em relação ao primeiro semestre do ano 2000.

As condições econômicas internas, em especial relacionadas com as incertezas derivadas da limitação de consumo de energia e da instabilidade vivida pela Argentina, com consequente diminuição da atividade econômica e do fluxo de investimentos, além da desvalorização da moeda brasileira frente ao dólar americano, foram os principais fatores de restrição ao crescimento da demanda de passageiros e cargas.

No segmento doméstico, face às condições econômicas mencionadas e ao acirramento da concorrência, adotamos uma postura de manutenção de preços e, portanto, da lucratividade em detrimento da participação de mercado, cuja principal motivadora nos diversos concorrentes tem sido a concessão de descontos em volumes acima daqueles considerados economicamente viáveis. Nesse contexto a demanda apresentou crescimento de 0,3%, inferior a oferta e com a consequente queda dos indicadores de aproveitamento doméstico (66% em 2000 – 59% em 2001), porém, ainda bastante superiores a média verificada na indústria como um todo.

O segmento internacional, pressionado pelo menor fluxo de viagens para o exterior, face à elevação das taxas cambiais e consequente elevação nos custos das passagens e nos serviços locais, para o passageiro brasileiro, registrou uma queda nos indicadores de demanda a partir de abril deste ano. Entretanto, no semestre, a demanda ainda apresentou crescimento de 2,6% (10,7 de crescimento da oferta) porém com redução nos níveis de aproveitamento, de 5 pontos percentuais.

Por sua vez, os indicadores de demanda de carga também apresentaram comportamento semelhante, com crescimento global no semestre de 2,7% em relação ao ano 2000.

## **2. ANÁLISE GERENCIAL DAS OPERAÇÕES**

Conforme já comentado no relatório do primeiro trimestre deste exercício, nossa atividade permanece sensível a instabilidade econômica, refletindo diretamente no desempenho operacional.

### **Resultado da Atividade**

O acréscimo de 15,2% na receita de vôo de 2001, em comparação ao primeiro semestre de 2000, é oriundo do crescimento em 3,4% da receita por Ass/km Oferecidos, e das taxas cambiais aplicadas sobre a receita internacional.

Nosso custo médio por Ass/km Oferecidos cresceu 13,9% devido, em grande parte aos efeitos exógenos vinculados ao dólar e ao aumento do preço do combustível, os quais não estão sob nosso gerenciamento. Com isso nosso custo de vôo teve um incremento de 26,9%, em relação ao mesmo período do ano passado.

As despesas comerciais tiveram um incremento de 17,2%, em relação a 2000, mas permanecem no nível de 25% da receita de vôo. Estão sendo estudadas ações estratégicas para diminuição deste nível. A redução das despesas administrativas, segue o programa de redução de estruturas não vinculadas diretamente ao atendimento ao cliente.

Em decorrência dos aspectos mencionados acima, o semestre apresentou um resultado de atividade negativo de R\$74.741 mil (2000 – positivo R\$ 45.801) com uma redução de 163,1% em relação ao mesmo de 2000.

### **Resultado Financeiro**

Este item está diretamente vinculado ao efeito do dólar, com valorização de 18% neste semestre em relação ao Real, o que ocasionou perdas cambiais no montante de R\$243.834 mil (R\$13.140 mil em 2000), apuradas sobre o endividamento.

Conforme exposto em nosso relatório de 2000, tais perdas cambiais não têm grande impacto sobre o fluxo financeiro face a um "hedge" natural pelo volume de receitas excedentes às despesas vinculadas à moeda americana, numa avaliação em prazos longos.

O Patrimônio Líquido Negativo (Passivo a Descoberto), reflete preponderantemente os efeitos devastadores da variação cambial ocorrida entre o início de 1999 e o presente momento. Por outro lado, a empresa vem adotando uma série de ações para renovação e alongamento do passivo financeiro que, em conjunto com iniciativas visando identificação de parcerias em atividades operacionais da empresa e suas controladas, deverão suprir os recursos financeiros necessários ao gerenciamento do endividamento e das operações.

# **setembro/2001 - Relatório Trimestral**

## **Relatório Trimestral**

Relatório do Período de Janeiro a Setembro de 2001

Senhores Acionistas:

Apresentamos o Balanço Patrimonial e a Demonstração de Resultados (Demonstrações Contábeis Condensadas), em 30 de setembro de 2001, acompanhados da síntese dos principais eventos de nosso desempenho operacional, econômico e financeiro, no período de janeiro a setembro deste exercício.

### **1. INFORMAÇÕES DE TRÁFEGO, PRODUTIVIDADE E QUALIDADE**

As informações apresentadas a seguir refletem o desempenho operacional consolidado no segundo trimestre e o período de janeiro a setembro deste exercício, em comparação com os períodos iguais do exercício anterior.

	Julho a Setembro			Janeiro a Setembro		
	2001	2000	Var.%	2001	2000	Var.%
<b>Operacionais</b>						
<b>Passageiros Transportados</b>	<b>2.830.522</b>	<b>2.937.391</b>	<b>-3,6</b>	<b>7.944.839</b>	<b>8.120.968</b>	<b>-2,2</b>
Internacional	984.050	1.040.425	-5,4	2.864.631	2.902.280	-1,3
Doméstico	1.846.472	1.896.966	-2,7	5.080.208	5.218.688	-2,7
<b>Ass/Km Oferecidos (000)</b>						
<b>Ass/Km Oferecidos (000)</b>	<b>9.726.421</b>	<b>9.655.189</b>	<b>0,7</b>	<b>28.899.831</b>	<b>26.873.188</b>	<b>7,5</b>
Internacional	6.594.242	6.743.065	-2,2	19.674.564	18.558.771	6,0
Doméstico	3.132.179	2.912.124	7,6	9.225.267	8.314.417	11,0
<b>Pass/Km Transportados (000)</b>						
<b>Pass/Km Transportados (000)</b>	<b>6.980.853</b>	<b>7.198.499</b>	<b>-3,0</b>	<b>19.810.672</b>	<b>19.788.152</b>	<b>0,1</b>
Internacional	4.864.025	5.147.339	-5,5	14.115.813	14.168.487	-0,4
Doméstico	2.116.828	2.051.160	3,2	5.694.859	5.619.665	1,3
<b>Aproveitamento Pass/Km %</b>						
<b>Aproveitamento Pass/Km %</b>	<b>72</b>	<b>75</b>	<b>-3p.p.</b>	<b>69</b>	<b>74</b>	<b>-5p.p.</b>
Internacional	74	76	-2p.p.	72	76	-4p.p.
Doméstico	68	70	-2p.p.	62	68	-6p.p.
<b>Ton/Km de Carga (000)</b>						
<b>Ton/Km de Carga (000)</b>	<b>288.274</b>	<b>306.773</b>	<b>-6,0</b>	<b>880.757</b>	<b>883.632</b>	<b>-0,3</b>
Internacional	234.528	263.534	-11,0	731.270	746.227	-2,0
Doméstico	53.746	43.239	24,3	149.487	137.405	8,8
<b>Quantidade de Aeronaves</b>						
<b>Quantidade de Aeronaves</b>	<b>91</b>	<b>89</b>	<b>2 unid.</b>	<b>91</b>	<b>89</b>	<b>2 unid.</b>
Passageiros	81	82	-1 unid.	81	82	-1 unid.
Carga	10	7	3 unid.	10	7	3 unid.

<b>Quadro de Pessoal</b>	<b>17.630</b>	<b>16.462</b>	<b>7,1</b>	<b>17.630</b>	<b>16.462</b>	<b>7,1</b>
<b>Financeiros</b>						
Receita por Ass/Km Oferecidos (centavos de Real)	14,0	12,5	12,2	12,8	12,1	6,4
Custo médio por Ass/Km Oferecidos (centavos de Real)	10,2	7,6	35,5	9,4	7,8	21,1
% despesas comerciais/receita de vôo	24,4	22,7	1,7p.p.	24,7	23,8	0,9p.p.
<b>Produtividade e qualidade</b>						
Ass/Km Oferecidos / Média de Funcionários (000) anualizado	2.266	2.409	-5,9	2.244	2.235	0,4
Média de utilização aeronaves/dia (horas)	9,42	10,03	-6,1	9,60	9,74	-1,4
Pontualidade média %	91	91	-	92	89	3p.p.
Regularidade % (nível de execução de vôos planejados)	96	97	-1p.p.	95	96	-1p.p.

## 2. COMENTÁRIOS SOBRE O CENÁRIO ECONÔMICO E OPERACIONAL

A economia brasileira apresenta condições desfavoráveis de expansão e desenvolvimento. A sua estreita correlação com a situação crítica da Argentina e a absorção dos efeitos do desaquecimento da economia americana e mundial, representa coincidências de adversidades no panorama internacional com reflexos prejudiciais nas economias emergentes, vulneráveis à poupança externa. A aversão ao risco provocou redução no fluxo de capitais para o país, com a conseqüente pressão sobre a taxa de câmbio e o aumento das taxas de juros que atingem já patamares elevados. A crise interna de racionamento de energia, agregada a todos estes fatores exógenos, interrompeu drasticamente a expansão da economia brasileira verificada no final do ano passado e criou um clima de retração natural da atividade econômica do país.

O ataque terrorista a Nova York, em 11 de setembro passado, introduziu um novo componente de incerteza política e econômica a nível mundial, agravando a recessão internacional que já se notava desde o início deste ano.

No âmbito do transporte aéreo, as nossas operações internacionais, a par dos fatores recessivos enfrentados, foram também sensíveis aos preços pressionados pela desvalorização cambial, e mostraram por isso uma queda acentuada na demanda do terceiro trimestre (julho a setembro), da ordem de 5,5% em relação ao mesmo período do ano passado. Note-se que este período é sazonalmente de grande densidade de tráfego.

As operações domésticas tiveram um pequeno crescimento na demanda, em torno de 1,3 % no período de nove meses deste ano em relação ao ano anterior, porém à conta de significativa expansão da oferta não correspondida em face da retração econômica interna e da guerra tarifária insensata, empreendida por novos

concorrentes surgidos num mercado já debilitado. Neste segmento, prevê-se algum crescimento impulsionado pelo turismo nacional nos próximos meses, em razão dos acontecimentos nos Estados Unidos.

Visando adequar-se a uma nova realidade do transporte aéreo, a Companhia optou por interromper as operações de 13 aeronaves "narrow bodies" do tipo B 737-200 que atuavam no mercado doméstico, bem como reduzir em 8% a sua frota de "wide bodies" mais antigos destinados aos vôos internacionais, em particular aos vôos para os Estados Unidos. Novas aeronaves estão sendo incorporadas à frota, mais modernas e de maior eficiência, do tipo B 737-800 para o mercado doméstico e B 777 para o mercado internacional. As respectivas malhas aeroviárias serão corrigidas para refletir estas mudanças e para uma maior utilização diária dos equipamentos de vôo da frota restante, com uma conseqüente redução dos custos operacionais e melhoria da qualidade do atendimento ao usuário.

### **3. ANÁLISE GERENCIAL DAS OPERAÇÕES**

Como comentado antes, a atividade do transporte aéreo é altamente sensível a todas estas alterações conjunturais e absorve de imediato os seus efeitos. As dificuldades operacionais refletem-se negativamente no resultado da atividade e nos resultados finais de balanço.

#### **Resultado da Atividade da Controladora**

A receita de vôo cresceu 14,5% em 2001, comparada com a do mesmo período de janeiro a setembro do ano passado, não resultante de aumento da demanda mas sim da variação cambial aplicada sobre a receita internacional. A receita unitária de R\$0,128 (receita por ass/km oferecido) teve um incremento de 6,4%.

Por sua vez, os custos de vôo totais cresceram em 30,2% afetados que foram em grande parte pelo cambio e pelo aumento do preço do combustível de aviação. Como decorrência, o custo unitário de R\$0,094 (custo por ass/km oferecido) subiu 21,1%.

Este diferencial de receita e custo unitários, produziu um Lucro Bruto de R\$927 milhões.

Pelas mesmas razões, as despesas comerciais deste exercício tiveram um incremento de 18,8% em relação ao do mesmo período de 2000, porém permanecem no nível ainda alto de 24,7% da receita de vôo; estão sendo estudadas ações profundas para redução deste nível.

A redução de 17,3% nas despesas administrativas da controladora segue o programa de contenção das estruturas que não estão vinculadas diretamente ao atendimento ao cliente.

Desta forma, o período de janeiro a setembro de 2001 apresentou um prejuízo da atividade operacional de R\$114,6 milhões (lucro de R\$183,0 milhões em 2000).

#### **Resultado Financeiro da Controladora**

A desvalorização cambial de 37% no período de nove meses deste ano, aplicada à atualização das dívidas denominadas em dólares, ocasionou perdas cambiais no montante de R\$494,5 milhões e que serão diferidas, de acordo com a legislação em vigor, em 4 (quatro) exercícios incluindo-se o presente.

O diferimento é mais compatível com o fluxo financeiro do prazo de amortização das dívidas e, no nosso caso, estas perdas também são compensadas pela realização de receitas em moeda estrangeira formando um "hedge" natural, numa avaliação de prazo longo.

As despesas financeiras, principalmente com o serviço da dívida que vem sendo reduzida no seu valor em moeda estrangeira pelas amortizações realizadas, cresceram em reais em relação ao ano passado, por força da própria desvalorização cambial.

#### **Patrimônio Líquido**

O Patrimônio Líquido Negativo (Passivo a Descoberto) reflete preponderantemente os efeitos devastadores da variação cambial ocorrida desde o início de 1999.

A Companhia vem adotando uma série de medidas de grande porte para a renovação e alongamento do passivo financeiro, bem como ações visando identificar parcerias em atividades operacionais e outras que lhe permitam a redução substancial do seu endividamento.

