



FACULDADE DE ECONOMIA

O IMPACTO FINANCEIRO DA ADOÇÃO INICIAL DO NOVO PADRÃO DE  
RECONHECIMENTO DA RECEITA NAS 10 MAIORES COMPANHIAS AÉREAS DO  
MUNDO NO ANO DE 2018

Dissertação de Mestrado em Gestão Empresarial

Por: Ismael Carlos Miambo

Supervisor: Prof. Doutor Cardoso Muendane

Maputo, Maio de 2024



FACULDADE DE ECONOMIA

O IMPACTO FINANCEIRO DA ADOÇÃO INICIAL DO NOVO PADRÃO DE  
RECONHECIMENTO DA RECEITA NAS 10 MAIORES COMPANHIAS AÉREAS DO  
MUNDO NO ANO DE 2018

Ismael Carlos Miambo

Trabalho de dissertação submetido em  
cumprimento parcial dos requisitos para a  
obtenção do Grau de Mestre em Gestão  
Empresarial, pela Faculdade de Economia da  
Universidade Eduardo Mondlane

Supervisor: Prof. Doutor Cardoso Muendane

Maputo, Maio de 2024

## DECLARAÇÃO DE HONRA

Declaro que este trabalho é da minha autoria e resulta da minha investigação. Esta é a primeira vez que o submeto para obter um grau académico numa instituição educacional.

Maputo, aos 16 de Maio de 2024



---

(Ismael Carlos Miambo)

## APROVAÇÃO DO JÚRI

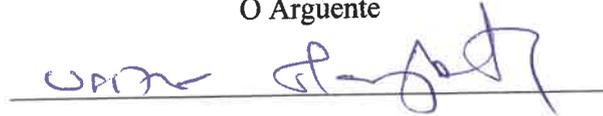
Este trabalho foi aprovado no dia 16 de Maio de 2024, por nós, membros do júri examinador nomeado pela Faculdade de Economia da Universidade Eduardo Mondlane.

A Presidente do Júri

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Eulália Madime', written over a horizontal line.

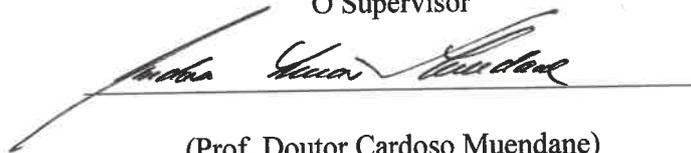
(Doutora Eulália Madime)

O Arguente

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Valter Manjate', written over a horizontal line.

(Doutor Valter Manjate)

O Supervisor

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Cardoso Muendane', written over a horizontal line.

(Prof. Doutor Cardoso Muendane)

## ÍNDICE

DEDICATÓRIA .....	III
AGRADECIMENTOS .....	IV
EPIÍGRAFE.....	V
LISTA DE ABREVIATURAS.....	VI
LISTA DE FIGURAS .....	VII
LISTA DE TABELAS .....	VIII
LISTA DE GRÁFICOS.....	IX
RESUMO.....	X
ABSTRACT.....	XI
CAPÍTULO 1: INTRODUÇÃO .....	1
1.1 Contexto.....	1
1.2 Objectivos .....	4
1.2.1 <i>Objectivo geral</i> .....	4
1.2.2 <i>Objectivos específicos</i> .....	4
1.3 Justificativa .....	5
1.4 Delimitação do estudo.....	5
1.5 Pergunta de Pesquisa .....	6
1.6 Estrutura do Trabalho .....	7
CAPÍTULO 2: REVISÃO DE LITERATURA .....	8
2.1 Enquadramento Teórico.....	8
2.1.1 <i>Definição de Conceitos Básicos</i> .....	8
2.1.1.1 <i>Receita</i> .....	8
2.1.1.2 <i>Reconhecimento da receita</i> .....	10
2.1.1.3 <i>IFRS 15</i> .....	15

2.1.1.4	<i>ASC 606 do Financial Accounting Standards Board (FASB)</i> .....	16
2.2	Impacto do novo padrão de reconhecimento da receita.....	17
2.2.1	<i>Impacto em métricas financeiras</i> .....	18
2.2.2	<i>Mudanças no momento de reconhecimento de receitas</i> .....	18
2.2.3	<i>Desafios de implementação</i> .....	19
2.2.4	<i>Qualidade da Informação e Transparência</i> .....	19
2.2.5	<i>Comparabilidade das Informações Financeiras</i> .....	20
2.2.6	<i>Decisões de investimentos e precificação das acções</i> .....	20
2.2.7	<i>Julgamento Profissional</i> .....	21
2.3	Discussão das perspectivas apresentadas.....	22
2.3.1	<i>Desafios e Oportunidades</i> .....	22
2.3.2	<i>Qualidade da Informação e Transparência</i> .....	23
2.3.3	<i>Impacto sobre Métricas Financeiras</i> .....	23
2.4	Estudos Empíricos.....	23
2.5	Avaliação Crítica da Literatura Revista.....	25
CAPÍTULO 3: METODOLOGIA.....		27
3.1	Especificação do Modelo de Análise.....	27
3.1.1	<i>Avaliar Comparativamente as Demonstrações Financeiras</i> .....	27
3.1.2	<i>Quantificar e Analisar a Variação nas Principais Rubricas Financeiras</i> .....	28
3.1.3	<i>Examinar as Notas Explicativas das Demonstrações Financeiras</i> .....	28
3.2	Abordagem Metodológica.....	28
3.3	Hipóteses.....	29
3.4	Seleccção de Indicadores.....	30
3.5	Colecta de Dados.....	30
3.6	Análise de Dados.....	30
CAPÍTULO 4: DISCUSSÃO DOS RESULTADOS.....		32

4.1	Amostra.....	32
4.1.1	<i>Características da amostra</i> .....	33
4.1.1.1	<i>Composição da amostra pelo tipo de normativo contabilístico utilizado</i> ....	33
4.1.1.2	<i>Composição da amostra por empresa de auditoria</i> .....	34
4.1.1.3	<i>Composição da amostra por opção de transição seleccionada</i> .....	34
4.2	Resultados .....	36
4.2.1	<i>Considerações sobre a receita nos relatórios de auditoria</i> .....	38
4.2.2	<i>Considerações sobre a materialidade</i> .....	38
4.2.3	<i>Mudanças no Reconhecimento e Mensuração</i> .....	38
4.2.4	<i>Divulgações</i> .....	39
4.2.4.1	<i>Consideração sobre passagem comprada e não utilizada (ticket breakage)</i>	39
4.2.4.2	<i>Mensuração da receita nos programas de fidelização de clientes</i> .....	40
4.2.4.3	<i>Serviços auxiliares e taxas de remarcação</i> .....	41
4.3	Interpretação dos resultados.....	41
CAPÍTULO 5: CONCLUSÕES.....		43
5.1	Conclusão e Recomendações.....	43
5.2	Limitações do Estudo e Linhas de Pesquisas Futuras.....	44
BIBLIOGRAFIA.....		46
ANEXOS.....		52
GLOSSÁRIO.....		54

## **DEDICATÓRIA**

Queridos pais e irmãos,

Não poderia deixar passar a oportunidade de agradecer a vocês por todo o apoio e incentivo que me deram durante toda a minha jornada acadêmica, em especial nesta dissertação.

Vocês foram minha fonte de inspiração e suporte em todos os momentos, sempre me encorajando a continuar em busca dos meus sonhos e objetivos.

Agradeço pelo amor incondicional, pela paciência, pelos conselhos e pela compreensão nos momentos de dificuldade. Sem a ajuda de vocês, eu não teria chegado tão longe.

Este trabalho é dedicado a vocês como uma forma de expressar minha gratidão e admiração. Espero que se sintam orgulhosos de tudo o que conseguimos juntos e que possamos continuar crescendo e aprendendo juntos.

Com muito amor e carinho.

## **AGRADECIMENTOS**

Gostaria de expressar minha gratidão a todos aqueles que contribuíram para a realização deste trabalho.

Primeiramente, agradeço ao meu orientador Prof. Doutor Cardoso Muendane, pela sua orientação e apoio ao longo de todo o processo de pesquisa. Suas ideias, sugestões e críticas foram fundamentais para o desenvolvimento deste trabalho.

Agradeço também aos professores e funcionários da Faculdade de Economia, pelos conhecimentos compartilhados e pela disponibilidade em ajudar sempre que necessário.

Aos meus amigos e colegas de turma, por compartilharem experiências e trocarem ideias que contribuíram significativamente para o meu aprendizado.

Aos participantes da pesquisa, que generosamente compartilharam seu tempo e conhecimento para a realização deste estudo.

Por fim, mas não menos importante, agradeço à minha família, que sempre me apoiou em todas as minhas decisões, e me incentivou a perseguir meus sonhos. Seu amor incondicional foi fundamental para que eu pudesse chegar até aqui.

A todos que contribuíram de alguma forma, meu muito obrigado. Sem vocês, este trabalho não seria possível.

## **EPÍGRAFE**

*“O conhecimento é a única ferramenta capaz de construir o futuro que desejamos.”*

Barack Obama

## LISTA DE ABREVIATURAS

---

IFRS	Normas Internacionais de Relato Financeiro (International Financial Reporting Standard)
FASB	Conselho de Normas Contabilísticas Financeiras (Financial Accounting Standards Board)
ASC	Codificação de Normas Contabilísticas (Accounting Standards Codification)
IAS	Norma Internacional de Contabilidade (International Accounting Standard)
US GAAP	Princípios Contabilísticos Geralmente Aceites nos Estados Unidos (United States - Generally Accepted Accounting Principles)
SFAC	Declaração de Conceitos Contabilísticos Financeiros (Statement of Financial Accounting Concepts)
IASB	Conselho de Normas Internacionais de Contabilidade (International Accounting Standards Board)
IAASB	Conselho Internacional de Normas de Auditoria e Asseguração (International auditing and assurance standards board)
IATA	Associação Internacional de Transporte Aéreo (International Air Transport Association)
RPK	Quilómetros por Passageiro Pago (Revenue Passenger-Kilometres)
CTK	Quilómetros por Tonelada Paga (Cargo Tonne-Kilometres)

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1 Modelo de 5 etapas previsto da norma IFRS 15 .....	12
---	----

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1 Indicadores financeiros pré-adopção da nova norma .....	2
Tabela 2 Métricas financeiras pré-adopção da nova norma .....	3
Tabela 3 Amostra.....	32
Tabela 4 Métricas financeiras pós-adopção da nova norma.....	36
Tabela 5 Variações absolutas nas métricas financeiras .....	36
Tabela 6 Impacto da adoção da nova norma de reconhecimento da receita.....	37

## LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 Composição da amostra pelo tipo de normativo contabilístico utilizado.....	33
Gráfico 2 Composição da amostra por empresa de auditoria.....	34
Gráfico 3 Composição da amostra pela opção de transição .....	35

## RESUMO

O objectivo geral deste estudo é analisar o impacto financeiro da adopção inicial do novo padrão de reconhecimento da receita sobre as demonstrações financeiras das 10 (dez) maiores companhias aéreas do mundo no ano de 2018.

Para alcançar aquele objectivo, o estudo adopta o modelo de análise de variação de indicadores financeiros de Napier e Stadler (2020). Mais concretamente, são analisadas 3 (três) rubricas: a Receita operacional, Resultado líquido e Resultado Retido. Serão usados 5 (cinco) métodos de forma combinada, nomeadamente, (i) estatísticas descritivas, envolvendo o cálculo de média, mediana, mínimo, máximo e desvio padrão, para resumir as características fundamentais dos dados, (ii) análise comparativa, destacando percentuais e proporções, (iii) análise de variação, (iv) análise de efeito material, e (v) análise de frequência.

A conclusão fundamental deste estudo indica que, a adopção do novo padrão de reconhecimento da receita teve um impacto financeiro materialmente relevante no Resultado Retido das 10 maiores companhias aéreas. Esse impacto é atribuído à contabilização e reclassificação da receita de passagem comprada e não utilizada, a receita nos programas de fidelização de clientes e dos serviços auxiliares e taxas de remarcação.

Os resultados deste estudo podem ajudar a compreender melhor os efeitos da adopção do novo padrão de reconhecimento da receita na indústria aérea e servir como referência para outras empresas que ainda não tenham adoptado a nova norma contabilística.

**Palavras-chaves:** IFRS 15; ASC 606; receita; reconhecimento da receita.

## **ABSTRACT**

The general objective of this study is to analyze the financial impact of the initial adoption of the new revenue recognition standard on the financial statements of the top 10 airlines in the world in 2018.

To achieve that objective, the study adopts the financial indicators variation analysis model by Napier and Stadler (2020). More specifically, three items are analyzed: Operating Revenue, Net Income, and Retained Earnings. Five methods will be used in combination, namely, (i) descriptive statistics, involving the calculation of mean, median, minimum, maximum, and standard deviation, to summarize the fundamental characteristics of the data, (ii) comparative analysis, highlighting percentages and proportions, (iii) variation analysis, (iv) materiality analysis, and (v) frequency analysis.

The key conclusion of this study indicates that the adoption of the new revenue recognition standard had a materially significant financial impact on the Retained Earnings of the top 10 airlines. This impact is attributed to the accounting and reclassification of revenue from unused purchased tickets, revenue from customer loyalty programs, and ancillary services and rebooking fees.

The results of this study can help better understand the effects of adopting the new revenue recognition standard in the airline industry and serve as a reference for other companies that have not yet adopted the new accounting standard.

**Keywords:** IFRS 15; ASC 606; revenue; revenue recognition.

## **CAPÍTULO 1: INTRODUÇÃO**

Neste capítulo, apresento o contexto e os objectivos da pesquisa, delineando as questões de investigação que serão abordadas ao longo do trabalho.

### **1.1 Contexto**

A presente dissertação aborda o estudo do impacto financeiro da adopção inicial da nova norma de reconhecimento da receita nas 10 maiores companhias aéreas do mundo em 2018, a saber: American Airlines, China Southern Airlines, Delta Air Lines, United Airlines, China Eastern Airlines, Southwest Airlines, Emirates, Air China, Ryanair e Qatar Airways. A classificação destas companhias aéreas como as 10 maiores do mundo é estabelecida pela Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA) e encontra-se detalhada no anexo 1 desta dissertação. A fundamentação teórica deste estudo baseia-se no trabalho de Napier e Stadler (2020), reconhecidos por suas contribuições significativas no campo da contabilidade. Sua pesquisa sobre o impacto da nova norma de reconhecimento da receita estabelece as bases para a selecção das três rubricas principais - Receita Operacional, Resultado Líquido e Resultado Retido - objecto de análise neste trabalho. De forma complementar, o relatório “Avaliação Pós-Implementação do IFRS 15 - Receita de Contractos com Clientes”<sup>1</sup> emitido pelo Conselho de Normas Internacionais de Contabilidade (IASB), o órgão internacional responsável pelas normas contabilísticas, referencia o estudo de Napier e Stadler, adicionando uma camada de embasamento à pesquisa. Essa análise é feita sob o ponto de vista de materialidade<sup>2</sup>, isto é, se o impacto, havendo, da nova norma, foi materialmente relevante nas demonstrações financeiras das empresas.

---

<sup>1</sup> Traduzido do Inglês: Post-implementation Review of IFRS 15—Revenue from Contracts with Customers.

<sup>2</sup> O quadro conceptual do IASB considera que a informação é material se a sua omissão ou distorção influenciar as decisões económicas dos utentes tomadas com base nas demonstrações financeiras.

A tabela 1 mostra os indicadores financeiros das 10 maiores companhias aéreas do mundo em 2018, como percentagem do valor da receita total, antes da adopção da nova norma de reconhecimento da receita.

Tabela 1 Indicadores financeiros pré-adopção da nova norma

Companhia Aérea	Receita Operacional	Resultado líquido	Resultado Retido
American Airlines	100%	4.5%	8%
China Southern Airlines	100%	2.3%	-
Delta Air Lines	100%	8.7%	23%
United Airlines	100%	5.6%	12%
China Eastern Airlines	100%	2.4%	14%
Southwest Airlines	100%	16.5%	69%
Emirates	100%	3.2%	39%
Air China	100%	7.0%	60%
Ryanair	100%	19.8%	52%
Qatar Airways	100%	-0.6%	5%

Fonte: Compilado a partir dos relatórios financeiros das 10 maiores companhias aéreas, referentes ao ano de 2018.

### **Receita Operacional**

Todas as companhias aéreas apresentam 100% em Receita Operacional, indicando que a Receita operacional é igual a receita total.

### **Resultado Líquido**

Ryanair tem o maior Resultado Líquido com 19.8%, mostrando uma alta eficiência em transformar receitas em lucro líquido.

Southwest Airlines também apresenta um Resultado Líquido elevado de 16.5%.

Qatar Airways é a única companhia com Resultado Líquido negativo (-0.6%), indicando uma perda líquida em relação às suas receitas operacionais.

A maioria das outras companhias aéreas apresenta resultados líquidos moderados, variando de 2.3% a 8.7%.

## Resultado Retido

Southwest Airlines e Air China têm os maiores Resultados Retidos, com 69% e 60%, respectivamente.

Ryanair (52%) e Emirates (39%) também apresentam Resultados Retidos elevados.

Por outro lado, importa analisar estatisticamente as métricas acima referenciadas. Para isso, na tabela 2 são analisadas as métricas financeiras Receita Operacional, Resultado Líquido e Resultado Retido, em milhões de dólares norte americanos, com excepção do “n”:

Tabela 2 Métricas financeiras pré-adopção da nova norma

Rúbrica	n	Média	Mediana	Mínimo	Máximo	Desvio Padrão
Receita Operacional	10	24,072	21,055	5,804	42,207	11,865
Resultado Líquido	10	1,514	1,205	-69	3,577	1,192
Resultado Retido	10	6,524	4,621	557	14,621	4,516

Fonte: Compilado a partir dos relatórios financeiros das 10 maiores companhias aéreas, referentes ao ano de 2018.

Observa-se, pela tabela acima, que a média da Receita Operacional era cerca de \$24,072, variando de \$5,804 a \$42,207 e com um desvio padrão de \$11,865.38, que indica a dispersão desses valores em relação à média. A média de Resultado Líquido era \$1,514, com uma variação considerável de -\$69 a \$3,577. O desvio padrão foi \$1,192.37. Por sua vez, a média de Resultado Retido foi \$6,524, variando de \$557 a \$14,621. O desvio padrão indicou uma dispersão de \$4,515.84 em torno da média.

Entretanto, de acordo com Napier e Stadler (2020), os requisitos de reconhecimento da receita antes da emissão de novas orientações diferiam, resultando, às vezes, em contabilização diferente para transacções similares. Assim, uma vez que não havia padronização na contabilização das receitas das companhias aéreas, os valores acima indicados não são comparáveis. Em consideração a este facto, em Maio de 2014, o Conselho de Normas Internacionais de Contabilidade (IASB) publicou a Norma Internacional de Relato Financeiro 15 Receitas de Contractos com Clientes (IFRS 15 – IASB 2014). Ao mesmo tempo, a Junta de Normas de Contabilidade Financeira (FASB) publicou a Norma de Classificação de Normas Contabilísticas 606 (ASC 606 – FASB 2014), com o mesmo título. Estas normas resultaram

de um processo de desenvolvimento que se estendeu ao longo de doze anos, destinado a substituir, no caso do IASB, uma norma de reconhecimento de receitas breve e desactualizada, e no caso do FASB, mais de 100 directrizes separadas para o reconhecimento de receitas.

Deste modo, torna-se importante investigar o impacto da adopção da nova norma de reconhecimento da receita, afim de aferir se essa adopção teve um impacto materialmente relevante nas métricas financeiras acima identificadas.

Para efeitos desta pesquisa, “nova norma”, “novo padrão”, “novo padrão de receita” “novo padrão de reconhecimento da receita” e “novo padrão contabilístico” são expressões alternativas que colectivamente se referem a FASB ASC 606 e IFRS 15.

## **1.2 Objectivos**

### ***1.2.1 Objectivo geral***

O objectivo geral é avaliar o impacto financeiro da adopção inicial do novo padrão de reconhecimento da receita nas demonstrações financeiras das 10 maiores companhias aéreas do mundo no ano de 2018.

### ***1.2.2 Objectivos específicos***

Os objectivos específicos da pesquisa são:

- Avaliar comparativamente as demonstrações financeiras das companhias aéreas, antes e após a adopção do novo padrão, concentrando-se na Receita Operacional, Resultado Líquido e Resultado Retido;
- Quantificar e analisar a variação na Receita Operacional, Resultado Líquido e Resultado Retido das 10 maiores companhias aéreas antes e após a adopção do novo padrão;
- Examinar as notas explicativas das demonstrações financeiras para compreender se eventuais mudanças foram materialmente relevantes nas demonstrações financeiras em decorrência da adopção do novo padrão.

### 1.3 Justificativa

Esta pesquisa é motivada por dois factores principais. Primeiramente, ao rever a literatura existente, percebe-se uma lacuna na compreensão das implicações financeiras específicas que o novo padrão pode ter nas 10 maiores companhias aéreas do mundo. A maioria dos estudos tende a fornecer análises genéricas. Por exemplo, há alguma discussão sobre as implicações do novo padrão de reconhecimento da receita nas companhias aéreas (KPMG, 2017; EY, 2020), mas o impacto nos relatórios financeiros, especialmente na Receita Operacional, Resultado Líquido e Resultado Retido, ainda não foi abordado. O estudo de Öztürk (2022) intitulado “Algumas Observações sobre IFRS 15 e IFRS 16 na Indústria Aérea: O Caso da Air France – KLM” sugere que mais estudos sobre a adopção da nova norma sejam realizados, envolvendo um número maior de companhias aéreas.

Em segundo lugar, após a emissão de uma norma contabilística, os órgãos emissores das normas (IASB e FASB), são obrigados a realizar uma revisão pós-implementação. Este estudo pretende fornecer evidências relevantes para esta revisão, o que auxiliará na determinação se a nova norma de reconhecimento da receita está a operar conforme pretendido e atingindo seus objectivos.

### 1.4 Delimitação do estudo

A amostra deste estudo é constituída pelas 10 maiores companhias aéreas do mundo, as quais foram identificadas e classificadas pela International Air Transport Association (IATA)<sup>3</sup> no relatório intitulado "World Air Transport Statistics 2021" (ver Anexo 1). A IATA realiza sua classificação considerando dois critérios principais: *Revenue Passenger-Kilometres* (RPK) e *Cargo Tonne-Kilometres* (CTK). Ambos são indicadores cruciais para avaliar o desempenho global das companhias aéreas, reflectindo o transporte de passageiros e carga, respectivamente.

---

<sup>3</sup> A IATA é uma organização internacional que representa as principais companhias aéreas do mundo.

No relatório da IATA, a amostra foi escolhida com base no critério RPK, que é superior ao CTK, indicando uma receita mais substancial gerada pelo transporte de passageiros em comparação com o transporte de carga.

É importante ressaltar que a adopção do novo padrão de reconhecimento da receita tornou-se obrigatória em 2018. Portanto, este estudo concentra-se nas demonstrações financeiras referentes ao ano de 2018<sup>4</sup>. Antes desse ano, as demonstrações financeiras das empresas eram elaboradas conforme o antigo padrão (IAS 11 e IAS 18), e, com efeito, não existem registos financeiros sob o novo padrão em períodos anteriores a 2018. A escolha desse período específico permite uma comparação directa entre as práticas contabilísticas sob o antigo e o novo padrão, revelando as mudanças e os impactos decorrentes da transição.

Conforme destacado na secção introdutória, este estudo fundamenta-se na pesquisa de Napier e Stadler (2020), pelo que, sua análise direccionará de maneira específica para o impacto que a nova norma terá na Receita Operacional, Resultado Líquido e Resultado Retido das 10 maiores companhias aéreas do mundo.

## **1.5 Pergunta de Pesquisa**

Considerando o contexto apresentado, verifica-se que antes da implementação da nova norma, existiam diferentes requisitos de contabilização, resultando em práticas diferentes para transacções semelhantes. Com efeito, as demonstrações financeiras das empresas não eram comparáveis.

Assim sendo, a pergunta central desta pesquisa é: Qual o impacto financeiro da adopção inicial do novo padrão de reconhecimento da receita nas 10 maiores companhias aéreas do mundo no ano de 2018?

Este estudo irá analisar empiricamente o efeito real que a implementação da nova norma teve na Receita Operacional, Resultado Líquido e Resultado Retido relatados pelas 10 maiores companhias aéreas do mundo no ano de 2018.

---

<sup>4</sup> Devido a uma combinação de requisitos legais e preferências internas, os períodos de reporte podem variar. Por exemplo, algumas empresas podem reportar as demonstrações financeiras de 2018 em 31 de Março de 2019.

## **1.6 Estrutura do Trabalho**

Esta pesquisa está organizada em cinco capítulos. O primeiro capítulo compreende a introdução do trabalho, que inclui a contextualização e motivação, pergunta de pesquisa, justificativa, delimitação do estudo, objetivos e a estrutura de trabalho. O segundo capítulo apresenta a revisão da literatura sobre a adoção inicial do novo padrão de reconhecimento da receita. O terceiro capítulo apresenta a metodologia usada para o desenvolvimento do estudo. O quarto capítulo apresenta os resultados do estudo. O quinto e último capítulo apresenta as conclusões.

## **CAPÍTULO 2: REVISÃO DE LITERATURA**

Nas secções que se seguem, descreve-se o enquadramento teórico de análise, apresentam-se os estudos empíricos anteriores relacionados com o tema desta pesquisa e faz-se a avaliação crítica da literatura revista.

### **2.1 Enquadramento Teórico**

Nas subsecções que se seguem, discutem-se os conceitos básicos do presente estudo.

#### ***2.1.1 Definição de Conceitos Básicos***

##### ***2.1.1.1 Receita***

A receita é frequentemente considerada como o montante de dinheiro gerado pela venda de bens e prestação de serviços. No entanto, pode também ser vista como a entrada de fluxos de caixa para uma empresa. Diversos autores e normas contabilísticas discutem o conceito de receita e sobre o que ela representa.

Para os contabilistas britânicos mais antigos, o uso da palavra ‘receita’ para se referir a vendas ou volume de negócios é algo novo. O Dicionário de Inglês Oxford (OED, 2011) indica que a palavra ‘receita’ tem significados relacionados com o rendimento e define-a como ‘o retorno, rendimento ou lucro de qualquer terra, propriedade ou outra fonte importante de rendimento’, ‘rendimento, especificamente o derivado de propriedade, posses, comércio ou investimento’, ‘uma quantia de dinheiro que regularmente se acumula a uma pessoa’ e ‘o rendimento anual de um governo, estado, etc., a partir do qual são cobertas as despesas públicas’.

Num manual de contabilidade antigo, *Advanced Accounting*, Lawrence Dicksee, discute a receita apenas no contexto da distinção entre capital e receita: ‘Não é exagero dizer que a maioria dos erros de princípio que ocorrem na prática resulta da falta de habilidade ou desejo de discriminar estritamente entre itens de Capital e de Receita’ (Dicksee, 1903, p. 3). Dicksee não fornece orientação, nem no capítulo sobre capital e receita, nem em outras partes, sobre o que poderiam ser ‘ganhos reais’ ou ‘verdadeiros’, sugerindo que os contabilistas britânicos no início do século XX tinham uma noção clara do que constituía receitas de vendas.

Este desinteresse continuou até aos anos 1960, quando escândalos financeiros envolvendo o reconhecimento e a mensuração das receitas de vendas chamaram a atenção para o problema.

As empresas britânicas foram obrigadas a divulgar um valor para receitas de vendas, descrito como 'volume de negócios', pela primeira vez no Companies Act (1967), mas o acto não forneceu uma definição de volume de negócios. As empresas foram obrigadas a declarar como o valor do volume de negócios foi determinado, mas não havia consistência nas práticas.

Os contabilistas norte-americanos pareceram mais avançados do que os seus homólogos britânicos a usar a palavra 'receita' para se referir a vendas. Paton dedicou um capítulo inteiro do seu livro *Accounting Theory* (Paton, 1922) à discussão da receita, contudo, ele não ofereceu uma definição clara de receita, mas ligou o reconhecimento de receita estreitamente à sua realização.

O conceito de receita foi evoluindo ao longo do tempo até que foi emitida a IAS 18 em Abril de 1981. Ela foi experimentado alterações ao longo do tempo, contudo, segundo a Deloitte (2007), "a receita corresponde ao influxo bruto de benefícios económicos (numerário, créditos a receber, outros activos) resultantes das actividades operacionais ordinárias de uma entidade (tais como vendas de bens, vendas de serviços, juros, royalties e dividendos)."

Os conceitos mais recentes tem estado em linha com a IAS 18, como referenciado por Santos et al. (2007), em que a entrada de fluxos de caixa "ocorre quando da entrega de mercadoria ou produto, ou ainda quando o serviço já foi prestado ao cliente, pois nesse momento o dinheiro já foi recebido ou a entidade adquiriu o direito de recebê-lo no futuro". Assim, a receita é reconhecida quando o processo de ganho na entidade é completado.

Almeida (2014) define receita como "entradas brutas de benefícios económicos durante o ano, que resultam em aumento do lucro do exercício ou redução do prejuízo do exercício da entidade, e conseqüentemente acréscimo do seu património líquido, excepto os aumentos de património líquido relacionados às contribuições dos proprietários".

Iudícibus (2009) destaca que a definição de receita na literatura contabilística moderna tende a concentrar-se mais em quando e em que montante reconhecê-la, em vez de caracterizar a sua natureza essencial.

Portanto, as discussões sobre receita têm ocorrido há anos, tanto a nível nacional quanto internacional. Conclui-se que a receita está ligada à transferência de bens, produtos ou serviços para os clientes. No entanto, a ênfase das definições actuais está no momento e no montante do reconhecimento da receita, daí, verifica-se a necessidade de explorar o reconhecimento da receita.

### ***2.1.1.2 Reconhecimento da receita***

De acordo com Iudícibus e Marion (2006), "a Contabilidade exige uma grande objectividade e consistência nos seus procedimentos, pois os registos e demonstrações financeiras podem ter reflexos até em disputas judiciais". Do mesmo modo, segundo Ernst & Young (2010), o reconhecimento das receitas é um dos pontos mais polémicos em contabilidade. Nos últimos anos, o reconhecimento de receitas tem sido o principal motivo pelo qual a SEC exige a republicação das demonstrações financeiras das empresas norte-americanas. Portanto, uma definição adequada é necessária para minimizar o mau entendimento (e uso) do conceito de receita.

É neste âmbito, que o IASB e o FASB desenvolveram em conjunto um padrão baseado em 5 etapas contendo princípios abrangentes para reconhecimento de receita. Como resultado, o IASB emitiu a IFRS 15 - Receita de Contractos com Clientes e o FASB emitiu o ASC 606 - Receita de Contractos com Clientes em substituição da IAS 18.

De acordo a IAS 18 (norma anterior), o reconhecimento da receita difere de acordo com diferentes tipos de transacções:

- No que diz respeito à venda de bens, a receita é reconhecida quando são verificadas várias condições, todos os riscos e recompensas significativos foram transferidos para o comprador e a entidade deixa de ter poder de decisão ou controlo sobre o activo; a quantia de receita e custos incorridos relacionados com a transacção possa ser fiavelmente mensurada; é provável que os benefícios económicos futuros fluam para a entidade.
- Na prestação de serviços, o conceito-chave para a determinação da tempestividade do reconhecimento da receita baseia-se no conceito de fase de conclusão, se o resultado

puder ser fielmente mensurado; se não, as receitas são reconhecidas pelo montante dos custos incorridos para cumprir a prestação do serviço.

- O juro deve ser reconhecido segundo a IAS 39, usando o método do juro efectivo;
- Os *royalties* devem ser reconhecidos numa base de acréscimo em conformidade com o acordo relevante;
- Os dividendos devem ser reconhecidos quando deliberado a decisão que dá à entidade o direito de receber a compensação.

Por outro lado, de acordo com o FASB (2022), a nova norma aborda uma gama mais ampla de transacções que envolvem a transferência de bens e serviços para os clientes. Além disso, a nova norma trata da receita proveniente de contractos com clientes.

A nova norma aplica-se aos contractos com clientes, excepto aqueles que são tratados em outras normas de reconhecimento da receita, a saber:

- Locações (IFRS 16 *Locações* ou, para entidades que ainda não adoptaram o IFRS 16, IAS 17 *Locações*);
- Contractos de seguro (IFRS 17 *Contractos de seguro*, ou para entidades que ainda não tenham adoptado IFRS 17, IFRS 4 *Contractos de seguro*);
- Instrumentos financeiros (IFRS 9 *Instrumentos Financeiros* ou, para entidades que ainda não adoptaram a IFRS 9, IAS 39 *Instrumentos Financeiros: Reconhecimento e Mensuração*); e
- Certas trocas não monetárias.

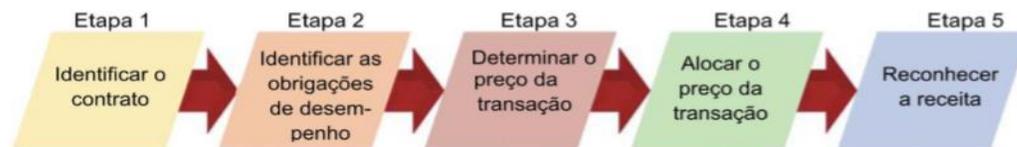
É possível que um contracto com um cliente seja abrangido conjuntamente por mais do que uma norma contabilística devido à complexidade da operação considerada, cuja análise implica dividi-la em duas categorias.

De acordo com o mesmo órgão a nova norma enfatiza a transferência de controle como critério-chave para o reconhecimento de receita. A receita é reconhecida quando o controle dos bens ou serviços é transferido para o cliente. Esta nova norma introduz um modelo de cinco etapas para reconhecimento de receita.

Essas cinco etapas não devem ser entendidas como orientação sequencial para a aplicação da nova norma, pois algumas delas podem ser expandidas em algumas circunstâncias e pode

haver algumas situações que tornam mais fácil alterar sua ordem ou avaliar duas etapas simultaneamente. Também deve ser destacado que eles podem ser divididos em dois grupos, pois as etapas 1, 2 e 5 estão relacionadas ao processo de reconhecimento, enquanto as demais consideram a parte de medição. A figura 1 mostra o modelo de cinco etapas.

Figura 1 Modelo de 5 etapas previsto da norma IFRS 15



Fonte: KPMG (2014, p.3)

### **1. Etapa 1: Identificar o (s) contrato (s) com um cliente**

O contrato pode ser formal, com a forma escrita, mas também pode ter forma implícita, desde que esteja de acordo com as práticas actuais de mercado. Apesar do formulário, deve cumprir alguns requisitos, a saber:

- O contrato foi aprovado e ambas as partes estão comprometidas com sua execução;
- As condições de pagamento podem ser identificadas;
- É provável que a entidade se aproprie da devolução pela transferência dos bens ou serviços ao cliente;
- Os direitos de cada parte envolvida podem ser identificados;
- Tem substância comercial.

Um contrato é excluído do escopo da nova norma se não houver expectativa de sua execução ou se cada uma das partes puder rescindir o contrato unilateralmente, sem qualquer compensação.

O terceiro requisito acima implica uma avaliação feita pela entidade sobre a capacidade e intenção de seu cliente em pagar o retorno sobre os bens transferidos ou serviços prestados, incluindo a possibilidade de concessões de preços que devem ser avaliados sob a orientação de remuneração variável incluída no novo padrão.

## **2. Etapa 2: Identificar as obrigações de desempenho no contracto**

Após a identificação de cada contracto, sua execução deve ser dividida em uma ou mais obrigações de execução. O conceito de obrigação de desempenho não distingue bens ou serviços, mas os desagrega. De forma simplista, uma obrigação de desempenho separada é:

- Um bem, um serviço, um pacote de bens ou um pacote de serviços que são distintos; ou
- Uma gama de bens ou serviços distintos que não diferem significativamente uns dos outros e têm o mesmo acordo de transferência para o cliente.

Esta etapa é crucial ao aplicar esta norma, uma vez que o reconhecimento da receita depende fortemente da conclusão das obrigações de desempenho. Além disso, esse conceito não é completamente novo: em outras palavras, estava implícito em padrões revogados (como entregas, componentes, elementos, etc.), mas os padrões mais antigos não conheciam a orientação sobre como separar esses componentes.

## **3. Etapa 3: Determinar o preço da transacção**

Como é óbvio, o preço da transacção é um ponto-chave quando uma entidade decide entrar ou não em um contracto. No entanto, o preço da transacção não impacta apenas a decisão comercial, mas também a responsabilização do contracto, uma vez que possui inúmeros impactos que devem ser avaliados, afectando tanto a natureza, o valor e o momento do reconhecimento da receita.

Em primeiro lugar, deve-se observar que a determinação do preço da transacção é um exercício complexo e inclui não apenas a remuneração definida em contracto, mas também aquela que é definida pelas práticas comerciais habituais. Além disso, não se esgota na determinação de remunerações fixas, compreende também remunerações variáveis, contraprestação não monetária, contraprestação a pagar ao cliente, bem como o valor do dinheiro no tempo. O preço da transacção não pode ser determinado antes da avaliação de todos esses componentes.

Neste tópico, a nova norma avança muito quando comparada à IAS 18 por ser muito mais completa no que se refere à consideração da remuneração variável e introduz o conceito de valor do dinheiro no tempo que não era referido pela IAS 18.

#### **4. Etapa 4: Alocar o preço da transacção às obrigações de desempenho**

Após a segregação do contracto em obrigações de desempenho e a determinação do preço global, deve ser alocado entre estes “componentes do contracto”. O conceito básico para este exercício é o preço autónomo, que é o preço que seria aplicado pela empresa se o bem ou serviço fosse negociado de forma distinta.

Como é óbvio, este preço autónomo não é fácil de determinar em todos os casos, então a nova norma prevê opções alternativas, como a análise do mercado para este bem ou serviço (por concorrentes vendendo uma opção semelhante, por exemplo), a consideração da margem global aos custos esperados para cumprir cada obrigação de desempenho ou, em último recurso, a abordagem residual para os restantes bens ou serviços, após exclusão de todas as outras opções.

#### **5. Etapa 5: Reconhecer a receita quando as obrigações de desempenho forem satisfeitas**

O momento do reconhecimento da receita está intimamente ligado à satisfação de cada obrigação de desempenho (não importa se essa conclusão representa uma transferência de um bem ou serviço prometido). Assim, quando uma obrigação de desempenho é satisfeita, a receita associada deve ser reconhecida. Existem também alguns casos de contractos cujas obrigações de desempenho são satisfeitas ao longo do tempo e não em um determinado momento. Esta distinção deve ser feita no início do contracto e não é dispensável em qualquer hipótese.

A satisfação de uma obrigação de desempenho consiste na transferência de um bem ou serviço e na transferência do controle sobre o activo. A consideração desta questão não difere se o activo é um bem ou um serviço e existem três critérios a serem analisados:

- O cliente recebe ou consome benefícios enquanto a entidade está cumprindo a obrigação de desempenho associada;
- O cliente controla o activo enquanto ele está sendo criado ou aprimorado;
- O activo criado não tem um uso alternativo e a entidade tem um direito executório de recebimento pelo desempenho concluído até a data.

Se um (ou mais) desses critérios forem atendidos, a receita deve ser reconhecida ao longo do tempo. Caso contrário, a abordagem de reconhecê-lo em um determinado momento deve ser aplicada.

### **2.1.1.3 IFRS 15**

A IFRS 15 é aplicável a entidades que relatam de acordo com as Normas Internacionais de Relato Financeiro (IFRS) para períodos com início em ou após 1 de Janeiro de 2018, sendo permitida a aplicação antecipada. É relevante para todos os sectores e para a maioria dos tipos de transacções de receita e descreve um modelo único e abrangente de contabilização da receita proveniente de contractos com clientes.

#### **2.1.1.3.1 Opções de transição**

Ao aplicar pela primeira vez a IFRS 15, além da opção pela adopção antecipada, as entidades possuem dois métodos de transição disponíveis e devem escolher um deles. As duas opções são as seguintes:

##### *a. Abordagem retrospectiva completa*

Ao aplicar este método, as entidades devem reconhecer todos os efeitos da aplicação da nova norma no início do período mais antigo apresentado. No entanto, existem alguns expedientes práticos permitidos, a saber:

- Não é necessário rerepresentar os contractos que começam e terminam no mesmo período de relatório ou contractos concluídos antes do início do período mais antigo apresentado.
- Para contractos com contraprestação variável celebrados na data de transição, nenhuma estimativa de contraprestação variável é necessária, pois o valor efectivo já está fixo e pode ser usado.
- Em relação aos contractos com modificações anteriores ao primeiro período apresentado, não é necessário reformular todas as versões do contracto, mas apenas a última versão antes do início do primeiro período apresentado.
- Os requisitos de divulgação não são obrigatórios para datas anteriores à aplicação inicial.

Embora esses expedientes práticos possam ser aplicados, deve ser destacado que eles devem ser aplicados de forma consistente em todos os contratos e períodos de relatório e a entidade deve divulgar seu uso, bem como uma avaliação qualitativa do efeito estimado da aplicação de cada expediente.

*b. Abordagem retrospectiva modificada:*

Também chamada de método cumulativo, essa opção não requer a actualização dos valores comparativos do período. Quando uma entidade opta por este método, ela deve reconhecer o efeito cumulativo da aplicação inicial do IFRS 15 como um ajuste aos saldos iniciais do património líquido e a entidade pode escolher aplicar a nova norma de receita apenas para contratos não concluídos na data de aplicação inicial.

Há também um expediente prático aplicável que é, para contratos com múltiplas modificações, a consideração da última versão do contrato antes da data da primeira aplicação apenas é permitida. A divulgação do expediente prático de uso, bem como de seu impacto, permanece aplicável.

Para o período de reporte iniciado na primeira data de aplicação, deve ser divulgado o impacto quantitativo da nova norma de receita em cada rubrica, bem como uma explicação das alterações ocorridas.

#### ***2.1.1.4 ASC 606 do Financial Accounting Standards Board (FASB)***

A FASB é o órgão regulador nos Estados Unidos responsável por estabelecer normas contabilísticas financeiras. Em 2014, a FASB emitiu a norma FASB ASC 606, que tem como objectivo fornecer directrizes claras para a contabilização da receita de contratos com clientes. Esta norma substituiu a antiga ASC 605 e foi criada em conjunto com a IASB para garantir a convergência dos padrões contabilísticos globais.

O FASB 606 é uma norma que estabelece os princípios que uma organização deve seguir ao reconhecer a receita de contratos com clientes. A norma se aplica a todas as organizações que celebram contratos com clientes para vender bens ou serviços. Isso inclui todas as empresas, independentemente do tamanho, sector ou localização geográfica.

De acordo com o FASB 606, as organizações devem reconhecer a receita quando ocorrer a transferência de controle dos bens ou serviços para o cliente. Isso significa que a receita não deve ser reconhecida quando um contrato é assinado ou quando um pagamento é recebido, mas sim quando os bens ou serviços são entregues e aceitos pelo cliente. Além disso, a norma exige que as organizações estimem a receita que será recebida de um contrato e a reconheçam ao longo do período em que os bens ou serviços são entregues.

Segundo Cotrim (2018), a norma FASB 606 foi criada em resposta a uma preocupação comum entre os usuários das demonstrações financeiras, que era a falta de consistência na forma como as empresas contabilizavam a receita. Com a FASB 606, as organizações agora têm directrizes claras para seguir, o que garante que a receita seja contabilizada de maneira consistente e precisa.

## **2.2 Impacto do novo padrão de reconhecimento da receita**

De acordo com Napier e Stadler (2020), uma nova norma contabilística necessariamente leva a impactos nas demonstrações financeiras. Estes incluem alterações no reconhecimento, mensuração, apresentação e divulgações. Uma nova norma pode exigir que itens anteriormente não incluídos nas demonstrações financeiras sejam reconhecidos. Em algumas situações, uma nova norma pode determinar que certos itens, como custos diferidos, já não sejam reconhecidos. O reconhecimento de um novo item exigirá que esse item seja mensurado, mas uma nova norma pode alterar a base na qual itens específicos já incluídos nas demonstrações financeiras são mensurados. Por exemplo, uma norma pode exigir que as entidades mensurem um activo específico ao justo valor, onde anteriormente a base de mensuração exigida era o custo histórico. Uma nova norma pode alterar a forma como certos itens são apresentados, por exemplo, itens anteriormente incluídos em outros resultados abrangentes podem ser transferidos para resultados. Muitas alterações no reconhecimento e mensuração estão associadas a requisitos adicionais ou alterados de divulgação, e novas divulgações são frequentemente o resultado de legislação em vez de normas contabilísticas.

A revisão de literatura sobre o novo padrão de reconhecimento da receita revela uma variedade de perspectivas e conclusões encontradas em estudos anteriores. Para melhor compreensão, são agrupados os estudos em diferentes categorias e analisa-se criticamente suas conclusões.

### ***2.2.1 Impacto em métricas financeiras***

Kirschenheiter (2017) apontou que o novo padrão de reconhecimento da receita tem implicações importantes para as companhias aéreas, especialmente em relação à contabilização das receitas de programas de fidelidade, que podem ser registradas como passivos.

Estudos como o de Nishimura e Doi (2018) ressaltam que o novo padrão de reconhecimento da receita pode ter um impacto significativo nas receitas e lucros reportados e destacam a importância da implementação adequada da norma para garantir a conformidade com os requisitos contábilísticos e regulatórios.

Devalle et al. (2018) concluíram que o novo padrão de reconhecimento da receita poderia afetar significativamente as companhias aéreas, principalmente no que diz respeito ao reconhecimento de receita de serviços auxiliares, como refeições a bordo e bagagem despachada.

A avaliação da qualidade dos lucros é complexa, mas a aplicação do novo padrão de reconhecimento da receita pode influenciar positivamente, aumentando a comparabilidade das informações entre indústrias e exigindo maior divulgação, reduzindo comportamentos oportunistas (Tutino et al., 2019; Leuz e Verrecchia, 2000; Ashbaugh e Pincus, 2001; Leuz, 2003). A adaptação gradual ao novo padrão não apenas melhora a eficiência operacional, mas também constrói confiança dos investidores ao longo do tempo (Leventis et al., 2018).

A mudança nas métricas financeiras é um tema de grande interesse. A volatilidade inicial nas métricas financeiras, como destacado por He e Wu (2021), muitas vezes é seguida por melhorias a longo prazo.

### ***2.2.2 Mudanças no momento de reconhecimento de receitas***

A nova norma de receita muda seu evento central da transferência dos riscos e recompensas para o cliente para a transferência do controle dos bens ou serviço. Portanto, como resulta principalmente em uma mudança no tempo de reconhecimento da receita, os efeitos de longo prazo são menos evidentes do que os de curto prazo, o que pode inclusive impactar a política

de dividendos, a qualidade de receita e as obrigações fiscais correntes (Brozović e Pavić, 2018).

### ***2.2.3 Desafios de implementação***

Estudos como o de Taneja et al. (2017) e Djunaidi e Rahayu (2020), concentram-se nos desafios enfrentados pelas companhias aéreas na implementação do novo padrão de reconhecimento da receita. Estes estudos destacam a complexidade dos requisitos de relatórios e a necessidade de investimentos significativos em tecnologia e recursos humanos.

Beck e Tam (2018) concluíram que a implementação do novo padrão de reconhecimento da receita exigiu das companhias aéreas uma avaliação mais precisa dos contratos de venda de passagens aéreas, bem como um maior foco na análise das receitas de outras actividades, como programas de fidelidade.

Djunaidi e Rahayu (2020) afirmaram que as companhias aéreas precisam de uma preparação adequada para a implementação o novo padrão de reconhecimento da receita, especialmente no que diz respeito à revisão dos contratos de serviços auxiliares.

Afzal et al. (2021) indica que embora a adopção do novo padrão de reconhecimento da receita possa levar a uma maior transparência e comparabilidade nas informações financeiras das companhias aéreas, bem como a uma melhoria na qualidade das informações divulgadas aos investidores, a implementação do novo padrão de reconhecimento da receita pode ser desafiador para as companhias aéreas em termos de identificação e alocação de receita, o que pode levar a discrepâncias entre as práticas contabilísticas anteriores e as novas exigências.

Cazavan-Jeny et al. (2017) discutiram a complexidade do reconhecimento de receita sob o novo padrão de reconhecimento da receita para companhias aéreas e as dificuldades na identificação das obrigações de desempenho.

### ***2.2.4 Qualidade da Informação e Transparência***

Outro aspecto crucial é a melhoria na qualidade da informação e transparência. Estudos indicam que o novo padrão de reconhecimento da receita não só aumenta a relevância dos dados financeiros, mas também fornece uma visão mais clara das operações das companhias aéreas para os investidores (Al-Jifri e Al-Zoubi, 2019; Zhang e Chen, 2020). A capacidade dos

investidores em tomar decisões mais informadas é fundamental para a estabilidade do mercado financeiro.

Para Bakar e Rahman (2017) a adopção do novo padrão de reconhecimento da receita pode resultar em mudanças significativas na forma como as companhias aéreas reconhecem e divulgam informações financeiras, incluindo a necessidade de reavaliar os contractos com clientes, a aplicação de novas políticas de contabilidade e a mudança na forma como as empresas informam aos investidores.

Deng et al. (2018) observaram que a adopção do novo padrão de reconhecimento da receita aumentou a transparência das informações financeiras das companhias aéreas, melhorando a compreensão das operações dessas empresas pelos investidores.

Dierkes e Lohse (2019) destacaram que o novo padrão de reconhecimento da receita exigia das companhias aéreas maior transparência na divulgação das informações sobre receitas e contractos com clientes.

### ***2.2.5 Comparabilidade das Informações Financeiras***

Apesar dos desafios, a adopção do novo padrão aumentou a comparabilidade das informações financeiras divulgadas pelas companhias aéreas. No entanto, ainda há debates sobre o impacto na qualidade dos ganhos, com argumentos divergentes na literatura (Rutledge et al., 2016).

Mohd-Zulkifli et al. (2020) destacaram que o novo padrão de reconhecimento da receita pode levar a uma maior padronização na contabilização das receitas das companhias aéreas, facilitando a comparação entre empresas e sectores.

Liu et al. (2019) constataram que o novo padrão de reconhecimento da receita pode ajudar as companhias aéreas a melhorar a qualidade da informação financeira e a aumentar a comparabilidade das demonstrações financeiras entre empresas.

### ***2.2.6 Decisões de investimentos e precificação das acções***

Há também uma discussão em torno do impacto da nova norma de reconhecimento da receita nas decisões de investimentos e nos preços das acções das companhias aéreas.

Leventis et al. (2018) argumentaram que o novo padrão de reconhecimento da receita pode ter um impacto significativo nas decisões de investimento e de precificação das acções das companhias aéreas.

Em relação ao impacto no valor da receita, há também evidências de que existe uma diferença significativa entre o valor da receita antes e o valor depois da nova norma, e que o mercado capta essas mudanças para que o impacto seja reflectido nos preços das acções (Aladwan, 2019).

### ***2.2.7 Julgamento Profissional***

Um dos tópicos que gerou mais discussão entre a emissão do novo padrão de reconhecimento da receita foi o grau de julgamento profissional agora envolvido no reconhecimento de receita, uma vez que o modelo de base de princípio exigirá que os contabilistas usem julgamento profissional adicional na medição do desempenho das obrigações empresariais e o momento do cumprimento dessas obrigações (Jones e Pagach, 2013).

Esse alto nível de julgamento levanta questões relacionadas à qualidade dos relatórios financeiros. Muitos estudos mostraram que, ao adoptar o novo padrão de reconhecimento da receita, as empresas agem de forma otimizada e promovem a qualidade dos relatórios financeiros e os interesses dos investidores (Campos et al ., 2001). Outros pesquisadores, alguns com evidências empíricas, mostram que a adopção do novo padrão de reconhecimento da receita reduz o nível de gestão de resultados (Rudra e Bhattacharjee, 2011; Cai et al ., 2008) uma vez que este conjunto de padrões limita a discricionariedade oportunista da gestão (Barth et al ., 2008) e, conseqüentemente, a adopção do novo padrão de reconhecimento da receita diminui o uso de acréscimos discricionários (Guenther et al ., 2009).

O julgamento está envolvido em todas as cinco etapas do modelo, que se reflecte desde o início na identificação dos contractos, na desagregação em diferentes obrigações de desempenho e também nas estimativas de preços - especialmente quando envolve consideração variável. Este nível de subjectividade acarreta mais pressão em muitos departamentos dentro das empresas, impactando sua estrutura de controlo interno e gerando muitos desafios de implementação (Chen, 2019).

## **2.3 Discussão das perspectivas apresentadas**

Da análise dos diversos pontos apresentados, notamos que os autores destacam principalmente os seguintes impactos que o novo padrão de reconhecimento da receita pode ter nas companhias aéreas:

- Mudanças significativas na forma como as receitas são reconhecidas e relatadas, o que pode afectar os resultados financeiros e a análise comparativa entre empresas;
- Possíveis impactos negativos nos lucros reportados pelas empresas, especialmente se o novo padrão de reconhecimento da receita resultar em uma redução nas receitas reconhecidas;
- Maior complexidade contabilística e necessidade de implementação de novos sistemas e processos para cumprir as exigências da norma;
- Necessidade de reavaliar contractos e acordos com clientes para garantir que as empresas estejam cumprindo as exigências do novo padrão de reconhecimento da receita;
- Possíveis impactos na apresentação de demonstrações financeiras e nos relatórios para investidores e outras partes interessadas;
- A necessidade de preparação antecipada para a implementação do novo padrão de reconhecimento da receita, a fim de minimizar os possíveis impactos negativos nas demonstrações financeiras e garantir a conformidade com as exigências contabilísticas e regulatórias.

### ***2.3.1 Desafios e Oportunidades***

A análise dos estudos sobre o esforço de implementação destaca que, embora haja desafios significativos, como o alto nível de julgamento profissional necessário (Taneja et al., 2017), esses desafios também representam oportunidades para as companhias aéreas melhorarem seus processos internos, aumentarem a conformidade e aprimorarem a precisão das demonstrações financeiras.

### ***2.3.2 Qualidade da Informação e Transparência***

A discussão sobre a qualidade da informação e transparência mostra que a nova norma contabilística não apenas aumenta a confiabilidade dos dados financeiros, mas também proporciona uma visão mais detalhada das operações das companhias aéreas (Al-Jifri e Al-Zoubi, 2019; Zhang e Chen, 2020). Isso é fundamental para os investidores, que agora podem tomar decisões mais informadas.

### ***2.3.3 Impacto sobre Métricas Financeiras***

Ao abordar o impacto nas métricas financeiras, observamos uma mudança gradual das dificuldades iniciais para melhorias a longo prazo (He e Wu, 2021; Leventis et al., 2018). Embora haja volatilidade inicial, as empresas se adaptam e, eventualmente, conseguem melhorar sua eficiência operacional e ganhar a confiança dos investidores.

O presente estudo pretende explorar o impacto da nova norma nas métricas financeiras, de modo a que, se saia do campo de especulação para um resultado concreto.

## **2.4 Estudos Empíricos**

Da pesquisa realizada constatou-se que, uma vez que o tema é relativamente novo, a bibliografia sobre a matéria é escassa, especificamente no que diz respeito ao sector de aviação. Entretanto, foram identificados alguns estudos, como é o caso de Napier e Stadler (2020), De Souza et al. (2020), Costa (2022), Valério (2011), Silva (2018), Lee e Choi (2024), Braga (2022), Onie et al. (2022), Bernouilly (2018), Morawska (2021) e Belsom e Berhe (2021).

Napier e Stadler (2020) tentaram identificar o impacto da nova norma nas 50 maiores empresas europeias através do STOXX. Para alcançar seu objectivo, eles analisaram os relatórios anuais de 2018, cartas de comentários e entrevistas. Na estimação do modelo econométrico, usaram dados variados. Os resultados mostraram impactos contabilísticos, de informação e, em menor medida, efeitos reais. Com base nesses resultados, concluíram que o IFRS 15 teve relativamente pouco impacto no reconhecimento e mensuração de receitas, especialmente fora de algumas indústrias.

De Souza et al. (2020) tentaram identificar o impacto da nova norma nas demonstrações financeiras das empresas brasileiras em 2018. Eles usaram o procedimento documental como método de colecta de dados e dados de fontes secundárias. Os resultados destacaram o aumento da complexidade para reconhecimento de receitas, alterações nos valores de receitas e lucros, e a necessidade de investimento em controles, sistemas e capital humano. Uma particularidade dos estudos de Napier e Stadler (2020) e De Souza et al. (2020) é de abranger uma gama de sectores de actividade em sua pesquisa.

Costa (2022) tentou identificar o impacto da adopção da nova norma na divulgação dos *Key Audit Matters* sobre a receita por parte dos auditores nas demonstrações financeiras de 2018. Ele desenvolveu um modelo econométrico com base em Materialidade da receita, Alavancagem e complexidade, Empresa auditora e *tenure*, e Sector de actividade. A amostra incluiu 88 empresas do Reino Unido. Os resultados mostraram que empresas de maior dimensão têm maior probabilidade de apresentar *Key Audit Matters* sobre a receita. Este estudo tem a particularidade de estar centralizado no campo de auditoria e trazendo uma metodologia diferente dos estudos dos outros autores.

Valério (2011) investigou o impacto da adopção da nova norma em indicadores económico-financeiros no sector de transporte aéreo. Ele usou um estudo de caso múltiplo exploratório com dados directos das empresas. Concluiu que o processo de adopção da nova norma gera impactos em diversos processos e controles das companhias.

Silva (2018) analisou os impactos da nova norma em companhias do sector de transportes. Ela seleccionou sete companhias com demonstrações financeiras publicamente disponíveis no Brasil. Os resultados apontaram mudanças no reconhecimento e mensuração das receitas, além de impactos em indicadores de desempenho e métricas chave.

Lee e Choi (2024) investigaram o impacto da adopção inicial da nova norma na comparabilidade das demonstrações financeiras em 2018. Usando uma abordagem de análise de variações entre o período antes e pós adopção, compararam empresas públicas e privadas na Coreia. Concluíram que houve um aumento na comparabilidade para empresas públicas após a aplicação da nova norma.

Braga (2022) analisou o efeito da adopção da nova norma na qualidade da informação contabilística. Usou o modelo de *Value Relevance* com dados em painel balanceado. A amostra incluiu empresas brasileiras do sector de construção civil e construção pesada no ano de 2018. Os resultados evidenciaram um aumento na relevância da informação contabilística após a adopção da nova norma.

Onie et al. (2022) avaliaram o impacto da nova norma na relevância do valor das empresas listadas na Austrália em 2018. Usaram um método econométrico que considerou vários factores. Concluíram que, para a maioria das empresas, os impactos da transição foram imateriais.

Bernouilly (2018) analisou o impacto da implementação da nova norma nas demonstrações financeiras de uma empresa de telecomunicações na Indonésia em 2018. Aplicou uma análise qualitativa com base em literatura e estudo de caso. Concluiu que a implementação da nova norma afectou diversos processos na empresa.

Morawska (2021) investigou se a adopção da nova norma na Polónia afectou a gestão de resultados baseada em receitas em 2018. Usou um modelo económico-financeiro com uma amostra de 80 entidades. Concluiu que a adopção da nova norma não influenciou a gestão de resultados.

Belsom e Berhe (2021) avaliaram o efeito da nova norma na relevância do valor das empresas na União Europeia. Usaram uma abordagem de regressão em painel com dados de 1830 empresas em 2018. Concluíram que a relação entre os valores contabilísticos e o preço das acções é mais forte para empresas listadas na Europa após a adopção da IFRS 15.

## **2.5 Avaliação Crítica da Literatura Revista**

Os estudos empíricos apresentam uma análise aprofundada sobre o impacto da adopção da nova norma, fornecendo uma compreensão mais completa das implicações práticas e teóricas dessa mudança nas normas contabilísticas. Por exemplo, pesquisas como a de Valério (2011) e Silva (2018) revelaram o impacto específico da nova norma no sector de transporte, incluindo aéreo, destacando mudanças nos indicadores financeiros e nas práticas de divulgação. Estes estudos abordam o impacto da adopção da nova norma em diferentes contextos, abrangendo uma variedade de países e sectores.

Apesar dessas contribuições, é importante reconhecer que alguns estudos enfrentam limitações, como amostras restritas e falta de transparência metodológica, o que pode comprometer a generalização dos resultados. Outra questão é de que diferenças nos métodos utilizados, nas amostras estudadas e nos contextos de mercado podem influenciar nas conclusões alcançadas.

Adicionalmente, é relevante notar que a maioria dos autores não abordaram adequadamente a questão da materialidade em seus estudos, o que pode limitar a interpretação dos resultados e sua aplicabilidade prática. Essa lacuna na consideração da materialidade destaca a necessidade de futuras pesquisas abordarem essa questão de forma mais abrangente e sistemática. Assim, o presente estudo se propõe a investigar o impacto da nova norma no sector de aviação, tendo em conta a materialidade, e com um modelo de análise claro e aceitável pelas organizações internacionais que regulam as normas contabilísticas.

## **CAPÍTULO 3: METODOLOGIA**

Neste capítulo, detalho a abordagem metodológica adoptada para a condução desta pesquisa, com a finalidade de entender e responder às dúvidas deste estudo.

### **3.1 Especificação do Modelo de Análise**

Para alcançar os objectivos específicos deste estudo, foi adoptado o modelo de análise de variação de indicadores financeiros de Napier e Stadler (2020) que investiga o seguinte:

- i) A variação na Receita Operacional ( $\Delta RO$ ) como sendo a diferença na Receita Operacional entre a nova norma e a norma anterior dividida pela receita sob a nova norma;
- ii) A variação no Resultado Líquido ( $\Delta RL$ ) como a diferença no Resultado Líquido entre a nova norma e a norma anterior dividida pela Receita Operacional sob a nova norma. Neste caso, os autores sugerem que não seja usado o Resultado Líquido como deflator porque tem propriedades indesejáveis (por exemplo, pode ser pequeno e, portanto, pode não estar claro se uma alta  $\Delta RL$  é devido a uma grande diferença no Resultado Líquido entre a nova norma e a norma anterior ou a um pequeno Resultado líquido sob a nova norma; e
- iii) A variação no Resultado Retido ( $\Delta RR$ ) como a mudança no saldo inicial de Resultados Retidos dividida pelo saldo inicial correspondente do Património líquido.

#### ***3.1.1 Avaliar Comparativamente as Demonstrações Financeiras***

Este objectivo será alcançado através da utilização de estatísticas descritivas, como média, mediana, desvio padrão, entre outros, juntamente com análise comparativa. Estas ferramentas serão empregues para resumir e destacar as mudanças nas rubricas seleccionadas (Receita Operacional, Resultado Líquido e Resultado Retido) nas demonstrações financeiras das companhias aéreas, tanto antes como após a adopção do novo padrão contabilístico.

### ***3.1.2 Quantificar e Analisar a Variação nas Principais Rubricas Financeiras***

Para atender a este objectivo, serão realizados cálculos das diferenças absolutas e percentuais nas rubricas seleccionadas (Receita Operacional, Resultado Líquido e Resultado Retido) das 10 maiores companhias aéreas antes e após a adopção do novo padrão contabilístico.

### ***3.1.3 Examinar as Notas Explicativas das Demonstrações Financeiras***

Para este objectivo, será realizada uma análise minuciosa das notas explicativas das demonstrações financeiras das companhias aéreas com recurso a pesquisa documental.

## **3.2 Abordagem Metodológica**

A abordagem metodológica adoptada nesta pesquisa busca avaliar o impacto financeiro do novo padrão de reconhecimento da receita nas 10 maiores companhias aéreas do mundo no ano de 2018, com um foco especial na determinação da materialidade desse impacto. No contexto deste estudo, e por tratar-se da área de contabilidade, a noção de materialidade desempenha um papel fundamental na determinação dos elementos que são considerados significativos e relevantes para a análise. No âmbito da contabilidade, a materialidade é frequentemente aclamada como "uma das pedras angulares da contabilidade" (Frishkoff, 1970; Lee, 1984), destacando seu papel central e abrangente na prática contabilística. De acordo com Marion (2018, p. 74), a materialidade é determinada em relação ao valor absoluto da informação e também em relação ao contexto em que está inserida. Uma informação pode ser material para uma empresa, mas não para outra. Assim, o princípio da materialidade estabelece que uma informação é considerada material se sua omissão ou erro puder afectar as decisões dos usuários das demonstrações financeiras.

O presente estudo se caracteriza como uma pesquisa descritiva. Segundo Gil (2002, p.42), “as pesquisas descritivas têm como objectivo primordial a descrição das características de determinada população ou fenómeno, ou então, o estabelecimento de relações entre as variáveis”.

Sob o ponto de vista dos procedimentos técnicos, o estudo é classificado como documental, uma vez que se concentra na análise das demonstrações financeiras das 10 maiores companhias aéreas do mundo. De acordo com Gil (2002), a pesquisa documental é

caracterizada pelo uso de documentos como principal fonte de dados, e, neste caso, as demonstrações financeiras constituem um conjunto valioso de documentos contabilísticos. Esse método é eficaz para extrair análises e agregar valor à pesquisa, conforme destacado por Silva e Grigolo (2002), pois oferece uma ampla gama de informações que podem ser exploradas de maneira abrangente.

A abordagem adoptada neste estudo é quantitativa e qualitativa. Gatti (2004) aponta que pesquisas qualitativas e quantitativas não são antagónicas, ao contrário, são complementares e oferecem a oportunidade de compreender melhor os fenómenos investigados. Essa abordagem híbrida, qualitativa e quantitativa, proporciona uma visão completa dos efeitos financeiros da adopção da nova norma nas demonstrações financeiras das companhias aéreas, combinando a análise numérica com uma compreensão contextual das mudanças materialmente relevantes.

Para Michel (2005), a pesquisa quantitativa concentra-se na busca de resultados exactos evidenciados por meio de variáveis preestabelecidas, em que se verifica e explica a influência sobre as variáveis. Nesta componente quantitativa, o foco é: (i) cálculo de estatísticas descritivas, envolvendo o cálculo de média, mediana, mínimo, máximo e desvio padrão, (ii) análise comparativa, destacando percentuais e proporções, (iii) análise de variação e (iv) análise de frequência nos valores de Receita Operacional, Resultado Líquido e Resultado Retido. Na análise qualitativa, foi adoptada uma abordagem de análise de conteúdo nas notas explicativas, visando identificar informações cruciais sobre práticas contabilísticas, especialmente aquelas que impactam materialmente as demonstrações financeiras, alinhando-se à perspectiva de Merriam (1998), que destaca que a pesquisa qualitativa envolve a obtenção de dados descritivos na perspectiva da investigação crítica ou interpretativa.

### **3.3 Hipóteses**

Tendo em conta o modelo de análise proposto por Napier e Stadler (2020), as seguintes hipóteses serão testadas empiricamente:

- **Hipótese Nula (H0):** A adopção inicial do novo padrão de reconhecimento da receita não terá um impacto financeiro materialmente relevante nas demonstrações financeiras das 10 maiores companhias aéreas do mundo.

- **Hipótese Alternativa (H1):** A adopção inicial do novo padrão de reconhecimento da receita terá um impacto financeiro materialmente relevante nas demonstrações financeiras das 10 maiores companhias aéreas do mundo.

### **3.4 Selecção de Indicadores**

Conforme indicado no capítulo 1, os indicadores da pesquisa foram seleccionados com base nos estudos de Napier e Stadler (2020). Os indicadores escolhidos são Receita Operacional, Resultado Líquido e Resultado Retido. Esses indicadores proporcionam uma visão abrangente do impacto do novo padrão de reconhecimento da receita nas áreas de geração de receita, posição financeira, e estrutura de capital.

O controlo de factores externos que não estejam relacionados com a aplicação da nova norma de reconhecimento da receita nos indicadores acima indicados, não são atribuíveis a este estudo e são de competência e responsabilidade directas das próprias empresas. O impacto declarado é baseado na aplicação da nova norma de receita, de acordo com as divulgações feitas nas notas explicativas das demonstrações financeiras das 10 maiores companhias aéreas do mundo.

### **3.5 Colecta de Dados**

Para colectar dados, foi realizada uma revisão das demonstrações financeiras e relatórios anuais das 10 maiores companhias aéreas do mundo, referentes ao exercício económico de 2018.

### **3.6 Análise de Dados**

A análise compreendeu a o cálculo de variações e comparação entre as informações financeiras reportadas antes e depois da adopção do novo padrão de reconhecimento da receita, para cada uma das 10 maiores companhias aéreas do mundo. Foi também realizada uma revisão profunda das notas explicativas das demonstrações financeiras.

O processamento dos dados foi realizado utilizando a ferramenta Microsoft Office Excel, e os resultados foram apresentados por meio de tabelas para uma melhor visualização.

Os resultados obtidos foram interpretados à luz da relevância material, com foco nas percepções e avaliações das 10 maiores companhias aéreas do mundo. A responsabilidade pela determinação do que é materialmente relevante recai inteiramente sobre as próprias empresas, evidenciando a natureza objectiva e independente deste estudo.

## CAPÍTULO 4: DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

Neste capítulo, são apresentados e discutidos os resultados obtidos a partir da análise do impacto financeiro do novo padrão de reconhecimento da receita nas 10 maiores companhias aéreas do mundo no ano de 2018. Início apresentando a amostra do estudo, seguido da apresentação dos resultados e por fim a interpretação dos resultados.

### 4.1 Amostra

Conforme indicado nos capítulos anteriores, a selecção da amostra foi feita com base no relatório da IATA *World Air Transport Statistics 2021*.

São apresentadas, na tabela 3, as 10 maiores companhias aéreas do mundo, seleccionadas pela IATA em milhões de quilómetros, com base no *Revenue Passenger-Kilometres*:

Tabela 3 Amostra

Nº de ordem	Nome da empresa	Receita
1	American Airlines	123,997
2	China Southern Airlines	110,650
3	Delta Air Lines	106,488
4	United Airlines	100,188
5	China Eastern Airlines	88,728
6	Southwest Airlines	87,263
7	Emirates	78,746
8	Air China	71,417
9	Ryanair	64,928
10	Qatar Airways	57,171

Fonte: Compilado a partir do relatório “World Air Transport Statistics 2021” da IATA, disponível no anexo 1.

Como discutido nos capítulos anteriores, o conceito de *Revenue Passenger-Kilometres (RPK)*, traduzido para o português como 'Quilómetros por Passageiro Pago', é uma métrica que representa a quantidade total de passageiros pagantes transportados pela companhia aérea multiplicada pela distância percorrida em quilómetros. Essa medida é comumente empregada para avaliar a eficiência operacional e a capacidade de transporte de uma companhia aérea.

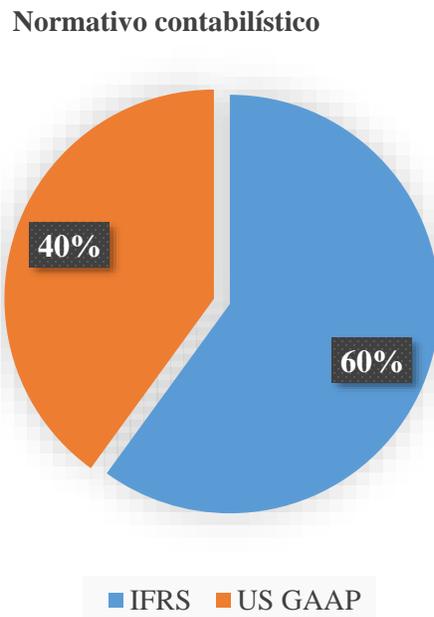
#### **4.1.1 Características da amostra**

São aqui apresentadas de forma abrangente as principais características da amostra.

##### **4.1.1.1 Composição da amostra pelo tipo de normativo contabilístico utilizado**

A amostra revela uma diversidade significativa quanto ao normativo contabilístico utilizado pelas 10 maiores companhias aéreas do mundo. O gráfico 1 mostra a composição da amostra pelo tipo de normativo contabilístico utilizado.

Gráfico 1 Composição da amostra pelo tipo de normativo contabilístico utilizado



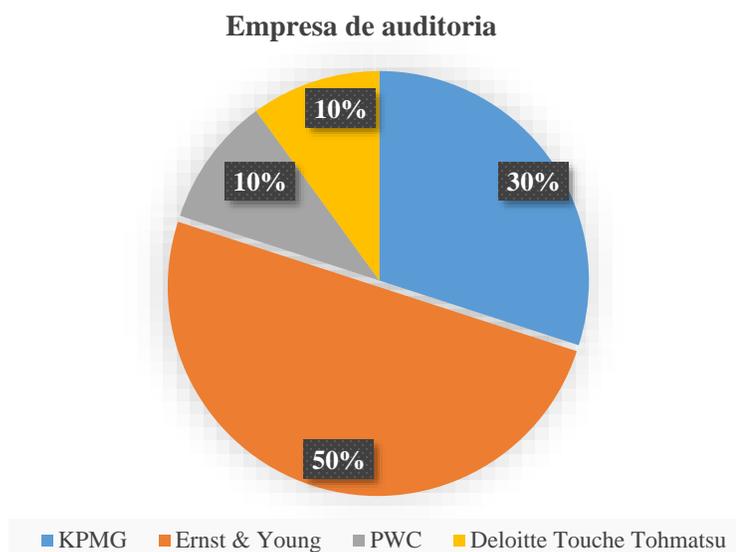
Fonte: Compilado a partir dos relatórios financeiros das 10 maiores companhias aéreas, referentes ao ano de 2018.

Da figura acima, pode se observar que 60% da amostra reporta-se pelas IFRS (IFRS 15) e os restantes 40% reportam-se pelas US GAAP (ASC 606).

#### **4.1.1.2 Composição da amostra por empresa de auditoria**

O gráfico 2 mostra o resumo da composição da amostra por empresa de auditoria.

Gráfico 2 Composição da amostra por empresa de auditoria



Fonte: Compilado a partir dos relatórios financeiros das 10 maiores companhias aéreas, referentes ao ano de 2018.

As companhias aéreas seleccionadas são auditadas pelas maiores firmas de auditoria do mundo, sendo que 50% são auditadas pela Ernst & Young e as restantes pela KPMG, PWC e Deloitte.

#### **4.1.1.3 Composição da amostra por opção de transição seleccionada**

A opção de transição seleccionada pelas companhias aéreas é muito importante na caracterização da amostra, uma vez que a mesma influencia a extensão em que podemos avaliar o impacto da nova norma nas demonstrações financeiras.

Conforme discutido nos capítulos anteriores, a nova norma contabilística de reconhecimento de receita oferece às empresas a flexibilidade de escolher entre dois métodos de transição: a abordagem retrospectiva completa e a abordagem retrospectiva modificada.

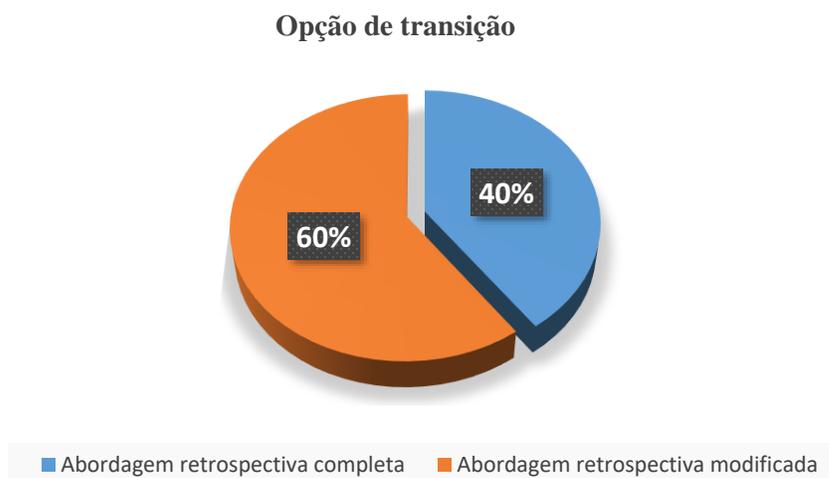
Ao optar pela abordagem retrospectiva completa, a empresa ajusta retroactivamente cada rubrica nas demonstrações financeiras anteriores à adopção da nova norma. Esse método

possibilita uma verificação detalhada do efeito da aplicação da norma em cada componente das demonstrações financeiras.

Por outro lado, ao escolher a abordagem retrospectiva modificada, a empresa reconhece o efeito cumulativo da aplicação inicial do novo padrão de reconhecimento da receita como um ajuste aos saldos iniciais do capital próprio. Nesse caso, não é possível verificar o efeito específico em cada rubrica das demonstrações financeiras, uma vez que os ajustes são consolidados nos saldos iniciais do capital próprio.

O gráfico 3 resume a opção de transição seleccionada pelas 10 maiores companhias aéreas do mundo.

Gráfico 3 Composição da amostra pela opção de transição



Fonte: Compilado a partir dos relatórios financeiros das 10 maiores companhias aéreas, referentes ao ano de 2018.

Conforme se pode depreender da tabela acima, 60% das empresas optou pela abordagem retrospectiva modificada enquanto as restantes 40% decidiram fazer a transição pela abordagem retrospectiva completa.

A escolha da opção de transição entre a abordagem retrospectiva completa e a abordagem retrospectiva modificada para a adopção da nova norma depende das circunstâncias específicas de cada empresa. Não foram divulgadas informações sobre o critério utilizado para a escolha da opção de transição.

## 4.2 Resultados

A primeira análise empírica é sobre os efeitos nos números reportados pelas empresas na Receita Operacional, Resultado Líquido e Resultado Retido. Adicionalmente, analisa-se as mudanças nas divulgações. Na tabela 4 são apresentados os dados das 10 maiores companhias aéreas após a adoção da nova norma, expressos em dólares norte americanos (\$), excepto o “n”:

Tabela 4 Métricas financeiras pós-adoção da nova norma

Rúbrica	n	Média	Mediana	Mínimo	Máximo	Desvio Padrão
Receita Operacional	10	24,111	21,052	5,804	42,622	11,917
Resultado Líquido	10	1,406	1,205	-69	3,357	1,096
Resultado Retido	10	5,734	4,549	-1,345	13,832	4,877

Fonte: Compilado a partir dos relatórios financeiros das 10 maiores companhias aéreas, referentes ao ano de 2018.

Na tabela 5 são apresentadas as variações absolutas dos valores antes e após a adoção da nova norma, expressas em dólares norte americanos (\$), excepto o “n”:

Tabela 5 Variações absolutas nas métricas financeiras

Rúbrica	n	Média	Mediana	Mínimo	Máximo	Desvio Padrão
Receita Operacional	10	39	-3	0	415	52
Resultado Líquido	10	-108	0	0	-220	-96
Resultado Retido	10	-790	-389	-4,642	108	559

Fonte: Compilado a partir dos relatórios financeiros das 10 maiores companhias aéreas, referentes ao ano de 2018.

Conforme se pode observar pela tabela 5, embora a Receita Operacional e o Resultado Líquido apresentem variações relativamente pequenas, o Resultado Retido mostra variações mais significativas. Após essa análise inicial, Napier e Stadler (2020) sugerem uma análise mais aprofundada dessas variações.

Antes de analisar os efeitos nos números financeiros, são fornecidas algumas evidências sobre a importância da receita. Isso é feito investigando em que medida a receita é um assunto-chave de auditoria (ACA). Os relatórios de auditoria de todas as empresas da nossa amostra incluem detalhes sobre o ACA. A Tabela 6, Painel A, relata as descobertas.

A Tabela 6<sup>5</sup>, Painel B, relata as descobertas sobre as mudanças no reconhecimento e mensuração nos relatórios anuais das 10 maiores companhias aéreas. Isso é feito analisando mudanças em três rúbricas reportadas. O Painel C, apresenta informações sobre as divulgações, como resultado da aplicação da nova norma.

Tabela 6 Impacto da adoção da nova norma de reconhecimento da receita

	n	Média	Mediana	Mín	Máx	# $\Delta > 0$	# $\Delta = 0$	# $\Delta < 0$	Desvio Padrão
<b>Painel A</b>									
<b>Assuntos-chave de auditoria (ACA)</b>									
<i>Key audit matters</i>									
Inclui nota sobre nova norma	10	50%							
<b>Painel B</b>									
<b>Mudanças em reconhecimento e mensuração</b>									
Relato que o efeito não é material	10	10%							
$\Delta$ Receita Operacional ( $\Delta$ RO)	10	0.11%	0.00%	-0.26%	0.97%	4	4	2	0.32%
Efeito ( $\Delta$ RO) >1%	10	0.00%							
$\Delta$ Resultado líquido ( $\Delta$ RL)	10	-0.27%	0.00%	-1.49%	0.18%	3	4	3	0.52%
Efeito ( $\Delta$ RL) >1%	10	0.00%							
$\Delta$ Resultado Retido / património líquido [ $\Delta$ RR]	10	57.89%	-0.30%	-11.0%	603.33%	5	0	5	181.86%
Efeito ( $\Delta$ RR) >1%	10	10.00%							
<b>Painel C</b>									
<b>Mudanças em divulgações</b>									
Nota de aplicação na nova norma	10	100.00%							
Relato de divulgações adicionais	10	60.00%							

Fonte: Compilado a partir dos relatórios financeiros das 10 maiores companhias aéreas, referentes ao ano de 2018.

<sup>5</sup> A tabela relata os efeitos da implementação da nova norma de reconhecimento da receita nas 10 maiores companhias aéreas do mundo em 2018. A maioria das linhas relata dados dicotômicos, excepto aquelas que começam com '#' (denotando 'número de') ou ' $\Delta$ ' (denotando 'mudança em'). Dados dicotômicos são codificados como 1 (sim) ou 0 (não), e relata-se a média (como percentagem). Para as linhas que começam com ' $\Delta$ ', relata-se a média, mediana, mínimo (Min), máximo (Max) e desvio padrão, apresentados como percentagem. Além disso, relata-se o número de empresas para as quais os dados aumentam ( $\#\Delta > 0$ ), permanecem inalterados ( $\#\Delta = 0$ ) ou diminuem ( $\#\Delta < 0$ ).

#### ***4.2.1 Considerações sobre a receita nos relatórios de auditoria***

A contabilização da receita é um ACA importante, com 50% das empresas incluindo uma nota de implementação da nova norma de reconhecimento da receita.

#### ***4.2.2 Considerações sobre a materialidade***

Apenas 1 empresa da amostra (10%) afirma que o efeito da nova norma não é materialmente relevante.

#### ***4.2.3 Mudanças no Reconhecimento e Mensuração***

Para  $\Delta RR$ , a maioria das empresas divulga os números. Para  $\Delta RO$  e  $\Delta RL$ , quatro empresas não divulgaram os números. Para estas empresas sem divulgação, assumiu-se que o efeito não é relevante e definiu-se  $\Delta RO$  e  $\Delta RL$  como zero. Este ajuste é justificável, considerando que essas quatro empresas divulgaram ter optado pela abordagem retrospectiva modificada, ou seja, registrando o ajuste da aplicação da nova norma nos Resultados Retidos.

Quanto à diferença na Receita Operacional entre a nova norma e a norma anterior como percentagem da receita sob a nova norma ( $\Delta RO$ ), a média da diferença absoluta é de 0,11%. Desta amostra, quatro empresas registaram um ajuste positivo, quatro registaram ajuste igual a zero e outras duas registaram um ajuste negativo na  $\Delta RO$  - consulte as colunas '# $\Delta < 0$ ' e '# $\Delta > 0$ ' na Tabela 5. Ainda assim, nenhuma empresa da amostra experimentou um ajuste  $\Delta RO$  acima de 1%.

Quanto à diferença no Resultado Líquido entre a nova norma e a norma anterior como percentagem da Receita Operacional sob a nova norma ( $\Delta RL$ ), a média da diferença é negativa e igual 0,27% e a maior diferença é de 0,18%. Nenhuma empresa da nossa amostra experimentou ajuste  $\Delta RL$  acima de 1%. Três empresas mostram uma figura de Resultado líquido inferior sob a nova norma, outras três mostram uma figura mais alta e quatro mostraram um ajuste igual a zero - consulte as colunas '# $\Delta < 0$ ' e '# $\Delta > 0$ ' na Tabela 5.

Quanto ao efeito nos Resultados Retidos como percentagem do Património líquido ( $\Delta RR$ ), a média da mudança absoluta é de 57,89%, sendo a variação máxima de 603,33% na American Airlines. Metade das empresas têm ajustes positivos e outra metade, ajustes negativos -

consulte as colunas '# $\Delta <0$ ' e '# $\Delta >0$ ' na Tabela 5. Apenas 10% das empresas da amostra experimentam um ajuste  $\Delta$ RR acima de 1%. Uma análise mais aprofundada revela que, das cinco empresas com ajustes negativos, três apresentam variações entre 6% e 11% negativos.

#### **4.2.4 Divulgações**

Analisadas as notas explicativas das 10 maiores companhias aéreas do mundo, observa-se uma total adoção da nova norma e uma alta taxa de relato de divulgações adicionais (60%), reflectindo um compromisso com a transparência e conformidade.

De acordo com as informações divulgadas pelas empresas, os principais factores geradores de impacto nas métricas financeiras são: (i) a consideração sobre passagem comprada e não utilizada; (ii) mensuração da receita nos programas de fidelização de clientes; e (iii) serviços auxiliares e taxas de remarcação.

##### **4.2.4.1 Consideração sobre passagem comprada e não utilizada (ticket breakage)**

De acordo com as divulgações das 10 maiores companhias aéreas do mundo, a adoção do novo padrão de reconhecimento da receita não teve impacto significativo no momento em que as empresas reconhecem a receita, excepto a receita resultante de passagem comprada e não utilizada.

A passagem comprada e não utilizada, refere-se aos bilhetes de voo que permanecem não usados após a data de partida ou a data de vencimento do bilhete.

Antes da implementação do novo padrão, a receita proveniente de passagens compradas e não utilizadas era reconhecida quando a probabilidade de o passageiro exercer seus direitos remanescentes se tornasse remota, geralmente após a data da viagem ou após a data de vencimento da passagem. No entanto, com a introdução da nova norma, as 10 maiores companhias aéreas do mundo agora reconhecem o valor esperado das passagens compradas e não utilizadas como receita proporcional ao padrão dos direitos exercidos pelo passageiro, ou seja, a receita dos bilhetes voados.

Essa mudança significou uma alteração na metodologia de reconhecimento da receita, envolvendo uma estimativa do valor esperado das passagens não utilizadas. A estimativa é realizada de forma a garantir que a receita reconhecida das passagens compradas e não

utilizadas não resulte em uma reversão significativa da receita acumulada no futuro. Em outras palavras, as companhias aéreas agora reconhecem parte da receita das passagens compradas e não utilizadas à medida que os passageiros viajam, ajustando os saldos das demonstrações financeiras de acordo com as expectativas de utilização dessas passagens.

#### ***4.2.4.2 Mensuração da receita nos programas de fidelização de clientes***

Os programas de fidelização são usados pelas entidades para fornecer aos clientes incentivos para comprar seus produtos ou serviços. Se um cliente compra produtos ou serviços, a entidade concede ao cliente receitas de prêmios (pontos).

Antes da adoção da nova norma, as 10 maiores companhias aéreas do mundo empregavam o método de custo incremental para contabilizar a parte do passivo do programa de fidelidade relacionado às receitas de milhagem ganhas em viagens. Nesse método, o valor era estimado com base no custo incremental estimado de transportar um passageiro adicional.

No entanto, com a introdução do novo padrão de reconhecimento da receita, as companhias aéreas foram obrigadas a mudar sua política contábilística para o método de receita diferida. De acordo com essa abordagem, uma parte de cada venda de bilhete de passageiro atribuível às receitas de milhagem ganhas é diferida e reconhecida na receita do passageiro no futuro resgate de milhagem. Esta mudança representa um afastamento significativo do método do custo incremental, impactando directamente a forma como essas receitas são reconhecidas e reportadas.

Um dos efeitos notáveis dessa mudança é o aumento do valor das receitas de milhagem ganhas no método de receita diferida em comparação com o valor atribuído a essas receitas de milhagem no método do custo incremental. Isso ocorre porque o método de receita diferida considera uma porção maior das vendas de bilhetes como receita, adiando o reconhecimento dessas receitas até o momento do resgate da milhagem.

Essa alteração na contabilização das receitas dos programas de fidelização não apenas impactou os números financeiros das companhias aéreas, mas também tem implicações significativas na forma como essas empresas planeiam suas estratégias de marketing e vendas.

#### **4.2.4.3 *Serviços auxiliares e taxas de remarcação***

A reclassificação das receitas acessórias, como as taxas de alteração de passagem e taxas de bagagem, tem um impacto significativo para as companhias aéreas devido à nova norma de reconhecimento de receita. Antes da adopção dessa norma, essas receitas eram consideradas outras receitas operacionais e eram tratadas separadamente do componente de viagem do passageiro. No entanto, com o novo padrão, essas receitas acessórias são agora reconhecidas como parte da receita de passageiros.

Essa mudança tem implicações importantes para o reconhecimento e contabilização dessas receitas. Por exemplo, as taxas de alteração de passagem, que costumavam ser reconhecidas no momento do recebimento do pagamento, agora são reconhecidas no momento do transporte, quando o passageiro efectivamente viaja. Isso significa que as companhias aéreas precisam agora ajustar seus sistemas contabilísticos e processos para garantir que essas receitas sejam reconhecidas no momento apropriado, de acordo com o novo padrão.

Além disso, ao serem tratadas como parte da receita de passageiros, essas receitas acessórias estão sujeitas às mesmas exigências de divulgação e reconhecimento que outras receitas relacionadas aos bilhetes de passagem. Isso implica em uma maior transparência nas demonstrações financeiras das companhias aéreas, fornecendo aos investidores e outras partes interessadas uma visão mais clara e detalhada das fontes de receita da empresa.

### **4.3 Interpretação dos resultados**

Os resultados acima mostram que, com excepção do Resultado Retido, o efeito nos números reportados é mínimo para a maioria das empresas. Por exemplo, o saldo inicial da Receita Operacional da United Airlines em 2018 foi de 37,736 milhões de dólares norte americanos, e sua receita sob a nova norma de reconhecimento da receita em 2018 foi de 37,784 milhões de dólares norte americanos. Os efeitos da implementação da nova norma foram uma um ligeiro aumento da receita em cerca de 0.1%.

Estes resultados são consistentes com os dados anteriormente apresentados sobre a opção de transição seleccionada pelas companhias aéreas. De facto, a proporção significativamente maior de empresas adoptando a abordagem retrospectiva modificada explica a maior

variabilidade nos Resultados Retidos, uma vez que os ajustes não são distribuídos de maneira detalhada nas rubricas individuais, mas sim consolidados nos Resultados Retidos.

A análise detalhada das notas explicativas das demonstrações financeiras das 10 maiores companhias aéreas do mundo revelou que, globalmente, a adoção da nova norma de reconhecimento da receita apenas teve um impacto materialmente relevante no Resultado Retido, resultante de: (i) a consideração sobre passagem comprada e não utilizada; (ii) mensuração da receita nos programas de fidelização de clientes; e (iii) serviços auxiliares e taxas de remarcação.

Estes resultados são consistentes com a literatura existente sobre o impacto da nova norma de reconhecimento da receita.

## **CAPÍTULO 5: CONCLUSÕES**

Neste capítulo, apresento a conclusão derivada da pesquisa sobre o impacto financeiro do novo padrão de reconhecimento da receita nas 10 maiores companhias aéreas do mundo no ano de 2018.

### **5.1 Conclusão e Recomendações**

O presente estudo, buscou analisar o impacto da nova norma de reconhecimento da receita nas 10 maiores companhias aéreas do mundo no ano de 2018. A análise adoptou uma abordagem abrangente, combinando métodos quantitativos e qualitativos com vista a identificar impactos materialmente relevantes. A análise quantitativa, centrada na Receita Operacional, Resultado Líquido e Resultado Retido, buscou comparar e identificar variações após a implementação da nova norma. Simultaneamente, a análise qualitativa explorou as notas explicativas das demonstrações financeiras, buscando compreender as práticas contabilísticas diante da mudança normativa.

No final do estudo foi possível concluir que os autores concordam que a adopção do novo padrão de reconhecimento da receita tem um grande impacto nas companhias aéreas em termos de reconhecimento de receitas e divulgação de informações financeiras. Alguns dos principais impactos discutidos pelos autores incluem a necessidade de reavaliar os contractos com clientes, a aplicação de novas políticas de contabilidade, a revisão dos sistemas de informação financeira e a mudança na forma como as empresas transmitem as informações aos investidores. Alguns autores também destacam os desafios na implementação da norma, incluindo a complexidade dos requisitos de relatórios e a necessidade de investimentos significativos em tecnologia e recursos humanos. Em geral, a literatura sugere que as companhias aéreas precisam se preparar adequadamente para a adopção do novo padrão de reconhecimento da receita e implementar mudanças significativas em seus processos e sistemas contabilísticos para cumprir com as novas exigências.

A partir da análise das informações financeiras colectadas, pôde-se concluir que a adopção do novo padrão de reconhecimento da receita não teve impacto materialmente relevante, na Receita Operacional e Resultado líquido. Entretanto, registou-se um impacto materialmente relevante no Resultado Retido, resultante de: (i) a consideração sobre passagem comprada e

não utilizada; (ii) mensuração da receita nos programas de fidelização de clientes; e (iii) serviços auxiliares e taxas de remarcação.

Quanto a receita proveniente de passagens compradas e não utilizadas, observa-se que as companhias aéreas alteraram a metodologia de reconhecimento da receita, incorporando uma abordagem mais proactiva e ajustada às expectativas de utilização das passagens compradas e não utilizadas. Em relação a receita proveniente dos programas de fidelização de clientes a transição do método de custo incremental para o método de receita diferida representa uma mudança substancial para as companhias aéreas. Quanto a serviços auxiliares e taxas de remarcação as companhias aéreas tiveram que reclassificar as receitas acessórias, como as taxas de alteração de passagem e taxas de bagagem, que geraram impacto significativo para no Resultado Retido.

Os resultados deste estudo são consistentes com a literatura existente sobre o impacto da nova norma de reconhecimento da receita, especialmente em relação as conclusões de Napier e Stadler (2020).

Devido aos desafios encontrados na análise do impacto da nova norma de reconhecimento de receita, é crucial enfatizar a transparência nas divulgações financeiras. Recomenda-se especialmente aprimorar a qualidade das notas explicativas, considerando que, em algumas empresas, as divulgações foram deficientes.

## **5.2 Limitações do Estudo e Linhas de Pesquisas Futuras**

Esta pesquisa aborda uma norma internacional recentemente emitida, o que amplia a relevância do estudo, mas também impõe limitações em alguns aspectos, especialmente no que diz respeito à escassez de informações empíricas disponíveis e à carência de literatura existente sobre o tema.

Uma outra limitação notável é a qualidade das divulgações presentes nas notas explicativas das demonstrações financeiras, tornando desafiadora a avaliação dos impactos da norma recém-introduzida, principalmente em termos quantitativos. Além disso, o escopo desta pesquisa está restrito à análise do impacto da transição do normativo anterior para o novo, ou

seja, examina a aplicação inicial do novo normativo, sem explorar a evolução dos impactos ao longo dos anos subsequentes.

Para complementar, o estudo foca em uma amostra composta por apenas 10 empresas. Essas limitações mencionadas anteriormente podem ser vistas como sugestões para investigações futuras, incluindo a possibilidade de ampliar a dimensão da amostra para permitir a aplicação de diferentes metodologias de estudo. Desta forma, esta dissertação pode servir como ponto de partida para pesquisas futuras e oferecer orientações sobre pontos relevantes a serem explorados em estudos futuros.

## **BIBLIOGRAFIA**

Afzal, A., Zaman, R., & Ali, M. A. (2021). Impact of IFRS 15 on revenue recognition in airline industry. *Management Science Letters*, *11*(1), 133-142.

Aladwan, M. (2019). Fluctuations of stock price and revenue after the early adoption of IFRS 15, Revenue from Contracts with Customers. *Italian Journal of Pure and Applied Mathematics*, *41*, 691-707. Disponível em [https://www.researchgate.net/publication/329718762\\_Fluctuations\\_of\\_Stock\\_Price\\_and\\_Revenue\\_after\\_the\\_Early\\_Adoption\\_of\\_IFRS\\_15\\_Revenue\\_from\\_Contracts\\_with\\_Customers](https://www.researchgate.net/publication/329718762_Fluctuations_of_Stock_Price_and_Revenue_after_the_Early_Adoption_of_IFRS_15_Revenue_from_Contracts_with_Customers)

Al-Jifri, K. S., & Al-Zoubi, A. S. (2019). The impact of IFRS 15 on the financial performance of airline companies in Jordan. *Journal of Accounting and Finance*, *19*(2), 18-28.

Almeida, M. C. (2014). *Curso de contabilidade introdutória em IFRS e CPC* (1ª ed.). São Paulo: Atlas.

Ashbaugh, H., & Pincus, M. (2001). Domestic accounting standards, international accounting standards, and the predictability of earnings. *Journal of Accounting Research*, *39*(3), 417-434. Disponível em [https://www.researchgate.net/publication/227527562\\_Domestic\\_Accounting\\_Standards\\_International\\_Accounting\\_Standards\\_and\\_the\\_Predictability\\_of\\_Earnings](https://www.researchgate.net/publication/227527562_Domestic_Accounting_Standards_International_Accounting_Standards_and_the_Predictability_of_Earnings)

Bakar, N. A. A., & Abdul Rahman, R. (2017). The impact of IFRS 15 on the airline industry. *Journal of Applied Accounting Research*, *18*(2), 198-210.

Barth, M., Landsman, W., & Lang, M. (2008). International accounting standards and accounting quality. *Journal of Accounting Research*, *46*(3), 467-498. Disponível em [https://www.researchgate.net/publication/227617880\\_International\\_Accounting\\_Standards\\_and\\_Accounting\\_Quality](https://www.researchgate.net/publication/227617880_International_Accounting_Standards_and_Accounting_Quality)

Beck, K., & Tam, K. (2018). Airline financial reporting under IFRS 15. *Journal of Air Transportation*, *27*(1), 19-35.

- Belsom, A., & Berhe, G. (2021). The effect of IFRS 15 on the value relevance of companies in the European Union.
- Bernouilly, P. (2018). Impacto da implementação da IFRS 15 nas demonstrações financeiras de uma empresa de telecomunicações na Indonésia: Um estudo de caso.
- Braga, J. (2022). Efeito da adoção da IFRS 15 na qualidade da informação contábil: Um estudo no setor de construção civil e construção pesada no Brasil.
- Brozović, M., & Pavić, I. (2018). Analysis of the short- and long-term effects of the new revenue recognition standard on companies providing professional services. In Soliman, Vision 2020: Sustainable Economic Development and Application of Innovation Management from Regional expansion to Global Growth (1008-1021). *Proceedings of the 32nd International Business Information Management Association Conference, IBIMA, 2018*. Disponível em <https://www.bib.irb.hr/969449>
- Cazavan-Jeny, A., Jeanjean, T., & Joos, P. (2017). IFRS 15 Revenue from Contracts with Customers: The case of Air France-KLM. *Accounting in Europe, 14*(2), 243-267.
- Costa de Jesus, R. (2022). Impacto da adoção da IFRS 15 na divulgação dos Key Audit Matters: Um estudo no Reino Unido.
- De Souza, A., et al. (2020). Impacto da IFRS 15 nas demonstrações financeiras das empresas brasileiras.
- Deng, X., et al. (2018). Effects of IFRS adoption on financial ratios: Evidence from airlines. *Journal of Accounting, Auditing & Finance, 33*(2), 267-290.
- Devalle, A., Magno, F., & Palmucci, F. (2018). Revenue recognition in the airline industry: The impact of IFRS 15. *Journal of Air Transport Management, 72*, 94-102.
- Dierkes, M., & Lohse, M. (2019). Disclosure of revenue recognition policies and contract modifications under IFRS 15. *Accounting in Europe, 16*(2), 171-188.
- Dicksee, L.R. (1903). *Advanced Accounting*. Londres: Gee & Co.

Djunaidi, H., & Rahayu, S. (2020). Implementation of IFRS 15 and its impact on financial statements of Indonesian airline companies. *Journal of Accounting and Investment*, 21(2), 217-233.

Grant Thornton. (2022). Revenue from Contracts with Customers: Navigating the guidance in ASC 606 and ASC 340-40.

Guenther, N., Gegenfurtner, B., Kaserer, C., & Achleitner, A. (2009). International financial reporting standards and earnings quality: The myth of voluntary vs. mandatory adoption. *Center for Entrepreneurial and Financial Studies (CEFS)*, 31, 1-44. Disponível em [https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract\\_id=1413145](https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=1413145)

He, Z., & Wu, Y. (2021). How does IFRS 15 affect airlines' performance? Evidence from China. *Journal of Air Transport Management*, 90, 101965.

IASB. (2015). *International Financial Reporting Standards. Part A: The conceptual framework and requirements*. Londres: IFRS Foundation.

International Air Transport Association (IATA). (s.d.). Revenue Passenger Kilometers (RPKs). Disponível em <https://www.iata.org/en/publications/store/revenue-passenger-kilometers-rpks/>

Iudícibus, S. (2009). *Teoria da contabilidade* (9ª ed.). São Paulo: Atlas.

Jones, J., & Pagach, D. (2013). The next step for revenue recognition. *CPA Journal*, 83(10), 30-34. Disponível em <https://www.cpajournal.com/2016/01/13/new-revenue-recognition-standard/>

Kirschenheiter, M. A. (2017). Accounting for revenue recognition: A new standard for airlines. *Journal of Corporate Accounting & Finance*, 29(3), 17-24.

KPMG. (2017). *Companhias Aéreas: IFRS 15 Receita: Você está preparado?*.

Lee, H., & Choi, S. (2024). The initial adoption impact of IFRS 15 on the comparability of financial statements: A study in Korea

Leuz, C. (2003). IAS versus US GAAP: Information asymmetry-based evidence from Germany's new market. *Journal of Accounting Research*, 41(3), 445-472. Disponível em <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/abs/10.1111/1475-679X.00112>

Leuz, C., & Verrecchia, R. (2000). The economic consequences of increased disclosure. *Journal of Accounting Research*, 38, 91-124. Disponível em <https://www.jstor.org/stable/2672910?seq=1>

Leventis, S., et al. (2018). The impact of IFRS 15 on airline financial statements: Evidence from Europe. *Journal of Air Transport Management*, 72, 1-9.

Liu, M., et al. (2019). Information quality effects of mandatory IFRS adoption: Evidence from the airline industry. *Journal of Business Research*, 96, 157-168.

Marion, J. C. (2018). *Contabilidade Introdutória* (11ª ed.). São Paulo: Atlas.

Mohd-Zulkifli, S., et al. (2020). IFRS 15: Adoption and implementation in the airline industry. *Journal of Financial Reporting and Accounting*, 18(1), 78-97.

Morawska, K. (2021). Did the adoption of IFRS 15 in Poland affect revenue-based earnings management?.

Napier, C. J., & Stadler, C. (2020). The real effects of a new accounting standard: The case of IFRS 15 Revenue from Contracts with Customers. *Accounting and Business Research*, 50(5), 474-503

Nishimura, A., & Doi, H. (2018). The impact of IFRS 15 on airlines in Japan. *Journal of International Accounting Research*, 17(1), 31-45.

Onie, E., et al. (2022). Impacto da IFRS 15 na relevância do valor das empresas listadas na Austrália.

Oxford English Dictionary. (2011). *Receita*. Em *Oxford English Dictionary*. Oxford: OUP. Edição online. Disponível em: <https://www.oed.com/view/Entry/164734>

Paton, W.A. (1922). *Accounting Theory: With Special Reference to the Corporate Enterprise*. Nova York: Ronald Press.

Rudra, T., & Bhattacharjee, C. D. (2011). Does IFRS influence earnings management? Evidence from India. *Journal of Management Research*, 4(1). Disponível em [https://www.researchgate.net/publication/266089509\\_Does\\_IFRs\\_Influence\\_Earnings\\_Management\\_Evidence\\_from\\_India](https://www.researchgate.net/publication/266089509_Does_IFRs_Influence_Earnings_Management_Evidence_from_India)

Rutledge, R. W., Karim, K. E., & Kim, T. (2016). The FASB's and IASB's new revenue recognition standard: What will be the effects on earnings quality, deferred taxes, management compensation, and on industry-specific reporting? *The Journal of Corporate Accounting & Finance*, 27(6), 43-48. Disponível em <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/full/10.1002/jcaf.22188>

Santos, J. L., et al. (2007). *Teoria da contabilidade* (1ª ed.). São Paulo: Atlas.

Silva, M. (2018). Impactos da IFRS 15 em companhias do setor de transportes: Evidências do Brasil.

Stubben, S. R. (2010). Discretionary revenues as a measure of earnings management. *The Accounting Review*, 85(2), 695-717. Disponível em <https://aaapubs.org/doi/abs/10.2308/accr.2010.85.2.695?journalCode=accr>

Taneja, A., Prabhakar, R., & Thomas, A. (2017). IFRS 15: A roadmap to airline revenue accounting. *Journal of Revenue and Pricing Management*, 16(5), 515-525.

Tong, T. L. (2014). A review of IFRS 15 Revenue from Contracts with Customers. Disponível em [http://www.masb.org.my/pdf.php?pdf=2014-09-15%20Review%20of%20IFRS%2015%20\(TLT\).pdf&file\\_path=pdf](http://www.masb.org.my/pdf.php?pdf=2014-09-15%20Review%20of%20IFRS%2015%20(TLT).pdf&file_path=pdf).

Tutino, M., Regoliosi, C., Mattei, G., Paoloni, N., & Pompili, M. (2019). Does the IFRS 15 impact earnings management? Initial evidence from Italian listed companies. *African Journal of Business Management*, 13(7), 226-238. Disponível em [https://www.researchgate.net/publication/332229545\\_Does\\_the\\_IFRS\\_15\\_impact\\_earnings\\_management\\_Initial\\_evidence\\_from\\_Italian\\_listed\\_companies](https://www.researchgate.net/publication/332229545_Does_the_IFRS_15_impact_earnings_management_Initial_evidence_from_Italian_listed_companies)

Valério, L. H. (2011). Impacto da adoção das IFRS (International Financial Reporting Standards) em indicadores econômico-financeiros: Um estudo de caso múltiplo em empresas

do setor de transporte aéreo listadas na Bolsa de Valores de São Paulo (Mestrado em Ciências Contábeis e Atuariais). São Paulo.

Zhang, C., & Chen, S. (2020). IFRS 15 and the quality of financial information: Evidence from Chinese airlines. *Journal of Applied Accounting Research*, 21(4), 666-688.

## **ANEXOS**

Anexo 1 - Estatísticas mundiais de transporte aéreo WATS+ 2021 (WATS+ Word Air Transportation Statistics 2021)

Since 1949

# WATS<sup>+</sup>

World Air Transport Statistics  
2021

BUY ONLINE



# SUMMARY OF PASSENGER AND CARGO TRAFFIC

## Passenger and cargo traffic



### PASSENGER LOAD FACTOR

65.1%

Revenue Passenger-Kilometres (millions):  
**2,986,993**  
Available Seat-Kilometres (millions):  
**4,589,378**

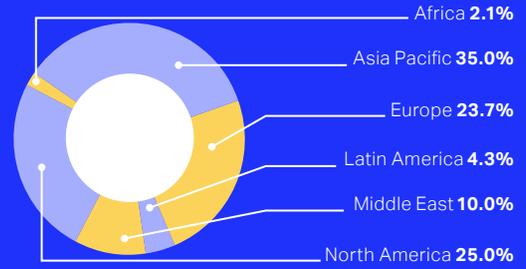


### CARGO LOAD FACTOR

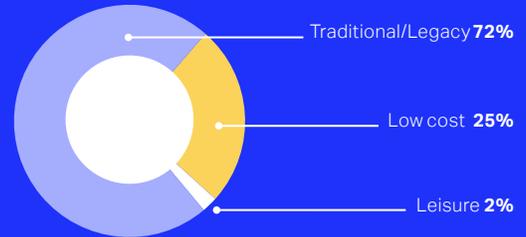
53.8%

Cargo Tonne-Kilometres (millions):  
**231,342**  
Available Cargo Tonne-Kilometres (millions):  
**430,016**

## World scheduled passenger and cargo traffic by region of airline domicile – Revenue Tonne-Kilometres (millions)

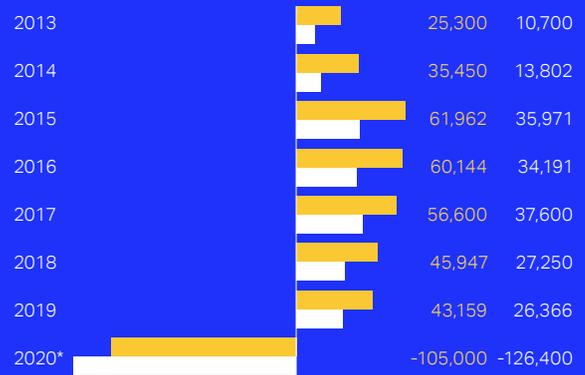


## Share of Revenue Passenger- Kilometres by Airline Type



## OPERATING AND NET RESULTS

(US\$ millions)



\*Preliminary

■ Operating Result

■ Net Result

## TOP AIRLINES BY RPK AND CTK

### Top 10 Passenger (Revenue Passenger-Kilometres (millions))

American Airlines	123,997
China Southern Airlines	110,650
Delta Air Lines	106,488
United Airlines	100,188
China Eastern Airlines	88,728
Southwest Airlines*	87,263
Emirates	78,746
Air China	71,417
Ryanair*	64,928
Qatar Airways	57,171

### Top 10 Cargo (Cargo Tonne-Kilometres (millions))

Federal Express	19,656
United Parcel Service	14,371
Qatar Airways	13,740
Emirates	9,569
Cathay Pacific Airways	8,137
Korean Air	8,104
Cargolux	7,345
Turkish Airlines	6,977
China Southern Airlines	6,591
China Airlines	6,317

\* Airline has additional notes, please refer to Ranking Table 4.1

## Anexo 2 – Análise de variações

**Análise de Variações**

As demonstrações financeiras foram convertidas para dólar norte americano ao câmbio de 28 Dezembro 2018 do FMI

Companhia Aerea	American Airlines	China Southern Airlines	Delta Air Lines	United Airlines	China Eastern Airlines	Southwest Airlines	Emirates	Air China	Ryanair	Qatar Airways
<b>Receita Operacional</b>										
<b>Inicial (IAS 11/18)</b>	42,207	20,939	41,244	37,736	16,781	21,171	25,139	18,098	5,804	<b>11,603</b>
<b>Final (IFRS 15/ASC 606)</b>	42,622	20,958	41,138	37,784	16,822	21,146	25,139	18,098	5,804	<b>11,603</b>
<b>Variação absoluta</b>	415	19	-106	48	41	-25	0	0	0	<b>0</b>
<b>Variação %</b>	0.974%	0.1%	-0.3%	0.1%	0.2%	-0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	<b>0.0%</b>
<b>Resultado líquido</b>										
<b>Inicial (IAS 11/18)</b>	1,919	477	3,577	2,131	397	3,488	811	1,261	1,149	<b>-69</b>
<b>Final (IFRS 15/ASC 606)</b>	1,282	491	3,205	2,144	428	3,357	811	1,261	1,149	<b>-69</b>
<b>Variação absoluta</b>	-637	14	-372	13	30	-131	0	0	0	<b>0</b>
<b>Variação %</b>	-1.5%	0.1%	-0.9%	0.0%	0.2%	-0.6%	0.0%	0.0%	0.0%	<b>0.0%</b>
<b>Capital próprio</b>										
<b>Inicial (IAS 11/18)</b>	3,926	11,352			8,902	10,430	10,087	13,842	3,862	17,890
<b>Final (IFRS 15/ASC 606)</b>	-780	11,450	12,530	8,734	8,989	9,641	10,099	13,918	3,644	17,998
<b>Variação absoluta</b>	-4,706	98	12,530	8,734	87	-789	11	76	-218	108
<b>Variação %</b>										
<b>Resultado Retido</b>										
<b>Inicial (IAS 11/18)</b>	3,361	-	9,636	4,621	2,321	14,621	9,704	10,881	3,018	557
<b>Final (IFRS 15/ASC 606)</b>	-1,345	-	8,256	4,549	2,407	13,832	9,704	10,955	2,800	449
<b>Variação absoluta</b>	-4,706	77	-1,380	-72	86	-789	0	74	-218	-108
<b>Variação %</b>	603.3%	0.7%	-11.0%	-0.8%	0.959%	-8.2%	0.0%	0.5%	-6.0%	-0.6%

## **GLOSSÁRIO**

Este glossário reúne definições claras e abrangentes dos termos técnicos e específicos da área de estudo. O objectivo é proporcionar uma referência rápida e acessível para os leitores, garantindo a compreensão precisa dos conceitos fundamentais abordados no trabalho.

### **De acordo com o FASB:**

**IFRS 15:** International Financial Reporting Standard 15 - Padrão Internacional de Relatórios Financeiros 15. É uma norma contabilística que estabelece um modelo único para reconhecimento de receitas de contractos com clientes.

**FASB ASC 606:** Financial Accounting Standards Board Accounting Standards Codification Topic 606 - Tópico de Codificação de Padrões Contabilísticos do Conselho de Normas contabilísticas Financeiros 606. É o padrão contabilístico americano para o reconhecimento de receitas de contractos com clientes.

**GAAP:** Generally Accepted Accounting Principles - Princípios Contabilísticos Geralmente Aceitos. São os princípios contabilísticos reconhecidos nos Estados Unidos.

### **De acordo com Grant Thornton (2022):**

**Receitas** - ingressos que uma empresa gera com suas actividades normais, incluindo vendas, alugueis, serviços prestados, royalties, etc.

**Reconhecimento de receitas** - processo contabilístico que envolve a identificação, mensuração e registo das receitas de uma empresa.

**Contracto** - Um acordo entre duas ou mais partes que cria direitos e obrigações executáveis.

**Cliente** - Uma parte que contratou com uma entidade para obter bens ou serviços que são uma saída das actividades ordinárias da entidade em troca de consideração.

**Provável** - O evento ou eventos futuros são prováveis de ocorrer.

**Obrigação de desempenho** - Uma promessa em um contrato com um cliente para transferir ao cliente:

- a) Um bem ou serviço (ou um conjunto de bens ou serviços) que é distinto;
- b) Uma série de bens ou serviços distintos que são substancialmente os mesmos e que têm o mesmo padrão de transferência para o cliente.

**Preço da transacção** - O montante da contraprestação a que uma entidade espera ter direito em troca da transferência de bens ou serviços prometidos a um cliente, excluindo os montantes colectados em nome de terceiros.

**Venda** - uma transferência de controle sobre um bem ou serviço a um cliente.

**Preço de venda isolado** - O preço pelo qual uma entidade venderia um bem ou serviço prometido separadamente a um cliente.