

RELATÓRIO ANUAL VARIG 2000





Mensagem do Presidente

O ano 2000 representou para a VARIG um novo ponto de partida para a conquista de horizontes mais amplos. A reestruturação do Grupo FRB-Par foi um passo adiante na gestão corporativa, procurando dar às empresas controladas, entre as quais a VARIG, maior autonomia para os órgãos de gestão e uma visão gerencial focada na atividade desenvolvida, que deve ser caracterizada pela contínua modernização e eficácia. Com essas condições a Administração iniciou um programa para enfrentar um mercado em mutação, tanto no plano doméstico como internacional, a partir de uma empresa tradicional, mas determinada a mudar e se transformar, sempre focada na continuidade da sua bem-sucedida trajetória de prestação de serviços de transporte aéreo. Neste aspecto novas fórmulas estão sendo colocadas para, dentro do melhor padrão de qualidade, manter a competitividade, mesmo em novas atividades que possam ser compreendidas.

Consoante medidas em curso que envolvem programas de crescimento continuado e busca constante de eficácia, devemos conseguir reduções de custos, alta produtividade dos recursos e aperfeiçoamento das relações com os passageiros. Isto é possível graças ao talento do pessoal, sendo estimulado e levado a visões não-ortodoxas, desenvolvendo o apreço e dedicação pelo trabalho, reconhecendo que as pessoas são o bem mais valioso de uma sociedade humana.

Nesta mesma ordem de idéias, iniciamos um trabalho de diversificação dentro da atividade transporte aéreo, com a criação da VARIG LOGÍSTICA S.A., levando o tradicional negócio de cargas para uma nova dimensão de atendimento global, de porta-a-porta, usando a infra-estrutura de transporte como um todo, abandonando a normal dependência do avião como único veículo para atender o cliente. Os resultados desta opção já começaram aparecer, como demonstrado neste relatório.

Novos aviões foram incorporados à frota neste exercício, ampliando o número de vôos e de destinos, explorando diferentes horários, com opções mais variadas a disposição dos viajantes. O crescimento calcado em sólidas bases de mercado é a tônica principal da Empresa a partir de 2000 e cujos resultados já podem ser visualizados, não só pelo resultado econômico apurado e medido pelo “resultado da atividade”, mas também pelos índices de crescimento da demanda e de aproveitamento verificados, que denota a preferência do passageiro pelos serviços oferecidos.

Em complemento e objetivando a melhoria de produtividade dos recursos existentes, em conjunto com a Rotatur, empresa operadora de vôos não regulares do Grupo FRB-Par, passamos a oferecer vôos noturnos domésticos, período em que normalmente os aviões permanecem a espera do nascer do dia nos pátios dos aeroportos. Assim, a utilização das aeronaves foi otimizada, assegurando através da diluição dos custos fixos, menores custos de operação. A ampliação dos serviços em período e horários que normalmente não são atraentes aos passageiros viajando a negócios, possibilitam ganhos não só para as empresas, mas também para usuários que, face aos menores preços, passam a ter acesso a esta modalidade transporte.

Nos próximos dois anos, aeronaves de última geração serão incluídas na operação da Companhia, modernizando e renovando os equipamentos de vôo a disposição dos passageiros, tudo na busca de oferecer novas opções e conquistar alternativas para o desenvolvimento dos serviços prestados. Nisso se projeta diversificações de atividades, levando a empresa a operar em opções outras, além daquelas que contemplam o transporte de passageiros. Uma delas, identificada com a tradição da VARIG na área de engenharia e de manutenção aeronáutica - com reputação e respeitabilidade em todo o mundo – justifica a expectativa de se oferecer com sucesso uma crescente oferta de serviços a novos clientes, incluindo a exportação.

Os planejamentos de diversificação contemplam investimentos na área de treinamento de pessoal de vôo, como uma atividade a mais no leque dos serviços a serem prestados. Ainda, sob a ótica dos planos de busca de novas oportunidades empresarias, a perspectiva de que algumas atividades aeroportuárias possam vir a ser exercidas por empresas privadas, indica que a VARIG, com parcerias adequadamente selecionadas e usando a competência acumulada ao longo de toda sua existência, poderá se candidatar à administração e à operação de parte dessas atividades, no país e no exterior.

Para o futuro, onde se visualiza uma competição crescentemente acentuada, quando as mudanças serão materializadas pelo mercado, a empresa lança-se em programas de treinamento e de aperfeiçoamento de sua força de trabalho, habilitando-a de forma ampla e avançada, a enfrentar novos desafios, mantendo elevados níveis de eficiência e qualidade que sempre caracterizou o selo de serviços VARIG.

Assim, Senhores Acionistas, com uma visão confiante para o futuro e com a cooperação de todos aqueles que estão envolvidos direta ou indiretamente com a Empresa, a Administração está empenhada em criar um novo leque de alternativas e de oportunidades, harmonizado com a vocação básica de transporte aéreo – tão bem exercida nos seus 73 anos de existência -, que assegure sucesso para uma companhia tradicional, confiável e experiente, mas ao mesmo tempo renovada e preparada para enfrentar os desafios de um mercado em constante mutação.

A VARIG

A VARIG é a maior empresa de transporte aéreo da América Latina, com frota de 91 aeronaves e média diária de 435 decolagens. Atende 18 países em quatro continentes e 34 cidades no Brasil, transportando 10,9 milhões de passageiros por ano. Opera vôos diários para a maioria dos destinos em que atua, destacando-se pela forte presença na América do Sul, além de oferecer serviços de abrangência nacional, ligando as capitais brasileiras.

Esta expressiva malha aérea ganhou contornos ainda mais significativos, a partir de 1997, com o ingresso da Empresa na Star Alliance - aliança de cooperação estratégica - que reúne, além da VARIG, outras 14 das mais conceituadas companhias de transporte aéreo no âmbito internacional.

Segurança e qualidade são os pilares da postura adotada pela Empresa para atuar no competitivo mercado da aviação comercial mundial. Desde a sua fundação, em 1927, o constante desafio da VARIG é o de superar as expectativas dos mais exigentes passageiros. A receita está na soma da cordialidade brasileira a avançadas tecnologias, elevados padrões de qualidade e eficiência e dedicação aos passageiros.

O MERCADO, PRODUTOS E SERVIÇOS

TRANSPORTE AÉREO

A VARIG atua no transporte aéreo doméstico ligando todas as capitais e principais cidades brasileiras, com destaque para os serviços de “Ponte Aérea”, operada em conjunto com a Rio-Sul, nos eixos Rio de Janeiro/São Paulo/Belo Horizonte/Brasília e detém 43% do mercado doméstico de passageiros e quase a metade do movimento na Ponte Aérea. Na área internacional, oferece serviços para quase todos os países da América do Sul, com ênfase na ligação com Buenos Aires, onde opera 11 vôos diários, e para as demais capitais dos países que integram o “Mercosul”. Na América do Norte, serve as cidades de Los Angeles, Miami, Nova Iorque e Cidade do México. Na Europa, Copenhague, Frankfurt e Munique, Lisboa, Londres, Madri, Roma e Milão. Na Ásia, mantém vôos para o Japão, em Narita e Nagoia.

As ações da Companhia têm sido orientadas no sentido da busca constante da preferência dos passageiros através da implementação de políticas de aproximação com o cliente pessoa jurídica e do aprimoramento da qualidade e da eficiência dos serviços prestados. Essas ações têm se traduzido em produtos e benefícios como:

- Três classes de serviço nas viagens de longa duração e de duas na maioria dos vôos no Brasil e na América do Sul, procurando ampliar o espaço e o conforto dos passageiros, além de novos serviços de bordo;
- Programa de Milhagem Smiles, em condições equivalentes às praticadas no mercado e cobertura para toda a rede de linhas, inclusive a da Star Alliance, bem como, ampliação do volume de assentos disponíveis para utilização de prêmios em vôos da Empresa;
- Ampliação e diferenciação das salas VIP nos principais aeroportos onde opera;
- Serviço de sala VIP na chegada de vôos;
- Vendas de passagens pela Internet ou pelas Centrais de Reservas, com entrega em domicílio;
- Check-In rápido (emissão antecipada do cartão de embarque e despacho de bagagens).

A Empresa trabalha com a perspectiva de elevar sua atuação nos mercados doméstico e internacional. O primeiro passo foi consolidado através da liberação de concessão, por parte das autoridades governamentais, para operação de novas

freqüências nos mercados da Alemanha, EUA (Nova Iorque), França, Canadá e Espanha. Quanto ao Canadá, devem ser iniciadas as operações ainda neste ano.

Estes mercados têm apresentado potencial de evolução continuada, como consequência do processo de crescimento econômico que exerce efeito multiplicador sobre o tráfego aéreo. A perspectiva aponta para o aumento do fluxo de passageiros, justificando a introdução de novas freqüências e rotas.

Para dar suporte a este cenário e, ainda, visando manter atualizados os equipamentos, serão incorporadas à frota duas aeronaves Boeing 777 que serão utilizadas nos vôos de longa duração (novembro de 2001) e, ainda no segundo semestre, aeronaves Boeing 737 modelos 700 e 800 deverão em serviço nas linhas domésticas e na América do Sul, as quais irão substituir gradativamente as aeronaves atualmente em utilização.

Quanto à política de comercialização, serão ampliados os serviços aos clientes, com a abertura de novos pontos de venda (quiosques e postos empresariais), e ampliação do canal agências de viagens e relacionamento empresarial.

Os investimentos estarão centrados na atualização tecnológica e no aprimoramento dos processos de atendimento aos usuários, especialmente em sistemas de emissão de bilhetes e check-in automáticos, Electronic Ticketing, processos de controle de reservas, portais e mecanismos de comércio eletrônico.

MANUTENÇÃO

A segurança, no mais amplo sentido, está no topo das prioridades da Empresa. Por isto, a Companhia dispõe de modernos e sofisticados Centros de Manutenção, equipados com instrumental de última geração, operado por engenheiros e técnicos altamente capacitados.

Em Porto Alegre localiza-se o mais completo centro de manutenção aeronáutica do hemisfério sul. Naquelas instalações operam a plena capacidade 5 linhas de revisão geral de aeronaves de fuselagem estreita (narrow body), além de um diversificado complexo industrial, capaz de revisar considerável número de componentes aeronáuticos. As aeronaves de fuselagem larga (wide body) são revisadas no maior hangar da América Latina, localizado no Rio de Janeiro. Em São Paulo, no Aeroporto Internacional de Guarulhos, realizam-se as atividades conhecidas como manutenções de linha. Além destes centros principais de manutenção, a empresa possui bases de manutenção próprias em 48 aeroportos no Brasil e no exterior.

Como resultado do excelente trabalho desenvolvido na área de manutenção, a VARIG é detentora de importantes certificados internacionais, emitidos pelas mais diversas autoridades aeronáuticas do mundo. Entre elas, o Joint Aviation Authority (JAA), cuja certificação é exigida pelas companhias aéreas da Comunidade Européia na contratação de serviços de manutenção; e o Federal Aviation Administration (FAA), dos EUA, cuja certificação é exigida para prestação de serviços de manutenção em aviões norte americanos.

Tais certificados consagram a alta qualidade dos trabalhos de manutenção e permite a prestação de serviços de revisão e de manutenção de aeronaves a clientes de todo o mundo.

CENTRO DE TREINAMENTO DE OPERAÇÕES DE VÔO

O Centro de Treinamento de Operações de Vôo, responsável pela capacitação de pilotos e comissários, fica sediado na Ilha do Governador, no Rio de Janeiro, onde estão os simuladores de vôo usados no treinamento das tripulações. Instalações de menor porte ocupam áreas em São Paulo e em Porto Alegre. A VARIG, pioneira na introdução dessa tecnologia de treinamento na América Latina, é, atualmente, a única empresa a deter um centro de treinamento em toda a região. A qualidade técnica do centro de treinamento é o principal fator não só na formação e capacitação dos tripulantes da Empresa, mas também de profissionais de outras companhias para as quais são prestados serviços.

TRANSPORTE AÉREO

A VARIG atua no transporte aéreo doméstico ligando todas as capitais e principais cidades brasileiras, com destaque para os serviços de “Ponte Aérea”, operada em conjunto com a Rio-Sul, nos eixos Rio de Janeiro/São Paulo/Belo Horizonte/Brasília e detém 43% do mercado doméstico de passageiros e quase a metade do movimento na Ponte Aérea. Na área internacional, oferece serviços para quase todos os países da América do Sul, com ênfase na ligação com Buenos Aires, onde opera 11 vôos diários, e para as demais capitais dos países que integram o “Mercosul”. Na América do Norte, serve as cidades de Los Angeles, Miami, Nova Iorque e Cidade do México. Na Europa, Copenhagen, Frankfurt e Munique, Lisboa, Londres, Madri, Roma e Milão. Na Ásia, mantém vôos para o Japão, em Narita e Nagoia.

As ações da Companhia têm sido orientadas no sentido da busca constante da preferência dos passageiros através da implementação de políticas de aproximação com o cliente pessoa jurídica e do aprimoramento da qualidade e da eficiência dos serviços prestados. Essas ações têm se traduzido em produtos e benefícios como:

- Três classes de serviço nas viagens de longa duração e de duas na maioria dos vôos no Brasil e na América do Sul, procurando ampliar o espaço e o conforto dos passageiros, além de novos serviços de bordo;
- Programa de Milhagem Smiles, em condições equivalentes às praticadas no mercado e cobertura para toda a rede de linhas, inclusive a da Star Alliance, bem como, ampliação do volume de assentos disponíveis para utilização de prêmios em vôos da Empresa;
- Ampliação e diferenciação das salas VIP nos principais aeroportos onde opera;
- Serviço de sala VIP na chegada de vôos;
- Vendas de passagens pela Internet ou pelas Centrais de Reservas, com entrega em domicílio;
- Check-In rápido (emissão antecipada do cartão de embarque e despacho de bagagens).

A Empresa trabalha com a perspectiva de elevar sua atuação nos mercados doméstico e internacional. O primeiro passo foi consolidado através da liberação de concessão, por parte das autoridades governamentais, para operação de novas freqüências nos mercados da Alemanha, EUA (Nova Iorque), França, Canadá e Espanha. Quanto ao Canadá, devem ser iniciadas as operações ainda neste ano.

Estes mercados têm apresentado potencial de evolução continuada, como conseqüência do processo de crescimento econômico que exerce efeito multiplicador sobre o tráfego aéreo. A perspectiva aponta para o aumento do fluxo de passageiros, justificando a introdução de novas freqüências e rotas.

Para dar suporte a este cenário e, ainda, visando manter atualizados os equipamentos, serão incorporadas à frota duas aeronaves Boeing 777 que serão utilizadas nos vôos de longa duração (novembro de 2001) e, ainda no segundo semestre, aeronaves Boeing 737 modelos 700 e 800 deverão em serviço nas linhas domésticas e na América do Sul, as quais irão substituir gradativamente as aeronaves atualmente em utilização.

Quanto à política de comercialização, serão ampliados os serviços aos clientes, com a abertura de novos pontos de venda (quiosques e postos empresariais), e ampliação do canal agências de viagens e relacionamento empresarial.

Os investimentos estarão centrados na atualização tecnológica e no aprimoramento dos processos de atendimento aos usuários, especialmente em sistemas de emissão de bilhetes e check-in automáticos, Electronic Ticketing, processos de controle de reservas, portais e mecanismos de comércio eletrônico.

MANUTENÇÃO

A segurança, no mais amplo sentido, está no topo das prioridades da Empresa. Por isto, a Companhia dispõe de modernos e sofisticados Centros de Manutenção, equipados com instrumental de última geração, operado por engenheiros e técnicos altamente capacitados.

Em Porto Alegre localiza-se o mais completo centro de manutenção aeronáutica do hemisfério sul. Naquelas instalações operam a plena capacidade 5 linhas de revisão geral de aeronaves de fuselagem estreita (narrow body), além de um diversificado complexo industrial, capaz de revisar considerável número de componentes aeronáuticos. As aeronaves de fuselagem larga (wide body) são revisadas no maior hangar da América Latina, localizado no Rio de Janeiro. Em São

Paulo, no Aeroporto Internacional de Guarulhos, realizam-se as atividades conhecidas como manutenções de linha.

Além destes centros principais de manutenção, a empresa possui bases de manutenção próprias em 48 aeroportos no Brasil e no exterior.

Como resultado do excelente trabalho desenvolvido na área de manutenção, a VARIG é detentora de importantes certificados internacionais, emitidos pelas mais diversas autoridades aeronáuticas do mundo. Entre elas, o Joint Aviation Authority (JAA), cuja certificação é exigida pelas companhias aéreas da Comunidade Européia na contratação de serviços de manutenção; e o Federal Aviation Administration (FAA), dos EUA, cuja certificação é exigida para prestação de serviços de manutenção em aviões norte americanos.

Tais certificados consagram a alta qualidade dos trabalhos de manutenção e permite a prestação de serviços de revisão e de manutenção de aeronaves a clientes de todo o mundo.

CENTRO DE TREINAMENTO DE OPERAÇÕES DE VÔO

O Centro de Treinamento de Operações de Vôo, responsável pela capacitação de pilotos e comissários, fica sediado na Ilha do Governador, no Rio de Janeiro, onde estão os simuladores de vôo usados no treinamento das tripulações. Instalações de menor porte ocupam áreas em São Paulo e em Porto Alegre. A VARIG, pioneira na introdução dessa tecnologia de treinamento na América Latina, é, atualmente, a única empresa a deter um centro de treinamento em toda a região. A qualidade técnica do centro de treinamento é o principal fator não só na formação e capacitação dos tripulantes da Empresa, mas também de profissionais de outras companhias para as quais são prestados serviços.

AS EMPRESAS ASSOCIADAS E PARCERIAS

No cenário nacional, a VARIG, a Rio-Sul, a Nordeste e a Rotatur, com receita de R\$ 6,1 bilhões, compõem o maior operador brasileiro de transporte aéreo, onde se destaca a importância de cada uma na alimentação mútua do tráfego e na melhoria da competitividade, através da sinergia nas operações e na atuação conjunta de mercado, porém, sempre mantendo a necessária independência na gestão individual de suas operações.

A rede de linhas integrada permite atender a praticamente todo o território nacional e vários segmentos de clientes, desde passageiros viajando a negócios, até aqueles que se deslocam a lazer, dentre destes os passageiros com interesses específicos, tais como, turismo ecológico ou competições esportivas.

A Star Alliance, aliança global de empresas aéreas da qual a VARIG é integrante, congrega outras 14 empresas, que transportam, anualmente, 296 milhões de passageiros, através de uma frota de 2.130 aeronaves cobrindo 815 destinos em 130 países e oferecem mais de 500 salas VIP no mundo. As demais empresas que fazem parte da aliança são : Air Canada, All Nippon Airways, Ansett Australia, Air New Zealand, Austrian Airlines, British Midland, Lauda Air, Lufthansa, Mexicana Airlines, SAS, Singapore Airlines, Thai, Tyrolean e United Airlines.

A Star Alliance procura atender às expectativas dos clientes, aliando status, privilégios reconhecidos mundialmente, viagens mais fáceis, melhor acesso a qualquer parte do mundo, ambiente confortável e foco expressivo em segurança, representando uma das maiores vantagens competitivas, pois coloca no mercado uma expressiva gama de serviços padronizados, que permite aos passageiros, viagens mais rápidas a preços mais competitivos.

Adicionalmente e com o mesmo objetivo, possui acordos de operação conjunta ("Code Share") com outras empresas. Através deste tipo de parceria, as companhias compartilham algumas de suas frequências. A VARIG mantém acordos com as seguintes empresas: Lufthansa, SAS, All Nippon Airways (ANA), Mexicana, Spanair, Lan Chile e South African Airways (SAA).

A COMUNIDADE E O MEIO AMBIENTE

A Empresa incorpora a preocupação com o meio ambiente como parte do processo produtivo, pois a questão ambiental está presente em todas as ações na Organização.

Desde 1991, a Companhia desenvolve um trabalho que é referência na indústria de transporte aéreo no Brasil e desperta a atenção de grandes grupos internacionais por sua criatividade e níveis de excelência. A Empresa pratica ações como selecionar e direcionar para a reciclagem todo o material descartado possível, o que reduz a quantidade de lixo destinado ao vazadouro público; realiza constantemente campanhas internas para combate ao desperdício de água e de energia elétrica e investe em tecnologia para a preservação dos recursos naturais.

Outro ponto importante na defesa do meio ambiente é o tratamento e o descarte dos efluentes. O cuidado é absoluto, porque no processo industrial são utilizados metais pesados nos banhos de limpeza para manutenção de peças de aeronaves.

Apenas como ilustração dessa preocupação, o material reciclado em nossas principais instalações envolvendo papel e papelão, plástico e vidro atingiu o volume de 1.700 toneladas, além de 80 mil litros de óleo, solventes e tintas.

O DESEMPENHO DA VARIG EM 2000

O ano de 2000 foi marcado por modificações na Empresa e que podem ser agrupadas em três diferentes esferas: reorganização societária, criação de novos negócios e crescimento das operações.

Mais especificamente no que tange as operações, o ano foi identificado pela expansão dos serviços e que pode ser avaliada através dos indicadores operacionais – oferta e demanda – refletindo o avanço em novos mercados e por conseqüência a ampliação da receita, melhoria nos indicadores de produtividade e redução dos custos unitários (desconsiderado o peso do combustível) e melhoria das margens de resultado da atividade.

Apesar desses fatores positivos e que estão comentados com maiores detalhes a seguir, o resultado final apresenta prejuízo elevado e a apuração de patrimônio líquido negativo.

Tal fato, encontra fundamento no comportamento do câmbio verificado no último trimestre de 2000, que, como expomos mais adiante, não deverá ter influência significativa sobre nosso fluxo de caixa futuro e portanto, não deve ser analisado isoladamente, mas sim no conjunto dos próximos anos. Se desconsiderados os efeitos cambiais e as amortizações de valores de exercícios passados, o resultado corresponde a um lucro de R\$ 6 milhões, o que está no mesmo sentido do comportamento do fluxo de caixa gerado em todas as operações da empresa.

Por outro lado, a comparação do resultado final de 2000 com aquele apurado em 1999, deve ser feita observando os ganhos de caráter extraordinário, tais como a venda de investimentos e o reconhecimento de créditos tributários, que foram registrados apenas em 1999 e sem reflexos no exercício de 2000.

ANÁLISE GERENCIAL DAS OPERAÇÕES

1. Resultado da Atividade

Como reflexo de medidas adotadas em 2000, que estão comentadas nos itens a seguir, e cujo alvo foi o de orientar a Empresa para o desenvolvimento, o desempenho das operações de vôo e de outros serviços prestados – denominado “Resultado da Atividade” – alcançou R\$ 228 milhões no exercício de 2000 (R\$ 34 milhões em 1999), com crescimento de 573%.

A geração de caixa das operações – resultado da atividade antes da depreciação e da amortização, também denominado EBITDAR – atingiu R\$ 328 milhões em 2000 (R\$ 147 milhões em 1999), refletindo margem sobre as receitas líquidas de 6,2% (3,2% em 1999) e índices de retorno sobre o investimento de 17,9% (8,9% em 1999).

A evolução dos níveis de rentabilidade e de geração de caixa provenientes das operações, determina avanço positivo na situação financeira, porque possibilitam não só a melhor performance na cobertura dos custos financeiros – 105% em 2000 e 49% em 1999 – mas também permitem a amortização do endividamento, conforme detalhado nos itens “Endividamento” e “Fluxo de Caixa”.

1.1. Operações de Vôo

1.1.1. Receitas de Vôo

As receitas de vôo totalizaram no exercício R\$ 5.135 milhões – crescimento de 19% em relação a 1999 – dos quais R\$4.322 milhões correspondem a passageiros; R\$ 455 milhões a carga transportada em aviões de passageiros e R\$358 milhões em aeronaves específicas. Da receita apurada no exercício, R\$ 1.767 milhões (34%) foram vendidos no Brasil para transporte doméstico (crescimento de 24% em relação a 1999); R\$ 1.225 milhões (24%) comercializados no país para transporte internacional (crescimento de 22% em relação a 1999); e R\$ 2.143 milhões (42%) vendidos no exterior (crescimento de 10% em relação a 1999).

Doméstico - A receita doméstica de passageiros apresentou evolução de 26% atingindo, no exercício, o total de R\$ 1.787 milhões. O fato foi motivado, em parte, pela expansão da demanda – mais 9,1% no volume de “Pax/Km” – e pelo crescimento dos preços unitários (“yields”) médios domésticos, os quais decorreram dos reajustes tarifários e do gerenciamento dos preços e sua alocação nos vôos.

Internacional - A receita internacional de passageiros totalizou R\$ 2.535 milhões e apresentou crescimento de 13,4% em relação a 1999. Esse comportamento, basicamente, decorre da expansão na demanda – crescimento de 14,1% no volume de “Pax/Km” – originada nos mercados tradicionalmente atendidos e no sucesso registrado nas novas rotas operadas a partir de julho/2000, especialmente Munique e Los Angeles. A crescente competição no segmento internacional – que na maior parte das congêneres não corresponde aos principais mercados onde operam – tem determinado a prática de preços inferiores aos custos de operação e portanto em “yields” médios menores que aqueles praticados nos anos anteriores.

Carga – A receita de carga apresentou crescimento de 17,2%, totalizando R\$ 813 milhões como reflexo do crescimento de 14,3% nos indicadores de demanda – Ton/Km Transportada. As operações de carga passam, a partir de janeiro de 2001, a ser executadas pela controlada VARIG Logística S.A., sendo que, quando transportada em aeronaves de passageiros, a Empresa fretará tais espaços para utilização por sua controlada.

1.1.2. Custos e Despesas de Operações de Vôo

As operações de vôo apresentaram custos e despesas de R\$ 4.844 milhões, com crescimento de 16,7% em relação a 1999, dos quais, R\$ 3.327 milhões (68,7%) correspondem a custos de operações de vôo, R\$1.305 milhões (26,9%) a dispêndios na área comercial e R\$ 212 milhões (4,4%) a gastos administrativos.

Custos de operações de vôo - conforme assinalado, registraram crescimento nominal de 17,7%, porém, como houve incremento na capacidade de transporte de 3,3% - medido pelo índice de “Ass/Km Oferecidos” – os custos unitários apresentaram elevação de 11,7%, de acordo com o detalhamento a seguir:

	Em R\$ Milhões		Variação
	2000	1999	
Pessoal	549	546	0,5%
Combustível	837	500	67,4%
Taxas Aeroportuárias	306	304	0,7%
Manutenção	248	213	16,4%
Leasing de Aeronaves	713	679	5,0%
Outras	674	585	15,2%
Custo Total	3.327	2.827	17,7%
(-) Custos de Aeronaves Cargueiras	-301	-204	-
Custo de Aeronaves de Passageiros	3.026	2.623	-
Ass/Km Oferecidos (000) - quantidade de assentos oferecidos multiplicados pela distância medida em quilômetros de cada linha executada	36.607.128	35.436.676	3,3%
Custo unitário por Ass/Km Oferecidos (Centavos de Real)	82,66	74,02	11,7%

O crescimento dos valores unitários apresenta relação quase direta com a elevação do custo de combustíveis, influenciada pelos altos preços do petróleo no mercado internacional, que, se considerados os preços médios de 1999 aplicados ao consumo de 2000, revela despesas adicionais da ordem de R\$ 323 milhões (US\$ 160 milhões).

Os custos estruturais, especialmente os relativos a pessoal, apresentaram pequena evolução (0,5%) em relação a 1999, refletindo acréscimos de produtividade, quando comparados com o volume de serviços oferecidos.

Despesas Comerciais – Os gastos de comercialização chegam, no exercício, a 25,4% (26,2% em 1999) das receitas de vôo, dos quais o item mais significativo corresponde às comissões pagas a agentes de viagem e cargas, representando, no período, 18,2% (18,4% em 1999) sobre a receita de vôo.

As despesas com pessoal de lojas, reservas e demais setores vinculados à atividade comercial, correspondem a R\$ 138 milhões, tanto no exercício de 2000 (2,6% sobre a receita de vôo), quanto em 1999 (3,2%), demonstrando a melhoria dos índices de produtividade dos recursos aplicados em cada uma das atividades desenvolvidas na operação global da Empresa.

Despesas administrativas – Os gastos administrativos revelam crescimento de 9,4% em relação a 1999, decorrente do aumento dos custos com pessoal, devido aos reajustes por acordos coletivos efetuados em dezembro/99 e em outros gerados por serviços contratados, especialmente os relativos à área de informática e de comunicação.

1.1.3. Resultado das Operações de Vôo

A atividade de transporte aéreo apresenta rentabilidade global de R\$ 137 milhões em 2000 (R\$ 40 milhões em 1999). A melhoria de desempenho, como constatado nos itens anteriores, está associada ao desempenho eficiente nos serviços, com a conseqüente performance positiva de receita por Ass/Km oferecidos. Ou seja, a elevação nos índices de ocupação (aproveitamento) nas linhas, permitiu maior receita sem impacto no gasto com a operação e maior produtividade dos recursos humanos e materiais utilizados nas atividades onde custos fixos são diluídos em maior volume de serviços oferecidos.

Este comportamento encontra origem na estratégia de crescimento das operações, através da implementação de novos serviços em mercados com efetiva demanda.

1.2 Outros Serviços Prestados

A prestação de serviços em áreas complementares gerou receitas de R\$ 352 milhões (R\$ 264 milhões em 1999) e resultados de R\$ 102 milhões (R\$ 86 milhões em 1999). Em 2000, 60% da receita correspondem a serviços prestados a entidades internacionais (exportações) e o restante a entidades no país.

Os serviços de manutenção de aeronaves, componentes e outros equipamentos vinculados à atividade aérea, representaram R\$127 milhões das receitas (R\$118 milhões em 1999) e R\$ 46 milhões de resultado dessas operações (R\$56 milhões em 1999).

Os arrendamentos de aeronaves a empresas congêneres, aqui incluídas as operações realizadas com a empresa ligada Rotatur, e as parcerias desenvolvidas no programa Smiles, geraram, no exercício, resultados de R\$55 milhões (R\$23 milhões em 1999).

1.3 Despesas não Recorrentes

Devido à reestruturação operacional implementada em 1999, foram reconhecidas ao resultado daquele exercício despesas não recorrentes da ordem de R\$ 92 milhões e R\$ 11 milhões no exercício de 2000.

2. Participação de Empregados

Como forma de incentivar e comprometer a equipe de colaboradores com o aumento da qualidade dos serviços e da rentabilidade das operações de voo e dos demais serviços prestados, no início de 2000 foi celebrado acordo coletivo com os representantes dos funcionários e sindicatos, pelo qual, se atingidos determinados objetivos e metas específicas de cada área, parte da melhoria verificada seria distribuída sob a forma de participação no crescimento do Resultado da Atividade.

As metas foram atingidas e o valor médio do bônus por funcionário é de 0,65 salário, que deverão representar o montante aproximado de R\$ 30 milhões, para os quais foi constituída provisão específica destinada ao pagamento no ano de 2001.

3. Resultado Financeiro

As despesas financeiras e as variações monetárias líquidas apresentaram crescimento de 11% em relação a 1999, totalizando o montante de R\$ 505 milhões (R\$ 453 milhões em 1999 nas mesmas bases de comparação), devido, basicamente, aos efeitos decorrentes da oscilação das taxas de câmbio no último trimestre do exercício.

3.1. Receitas e Despesas Financeiras

As despesas financeiras decorrentes de endividamento de capital de giro, líquidas das receitas decorrentes de aplicações de recursos, corresponderam a R\$ 246 milhões (R\$ 211 milhões em 1999) com crescimento de 16% em consequência do aumento dos custos em Reais, devido à flutuação das taxas de câmbio e dos valores incidentes sobre operações financeiras, envolvendo gastos com a devolução de aeronaves desativadas em 1999 em razão da reestruturação operacional (despesas de R\$ 29 milhões em 2000).

As despesas vinculadas a compromissos de leasing financeiro representaram R\$ 67 milhões (R\$89 milhões em 1999) e redução de 25%, como consequência da amortização normal dos contratos e da liquidação antecipada de dívidas relativas a duas aeronaves Boeing 747 no último trimestre de 1999, data em que os valores residuais passaram a ser considerados como endividamento de capital de giro.

A despesa financeira líquida representa 12,6% do endividamento médio deste exercício (13,9% em 1999). O volume de pagamentos no ano foi de R\$ 350 milhões (R\$ 257 milhões em 1999), que contemplam juros devidos em 1999, cuja quitação foi postergada para o exercício de 2000, em face da reestruturação financeira desenvolvida no ano anterior.

3.2. Variações Monetárias

As variações monetárias apuradas no exercício correspondem a perdas de R\$117 milhões (R\$79 milhões em 1999, líquidos do diferimento das variações cambiais do 1º trimestre) e estão compostas principalmente por variações cambiais de empréstimos e financiamentos – R\$109 milhões (R\$ 46 milhões em 1999); variações monetárias vinculadas a correções por índices internos de inflação de empréstimos e financiamentos – R\$12 milhões (R\$28 milhões em 1999);

e variações cambiais apuradas sobre ativos e passivos vinculados à atividade normal da Companhia – ganhos de R\$ 4 milhões (perdas de R\$ 5 milhões em 1999).

Nesse contexto destacam-se os efeitos apurados neste exercício como decorrência do crescimento das taxas de cambio do dólar americano em relação ao Real – desvalorização de 9,3% em 2000 – e seus impactos sobre o volume de endividamento naquela moeda.

Tais perdas, embora significativas, quando calculadas sobre o endividamento de longo prazo – aproximadamente R\$84 milhões em 2000 – não representam perdas efetivas, pois deverão ser compensadas no futuro através do crescimento de receitas vinculadas a moedas internacionais.

Também deve ser destacada a amortização das perdas cambiais apuradas no primeiro trimestre de 1999, que foram diferidas em quatro exercícios, representando R\$ 75 milhões anuais. Tal diferimento está em linha com o posicionamento já manifestado, pois, em sua maior parte, as perdas cambiais decorrem de empréstimos de longo prazo, que serão compensadas em exercícios futuros com incrementos de receita vinculada a moedas estrangeiras, porém, o prazo para amortização do mesmo não encontra sintonia quer com o cronograma de amortizações do endividamento, quer com a geração de receita, onerando e desbalanceando o resultado do exercício.

4. Resultados Extraordinários

Neste exercício, o resultado não operacional - considerado como extraordinário, pois significa em sua maioria transações únicas - correspondeu a R\$ 130 milhões, com redução de 50% em relação aos ganhos líquidos apurados no exercício de 1999.

5. Resultado Líquido

Em resumo, do ponto de vista da operação a recuperação das margens de lucratividade foi a tônica principal e o resultado da atividade reflete valores nominais expressivos se comparados com o passado recente.

A melhoria, porém, não foi suficiente para cobertura dos custos financeiros e das perdas cambiais já comentadas, determinando um prejuízo final de R\$ 179 milhões e, por conseqüência, a criação da figura de Patrimônio Líquido negativo – ou passivo a descoberto.

No conceito de caixa, o resultado do período gerou acréscimos de recursos de R\$ 94 milhões, enquanto em 1999 tais fluxos consumiram recursos da ordem de R\$ 88 milhões.

6. Endividamento

Em 2000, o endividamento cresceu 7,4% em relação a 1999 e se restringiu a correções cambiais e monetárias - R\$188 milhões. Por outro lado, se considerarmos os valores convertidos para dólares americanos ao final dos respectivos exercícios, teremos um endividamento de US\$ 1.308 milhões e US\$ 1.330 milhões, respectivamente, em 2000 e em 1999, vale dizer, com redução da ordem de US\$ 22 milhões no período sob exame, em moeda constante.

O endividamento global da Companhia, considerado os valores de principal em dezembro/2000, totaliza o montante de R\$2.558 milhões (R\$ 2.380 milhões em 1999) e se compõe de empréstimos para capital de giro e debêntures no montante de R\$ 1.776 milhões (R\$ 1.391 milhões em 1999) e saldos de contratos de leasing financeiro de R\$782 milhões (R\$ 989 milhões em 1999), estes últimos, conforme esclarecido na [Nota Explicativa 13](#), não reconhecidos integralmente no Balanço da Companhia. Embora não considerados no endividamento global da companhia, temos provisionados em nosso passivo, valores de juros correspondentes a R\$ 89 milhões (R\$126 milhões em 1999).

O ano de 2000 foi pautado pelas negociações de empréstimos visando o alongamento do perfil da dívida, ou seja, contribuindo para a redução do passivo de curto prazo.

7. Reestruturação Societária e VARIG Logística

Em janeiro de 2000, foi iniciado o processo de reestruturação societária, que envolveu a transferência, através de cisão, dos investimentos em empresas controladas detidos pela VARIG para duas novas companhias de participação (holdings): a VARIG Participações em Transportes Aéreos S.A. (VPTA) e a VARIG Participações em Serviços Complementares S.A. (VPSC). O processo de abertura de capital foi concluído em agosto/2000, com o início de negociação em bolsa das ações das novas companhias.

Ainda neste exercício, foi constituída a VARIG Logística S.A., com o objetivo de explorar a atividade de transporte aéreo de cargas e iniciar o desenvolvimento de negócios na área de logística, com ênfase ao transporte de encomendas,

carga fracionada, armazenamento e gestão de estoques. As operações da nova empresa tiveram início em janeiro de 2001.

8. Ações

O principal foco da Administração tem sido o da criação de valor para os acionistas e o fortalecimento da posição da Empresa.

Diversas medidas anunciadas e implementadas, especialmente no último ano, têm influenciado positivamente no valor e na liquidez das ações. No ano de 2000, a valorização das ações preferenciais foi de 86%, sendo que no último semestre daquele ano a valorização foi de 62%, já eliminados os efeitos da cisão. Ainda no ano de 2000, o índice de liquidez (medidos pelo volume de ações negociadas sobre o volume total de ações) foi de 79%. O valor de capitalização da empresa atinge, com base nas cotações de dezembro de 2000, R\$ 252 milhões.

Convém registrar que a reestruturação societária, trouxe não só uma melhoria de foco para todas as empresas do Grupo, mas também alternativas para os acionistas, que passaram a contar com mais opções de investimento.

Para o ano de 2001, como forma de fortalecimento e consolidação da Empresa junto ao mercado de capitais, estão sendo desenvolvidos projetos que visam a adaptação da Organização às regras do "Novo Mercado".

Demonstrações Contábeis

BALANÇO PATRIMONIAL

Em 31 de dezembro de 2000 e 1999
(Valores em Milhares de Reais)

ATIVO	Controladora		Consolidado
	2000	1999	2000
ATIVO CIRCULANTE			
Disponível	115.591	207.508	118.230
Contas a Receber	671.920	539.711	701.564
Empresas Relacionadas	68.168	11.071	30.063
Depósitos Especiais	41.119	50.433	41.708
Estoques	188.434	191.168	195.622
Arrendamento Mercantil Antecipado	25.686	30.551	25.686
Despesas Antecipadas	110.476	63.115	111.309
ATIVO CIRCULANTE	1.221.394	1.093.557	1.224.182
ATIVO REALIZÁVEL A LONGO PRAZO			
Empresas Relacionadas	29.010	34.811	24.858
Depósitos Especiais	180.247	122.404	180.247
Créditos Tributários	435.194	410.171	435.194
Imposto de Renda e Contribuição Social Diferidos	174.547	172.283	174.547
Investimento Destinado à Venda	46.356	46.356	46.356
Outros	42.196	28.013	42.724
ATIVO REALIZÁVEL A LONGO PRAZO	907.550	814.038	903.926
ATIVO PERMANENTE			
Investimentos	53.459	33.157	22.373
Imobilizado	674.789	625.765	744.321
Diferido	169.996	235.251	184.683
ATIVO PERMANENTE	898.244	894.173	951.377

TOTAL DO ATIVO **3.027.188** **2.801.768** **3.079.485**
 (As Notas Explicativas são parte integrante das Demonstrações Contábeis)

PASSIVO

	Controladora		Consolidado
	2000	1999	2000
PASSIVO CIRCULANTE			
Fornecedores	202.621	140.823	212.801
Empréstimos, Financiamentos e Debêntures	449.209	546.589	459.680
Taxas, Impostos e Contribuições	105.718	83.517	106.239
Salários e Encargos Sociais	52.929	50.098	59.297
Arrendamento Mercantil a Pagar	21.484	28.504	21.484
Empresas Relacionadas	13.051	-	-
Dividendos a Pagar	174	185	174
Contas a Pagar	123.653	197.280	129.720
Transportes a Executar	252.863	191.367	255.202
Provisões para Contingências e Outras	257.155	263.215	257.425
PASSIVO CIRCULANTE	1.478.857	1.501.578	1.502.022
PASSIVO EXIGÍVEL A LONGO PRAZO			
Empréstimos, Financiamentos e Debêntures	1.404.745	915.560	1.429.338
Empresas Relacionadas	29.900	40.335	29.900
Arrendamento Mercantil a Pagar	109.193	107.542	109.193
Provisões para Contingências e Outras	153.145	206.866	153.145
PASSIVO EXIGÍVEL A LONGO PRAZO	1.696.983	1.270.303	1.721.576
PARTICIPAÇÃO MINORITÁRIA	-	-	4.539
PATRIMÔNIO LÍQUIDO (PASSIVO A DESCOBERTO)			
Capital Social Realizado	248.514	248.514	248.514
Prejuízos Acumulados	(397.166)	(218.627)	(397.166)
PATRIMÔNIO LÍQUIDO	(148.652)	29.887	(148.652)
TOTAL DO PASSIVO	3.027.188	2.801.768	3.079.485

(As Notas Explicativas são parte integrante das Demonstrações Contábeis)

DEMONSTRAÇÃO DO RESULTADO

Exercícios findos em 31 de dezembro de 2000 e 1999
 (Valores em milhares de reais)

Controladora

Consolidado

	2000	1999	2000
Receitas Operacionais			
Receitas de Vão	5.135.871	4.316.899	5.135.871
Outras Receitas Operacionais	352.093	264.239	352.093
Impostos s/ Receita	(165.953)	(134.353)	(165.953)
Receita Operacional Líquida	5.322.011	4.446.785	5.322.011
Custo dos Serviços Prestados			
Custo de Vão	(3.326.605)	(2.827.293)	(3.326.605)
Outras Despesas Operacionais	(239.429)	(169.067)	(239.429)
	(3.566.034)	(2.996.360)	(3.566.034)
LUCRO BRUTO	1.755.977	1.450.425	1.755.977
Despesas Operacionais			
Despesas Comerciais	(1.305.484)	(1.130.314)	(1.305.484)
Honorários da Administração	(3.174)	(2.907)	(3.174)
Despesas Administrativas	(209.069)	(190.960)	(209.069)
Outras Despesas Operacionais	(10.544)	(91.896)	(10.544)
RESULTADO DA ATIVIDADE	227.706	34.348	227.706
Receitas (Despesas) Financeiras e Variações Monetárias			
Receitas Financeiras	23.596	32.750	23.596
Despesas Financeiras	(269.117)	(243.580)	(269.117)
Despesas Financeiras s/ Contratos de Leasing	(66.620)	(89.003)	(66.620)
Variações Monetárias de Obrigações e Créditos	(117.350)	(78.528)	(117.350)
Amortização da Variação Cambial Diferida	(75.044)	(75.044)	(75.044)
Impostos s/ Receitas Financeiras e Variações Monetárias	(3.658)	(9.360)	(3.658)
RESULTADO OPERACIONAL	(280.487)	(428.417)	(280.487)
Resultado não Operacional	129.684	260.434	129.684
Provisão p/ Participação dos Empregados	(30.000)	(4.924)	(30.000)
Imposto de Renda e Contribuição Social Diferidos	2.264	122.810	2.264
Prejuízo Líquido do Exercício Antes dos Efeitos da Cisão	(178.539)	(50.097)	(178.539)
Prejuízo Resultante de Atividades Cindidas em 1999	-	(44.723)	-
PREJUÍZO LÍQUIDO DO EXERCÍCIO	(178.539)	(94.820)	(178.539)
PREJUÍZO POR AÇÃO NO FINAL DO EXERCÍCIO EM R\$	(2,55)	(1,36)	-

(As Notas Explicativas são parte integrante das Demonstrações Contábeis)

DEMONSTRAÇÃO DAS ORIGENS E APLICAÇÕES DE RECURSOS

Exercícios findos em 31 de dezembro de 2000 e 1999.

(Valores em Milhares de Reais)

	Controladora		Consolidado
	2000	1999	2000
ORIGENS			
Das Operações			
Prejuízo Líquido do Exercício (*)	(178.539)	(50.097)	(178.539)
Itens que não afetam o Capital Circulante Líquido:			
Depreciações e Amortizações	128.892	129.443	128.892
Variações Monetárias de Obrigações a Longo Prazo	83.616	319.907	83.616
Variações Monetárias de Créditos a Longo Prazo	(15.239)	(58.957)	(15.239)
Baixa do Imobilizado	32.330	138.217	32.330
Baixa de Investimentos	8.862	1.406	8.862
Imposto de Renda e Contribuição Social Diferidos	(2.264)	(122.810)	(2.264)
	57.658	357.109	57.658
Dos Acionistas e de Terceiros			
Redução do Realizável a Longo Prazo	-	30.803	-
Financiamentos a Longo Prazo (*)	343.064	76.167	343.064
Total das Origens	400.722	464.079	400.722
APLICAÇÕES			
Acréscimos do Ativo Permanente			
Investimentos	2.746	88.719	2.746
Imobilizado Técnico	171.409	129.885	171.409
Diferido	-	304.656	-
	174.155	523.260	174.155
Aumento do Realizável a Longo Prazo	76.009	-	71.857
Total das Aplicações	250.164	523.260	246.012
Variação do Capital Circulante Líquido	150.558	(59.181)	154.710
	400.722	464.079	400.722
REPRESENTADO POR:			
Capital Circulante no Final do Exercício			
Ativo Circulante	1.221.394	1.093.557	1.224.182
Passivo Circulante	1.478.857	1.501.578	1.502.022
	(257.463)	(408.021)	(277.840)
Capital Circulante no Início do Exercício	(408.021)	(348.840)	(432.550)
Variação do Capital Circulante Líquido	150.558	(59.181)	154.710

(As Notas explicativas anexas, são parte integrante das Demonstrações Contábeis.)

(*) Parcelas com eliminação dos valores equivalentes aos efeitos da cisão ocorrida em 1999.

DEMONSTRAÇÃO DAS MUTAÇÕES DO PATRIMÔNIO LÍQUIDO

Exercícios findos em 31 de dezembro de 2000 e 1999

(Valores em Milhares de Reais)

Histórico	Capital Social Realizado	Reserva de Reavaliação de Investimentos	Reservas de Lucros	Prejuízo Acumulado	Total
Saldos em 31 de dezembro de 1998	251.025	4.532	15.910	(176.922)	94.545
- Ajuste relativo a parcela cindida	(2.511)	(4.532)		3.571	(3.472)
Saldos em 31 de dezembro de 1998 (ajustado)	248.514	-	15.910	(173.351)	91.073
- Reversão de Reservas	-	-	(15.910)	15.910	
- Ajuste de Exercícios Anteriores – Recalculo do Leasing Financeiro	-	-	-	30.410	30.410
- Parcela Cindida	-	-	-	3.224	3.224
- Prejuízo Líquido do Exercício	-	-	-	(94.820)	(94.820)
Saldos em 31 de dezembro de 1999	248.514	-	-	(218.627)	29.887
- Prejuízo Líquido do Exercício	-	-	-	(178.539)	(178.539)
Saldos em 31 de dezembro de 2000	248.514	-	-	(397.166)	(148.652)

(As Notas explicativas anexas, são parte integrante das Demonstrações Contábeis)

DEMONSTRAÇÃO DOS FLUXOS DE CAIXA

Para os exercícios findos em 31 de dezembro de 2000 e 1999

(valores em milhares de reais)

	Controladora		Consolidado
	2000	1999	2000
Fluxos de Caixa das Atividades Operacionais			
Prejuízo do exercício	(178.539)	(50.097)	(178.539)
Ajustes para reconciliar o Prejuízo do Exercício ao Caixa Líquido			
Gerado pelas Atividades Operacionais:			
▪ Depreciações e Amortizações	53.848	54.399	53.848
▪ Amortização de Arrendamentos Financeiros	46.626	58.682	46.626
▪ Juros Provisionados	(37.447)	43.203	(37.447)
▪ Variações Monetárias s/ Obrigações	204.771	148.419	204.771
▪ Perdas na Venda de Imobilizados	7.068	496	7.068
▪ Ganhos na Venda de Investimentos	-	(209.028)	-
▪ Outros Resultados não Operacionais	-	(11.089)	-
▪ Imposto de Renda e Contribuição Social Diferidos	(2.264)	(122.810)	(2.264)
	94.063	(87.825)	94.063
Variações nos Ativos e Passivos Operacionais			
▪ Acréscimo das Contas a Receber	(132.209)	(89.172)	(122.987)

▪ (Acréscimo) Redução do Estoque	2.734	(60.658)	(4.454)
▪ (Acréscimo) Redução das Despesas Antecipadas	(47.361)	401	(48.194)
▪ Acréscimo de Fornecedores	61.798	48.529	71.978
▪ Acréscimo das Taxas, Impostos e Contribuições	22.201	18.621	22.722
▪ Acréscimo (Redução) de Salários e Encargos Sociais	2.831	(6.262)	9.199
▪ Acréscimo (Redução) das Contas a Pagar e Outras	(32.040)	95.304	(39.024)
▪ Acréscimo do Transporte a Executar	61.496	22.360	63.835
▪ Acréscimo de Provisões Diversas	83.961	157.582	88.770
	23.411	186.705	41.845
Caixa Líquido Gerado pelas Atividades Operacionais	117.474	98.880	135.908
<hr/>			
Fluxos de Caixa das Atividades de Investimento			
Empréstimos entre Empresas Relacionadas	(48.680)	(28.018)	(45.289)
Varição em Depósitos Especiais	(48.529)	(22.784)	(49.118)
Varição sobre Créditos Tributários e Outros	(30.344)	(9.935)	(30.872)
Valor de Venda de Investimentos	-	209.647	-
Valor de Venda de Imobilizados	3.780	41.645	3.780
Aquisição de Bens do Ativo	(72.851)	(24.226)	(90.920)
Aquisição de Investimentos	(2.746)	(78)	(2.746)
Caixa Líquido Gerado (Usado) pelas Atividades de Investimento	(199.370)	166.251	(215.165)
<hr/>			
Fluxos de Caixa das Atividades de Financiamento			
Amortizações de Arrendamentos Financeiros	(130.996)	(140.174)	(130.996)
Amortização de Debêntures	(102.388)	(32.102)	(102.388)
Novos Empréstimos e Capital de Giro	223.374	53.376	223.374
Pagamentos de Dividendos	(11)	(33)	(11)
Caixa Líquido Usado pelas Atividades de Financiamento	(10.021)	(118.933)	(10.021)
<hr/>			
Acréscimo (Redução) Líquido do Disponível	(91.917)	146.198	(89.278)
Disponível no Início do Exercício	207.508	61.310	207.508
Disponível no Final do Exercício	115.591	207.508	118.230
<hr/>			

(As Notas explicativas anexas, são parte integrante das Demonstrações Contábeis.)

Notas Explicativas

Às Demonstrações Contábeis

CONTEXTO OPERACIONAL

“VARIG”, S.A. (Viação Aérea Rio-Grandense) explora comercialmente, mediante concessão ou autorização dos Poderes Públicos competentes, transportes aéreos em geral, de passageiros, bagagens, encomendas, cargas e malas postais, pela execução de linhas e serviços aéreos domésticos e internacionais, bem como presta a terceiros serviços relacionados com a navegação aérea.

APRESENTAÇÃO DAS DEMONSTRAÇÕES CONTÁBEIS

As demonstrações contábeis, individuais e consolidadas, foram elaboradas e estão sendo apresentadas em conformidade com as práticas contábeis emanadas da legislação societária brasileira e disposições complementares da Comissão de Valores Mobiliários - CVM.

Somente estão sendo apresentadas demonstrações contábeis consolidadas para o exercício de 2000 em virtude da controlada VARIG Logística S.A., ter sido constituída em 25 de agosto de 2000 e a controlada PLUNA Líneas Aéreas Uruguayas S.A. não apresentar participação relevante anterior a esse exercício.

A participação dos acionistas minoritários foi destacada nas demonstrações contábeis consolidadas e os saldos e as transações intercompanhias eliminados.

As demonstrações contábeis de 1999 foram reclassificadas para fins de comparabilidade.

PRINCIPAIS PRÁTICAS CONTÁBEIS

a. Disponível

As aplicações financeiras são avaliadas ao custo, acrescido dos rendimentos auferidos até a data do balanço.

b. Provisão para Créditos de Liquidação Duvidosa

Constituída de acordo com a avaliação do grau de realização dos créditos junto a clientes, incluindo créditos de empresas em processo de falência ou concordata ou em cobrança judicial e o seu montante é considerado suficiente para cobertura de eventuais perdas na realização das contas a receber.

c. Transações em Moeda Estrangeira

São contabilizadas pela taxa de conversão do dia da transação. Ativos e passivos denominados em moedas estrangeiras são convertidos em reais utilizando-se a taxa de câmbio em vigor na data do balanço patrimonial. As variações cambiais são reconhecidas na demonstração do resultado à medida que ocorrem.

d. Estoques

São avaliados pelo custo médio das compras ou produção, corrigido monetariamente até 31 de dezembro de 1995, limitado a valor de mercado, entre esses o menor. O custo de mercado é o atual custo de aquisição das peças de reposição. As Importações em andamento estão registradas pelo custo incorrido até a data do balanço.

e. Investimentos

Os investimentos em controladas são avaliados pelo método da equivalência patrimonial. Os demais investimentos são apresentados pelo custo de aquisição, corrigido monetariamente até 31 de dezembro de 1995 e, se aplicável, deduzidos de provisão para perda necessária para adequá-los ao valor de mercado.

f. Imobilizado

É avaliado pelo custo, acrescido das reavaliações, corrigido monetariamente até 31 de dezembro de 1995. As depreciações são computadas pelo método linear, tomando-se por base a vida útil estimada dos bens. Melhorias aos bens existentes são capitalizadas, enquanto custos de manutenção e reparos são lançados no resultado. Materiais alocados a projetos específicos são adicionados às imobilizações em andamento.

g. Diferido

É reconhecido pelo custo e composto principalmente por gastos de reorganização e diferimento de variações cambiais apuradas no primeiro trimestre de 1999. As amortizações são efetuadas em períodos que variam de quatro anos, para as variações cambiais, a cinco anos, para os demais itens.

h. Contratos de Arrendamento de Aeronaves

Os encargos com arrendamento de aeronaves, cujos contratos estabeleçam opção de compra, são reconhecidos no resultado em função do valor de suas respectivas contraprestações e vida útil estimada das aeronaves. O excesso da contraprestação em relação à parcela mensal de depreciação é registrado no ativo imobilizado e será amortizado no período compreendido entre o término do contrato de arrendamento mercantil e o fim da vida útil estimada das aeronaves.

i. Imposto de Renda e Contribuição Social

Imposto de renda e contribuição social diferidos são reconhecidos sobre diferenças temporais, às taxas aplicáveis, na extensão em que sua realização possa ser razoavelmente assegurada.

j. Provisões

A provisão para revisão e reparos de equipamentos de vôo é constituída com base nas horas voadas e representa cobertura dos custos a realizar com manutenções futuras. Para os equipamentos de última geração esses custos são reconhecidos no resultado quando incorridos.

A provisão para o programa Smiles é constituída com base na estimativa de conversão, em prêmios, das milhas voadas. Este passivo é constituído para suprir o transporte de passageiros com direito ao prêmio Smiles.

As provisões para contingências são baseadas nas opiniões dos assessores legais e melhores estimativas da Administração sobre o provável resultado dos processos pendentes na data do balanço.

k. Reconhecimento da Receita

As vendas são registradas no passivo circulante na rubrica "Transportes a Executar", e reconhecidas como receita quando da efetiva prestação do serviço.

l. Plano de Pensão

A Sociedade patrocina planos de contribuição e benefícios definidos para seus funcionários. Os custos correntes são determinados pelo montante da contribuição requerida para o período e contabilizados pelo regime de competência.

m. Participação nos Resultados

O valor registrado como provisão corresponde à participação dos funcionários da Sociedade, nos resultados, cujo pagamento está sujeito à aprovação do Conselho de Administração.

n. Lucro (Prejuízo) por Ação

Calculado com base no número de ações em circulação na data do balanço.

o. Uso de Estimativas

A preparação das demonstrações contábeis requer que a Administração faça estimativas e adote premissas relacionadas com os ativos e passivos reportados, a divulgação de ativos e passivos contingentes na data das demonstrações contábeis e os montantes reportados de receitas e despesas para os respectivos períodos. Resultados reais podem diferir dessas estimativas.

Parecer dos Auditores Independentes

Aos Acionistas e Diretores da "VARIG", S.A. (Viação Aérea Rio-Grandense)

- (1) Examinamos os balanços patrimoniais individuais (controladora) da "VARIG", S.A. (Viação Aérea Rio-Grandense) em 31 de dezembro de 2000 e 1999 e o balanço patrimonial consolidado da "VARIG", S.A. (Viação Aérea Rio-Grandense) e controladas em 31 de dezembro de 2000 e as respectivas demonstrações do resultado, das mutações do patrimônio líquido e das origens e aplicações de recursos, correspondentes aos exercícios findos naquelas datas, elaborados sob a responsabilidade de sua Administração. Nossa responsabilidade é a de expressar uma opinião sobre essas demonstrações contábeis.
- (2) Nossos exames foram conduzidos de acordo com as normas brasileiras de auditoria e compreenderam: (a) o planejamento dos trabalhos, considerando a relevância dos saldos, o volume de transações e o sistema contábil e de controles internos das Sociedades; (b) a constatação, com base em testes, das evidências e dos registros que suportam os valores e as informações contábeis divulgados; e (c) a avaliação das práticas e das estimativas contábeis mais representativas adotadas pela Administração das Sociedades, bem como da apresentação das demonstrações contábeis tomadas em conjunto.
- (3) Conforme descrito na [Nota 11](#), a Sociedade optou pelo diferimento de variações cambiais líquidas apuradas no primeiro trimestre de 1999. As práticas contábeis geralmente aceitas no Brasil requerem que os efeitos de flutuações nas taxas de câmbio sejam reconhecidos no resultado do período em que ocorrerem. Como consequência, o ativo diferido e o passivo a descoberto em 31 de dezembro de 2000 estão respectivamente superavaliado e subavaliado em R\$ 150.089 mil e o prejuízo do exercício findo naquela data está superavaliado em R\$75.044 mil. Similarmente, o ativo diferido e o patrimônio líquido em 31 de dezembro de 1999 estão superavaliados em R\$ 225.133 mil.
- (4) Em nossa opinião, exceto pelos efeitos do assunto comentado no parágrafo (3), as demonstrações contábeis referidas no parágrafo (1) representam adequadamente, em todos os aspectos relevantes, a posição patrimonial e financeira individual da "VARIG", S.A. (Viação Aérea Rio-Grandense) em 31 de dezembro de 2000 e 1999 e a posição patrimonial e financeira consolidada da "VARIG", S.A. (Viação Aérea Rio-Grandense) e controladas em 31 de dezembro de 2000, o resultado de suas operações, as mutações de seu patrimônio líquido e as origens e aplicações de seus recursos, referentes aos exercícios findos naquelas datas, de acordo com as práticas contábeis emanadas da legislação societária brasileira.

Porto Alegre, 28 de fevereiro de 2001.

ARTHUR ANDERSEN S/C – CRC 2SP000123/S-RS

Samuel de Paula Matos

Sócio-Diretor Responsável

Contador - CRC 1SP114777/S-RS

Parecer do Conselho Fiscal

O Conselho Fiscal da “VARIG”, S.A. (Viação Aérea Rio-Grandense), no cumprimento de suas obrigações estatutárias e legais, reuniu-se em 23 de março de 2001, para analisar as demonstrações contábeis relativas ao exercício encerrado em 31 de dezembro de 2000.

Após examinados o relatório anual da Administração, o Balanço Patrimonial, a Demonstração de Resultados, a Demonstração das Mutações do Patrimônio Líquido, e a Demonstração da Origem e Aplicação de Recursos, bem como as notas explicativas da Administração, todos documentos relativos ao exercício de 2000, e ainda baseado, nas análises dos balancetes mensais feitas pelo próprio Conselho Fiscal no correr do exercício, e especialmente, louvando-se no Parecer dos Auditores Independentes, concluiu:

“O Conselho Fiscal é de Parecer que as Demonstrações Contábeis refletem a situação financeira, a estrutura patrimonial e os resultados das atividades, e em decorrência opina pela aprovação das citadas demonstrações pela Assembléia Geral dos Acionistas”.

São Paulo, 23 de março de 2001.

Celso Lima Araujo – Presidente do Conselho

Composição do Conselho: Arnaldo Sandall Pires; Alexandre Magalhães da Silveira; Marcelo Santos Barbosa; Antônio Carlos do Nascimento; Daniel Correa Homem de Carvalho; Luiz Fernando Freire; Roberto Bier da Silva; Emílio Otto Kaminski.