



UNIFEOB

Centro Universitário da Fundação de Ensino Octávio Bastos

Curso de Ciências Contábeis

**ORIENTAÇÕES PARA DESENVOLVIMENTO DO ARTIGO
CIENTÍFICO – 7º semestre**

Fusão Boeing e Embraer

SÃO JOÃO DA BOA VISTA, SP

MAIO 2020

UNIFEOB

Centro Universitário da Fundação de Ensino Octávio Bastos

Curso de Ciências Contábeis

Fusão Boeing e Embraer

José Gabriel do Lago Gonçalves RA: 17001385;

Rafael Georgetto RA: 18001080;

Vinícius Sanches RA:17000206;

Pedro H. Albino dos Santos RA: 20001633.

SÃO JOÃO DA BOA VISTA, SP

MAIO 2020

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	04
1.1 CONHECENDO AS EMPRESAS	04
1.2 BOIENG	04
1.3 EMBRAER	04
1.4 FUSÃO BOIENG E EMBRAER	05
2. DESENVOLVIMENTO	06
2.1 BENEFÍCIOS PROPORCIONADO PELO ACORDO PARA AS EMPRESAS.....	06
2.2 ANÁLISE S/ OS NUMEROS DA BOEING	07
2.3 RECEITAS	07
2.4 DESPESAS OPERACIONAIS	08
2.5 FONTE DE RECEITA	09
2.6 LUCRO LIQUIDO	09
2.7 EBITDA	10
2.8 ÍNDICES DE LIQUIDEZ	11
2.9 GRAU DE ENDIVIDAMENTO	11
2.10 PARTICIPAÇÃO DE CAPITAL DE TERCEIROS	12
2.11 ROE	12
2.12 ROI	13
3. CONCLUSÃO	14
3.1 REFERENCIAS	15

1. INTRODUÇÃO

1.1 CONHECENDO AS EMPRESAS

1.2 BOIENG

A Boeing foi fundada por William Edward Boeing, nos Estados Unidos, em 1916. O primeiro voo de uma aeronave da companhia foi realizado no dia 15 de julho daquele ano. Pouco tempo depois, o hidroavião foi apresentado à marinha norte-americana, que encomendou 50 unidades de uma versão melhorada do modelo B&W 1, o modelo C-4, para a Primeira Guerra Mundial.

Depois da guerra, a Boeing passou por dificuldades, mas ao longo das décadas passou a investir em aeronaves e serviços de correios, carga e transporte de passageiros. Durante os anos de 1990, a empresa foi surpreendida pela concorrência acirrada com a europeia Airbus, que passou a disputar a liderança mundial na fabricação de aeronaves comerciais.

Apesar das turbulências, a Boeing se mantém como referência mundial em aviação. A companhia é uma das maiores construtoras de aeronaves e material aeroespacial. De acordo com as informações, os produtos e serviços da empresa são comercializados em 150 países, incluindo aviões comerciais e militares, satélites, armas, sistemas de lançamento, logística, treinamento, sistemas eletrônicos, sistemas de defesa, sistemas de comunicação etc.

Segundo a empresa, sua missão é "Conectar, Proteger, explorar e Inspirar o Mundo por meio da Inovação Aeroespacial ". Para isso, a Boeing tem entre seus valores a integridade, qualidade, segurança, diversidade e inclusão, confiança e respeito. Composto a companhia, a Boeing é responsável por empregar mais de 150 mil pessoas em 65 países e tem mais de 10 mil aeronaves circulando por todo o mundo.

1.3 EMBRAER

A **Empresa Brasileira de Aeronáutica S.A** (Embraer) é uma holding responsável pela fabricação de aviões militares, comerciais, executivos ou agrícolas. Está listada como a terceira maior fabricante de jatos, perdendo apenas para a

Boeing e Airbus, atualmente é a maior empresa brasileira no quesito exportação, além de possuir o maior número de pedidos de jatos, o que a coloca como líder de mercado na categoria de 70 a 120 assentos. A empresa possui em média dezessete mil empregados, sendo onde mil diretos e o restante indiretos.

A sede da Embraer está localizada em São José dos Campos, e possui outras joint-ventures (OGMA em Portugal e Harbin Embraer na China). Todos os testes são realizados em uma pista construída exclusivamente para esta finalidade, com cerca de 4.960 metros de extensão, o que a torna a maior do mundo.

A fundação da Embraer se deu em 1969, com o desenvolvimento do primeiro avião chamado de Bandeirante, pelo engenheiro Ozires Silva (formado pelo ITA, Instituto Tecnológico de Aeronáutica, do núcleo de estudos do CTA Centro Técnico Aeroespacial). No ano de 1980, a Embraer conquistou grande relevância no cenário internacional graças aos projetos dos aviões Brasília, Xingu e Bandeirantes.

Na década de 1990, mais especificamente no ano de 1994, no governo do Itamar Franco, a economia do Brasil vivia a sua pior fase, o que forçou a empresa a iniciar o processo de privatização, que foi conduzido pelo então presidente Ozires Silva, que liderou seu leilão e reestruturou toda administração da empresa, após a finalização de toda parte burocrática, a empresa se tornou a mais importante companhia negociada na Bovespa, denominada blue chips, é a que mais rende a acionistas e funcionários. Atualmente é avaliada como um patrimônio de mais de R\$ 17 bilhões em valor de mercado e possui 46% de suas ações, também sendo negociadas na Bolsa de Valores de Nova York (*NYSE*), e 54% negociadas na Bolsa de Valores, Mercadorias e Futuros de São Paulo (*BM&FBOVESPA*).

1.4 FUSÃO BOEING E EMBRAER

O Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) aprovou no dia 27/01/2020, sem restrições, a compra de parte da Embraer pela Boeing. No entendimento dos conselheiros, as duas empresas não concorrem nos mesmos mercados e, por isso, a transação não representa riscos à concorrência sadia.

A operação foi anunciada em julho de 2018, nove meses após a compra de parte da Bombardier pela Airbus, outras duas gigantes da aviação comercial. A nova empresa, resultante dessa união, tem capital avaliado em US\$ 4,75 bilhões. A

transação será feita em duas "etapas". Em uma delas, a Boeing vai comprar 80% do capital da Embraer ligado à aviação comercial, produção de aeronaves regionais e comerciais de grande porte (de 70 a 150 assentos), segundo material divulgado pelo Cade.

Na outra transação, Embraer e Boeing vão criar uma joint venture (nova empresa) voltada à produção da aeronave KC-390, de transporte militar. Esse cargueiro é o maior modelo produzido no Brasil atualmente. A estreia da aeronave foi no dia 4 de setembro de 2019 em Anápolis.

2. DESENVOLVIMENTO

2.1 BENEFÍCIOS PROPORCIONADO PELO ACORDO PARA AS EMPRESAS

Segundo nota divulgada à imprensa, o Cade concluiu que a operação trará benefícios à Embraer, "que passará a ser um parceiro estratégico da Boeing". A cooperação tecnológica e comercial pode favorecer, no entendimento da autarquia, os ramos que permanecem com a Embraer, de aviação executiva e de defesa.

Uma empresa com nove mil funcionários, três fábricas no país e duas nos Estados Unidos, além de receita na casa dos R\$ 8 bilhões. Essa é a Embraer que sobrarão quando a Boeing levar seus 80% da divisão de aviões comerciais, a joia da coroa da fabricante brasileira de aeronaves. A compra foi fechada há um ano e meio, mas ainda aguarda aval de órgãos reguladores do Brasil e da União Europeia.

A Embraer remanescente não se compara à atual, com receita de R\$ 18 bilhões e valor de mercado de R\$ 15 bilhões. Para continuar sem sua divisão comercial, motor da companhia, a fabricante terá de se reinventar. Fontes do mercado admitem que a Embraer remanescente será menor, mas não são pessimistas com o futuro da companhia. As duas principais divisões da "nova Embraer" — a de jatos executivos e a de aviões militares —, que costumam apresentar resultados inconsistentes, acabam de colocar novos e eficientes produtos no mercado. A perspectiva é de que a demanda por eles seja crescente.

O negócio com a Boeing ainda depende da superação dos entraves, que estão nos órgãos reguladores da União Europeia. Os executivos da empresa

relutam em detalhar os planos e dão apenas algumas dicas. A área de serviços, como manutenção de aeronaves, deve crescer. O segmento de defesa vai avançar com o C-390 Millennium (cargueiro militar cujo projeto foi recém-concluído). E as novas tecnologias, como o carro voador, podem apontar o futuro da companhia.

Segundo o vice-presidente de operações da Embraer, Nelson Salgado, a ideia é que os três braços remanescentes (executiva, defesa e serviços) sejam responsáveis, cada um, por 30% da receita da nova empresa. Isso implica uma expansão acelerada dos serviços, que hoje correspondem a 19%.

Para avançar, a divisão considera a possibilidade de aquisições, principalmente de empresas que já tenham licença para fazer manutenção de aeronaves de outras marcas, segundo Johann Bordais, presidente da área de serviços e suporte.

O projeto de expansão dos serviços tem potencial, dizem fontes. Mesmo se fizesse apenas a manutenção de aviões Embraer, o mercado seria grande. Desde 2005, a companhia entrega cerca de 100 jatos executivos por ano. Quanto mais antigos ficam esses aviões, maior a necessidade de reparos.

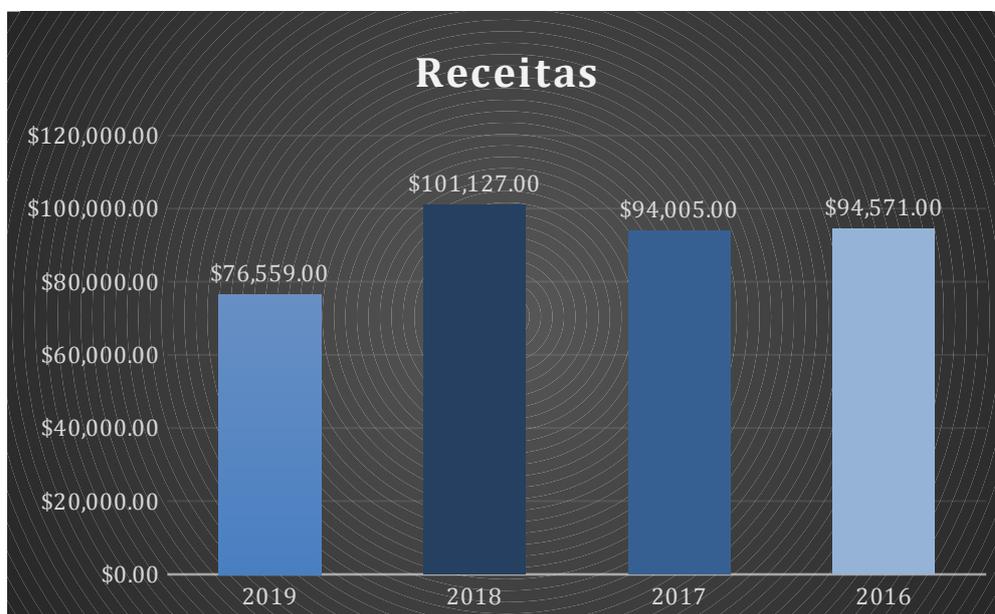
2.2 ANÁLISE SOBRE OS NÚMEROS DA BOEING

O mercado não reagiu bem após o anúncio do acordo entre Embraer e Boeing. Segundo analistas, já era esperado uma aquisição do tipo pela Boeing já que em 2017 a sua grande concorrente Airbus comprou parte da Bombardier. O preço das ações da Embraer recuou cerca de 15%, na leitura do BTG Pactual, essa queda ocorreu porque o valor do acordo foi abaixo do esperado no segmento da aviação.

2.3 RECEITAS

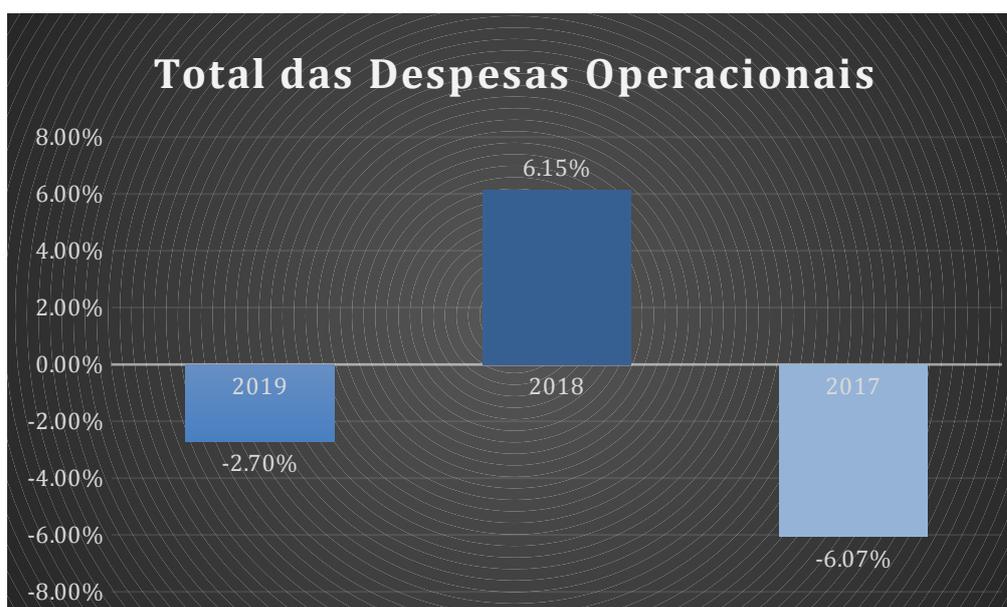
Observando o gráfico a seguir, vimos que a empresa obteve receitas constantes e até uma alta na comparação entre 2016 a 2018, porém podemos também observar que ela apresentou uma queda considerável nas receitas de 24,25% do ano de 2019 em comparação com o ano de 2018. Essa grande queda consiste principalmente nos seguimentos de aeronaves comerciais da empresa, teve uma queda de aproximadamente 43,90%, afetando diretamente na receita da empresa.

2.4 D E S P E S A S

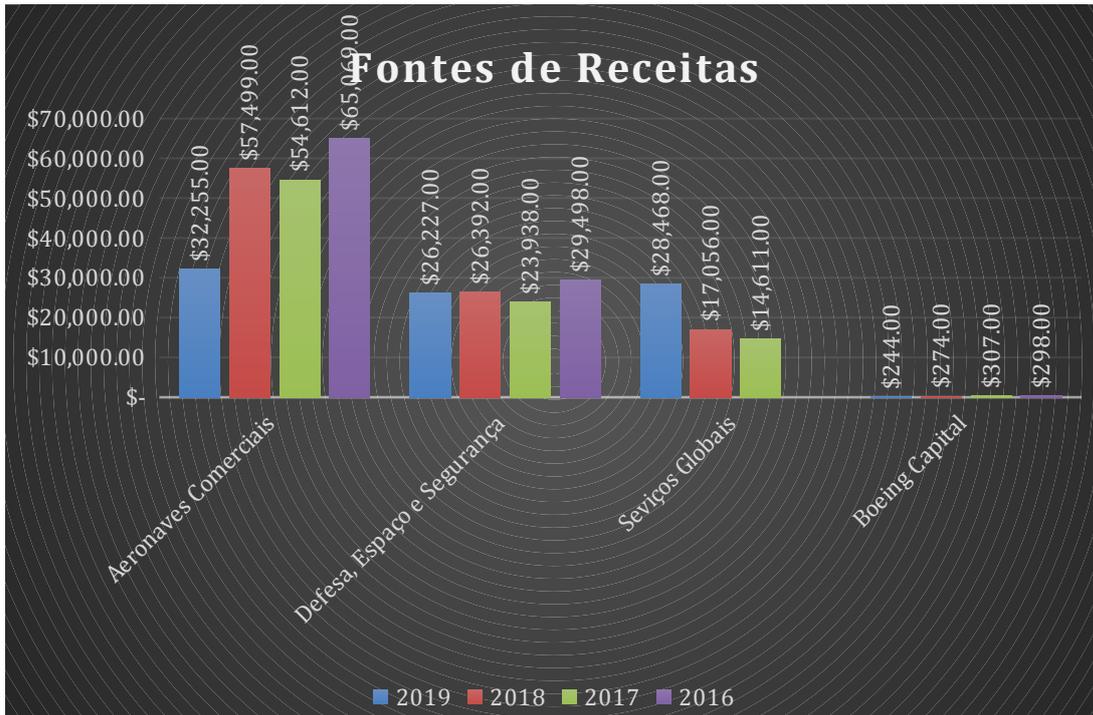


OPERACIONAIS

Olhando para o gráfico a seguir, observamos que o total das despesas operacionais variou bastante entre os 3 anos, essa variação foi decorrente do número de voos prestado pela empresa, no ano de 2018 ela teve seu melhor ano em resultados e investimentos, já em 2019 deu uma queda brusca, assim diminuindo até as despesas operacionais.



2.5 FONTE DE RECEITA



Olhando para as fontes de receita, podemos observar que a maior fonte da receita, vem das aeronaves comerciais. A empresa vinha aparentando estar estável, com lucros constantes, pouca variação de um ano para o outro, porem no seguimento de aviões comerciais, houve uma grande queda em comparação entre os anos de 2018 e 2019, isso ocorreu devido a paralisação da fabricação do modelo de avião Boeing 737 MAX que apresentaram falhas. Isso foi muito impactante parar a empresa e deixou ela na pior crise da sua história.

2.6 LUCRO LÍQUIDO

Analisando o próximo gráfico, observamos que a empresa estava em uma ótima fase, com um aumento significativo no seu lucro líquido de 42,13% em comparação de 2017 com 2016 e mais um aumento de 2018 em comparação com 2017 de 19,14%. Porem em 2019 começou o seu pior ano, a empresa teve uma redução no lucro líquido de 106,08%, isso ocorreu, pois dois aviões do modelo 737 MAX que a empresa lançou em 2017 caiu, ao todo 346 pessoas morreram. Após investigações feitas as autoridades constataram por meio de documentos que

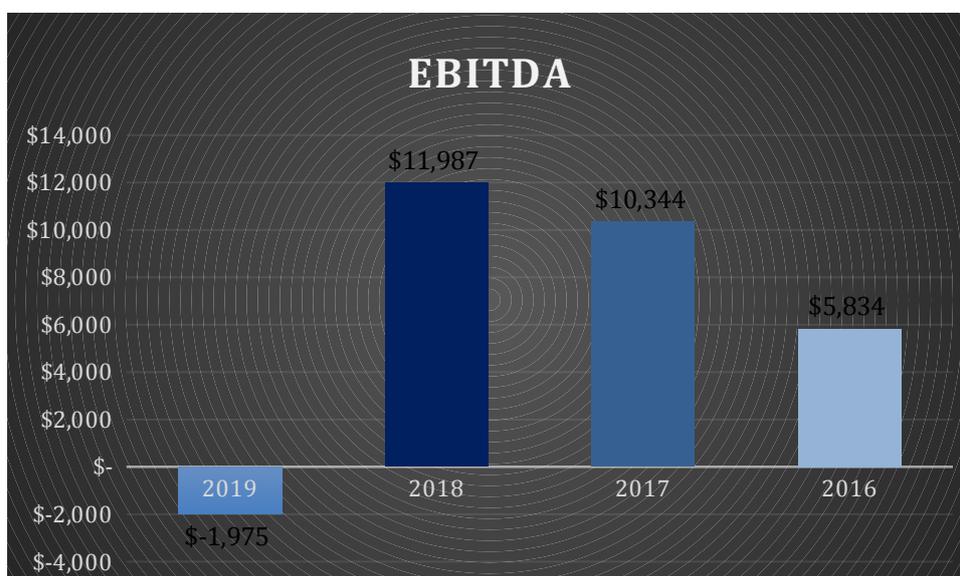
alguns funcionários sabiam que esse modelo apresentava problemas e mesmo assim os diretores da empresa fizeram o possível para conseguir o certificado.

A maior fonte de receita da empresa é de voos comerciais, e a empresa teve reduções bruscas nas aeronaves comerciais devido ao ocorrido com o avião de modelo 737 MAX.



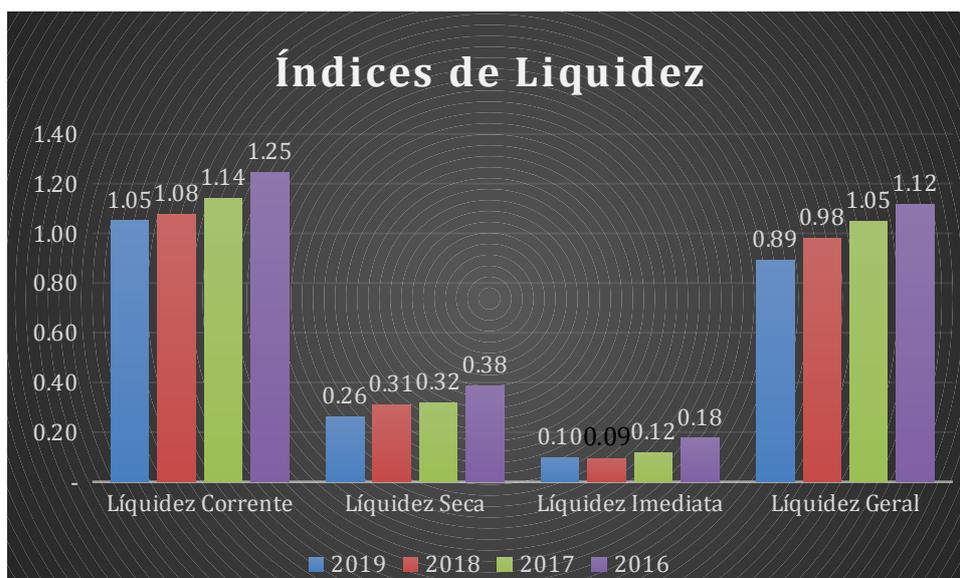
2.7 EBITDA

Como podemos observar no gráfico a seguir, a Boeing teve um aumento de 105,47% na comparação entre 2016 a 2018 no seu resultado operacional, esse fato ocorreu devido ao grande aumento da sua receita operacional. Já em na comparação entre 2018 e 2019, notamos uma queda de 116,48% no lucro operacional da empresa, isso aconteceu, pois a empresa teve uma grande baixa no seu estoque e uma diminuição grande na receita.



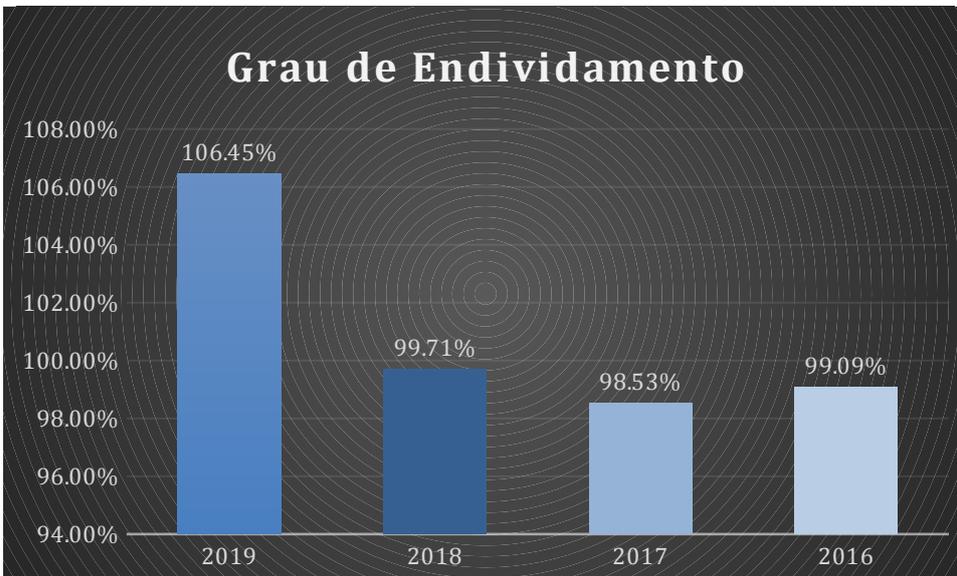
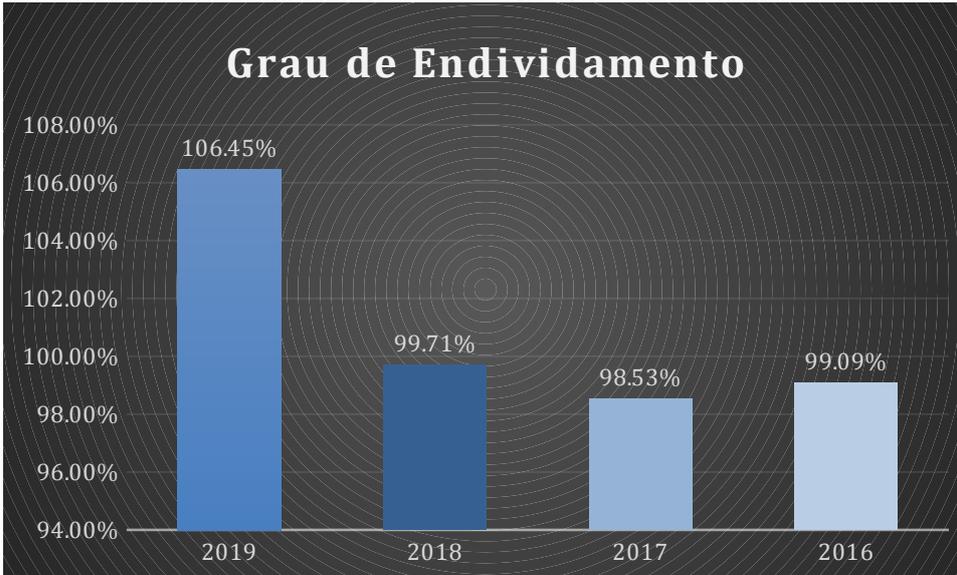
2.8 ÍNDICES DE LIQUIDEZ

Os índices de liquidez da Boeing, como podemos observar no gráfico abaixo, a liquidez corrente, teve uma leve queda na comparação entre os 4 anos apresentados, porem continua com a capacidade de liquidar todas as suas dívidas de curto prazo. O índice de liquidez seca, está bem abaixo do número desejado que seria de 1, nesse índice é excluído da análise o estoque que consta no ativo da empresa, para que a análise seja feita com base em que a empresa não venda seu estoque no curto prazo. O índice de liquidez imediata também está bem abaixo de 1 em todos os anos analisados, o índice desejado seria no mínimo de 1. E índice de liquidez geral é o que consta a solvência geral da empresa, e podemos ver que teve queda, no ano de 2016 e 2017 a empresa conseguia pagar todas as suas dívidas, porem em 2018 e 2019 continuo em queda e a empresa já não é mais capaz de quitar todas as suas dívidas em caso de solvência da empresa.



2.9 GRAU DE ENDIVIDAMENTO

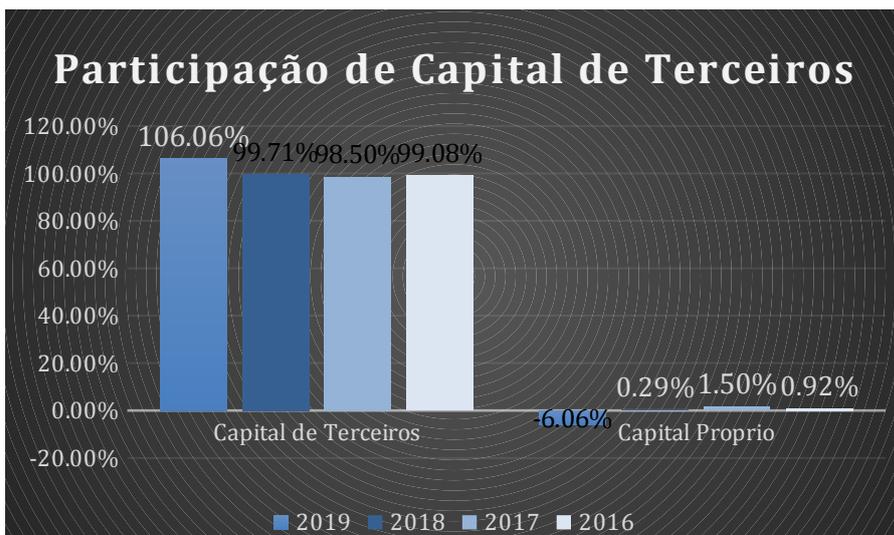
Olhando para o endividamento da empresa, notamos que ela sempre foi endividada, teve pouca variação de 2016 até 2018, porem no ano de 2019, que a empresa entrou na sua pior crise, notamos um aumento no endividamento de 6,74% e isso foi suficiente para a empresa atingir 106,45% de endividamento, ou seja, seu ativo total não paga mais todas as suas contas, Deixando a empresa em situação crítica.



2.10 PARTICIPAÇÃO DE

CAPITAL DE TERCEIROS

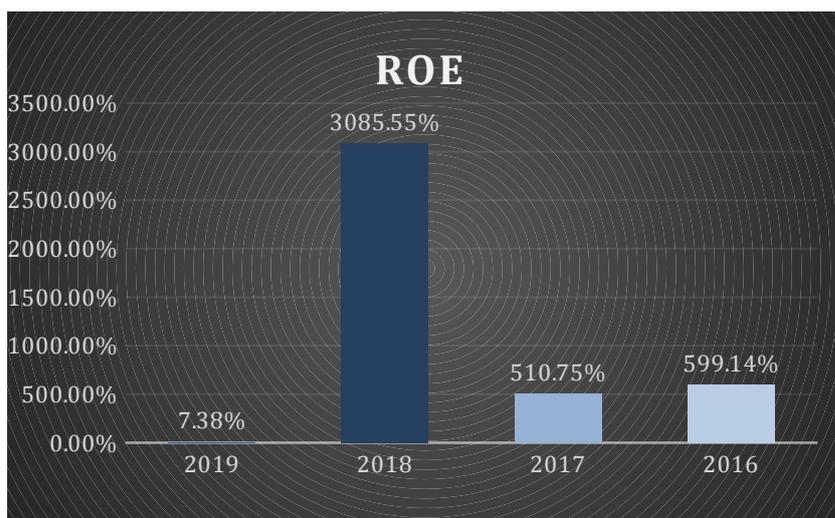
Analisando o gráfico a seguir, podemos observar que a empresa sempre teve uma grande participação de capital de terceiros, porém, sempre a empresa teve um pouco de capital próprio na empresa, mas no seu pior ano, 2019, a empresa está funcionando somente com capital de terceiros, pois chegou no ponto das suas dívidas totais serem maior que todo o capital próprio da empresa.



2.11 ROE

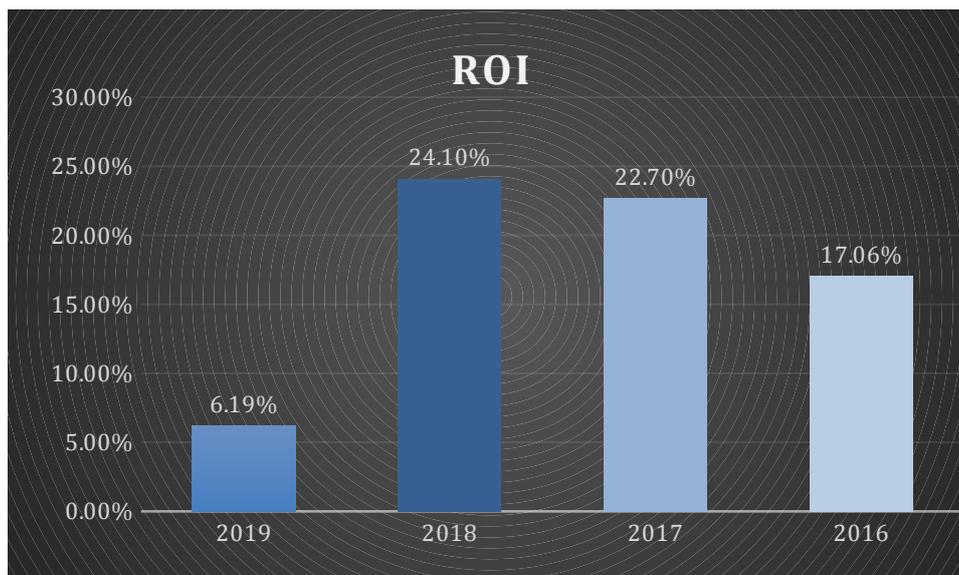
Analisando o seguinte gráfico, podemos ver que a empresa tem um ótimo retorno para os investidores e para o próprio negócio (ROE) chegando ao

pico de 3085,55% em 2018, porem essa porcentagem é enganosa, já que o cálculo é lucro líquido dividido pelo patrimônio líquido e a empresa está com o patrimônio líquido muito baixo.



2.12 ROI

Já o ROI que é o retorno sobre os investimentos que a empresa efetuou, teve uma alta de 7,04% na comparação de 2016 a 2018 e na comparação entre 2018 e 2019 teve uma queda expressiva de 17,91%. aparentemente o indicador ROI é mais confiável, pois é utilizado somente a receita e o custo e essas informações estão corretas.



3. CONCLUSÃO

A conclusão em que chegamos é que a Boeing teve uma queda muito grande desde o momento em que foi anunciado o acordo entre ela e a Embraer, porem essa queda não teve relações com o acordo, ele foi derivado de falhas da própria Boeing que lançou a aeronave 737 MAX (um modelo de aeronave comercial) em 29 de janeiro de 2016, e recebeu o certificado da FAA (Federal Aviation Administration) em 8 de março de 2017 e colocou a primeira aeronave e serviço dia 22 de maio de 2017, porem em 29 de outubro de 2018 um Boeing 737 MAX caiu 13 minutos após a decolagem na Indonésia, e em menos de um ano, outro avião do mesmo modelo caiu na Etiópia. Realizando investigações a respeito da aeronave, foi comprovado através de documentos que os funcionários da empresa sabiam dos problemas que a aeronave apresentava antes mesmo do seu lançamento, isso causou a morte de 346 pessoa juntando as vítimas da Etiópia e Indonésia, após esses acontecimentos a empresa entrou na pior crise da sua história.

4. REFERÊNCIAS

05/05/2020 - <https://canaltech.com.br/empresa/boeing/>

05/05/2020 - <https://www.infoescola.com/empresas/embraer/>

05/05/2020 - <https://br.investing.com/equities/boeing-co-balance-sheet>

05/05/2020 - <https://investors.boeing.com/investors/financial-reports/default.aspx>

05/05/2020 - <https://embraer.com/br/pt/sobre-nos>

05/05/2020 - https://pt.wikipedia.org/wiki/Boeing_737_MAX

06/05/2020 - <https://g1.globo.com/mundo/noticia/2019/03/10/boeing-737-max-sofre-2o-acidente-apos-decolagem-desde-que-entrou-em-operacao-comercial-em-2017.ghtml>,

06/05/2020 - <https://noticias.uol.com.br/ultimas-noticias/bbc/2019/12/17/boeing-737-max-a-decisao-sem-precedentes-da-gigante-da-aviacao-de-parar-producao-do-modelo-problematico.htm>

06/05/2020 - <https://www.infomoney.com.br/negocios/crise-infinita-da-boeing-motiva-reacoes-de-analistas-pode-respingar-na-embraer/>

06/05/2020 - <https://www.infomoney.com.br/negocios/boeing-apresenta-pior-resultado-financeiro-desde-1997-prejuizo-foi-de-us-1-bilhao-no-trimestre/>

