



GOL Anuncia Receita Líquida de R\$ 1,5 bilhão no 2T08

São Paulo, 12 de agosto de 2008 – A GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A. (Bovespa: GOLL4 e NYSE: GOL), controladora das companhias aéreas brasileiras GOL Transportes Aéreos S.A. (“GTA”) e VRG Linhas Aéreas S.A. (“VRG”), anuncia hoje os resultados do segundo trimestre de 2008 (2T08). As informações financeiras e operacionais a seguir, exceto quando indicado o contrário, são apresentadas em USGAAP e em Reais (R\$), e as comparações referem-se ao segundo trimestre de 2007 (2T07). Resultados consolidados no trimestre incluem a VRG desde 9 de abril de 2007, tornando comparações do 2T08 e 2T07 menos relevantes. As tabelas com os resultados em Legislação Societária (BRGAAP) estão disponíveis no final deste documento. As Informações Trimestrais não contemplam as modificações nas práticas contábeis previstas na Lei nº 11.638, conforme permitido pela Comissão de Valores Imobiliários (CVM) nesta fase de transição.

DESTAQUES OPERACIONAIS E FINANCEIROS

- Receitas líquidas atingiram R\$1,5 bilhão, representando um crescimento de 27,2%, em comparação ao mesmo período do ano anterior. Foram transportados 7,1 milhões de passageiros no trimestre, representando aumento de 14,3% em relação ao 2T07. Receitas auxiliares (carga e outras) aumentaram 18,3% em relação ao 2T07, para R\$124,8 milhões.
- O prejuízo líquido consolidado do trimestre foi de R\$171,7 milhões (US\$104,1 milhões). O prejuízo por ação foi de R\$0,85 e por ADS foi de US\$0,52.
- O custo operacional por ASK (CASK) consolidado aumentou 15,4%, de 14,33 centavos de Real, no 2T07, para R\$16,53 centavos no 2T08. O CASK, excluindo despesas com combustível, aumentou 12,1%, para R\$9,66 centavos, devido à menor utilização das aeronaves causada por restrições da ANAC que estabelecem tempos mínimo de solo entre pousos e decolagens em aeroportos brasileiros, custos extraordinários relativos ao encerramento de vôos intercontinentais da VRG, incluindo despesas com devolução de aeronaves (durante o 2T08, a VRG deixou de operar para México e Madrid), aumento nas despesas com pessoal, custos comerciais e de publicidade e depreciação.
- Em 30 de junho, a liquidez total era de R\$2,8 bilhões, composta por: caixa e disponibilidades em R\$737,7 milhões, contas a receber de R\$339,9 milhões, R\$485 milhões em linhas de crédito de curto prazo não utilizadas, R\$554,6 milhões em depósitos com empresas de arrendamento e R\$729,7 milhões depositados com a Boeing como adiantamento para aquisição de aeronaves.
- Os RPKs domésticos consolidados cresceram 10,4% e os ASKs 3,8%, em comparação com o 1T08. Os RPKs internacionais consolidados reduziram 27,2% e os ASKs 23,1%, sequencialmente em comparação com o 1T08.
- Os RPKs consolidados cresceram 20,1%, de 5.741 milhões no 2T07, para 6.897 milhões no 2T08. Os ASKs aumentaram 22,8%, de 8.692 milhões no 2T07, para 10.677 milhões, no 2T08. A taxa de ocupação média consolidada diminuiu 1,4 p.p. em relação ao 2T07, para 64,6%. Os RPKs da GTA cresceram 3,0%, de 4.959 milhões no 2T07, para 5.109 milhões, no 2T08, e os ASKs aumentaram em 6,3%, de 7.215 milhões no 2T07, para 7.666 milhões no 2T08. A taxa de ocupação da GTA diminuiu 2,1 p.p., totalizando 66,6%. Os RPKs da VRG cresceram 128,6% de 782 milhões no 2T07, para 1.788 milhões, no 2T08, e os ASKs aumentaram em 103,9%, de 1.477 milhões no 2T07, para 3.011 milhões no 2T08. A taxa de ocupação da VRG totalizou 59,4%, um aumento de 6,5 p.p.. A taxa de ocupação breakeven consolidada totalizou 77,8%, um aumento de 5,7 p.p. sobre o 2T07.

Contato RI

Email: ri@golnaweb.com.br

Tel: (11) 3169-6800

Website de RI:

voegol.com.br/ri

Teleconferência de Resultados do 2T08

Data:
Terça-feira, 12 de agosto de 2008

> Português

13h30 (horário de Brasília)
12h30 (horário de NY)
Tel: (11) 2188-0188
Replay: (11) 2188-0188
Código: GOL

> Inglês

12h (horário de Brasília)
11h (horário de NY)
Tel.: +1 (973) 935-8893
Replay: +1 (706) 645-9291
Código: 54689682



- O *yield* consolidado aumentou 7,7%, para 19,43 centavos de Real (o *yield* doméstico aumentou 11,1% e o *yield* internacional reduziu 8,7% em comparação com o 2T07). O RASK aumentou em 3,5%, para 13,72 centavos de Real, quando comparado ao 2T07. A tarifa média foi de R\$196.
- No 2T08, o mercado doméstico de passageiros cresceu 1,9% sequencialmente versus o 1T08, mesmo se tratando do trimestre sazonalmente mais fraco na indústria e cresceu 11,0% versus o 2T07, 2,1 vezes o crescimento estimado do PIB brasileiro.
- GTA e VRG agora oferecem mais de 740 vôos diários para 59 destinos diferentes no Brasil e América do Sul - a maior abrangência entre todas as empresas de transporte aéreo. No 2T08, a GTA adicionou 9 novas frequências diárias e encerrou o trimestre com 56 destinos atendidos. A VRG lançou 21 novas frequências diárias e encerrou o trimestre atendendo a 18 destinos. O baixo custo operacional da Empresa viabiliza a operação de vôos para cidades de médio porte, onde o volume de tráfego é pequeno, fazendo com que a GOL esteja presente em diversos destinos fora dos grandes centros do país.
- Em linha com o plano de renovação da frota, no trimestre a Companhia recebeu dois Boeing 737-800NG, e retirou da frota sete 737-300 e três 767-300, resultando em uma redução líquida de cinco aeronaves na sua frota operacional de aeronaves *narrow-body*. A Empresa pretende encerrar o ano de 2008 com uma frota consolidada de 104 aeronaves, composta por aeronaves 737-800 e 737-700.
- Em junho, a GOL foi posicionada em segundo lugar entre empresas não-financeiras em estudo sobre Governança Corporativa na América Latina ("The Best Governed Major Latin Corporations 2008"), conduzido pela consultoria de sustentabilidade Management & Excellence (M&E) e sendo a única companhia aérea no ranking. Segundo o estudo, realizado em parceria com a revista LatinFinance, a GOL emprega 90,2% dos requisitos de boas práticas analisados, em comparação à média de 62,34% alcançada pelas 50 empresas avaliadas.
- No dia 26 de junho, a GOL recebeu aprovação do CADE para a aquisição da VRG (efetuada em 9 de abril de 2007). No dia 30 de julho, submetemos à ANAC uma proposta de reestruturação societária de suas subsidiárias GTA e VRG, com a intenção de reuni-las em uma única companhia aérea. Com a Reorganização, a Companhia assumirá todos os direitos e obrigações de titularidade da VRG e GTA. As marcas "GOL" e "VARIG" serão mantidas. A reorganização não afetará os acionistas da GOL.
- No 2T08, a VRG firmou acordo de *interline* com a Copa Airlines e American Airlines. Os passageiros dessas companhias podem comprar bilhetes para todas as rotas atendidas pela VRG no Brasil e na América do Sul.
- Em reunião realizada em 06/08/2008, o Conselho de Administração deliberou sobre a suspensão do pagamento de dividendos para o restante do ano fiscal de 2008, garantindo, contudo, um pagamento mínimo de 25% do lucro líquido consolidado. A Companhia encerrou o trimestre com um *free float* de 26,5%. As ações da Companhia apresentaram um volume médio diário de negociação de US\$18,3 mm (R\$30,3 mm) no 2T08.



Destaques Financeiros e Operacionais Consolidados (USGAAP)	2T08	2T07	% Var.	1T08	% Var.
RPKs (milhões)	6.897	5.741	20,1%	6.837	0,9%
ASKs (milhões)	10.677	8.692	22,8%	11.058	-3,4%
Taxa de Ocupação (<i>load factor</i>)	64,6%	66,0%	-1,4 pp	61,8%	+2,8 pp
Receita por passageiro por ASK (R\$ centavos)	12,55	12,03	4,3%	13,56	-7,4%
Receita operacional por ASK (R\$ centavos) (RASK)	13,72	13,25	3,5%	14,53	-5,6%
Custo operacional por ASK (R\$ centavos) (CASK)	16,53	14,33	15,4%	14,73	12,2%
Custo operacional ex-combustível / ASK (R\$ centavos)	9,66	8,62	12,1%	8,72	10,8%
Taxa de Ocupação <i>Breakeven</i>	77,8%	72,1%	+5,7 pp	62,6%	+15,2 pp
Receita Líquida (R\$ milhões)	1.464,9	1.151,5	27,2%	1.607,1	-8,8%
EBITDAR (R\$ milhões)	-90,4	72,2	nm	184,8	nm
Margem EBITDAR	-6,2%	6,3%	-12,5 pp	11,4%	-17,6 pp
Lucro Operacional (R\$ milhões)	-299,2	-93,4	220,3%	-21,4	1298,1%
Margem Operacional	-20,4%	-8,1%	-12,3 pp	-1,3%	-19,1 pp
Lucro antes de Imposto de Renda (LAIR) (R\$ milhões)	-228,9	-48,5	372,0%	-4,7	4770,2%
Margem LAIR	-15,6%	-4,2%	-11,4 pp	-0,3%	-15,3 pp
Lucro Líquido (R\$ milhões)	-171,7	-35,4	385,0%	-3,5	4805,7%
Margem Líquida	-11,7%	-3,1%	-8,6 pp	-0,2%	-11,5 pp
Lucro por ação (R\$)	(R\$0,85)	(R\$0,18)	372,2%	(R\$0,02)	4150,0%
Lucro por ADS equivalente (US\$)	(\$0,52)	(\$0,09)	477,8%	(\$0,01)	5100,0%
Média ponderada de ações e ADSs, básico (000)	201.210	197.306	2,0%	202.117	-0,4%

Nota: Dados históricos de RPK e ASK podem ter alterações imateriais para serem igualados aos dados oficiais da ANAC.

Destaques Financeiros e Operacionais Seleccionados (USGAAP)		2T08	2T07	% Var.	1T08	% Var.
RPKs (milhões)	GTA	5.109	4.959	3,0%	5.244	-2,6%
	VRG	1.788	782	128,6%	1.593	12,2%
ASKs (milhões)	GTA	7.666	7.215	6,3%	7.886	-2,8%
	VRG	3.011	1.477	103,9%	3.172	-5,1%
Taxa de Ocupação (<i>load factor</i>)	GTA	66,6%	68,7%	-2,1 pp	66,5%	+0,1 pp
	VRG	59,4%	52,9%	+6,5 pp	50,2%	+9,2 pp
Receita Líquida (R\$ milhões)	GTA	1.193	964	23,8%	1.262	-5,5%
	VRG	272	188	44,7%	180	51,1%
RASK (R\$ centavos)	GTA	15,56	13,36	16,5%	16,37	-4,9%
	VRG	9,04	11,67	-22,5%	9,02	0,2%
<i>Yield</i> por pax-km (R\$ centavos)	GTA	21,63	17,98	20,3%	21,75	-0,6%
	VRG	13,14	18,35	-28,4%	14,93	-12,0%
CASK (R\$ centavos)	GTA	16,33	13,67	19,5%	14,90	9,6%
	VRG	17,02	16,06	6,0%	18,98	-10,3%
Margem Operacional	GTA	-4,9%	-2,4%	-2,5 pp	9,0%	-13,9 pp
	VRG	-88,2%	-38,0%	-50,2 pp	-110,4%	+22,2 pp
EBITDAR (R\$ milhões)	GTA	77,9	90,7	-14,1%	238,3	-67,3%
	VRG	(168,3)	(18,6)	804,8%	(138,3)	21,7%
Lucro Líquido (R\$ milhões)	Consolidado excl. VRG	(78,7)	22,8	nm	90,2	nm
	VRG	(93,0)	(58,2)	59,8%	(114,4)	-18,7%

Nota: Dados históricos de RPK e ASK podem ter alterações imateriais para serem igualados aos dados oficiais da ANAC.



COMENTÁRIOS DA ADMINISTRAÇÃO SOBRE OS RESULTADOS

O segundo trimestre de 2008 foi um trimestre desafiador para a indústria de transporte aéreo. O preço de combustível atingiu níveis recordes em um ritmo mais rápido do que as tarifas puderam ser reajustadas, especialmente em um trimestre em que estávamos consolidando nossas novas malhas aéreas. Nossos custos foram amplamente pressionados pelo preço dos combustíveis, o que causou um efeito negativo em nossos resultados e margens. Enquanto o preço do petróleo no mercado internacional (representado pelo WTI) aumentou 90,6% versus 2T07, os *yields* consolidados da Companhia aumentaram 7,7% no mesmo período. Refletindo a sazonalidade, o aumento da competitividade no setor e intensas atividades promocionais praticados no trimestre, os *yields* consolidados reduziram 11,4% sequencialmente em comparação com o 1T08.

A demanda por transporte aéreo no Brasil continuou apresentando forte crescimento no primeiro trimestre de 2008. Os RPKs domésticos cresceram 11% no 2T08, 2,1 vezes mais do que o crescimento estimado do PIB do país. A nossa capacidade para atender este crescimento cresceu 23% durante o trimestre, devido à adição de 24 aeronaves à frota versus 2T07. No mercado doméstico, a nossa capacidade instalada de oferecer transporte aéreo cresceu 22,8%. A Companhia planeja continuar a investir seus recursos no futuro e crescimento do transporte aéreo no país. O volume de passageiros transportados no 2T08 cresceu 14% em relação ao 2T07. Durante o trimestre, a taxa de ocupação da GOL foi de 65%, uma redução de 1,4 pp versus 2T07.

Durante o segundo trimestre de 2008, consolidamos nossa nova malha de vôo, lançada em 24 de março. Alcançamos resultados positivos pelas alterações na malha, com taxas de ocupação doméstica acima de 67% durante o trimestre, representando um aumento de mais de 20 pp para a VRG. Os índices de regularidade e pontualidade voltaram aos níveis normais otimizados, alcançando 96% e 97% respectivamente, durante o trimestre (baseado em dados internos).

Os custos operacionais por ASK consolidados, excluindo combustível, apresentaram um aumento de 12,1%, para 9,66 centavos de Real ano a ano, principalmente devido à redução de 9,2% na utilização das aeronaves, causada por restrições da ANAC que estabelecem tempos de solo mínimo entre pousos e decolagens em aeroportos brasileiros e despesas extraordinárias relacionadas ao fechamento dos destinos de longa distância e serviços de manutenção que fazem parte do processo de devolução de aeronaves. As despesas de combustível por ASK consolidadas aumentaram 20,3% na comparação ano a ano. Devido à alta nos preços de combustível, à menor utilização das aeronaves no segundo trimestre e a despesas de manutenção relativas à devolução de aeronaves, o total de despesas operacionais por ASK cresceu 15,4%, para 16,53 centavos de Real. A Companhia continua reduzindo os custos da VRG aos padrões GOL, através da modernização e padronização da frota, mantendo foco nos mercados em que temos vantagem competitiva. O CASK da VRG no 2T08 atingiu R\$17,0 centavos (versus R\$16,3 centavos da GTA).

No dia 26 de junho, recebemos aprovação do CADE para a aquisição da VRG. No dia 30 de julho, submetemos à ANAC uma proposta de reestruturação societária de suas subsidiárias GTA e VRG, com a intenção de reuni-las em uma única companhia aérea. A reorganização visa otimizar a estrutura operacional do Grupo GOL e proporcionar maior eficiência na prestação de serviços de transporte aéreo, pois será possível integrar e aumentar as sinergias entre as operações da GTA e da VRG, reduzindo redundâncias nas malhas e praticando melhor segmentação de mercado. Ademais, a integração das operações das duas empresas permitirá à Companhia alcançar otimização de receitas e redução de custos nos campos financeiro, operacional e tributário. Com a Reorganização, a Companhia assumirá todos os direitos e obrigações de titularidade da VRG e GTA. As marcas “GOL” e “VARIG” serão mantidas. A reorganização não afetará os acionistas da GOL.

A GOL mantém o seu compromisso com a estratégia de crescimento rentável por meio de sua estrutura de baixo custo e alta qualidade no atendimento ao cliente. “As medidas adotadas são necessárias para que a Companhia se prepare para a próxima fase de seu crescimento e estão alinhadas com a nossa estratégia de expansão rentável baseada na estrutura de baixo custo”, afirma Constantino de Oliveira



Junior, presidente da GOL. “Temos muito orgulho dos mais de 91 milhões de clientes que escolheram voar conosco. Mantemos nossos esforços para oferecer o melhor em transporte aéreo: aeronaves novas e modernas, vôos freqüentes nos principais mercados, rotas em expansão e as menores tarifas do mercado”, continua Oliveira.

RECEITAS

A receita operacional líquida consolidada, principalmente a receita de transporte de passageiros, cresceu 27,2%, para R\$1,5 bilhão, principalmente, devido ao aumento de 20,1% nos passageiro-quilômetro transportados (RPK) combinados com um *yield* 7,7% maior e parcialmente compensados pelo *load factor* 1,4 p.p menor. O crescimento do RPK consolidado reflete o aumento de 11,7% nas decolagens. O volume de RPKs consolidados cresceu 20,1%, para 6.897 milhões, e o número de passageiros pagantes aumentou 14,3%, para 7,1 milhões.

A tarifa média teve aumento de 16,7%, de R\$168 para R\$196, e os *yields* consolidados aumentaram 7,7%, para 19,43 centavos de Real por passageiro-quilômetro. A receita operacional por assento-quilômetro oferecido (“RASK”) consolidada aumentou em 3,5%, para 13,72 centavos de Real no 2T08 (comparada a 13,25 centavos de Real no 2T07).

Os *yields* da GTA totalizaram 21,6 centavos de Real, um aumento de 20,3% em relação ao 2T07, e o RASK da GTA aumentou 16,5%, para 15,6 centavos de Real. Os *yields* da VRG foram 13,1 centavos de Real e o RASK foi 9,0 centavos de Real.

A expansão de 22,8% no volume de assentos-quilômetro oferecidos (ASK), numa comparação ano a ano, permitiu a adição de 9 novas freqüências diárias na GTA e de 21 novas freqüências diárias na VRG. O acréscimo de 21,9 aeronaves (média) em comparação ao 2T07 (de 87,4 para 109,3) possibilitou o aumento do ASK.

A participação média no mercado doméstico da GTA foi de 38% e a da VRG de 8% no trimestre. Com as operações das rotas internacionais, a GTA conquistou uma participação média no mercado internacional de 9% (do RPK das empresas brasileiras com vôos internacionais) no mesmo período. A VRG atingiu a participação no mercado internacional média de 17%. No 2T08, 21,2% do volume total consolidado de RPK da Companhia foi relacionado ao tráfego internacional de passageiros.

As operações de transportes de cargas da GOL (Gollog) responderam por grande parte das outras receitas operacionais, que atingiram R\$ 124,8 milhões no 2T08.

DESPESAS OPERACIONAIS

Os custos e despesas operacionais totais consolidados por assento-quilômetro oferecido (“CASK”) aumentaram 15,4%, totalizando 16,53 centavos de Real. Este aumento ocorreu, principalmente, devido a um aumento de 28,7% no preço do combustível, à redução na utilização das aeronaves, aumento de custos com material de manutenção e reparo relativos à devolução de aeronaves, aumento nas despesas com pessoal, outras despesas operacionais, depreciação, e custos comerciais e de publicidade. As despesas operacionais por ASK, excluindo as despesas com combustível, tiveram um aumento de 12,1%, para 9,66 centavos de Real. As despesas operacionais totais aumentaram 41,7% e atingiram R\$1.764,0 milhões, principalmente, devido a um aumento nos gastos com combustível, outras despesas operacionais, bem como a expansão das operações (representados pelo aumento da frota, quadro de pessoal e por um maior volume de tarifas de pouso e decolagem). O aumento de R\$237,4 milhões nas despesas com combustíveis foi reflexo do aumento de consumo de combustível e do aumento de 44,3% no preço por litro no segundo trimestre. A taxa de ocupação *break-even* consolidada aumentou 5,7 pontos percentuais, para 77,8%, ante 72,1% registrados no 2T07.



Os resultados de nossos programas de *hedge* de despesas operacionais (preço de combustível e taxa de dólar) estão contabilizados de acordo com as regras do SFAS 133 (Statement of Financial Accounting Standard No 133), "Contabilização de Derivativos e Atividades de *Hedging*".

A composição dos custos e despesas operacionais consolidados do 2T08, 2T07 e 1T08 está apresentada na tabela a seguir:

Custos e Despesas Operacionais (centavos de Real / ASK)					
	2T08	2T07	Var. %	1T08	Var. %
Combustíveis	6,87	5,71	20,3%	6,01	14,3%
Pessoal	2,30	2,05	12,2%	2,18	5,5%
Arrendamento de Aeronaves	1,44	1,57	-8,3%	1,35	6,7%
Comerciais e Publicidade	1,15	0,99	16,2%	1,27	-9,4%
Tarifas de Pouso e Decolagem	0,88	0,81	8,6%	0,78	12,8%
Prestação de Serviços	1,03	1,15	-10,4%	1,06	-2,8%
Material de Manutenção e Reparo	1,01	0,88	14,8%	0,55	83,6%
Depreciação	0,52	0,34	52,9%	0,51	2,0%
Outras Despesas	1,33	0,83	60,2%	1,02	30,4%
Total Custos e Despesas Operacionais	16,53	14,33	15,4%	14,73	12,2%
Despesas Operacionais Ex-Combustível	9,66	8,62	12,1%	8,72	10,8%

Custos e Despesas Operacionais (R\$ milhões)					
	2T08	2T07	Var. %	1T07	Var. %
Combustíveis	733,6	496,2	47,9%	664,1	10,5%
Pessoal	245,5	178,1	37,8%	241,2	1,8%
Arrendamento de Aeronaves	153,4	136,1	12,7%	149,7	2,5%
Comerciais e Publicidade	122,4	85,8	42,6%	140,2	-12,7%
Tarifas de Pouso e Decolagem	94,1	70,3	33,9%	86,3	9,0%
Prestação de Serviços	109,5	100,0	9,5%	117,4	-6,7%
Material de Manutenção e Reparo	108,0	76,5	41,2%	60,6	78,2%
Depreciação	55,4	29,5	87,9%	56,5	-1,9%
Outras Despesas	142,1	72,5	96,1%	112,5	26,3%
Total Custos e Despesas Operacionais	1.764,0	1.245,0	41,7%	1.628,5	8,3%
Despesas Operacionais Ex-Combustível	1.030,4	748,8	37,6%	964,4	6,8%

Os **custos com combustíveis e lubrificantes** por ASK, em relação ao 2T07, aumentaram 20,3%, para 6,87 centavos de Real, principalmente, devido ao aumento de 28,7% no preço do combustível por litro. O aumento de 90,6% nos preços do petróleo no mercado internacionais (WTI) e de 77,8% no preço do querosene de aviação no Golfo do México (fatores que influenciam a determinação do preço de querosene de aviação brasileira) foi compensado parcialmente pela valorização de 16,7% do Real brasileiro frente ao Dólar americano e os resultados de nosso programa de *hedge* de combustível, que gerou ganho de R\$35,8mm no trimestre. A Companhia fez *hedge* de, aproximadamente, 42% para o 2T08, a US\$95,6 por barril. Para o 3T08 e o 4T08, a companhia fez *hedge* de, aproximadamente, 55% e 26% do consumo de combustível, respectivamente.



Os **custos com pessoal** por ASK aumentaram 12,2% em relação ao 2T07, para 2,30 centavos de Real, devido, principalmente, à redução na utilização das aeronaves (1,3 horas bloco a menos por dia), ao dissídio de 5% aplicado aos salários no mês de dezembro de 2007 e ao crescimento de 24,4% no número de colaboradores. A Companhia encerrou o trimestre com um total de 16.567 colaboradores. O aumento no número de colaboradores é relacionado à internalização dos funcionários do call center, ocorrida em 2007.

Os **custos com arrendamento de aeronaves** por ASK reduziram 8,3%, para 1,44 centavos de Real, no 2T08, devido à valorização de 16,7% do Real frente ao Dólar Americano, o que foi parcialmente compensado pela menor taxa consolidada de utilização das aeronaves, causada por restrições da ANAC que estabelecem tempos de solo mínimo entre pousos e decolagens em aeroportos brasileiros.

As **despesas comerciais e com publicidade** por ASK tiveram um aumento de 16,2%, para 1,15 centavos de Real, devido, principalmente, a um aumento de incentivos sobre vendas e à redução da utilização das aeronaves. Durante o trimestre, a maior parte das vendas de passagens da GTA foi realizada pelo *website* (78,5%) e *call center* (7,6%). No 2T08, a VRG fez 85,3% das suas vendas pelo GDS e *call-center*, e 14,7% pela *web*.

Os **custos com tarifas de pouso e decolagem** por ASK tiveram um aumento de 8,6%, para 0,88 centavos de Real, devido, principalmente, ao aumento nas taxas de permanência no aeroporto de Congonhas, em São Paulo e à redução da etapa média da VRG devido ao fechamento das bases intercontinentais.

Os **custos com prestação de serviços** por ASK diminuíram 10,4%, para 1,03 centavos de Real, devido, principalmente, a uma redução nas despesas com serviços de rampa causada por uma menor quantidade de pousos em aeroportos internacionais no trimestre.

As **despesas com materiais de manutenção e reparos** (1,01 centavo de Real por ASK) foram 14,8% maiores. As principais despesas no trimestre estão relacionadas à manutenção de 22 aeronaves, totalizando R\$84,5 milhões (incluindo gastos extraordinários com manutenção de aeronaves em processo de devolução relacionados ao encerramento de vôos intercontinentais da VRG), ao uso de peças de reposição no total de R\$ 12,5 milhões e ao reparo de peças no total de R\$ 11,3 milhões.

As **despesas com depreciação** por ASK aumentaram 52,9%, para 0,52 centavos de Real, devido ao aumento na quantidade de ativos fixos (especialmente estoque de peças de reposição) e por um aumento na depreciação referente à aquisição de 16 aeronaves 737-800 NG, entre o 4T06 e o 2T08, além de 12 aeronaves (8 Boeing 737 NG e 6 Boeing 767), que foram classificadas como arrendamento financeiro, compensado em parte pela diluição da despesa por um número maior de ASKs.

As **outras despesas operacionais** tiveram um aumento de 60,2%, para 1,33 centavos de Real, quando comparadas ao mesmo período do ano anterior, devido a maiores gastos com seguros, despesas com fechamento de bases internacionais, vôos cancelados e diárias e hospedagem da tripulação. Despesas com seguros por ASK tiveram um aumento de 8,3%, totalizando R\$ 13,8 milhões (0,13 centavo de Real por ASK), devido, principalmente à menor taxa de utilização das aeronaves.



COMENTÁRIOS SOBRE EBITDA E EBITDAR ¹

A redução no EBITDA ocorreu, principalmente, pelo aumento de 2,20 centavos de Real no CASK, parcialmente compensado pelo aumento de 0,47 centavos de Real no RASK, resultando em uma diminuição do EBITDA por ASK para -2,29 centavos de Real no 2T08. O EBITDA do 2T08 totalizou -R\$243,8 milhões, comparado a -R\$63,9 milhões no 2T07, e R\$35,1 milhões no 1T08.

Cálculo do EBITDAR (centavos de Real por ASK)					
	2T08	2T07	Var. %	1T08	Var. %
Receita Líquida	13,72	13,25	3,5%	14,53	-5,6%
Custos e Despesas Operacionais	16,53	14,33	15,4%	14,73	12,2%
EBIT	-2,81	-1,08	160,2%	-0,20	1305,0%
Depreciação & Amortização	0,52	0,34	52,9%	0,51	2,0%
EBITDA	-2,29	-0,74	209,5%	0,31	nm
Margem EBITDA	-16,7%	-5,6%	-11,1 pp	2,1%	-18,8 pp
Arrendamento de Aeronaves	1,44	1,57	-8,3%	1,35	6,7%
EBITDAR	-0,85	0,83	nm	1,66	nm
Margem EBITDAR	-6,2%	6,3%	-12,5 pp	11,4%	-17,6 pp

Cálculo do EBITDAR (R\$ milhões)					
	2T08	2T07	Var. %	1T08	Var. %
Receita Líquida	1.464,9	1.151,5	27,2%	1.607,1	-8,8%
Custos e Despesas Operacionais	1.764,1	1.245,0	41,7%	1.628,5	8,3%
EBIT	-299,2	-93,4	220,3%	-21,4	1298,1%
Depreciação & Amortização	55,4	29,5	87,8%	56,5	-1,9%
EBITDA	-243,8	-63,9	281,5%	35,1	nm
Margem EBITDA	-16,7%	-5,6%	-11,1 pp	2,1%	-18,8 pp
Arrendamento de Aeronaves	153,4	136,1	12,7%	149,7	2,5%
EBITDAR	-90,4	72,2	nm	184,8	nm
Margem EBITDAR	-6,2%	6,3%	-12,5 pp	11,4%	-17,6 pp

O arrendamento de aeronaves representa uma despesa operacional significativa para a Companhia. Como a Companhia atualmente arrenda a maior parte de suas aeronaves, acreditamos que o EBITDAR, equivalente ao EBITDA antes das despesas com arrendamento de aeronaves (denominado em USD), é um indicador útil para medir o desempenho operacional relativo de nossas demonstrações financeiras para nossos investidores e usuários. Em termos de assento-quilômetro oferecido, o EBITDAR foi de -0,85 centavos de Real no 2T08, comparado aos 0,83 centavos de Real registrados no 2T07. O EBITDAR totalizou -R\$90,4 milhões no 2T08, comparado a R\$72,2 milhões no mesmo período do ano anterior e R\$184,8 milhões no 1T08.

¹EBITDA (LAJIDA – lucro operacional antes de juros, impostos, depreciação e amortização) e EBITDAR (lucro operacional antes de juros, impostos, depreciação, amortização e custos com leasing de aeronaves) são indicadores não GAAP e são apresentados como informação adicional porque acreditamos tratarmos de indicadores importantes de nosso desempenho operacional para nossos investidores. Normalmente apresentamos o EBITDAR como complemento do EBITDA, já que o leasing de aeronaves representa uma despesa operacional significativa em nosso negócio e acreditamos que o impacto com as despesas com arrendamento de aeronaves deve ser considerado junto com o impacto de depreciação e amortização. No entanto, nenhum número deverá ser considerado isoladamente, como um substituto para o lucro líquido apurado de acordo com o USGAAP ou Legislação Societária (BRGAAP), ou, ainda, como medida de lucratividade da Companhia. Além disso, nossos cálculos podem não ser comparáveis a outras medidas similares utilizadas por outras companhias.



RESULTADO FINANCEIRO

No 2T08, o resultado financeiro líquido totalizou R\$70,3 milhões. As despesas com juros diminuíram R\$5,6 milhões em relação ao 2T07, devido, principalmente, à diminuição de empréstimos e financiamentos. A receita financeira, incluindo R\$87,4 milhões de variação cambial positiva, aumentou em R\$29,2 milhões, devido a um aumento de 0,9 ponto percentual na taxa de juros brasileira (CDI), parcialmente compensado por um volume menor de caixa e aplicações financeiras em relação ao 2T07.

Resultado Financeiro (R\$ mil)	2T08	2T07	1T08
Despesas com juros	(35.351)	(40.991)	(59.982)
Juros capitalizados	9.875	4.089	10.872
Receita financeira	102.052	72.879	67.469
Outros ganhos (perdas)	(6.290)	8.983	(1.696)
Resultado Financeiro Líquido	70.286	44.960	16.663

LUCRO LÍQUIDO E LUCRO POR AÇÃO

O prejuízo líquido no 2T08 foi de R\$171,7 milhões, com margem de -11,7%, *versus* um prejuízo líquido de R\$35,4 milhões no 2T07.

O prejuízo líquido por ação básico foi de R\$0,85 no 2T08, comparado com o prejuízo por ação de R\$0,18 no 2T07. A média ponderada da quantidade de ações, básico, em circulação no mercado foi de 201.210.359 no 2T08 e de 197.305.722 no 2T07. O prejuízo líquido por ação diluído foi de R\$0,85 no 2T08, comparado a um prejuízo por ação de R\$0,18 no 2T07. A média ponderada da quantidade de ações diluídas foi de 201.210.359 no 2T08 e de 197.305.722 no mesmo período do ano anterior.

O prejuízo líquido por ADS básico foi de US\$0,52 no 2T08, em comparação a um prejuízo por ADS de US\$0,09 no 2T07. O prejuízo líquido por ADS diluído foi de US\$0,52 no 2T08, comparado a um prejuízo por ADS de US\$0,09 no 2T07.

Em reunião realizada em 06/08/2008, o Conselho de Administração deliberou sobre a descontinuidade do pagamento de dividendos para o ano fiscal de 2008, garantindo, contudo, um pagamento mínimo de 25% do lucro líquido consolidado. Desde 2004, a GOL distribuiu R\$664,7 milhões em dividendos para seus acionistas. Em janeiro de 2008, o Conselho de Administração, considerado o atual nível de preço de ações de emissão da Companhia e o volume de ações em circulação no mercado, autorizou a Diretoria a implementar um programa de recompra de ações preferenciais de própria emissão, a preços de mercado, de até 5.000.000 (cinco milhões) ações da Companhia, equivalentes a 9,3% das ações dessa classe em circulação em 30/06/2008, em conformidade com as disposições da Instrução CVM no 10/80. Até esta data, o volume de ações adquirido pelo programa foi de 1.574.200 ações.



FLUXO DE CAIXA

As disponibilidades diminuíram em R\$304,2 milhões no 2T08, em relação ao 1T08. O caixa utilizado nas atividades operacionais foi de R\$99,8 milhões, principalmente, em função do resultado negativo das operações de R\$171,7 milhões e do aumento de R\$148,6 milhões em impostos diferidos, parcialmente compensado pela redução de R\$127,0 milhões em transporte a executar.

O caixa utilizado nas atividades de investimento foi de R\$144,0 milhões, principalmente devido a R\$118,9 milhões em aquisição de imobilizado e R\$29,9 milhões em adiantamentos para aquisição de aeronaves.

O caixa utilizado nas atividades de financiamento durante o 2T08 foi de R\$60,4 milhões, devido, principalmente, ao pagamento de R\$28,1 milhões em empréstimos de curto prazo, e R\$40,2 milhões em variação cambial dos financiamentos de longo prazo devido à apreciação de 16,7% do Real frente ao Dólar Americano.

Resumo do Fluxo de Caixa (R\$ milhões)	2T08	2T07	Var. %	1T08	Var. %
Fluxo de Caixa advindo das (usado nas) atividades Operacionais	(99,8)	(14,3)	597,3%	387,3	nm
Fluxo de Caixa utilizado nas atividades de Investimento ⁽¹⁾	(144,0)	(261,7)	-45,0%	(313,1)	-54,0%
Fluxo de Caixa utilizado/advindo das atividades de Financiamento	(60,4)	72,8	nm	(465,0)	-87,0%
Acréscimo Líquido de Caixa	(304,2)	(203,2)	49,7%	(390,8)	-22,2%

1. Excluindo-se R\$151,7 milhões de investimentos disponíveis para negociação no 2T08, R\$138,3 milhões no 2T07 e R\$268,7 milhões no 1T08 de caixa, aplicados em investimentos de alta liquidez com vencimentos acima de 90 dias, como definido no SFAS 115.

COMENTÁRIOS SOBRE O BALANÇO

A posição de caixa da Companhia em 30 de junho de 2008 era de R\$737,7 milhões, uma redução de R\$304,2 milhões em comparação ao 1T08. A liquidez total atingiu R\$2,8 bilhões, incluindo R\$1.077,6 milhões de caixa e recebíveis no final do 2T08, R\$554,6 milhões em depósitos com empresas de arrendamento, R\$729,7 milhões depositados com a Boeing como adiantamento para aquisição de aeronaves e três linhas de crédito rotativo não utilizadas no valor total de R\$485 milhões. Durante o 2T08, o Real apreciou 5% versus o Dólar americano, o que reduziu o montante total da dívida denominada em USD da Companhia em Reais.

Caixa e Dívida Líquida (R\$ milhões)	30/06/2008	31/03/2007	Var %
Disponibilidades	737,7	1.041,9	-29,2%
Dívida de Curto Prazo	-	28,1	-100,0%
Dívida de Longo Prazo	979,5	1.045,2	-6,3%
Caixa Líquido	(241,8)	(31,4)	670,1%

Atualmente, a Companhia arrenda a maior parte de suas aeronaves, assim como espaços em terminais de aeroportos, outras instalações em aeroportos, escritórios e equipamentos. Em 30 de junho de 2008, a Companhia operava 84 aeronaves sob arrendamento operacional, cujo vencimento do prazo inicial de arrendamento varia entre 2008 e 2019, e 28 aeronaves sob arrendamento financeiro. Os pagamentos mínimos futuros de arrendamentos são denominados em Dólares norte-americanos.

Em 30 de junho de 2008, a Companhia tinha 98 pedidos firmes (líquido de 29 já entregues) e 40 opções de compra de novas aeronaves Boeing 737-800 NG. Os pedidos firmes, no valor aproximado de US\$6,3 bilhões, com base no preço de lista das aeronaves, estão previstos para ser entregues entre 2008 e 2014.



Até 30 de junho, a GOL realizou depósitos no valor de US\$456,1 milhões (R\$729,7 milhões) relacionados a esses pedidos.

A tabela seguinte contém um resumo dos nossos principais pagamentos de dívidas de longo prazo, compromissos de arrendamentos operacionais, compromissos relativos à aquisição de aeronaves e outras obrigações em 30 de junho de 2008:

Principais compromissos (R\$ mil)							Após	Total
	2008	2009	2010	2011	2012	2012		
Obrigações de longo prazo	-	201.185	30.455	30.456	24.547	374.453	661.096	
Adiantamentos para aquisição de aeronaves	145.128	161.479	141.191	187.851	230.855	107.984	974.488	
Compromissos de compra de aeronaves	506.895	1.523.136	1.700.171	1.231.142	1.627.163	4.354.780	10.943.287	
Total	652.023	1.885.800	1.871.817	1.449.449	1.882.565	4.837.217	12.578.871	

PLANO DE FROTA

Dando continuidade à estratégia de renovação e modernização da frota, com seu plano de crescimento disciplinado, a Companhia revisou seu plano de frota para adequar-se aos recentes aumentos nos preços do combustível, à maior concorrência na indústria de transporte aéreo e acelerar seu programa de renovação da frota (anunciado em dezembro de 2007), enquanto mantém sua estrutura de custos enxuta. Adicionalmente a alterações operacionais para reduzir o consumo de combustível, como a redução da velocidade de vôo em alguns quilômetros por hora e o desligamento de um dos motores da aeronave após o pouso, a Companhia está reduzindo o crescimento da capacidade.

A Companhia está na fase final do seu plano de substituição das aeronaves 737-300 e 767-300 por 737-800NG e 737-700NG para operação em rotas de curto e médio percurso. Estas aeronaves têm menor custo operacional, maior eficiência no consumo de combustível e reduzirão a idade média da frota. Os 737-700 NG nos permitem flexibilidade para operar em aeroportos que apresentem restrições e oferecer mais vôos diretos a mercados com demanda reduzida. Os 737NGs são equipados com winglets, tecnologia que proporciona melhor performance durante a decolagem, permite vôos mais longos sem escalas e economiza até 3% no consumo de combustível. Todos os aviões do modelo 737-800 SFP (*Short Field Performance*) seguem os regulamentos de segurança internacionais e são certificados por autoridades norte-americanas e brasileiras para decolar e pousar em pistas curtas.

Durante 3T08, o nosso programa de modernização substituirá 13 aeronaves antigas com 13 modelos Nova Geração, gerando uma redução seqüencial de aproximadamente 5% na capacidade de assentos sobre o 2T08, (um aumento de 13% em comparação à capacidade da GOL no 3T07).

A Companhia reduziu seu plano de frota em quatro aeronaves 737-800 arrendadas em 2008. Para 2009, reduziu cinco aeronaves 737-800 arrendadas. O plano de modernização garante que a frota da GOL mantenha sua posição entre as mais novas e modernas do mundo. Até o final de 2008, estima-se que a frota será composta inteiramente por aeronaves Boeing 737NG, reduzindo a idade média da frota para 5,6 anos. Ao final de 2012, 65% da frota será formada por 737-800 SFPs, reduzindo a idade média para 5,5 anos. A tabela abaixo detalha o plano revisado de frota até 2012:



Frota Consolidada (Fim do Período)	2007	2008	2009	2010	2011	2012
B737-300	28	-	-	-	-	-
B737-700 NG	31	40	40	40	40	40
B737-800 NG	18	27	16	11	7	2
B737-800 NG SFP	25	37	52	64	74	85
B767-300 ER	9	-	-	-	-	-
Total	111	104	108	115	121	127

PROJEÇÕES

A GOL prossegue com investimentos no seu modelo de negócios bem sucedido. Continuamos a avaliar as oportunidades de expandir nossas operações, lançando vôos no mercado interno e em outros centros internacionais de alto tráfego na América do Sul. Embora tenhamos um plano de frota extremamente flexível que nos permite administrar o crescimento da capacidade contra o crescimento do mercado, esperamos nos beneficiar de economias de escala ao continuarmos a renovar e padronizar nossa frota e melhorar e integrar cada vez mais nossa malha altamente eficiente. Também esperamos reduzir o custo médio por ASK (CASK) a longo prazo, conforme continuamos a reduzir a idade média da nossa frota, beneficiando-nos das economias de custo geradas pela utilização do nosso centro de manutenção de aeronaves e da otimização de custo de nossos canais de distribuição. Por meio da marca VARIG, oferecemos um serviço atraente para passageiros a negócios no mercado doméstico e nos principais destinos internacionais na América do Sul. Também esperamos aumentar as receitas de nosso negócio de transporte de cargas (Gollog), o nosso programa de fidelidade (Smiles) e nossas receitas auxiliares com o Voe Fácil.

O mercado de transporte aéreo de passageiros no Brasil continua com baixa penetração e investir no aumento da oferta de assentos disponíveis a baixas tarifas é importante para o contínuo desenvolvimento do setor e da economia. Durante o 3T08, o nosso programa de modernização da frota substituirá 13 aeronaves antigas com 13 modelos Nova Geração (sem efeito líquido na frota consolidada), gerando uma redução seqüencial de aproximadamente 10% na capacidade de assentos sobre o 2T08, (-5% no mercado doméstico e -30% no mercado internacional).

Para o terceiro trimestre de 2008, refletindo os aumentos de tarifa divulgados, esperamos uma taxa de ocupação consolidada na faixa de 60%, com *yields* consolidados em torno de 26 centavos de Real. Para o 3T08, prevemos um CASK, sem despesas de combustível, em torno de 9,4 centavos de Real (-5% versus 2T08) como ainda esperamos incorrer os custos relativos à devolução de aeronaves. Durante o 3T08, iremos finalizar o processo de encerramento de destinos internacionais da VRG com o fechamento da base de Paris. Esperamos que o acréscimo de aeronaves maiores e mais econômicas e nosso programa de hedge compensem parcialmente o aumento no preço do combustível. Estimamos um cenário estável para a taxa de câmbio no curto prazo, sustentado por bons fundamentos da economia brasileira.

A partir de julho, a GOL irá colocar em prática uma série de medidas para compensar os aumentos dos custos de combustível. No lado dos custos, esperamos que o nosso plano de renovação da frota, gere um efeito positivo no consumo de combustível e despesas com manutenção, já que estamos reduzindo a idade média da frota total. Esperamos, ainda, uma economia de combustível através da gradual adição de winglets na frota, da redução da velocidade dos vôos em alguns quilômetros por hora e do desligamento de um dos motores da aeronave após o pouso. Com relação a outros custos, esperamos reduzir custos de distribuição através do aumento de vendas pela internet. "Estamos tomando todas as medidas possíveis para reduzir custos e consumo de combustível e compensar as altas no preço do petróleo", afirma Constantino de Oliveira Junior, presidente da GOL.



Nosso plano de frota foi recentemente revisto para reduzir o crescimento da capacidade, adequar-nos aos recentes aumentos nos preços do combustível, à maior concorrência na indústria de transporte aéreo e acelerar nosso programa de renovação da frota (anunciado em dezembro de 2007), enquanto mantemos nossa estrutura de custos enxuta. Até o final de 2008, a frota será inteiramente composta por Boeing 737 Next Generation. “Ao operar uma frota jovem e moderna, enfatizamos nossa busca por manter os custos mais baixos do mercado, para sempre oferecer as mais baixas tarifas e continuar estimulando a demanda”, diz Oliveira. As aeronaves 737NG têm baixo custo operacional, maior eficiência no consumo de combustível e alta produtividade.

Até o final do 3T08, a Companhia planeja acrescentar 13 novas aeronaves 737 NG e à frota e devolver um total de sete aeronaves 737 clássicas, mais seis 767s. O plano de modernização e renovação da frota resultará em uma redução na idade média da frota para 5,6 anos no final de 2008, além de redução no consumo de combustível, despesas de manutenção, e aumento da produtividade. “Nosso plano de frota, extremamente flexível, nos permite controlar o crescimento da capacidade para manter o ritmo do crescimento do mercado em um ambiente com tarifas mais elevadas”, continua Oliveira.

Esperamos manter o crescimento das receitas complementares, especialmente cargas, e aumentar os yields com o cancelamento dos vôos de longo curso e pelo aumento das tarifas regulares. Continuamos a estabelecer acordos de interline e code-share para aumentar as taxas de ocupação sem incorrer custos de distribuição. No lado da capacidade, temos flexibilidade para reduzir a geração de ASK por meio da devolução de aeronaves sob arrendamento, se o crescimento da demanda for impactado por tarifas mais altas. “Estamos enfrentando uma nova dinâmica na indústria de transporte de aéreo e estamos prontos para competir nela”, acrescentou Oliveira. “Estamos cientes de que cada vez mais precisamos contar com a força e o compromisso do nosso Time de Águias para atravessar esse momento desafiador da indústria, e esperamos sair ainda mais fortes e competitivos, para oferecer aos nossos clientes um serviço ainda melhor”.

Para o ano de 2008, ajustamos nossas premissas de combustível, capacidade e taxa de câmbio. A tabela abaixo mostra o *guidance* geral da Companhia para o ano inteiro de 2008. Estes indicadores são úteis para analistas e investidores que projetam resultados da GOL.

Guidance Geral (Consolidado, USGAAP)	2008E (+/-)		Variação (%)
	Anterior	Atualizado	
Passageiros Transportados (000)	29.000	26.000	-10
ASK, Sistema (milhões)	43.000	41.000	-5
ASK Internacional (% do sistema total)	19	20	+1 pp
Frota (fim do período)	108	104	-4
RPK, Sistema (milhões)	28.000	26.000	-7
Carga e Outras Receitas (R\$ mm)	600	500	-17
Decolagens (000)	280	275	-2
CASK ex-combustível (R\$ centavos)	8,7	9,4	+8
Litros Consumidos (mm)	1.400	1.350	-4
Preço do Combustível (R\$ / litro)	1,89	2,30	+22
Taxa de Câmbio Média (R\$ / US\$)	1,75	1,67	-5
Capex (Investimentos) (R\$ mm)	1.100	950	-14
Dívida Líquida Total Ajustada ⁽¹⁾ / Capitalização Total (%)	57	60	+3 pp
Numero de Ações, Média ⁽²⁾ (mm)	200,2	200,2	-

(1) Dívida total e leasings capitalizados, mais 7x despesas anuais de leasing, menos caixa.

(2) A quantidade total de ações é baseada em estimativas e premissas. O número de ações no cálculo real do LPA pode ser diferente do apresentado acima.



GLOSSÁRIO DE TERMOS DO SETOR

Passageiros pagantes: é o número total de passageiros pagantes que efetivamente voaram em todos os vôos da empresa;

Passageiros-quilômetro transportados (RPK): é o número de quilômetros voados por passageiro pagante;

Assentos-quilômetro oferecidos (ASK): é multiplicação do número de assentos disponíveis pela distância do vôo;

Taxa de Ocupação: percentual da capacidade da aeronave que é utilizada (calculada pela divisão do RPK/ASK);

Taxa de Ocupação, *break-even*: é a taxa de ocupação de passageiros que resultará na receita por passageiro equivalente a despesas operacionais;

Taxa de utilização da aeronave: número médio de horas por dia em que a aeronave esteve em operação;

Horas bloco: tempo em que a aeronave está em vôo, mais o tempo de taxejamento;

Yield por passageiro por quilômetro: é a média que um passageiro paga por um quilômetro voado;

Receita Líquida: Receita operacional total após impostos e deduções;

Receita de passageiros por assento-quilômetro oferecido: é a receita por passageiro dividida pelo total de assentos-quilômetro disponíveis;

Receita operacional por assento-quilômetro oferecido (RASK): é a receita operacional dividida pelo total de assentos-quilômetro oferecidos;

Distância média de vôos ou Etapa média: representa a distância média, em quilômetros voados, por aeronave;

Custo operacional por assento disponível por quilômetro (CASK): é o custo operacional dividido pelo total de assentos-quilômetro oferecidos.



Release de Resultado Segundo Trimestre de 2008



Sobre a GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A.

A GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A. (Bovespa: GOLL4 e NYSE: GOL) é controladora das companhias aéreas brasileiras GOL Transportes Aéreos S.A. e VRG Linhas Aéreas S.A.. GTA oferece mais de 640 vôos diários para 57 destinos que conectam todas as mais importantes cidades do Brasil como também os principais destinos na América do Sul. VRG oferece mais de 120 vôos diários para 18 destinos no Brasil e na América do Sul. GTA e VRG operam uma frota jovem e moderna de Boeing, as aeronaves mais seguras e confortáveis da classe, com baixos custos com manutenção, combustível e treinamento, e altos índices de utilização e eficiência. O serviço das companhias apresenta a melhor relação custo-benefício do mercado.

CONTATO: GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A.

Relações com Investidores

Tel.: (11) 3169-6800

E-mail: ri@golnaweb.com.br

Site: www.voegol.com.br/ri

Imprensa

Tel.: (11) 3169-6967

E-mail: comcorp@golnaweb.com.br

Edelman: M. Smith

Tel: 1 (212) 704-4448 / 704-8196

E-mail: meaghan.smith@edelman.com

Este comunicado contém considerações futuras referentes às perspectivas do negócio, estimativas de resultados operacionais e financeiros, e às perspectivas de crescimento da GOL. Estas são apenas projeções e, como tal, baseiam-se exclusivamente nas expectativas da administração da GOL em relação ao futuro do negócio e seu contínuo acesso a capitais para financiar o plano de negócios da Companhia. Tais considerações futuras dependem, substancialmente, de mudanças nas condições de mercado, regras governamentais, pressões da concorrência, do desempenho do setor e da economia brasileira, entre outros fatores, além dos riscos apresentados nos documentos de divulgação arquivados pela GOL e estão, portanto, sujeitas a mudanças sem aviso prévio.





Dados Operacionais Consolidados

US GAAP - Não Auditado

	2T08	2T07	% Var.
Passageiros pagantes (000)	7.110	6.221	14,3%
GTA	5.869	5.523	6,3%
VRG	1.241	698	77,8%
Passageiros-quilômetro transportados (RPK) (mm)	6.897	5.741	20,1%
GTA	5.109	4.959	3,0%
VRG	1.788	782	128,6%
Assentos-quilômetro oferecidos (ASK) (mm)	10.677	8.692	22,8%
GTA	7.666	7.215	6,3%
VRG	3.011	1.477	103,9%
Taxa de ocupação	64,6%	66,0%	-1,4 pp
GTA	66,6%	68,7%	-2,1 pp
VRG	59,4%	52,9%	+6,5 pp
Taxa de ocupação <i>break-even</i>	77,8%	72,1%	+5,7 pp
GTA	69,9%	70,4%	-0,5 pp
VRG	111,8%	72,0%	+39,8 pp
Taxa de utilização de aeronave (horas por dia)	12,8	14,1	-9,2%
GTA	13,2	14,5	-9,0%
VRG	11,6	13,1	-11,5%
Tarifa média	R\$ 196	R\$ 168	16,7%
Yield por passageiro por quilômetro (centavos de R\$)	19,43	18,04	7,7%
Receita por passageiro por ASK (centavos de R\$)	12,55	12,03	4,3%
Receita por ASK (RASK) (centavos de R\$)	13,72	13,25	3,5%
Custo por ASK (CASK) (centavos de R\$)	16,53	14,33	15,4%
CASK excluindo desp. de combustível (centavos de R\$)	9,66	8,62	12,1%
Decolagens	68.136	61.013	11,7%
Distância média de vôo (km)	956	958	-0,2%
Número médio de aeronaves operacionais	109,3	87,4	25,1%
GTA	78,3	68,7	14,0%
VRG	31,0	18,7	65,8%
Litros consumidos no período (mm)	359,4	301,8	19,1%
Funcionários efetivos no final do período	16.567	13.313	24,4%
GTA	12.861	11.124	15,6%
VRG	3.706	2.189	69,3%
% de vendas da GTA pelo <i>website</i> no período	78,5%	81,3%	-2,8 pp
% de vendas da GTA pelo <i>website</i> e <i>call center</i> no período	86,1%	92,1%	-6,0 pp
Taxa de câmbio média ⁽¹⁾	R\$ 1,65	R\$ 1,98	-16,7%
Taxa de câmbio no final do período ⁽¹⁾	R\$ 1,60	R\$ 1,93	-17,1%
Inflação (IGP-M) ⁽²⁾	4,3%	0,3%	+4,0 pp
Inflação (IPCA) ⁽³⁾	2,1%	0,8%	+1,3 pp
WTI (médio por barril, US\$) ⁽⁴⁾	\$123,80	\$64,95	90,6%
Querosene de aviação - Golfo do México (médio por litro, US\$) ⁽⁴⁾	\$0,96	\$0,54	77,8%

⁽¹⁾ Fonte: Banco Central

⁽²⁾ Fonte: Fundação Getúlio Vargas

⁽³⁾ Fonte: IBGE

⁽⁴⁾ Fonte: Bloomberg



Indicadores Financeiros Consolidados

US GAAP - Não Auditado

	<u>UDM 2Q08</u>	<u>UDM 2Q07</u>	<u>% Var.</u>
Retorno			
ROE ⁽¹⁾	-7,4%	-0,8%	-6,6 pp
ROIC ⁽²⁾	-3,5%	-0,4%	-3,1 pp
ROA ⁽³⁾	-2,5%	-0,3%	-2,2 pp
Cédito			
Ativo Total / Patrimônio Líquido	3,0	2,8	7,1%
EBITDA / Despesa Financeira	(1,2)	(0,1)	1100,0%
Dívida Total Ajustada Líquida ⁽⁴⁾ / EBITDAR	14,5	9,9	46,5%
Dívida Total Ajustada Líquida ⁽⁴⁾ / Capitalização Total ⁽⁵⁾	66,6%	62,0%	+4,6 pp
Liquidez			
Liquidez Corrente ⁽⁶⁾	1,0	1,2	-16,7%
Caixa + Contas a Receber / Passivo Circulante	0,6	0,9	-33,3%

(1) Lucro Líquido / Patrimônio Líquido

(2) Lucro Líquido / (Patrimônio Líquido + Dívida Total)

(3) Lucro Líquido / Ativo Total

(4) Dívida Total + 7x Despesas de Leasing - Caixa

(5) Dívida Total + 7x Despesas de Leasing + Patrimônio Líquido

(6) Ativo Circulante / Passivo Circulante



Demonstrações do Resultado Consolidadas

US GAAP - Não Auditado

R\$ 000

	<u>2T08</u>	<u>2T07</u>	<u>% Var.</u>
Receita Operacional Líquida			
Transporte de passageiros	R\$ 1.340.087	R\$ 1.046.066	28,1%
Transporte de cargas e outros	<u>124.776</u>	<u>105.466</u>	18,3%
Receita Operacional Líquida Total	1.464.863	1.151.532	27,2%
Despesas Operacionais			
Pessoal	245.521	178.127	37,8%
Combustível de aviação	733.642	496.193	47,9%
Arrendamento mercantil de aeronaves	153.397	136.056	12,7%
Comerciais e publicidade	122.378	85.809	42,6%
Tarifas de pouso e decolagem	94.112	70.289	33,9%
Prestação de serviços	109.482	99.993	9,5%
Material de manutenção e reparo	107.994	76.502	41,2%
Depreciação	55.433	29.500	87,9%
Outros	<u>142.132</u>	<u>72.477</u>	96,1%
Total de despesas operacionais	1.764.091	1.244.946	41,7%
Resultado Operacional	(299.228)	(93.414)	220,3%
Outras receitas (despesas)			
Despesas com juros	(35.351)	(40.991)	-13,8%
Juros capitalizados	9.875	4.089	141,5%
Receitas financeiras de investimento	102.052	72.879	40,0%
Outras despesas, líquidas	<u>(6.290)</u>	<u>8.983</u>	nm
Total de outras receitas (despesas)	70.286	44.960	56,3%
Lucro (prejuízo) antes de IR/CS	(228.942)	(48.454)	372,5%
Imposto de renda	<u>57.237</u>	<u>13.083</u>	337,5%
Lucro (prejuízo) líquido	(171.705)	(35.371)	385,4%
Lucro (prejuízo) por ação, básico	(R\$ 0,85)	(R\$ 0,18)	372,2%
Lucro (prejuízo) por ação, diluído	(R\$ 0,85)	(R\$ 0,18)	372,2%
Lucro (prejuízo) por ADS, básico - US Dollar	(\$0,52)	(\$0,09)	477,8%
Lucro (prejuízo) por ADS, diluído - US Dollar	(\$0,52)	(\$0,09)	477,8%
Número de ações médio ponderado	201.210	197.306	2,0%
Número de ações médio ponderado, com efeito de diluição	201.210	197.306	2,0%



Balço Patrimonial Consolidado

US GAAP - Não Auditado

R\$ 000

	<u>30 de junho de 2008</u>	<u>31 de março de 2008</u>
ATIVO	6.191.139	6.506.269
Circulante	1.679.930	2.002.798
Disponibilidades	299.758	452.217
Investimentos de curto prazo	437.981	589.714
Contas a receber, líquidas de provisão	339.898	354.289
Estoques	133.825	201.901
Depósitos	206.495	172.308
Imposto a compensar	85.628	71.302
Despesas antecipadas	108.349	101.580
Outros	67.996	59.487
Imobilizado	2.557.933	2.540.717
Adiantamentos para aquisição de aeronaves	729.682	699.762
Equipamentos de voo	2.008.174	1.987.012
Outros	200.058	181.486
Depreciação acumulada	(379.981)	(327.543)
Outros Ativos	1.953.276	1.962.754
Depósitos	348.079	420.612
Impostos diferidos a recuperar	280.403	202.265
Ágio	538.944	538.944
Marcas	63.109	63.109
Rotas	560.842	560.842
Outros	161.899	176.982
PASSIVO E PATRIMÔNIO LÍQUIDO	6.191.139	6.506.269
Circulante	1.744.317	1.637.846
Empréstimos e financiamentos	-	28.077
Porção de curto prazo de financiamentos de longo prazo	428.953	403.455
Obrigações de leasing financeiro	117.353	101.578
Fornecedores	249.896	251.942
Obrigações trabalhistas	154.378	165.794
Impostos e tarifas a recolher	156.210	146.614
Transportes a executar	419.466	292.441
Arrendamento de aeronaves a pagar	23.563	33.096
Seguros a pagar	231	19.395
Dividendos a pagar	36.708	36.964
Receita diferida	94.729	88.373
Outros	62.830	70.117
Exigível a longo prazo	2.354.233	2.553.130
Financiamentos de longo prazo	979.476	1.045.209
Obrigações de leasing financeiro	852.663	944.570
Receita diferida	274.531	294.705
Estimativa de obrigações cíveis e trabalhistas	142.839	146.507
Outros	104.724	122.139
Patrimônio líquido	2.092.589	2.315.293
Ações preferenciais, sem valor nominal	1.205.801	1.205.801
Ações ordinárias, sem valor nominal	41.500	41.500
Capital integralizado adicional	40.186	39.638
Ações em tesouraria	(41.180)	(20.864)
Lucros acumulados apropriados	87.227	87.227
Lucros acumulados não-apropriados	751.299	958.978
Resultados não-realizados de hedge	7.756	3.013



Fluxo de Caixa Consolidado

US GAAP - Não Auditado

R\$ 000

	2T08	2T07	% Var.
Fluxo de Caixa das Atividades Operacionais			
Lucro Líquido	(171.705)	(35.371)	385,4%
Ajustes para reconciliar o lucro líquido ao caixa gerado pelas atividades operacionais			
Depreciação	55.433	29.500	87,9%
Impostos diferidos	(8.907)	27.657	nm
Provisão para devedores duvidosos	4.709	2.284	106,2%
Juros capitalizados	-	-	nm
Outros, líquidos	(355)	4.617	nm
Variações nos ativos e passivos operacionais			
Contas a receber	9.682	(70.510)	nm
Estoques	50.932	(12.338)	nm
Contas a pagar e outras obrigações	(2.046)	76.551	nm
Depósitos com lessores	13.268	(59.540)	nm
Transportes a executar	127.025	86.493	46,9%
Dividendos a pagar	(256)	4.031	nm
Impostos diferidos	(148.622)	(43.783)	239,5%
Receita diferida	(13.818)	(566)	2341,3%
Outros, líquidos	(15.106)	(23.333)	-35,3%
Caixa líquido gerado nas atividades operacionais	(99.766)	(14.308)	597,3%
Fluxo de Caixa das Atividades de Investimento			
Depósitos para contratos de arrendamento de aeronaves	25.078	(20.467)	nm
Aquisição da VRG, líquido de caixa adquirido	-	(194.087)	-100,0%
Aquisições de imobilizado	(118.863)	(127.189)	-6,5%
Adiantamentos para aquisição de aeronaves	(29.920)	80.042	nm
Ações em tesouraria	(20.316)	-	nm
Varição de investimentos disponíveis para negociação, líquida	151.733	138.334	9,7%
Caixa líquido usado nas atividades de investimento	7.712	(123.367)	nm
Fluxo de Caixa das Atividades de Financiamento			
Empréstimos de curto prazo	(28.077)	206.606	nm
Emissão de financiamentos de longo prazo	(40.235)	(64.678)	-37,8%
Capital subscrito pago	937	4.405	-78,7%
Dividendos pagos	2.671	(76.223)	nm
Outros, líquido	4.299	2.725	57,8%
Caixa líquido gerado nas atividades de financiamento	(60.405)	72.835	nm
Acréscimo/(Decréscimo) Líquido de Caixa	(152.459)	(64.840)	135,1%
Disponibilidades no início do exercício	452.217	618.509	-26,9%
Disponibilidades no final do exercício	299.758	553.669	-45,9%
Disponibilidades e investimentos de CP no início do exercício	1.041.931	1.962.317	-46,9%
Disponibilidades e investimentos de CP no final do exercício	737.739	1.759.143	-58,1%
Divulgação suplementar de informações do fluxo de caixa			
Juros pagos, líquidos de valores capitalizados	41.249	39.886	3,4%
Imposto de renda pago	(9.956)	(5.819)	71,1%
Divulgação de transações que não afetam o caixa			
Juros capitalizados provisionados	5.974	(4.089)	nm
Ações emitidas como pagamento para aquisição da VRG	-	359.244	-100,0%
Arrendamento financeiro	(79.675)	26.283	nm



Demonstrações do Resultado Consolidadas

BR GAAP - Não Auditado

R\$ 000

	<u>2T08</u>	<u>2T07</u>	<u>% Var.</u>
Receita Operacional Líquida			
Transporte de passageiros	R\$ 1.340.087	R\$ 1.046.066	28,1%
Transporte de cargas e outros	<u>117.479</u>	<u>104.900</u>	12,0%
Receita Operacional Líquida Total	1.457.566	1.150.966	26,6%
Despesas Operacionais			
Pessoal	244.973	177.743	37,8%
Combustível e lubrificantes	733.642	496.193	47,9%
Arrendamento mercantil de aeronaves	175.811	158.366	11,0%
Comerciais e publicidade	122.378	85.942	42,4%
Tarifas de pouso e decolagem	94.112	70.289	33,9%
Prestação de serviços	109.482	99.993	9,5%
Material de manutenção e reparo	107.994	76.502	41,2%
Depreciação e amortização	35.641	22.566	57,9%
Outros custos e despesas operacionais	<u>130.914</u>	<u>96.406</u>	35,8%
Total de despesas operacionais	1.754.947	1.284.000	36,7%
Resultado Operacional	(297.381)	(133.034)	123,5%
Outras Despesas			
Resultado financeiro líquido	60.489	46.198	30,9%
Lucro (prejuízo) antes de IR/CS	(236.892)	(86.836)	172,8%
Imposto de renda e contribuição social	<u>20.125</u>	<u>243.910</u>	-91,7%
Lucro (prejuízo) líquido	(216.767)	157.074	nm
Lucro (prejuízo) por ação, básico	(R\$ 1,07)	R\$ 0,78	nm
Lucro (prejuízo) por ADS, básico - US Dollar	(\$0,65)	\$0,39	nm
Quantidade de ações em circulação no final período (000)	202.301	202.295	0,0%



Balço Patrimonial Consolidado

BR GAAP - Não Auditado

R\$ 000

	<u>30 de junho de 2008</u>	<u>31 de março de 2008</u>
ATIVO	4.733.827	5.007.809
Circulante	1.596.827	1.965.712
Disponibilidades	356.024	637.734
Investimentos de curto prazo	381.715	404.197
Contas a receber	339.898	354.289
Estoques	143.114	186.222
Impostos diferidos e a compensar	85.628	71.302
Despesas antecipadas	108.349	101.580
Créditos com empresas de arrendamento	114.103	125.933
Outros créditos e valores	67.996	84.455
Não Circulante	571.731	567.312
Depósitos em garantia	165.616	183.999
Impostos diferidos	395.341	372.782
Outros créditos e valores	10.774	10.531
Ativo Permanente	2.565.269	2.474.785
Investimentos	981.227	981.501
Adiantamentos para aquisição de aeronaves	914.455	862.631
Imobilizado	639.196	604.533
Diferido	30.391	26.120
PASSIVO E PATRIMÔNIO LÍQUIDO	4.733.827	5.007.809
Circulante	1.574.914	1.498.980
Empréstimos e financiamentos	444.154	458.977
Fornecedores	249.896	251.942
Arrendamentos a pagar	23.563	33.085
Obrigações trabalhistas	154.378	165.794
Obrigações Fiscais	47.760	57.750
Taxas e tarifas aeroportuárias	108.450	88.864
Transportes a executar	419.466	292.441
Dividendos e juros sobre capital próprio	36.708	36.964
Programa de milhagem	42.595	47.610
Outras obrigações	47.944	65.553
Não Circulante	1.147.266	1.228.868
Empréstimos e financiamentos	979.476	1.045.209
Provisão para contingências	57.852	61.520
Outros	109.938	122.139
Patrimônio Líquido	2.011.647	2.279.961
Capital social	1.363.946	1.363.946
Reservas de capital	89.556	89.556
Reservas de lucros	591.569	844.310
Ajustes de avaliação patrimonial	7.756	3.013
Ações em tesouraria	(41.180)	(20.864)



Fluxo de Caixa Consolidado

BR GAAP - Não Auditado

R\$ 000

	2T08	2T07	% Var.
Fluxo de Caixa das Atividades Operacionais			
Lucro (Prejuízo) líquido	(216.767)	157.074	nm
Ajustes para reconciliar o lucro líquido ao caixa gerado pelas atividades operacionais			
Depreciação e amortização	35.641	22.604	57,7%
Provisão para devedores duvidosos	4.709	2.284	106,2%
Provisão para obsolescência	4.918	-	nm
Impostos diferidos	(3.722)	(233.297)	-98,4%
Amortização do ativo diferido	8.265	164	4939,6%
Amortização de investimento	(274)	38	nm
Variações nos ativos e passivos operacionais			
Contas a receber	9.682	(70.510)	nm
Estoques	38.190	(12.338)	nm
Despesas antecipadas, tributos a recuperar e outros créditos e valores	(11.886)	(27.155)	-56,2%
Fornecedores	(2.046)	76.592	nm
Transportes a executar	127.025	86.493	46,9%
Programa de milhagem	(5.015)	(7.455)	-32,7%
Impostos a pagar	(9.990)	71	nm
Seguros a pagar	(19.144)	(14.001)	36,7%
Obrigações trabalhistas	(11.416)	15.302	nm
Provisão para contingências	(3.668)	(3.511)	4,5%
Dividendos e juros sobre capital próprio	(256)	(1.282)	-80,0%
Outras obrigações	(602)	(19.506)	-96,9%
Caixa Líquido gerado nas atividades operacionais	(56.356)	(28.433)	98,2%
Fluxo de Caixa das Atividades de Investimento			
Aplicação Financeira	22.482	65.601	-65,7%
Investimentos	548	(200.413)	nm
Aquisição de ações para manutenção em tesouraria	(20.316)	-	nm
Depósitos em garantia de contratos de arrendamento	18.383	(45.664)	nm
Adiantamentos para aquisição de aeronaves	(51.824)	75.953	-13,0%
Aquisição de imobilizado, incluindo adiantamentos para aquisição de aeronaves	(70.304)	(80.784)	-13,0%
Ativo diferido	(12.536)	(15.213)	-100,0%
Outras	-	6.325	nm
Caixa Líquido aplicado nas atividades de investimento	(113.567)	(194.195)	-41,5%
Fluxo de Caixa das Atividades de Financiamento			
Empréstimos	(80.556)	147.919	nm
Aumento de capital	-	2.009	-100,0%
Resultados não-realizados de hedge, líquido de impostos	4.743	5.835	-18,7%
Dividendos pagos	(35.974)	(70.708)	-49,1%
Caixa Líquido gerado nas atividades de financiamento	(111.787)	85.055	nm
Acréscimo Líquido de Caixa	(281.710)	(137.573)	104,8%
Disponibilidades no início do exercício	637.734	982.540	-35,1%
Disponibilidades no final do exercício	356.024	844.967	-57,9%
Informações Suplementares:			
Juros pagos durante o período	(41.249)	(39.886)	3,4%
Imposto de renda e contribuição social pagos durante o período	16.403	5.289	210,1%
Transações que não afetam o caixa:			
Reserva especial de ágio	-	412.317	-100,0%
Ágio apurado sobre passivo a descoberto da VRG	-	367.851	-100,0%