



Relatório de Resultados Segundo Trimestre de 2020





Dados para conexão às Teleconferências de Resultados

Teleconferências 2T20 Sexta-feira, 31 de julho de 2020

Webcast ao vivo Acesso em www.voegol.com.br/ri

Em Inglês	Em Português
11h00 (US EDT) 12h00 (Brasília)	13h30 (Brasília) 12h30 (US EDT)
Telefone: +1 (412) 317-6382 Código: GOL Replay: +1 (412) 317-0088 Código: 10146022	Telefone: +55 (11) 3181-8565 Código: GOL Replay: +55 (11) 3193-1012 Código: 2000720#

GOL Preserva Liquidez e Controla Custos à Medida que a Demanda dos Clientes Começa a Retornar

*Forte disciplina na gestão da capacidade resultou em taxa de ocupação de 78%;
 Voos diários aumentam de 50 para 120 no 2T20
 A Companhia mantém forte posição de caixa*

31 de julho de 2020 - São Paulo - A GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A. (“GOL” ou “Companhia”) (B3: GOLL4 e NYSE: GOL), a maior Companhia aérea doméstica do Brasil, anunciou hoje o resultado consolidado do segundo trimestre de 2020 (2T20) e detalhou suas iniciativas contínuas em resposta à pandemia global de COVID-19.

Todas as informações são apresentadas em Reais (R\$), de acordo com as normas internacionais de contabilidade (IFRS) e também com métricas ajustadas e estão disponibilizadas para possibilitar a comparabilidade nesse trimestre de queda abrupta na demanda. Tais indicadores ajustados excluem os gastos relacionados ao percentual da frota operacional que a GOL manteve em solo nesse período, e estão detalhados na tabela da seção “despesas operacionais” a seguir. As comparações são em relação ao segundo trimestre de 2019 (2T19), exceto quando especificadas de outra forma.

“Os resultados do segundo trimestre refletem o grave impacto que a COVID-19 está causando na economia brasileira, na indústria do transporte aéreo e na nossa Companhia. Para contrabalançar o forte declínio na receita, tomamos diversas medidas para diminuir custos e preservar a liquidez, a fim de atravessarmos essa crise. Reduzimos nosso consumo de caixa médio diário para R\$3 milhões no 2T20, assim como adotamos todas as medidas necessárias para oferecer uma experiência de voo segura e confortável. A demanda dos Clientes está retornando e, como consequência, estamos gradualmente aumentando nossa capacidade”, disse Paulo Kakinoff, Diretor-Presidente da GOL.

A GOL manteve uma forte posição de liquidez, com amplo apoio de muitos dos seus *stakeholders*, e encerrou o trimestre com R\$3,3 bilhões em caixa e recebíveis. A Companhia também amortizou R\$304 milhões em principal e R\$47 milhões em juros de dívidas e arrendamentos no trimestre.

Kakinoff acrescentou: “A resiliência financeira da GOL neste mercado confirma a assertividade do trabalho realizado para fortalecer nosso balanço nos últimos quatro anos, e não apenas nos últimos quatro meses. A contínua dedicação dos Colaboradores da Companhia e o apoio dos nossos diversos *stakeholders* serão fundamentais para atravessarmos esse período sem precedentes e posicionar a GOL para crescimento futuro”.

Sumário dos Resultados do 2T20

- O número de Passageiro-Quilômetro Transportado Pago (RPK) diminuiu 92% comparativamente ao 2T19, totalizando 773 milhões RPKs. Entretanto, registramos um aumento de 103% em RPK de abril a junho;
- O Assento Quilômetro Ofertado (ASK) cresceu 104% dentro do trimestre, uma redução de 91% em relação ao 2T19. A GOL transportou 0,6 milhão de Clientes no trimestre, uma diminuição de 92% versus o 2T19;
- A receita líquida foi R\$358 milhões, uma queda de 89% em relação ao 2T19. A receita mensal iniciou com R\$104,3 milhões em abril e terminou com R\$164,1 milhões em junho, representando um crescimento de 57% dentro do 2T20. As outras receitas (cargas e fidelidade) totalizaram R\$115 milhões, redução de 37% em comparação ao 2T19;
- A Receita Líquida por Assento Quilômetro Ofertado (RASK) foi de 36,15 centavos (R\$), aumento de 31%. A Receita de Passageiros Líquida por Assento Quilômetro Ofertado (PRASK) chegou a 24,58 centavos (R\$), queda de 6% em relação ao 2T19; e
- O EBITDA ajustado e o EBIT ajustado foram de R\$99 milhões e R\$20 milhões, respectivamente, e representam uma contribuição positiva pelo resultado do gerenciamento racional e responsável da oferta em relação à demanda.

O segundo trimestre de 2020 reflete os impactos diretos da pandemia no volume de operações. A GOL encerrou o mês de junho com uma frota total de 130 B737s e com 27 aeronaves operando em sua malha. Em relação a junho de 2019, as operações de voo representaram 13% em média e cresceram para 17% no final do mês, ou 120 voos diários, com a reabertura planejada de sete bases (Juazeiro do Norte, Foz do Iguaçu, Navegantes, Petrolina, Porto Seguro, Ilhéus e Chapecó) e maior frequência na Ponte Aérea São Paulo-Rio de Janeiro.

Com um aumento para aproximadamente 250 voos diários em julho, as operações devem ficar em torno de 25% do realizado de julho de 2019 com 36 aeronaves operando na malha. A GOL planeja reabrir 14 bases adicionais no período de agosto a dezembro de 2020.

Resposta à Pandemia de COVID-19

Desde o início desta crise, a GOL tem focado a gestão de seus negócios nas seguintes prioridades:

- (i) proteger a Saúde e a Segurança de seus Colaboradores e Clientes;
- (ii) preservar a liquidez financeira da Companhia para superar a crise; e
- (iii) promover a retomada da capacidade de forma equilibrada ao patamar da demanda e manter-se bem posicionada para aumentar sua participação no mercado doméstico.

Saúde e a Segurança dos Colaboradores e Clientes

As medidas tomadas para proteger a Saúde e a Segurança dos Colaboradores e Clientes da GOL compreenderam:

- Redobrar atenção à limpeza das aeronaves, incluindo o uso de desinfetante de grau hospitalar para as galerias de serviço e todas as áreas de uso intenso no interior da aeronave e na cabine dos pilotos. As aeronaves da GOL dispõem do filtro de ar HEPA, que elimina 99,9% de partículas como bactérias, vírus e outras impurezas a bordo, permitindo a circulação de ar puro (renovação do ar a cada 3 minutos);
- Ser a primeira a tornar o uso de máscaras a bordo obrigatório desde 10 de maio, o que obteve plena aceitação pelos seus Clientes;
- Equipar seus Colaboradores com luvas e máscaras, além de deixar à disposição, nas aeronaves, álcool em gel para a tripulação e os Clientes;
- Educar e ajudar Colaboradores e Clientes a praticar o distanciamento social, incluindo o fechamento das salas VIP, desligamento dos totens de autoatendimento e modificação dos procedimentos de embarque e desembarque; e
- Incentivar Clientes na utilização dos canais digitais da GOL, incluindo a implantação do embarque segmentado e do *self-boarding* sem o manuseio de cartão de embarque. Antes da crise, aproximadamente 70% dos processos para viajar com a GOL já aconteciam sem interação humana, pois a Companhia fez investimentos significativos em tecnologia nos últimos anos. O aplicativo de voo da GOL permite que os Clientes comprem passagens, realizem o check-in, despachem a bagagem e embarquem, inclusive por meio do reconhecimento facial. Em julho, a GOL lançou um novo serviço via WhatsApp, onde os passageiros podem fazer check-in, obter informações e gerenciar seus voos. Desde a crise, 95% desses procedimentos na Companhia acontecem sem contato humano.

Liquidez Financeira Preservada

Dentre as iniciativas para preservar a liquidez financeira da Companhia destacam-se:

- Postergações de pagamentos de arrendamentos, cortes de investimentos não essenciais, suspensão dos gastos com marketing e propaganda, adiamento no recebimento de novas aeronaves, renegociação de prazos com fornecedores e redução significativa nas despesas com pessoal;
- Adesão à MP 936, convertida na Lei nº14.020/20, que compreende a redução de jornada de trabalho e salários e a suspensão de contratos de trabalho;
- Celebração dos acordos coletivos junto aos Sindicatos dos Aeroviários e Sindicato Nacional dos Aeronautas, permitindo a continuidade da redução dos salários pelo período de 12 a 18 meses, possibilitando a preservação dos empregos dos Colaboradores e garantindo o crescimento gradual dos custos com a retomada das operações. A GOL foi a primeira Companhia aérea do mundo a obter tal acordo e tornou-se referência no cuidado com os Colaboradores e manutenção da sustentabilidade do negócio e dos postos de trabalho;
- Gerenciamento agressivo de custos por meio de menor capacidade, redução de gastos com combustível e demais iniciativas. Acordos junto aos fornecedores de combustível para prorrogação de pagamentos para após o mês de agosto de 2020, de forma parcelada;
- A GOL não possui aeronaves financiadas em mercado de capitais, e nenhuma exposição em operações estruturadas como EETCs ou arrendamentos financeiros. Por sua vez, é composta integralmente por uma frota única de aeronaves Boeing 737 que permite maior flexibilidade para adaptação a nova demanda, e com 100% de seus arrendamentos na modalidade operacional. A Companhia não se encontra em situação de inadimplemento (*default*) nos seus arrendamentos e está recebendo apoio de seus parceiros na forma de diferimentos e descontos;
- O suporte fundamental do Governo brasileiro, por meio da MP 925, possibilitou a preservação de recebíveis, postergação de pagamentos de tarifas aeroportuárias e manutenção de *slots*;
- Financiamentos e re-financiamentos em execução no valor total de até R\$2,7 bilhões; e

- O desempenho da GOL durante essa pandemia é uma afirmação do trabalho realizado sobre liquidez e balanço patrimonial nos últimos quatro anos. A Companhia continua atuando em várias iniciativas com seus Colaboradores, *lessores* de aeronaves, fornecedores, bancos e investidores.

Gestão Disciplinada da Capacidade

As seguintes ações foram tomadas quanto à gestão disciplinada da capacidade da GOL:

- Em 16 de março, a GOL iniciou a redução da sua capacidade em 50 a 60% no mercado doméstico, e em 90 a 95% no internacional;
- Em 24 de março, a Companhia suspendeu temporariamente parte substancial dos voos, com a suspensão de todas as rotas internacionais e reajuste da sua malha doméstica de 800 voos por dia para 50 voos diários essenciais;
- No primeiro semestre de 2020, a GOL reduziu sua frota em nove aeronaves B737-800 arrendadas, e planeja devolver outras sete aeronaves no 2S20. A Companhia pode reduzir sua frota em 30 aeronaves adicionais em 2021-2022, e possui condições contratuais favoráveis para a devolução de um número superior se a demanda mostrar uma recuperação mais lenta do que o antecipado;
- Um acordo com a Boeing foi finalizado no final do 1T20, permitindo à Companhia o cancelamento de 34 ordens de aeronaves que seriam entregues entre 2020 a 2023, reduzindo os pedidos firmes remanescentes para aeronaves 737 MAX de 129 para 95 e, desta forma, aumentando a vantagem competitiva da GOL em adequar o planejamento de sua frota segundo as necessidades futuras de oferta recalibrando o relacionamento com os principais *lessores*, que têm suportado a empresa neste momento;
- O mês de junho foi marcado pelo crescimento de 60% nos indicadores de busca por passagens aéreas. Como reflexo desse maior interesse, a Companhia registrou um aumento nas vendas de bilhetes de 108%, em todos os seus canais, comparativamente a maio. Com os voos adicionais durante esse mês, a receita de passageiros transportados aumentou 150% sobre maio; e
- A adequação da capacidade à demanda tem sido uma vantagem chave da gestão de frota da Companhia. Com melhor visibilidade quanto à recuperação, o cenário atual de planejamento de capacidade da GOL assume +300% no 3T20 sobre 2T20 e +120% no 4T20 em relação ao 3T20, mantendo significativa flexibilidade para responder às tendências preponderantes do mercado.

Balanço, Caixa e Liquidez

Indicadores operacionais: As métricas a seguir demonstram o foco da Companhia em manter a liquidez e os seus altos padrões para o gerenciamento responsável da capacidade em relação aos patamares da demanda dos Clientes, aliada a uma gestão eficiente de precificação. Este plano de atuação imediata na gestão da operação fez com que a GOL atingisse:

- Yield* médio por passageiro de 31,48 centavos (R\$), estável em comparação com o 2T19;
- Taxa de ocupação média de 78,1%, uma redução de 3,9 p.p. A GOL foi a única aérea a alcançar esse patamar de ocupação. Essa disciplina na gestão da capacidade é um grande diferencial para a Companhia alcançar contribuição positiva nos voos existentes; e
- Pontualidade de 96,1%, um aumento de 3,1 p.p., de acordo com a Infraero e dados fornecidos pelos principais aeroportos.

Custos: O Custo por Assento Quilômetro Ofertado (CASK) foi de 79,16 centavos (R\$), uma variação de 228% em comparação ao mesmo período do ano anterior. No trimestre, os custos incorridos estritamente relacionados aos voos operados (CASK ajustado), corresponderam a 34,09 centavos (R\$).

Margens: O EBIT ajustado foi de R\$20,4 milhões, correspondendo à margem de 5,7%, que demonstra a capacidade da Companhia em manter o equilíbrio entre receitas e despesas dentro dos níveis atuais de operação.

Liquidez: A GOL realizou uma gestão equilibrada de seu capital de giro com o casamento dos níveis de entradas e saídas, de forma a manter um caixa em patamares relativamente constantes desde o início desta crise. Buscou-se adequar as saídas associadas aos custos fixos, tais como gastos com pessoal e de arrendamento de aeronaves, ao novo nível de faturamento. A Companhia negociou com os *lessores* para diferir pagamentos e alterar contratos para PBH (*power-by-the-hour*), reduzindo pagamentos dos valores atuais e incorporando um componente variável. Com o suporte dos bancos da Companhia, os principais vencimentos de dívida de capital de giro e financiamentos de capex de curto prazo foram reprogramados. Tais iniciativas alcançaram uma manutenção de liquidez em um patamar de R\$3,3 bilhões com um saldo de caixa de R\$2,8 bilhões.

- No 2T20, a GOL efetuou pagamentos de principal e juros de dívidas e arrendamento no total de R\$351 milhões. A relação dívida líquida (excluindo as *Exchangeable Notes* e os bônus perpétuos) sobre EBITDA UDM foi de 4,5x em 30 de junho de 2020, representando a menor alavancagem entre seus pares.

- Para o terceiro trimestre de 2020, considerando as receitas do cenário atual de planejamento de capacidade acima mencionado, sem reembolsos de TAE, os resultados dos acordos com Colaboradores, *lessores* e fornecedores, e com o pagamento integral de despesas financeiras, a Companhia prevê um consumo líquido de caixa da ordem de R\$6 milhões/dia. Contemplando o pagamento integral de dívidas não relacionadas a aeronaves (incluindo o *Term Loan*), a empresa estima um consumo líquido de caixa de R\$12 milhões/dia para o 3T20. O apoio contínuo dos *stakeholders* da GOL é fundamental para assegurar a manutenção dos meses necessários em recursos disponíveis para a Companhia atravessar essa crise.

Comentários da Administração sobre os Resultados

O 2T20 foi um trimestre sem precedentes para as companhias aéreas no mundo. No Brasil, o impacto social e econômico sobre a demanda doméstica exigiu uma rápida resposta por parte da GOL para se adequar ao novo cenário. São em situações como essa, de alta volatilidade macroeconômica, que a sua liderança como uma empresa aérea de baixo custo se sobressai e apresenta resultados superiores frente aos competidores. Ademais, o Time da GOL se diferencia por liderar com cuidado, clareza e confiança, resultando em gestão bem-sucedida ao longo da crise e colocando a Companhia em uma posição sólida na retomada de suas operações. A GOL continua comprometida com a comunicação transparente com seus investidores e demais *stakeholders*.

Time de Águias: “Mais uma vez, gostaríamos de agradecer nossos 16 mil Colaboradores pelo apoio à nossa Companhia. As medidas extremamente duras para reduzir custos com pessoal foram aprovadas por mais de 90% do nosso Time. Nós estamos profundamente honrados que todos tenham demonstrado solidariedade à empresa, para que atravessemos esse momento tão desafiador”, reforçou Kakinoff.

Experiência do Cliente e Segurança pessoal: “Nós fomos pioneiros nas iniciativas de higiene e Segurança no Brasil para redução dos níveis de contaminação entre nossos tripulantes e agentes de aeroportos a menos de 0,6%. Esses esforços foram reconhecidos pelos Clientes: atingimos o NPS de 38 e encerramos junho em 1º lugar nos índices de Satisfação, Solução e Prazo de Resposta na plataforma *Consumidor.gov*,” comentou Kakinoff.

Vendas: As decisões da GOL estão fortemente pautadas no crescimento contínuo de suas vendas. “Nós estamos assistindo o retorno de demanda dos Clientes, o que é promissor. Durante o trimestre nossas vendas cresceram em média de 18% a cada semana, e em resposta ao crescimento estamos aumentando a nossa malha de julho para poder oferecer mais opções de viagens a nossos Clientes”, disse Eduardo Bernardes, Diretor Vice-presidente de Vendas e *Marketing* da GOL. No final do 2T20 identificamos uma recuperação nas vendas do segmento corporativo, especificamente em setores de óleo e gás e construção e atingimos um *market share* de 50% ao final do período. Adicionalmente, a GOL busca ampliar fontes de receita por meio da expansão de suas unidades de negócios, como o transporte de cargas com a Gollog e a manutenção de aeronaves com a GOL Aerotech.

“Desde que a demanda atingiu seu mínimo em meados de abril com 5% do nosso tráfego normal, vimos observando um consistente e bem-vindo aumento no volume de passageiros. Estamos comprometidos com a retomada gradual da nossa capacidade e vamos continuar sendo a Companhia reconhecida por ter o modelo de negócios mais adaptável e flexível, priorizando a Segurança de Clientes e Colaboradores, com o melhor Time e o mais Baixo Custo da aviação brasileira”, adicionou Bernardes.

Capacidade: O modelo de frota única da Companhia combinado à sua posição dominante nos principais aeroportos comerciais brasileiros e à sua malha irreplicável, com seus principais hubs de GIG, SDU, BSB e FOR, serão o principal vetor de recuperação da demanda. Isso traz uma vantagem competitiva perante as alterações de demanda e deixa a GOL muito bem posicionada para crescer com a retomada do mercado doméstico. Atualmente, a frota da empresa é 100% formada por arrendamentos operacionais, o que fornece à GOL a flexibilidade de trabalhar com seus parceiros arrendadores em modificações mutuamente benéficas aos termos subjacentes do arrendamento nesses tempos sem precedentes. A gestão inteligente e cautelosa da capacidade no segundo trimestre permitiu o alcance de 78% na taxa de ocupação.

“Permanecemos focados no crescimento sustentável de nossa capacidade à medida que a demanda retorna. A malha da GOL é especialmente projetada para o mercado doméstico brasileiro, o que será uma vantagem competitiva na retomada das operações, pois, esperamos que a demanda nos mercados domésticos de negócios e turismo se recupere em ritmo muito superior aos internacionais. Atuaremos com uma malha aérea de alta capilaridade que já conta com 52 destinos domésticos em agosto, 4 a menos do que voávamos em 2019” afirmou Celso Ferrer, Diretor Vice-presidente de Operações da GOL.

Redução de custos e fortalecimento da posição de caixa: A GOL atuou de forma tempestiva e assertiva na reformulação de sua malha, na redução dos custos não essenciais e na manutenção de uma contribuição financeira positiva para a frota em operação. A Companhia vem trabalhando fortemente ao longo dos últimos quatro anos no equilíbrio entre ativos e passivos com o gerenciamento cuidadoso dos pagamentos a *lessores* de aeronaves, bancos e fornecedores.

“Temos o balanço mais sólido entre as empresas aéreas da América do Sul e, juntamente com todas as iniciativas que estamos implementando, nos possibilitará atravessar essas condições desafiadoras com

crescimento sustentável. Trabalhamos com muito empenho para a máxima eficiência possível na gestão de nossos recursos”, disse Richard Lark, Diretor Vice-Presidente Financeiro da GOL.

Considerações para o 3T20

A capacidade planejada para o 3T20 da GOL representa um crescimento de 300% sobre 2T20. A Companhia espera terminar o mês de setembro com 74 aeronaves operando na malha, representando 60% da frota operacional no mesmo período do ano passado e com uma taxa de ocupação de aproximadamente 79% no trimestre. A GOL espera encerrar o 3T20 com R\$2,9 bilhões em liquidez e R\$13,8 bilhões em dívida líquida ajustada. Diversas importantes iniciativas são relevantes para assegurar que a GOL mantenha a liquidez nos patamares esperados no final do 3T20.

A Companhia está fornecendo perspectivas para o 3T20 na página 14 deste documento.

Indicadores Operacionais e Financeiros

Dados de Tráfego – GOL (em Milhões)	2T20	2T19	% Var.	6M20	6M19	% Var.
RPK GOL – Total	773	9.317	-91,7%	10.721	19.941	-46,2%
RPK GOL – Mercado Doméstico	771	8.075	-90,5%	9.431	17.165	-45,1%
RPK GOL – Mercado Internacional	2	1.242	-99,8%	1.290	2.776	-53,5%
ASK GOL – Total	990	11.365	-91,3%	13.452	24.403	-44,9%
ASK GOL – Mercado Doméstico	986	9.747	-89,9%	11.668	20.768	-43,8%
ASK GOL – Mercado Internacional	4	1.618	-99,8%	1.784	3.635	-50,9%
Taxa de Ocupação GOL – Total	78,1%	82,0%	-3,9 p.p.	79,7%	81,7%	-2,0 p.p.
Taxa de Ocupação GOL – Mercado Doméstico	78,2%	82,8%	-4,6 p.p.	80,8%	82,7%	-1,9 p.p.
Taxa de Ocupação GOL – Mercado Internacional	56,2%	76,8%	-20,6 p.p.	72,3%	76,4%	-4,1 p.p.
Dados Operacionais	2T20	2T19	% Var.	6M20	6M19	% Var.
Passageiros Pagantes - Pax Transportados ('000)	627	8.187	-92,3%	8.973	17.136	-47,6%
Média de Utilização de Aeronaves (Horas/Dia)	6,5	11,7	-44,4%	11,4	12,3	-7,3%
Decolagens	5.146	58.799	-91,2%	68.102	122.570	-44,4%
Total de Assentos Disponibilizados ('000)	821	10.230	-92,0%	11.655	21.380	-45,5%
Etapa Média de Voo (km)	1.177	1.101	6,9%	1.139	1.130	0,8%
Litros Consumidos no Período (mm)	30	333	-91,0%	393	707	-44,4%
Funcionários (no Final do Período)	15.981	15.328	4,3%	15.981	15.328	4,3%
Frota Média Operacional ⁽⁵⁾	17	108	-84,3%	65	109	-40,4%
Pontualidade	96,1%	93,0%	3,1 p.p.	96,9%	89,9%	7,0 p.p.
Regularidade	94,2%	98,4%	-4,2 p.p.	97,3%	98,3%	-1,0 p.p.
Reclamações de Passageiros (por 1.000 pax)	5,99	1,89	216,9%	4,53	2,08	117,8%
Perda de Bagagem (por 1.000 pax)	2,07	1,26	64,3%	2,21	1,37	61,3%
Dados Financeiros	2T20	2T19	% Var.	6M20	6M19	% Var.
YIELD Líquido (R\$ centavos)	31,48	31,76	-0,9%	29,71	30,05	-1,1%
PRASK Líquido (R\$ centavos)	24,58	26,03	-5,6%	23,67	24,56	-3,6%
RASK Líquido (R\$ centavos)	36,15	27,63	30,8%	26,06	26,03	0,1%
CASK (R\$ centavos) ⁽⁴⁾	79,16	24,12	228,2%	22,25	22,15	0,5%
CASK Ex-Combustível (R\$ centavos) ⁽⁴⁾	65,44	15,53	321,4%	13,80	14,07	-1,9%
CASK ajustado ⁽⁶⁾	34,09	24,12	41,3%	18,93	22,15	-14,5%
CASK ajustado Ex-Combustível ⁽⁶⁾ (R\$ centavos) ⁽⁴⁾	28,11	15,53	81,0%	11,05	14,07	-21,5%
Break-even da Taxa de Ocupação ⁽⁴⁾	NM	71,6%	NM	68,0%	69,6%	-1,6 p.p.
Taxa de Câmbio Média ⁽¹⁾	5,3854	3,9221	37,3%	4,9218	3,8459	28,0%
Taxa de Câmbio no Final do Período ⁽¹⁾	5,4760	3,8322	42,9%	5,4760	3,8322	42,9%
WTI (Média por Barril, US\$) ⁽²⁾	28,00	59,91	-53,3%	36,82	57,45	-35,9%
Preço por Litro de Combustível (R\$) ⁽³⁾	2,19	2,98	-26,5%	2,74	2,84	-3,5%
Combustível Golfo do México (Média por Litro, US\$) ⁽²⁾	0,21	0,51	-58,8%	0,29	0,50	-42,0%

(1) Fonte: Banco Central do Brasil; (2) Fonte: Bloomberg; (3) Despesas com combustível excluindo ganhos com hedge e créditos de PIS e COFINS/litros consumidos; (4) Exclui despesas não recorrentes; (5) Frota média excluindo as aeronaves subarrendadas e em MRO. Alguns valores podem divergir das informações trimestrais - ITR devido a arredondamentos. (6) Considera as despesas estritamente relacionadas aos níveis de operação atuais (2T20).

Mercado doméstico

A demanda da GOL no mercado doméstico foi de 771 milhões RPK, o que representa uma redução de 90,5%, enquanto a oferta teve um decréscimo de 89,9% em comparação ao 2T19, e a taxa de ocupação chegou a 78,2% no trimestre. A GOL transportou 0,6 milhão de Clientes durante o período, uma queda de 91,8% comparado com o mesmo período de 2019. A GOL permanece a líder em transporte de passageiros no Brasil.

Mercado internacional

No 2T20, a GOL realizou voos de repatriação e de ajuda humanitária em função da pandemia. Como a maioria das fronteiras encontravam-se fechadas, a Companhia não ofertou voos regulares internacionais.

Volume de Decolagens e Total de Assentos

O volume total de decolagens da GOL foi de 5.146, decréscimo de 91,2% em comparação ao 2T19. O total de assentos disponibilizados ao mercado chegou a 821 mil no segundo trimestre de 2020, uma queda de 92,0% em relação ao mesmo período de 2019.

PRASK, Yield e RASK

O PRASK líquido diminuiu 5,6% no 2T20 em relação ao 2T19, atingindo 24,58 centavos (R\$), devido à queda na receita de passageiros e à redução do ASK em 91,3% no trimestre. O RASK líquido da GOL foi de 36,15 centavos (R\$) no 2T20, acréscimo de 30,8% em comparação ao 2T19. O *yield* líquido manteve-se estável em comparação ao 2T19, chegando a 31,48 centavos (R\$).

Demonstrações dos Resultados

Demonstrações dos Resultados em IFRS (R\$ MM)	2T20	2T19	% Var.	6M20	6M19	% Var.
Receita Operacional Líquida	357,8	3.140,6	-88,6%	3.505,5	6.351,4	-44,8%
Transporte de Passageiros	243,3	2.958,6	-91,8%	3.184,6	5.992,2	-46,9%
Transporte de Cargas e Outros	114,5	182,0	-37,1%	320,9	359,2	-10,7%
Custos e Despesas Operacionais	(1.255,4)	(2.821,7)	-55,5%	(3.377,7)	(5.526,4)	-38,9%
Pessoal	(153,2)	(519,8)	-70,5%	(748,5)	(1.093,6)	-31,6%
Pessoal - Operações	(56,9)	(405,0)	-86,0%	(510,2)	(868,7)	-41,3%
Pessoal - Outros	(96,3)	(114,8)	-16,1%	(238,3)	(224,9)	6,0%
Combustível de Aviação	(135,8)	(976,2)	-86,1%	(1.136,9)	(1.971,4)	-42,3%
Imposto ICMS Sobre Combustível	(6,2)	(147,4)	-95,8%	(105,2)	(300,5)	-65,0%
Combustível (Ex-ICMS)	(129,6)	(828,9)	-84,4%	(1.031,7)	(1.671,0)	-38,3%
Tarifas de Pousio e Decolagem	(20,3)	(184,6)	-89,0%	(222,1)	(381,1)	-41,7%
Gastos Com Passageiros	(27,2)	(133,2)	-79,6%	(203,2)	(285,3)	-28,8%
Prestação de Serviços	(140,8)	(174,2)	-19,2%	(314,7)	(323,7)	-2,8%
Comerciais e Publicidade	(43,0)	(182,9)	-76,5%	(161,0)	(315,9)	-49,0%
Material de Manutenção e Reparo	(73,7)	(276,5)	-73,3%	(218,1)	(320,8)	-32,0%
Depreciação e Amortização	(143,2)	(415,2)	-65,5%	(645,2)	(820,8)	-21,4%
Outros	(518,2)	40,8	NM	272,0	(13,8)	NM
Ociosidade - Depreciação	(347,4)	-	NM	(347,4)	-	NM
Ociosidade - Pessoal	(87,9)	-	NM	(87,9)	-	NM
Outras Receitas (Despesas)	(82,9)	40,8	NM	707,3	(13,8)	NM
Resultado de Equivalência Patrimonial	-	-	-	-	0,1	NM
Resultado Operacional (EBIT)	(897,6)	318,9	NM	127,8	825,1	-84,5%
<i>Margem Operacional</i>	<i>-250,9%</i>	<i>10,2%</i>	<i>NM</i>	<i>3,6%</i>	<i>13,0%</i>	<i>-9,4 p.p.</i>
Resultado Financeiro	(1.096,4)	(418,1)	162,2%	(4.340,1)	(819,2)	NM
Juros Sobre Empréstimos e Financiamentos	(323,6)	(280,3)	15,4%	(630,9)	(578,0)	9,2%
Ganhos Com Aplicações Financeiras	29,1	26,8	8,6%	91,3	49,1	85,9%
Variações Cambiais e Monetárias ⁽¹⁾	(473,8)	170,0	NM	(3.009,6)	79,3	NM
Resultado Líquido de Derivativos	(4,8)	2,1	NM	(359,3)	(6,9)	NM
Resultados do ESN e Capped Calls	(279,4)	(282,0)	-0,9%	(297,9)	(285,2)	4,5%
Outras Receitas (Despesas), Líquidas	(43,9)	(54,7)	-19,7%	(133,7)	(77,5)	72,5%
Lucro (Prejuízo) Antes de IR/CS (LAIR)	(1.994,0)	(99,2)	NM	(4.212,3)	5,9	NM
<i>Margem Líquida Antes dos Impostos</i>	<i>-557,3%</i>	<i>-3,2%</i>	<i>NM</i>	<i>-120,2%</i>	<i>0,1%</i>	<i>120,3 p.p.</i>
Imposto de Renda e Contribuição Social	(3,1)	(21,6)	-85,6%	(46,5)	(91,5)	-49,2%
IR/CS Corrente	(11,6)	(35,6)	-67,4%	(35,9)	(75,6)	-52,5%
IR/CS Diferido	8,5	14,0	-39,3%	(10,6)	(15,9)	-33,3%
(Prejuízo) Líquido Antes da Part. Minoritária	(1.997,1)	(120,8)	NM	(4.258,8)	(85,6)	NM
Participação de Acionistas Minoritários	(0,2)	73,8	-100,3%	26,4	141,3	-81,3%
(Prejuízo) Líquido do Período	(1.996,9)	(194,6)	NM	(4.285,2)	(226,9)	NM
<i>Margem Líquida</i>	<i>-558,1%</i>	<i>-6,2%</i>	<i>-551,9 p.p.</i>	<i>-122,2%</i>	<i>-3,6%</i>	<i>-118,6 p.p.</i>
Resultado Por Ação (LPA) em R\$	(5,61)	(0,56)	NM	(12,05)	(0,65)	NM
Média Ponderada de Ações (Milhões) ⁽⁵⁾	355,7	350,1	1,6%	355,7	350,1	1,6%
Resultado por ADS Equiv. em US\$	(2,08)	(0,28)	NM	(4,90)	(0,34)	NM
Média Ponderada de ADSs (Milhões) ⁽⁵⁾	177,8	175,1	1,5%	177,8	175,1	1,5%
Resultado Por Ação (LPA) Diluído em R\$ ⁽⁷⁾	-	-	NM	-	0,25	NM
Média Ponderada de Ações (Milhões) ⁽⁶⁾	392,3	391,0	0,3%	392,3	391,0	0,3%
Resultado por ADS Diluído Equiv. em US\$ ⁽⁷⁾	-	-	NM	-	0,13	NM
Média Ponderada de ADSs (Milhões) ⁽⁶⁾	196,2	195,5	0,4%	196,2	195,5	0,4%
Recorrente (R\$ MM)	2T20	2T19	% Var.	6M20	6M19	% Var.
(Prejuízo) Líquido Antes da Part. Minoritária	(1.997,1)	(120,8)	NM	(4.258,8)	(85,6)	NM
Despesas Financeiras	1.096,4	418,1	NM	4.340,1	819,2	NM
Despesas com Impostos sobre a Renda	3,1	21,6	-85,6%	46,5	91,5	-49,2%
Depreciação e Amortização	143,2	415,2	-65,5%	645,2	820,8	-21,4%
Despesas não recorrentes	471,9	80,5	NM	384,4	120,6	218,7%
EBITDA⁽³⁾	(282,5)	814,6	NM	1.157,4	1.766,5	-34,5%
<i>Margem EBITDA⁽³⁾</i>	<i>-79,0%</i>	<i>25,9%</i>	<i>-104,9 p.p.</i>	<i>33,0%</i>	<i>27,8%</i>	<i>5,2 p.p.</i>
EBITDA ajustado⁽⁸⁾	99,2	814,6	-87,8%	1.539,5	1.766,5	-12,9%
<i>Margem EBITDA ajustado⁽⁸⁾</i>	<i>27,7%</i>	<i>25,9%</i>	<i>1,8 p.p.</i>	<i>43,9%</i>	<i>27,8%</i>	<i>16,1 p.p.</i>
EBIT⁽³⁾	(425,7)	399,4	NM	512,2	945,7	-45,8%
<i>Margem EBIT⁽³⁾</i>	<i>-119,0%</i>	<i>12,7%</i>	<i>-131,7 p.p.</i>	<i>14,6%</i>	<i>14,9%</i>	<i>-0,3 p.p.</i>
EBIT ajustado⁽⁸⁾	20,4	399,4	-94,9%	958,8	945,7	1,4%
<i>Margem EBIT ajustado⁽⁸⁾</i>	<i>5,7%</i>	<i>12,7%</i>	<i>-7,0 p.p.</i>	<i>27,4%</i>	<i>14,9%</i>	<i>12,5 p.p.</i>
LAIR^{(2) (3) (4)}	(768,9)	93,3	NM	(520,5)	332,4	NM
<i>Margem LAIR^{(2) (3) (4)}</i>	<i>-214,9%</i>	<i>3,0%</i>	<i>NM</i>	<i>-14,8%</i>	<i>5,2%</i>	<i>NM</i>
Lucro (Prejuízo) Líquido do Período^{(2) (3) (4)}	(771,8)	(2,1)	NM	(593,3)	99,6	NM
<i>Margem Líquida Após Participação Minoritária^{(2) (3) (4)}</i>	<i>-215,7%</i>	<i>-0,1%</i>	<i>-215,6 p.p.</i>	<i>-16,9%</i>	<i>1,6%</i>	<i>18,5 p.p.</i>
Lucro Por Ação (LPA) Diluído em R\$⁽²⁾⁽³⁾⁽⁴⁾⁽⁶⁾⁽⁷⁾	-	-	NM	-	0,25	NM
Lucro Por ADS Diluído Equivalente em US\$⁽²⁾⁽³⁾⁽⁴⁾⁽⁶⁾⁽⁷⁾	-	-	NM	-	0,13	NM

(1) A diferença entre o valor apresentado e o valor divulgado nas informações trimestrais - ITR do período findo em 30 de junho de 2020 está alocado nos resultados de ESN e capped calls. (2) Exclui os ganhos e perdas não realizados de marcação a mercado do ESN/Capped Calls e os ganhos e perdas de variação

cambial sobre a dívida. (3) Exclui despesas (receitas) líquidas não recorrentes. (4) Exclui variações cambiais e monetárias, líquidas. (5) Exclui efeitos de opções e warrants relacionadas com os ESNs. (6) Inclui efeitos de opções e warrants relacionadas com os ESNs. (7) Não aplicável, não há previsão de diluição de prejuízo nas normas internacionais de contabilidade (IFRS). (8) Considera as despesas estritamente relacionadas aos níveis de operação atuais (2T20).

Receita líquida

A receita líquida dentro do trimestre, em patamares mensais, apresentou um crescimento de 57,3%. A receita líquida trimestral foi de R\$357,8 milhões, representando uma diminuição de 88,6% quando comparada ao 2T19, devido principalmente à redução na demanda em decorrência da adoção do comportamento de distanciamento social pelos Clientes e do fechamento das fronteiras, impossibilitando a realização de voos internacionais. Apesar da queda significativa na quantidade de voos realizados, as receitas de transporte de cargas apresentaram uma queda menos acentuada, correspondendo a 50,7%. As receitas do programa de fidelidade reduziram 79,6% em comparação ao 2T19.

Despesas operacionais

O CASK ajustado foi de 34,09 centavos (R\$), que comparado com CASK recorrente do 2T19 apresentou um crescimento de 41,3%, mesmo a Companhia tendo realizado esforços consistentes na redução dos custos. Dada as condições de operações atuais, não foi possível estabelecer patamares de utilização das aeronaves nos níveis pré-crise, o que resultou na redução da utilização em relação ao 2T19 em 44,4%, fazendo com que houvesse um aumento do CASK.

O detalhamento dos custos e despesas operacionais da Companhia está apresentado a seguir, onde as métricas ajustadas excluem os gastos relacionados a 87% da frota operacional que a GOL manteve em solo nesse trimestre:

Despesas Operacionais (R\$ MM)	2T20	2T20 Ajustado	2T19	% Var. Ajustado	6M20	6M20 Ajustado	6M19	% Var. Ajustado
Pessoal	(153,2)	(64,3)	(519,8)	-87,6%	(748,5)	(659,6)	(1.093,6)	-39,7%
Pessoal - Operações	(56,9)	(56,9)	(405,0)	-86,0%	(510,2)	(510,2)	(868,7)	-41,3%
Pessoal - Outros	(96,3)	(7,4)	(114,8)	-93,6%	(238,3)	(149,4)	(224,9)	-33,6%
Combustível De Aviação	(135,8)	(59,2)	(976,2)	-93,9%	(1.136,9)	(1.060,4)	(1.971,4)	-46,2%
Imposto ICMS Sobre Combustível	(6,2)	(6,2)	(147,4)	-95,8%	(105,2)	(105,2)	(300,5)	-65,0%
Combustível (Ex-ICMS)	(129,6)	(53,0)	(828,9)	-93,6%	(1.031,7)	(955,2)	(1.671,0)	-42,8%
Tarifas de Pousa e Decolagem	(20,3)	(20,3)	(184,6)	-89,0%	(222,1)	(222,1)	(381,1)	-41,7%
Gastos Com Passageiros	(27,2)	(22,6)	(133,2)	-83,0%	(203,2)	(198,7)	(285,3)	-30,4%
Prestação de Serviços	(140,8)	(28,9)	(174,2)	-83,4%	(314,7)	(202,8)	(323,7)	-37,3%
Comerciais e Publicidade	(43,0)	(4,8)	(182,9)	-97,4%	(161,0)	(122,8)	(315,9)	-61,1%
Material de Manutenção e Reparo	(73,7)	(36,9)	(276,5)	-86,7%	(218,1)	(132,0)	(320,8)	-58,9%
Depreciação e Amortização	(143,2)	(78,8)	(415,2)	-81,0%	(645,2)	(580,7)	(820,8)	-29,3%
Outros	(518,2)	(21,6)	40,8	NM	272,0	632,1	(13,8)	NM
Ociosidade - Depreciação	(347,4)	-	-	NM	(347,4)	-	-	NM
Ociosidade - Pessoal	(87,9)	-	-	NM	(87,9)	-	-	NM
Outras Receitas (Despesas)	(82,9)	(21,6)	40,8	-152,9%	707,3	632,1	(13,8)	NM
Despesas Operacionais Totais	(1.255,4)	(337,4)	(2.821,7)	-88,04%	(3.377,7)	(2.547,0)	(5.526,4)	-53,91%
Desp. Oper. Totais Ex-Combustível	(1.119,6)	(278,2)	(1.845,5)	-84,93%	(2.240,8)	(1.486,6)	(3.555,0)	-58,18%
Despesas Não Recorrentes	(471,9)	-	(80,5)	NM	(384,4)	-	(120,6)	NM
Custos e Despesas Operacionais por ASK (R\$ centavos)	2T20	2T20 Ajustado	2T19	% Var. Ajustado	6M20	6M20 Ajustado	6M19	% Var. Ajustado
Pessoal	(15,48)	(6,49)	(4,57)	42,0%	(5,56)	(4,90)	(4,48)	9,4%
Pessoal - Operações	(5,75)	(5,75)	(3,56)	61,5%	(3,79)	(3,79)	(3,56)	6,5%
Pessoal - Outros	(9,73)	(0,74)	(1,01)	-26,7%	(1,77)	(1,11)	(0,92)	20,7%
Combustível de Aviação	(13,72)	(5,98)	(8,59)	-30,4%	(8,45)	(7,88)	(8,08)	-2,5%
Imposto ICMS Sobre Combustível	(0,63)	(0,63)	(1,30)	-51,5%	(0,78)	(0,78)	(1,23)	-36,6%
Combustível (Ex-ICMS)	(13,09)	(5,35)	(7,29)	-26,6%	(7,67)	(7,10)	(6,85)	3,6%
Tarifas de Pousa e Decolagem	(2,05)	(2,05)	(1,62)	26,5%	(1,65)	(1,65)	(1,56)	5,8%
Gastos com Passageiros	(2,75)	(2,28)	(1,17)	94,9%	(1,51)	(1,48)	(1,17)	26,5%
Prestação de Serviços	(14,22)	(2,92)	(1,53)	90,8%	(2,34)	(1,51)	(1,33)	13,5%
Comerciais e Publicidade	(4,34)	(0,48)	(1,61)	-70,2%	(1,20)	(0,91)	(1,29)	-29,5%
Material de Manutenção e Reparo	(7,45)	(3,73)	(2,43)	53,5%	(1,63)	(0,98)	(1,31)	-25,2%
Depreciação e Amortização	(14,46)	(7,96)	(3,65)	118,1%	(4,80)	(4,32)	(3,36)	28,6%
Outros	(52,34)	(2,20)	0,36	NM	2,03	4,70	(0,06)	NM
Ociosidade - Depreciação	(35,09)	-	-	NM	(2,58)	-	-	NM
Ociosidade - Pessoal	(8,88)	-	-	NM	(0,65)	-	-	NM
Outras Receitas (Despesas)	(8,37)	(2,20)	0,36	NM	5,26	4,70	(0,06)	NM
CASK	(126,81)	(2)(34,09)	(24,83)	37,3%	(25,11)	(2)(18,93)	(22,65)	-16,4%
CASK⁽¹⁾	(79,14)	-	(24,12)	NM	(22,25)	-	(22,15)	NM
CASK Ex-Combustível⁽¹⁾	(65,42)	-	(15,53)	NM	(13,80)	-	(14,07)	NM
CASK ajustado⁽²⁾	-	(2)(34,09)	(24,12)	41,3%	-	(2)(18,93)	(22,15)	-14,5%
CASK Ex-Combustível ajustado⁽²⁾	-	(2)(28,11)	(15,53)	81,3%	-	(2)(11,05)	(14,07)	-21,5%

(1) Exclui resultados não recorrentes. (2) Considera as despesas estritamente relacionadas aos níveis de operação atuais (2T20).

Despesas com pessoal por ASK: crescimento de 42,0%, principalmente devido redução de ASKs, parcialmente compensado pela queda dessas despesas por meio da adesão da Companhia à Lei 14.020/20, o que possibilitou a diminuição de salários na mesma proporção à jornada, bem como a suspensão temporária de contratos de trabalho dos Colaboradores.

Despesas com combustível de aviação por ASK: queda de 30,4% em relação ao 2T19 (excluindo R\$78,4 milhões de resultados negativos com operações de derivativos no 2T20), principalmente devido à queda de 26,5% no preço por litro de QAV, parcialmente compensada pela redução de ASKs.

Tarifas de pouso e decolagem por ASK: apresentaram aumento de 26,5%, principalmente devido à menor geração de ASKs, juntamente com o reajuste médio nas tarifas de pouso, permanência e navegação no mercado doméstico de 10%, e maior custo com tarifas de permanência.

Gastos com passageiros por ASK: aumentaram 94,9%, principalmente devido à redução de ASKs e custos incorridos com acordos com companhias aéreas parceiras que não estavam vigentes no 2T19.

Prestação de serviços por ASK: aumentaram 90,8% em relação ao 2T19, devido principalmente pela menor produção de ASKs, e custo fixo de sistema de suporte a operação e depreciação do real em relação ao dólar em 37,3%.

Comerciais e publicidades por ASK: apresentaram redução de 70,2%, em linha com as iniciativas de redução de custo da Companhia, mantendo apenas os serviços considerados essenciais para a operação, parcialmente compensados pela redução na quantidade de ASKs.

Material de manutenção e reparo por ASK: aumento para 3,73 centavos (R\$) no 2T20, comparado a 2,43 centavos (R\$) no 2T19, principalmente em decorrência da redução de ASKs e desvalorização do real frente ao dólar em 37,3%.

Depreciação e amortização por ASK: as despesas com depreciação e amortização apresentaram aumento de 118,1%, principalmente devido a diminuição dos ASKs.

Outras receitas e despesas por ASK: aumentaram para 2,20 centavos (R\$) no 2T20, comparado a 0,36 centavo (R\$) de receita no 2T19 principalmente em função da redução dos ASKs no período e registro de despesas com ociosidade de equipamentos de voo e com pessoal nesse grupo.

Resultado operacional

O resultado operacional (EBIT ajustado) registrado no trimestre foi de R\$20,4 milhões. A margem operacional foi de 5,7%. Em uma base por assento-quilômetro disponível, o EBIT ajustado atingiu 2,06 centavos (R\$).

O EBITDA ajustado totalizou R\$99,2 milhões no período. O EBITDA ajustado por assento-quilômetro disponível foi 10,02 centavos (R\$).

Reconciliação de EBIT e EBITDA (R\$ MM)*	2T20	2T19	% Var.	6M20	6M19	% Var.
Lucro (Prejuízo) Líquido Antes dos Minoritários⁽¹⁾	(1.525,2)	(40,3)	NM	(3.874,4)	35,0	NM
(-) Imposto de Renda	3,1	21,6	-85,6%	46,5	91,5	-49,2%
(-) Resultado Financeiro Líquido	1.096,4	418,1	162,2%	4.340,1	819,2	NM
EBIT⁽¹⁾	(425,7)	399,4	NM	512,2	945,7	-45,8%
Margem EBIT ⁽¹⁾	-119,0%	12,7%	-131,7 p.p.	14,6%	14,9%	-0,3 p.p.
(-) Depreciação e Amortização	143,2	415,2	-65,5%	645,2	820,8	-21,4%
EBITDA⁽¹⁾	(282,5)	814,6	NM	1.157,4	1.766,5	-34,5%
Margem EBITDA ⁽¹⁾	-79,0%	25,9%	-104,9 p.p.	33,0%	27,8%	5,2 p.p.
EBIT ajustado⁽²⁾	20,4	399,4	-94,9%	958,8	945,7	1,4%
Margem EBIT ajustado ⁽²⁾	5,7%	12,7%	-7,0 p.p.	27,4%	14,9%	12,5 p.p.
EBITDA ajustado⁽²⁾	99,2	814,6	-87,8%	1.539,5	1.766,5	-12,9%
Margem EBITDA ajustado ⁽²⁾	27,7%	25,9%	1,8 p.p.	43,9%	27,8%	16,1 p.p.
Cálculo do EBITDA (R\$ centavos/ASK)	2T20	2T19	% Var.	6M20	6M19	% Var.
Receita Líquida	36,15	27,63	30,8%	26,06	26,03	0,1%
Despesas Operacionais ⁽¹⁾	(79,16)	(24,12)	228,2%	(22,25)	(22,15)	0,5%
EBIT⁽¹⁾	(43,00)	3,51	NM	3,81	3,88	-1,8%
Depreciação e Amortização	(14,46)	(3,65)	296,2%	(4,80)	(3,36)	42,9%
EBITDA⁽¹⁾	(28,54)	7,16	NM	8,61	7,24	18,9%
EBIT ajustado⁽²⁾	2,06	-	NM	7,13	-	NM
EBITDA ajustado⁽²⁾	10,02	-	NM	11,44	-	NM

(1) Exclui resultados não recorrentes. *De acordo com a Instrução CVM nº527, a Companhia apresenta a reconciliação do EBIT e do EBITDA, segundo o qual: EBIT = lucro (prejuízo) líquido (+) impostos sobre rendimentos e contribuições sociais (+) resultado financeiro líquido; e EBITDA = lucro (prejuízo) líquido (+) impostos sobre rendimentos e contribuições sociais (+) resultado financeiro líquido (+) depreciação e amortização. Alguns valores do relatório podem divergir das informações trimestrais - ITR devido a arredondamentos. (2) Considera as despesas estritamente relacionadas aos níveis de operação atuais (2T20).

Resultado financeiro

A despesa financeira líquida foi de R\$1,1 bilhão, um aumento de R\$678,3 milhões na comparação com o 2T19, principalmente em decorrência da variação cambial do período, que resultou em perdas de R\$643,8 milhões superiores ao 2T19. Essas perdas são contabilizadas nos cálculos de caixa disponível na seção Balanço, caixa e liquidez. Os resultados líquidos com derivativos foram R\$6,9 milhões inferiores em relação ao 2T19, e as despesas de juros sobre empréstimos, financiamentos e arrendamentos foram superiores em R\$43,3 milhões na comparação trimestral.

Juros sobre empréstimos e financiamentos: aumentaram 15,4%, de R\$280,3 milhões para R\$323,6 milhões, principalmente devido a um passivo financeiro médio de aproximadamente R\$5,3 bilhões superior ao do período anterior e a uma desvalorização do câmbio de 42,9%, parcialmente compensada pela redução na taxa média de juros de 6,4% para 5,5%. Esse acréscimo na taxa de juros não impacta a liquidez ou a habilidade de pagar juros dos empréstimos nos próximos meses.

Ganhos com aplicações financeiras: aumentaram R\$2,3 milhões, principalmente devido ao maior volume aplicado no período, parcialmente compensado pela queda nas taxas básicas de juros que impactou o CDI.

Variação cambial e monetária: totalizaram perdas de R\$473,8 milhões, um aumento de R\$643,8 milhões no 2T20 em relação ao 2T19, essencialmente pela apreciação do dólar frente ao real de 5,3% no trimestre atual, de R\$5,20/USD em 31 de março de 2020 para R\$5,48/USD em 30 de junho de 2020.

Resultado líquido de derivativos: foi de R\$4,8 milhões de perdas no 2T20, ante R\$2,1 milhões de ganhos no 2T19.

Resultados do ESN e capped call: totalizaram despesas de R\$279,4 milhões, compostas por R\$166,2 milhões de perdas não realizadas da marcação a mercado da parcela conversível, R\$45,9 milhões de despesas com juros e R\$96,2 milhões de perdas com variação cambial, compensados por R\$28,9 milhões de ganhos realizados na marcação a mercado da permuta e os *capped calls*.

Outras receitas (despesas) financeiras líquidas: totalizaram despesas de R\$43,9 milhões no 2T20, versus R\$54,7 milhões de despesas no 2T19.

Resultado das operações de hedge

A Companhia utiliza *hedge accounting* para fins de contabilização de alguns de seus instrumentos derivativos. No 2T20, a GOL reconheceu perdas totais de R\$81,8 milhões em suas operações de *hedge*, dos quais R\$77,0 milhões foram perdas contabilizadas no resultado operacional e R\$4,8 milhões de perdas foram aferidas no resultado financeiro. A Companhia possui todos os valores requeridos de margens iniciais e de marcação a mercado (m-t-m) sobre suas operações de derivativos depositados junto com suas contrapartes na rubrica de caixa restrito, e não converteu nenhum valor em dívida. Mediante liquidação destas operações com base em sua data de vencimento, tais valores depositados como margem inicial são liberados e convertidos de caixa restrito para caixa disponível.

Combustível: as operações de *hedge* de combustível feitas por meio de contratos derivativos resultaram em perdas no resultado operacional de R\$77,0 milhões e de R\$4,1 milhões no resultado financeiro.

Juros: as operações de *swap* para proteger o fluxo de caixa de *leasings* contratados futuros, cujas parcelas estão expostas à volatilidade da taxa Libor até o recebimento de aeronaves, resultaram em perdas de R\$0,7 milhão no resultado financeiro no 2T20.

Câmbio: a Companhia não reconheceu resultados com operações de *hedge* de câmbio no 2T20.

Imposto de renda

As despesas com imposto de renda e a contribuição social no trimestre foram representadas por um total de R\$3,1 milhões, em comparação à despesa de imposto de renda R\$21,6 milhões no 2T19. A controlada direta GLA possui prejuízos fiscais e bases negativas de contribuição social na apuração do lucro tributável, a compensar com 30% dos lucros tributáveis anuais, sem prazo para prescrição, no montante de R\$7.421,6 milhões, e tal valor não está registrado no balanço patrimonial da Companhia.

Programa de Fidelidade - Smiles Fidelidade S.A.

As receitas no 2T20 reduziram 79,6% para R\$56,6 milhões. O resultado operacional no 2T20 caiu R\$188,3 milhões, para R\$13,6 milhões negativos, principalmente devido à redução no volume de milhas trocadas pelos participantes do Programa de Fidelidade devido principalmente às restrições a viagens causadas pela pandemia da COVID-19, resultando em margem operacional de -24,0%. O prejuízo líquido do 2T20 foi de R\$0,4 milhão, uma redução de R\$156,1 milhões em relação ao 2T19.

Informações Financeiras (R\$ MM)	2T20	2T19	% Var.	6M20	6M19	% Var.
Receita Líquida	56,6	278,0	-79,6%	227,9	518,5	-56,0%
Resultado Operacional	(13,6)	174,7	NM	64,9	340,4	-80,9%
Margem Operacional	-24,0%	62,9%	NM	28,5%	65,6%	-37,1 p.p.
Lucro (Prejuízo) Líquido	(0,4)	155,7	NM	55,9	297,6	-81,2%
Margem Líquida	-0,7%	56,0%	NM	24,5%	57,4%	-32,9 p.p.

Lucro Líquido e Lucro por Ação

No 2T20, a Companhia apurou prejuízo líquido no período de R\$771,8 milhões (excluindo a variação cambial e monetária negativa de R\$473,8 milhões, despesas líquidas não recorrentes de R\$471,9 milhões, e a despesa de R\$279,4 milhões relacionados aos resultados não realizados do *Exchangeable Notes* e *capped calls*), comparado ao prejuízo de R\$2,1 milhões (excluindo despesas não recorrentes de R\$80,5 milhões e a variação cambial e monetária positiva de R\$170,0 milhões e resultados não realizados do *Exchangeable Notes* e *capped calls* de R\$282,0 milhões) durante o 2T19, um aumento de R\$769,7 milhões.

Resultado Líquido (R\$ MM)	2T20	2T19	% Var.	6M20	6M19	% Var.
Lucro (Prejuízo) Líquido do Período	(1.996,9)	(194,6)	NM	(4.285,2)	(226,9)	NM
(-) Resultados não realizados do ESN e <i>Capped Calls</i>	279,4	282,0	-0,9%	297,9	285,2	4,5%
(-) Variações Cambiais, Líquidas ⁽¹⁾	473,8	(170,0)	NM	3.009,6	(79,3)	NM
(-) Resultado Não Recorrente	471,9	80,5	NM	384,4	120,6	218,7%
Lucro (Prejuízo) Líquido do Período⁽⁴⁾	(771,8)	(2,1)	NM	(593,3)	99,6	NM
Resultado Por Ação e Por ADS	2T20	2T19	% Var.	6M20	6M19	% Var.
Média Ponderada de Ações ⁽²⁾	355,7	350,1	1,6%	355,7	350,1	1,6%
Média Ponderada de ADS ⁽³⁾	177,8	175,1	1,5%	177,8	175,1	1,5%
Lucro (Prejuízo) Líquido por Ação em R\$	(5,61)	(0,56)	NM	(12,05)	(0,65)	NM
Lucro (Prejuízo) Líquido por ADS em US\$	(2,08)	(0,28)	NM	(4,90)	(0,34)	NM
Lucro (Prejuízo) Líquido por Ação em R\$⁽⁴⁾	(2,17)	(0,01)	NM	(1,67)	0,28	NM
Lucro (Prejuízo) Líquido por ADS em US\$⁽⁴⁾	(0,81)	(0,00)	NM	(0,62)	0,15	NM

Resultado Diluído por Ação e por ADS	2T20 ⁽⁵⁾	2T19 ⁽⁵⁾	% Var.	6M20 ⁽⁵⁾	6M19	% Var.
Média Ponderada de Ações ⁽²⁾	392,3	391,0	0,3%	392,3	391,0	0,3%
Média Ponderada de ADS ⁽³⁾	196,2	195,5	0,3%	196,2	195,5	0,3%
Lucro Líquido por Ação Diluída em R\$⁽⁴⁾	-	-	NM	-	0,25	NM
Lucro Líquido por ADS Diluída em US\$⁽⁴⁾	-	-	NM	-	0,13	NM

(1) A diferença entre o valor apresentado e o valor divulgado na demonstração do resultado das informações trimestrais - ITR do período findo em 30 de junho de 2020 está alocado nos resultados de ESN e *capped calls*. (2) Considera a razão de 35 ações ordinárias por ação preferencial. O número de ações diluídas utilizadas para o cálculo foi de 392,3 milhões no 2T20, incluindo os efeitos adicionais de conversão dos ESNs em ações. (3) Considera a razão de 2 ações preferenciais por ADS. (4) Lucro por ação exclui os resultados de (i) variação cambial líquida; (ii) *Exchangeable* e *capped calls*; e (iii) não recorrentes. (5) Não aplicável, não há previsão de diluição de prejuízo nas normas internacionais de contabilidade (IFRS).

Fluxo de Caixa

Em 30 de junho de 2020, a liquidez total (caixa e equivalentes de caixa, aplicações financeiras, caixa restrito e contas a receber e títulos) totalizou R\$3,3 bilhões, R\$925,6 milhões inferiores se comparado a 31 de março de 2020, e R\$359,4 milhões menor em relação a 30 de junho de 2019.

As atividades operacionais consumiram R\$915,9 milhões no 2T20, comparada a uma geração de caixa operacional de R\$872,7 milhões no 2T19, a diferença ocorre pela redução no volume de operações da Companhia, comprometendo a geração de caixa operacional.

As atividades de investimento consumiram R\$94,4 milhões líquidos no trimestre, conforme mencionado a Companhia adotou medidas para reduzir os gastos com investimento limitando-as àquelas estritamente necessárias à manutenção das operações.

O caixa gerado pelas atividades de financiamento no 2T20 foi de R\$84,7 milhões, devido principalmente à captação de empréstimos parcialmente compensada pelo pagamento de principal de empréstimos, financiamentos e arrendamentos.

Resumo do Fluxo De Caixa Consolidado (R\$ MM)	2T20	2T19	% Var.	1T20	% Var.
Lucro (Prejuízo) Líquido do Período antes Part. Minoritários	(1.997,1)	(120,8)	NM	(2.261,6)	-11,7%
Ajuste de Itens Não-Caixa	1.973,1	879,9	124,2%	3.902,8	-49,4%
Lucro (Prejuízo) Líquido Após Ajuste de Itens Não-Caixa	(24,0)	759,1	NM	1.641,2	NM
Caixa Líquido Fornecido para (Utilizado em) Atividades Operacionais	(915,9)	872,7	NM	1.122,0	NM
Caixa Líquido Utilizado em Atividades de Investimento	(94,4)	(266,7)	-64,6%	(307,9)	-69,3%
Fluxo de Caixa Líquido	(1.010,1)	606,0	NM	814,1	NM
Caixa Líquido Gerado (Utilizado em) Atividades Financeiras	84,7	(470,8)	NM	(856,0)	NM
Acréscimo (Decréscimo) Líquido em Disponibilidades⁽¹⁾	(925,6)	135,2	NM	(41,9)	NM
Liquidez Total no Início do Período	4.231,1	3.529,7	19,9%	4.273,0	-1,0%
Contas a Receber no Início do Período	791,8	824,7	-4,0%	1.229,5	-35,6%
Contas a Receber no Final do Período	536,1	1.282,3	-58,2%	791,8	-32,3%
Liquidez Total no Final do Período	3.305,5	3.664,9	-9,8%	4.231,1	-21,9%

(1) Compreende os saldos de caixa, equivalentes de caixa, aplicações financeiras, caixa restrito, contas a receber e títulos e valores a receber.

Liquidez e Endividamento

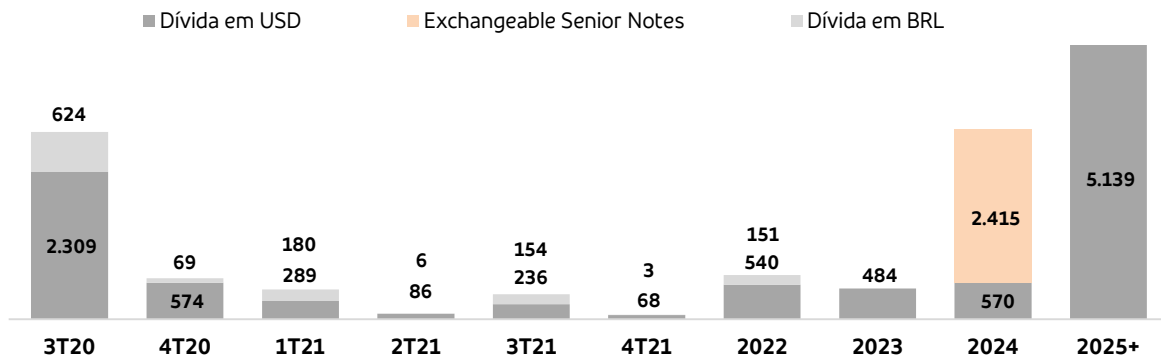
Em 30 de junho de 2020, a Companhia atingiu uma posição de liquidez total de R\$3,3 bilhões, queda de R\$925,6 milhões em relação a 31 de março de 2020, principalmente em função da diminuição em recebíveis em 56,7% pela queda no volume da operação, mas com um total de caixa de R\$2,8 bilhões, com redução de R\$222,9 milhões ou 7,4% em comparação a 31 de março de 2020.

Em 30 de junho de 2020, a Companhia registrou um total de empréstimos e financiamentos de R\$18,9 bilhões (incluindo arrendamentos), um aumento de 11,8% quando comparado com o 1T20, principalmente em função da valorização de 5,3% do Dólar Americano no período. Ainda durante o trimestre, a Companhia realizou R\$351,2 milhões de pagamentos relacionados a dívidas, composto por R\$198,2 milhões de principal e R\$46,8 milhões de pagamentos de juros oriundos de empréstimos e financiamentos, amortizações de R\$106,2 milhões de pagamentos de principal relacionados às obrigações com arrendamento.

A relação dívida líquida (excluindo os bônus perpétuos e o *Exchangeable Notes*) sobre EBITDA UDM foi de 4,5x em 30 de junho de 2020, 1,9x maior quando comparada a 31 de março de 2020, em um trimestre que o Dólar registrou uma apreciação frente ao Real de 5,3%. Incluindo os bônus perpétuos e o *Exchangeable Notes*, a relação dívida líquida sobre EBITDA UDM atingiu 5,4x em 30 de junho de 2020. O prazo médio de vencimento da dívida de longo prazo da Companhia no 2T20, excluindo os *leasings* e financiamentos de aeronaves e os bônus perpétuos, é de 3,2 anos. A taxa média da dívida nas obrigações em Reais aumentou para 4,7%, e a das obrigações em Dólares, excluindo *leasings* e financiamentos de aeronaves e bônus perpétuos, caiu para 5,6%.

Liquidez (R\$ MM)	2T20	2T19	% Var.	1T20	% Var.
Caixa Total (Caixa, Aplicações Financeiras e Caixa Restrito)	2.769,4	2.382,6	16,2%	2.992,3	-7,4%
Contas a Receber e Títulos e Valores a Receber	536,1	1.282,3	-58,2%	1.238,8	-56,7%
Liquidez Total	3.305,5	3.664,9	-9,8%	4.231,1	-21,9%
<i>Liquidez Total Como % da Receita Líquida UDM</i>	<i>30,0%</i>	<i>29,4%</i>	<i>0,6 p.p.</i>	<i>27,4%</i>	<i>2,6 p.p.</i>
Dívida (R\$ MM)	2T20	2T19	% Var.	1T20	% Var.
Empréstimos Bancários	2.265,1	1.164,0	94,6%	1.563,7	44,9%
Financiamento e Manutenção de Aeronaves e Motores	1.763,3	1.072,7	64,4%	1.697,8	3,9%
Arrendamentos a Pagar	8.057,0	5.973,4	34,9%	7.418,7	8,6%
Emissões de Dívida	4.164,6	3.519,9	18,3%	3.919,9	6,2%
<i>Exchangeable Notes</i>	1.947,7	1.358,5	43,4%	1.637,0	19,0%
Bônus Perpétuo	742,8	519,8	42,9%	705,2	5,3%
Total de Empréstimos e Financiamentos	18.940,5	13.608,3	39,2%	16.942,3	11,8%
Dívida de Curto Prazo	6.080,7	2.459,2	147,3%	4.989,9	21,9%
Dívida em Dólar (US\$)	944,8	561,1	68,4%	871,4	8,4%
Dívida em Moeda Local (BRL)	907,1	309,1	193,5%	459,6	97,4%
Dívida de Longo Prazo	12.859,8	11.149,1	15,3%	11.952,5	7,6%
Dívida em Dólar (US\$)	2.291,8	2.789,1	-17,8%	2.267,5	1,1%
Dívida em Moeda Local (BRL)	309,8	460,7	-32,8%	164,6	88,2%
Dívida e Alavancagem ⁽¹⁾ (R\$ MM)	2T20	2T19	% Var.	1T20	% Var.
Dívida Bruta	16.250,0	11.730,0	38,5%	14.600,1	11,3%
(-) Caixa Total	2.769,4	2.382,6	16,2%	2.992,3	-7,4%
Dívida Líquida	13.480,4	9.347,5	44,2%	11.607,9	16,1%
<i>% da dívida bruta em moeda estrangeira</i>	<i>96,7%</i>	<i>94,3%</i>	<i>2,4 p.p.</i>	<i>96,3%</i>	<i>0,4 p.p.</i>
<i>% da dívida no curto prazo</i>	<i>32,1%</i>	<i>18,1%</i>	<i>14,0 p.p.</i>	<i>29,5%</i>	<i>2,6 p.p.</i>
<i>% da dívida no longo prazo</i>	<i>67,9%</i>	<i>81,9%</i>	<i>-14,0 p.p.</i>	<i>70,5%</i>	<i>-2,6 p.p.</i>
EBITDA UDM	2.987,9	3.448,9	-13,4%	4.476,4	-33,3%
Dívida Líquida / EBITDA UDM	4,5 x	2,7x	1,8x	2,6 x	1,9x
Dívida Bruta / EBITDA UDM	5,4x	3,4x	2,0x	3,3 x	2,1x

(1) Excluindo bônus perpétuos e *Exchangeable Notes*.

Cronograma de amortização da dívida financeira - 2T20 (R\$MM)

Frota

Ao final do 2T20, a frota total da GOL era de 130 aeronaves Boeing 737, sendo 123 NGs e sete (7) MAX (não operacionais). No final do 2T19, a Companhia contava com 127 aeronaves, sendo sete (7) MAX (não operacionais). Durante o trimestre, a GOL recebeu uma (1) aeronave adicional modelo 737-800 NG, para a qual o contrato de arrendamento já se encontrava celebrado antes da pandemia. A idade média da frota da empresa foi de 10,7 anos ao final do 2T20.

Frota Total ao Final do Período	2T20	2T19	Var.	1T20	Var.
B737s	130	127	+3	131	-1
B737-7 NG	23	24	-1	23	0
B737-8 NG	100	96	+4	101	-1
B737-8 MAX	7	7	0	7	0

Em 30 de junho de 2020, a GOL possuía 95 pedidos firmes para aquisição de aeronaves Boeing 737 MAX, sendo 73 de 737 MAX-8 e 22 pedidos de 737 MAX-10. O plano de frota da Companhia apresenta uma redução de 21 aeronaves operacionais até o final de 2021, com a flexibilidade de retornar ainda mais aeronaves se necessário.

Plano de Frota	2020E	2021E	2022E	>2023E	Total
Frota Operacional Final do Exercício	124	119			
Compromissos com Aquisição de Aeronaves (R\$ MM)	-	194,9	1.356,3	7.211,5	8.762,7

Perspectivas para 3T20

No 3T20, a Companhia estima operar uma frota média de 69 aeronaves, que representará 60% da frota média operada no mesmo trimestre do ano passado. Espera-se que a receita do trimestre a findar-se em 30 de setembro diminua aproximadamente 73% contra o mesmo período do ano anterior. As despesas totais devem diminuir em cerca de 70%, decorrentes das iniciativas de redução de custos, menores capacidade e consumo de combustível.

A GOL espera encerrar o 3T20 com R\$2,9 bilhões em liquidez e R\$13,8 bilhões em dívida líquida ajustada. Diversas iniciativas são críticas para assegurar que a Companhia mantenha a liquidez nos patamares esperados no 3T20.

Com o objetivo de ajudar investidores e analistas no entendimento de como a GOL está abordando seu planejamento de curto prazo, a Companhia está compartilhando esses indicadores:

Indicadores	3T20
Crescimento Trimestral PIB Brasil ¹ (%)	+1,8%
Rotas Domésticas Atendidas (média)	~120
% de 2019	75%
Frota Operacional Média	~69
% de 2019	60%
ASK - Total (em bilhões)	~4,0
% de 2019	30%
Taxa de Ocupação (%)	~79%
Receita Operacional Líquida (R\$bi)	~1,0

% de 2019	27%
CAPEX (R\$ MM)	~130
Consumo Líquido de Caixa (R\$MM/dia)	~6
Liquidez Total ² (R\$bi)	~2,9
Dívida Líquida ³ (R\$bi)	~13,8
Alavancagem ^{3,4} (x)	4,4x

(1) Sequencial; Fonte: Banco Central do Brasil.

(2) Caixa, aplicações financeiras, caixa restrito, contas a receber, títulos e valores a receber.

(3) Relação Dívida Líquida (excluindo os bônus perpétuos e Exchangeable Notes) / EBITDA UDM.

(4) Excluindo despesas e depreciação não operacionais.

Informações Ambientais, Sociais e de Governança (“ESG”)

A GOL busca ser líder mundial na transformação da aviação mais sustentável.

A GOL gerencia a emissão de gases de efeito estufa (“GEEs”) de seus voos, por meio da eficiência de combustível e administração da malha. Desde 2016, a Companhia faz parte do Índice ICO2, aderindo voluntariamente à Coalizão de Liderança em Preços de Carbono (CPLC), uma iniciativa global para precificar adequadamente o carbono para mitigar as mudanças climáticas e “descarbonizar” a economia. Além disso, a empresa é membro da Below50, que reúne entidades que se comprometem a utilizarem combustível renovável que reduza as emissões de GEE em 50% ou mais, se comparado ao combustível fóssil equivalente.

Ao fornecer dados ESG para investidores, a GOL visa incentivar a indústria de aviação como um todo tornar-se mais sustentável, verde e transparente. A Companhia reporta informações ESG relevantes para investidores de acordo com o padrão *Sustainability Accounting Standards Board* (“SASB”) para o setor aéreo (TR0201).

A GOL procura ativamente aumentar sua sustentabilidade por meio da adoção de novas tecnologias da aviação que reduzem o consumo de combustível e as emissões de GEE. Como parte dessa estratégia, a Companhia opera uma frota padronizada e está migrando para as aeronaves 737 MAX-8s, que consomem 15% menos combustível comparativamente às aeronaves 737-800 NG. A estimativa é que o 737 MAX retorne à operação no segundo semestre de 2020, baseada nas mais recentes projeções da Boeing, e que ele seja a aeronave da GOL no futuro que transportará os Clientes com a máxima segurança e eficiência de combustível.

Meio Ambiente	2T20	2019	2018	2017
Combustível				
Combustível Total Consumido (GJ X 1.000)	14.290	51.492	48.935	45.891
% Combustível Renovável	0	0	0	0
Combustível Total Consumido (Litros X 1.000 / ASK)	30,5	28,9	29,2	29,5
Emissões globais brutas do escopo 1				
Emissões de gases de efeito estufa (GEE) (toneladas CO ²)	1.094.631	3.743.873	3.394.307	3.316.590
Emissões de gases de efeito estufa (GEE)/hora de voo (toneladas CO ²)	9,6	8,7	8,3	8,1
Emissões de gases de efeito estufa (GEE) eliminadas (toneladas CO ²)	16.818	92.221	70.606	138.910
Emissões de gases de efeito estufa (GEE) compensadas (toneladas CO ²)	0	0	0	0
Frota				
Idade Média da Frota	10,7	9,9	9,5	9,2
Social				
Relações Trabalhistas				
Gênero dos Colaboradores (% Masculino/Feminino)	56/44	55/45	55/45	55/45
Idade: Menor de 30 Anos (%)	28	26	29	26
Entre 30 e 50 Anos (%)	61	62	60	63
Acima de 50 Anos (%)	11	12	11	11
Força de Trabalho Ativa Coberta por Acordos de Negociação Coletiva (%)	100	100	100	100
Número e Duração de Greves e Bloqueios (# Dias)	-	-	-	-
Comportamento do Cliente e da Empresa				
Índice de Satisfação do Cliente (Pontuação SMS)	8,16	8,28	8,39	8,33
Pontualidade (%)	96,08	88,98	91,82	94,61
Regularidade (%)	94,20	98,10	98,49	98,50
Perda de Bagagem (Por 1.000 Pax)	2,07	2,09	2,03	2,06
Segurança				
Número de Fatalidades	-	-	-	-
Número de Ações Governamentais de Fiscalização e de Segurança	-	-	-	-
Governança				
Administração				
Conselheiros Independentes (%)	55	50	44	44
Participação de Mulher em Posições de Liderança (%)	33	33	38	37
Comitês e Políticas				
Número de Comitês: Todos com Membros Independentes Incluídos	5	5	5	5
Política de <i>Compliance</i> (Disponível no Site de RI da Companhia)	✓	✓	✓	✓
Divulgação de Informações e Política de Negociação de Valores Mobiliários	✓	✓	✓	✓
Assembleias de Acionistas				
Representação no Capital Votante das Assembleias Gerais (%)	100	100	100	100

Demonstrações do Resultado Consolidado

(R\$ Milhares)	2T20	2T19	% Var.	6M20	6M19	% Var.
Receita Operacional Líquida	357.848	3.140.616	-88,6%	3.505.575	6.351.424	-44,8%
Transporte de Passageiros	243.303	2.958.648	-91,8%	3.184.636	5.992.201	-46,9%
Transporte de Cargas e Outros	114.545	181.968	-37,1%	320.939	359.223	-10,7%
Custos e Despesas Operacionais	(1.255.448)	(2.821.737)	-55,5%	(3.377.754)	(5.526.413)	-38,9%
Pessoal	(153.232)	(519.771)	-70,5%	(748.455)	(1.093.589)	-31,6%
Combustível de Aviação	(135.785)	(976.238)	-86,1%	(1.136.923)	(1.971.424)	-42,3%
Tarifas de Pouso e Decolagem	(20.331)	(184.560)	-89,0%	(222.073)	(381.137)	-41,7%
Gastos com Passageiros	(27.183)	(133.161)	-79,6%	(203.224)	(285.306)	-28,8%
Prestação de Serviços	(140.752)	(174.217)	-19,2%	(314.720)	(323.723)	-2,8%
Comerciais e Publicidade	(43.030)	(182.855)	-76,5%	(161.042)	(315.910)	-49,0%
Material de Manutenção e Reparo	(73.746)	(276.462)	-73,3%	(218.067)	(320.756)	-32,0%
Depreciação e Amortização	(143.196)	(415.226)	-65,5%	(645.270)	(820.803)	-21,4%
Outros	(518.193)	40.753	NM	272.020	(13.765)	NM
Ociosidade - Depreciação	(347.349)	-	NM	(347.349)	-	NM
Ociosidade - Pessoal	(87.908)	-	NM	(87.908)	-	NM
Outras Receitas (Despesas)	(82.936)	40.753	NM	707.277	(13.765)	NM
Resultado de Equivalência Patrimonial	-	(1)	-100,0%	-	77	NM
Resultado Operacional	(897.600)	318.878	NM	127.821	825.088	-84,5%
Resultado Financeiro Líquido	(1.096.380)	(418.104)	162,2%	(4.339.994)	(819.199)	NM
Lucro (Prejuízo) antes de IR/CS	(1.993.980)	(99.226)	NM	(4.212.173)	5.889	NM
IR/CS Corrente	(11.580)	(35.595)	-67,5%	(35.853)	(75.643)	-52,6%
IR/CS Diferido	8.479	13.997	-39,4%	(10.664)	(15.864)	-32,8%
Lucro (Prejuízo) Líquido Antes Participação Minoritária	(1.997.081)	(120.824)	NM	(4.258.690)	(85.618)	NM
Participação de Acionistas Minoritários da Smiles	(168)	73.799	NM	26.492	141.312	-81,3%
Lucro (Prejuízo) Líquido do Período Após Participação Minoritária	(1.996.913)	(194.623)	NM	(4.285.182)	(226.930)	NM
Lucro (Prejuízo) por Ação Preferencial Depois da Participação Minoritária	(7,222)	(0,556)	NM	(12,668)	(0,648)	NM
Lucro (Prejuízo) por Ação Ordinária Depois da Participação Minoritária	(0,169)	(0,016)	NM	(0,362)	(0,019)	NM
Quantidade de Ações ao Final do Período (em Milhões)	355,7	350,1	1,6%	355,7	350,1	1,6%

Balanços Patrimoniais Consolidados

(R\$ Milhares)	30/06/2020	31/12/2019	% Var.
ATIVO	14.759.813	15.298.446	-3,5%
Circulante	3.902.284	4.927.377	-20,8%
Caixa e equivalentes de caixa	415.892	1.645.425	-74,7%
Aplicações financeiras	1.379.269	953.762	44,6%
Caixa restrito	786.901	304.920	158,1%
Contas a receber	536.142	1.229.530	-56,4%
Estoques	218.169	199.213	9,5%
Impostos a recuperar	238.503	309.674	-23,0%
Adiantamento a fornecedores e terceiros	207.207	142.338	45,6%
Direitos com operações de derivativos	-	3.500	NM
Outros créditos	120.201	139.015	-13,5%
Não circulante	10.857.529	10.371.069	4,7%
Caixa restrito	187.279	139.386	34,4%
Depósitos	2.481.808	1.968.355	26,1%
Adiantamento a fornecedores e terceiros	32.105	48.387	-33,6%
Impostos a recuperar	375.639	174.142	115,7%
Impostos diferidos	53.686	59.809	-10,2%
Outros créditos	28.232	991	NM
Direitos com operações de derivativos	45.150	143.969	-68,6%
Investimentos	1.254	1.254	0,0%
Imobilizado	5.889.157	6.058.101	-2,8%
Intangível	1.763.219	1.776.675	-0,8%
Passivo e Patrimônio Líquido (Negativo)	14.759.813	15.298.446	-3,5%
Circulante	12.291.791	10.362.600	18,6%
Empréstimos e financiamentos	3.854.110	2.543.039	51,6%
Arrendamentos a Pagar	2.226.553	1.404.712	58,5%
Fornecedores	1.559.750	1.286.275	21,3%
Fornecedores - Risco sacado	42.968	554.467	-92,3%
Obrigações trabalhistas	352.426	396.010	-11,0%
Impostos a recolher	89.665	116.523	-23,0%
Taxas e tarifas aeroportuárias	689.205	728.339	-5,4%
Transportes a executar	1.582.269	1.966.148	-19,5%
Programa de milhagem	1.235.080	1.009.023	22,4%
Adiantamento de clientes	14.023	16.424	-14,6%
Provisões	316.067	203.816	55,1%
Obrigações com operações de derivativos	254.352	9.080	NM
Outras obrigações	75.323	128.744	-41,5%
Não circulante	14.872.875	12.041.263	23,5%
Empréstimos e financiamentos	7.029.333	5.866.802	19,8%
Arrendamentos a Pagar	5.830.439	4.648.068	25,4%
Fornecedores	57.421	10.142	NM
Provisões	1.346.284	1.053.240	27,8%
Programa de milhagem	298.907	171.651	74,1%
Impostos diferidos	248.268	244.041	1,7%
Impostos e contribuições a recolher	-	84	NM
Obrigações com operações de derivativos	30.897	11.270	174,2%
Outras obrigações	31.326	35.965	-12,9%
Patrimônio Líquido (Negativo)	(12.404.853)	(7.105.417)	74,6%
Capital social	3.008.905	3.008.178	0,0%
Ações a emitir	135	584	-76,9%
Ações em tesouraria	(62.536)	(102.543)	-39,0%
Reservas de capital	196.222	225.276	-12,9%
Ajustes de avaliação patrimonial	(863.090)	188.247	NM
Prejuízos Acumulados	(15.282.285)	(10.996.413)	39,0%
Participação de Acionistas Não Controladores	597.796	571.254	4,6%

Fluxo de Caixa Consolidado

(R\$ Milhares)	2T20	2T19	% Var.	6M20	6M19	% Var.
Lucro (Prejuízo) Líquido do Período	(1.997.081)	(120.824)	NM	(4.258.690)	(85.618)	NM
Ajustes para Reconciliar o Lucro (Prejuízo) Líquido ao Caixa Gerado Pelas Atividades Operacionais						
Depreciação e Amortização	490.545	415.226	18,1%	1.018.581	820.803	24,1%
Provisão (Reversão) para Créditos de Liquidação Duvidosa	(1.078)	128	NM	1.440	(6.858)	NM
Provisão para Processos Judiciais	39.067	45.640	-14,4%	113.569	92.743	22,5%
Provisão para Obsolescência de Estoques	28	9	211,1%	73	31	135,5%
Recuperação de Créditos Extemporâneos	-	-	NM	(126.675)	-	NM
Ajuste a Valor Presente de Ativos e Passivos	27.443	-	NM	27.443	-	NM
Impostos Diferidos	(8.479)	(13.997)	-39,4%	10.664	15.864	-32,8%
Equivalência Patrimonial	-	1	NM	-	(77)	NM
Remuneração Baseada em Ações	5.458	3.119	75,0%	10.405	7.060	47,4%
Recuperação de Despesas	309.980	-	NM	-	-	NM
Retroarrendamentos	(1)	-	NM	(112.591)	-	NM
Perdas Atuariais de Benefício Pós-Emprego	1.255	-	NM	6.005	-	NM
Variações Cambiais e Monetárias, Líquidas	(58.079)	(231.334)	-74,9%	3.530.353	(98.517)	NM
Juros Ativos	11.657	-	NM	-	-	NM
Juros Sobre Empréstimos e Arrendamentos	355.938	253.698	40,3%	660.101	513.995	28,4%
Perda com Fundos de Investimentos	(325.151)	-	NM	(91.339)	-	NM
Provisão e Amortização para Devolução de Aeronaves e Motores	49.321	244.559	-79,8%	81.227	244.559	-66,8%
Reversão da Provisão Para Reserva de Manutenção	(48.733)	-	NM	5.138	-	NM
Baixa de depósitos para garantia de arrendamento e manutenção	70.138	-	NM	70.138	-	NM
Resultado de Derivativos Reconhecidos no Resultado	560.443	-	NM	690.643	-	NM
Resultados Não Realizados de Derivativos - ESN	166.221	256.056	-35,1%	(409.136)	247.026	NM
Resultado da Alteração de Prazo Contratual de Arrendamentos	20.968	-	NM	-	-	NM
Provisão para Obrigações Trabalhistas	(17.370)	7.878	NM	53.091	10.270	NM
Baixa de Imobilizado e Intangível	18.011	32.198	-44,1%	33.489	34.394	-2,6%
Outros ajustes operacionais	-	(133.249)	NM	-	(133.249)	NM
Outros	47.788	-	NM	45.579	(50.458)	NM
Resultado Líquido Ajustado	(281.711)	759.108	NM	1.359.508	1.611.968	-15,7%
Variações nos Ativos e Passivos Operacionais:						
Contas a Receber	255.956	(461.533)	NM	705.431	(425.431)	NM
Aplicações Financeiras	132.777	(35.874)	NM	121.002	57.628	NM
Estoques	(2.417)	(4.245)	-43,1%	(19.029)	(11.133)	70,9%
Depósitos	(30.133)	(104.688)	-71,2%	(189.850)	(145.900)	30,1%
Impostos a Recuperar	8.488	-	NM	(3.651)	-	NM
Fornecedores	269.519	(57.104)	NM	215.317	(284.821)	NM
Fornecedores - Risco Sacado	(379.714)	23.089	NM	(152.162)	(12.460)	NM
Transportes a Executar	(21.837)	626.341	NM	(383.879)	290.166	NM
Programa de Milhagem	192.012	39.627	NM	353.313	110.979	218,4%
Adiantamento de Clientes	(5.668)	(43.451)	-87,0%	(2.401)	(152.654)	-98,4%
Obrigações Trabalhistas	(36.799)	(72.631)	-49,3%	(96.675)	(40.877)	136,5%
Taxas e Tarifas Aeroportuárias	(90.734)	94.365	NM	(39.134)	132.611	NM
Impostos a Recolher	(23.586)	107.781	NM	2.236	69.296	-96,8%
Obrigações com Operações de Derivativos	(215.862)	(23.238)	NM	(545.300)	(87.435)	NM
Provisões	-	(27.806)	NM	-	(66.093)	NM
Adiantamento a Fornecedores e Terceiros	(24.201)	-	NM	(69.469)	-	NM
Pagamento de Processos Judiciais e Devolução de Aeronaves	(31.278)	-	NM	(103.964)	-	NM
Despesas Antecipadas	38.308	-	NM	-	-	NM
Outros Créditos e Obrigações, Líquido	(6.928)	(279.464)	-97,5%	(51.676)	111.657	NM
Juros Pagos	(46.801)	(38.883)	20,4%	(281.153)	(228.507)	23,0%
Imposto de Renda Pago	(708)	(112.320)	-99,4%	(29.176)	(133.879)	-78,2%
Caixa Líquido Gerado (Aplicado) pelas Atividades Operacionais	(301.317)	389.074	NM	789.288	795.115	-0,7%
Aplicações Financeiras da Subsidiária Smiles	(241.302)	(409.252)	-41,0%	(483.112)	(379.384)	27,3%
Caixa Restrito	309.719	(125.470)	NM	(529.874)	220.331	NM
JSCP e Dividendos Recebidos	-	471	NM	-	471	NM
Adiantamento para Aquisição De Imobilizado, Líquido	69	(26.401)	NM	(56.782)	(28.532)	99,0%
Devolução - PDP - Acordo Boeing	136.962	-	NM	136.962	-	NM
Aquisição de Imobilizado	(217.685)	(233.257)	-6,7%	(450.142)	(333.158)	35,1%
Aquisição de Intangível	(13.756)	(7.505)	83,3%	(32.366)	(28.287)	14,4%
Caixa Líquido Aplicados nas Atividades de Investimentos	(25.993)	(801.414)	-96,8%	(1.415.314)	(548.559)	158,0%
Captação de Empréstimos	388.087	227.789	70,4%	449.062	1.436.035	-68,7%
Custos de Captação de Empréstimos e de Recompra de Títulos	819	(14.918)	NM	-	(63.747)	NM
Pagamentos de Empréstimos	(198.178)	(69.514)	185,1%	(699.748)	(297.803)	135,0%
Pagamento Antecipado de Bônus Sênior	-	-	NM	-	(50.320)	NM
Pagamentos de Arrendamentos	(106.189)	(405.493)	-73,8%	(527.902)	(760.419)	-30,6%
Recebimento (Pagamento) de Prêmio	-	(13.873)	NM	21.800	(115.928)	NM
Dividendos e JSCP Pagos a Acionistas Não Controladores	-	(202.026)	NM	(14.811)	(209.397)	-92,9%
Aumento de Capital	-	(2.306)	NM	-	2.283	NM
Aumento de Capital de Acionistas Não Controladores	-	66	NM	-	172	NM
Bônus de Subscrição	-	6.861	NM	-	6.861	NM
Ações a Emitir	135	2.606	-94,8%	278	300	-7,3%
Caixa Líquido Gerado (Utilizado Nas) Atividades de Financiamento	84.674	(470.808)	NM	(771.321)	(51.963)	NM
Variação Cambial do Caixa de Subsidiárias no Exterior	(499)	(1.005)	-50,3%	167.814	(24.295)	NM
Acréscimo (Decréscimo) Líquido de Caixa e Equivalentes de Caixa	(243.135)	(884.153)	-72,5%	(1.229.533)	170.298	NM
Caixa e Equivalentes de Caixa no Início do Período	659.027	1.880.638	-65,0%	1.645.425	826.187	99,2%
Caixa e Equivalentes de Caixa no Final do Período	415.892	996.485	-58,3%	415.892	996.485	-58,3%

Glossário de Termos do Setor Aéreo

- **ARRENDAMENTO DE AERONAVES (AIRCRAFT LEASING):** contrato através do qual a arrendadora ou locadora (a empresa que se dedica à exploração de *leasing*) adquire um bem escolhido por seu cliente (o arrendatário, ou locatário) para, em seguida, alugá-lo a este último, por um prazo determinado.
- **ASSENTOS-QUILÔMETRO OFERECIDOS (ASK):** é a somatória dos produtos obtidos ao multiplicar-se o número de assentos disponíveis em cada etapa de voo pela distância da etapa.
- **BARRIL DE WTI (WEST TEXAS INTERMEDIATE):** petróleo intermediário do Texas, região que serve de referência ao nome por concentrar a exploração de petróleo nos EUA. O WTI é utilizado como ponto de referência em óleo para os mercados de derivados dos EUA.
- **BRENT:** refere-se ao óleo produzido no mar do Norte, negociado na bolsa de Londres. Serve de referência para os mercados de derivados da Europa e Ásia.
- **CAIXA TOTAL:** total de caixa, aplicações financeiras e caixa restrito de curto e longo prazo.
- **CUSTO OPERACIONAL POR ASSENTO DISPONÍVEL POR QUILOMETRO (CASK):** custo operacional dividido pelo total de assentos-quilômetro oferecidos.
- **CUSTO OPERACIONAL POR ASSENTO DISPONÍVEL POR QUILOMETRO EX-COMBUSTÍVEL (CASK EX-FUEL):** é o custo operacional dividido pelo total de assentos-quilômetro oferecidos excluindo despesas com combustível.
- **ETAPA MÉDIA OU DISTÂNCIA MÉDIA DE VOOS (AVERAGE STAGE LENGTH):** é o número médio de quilômetros voados por etapa realizada.
- **EXCHANGEABLE SENIOR NOTES (ESN):** títulos conversíveis em ações.
- **FRETAMENTO DE AERONAVES (CHARTER):** o voo operado por uma Companhia que fica fora da sua operação normal ou regular.
- **HORAS BLOCO (BLOCK HOURS):** tempo em que a aeronave está em voo, mais o tempo de taxejamento.
- **LESSOR:** alguém que aluga uma propriedade ou propriedade pessoal a outro, arrendador.
- **LONG-HAUL FLIGHTS:** voos de longa distância (para a GOL, voos com mais de 4 horas de duração).
- **PASSEIROS PAGANTES:** representa o número total de passageiros a bordo que pagaram acima de 25% da tarifa para uma etapa.
- **PASSEIROS-QUILOMETRO TRANSPORTADOS PAGOS (RPK):** é a somatória dos produtos obtidos ao multiplicar-se o número de passageiros pagantes em uma etapa de voo pela distância da etapa.
- **PDP:** crédito para financiamento de pagamentos antecipados para aquisição de aeronaves.
- **TAXA DE OCUPAÇÃO (LOAD FACTOR):** percentual da capacidade da aeronave que é utilizada em termos de assento (calculada pela divisão do RPK/ASK).
- **TAXA DE OCUPAÇÃO BREAK-EVEN (BREAK-EVEN LOAD FACTOR):** é a taxa de ocupação necessária para que as receitas operacionais auferidas correspondam as despesas operacionais incorridas.
- **TAXA DE UTILIZAÇÃO DA AERONAVE:** número médio de horas por dia em que a aeronave esteve em operação.
- **RECEITA DE PASSEIROS POR ASSENTOS-QUILOMETRO OFERECIDOS (PRASK):** é a receita de passageiros dividida pelo total de assentos-quilômetro disponíveis.
- **RECEITA OPERACIONAL POR ASSENTOS-QUILOMETRO OFERECIDOS (RASK):** é a receita operacional dividida pelo total de assentos-quilômetro oferecidos.
- **SALE-LEASEBACK:** é uma transação financeira, onde um vende um recurso e o aluga de volta por um longo prazo. Assim ele continua a poder usar o recurso, não sendo o proprietário dele.
- **SLOT:** é o direito de decolar ou pousar uma aeronave em determinado aeroporto durante determinado período de tempo.
- **SUB-LEASE (SUBARRENDAMENTO):** é uma sublocação; um arranjo onde o locatário em um aluguel, atribui esse a um quarto, fazendo desse modo, o antigo locatário, um sublessor.
- **TAXA DE OCUPAÇÃO DA CARGA (FLF):** é a medida da utilização da capacidade (% de AFTKs utilizados). Calculada dividindo-se o FTK pelo AFTK.
- **TONELADA-QUILOMETRO DE FRETE (FTK):** é a demanda por transporte de carga, calculada como o peso da carga em toneladas multiplicado pela distância total percorrida.
- **TONELADAS-QUILOMETRO OFERECIDAS DE FRETE (AFTK):** peso da carga em toneladas multiplicado pelos quilômetros voados.
- **YIELD POR PASSEIRO QUILOMETRO:** representa o valor médio pago por um passageiro para voar um quilômetro.

Contato

E-mail: ri@voegol.com.br

Telefone: +55 (11) 2128-4700

Site: www.voegol.com.br/ri

Sobre a GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A.

A GOL é uma companhia brasileira e transporta mais de 36 milhões de passageiros anualmente. Com a maior malha de transporte aéreo no país, a GOL oferece aos seus Clientes mais de 750 voos diários para mais de 100 destinos no Brasil, América do Sul, Caribe e Estados Unidos. A **GOLLOG** é líder no negócio de logística e transporte de cargas, e atende mais de 3.400 municípios brasileiros e chega a mais que 200 destinos internacionais em 95 países. Por sua vez, a controlada **SMILES** permite que mais de 16 milhões de participantes cadastrados acumulem milhas e resgatem passagens aéreas para mais de 700 localidades em todo o mundo na malha de parceiros da GOL. Com sede em São Paulo, a GOL conta com uma equipe de mais de 16 mil profissionais altamente qualificados, e opera uma frota padronizada de 130 aeronaves Boeing 737, sendo a companhia aérea líder no mercado doméstico e com um histórico de segurança de 19 anos. A GOL investiu bilhões de reais em instalações, produtos e serviços e tecnologia para melhorar a experiência do cliente no ar e em terra. As ações da GOL são negociadas na B3 (GOLL4) e na NYSE (GOL). Para mais informações, visite www.voegol.com.br/ri.

Aviso Legal

Este comunicado contém considerações futuras referentes às perspectivas do negócio, estimativas de resultados operacionais e financeiros, e às perspectivas de crescimento da GOL e que são, por natureza, sujeitas a riscos significativos e incertezas. As estimativas e projeções contidas neste documento envolvem riscos conhecidos e desconhecidos, incertezas, contingências e outros fatores, muitos dos quais estão além do controle da GOL, e que podem fazer com que os resultados, performances ou eventos sejam substancialmente diferentes daqueles expressos ou implícitos nessas declarações. As declarações prospectivas constantes neste documento são baseadas em inúmeras premissas relacionadas às estratégias de negócios atuais e futuras da GOL e ao ambiente no qual a GOL atuará no futuro e não são garantia de performance futura. A GOL não emite qualquer declaração ou fornece qualquer garantia de que os resultados antecipados pelas estimativas constantes deste documento serão equivalentes aos efetivamente alcançados pela GOL. Ainda que a GOL acredite que as estimativas apresentadas sejam razoáveis, as mesmas poderão se mostrar incorretas e os resultados finais podem se mostrar diferentes. Estas são apenas estimativas e projeções e, como tais, baseiam-se exclusivamente nas expectativas da Administração da GOL. Tais considerações futuras dependem, substancialmente, de fatores externos, além dos riscos apresentados nos documentos de divulgação arquivados pela GOL, se aplicam exclusivamente à data em que foram dadas e estão, portanto, sujeitas a mudanças sem aviso prévio.

Medidas Não Contábeis

Consistentemente com práticas de mercado, a Companhia divulga medidas não contábeis (não-GAAP) que não são reconhecidas sob IFRS ou outros padrões contábeis, inclusive "Dívida Líquida", "Liquidez Total" e "EBITDA". A Administração da GOL acredita que a divulgação dessas medidas não contábeis fornece informações úteis para seus investidores, analistas de mercado e o público em geral para comparar seu desempenho operacional com o de outras companhias aéreas e em demais setores. Entretanto, estas medidas não contábeis não têm significados e metodologias padronizadas e podem não ser diretamente comparáveis com métricas de nome igual ou similar publicadas por outras companhias. Destaca-se que potenciais investidores não devem basear sua decisão de investimento em informações não contábeis como um substituto para as medidas contábeis como rentabilidade ou liquidez.