

Relatório de Resultados Segundo Trimestre de 2022



Dados para conexão às Teleconferências de Resultados

Teleconferências 2T22 Quinta-feira, 28 de julho de 2022

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

Apresentações: A Companhia também disponibilizou no site de Relações com Investidores (acima), três vídeos contendo a apresentação dos resultados, a revisão financeira e as respostas a algumas perguntas preliminares. A GOL sugere que todos assistam os vídeos, pois fará breves considerações na teleconferência, permitindo assim mais tempo para interação com os participantes.

Em Português	Em Inglês
12h30 (horário de Brasília) 11h30 (horário de Nova York)	11h00 (horário de Brasília) 10h00 (horário de Nova York)
Tel.: +55 (11) 4090-1621	Tel.: +1 (412) 317-6382
Código: GOL	Código: GOL
Tel. replay: +55 (11) 4118-5151	Tel. replay: +1 (412) 317-0088
Código replay: 219005	Código replay: 5040850

GOL cresce e melhora resultados operacionais no segundo trimestre de 2022

Destaques:

- A receita operacional líquida da Companhia atingiu R\$3,2 bilhões no 2T22, superando em 215% e 3% os valores registrados nos 2T21 e 2T19, respectivamente;
- A GOL confirmou o crescimento da demanda corporativa e transportou 5,8 milhões de passageiros no trimestre, mais do que o dobro do 2T21, porém ainda 30% aquém do volume do 2T19;
- A gestão disciplinada da capacidade associada à consistente retomada da demanda resultou em *yield* médio por passageiro de 43 centavos (R\$), recorde na Companhia e um crescimento de 66% sobre 2T21;
- Os resultados operacionais melhoraram, com o EBIT recorrente em R\$50,8 milhões (margem de 1,6%) e o EBITDA recorrente em R\$439,0 milhões (margem de 13,5%, positiva pelo terceiro trimestre consecutivo); e
- A GOL recebeu três novas aeronaves Boeing 737 MAX-8 no trimestre e totalizou 34 (24% da frota atual), contribuindo para maior eficiência de custos e menos emissões de carbono.

São Paulo, 28 de julho de 2022 - A GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A. (“GOL” ou “Companhia”) (B3: GOLL4 e NYSE: GOL), a maior Companhia aérea doméstica do Brasil, disponibilizou o seu resultado consolidado do segundo trimestre de 2022 (2T22). Nesse período, atuando assertivamente na gestão da capacidade e no aumento da produtividade, a Companhia registrou o maior *yield* da sua história assim como a mais alta receita operacional líquida em um segundo trimestre.

Paulo Kakinoff, Conselheiro de Administração, disse: “Em junho, encerrei meu período de 10 anos como executivo da GOL e quero registrar meu profundo agradecimento a todo o Time de Águias que esteve ao meu lado, tanto nos momentos mais desafiadores como nas inúmeras vitórias que obtivemos juntos. Com a confiança de que já superamos um dos períodos mais difíceis da história do setor aéreo, estou entregando os controles a uma nova liderança que conduzirá a GOL no próximo ciclo de crescimento sustentável.”

Celso Ferrer, Diretor-Presidente, complementou: “Tive o privilégio de atuar com o Kakinoff por mais de sete anos e testemunhei sua capacidade ímpar de liderança. Assumi o cargo de CEO com o compromisso de focar em três pilares principais: crescimento, consistência e proximidade, e espero compartilhar com vocês mais sobre essa minha visão nos próximos trimestres. A força da GOL sempre foi o nosso compromisso em servir nossos Clientes e ser a melhor para todos, e isso continuará sendo nosso direcionamento como Companhia. Estamos vivenciando um momento único para a indústria de transporte aéreo como um todo e, com a ajuda do nosso Time de Águias, estou confiante em liderar a GOL para patamares ainda mais altos.”

Todas as informações nesse release são apresentadas em Reais (R\$), de acordo com as normas internacionais de contabilidade (IFRS) e com métricas ajustadas, disponibilizadas para possibilitar a comparabilidade desse trimestre com o mesmo período do ano anterior (2T21). Indicadores ajustados (recorrentes) excluem os gastos não recorrentes relacionados ao resultado do trimestre, e estão detalhados nas respectivas tabelas.

Sumário dos Resultados do Segundo Trimestre de 2022

- O número de Passageiro-Quilômetro Transportado Pago (RPK) aumentou 103,0%, enquanto o total de Assento-Quilômetro Ofertado (ASK) cresceu 123,7%;
- A Receita Líquida mais que triplicou para R\$3,2 bilhões. As Receitas Auxiliares, principalmente de SMILES e GOLLOG, cresceram 75% para R\$246,4 milhões;
- A taxa de ocupação média (*load factor*) diminuiu 7,9 pp para 77,2%. A taxa de ocupação doméstica registrada foi 8,5 pp inferior à do 2T21, enquanto a taxa de ocupação internacional foi de 86,7%;
- A utilização das aeronaves foi de 10,2 horas por dia, um ganho de 27,5% na produtividade;
- O número de passageiros transportados pela GOL dobrou para 5,8 milhões, que foi equivalente a 71,4% do registrado no 2T19 (pré-pandemia);
- A Receita Líquida por Assento-Quilômetro Ofertado (RASK) evoluiu 41% para R\$35,94 centavos;
- O *yield* médio por passageiro cresceu 66,2% e registrou um recorde de R\$43 centavos para a Companhia;
- O Custo por Assento-Quilômetro recorrente diminuiu em 20,4% para R\$35,38 centavos. O CASK Combustível cresceu 72,2% para R\$16,06 centavos, devido à majoração de 80,5% nos preços do querosene da aviação (QAV);
- O EBIT recorrente foi positivo em R\$50,8 milhões com margem de 1,6%, enquanto o EBITDA recorrente foi positivo de 439 milhões com margem de 13,5%;

- O Prejuízo Líquido foi de R\$2,8 bilhões, o prejuízo por ação foi de R\$6,81 e prejuízo por ADS de US\$2,77, principalmente decorrente das variações cambiais e monetárias; e
- A relação dívida líquida (incluindo 7x os pagamentos de arrendamento anuais e excluindo o bônus perpétuo) sobre o EBITDA recorrente UDM foi de 9,5x em 30/06/2022, uma redução de 1,6x em relação à posição de 31/03/2022 (11,1x), principalmente em função da recuperação sequencial do EBITDA recorrente.

Comentários da Administração

Os resultados do segundo trimestre demonstram a consistente recuperação da demanda em um trimestre historicamente caracterizado pela baixa sazonalidade no setor aéreo brasileiro. Os investimentos em tecnologia e oferta de produtos são essenciais para ampliar a posição de liderança da GOL, tanto com a atual retomada do público corporativo como no aumento da oferta de novas rotas para os Clientes que buscam destinos a lazer.

Eficiência na Gestão dos Yields

Em abril, a gestão dinâmica dos *yields* possibilitou que a GOL compensasse o aumento no custo do combustível. Em maio e junho, concomitantemente com a transição para a baixa temporada, a GOL ajustou seu nível de capacidade para estabilizar as tarifas no curto prazo. Com isso, o *yield* médio por passageiro no trimestre cresceu 66,2% em relação ao 2T21, atingindo um recorde de R\$43,00 centavos.

Um dos principais pontos fortes da GOL sempre foi a disciplina na gestão da capacidade, devido ao seu modelo flexível de frota única, que permite à Companhia ajustar rapidamente a oferta de voos com a demanda projetada em cada mercado. Isso, combinado com a contínua recuperação da produtividade por meio do aumento da utilização e da maior eficiência de sua frota operacional, posicionam a GOL para ser bem-sucedida em sua estratégia de expansão de margem.

“Uma das sinergias da reintegração da Smiles é a otimização na venda de assentos e consequentemente crescimento da fidelização do Cliente. Ampliamos essa vantagem com a retomada dos investimentos em tecnologia e análise de dados, o que nos permite aumentar a precisão dos *yields*. Como resultado, alcançamos o maior *yield* de todos os tempos, mesmo no trimestre historicamente mais fraco do ano,” disse Eduardo Bernardes, Diretor Vice-Presidente de Receitas.

Aceleração da Renovação da Frota com o 737-MAX como Pilar na Redução de Custos

Nesse trimestre, a Companhia recebeu três novas aeronaves Boeing 737-MAX 8, elevando a participação desse modelo para 24% da frota total. A manutenção do ritmo de transformação da frota possibilitará que a GOL encerre o ano com 44 aeronaves 737-MAX 8, ou 33% do total, com incremento de produtividade e maior eficiência de custos. Essas novas aeronaves são parte fundamental na estratégia da GOL para crescimento, consistência e proximidade, incluindo sua meta para alcançar a neutralidade de carbono até 2050, por apresentarem 15% de economia de combustível, 16% menos emissão de carbono, 40% menos ruído e maior alcance comparativamente ao Boeing 737 NG.

A Companhia efetuou a devolução programada de uma aeronave Boeing 737-NG e firmou contratos para devolução antecipada de quatro outras aeronaves, anteriormente previstas para acontecer no segundo semestre de 2022. A GOL projeta encerrar o ano com 92 aeronaves 737-NG, sendo que três delas convertidas para modelos cargueiros dedicados para a parceria com a MELI, as quais deverão gerar aproximadamente R\$100 milhões de receita incremental na GOLLOG. A primeira aeronave cargueira iniciará as operações no final de agosto/22.

“Estamos confiantes que o aumento na utilização da frota operacional, que gerou ganhos de 27,5% em produtividade nesse trimestre, combinado com a economia de combustível das aeronaves de nova geração 737-MAX nos propiciará ampliarmos nossa liderança em custos unitários e mantermos um crescimento disciplinado da nossa oferta para o segundo semestre,” comentou Celso Ferrer.

Expansão da Malha

A Companhia continua a expandir sua malha, principalmente em aeroportos com alta demanda corporativa. A recuperação desse mercado a partir de abril/22 propiciou o aumento de aproximadamente 20% e 40% na oferta de voos, respectivamente em Congonhas (São Paulo) e Santos Dumont (Rio de Janeiro).

Para os mercados regionais, a malha da GOL inaugurou quatro novas bases nesse trimestre: Ribeirão Preto, São José do Rio Preto, Passo Fundo e Uruguaiana, todos com conexão em Guarulhos (São Paulo), além de anunciar dois novos destinos, Ipatinga e Uberaba, ambos em Minas Gerais.

No mercado internacional, foram retomados os voos para os destinos Estados Unidos, Argentina, Paraguai e Bolívia, que haviam sido suspensos durante a pandemia. Especificamente para a Argentina, cuja demanda fortaleceu em função do câmbio, foi anunciada a “ponte aérea” entre São Paulo (Guarulhos) e Buenos Aires (Aeroparque) em parceria com a Aerolíneas Argentina, com a qual a GOL mantém acordo de *codeshare* há mais de 10 anos. Os voos diretos passarão a ter facilidades e benefícios exclusivos a partir do 4T22.

“O crescimento consistente em nossos resultados do segundo trimestre reflete a expansão dos nossos serviços em mercados regionais, o aumento na presença em mercados premium, e a criação de novas oportunidades de

geração de receitas complementares. Conquistamos isso ao mesmo tempo em que preservamos a flexibilidade do nosso modelo de frota única que, combinado com nossa experiente Equipe de Águias, possibilitaram nossa adaptação à dinâmica do mercado em evolução de maneira rápida e eficiente,” comentou Eduardo Bernardes.

Gestão de Liquidez e Fortalecimento de Margens

A Companhia encerrou junho/22 com liquidez de R\$4,0 bilhões. Desconsiderando a variação cambial, o patamar de dívidas financeiras manteve-se estável quando comparado com o período pré-pandemia, com amortizações de curto prazo significativamente menores em relação aos seus concorrentes e sem vencimentos significativos para os próximos dois anos. A relação dívida líquida (excluindo o bônus perpétuo) sobre o EBITDA UDM ajustado alcançou 9,5x em 30/06/2022, representando a menor alavancagem financeira entre os pares. A GOL manteve as classificações de crédito Fitch B-, Moody's B3, S&P CCC+.

Os custos de manutenção necessários para as novas entregas de 737-MAX, conforme o plano de aceleração da renovação da frota, serão cobertos pelas linhas de financiamento já obtidas junto a contrapartes e por meio da utilização do saldo de depósitos de manutenção. A GOL não possui dispêndios significativos para adiantamentos de aquisição de aeronaves (“PDPs”) associados com a aquisição de novas aeronaves 737-MAX.

Richard Lark, Diretor Vice-Presidente Financeiro, disse “Nós priorizamos a gestão de passivos e preservamos ativos durante a pandemia, pois acreditamos que estaríamos em uma posição privilegiada para focar na recuperação de nossas margens e na ampliação de nossas vantagens competitivas em custo. Não possuímos vencimentos significativos no curto prazo e conduziremos a GOL gradativamente para o fortalecimento do seu balanço com desalavancagem financeira.”

Contínuo Foco na Experiência do Cliente

A GOL acredita que a experiência do Cliente será fundamental para o crescimento da participação de mercado pós-pandemia, pois os passageiros preferirão voar com empresas aéreas nas quais confiam quanto a Segurança e Atendimento. No segundo trimestre a Companhia registrou importantes avanços na prestação de serviços aos seus Clientes. Em maio/22, as salas VIP dos embarques internacional e doméstico (GOL Premium Lounge) no aeroporto de Guarulhos foram reabertas e o serviço de bordo em voos domésticos foi reestabelecido. Os voos internacionais contam com o serviço de bordo completo desde novembro/21. O NPS doméstico da GOL aumentou para 44 no 2T22.

Em junho, a GOL recebeu um prêmio inédito de empresa aérea com o melhor Wi-Fi na América do Sul pela APEX (*Airline Passenger Experience Association*), baseado em uma pesquisa que coletou opiniões anônimas de passageiros de cerca de 1 milhão de voos, realizados por mais de 600 empresas aéreas ao redor do mundo. A partir de julho/22, os Clientes Smiles podem utilizar os aplicativos de mensagem do Facebook e o WhatsApp de forma totalmente gratuita em nos voos da GOL com internet disponível.

A parceria entre GOL e American Airlines (AA) foi ampliada para que os Clientes dos programas de fidelidade de ambas as empresas passem a desfrutar de mais benefícios e comodidade. Por exemplo, o benefício Top Tier para Clientes AAdvantage e Smiles Diamante, viajando para destinos operados entre GOL e American Airlines transforma toda a viagem em uma experiência única, desde a compra do bilhete até o destino final. Em operação desde fevereiro/20, o acordo de *codeshare* existente entre GOL e AA representa a maior malha de rotas das Américas e permite que os Clientes da Companhia se conectem convenientemente a mais de 40 destinos nos Estados Unidos.

“À medida que buscamos fortalecer ainda mais nossa liderança de mercado no ambiente pós-pandemia, temos aprimorado a experiência dos Clientes nos voos operados pela GOL. Nós seguimos investindo em melhores produtos e tecnologia que resultarão em uma nova experiência para viajar. No próximo ciclo de crescimento, buscaremos uma maior excelência no relacionamento com Clientes e Colaboradores,” comentou Carla Fonseca, Diretora de Experiência do Cliente.

Reincorporação da Smiles, o Programa de Fidelidade da GOL

O 2T22 comprovou a melhoria contínua em todos os indicadores de desempenho da Smiles, potencializados pelas sinergias operacionais e financeiras capturadas após a conclusão da incorporação. Conforme antecipado, a reincorporação da Smiles propiciou oportunidades para geração de novas receitas, e o programa de fidelidade atingiu o recorde de 20 milhões de Clientes e um faturamento de aproximadamente R\$1,0 bilhão no segundo trimestre, mais do que dobrando o registrado no 2T21 e confirmando o 5º trimestre consecutivo de aumento no faturamento.

Somando as sinergias fiscais, o capital de giro e a gestão de inventário unificado, foram capturados aproximadamente R\$1,3 bilhão em caixa, resultando em um *payback* de menos de 1 ano sobre o preço de aquisição. A Companhia planeja ainda obter cerca de R\$3 bilhões de fluxo de caixa incremental, decorrentes de outras sinergias nos próximos anos.

“O desempenho da Smiles vem superando as nossas expectativas a cada trimestre, demonstrando o sucesso dos movimentos assertivos de fortalecimento de balanço e da estrutura de capital liderados pela GOL. A Smiles além de promover alto valor agregado para as operações da Companhia, continua sendo um ativo de grande valor não onerado,” concluiu Richard Lark.

Iniciativas ESG

A GOL continua avançando em diversos projetos e iniciativas com foco em ESG. O Comitê de Diversidade, Equidade e Inclusão (DEI), composto por uma seleção diversificada de colaboradores do seu Time de Águias, realiza discussões aprofundadas sobre temas DEI, estudando e propondo ações para aumentar a diversidade em cargos de liderança.

As políticas e os programas de ética e *compliance* da GOL revisam as políticas organizacionais anticorrupção e as diretrizes legais e de compliance, fortalecendo as capacidades da Companhia para prevenir, detectar e responder a violações.

A GOL permanece focada no seu comprometimento em alcançar a neutralidade de carbono até 2050. O processo de certificação *IEnvA Stage 2* fornece uma validação completa do Sistema de Gestão Ambiental (SGA) da Companhia em um nível equivalente ao da ISO 14001. Em 2020, a GOL foi a primeira companhia aérea do Brasil e uma das 14 do mundo a conquistar o Estágio 1, uma certificação desenvolvida pela IATA para empresas aéreas.

O programa “MeuVooCompensa”, iniciativa fruto da parceria entre GOL e MOSS, completou um ano em Junho/22, mantendo 2 rotas 100% compensadas de forma inédita – Recife/Fernando de Noronha e Congonhas/Bonito, além da possibilidade do Cliente compensar voluntariamente as emissões do trecho voado.

A GOL é uma das empresas mais transparentes em iniciativas ESG. Para mais informações, O Relatório de Sustentabilidade 2022 da Companhia está disponível no seguinte link: https://ri.voegol.com.br/conteudo_pt.asp?idioma=0&conta=28&tipo=53862

Indicadores Operacionais e Financeiros

Dados de tráfego - GOL (em milhões)	2T22	2T21	% Var.
RPK GOL - Total	6.967	3.432	103,0%
RPK GOL - Mercado Doméstico	6.457	3.432	88,1%
RPK GOL - Mercado Internacional	510	-	NM
ASK GOL - Total	9.021	4.033	123,7%
ASK GOL - Mercado Doméstico	8.432	4.033	109,1%
ASK GOL - Mercado Internacional	589	-	NM
Taxa de Ocupação GOL - Total	77,2%	85,1%	(7,9 p.p.)
Taxa de Ocupação GOL - Mercado Doméstico	76,6%	85,1%	(8,5 p.p.)
Taxa de Ocupação GOL - Mercado Internacional	86,7%	-	NM
Dados Operacionais	2T22	2T21	% Var.
Passageiros Pagantes - Pax Transportados ('000)	5.847	2.922	100,1%
Média de Utilização de Aeronaves (Horas/Dia)	10,2	8,0	27,5%
Decolagens	45.538	19.662	131,6%
Total de Assentos Disponibilizados ('000)	8.024	3.504	129,0%
Etapa Média de Voo (km)	1.124	1.139	(1,3%)
Litros Consumidos no Período (mm)	245	113	116,8%
Funcionários (no Final do Período)	14.290	13.754	3,9%
Frota Média Operacional ⁽⁴⁾	98	53	84,9%
Pontualidade	94,7%	96,3%	(1,6 p.p.)
Regularidade	99,4%	99,0%	0,4 p.p.
Reclamações de Passageiros (por 1.000 pax)	2,42	1,35	79,3%
Perda de Bagagem (por 1.000 pax)	2,25	1,89	19,0%
Dados Financeiros	2T22	2T21	% Var.
YIELD Líquido (R\$ centavos)	43,00	25,87	66,2%
PRASK Líquido (R\$ centavos)	33,21	22,01	50,9%
RASK Líquido (R\$ centavos)	35,94	25,50	40,9%
CASK (R\$ centavos)	38,07	45,59	(16,4%)
CASK Ex-Combustível (R\$ centavos)	22,01	36,26	(39,4%)
CASK recorrente (R\$ centavos) ⁽⁵⁾	35,38	44,47	(20,4%)
CASK recorrente ex-combustível (R\$ centavos) ⁽⁵⁾	19,31	35,15	(45,1%)
<i>Breakeven da Taxa de Ocupação Recorrente</i>	76,0%	148,4%	(72,4 p.p.)
Taxa de Câmbio Média ⁽¹⁾	4,92	5,29	(7,0%)
Taxa de Câmbio no Final do Período ⁽¹⁾	5,24	5,00	4,7%
WTI (Média por Barril, US\$) ⁽²⁾	108,41	66,10	64,0%
Preço por Litro de Combustível (R\$) ⁽³⁾	6,03	3,34	80,5%
Combustível Golfo do México (Média por Litro, US\$) ⁽²⁾	1,03	0,46	123,9%

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

Mercado doméstico

A demanda no mercado doméstico atingiu 6.457 milhões de RPK, um aumento de 88% comparado ao 2T21, atingindo 80,0% do RPK registrado no 2T19.

A oferta no mercado doméstico por sua vez atingiu 8.432 milhões de ASK, representando um aumento de 109,1% comparado ao 2T21 e 87% dos níveis atingidos no 2T19.

A taxa de ocupação foi de 76,6% e a Companhia transportou cerca de 5,6 milhões de Clientes no 2T22, um incremento de 88% comparativamente ao mesmo trimestre do ano anterior.

Mercado internacional

A oferta no mercado internacional, medida em ASK, foi de 589 milhões, e a demanda, medida em RPK, foi de 510 milhões. No comparativo com o 2T21, a comparação percentual fica distorcida pelo fato da base anterior ser nula.

Neste período a GOL transportou cerca de 197.954 passageiros no mercado internacional.

Volume de Decolagens e Total de Assentos

No 2T22, o volume total de decolagens da Companhia foi de 45.538, representando um acréscimo de 131,6% comparativamente ao 2T21. O total de assentos disponibilizados no mercado foi de 8,0 milhões, também representando um acréscimo de 129% comparativamente ao mesmo período de 2021.

PRASK, RASK e Yield

O PRASK líquido no 2T22 foi 51% maior comparado ao 2T21, atingindo 33,21 centavos (R\$). O RASK líquido da Companhia foi de 35,94 centavos (R\$), representando um incremento de 41% também comparado ao mesmo período do ano anterior. O yield líquido registrado no 2T22 foi de 43,00 centavos (R\$), resultando em um acréscimo de 66,2% comparado ao 2T21.

Todos os indicadores de rentabilidade do trimestre, acima descritos, apresentaram evolução significativa também comparativamente ao mesmo período de 2019, demonstrando a contínua e eficiente gestão de capacidade e precificação da Companhia.

Demonstrações dos Resultados

Demonstrações dos Resultados em IFRS (R\$ MM)	2T22	2T21	% Var.
Receita Operacional Líquida	3.242,1	1.028,4	215,3%
Transporte de Passageiros	2.995,7	887,6	237,5%
Transporte de Cargas e Outros	246,4	140,8	75,0%
Custos e Despesas Operacionais	(3.434,0)	(1.838,6)	86,8%
Pessoal	(493,9)	(469,7)	5,2%
Pessoal - Operações	(357,6)	(296,4)	20,6%
Pessoal - Outros	(136,3)	(173,3)	(21,4%)
Combustível de Aviação	(1.448,9)	(376,2)	285,1%
Imposto ICMS Sobre Combustível	(122,3)	(37,9)	222,7%
Combustível (Ex-ICMS)	(1.326,6)	(338,3)	292,1%
Tarifas de Pouso e Decolagem	(172,1)	(69,7)	146,9%
Gastos Com Passageiros	(171,3)	(118,6)	44,4%
Prestação de Serviços	(215,7)	(192,4)	12,1%
Comerciais e Publicidade	(242,9)	(58,5)	315,2%
Material de Manutenção e Reparo	(89,6)	(88,0)	1,8%
Depreciação e Amortização	(388,2)	(217,8)	78,2%
Outros	(211,3)	(247,9)	(14,8%)
Ociosidade - Depreciação	(39,1)	(80,5)	(51,4%)
Ociosidade - Pessoal	-	(0,3)	NM
Outras Receitas (Despesas)	(172,2)	(167,0)	3,1%
Resultado Operacional (EBIT)	(191,9)	(810,3)	(76,3%)
<i>Margem Operacional</i>	<i>(5,9%)</i>	<i>(78,8%)</i>	<i>72,9 p.p.</i>
Outras Receitas (Despesas) Financeiras	(2.776,6)	1.479,9	NM
Juros sobre empréstimos e financiamentos	(597,6)	(455,3)	31,3%
Ganhos com aplicações financeiras	31,1	6,7	NM
Variações cambiais e monetárias	(2.024,1)	1.943,2	NM
Resultado líquido de derivativos	2,6	(0,5)	NM
Resultados do ESN e Capped Calls	36,5	30,9	18,1%
Outras receitas (despesas) líquidas	(225,1)	(45,1)	NM
Lucro (Prejuízo) Antes de IR/CS	(2.968,5)	669,6	NM
<i>Margem Líquida Antes dos Impostos</i>	<i>(91,6%)</i>	<i>65,1%</i>	<i>NM</i>
Imposto de Renda	117,4	(11,6)	NM
Imposto de renda corrente	121,9	(16,8)	NM
Imposto de renda diferido	(4,5)	5,1	NM
Lucro (prejuízo) líquido antes da part. minoritária	(2.851,1)	658,0	NM
Lucro (Prejuízo) líquido depois da part. minoritária	(2.851,1)	642,9	NM
<i>Margem Líquida</i>	<i>(87,9%)</i>	<i>62,5%</i>	<i>NM</i>
Resultado Por Ação (LPA) em R\$	(6,81)	1,62	NM
Média Ponderada de Ações (Milhões) ⁽³⁾	418,5	395,7	5,8%
Resultado por ADS Equiv. em US\$	(2,60)	0,65	NM
Média Ponderada de ADSs (Milhões) ⁽³⁾	209,2	197,9	5,7%
Resultado Por Ação (LPA) em R\$ ⁽⁵⁾	-	-	NM
Média Ponderada de Ações (Milhões) ⁽⁴⁾	435,0	433,1	0,4%
Resultado por ADS Equiv. em US\$ ⁽⁵⁾	-	-	NM
Média Ponderada de ADSs (Milhões) ⁽⁴⁾	217,5	216,5	0,4%
Recorrentes (R\$ MM)	2T22	2T21	% Var.
Lucro (Prejuízo) Antes dos Minoritários	(2.851,1)	658,0	NM
Despesas Financeiras	2.776,6	(1.479,9)	NM
Despesas com Impostos sobre a Renda	(117,4)	11,6	NM
Depreciação e Amortização	388,2	217,8	78,2%
Despesas não recorrentes	242,7	45,0	NM
EBITDA recorrente	439,0	(547,4)	NM
<i>Margem EBITDA recorrente</i>	<i>13,5%</i>	<i>(53,2%)</i>	<i>NM</i>
EBIT recorrente	50,8	(765,2)	NM
<i>Margem EBIT recorrente</i>	<i>1,6%</i>	<i>(74,4%)</i>	<i>NM</i>
LAIR recorrente	(738,2)	(1.259,4)	(41,4%)
<i>Margem LAIR recorrente</i>	<i>(22,8%)</i>	<i>(122,5%)</i>	<i>99,7 p.p.</i>
Lucro Líquido recorrente	(620,8)	(1.286,1)	(51,7%)
<i>Margem Lucro Líquido recorrente</i>	<i>(19,1%)</i>	<i>(125,1%)</i>	<i>106,0 p.p.</i>
Lucro Por Ação (LPA) Diluída em R\$ ^{(1) (2) (4) (5)}	-	-	NM
Lucro Por ADS Diluída Equivalente em US\$ ^{(1) (2) (4) (5)}	-	-	NM

(1) 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. (2) Exclui variações cambiais e monetárias, líquidas. (3) Exclui efeitos de opções e warrants relacionadas com os ESNs. (4) Inclui efeitos de opções e warrants relacionadas com os ESNs. (5) Não aplicável, não há previsão de diluição de prejuízo nas normas internacionais de contabilidade (IFRS).

Receita líquida

A receita operacional líquida no trimestre foi de R\$3,24 bilhões, 215% superior a receita do 2T21 e 3,2% superior a receita operacional do 2T19. As receitas auxiliares somaram R\$246,4 milhões, representando um acréscimo de 75% comparado ao 2T21.

Despesas operacionais

O CASK recorrente no 2T22 foi de 35,38 centavos (R\$), representando uma redução de 20,4% quando comparado ao 2T21.

Os indicadores de custo por ASK descritos nesta sessão e sua base comparativa, bem como as explicações da natureza de suas variações, são baseados nos números reportados recorrentes.

Despesas Operacionais (R\$ MM)	2T22	2T21	% Var.
Pessoal	(493,9)	(469,7)	5,2%
Pessoal – Operações	(357,6)	(296,4)	20,6%
Pessoal – Outros	(136,3)	(173,3)	(21,4%)
Combustível de aviação	(1.448,9)	(376,2)	285,1%
Imposto ICMS sobre Combustível	(122,3)	(37,9)	222,7%
Combustível (ex-ICMS)	(1.326,6)	(338,3)	292,1%
Tarifas de pouso e decolagem	(172,1)	(69,7)	146,9%
Gastos com passageiros	(171,3)	(118,6)	44,4%
Prestação de serviços	(215,7)	(192,4)	12,1%
Comerciais e publicidade	(242,9)	(58,5)	315,2%
Material de manutenção e reparo	(89,6)	(88,0)	1,8%
Depreciação e amortização	(388,2)	(217,8)	78,2%
Outras Despesas	(211,3)	(247,9)	(14,8%)
Ociosidade – Depreciação	(39,1)	(80,5)	(51,4%)
Ociosidade – Pessoal	-	(0,3)	NM
Outras Receitas (Despesas)	(172,2)	(167,0)	3,1%
Despesas operacionais totais	(3.434,0)	(1.838,6)	86,8%
Despesas operacionais ex-combustível	(1.985,1)	(1.462,5)	35,7%
Despesas não recorrentes	(242,7)	(45,0)	NM
Despesas Operacionais por ASK	2T22	2T21	% Var.
Pessoal	(5,48)	(11,65)	(53,0%)
Pessoal – Operações	(3,96)	(7,35)	(46,1%)
Pessoal – Outros	(1,51)	(4,30)	(64,9%)
Combustível de aviação	(16,06)	(9,33)	72,1%
Imposto ICMS sobre Combustível	(1,36)	(0,94)	44,7%
Combustível (ex-ICMS)	(14,71)	(8,39)	75,3%
Tarifas de pouso e decolagem	(1,91)	(1,73)	10,4%
Gastos com Passageiros	(1,90)	(2,94)	(35,4%)
Prestação de serviços	(2,39)	(4,77)	(49,9%)
Comerciais e publicidade	(2,69)	(1,45)	85,5%
Material de manutenção e reparo	(0,99)	(2,18)	(54,6%)
Depreciação e amortização	(4,30)	(5,40)	(20,4%)
Outras despesas operacionais	(2,34)	(6,15)	(62,0%)
Ociosidade – Depreciação	(0,43)	(2,00)	(78,5%)
Ociosidade – Pessoal	-	(0,01)	NM
Outras Receitas (Despesas)	(1,91)	(4,14)	(53,9%)
CASK (R\$ centavos)	(38,07)	(45,59)	(16,5%)
CASK Recorrente⁽¹⁾	(35,38)	(44,47)	(20,4%)
CASK ex-combustível Recorrente⁽¹⁾	(19,31)	(35,15)	(45,1%)

(1) Exclui despesas não-recorrentes relacionadas à transformação de frota

Despesas com pessoal por ASK: menor em 53%, principalmente devido a maior utilização da frota operacional em relação a patamares pré-pandemia e consequente aumento de ASK no período de comparação, em cerca de 123,7%.

Despesas com combustível de aviação por ASK: maior em 72,1% decorrente do aumento no preço do barril de petróleo (WTI) em 64% e consequentemente no querosene de aviação (QAV) em 80,5% no período, parcialmente compensado por uma redução de aproximadamente 8% no consumo de combustível por hora operada.

Tarifas de pouso e decolagem por ASK: maior em 10,4% em decorrência dos impactos inflacionários nas tarifas aeroportuárias na comparação anual e o incremento da oferta de voos no mercado internacional.

Gastos com passageiros por ASK: menor em 35,4%, principalmente pelo aumento de 106% na quantidade de passageiros com efeito nos serviços de rampa e compra de capacidade relacionada às operações regionais, parcialmente compensado pelo aumento de 123,7% no aumento de ASKs no período.

Prestação de serviços por ASK: menor em 49,9%, influenciado positivamente pela maior geração de ASKs no período, além de menores despesas com serviços de consultoria.

Comerciais e publicidades por ASK: maior em 85,5% devido a maior geração de vendas no período, em níveis superiores ao pré-pandemia, e investimento em ações de marketing, mas compensado pela geração de ASKs no período.

Material de manutenção e reparo por ASK: menor em 54,6% principalmente devido a maior geração de ASKs, cerca de 123,7% no período e menor quantidade de devoluções de aeronaves no período, além da extensão de contratos de arrendamento mercantil, impactando positivamente a provisão de manutenção para devolução.

Depreciação e amortização por ASK: menor em 20,4% devido à maior geração de ASKs, parcialmente compensado pelo aumento na depreciação do direito de uso de aeronaves gerada pela aceleração de frota e recebimento de novas aeronaves.

Outras receitas e despesas por ASK: menor em 62% principalmente influenciado pela maior geração de ASKs no período, consequentemente gerando menores níveis de ociosidade, além de ganhos de *sale & lease back* registrados no período.

Resultado operacional

O EBIT recorrente registrado no 2T22 foi positivo em R\$50,8 milhões, representando uma margem operacional recorrente de 1,6%. Em uma base por assento-quilômetro disponível, o EBIT recorrente atingiu 0,56 centavos (R\$).

O EBITDA recorrente registrado no 2T22 foi de R\$439 milhões, representando uma margem recorrente de 13,5%. O EBITDA recorrente na base assento-quilômetro disponível no período foi de 4,9 centavos (R\$).

Reconciliação de EBIT e EBITDA (R\$ MM)	2T22	2T21	% Var.
Lucro (Prejuízo) Líquido Recorrente	(2.608,4)	703,1	NM
(-) Imposto de renda	(117,4)	11,6	NM
(-) Resultado financeiro líquido	2.776,6	(1.479,9)	NM
EBIT Recorrente⁽¹⁾	50,8	(765,2)	NM
Margem EBIT Recorrente ⁽¹⁾	1,6%	(74,4%)	NM
(-) Depreciação e amortização	388,2	217,8	78,2%
EBITDA Recorrente	439,0	(547,4)	NM
Margem EBITDA Recorrente	13,5%	(53,2%)	NM
Cálculo do EBITDA (R\$centavos/ASK)	2T22	2T21	% Var.
Receita Líquida	35,94	25,50	40,8%
Custos e Despesas Operacionais recorrente	(35,38)	(44,47)	(20,4%)
EBIT Recorrente⁽¹⁾	0,56	(18,97)	NM
Depreciação e Amortização	(4,30)	(5,40)	(20,4%)
EBITDA Recorrente⁽¹⁾	4,87	(13,57)	NM

(1) Exclui resultados não recorrentes relacionadas à transformação de frota. *De acordo com a Instrução CVM nº 527, 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.

Resultado das operações de hedge

A Companhia utiliza *hedge accounting* para fins de contabilização de alguns de seus instrumentos derivativos. No 2T22, a GOL reconheceu uma perda de R\$0,6 milhão em suas operações de *hedge*, dos quais R\$3,2 milhões foram perdas contabilizadas no resultado operacional e R\$2,6 milhões foram ganhos no resultado financeiro da Companhia.

Combustível: a GOL reconheceu perdas líquidas de R\$8,8 milhões em suas operações de *hedge* para mitigar a exposição da Companhia às variações do preço de combustível de aviação, dos quais R\$3,2 milhões foi contabilizado no resultado operacional e R\$5,6 milhão aferido no resultado financeiro.

Juros: as operações para proteger o fluxo de caixa de contratos de *leasings* futuros, cujas parcelas estão expostas a volatilidade da taxa Libor até o recebimento de aeronaves, resultaram em perdas de R\$1,7 milhão no resultado financeiro no 2T22.

Câmbio: a Companhia reconheceu ganhos de R\$9,9 milhões com operações de derivativos *hedge* de câmbio durante o 2T22.

Imposto de renda

As despesas com imposto de renda e a contribuição social no trimestre foram representadas por um total de R\$122 milhões, em comparação à despesa de R\$16,8 milhões no 2T21.

Lucro Líquido e Lucro por Ação

No 2T22, a Companhia apurou prejuízo líquido de R\$2,85 bilhões (R\$ 581,7 milhões excluindo as perdas com variação cambial líquida de R\$ 2,02 bilhões, despesas líquidas não recorrentes de R\$ 281,8 milhões, e variação de R\$ 36,5 milhões relacionado aos resultados do *Exchangeable Notes* e *Capped Calls*. Este resultado representa um prejuízo por ação de R\$6,80 e prejuízo por ADS de US\$2,80.

Resultado Líquido (R\$ MM)	2T22	2T21	% Var.
Lucro (Prejuízo) Líquido	(2.851,1)	642,9	NM
(-) Resultados do ESN e <i>Capped Calls</i>	(36,5)	(30,9)	18,1%
(-) Variações Cambiais Líquidas ⁽¹⁾	2.024,1	(1.943,2)	NM
(-) Despesas e receitas não recorrentes, líquidas	281,8	125,9	123,8%
Lucro (Prejuízo) Líquido do Período⁽⁴⁾	(581,7)	(1.205,2)	-51,7%
Resultado Por Ação e Por ADS	2T22	2T21	% Var.
Média Ponderada de Ações ⁽²⁾	418,5	395,7	5,8%
Média Ponderada de ADS ⁽³⁾	209,2	197,9	5,7%
Lucro (Prejuízo) Líquido por Ação básico em R\$	(6,8)	1,6	NM
Lucro (Prejuízo) Líquido por ADS básico em US\$	(2,8)	0,6	NM
Lucro (Prejuízo) Líquido por Ação básico recorrente em R\$⁽⁴⁾	(1,4)	(3,0)	-54,4%
Lucro (Prejuízo) Líquido por ADS básico recorrente em US\$⁽⁴⁾	(0,6)	(1,2)	-51,3%

Resultado Diluído por Ação e por ADS	2T22	2T21	% Var.
Média Ponderada de Ações Diluído ⁽²⁾	454,5	433,1	4,9%
Média Ponderada de ADS Diluído ⁽³⁾	227,2	216,5	4,9%
Lucro (Prejuízo) Diluído por Ação em R\$⁽⁵⁾	-	-	NM
Lucro (Prejuízo) Diluído por ADS em US\$⁽⁵⁾	-	-	NM

(1) A diferença entre o valor apresentado e o valor divulgado na demonstração do resultado das informações trimestrais - ITR do período findo em 31 de dezembro de 2021 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 434,3 milhões no 1T22, 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 relacionadas à transformação de frota. (5) Não aplicável, não há previsão de diluição de prejuízo nas normas internacionais de contabilidade (IFRS).

Fluxo de Caixa

Ao final do 2T22, a liquidez total (caixa e equivalentes de caixa, aplicações financeiras, depósitos e contas a receber e títulos) totalizou R\$4,0 bilhões, representando um acréscimo de 8,7% quando comparado ao segundo trimestre de 2021.

As atividades operacionais geraram aproximadamente R\$1,6 bilhão no 2T22 alavancadas pelo aumento no volume de vendas futuras (forward bookings) e iniciativas de capital de giro, parcialmente compensada pela maior saída operacional, impulsionada pelas consecutivas altas nos preços de querosene da aviação.

As atividades de investimento consumiram cerca de R\$0,5 bilhão líquido no trimestre, principalmente devido a investimentos em peças de estoque e manutenções de motores para proporcionar o aumento da frota operacional e retomada da oferta.

As atividades de financiamento no 2T22 consumiram R\$0,4 bilhão, impactados principalmente por R\$0,9 bilhão de aumento de capital e compensado por R\$0,7 bilhão de pagamentos de arrendamentos e o restante em dívidas de curto prazo.

Resumo do Fluxo De Caixa Consolidado (R\$ MM)	2T22	2T21	% Var.
Lucro (Prejuízo) Líquido do Período	(2.851,1)	658,0	NM
Ajuste de Itens Não-Caixa	3.007,2	(784,5)	NM
Lucro (Prejuízo) Líquido Após Ajuste de Itens Não-Caixa	156,1	(126,5)	NM
Caixa Líquido Fornecido para (Utilizado em) Atividades Operacionais	481,9	(56,4)	NM
Caixa Líquido Utilizado em Atividades de Investimento	(258,0)	(25,9)	NM
Fluxo de Caixa Líquido	223,9	(82,2)	NM
Caixa Líquido Gerado (Utilizado em) Atividades Financeiras	201,0	99,1	102,8%
Acréscimo (Decréscimo) Líquido em Liquidez⁽¹⁾	424,9	16,8	NM
Liquidez Total no Início do Período	1.487,5	1.797,7	-17,3%
Contas a Receber no Início do Período	956,5	542,8	76,2%
Contas a Receber no Final do Período	1.091,9	717,4	52,2%
Liquidez Total no Final do Período	1.912,4	1.814,5	5,4%

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

Liquidez e Endividamento

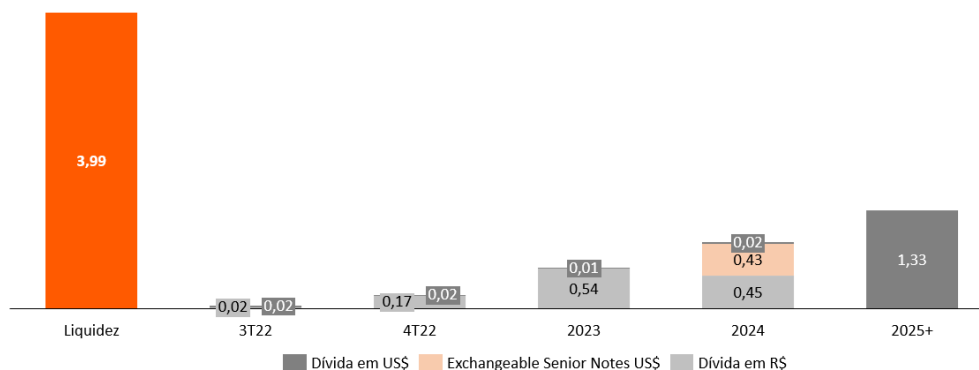
No 2T22, a liquidez total da Companhia (caixa e equivalentes de caixa, aplicações financeiras, depósitos e contas a receber) foi de R\$4,0 bilhões.

Em 30/06/22, a Companhia registrou um total de Empréstimos e Financiamentos de R\$11,0 bilhões, e um passivo de Arrendamentos no valor de R\$11,6 bilhões (R\$14,4 bilhões se considerada a metodologia arrendamento x7), totalizando uma dívida bruta de R\$22,6 bilhões (R\$ 25,4 bilhões se considerada a metodologia arrendamento x7). Comparativamente ao 1T22, o aumento da dívida bruta foi de 9,2%, no entanto, quando medida em dólares, a dívida permaneceu estável na mesma base comparativa.

A relação dívida líquida ajustada sobre EBITDA UDM recorrente foi de 9,5x em 30/06/22. O prazo médio de vencimento da dívida de longo prazo da Companhia no 2T22, excluindo os leasings de aeronaves e os bônus perpétuos, é de 2,9 anos. A taxa média da dívida em Reais aumentou para 18,3%, e nas obrigações em Dólares Americanos, excluindo leasings de aeronaves e bônus perpétuos, se manteve em 6,6%.

Liquidez (R\$ MM)	2T22	2T21	% Var.
Caixa, aplicações financeiras e caixa restrito	820,5	1.097,1	(25,2%)
Contas a Receber	1.091,9	717,4	52,2%
Liquidez Total	1.912,4	1.814,5	5,4%
Liquidez total como % da Receita Líquida UDM	0,0%	0,0%	-
Dívida (R\$ MM)	2T22	2T21	% Var.
Empréstimos Bancários	40,0	191,3	(79,1%)
Financiamento e manutenção de aeronaves e motores	497,8	1.272,2	(60,9%)
Arrendamentos (arrendamentos UDM x7)	14.464,2	7.389,8	95,7%
Bonds	7.844,8	6.258,6	25,3%
Exchangeable Notes	1.812,2	1.786,2	1,5%
Bônus Perpétuos	822,4	785,7	4,7%
Total de Empréstimos e Financiamentos	25.481,4	17.683,8	44,1%
Dívida de curto prazo	3.371,0	3.540,8	(4,8%)
Dívida em dólar (US\$)	559,5	548,8	1,9%
Dívida em moeda local (BRL)	440,5	795,7	(44,6%)
Dívida de longo prazo	22.110,4	14.143,0	56,3%
Dívida em dólar (US\$)	4.027,5	2.822,6	42,7%
Dívida em moeda local (BRL)	1.014,4	23,7	NM
Dívida e Alavancagem⁽¹⁾ (R\$ MM)	2T22	2T21	% Var.
Dívida Bruta ex-bônus perpétuos (R\$ MM)	24.659,0	16.898,1	45,9%
Caixa Total (R\$ MM)	820,5	1.097,1	(25,2%)
Dívida Líquida Ajustada (R\$ MM)	23.838,5	15.801,0	50,9%
% da dívida bruta em moeda estrangeira	94,3%	95,4%	-1,1 p.p.
% da dívida no curto prazo	13,2%	20,0%	-6,8 p.p.
% da dívida no longo prazo	86,8%	80,0%	6,8 p.p.
Total de Empréstimos e Financiamentos	25.481,4	17.683,8	44,1%
- Bônus perpétuos	822,4	785,7	4,7%
- Caixa total	820,5	1.097,1	(25,2%)
= Dívida líquida (ex-bônus perpétuos)	23.838,5	15.801,0	50,9%
EBITDA UDM	(1.262,6)	(1.461,2)	-13,6%
EBITDA ajustado UDM ⁽²⁾	2.498,0	1.418,9	76,1%
Dívida Líquida Ajustada / EBITDA UDM⁽²⁾	9,5 x	11,1 x	-1,6x
Dívida Bruta Ajustada / EBITDA UDM ⁽²⁾	9,9 x	11,9 x	-2,0x

(1) Excluindo bônus perpétuos e considerando arrendamentos de aeronaves x 7 vezes. (2) Excluindo despesas não recorrentes relacionadas à transformação de frota.

Cronograma de Amortização da Dívida Financeira (em bilhões)¹


1- Na moeda de emissão/contratação

2- Excluindo os bônus perpétuos

Frota

No final do 2T22, a frota total da GOL era de 144 aeronaves Boeing 737, sendo 110 NGs e 34 MAXs.). A frota da GOL é 100% composta por aeronaves de médio porte (*narrowbody*), sendo 98% financiada via arrendamento mercantil operacional e 2% financiada via arrendamento financeiro.

Frota Total ao Final do Período	2T22	2T21	Var.	1T22	Var.
Boeing 737	144	127	17	129	15
737-700 NG	21	23	-2	23	-2
737-800 NG	89	94	-5	91	-2
737 MAX 8	34	10	24	15	19

Em 30/06/22, a GOL possuía 95 pedidos firmes para aquisição de aeronaves Boeing 737-MAX, sendo 70 do modelo 737-MAX 8 e 25 do modelo 737-MAX 10. O plano de frota da Companhia prevê a devolução de cerca de 28 aeronaves operacionais até o final de 2023, com a flexibilidade de acelerar ou reduzir o volume de devoluções caso necessário.

Perspectivas

A GOL está atualizando suas projeções financeiras face aos aumentos consecutivos nos preços brasileiros de querosene de aviação desde o início do ano, bem como os movimentos de repasse em tarifas, resultando em níveis de vendas e receita também maiores. Para 2022, a Companhia reitera seu foco na transformação da frota e prevê, que até o final do ano, 44 aeronaves 737-MAX estejam em operação, representando cerca de 32% da frota total.

Para ajudar investidores e analistas no entendimento de como a GOL aborda seu planejamento de curto-médio prazo, a Companhia compartilha os indicadores a seguir:

Projeções Financeiras	2022E Anteriores	2022E Atualizadas
Frota total (média)	130 - 140	132 - 138
Frota operacional (média trilha)	100 - 105	101 - 104
ASKs, Sistema (% variação a/a)	65 - 75%	55 - 65%
Assentos, Sistema (% variação)	65 - 75%	55 - 65%
Decolagens, Sistema (% variação)	65 - 75%	55 - 65%
Taxa de ocupação média (%)	~82%	~80%
Carga e outras receitas, líquida ¹ (R\$ bi)	~0,8	~1,0
Receita líquida total (R\$ bilhões)	~13,7	~15,4
CASK ex-combustível ² (US\$ centavos)	~3,3	~3,5
Combustível, litros consumidos (mm)	~1.200	~1.150
Emissões Globais Brutas do Escopo 1 (mil t CO ₂)	~3.060	~2.950
Combustível Total Consumido (litros, 1.000/RPK)	~34,6	~33,7
Emissões de Gases de Efeito Estufa/h voo (t CO ₂)	~8,4	~8,4
Preço do combustível (R\$/litro)	~4,3	~5,7
Margem EBITDA ² (%)	~24%	~20%
Margem EBIT ² (%)	~10%	~8%
Despesa Financeira Liq ³ (R\$ bilhões)	~1,8	~1,8
Margem LAIR ³ (%)	~0%	~0%
Taxa efetiva de IR/CS (%)	~0%	~0%
Capex (investimentos), líquido ⁴ (R\$mm)	~700	~700
Aquisição de Aeronaves MAX (R\$mm)	~1.100	~1.000
Dívida Aeronaves (7x Arrendamento Anual) (USD Bi)	~3,3	~3,2
Dívida Financeira (US\$ Bi)	~2,1	~2,0
Dívida Líquida ⁵ / EBITDA ² (x)	~8x	~8x
Média ponderada ações diluída ⁶ (mm)	~435	~435
Lucro por ação - diluído (R\$)	~0	~NA
Média ponderada ADS diluída ⁶ (mm)	~217,5	~217,5
Lucro por ADS - diluído (US\$)	~0	~NA

- (1) Carga, fidelidade, compras à bordo, e outras receitas auxiliares; (2) Resultados operacionais recorrentes, não incluem custos de manutenção não recorrentes para transformação de frota; (3) Excluindo ganhos e perdas de variação cambial e perdas não realizadas no Exchangeable Senior Notes; (4) Capex, líquido é calculado como manutenção capitalizada, subtraído de financiamento para manutenção e custos de manutenção capitalizada; (5) Incluindo 7x Arrendamento de Aeronaves e excluindo os bônus perpétuos; (6) Considera os exercícios de opções de ações que podem ser emitidas provenientes do programa de stock option e relativas aos Exchangeable Senior Notes.

Comentários ESG

Em linha com o foco em ESG da Companhia, e para reforçar nossa comunicação sobre o tema, criamos campanhas de comunicação interna e externa que ajudam a gerar conhecimento sobre questões de sustentabilidade. Ademais, a fim de disponibilizar as comunicações tempestivamente, decidimos publicar dois relatórios ESG em 2022. A primeira publicação foi divulgada no início do ano e sintetiza as iniciativas da GOL voltadas à sustentabilidade. A segunda, disponibilizada recentemente, elaborada de acordo com as Normas GRI, apresenta uma visão mais completa e detalhada sobre o desempenho da Companhia, abrangendo as dimensões econômica, operacional, de governança, social e ambiental.

Fomos a primeira companhia aérea da América Latina a firmar publicamente a meta de zerar emissões líquidas de CO₂ até 2050 e temos avançado nesse sentido. Lançamos uma plataforma de compensação de emissões de CO₂ das viagens aéreas e inauguramos duas rotas carbono neutro para destinos icônicos do ecoturismo. Também fomos a primeira companhia aérea brasileira a obter o Selo 1 IEnvA Estágio 1 de gestão ambiental e temos atuado fortemente para conquistar o Estágio 2 desta certificação.

Meio Ambiente	2T22	2021	2020	2019
Combustível				
Combustível Total Consumido (GJ X 1.000)	8.314	26.188	25.232	51.492
% Combustível Renovável	0	0	0	0
Combustível Total Consumido (Litros X 1.000 / ASK)	28,1	27,7	28,8	28,9
Emissões globais brutas do escopo 1				
Emissões de gases de efeito estufa (GEE) (toneladas CO ₂)	604.332	1.905.556	1.774.332	3.524.184
Emissões de gases de efeito estufa (GEE)/hora de voo (toneladas CO ₂)	8,5	8,5	9,2	8,7
Emissões de gases de efeito estufa (GEE) compensadas (toneladas CO ₂)	5.878	71	0	0
Frota				
Idade Média da Frota	10,2	10,7	11,0	9,9
Social	2T22	2021	2020	2019
Relações Trabalhistas				
Gênero dos Colaboradores (% Masculino/Feminino)	55/45	56/44	56/44	55/45
Idade: Menor de 30 Anos (%)	20	24	26	26
Entre 30 e 50 Anos (%)	68	65	63	62
Acima de 50 Anos (%)	12	11	11	12
Força de Trabalho Ativa Coberta por Acordos de Negociação Coletiva (%)	100	100	100	100
Número e Duração de Greves e Bloqueios (# Dias)	0	0	0	0
Comportamento do Cliente e da Empresa				
Pontualidade (%)	94,73	92,8	93,2	89,0
Regularidade (%)	99,39	99,0	97,9	98,1
Perda de Bagagem (Por 1.000 Pax)	2,25	2,06	2,10	2,09
Segurança				
Número de Fatalidades	0	0	0	0
Número de Ações Governamentais de Fiscalização e de Segurança	0	0	0	0
Governança	2T22	2021	2020	2019
Administração				
Conselheiros Independentes (%)	55	55	55	50
Participação de Mulheres em Posições de Liderança (%)	35	35	35	33
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	✓	✓	✓	✓
Assembleias de Acionistas				
Representação no Capital Votante das Assembleias Gerais (%)	100	100	100	100

Demonstrações do Resultado Consolidado

Demonstrações de Resultados (R\$ MM)	2T22	2T21	% Var.
Receita Operacional Líquida	3.242,1	1.028,4	215,4%
Transporte de Passageiros	2.995,7	887,6	237,4%
Transporte de cargas e outros	246,4	140,8	74,5%
Custos e Despesas Operacionais	(3.434,0)	(1.838,6)	86,7%
Pessoal	(493,9)	(469,7)	5,1%
Combustível de Aviação	(1.448,9)	(376,2)	285,4%
Tarifas de Pouso E Decolagem	(172,1)	(69,7)	145,7%
Gastos com Passageiros	(171,3)	(118,6)	43,7%
Prestação de Serviços	(215,7)	(192,4)	12,5%
Comerciais e Publicidade	(242,9)	(58,5)	319,0%
Material de Manutenção e Reparo	(89,6)	(88,0)	2,3%
Depreciação e Amortização	(388,2)	(217,8)	78,0%
Outros	(211,3)	(247,9)	-14,9%
Ociosidade - Depreciação	(39,1)	(80,5)	-51,9%
Ociosidade - Pessoal	-	(0,3)	NM
Outras Receitas (Despesas)	(172,2)	(167,0)	3,0%
Resultado de Equivalência Patrimonial	-	-	NM
Lucro Operacional	(191,9)	(810,3)	-76,3%
Resultado Financeiro, Líquido	(2.776,6)	1.479,9	NM
Lucro (prejuízo) antes do imposto de renda e da contribuição social	(2.968,5)	669,6	NM
IR/CS Corrente	121,9	(16,8)	NM
IR/CS Diferido	(4,5)	5,1	NM
Lucro (Prejuízo) Líquido antes da part. minoritária	(2.851,1)	658,0	NM
Lucro (Prejuízo) Líquido do Período	(2.851,1)	642,9	NM
Lucro (Prejuízo) Por Ação	(6,810)	1,624	NM
Lucro (Prejuízo) Por ADS em US\$	(2,601)	0,650	NM
Quantidade de Ações ao Final do Período (em Milhões)	418,5	395,7	5,8%

Balancos Patrimoniais Consolidados

Balanco Patrimonial Consolidado (R\$000)	2T22	2T21	Var %
ATIVO	16.482.476	11.569.160	42,5%
Circulante	3.212.545	2.570.161	25,0%
Caixa e equivalentes de caixa	394.066	760.269	(48,2%)
Aplicações financeiras	335.753	291.969	NM
Contas a receber	1.091.852	717.408	52,2%
Estoques	368.718	212.814	73,3%
Depósitos	209.296	-	NM
Adiantamento a fornecedores e terceiros	361.467	198.813	81,8%
Impostos a recuperar	227.425	265.357	(14,3%)
Direitos com operações de derivativos	52.491	-	NM
Outros créditos	171.477	123.531	38,8%
Não circulante	13.269.931	8.998.999	47,5%
Aplicações financeiras	-	168	NM
Caixa restrito	90.726	44.684	103,0%
Depósitos	1.867.198	1.856.128	0,6%
Adiantamento a fornecedores e terceiros	60.401	97.417	(38,0%)
Impostos a recuperar	14.195	114.120	(87,6%)
Impostos diferidos	71.826	53.772	33,6%
Outros créditos	38.386	31.889	20,4%
Direitos com operações de derivativos	23.504	63.574	(63,0%)
Investimentos	-	-	NM
Imobilizado	9.246.475	4.979.649	85,7%
Intangível	1.857.220	1.757.598	5,7%
PASSIVO E PATRIMÔNIO LÍQUIDO	16.482.476	11.569.160	44,2%
Circulante	12.731.590	10.518.175	21,0%
Empréstimos e financiamentos	761.543	1.773.004	(57,0%)
Arrendamentos a Pagar	2.094.826	1.864.831	12,3%
Fornecedores	1.875.395	1.562.946	20,0%
Obrigações trabalhistas	455.647	351.203	29,7%
Impostos a recolher	283.747	61.279	NM
Taxas e tarifas aeroportuárias	1.043.959	937.371	11,3%
Transportes a executar	3.651.292	1.999.013	82,7%
Programa de milhagem	1.415.560	1.280.022	10,6%
Adiantamento de clientes	42.567	54.878	(22,4%)
Provisões	708.228	252.046	181,0%
Obrigações com operações de derivativos	-	-	NM
Outras obrigações	399.726	381.582	4,8%
Não circulante	23.917.278	16.797.285	42,4%
Empréstimos e financiamentos	10.255.637	8.521.006	20,4%
Arrendamentos a Pagar	9.516.790	5.831.098	63,2%
Fornecedores	59.004	10.234	NM
Obrigações trabalhistas	200.535	30.239	NM
Impostos e contribuições a recolher	43.100	28.039	53,7%
Taxas e tarifas aeroportuárias	256.856	-	NM
Programa de milhagem	245.685	344.760	(28,7%)
Provisões lp	2.895.434	1.363.988	112,3%
Impostos diferidos	6.284	206.695	(97,0%)
Outras obrigações	437.953	461.226	(5,0%)
Patrimônio Líquido	(20.166.392)	(15.746.300)	28,1%
Capital social	4.039.806	4.039.336	0,0%
Ações a emitir	591	2.088	(71,7%)
Ações em tesouraria	(39.514)	(41.514)	(4,8%)
Reservas de capital	1.162.480	195.680	NM
Ajustes de avaliação patrimonial	(879.333)	(1.071.030)	(17,9%)
Remuneração baseada em ações	-	-	NM
Efeitos em alteração de participação societária	-	-	NM
Prejuízos acumulados	(24.450.422)	(18.870.860)	29,6%
Participação de não controladores	-	-	NM

Fluxo de Caixa Consolidado

Fluxo de Caixa Consolidado (R\$000)	2T22	2T21	% Var.
Lucro (prejuízo) líquido do período	(2.851.099)	658.035	NM
Depreciação - direito de uso aeronáutico	275.508	140.197	96,5%
Depreciação e amortização - outros	151.741	158.142	(4,0%)
Provisão para créditos de liquidação duvidosa	259	(266)	NM
Provisão para obsolescência de estoque	146	4	NM
Provisão (reversão) para redução de depósitos	-	166.685	NM
Provisão para perda com adiantamento de fornecedores	(5)	-	NM
Provisão para participação nos resultados	-	-	NM
Ajuste a valor presente de ativos e passivos	9.250	17.659	(47,6%)
Impostos diferidos	4.513	(5.122)	NM
Equivalência patrimonial	-	-	NM
Baixa de imobilizado e intangível	3.109	1.083	187,1%
Sale-leaseback - retroarrendamentos	-	-	NM
Alteração contratual de arrendamentos	-	-	NM
Constituição (reversão) de provisão	42.092	128.455	(67,2%)
Perdas atuariais de benefício pós-emprego	-	4.354	NM
Variações cambiais e monetárias, líquidas	1.953.359	(1.901.291)	NM
Juros sobre empréstimos e arrendamentos e amortização de custos, prêmios e ágios	590.318	476.544	23,9%
Resultados de derivativos reconhecidos no resultado	(20.581)	(17.494)	17,6%
Provisão para obrigações trabalhistas	-	44.142	NM
Remuneração baseada em ações	4.226	3.639	16,1%
Outras provisões	(6.784)	(1.233)	NM
Lucro (prejuízo) líquido ajustado	156.052	(126.467)	NM
Variações nos ativos e passivos operacionais:			
Aplicações financeiras	4.833	2.167	123,0%
Contas a receber	(131.509)	(181.084)	(27,4%)
Estoques	(75.775)	(24.482)	209,5%
Depósitos	(156.661)	1.702	NM
Adiantamento a fornecedores e terceiros	(52.499)	(50.755)	3,4%
Impostos a recuperar	25.436	97.089	(73,8%)
Arrendamentos variáveis	4.573	5.441	(16,0%)
Fornecedores	(76.642)	68.345	NM
Fornecedores - Risco sacado	20.214	-	NM
Transportes a executar	898.464	336.974	166,6%
Programa de milhagem	(21.567)	(20.160)	7,0%
Adiantamento de clientes	(44.770)	(25.901)	72,9%
Obrigações trabalhistas	160.111	6.226	NM
Taxas e tarifas aeroportuárias	15.133	(3.237)	NM
Impostos a recolher	(55.134)	21.666	NM
Obrigações com operações de derivativos	(48.820)	-	NM
Provisões	(77.586)	(154.490)	(49,8%)
Outros créditos (obrigações)	37.312	50.596	(26,3%)
Juros pagos	(283.687)	(163.482)	73,5%
Imposto de renda pago	(68)	(16.966)	(99,6%)
Caixa líquido gerado pelas atividades operacionais	297.410	(176.818)	NM
Mútuos a receber de partes relacionadas	-	-	NM
Aplicações financeiras em subsidiária	-	511.192	NM
Adiantamento para futuro aumento de capital em controlada	-	-	NM
Recebimento de dividendos e JSCP por meio de controlada	-	-	NM
Adiantamento para aquisição de imobilizado, líquido	(67.441)	36.197	NM
Aquisição de imobilizado	(169.899)	(47.850)	255,1%
Devolução de adiantamento para aquisição de imobilizado	-	11.590	NM
Recebimento em operações de sale-leaseback	-	-	NM
Aquisição de intangível	(20.613)	(25.793)	(20,1%)
Caixa líquido aplicados nas atividades de investimentos	(257.953)	485.336	NM
Captações de empréstimos e financiamentos	-	1.501.569	NM
Pagamentos de empréstimos	(132.376)	(449.251)	(70,5%)
Pagamentos de arrendamentos - aeronáuticos	(591.567)	(390.589)	51,5%
Pagamento de arrendamentos - outros	(22.345)	(5.781)	286,5%
Alienação de ações em tesouraria	-	588	NM
Dividendos e JSCP pagos a não controladores	-	(236.992)	NM
Aquisição de participação de não controladores	-	(744.450)	NM
Pagamento (recebimento) de prêmio Capped call	-	-	NM
Aumento de capital	946.308	423.061	123,7%
Ações a emitir	933	908	2,8%
Caixa líquido utilizado nas atividades de financiamento	200.953	99.063	102,9%
Variação cambial do caixa de subsidiárias no exterior	18.420	(52.025)	NM
Decréscimo líquido de caixa e equivalentes de caixa	258.830	355.556	(27,2%)
Caixa e equivalentes de caixa no início do período	135.236	404.713	(66,6%)
Caixa e equivalentes de caixa no final do período	394.066	760.269	(48,2%)

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 taxiamento.
- **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).
- **PASSEGEIROS PAGANTES:** representa o número total de passageiros a bordo que pagaram acima de 25% da tarifa para uma etapa.
- **PASSEGEIROS-QUILÔMETRO 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 PASSEGEIROS POR ASSENTOS-QUILÔMETRO OFERECIDOS (PRASK):** é a receita de passageiros dividida pelo total de assentos-quilômetro disponíveis.
- **RECEITA OPERACIONAL POR ASSENTOS-QUILÔMETRO 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-QUILÔMETRO DE FRETE (FTK):** é a demanda por transporte de carga, calculada como o peso da carga em toneladas multiplicado pela distância total percorrida.
- **TONELADAS-QUILÔMETRO OFERECIDAS DE FRETE (AFTK):** peso da carga em toneladas multiplicado pelos quilômetros voados.
- **YIELD POR PASSEGEIRO 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 a maior companhia aérea do Brasil, líder nos segmentos corporativo e de lazer. Desde sua fundação em 2001, ela é a empresa de mais baixo custo unitário na América Latina, o que possibilitou a democratização do transporte aéreo. A Companhia mantém alianças com a American Airlines e a Air France-KLM, e disponibiliza aos Clientes diversos acordos de codeshare e interline, trazendo mais conveniência e facilidade nas conexões para qualquer lugar atendido por essas parcerias. Com o propósito de "Ser a Primeira para Todos", a GOL oferece a melhor experiência de viagem aos seus passageiros, incluindo: a maior oferta de assentos e mais espaço entre as poltronas; a mais completa plataforma com internet, filmes e TV ao vivo; e o melhor programa de fidelidade, **SMILES**. No transporte de cargas, a **GOLLOG** possibilita a entrega de encomendas para diversas regiões no Brasil e no exterior. A Companhia conta com uma equipe de 14 mil profissionais da aviação altamente qualificados e focados na Segurança, valor número um da GOL, e opera uma frota padronizada de 144 aeronaves Boeing 737. As ações da Companhia 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.
