

## Relatório anual 2004





# aqui todos podem voar

8	10	14	28	34	42	46	52	60	70	72
Destques 2004	Mensagem do Presidente	As Razões do Sucesso da GOL	A Indústria de Aviação no Brasil	A Estrutura da GOL	Mercado de Capitais e Dividendos	Governança Corporativa	A Atuação Social da GOL	Análise Gerencial de Desempenho	O Futuro da GOL	Parecer dos Auditores e Demonstrações Financeiras



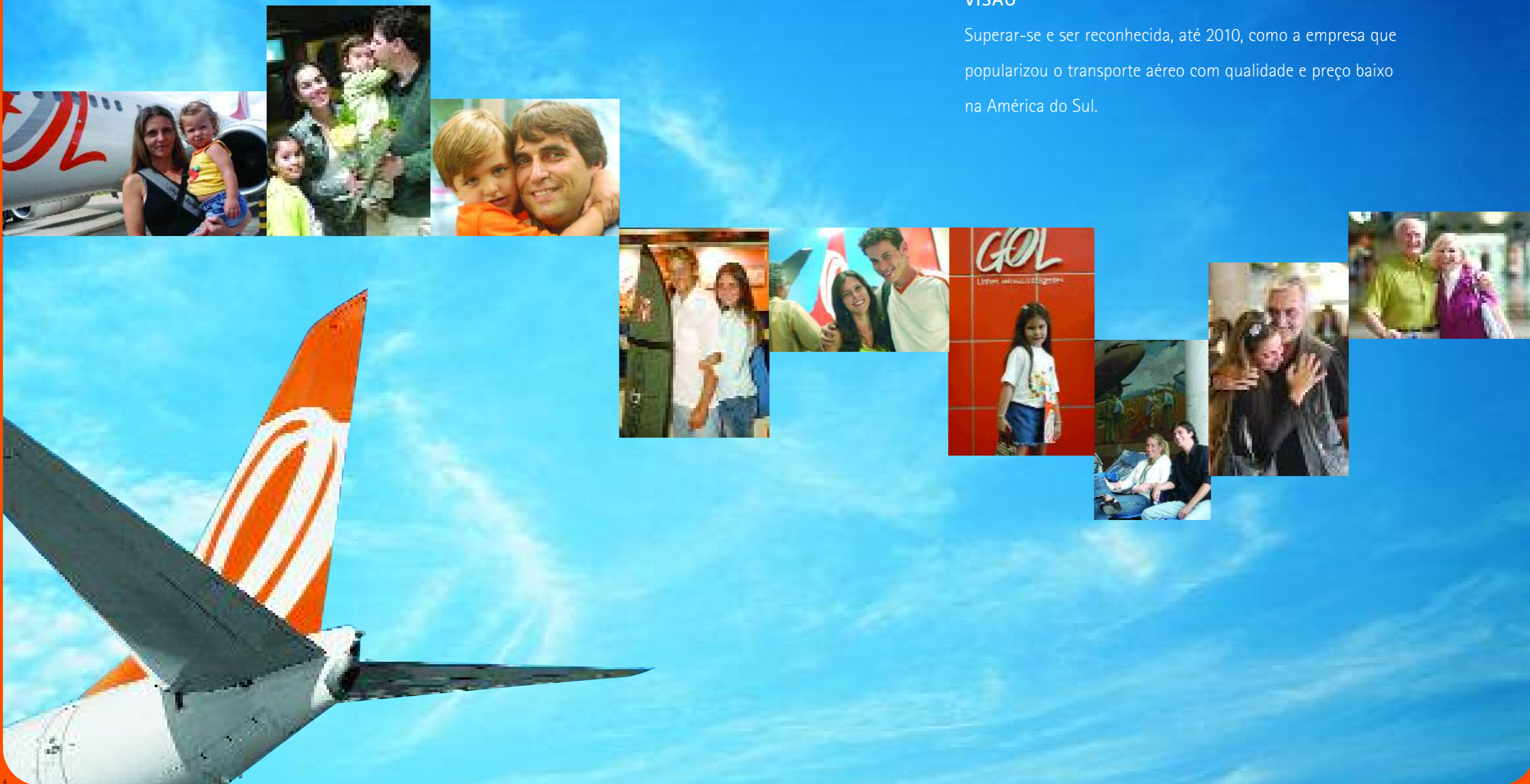


## MISSÃO

Fornecer transporte aéreo seguro e de valor para passageiros e carga, implementando soluções inovadoras para superar expectativas dos clientes, acionistas, funcionários e sociedade.

## VISÃO

Superar-se e ser reconhecida, até 2010, como a empresa que popularizou o transporte aéreo com qualidade e preço baixo na América do Sul.



# 23,5 milhões de passageiros transportados



Jan./2001  
Início de operações com 6 B737-700s e 548 funcionários

Jun./2001  
Primeiro Milhão de Passageiros Transportados

Fev./2002  
Atingiu rentabilidade em tempo recorde

Abr./2002  
Primeiro B737-800

Dez./2002  
Lucro líquido em 2002: R\$ 35,4 MM US GAAP

Fev./2003  
Investimento da AIG Capital Partners

Dez./2003  
Lucro líquido em 2003: R\$ 175,5 MM US GAAP

Jul./2004  
IPO US\$ 281 MM

Jun./2004  
GOL anuncia aquisição de 43 B 737-800

Dez./2004  
Lucro líquido em 2004: R\$ 384,7 MM US GAAP

Dez./2004  
GOL atinge 24% de market share

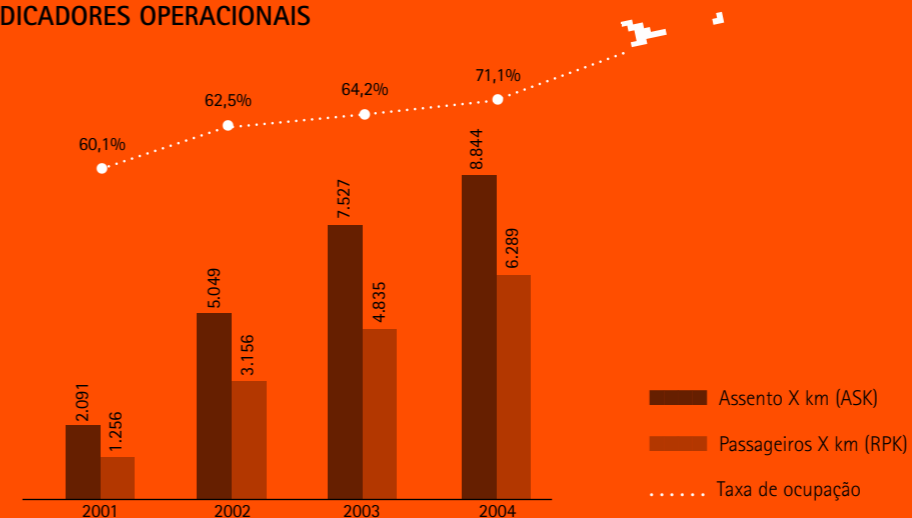
Dez./2004  
Primeiro destino internacional





- 24,3% de *market share* após apenas 4 anos de operação;
- Maior taxa de utilização de aeronave do setor aéreo brasileiro – 13,6 horas por dia;
- 76% das vendas realizadas pela internet;
- Índice de regularidade de 98%;
- Taxa média de ocupação de 71%;
- 23,5 milhões de passageiros transportados – 9 milhões em 2004;
- Mais de 3.300 funcionários – todos receberam PPR (Programa de Participação nos Resultados) no ano;
- 36 destinos atendidos – as maiores cidades brasileiras;
- 1º destino internacional – Buenos Aires, na Argentina;
- 40% de margem EBITDAR (US GAAP), posicionando a GOL como uma das mais rentáveis companhias aéreas do mundo;
- Lucro por ação (US GAAP) de R\$ 2,14 em 2004;
- Dividendos de R\$ 60,7 milhões (R\$ 0,32 por ação) em 2004.

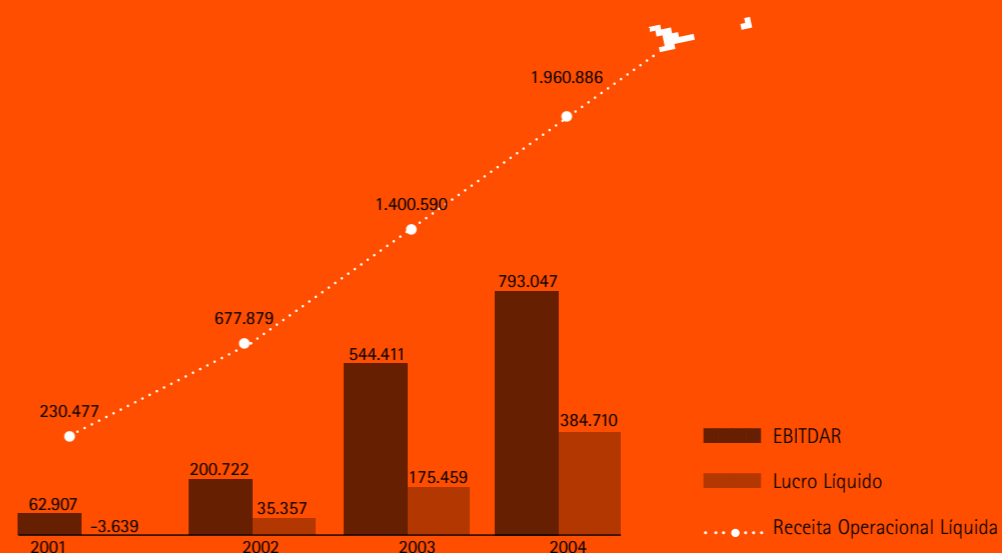
### INDICADORES OPERACIONAIS



### DESEMPENHO OPERACIONAL

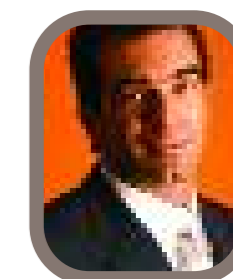
	2001	2002	2003	2004
Passageiros Transportados (em milhares)	2.085	4.847	7.324	9.215
Taxa de Utilização (horas bloco por dia)	11,1	12,3	12,7	13,6
Destinos Atendidos	16	22	25	36
Número de Aeronaves 737	12	19	22	27
Porcentagem de Passagens Vendidas pela Internet	13,2%	48,7%	57,3%	75,8%

### RECEITAS X EBITDAR X LUCRO LÍQUIDO (R\$ MIL) - (US GAAP)





## A companhia certa, no país certo, no momento certo



- O ano de 2004 ficará marcado na história da GOL. Anunciamos a aquisição de até 43 opções de compra de novas aeronaves Boeing 737-800 NG, que serão entregues entre 2006 e 2010; abrimos capital simultaneamente na Bolsa de Valores de São Paulo (Bovespa), Nível 2, e na New York Stock Exchange (NYSE); iniciamos nossa expansão internacional com vôos diários para Buenos Aires, Argentina; atuamos segundo as melhores práticas de governança corporativa; e alcançamos lucro líquido de R\$ 384,7 milhões (em US GAAP), 119% superior ao de 2003. Encerramos o ano com uma frota de 27 aviões, 3.307 funcionários e 24% de participação no mercado. Já transportamos mais de 23 milhões de passageiros, sendo que muitos voaram conosco pela primeira vez. Nossos indicadores de eficiência já estão entre os melhores do mundo. Em 2004, apresentamos crescimento de 16% no número de Assentos-Quilômetro Oferecidos (ASK) e de 29% no número de Passageiros-Quilômetro Transportados (RPK). Nosso EBITDAR (lucro operacional antes dos juros, impostos, depreciações e amortizações, somado ao valor dos custos operacionais com arrendamento mercantil de aeronaves e com arrendamento suplementar de aeronaves) cresceu 46% no período, atingindo R\$ 793,0 milhões (em US GAAP). Nossa margem EBITDAR atingiu 40%, estando entre as maiores do mundo, quase dois pontos percentuais superior à margem de 2003. Em 2005, o crescimento será impulsionado pela adição de novas aeronaves e novos destinos, com a manutenção de alta produtividade e lucratividade. Encerraremos o ano com 36 aeronaves em operação, adicionando, assim, mais 9 novas aeronaves Boeing 737 NG em nossa frota, por meio de contratos de arrendamento, um incremento superior a 30%. Essas aeronaves permitirão uma maior disponibilidade de Assentos-Quilômetro Oferecidos (cerca de 40%), com a inclusão de novas frequências para destinos já existentes e o início das operações em mais quatro novas cidades, além do lançamento de outros destinos internacionais na América do Sul. A expansão da frota reafirma a confiança da GOL na expansão do setor de viagens aéreas.



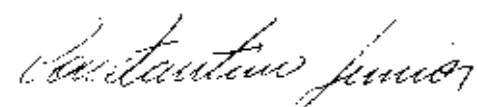
Conscientes do nosso papel junto à sociedade, apoiamos projetos sociais ligados à educação, à cultura e à criança desde o início de nossas operações em 2001. Mobilizamos os colaboradores da Companhia para tornar possível o apoio a iniciativas sociais, como a Pastoral da Criança e a Fundação Gol de Letra. Confira nosso Balanço Social na página 52.

O comprometimento da GOL estende-se também a seus acionistas, que tornaram a abertura de capital um sucesso desde o início. Na busca incansável pelas melhores práticas de governança corporativa, a GOL incluiu, em 2004, três membros independentes no seu Conselho de Administração: Álvaro de Souza, Antonio Kandir e Luiz Kaufmann, que também passaram a compor o Comitê de Auditoria. A Companhia está investindo para adequar suas práticas de governança corporativa e seus controles internos aos padrões da Lei Americana Sarbanes-Oxley.

Mas o projeto da GOL não seria possível sem nossos compromissos básicos, com nossos colaboradores e com nossos clientes. Na GOL, todos trabalham com simplicidade, espírito de equipe e pensamento voltado à satisfação do cliente. O resultado é, ao final de cada exercício, compartilhado por todos. Em 2004, cada colaborador da GOL recebeu em média 3,7 salários mensais a mais, a título de participação nos lucros da Companhia relativos a 2003. Essa média superará quatro salários mensais na participação dos lucros relativos a 2004.

O reconhecimento público é importante indicador de que estamos no caminho certo. Em 2004, foram concedidos à Companhia 16 prêmios e homenagens, dentre os quais destacam-se o título de Empresa do Ano, concedido pelas Melhores e Maiores da revista EXAME, e o 3º Marketing Best de Responsabilidade Social.

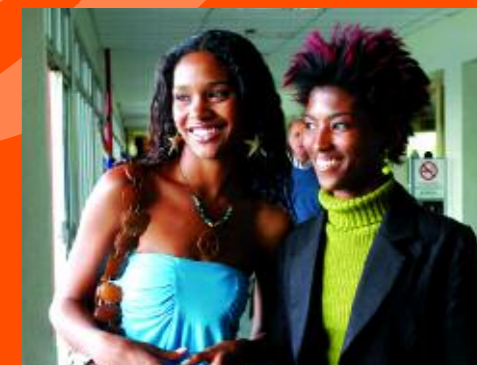
Nosso foco para o próximo exercício é crescimento com qualidade, como consequência de uma política de preços voltada à popularização do transporte aéreo, mantendo-se as linhas mestras que fazem da GOL uma das companhias aéreas de maior destaque no cenário mundial do setor, por meio das práticas de baixo custo, baixa tarifa, simplicidade, inovação e aplicação intensiva de tecnologia.



**Constantino de Oliveira Junior**

*Presidente*

# Aqui todos podem voar



Equipe bem treinada e motivada.



Operação com frota única.



Internet como meio preferencial de vendas.

A GOL operacionaliza sua estratégia por meio do aperfeiçoamento contínuo do seu **Ciclo Virtuoso**, vivenciando seus valores e construindo uma marca de reconhecimento mundial. O compromisso da Companhia com esses **ativos intangíveis** mobiliza todos os mais de 3 mil funcionários na obtenção de melhores resultados.



## Estratégia de Baixo Custo com alta qualidade

inteligência + simplicidade = baixo custo de operação

A razão de ser da GOL passa por uma operação enxuta, eficiente e bem administrada. Desde o momento da reserva até a aterrissagem do avião, cada passo foi pensado para oferecer o melhor serviço, com o menor custo e, conseqüentemente, a menor tarifa.

A equação é simples: menor custo por assento, tarifas mais baixas e maiores taxas de ocupação, levando a uma maior rentabilidade.





## Estratégia de Frota: inteligência lógica

experiência + lógica = estratégia de frota

A frota da GOL, com idade média de 6,8 anos ao final de 2004, é a mais moderna da América Latina e uma das mais jovens do mundo. A decisão de operar com uma frota única foi a mais lógica, já que viabiliza menores custos com combustíveis, manutenção e treinamento de pilotos.

Adicionalmente, essa frota única possibilita maior flexibilidade no planejamento das rotas e, conseqüentemente, melhor produtividade. A malha aérea da GOL foi desenvolvida e é continuamente otimizada levando-se em consideração a integração (50% dos passageiros com uma parada ou conexão), o atendimento de cidades pequenas (ponta de linha e pontos intermediários entre dois pólos de alto tráfego) e vôos noturnos.

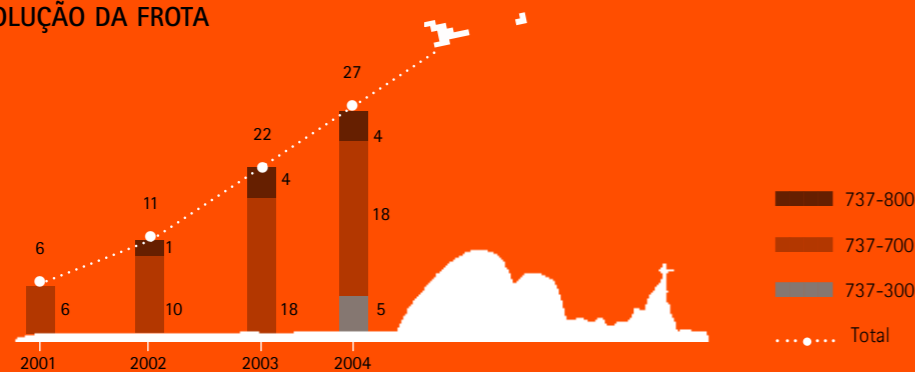
A escolha foi pelos aviões Boeing 737 – Next Generation, o preferido pelas companhias aéreas com perfil Baixo Custo. São aviões espaçosos, ultramodernos, com tecnologia de ponta e rotinas de manutenção simplificadas, que permitem otimizar as taxas de ocupação e a rentabilidade na maior parte das rotas.

A frota Next Generation é 7% mais rápida que as outras séries da linha 737, consome menos combustível que as 737 tradicionais e tem capacidade de voar por mais de 12 horas por dia. Estas características possibilitaram à GOL apresentar, em 2004, a mais alta taxa de utilização de aeronaves do setor aéreo brasileiro – de 13,6 horas por dia –, número comparável às mais eficientes companhias globais.



Maior taxa de utilização de aeronave do setor aéreo brasileiro **13,6** horas por dia\*

EVOLUÇÃO DA FROTA



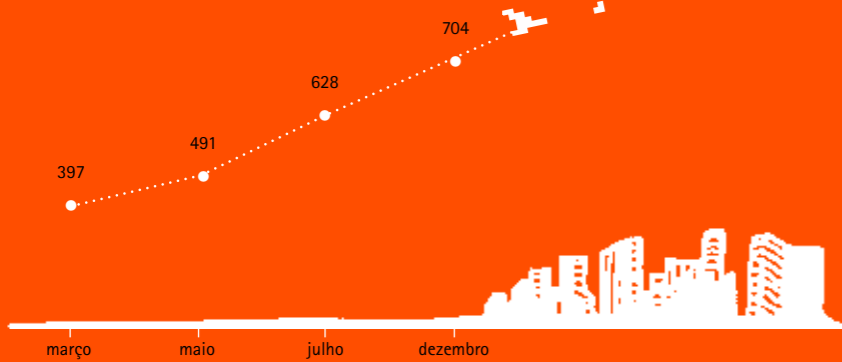
Manutenção, segurança e treinamento da tripulação são prioridades da GOL.



Frota única viabiliza menores custos com combustíveis, manutenção e treinamento.



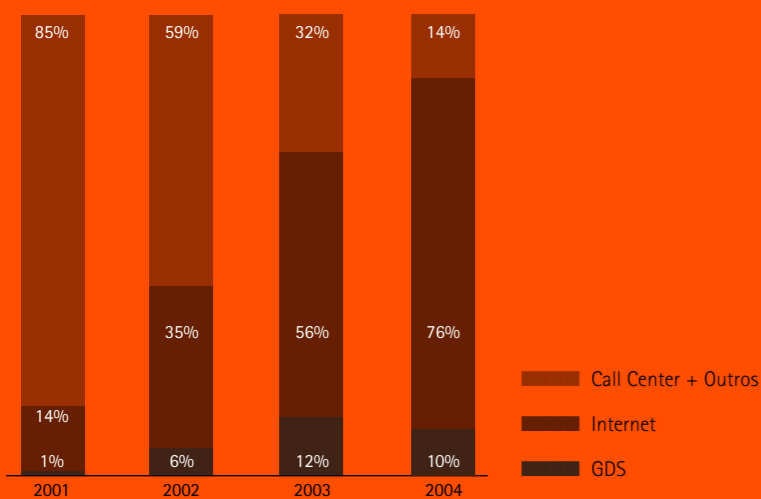
VISITANTES ÚNICOS - WEBSITE / 2004  
Mil por mês



A GOL foi a primeira companhia brasileira a oferecer *web check-in* e *WAP check-in*.

A cada **9** segundos,  
uma passagem aérea da **GOL**  
é vendida pela internet.

HISTÓRICO DE VENDAS POR CANAL



Na GOL, o embarque é feito sem burocracia com o sistema *ticketless*.

## Estratégia de Venda: inteligência inovadora

tecnologia + inovação = estratégia de venda

A forma de comercialização de passagens aéreas da GOL foi moldada pela utilização das mais modernas práticas de tecnologia da informação e por uma equipe altamente motivada. A administração buscou alternativas inovadoras comparativamente ao que era realizado até então pelas companhias brasileiras.

A GOL espelhou-se nos modelos europeu e americano, focando na venda pela internet, cujos custos são significativamente menores que os dos meios tradicionais de distribuição.

Os resultados surpreendem. A GOL é um dos principais *websites* brasileiros de *e-commerce* por volume de vendas. Em 2004, 76% das vendas da Companhia, tanto diretas como pelas agências de viagens, já eram realizadas pela internet, posicionando-a como uma das líderes neste segmento.

O sucesso dessa estratégia baseou-se, também, em outras inovações: o sistema sem passagem, ou *ticketless*, o *web check-in* e a venda/*check-in* por telefone celular. No primeiro, o cliente chega ao

balcão de embarque no aeroporto com seu documento de identidade e é rapidamente localizado pelo atendente, sem necessidade do bilhete, que seria descartado no processo. Já no *web check-in*, o cliente, que só possui bagagem de mão, nem vai ao balcão de embarque: ele realiza o *check-in* de qualquer computador conectado à internet e imprime o seu cartão de embarque. Esses dois procedimentos agilizam o atendimento de embarque e possibilitam maior comodidade e conforto aos passageiros, e foram fundamentais na consolidação da imagem de modernidade e inovação alcançada pela GOL nesses quatro anos de operação.



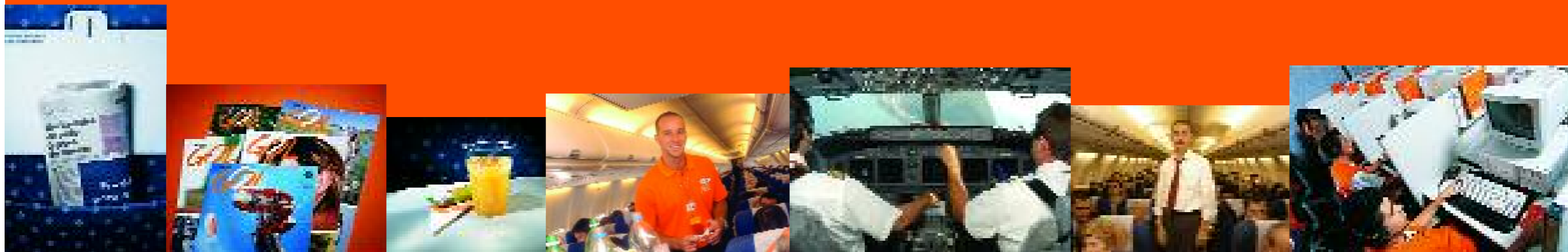


Serviço conveniente e amigável, aprovado pelos passageiros.



Classe única, serviço de bordo simplificado, sem programa de milhagem e com *web check-in*.

Índice de satisfação dos passageiros GOL:  
93%



## Estratégia de Serviços: inteligente com simplicidade

**simplicidade + simpatia = estratégia de serviços**

A escolha da GOL em trabalhar com apenas uma classe de serviço – a econômica – não foi por acaso. A decisão foi a de oferecer um serviço simples e de qualidade. Os produtos servidos são de marcas líderes e os preferidos dos clientes: foram eles que os apontaram em pesquisas. Seguindo a mesma linha, a GOL também optou por não oferecer programas de milhagem ou salas VIP em aeroportos, mantendo-se firme à cultura de baixo custo e baixa tarifa.

## Estratégia de Terceirização: inteligência parceira

**inteligência + parceria = estratégia de terceirização**

Para poder manter o foco em seu principal negócio – transportar pessoas e cargas –, a GOL optou pela terceirização de diversos serviços, que vão desde o manuseio de bagagens nos aeroportos até a central de vendas e de atendimento ao cliente. Ao terceirizar, a Companhia busca parcerias que estejam de acordo com a sua cultura – o melhor serviço pelo menor preço. Em alguns casos, desenvolveu fornecedores específicos para trabalhar de acordo com suas especificações técnicas e culturais.



2001  
Lançamento –  
foco na marca.



2002  
Crescimento – foco  
em baixo preço com  
qualidade.



2003/2004  
Consolidação – foco  
em outras vantagens  
competitivas, como  
tecnologia e atendimento  
diferenciado.



2004  
Todo mundo pode  
voar – popularização  
do transporte aéreo.

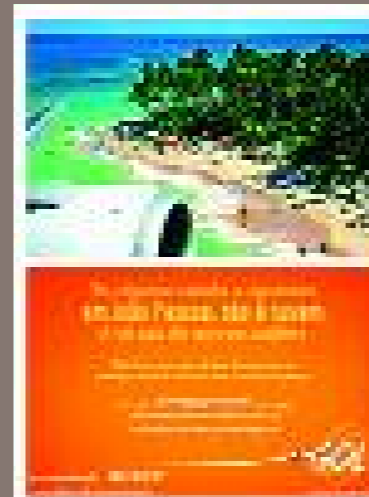
Campanha de lançamento do primeiro voo internacional – Buenos Aires, Argentina.

Campanha com anúncios diferenciados.

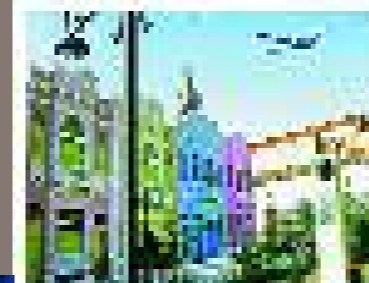


Nível de Satisfação	Jul./02	Set./03	Mai0/04
Passageiros voando somente com a GOL (índice de fidelidade)	23%	40%	41%
Muito satisfeitos com a GOL	74%	75%	77%
Recomendam a GOL para outros	89%	92%	92%
Percebem a GOL como companhia inovadora	92%	94%	93%

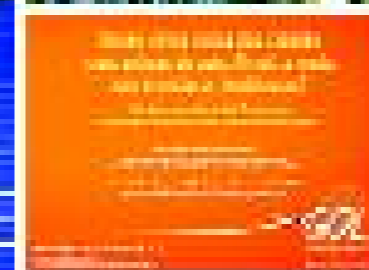
Fonte: Pesquisa interna GOL.



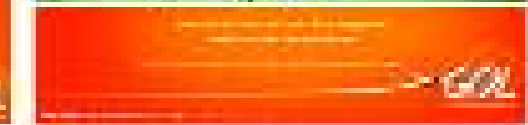
Campanha de lançamento de novas bases.



Campanha promocional.



Campanha sazonal – férias de verão.



## Estratégia de Marca: inteligência criativa

planejamento + criatividade = estratégia de marca

A construção de uma nova marca é tarefa que exige planejamento de curto, médio e longo prazo. No caso da GOL, não foi diferente. A comunicação com o mercado já passou por três fases distintas no período de 2001 a 2004. Utilizando preferencialmente mídias alternativas, mensagens criativas e com uma estratégia focada em comunicação com a imprensa e o mercado, a GOL registrou, em maio de 2004, seu maior índice de fidelidade (41%), com 77% de seus passageiros se manifestando como muito satisfeitos com os serviços da Companhia.



## Estratégia de Pessoas: inteligência diferenciada

energia + motivação = estratégia de pessoas



### PERFIL DA GOL

A GOL busca pessoas éticas, que tenham habilidade humana, auto-estima e amem o seu trabalho. Porque respeito à natureza humana é um dos principais valores da GOL.



A Diretoria da GOL alia profissionais com mais de 20 anos de vivência no setor a executivos jovens e experientes, formando um time coeso e com diversidade de competências.

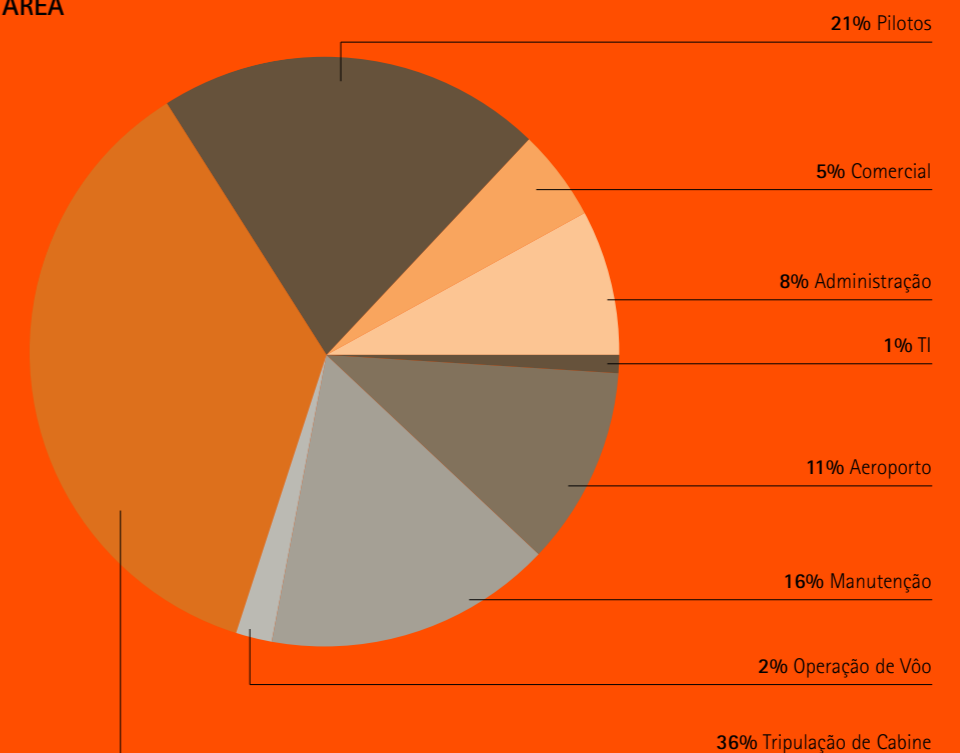
Na GOL, as pessoas podem ser espontâneas, autênticas, dar sugestões e, principalmente, participar da construção da Companhia. A GOL iniciou suas operações com pouco mais de 500 colaboradores e esse número multiplicou-se por seis em quatro anos, acompanhando o sucesso obtido no crescimento de sua participação de mercado. Os colaboradores da GOL são profissionais experientes, motivados e entusiastas da cultura da Companhia. Todos os pilotos têm mais de 10 mil horas de voo em equipamento equivalente e destacam-se pelo mérito e pelo orgulho de estarem construindo uma empresa inovadora e diferenciada. E todos participam de seus resultados.

Ao mesmo tempo em que contrata pilotos e funcionários de manutenção com comprovada experiência na área, o time de Recursos Humanos da GOL está empenhado em formar uma equipe que tenha a cultura da Companhia como prioridade.

A GOL também dá preferência aos recrutamentos internos para o preenchimento de vagas e investe continuamente no treinamento de seus profissionais, visando incorporar as melhores práticas do setor. Em 2004, R\$ 6,5 milhões foram investidos em treinamento.

### FUNCIONÁRIOS POR ÁREA

Dezembro de 2004  
Total: 3.307



## Estratégia de Crescimento: inteligência com planejamento

rotas de alta demanda + rotas com altas tarifas da concorrência = estratégia de crescimento

O negócio da GOL é criar demanda por viagens aéreas, e sua estratégia de crescimento foi testada e aprovada. Com esse foco, a Companhia tem aumentado, consistentemente, sua oferta de vôos em rotas com alta demanda, bem como em rotas onde os concorrentes operam com tarifas elevadas e, portanto, com potencial para a GOL agregar demanda. Além disso, buscou aumentar sua participação no segmento de viagens a negócios – o maior e mais rentável – e no de viagens de lazer – que tem maior potencial de crescimento. Só em 2004, foram implementados mais de 100 novos vôos, sempre com a melhor tarifa para o cliente.



"É a quarta vez que viajo pela GOL. Gosto do atendimento. As aeromoças são maravilhosas, dão muita atenção. Os comandantes e o pessoal de terra também. Tudo é muito bom, além de a passagem ser mais em conta."

*Marilza de Souza, 26, Dona de casa*



"Escolho voar GOL por causa do preço e também do bom atendimento."

*José J. da Silva, 48, contabilista*



"Escolhi a GOL para viajar por causa do preço. Acho a empresa excelente.

O atendimento é fenomenal."

*Marta Lezcano, 45. Bancária*



# A indústria de aviação no Brasil

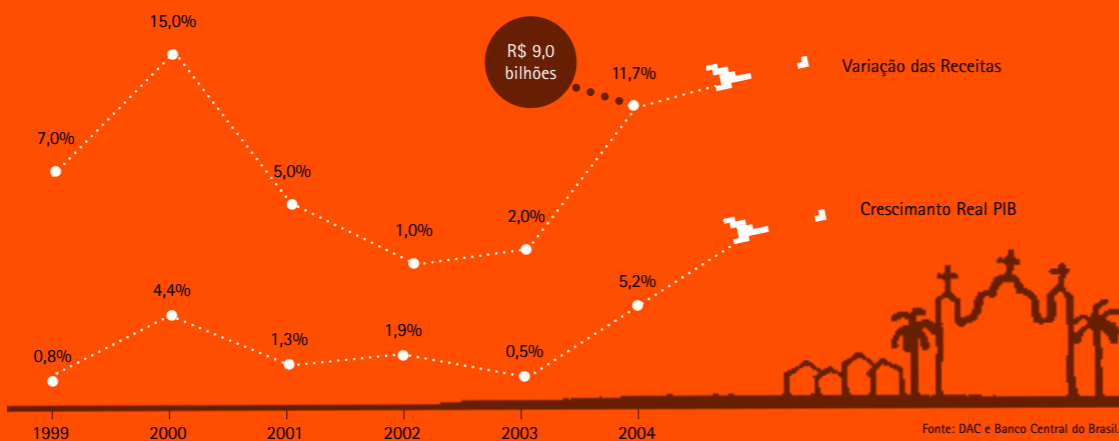
A frota brasileira de aeronaves é a segunda maior do mundo – são cerca de 12 mil aviões que voam com os mesmos padrões de segurança das companhias norte-americanas, obedecendo às regras definidas pela ICAO – International Civil Aviation Organization (Organização Internacional de Aviação Civil) e utilizando 67 aeroportos, administrados pela Infraero, em 27 estados brasileiros.

Viajar de avião sempre foi considerado um artigo de luxo no Brasil, em função das altas tarifas praticadas pelas companhias aéreas. Os ônibus interestaduais são o principal meio de transporte no país, mesmo com suas dimensões continentais – uma viagem de São Paulo à Bahia leva cerca de 48 horas. Em 2003, conforme última informação disponível do Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes (DNIT), mais de 132 milhões de passageiros utilizaram ônibus interestaduais, comparativamente aos 30 milhões de embarques em aviões em 2003.

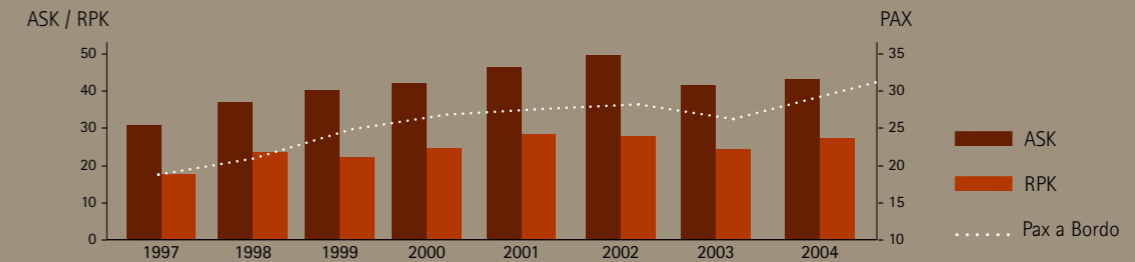
O crescimento das receitas do setor está intimamente ligado ao crescimento do PIB, já que 70% das viagens domésticas são a negócios, de acordo com o DAC (Departamento de Aviação Civil), órgão que controla as atividades do setor. Os dez maiores aeroportos – localizados nas principais capitais, onde estão as maiores empresas do país – respondem por cerca de 77% do total do volume de passageiros transportados. A Infraero está investindo, aproximadamente, R\$ 5 bilhões para modernizar os principais aeroportos do Brasil.

Todos esses fatores apontam para o elevado potencial de crescimento do mercado. Segundo o World-Watch Institute, em estudo realizado em 2004, o mercado consumidor brasileiro era de, aproximadamente, 60 milhões de pessoas, o que representa um significativo potencial de crescimento quando comparado às estatísticas atuais de viagens aéreas. A GOL acredita que o modelo de "baixo custo, baixa tarifa" terá papel fundamental na evolução do transporte doméstico de passageiros no país.

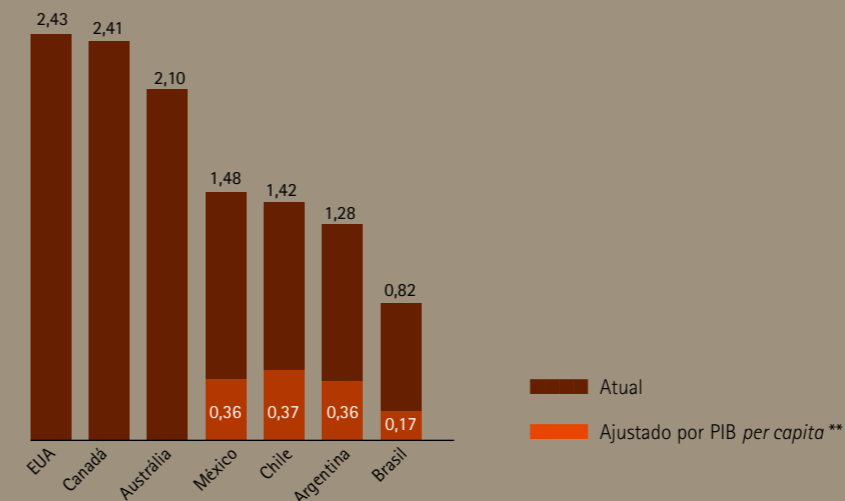
## CRESCIMENTO REAL PIB & RECEITAS DO SETOR DE AVIAÇÃO DOMÉSTICO



## EVOLUÇÃO DE OFERTA E DEMANDA DA INDÚSTRIA



## EMBARQUES ANUAIS PER CAPITA\*



\* Em 2002 (México e Chile em 2003). Fonte: Relatórios de Censo e Departamentos de Transportes.  
 \*\* PIB per capita conforme definido pelo Banco Mundial usando paridade de poder de compra. Ajuste relativo ao PIB dos EUA.

# 1.052

passageiros transportados  
por hora pela GOL\*



Viajar de avião era  
um **luxo** no Brasil.  
Até surgir a **GOL**

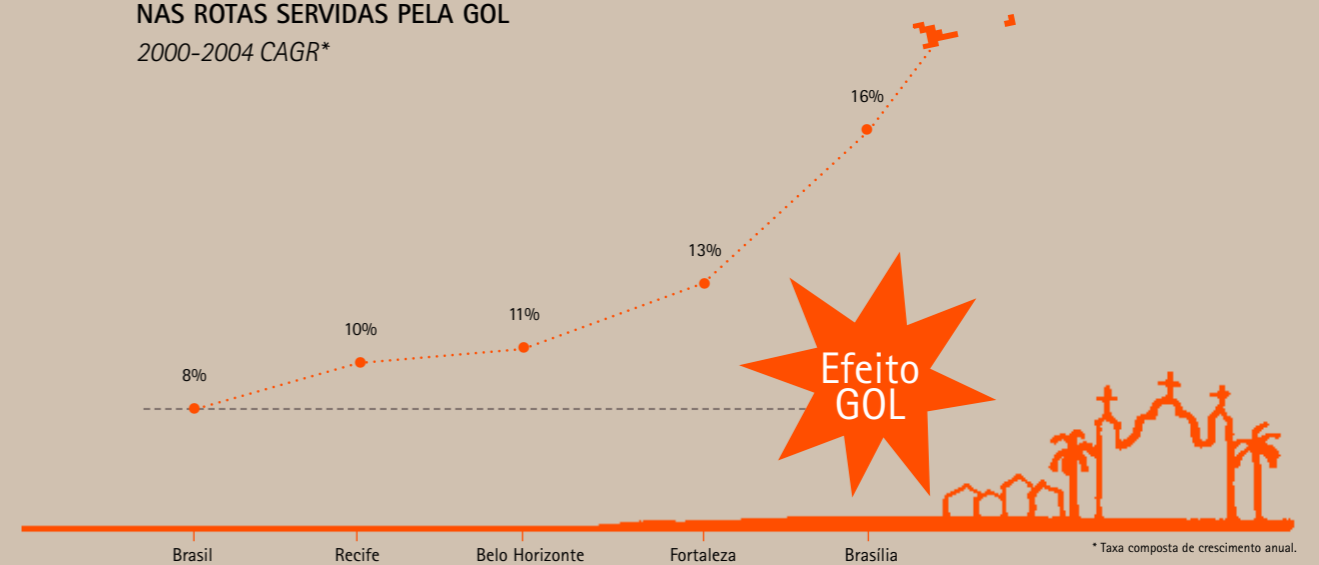


## O "Efeito GOL"

Desde que passou a operar, a GOL vem estimulando a demanda por viagens aéreas. Isso é possível na medida em que os passageiros comparam o preço de uma passagem de avião a uma passagem rodoviária – e vêem que esse valor cabe no seu bolso. Com isso, as rotas que apresentaram maior crescimento no país são aquelas em que a GOL passou a operar, como o exemplificado no gráfico abaixo.



CRESCIMENTO DO TRÁFEGO DE PASSAGEIROS  
NAS ROTAS SERVIDAS PELA GOL  
2000-2004 CAGR\*







"É a primeira vez que eu estou viajando de avião. Sempre viajo de ônibus, mas desta vez os meus patrões acharam que eu devia vir de avião porque é mais ligeiro. Estou tendo que pedir auxílio, porque eu não entendo nada, mas o pessoal é muito carinhoso."

*Lucides Pereira Cardoso, 87, doméstica.*



O mercado brasileiro tem **potencial** para mais **20 milhões** de passageiros

"Estou chegando de Nova York e indo Porto Alegre. Escolhi a GOL para o vôo nacional primeiro porque é mais barato. Segundo porque viajei algumas vezes a trabalho, que outras pessoas compraram pra mim, e eu gostei e agora eu viajo só pela GOL."

*Carolina Isabel Martin, 20, modelo.*



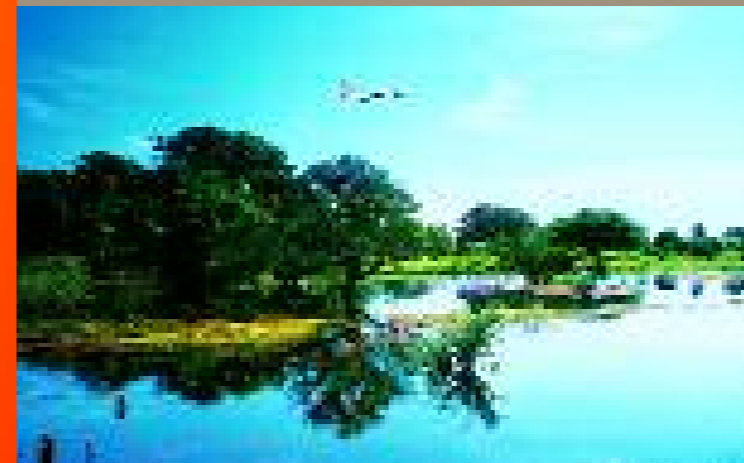
A GOL já é a **maior companhia aérea** operando nos aeroportos de Belo Horizonte (MG), Porto Alegre (RS) e Curitiba (PR) e a segunda maior nos dois aeroportos do Rio de Janeiro, por número de passageiros transportados\*

## Operação

A operação da GOL foi desenhada com o objetivo de maximizar a utilização das aeronaves, mantendo alta frequência de vôos e baixo tempo de permanência em solo para atender a demanda crescente de passageiros, com alta produtividade e baixo custo.

A Companhia opera vôos diretos em rotas de maior tráfego, seguindo para cidades secundárias com escalas. O tempo médio, em solo, tem sido de 25 minutos, e o índice de utilização de aeronaves alcançou 13,6 horas diárias. Esses dois indicadores estão entre os melhores do mundo, de acordo com avaliação da Boeing.

Ao final de dezembro de 2004, a Companhia atendia 35 cidades brasileiras e uma na Argentina, operando 270 vôos diariamente, com uma frota de 27 aviões. O ano de 2004 foi marcado pela inauguração de oito novas bases nacionais – Joinville (SC), Uberlândia (MG), Porto Velho (RO), Rio Branco (AC), Foz do Iguaçu (PR), Caxias do Sul (RS), Teresina (PI) e Aracaju (SE) –, e também da primeira rota internacional, para Buenos Aires, na Argentina. Com isso, houve um aumento de 16% na capacidade da Companhia. Além das novas bases, a GOL também criou novas ligações e aumentou frequências entre destinos já abrangidos por sua malha.



Maximização das taxas de ocupação por meio das conexões entre vôos e eficiência da rede.



Há amplo espaço para crescimento nos principais aeroportos do país.





## Segurança

A segurança de seus passageiros e colaboradores é a prioridade da GOL. Os procedimentos voltados à segurança vão além dos parâmetros básicos estabelecidos pelas autoridades do setor e concentram-se em três áreas distintas: manutenção das aeronaves, treinamento constante da tripulação e monitoramento contínuo do desempenho das aeronaves e das equipes.

A GOL é membro da Flight Safety Foundation (a mais conceituada entidade de segurança de vôo do mundo). A Companhia tem instalado em suas aeronaves o sistema de FOQA e MOQA de acompanhamento de vôo, que aumenta a segurança de seus vôos e otimiza os resultados operacionais.



Tripulação experiente: pilotos com mais de 10.000 horas de vôo em equipamento equivalente.



Total adesão às recomendações do fabricante quanto a manutenções periódicas.

## Qualidade

Simplicidade no serviço não significa abrir mão da qualidade. A GOL estruturou sua equipe de Qualidade para acompanhar todos os indicadores, de todas as áreas da Companhia, com foco especial nos itens que são mais sensíveis aos clientes: regularidade, pontualidade e conveniência. Os relatórios de qualidade são enviados a todos os membros da Diretoria, e ações são continuamente tomadas visando corrigir eventuais problemas, sejam eles pontuais ou que abrangem a Companhia como um todo.



Em 2004, a GOL registrou índice de regularidade de 98%.



	2002	2003	2004
Regularidade (%)	97	97	98
Reclamação por 1.000 pax	0,4	0,4	0,6
Extravio de Bagagem (por 1.000 pax embarcado)	0,7	0,6	0,5

Fonte: DAC.



## Público-alvo

O transporte de passageiros representa 96% da receita da Companhia. Nesse segmento, a GOL foca sua atuação em três públicos-alvo específicos:

→ **Negócios:** público mais exigente e tradicional do mercado, que responde por 60% dos nossos passageiros e se concentra nas principais capitais, especialmente as da Região Sudeste. O grande desafio para a conquista definitiva desse público foi oferecer mais vôos,

mantendo regularidade e pontualidade acima da média brasileira. Os passageiros que viajam a negócios representam 66% da receita da GOL e asseguram um fluxo contínuo de vôos durante todo o ano.

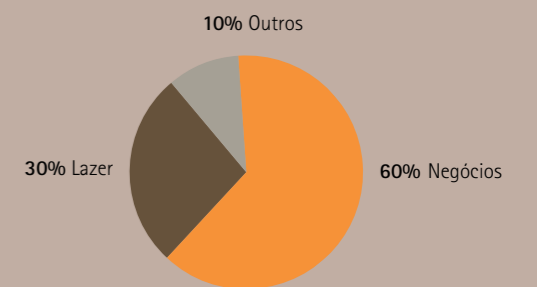
→ **Lazer:** responde por 30% do mercado brasileiro e se concentra principalmente

nas capitais da Região Nordeste. Nesse segmento, reside um grande potencial de crescimento para a GOL, diretamente relacionado com o crescimento do PIB no Brasil e conseqüente aumento do turismo doméstico.

→ **Outros (VFR):** passageiros com propósitos específicos nos destinos procurados, como visita a amigos e parentes, realização de cursos, entre outros.



PERFIL DOS PASSAGEIROS EM 2004



Baixas tarifas atraem passageiros de lazer e passageiros de negócios mais sensíveis a preço.



Estimular demanda permite à GOL não só ganhar participação como expandir o mercado em que atua.

27 aeronaves atravessam o Brasil em 270 vôos diários...

R\$1

Volta por R\$ 1,00: passageiros que permaneciam por mais de cinco noites no destino pagavam apenas R\$ 1,00 pelo retorno.



Vôos Noturnos, apelidados de "corujões" – pois são realizados durante a madrugada, utilizando aviões que estariam parados.



Web Check-in. A GOL é a única companhia brasileira a oferecer esse serviço.

## Inovações e Promoções

A GOL é pioneira em promoções diferenciadas e inovadoras no mercado aéreo. Nessa linha, foi precursora no lançamento dos Vôos Noturnos, iniciados em dezembro de 2003, voltados aos passageiros sensíveis a preço e idealizados para concorrer com viagens interestaduais de ônibus. Apelidados de Corujões e utilizando aeronaves que estariam paradas, os vôos marcaram o início das operações da GOL no Aeroporto Internacional Governador André Franco Montoro, em Guarulhos. Com ocupação média de 90% – bem acima dos 70% previstos –, os vôos noturnos criaram demanda no mercado e passaram a ter caráter permanente.

Em 2004, o grande destaque foi a promoção "Brasil Mais Perto". Toda semana, do primeiro minuto do sábado até o último minuto da segunda-feira, os clientes GOL puderam encontrar no site vários destinos com as tarifas especiais a partir de R\$ 1,00. Foram vendidas, aproximadamente, 48 mil passagens.

Também foram destaque as datas comemorativas. No Dia dos Idosos, a Companhia ofereceu descontos especiais para pessoas com 65 anos ou mais. No Dia das Crianças, concedeu descontos de 100% para menores de 12 anos acompanhados de um adulto pagante.

Os maiores volumes de tráfego no website (650.000 visitantes únicos por mês, em média, no quarto trimestre) e o aumento de passagens vendidas evidenciam o sucesso dos programas, que serão mantidos e ampliados em 2005.



## Carga

De olho no crescimento do e-commerce no país, a GOL também opera na área de cargas, por meio da GOL Log. Com foco em pequenas encomendas, o que possibilita a obtenção de margens maiores, a GOL Log utiliza o espaço disponível nas aeronaves. O negócio representou, em 2004, 4% das receitas totais da Companhia, e segue a mesma filosofia da GOL – serviço eficiente com tarifas baixas.



TICKERS  
Bovespa: GOLL4  
NYSE: GOL

## Oferta Pública Inicial de Ações



A GOL concluiu com sucesso sua oferta pública, tendo iniciado a negociação de suas ações preferenciais nas Bolsas de Valores de São Paulo (BOVESPA) e de Nova York (NYSE) em 24 de junho de 2004. A demanda teve excesso superior a seis vezes a oferta, atingindo recordes entre investidores brasileiros. A Companhia ofertou 17,6% do seu capital total, por meio da distribuição de 33.050.000 ações preferenciais, sendo 18.750.000 novas e 14.300.000 detidas pelos acionistas existentes. As ações foram negociadas ao preço de R\$ 26,57 por ação preferencial e de US\$ 17,00 por ADS, representando captação total de US\$ 284 milhões.

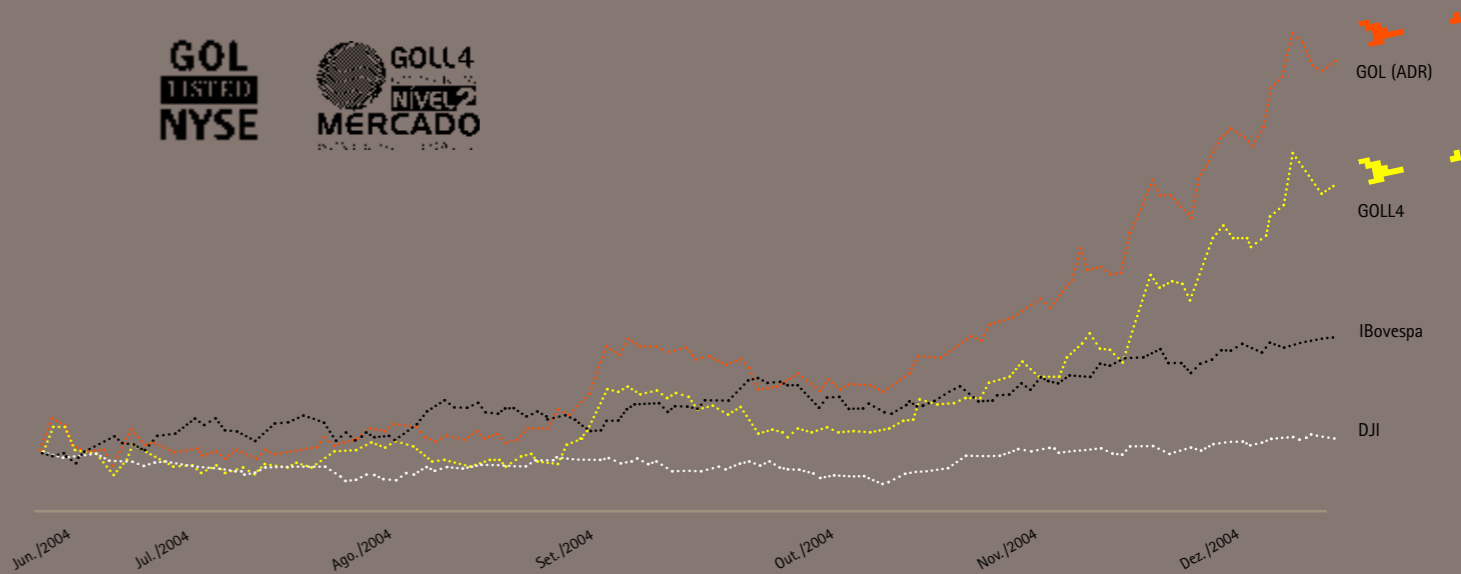
A operação foi realizada simultaneamente no Brasil e em Nova York, sendo que, do total das ações preferenciais ofertadas, 9.254.000, ou 28%, foram colocadas no Brasil e 23.796.000, ou 72%, foram colocadas no exterior sob a forma de ADSs (American Depositary Shares), que representam, cada uma, duas ações preferenciais. A demanda dos investidores individuais no Brasil foi de quase

R\$ 400 milhões. Os volumes médios de negociação, somadas Bovespa e NYSE, foram de aproximadamente R\$ 18 milhões por dia no quarto trimestre de 2004.

Os recursos líquidos provenientes da oferta primária de ações serão utilizados pela GOL, juntamente com os recursos em caixa, para investimentos relacionados à aquisição e/ou arrendamento de novas aeronaves.

## Desempenho das ações

O mercado de renda variável no Brasil apresentou um bom desempenho em 2004. A Bovespa continuou seus esforços de popularização do mercado de ações. Grandes companhias realizaram captações de recursos no mercado por meio de IPOs e ofertas secundárias. Nesse ambiente, a ação da GOL na Bovespa teve valorização de 59% desde o seu lançamento, enquanto o índice IBovespa valorizou-se em 26% no mesmo período. O ADR negociado na NYSE teve uma valorização de 88%, enquanto o índice Dow Jones valorizou-se 3%.



## Estrutura Acionária

A GOL nasceu de um dos maiores grupos de transporte rodoviário do Brasil: o Grupo Áurea, empresa com mais de 50 anos de atuação no setor, possuindo participação em diversas empresas de transporte em vários estados do país. A Aeropar Participações S.A., controladora da GOL, é subsidiária do Grupo Áurea.

Nome do Detentor	Ações Ordinárias		Ações Preferenciais detidas antes da Oferta Global		Ações Preferenciais detidas após Oferta Global		Ações Ordinárias e Preferenciais detidas após a Oferta Global	
	Ações	(%)	Ações	(%)	Ações	(%)	Ações	(%)
Aeropar Participações S.A.	109.448.477	100,00	31.493.863	53,07	31.493.863	40,33	140.942.340	75,15
BSSF Air Holdings LLC	6		21.099.100	35,55	10.199.100	13,05	10.199.106	5,44
Comporte Participações S.A.			6.751.775	11,38	3.351.775	4,29	3.351.775	1,79
Diretores e Conselheiros	14		8		8		22	
Mercado (Free Float)					33.050.000	42,32	33.050.000	17,62
<b>Total</b>	<b>109.448.497</b>	<b>100,00</b>	<b>59.344.746</b>	<b>100,00</b>	<b>78.094.746</b>	<b>100,00</b>	<b>187.543.243</b>	<b>100,00</b>

Base Dezembro / 04

(1) Aeropar é uma subsidiária de Áurea, a qual é controlada por Constantino de Oliveira Júnior, Henrique Constantino, Joaquim Constantino Neto e Ricardo Constantino. Áurea é sociedade integrante do Grupo Áurea, que controla mais de 20 companhias atuantes no setor de transporte de passageiros no Brasil. A família Constantino detém 100% do capital social da Áurea.  
 (2) Inclui 224 ações ordinárias da Companhia, subscritas e pagas na data da constituição da Companhia.  
 (3) BSSF Air Holdings LLC é controlada por BSSF Air Holdings Ltd. BSSF Air Holdings Ltd. é controlada por AIG Brazil Special Situations Fund, L.P. e AIG Brazil Special Situations Parallel Fund, C.V., fundos geridos por AIG BSSF L.P., subsidiária indireta de American International Group, Inc.  
 (4) Comporte Participações S.A. é controlada por Constantino de Oliveira Júnior, Henrique Constantino, Joaquim Constantino Neto e Ricardo Constantino, a família Constantino.  
 (5) Inclui 56 ações preferenciais da Companhia, subscritas e pagas na data da constituição da Companhia.  
 (6) Ações transferidas aos membros do Conselho de Administração para fins de elegibilidade.



## Práticas Exemplares de Divulgação e RI

Desde que abriu seu capital, a GOL construiu seu programa de Relações com Investidores (RI) em torno de três princípios centrais: transparência, garantia de acesso à informação e igualdade de tratamento. Dentre as políticas e procedimentos de Fair Disclosure (divulgação fidedigna) da Companhia, encontram-se várias iniciativas:

→ **Manual de Política de Divulgação.** Antes de se tornar uma companhia de capital aberto, O Conselho de Administração da GOL aprovou o Manual de Política e Procedimentos de Divulgação, que segue a Instrução CVM nº358 (relacionada à divulgação e uso de informações sobre atos ou fatos relevantes), a Regulamentação de *Fair Disclosure* da SEC (Reg FD) e a regra de obrigatoriedade do EDGAR (sistema eletrônico de dados da SEC) para emissores estrangeiros. O Manual de Política de Divulgação da GOL está disponível no *website* de RI da GOL.

→ **Website de RI (português e inglês).** A GOL atualiza continuamente seu *website* de RI, que foi reconhecido como um dos dez melhores *websites* de RI do Brasil pelo IR Global Rankings. No endereço [www.voegol.com.br](http://www.voegol.com.br), investidores e analistas encontram informações completas, inclusive demonstrativos financeiros, *press releases*, informações sobre lucros, cotações das ações, cobertura e recomendações de analistas, e estimativas de lucro feitas pelo mercado.

→ **Webcasts Globais.** As divulgações trimestrais de resultados da GOL são feitas via *webcast* ao vivo para investidores, analistas e imprensa. As apresentações realizadas

nas conferências para investidores são transmitidas via *webcast*, ao vivo, e disponibilizadas no *website* de RI da Companhia. As reuniões públicas locais com analistas e investidores – eventos da Apimec – são transmitidas ao vivo, em português, com tradução simultânea para o inglês.

→ **Demonstrativos Financeiros Trimestrais em BR GAAP e US GAAP.** Além de revisões trimestrais, auditorias anuais e divulgação completa de seus demonstrativos financeiros segundo os princípios contábeis brasileiros (BR GAAP), a GOL também fornece revisões trimestrais e auditorias anuais de seus demonstrativos financeiros em US GAAP. Os relatórios financeiros em BR GAAP e US GAAP são divulgados para o mercado, simultaneamente, a cada trimestre.

→ **Projeção de Lucros.** A GOL é uma das poucas empresas na América Latina a fornecer orientação para os resultados do exercício fiscal atual. Essa orientação reduz a volatilidade dos lucros e permite que a Companhia discuta mais livremente as tendências e expectativas do setor de acordo com a Reg FD.

→ **Comitê de Divulgação.** Com a criação de seu Comitê de Divulgação em 2005, a GOL estará em conformidade com a Seção 302 da Lei Sarbanes-Oxley de 2002.

A GOL assegura consistência e aperfeiçoamento contínuo na divulgação de informações. Isso melhora a percepção do mercado quanto ao compromisso da GOL com as melhores práticas de governança corporativa e respeita os princípios básicos das melhores práticas de divulgação.



## Distribuição de Dividendos

O Estatuto Social da GOL prevê um dividendo obrigatório aos acionistas de ações ordinárias e preferenciais de, no mínimo, 25% do lucro líquido anual distribuível (isto é, lucro após a constituição da reserva legal) de acordo com a Lei das S.As. Os dividendos propostos relativos ao período findo em 31/12/04 são de R\$ 60,7 milhões, representando R\$ 0,32 por ação. A aprovação dos dividendos a pagar pelos acionistas será efetuada na Assembléia Geral Ordinária de Acionistas a ser realizada em 11/04/05 e o pagamento ocorrerá em 20/04/05. Terão direito aos dividendos os acionistas detentores de ações ordinárias ou preferenciais em 11/04/05. As ações passarão a ser negociadas ex-dividendos a partir de 12/04/05.

O lucro base para determinação dos dividendos propostos pela Companhia decorre do resultado da equivalência patrimonial na controlada GOL a partir de 1º/03/04, data-base da reestruturação societária. As demonstrações financeiras consolidadas *pro forma* apresentadas na seqüência deste relatório não devem ser tomadas por base para fins de cálculo de dividendos ou para quaisquer outros fins societários que não sejam os de proporcionar informações comparativas sobre o desempenho operacional da GOL, em razão da reestruturação societária que envolveu a criação dessa companhia *holding* em 12/03/04.





## Governança Corporativa

A GOL é administrada por um Conselho de Administração composto por oito membros e uma Diretoria-Executiva composta por cinco membros. A Companhia também dispõe de comitês de Auditoria, Governança Corporativa e Indicação, de Remuneração e de Políticas de Risco, compostos por membros do Conselho de Administração, além de comitês de Gestão, Política Executiva, Orçamento, Investimento, Governança Corporativa, Gerenciamento de Riscos, Divulgação e Tecnologia de Informação, compostos por membros da Diretoria.

A Companhia está comprometida em atingir e manter elevados padrões de governança corporativa. Para alcançar essa meta, foi estabelecido um Comitê de Governança Corporativa e Indicação, para monitorar e fazer recomendações a respeito das melhores práticas para o Conselho de Administração.

Além dos requisitos para listagem no Novo Mercado Nível 2 da Bovespa, a GOL também concedeu direito a todos os acionistas de participar da oferta pública de aquisição de ações, na eventualidade de alienação do controle, oferecendo para cada ação preferencial o mesmo preço pago por ação ordinária do bloco de controle (100% de *tag along*). O acionista controlador da Companhia, Aeropor, também comprometeu-se a não transferir qualquer ação preferencial, qualquer opção de compra de ações preferenciais ou quaisquer valores mobiliários conversíveis em ações preferenciais por um prazo de um ano, após a data de início de negociação das ações da GOL em Bolsa de Valores.



Administradores com espírito empreendedor e vasta experiência no segmento de transporte de passageiros.



100% de *tag along* para todos os acionistas.

## Conselho de Administração

O Conselho de Administração da GOL é responsável pelo estabelecimento das políticas estratégicas gerais. Entre outras atribuições, o Conselho é responsável por eleger os membros da Diretoria e supervisionar o exercício de suas funções. O Conselho de Administração reúne-se trimestralmente ou sempre que solicitado pelo presidente ou conjuntamente por quaisquer três de seus membros.

Em 2004, a GOL elegeu três novos membros para o Conselho de Administração, cada um dos quais é qualificado como independente em conformidade com os critérios da NYSE.

Nome	Idade	Cargo
Constantino de Oliveira	73	Presidente do Conselho
Constantino de Oliveira Júnior	36	Conselheiro
Henrique Constantino	33	Conselheiro
Joaquim Constantino Neto	39	Conselheiro
Ricardo Constantino	41	Conselheiro
Álvaro de Souza	56	Conselheiro Independente
Antonio Kandir	51	Conselheiro Independente
Luiz Kaufmann	59	Conselheiro Independente

## Diretoria-Executiva

Os diretores da GOL são responsáveis pela administração-executiva diária dos negócios. Cada diretor tem responsabilidade individual estabelecida pelo Estatuto Social e pelo Conselho de Administração.

Nome	Idade	Cargo
Constantino de Oliveira Júnior	36	Diretor-Presidente
David Barioni Neto	46	Diretor Vice-Presidente Técnico
Richard F. Lark, Jr.	38	Diretor Vice-Presidente Financeiro e de Relações com Investidores
Tarcísio Geraldo Gargioni	58	Diretor Vice-Presidente de Marketing e Serviços
Wilson Maciel Ramos	58	Diretor Vice-Presidente de Planejamento e Tecnologia de Informação



## Conselho Fiscal e Comitês de Gestão

O Conselho Fiscal é um órgão societário independente da administração e de auditores independentes. A principal responsabilidade do Conselho Fiscal é fiscalizar as atividades da administração bem como rever as demonstrações financeiras da Companhia e reportar suas conclusões aos acionistas. Atualmente, a GOL não possui Conselho Fiscal instalado.

O Conselho de Administração possui comitês de Remuneração e Indicação, de Auditoria, e de Política de Hedge. As obrigações e composição de cada um desses comitês estão descritas abaixo.

### Comitê de Governança Corporativa e Indicação

Responsável pela coordenação, implementação e revisão periódica das melhores práticas da Governança Corporativa e por monitorar e manter o Conselho de Administração da Companhia, informando sobre recomendações de legislação e mercado que façam referência à Governança Corporativa.

### Comitê de Auditoria

Presta assistência ao Conselho de Administração em assuntos que envolvam contabilidade, controles internos, relatórios financeiros e *compliance*. O Comitê de Auditoria recomenda as indicações de auditores independentes pelo Conselho de Administração e revisa a remuneração dos auditores independentes. O Comitê de Auditoria também avalia a eficácia dos controles financeiros internos e de *compliance*. É composto por três membros independentes eleitos pelo Conselho de Administração, com mandato de um ano: Álvaro Souza, Antonio Kandar e Luiz Kaufmann (o "especialista financeiro" para os fins da regulamentação da SEC).

### Comitê de Remuneração

Revisa e recomenda ao Conselho de Administração as formas de remuneração a serem pagas aos conselheiros e diretores, incluindo salário, bônus e opções de compra de ações. O Comitê de Remuneração também analisa e recomenda revisões às políticas de remuneração aplicáveis aos conselheiros e diretores, e analisa os planos de carreira e de sucessão para a administração.

### Comitê de Políticas de Risco

Conduz análises periódicas das medidas que são tomadas para proteger a Companhia contra as variações de taxas de câmbio, taxas de juros e do preço de combustível de aeronaves, e analisa os efeitos de tais variações nas receitas e despesas. O Comitê de Política de Risco avalia a eficácia das medidas de *hedge* adotadas durante tal trimestre e dá recomendações com relação a variações futuras.





"Já viajei de GOL muitas vezes.  
Escolho a companhia por  
questões como qualidade,  
preço, pontualidade,  
serviço de bordo, tudo de bom.  
Ah, e a cor é linda, laranja."

*Antônio Nadim Zidan, 60, industrial*



"Liguei para a agência de viagens e  
pedi a empresa com melhor horário  
de voo e melhor preço.

Eles me informaram as opções  
da GOL. Já viajei antes pela  
companhia e acho muito boa. Pontual  
e com bons horários de voo."

*Rinaldo Tadeu Gertrudes, 39, gerente*

## A GOL e a Sarbanes-Oxley

A GOL, dentro do seu comprometimento em manter altos padrões de governança corporativa, iniciou em 2004 a implementação dos procedimentos necessários à conformação à Lei Sarbanes-Oxley Act. Os processos envolvem basicamente as Certificações 302 e 404, que deverão ocorrer em 2005, e a criação de um Comitê de Divulgação.

### Comitê de Divulgação

A formação de um Comitê de Divulgação representa um dos mais importantes controles que uma companhia pode implementar, além de ser peça fundamental nos processos de certificação mencionados. O Comitê de Divulgação é um importante controle para a Gol, além de ser peça fundamental nos processos de certificação mencionados. O Comitê de Divulgação da Gol executa inúmeras funções, incluindo a revisão dos registros da SEC, a recomendação de parâmetros para a divulgação, a supervisão dos processos de divulgação e a revisão das deficiências dos controles e das insuficiências materiais com o Diretor-Presidente e com o Diretor Financeiro.

### Comitê de Tecnologia de Informação (TI)

O Comitê de TI apóia a Diretoria da Companhia para assegurar a aderência dos projetos dessa área aos negócios. Os investimentos são feitos com retorno previamente calculado e pactuado, e com a correta alocação dos recursos. Em 2004, foi realizado um diagnóstico de maturidade quanto a Governança em TI e iniciada a adequação do processo para atender os requisitos do COBIT (Central Objectives for Information and Related Technology).

## Política de Negociação de Valores Mobiliários da GOL

A Política de Negociação de Valores Mobiliários da GOL estabelece as regras de negociação a serem observadas pelas pessoas consideradas como Indivíduos Qualificados, contemplando as restrições à negociação prevista na Instrução 358 da CVM e a política interna de negociação de valores mobiliários adotada pela GOL.

Todos os gestores da GOL foram apresentados e aderiram à política, comprometendo-se a divulgá-la a toda a sua equipe.



## A Atuação Social da GOL

A GOL já nasceu comprometida com projetos de responsabilidade social, preocupada com a necessidade de crescimento humano e social no país. A GOL acredita que a única maneira de transformar essa realidade é investindo em projetos sérios, que apostem na capacidade e no talento dos brasileiros.



Gol Social



Há uma real preocupação da Companhia com a necessidade de crescimento humano e social no país.



### Ações Sociais

A Companhia optou por se engajar em ações nas quais pudesse participar ativamente e que estivessem, ao mesmo tempo, ligadas à sua atividade principal. Também definiu como meta apoiar projetos de organizações não-governamentais com abrangência nacional, com foco na população carente e que, principalmente, não fossem assistencialistas. São eles:



#### Pastoral da Criança

A Pastoral é uma das maiores ONGs do mundo e realiza um trabalho primoroso de combate à desnutrição e à mortalidade infantil, atendendo 1,8 milhão de crianças de zero a seis anos. A GOL assumiu o compromisso, em 2003, de doar R\$ 1 milhão em dois anos, "sem indicar o destino da verba para determinado projeto da instituição". Uma iniciativa que dá plena liberdade à Pastoral de investir o dinheiro em qualquer de seus programas.



#### Projeto Felicidade

Uma instituição que trabalha com crianças portadoras de câncer. Durante uma semana, elas vêm a São Paulo, onde realizam passeios acompanhadas pelos parentes. É o momento de esquecer um pouco a dura rotina do tratamento. Um desses passeios inclui a visita ao escritório da GOL e ao Aeroporto de Congonhas, sempre com total integração com os funcionários da Companhia. Essa relação permanece mesmo depois que as crianças vão embora, por meio de cartas, telefonemas e festas-surpresa de aniversário.



#### Fundação GOL de Letra

A Fundação trabalha com programas educativos complementares. Atualmente, atende cerca de 540 crianças e adolescentes, entre 6 e 14 anos, em São Paulo e no Rio de Janeiro. Investe também na formação de agentes comunitários por meio de oficinas que envolvem 200 jovens. A GOL transformou-se na transportadora oficial do projeto por meio de doações de passagens aéreas entre Rio de Janeiro e São Paulo.



### Parcerias do bem

Para realizar o sonho de um país melhor e mais justo, é preciso, antes de tudo, querer. Pensando nisso, a GOL apóia e investe no **Faça Parte**, que une voluntários de todo o país com um único objetivo: fazer um Brasil melhor. O **Faça Parte** acredita na força do trabalho voluntário e na idéia de que cada brasileiro pode se sentir parte ativa na realização deste grande sonho. A GOL também é responsável pelo transporte dos coordenadores do **Projeto Solidariedade ao Nordeste**, que recentemente recebeu o status de "ONG eu quero ajudar". Ele foi elaborado por voluntários sensibilizados pelas dramáticas condições de vida em Jaguaruna (CE). O projeto incentiva pessoas de todo o Brasil a adotarem famílias carentes da região. Também apóia o **Instituto Criar de TV e Cinema**, fundado pelo apresentador Luciano Huck, que oferece capacitação profissional para jovens de baixa renda na área de audiovisual, além de viabilizar estágios em empresas ligadas à área de produção de cinema e televisão. O **Futebol dos Atores** também é apoiado pela GOL. É um projeto em que atores promovem jogos em prol das crianças e idosos de determinadas comunidades.



INSTITUTO CRIAR  
DE TV E CINEMA



### Projeto Reciclagem GOL

Quando um passageiro em nossa aeronave joga um copo no lixo, ele pode ter certeza de que está ajudando alguma instituição de caridade, por meio do **Programa de Reciclagem GOL**. Nesse programa, todas as embalagens de plástico consumidas em nossas aeronaves são recicladas. E toda a verba arrecadada com a reciclagem é doada a instituições de caridade. Todo mês, são cerca de 100 toneladas de plástico reciclados, que geram uma economia de uma tonelada de petróleo, além de evitar que este material leve 450 anos para se decompor. Assim, com um único programa, a GOL cuida do futuro do meio ambiente, contribui com a geração de empregos e ajuda a melhorar a qualidade de vida de muita gente.



### Projetos Culturais

Há quatro anos, a GOL preocupa-se com a cultura no Brasil, patrocinando peças, apoiando filmes, espetáculos de dança e eventos esportivos. Nesse período, apoiou e patrocinou dois filmes de cinema, quatro eventos esportivos, todos os shows da Rede CIE Brasil (que engloba as casas de shows Credicard Hall, DirecTV Music Hall e Claro Hall em São Paulo e no Rio de Janeiro) e 19 peças de teatro.





## Prêmios e Homenagens

Diversos prêmios e homenagens foram concedidos à GOL no ano de 2004. Entre eles, destacam-se:

- Prêmio iBest 2004 – categoria Meios de Transporte;
- Melhores e Maiores Exame 2004 – "Empresa do Ano";
- 3º Marketing Best Responsabilidade Social – Gol Linhas Aéreas Inteligentes, mais que uma empresa brasileira. Uma cidadã de atitude.
- Prêmio Top Social 2004;
- Prêmio Anual de Aviação 2004 – "Melhor Companhia Aérea Brasileira";
- As Grandes Sacadas de Marketing 2004 – Melhor Empresa na categoria Companhia Aérea;
- Finalista no Troféu Transparência 2004 (Anefac) – "Melhores Demonstrações Contábeis Publicadas em 2004";
- Maiores Et Melhores do Transporte Et Logística 2004 – "A Melhor do Setor Aéreo" e "A Melhor entre as Melhores do Setor Transporte";
- Prêmio Melhor Oferta de Ações de 2004 (*Latin Finance Magazine*).

## Demonstrações do Valor Adicionado Consolidadas Pro Forma (BR GAAP)

Em milhares de reais

	2004	2003
<b>Receitas</b>		
Transporte de passageiros, cargas e outras	2.054.649	1.497.393
Provisão para devedores duvidosos	(213)	(2.455)
<b>Insumos adquiridos de terceiros (inclui ICMS e IPI)</b>		
Materiais, energia, serviços de terceiros e outros	(647.442)	(472.129)
Seguros de aeronaves	(25.575)	(25.850)
Comerciais e publicidade	(261.543)	(188.825)
<b>Valor adicionado bruto</b>	<b>1.119.876</b>	<b>808.134</b>
<b>Retenções</b>		
Depreciação e amortização	(26.000)	(14.527)
<b>Valor adicionado líquido produzido pela companhia</b>	<b>1.093.876</b>	<b>793.607</b>
<b>Valor adicionado recebido em transferência</b>		
Receitas financeiras	56.420	26.577
<b>Valor adicionado total a distribuir</b>	<b>1.150.296</b>	<b>820.184</b>
<b>Distribuição do valor adicionado</b>		
Empregados	(172.979)	(137.638)
Governo	(315.690)	(201.282)
Financiadores	(45.441)	(88.504)
Lectores	(298.706)	(279.716)
Acionistas	(60.676)	(26.502)
Reinvestido	(256.804)	(86.542)
<b>Valor adicionado total distribuído</b>	<b>(1.150.296)</b>	<b>(820.184)</b>



# Balanço Social Consolidado Pro Forma (BR GAAP)

Em milhares de reais

	2004		2003	
	Controladora	Consolidado	Controladora	Consolidado
<b>1) Base de Cálculo</b>				
Receita líquida (RL)	-	1.960.886	-	1.400.590
Resultado operacional (RO)	-	509.195	-	188.667
Folha de pagamento bruta (FPB)	-	90.367	-	62.582

	2004			2003		
	Consolidado			Consolidado		
	Valor (R\$ mil)	% sobre FPB	% sobre RL	Valor (R\$ mil)	% sobre FPB	% sobre RL
<b>2) Indicadores Sociais Internos</b>						
Alimentação	6.807	7,53	0,35	4.801	7,67	0,34
Transporte de funcionários	3.666	4,06	0,19	2.865	4,58	0,20
Segurança e Medicina do Trabalho	211	0,28	0,01	100	0,16	0,01
Encargos sociais compulsórios	32.554	36,02	1,66	22.587	36,09	1,61
Capacitação e desenvolvimento profissional	6.473	7,16	0,33	19.068	30,47	1,36
Participação nos lucros ou resultados	27.181	30,08	1,39	-	-	-
<b>Total - Indicadores Sociais Internos</b>	<b>76.892</b>	<b>85,09</b>	<b>3,92</b>	<b>53.244</b>	<b>85,08</b>	<b>3,80</b>

	2004			2003		
	Valor (R\$ mil)	% sobre FPB	% sobre RL	Valor (R\$ mil)	% sobre FPB	% sobre RL
<b>3) Indicadores Sociais Externos</b>						
Cultura	1.730	1,91	0,09	1.120	0,95	0,08
Tributos (excluídos encargos sociais)	271.378	300,31	13,84	140.246	119,55	10,01
<b>Total - Indicadores Sociais Externos</b>	<b>273.108</b>	<b>302,22</b>	<b>13,93</b>	<b>141.366</b>	<b>120,51</b>	<b>10,09</b>

	2004	2003
<b>4) Indicadores do Corpo Funcional (não auditados)</b>		
Número de empregados ao final do período	3.307	2.453
Número de admissões durante o período	1.152	223
Número de empregados acima de 45 anos	324	244
Número de mulheres que trabalham na empresa	1.391	987
Percentual de mulheres em cargos de chefia	41,63	32,39
Número de negros que trabalham na empresa	37	34
Percentual de cargos de chefia ocupados por negros	-	-

#### 5) Indicadores Relevantes quanto ao Exercício da Cidadania Empresarial

	2004	2003
Número total de acidentes de trabalho	24	22

Os projetos sociais e ambientais foram desenvolvidos:	( ) pela direção	( X ) direção e gerências	( ) todos os empregados
Os padrões de segurança e salubridade no ambiente de trabalho foram definidos:	( ) pela direção	( X ) direção e gerências	( ) todos os empregados
A participação nos lucros ou resultados contempla:	( ) direção	( ) direção e gerências	( X ) todos os empregados
Na seleção dos fornecedores, os mesmos padrões éticos e de responsabilidade social e ambiental adotados pela empresa:	( ) não são considerados	( ) são sugeridos	( X ) são exigidos
Quanto à participação dos empregados em programas de trabalho voluntário, a empresa:	( ) não se envolve	( ) apóia e incentiva	( X ) organiza



# Análise Gerencial de Desempenho

A tabela abaixo sumariza as principais linhas das demonstrações de resultado da GOL em conformidade com a legislação americana (US GAAP), em milhares de reais, para os períodos encerrados em 31 de dezembro de 2003 e 2004.

	2004	2003	% Var.
<b>Receita Operacional Líquida</b>			
Transporte de passageiros	1.875.475	1.339.191	40,0%
Transporte de cargas e outros	85.411	61.399	39,1%
Receita Operacional Líquida Total	1.960.886	1.400.590	40,0%
<b>Custos e Despesas Operacionais</b>			
Pessoas	183.037	137.638	33,0%
Combustíveis e lubrificantes	459.192	308.244	49,0%
Arrendamento mercantil de aeronaves	195.504	188.841	3,5%
Seguro de aeronavve	25.575	25.850	-1,1%
Comerciais e publicidade	261.756	191.280	36,8%
Tarifas de pouso e decolagem	57.393	47.924	19,8%
Prestação de serviços	74.825	58.710	27,4%
Material de manutenção e reparo	51.796	42.039	23,2%
Depreciação	21.242	13.844	53,4%
Outros custos e despesas operacionais	54.265	44.494	22,0%
Total de custos e despesas operacionais	1.384.585	1.058.864	30,8%
<b>Resultado Operacional</b>	<b>576.301</b>	<b>341.726</b>	<b>68,6%</b>
<b>Despesas não operacionais</b>			
Despesas financeiras	(13.444)	(20.910)	-35,7%
Receitas financeiras	24.423	(56.681)	nm*
<b>Lucro antes de IR/CS</b>	<b>587.280</b>	<b>264.123</b>	<b>122,3%</b>
Imposto de Renda e Contribuição Social Correntes	(165.710)	(60.747)	172,8%
Imposto de Renda e Contribuição Social Diferidos	(36.860)	(27.929)	32,0%
<b>Lucro Líquido</b>	<b>R\$ 384.710</b>	<b>R\$ 175.459</b>	<b>119,3%</b>
<b>Lucro por ação, básico</b>	<b>R\$ 2,14</b>	<b>R\$ 1,07</b>	<b>100,6%</b>
<b>Lucro por ação, diluído</b>	<b>R\$ 2,13</b>	<b>R\$ 1,07</b>	<b>99,7%</b>
<b>Lucro por ADS, básico - US Dólar</b>	<b>\$ 1,46</b>	<b>\$ 0,72</b>	<b>104,3%</b>
<b>Lucro por ADS, diluído - US Dólar</b>	<b>\$ 1,46</b>	<b>\$ 0,72</b>	<b>103,6%</b>
<b>Número de ações médio ponderado</b>	<b>179.730.743</b>	<b>164.410.236</b>	<b>9,3%</b>
<b>Número de ações médio ponderado com efeito de diluição</b>	<b>180.557.011</b>	<b>164.410.236</b>	<b>9,8%</b>

\* porcentagem não mencionada.



A análise de desempenho a seguir é procedida em US GAAP para facilitar a comparação direta com nossos pares do segmento "Baixo custo-Baixa Tarifa".

O lucro líquido da GOL cresceu de R\$ 175,5 milhões, em 2003, para R\$ 384,7 milhões no exercício de 2004, um incremento de R\$ 209,2 milhões. A Companhia registrou lucro operacional de R\$ 576,3 milhões em 2004, um aumento de R\$ 234,6 milhões em comparação com 2003, e sua margem operacional foi de 29,4%, uma expansão de 5,0 pontos em relação a 2003. O lucro antes de impostos aumentou de 122,3% para R\$ 587,3 milhões, resultando em maior imposto de renda e contribuição social, de R\$ 88,7 milhões, em 2003, para R\$ 202,6 milhões em 2004. A alíquota efetiva de imposto da GOL foi de 34% em 2004 e 2003, respectivamente.

## Receita Operacional Líquida

A receita operacional líquida cresceu 40,0%, ou R\$ 560,3 milhões, devido à maior receita de passageiros que, por sua vez, resultou de um crescimento de 8,9% em seu *yield*, um aumento de 16,3% da capacidade e de 6,7 pontos em sua taxa de ocupação – de 64,3% para 71,1%. O aumento das decolagens foi motivado pela adição de mais de cem decolagens regulares. Um crescimento de 28,6% no número de passageiros-quilômetro transportados (RPK) resultou em um avanço de seu *market share* para 22,3%. Outras receitas aumentaram R\$ 24,0 milhões devido, principalmente, ao crescimento de receita proveniente de operações de serviços de carga. O aumento da receita foi facilitado pelo número médio de aeronaves em operação, subindo de 21,3% para 23,2%.



## Despesas Operacionais

As despesas operacionais aumentaram 30,8%, ou R\$ 325,7 milhões, devido, principalmente, a um incremento de 49,0% no custo médio dos combustíveis e de 36,8% em despesas comerciais e com publicidade. O crescimento das despesas operacionais foi parcialmente compensado pela maior produtividade e reduções nos arrendamentos médios e prêmios de seguro de aeronaves, conseqüência da valorização de 8,1% do real frente ao dólar norte-americano. A capacidade operacional aumentou 16,3% para 8,84 bilhões assentos-quilômetro oferecidos (ASK) devido à capacidade programada, que nos permitiu adicionar mais de cem freqüências de voo. Além disso, a GOL aumentou a utilização das aeronaves, de 12,7 horas-bloco por dia em 2003 para 13,6 horas-bloco por dia em 2004. As despesas operacionais por assento-quilômetro disponível cresceram 11,3% para R\$ 15,66 pelo aumento no custo médio dos combustíveis e pelas despesas comerciais e com publicidade, parcialmente compensadas pela distribuição de seus custos fixos sobre mais assentos-quilômetro oferecidos. Segue abaixo, o detalhamento das despesas operacionais em 2004 em comparação a 2003 (variações percentuais baseiam-se em números não arredondados):

	Exercício Encerrado em 31 de dezembro*		Variação Percentual	Percentual de Receita Líquida 2004
	2003	2004		
Pessoal	1,83	2,07	13,1%	9,3%
Combustíveis e Lubrificantes	4,10	5,19	26,8%	23,4%
Arrendamento de Aeronaves	2,51	2,21	(11,9)%	10,0%
Seguro de Aeronaves	0,34	0,29	(15,8)%	1,3%
Comerciais e Publicidade	2,54	2,96	16,5%	13,4%
Tarifas de Pouso e Decolagem	0,64	0,65	1,9%	2,9%
Prestação de Serviços	0,78	0,85	8,5%	3,8%
Material de Manutenção e Reparo	0,56	0,59	(4,9)%	2,6%
Depreciação	0,18	0,24	30,6%	1,1%
Outras Despesas	0,60	0,61	3,8%	2,8%
<b>Total de Despesas Operacionais</b>	<b>14,07</b>	<b>15,66</b>	<b>11,3%</b>	<b>70,6%</b>

\*Custo por assento-quilômetro oferecido em centavos de R\$ (real).

Os salários e benefícios cresceram 33,0%, ou R\$ 45,4 milhões, devido à expansão de 38,3% do número de colaboradores, de 2.457 no final de 2003 para 3.307 no final de 2004, ao aumento de 5,8% nos índices salariais, devido aos avanços no custo de vida, as provisões de R\$ 27,2 milhões para o plano de participação nos lucros e custos de treinamento de pessoal para dar sustentação a adição de cinco aeronaves e modelo Boeing 737-300, no segundo semestre de 2004. O custo operacional por assento-quilômetro oferecido (CASK) subiu 13,1% devido à provisão para participação nos lucros, o que foi parcialmente compensado pela maior produtividade por funcionário e maior capacidade.

Os custos com combustíveis aumentaram 49,0%, ou R\$ 150,9 milhões, devido, principalmente, a um avanço no custo médio de combustível por litro de 24,2% e um consumo adicional de 53,0 milhões de litros de combustível (20,0% em relação a 2003), o que foi parcialmente compensado pela frota eficiente em termos de combustível e repasse de preços e ajudou a mitigar o aumento nos preços dos combustíveis. O custo operacional por assento-quilômetro oferecido subiu 26,8% devido, em grande parte, a um aumento no custo médio de combustível por litro.

O custo com arrendamento mercantil de aeronaves cresceu 3,5%, ou R\$ 6,7 milhões, graças a um aumento no tamanho médio de sua frota, de 21,3 para 23,2, o que foi parcialmente compensado por um menor arrendamento médio referente as cinco aeronaves adicionais, modelo Boeing 737-300, que a GOL está arrendando segundo contratos de dois e três anos com o objetivo de atender às necessidades de capacidade no curto prazo bem como a valorização de 8,1% do real frente ao dólar norte-americano. O custo operacional por assento-quilômetro disponível diminuiu 11,9% devido à elevada utilização de aeronaves, de 13,6 horas-bloco por dia.

Os custos com seguros de aeronaves recuaram 1,1%, ou R\$ 0,3 milhão, devido à valorização do real frente ao dólar norte-americano durante 2004 e à redução nas taxas médias de prêmio de seguro. O custo operacional por assento-quilômetro oferecido diminuiu 15,8% pelas mesmas razões.

As despesas comerciais e com publicidade aumentaram 36,8%, ou R\$ 70,5 milhões, em grande parte, em função de maiores vendas de passagens (versus receita de passageiros), maiores despesas com propaganda relacionadas com a abertura de onze novas bases e maiores taxas de cartão de crédito, resultantes de maiores receitas de passageiros, o que foi parcialmente compensado pelas reduções nas comissões das





agências de viagens. A GOL vendeu 75,9% de suas passagens pelo seu *website* em 2004, em comparação com 57,9% em 2003. As agências de viagens representaram 74,2% das vendas de passagens por meio de nosso site em 2004, em comparação com 75,9% em 2003. O custo operacional por assento-quilômetro oferecido aumentou 16,5%, como resultado desses fatores.

Os custos com tarifas de pouso e decolagem aumentaram 19,8%, ou R\$ 9,5 milhões, devido a um aumento de 16,2% das decolagens e um salto de 3,0% nas tarifas médias de pouso. O custo operacional por assento-quilômetro oferecido aumentou 1,9%.

Os custos com prestação de serviços em aeronaves aumentaram 27,4%, ou R\$ 16,1 milhões, devido ao início das operações de onze novas bases, das quais sete ocorreram no quarto trimestre. O custo operacional por assento-quilômetro disponível aumentou 8,5%, como resultado de uma concentração dos custos fixos relacionados com as novas bases nos últimos três meses do ano e a diluição sobre um número mais elevado de assentos-quilômetro oferecidos.

As despesas com materiais de manutenção e reparos cresceram 23,2%, ou R\$ 9,8 milhões, devido à uma média de 1,9 aeronave adicional em operação, assim como 27 verificações programadas na estrutura das aeronaves e reparos de motor em 2004, em comparação com dezenove realizadas em 2003. O custo operacional por assento-quilômetro oferecido aumentou 4,9% devido as essas mesmas razões, o que foi parcialmente compensado por um número mais elevado de assentos-quilômetro oferecidos.

As despesas com depreciação aumentaram 53,4%, ou R\$ 7,4 milhões, devido principalmente a R\$ 4,0 milhões de depreciação de peças sobressalentes de aeronaves nos estoques. O custo operacional por assento-quilômetro oferecido cresceu 30,6% devido à depreciação das peças sobressalentes de aeronaves.

Outras despesas operacionais cresceram 22,0%, ou R\$ 9,8 milhões, em razão de um aumento nas despesas gerais e administrativas relacionadas com a expansão de suas operações. O custo operacional por assento-quilômetro oferecido aumentou 3,8% devido à expansão de suas operações.

### Outras Receitas (Despesas)

A despesa financeira e a receita financeira (despesa), líquidas, diminuíram R\$ 88,6 milhões, devido a aumentos de R\$ 32,3 milhões na receita financeira sobre o caixa, e novamente R\$ 32,3 milhões em ganhos de *hedge*, e reduções de R\$ 10,7 milhões em despesas financeiras e de R\$ 11,0 milhões em perda com variação cambial.

### Liquidez e Recursos de Capital

No gerenciamento de sua liquidez, a GOL leva em consideração suas disponibilidades, assim como seu saldo de recebíveis. O saldo de recebíveis da GOL é afetado pelos prazos de pagamento de seus recebíveis de cartão de crédito. Os clientes podem adquirir assentos utilizando o cartão de crédito e pagando em parcelas, geralmente criando uma defasagem de um ou dois meses entre a época em que a GOL paga seus fornecedores e a época em que a Companhia recebe o pagamento pelos seus serviços. Quando necessário, a GOL obtém empréstimos de capital de giro, que podem ser garantidos pelos seus recebíveis para financiar o período entre a venda e o recebimento. Em 31 de dezembro de 2004, a GOL registrava disponibilidades de R\$ 849,1 milhões e recebíveis de R\$ 386,4 milhões, em comparação com disponibilidades de R\$ 146,3 milhões e recebíveis de R\$ 240,6 milhões em 31 de dezembro de 2003.

Em 31 de dezembro de 2004, a GOL possuía seis linhas de crédito rotativo, que permitem empréstimos totais de até R\$ 225,3 milhões. Uma dessas linhas de crédito rotativo é garantida pelos seus recebíveis de cartão de crédito e permite empréstimos de até R\$ 50,7 milhões. Em 31 de dezembro de 2004, não havia nenhum montante devido, segundo essa linha de crédito. Outra linha de crédito rotativa é garantida por um certificado de depósito e permite empréstimos de até R\$ 40,0 milhões. Em 31 de dezembro de 2004, R\$ 20,7 milhões eram devidos, segundo essa linha de crédito. Outra linha de crédito é garantida por recebíveis e permite empréstimos totais de até R\$ 125,0 milhões. Em 31 de dezembro de 2004, R\$ 91,3 milhões eram devidos, segundo essa linha de crédito.

### Atividades Operacionais

A GOL conta principalmente com o fluxo de caixa proveniente de operações para fornecer capital de giro às operações atuais e futuras. O fluxo de caixa a partir de atividades operacionais somou R\$ 274,1 milhões em 2004, R\$ 85,2 milhões em 2003 e R\$ 17,0 milhões em 2002. O aumento do fluxo de caixa operacional durante esses períodos deveu-se principalmente ao crescimento de seus negócios. O caixa líquido fornecido pelas atividades de investimento e financiamento foi de R\$ 428,7 milhões em 2004 e R\$ 51,6 milhões em 2003. O caixa líquido utilizado em atividades de investimento e financiamento foi de R\$ 12,7 milhões em 2002. O aumento do caixa líquido fornecido pelas atividades de investimento e financiamento em 2004 deveu-se à conclusão de oferta pública inicial realizada em junho de 2004.

O fluxo de caixa operacional da GOL é afetado pelas exigências, segundo os termos de seus contratos de arrendamento operacional de aeronaves, em que a GOL estabelece contas de reserva de manutenção para suas aeronaves, que devem ser financiadas em níveis específicos. Em 31 de dezembro de 2004, a GOL registrava R\$ 104,2 milhões de depósitos, segundo seus arrendamentos operacionais de aeronaves e



manutenção de motores. A Companhia acredita que os montantes depositados nessas contas-reserva excedam atualmente os montantes realmente exigidos para manter suas aeronaves, dada a idade jovem de sua frota. À medida que sua frota fica madura e os custos de manutenção aumentam, os recursos das contas-reserva de manutenção serão utilizados para o pagamento de manutenção estrutural. Nos próximos três anos, a GOL deve continuar efetuando depósitos nas contas-reserva de manutenção. A quantia que a GOL deverá depositar nas contas-reserva de manutenção será afetada por vários fatores, além do tamanho de sua frota e número de horas transportadas, incluindo mudanças nas taxas de manutenção e a capacidade de substituir outros instrumentos por depósitos à vista. A Companhia acredita que os montantes a serem depositados serão suficientes para atender a seus custos futuros de manutenção e aeronaves pelo prazo dos arrendamentos operacionais aplicáveis.

### Atividades de Investimento

Durante 2004, os investimentos foram de R\$ 89,7 milhões, incluindo gastos de R\$ 85,4 milhões relacionados com a sua aquisição de peças sobressalentes de aeronaves. Durante 2003, os investimentos foram de R\$ 42,7 milhões, o que incluiu gastos de R\$ 38,2 milhões relacionados com sua aquisição de peças sobressalentes de aeronaves. Os investimentos para melhorias de instalações e aquisições de maquinaria foram de R\$ 4,0 milhões. A GOL reduziu seus depósitos garantidos de arrendamento de aeronaves em R\$ 3,5 milhões durante 2003.

### Atividades de Financiamento

As atividades de financiamento durante 2004 consistiram, principalmente, em empréstimos de curto prazo de R\$ 79,4 milhões e a emissão de R\$ 470,4 milhões em ações preferenciais em sua oferta pública inicial. As atividades de financiamento durante 2003 consistiram, principalmente, em empréstimos de curto prazo de R\$ 16,1 milhões e a emissão de R\$ 94,2 milhões de ações preferenciais da GOL. As atividades de financiamento durante 2002 consistiram, principalmente, em uma redução da dívida no curto prazo de R\$ 14,2 milhões e a emissão de R\$ 16,5 milhões de ações ordinárias.

### Recursos de Capital

A GOL geralmente financia suas aeronaves arrendadas por meio de financiamentos de arrendamento operacional. A Companhia espera continuar necessitando de recursos de capital de giro devido ao uso de pagamentos parcelados com cartão de crédito por parte de seus clientes. A Companhia possui duas linhas de crédito que são garantidas por seus recebíveis.

Atualmente, a GOL possui aprovação do DAC para operar 31 aeronaves. Seus planos de crescimento esperam abranger aproximadamente 75 aeronaves até o final de 2010. A Companhia assinou um acordo com a Boeing para a compra firme de 26 aeronaves, modelo 737-800 *Next Generation* e opções para adquirir um adicional de 37 aeronaves, modelo 737-800 *Next Generation*. O cronograma de entrega situa-se entre 2006 e 2009, no caso do pedido firme de aeronaves, sendo que as opções de compra são para os exercícios de entrega entre 2006 e 2010.

A GOL espera cumprir seus depósitos de pré-entrega utilizando caixa das operações ou empréstimos sob linhas de crédito de curto prazo e/ou financiamento de vendas. A Companhia espera financiar o saldo do preço de compra da aeronave Boeing 737-800 *Next Generation* por meio de uma combinação de fatores, tais como fundos gerados de operações, financiamento bancário com baixas taxas de juros e contrato de abertura de crédito, transações de venda e arrendamento com opção de recompra, ofertas adicionais de ações ou títulos de dívida e/ou financiamento de vendas. A GOL possui um compromisso preliminar com o Export-Import Bank dos Estados Unidos visando fornecer garantias que cobrem aproximadamente 85% do preço total de compra para o pedido firme de aeronaves. A GOL poderá precisar utilizar seus próprios recursos em caixa para os 15% restantes do preço total de compra no pedido firme de aeronaves.



## Gestão de Riscos

A GOL monitora permanentemente os fatores de risco que mais influenciam seu negócio e resultados. As oscilações no preço do combustível, nas taxas de câmbio e de juros estão entre os principais deles. Alguns, no entanto, não são passíveis de gerenciamento pela Companhia, como o ambiente regulatório do setor no Brasil e as Políticas Monetária e Fiscal do país. Até hoje, fomos capazes de ajustar nossas tarifas para compensar as variações adversas nos preços de combustível e desvalorizações do real em relação ao dólar norte-americano. Nossa política geral é de nos proteger no curto prazo contra oscilações de preço, realizando operações de *hedge* sobre a maior parte do consumo previsto de combustível e de nossa exposição ao dólar norte-americano de forma a minimizar o efeito das mudanças nos preços de combustível ou do mercado de câmbio. Dentre os principais fatores de risco, destacam-se:

### Custo de combustível

Os custos de combustível constituem uma parte significativa das despesas operacionais da GOL, representando cerca de 33% do total no ano de 2004. Historicamente, os preços de combustível têm-se sujeitado a oscilações significativas nos preços internacionais, com aumento médio de 33,7% durante o último ano. Para lidar com essa volatilidade, a Companhia implantou uma política de *hedge* de combustível, com média de proteção das suas necessidades para um determinado período. A GOL possui um comitê de risco que, trimestralmente, avalia e gerencia a abrangência dessa proteção.

### Descasamento de moedas entre receitas e custos

Durante as últimas quatro décadas, a moeda brasileira tem-se desvalorizado periodicamente. Embora essa desvalorização, a longo prazo, esteja relacionada à inflação relativa no Brasil, em períodos mais curtos tem resultado em oscilações significativas na taxa de câmbio entre o real e o dólar, principalmente. As receitas da GOL são predominantemente denominadas em moeda nacional, enquanto uma parte relevante de suas despesas, aproximadamente 50% em 2004, estão denominadas ou atreladas ao dólar (combustível de aviação, arrendamento, manutenção e seguro de aeronaves).

O real desvalorizou-se 80,7% nos dois primeiros anos de operação da Companhia e, apesar de ter-se valorizado em relação ao dólar em 18,2% em 2003 e 8,1% em 2004, não há garantias de que não voltará a se desvalorizar no futuro. Dessa forma, a GOL, por meio de seu comitê de risco, avalia periodicamente a

possibilidade de *hedge* cambial. No momento, a decisão é a de não proteger o balanço patrimonial da empresa. A GOL não possui endividamento em moeda estrangeira, as obrigações de pagamento futuro de arrendamento mercantil operacional a curto e longo prazos somam R\$ 759,3 milhões e os depósitos em garantia de contratos de arrendamentos, denominados em dólar, são de R\$ 22,9 milhões.

### Dependência de terceiros

A GOL utiliza alternativas competitivas de terceirização com o objetivo de manter custos baixos com qualidade de atendimento ao cliente. Atualmente, possui contratos de longo prazo a preços competitivos para operações aeroportuárias de solo, manuseio de bagagem, e cargas, *call center* e manutenção de aeronaves. A continuidade e preço desses serviços depende da habilidade da Companhia em renovar os contratos existentes ou contratar equivalentes. A GOL tem monitorado a relação custo-benefício desses contratos visando manter o custo, sem prejudicar o atendimento, e está em processo de internalização dos serviços de manutenção – com a construção de um centro de manutenção no aeroporto de Confins, em MG, a ser inaugurado em meados de 2006.

### Vulnerabilidade a atrasos

A manutenção de altas taxas de utilização das suas aeronaves é um dos pilares da estratégia de baixo custo da GOL, à medida que gera mais receita por aeronave, aumentando a produtividade dos ativos. Essa taxa de utilização pode ser afetada adversamente por diversos fatores, entre outros, tráfego aéreo, congestionamento de aeroportos, condições meteorológicas adversas e atrasos de terceiros. A alta utilização aumenta o risco de que o atraso de uma aeronave gere atrasos em série ao longo do dia, afetando o desempenho operacional e levando a menores índices de pontualidade. A GOL trabalha de forma permanente na revisão de políticas internas de tempo em solo, fechamento de *check-in* e outras medidas de controle de tráfego no sentido de garantir níveis de pontualidade em linha com a concorrência (que, tendo menores horas de voo por aeronave em rotas ponto-a-ponto, tendem a possuir índices mais elevados).



## O futuro da GOL

Os elementos básicos da estratégia de crescimento da GOL são:

- Expandir sua base de clientes por meio da oferta de serviços em rotas com alta demanda e para destinos onde a concorrência opera com tarifas elevadas, com claro potencial para a GOL agregar demanda;
- Continuar reduzindo seus custos operacionais;
- Continuar oferecendo serviços simplificados e acessíveis ao consumidor;
- Estimular a demanda oferecendo baixas tarifas.

As perspectivas são otimistas para o desenvolvimento da economia brasileira em 2005, com reflexos positivos no desenvolvimento do setor de transporte aéreo de passageiros. A Companhia prosseguirá no seu caminho de crescimento e lucratividade.

A GOL estima um cenário estável para a taxa de câmbio nesse ano, sustentado por bons fundamentos na economia brasileira, o que permitirá a estabilidade das taxas de juros locais, com redução gradual a partir do final do ano. Uma moeda brasileira mais forte tem impacto positivo de, aproximadamente, 50% sobre as despesas operacionais da Companhia, tais como as com arrendamento de aeronaves denominadas em dólares (americanos) e despesas com combustível atreladas a esta moeda.

A adição de novas aeronaves à frota no primeiro semestre de 2005 possibilitará à GOL atender às necessidades de capacidade no curto prazo. A Companhia quer manter sua frota como a verdadeiramente mais jovem do Brasil.

Além do crescimento orgânico natural, que virá com o incremento da frota, a GOL pretende manter sua expansão em três direções distintas:

- ampliação de frequência nas rotas existentes
- vôos noturnos
- novos mercados no Brasil
- mercados atrativos na América Latina.

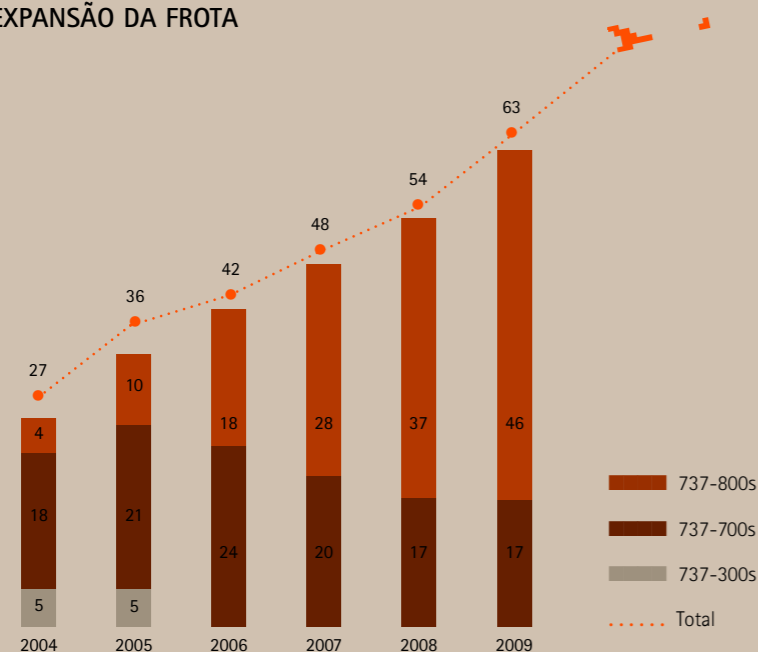
O *guidance* para o ano de 2005 da GOL, em US GAAP, encontra-se na tabela abaixo.

Projeção Financeira (US GAAP)*	2005
Receita Líquida (R\$ bilhões)	+/- R\$ 2,8
Lucro por Ação (LPA)	R\$ 2,70 - 3,00
Margem EBITDAR	38% - 40%
Margem Operacional	26% - 28%



\*As projeções financeiras são revisadas com frequência. Verifique as projeções atualizadas no site [www.voegol.com.br](http://www.voegol.com.br) (relações com investidores).

EXPANSÃO DA FROTA



A GOL pretende continuar crescendo e capturando *market share* no mercado brasileiro, mantendo a essência estratégica de atuação que a fez chegar até aqui – simplicidade e inteligência.

## PARECER DOS AUDITORES INDEPENDENTES

Aos Administradores e Acionistas  
Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A.

Examinamos os balanços patrimoniais consolidados da Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A. (anteriormente conhecida como Gol Transportes Aéreos S.A.) e empresas controladas levantados em 31 de dezembro de 2004 e 2003, e as respectivas demonstrações consolidadas dos resultados, das mutações do patrimônio líquido e dos fluxos de caixa correspondentes aos exercícios findos naquelas datas, elaborados sob a responsabilidade de sua Administração. Nossa responsabilidade é a de expressar uma opinião sobre essas demonstrações financeiras com base em nossa auditoria.

Nosso exame foi conduzido de acordo com as normas do Conselho de Supervisão de Empresas de Auditoria Independentes dos EUA (*Public Company Accounting Oversight Board*). Esses padrões determinam que nós planejemos e executemos a auditoria para obter uma garantia razoável de que as demonstrações financeiras estejam livres de erros relevantes. Uma auditoria inclui a avaliação dos controles internos relativos à preparação de relatórios financeiros como base para determinar os procedimentos de auditoria que sejam apropriados nas circunstâncias, mas não com o objetivo de expressar uma opinião quanto à eficácia dos controles internos da Companhia relativos à preparação de relatórios financeiros. Conseqüentemente, não emitimos opinião relativa a esse assunto. Uma auditoria também inclui a constatação, com base em testes, de indícios que apóiem os valores e as divulgações nas demonstrações financeiras, avaliando os princípios contábeis usados e as estimativas relevantes feitas pela administração, além da avaliação da apresentação das demonstrações financeiras tomadas em conjunto. Acreditamos que os nossos exames oferecem bases razoáveis para o nosso parecer.

Em nossa opinião, as demonstrações financeiras consolidadas acima referidas representam adequadamente, em todos os aspectos relevantes, a posição patrimonial e financeira consolidada da Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A. e empresas controladas em 31 de dezembro de 2004 e 2003, respectivos resultados consolidados de suas operações e dos fluxos de caixa referentes aos exercícios findos naquelas datas, de acordo com os princípios contábeis geralmente aceitos nos EUA.

ERNST & YOUNG  
Auditores Independentes S.S.  
CRC-2SP015199/O-1

Maria Helena Pettersson  
Sócia  
São Paulo, Brasil  
22 de fevereiro de 2005

## Demonstrações Financeiras (US GAAP)



31 de dezembro de 2004, 2003 e 2002  
com Parecer dos Auditores Independentes



## Balanços patrimoniais consolidados

31 de dezembro de 2004 e 2003  
(Em milhares de reais)

	R\$ 2003	R\$ 2004	US\$ 2004
<b>ATIVO</b>			
<b>Circulante</b>			
Disponibilidades	146.291	849.091	319.881
Contas a receber, líquido de PDD (2003 – R\$ 3.760; 2004 – R\$ 3.547, US\$ 1.336)	240.576	386.370	145.558
Estoques	13.570	21.038	7.926
Impostos diferidos e a compensar	20.118	10.657	4.015
Despesas antecipadas	12.043	34.184	12.878
Outros créditos e valores	3.812	3.389	1.277
<b>Total do ativo circulante</b>	<b>436.410</b>	<b>1.304.729</b>	<b>491.535</b>
<b>Permanente</b>			
Adiantamentos para aquisição de aeronaves	-	43.447	16.368
Aeronaves e equipamento de voo	75.514	102.197	38.501
Outros imobilizados	14.463	29.703	11.190
	89.977	175.347	66.059
Líquido da depreciação acumulada	(22.795)	(43.989)	(16.572)
<b>Permanente, líquido</b>	<b>67.182</b>	<b>131.358</b>	<b>49.487</b>
<b>Outros ativos</b>			
Depósitos em garantia de contratos de arrendamento de aeronaves	18.621	22.884	8.621
Depósitos para pagamento de revisões programadas de aeronaves	162.295	266.532	100.411
Outros	511	8.781	3.307
<b>Total de outros ativos</b>	<b>181.427</b>	<b>298.197</b>	<b>112.339</b>
<b>Total do Ativo</b>	<b>685.019</b>	<b>1.734.284</b>	<b>653.361</b>

	R\$ 2003	R\$ 2004	US\$ 2004
<b>PASSIVO</b>			
<b>Circulante</b>			
Fornecedores	48.605	36.436	13.727
Transportes a executar	123.393	159.891	60.236
Obrigações com pessoal e encargos	34.959	51.041	19.229
Arrendamentos mercantis a pagar	10.099	10.107	3.808
Empréstimos e financiamentos	38.906	118.349	44.586
Impostos sobre vendas e tarifas aeroportuárias a recolher	21.200	51.515	19.407
Prêmios de seguros a pagar	64	24.060	9.064
Dividendos a pagar	26.504	60.676	22.858
Outras obrigações	4.597	5.739	2.162
<b>Total do passivo circulante</b>	<b>308.327</b>	<b>517.814</b>	<b>195.077</b>
<b>Exigível a longo prazo</b>			
Fornecedores	9.238	3.480	
Impostos diferidos, líquido	47.236	44.493	16.762
Provisão para contingências	8.570	10.351	3.900
Outras obrigações	6.147	3.935	1.482
	61.953	68.017	25.624
<b>Obrigações e contingências</b>			
<b>Patrimônio Líquido</b>			
Ações preferenciais, Classe A e Classe B, sem valor nominal, 52.592.985 ações autorizadas, emitidas e em circulação em 2003; 79.670.480 ações autorizadas; 78.094.747 ações preferenciais sem designação de classe, sem valor nominal, emitidas e em circulação em 31 de dezembro de 2004	94.200	564.634	212.716
<b>Obrigações e contingências</b>			
Ações ordinárias, sem valor nominal, 116.200.000 ações autorizadas, emitidas e em circulação em 2003 e 109.448.497 ações, sem valor nominal, autorizadas, emitidas e em circulação em 31 de dezembro de 2004	41.500	41.500	15.634
Capital integralizado adicional	-	49.305	18.575
Despesa de remuneração diferida	-	(10.059)	(3.790)
Lucros apropriados à reserva legal	5.579	18.352	6.914
Lucros retidos não distribuídos	173.460	484.721	182.611
<b>Total do patrimônio líquido</b>	<b>314.739</b>	<b>1.148.453</b>	<b>US\$ 432.660</b>
<b>Total do passivo e do patrimônio líquido</b>	<b>685.019</b>	<b>1.734.284</b>	<b>653.361</b>

## Demonstrações dos resultados consolidados

Exercícios findos em 31 de dezembro de 2004, 2003 e 2002  
(Em milhares de reais, exceto o lucro por ação)

	R\$ 2002	R\$ 2003	R\$ 2004	US\$ 2004
<b>Receita operacional líquida</b>				
Transporte de passageiros	643.549	1.339.191	1.875.475	706.553
Transporte de cargas e outras	34.330	61.399	85.411	32.177
<b>Total da receita operacional líquida</b>	<b>677.879</b>	<b>1.400.590</b>	<b>1.960.886</b>	<b>738.730</b>
<b>Despesas operacionais</b>				
Salários, encargos e benefícios	77.855	137.638	183.037	68.956
Combustível de aviação	160.537	308.244	459.192	172.993
Arrendamento mercantil de aeronaves	130.755	188.841	195.504	73.653
Seguro de aeronaves	23.186	25.850	25.575	9.635
Propaganda e publicidade	96.626	191.280	261.756	98.612
Tarifas aeroportuárias	32.758	47.924	57.393	21.622
Prestação de serviços	47.381	58.710	74.825	28.189
Material de manutenção e reparo	16.160	42.039	51.796	19.513
Depreciação	7.885	13.844	21.242	8.003
Outros custos e despesas operacionais	22.654	44.494	54.265	20.443
<b>Total de custos e despesas operacionais</b>	<b>615.797</b>	<b>1.058.864</b>	<b>1.384.585</b>	<b>521.619</b>
<b>Resultado Operacional</b>	<b>62.082</b>	<b>341.726</b>	<b>576.301</b>	<b>217.111</b>
<b>Outras despesas</b>				
Despesas financeiras	(16.530)	(20.910)	(13.445)	(5.065)
Juros capitalizados	-	-	3.216	1.212
Ganho (perda) com variação cambial	8.943	(16.938)	(5.926)	(2.233)
Ganho (perda) com instrumentos financeiros derivativos	5.599	(29.876)	2.432	916
Receita financeira sobre disponibilidades	-	1.815	34.159	12.869
Outras	(7.095)	(11.682)	(9.457)	(3.563)
<b>Lucro antes do imposto de renda</b>	<b>52.999</b>	<b>264.135</b>	<b>587.280</b>	<b>221.247</b>
Imposto de renda e contribuição social correntes	(1.396)	(60.747)	(165.710)	(62.428)
Imposto de renda e contribuição social diferidos	(16.246)	(27.929)	(36.860)	(13.886)
<b>Lucro líquido</b>	<b>35.357</b>	<b>175.459</b>	<b>384.710</b>	<b>144.933</b>
<b>Lucro por ação</b>				
Lucro por ação, básico	0,36	1,07	2,14	0,81
Lucro por ação, diluído	0,36	1,07	2,13	0,80

## Demonstrações do fluxo de caixa consolidado

Exercícios findos em 31 de dezembro de 2004, 2003 e 2002  
(em milhares de reais)

	R\$ 2002	R\$ 2003	R\$ 2004	US\$ 2004
<b>Fluxo de caixa de atividades operacionais</b>				
Lucro líquido	35.357	175.459	384.710	144.933
Ajustes para reconciliar o lucro líquido ao caixa gerado pelas atividades operacionais				
Amortização de remuneração em ações			10.058	3.789
Depreciação	7.885	13.844	21.242	8.003
Provisão para devedores duvidosos	1.305	2.455	(213)	(80)
Impostos diferidos	16.246	27.929	36.860	13.886
<b>Variações nos ativos e passivos operacionais</b>				
Contas a receber	(54.866)	(137.785)	(145.581)	(54.845)
Estoques	(6.672)	3.275	(7.468)	(2.813)
Despesas antecipadas, tributos a recuperar e outros créditos	(9.551)	(16.684)	(20.527)	(7.733)
Contas a pagar e fornecedores	17.257	6.145	(2.931)	(1.104)
Depósitos para pagamento de revisões programadas de aeronaves	(82.771)	(62.409)	(104.237)	(39.270)
Arrendamentos mercantis a pagar	31.446	(21.347)	(2.204)	(830)
Transportes a executar	44.227	52.829	36.498	13.750
Obrigações trabalhistas	6.496	23.727	16.082	6.059
Impostos sobre vendas e tarifas aeroportuárias a recolher, prêmios de seguros a pagar, dividendos a pagar e outras obrigações	10.664	17.797	51.804	19.51
<b>Caixa líquido gerado (utilizado) nas atividades operacionais</b>	<b>17.023</b>	<b>85.235</b>	<b>274.093</b>	<b>103.261</b>
<b>Fluxo de caixa de atividades de investimento</b>				
Depósitos em garantia de contratos de arrendamento de aeronaves	(12.079)	3.473	(4.263)	(1.606)
Aquisição de imobilizado	(22.400)	(42.736)	(41.971)	(15.812)
Adiantamentos para aquisição de aeronaves	-	-	(43.447)	(16.368)
<b>Caixa líquido aplicado nas atividades de investimentos</b>	<b>(34.479)</b>	<b>(39.263)</b>	<b>(89.681)</b>	<b>(33.786)</b>
<b>Fluxo de caixa de atividades de financiamento</b>				
<b>Empréstimos e financiamentos, líquido</b>	<b>(14.245)</b>	<b>16.106</b>	<b>79.443</b>	<b>29.929</b>
Emissão de ações ordinárias e preferenciais	16.500	94.200	470.434	177.228
Reserva especial de ágio	-	-	29.187	10.995
Obrigações com partes relacionadas	19.497	(19.439)	-	-
Dividendos a pagar	-	-	(60.676)	(22.859)
<b>Caixa líquido gerado (utilizado) nas atividades de financiamento</b>	<b>21.752</b>	<b>90.867</b>	<b>518.388</b>	<b>195.293</b>
<b>Acréscimo líquido de caixa</b>	<b>4.296</b>	<b>136.839</b>	<b>702.800</b>	<b>264.768</b>
Disponibilidades no início do exercício	5.156	9.452	146.291	55.113
<b>Disponibilidades no final do exercício</b>	<b>9.452</b>	<b>146.291</b>	<b>849.091</b>	<b>319.881</b>
<b>Divulgação suplementar de informações do fluxo de caixa</b>				
Juros pagos	19.267	20.910	12.223	4.605
Imposto de renda e contribuição social pagos	4.568	73.454	162.663	61.281
Divulgação de transações que não afetam o caixa				
Reserva especial de ágio			29.188	10.996



## Demonstrações consolidadas das mutações do patrimônio líquido

Exercícios findos em 31 de dezembro de 2004, 2003 e 2002  
(Em milhares de reais, exceto as informações sobre as ações)

	Ações Ordinárias		Ações Preferenciais		Capital integralizado adicional	Remuneração em opções de compra de ações	Lucros		Total
	Ações	Valor	Ações	Valor			Apropriados à Reserva Legal	Retidos	
<b>Saldo em 31 de dezembro de 2001</b>	<b>70.000.000</b>	<b>25.000</b>	-	-	-	-	-	(5.274)	<b>19.726</b>
Lucro líquido do exercício	-	-	-	-	-	-	-	35.357	35.357
Emissão de ações ordinárias	46.200.000	16.500	-	-	-	-	-	-	16.500
<b>Saldo em 31 de dezembro de 2002</b>	<b>116.200.000</b>	<b>41.500</b>	-	-	-	-	-	<b>30.083</b>	<b>71.583</b>
Lucro líquido do exercício	-	-	-	-	-	-	-	175.459	175.459
Transferência para lucros apropriados à reserva legal	-	-	-	-	-	-	5.579	(5.579)	-
Emissão de ações preferenciais	-	-	52.592.985	94.200	-	-	-	-	94.200
Dividendos acumulados	-	-	-	-	-	-	-	(26.503)	(26.503)
<b>Saldo em 31 de dezembro de 2003</b>	<b>116.200.000</b>	<b>41.500</b>	<b>52.592.985</b>	<b>94.200</b>	-	<b>5.579</b>	<b>173.460</b>	<b>314.739</b>	-
Formação de companhia holding	224	-	56	-	-	-	-	-	-
Permuta de ações ordinárias por ações preferenciais, líquida	(6.751.719)	-	6.751.719	-	-	-	-	-	-
Permuta de ações preferenciais de classe A por ações ordinárias, líquida	6	-	(5)	-	-	-	-	-	-
Ações não permutadas na reorganização	(14)	-	(8)	-	-	-	-	-	-
Reserva especial de ágio	-	-	-	-	29.188	-	-	-	29.188
Remuneração em opções de compra de ações	-	-	-	-	20.117	(20.117)	-	-	-
Recursos líquidos	-	-	18.750.000	459.185	-	-	-	-	459.185
Impostos diferidos sobre custos de emissão	-	-	-	11.249	-	-	-	-	11.249
Amortização de remuneração em ações	-	-	-	-	-	10.058	-	-	10.058
Lucro líquido	-	-	-	-	-	-	-	384.710	384.710
Dividendos a pagar	-	-	-	-	-	-	-	(60.676)	(60.676)
Transferência para lucros apropriados à reserva legal	-	-	-	-	-	-	12.773	(12.773)	-
<b>Saldo em 31 de dezembro de 2004</b>	<b>109.448.497</b>	<b>41.500</b>	<b>78.094.747</b>	<b>564.634</b>	<b>49.305</b>	<b>(10.059)</b>	<b>18.352</b>	<b>484.721</b>	<b>1.148.453</b>
<b>Saldo em 31 de dezembro de 2004 convertido em milhares de US\$</b>		<b>15.634</b>		<b>212.716</b>	<b>18.575</b>	<b>(3.790)</b>	<b>6.914</b>	<b>182.611</b>	<b>432.660</b>
							<b>2004</b>	<b>2003</b>	<b>2002</b>
Lucro líquido do exercício							384.710	175.459	35.357





# Notas explicativas às demonstrações financeiras

31 de dezembro de 2004, 2003 e 2002 (Em milhares de reais)

## 1. Contexto operacional

A Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A. (Companhia ou GLAI) é a companhia controladora da Gol Transportes Aéreos S.A. (GOL), a única companhia aérea de baixo custo, baixa tarifa no Brasil que oferece serviços freqüentes em rotas que ligam todas as principais cidades do Brasil. A GOL concentra-se na ampliação do crescimento e da lucratividade de seu negócio por meio da popularização de viagens aéreas, do estímulo da demanda e do atendimento dessa demanda por viagens aéreas simples, baratas e seguras na América do Sul, tanto para viajantes a negócios quanto para viajantes a lazer, ao mesmo tempo em que seus custos estão entre os menores do setor aeronáutico em todo o mundo.

Em 29 de março de 2004, a Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A. tornou-se a companhia controladora da GOL por meio de um plano de reorganização aprovado pelos acionistas da GOL. A Companhia foi constituída por meio da emissão de 224 ações ordinárias para a Aeropar Participações S.A. e 56 ações preferenciais para a Comporte Participações S.A. por um montante total de cem reais. Em consonância com o plano de reorganização, todas as ações ordinárias e preferenciais da GOL em circulação (exceto com relação a 14 ações ordinárias e 8 ações preferenciais da classe B da GOL detidas por membros do conselho de administração da GOL) foram contribuídas para a Companhia em troca do número aplicável de ações ordinárias ou preferenciais da Companhia. As 116.199.986 ações ordinárias da GOL foram permutadas por 109.448.267 ações ordinárias e 6.751.719 ações preferenciais da Companhia. As 29.050.000 ações preferenciais de classe A da GOL foram permutadas por 29.049.994 ações preferenciais e 6 ações ordinárias da Companhia. As 23.542.977 ações preferenciais de classe B da GOL foram permutadas por 23.542.977 ações preferenciais da Companhia. A reorganização não teve qualquer impacto sobre as operações ou a condição financeira da GOL em 31 de dezembro de 2003 e, como tal, não resultou em uma nova base contábil.

Em 25 de maio de 2004, os acionistas aprovaram um desdobramento de ações na proporção de 2,8 para 1 ação, para todas as ações ordinárias e preferenciais em circulação. Como resultado do desdobramento de ações, o número total de ações preferenciais e de ações ordinárias em circulação aumentou para 168.793.243. Em 25 de maio de 2004, a Companhia tinha 59.344.746 ações preferenciais e 109.448.497 ações ordinárias. Todas as informações sobre ações e sobre o lucro por ação para todos os períodos apresentados foram ajustadas de modo que o desdobramento de ações de 25 de maio de 2004 tenha efeito retroativo. Além disso, na mesma data, os acionistas aprovaram emendas ao estatuto social da Companhia por meio das quais os detentores de ações ordinárias poderão converter suas ações em ações preferenciais, na proporção de uma ação ordinária para uma ação preferencial, na medida em que tais ações sejam devidamente integralizadas e desde que o montante de ações preferenciais não seja superior a 50% do montante total de ações emitidas. Qualquer pedido de conversão precisa ser entregue à Diretoria-executiva e, uma vez aceito pela Diretoria-executiva, precisa ser confirmado pelo conselho de administração na primeira reunião após a data do pedido da conversão.

Em 24 de maio de 2004, a Companhia constituiu a GOL Finance LLP com a finalidade de facilitar as transações transfronteiriças, incluindo o arrendamento e a compra de aeronaves. A GOL Finance LLP, cujo capital em 31 de dezembro de 2004 era de R\$ 70.928, está sediada no Reino Unido.

Em 29 de junho de 2004, a Companhia encerrou sua oferta pública ini-

cial (IPO) ao emitir 18.750.000 ações preferenciais e receber recursos no montante de R\$ 459.185 líquidos dos custos de emissão de R\$ 37.050.

A principal subsidiária da Companhia, a GOL, foi constituída em 1º de agosto de 2000 e seu principal objetivo é oferecer serviços regulares de transporte aéreo para passageiros, carga e correio no Brasil, sob o regime de concessão conforme autorizado pelo Departamento de Aviação Civil (DAC) do Ministério da Defesa, por meio da Portaria nº 1109/DGAC de 18 de agosto de 2000.

A GOL iniciou suas operações em 15 de janeiro de 2001 e, em 31 de dezembro de 2004, operava 27 aeronaves, sendo 18 Boeing 737-700, quatro Boeing 737-800 Next Generation e cinco Boeing 737-300. Durante o ano de 2004, a Companhia inaugurou 9 novos destinos – Foz do Iguaçu (PR), Joinville (SC), Caxias do Sul (RS), Uberlândia (MG), Teresina (PI), Porto Velho (RO), Rio Branco (AC), Aracaju (SE) e Buenos Aires, na Argentina –, aumentando o número de cidades atendidas para 36 (27 em 2003) e operando a partir de 38 aeroportos no Brasil e na Argentina.

Em maio de 2004, a GOL assinou um Contrato Geral de Aquisição de Aeronaves (Aircraft General Terms Agreement) com a Boeing Company, para a compra (pedidos firmes) de 15 aeronaves 737-800 *Next Generation*, bem como o fornecimento de equipamentos, treinamento, serviços e outras atividades relacionadas com o suporte à operação de aeronaves. Segundo esse contrato, a Companhia dispõe de opções para a compra de 28 aeronaves 737-800 *Next Generation* adicionais que são exercíveis entre 2005 e 2010. Em 31 de dezembro de 2004, a Companhia havia exercido duas opções de compra com a Boeing Company, aumentando seus pedidos firmes para 17. O Ex-Im Bank dos EUA concordou em fornecer uma garantia para um financiamento de longo prazo de até 85% do valor da aeronave comprada da Boeing. A intenção da Companhia é financiar a parte remanescente com os recursos obtidos com a emissão de participação acionária e com o fluxo de caixa das operações. A aquisição de aeronaves requer que a Companhia efetue adiantamentos durante o período de construção de cada aeronave.

Em outubro de 2004, a Companhia recebeu a aprovação da Comissão de Estudos Relativos à Navegação Aérea (CERNAI) para começar a operar vôos internacionais regulares para Buenos Aires, na Argentina, e iniciou as operações em 22 de dezembro de 2004.

A tabela abaixo apresenta o controle acionário e as porcentagens das ações da Companhia com direito a voto (ordinárias) e sem direito a voto (preferenciais) em 31 de dezembro de 2004:

	Ordinárias	Preferenciais	Total
Aeropar Participações S.A.	100%	40,3%	75,2%
Comporte Participações S.A.	-	4,3%	1,8%
BSSF Air Holdings LLC	-	13,1%	5,4%
Mercado	-	42,3%	17,6%
	100%	100%	100%

A Área Administrações e Participações S.A. e a Comporte Participações S.A. são entidades controladas por membros do conselho de administração da Companhia. A Aeropar Participações S.A. é uma subsidiária da Área Administrações e Participações S.A.

A BSSF Air Holdings LLC é uma subsidiária integral indireta da AIG Brazil Special Situations Fund L.D. e da AIG Brazil Special Situation Parallel Fund C.V., que são fundos administrados pelo Grupo AIG.

## 2. Resumo das principais práticas contábeis

Estas demonstrações financeiras foram preparadas em consonância com os princípios contábeis geralmente aceitos nos Estados Unidos (US GAAP), usando o real como a moeda funcional e de relatório. Os princípios contábeis adotados segundo os US GAAP diferem em determinados aspectos dos princípios contábeis geralmente aceitos no Brasil (GAAP brasileiro), que a Companhia usa para preparar suas demonstrações financeiras estatutárias.

**Base da consolidação.** As demonstrações financeiras consolidadas incluem as contas da Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A. e de suas subsidiárias, a Gol Transportes Aéreos S.A. e a Gol Finance LLP. Todos os saldos relevantes entre companhias coligadas foram eliminados.

**Uso de estimativas.** A preparação de demonstrações financeiras em conformidade com o US GAAP obriga a administração a fazer estimativas e suposições que afetam os montantes apresentados nas demonstrações e divulgações financeiras nas notas explicativas. Os resultados reais podem diferir dessas estimativas.

**Disponibilidades.** As disponibilidades consistem em caixa e investimentos altamente líquidos de curto prazo, que são prontamente conversíveis em dinheiro e possuem uma maturidade de três meses ou menos quando comprados.

**Estoques.** Os estoques consistem em materiais de consumo, peças e materiais de manutenção. Esses itens estão apresentados ao seu custo médio de aquisição e são contabilizados em despesas quando são utilizados. Uma provisão para obsolescência é fornecida para a vida útil remanescente estimada da respectiva aeronave. Essas provisões são baseadas em estimativas da administração, que estão sujeitas a alterações.

**Imobilizado.** O imobilizado é registrado pelo custo e é depreciado para valores residuais estimados ao longo da vida útil estimada, utilizando o método linear. Os juros relativos aos adiantamentos efetuados para adquirir novas aeronaves são capitalizados. A vida útil estimada do imobilizado é a seguinte:

	Vida Útil Estimada
Benfeitorias na propriedade arrendada	O que for menor entre o período de arrendamento ou a vida útil
Equipamentos de engenharia e manutenção	10 anos
Equipamento meteorológico e de comunicação	5 anos
Hardware e software	5 anos

**Medição de Depreciação de Ativos.** Segundo as Normas Contábeis Financeiras (Statement of Financial Accounting Standards - SFAS) nº 144, "Contabilidade da Depreciação ou Baixa de Ativo Realizável a Longo Prazo" (SFAS 144), a Companhia registra encargos de depreciação sobre ativo realizável a longo prazo usado em operações quando eventos ou circunstâncias indiquem que o ativo poderá ser depreciado e o fluxo de caixa não descontado estimado a ser gerado por esse ativo for menor do que o valor contábil desse ativo. Caso ocorra depreciação, qualquer perda é medida pela comparação entre o valor justo do ativo e seu valor líquido contábil.

**Custos de manutenção e reparos.** Os custos normais de revisões programadas de aeronaves, incluindo a reforma de componentes de

aeronaves, relativos a equipamento de vôo próprio ou arrendado, são contabilizados nos custos e despesas operacionais, quando incorridos.

**Reconhecimento de Receitas.** As receitas de transporte de passageiros são reconhecidas quando o serviço de transporte é fornecido ou quando o bilhete perde a validade sem ter sido usado. Os bilhetes vendidos, mas ainda não usados são incluídos nos balanços patrimoniais como transportes a executar. As receitas de transporte de carga são reconhecidas quando o transporte é executado. Outras receitas incluem serviços de fretamento de aeronaves, taxas de alterações de reservas de vôos e outros serviços, as quais são reconhecidas quando os serviços são prestados. As receitas da Companhia são líquidas de determinados impostos, incluindo o ICMS e outros impostos estaduais e federais que são cobrados de clientes e transferidos para as entidades governamentais apropriadas. O ICMS em 2002, 2003 e 2004 foi de R\$ 37.693, R\$ 96.803 e R\$ 93.763, respectivamente.

**Publicidade.** Os custos com publicidade, que são incluídos na rubrica propaganda e publicidade, são contabilizados como despesas quando efetivamente incorridas. As despesas com publicidade em 2002, 2003 e 2004 foram de R\$ 16.684, R\$ 25.396 e R\$ 31.798, respectivamente.

**Imposto de Renda e Contribuição Social.** O imposto de renda e a contribuição social diferidos são obtidos segundo o método do passivo e refletem os efeitos de impostos líquidos das diferenças temporárias entre as bases fiscais do ativo e do passivo e seus valores declarados nas demonstrações financeiras. Uma provisão de avaliação para os ativos com impostos diferidos (líquidos) é fornecida, a não ser que a Companhia julgue ser mais provável que a realização ocorra do que o oposto.

**Contratos de derivativos.** Para ajudar a diminuir os riscos gerais da Companhia relativos à moeda estrangeira e ao preço e disponibilidade de combustíveis, a Companhia usa principalmente contratos cambiais e de combustíveis. Os contratos são contabilizados ao valor corrente de mercado no balanço patrimonial com quaisquer ganhos ou prejuízos contabilizados no item despesas financeiras.

**Transações com moedas estrangeiras.** As transações com moedas estrangeiras são contabilizadas à taxa de câmbio vigente no momento das respectivas transações. As diferenças cambiais são reconhecidas nas demonstrações dos resultados conforme ocorram e são contabilizadas no item despesas financeiras.

**Contabilidade da remuneração baseada em ações.** A Companhia contabiliza a remuneração baseada em ações de acordo com o Parecer do Conselho de Princípios Contábeis (Accounting Principles Board Opinion) nº 25, "Contabilidade de Ações Emitidas para Funcionários", e suas respectivas interpretações. A despesa de remuneração de uma outorga de opção de compra de ações é contabilizada caso o preço de exercício seja inferior ao valor justo de nossa ação na data de outorga. A tabela a seguir ilustra o efeito sobre o lucro líquido e sobre o lucro por ação ordinária e por ação preferencial, como se o método do valor justo para medir a remuneração baseada em ações tivesse sido aplicado conforme o estabelecido nos dispositivos de divulgação da SFAS nº 123, "Contabilidade da Remuneração Baseada em Ações", e suas emendas:



## Notas explicativas às demonstrações financeiras (continuação)

31 de dezembro de 2004, 2003 e 2002 (Em milhares de reais)

	2003	2004
Lucro líquido, conforme apresentado	175.459	384.710
Somar: Remuneração baseada em ações usando o valor intrínseco	-	10.058
Subtrair: Despesa da remuneração baseada em ações determinadas segundo o método do valor justo		(9.969)
<b>Lucro líquido <i>pro forma</i></b>	<b>175.459</b>	<b>384.79</b>
<b>Lucro por ações ordinárias e preferenciais:</b>		
Básico conforme apresentado	1,07	2,14
Básico <i>pro forma</i>	1,07	2,14
Diluído conforme apresentado	1,07	2,13
Diluído <i>pro forma</i>	1,07	2,13

O valor justo dessas opções de compra de ações foi estimado na data da outorga usando o modelo *Black Scholes* para determinar o preço de uma opção, presumindo um rendimento esperado do dividendo de 2%, uma volatilidade esperada de aproximadamente 37%, uma taxa média ponderada de juros livre de riscos de 16% e uma vida útil esperada de dois anos.

**Montantes em dólares norte-americanos.** Os montantes em dólares norte-americanos são incluídos somente para a conveniência do leitor e foram convertidos à taxa de R\$ 2,6544 = US\$ 1,00, a taxa de câmbio oficial emitida pelo Banco Central do Brasil em 31 de dezembro de 2004. Esta conversão não deve ser interpretada como se os montantes em reais representassem – ou convertidos ou tivessem sido convertidos em montantes equivalentes em dólares norte-americanos.

**Reclassificações.** Alguns montantes no balanço patrimonial e na demonstração dos resultados foram reclassificados para estarem em consonância com a apresentação do exercício atual.

### 3. Pronunciamentos contábeis recentes

Em dezembro de 2004, o Conselho de Normas de Contabilidade Financeira (Financial Accounting Standards Board – FASB) emitiu a Declaração nº 123 (2004 revisado), Pagamento Baseado em Ações (SFAS 123(R)), que é uma revisão da Declaração nº 123 da FASB, Contabilidade da Remuneração Baseada em Ações. O SFAS 123(R) substitui o Parecer nº 25 do Conselho de Princípios Contábeis (Accounting Principle Board – APB), Contabilidade de Ações Emitidas para Funcionários, e emenda a Declaração nº 95 do FASB, Demonstrações dos Fluxos de Caixa. De modo geral, a abordagem no SFAS 123(R) é similar à abordagem descrita no SFAS 123. Contudo, o SFAS 123(R) requer que todos os pagamentos baseados em ações feitos para funcionários, incluindo outorgas de opções de compra de ações feitas para funcionários, sejam contabilizados na demonstração dos resultados com base em seus valores justos. A divulgação *pro forma* não mais constitui uma alternativa. O SFAS 123(R) precisa ser adotado no mais tardar até 1º de julho de 2005.

Conforme permitido pelo SFAS 123, a Companhia atualmente contabiliza os pagamentos baseados em ações feitos para funcionários

usando o método do valor intrínseco do Parecer nº 25, e, como tal, normalmente contabiliza os custos de remuneração de opções de compra de ações para funcionários em montantes iguais a seus valores intrínsecos na data de outorga. Conseqüentemente, a adoção do método do valor justo do SFAS 123(R) terá impacto sobre os resultados das operações da Companhia, embora não venha a exercer impacto algum sobre a posição financeira geral da Companhia. O impacto da adoção não pode ser previsto neste momento, porque dependerá dos níveis de pagamentos baseados em ações a serem outorgadas no futuro. Entretanto, caso a Companhia tivesse adotado o SFAS 123(R) em períodos anteriores, o impacto dessa norma teria sido aproximadamente o impacto do SFAS 123 conforme descrito na divulgação do lucro líquido *pro forma* e do lucro por ação na Nota Explicativa 2.

### 4. Disponibilidades

As aplicações financeiras da Companhia em Certificados de Depósito Bancário (CDBs) apresentam remuneração média de aproximadamente 1,28% ao mês, líquida de impostos, com base na variação do CDI (Certificado de Depósitos Interbancários), cujo resgate pode ocorrer a qualquer momento sem prejuízo das receitas reconhecidas. Em 31 de dezembro de 2004, das aplicações em CDBs, o valor de R\$ 49.600 estava vinculado a garantias de empréstimo com o Banco Santander e o Banco do Brasil.

Os fundos de investimento apresentaram remuneração média de cerca de 0,91% ao mês, líquida de impostos. Esses fundos possuem liquidez diária, e o rendimento das quotas resgatadas em período inferior a 30 dias, contados a partir da data da aplicação, antes da cobrança do imposto de renda, está sujeito ao Imposto sobre Operações Financeiras (IOF).

Os fundos de investimento exclusivo oferecem liquidez diária. Esses fundos investem em outros fundos de investimento que adotam estratégias com derivativos como parte integral de suas políticas de investimento. A composição da carteira do fundo de investimento exclusivo em 31 de dezembro de 2004 é a seguinte:

### 4. Disponibilidades

	2003	2004	2004 (US\$)
Caixa e bancos	1.456	7.275	2.741
Aplicações financeiras em moeda nacional			
Fundos de investimento financeiro	72.811	32.482	12.237
Fundos de investimento exclusivo	16.049	642.531	242.063
Certificados de depósito bancário – CDBs	55.669	140.233	52.830
	<b>144.529</b>	<b>815.246</b>	<b>307.130</b>
Aplicações financeiras em moeda estrangeira			
Fundos de Investimento e Títulos Públicos	306	26.570	10.010
	<b>146.291</b>	<b>849.091</b>	<b>319.881</b>
Fundos de Investimento em Renda Fixa	1.061	54.607	20.572
Certificados de Depósito Bancário – CDBs	-	156.621	59.004
Títulos Públicos (LFT, LTN e LFTO)	13.985	322.453	121.479
Operações de <i>overnight</i>	-	10.382	3.911
Tesouraria	5	98.613	37.151
Aplicações	15.051	642.676	242.117
Contas a Receber/Exigibilidades	998	(145)	(54)
<b>Total</b>	<b>16.049</b>	<b>642.531</b>	<b>242.063</b>

### 5. Contas a receber

A composição do Contas a receber é resumida da seguinte forma:

	2003	2004	2004 (US\$)
Administradoras de cartões de crédito, líquidas de comissões	215.343	348.306	131.219
Correntistas – carga e passagens	2.831	4.573	1.723
Agências de turismo	25.194	33.013	12.437
Outras	968	4.025	1.516
	<b>244.336</b>	<b>389.917</b>	<b>146.895</b>
Provisão para devedores duvidosos	(3.760)	(3.547)	(1.336)
	<b>240.576</b>	<b>386.370</b>	<b>145.559</b>

Em 31 de dezembro de 2004, o saldo do Contas a receber de administradoras de cartões de crédito, no total de R\$ 50.700, estava vinculado à garantia do limite de crédito com o Banco Bradesco.

Não houve baixas na provisão para devedores duvidosos em 2003, e a baixa em 2004 foi de R\$ 189.

# Notas explicativas às demonstrações financeiras (continuação)

31 de dezembro de 2004, 2003 e 2002 (em milhares de reais)



## 6. Depósitos

Depósitos em garantia de contratos de arrendamento de aeronaves. Todas as aeronaves da Companhia são arrendadas segundo contratos de arrendamento mercantil. De acordo com os contratos de arrendamento, a Companhia fez certos depósitos em dólares norte-americanos como garantia às empresas de arrendamento mercantil. Esses depósitos não pagam juros e são reembolsáveis ao final dos respectivos contratos de arrendamento.

Depósitos para pagamento de revisões programadas de aeronaves. Os depósitos em dólares norte-americanos para o pagamento de revisões programadas de aeronaves conforme estipuladas nos respectivos contratos de arrendamento mercantil são feitos em favor de contas específicas no nome do arrendador responsável pelos serviços de manutenção. Algumas revisões programadas obrigatórias de aeronaves, conforme estipuladas nos respectivos contratos de arrendamento, são financiadas por esses depósitos. A Companhia é obrigada a pagar à empresa de arrendamento mercantil pelas despesas de revisão que excedam os montantes depositados. A Companhia pode aplicar os montantes depositados que excedem as despesas de revisão ao pagamento final do arrendamento. Esses depósitos não incorrem em juros.

## 7. Empréstimos e financiamentos

Em 31 de dezembro de 2004, a Companhia mantinha seis contas com limite de crédito. Uma das contas era garantida pelas contas a receber de administradoras de cartões de crédito e tinha um limite total de R\$ 50.700. Em 31 de dezembro de 2004, não havia qualquer empréstimo contraído utilizando esse instrumento. As contas com o Banco do Brasil e o Banco Safra são garantidas por notas promissórias, permitindo empréstimos combinados de até R\$ 105.000. Duas outras contas (com o Banco Santander e o Banco do Brasil) são garantidas por penhor de CDBs com um limite de R\$ 49.600.

Os montantes em aberto segundo os instrumentos de crédito da Companhia em 31 de dezembro de 2004 e 2003 são os seguintes: [\(ver tabela ao lado\)](#)

## 8. Transações com partes relacionadas

A Companhia possui um contrato exclusivo de transporte de ônibus com as coligadas Breda Transportes e Serviços S.A. e Expresso União Ltda. Durante 2004, a Companhia pagou R\$ 195 e R\$ 772.

A Companhia também tem um contrato de aluguel de escritório válido por cinco anos com a Áurea Administração e Participações S.A. referente ao aluguel da sede localizada à Rua Tamoios, 246 em São Paulo. O contrato de aluguel prevê pagamentos mensais, corrigidos pelo IGPM.

As transações com partes relacionadas e os montantes recebíveis (pagáveis) são os seguintes: [\(ver tabela ao lado\)](#)

## 9. Fornecedores

A Companhia renegociou os termos do contrato de mútuo com a Petrobras – Petróleo Brasileiro S.A. referente ao fornecimento de combustível, com vencimento em 30 de abril de 2006, cujo saldo era de R\$ 9.238 em 31 de dezembro de 2004, contabilizado pelo preço de compra histórico, atualizado pelo Índice de Preços ao Consumidor (IPC) e classificado na rubrica contas a pagar a fornecedores.

## 10. Patrimônio Líquido

Em 29 de março de 2004, a GLAI tornou-se a companhia controladora da GOL por meio de um plano de reorganização aprovado pelos acionistas da GOL. Em consonância com o plano de reorganização, todas as ações ordinárias e ações preferenciais da GOL (exceto com relação a 14 ações ordinárias e 8 ações preferenciais da classe B da GOL detidas por membros do conselho de administração da GOL) foram contribuídas para a Companhia em troca de ações ordinárias e preferenciais da Companhia. As 116.199.986 ações ordinárias da GOL foram permutadas por 109.448.267 ações ordinárias e 6.751.719 ações preferenciais da Companhia. As 29.050.000 ações preferenciais de classe A da GOL foram permutadas por 29.049.994 ações preferenciais e 6 ações ordinárias da Companhia. As 23.542.977 ações preferenciais de classe B da GOL foram permutadas por 23.542.977 ações preferenciais da Companhia. As ações preferenciais em circulação não possuem designação de classe. Os direitos e privilégios de voto das ações ordinárias da Companhia permanecem idênticos àqueles descritos acima para a GOL. As ações preferenciais da Companhia não são conversíveis em qualquer outro título e não têm direito a voto, exceto sob circunstâncias limitadas segundo a legislação brasileira, conforme discutido acima. A preferência na liquidação agregada, incluindo a correção pelo IGPM – índice de inflação, e os direitos a dividendos discutidos acima permanecem inalterados.

Em 31 de dezembro de 2004, a Companhia tinha 109.448.497 ações ordinárias e 59.344.746 ações preferenciais autorizadas, emitidas e em circulação. Segundo o estatuto social da Companhia, o capital pode ser aumentado até R\$ 1.000.000 por meio da emissão de ações ordinárias ou preferenciais.

Em 25 de maio de 2004, os acionistas aprovaram um desdobramento de ações na proporção de 2,8 para 1 ação, para todas as ações ordinárias e preferenciais em circulação. Como resultado do desdobramento de ações, o número total de ações preferenciais e de ações ordinárias em circulação aumentou para 168.793.243. Todas as informações sobre ações e sobre o lucro por ação para todos os períodos apresentados foram ajustadas de modo que o desdobramento de ações de 25 de maio de 2004 tenha efeito retroativo. Além disso, na mesma data, os acionistas aprovaram emendas ao estatuto social da Companhia por meio do qual os detentores de ações ordinárias poderão converter suas ações em ações preferenciais, na proporção de uma ação ordinária para uma ação preferencial, conforme tais ações sejam devidamente integralizadas e desde que o montante de ações preferenciais não seja superior a 50% do montante total de ações emitidas. Qualquer pedido de conversão precisa ser entregue à diretoria executiva e, uma vez aceito pela diretoria executiva, precisa ser confirmado pelo conselho de administração na primeira reunião após a data do pedido da conversão. Em 25 de maio de 2004, o conselho de administração autorizou a emissão de até 20.325.734 ações preferenciais.

Em 29 de junho de 2004, a Companhia encerrou sua oferta pública inicial (IPO) na Bolsa de Valores de Nova York (NYSE) e na Bolsa de Valores de São Paulo (Bovespa), emitindo 18.750.000 ações preferenciais ao preço de R\$ 26,57 por ação e recebendo recursos no montante de R\$ 459.305 líquidos dos custos de emissão de R\$ 37.050. Além disso, R\$ 386.593 em recursos foram remetidos para a BSSF Holdings LLC e para a Comporte Participações, relativos à venda de 14.300.000 ações preferenciais na oferta pública inicial.

## 7. Empréstimos e financiamentos

Contrato	Taxa de juros	Garantias	Limite de Crédito	2003	2004	2004 (US\$)
Banco Safra	108,5 % do CDI	Notas promissórias	100.000	4.000	91.507	34.474
Banco Santander	109 % do CDI	Penhor de CDB	40.000	-	20.746	7.816
Unibanco	CDI + 0,0673 a.m.	Garantia clean	20.000	-	1.019	384
Banco do Brasil	108 % do CDI	Notas promissórias	5.000	-	-	-
Banco do Brasil	105 % do CDI	Penhor de CDB	9.600	-	5.077	1.912
Banco Bradesco	104% do CDI	Contas a receber - Visa	50.700	34.906	-	-
<b>Total</b>				<b>38.906</b>	<b>118.349</b>	<b>44.586</b>

A taxa média de juros anual ponderada desses empréstimos e financiamentos em reais em 31 de dezembro de 2004 e 2003 era de 17,7% e 20%, respectivamente.

## 8. Transações com partes relacionadas

	Natureza das transações	31 de dezembro de 2003		31 de dezembro de 2004	
		Receber (pagar)	Receitas (Despesas)	Receber (pagar)	Receitas (Despesas)
<b>Empréstimo de debêntures</b>					
Áurea Administração e Participações S.A.	Empréstimos	(270)	(2.069)	-	-
<b>Fornecedores</b>					
Serviços Gráficos Ltda.	Serviço prestado	(12)	(188)	(15)	(172)
Breda Transportes e Serviços S.A.	Serviço prestado	2	31	(28)	(772)
Expresso União Ltda.	Serviço prestado	-	-	-	(195)
<b>Contas a receber</b>					
Viação Piracicabana Ltda.	Serviço prestado	-	15	-	6
Breda Transportes e Serviços S.A.	Serviço prestado	-	-	-	19
Áurea Administração e Participações S.A.	Serviço prestado	3	8	-	9
<b>Aluguel do imóvel sede</b>					
Áurea Administração e Participações S.A.	Aluguel	-	(300)	(26)	(262)

# Notas explicativas às demonstrações financeiras (continuação)

31 de dezembro de 2004, 2003 e 2002 (em milhares de reais)



## Dividendos

O estatuto social da Companhia prevê um dividendo mínimo obrigatório aos acionistas ordinários e preferenciais no total de pelo menos 25% do lucro anual distribuível estabelecido em conformidade com a legislação societária brasileira. O dividendo de 31 de dezembro de 2004 foi de R\$ 60.676 (R\$ 26.503 em 2003). Os dividendos pagáveis são incluídos no passivo circulante, e a ratificação do pagamento será feita na assembléia geral ordinária dos acionistas.

## Lucros apropriados à reserva legal

Segundo a legislação societária brasileira e de acordo com seu estatuto social, a Companhia é obrigada a manter uma "reserva legal" para a qual ela precisa alocar 5% de seu lucro líquido, deduzidos os prejuízos acumulados, conforme determinação do GAAP brasileiro para cada exercício fiscal, até que o montante dessa reserva corresponda a 20% do capital integralizado. Os prejuízos acumulados, caso existam, podem ser lançados contra a reserva legal. A reserva legal somente pode ser utilizada para aumentar o capital da Companhia. A reserva legal está sujeita a aprovação pelos acionistas na assembléia geral ordinária e pode ser transferida para o capital, mas não está disponível para o pagamento de dividendos nos exercícios seguintes. Em 31 de dezembro de 2004, a alocação de lucros retidos para a reserva legal foi de R\$ 12.773.

## Lucros retidos

O saldo de R\$ 484.723 depende da aprovação pela Assembléia Geral Ordinária dos Acionistas para atender ao plano de investimentos da Companhia e o aumento no capital de giro.

## 11. Planos de opção de compra de ações

Nas assembléias gerais realizadas em 25 de maio e em 9 de dezembro de 2004, os acionistas da Companhia aprovaram um plano executivo de opção de compra de ações direcionado à alta administração da Companhia. Inicialmente, 937.412 ações preferenciais da Companhia foram reservadas para emissão segundo esse plano. A Companhia emitiu, para os diretores executivos, opções de compra de ações para a compra de até 937.412 de suas ações preferenciais ao preço de exercício de R\$ 3,04 por ação. Cinquenta por cento das opções tornaram-se exercíveis a partir de 25 de outubro de 2004, com as ações remanescentes tornando-se exercíveis ao final de cada trimestre após 25 de outubro de 2004, em base *pro rata*, até o segundo trimestre de 2006. Cada opção vencerá dois anos após a data em que se tornou exercível. O valor justo da opção na data da outorga era de R\$ 24,50. Segundo o plano, havia 507.765 ações exercíveis em 31 de dezembro de 2004. Junto com a outorga inicial de ações preferenciais, a Companhia contabilizou uma remuneração baseada em ações diferidas de R\$ 20,1 milhões, representando a diferença entre o preço das opções e o valor justo das ações preferenciais. O montante de despesas de amortização para o exercício findo em 31 de dezembro de 2004 foi de R\$ 10.058.

Na assembléia geral realizada em 9 de dezembro de 2004, os acionistas da Companhia aprovaram um plano de opção de compra de ações direcionado aos funcionários. De acordo com esse plano, as opções de compra de ações outorgadas aos funcionários não podem ultrapassar o montante de 5% do total de ações em circulação. O preço de exercício das opções de compra de ações é determinado com base na cotação média de mercado dos últimos 60 pregões, as opções ficam disponíveis para exercício à taxa de 1/5 por ano, e podem ser exercidas até 10 anos após a respectiva data de outorga. Em 31 de dezembro de 2004, nenhuma opção havia sido emitida segundo esse plano.

## 12. Arrendamento e outros compromissos

A Companhia arrenda todas as aeronaves, bem como o espaço nos terminais aéreos e outras instalações aeroportuárias, escritórios e outros equipamentos. Em 31 de dezembro de 2004, a Companhia arrendava 27 aeronaves sob a modalidade de arrendamento operacional (em comparação a 22 aeronaves em 31 de dezembro de 2003), com datas iniciais de vencimento de arrendamento no período de 2006 a 2011.

Os pagamentos futuros mínimos de arrendamentos segundo arrendamentos operacionais não canceláveis são denominados em dólares norte-americanos. Esses arrendamentos, com prazos iniciais e remanescentes superiores a um ano em 31 de dezembro de 2004, em dólares norte-americanos, eram os seguintes: (ver tabela ao lado)

Durante o segundo e o terceiro trimestres de 2004, a Companhia celebrou contratos de arrendamento operacional de dois e três anos de Boeings 737-300, que serão utilizados para atender às necessidades de curto prazo da Companhia, enquanto se espera a entrega de suas novas aeronaves 737-800. As aeronaves foram entregues em julho, setembro, outubro e dezembro de 2004. A Companhia não precisou fazer nenhum depósito em garantia de arrendamento de aeronaves relativo a essas aeronaves.

Em 17 de maio de 2004, a Companhia assinou um contrato com a Boeing Company para a compra de até 43 aeronaves 737-800 Next Generation, segundo o qual a Companhia atualmente tem 17 pedidos firmes e 28 opções. Os pedidos firmes, em um valor aproximado de R\$ 2.997.000, com base no preço de tabela das aeronaves (correspondendo a cerca de US\$ 1.129 milhões), têm datas de entrega entre 2006 e 2010. A Companhia fez dois depósitos no valor de US\$ 14,3 milhões (R\$ 38.850) referentes aos pedidos descritos acima. As opções são exercíveis para entregas entre 2005 e 2010. A Companhia faz pagamentos pela compra de aeronaves utilizando os recursos do IPO, fluxo de caixa operacional, empréstimos de curto prazo e financiamento do fornecedor.

Os pagamentos anuais futuros das 43 aeronaves, incluindo tanto os pedidos firmes quanto as opções, com base no preço de tabela das aeronaves, em 31 de dezembro de 2004, e calculados à taxa de câmbio do final do exercício, são os seguintes:

	R\$	US\$ (2004)
2005	83.598	31.494
2006	511.110	192.552
2007	2.609.857	983.219
2008	2.176.791	820.069
2009	1.625.788	612.488
Total	7.007.144	2.639.822

A Companhia planeja financiar até 85% do valor das aeronaves adquiridas por meio de financiamento de longo prazo garantido pelo Ex-Im Bank dos EUA.

A Companhia tem um contrato não-cancelável de uso do sistema Open Skies, para vender passagens. Esse acordo termina em 2014 e pode ser estendido por opção da Companhia. O total de pagamentos futuros segundo esse contrato depende do número de passageiros transportados e apresenta um valor anual mínimo de R\$ 332. Em 2004, o montante pago referente ao uso do sistema Open Skies totalizou R\$ 15.081, (R\$ 11.011 em 2003).

Durante 2004, a Companhia comprou letras de crédito, para garantir determinados pagamentos de arrendamentos em dólares norte-americanos. Em 31 de dezembro de 2004, cerca de R\$ 17.126 das contas a receber da Companhia serviam de garantia para as letras de crédito em aberto.

## 12. Arrendamento e outros compromissos

	R\$			US\$		
	Aeronaves	Outros	Total	Aeronaves	Outros	Total
2005	188.998	11.756	200.754	71.202	4.429	75.631
2006	187.162	10.485	197.647	70.510	3.950	74.460
2007	174.614	9.213	183.827	65.783	3.471	69.254
2008	99.426	8.653	108.079	37.457	3.260	40.717
2009	57.330	5.171	62.501	21.598	1.948	23.546
Após 2009	3.942	2.554	6.496	1.485	962	2.447
Total	711.472	47.832	759.304	268.035	18.020	286.055

## 13. Contingências

As provisões para contingências em 31 de dezembro de 2004 estão resumidas como se segue:

	2003	2004	2004
Provisão para contingências trabalhistas	205	289	109
Provisão para contingências cíveis	665	1.281	483
Provisão para contingências tributárias	7.700	8.781	3.308
Total	8.570	10.351	3.900

Existem alguns processos judiciais contra a Companhia, relativos ao não-pagamento de ICMS sobre a importação de aeronaves por meio de operações de arrendamento mercantil, que aguardam julgamento. Com base no parecer de seus conselheiros jurídicos de que um resultado desfavorável em tais processos não é provável, a Companhia não estabeleceu uma reserva para essa finalidade.

A Companhia participa de processos e reclamações legais que surgem no curso normal de seus negócios. Embora o resultado dessas ações e processos não possa ser previsto com certeza e eles possam ter um relevante efeito negativo sobre a posição financeira, os resultados operacionais e o fluxo de caixa da Companhia, é a opinião da Companhia, depois de consultar seus conselheiros jurídicos externos, que o julgamento final dessas ações não terá um efeito adverso relevante sobre a posição financeira, os resultados operacionais e o fluxo de caixa da Companhia. A provisão para contingências tributárias representa a exposição à perda total, incluindo os juros e multas.

# Notas explicativas às demonstrações financeiras (continuação)

Em 31 de dezembro de 2004, 2003 e 2002 (Em milhares de reais)



## 14. Instrumentos financeiros e concentração de risco

Em 31 de dezembro de 2004 e de 2003, os principais ativos e passivos monetários da Companhia eram relativos às operações de arrendamento mercantil de aeronaves. Devido à natureza de curto prazo deles, todos os outros instrumentos financeiros incluídos no balanço patrimonial estão apresentados em montantes que se aproximam de seus valores justos.

Os instrumentos financeiros que expõem a Companhia a riscos de crédito envolvem principalmente caixa e contas a receber. A Companhia mantém depósitos em caixa com instituições financeiras altamente confiáveis. O risco de crédito sobre contas a receber está relacionado a montantes a receber das principais empresas internacionais de cartões de crédito. Esses recebíveis são de curto prazo e a maioria deles é liquidada em 30 dias.

A receita da Companhia é gerada em reais (e uma pequena porção, em pesos argentinos, relativos aos vôos entre a Argentina e o Brasil), contudo seus passivos, particularmente aqueles relativos ao arrendamento mercantil de aeronaves, estão denominados em dólares norte-americanos. A exposição da Companhia ao risco cambial em 31 de dezembro de 2004 está resumida abaixo:

	R\$	2004 (US\$)
<b>Ativo</b>		
Disponibilidades	(450)	(170)
Depósitos em garantia de contratos de arrendamentos de aeronaves	(33.559)	(12.643)
Despesas antecipadas de arrendamento	(9.885)	(3.724)
Adiantamentos a fornecedores	(5.984)	(2.254)
Total de obrigações em dólares norte-americanos	(49.878)	(18.791)
<b>Passivo</b>		
Fornecedores estrangeiros	8.218	3.096
Arrendamentos mercantis a pagar	14.044	5.291
Operações com <i>hedge</i>	2.600	980
Prêmios de seguros a pagar	24.060	9.064
	48.922	18.431
Exposição cambial	(956)	(360)
Obrigações não registradas no balanço		
Contratos de arrendamento operacional	759.304	286.055
Obrigações decorrentes de pedidos firmes para compra de aeronaves	2.997.000	1.129.000
<b>Total da exposição cambial</b>	<b>3.755.348</b>	<b>1.414.695</b>

A exposição cambial relativa aos montantes pagáveis resultantes dessas operações de arrendamento é gerenciada com estratégias de *hedge* comercial. Em 31 de dezembro de 2004 e de 2003 não havia nenhum contrato de *hedge* em aberto.

A Companhia está exposta aos efeitos das mudanças no preço e na disponibilidade de combustível de aviação. Para gerenciar esses riscos, a Companhia utiliza contratos de opções e de *swap* de petróleo bruto. Os preços de petróleo bruto estão extremamente relacionados aos de combustível de aviação, o que torna os derivativos de petróleo bruto eficazes na compensação dos preços de combustível de aviação, de forma a oferecer alguma proteção no curto prazo em relação a um aumento abrupto no preço médio do combustível. Esses derivativos não se qualificam como *hedges* para fins de apresentação de relatório financeiro, e as alterações no valor justo desses contratos derivativos totalizaram R\$ 1.466 durante 2004, tendo sido contabilizadas como receita financeira.

Em 31 de dezembro de 2004, a Companhia tinha contratos de derivativos para comprar até 120.000 barris de petróleo bruto no montante nominal de US\$ 5,1 milhões e no valor justo de US\$ 5,2 milhões com um prazo de um mês.

O combustível e o óleo de aviação da Companhia são comprados substancialmente de um fornecedor que representa aproximadamente 95% das despesas totais de combustível e óleo de aviação.

## 15. Imposto de Renda e Contribuição Social

### a) Impostos diferidos

A composição dos impostos diferidos é resumida a seguir:

	2002	2003	2004	2004 (US\$)
<b>Ativo de imposto diferido</b>				
Reserva especial de ágio diferida	-	-	25.296	9.530
Contingências	-	2.913	3.519	1.326
Provisão para devedores duvidosos	-	-	2.943	1.109
Diferenças entre o BR GAAP e o US GAAP, líquidas	9.790	3.060	11.589	4.366
Diferenças temporárias	700	1.753	244	92
Total do ativo de imposto diferido	10.490	7.726	43.591	16.423
<b>Passivo de imposto diferido</b>				
Imobilizado	(194)	-	(1.093)	(412)
Provisão para revisões programadas	(212)	-	-	-
Depósitos de revisões programadas	(26.330)	(51.902)	(86.991)	(32.773)
Total do passivo de imposto diferido	(26.736)	(51.902)	(88.084)	(33.185)
Ativo de imposto diferido, corrente	9.790	3.060	-	-
Passivo de imposto diferido, líquido	R\$ (26.036)	R\$ (47.236)	R\$ (44.493)	US\$ (16.762)

### b) Demonstração do resultado

Os seguintes montantes de Imposto de Renda e Contribuição Social correntes e diferidos foram registrados na demonstração das operações:

	2002	2003	2004	2004 (US\$)
Correntes	1.396	60.747	165.710	62.428
Despesa diferida	16.246	27.929	36.860	13.886
	<b>17.642</b>	<b>88.676</b>	<b>202.570</b>	<b>76.314</b>

Os Impostos de Renda no Brasil incluem o Imposto de Renda federal e a Contribuição Social. As alíquotas de imposto compostas e efetivas foram de 34% em cada um dos exercícios de 2002, 2003 e 2004. Durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2002, a Companhia incorreu em prejuízos líquidos, por isso, nenhum Imposto de Renda foi pago. Tais prejuízos foram utilizados em 2003 e 2004.

A reconciliação do Imposto de Renda e da Contribuição Social apresentados, e o montante calculado pela aplicação da alíquota de imposto composta em 31 de dezembro de 2002, 2003 e 2004 são os seguintes:

	2002	2003	2004	2004(US\$)
Lucro antes do Imposto de Renda	R\$ 52.999	R\$ 264.135	R\$ 587.280	US\$ 221.247
Alíquota nominal composta	34%	34%	34%	34%
Imposto de Renda pela alíquota nominal	18.020	89.806	199.675	75.224
Remuneração por meio de opção de compra de ações	-	-	3.420	1.288
Outros	(378)	(1.130)	(525)	(198)
Despesas com Imposto de Renda	R\$ 17.642	R\$ 88.676	R\$ 202.570	US\$ 76.314

# Notas explicativas às demonstrações financeiras (continuação)

Em 31 de dezembro de 2004, 2003 e 2002 (Em milhares de reais)



## 15. Imposto de Renda e Contribuição Social (continuação)

Com a reorganização da Companhia em 29 de março de 2004, a Assembléia Geral Extraordinária dos acionistas aprovou a incorporação do acionista BSSF II Holdings Ltd. na GOL. As ações preferenciais anteriormente detidas pela BSSF II Holdings Ltda. foram canceladas e reemitidas para a BSSF Air Holdings Ltda. Com essa incorporação, a Companhia adquiriu o direito de amortizar, para fins estatutários e tributários locais, o ágio de aproximadamente R\$ 86 milhões gerado quando da aquisição pela BSSF II Holdings Ltd. de sua participação acionária na GOL. A amortização desse ágio para fins estatutários e tributários locais resultará em um benefício fiscal futuro para a Companhia durante um período estimado de até cinco anos. O benefício fiscal de R\$ 29,2 milhões de ágio foi contabilizado como um ativo de imposto diferido com um aumento correspondente no item capital integralizado adicional. Conforme a Companhia realize o benefício fiscal do ágio, em consonância com a Legislação Societária Brasileira, ela emitirá ações (ordinárias e preferenciais, ambas *pro rata*) até o montante de benefício fiscal realizado a cada exercício. No momento de emissão das ações, o capital integralizado adicional será transferido para o capital social.

As declarações de Imposto de Renda estão sujeitas à revisão do fisco durante um período de cinco anos a partir do ano civil em que as declarações tenham sido entregues segundo a legislação aplicável e podem sujeitar a Companhia a incidências de tributo.

## 16. Lucro por ação

As ações preferenciais da Companhia não dão direito ao recebimento de nenhum dividendo fixo. Em vez disso, os acionistas preferenciais têm o direito de receber dividendos por ação no mesmo montante que os dividendos por ação pagos aos detentores de ações ordinárias. Assim, o lucro por ação básico é computado dividindo-se o lucro pelo número médio ponderado de todas as classes de ações em circulação durante o exercício. As ações preferenciais diluídas são computadas incluindo-se as opções de compra de ações de funcionários executivos calculadas usando o método das ações em tesouraria conforme elas são outorgadas a um preço de exercício menor do que o preço de mercado das ações.

	2002	2003	2004
<b>Numerador</b>			
Lucro líquido aplicável a acionistas ordinários e preferenciais relativo ao lucro por ação básico e diluído	R\$ 35.357	R\$ 175.459	R\$ 384.710
<b>Denominador</b>			
Média ponderada de ações em circulação relativa ao lucro por ação básico	98.267.867	164.410.236	179.730.743
<b>Efetivo de títulos diluídos:</b>			
Plano executivo de opção de compra de ações	-	-	826.268
Média ponderada ajustada de ações em circulação e conversões presumidas relativa ao lucro por ação diluído	98.267.867	164.410.236	180.557.011

## 17. Eventos subsequentes

Em janeiro de 2005, a Companhia assinou novos contratos de arrendamento operacional relativos a dois Boeings 737-800 Next Generation e a dois Boeings 737-300, cujas entregas são esperadas para o primeiro e o segundo trimestres de 2005.

Em 19 de janeiro de 2005, o Comitê de Remuneração, em conformidade com o Plano de Opção de Compra de Ações da Companhia, aprovou a emissão de 75.854 opções de compra de ações aos funcionários para a compra de ações preferenciais da Companhia ao preço de exercício de R\$ 33,06 por ação.

Em 27 de janeiro e em 22 de fevereiro de 2005, a Companhia anunciou a assinatura de um contrato com a Boeing, para exercer mais nove opções de compra de aeronaves 737-800 Next Generation. Com esses novos contratos, a Companhia aumentou o número de pedidos firmes para um total de 26 aeronaves, que deverão ser entregues entre 2006 e 2010.

Em 3 de fevereiro de 2004, a Companhia aumentou o tamanho de seu pedido de aeronaves 737-800 Next Generation com a Boeing em mais 20 opções de compra. Com as novas opções, a Companhia aumentou o tamanho de seu pedido para 63 aeronaves. As novas aeronaves deverão estar disponíveis para entrega entre 2006 e 2010.

## 18. Informações financeiras trimestrais (não auditadas)

Os resultados operacionais trimestrais para os exercícios findos em 31 de dezembro de 2004 e 2003 estão resumidos abaixo (em milhares, exceto em relação a valores por ação).

2004	1º trimestre	2º trimestre	3º trimestre	4º trimestre
Receita operacional líquida	\$ 433.092	\$ 385.526	\$ 517.233	\$ 625.034
Lucro operacional	\$ 135.615	\$ 92.775	\$ 162.023	\$ 185.889
Lucro líquido	\$ 90.656	\$ 73.229	\$ 96.900	\$ 123.925
Lucro por ação, básico	0,54	0,42	0,52	0,66
Lucro por ação, diluído	0,54	0,42	0,51	0,66
<b>2003</b>				
Receita operacional líquida	\$ 260.639	\$ 381.877	\$ 402.950	\$ 418.124
Lucro operacional	\$ 8.814	\$ 72.792	\$ 149.875	\$ 110.245
Lucro líquido	\$ (7.885)	\$ 22.507	\$ 96.735	\$ 64.102
Lucro por ação, básico	(0,05)	0,13	0,57	0,38
Lucro por ação, diluído	(0,05)	0,13	0,57	0,38

A soma dos valores trimestrais de lucro por ação poderá não ser igual ao valor anual apresentado, uma vez que os valores por ação são computados independentemente para cada trimestre e para todo o exercício com base na respectiva média ponderada das ações ordinárias em circulação e outras ações ordinárias com potencial de diluição.

# Informações Corporativas

## Ações no Brasil

### Banco Custodiante: Banco Itaú S.A.

Departamento de Acionistas  
Av. Engº. Armando de Arruda Pereira, 707 – 9º andar  
04344-902 – São Paulo - SP  
Obs.: O atendimento aos acionistas é realizado pela rede de agências do Banco.

## Programa de ADSs

### Banco Depositário: The Bank of New York

Relações com Acionistas  
PO BOX 11258 – Church Street Station  
New York, NY 10286-1258 EUA  
Tel.: (toll free): 1-888-BNY-ADRS (269-2377)  
Tel.: (internacional): 1-610-312-5315  
E-mail: [shareowner-svcs@bankofny.com](mailto:shareowner-svcs@bankofny.com)  
[www.adrbny.com](http://www.adrbny.com)

## Firma Especialista: Fleet Specialist, Inc.

### Anna G. Sakalis

Director, Latin America  
14 Wall Street, 21st floor  
New York, NY 10005-1901 USA  
Tel.: 1-212-589-0106  
Fax: 1-212-589-0452  
E-mail: [anna.sakalis@fleetspecialist.com](mailto:anna.sakalis@fleetspecialist.com)  
[www.fleet-specialist.com](http://www.fleet-specialist.com)

## Auditores Independentes:

### Ernst & Young Auditores Independentes

Av. Presidente Juscelino Kubitschek, 1830  
Torre II 6º andar  
04543-900 – São Paulo – SP  
Tel.: (55 11) 3523-5200

## Área de Relações com Investidores

### Richard F. Lark Jr.

Diretor Vice-Presidente Financeiro e de RI  
Rua Tamoios, 246  
Jd. Aeroporto – São Paulo – SP  
Tel.: (55 11) 5033-4393  
Fax: (55 11) 5033-4224  
[ri@golnaweb.com.br](mailto:ri@golnaweb.com.br)

## Publicações e Informações

Todos os fatos relevantes da GOL Linhas Aéreas Inteligentes e de suas subsidiárias são divulgados de maneira simultânea às autoridades e órgãos reguladores do Brasil e dos Estados Unidos, e também ao mercado.

As demonstrações financeiras seguem os padrões contábeis definidos pela Legislação Societária Brasileira e também os padrões contábeis norte-americanos (US GAAP).

As demonstrações financeiras completas são publicadas anualmente nos jornais Gazeta Mercantil e Diário Oficial do Estado de São Paulo.

Demonstrações financeiras trimestrais, *press releases*, apresentações, fatos relevantes e avisos aos acionistas estão disponíveis em nossa área de Relações com Investidores e no *website* de RI ([www.voegol.com.br](http://www.voegol.com.br)). Outras informações sobre a Companhia também podem ser obtidas nos *sites* da Bolsa de Valores de São Paulo ([www.bovespa.com.br](http://www.bovespa.com.br)), Bolsa de Valores de Nova York ([www.nyse.com](http://www.nyse.com)), Comissão de Valores Mobiliários ([www.cvm.gov.br](http://www.cvm.gov.br)) e Securities and Exchange Commission ([www.sec.gov](http://www.sec.gov)).