

Relatório anual 2003





simples e inteligente

5
Destques 2003

10
Mensagem do Presidente

12
Estratégia: As Razões do Sucesso

13
A Indústria de Aviação no Brasil

16
A Estrutura da GOL

17
Mercado de capitais e Governança Corporativa

22
Desempenho Financeiro

23
A Atuação Social da GOL

26
O Futuro da GOL





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

Ser reconhecida até o ano de 2005 como referência mundial de empresa aérea no segmento BAIXO CUSTO – BAIXA TARIFA.



01/2004
A Gol atinge mais
14 milhões
de passageiros
transportados em 2003



11/2000
Fundação
da Gol

2/2001
Início das
operações com
6 B737-700s e
548 funcionários

8/2001
Primeiro
Milhão
de Passageiros
Transportados

12/2001
2,1 Milhões
de Passageiros
Transportados

02/2002
Gol alcança
rentabilidade

03/2002
1ª B737 / 800

12/2002
Lucro
em 2002:
R\$ 4 MM

12/2003
Encerra 2003
com 22 aviões
e 2.400
funcionários

03/2003
AIG Capital
Partners investe
US\$ 26 MM

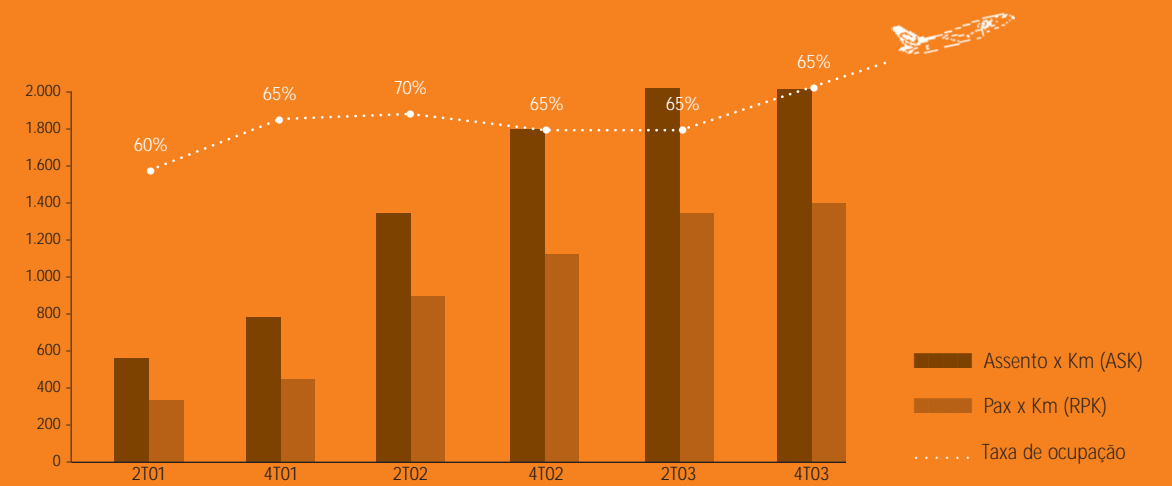
12/2003
Lucro em 2003:
R\$ 113 MM



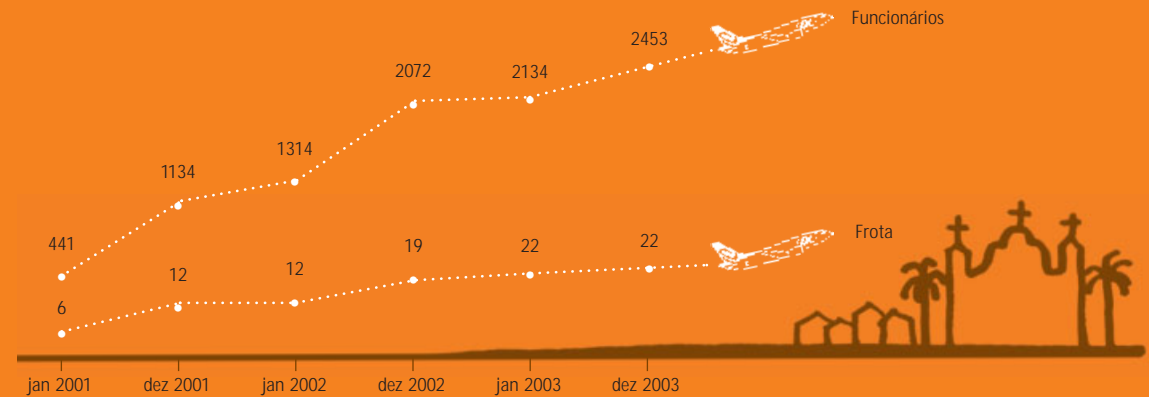


- 20% de market share em 3 anos de operação
- 37% de margem EBITDAR (BR GAAP). posicionando a Gol como uma das mais rentáveis companhias aéreas do mundo
- Crescimento de receita de 107% em relação a 2002, com crescimento trimestral composto de 24% a cada trimestre desde o início das operações
- 14 milhões de passageiros transportados – 7 milhões em 2003. Um crescimento anual de 87% entre 2001 e 2003.
- Mais de 2.400 funcionários – todos receberam PPR no ano
- 28 destinos atendidos – as maiores cidades brasileiras
- Maior taxa de utilização de aeronave do setor aéreo brasileiro – 12,8 horas por dia
- 60% das vendas realizadas pela Internet
- Taxa de ocupação de 64%

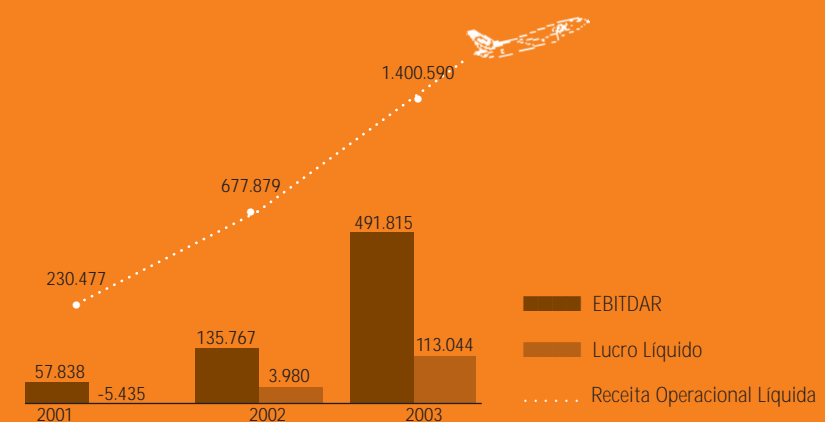
DESEMPENHO OPERACIONAL



CRESCIMENTO DE FROTA & EQUIPE



RECEITAS X EBITDAR X LUCRO LÍQUIDO (R\$ MIL)





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



- O empreendimento Gol foi iniciado há 4 anos, quando executivos de um dos maiores grupos brasileiros de transporte de passageiros, com experiência de mais de 50 anos, vislumbraram a oportunidade de criar uma companhia aérea no conceito “baixo custo - baixa tarifa”, com capacidade de revolucionar o transporte de passageiros no Brasil. Partindo de um mercado que representa a décima maior economia do mundo, território de 8,5 milhões de km², população de mais de 170 milhões de habitantes distribuída em grandes cidades, e mais de 75% desse contingente realizando viagens inter-estaduais, aliado à formação de um time de executivos de comprovada competência e longa experiência no setor aéreo, a Gol realizou seu primeiro voo em janeiro de 2001. Algumas decisões foram primordiais para o acerto de nossa estratégia: operar com frota única – a 737 Next Generation da Boeing, que permite a alta utilização da aeronave e procedimentos únicos de treinamento; utilizar a Internet como meio preferencial de vendas, não só para os passageiros diretos mas também para agências de viagens; focar inovação e tecnologia como alavancas de resultado e eficácia; e ter uma equipe altamente eficiente e motivada para assegurar excelência em qualidade de serviços. Com isso, a Gol desenvolveu um círculo virtuoso que beneficia nossos stakeholders e vem, consistentemente, quebrando paradigmas no mercado de aviação brasileiro. Passados três anos, assumimos a 3ª posição no mercado brasileiro, com 20% de participação, e contabilizamos a retrospectiva de criação de forte demanda nas praças onde estamos autorizados a operar. Milhares de pessoas fizeram seu primeiro voo conosco, como decorrência de preços de passagens aéreas mais acessíveis. Começamos com 6 aviões e 500 funcionários. Encerramos 2003 com uma frota de 22 aviões, que deverão atingir 27 já a partir de julho próximo, e mais de 2.400 funcionários. Já transportamos 14 milhões de passageiros, dos quais 40% afirmam que desde então só viajam com a Gol.



Nossos indicadores de eficiência já estão entre os melhores do mundo e os resultados têm sido marcantes. Só em 2003, apresentamos crescimento de 49% no número de assentos disponíveis por quilômetro e de 53% no número de passageiros por quilômetro. Nossa margem EBITDAR atingiu 37% nesse ano, a segunda maior do mundo, e registramos um lucro de R\$ 113 milhões, comparativamente a R\$ 3,9 milhões em 2002.

O mercado também tem reconhecido nossa atuação: 30 prêmios e homenagens foram concedidos à Gol em 2003, dentre os quais destacam-se o Prêmio TOP de Vendas ADVB 2003 (Associação dos Dirigentes de Vendas e Marketing do Brasil) com o case "E-commerce Gol, a distribuição" e o Prêmio Talentos Nacionais (Microsoft) "Gol, o melhor caso de sucesso de 2003 na iniciativa privada", case que tornou-se referência internacional e foi apresentado no lançamento mundial do novo Microsoft Office System, em Nova York.

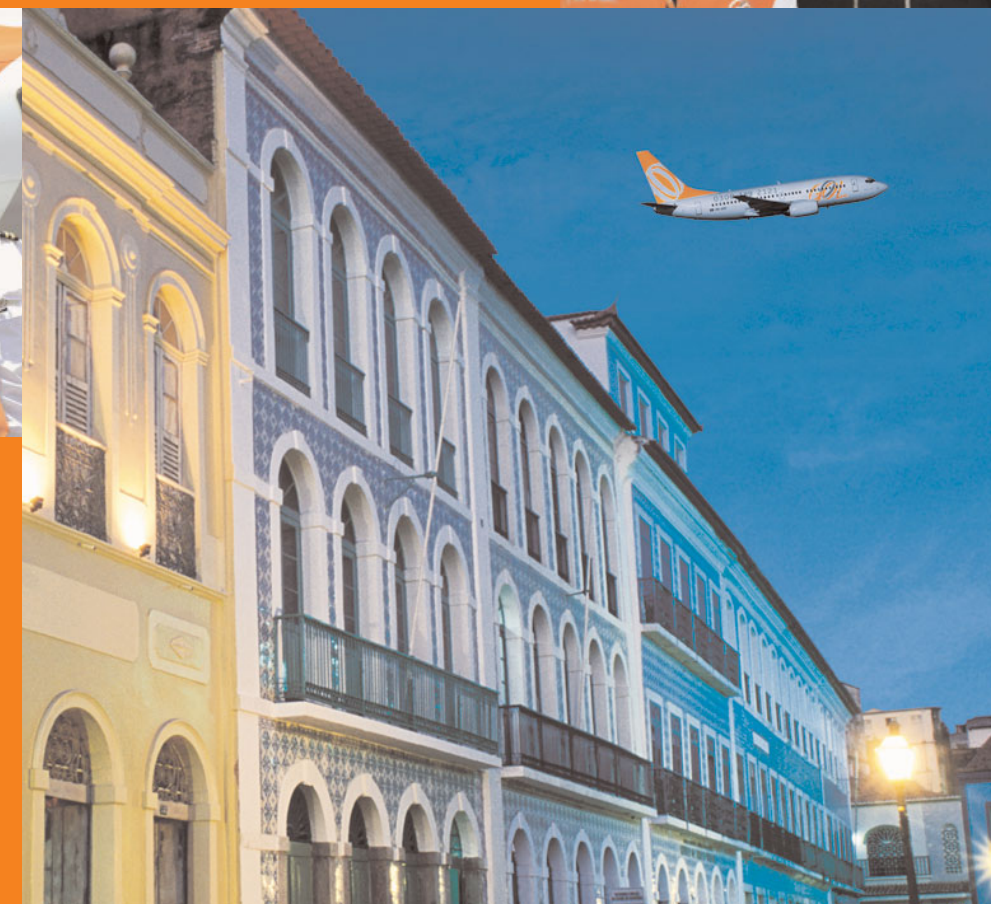
Tudo isso foi possível por sermos uma empresa obstinada pela eficiência e compromissada com resultados crescentes, voltada para a inovação com disciplina e foco. A cultura da Gol é única. Operamos com metas agressivas, e as atingimos com uma equipe bem treinada, ciente de suas responsabilidades com qualidade e segurança, e acima de tudo, motivada a realizar sempre mais. Todos trabalham com simplicidade e inteligência, e com orgulho de fazerem parte de um empreendimento novo e bem-sucedido, sendo ao mesmo tempo bem recompensados. Em 2003, cada funcionário recebeu em média 3,7 salários a mais, a título de participação nos lucros da Companhia. E continuamos trabalhando para o crescimento. Além dos 5 novos aviões 737-300 em 2004, totalizando 27 no total, temos a expectativa de chegar a 44 até 2007. No 1º semestre de 2004, anunciamos a aquisição de 43 novos 737-800 Boeing Next Generation no valor aproximado de R\$ 8 bilhões, um dos maiores pedidos de aeronaves já realizados na América Latina e condições comerciais inéditas para uma empresa brasileira. As primeiras 15 aeronaves, que compõem um pedido firme, deverão ser entregues entre 2007 e 2009. A transação das demais 28 aeronaves (opção de compra) deverá ser finalizada entre 2005 e 2010. Esse aumento de frota viabilizará nossa operação em novas bases, tanto no Brasil como na América do Sul.

Por todas essas razões, entendemos ser esse também o momento certo de abriremos o nosso capital, captando recursos para financiar nosso crescimento e mantendo uma estrutura de baixa alavancagem. Estamos comprometidos com resultados consistentes e de longo prazo. Essa é a missão da Gol.

Constantino de Oliveira Junior
Presidente

Gol.

Aqui todo mundo pode voar



Equipe bem treinada e motivada

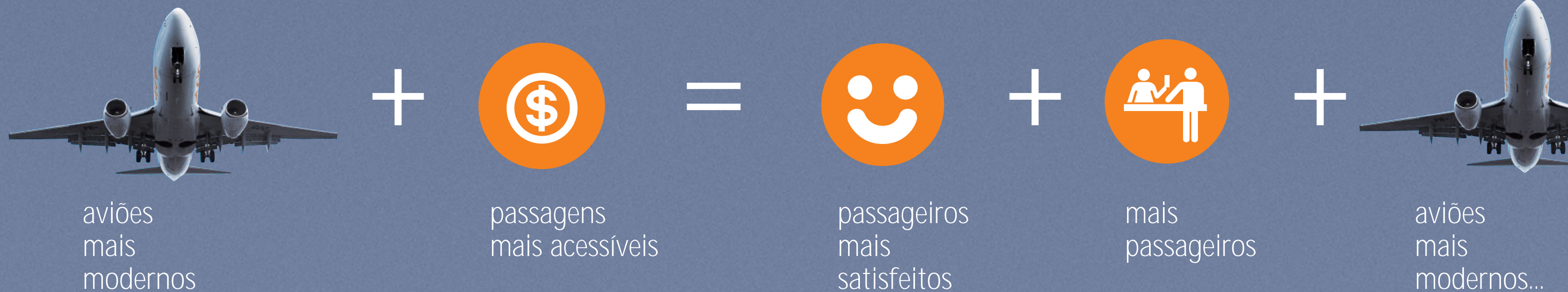


Operação com frota única



Internet como meio preferencial de vendas

O círculo virtuoso da Gol



Baixo Custo de Operação: inteligência com qualidade

inteligência + simplicidade = custos inferiores

Toda 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 em solo, cada passo foi pensado visando oferecer o melhor serviço, com o menor custo, e conseqüentemente a menor tarifa.

O custo operacional da Gol é aproximadamente 25% inferior ao de seus concorrentes.

A equação é simples: menor custo por assento, tarifas mais baixas e maiores taxa 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 2,8 anos ao final de 2003, é a mais moderna da América Latina e uma das mais jovens do mundo. A decisão de operar com uma frota única acabou sendo a mais lógica, já que viabiliza menores custos com combustíveis, manutenção e treinamento de pilotos.

A escolha foi pelos aviões Boeing 737 - Next Generation, a preferida pelas companhias aéreas com perfil Baixo Custo. São aviões espaçosos, ultra-modernos, 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. Essas características possibilitaram à Gol apresentar, em 2003, a mais alta taxa de utilização de aeronave do setor aéreo brasileiro – de 12,8 horas por dia –, número comparável às mais eficientes companhias globais.



Manutenção, segurança e treinamento da tripulação são prioridade da Gol.

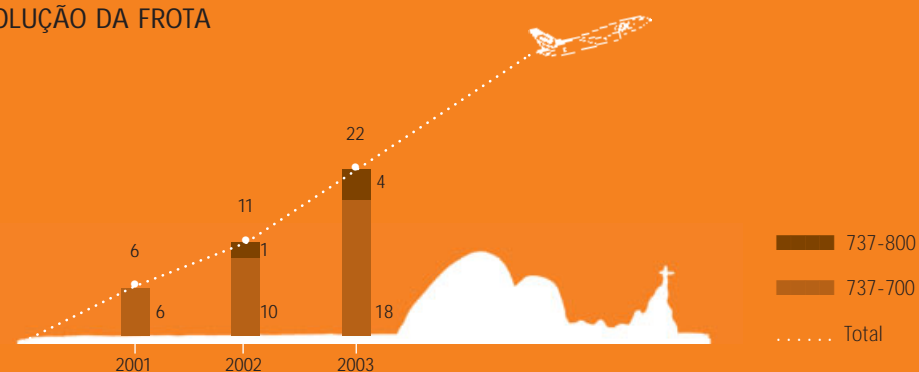


Frota única viabiliza menores custos com combustíveis, manutenção e treinamento



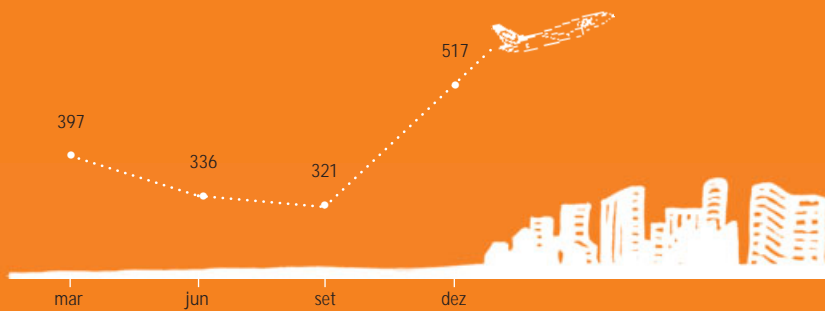
Maior taxa de utilização
de aeronave do setor aéreo
brasileiro **12,8** horas
por dia*

EVOLUÇÃO DA FROTA



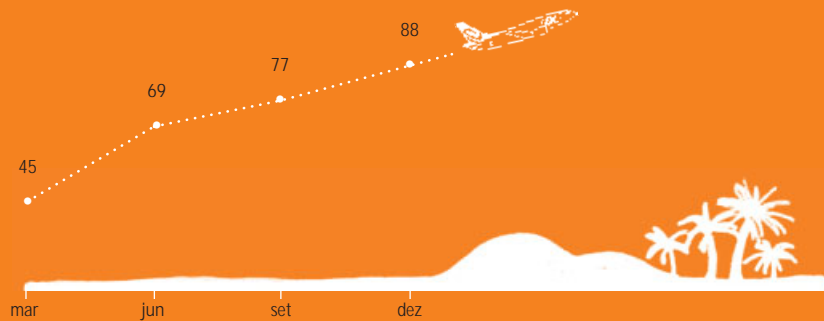
VISITANTES ÚNICOS - WEBSITE / 2003

Mil por mês

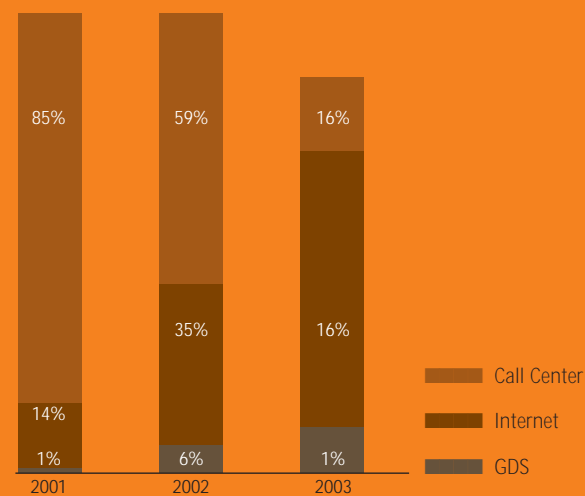


VENDAS BRUTAS - WEBSITE / 2003

R\$ milhões por mês

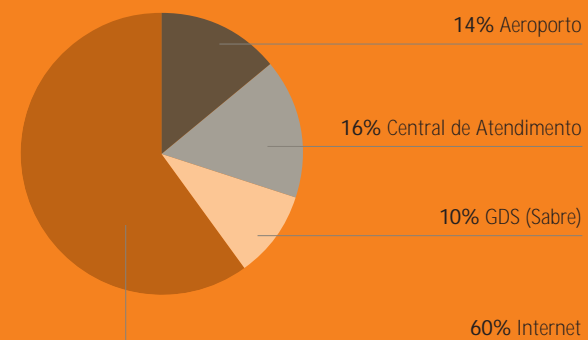


HISTÓRICO DE VENDAS POR CANAL



VOLUME DE VENDAS POR CANAL

Dezembro de 2003



A cada três segundos, uma passagem da Gol é vendida pela internet



O melhor custo-benefício para o passageiro



As tarifas da Gol são, em média, 25% menores que a do concorrente mais próximo



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. A administração buscou alternativas completamente diferentes do que era realizado até então pelas companhias brasileiras.

Espelhando-se nos modelos europeu e americano, a Gol focou na venda direta pela Internet, cujos custos são significativamente menores do que por meios tradicionais de distribuição utilizados para venda por meio de agentes de viagem.

Os resultados surpreendem. Em 2002, a Gol chegou ao 4º lugar no ranking dos maiores websites brasileiros de e-commerce por volume de vendas. Em 2003, 60% das vendas da Companhia, tanto diretas como de agências de viagens, já eram realizadas pela Internet, posicionando a Companhia como uma dos líderes nesse segmento, atrás apenas das montadoras de automóveis. Esse número

na concorrência é menor que 5%. O sucesso dessa estratégia baseou-se ainda em mais uma inovação: o sistema sem passagem, ou *ticketless*. O cliente chega ao balcão do check-in com seu documento de identidade, e é rapidamente localizado pela atendente, sem necessidade de ter consigo uma passagem com 5 ou 6 folhas de papel que serão necessariamente descartadas no processo. O sistema *ticketless*, além de facilitar a vida do cliente e da Companhia, foi também fundamental na consolidação da imagem de modernidade e inovação alcançada pela Gol nesses 3 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 de primeira viagem: 98%



Estratégia de Serviços: inteligência 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 os preferidos pelos clientes – foram eles que apontaram em pesquisas suas escolhas de marcas e produtos.

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 core business – transportar pessoas –, a Gol optou pela terceirização de diversos serviços, que vão desde o manuseio de bagagens nos aeroportos até a central de reservas e de atendimento ao cliente. Ao terceirizar, a Companhia busca parcerias que estejam de acordo com sua cultura – o melhor serviço, pelo melhor preço. Em alguns casos, passou a desenvolver fornecedores específicos, para trabalharem de acordo com suas especificações técnicas e culturais.



Lançamento
2001: foco na marca



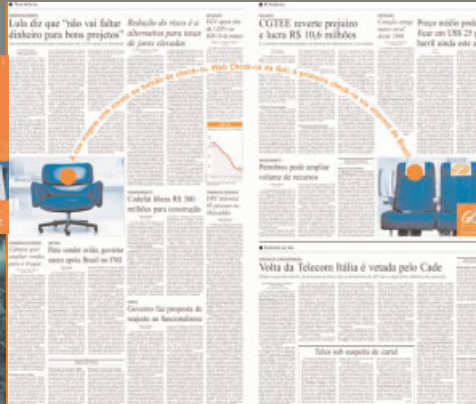
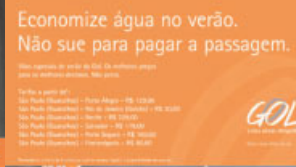
Crescimento
2002: foco em baixo preço com qualidade



Consolidação
2003: foco em outras vantagens competitivas, como tecnologia e atendimento diferenciado.



Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit, sed diam nonummy nibh euismod tincidunt ut laoreet



Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit, sed diam nonummy nibh euismod tincidunt ut laoreet



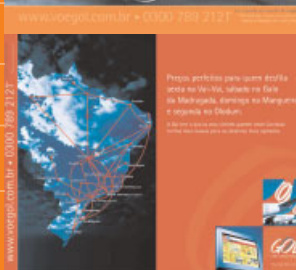
Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit, sed diam nonummy nibh euismod tincidunt ut laoreet



Nível de Satisfação	Jul/02	Set/03
Passageiros voando somente com a GOL (índice de fidelidade)	23%	40%
Muito satisfeitos com a GOL	74%	75%
Recomendam a GOL para outros	89%	92%
Viajantes frequentes	91%	93%
Percebem a GOL como companhia inovadora	92%	94%



Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit, sed diam nonummy nibh euismod tincidunt ut laoreet



PESQUISA TOP OF MIND / MAIO 2003

Cliente Gol	1ª opção	2ª opção
Companhia A	34	64
GOL	32	59
Companhia B	30	59
Companhia C	03	10
<hr/>		
Não Cliente	1ª opção	2ª opção
Companhia A	49	74
GOL	36	71
Companhia B	08	24
Companhia C	05	19

1ª Opção:
% de clientes que identificaram a companhia aérea como a 1ª opção para viagens

2ª Opção:
% de clientes que identificaram a companhia aérea como a 2ª opção para viagens, no caso da companhia não ter sido citada como 1ª opção.

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.

Utilizando preferencialmente mídias alternativas, mensagens criativas e com estratégia focada em comunicação com a imprensa e o mercado, a Gol chegou ao final de 2003 sendo citada por 32% de seus clientes como a 1ª opção em companhia aérea na Pesquisa Top of Mind, realizada em maio de 2003.



Estratégia de Pessoas: inteligência diferenciada

energia + motivação = estratégia de pessoas



Buscamos 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 executiva da Gol alia profissionais com mais de 20 anos de vivência no setor com executivos jovens e experientes, formando um time diverso e coeso.

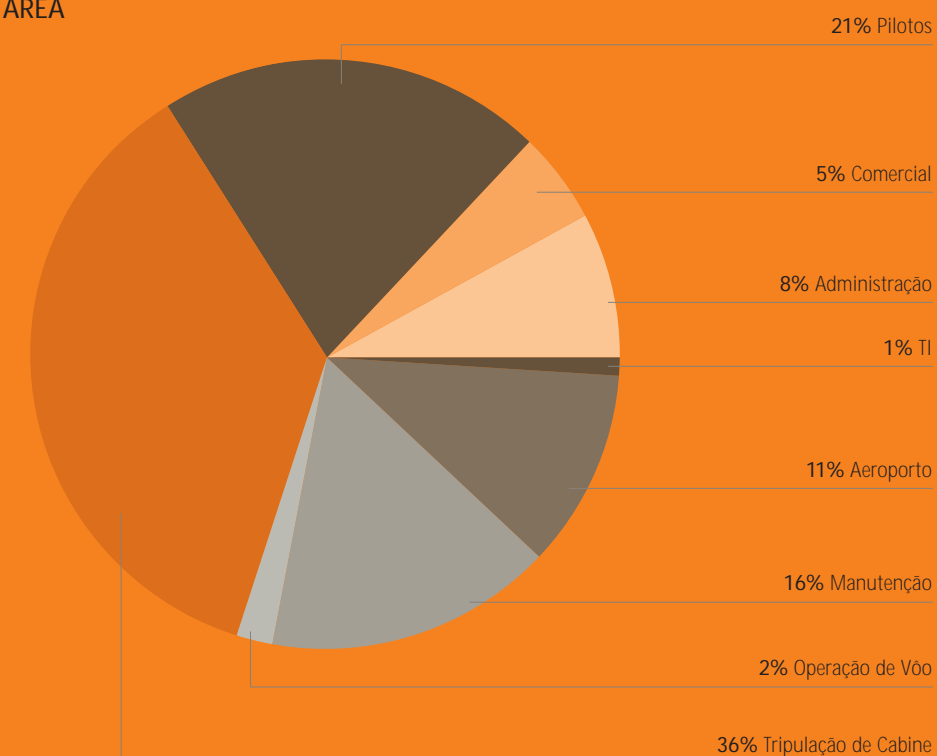
Na GOL, as pessoas podem ser espontâneas, autênticas, dar sugestões e principalmente, participar da construção da empresa. A Companhia iniciou suas operações com pouco mais de 500 funcionários, e esse número multiplicou-se por 4 em 3 anos, acompanhando o sucesso obtido. O time da Gol é composto por funcionários experientes, motivados e entusiastas da cultura da empresa. Todos os pilotos tem mais de 10.000 horas de voo em equipamento equivalente. Todos têm o mérito e o orgulho de estarem construindo uma empresa inovadora e diferenciada.

Ao mesmo tempo em que contrata times de pilotos e funcionários de manutenção com comprovada experiência no setor, a área de Recursos Humanos da Gol está empenhada em formar uma equipe que tenha a cultura da empresa como prioridade. O time de comissários, por exemplo, deve ter 50% de seus funcionários com primeiro emprego na Gol. Dos 50% restantes, apenas 10% podem ter passado por apenas uma empresa.

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 2003, R\$ [] milhões foram investidos nessa área, totalizando 103.777 horas de treinamento.

FUNCIONÁRIOS POR ÁREA
Dezembro de 2003





A indústria de aviação no Brasil

A frota brasileira de aeronaves é a 2a. maior do mundo – são 12.000 aviões que voam com os mesmos padrões de segurança das companhias norte-americanas, obedecendo as regras definidas pela ICAO – Organização Internacional de Aviação Civil, utilizando 67 aeroportos 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 por volta de 48 horas. Em 2000, último dado disponível do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, mais de 130 milhões de passageiros utilizaram ônibus interestaduais, comparados com os 25 milhões de embarques em aviões em 2003.

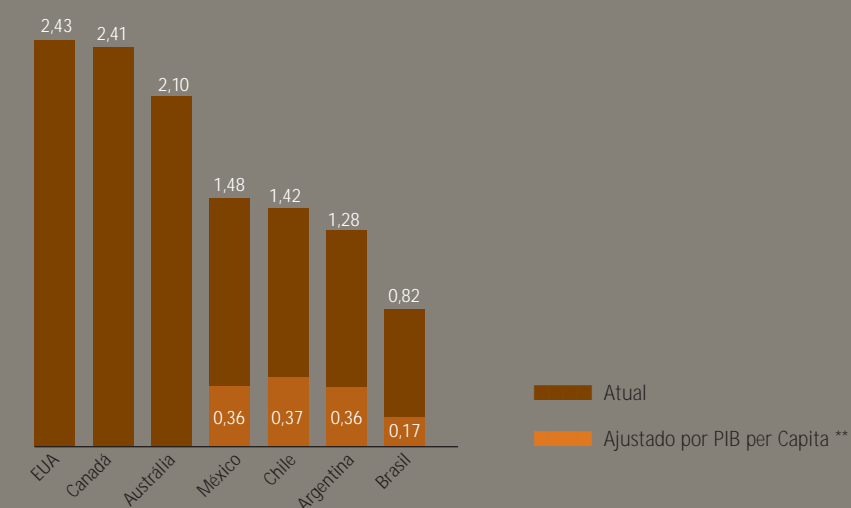
O crescimento das receitas do setor está intimamente ligado ao crescimento do PIB, já que 70% das viagens domésticas são a negócios, de acordo com o DAC – Departamento de Aviação Civil, órgão que controla as atividades do setor. Os 10 maiores aeroportos – localizados nas principais capitais, onde se localizam as maiores empresas do país - respondem por cerca de [70-80%] do total volume de passageiros transportados.

Portanto, o potencial de crescimento desse mercado é elevado. Segundo o WorldWatch Institute, em estudo realizado em 2004, o mercado consumidor brasileiro é de aproximadamente 60 milhões de pessoas, o que representa um potencial para pelo menos 20 milhões de usuários 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.

Viajar de avião era um **LUXO** no Brasil. Até surgir a **Gol**



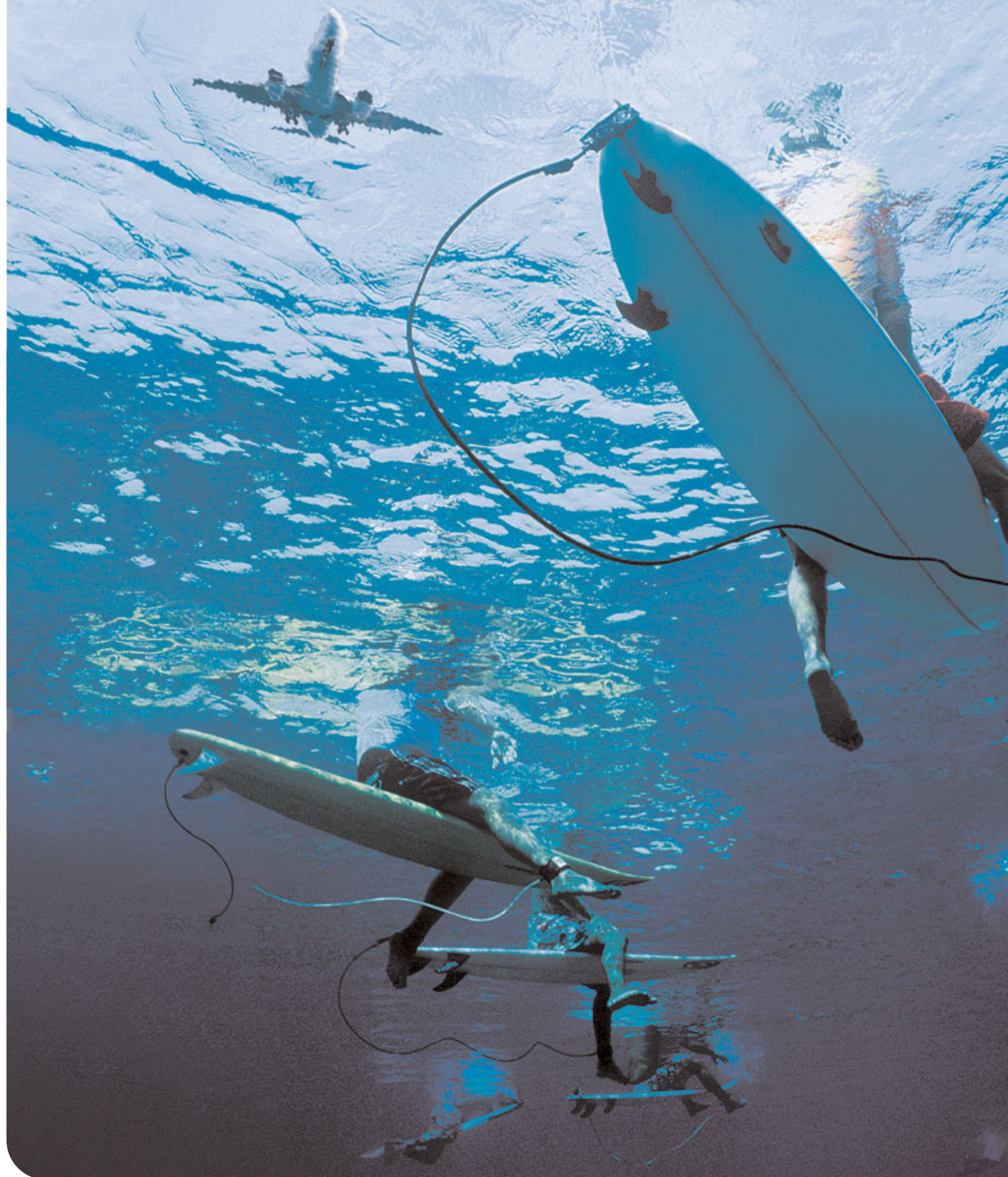
EMBARQUES ANUAIS PER CAPITA *



* 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.

1.025

passageiros transportados
por hora pela Gol*

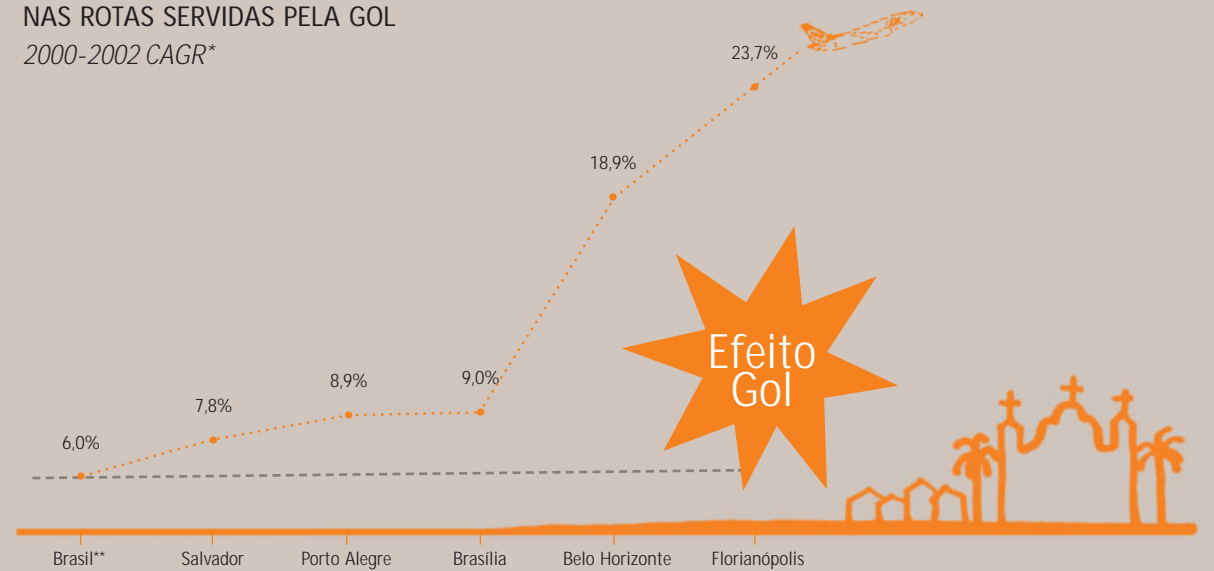


O "Efeito Gol"

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. Nos [29] aeroportos nos quais a Gol opera, o crescimento no tráfego de passageiros, de 2001 a 2003, foi de 6,8%. Já nos 21 aeroportos de tamanho similar onde a Gol ainda não opera, o tráfego apresentou retração de 13,5% no mesmo período.



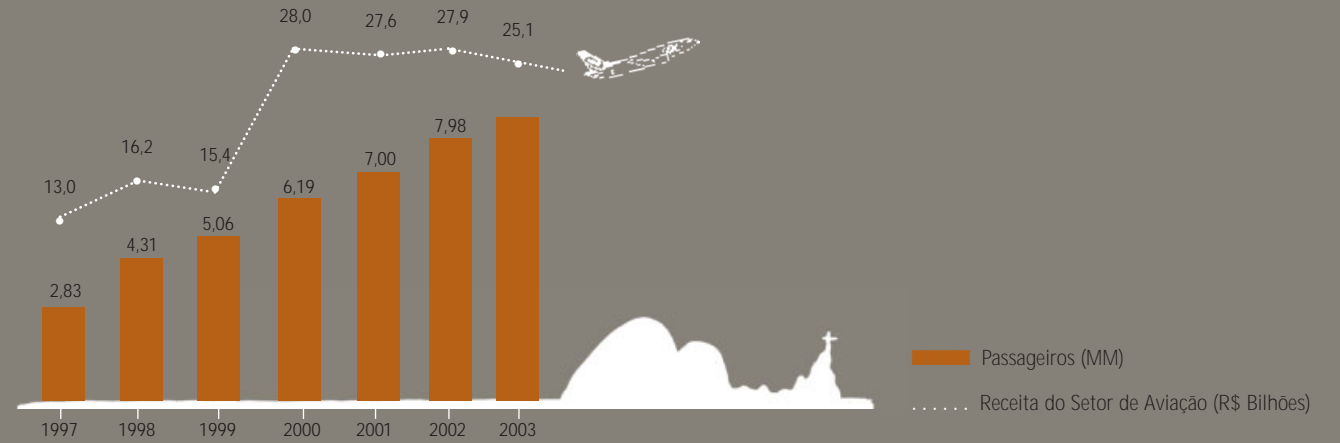
CRESCIMENTO DO TRÁFEGO DE PASSAGEIROS
NAS ROTAS SERVIDAS PELA GOL
2000-2002 CAGR*



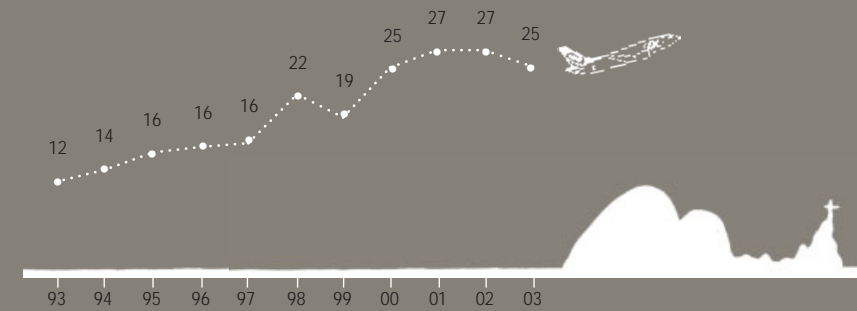
O mercado brasileiro tem potencial para mais 20 milhões de passageiros



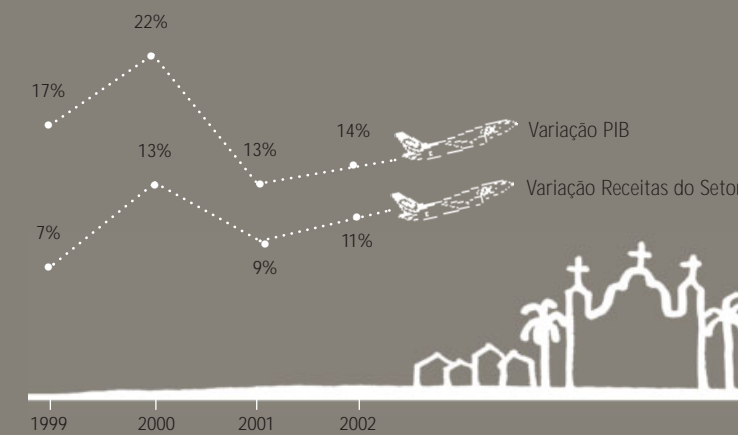
EVOLUÇÃO DAS RECEITAS E DE PASSAGEIROS Aviação doméstica no Brasil



EVOLUÇÃO MERCADO DOMÉSTICO - RPK Bilhões



CRESCIMENTO DO PIB E DAS RECEITAS DO SETOR DE AVIAÇÃO NO BRASIL





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 – tudo isso para, essencialmente, atender a demanda crescente de passageiros.

Ao final de dezembro de 2003, a Companhia atendia 28 cidades brasileiras, operando [230] vôos diariamente. O ano de 2003 foi marcado pela inauguração de cinco novas bases - São Luiz (MA), Maceió (AL), Palmas (TO), Navegantes (SC) e Ribeirão Preto (SP) - e pela criação de novas ligações entre os destinos já abrangidos por sua malha. Para o segundo semestre de 2004, a Gol já obteve aprovação para [3] novas aeronaves e 4 novos destinos – Joinville, Uberlândia, Porto Velho e Rio Branco, o que representará um aumento de 15% na capacidade.

O tempo médio em solo tem sido de 25 minutos e o índice de utilização de aeronaves alcançou 12,8 horas diárias. Esses dois indicadores estão entre os melhores do mundo, de acordo com avaliação da Boeing.



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*.



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 e acompanhamento constante do desempenho dos aviões e das equipes.



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



Total adesão às recomendações do fabricante quanto à manutenções periódicas

Qualidade

Simplicidade no serviço não significa abrir mão da qualidade. A Gol estruturou sua área de Qualidade para acompanhar todos os indicadores, de todas as áreas da Companhia, com foco especial naqueles a que os clientes são mais sensíveis: regularidade, pontualidade e conveniência. Os relatórios de qualidade são enviados a todos os membros da diretoria, e ações são constantemente tomadas visando corrigir eventuais problemas, sejam eles pontuais ou que abranjam a companhia como um todo. Em 2003, 97% dos seus vôos foram efetivados com um índice de pontualidade de 96%.



	2002	2003
Regularidade (%)	97,00	96,92
Atendimento (pax/reclamação)	391	2.404
Extravio de Bagagem (pax embarcado/extravio)	674	1.681





Passageiros

O transporte de passageiros representa 96% da receita da Companhia. Nesse segmento, a Gol foca sua atuação em três públicos-alvo específicos: **Negócios:** respondem por 70% do mercado nacional de aviação, segundo o DAC, e se concentram nas principais capitais, especialmente as da região sudeste. Esse público se subdivide em grandes corporações e nas médias e pequenas empresas. Em função de seu perfil, a Gol teve inicialmente maior penetração em médias e pequenas empresas - mais orientadas a preço - mas graças aos intensos esforços de marketing, aliados à pressão por corte de custos, a Companhia já mantém contratos com grandes corporações brasileiras e pretende expandir essa prática.

Lazer: respondem por []% do mercado brasileiro, e se concentram principalmente nas capitais da região nordeste. O próprio perfil de venda, baseado em internet, atingiu inicialmente um público mais jovem e aberto a inovações. As classes de mais alta renda, quando viajando a lazer, são mais sensíveis a preço e a pontualidade. Já nas classes mais baixas reside o grande potencial de crescimento da Gol.

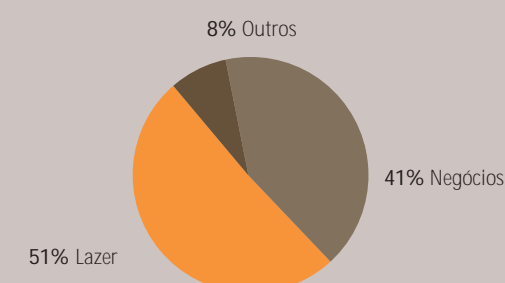
Outros: passageiros com propósitos específicos nos destinos procurados, como visita a parentes, realização de cursos, entre outros.



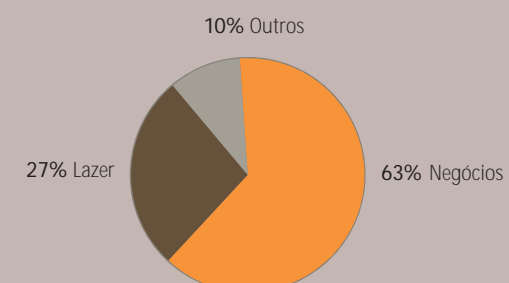
servindo a todos os segmentos
24 horas por dia

PERFIL DOS PASSAGEIROS

Setembro 2002



Setembro 2003



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



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



22 aeronaves
atravessam
o Brasil em
vôos diários **236**

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

Dentro de sua estratégia de inovação comercial e tecnológica, a Gol implementou várias novidades durante o ano de 2003, das quais três merecem destaque.

A primeira, realizada no primeiro trimestre, foi a promoção **Volta por R\$1,00**, na qual os passageiros que permaneciam por mais de cinco noites no destino pagavam apenas R\$ 1,00 pelo retorno à cidade de origem. Foi a primeira promoção do gênero no país, e apresentou resultados surpreendentes: foram [] trechos comercializados no período da promoção, totalizando receitas de R\$ [] milhões para a Companhia.

A segunda foram os **Vôos Noturnos**, lançados em dezembro, voltados aos passageiros totalmente sensíveis a preço e idealizados para concorrer com viagens inter-estaduais realizadas de ônibus. Os vôos marcaram o início das operações da Gol no Aeroporto Internacional Governador André Franco Montoro, em Guarulhos. Com ocupação média de 95% - bem acima dos 70% previstos - os vôos noturnos criaram demanda no mercado, levando não só a Gol mas também suas concorrentes a implementarem a operação em caráter permanente.

O terceiro destaque de 2003 foi a implantação do **Web Check-In**, ferramenta que possibilita aos passageiros que viajam apenas com bagagem de mão realizar o check-in de qualquer computador conectado à Internet, agilizando o atendimento nos balcões e possibilitando maior comodidade e conforto aos passageiros. A Gol é a única companhia brasileira a oferecer esse serviço.



Carga

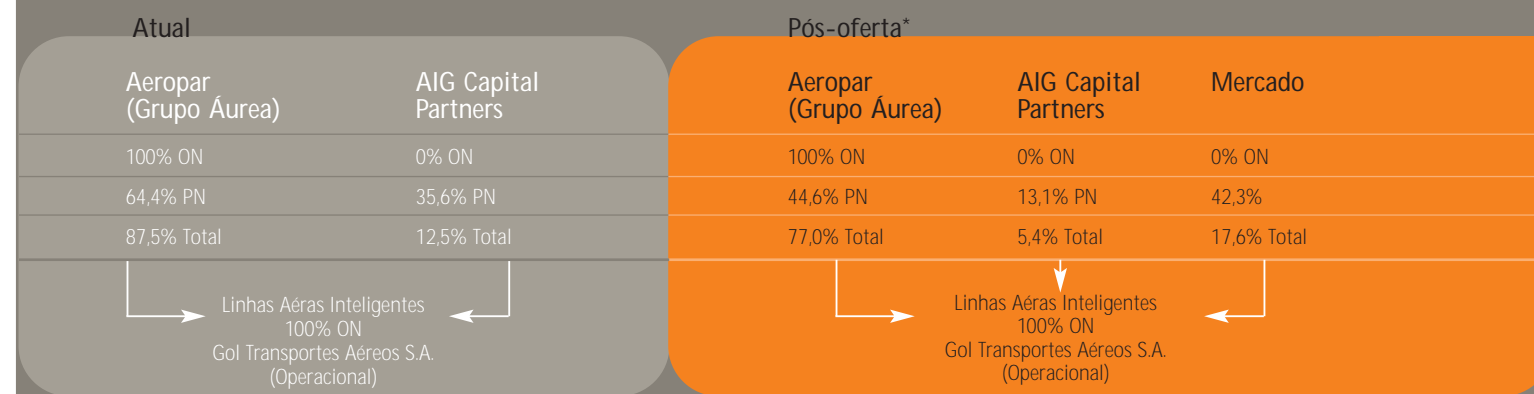
De olho no crescimento do "e-commerce" no país, a Gol também opera na área de cargas, por meio da Gol Log, que foca em pequenas encomendas - que possibilitam a obtenção de margens maiores -, utilizando espaço disponível nas aeronaves. O negócio representou, em 2003, 4% das receitas totais da Companhia, e segue a mesma filosofia da Gol - serviço eficiente com tarifas baixas.



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.

Em fevereiro de 2003, a AIG Capital Partners, braço de *venture capital* da American International Group – a maior empresa de seguros americana – tornou-se acionista da Gol, por meio de sua subsidiária BSSF Air Holdings LLC, passando a ter assento no Conselho de Administração da Companhia.



* assume não-exercício de "greenhoe"

Governança Corporativa de Primeira Classe

As ações da Gol foram listadas no Nível 2 de Governança Corporativa da Bovespa, o que representa o seu comprometimento com altos níveis de transparência e equidade junto aos acionistas minoritários. As demonstrações financeiras trimestrais já são preparadas em Legislação Societária e US GAAP, e o Estatuto Social da Companhia já está adaptado às novas regras, incluindo aprovação dos minoritários para determinadas transações e mandato de 1 ano para os membros do Conselho de Administração. E a Gol foi além: estendeu o direito de 100% de *tag along* também aos acionistas preferenciais, demonstrando, desde o seu ingresso no mercado de capitais, que o respeito irá sempre pautar suas relações.

Oferta Pública Inicial de Ações

A Gol concluiu com sucesso sua operação de oferta pública, tendo iniciado a negociação de suas ações preferenciais nas Bolsas de Valores de São Paulo e de Nova York no dia 24 junho de 2004. A oferta teve excesso de demanda, especialmente de investidores individuais brasileiros.

A operação foi realizada simultaneamente no Brasil e no exterior, sendo que, do total das ações preferenciais ofertadas, [] ou []% foram colocadas no Brasil e [] ou []% foram colocadas no exterior, sob a forma de ADSs (American Depositary Share), que representam, cada um, 2 ações preferenciais.

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\$ xx,xx por ação preferencial e de US\$ xx,xx por ADS, representando captação total de R\$ [] milhões.

Os recursos líquidos provenientes da emissão de ações da oferta primária serão utilizados pela Gol, juntamente com os recursos existentes hoje em caixa, principalmente para investimentos relacionados à aquisição e/ou arrendamento de novas aeronaves Boeing 737, bem como para capital de giro.

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 SA			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
Total	109.448.497	100	59.344.746	100	78.094.746	100	187.543.243	100

(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 SA, 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.





Administração

A Gol é administrada por um Conselho de Administração que tem entre suas principais atribuições a definição das linhas estratégicas da Companhia e a eleição da Diretoria Executiva, que por sua vez colocará em prática as estratégias definidas pelo Conselho.

Em dezembro de 2003, o Conselho de Administração da Gol era composto por 8 membros, sendo que apenas 1 deles exerce funções executivas na Companhia. Dos 8 membros, 5 foram indicados pela Aeropor e 3 pela BSSF. Após o encerramento da Oferta Global, 2 membros da BSSF renunciaram aos seus cargos de membros do Conselho de Administração. Ainda em 2004 deverá ocorrer a eleição de no mínimo um e no máximo dois novos membros para o Conselho de Administração, que serão qualificados como independentes, em conformidade com os critérios da NYSE.

Relações com Investidores

Visando iniciar seu relacionamento com o mercado da maneira mais transparente possível, e em linha com sua estratégia de comunicação via internet, a Gol estruturou sua equipe de Relações com Investidores e priorizou a criação do website de RI, que contempla todas as informações relevantes da Companhia. Acesse www.voegol.com.br/ri.

Conselho de Administração

- PRESIDENTE** **Constantino de Oliveira (*)** é o Presidente do Conselho de Administração desde março de 2004, e também ocupa, desde 2002, a função de Presidente do Conselho de Administração da Gol Transportes Aéreos. É o fundador e Presidente do Grupo Áurea, tendo sido o principal idealizador de nossa criação.
- DIRETOR** **Constantino de Oliveira Júnior (*)** é membro do Conselho de Administração e Diretor-Presidente, ocupando essas duas funções desde março de 2004. É também, desde 2001, membro do Conselho de Administração e Diretor-Presidente da Gol Transportes Aéreos. Foi responsável pela introdução do conceito de "baixo custo, baixa tarifa" na aviação civil brasileira e foi escolhido como "Executivo de Valor" em 2002 e 2001 pelo jornal Valor Econômico, e como "Executivo Líder" no setor de logística em 2003 pelo jornal Gazeta Mercantil. De 1994 a 2000, ocupou o cargo de Diretor do Grupo Áurea. Cursou Administração de Empresas pela Universidade do Distrito Federal e participou do Programa Executivo de Gestão Corporativa da Association for Overseas Technical Scholarships.
- DIRETOR** **Henrique Constantino (*)** é membro do Conselho de Administração desde março de 2004, sendo também membro do Conselho de Administração da Gol Transportes Aéreos, desde 2003, e dos Comitês de Governança Corporativa e Indicação, de Auditoria e de Política de Hedge. Adicionalmente, ocupa o cargo de Diretor Financeiro do Grupo Áurea, desde 1994. Ele participou da criação da Gol, tendo sido seu Diretor Financeiro de janeiro de 2001 a março de 2003, quando se tornou membro do nosso Conselho de Administração. Formou-se em direito pelo CEUB – Centro de Ensino Unificado de Brasília e é mestre em Administração de Empresas (MBA) pela Fundação Getúlio Vargas, em São Paulo.
- DIRETOR** **Joaquim Constantino Neto (*)** é membro do Conselho de Administração desde março de 2004, sendo também membro do Conselho de Administração da Gol Transportes Aéreos, desde 2001 e do Comitê de Remuneração. Adicionalmente, ocupa o cargo de Diretor de Operações do Grupo Áurea, desde 1990. De 1984 a 1990, esteve encarregado das operações de Reunidas Paulista, uma companhia de transporte rodoviário de passageiros. Desde 1990, ele é o Presidente de Breda Turismo, uma companhia de transporte rodoviário de passageiros. Também é membro do Conselho de Administração de Metra, uma empresa de transporte coletivo metropolitano que atende às Cidades de São Paulo, Santo André, São Bernardo do Campo e Diadema.
- DIRETOR** **Ricardo Constantino (*)** é membro do Conselho de Administração desde março de 2004, sendo também membro do Conselho de Administração da Gol Transportes Aéreos, desde 2001. Adicionalmente, ocupa o cargo de Diretor Técnico e de Manutenção do Grupo Áurea, desde 1994. Também é um membro do conselho de administração de Mercabenco, uma associação de revendedores de veículos da marca Mercedes-Benz.
- DIRETORA** **Ana Vigon Tabar** é membro do Conselho de Administração desde março de 2004, sendo também membro do Conselho de Administração da Gol Transportes Aéreos desde 2003 e do Comitê de Política de Hedge. A Sra. Vigon é Diretora Superintendente da AIG Capital Partners em Nova Iorque. Antes de juntar-se à AIG em 1992, foi gerente sênior de carteira de títulos na Assesores Bursatiles, onde gerenciava quatro fundos de investimento. Foi tesoureira assistente do Grupo Hispanoamericano na Espanha entre 1988 e 1990. É formada em Economia e Administração de Empresas, bem como em Direito pela Pontifícia de Comillas University (ICADE) de Madri, Espanha.

Diretoria executiva

- PRESIDENTE** **David Barioni Neto** é Diretor Vice-Presidente Técnico desde maio de 2004, sendo também executivo da Gol Transportes Aéreos, desde 2001. Foi piloto de aeronave nos últimos 25 anos e trabalhou como piloto de aeronave para a VASP de 1982 a 2000. É inspetor de aviação civil, instrutor de voo e investigador de acidentes aeronáuticos. Também é especializado em cargas especiais e perigosas.
- VICE-PRESIDENTE FINANCEIRO E DE RELAÇÕES COM INVESTIDORES** **Richard F. Lark, Jr.** é Diretor Vice-Presidente Financeiro e de Relações com Investidores desde maio de 2004, sendo também executivo da Gol Transportes Aéreos desde 2003, e do Comitê de Política de Hedge. De 2000 a 2003, Sr. Lark foi um dos diretores fundadores e Diretor Financeiro-Administrativo da Americanas.com, uma das principais companhias brasileiras de comércio eletrônico. Antes de se juntar à Americanas.com, atuou como um Vice-Presidente da divisão de banco de investimentos do Morgan Stanley, responsável pelo setor brasileiro de transportes. É mestre em Administração de Empresas (MBA) pela Anderson School da Universidade da Califórnia (UCLA) e graduado em Filosofia e Finanças pela Universidade de Notre Dame, Estados Unidos. O Sr. Lark é piloto comercial certificado pelo DAC.
- VICE-PRESIDENTE DE MARKETING E SERVIÇOS** **Tarcísio Geraldo Gargioni** é Diretor Vice-Presidente de Marketing e Serviços desde maio de 2004, sendo também executivo da Gol Transportes Aéreos, desde 2001. De 1990 a 2000, foi Diretor Comercial da VASP. Formou-se em administração de empresas e fez pós-graduação em Engenharia de Transporte na COPPEAD/RJ. Também recebeu certificado de especialização em Marketing da Fundação Getúlio Vargas, São Paulo.
- VICE-PRESIDENTE DE TECNOLOGIA DE INFORMAÇÃO E GESTÃO** **Wilson Maciel Ramos** é Diretor Vice-Presidente de Tecnologia de Informação e Gestão desde março de 2004, sendo também executivo da Gol Transportes Aéreos, desde 2001. De 1999 a 2000, foi consultor independente de empresas de transporte urbano. De 1997 a 1999, foi Presidente da Transurb, associação de companhias de transporte urbano em São Paulo. De 1993 a 1997, foi Diretor de Informações da VASP. O Sr. Ramos formou-se em Engenharia Mecânica pela Universidade do Rio Grande do Sul e obteve mestrado em Engenharia de Produção pela Universidade Federal de Santa Catarina.



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

*) Constantino de Oliveira Júnior, Henrique Constantino, Joaquim Constantino Neto e Ricardo Constantino são irmãos, e são filhos de Constantino de Oliveira. Constantino de Oliveira Júnior, Henrique Constantino, Joaquim Constantino Neto e Ricardo Constantino controlam a Aeropor e a Comporte em proporções iguais.

→ Em linha com as melhores práticas de governança corporativa mundiais, a Gol estabeleceu ainda os seguintes Comitês para auxiliar o Conselho de Administração e a Diretoria Executiva:

Comitê de Governança Corporativa e Indicação: responsável pela coordenação, implementação e revisão periódica das melhores práticas da governança corporativa e por monitorar e manter nosso Conselho de Administração informado sobre recomendações de legislação e mercado que façam referência a governança corporativa. O comitê também propõe a indicação de pessoas a serem consideradas no processo de eleição dos membros do Conselho de Administração. O comitê é formado por até cinco membros eleitos pelo Conselho de Administração, com mandato de um ano.

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. Também avalia a eficácia dos controles financeiros internos e de compliance. O comitê de auditoria é composto por até três membros eleitos pelo Conselho de Administração, com mandato de um ano. Em até um ano após a conclusão da Oferta Global, pretendemos que todos os membros de nosso comitê de auditoria enquadrem-se nos requisitos de independência em relação ao acionista controlador estipulados pela SEC e pela NYSE. No mínimo um dos membros do comitê de auditoria será considerado um "especialista financeiro" para os fins da regulamentação da SEC relativa à divulgação sobre especialistas financeiros nas informações periódicas arquivadas conforme o U.S. Securities Act of 1933, lei que regula o mercado de capitais nos Estados Unidos.

Comitê de Remuneração: revisa e recomenda ao nosso Conselho de Administração as formas de remuneração a serem pagas aos nossos conselheiros e diretores, incluindo salário, bônus e opções de compra de ações. Também analisa e recomenda revisões às políticas de remuneração aplicáveis aos nossos conselheiros e diretores e analisa os planos de carreira e de sucessão para a administração. O comitê de remuneração é composto de até três membros eleitos por nosso Conselho de Administração, com mandato de um ano.

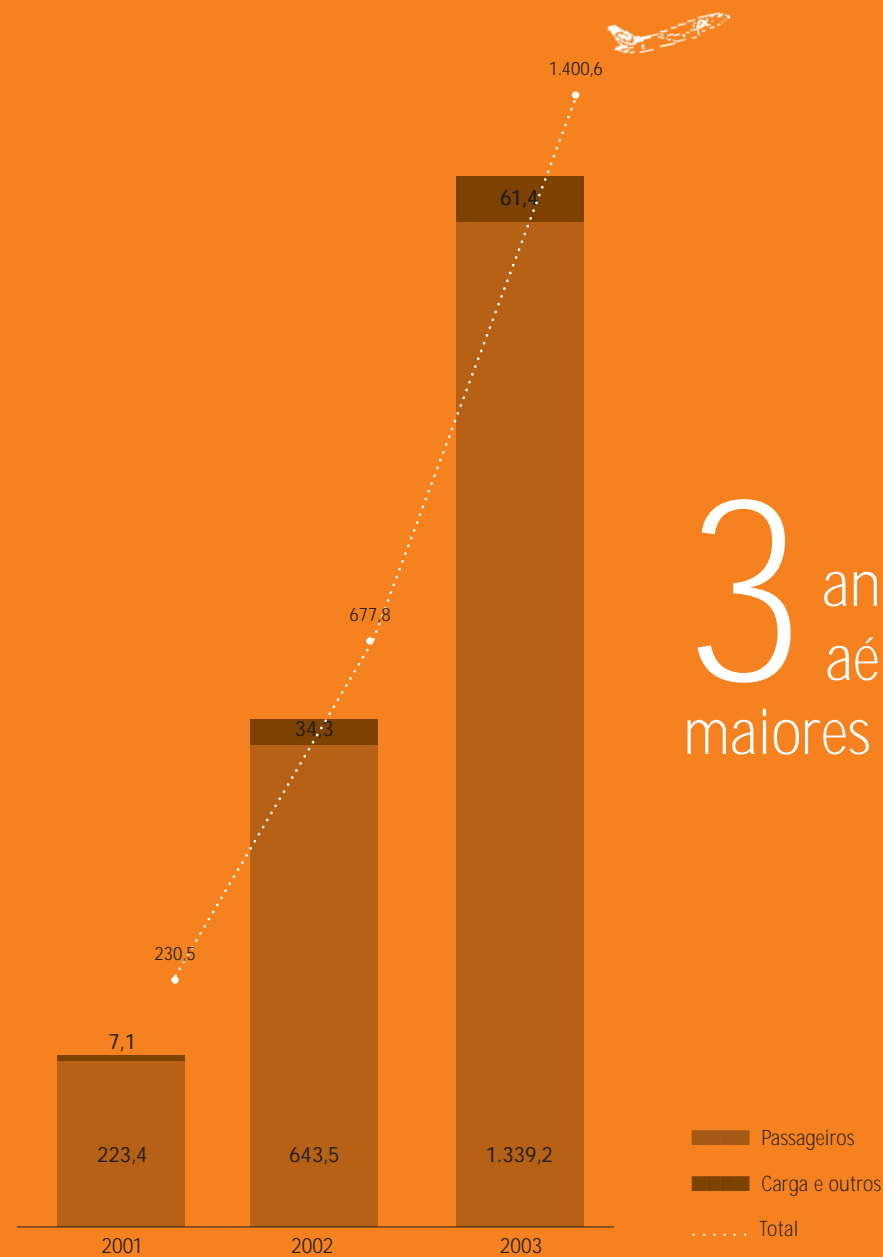
Comitê de Política de Hedge: conduz análises periódicas das medidas que tomamos para proteger a Companhia contra as variações de taxas de câmbio, taxas de juros e do preço de combustível de aeronaves, e analisa os efeitos de tais variações em nossas receitas e despesas. O comitê de política de hedge avalia a eficácia das medidas de hedge adotadas durante tal trimestre e dá recomendações com relação a variações futuras. O comitê de política de hedge reúne-se trimestralmente e é composto por nosso Diretor Vice-Presidente Financeiro e dois outros membros do Conselho de Administração, sendo um deles indicado pelos membros do Conselho de Administração eleitos pelos acionistas minoritários.

O Estatuto Social da Gol prevê a instalação de um Conselho Fiscal não permanente, a ser eleito exclusivamente por solicitação dos acionistas em Assembléia Geral Ordinária. O Conselho Fiscal eleito deverá ter no mínimo três e no máximo cinco membros e igual número de suplentes. Atualmente, a Companhia não tem um Conselho Fiscal instalado e, por esse motivo, nenhum membro foi indicado.



Receitas

As receitas operacionais da Gol são advindas essencialmente do transporte de passageiros. Cerca de 96% da receita é proveniente da venda de passagens aéreas, e 4% do transporte de cargas. Em 2003, as receitas operacionais líquidas totalizaram R\$ 1.400,6 milhões, um crescimento de 107% em relação a 2002, e 6 vezes maior que a obtida em 2001. Esse crescimento deve-se principalmente ao crescimento da frota, que possibilitou aumentos de 43,2% no número de vôos, de 1,7 ponto percentual na taxa de ocupação (de 62,5% para 64,2%) e de 35,8% no yield.

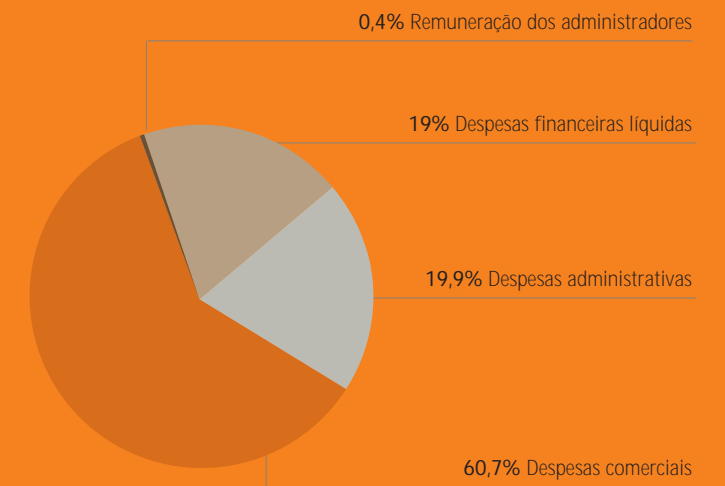


3 anos da companhia aérea que gerou os maiores resultados do setor

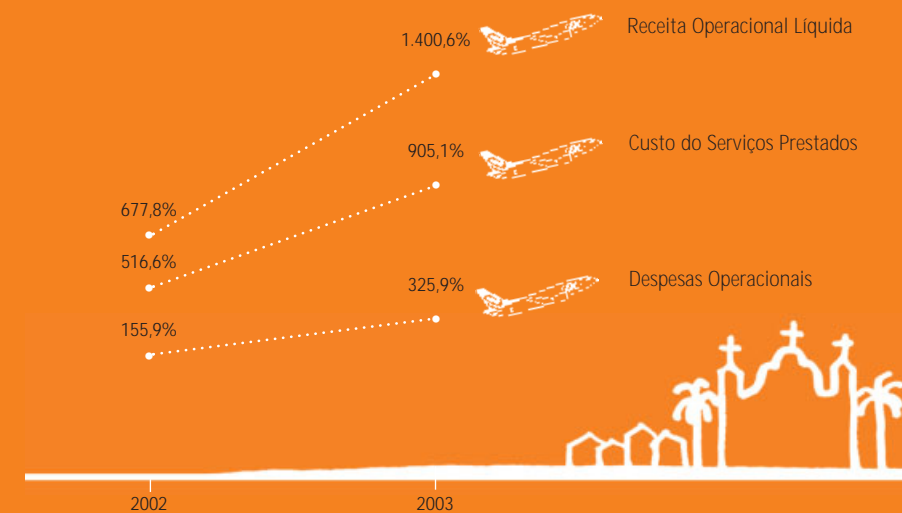
Despesas

As despesas financeiras líquidas foram as que mais impactaram as despesas operacionais, que totalizaram R\$ 325,9 milhões em 2003 contra R\$ 155,9 milhões em 2002, crescimento de 109%, em linha com o aumento das receitas operacionais líquidas. Em função da variação cambial, as receitas financeiras caíram 53% e as despesas financeiras cresceram 19%. Despesas comerciais e administrativas apresentaram incrementos de 88% e 97%, respectivamente, menores que o aumento das receitas operacionais líquidas.

ABERTURA DE DESPESAS OPERACIONAIS 2003 (BR GAAP)



EVOLUÇÃO DE RECEITAS X CUSTOS X DESPESAS (BR GAAP)



Custo dos Serviços Prestados

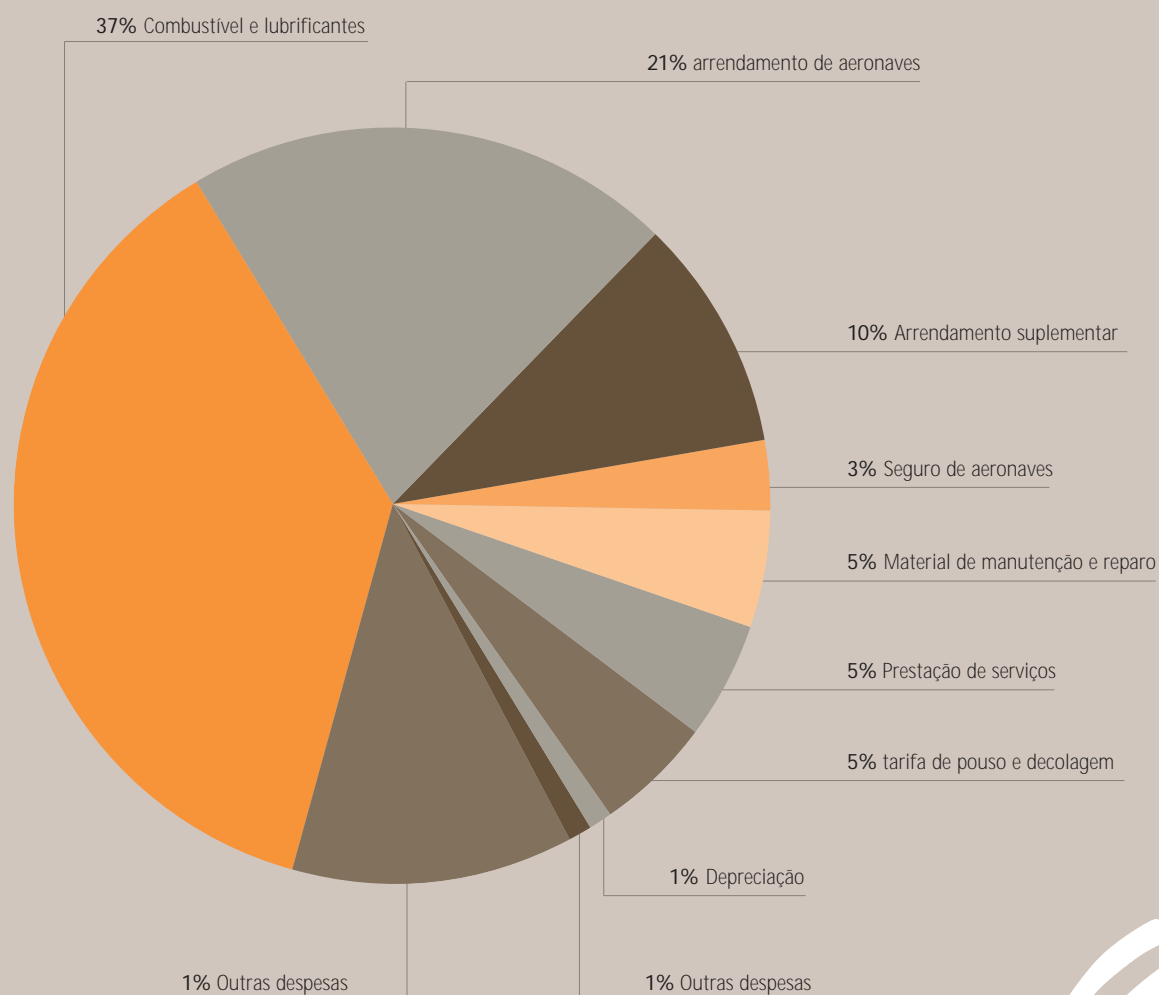
O custo total dos serviços prestados somou R\$ 905,1 milhões em 2003, 75% acima do valor apresentado em 2002. Demonstrando o comprometimento da Companhia com o controle de custos, os custos operacionais não cresceram no mesmo ritmo das receitas. Isso se deve principalmente ao aumento da frota, que permitiu a expansão da capacidade e uma melhor distribuição dos custos fixos, impactando também, positivamente, o *break even* de taxa de ocupação, que caiu de 61,5% em 2001 para 50,8% em 2003.

Outro fator importante na análise das despesas é a taxa de câmbio. Custos com combustível e com arrendamento de aeronaves, entre outros, são denominados em moeda estrangeira, e a manutenção da taxa de câmbio em níveis estáveis, como ocorreu em 2003, é fundamental para a estabilidade dos custos da Companhia.

DESPESAS COMO % DA RECEITA / 2003

Salários & Benefícios	10,5%
Combustível	27,3%
Leasing	18,7%
D&A	1,5%
Manutenção	3,9%

ABERTURA DO CUSTO DOS SERVIÇOS PRESTADOS 2003 (BR GAAP)



EBITDAR

O EBITDAR, índice em inglês que representa o resultado operacional antes de despesas financeiras líquidas, depreciação, amortização e arrendamentos, atingiu R\$ 526 milhões, um crescimento de 127,7% em relação ao valor apresentado em 2002, de R\$ 230 milhões. A margem EBITDAR também subiu de 2002 para 2003, passando de 34,1% para 37,4%, respectivamente, posicionando a Gol como uma das mais rentáveis companhias aéreas do mundo.

Investimentos

Foram realizados em 2003 investimentos de R\$ 42,7 milhões, dos quais 91%, ou R\$ 38,7 milhões, se relacionavam a peças para manutenção de aeronaves.

Capitalização e Liquidez

Desde o início das operações, a Gol tem procurado fortalecer seu balanço e sua liquidez. O ano de 2003 encerrou-se com R\$ 146,3 milhões em caixa e contas a receber de R\$ 240,6 milhões. O índice de dívida total sobre o patrimônio líquido era de 28% em 2003, comparado a 240% e 165% em 2001 e 2002, respectivamente.

Lucro Líquido

Devido ao acerto de sua estratégia, e de seu comprometimento com a permanente redução de custos, a Gol apresentou, em 2003, lucro líquido de R\$ 113,0 milhões, comparado aos R\$ 4,0 milhões obtidos em 2002.



A Atuação Social da Gol

A Gol, como empresa genuinamente brasileira e ciente das necessidades sociais do país, já nasceu comprometida com projetos de responsabilidade social. Há uma real preocupação da Companhia com a necessidade de crescimento humanitário e social no país. Em todos os níveis: na cultura, na economia, nos esportes, na educação, na qualidade de vida. A Gol acredita que a única maneira de transformar essa realidade, hoje distante, em fato concreto, é investir em projetos sérios, que acreditem na capacidade e no talento dos brasileiros.

Na hora de viajar, escolha uma companhia que tem até roteiro cultural no plano de voo.
Gol. Ajudando a cultura a viajar pelo país.

Não é só pensar que a Gol é brasileira e que tem cultura brasileira. É que não que, desde o seu lançamento, ela sempre esteve e estará sempre voltada para a cultura e para o Brasil. Desde a criação do Roteiro Cultural da Gol, há 10 anos que a Gol vem ajudando a cultura a viajar pelo país.

www.voegol.com.br • 0300 789 2121



Apoio Cultural

O apoio a iniciativas nacionais arrojadas tem total sinergia com uma empresa como a Gol. A Companhia acredita que o apoio à cultura brasileira beneficiará a construção de sua imagem e de sua marca. Utilizando recursos da Lei Rouanet, de incentivo fiscal à cultura, a Gol apoiou diversos projetos, entre os quais destacam-se as peças teatrais "A Morte do Caixeiro Viajante", "Zastrozzi", "O Caso da Rua ao Lado" e o livro "Realizando Juntos", do Instituto Brasil Voluntários Faça Parte. Já com os recursos da Lei do Audiovisual, a empresa apoiou o filme "Sexo, Amor e Traição".

A aviação já tinha pai.
E depois que a Gol lançou estes preços, ganhou uma mãe.

Gol. Inteligência é viajar gastando pouco.

www.voegol.com.br • 0300 789 2121



Há uma real preocupação da Companhia com a necessidade de crescimento humanitário 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 a sua atividade principal. Também definiu como meta apoiar projetos de organizações não-governamentais com abrangência nacional, foco na população carente, e que, principalmente, não fossem assistencialistas.

Com essa estratégia de atuação, a Gol manteve durante 2003 os investimentos e parcerias nos Projetos Felicidade e Solidariedade ao Nordeste e com a Fundação Gol de Letra, todos voltados ao apoio a crianças e adolescentes e cujo apoio da Gol – como Transportadora Oficial – iniciou-se em 2002.

No caso do Projeto Felicidade, além da doação de passagens, a Companhia incentiva a participação voluntária de seus funcionários, que durante 1 dia no mês dedicam-se a alegrar a vida de crianças que estão em tratamento de câncer.

Em outubro de 2003, a Gol agregou ao seu quadro de ações sociais a parceria com a Pastoral da Criança, entidade voltada à

Parte da receita de venda direta de Internet será doada para a Pastoral.

redução de mortalidade infantil no país. Com a doação de R\$ 1 milhão - vinculada ao volume de vendas diretas de passagens pela internet e com desembolsos iniciados em 2004 - a companhia tornou-se a maior doadora privada da Pastoral. E empresa mais uma vez inovou, optando por não indicar o destino do apoio financeiro para algum projeto específico

da entidade. São cerca de R\$ 150 mil que a Pastoral recebe mensalmente da Gol, que possibilitam salvar aproximadamente 100 mil crianças. É um grande resultado com baixos custos – a própria filosofia da Gol.



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 em rotas pouco atendidas.
- Continuar reduzindo seus custos operacionais.
- Continuar oferecendo serviços simplificados e acessíveis ao consumidor.
- Estimular a demanda oferecendo baixas tarifas.

Além do crescimento orgânico natural, que virá com o incremento da frota e com o aumento das frequências nos mercados em que a Companhia já atua, a Gol pretende se expandir em três direções distintas:

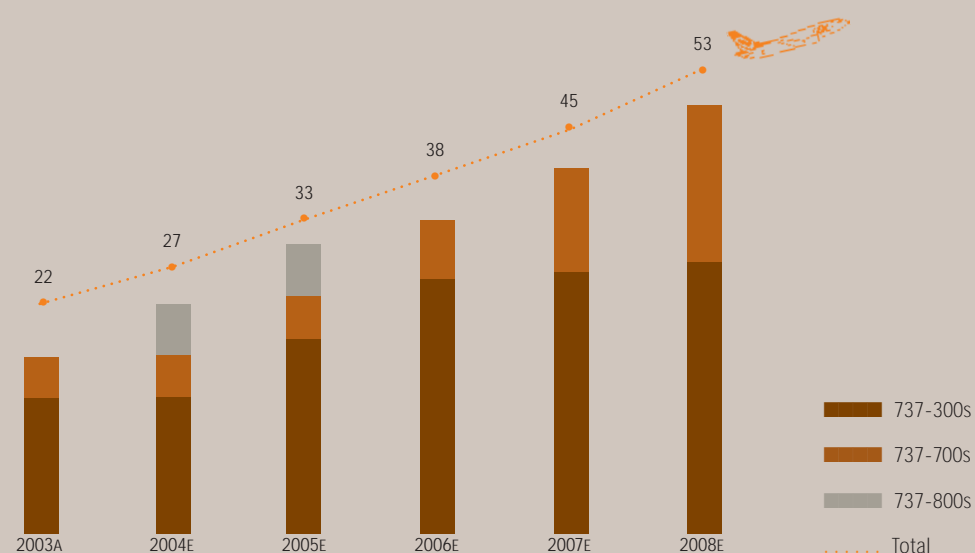
- vôos noturnos
- novos mercados no Brasil
- mercados atrativos na América Latina.

Outro foco de atuação que terá prioridade são os clientes corporativos. Além de estimular a utilização pelas pequenas e médias empresas, a Gol manterá suas ações de comunicação visando consolidar sua marca entre empresas que estão cada vez mais preocupadas em maximizar sua rentabilidade reduzindo custos. Outra ação nesse sentido é aumentar as frequências em rotas tipicamente de negócios, onde as possibilidades de lucros são maiores.

Mercados Secundários	Internacionais (medium-haul)	International (sub-regional)	Rotas de Negócios
Foz do Iguaçu	Lima	Porto Alegre - Cordoba	São Paulo
Aracaju	Caracas	Porto Alegre - Rosario	Rio de Janeiro
Petrolina	Buenos Aires	Curitiba - Buenos Aires	Brasília
S. José Rio Preto	Montevideo	Campo Grande - Santa Cruz	Belo Horizonte
Teresina			Curitiba
			Porto Alegre



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 da
GOL Transportes Aéreos S.A.

Examinamos os balanços patrimoniais da GOL Transportes Aéreos S.A., levantados em 31 de dezembro de 2003 e 2002, e as respectivas demonstrações do resultado, das mutações do patrimônio líquido e das origens e aplicações de recursos, 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.

Nossos exames foram conduzidos de acordo com as normas de auditoria aplicáveis no Brasil e compreenderam: (a) o planejamento dos trabalhos, considerando a relevância dos saldos, o volume de transações e o sistema contábil e de controles internos da Companhia; (b) a constatação, com base em testes, das evidências e dos registros que suportam os valores e as informações contábeis divulgados, e (c) a avaliação das práticas e das estimativas contábeis mais representativas adotadas pela administração da Companhia, bem como da apresentação das demonstrações financeiras tomadas em conjunto.

Em nossa opinião, as demonstrações financeiras acima referidas representam adequadamente, em todos os aspectos relevantes, a posição patrimonial e financeira da GOL Transportes Aéreos S.A. em 31 de dezembro de 2003 e 2002, o resultado de suas operações, as mutações de seu patrimônio líquido e as origens e aplicações de seus recursos referentes aos exercícios findos naquelas datas, de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil.

São Paulo, 5 de março de 2004

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

Adilson Birolli Gonzalez
Contador CRC 1SP077599/O-6

Demonstrações Financeiras



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





Balancos Patrimoniais

31 de dezembro de 2003 e 2002

(Em milhares de reais)

	2003	2002
ATIVO		
Circulante		
Disponibilidades	146.291	9.452
Contas a receber	244.336	106.550
Provisão para créditos de liquidação duvidosa	(3.760)	(1.305)
Imposto de renda e contribuição social a compensar	12.708	3.475
Estoques	15.236	9.578
Despesas antecipadas	10.545	10.759
Outros créditos e valores	16.991	2.242
Total do ativo circulante	442.347	140.751
Realizável a longo prazo		
Depósitos em garantia	28.261	44.537
Imposto de renda e contribuição social diferidos	4.192	-
Impostos a recuperar e outros	511	29.547
Total do realizável a longo prazo	32.964	74.084
Permanente		
Investimentos	630	-
Imobilizado	67.184	43.062
Diferido	1.394	2.076
Total do permanente	69.208	45.138
Total do ativo	544.519	259.973

	2003	2002
PASSIVO		
Circulante		
Empréstimos e financiamentos	38.906	22.800
Fornecedores	48.605	24.424
Arrendamentos mercantis a pagar	10.099	31.446
Obrigações trabalhistas	34.959	11.232
Impostos e contribuições a recolher	11.485	5.819
Taxas e tarifas aeroportuárias a recolher	9.714	6.990
Transportes a executar	123.393	71.237
Obrigações com coligadas	270	19.497
Dividendos a pagar	26.502	-
Outras obrigações	4.392	2.531
Total do passivo circulante	308.325	195.976
Exigível a longo prazo		
Fornecedores	-	13.693
Arrendamentos mercantis a pagar	6.147	9.796
Obrigações com coligadas	-	212
Provisão para contingências	8.570	252
Total do exigível a longo prazo	14.717	23.953
Patrimônio líquido		
Capital social	135.700	41.500
Reserva de capital	691	-
Reserva de lucros	5.579	-
Lucros (prejuízos) acumulados	79.507	(1.456)
Total do patrimônio líquido	221.477	40.044
Total do passivo	544.519	259.973



Demonstrações do resultado

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

	2003	2002
Receita operacional bruta		
Transporte de passageiros	1.444.757	684.805
Transporte de cargas	36.516	20.224
Outras	16.120	10.543
	1.497.393	715.572
Impostos e contribuições	(96.803)	(37.693)
Receita operacional líquida	1.400.590	677.879
Custo dos serviços prestados	(905.078)	(516.560)
Lucro bruto	495.512	161.319
Despesas operacionais		
Despesas comerciais	(197.672)	(105.061)
Despesas administrativas	(64.926)	(33.037)
Remuneração dos administradores	(1.388)	(364)
Despesas financeiras líquidas	(61.927)	(17.481)
	(325.913)	(155.943)
Lucro operacional	169.599	5.376
Imposto de renda e contribuição social correntes	(60.747)	(1.396)
Imposto de renda e contribuição social diferidos	4.192	-
	(56.555)	(1.396)
Lucro líquido do exercício	113.044	3.980
Lucro por ação (R\$)	1,88	0,10

Demonstrações das mutações do patrimônio líquido

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

	2003	2002
Receita operacional bruta		
Transporte de passageiros	1.444.757	684.805
Transporte de cargas	36.516	20.224
Outras	16.120	10.543
	1.497.393	715.572
Impostos e contribuições	(96.803)	(37.693)
Receita operacional líquida	1.400.590	677.879
Custo dos serviços prestados	(905.078)	(516.560)
Lucro bruto	495.512	161.319
Despesas operacionais		
Despesas comerciais	(197.672)	(105.061)
Despesas administrativas	(64.926)	(33.037)
Remuneração dos administradores	(1.388)	(364)
Despesas financeiras líquidas	(61.927)	(17.481)
	(325.913)	(155.943)
Lucro operacional	169.599	5.376
Imposto de renda e contribuição social correntes	(60.747)	(1.396)
Imposto de renda e contribuição social diferidos	4.192	-
	(56.555)	(1.396)
Lucro líquido do exercício	113.044	3.980
Lucro por ação (R\$)	1,88	0,10

Demonstrações das mutações do patrimônio líquido

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

	Capital social	Reserva de capital Incentivos fiscais	Reserva de lucros Reserva legal	Lucros (prejuízos) acumulados	Total
Saldos em 31 de dezembro de 2001	25.000	-	-	(5.436)	19.564
Aumento de capital	16.500	-	-	-	16.500
Lucro líquido do exercício	-	-	-	3.980	3.980
Saldos em 31 de dezembro de 2002	41.500	-	-	(1.456)	40.044
Aumento de capital	94.200	-	-	-	94.200
Incentivo fiscal à cultura	-	691	-	-	691
Lucro líquido do exercício	-	-	-	113.044	113.044
Destinação do lucro:					
Reserva legal	-	-	5.579	(5.579)	-
Dividendos propostos	-	-	-	(26.502)	(26.502)
Saldos em 31 de dezembro de 2003	135.700	691	5.579	79.507	221.477

Demonstrações das origens e aplicações de recursos

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

	2003	2002
Origem de recursos		
Das operações:		
Lucro líquido do exercício	113.044	3.980
Depreciações e amortizações	14.527	8.568
Juros e variações de longo prazo	1.257	23.087
Valor residual de baixas do imobilizado	-	929
Impostos diferidos	(4.192)	-
	124.636	36.564
Dos acionistas:		
Aumento de capital	94.200	16.500
	94.200	16.500
De terceiros:		
Redução do realizável a longo prazo	45.312	-
Aumento do exigível a longo prazo	-	14.696
Incentivos fiscais	691	-
	46.003	14.696
Total das origens	264.839	67.760
Aplicações de recursos		
Dividendos propostos	26.502	-
Investimentos por incentivos fiscais	630	-
Aquisição de bens do imobilizado	37.967	30.248
Aplicações no realizável a longo prazo	-	72.700
Redução do exigível a longo prazo	10.493	-
Total das aplicações	75.592	102.948
Aumento (redução) do capital circulante líquido	189.247	(35.188)
Variação do capital circulante e líquido		
Ativo circulante:		
No final do exercício	442.347	140.751
No início do exercício	140.751	72.693
	301.596	68.058
Passivo circulante:		
No final do exercício	308.325	195.976
No início do exercício	195.976	92.730
	112.349	103.246
Aumento (redução) do capital circulante líquido	189.247	(35.188)



Notas explicativas às demonstrações financeiras

31 de dezembro de 2003 e 2002

(Em milhares de reais)

1. Contexto operacional

A GOL Transportes Aéreos S.A., constituída em 1 de agosto de 2000, é uma Companhia controlada pela Área Administração e Participações S.A., tendo como objeto social principal o transporte aéreo regular de passageiros, carga e mala postal no território nacional, sob o regime de concessão conforme autorização do Departamento de Aviação Civil - DAC, do Ministério da Aeronáutica, por meio da Portaria nº 1109/DGAC de 18 de agosto de 2000.

A Companhia iniciou suas atividades operacionais regulares em 15 de janeiro de 2001 e em 31 de dezembro de 2003 a sua frota era composta por 22 aeronaves, sendo 18 Boeing 737-700 e 4 Boeing 737-800 de última geração tecnológica, atendendo 28 cidades.

2. Base de preparação e apresentação das demonstrações financeiras

As demonstrações financeiras são de responsabilidade da Administração e foram preparadas com observância das disposições contidas na legislação societária brasileira, no Plano de Contas elaborado pelo Departamento de Aviação Civil - DAC e nas normas complementares da Comissão de Valores Mobiliários - CVM.

As principais práticas contábeis adotadas pela Companhia estão descritas a seguir:

a) Apuração do resultado

As receitas e despesas são apropriadas obedecendo ao regime de competência. As receitas de transporte de passageiros são reconhecidas quando da efetiva prestação dos serviços. As reservas vendidas e correspondentes aos transportes a executar, são demonstradas no passivo circulante, tendo como prazo de utilização o período de um ano.

b) Disponibilidades

As aplicações financeiras são demonstradas pelo valor aplicado, acrescido das remunerações contratadas e reconhecidas proporcionalmente até a data do balanço.

c) Provisão para créditos de liquidação duvidosa

A provisão para créditos de liquidação duvidosa é constituída em montante suficiente para cobrir eventuais perdas nas contas a receber.

d) Estoques

Os estoques, compostos por peças e materiais a serem utilizados na execução dos serviços de manutenção, estão apresentados ao seu custo de aquisição, não superando o valor de reposição.

e) Depósitos em garantia de contratos de arrendamento

Estão atualizados até a data do balanço com base na variação cambial do dólar dos Estados Unidos.

f) Imobilizado

O imobilizado é registrado pelo custo de aquisição, deduzido das respectivas depreciações acumuladas, calculadas pelo método linear às taxas que levam em consideração a vida útil-econômica estimada dos bens. Consta também do imobilizado o estoque de peças rotáveis, registrado pelo custo de aquisição e depreciado levando-se em conta a vida útil das principais categorias de bens.

g) Diferido

O diferido é composto por gastos pré-operacionais, amortizáveis no prazo de 5 anos a partir do início das operações.

h) Fornecedores no exterior e empréstimos e financiamentos

São atualizados à taxa de câmbio vigente na data do balanço ou pelas variações monetárias incorridas até a data do balanço e os juros respectivos estão provisionados.

j) Arrendamento mercantil

As parcelas contratuais mensais dos contratos de leasing operacional são apropriadas ao resultado pelo regime de competência.

k) Manutenção e reparos

Os custos com manutenções corretivas e com reparos de equipamento de voo são contabilizados ao resultado quando incorridos, e as revisões preventivas têm seus custos alocados ao resultado em função das horas voadas.

l) Receitas (despesas) financeiras

As receitas financeiras representam os juros auferidos, ganhos de variação cambial, ganhos de investimentos financeiros e com instrumentos financeiros derivativos. As despesas financeiras incluem as despesas com juros sobre empréstimos e perdas cambiais, além das perdas com instrumentos financeiros derivativos.

m) Imposto de renda e contribuição social

A provisão para imposto de renda é calculada à alíquota de 15% mais adicional de 10% sobre o lucro tributável que exceder R\$240 e a contribuição social é constituída à alíquota de 9% sobre o lucro antes do imposto de renda, ajustadas nos termos da legislação fiscal vigente, inclusive pela compensação de prejuízos fiscais e base negativa, limitada a 30% do lucro tributável.

O imposto de renda e a contribuição social diferidos estão registrados no realizável a longo prazo, em função das diferenças temporárias consideradas quando da apuração desses impostos.

n) Lucro por ação

O lucro por ação é calculado com base no número de ações em circulação na data do balanço.

o) Uso de estimativas

A preparação das demonstrações financeiras de acordo com as práticas contábeis requer que a Administração faça estimativas e suposições que afetam os valores apresentados nas demonstrações financeiras e nas notas explicativas às demonstrações financeiras. Os resultados finais podem divergir dessas estimativas.

Algumas rubricas de 2002 foram reclassificadas para adequação e consistência com o ano corrente, sendo as principais a reclassificação das peças sobressalentes da rubrica estoques para o imobilizado e a reclassificação das antecipações de imposto de renda e contribuição social que passaram a deduzir a rubrica impostos e contribuições a recolher.

3. Disponibilidades

	2003	2002
Caixa e Bancos	1.456	9.412
Aplicações financeiras em moeda nacional		
Fundos de Investimento Financeiro	88.860	-
Certificados de Depósitos Bancários	55.669	40
	144.529	40
Aplicações financeiras em moeda estrangeira		
Certificados de Depósitos Bancários	306	-
	146.291	9.452

As aplicações financeiras (CDB e Fundos de Investimento) têm remuneração média líquida de impostos de aproximadamente 1,26% a.m. com base na variação do CDI e podem ser resgatadas a qualquer tempo sem prejuízo da renda reconhecida.

4. Contas a receber

	2003	2002
Cartões de crédito	215.343	82.745
Correntistas - cargas e passagens	2.831	4.914
Agências de turismo	25.194	15.891
Outras	968	3.000
	244.336	106.550

5. Estoques

	2003	2002
Material de consumo	9.700	3.343
Material de comissão	413	-
Material em poder de terceiros	3.310	1.105
Importações em andamento	30	2.959
Vestuário profissional	118	-
Adiantamentos a fornecedores	1.665	2.171
	15.236	9.578

6. Depósitos em garantia

	2003	2002
Depósitos em garantia de arrendamentos	18.621	22.093
Depósitos para pagamento de revisões	9.640	22.444
	28.261	44.537

Os depósitos em garantia de arrendamento são denominados em dólares norte-americanos e são constituídos por depósitos efetuados junto a Boeing Capital Services Corporation - USA, GE Capital Aviation Services, Inc. e Boullion Aviation Services, Inc. em garantia do pagamento de parcelas dos contratos de arrendamento.

Os depósitos para pagamento de revisões programadas de aeronaves são denominados em dólares norte-americanos e referem-se a valores pagos antecipadamente em 2001 e relativos a revisões preventivas a ocorrer, estando depositados em contas específicas em nome das empresas de arrendamento mercantil.

Notas explicativas às demonstrações financeiras (continuação)

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



7. Imobilizado

	Taxa de depreciação	Depreciação acumulada	Custo	2003	2002
				Líquido	Líquido
Equipamentos de voo					
Peças de conjuntos de reposição	20%	75.514	(19.842)	55.672	36.760
Equipamentos de aeronaves	20%	53	(14)	39	44
Equipamentos de segurança	20%	17	(1)	16	5
Ferramentas	10%	345	(72)	273	279
		75.929	(19.929)	56.000	37.088
Imobilizado de uso					
Veículos	20%	1.224	(209)	1.015	256
Máquinas e equipamentos	10%	923	(131)	792	510
Móveis e utensílios	10%	2.188	(272)	1.916	978
Computadores e periféricos	20%	3.537	(928)	2.609	1.472
Equipamentos de comunicação	10%	546	(66)	480	229
Instalações	10%	258	(39)	219	170
Marcas e patentes	-	17	-	17	13
Benfeitorias em propriedades de terceiros	4%	340	(12)	328	-
Direitos de uso de software	20%	3.810	(1.208)	2.602	2.007
Obras em andamento	-	1.206	-	1.206	339
		14.049	(2.865)	11.184	5.974
		89.978	(22.794)	67.184	43.062

8. Fornecedores

A Companhia possui contrato de mútuo com a Petrobrás – Petróleo Brasileiro S.A. referente ao fornecimento de combustível, com vencimento para 30 de abril de 2004, cujo saldo é de R\$ 14.954 em 31 de dezembro de 2003 (R\$ 13.693 em 2002), contabilizado pelo preço de compra histórico e atualizado pelo IPC.

9. Empréstimos e financiamentos

Contrato	Taxas	Garantias	2003	2002
Contas garantidas				
Banco Bradesco	107% do CDI	Recebíveis de cartão de crédito e aval de diretores	-	12.238
Empréstimos - capital de giro				
Banco Safra	CDI + 3% a.a.	Aval de diretores		10.562
Banco Safra	CDI + 0,15 a.m.	Recebíveis de Redecard/Amex	31.100	-
Banco Bradesco	104% do CDI	Recebíveis de crédito Visa	3.806	-
Unibanco	CDI + 0,087% a.m.	Penhor de duplicatas	4.000	-
			38.906	22.800

As contas garantidas têm limite total de R\$ 12.450, prazo de vencimento em 26 de janeiro de 2004 e 3 de maio de 2004. Os empréstimos em moeda nacional para capital de giro têm limite total de R\$ 97.000 e seus vencimentos entre 26 de abril de 2004 e indeterminado. Em 31 de dezembro de 2003 os saldos devedores estavam garantidos por recebíveis de cartão de crédito no valor de R\$ 34.906 (R\$ 22.800 em 2002) e por penhor de duplicatas no valor de R\$ 4.000.

10. Arrendamentos mercantis a pagar

	2003	2002
Parcelas de arrendamentos mercantis a pagar	8.237	16.066
Parcelas de arrendamentos mercantis renegociadas	8.009	25.176
Total	16.246	41.242
Circulante	(10.099)	(31.446)
Exigível a longo prazo	6.147	9.796

As parcelas de arrendamento mercantil a pagar referem-se a valores apropriados no exercício e a serem pagos em períodos subsequentes. As parcelas de arrendamento mercantis renegociadas referem-se a valores devidos em 2002 e que foram renegociados em função das altas flutuações cambiais no período para pagamento em parcelas mensais até 2008, indexadas ao dólar norte-americano.

11. Provisão para contingências

	2003	2002
Provisão para contingências trabalhistas	205	-
Provisão para contingências cíveis	665	252
Provisão para contingências tributárias	7.700	-
	8.570	252

A provisão para contingências tributárias refere-se, principalmente, a contestação pela Companhia da cobrança de PIS e COFINS sobre receitas financeiras.

A provisão para contingências trabalhistas correspondem a perdas estimadas com base em análise individual dos aproximadamente 50 processos de reclamações trabalhistas, principalmente relacionados a horas extras.

A provisão para contingências cíveis corresponde a perdas estimadas relativas a aproximadamente 330 processos por perdas e danos, principalmente relacionados com atrasos de vôos e extravio de bagagens.

A Companhia possui também ações judiciais em andamento referentes ao não-recolhimento de ICMS sobre importação de aeronaves por meio de contratos de "leasing operacional". A Administração, amparada em opinião dos advogados externos de que a perda não é provável e em decisões judiciais em instâncias administrativas inferiores ou intermediárias, não vem reconhecendo provisão para essa disputa judicial.

Notas explicativas às demonstrações financeiras (continuação)

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



12. Transações com partes relacionadas

A Companhia mantém acordos operacionais com empresas ligadas. As transações são efetuadas em condições, preços e prazos de mercado.

	Natureza das transações	2003		2002	
		Saldos a receber (pagar)	Receitas (Despesas)	Saldos a receber (pagar)	Receitas (Despesas)
Empréstimo de debêntures					
Áurea Administração e Participações S.A.	Empréstimos	(270)	(2.069)	(19.280)	(1.901)
Mútuo					
Breda Transportes e Turismo Ltda.	Empréstimos	-	-	(428)	-
Fornecedores					
Serviços Gráficos Ltda.	Serviço Prestado	(12)	(188)	-	(149)
Clientes					
Breda Transportes e Turismo Ltda.	Prestação serviços	2	31	-	-
Áurea Administração e Participações S.A.	Prestação serviços	3	8	-	-
Viação Piracicabana Ltda.	Prestação serviços	-	15	-	-
Contrato de aluguel					
Áurea Administração e Participações S.A.	Aluguel	-	(300)	-	-

O empréstimo de debêntures refere-se a debêntures de emissão privada não conversíveis em ações, emitidas pela controladora Áurea Administração e Participações S.A., cedidas por empréstimo à Companhia e por esta entregues à Empresa Brasileira de Infra-estrutura Aeroportuária - INFRAERO em pagamento de taxas de pouso e permanência de aeronaves, no período de junho a outubro de 2002.

O prazo de vencimento em cada série das debêntures é de 15 meses, contados da data de emissão da respectiva série, com carência de 3 meses. O saldo em 31 de dezembro de 2003 refere-se às parcelas 33/34 e 34/34 da última série.

As debêntures são garantidas por penhor de direitos de crédito da Companhia (contas a receber das agências de viagem) e são remuneradas com taxa equivalente a 100% da taxa média dos depósitos interfinanceiros de um dia (taxa DI "over extragrupo"), capitalizadas à taxa de juros de 1% ao ano. A Companhia mantém contratos com as empresas Expresso União Ltda. e Breda Transportes e Serviços S.A., controladas pela Áurea Administração e Participações S.A., para transporte de passageiros e bagagens entre aeroportos e transporte de funcionários, pactuados em condições usuais de mercado. O total dos pagamentos efetuados em 2003 foi de R\$ 523 (R\$ 87 em 2002).

A Companhia é locatária do imóvel sito à Rua Tamoios, 246 em São Paulo - SP, pertencente à sua controladora Áurea Administração e Participações S.A. cujo contrato tem vencimento em 31 de março de 2008 e cláusula de reajuste anual com base no IGP/M.

13. Patrimônio líquido

a) Capital Social

- Em 31 de dezembro de 2003, o capital social de R\$135.700 está dividido em 60.283.209 ações, sendo 41.500.000 ações ordinárias, 10.375.000 ações preferenciais classe A, com direito a voto e conversíveis em ações ordinárias a qualquer tempo por decisão de seus detentores, na proporção de uma ação preferencial classe A para cada ação ordinária, e 8.408.209 ações preferenciais classe B sem direito a voto e não conversíveis em ações com direito a voto, todas sem valor nominal.

- Em 31 de dezembro de 2002, o capital social da Companhia estava representado por 41.500.000 ações ordinárias, sem valor nominal.

- Conforme Assembléia Geral Extraordinária realizada em 20 de fevereiro de 2003, o capital social foi aumentado em R\$ 997, mediante a emissão de 2.699.252 ações preferenciais classe A, com direito a voto e conversíveis em ações ordinárias, sem valor nominal e 8.408.209 ações preferenciais classe B, sem direito a voto e não conversíveis em ações com direito a voto, sem valor nominal.

-Conforme Assembléia Geral Extraordinária realizada em 21 de fevereiro de 2003, o capital social foi aumentado em R\$93.203, mediante a emissão de 7.675.748 ações preferenciais classe A, com direito a voto e conversíveis em ações ordinárias, sem valor nominal.

b) Dividendos

Aos acionistas é garantido dividendo obrigatório mínimo de 25% do lucro do exercício calculado nos termos da Lei das Sociedades por Ações.

Foi proposta pela Diretoria, a ser referendada na Assembléia Geral Ordinária, a distribuição de dividendos no montante de R\$ 26.502 referente ao exercício findo em 31 de dezembro de 2003, que corresponde a 25% do lucro líquido do exercício deduzido da absorção de prejuízos acumulados e do valor destinado à reserva legal.

c) Lucros Acumulados

Remanesce o saldo de R\$ 79.507, a ser submetido à Assembléia Geral, visando, principalmente, atender ao plano de investimento da Companhia e ao reforço do capital circulante.

14. Custos dos serviços prestados, despesas comerciais e administrativas

	2003				2002	
	Custos dos serviços prestados	Despesas comerciais	Despesas administrativas	Remuneração dos administradores	Total	Total
Com pessoal	111.426	6.392	18.432	1.388	137.638	77.855
Combustível e lubrificantes	328.104	-	-	-	328.104	131.737
Arrendamento de aeronaves	188.841	-	-	-	188.841	130.755
Arrendamento suplementar	90.875	-	-	-	90.875	68.727
Seguro de aeronaves	25.850	-	-	-	25.850	23.186
Material de manutenção e reparo	42.039	-	-	-	42.039	16.160
Prestação de serviços	48.090	-	10.620	-	58.710	47.381
Comerciais e publicidade	-	191.280	-	-	191.280	96.626
Tarifas de pouso e decolagem	47.924	-	-	-	47.924	32.758
Depreciação	13.073	-	771	-	13.844	7.885
Amortização	-	-	683	-	683	683
Outras despesas	8.856	-	34.420	-	43.276	21.269
	905.078	197.672	64.926	1.388	1.169.064	655.022

Notas explicativas às demonstrações financeiras (continuação)

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



15. Despesas financeiras líquidas

	2003	2002
Despesas financeiras:		
Juros sobre empréstimos	(20.910)	(16.530)
Variações monetárias passivas	(184)	(155)
Variações cambiais passivas	(23.796)	(49.596)
Perdas com instrumentos financeiros derivativos	(30.535)	-
CPMF	(4.307)	(2.471)
Outros	(8.772)	(5.522)
	(88.504)	(74.274)
Receitas financeiras:		
Juros e ganhos em aplicações financeiras	1.815	297
Variações monetárias ativas	738	260
Variações cambiais ativas	21.968	50.036
Ganhos com instrumentos financeiros derivativos	659	5.599
Outros	1.397	601
	26.577	56.793
	(61.927)	(17.481)

16. Imposto de Renda e Contribuição Social

A provisão para imposto de renda e a contribuição social foi assim apurada:

Descrição	Imposto de renda e contribuição social	
	2003	2002
Lucro antes do IR e CS	169.599	5.376
Mais Adições		
Provisões	10.773	3.948
Despesas indedutíveis	119	1.297
Menos Exclusões:		
Reversão de provisões	(634)	(4.660)
Incentivo projeto audiovisual	(630)	-
Compensação de prejuízos	(490)	(1.788)
= Lucro tributável	178.737	4.173
Despesas do exercício		
Imposto de Renda - 15%	(26.811)	(626)
Imposto de Renda - Adicional - 10%	(17.850)	(394)
Contribuição Social - 9%	(16.086)	(376)
Provisão para IR e CS	(60.747)	(1.396)
Antecipações de imposto de renda e contribuição social	73.455	4.871
Imposto de renda e contribuição social a compensar	12.708	3.475

Os créditos tributários, no valor de R\$ 4.192, constituídos sobre as diferenças temporárias, principalmente representadas pelas provisões para contingências, serão realizados à medida que os processos tenham transitado em julgado e, portanto, não têm prazo estimado de realização, estando dessa forma classificados como realizável a longo prazo.

17. Compromissos

A Companhia possui obrigações decorrentes da contratação de operações de arrendamento mercantil, sob a modalidade de "leasing operacional", relativa a 18 aeronaves Boeing 737-700 e 4 aeronaves Boeing 737-800. Os valores correspondentes aos compromissos dos equipamentos arrendados não estão refletidos no balanço patrimonial, em razão de as operações contratadas não preverem a sua opção de compra. Os contratos têm prazo de até 84 meses e são atualizados com base na variação da cotação do dólar dos Estados Unidos. No exercício de 2003, o custo dos contratos de arrendamento, reconhecido no resultado na rubrica "Custos dos serviços prestados", totalizou R\$ 188.841 relativos ao arrendamento de aeronaves e motores e R\$ 90.875 relativos a arrendamento suplementar referentes à manutenção (R\$ 130.673 e R\$ 68.809 em 2002, respectivamente). Os desembolsos futuros decorrentes dos contratos de "leasing" operacional expressos em milhares de dólares norte-americanos, totalizam por ano de vencimento:

	US\$ mil			
	Aeronaves	Outros	Total	Total
2003	-	-	-	65.671
2004	64.163	3.471	67.634	66.299
2005	64.696	3.471	68.167	67.083
2006	64.990	3.471	68.461	67.027
2007	63.369	3.471	66.840	67.027
Posterior a 2007	59.997	6.713	66.710	60.204

A Companhia tem contrato para utilização do software Open Sky para vendas e reservas de passagens. Este contrato tem vencimento para 2005 e pode ser renovado. Os pagamentos futuros relativos a esse contrato dependem do número de passageiros transportados com um pagamento mínimo anual de R\$ 264.

O valor de R\$ 9.094 relativos a recebíveis de cartão de crédito foram dados em caução de cartas emitidas por bancos a favor de empresas de arrendamento mercantil em garantia de pagamento de parcelas dos contratos de arrendamento.

18. Instrumentos financeiros

Em 31 de dezembro de 2003 e 2002, os principais ativos e passivos monetários estão relacionados a operações de arrendamento mercantil de aeronaves. As parcelas referentes a arrendamentos mercantis renegociados sobre as quais não incidem juros, estão registradas no exigível longo prazo, são indexadas ao dólar norte-americano e o seu valor estimado de mercado é R\$ 5.175 (R\$ 7.949 em 2002). Substancialmente, os valores de mercado dos demais instrumentos financeiros não divergem dos correspondentes valores contábeis.

Os instrumentos financeiros que sujeitam a Companhia a risco de crédito são representados, principalmente, pelas disponibilidades, aplicações financeiras e contas a receber. A Companhia mantém suas disponibilidades depositadas e as aplicações financeiras junto a instituições financeiras sólidas. A concentração do risco de crédito nas contas a receber está associada aos valores a receber das principais administradoras internacionais de cartão de crédito. O vencimento desses recebíveis é a curto prazo e, em sua maioria, são liquidados em 30 dias.

A exposição cambial da Companhia em 31 de dezembro de 2003 e 2002 é demonstrada a seguir:

	2003	2002
Ativo		
Aplicações financeiras	306	-
Depósitos em garantias de contratos de arrendamento	28.261	44.537
Despesas antecipadas de arrendamentos	9.085	10.070
Adiantamentos a fornecedores	1.529	-
	39.181	54.607
Passivo		
Fornecedores estrangeiros	(12.517)	(9.606)
Arrendamentos mercantis a pagar	(16.247)	(41.243)
Prêmios de seguro a pagar	(65)	(1)
	(28.829)	(50.850)
Ativo em R\$	10.352	3.757
Ativo em US\$	3.583	1.063

Notas explicativas às demonstrações financeiras (continuação)

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

18. Instrumentos financeiros (continuação)

A exposição cambial relativa aos valores a pagar decorrentes de operações de arrendamento mercantil é gerenciada conjuntamente com as estratégias das operações comerciais. Os contratos de futuros de dólar são realizados junto à BM&F através de fundo de investimento exclusivo, que apresentava, em 31 de dezembro de 2003, contratos em aberto no valor de R\$ 76.488. Os ajustes a valor de mercado estão incluídos nas variações dos valores das quotas que no exercício apresentaram perdas de R\$ 1.950, contabilizadas em despesas financeiras.

Durante o exercício de 2003, a Companhia registrou perdas com instrumentos financeiros derivativos incluem operações de N.D.F. (Non-Deliverable Forwards) realizadas durante o exercício e que apresentaram perdas no total de R\$ 28.586.

A Companhia está exposta aos efeitos das mudanças de preço e de disponibilidade de combustível. Para gerenciar estes riscos, a Companhia realizou, durante o exercício de 2003, swaps de commodities. Os preços do petróleo bruto são extremamente relacionados ao combustível, o que torna os derivativos do petróleo bruto efetivos na compensação dos preços de combustível de forma a fornecer alguma proteção a curto prazo relativamente a um aumento elevado no preço médio do combustível.

Em 31 de dezembro de 2003, a Companhia possuía três contratos de swap de commodities em aberto, referentes a 103.000 barris de petróleo, com vencimentos inferiores a 30 dias, totalizando US\$ 6.002.000, com diferencial a pagar no valor de R\$ 59. No exercício, foram auferidos ganhos no valor de R\$ 333 (US\$ 117.000) contabilizados em receitas financeiras. Em 2002, a Companhia não possuía contratos registrados.

A compra de combustível é efetuada substancialmente de um só fornecedor.

19. Benefícios a funcionários

A Companhia não é instituidora ou patrocinadora de qualquer tipo de plano de pensão.

Conforme acordo sindical ajustado anualmente, a Companhia deverá remunerar seus funcionários mediante participação nos resultados, caso sejam atingidas determinadas performances estabelecidas de acordo com o planejamento anual. Considerando o atingimento das metas estabelecidas, a Administração constituiu provisão para pagamento desse benefício no valor de R\$ 19.068 em 2003 (R\$ 532 em 2002).

20. Cobertura de seguros

A Administração mantém cobertura de seguros por montantes que considera necessário para fazer face aos eventuais sinistros, em vista da natureza de seus bens e dos riscos inerentes à sua atividade, observando os limites fixados nos contratos de arrendamento. Em 31 de dezembro de 2003, a cobertura de seguros, por natureza, considerando-se a frota de aeronaves da Companhia e em relação aos valores máximos indenizáveis, expressos em dólares norte-americanos monta a:

Modalidade Aeronáutico	Cobertura US\$ mil
Garantia – Casco	819.294
Responsabilidade Civil por ocorrência/aeronave	600.000
Garantia – Casco/Guerra	819.294
Estoques	30.000

Por meio da Lei 10.605, de 18 de dezembro de 2002, o governo brasileiro assumiu compromisso de complementar eventuais despesas de responsabilidades civis perante terceiros, provocadas por atos de guerra ou atentados terroristas, ocorridos no Brasil ou no exterior, pelos quais a Companhia possa a vir a ser exigida, para os montantes que excederem o limite da apólice de seguros vigente em 10 de setembro de 2001, limitadas ao equivalente em reais a um bilhão de dólares norte-americanos.

21. Demonstrações do fluxo de caixa

Com o intuito de fornecer ao mercado informações adicionais para melhor compreensão das demonstrações financeiras, a Companhia apresenta a seguir as demonstrações dos fluxos de caixa dos exercícios findos em 31 de dezembro de 2003 e 2002.

	2003	2002
Lucro líquido do exercício	113.044	3.980
Ajustes para reconciliar o lucro líquido ao caixa gerado pelas atividades operacionais:		
Depreciação	13.844	7.885
Amortização	683	683
Provisão para devedores duvidosos	2.455	1.305
Impostos diferidos	(4.192)	-
Incentivos fiscais	691	-
Variações nos ativos e passivos operacionais:		
Contas a receber	(137.786)	(54.866)
Estoques	(5.658)	(6.672)
Despesas antecipadas, tributos a recuperar e outros créditos e valores	5.268	(38.351)
Fornecedores	10.488	17.257
Depósitos para manutenção	12.803	(5.328)
Arrendamentos mercantis a pagar	(24.966)	31.446
Transportes a executar	52.156	44.227
Obrigações trabalhistas	23.727	6.496
Outras obrigações	18.539	8.961
Caixa líquido gerado nas atividades operacionais	81.096	17.023
Atividades de investimentos:		
Depósitos em garantia de contratos de arrendamento	3.473	(12.079)
Investimentos	(630)	-
Aquisição de imobilizado	(37.967)	(22.400)
Caixa líquido aplicado nas atividades de investimentos	(35.124)	(34.479)
Atividades de financiamentos:		
Empréstimos	16.106	(14.245)
Aumento de capital	94.200	16.500
Obrigações com coligadas	(19.439)	19.497
Caixa líquido gerado nas atividades de financiamento	90.867	21.752
Acréscimo líquido de caixa	136.839	4.296
Disponibilidades no início do exercício	9.452	5.156
Disponibilidades no final do exercício	146.291	9.452

