



## GOL Anuncia Lucro Operacional de R\$ 54 Milhões no 4T08

Receita de Passageiros apresenta crescimento de 6,1% no período

**São Paulo, 20 de março de 2009** – A GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A. (Bovespa: GOLL4 e NYSE: GOL), a companhia aérea brasileira de baixo custo, anuncia hoje os resultados do quarto trimestre de 2008 (4T08), não auditados. As informações financeiras e operacionais a seguir, exceto quando indicado o contrário, são apresentadas em IFRS e em Reais (R\$), e as comparações referem-se ao quarto trimestre de 2007 (4T07).

### DESTAQUES OPERACIONAIS E FINANCEIROS

→ A receita líquida atingiu R\$1.548,6 milhões no 4T08, um crescimento de 4,8%, em comparação aos R\$1.478,3 milhões registrados no 4T07, devido ao aumento da receita de passageiros no montante de 6,1%. Durante o trimestre foram transportados 6,1 milhões de clientes. As receitas auxiliares (carga e outras) recuaram em 10,0%, totalizando R\$108,3 milhões, ante R\$120,3 milhões no mesmo período de 2007.

→ Os RPKs consolidados apresentaram queda de 14,3%, passando de 6.567 milhões no 4T07, para 5.629 milhões no 4T08. A Companhia reduziu os ASKs em 2,5%, de 9.705 milhões no 4T07, para 9.461 milhões no 4T08. Como resultado desses fatores, a taxa de ocupação média diminuiu em 8,2 p.p. na comparação trimestral, atingindo 59,5%, e o *breakeven* de ocupação encerrou o trimestre em 57,4%, uma redução de 13,3 p.p. sobre o 4T07.

→ O *yield* aumentou 23,7%, atingindo 25,59 centavos de Real e o RASK chegou a 16,37 centavos de Real, o que representou um incremento de 7,5% em comparação aos 15,23 centavos de Real auferidos no 4T07. Isso foi reflexo principalmente da integração das malhas GOL e VARIG em outubro.

→ O custo operacional por assento-quilômetro oferecido (CASK) que caiu 0,8%, e passou de 15,92 centavos de Real no 4T07 para 15,80 centavos de Real no trimestre. Isso ocorreu principalmente, devido à redução no preço do WTI e do reposicionamento da malha aérea que deixou de operar vôos intercontinentais com baixa eficiência em custos. O CASK, excluindo as despesas com combustível (CASK *ex-fuel*), registrou um aumento de 3,8% atingindo 10,68 centavos de Real no trimestre, ante 10,29 centavos de Real no 4T07. Esse efeito é devido, principalmente, a um aumento de custos comerciais e de publicidade por ASK, depreciação, ao efeito da desvalorização cambial e um aumento não-recorrente com material de manutenção e reparo, e devolução de aeronaves (aproximadamente R\$ 58 milhões).

→ A GOL registrou um lucro operacional consolidado de R\$53,9 milhões no trimestre, representando uma margem operacional de 3,5%, comparado a um prejuízo operacional de R\$66,2 milhões no 4T07.

### Contatos

Email: [ri@golnaweb.com.br](mailto:ri@golnaweb.com.br)  
Tel: (11) 2128-4946/4700

#### Leonardo Pereira

Vice-Presidente Financeiro e de Relações com Investidores

#### Rodrigo Alves

Gerente Geral de Relações com Investidores

#### Guilherme Lima

Relações com Investidores

#### Raquel Kim

Relações com Investidores

### Teleconferência de Resultados do 4T08

Data:  
Segunda-feira, 23 de março de 2009

#### > Português

13h30 (horário de Brasília)

12h30 (horário de NY)

Tel.: (11) 2188-0188

Replay: (11) 2188-0188

Código: GOL

Webcast ao vivo:

[www.voegol.com.br/ri](http://www.voegol.com.br/ri)

#### > Inglês

12h00 (horário de Brasília)

11h00 (horário de NY)

Tel.: +1 (973) 935-8893

Replay: +1 (706) 645-9291

Código: 88777858

Webcast ao vivo:

[www.voegol.com.br/ir](http://www.voegol.com.br/ir)

Destacques Operacionais (IFRS)	4T08	4T07	% Var.
RPKs (milhões)	5.629	6.567	-14,3%
ASKs (milhões)	9.461	9.705	-2,5%
Taxa de Ocupação ( <i>load factor</i> )	59,5%	67,7%	-8,2 pp
Taxa de Ocupação <i>Breakeven</i>	57,4%	70,7%	-13,3 pp
Receita por passageiro por ASK (R\$centavos)	15,22	13,99	8,8%
Receita operacional por ASK (R\$centavos) (RASK)	16,37	15,23	7,5%
Custo operacional por ASK (R\$centavos) (CASK)	15,80	15,92	-0,8%
Custo operacional ex-combustível / ASK (R\$centavos)	10,68	10,29	3,8%



Destaques Financeiros (IFRS em R\$MM)	4T08	4T07	% Var.
Receita Líquida	1.548,6	1.478,2	4,8%
EBITDAR	296,5	123,2	140,7%
Margem EBITDAR (%)	19,2%	8,3%	+10,9 pp
Lucro Operacional	53,9	-66,2	nm
Margem Operacional	3,5%	-4,5%	+8,0 pp
Lucro Líquido	-541,6	7,7	nm
Margem Líquida (%)	-35,0%	0,5%	-35,5 pp
Lucro por ação (R\$)	(R\$ 2,70)	R\$ 0,04	nm
Lucro por ADS equivalente (US\$)	(\$1,18)	\$0,02	nm

- A GOL passou a oferecer uma malha aérea integrada de cerca de 800 vôos diários para 59 destinos diferentes no Brasil e na América do Sul - a maior abrangência entre todas as empresas de transporte aéreo.
- A Companhia recebeu dois Boeing 737-700NG e um Boeing 737-800NG no trimestre e devolveu uma aeronave 737-300, encerrando 4T08 com uma frota de 106 aeronaves em operação, totalizando 115 aeronaves em sua frota total. Outro fato importante foi a implementação das operações com a malha consolidada, eliminando sobreposição de voos e maximizando a rentabilidade dos slots de Congonhas, além do reposicionamento estratégico da marca VARIG.
- Durante o mês de outubro, a Companhia introduziu uma série de iniciativas, que agregaram novos diferenciais competitivos ao negócio, como a extensão do programa SMILES para todos os passageiros da GOL, além do lançamento da classe *Comfort* nos vôos internacionais de médio percurso.
- A GOL anunciou acordos de *interline* com a norte-americana *American Airlines* e a *Air France/KLM Airlines*. Com as parcerias, a GOL passou a contar com mais canais para alimentação de seus voos com baixos custos de comercialização, por meio da ampla rede de distribuição de vendas das companhias parceiras, tanto no Brasil como no exterior. Esses acordos devem gerar receitas adicionais, além de maior tráfego de passageiros e da ocupação nos vôos da GOL. Iniciativas como essas podem evoluir para relacionamentos mais sólidos com essas e outras companhias aéreas internacionais, como, por exemplo, acordos de compartilhamento de programas de milhagem.
- A Companhia encerrou o trimestre com um prejuízo líquido de R\$541,6 milhões no 4T08, atribuído, principalmente, ao impacto líquido negativo da desvalorização cambial sobre os ativos e passivos em moeda estrangeira, primariamente sem efeito caixa, no montante de R\$501,9 milhões. O prejuízo por ação do trimestre foi de R\$2,70 e de US\$1,18 por ADS.
- No dia 2 de fevereiro de 2009, a GOL anunciou Leonardo Pereira como seu novo Diretor Vice-Presidente Financeiro e de Relações com Investidores. Pereira possui vasta experiência executiva e *track record* nas companhias em que atuou, liderando processos de M&A, re-estruturações financeiras, emissões de ações e financiamentos de longo prazo.
- No dia 4 de fevereiro de 2009, o Conselho de Administração aprovou a continuidade do Plano de Opções de Ações para o exercício de 2009 e o número de 925.800 opções a serem outorgadas aos participantes, que será submetida à aprovação da próxima Assembléia Geral da Companhia. Com isso, nos últimos 3 anos, a Companhia outorgou 1,2 milhões de opções que representam 0,6% de seu capital, a fim de alinhar o interesse dos principais executivos aos seus acionistas.
- A GOL encerrou o trimestre com um *free float* de 25,1% e suas ações apresentaram um volume médio diário de negociação na Bovespa de US\$5,9 mm (R\$13,5 mm) no 4T08. A média ponderada de ações e ADSs apresentou uma redução em 0,8%, passando de 202.299 mil para 200.726 mil.



### COMENTÁRIOS DA ADMINISTRAÇÃO SOBRE OS RESULTADOS

O ano de 2008 foi caracterizado por uma significativa transformação na GOL, visando fortalecer os pilares que sustentam o conceito de baixo custo e baixo preço, aliados à qualidade dos serviços oferecidos aos passageiros, do momento da reserva até o recebimento da bagagem, no destino final. Investimos fortemente na padronização da frota, em tecnologia, na qualificação e motivação da equipe, sendo que tivemos como maior desafio, a unificação das duas companhias (GOL e VARIG), com culturas e estruturas de serviço complementares.

- Tal integração nos permitiu aproveitar as melhores características de cada empresa, o que resultou em uma Companhia única e fortalecida, operando em plataforma de baixo custo e com oferta de serviços diferenciados.
- Como resultado dessa consolidação, a GOL passa a atuar com mais intensidade em sua estratégia de longo prazo, focando em rotas rentáveis e na captura das sinergias operacionais e estratégicas que poderão ser continuamente aproveitadas e ampliadas.
- Nesse sentido, as rotas operadas com a marca VARIG passaram por um processo de reposicionamento, sendo explorada nos voos internacionais de média duração, para Bogotá (Colômbia), Caracas (Venezuela) e Santiago (Chile), além de oferecer um voo diário para Buenos Aires (Argentina). Sua frota foi totalmente renovada e hoje é composta exclusivamente por aeronaves 737-700 e 737-800 *Next Generation*.
- O reposicionamento da marca VARIG também contou com a introdução de novos serviços. Inauguramos a classe *Comfort*, que disponibiliza uma série de diferenciais aos passageiros, como maior espaço entre poltronas, *check-in* exclusivo, serviço de bordo com mais opções de pratos quentes, entretenimento individual e maior privacidade a bordo.
- Com cerca de 6 milhões de participantes cadastrados, o SMILES também passou por um processo de reformulação. Seus benefícios foram estendidos a todos os passageiros da companhia unificada e o processo de acumulo e utilização das milhas simplificado. Trata-se de uma marca amplamente reconhecida pelo público, aumentando nossa atratividade comercial e nos permitindo atuar no segmento de parcerias com grandes corporações, como o programa de vendas diretas de milhas, que possibilita que essas empresas possam criar suas iniciativas de marketing e programas de fidelização, com benefício adicional de atrelar esses programas e suas marcas ao SMILES.
- Em outubro, lançamos a nova malha aérea, eliminando a sobreposição de rotas e horários entre GOL e VARIG, que teve como destaque a otimização utilização dos *slots* em Congonhas. Uma consequência importante desse processo foi a nova ponte aérea Rio-São Paulo da GOL, que passou a oferecer frequência de embarque a cada meia hora em dias úteis, partindo do Aeroporto de Congonhas.
- A nova malha aérea integrada, mais equilibrada e com frequências balanceadas, incrementou a oferta de rotas em mercados de grande tráfego e viabilizou a criação de ligações diretas entre cidades que até então não estavam conectadas pelo sistema anterior. Assim, passamos a garantir nossa presença nos principais centros geradores de tráfego no Brasil e na América do Sul.
- Nas áreas operacionais, passamos a utilizar um único estoque, padronizamos a manutenção de aeronaves e alocamos mais adequadamente os funcionários (com a padronização de cargos, funções e salários). As mudanças incluíram a revisão e modernização de alguns sistemas estruturais, como o de reservas e *check-in*, com mais opções de horários para os passageiros, maior estabilidade nos períodos de grande utilização. Esses fatores devem assegurar uma contínua administração da rentabilidade e comodidade aos clientes.
- Aumentamos, em 14%, a quantidade de passagens vendidas por meio do nosso programa de pagamento parcelado para compra de passagens, o Voe Fácil. Neste programa, buscamos atrair passageiros de primeira viagem e também o público que não tem condições de comprar uma passagem por não possuir cartão de crédito, ou limite disponível para compra.



- Também lançamos o serviço de transporte de carga – o GOLLOG Próximo Voo -, e aprovamos também o novo serviço GOLLOG Express, o qual está previsto para ser lançado no primeiro semestre de 2009. Esses serviços agregam valor à nossa marca GOLLOG. Essas ofertas de transporte de carga aumentam as opções de serviços prestados e já resultaram, em 2008, no incremento de 3% em nossas receitas.
- Além das transformações estruturais e do lançamento de novos serviços, outro foco da Companhia é se manter como uma das empresas mais eficientes e seguras do mundo. Para elevar ainda mais seu nível de segurança operacional e aprimorar sua habilidade em gerenciar os riscos do negócio, a Companhia continua investindo fortemente na modernização de sua frota, composta predominantemente por Boeings 737 *Next Generation*. Modernas, seguras e confortáveis, as aeronaves têm custo de manutenção reduzido, baixo consumo de combustível e excelentes índices de eficiência operacional.
- A GOL também está passando pela avaliação para certificação IOSA (*IATA Operational Safety Audit*), a qual é conhecida internacionalmente e mensura e avalia os Sistemas de Gerenciamento Operacional e de Controle das empresas aéreas. A certificação que deverá ocorrer até o 3º trimestre desse ano, reflete a excelência da Companhia nessa área e amplia o potencial para uma gama de oportunidades comerciais, como acordos de *code-share*.
- Os resultados do 4T08 já refletem parcialmente essas iniciativas que são totalmente relacionadas ao nosso DNA estratégico de baixo custo e baixa tarifa, alta qualidade da equipe de profissionais da empresa e certamente serão a tônica do ano de 2009.

## RECEITAS

A receita líquida atingiu R\$1.548,6 milhões no quarto trimestre de 2008, com crescimento de 4,8%, em comparação aos R\$1.478,2 milhões registrados no 4T07, com a receita de passageiros apresentando um crescimento de 6,1%, passando de R\$ 1.357,9 milhões para R\$ 1.440,4 milhões no 4T08. Esse crescimento da receita de passageiros reflete o gerenciamento do *yield*, proporcionado pelos primeiros reflexos do lançamento da malha aérea integrada em meados de outubro de 2008, contemplando a estrutura unificada da Companhia, com a eliminação de sobreposição de rotas e horários existentes entre GOL e VARIG.

Nesse contexto, o volume de RPKs diminuiu em 14,3%, de 6.567 milhões para 5.629 milhões, refletindo em uma queda de 8,2 pontos percentuais na taxa de ocupação média das aeronaves que passaram de 67,7% no 4T07 para 59,5% nesse trimestre e o número de passageiros transportados em queda de 6,8%, passando de 6,6 milhões no 4T07 para 6,1 milhões no 4T08, sendo o encerramento dos voos intercontinentais um dos fatores que levaram a essa redução.

O efeito do aumento da receita de passageiros em decorrência do aumento da tarifa média em 23,8%, passando de R\$215 no 4T07 para R\$266 no trimestre associado à redução do volume de RPKs, resultou no aumento do *yield* por passageiro em 23,7%, totalizando 25,59 centavos de Real por passageiro-quilômetro nesse trimestre, ante 20,68 centavos de Real por passageiro-quilômetro no 4T07.

A receita operacional por assento-quilômetro oferecido ("RASK") aumentou em 7,5%, para 16,37 centavos de Real no 4T08, comparado a 15,23 centavos de Real no 4T07.

O volume de assentos-quilômetro oferecidos (ASK) foi reduzido em 2,5% no trimestre, representando um volume de 9.461 no 4T08, em comparação a 9.705 no mesmo período do ano anterior. Essa redução é decorrente da redução programada da utilização das aeronaves e redução da etapa média. O acréscimo de 3,9 aeronaves (média) em comparação ao 4T07 (de 101,8 para 105,7) permitiu a adição de 40 frequências diárias na Companhia.



As receitas auxiliares (carga e outras) contrabalançaram parcialmente o crescimento da receita de passageiros e registrou uma queda de 10,0%, totalizando R\$108,3 milhões, ante R\$120,3 milhões no igual período de 2007, sendo que a redução do volume de carga transportada o principal motivo da retração dessas receitas.

### DESPESAS OPERACIONAIS

O custo operacional por assento-quilômetro oferecido (CASK) reduziu 0,8%, passou de 15,92 centavos de Real no 4T07 para 15,80 centavos de Real no trimestre. Esse efeito ocorreu principalmente em função da redução no preço do WTI e do querosene de aviação no Golfo do México (fatores que influenciam a determinação do preço de querosene de aviação brasileira), o reposicionamento da malha, focando suas operações internacionais na América do Sul. Porém, esses fatores foram parcialmente contrabalançados pelo aumento dos custos de (i) manutenção, (ii) depreciação e (iii) devolução e menor utilização planejada das aeronaves.

O CASK, excluindo as despesas com combustível (CASK ex-fuel), registrou um aumento de 3,8% atingindo 10,68 centavos de Real no trimestre ante 10,29 centavos de Real no 4T07. Isso ocorreu, principalmente, devido a um aumento de custos comerciais e de publicidade por ASK, depreciação, e também devido a despesas não-recorrentes com (i) material de manutenção e reparo (ii) devolução de aeronaves (iii) redução da utilização planejada de aeronaves e (iv) desvalorização cambial.

O WTI que apresentou queda de 34,7% na comparação trimestral, e o querosene de aviação no Golfo do México que registrou queda de 26,9%, foi parcialmente compensado pela desvalorização cambial do Real frente ao dólar em 27,4% e adicionalmente, em virtude de um aumento pontual dos custos com manutenção e devolução de aeronaves em aproximadamente R\$ 58 milhões no trimestre.

Custos e Despesas Operacionais (centavos de Real / ASK)			
	4T08	4T07	Var. %
Combustíveis	5,12	5,63	-9,1%
Pessoal	2,63	2,96	-11,1%
Arrendamento de Aeronaves	2,21	1,72	28,5%
Seguro de Aeronaves	0,11	0,12	-8,3%
Comerciais e Publicidade	1,40	1,10	27,3%
Tarifas de Pouso e Decolagem	0,76	0,77	-1,3%
Prestação de Serviços	1,10	1,14	-3,5%
Material de Manutenção e Reparo	1,64	1,19	37,8%
Depreciação	0,36	0,23	56,5%
Outras Despesas	0,47	1,06	-55,7%
<b>Total Custos e Despesas Operacionais</b>	<b>15,80</b>	<b>15,92</b>	<b>-0,8%</b>
<b>Despesas Operacionais Ex-Combustível</b>	<b>10,68</b>	<b>10,29</b>	<b>3,8%</b>

Os **custos com combustíveis e lubrificantes** por ASK, em relação ao 4T07, reduziram 9,1%, para 5,12 centavos de Real, em função do efeito combinado de (i) redução planejada da taxa de utilização das aeronaves, (ii) substituição das aeronaves 767-300 por 737NGs, (iii) da redução de 34,7% nos preços do WTI e de 26,9% no preço do querosene de aviação no Golfo do México. Esse efeito foi parcialmente compensado pela desvalorização de 27,4% do Real frente ao Dólar americano. Em 31 de Dezembro, a companhia possuía *hedges* de, aproximadamente, 7% do consumo de combustível do 4T08.

Os **custos com pessoal** por ASK reduziram 11,1% em relação ao 4T07, de 2,96 para 2,63 centavos de Real, devido ganhos de sinergia com a integração das duas empresas. Esse efeito foi parcialmente



compensado pelo dissídio salarial de 8% aplicado aos salários, mas, com efeito, somente a partir do mês de dezembro de 2008. A Companhia encerrou o ano com um total de 15.911 colaboradores.

Os **custos com arrendamento de aeronaves** por ASK aumentaram 28,5%, de 1,72 para 2,21 centavos de Real, no 4T08, devido principalmente à desvalorização de 27,4% do Real frente ao Dólar Americano e do efeito da redução da diluição de custos causado pela redução programada de utilização de aeronaves.

Os **custos com seguro de aeronaves** por ASK representaram uma queda de 8,3%, para 0,11 centavos de Real no 4T08 versus 0,12 centavos de Real no mesmo período em 2007. Essa redução ocorreu devido ao efeito positivo da cotação do dólar sobre o valor do seguro contratado, uma vez que a taxa de cambio na assinatura do contrato era maior do que no 4T08, o que levou a uma redução nessa linha de custos.

As **despesas comerciais e com publicidade** por ASK tiveram um aumento de 27,3%, e atingiram 1,40 centavos de Real no 4T08, em comparação a 1,10 centavos de Real no igual período de 2007. Esse aumento é devido, principalmente, pelos maiores gastos com propaganda e marketing, além de despesas adicionais de implementação do novo sistema integrado de vendas de passagens. O sistema propicia maior agilidade e facilidade de compra aos passageiros, além de sinergias operacionais, de performance e a qualidade no atendimento aos clientes nas vendas pela internet.

Os **custos com tarifas de pouso e decolagem** por ASK caíram 1,3%, de 0,77 para 0,76 centavos de Real, devido ao reposicionamento da malha, bem como pelo encerramento das rotas intercontinentais.

Os **custos com prestação de serviços** por ASK se reduziram em 3,5%, para 1,10 centavos de Real no 4T08, em relação a 1,14 centavos de Real no mesmo período em 2007, refletindo o reposicionamento da malha aérea e encerramento das rotas intercontinentais, que geralmente incorrem em maiores custos com prestadores de serviços em relação aos destinos localizados na América do Sul. Essa redução de custos foi parcialmente compensada pelo aumento nas despesas com serviços de rampa (transporte de bagagem, equipamentos, entre outros), em função da redução da etapa média de voo.

As **despesas com materiais de manutenção e reparos** tiveram alta de 37,8% e totalizaram 1,64 centavos de Real por ASK no 4T08 em relação a 1,19 centavos de Real no 4T07, sendo que as despesas pontuais de manutenção e devolução de aeronaves que representaram um aumento de aproximadamente R\$ 58 milhões no trimestre, associado ao efeito da desvalorização cambial, foram os fatores mais importantes para o aumento dessa linha de despesas.

As **despesas com depreciação** por ASK aumentaram 56,5%, de 0,23 para 0,36 centavos de Real, devido ao aumento na quantidade de ativos fixos (especialmente estoque de peças de reposição) e por um aumento na depreciação referente à aquisição de 18 aeronaves 737-800NG, entre o 4T06 e o 4T08.

As **outras despesas operacionais** tiveram uma redução de 55,7%, de 1,06 para 0,47 centavos de Real, quando comparadas ao mesmo período do ano anterior, devido, principalmente, a redução de despesas com viagens e hospedagem da tripulação através dos ganhos de sinergia da unificação da GOL e da VARIG.



Custos e Despesas Operacionais (R\$milhões)			
	4T08	4T07	Var. %
Combustíveis	484,6	546,2	-11,3%
Pessoal	248,9	287,0	-13,3%
Arrendamento de Aeronaves	209,0	167,4	24,8%
Seguro de Aeronaves	10,8	11,9	-9,7%
Comerciais e Publicidade	132,3	106,5	24,2%
Tarifas de Pouso e Decolagem	71,9	74,8	-3,9%
Prestação de Serviços	104,5	110,3	-5,3%
Material de Manutenção e Reparo	155,0	115,2	34,6%
Depreciação	33,6	22,0	52,6%
Outras Despesas	44,3	103,1	-57,0%
<b>Total Custos e Despesas Operacionais</b>	<b>1.494,9</b>	<b>1.544,4</b>	<b>-3,2%</b>
<b>Despesas Operacionais Ex-Combustível</b>	<b>1.010,3</b>	<b>998,2</b>	<b>1,2%</b>

Pelos motivos descritos na análise dos custos por ASK, os custos operacionais totais diminuíram 3,2% e atingiram R\$1.494,8 milhões. A taxa de ocupação *breakeven* diminuiu 13,3 pontos percentuais, para 57,4%, ante 70,7% no 4T07.

Os resultados de nossos programas de *hedge* de despesas operacionais (preço de combustível e taxa de dólar) estão contabilizados de acordo com as regras do IAS 39 (*International Accounting Standard No 39*), "Contabilização de instrumentos financeiros designados para proteção (*hedge*)".



Cálculo do EBITDAR (R\$ MM)			
	4T08	4T07	Var. %
Receita Líquida	1.548,6	1.478,2	4,8%
Custos e Despesas Operacionais	1.494,8	1.544,4	-3,2%
<b>EBIT</b>	<b>53,9</b>	<b>-66,2</b>	<b>nm</b>
Depreciação & Amortização	33,6	22,0	52,7%
<b>EBITDA</b>	<b>87,5</b>	<b>-44,2</b>	<b>nm</b>
<b>Margem EBITDA</b>	<b>5,7%</b>	<b>-3,0%</b>	<b>+8,7 pp</b>
Arrendamento de Aeronaves	209,0	167,4	24,9%
<b>EBITDAR</b>	<b>296,5</b>	<b>123,2</b>	<b>140,7%</b>
<b>Margem EBITDAR</b>	<b>19,2%</b>	<b>8,3%</b>	<b>+10,9 pp</b>

A Companhia acredita que o EBITDAR, equivalente ao EBITDA antes das despesas com arrendamento de aeronaves (denominado em dólares) e é um indicador útil para medir desempenho operacional de companhias aéreas e no caso específico da GOL e no setor de transportes aéreos, parte significativa das aeronaves são arrendadas e são um importante item na base de custo. Assim, esse indicador mostra a capacidade de cobrir esses gastos, bem como facilita a comparação operacional com outras empresas do setor.

Em termos de assento-quilômetro oferecido, o EBITDAR foi de 3,14 centavos de Real no 4T08, comparado aos 1,26 centavos de Real registrados no 4T07. O EBITDAR totalizou R\$296,5 milhões no 4T08, um aumento de 140,7%, quando comparado ao resultado de R\$123,2 milhões no 4T07.

### RESULTADO FINANCEIRO

No 4T08, o resultado financeiro líquido totalizou uma despesa de R\$701,8 milhões nesse trimestre ante uma receita de R\$ 59,3 milhões no 4T07. O efeito líquido não-caixa da desvalorização cambial no valor de R\$ 501,9 milhões sobre os ativos e passivos da Companhia foi o fator preponderante para esse impacto nos resultados.

As despesas com juros aumentaram R\$33,4 milhões em relação ao 4T07, devido, principalmente, ao aumento de empréstimos e financiamentos e a receita financeira diminuiu R\$64,1 milhões em virtude do menor volume de caixa e aplicações financeiras em relação ao 4T07 e ajustes na classificação de ganhos de operações de *hedge* (Ajuste de OCI - Instrumentos financeiros (IAS 39)).

As outras despesas financeiras atingiram R\$ 114,1 milhões, em comparação a R\$ 25,4 milhões no 4T07, devido principalmente a despesa financeira de *hedge* de combustível e dólar no valor de R\$ 112,1 milhões.

Resultado Financeiro (R\$ milhões)	4T08	4T07
Despesas com juros	(90.546)	(57.164)
Juros capitalizados	6.085	25.999
Variações monetárias e cambiais	(501.939)	53.045
Receita financeira	(1.258)	62.801
Outros ganhos (perdas)	(114.126)	(25.408)
<b>Resultado Financeiro Líquido</b>	<b>(701.784)</b>	<b>59.273</b>

Em 31 de dezembro de 2008, a Companhia possuía *hedge* para 20% do consumo de combustível e 13% de suas obrigações em dólar com efeito caixa, para o ano de 2009.



A política de gestão de riscos da Companhia proíbe explicitamente a realização de apostas direcionais e transações especulativas com derivativos, e requer diversificação de transações e de contrapartes. A GOL utiliza somente instrumentos sem alavancagem, não sendo permitida a execução de transações com valores nocionais maiores que nas exposições.

### LUCRO LÍQUIDO E LUCRO POR AÇÃO

O prejuízo líquido no 4T08 foi de R\$541,6 milhões, *versus* um lucro líquido de R\$7,7 milhões no 4T07. O prejuízo líquido por ação básico foi de R\$2,70 no 4T08, comparado com o lucro líquido por ação de R\$0,04 no 4T07. O prejuízo líquido por ADS básico foi de US\$1,18 no 4T08, em comparação a um lucro líquido por ADS de US\$0,02 no 4T07. O prejuízo líquido por ADS diluído foi de US\$1,18 no 4T08, comparado a um lucro por ADS de US\$0,02 no 4T07.

### ENDIVIDAMENTO FINANCEIRO

#### Liquidez Total

Liquidez Total (IFRS em R\$ MM)	31/12/2008	31/12/2007	Var. %
<b>Em Reais</b>	<b>936,5</b>	<b>2.296,5</b>	<b>-59,2%</b>
Disponibilidades	591,6	1.393,5	-57,5%
Recebíveis de Curto Prazo	344,9	903,1	-61,8%
<b>Em Moeda Estrangeira</b>	<b>957,2</b>	<b>695,5</b>	<b>37,6%</b>
Adiantamentos para aquisições de aeronaves	957,2	695,5	37,6%
<b>Liquidez Total</b>	<b>1.893,7</b>	<b>2.992,0</b>	<b>-36,7%</b>

Em 31 de dezembro de 2008, a Companhia possuía liquidez total de R\$ 1.893,7 milhões, um saldo 95,7% superior aos R\$ 967,5 milhões de endividamento de curto prazo (composto por R\$ 25,6 milhões em juros acumulados, R\$ 86,3 milhões em endividamento financeiro e R\$ 855,6 milhões em financiamentos de aeronaves).

As disponibilidades encerraram o ano em R\$ 591,6 milhões (R\$ 176,7 milhões, em depósitos restritos que garantem parte dos financiamentos com o BNDES, BDMG e garantias para operações de *hedge*. O saldo de R\$ 414,9 milhões são aplicações financeiras de liquidez imediata), representando uma queda de 70,2% em comparação ao final de 2007. Essa redução das disponibilidades reflete a geração operacional negativa de caixa nos últimos dois anos, em razão de: (i) longo período de altos custos de combustível, que representam a maior parte dos custos operacionais da Companhia, (ii) incertezas operacionais no segmento do transporte aéreo, (iii) investimentos para aquisição e desenvolvimento VARIG a partir de abril de 2007, concluída após todas as aprovações regulatórias que se concretizaram no segundo semestre de 2008.

Os recebíveis de curto prazo são compostos por vendas de passagens por meio de cartão de crédito, recebíveis do programa de parcelamento de passagens (Voe Fácil), contas a receber de agências de viagem e transporte de cargas. Ao final de 2008, esses recebíveis correspondiam a R\$ 344,9 milhões, um saldo 61,8% menor do que o valor de R\$ 903,1 milhões registrados no 4T07. Essa diminuição ocorreu porque parte desses ativos garantiam uma operação de capital de giro no valor de R\$ 467 milhões, liquidada durante o 1T08.

Os adiantamentos para aquisição de aeronaves encerraram o 4T08 em R\$ 957,2 milhões. Esses valores estão contabilizados no ativo fixo e são relacionados à aquisição de novas aeronaves, sendo que as entregues entre 2009 e 2010 já contam com a estrutura dos financiamentos de longo prazo com instituições



financeiras previamente contratadas como operações de *sale-leaseback* ou empréstimos de longo prazo com suporte do Ex-Im Bank.

### Empréstimos e Financiamentos de Aeronaves

Empréstimos e Financiamentos	31/12/2008	31/12/2007	Var.
Empréstimos	695,0	1.155,3	-39,8
Financiamento de Aeronaves	2.271,3	1.099,6	106,6%
Juros Acumulados	25,6	19,1	34,0%
Bônus Perpétuos	414,5	332,3	24,7%
<b>Total de Empréstimos e Financiamentos</b>	<b>3.406,4</b>	<b>2.606,3</b>	<b>30,7%</b>

Em 31 de dezembro de 2008, o total de empréstimos e financiamentos da Companhia somavam R\$ 3.406,3 milhões, com prazo médio de 7,2 anos, com taxa média de 12,0% nas obrigações em moeda local e 6,0% nas obrigações em dólar. Excluindo o Bônus Perpétuo, que se trata de um financiamento sem prazo de vencimento, o endividamento cai para R\$ 2.991,9 milhões. O principal fator que levou a esse aumento foi o efeito da variação cambial e em menor escala, a adição de 6 aeronaves sob forma do leasing financeiro, que passou de 19 para 25 aeronaves em 2008.

### Empréstimos

Empréstimos* IFRS (em R\$ MM)	31/12/2008	31/12/2007	Var. %
<b>Curto Prazo</b>	<b>86,3</b>	<b>635,9</b>	<b>-86,4%</b>
<b>Em Reais</b>	<b>66,8</b>	<b>511,8</b>	<b>-86,9%</b>
Capital de Giro	50,0	496,8	-89,9%
BNDES	14,2	15,0	-5,3%
BDMG	2,6	-	nm
<b>Em Moeda Estrangeira</b>	<b>19,5</b>	<b>124,1</b>	<b>-84,3</b>
IFC	19,5	17,8	9,6%
Empréstimo Bancário	-	106,3	nm
<b>Longo Prazo</b>	<b>608,7</b>	<b>519,4</b>	<b>17,2%</b>
<b>Em Reais</b>	<b>49,2</b>	<b>65,0</b>	<b>-24,3%</b>
BNDES	36,6	50,8	-28,0%
BDMG	12,6	14,2	-11,3%
<b>Moeda Estrangeira</b>	<b>559,5</b>	<b>454,4</b>	<b>23,1%</b>
Empréstimo IFC	77,9	73,8	5,6%
Senior Notes	481,6	380,6	26,5%
<b>Empréstimos ex-perpétuos</b>	<b>695,0</b>	<b>1.155,3</b>	<b>-39,8%</b>
<i>Bônus Perpétuos*</i>	414,5	332,3	24,7%
<b>Empréstimos, incluindo bônus perpétuos</b>	<b>1.109,5</b>	<b>1.487,6</b>	<b>-25,4%</b>

\* Não inclui juros acumulados

\*\* Modalidade de financiamento sem prazo de vencimento do montante principal.



### Financiamento de Aeronaves

Financiamentos de Aeronaves IFRS (em R\$ MM)	31/12/2008	31/12/2007	Var. %
<b>Curto Prazo (em Moeda Estrangeira)</b>	<b>855,6</b>	<b>236,6</b>	<b>261,6%</b>
Adiantamentos para Aquisições de Aeronaves (PDP)	697,7	169,2	312,4%
Leasings Financeiros	157,9	67,4	134,3%
<b>Longo Prazo (em Moeda Estrangeira)</b>	<b>1.415,7</b>	<b>862,9</b>	<b>64,1%</b>
Adiantamentos para Aquisições de Aeronaves (PDP)	-	174,4	-100,0%
Leasings Financeiros	1.415,7	688,5	nm
<b>Total de Financiamento de Aeronaves*</b>	<b>2.271,3</b>	<b>1.099,5</b>	<b>106,6%</b>

\* Não inclui juros acumulados

Os financiamentos para aquisição de aeronaves, totalizaram R\$ 2.271,3 milhões em 31 de dezembro de 2008 e esse montante é composto por:

Linha de crédito para financiamento de pagamentos antecipados para aquisição de aeronaves (*PDP Facility*), no valor de R\$ 697,7 milhões, que já tem seu refinanciamento equacionado com uma combinação de *sale leaseback* ou via empréstimos de longo prazo de instituições financeiras, com suporte do EX-IM Bank dos Estados Unidos.

As operações de leasing financeiro que totalizam R\$ 1.573,6 milhões, são despesas financeiras pagas mensalmente aos lessores dos aviões e são pagos pela própria geração de caixa da Companhia.

Assim, a soma dos vencimentos no curto prazo de leasings financeiros de R\$ 157,9 milhões, endividamento financeiro de R\$ 111,9 milhões no curto prazo (amortização de empréstimos R\$ 86,3 milhões e juros acumulados de R\$ 25,6 milhões), totalizando R\$ 269,8 milhões para 2009. Esse valor está totalmente confortável de acordo com nossas disponibilidades de R\$591,6 milhões.

Indicadores Financeiros	31/12/2008	31/12/2007	Var.
Empréstimos e Financiamentos (a)	3.406,3	2.606,3	30,7%
Empréstimos Ex-Perpétuos e Financiamentos de Aeronaves (b)	2.991,9	2.273,9	31,6%
Endividamento Ex-Perpétuos Financeiros (c)	695,0	1.155,3	-39,3%
Financiamento de Aeronaves (d)	2.271,3	1.099,6	106,6%
Disponibilidades (e)	591,6	1.393,5	-57,5%
Recebíveis de Curto Prazo (f)	344,9	903,1	-61,8%
Adiantamentos PDP (g)	957,2	695,5	37,6%
Liquidez Total (h)	1.893,7	2.992,1	-36,7%
Dívida Líquida (b) - (h)	1.098,2	(718,1)	nm
Endividamento Financeiro Ex-Perpétuo Líquido (b) - (d) - (e)	(241,5)	(219,1)	10,2%
% do endividamento financeiro em moeda estrangeira	96,1%	77,7%	18,4
% do endividamento financeiro no curto prazo	32,3%	39,2%	(1,9)
Dívida Líquida (b) - (h) / EBITDAR (udm)	1,6	(1,2)	2,8
EBITDAR / Despesas Financeiras	2,5	3,2	(0,7)
Ativo Total / Patrimônio Líquido	6,8	3,1	3,7



Vencimentos e Taxas IFRS	Vencido.	Taxa Contratual a.a.	Taxa Efetiva a.a.	Moeda
Capital de Giro	ago/09	15,0%	15,0%	Real
BNDES	jul/12	TJLP +2,65%	8,90%	Real
BDMG	jul/14	IPCA +6%	12,79%	Real
Empréstimos Bancários	dez/08	-	-	Real
Empréstimo IFC	jul/13	Libor +1,875%	5,50%	Dólar
Senior Notes	abr/17	7,50%	7,50%	Dólar
Adiantamentos para Aquisições de Aeronaves (PDP) <sup>1</sup>	dez/09	Libor + 0,5%	3,51%	Dólar
Bônus Perpétuos	não tem	8,75%	8,75%	Dólar

Previsão Caixa do Endividamento Financeiro IFRS (R\$ MM)	2009	2010	2011	2012	2013	Após 2013	Total
<b>Moeda Nacional:</b>	<b>66,7</b>	<b>17,7</b>	<b>17,7</b>	<b>10,4</b>	<b>3,1</b>	<b>0,2</b>	<b>116,0</b>
Empréstimo BDMG	2,6	3,1	3,1	3,1	3,1	0,2	15,2
Empréstimo BNDES	14,2	14,7	14,7	7,3	-	-	50,8
Capital de Giro	50,0						50,0
<b>Moeda Estrangeira:</b>	<b>19,5</b>	<b>19,5</b>	<b>19,5</b>	<b>19,5</b>	<b>19,5</b>	<b>481,6</b>	<b>579,0</b>
Empréstimo IFC	19,5	19,5	19,5	19,5	19,5	-	97,4
Senior Notes	-	-	-	-	-	481,6	481,6
<b>Total*</b>	<b>86,2</b>	<b>37,2</b>	<b>37,2</b>	<b>29,9</b>	<b>22,6</b>	<b>481,8</b>	<b>695,0</b>

\*desconsidera os juros acumulados

## PLANO DE FROTA

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

Durante 1T09, o nosso programa de modernização substituirá cinco aeronaves 737-300 com cinco modelos de nova geração.

O plano de modernização garante que a frota da GOL mantenha sua posição entre as mais novas e modernas do mundo. Ao final de 2008, a frota era composta predominantemente por aeronaves Boeing 737NG com a idade média da frota para 6,8 anos. Ao final de 2009, a frota será composta integralmente por Boeing 737NG, reduzindo a idade média da frota.



### Previsão de Desembolsos de Aeronaves

IFRS (R\$ MM)	2009	2010	2011	2012	Total
Pre Delivery Deposits	170,5	139,1	177,9	235,0	722,5
Compromissos com aquisição de aeronaves*	1,958,8	3,059,9	2,075,4	1,930,1	9,024,2
<b>Sub Total</b>	<b>2,129,3</b>	<b>3,199,0</b>	<b>2,253,3</b>	<b>2,165,1</b>	<b>9,746,7</b>

\* preços de lista

Frota Operacional Consolidada (Fim do Período)	2009	2010	2011	2012
B737-300	-	-	-	-
B737-700 NG	40	40	40	40
B737-800 NG	16	11	7	2
B737-800 NG SFP	52	64	74	85
B767-300 ER	-	-	-	-
<b>Total</b>	<b>108</b>	<b>115</b>	<b>121</b>	<b>127</b>

## PROJEÇÕES

A GOL prossegue com investimentos no seu modelo de negócios bem-sucedido. A Companhia continua a avaliar as oportunidades de expandir suas operações, lançando vôos no mercado interno e em outros centros internacionais de alto tráfego na América do Sul. Embora a GOL tenha um plano de frota flexível que lhe permite administrar o crescimento da capacidade de acordo com o crescimento do mercado, a Companhia espera se beneficiar de economias de escala ao continuar a renovar e padronizar sua frota e melhorar e integrar cada vez mais sua malha altamente eficiente. Também a Administração espera reduzir o custo médio por ASK (CASK) a longo prazo da GOL continua a reduzir a idade média da sua frota, beneficiando-se das economias de custo geradas pela utilização do nosso centro de manutenção de aeronaves e da otimização de custo de nossos canais de distribuição. A Companhia espera aumentar as receitas do negócio de transporte de cargas (GOLLOG), do programa de fidelidade (SMILES) e de receitas auxiliares com o Voe Fácil.

O mercado de transporte aéreo de passageiros no Brasil continua com baixa penetração e investir no aumento da oferta de assentos disponíveis a baixas tarifas é importante para o contínuo desenvolvimento do setor e da economia. Durante o 1T09, o programa de modernização da frota da GOL substituirá 4 aeronaves antigas com 5 modelos de nova geração mantendo a capacidade de assentos sobre o 4T08, tanto no mercado doméstico, quanto no mercado internacional.

Para o primeiro trimestre de 2009, refletindo a integração da malha, a GOL espera uma taxa de ocupação consolidada na faixa de 61%. Para o 1T09, a Companhia prevê um CASK, sem despesas de combustível, estável *versus* 4T08, incluindo os custos extraordinários relativos à devolução de aeronaves. A GOL espera que o acréscimo de aeronaves maiores e mais econômicas e a redução do preço do querosene da aviação reduzam os custos com combustível por ASK.

Para o ano de 2009, ajustamos as premissas de custo foram ajustadas para refletir uma nova taxa de câmbio e combustível, adicionalmente, em função do cenário macroeconômico, a Companhia reviu suas premissas de crescimento de mercado e RPK. A tabela abaixo mostra o *guidance* geral da Companhia para o ano de 2009. Esses indicadores são úteis para analistas e investidores que projetam resultados da GOL.



Guidance Geral IFRS	2009E (+/-) Anterior	2009E (+/-) Revisado
Crescimento do Mercado Doméstico (% RPKs)	6,0	2,0 / 4,0
Passageiros Transportados (milhões)	29	28
ASK, Sistema (bilhões)	40,5	40,5
Doméstico	34,0	34,5
Internacional	6,5	6,0
Frota (fim do período)	108	108
RPK, Sistema (bilhões)	25,8	24
Decolagens (000)	290	290
CASK ex-combustível (R\$centavos)	8,9	9,5
Litros Consumidos (mm)	1,25	1,25
Preço do Combustível (R\$/ litro)	1,90	1,62
WTI Médio (US\$ / barril)	85	52
Taxa de Câmbio Média (R\$/ US\$)	1,95	2,29

### EVENTO SUBSEQUENTE – AUMENTO DE CAPITAL DE R\$ 203,5 MILHÕES

Em 20 de março de 2008, o Conselho de Administração da GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A., aprovou o aumento do capital social da Companhia, mediante a emissão de 6.606.366 ações ordinárias e 19.487.356 ações preferenciais.

As ações ordinárias e preferenciais serão emitidas ao preço de R\$ 7,80 por ação. Esse preço se baseia na cotação de fechamento das ações preferenciais (GOLL4) na BM&F Bovespa, e equivale a 90,9% da cotação média das ações preferenciais nos últimos 30 dias, que foi de R\$ 8,58 e a 83,2% da cotação média nos últimos 60 dias que foi de R\$ 9,37. O valor total da capitalização será de R\$ 203,5 milhões.

A operação indica o claro comprometimento do acionista controlador com a Companhia e mostra sua intenção em fortalecer a parceria com o Mercado de Capitais, para o desenvolvimento de seu plano de negócios e confiança na equipe. Com isso, a Companhia fortalece sua estrutura de capital, reafirmando seu plano de crescimento de longo prazo.

Os acionistas titulares de ações em custódia no dia 23 de março de 2009, terão direito de preferência que poderá ser exercido entre os dias 23 de março e 22 de abril de 2009. As sobras serão rateadas proporcionalmente entre os acionistas que tiverem indicado o seu interesse durante o período de subscrição.

Como os direitos de subscrição pertencentes aos detentores de ADRs não estão registrados na SEC, o Banco Depositário dos ADRs efetuará a venda de tais direitos, por meio do Banco Custodiante no Brasil. Na hipótese de venda, o Banco Depositário distribuirá os recursos provenientes da mesma, aos detentores dos ADRs.



### GLOSSÁRIO DE TERMOS DO SETOR

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

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

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

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

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

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

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

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

**Receita Líquida:** Receita operacional total após impostos e deduções;

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

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

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

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



### CONTATO:

#### Relações com Investidores

Tel.: (11) 2128-4946

E-mail: [ri@golnaweb.com.br](mailto:ri@golnaweb.com.br)

Website: [www.voegol.com.br/ri](http://www.voegol.com.br/ri)

#### Comunicação Corporativa

Tel.: (11) 2128-4413

[comcorp@golnaweb.com.br](mailto:comcorp@golnaweb.com.br)

#### Assessoria de Imprensa

FSB Comunicações (Brasil)

Erica Arruda

Tel.: (11) 2128-4420

[erica.arruda@fsb.com.br](mailto:erica.arruda@fsb.com.br)

#### Edelman (EUA e Europa):

M. Smith e N. Dean

Tel.: 1 (212) 704-8196 / 704-4484

[meaghan.smith@edelman.com](mailto:meaghan.smith@edelman.com)

ou

[noelle.dean@edelman.com](mailto:noelle.dean@edelman.com)

### Sobre a GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A.

A GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A, (Bovespa: GOLL4 e NYSE: GOL), companhia aérea brasileira de baixo custo, oferece cerca de 800 vôos diários para 49 destinos que conectam todas as mais importantes cidades do Brasil e os 10 principais mercados internacionais na América do Sul. A Companhia opera uma frota jovem e moderna de Boeing 737 *Next Generation*, as aeronaves mais seguras e confortáveis da classe, com altos índices de utilização e eficiência. O serviço da Companhia apresenta aos seus clientes a melhor relação custo-benefício do mercado.

*Este comunicado contém considerações futuras referentes às perspectivas do negócio, estimativas de resultados operacionais e financeiros, e às perspectivas de crescimento da GOL. Estas são apenas projeções e, como tal, baseiam-se exclusivamente nas expectativas da administração da GOL. Tais considerações futuras dependem, substancialmente, de fatores externos, além dos riscos apresentados nos documentos de divulgação arquivados pela GOL e estão, portanto, sujeitas a mudanças sem aviso prévio.*





### Dados Operacionais

IFRS - Não Auditado

	Ano 2008	Ano 2007	Var. %
Passageiros pagantes (000)	25.664	23.689	8,3%
Passageiros-quilômetro transportados (RPK) (mm)	25.308	22.670	11,6%
Assentos-quilômetro oferecidos (ASK) (mm)	41.107	34.349	19,7%
Taxa de ocupação	61,6%	66,0%	-4,4 pp
Taxa de ocupação <i>break-even</i>	62,5%	65,9%	-3,4 pp
Taxa de utilização de aeronave (horas por dia)	12,1	13,8	-12,3%
Tarifa média	R\$ 262	R\$ 198	32,3%
Yield por passageiro por quilômetro (centavos de R\$)	23,27	20,14	15,5%
Receita por passageiro por ASK (centavos de R\$)	14,33	13,29	7,8%
Receita por ASK (RASK) (centavos de R\$)	15,58	14,38	8,3%
Custo por ASK (CASK) (centavos de R\$)	15,80	14,36	10,0%
CASK excluindo desp. de combustível (centavos de R\$)	9,40	8,83	6,5%
Decolagens	268.540	237.287	13,2%
Distância média de voo (km)	933	960	-2,8%
Número médio de aeronaves operacionais	106,4	88,6	20,1%
Litros consumidos no período (mm)	1.364,7	1.177,3	15,9%
Funcionários efetivos no final do período	15.911	15.722	1,2%
Taxa de câmbio média <sup>(2)</sup>	R\$ 1,84	R\$ 1,95	-5,6%
Taxa de câmbio no final do período <sup>(2)</sup>	R\$ 2,34	R\$ 1,77	32,2%
Inflação (IGP-M) <sup>(3)</sup>	7,7%	3,8%	+3,9 pp
Inflação (IPCA) <sup>(4)</sup>	4,5%	3,1%	+1,4 pp
WTI (médio por barril, US\$) <sup>(5)</sup>	\$99,92	\$72,23	38,3%
Querosene de aviação - Golfo do México (médio por litro, US\$) <sup>(5)</sup>	\$0,78	\$0,56	39,3%

<sup>(2)</sup> Fonte: Banco Central

<sup>(3)</sup> Fonte: Fundação Getúlio Vargas

<sup>(4)</sup> Fonte: IBGE

<sup>(5)</sup> Fonte: Bloomberg



### Dados Operacionais Consolidados

IFRS - Não Auditado

	<u>4T08</u>	<u>4T07</u>	<u>% Var.</u>
Passageiros pagantes (000)	6.133	6.583	-6,8%
Passageiros-quilômetro transportados (RPK) (mm)	5.629	6.567	-14,3%
Assentos-quilômetro oferecidos (ASK) (mm)	9.461	9.705	-2,5%
Taxa de ocupação	59,5%	67,7%	-8,2 pp
Taxa de ocupação <i>break-even</i>	57,4%	70,7%	-13,3 pp
Taxa de utilização de aeronave (horas por dia)	11,3	13,3	-15,0%
Tarifa média	R\$ 266	R\$ 215	23,8%
Yield por passageiro por quilômetro (centavos de R\$)	25,59	20,68	23,7%
Receita por passageiro por ASK (centavos de R\$)	15,22	13,99	8,8%
Receita por ASK (RASK) (centavos de R\$)	16,37	15,23	7,5%
Custo por ASK (CASK) (centavos de R\$)	15,80	15,92	-0,8%
CASK excluindo desp. de combustível (centavos de R\$)	10,68	10,29	3,8%
Decolagens	66.432	64.656	2,7%
Distância média de voo (km)	853	957	-10,9%
Número médio de aeronaves operacionais	105,7	101,8	3,8%
Litros consumidos no período (mm)	306,0	335,2	-8,7%
Funcionários efetivos no final do período	15.911	15.722	1,2%
Taxa de câmbio média <sup>(1)</sup>	R\$ 2,28	R\$ 1,79	27,4%
Taxa de câmbio no final do período <sup>(1)</sup>	R\$ 2,34	R\$ 1,77	32,2%
Inflação (IGP-M) <sup>(2)</sup>	1,2%	3,5%	-2,3 pp
Inflação (IPCA) <sup>(3)</sup>	1,1%	1,4%	-0,3 pp
WTI (médio por barril, US\$) <sup>(4)</sup>	\$59,06	\$90,49	-34,7%
Querosene de aviação - Golfo do México (médio por litro, US\$) <sup>(4)</sup>	\$0,49	\$0,67	-26,9%

<sup>(1)</sup> Fonte: Banco Central

<sup>(2)</sup> Fonte: Fundação Getúlio Vargas

<sup>(3)</sup> Fonte: IBGE

<sup>(4)</sup> Fonte: Bloomberg



### Demonstrações do Resultado Consolidadas

IFRS - Auditado

R\$ 000

	<u>Ano 2008</u>	<u>Ano 2007</u>	<u>% Var.</u>
<b>Receita Operacional</b>			
Transporte de passageiros	R\$ 5.890.104	R\$ 4.566.691	29,0%
Transporte de cargas e outros	516.089	374.293	37,9%
<b>Receita Operacional Total</b>	<b>6.406.193</b>	<b>4.940.984</b>	<b>29,7%</b>
<b>Despesas Operacionais</b>			
Pessoal	(983.783)	(799.344)	23,1%
Combustível de aviação	(2.630.834)	(1.898.840)	38,5%
Arrendamento de aeronaves	(645.089)	(525.785)	22,7%
Seguros de aeronaves	(42.813)	(44.646)	-4,1%
Vendas e publicidade	(588.735)	(367.866)	60,0%
Tarifa aeroportuária	(338.370)	(273.655)	23,6%
Prestação de serviços	(422.177)	(348.732)	21,1%
Material de manutenção e reparo	(388.030)	(339.281)	14,4%
Depreciação	(125.127)	(62.548)	100,0%
Outras despesas operacionais	(329.883)	(270.422)	22,0%
<b>Total de despesas operacionais</b>	<b>(6.494.841)</b>	<b>(4.931.119)</b>	<b>31,7%</b>
<b>Resultado Operacional</b>	<b>(88.648)</b>	<b>9.865</b>	<b>nm</b>
<b>Custos financeiros e outras receitas (despesas)</b>			
Despesas com juros	(269.278)	(182.618)	47,5%
Juros capitalizados	27.179	38.879	-30,1%
Variações cambiais	(757.526)	165.230	nm
Receitas financeiras	78.349	293.333	-73,3%
Outras receitas (despesas)	(185.118)	(123.806)	49,5%
<b>Total de outras receitas (despesas)</b>	<b>(1.106.394)</b>	<b>191.018</b>	<b>nm</b>
<b>Lucro (prejuízo) antes de IR/CS</b>	<b>(1.195.042)</b>	<b>200.883</b>	<b>nm</b>
Imposto de renda	(44.305)	(33.595)	31,9%
<b>Lucro (prejuízo) líquido</b>	<b>(1.239.347)</b>	<b>167.288</b>	<b>nm</b>
<b>Lucro (prejuízo) por ação, básico</b>	(R\$ 6,16)	R\$ 0,84	nm
<b>Lucro (prejuízo) por ação, diluído</b>	(R\$ 6,16)	R\$ 0,84	nm
<b>Lucro (prejuízo) por ADS, básico - US Dollar</b>	(\$3,35)	\$0,43	nm
<b>Lucro (prejuízo) por ADS, diluído - US Dollar</b>	(\$3,35)	\$0,43	nm
<b>Número de ações médio ponderado (000)</b>	201.193	198.609	1,3%
<b>Número de ações médio ponderado, com efeito de diluição (000)</b>	201.193	198.657	1,3%



### Demonstrações do Resultado Consolidadas

IFRS - Não Auditado

R\$ 000

	<u>4T08</u>	<u>4T07</u>	<u>% Var.</u>
<b>Receita Operacional</b>			
Transporte de passageiros	R\$ 1.440.368	R\$ 1.357.934	6,1%
Transporte de cargas e outros	<u>108.265</u>	<u>120.313</u>	-10,0%
<b>Receita Operacional Total</b>	<b>1.548.633</b>	<b>1.478.247</b>	<b>4,8%</b>
<b>Despesas Operacionais</b>			
Pessoal	(248.885)	(287.023)	-13,3%
Combustível de aviação	(484.556)	(546.179)	-11,3%
Arrendamento de aeronaves	(209.015)	(167.420)	24,8%
Seguros de aeronaves	(10.776)	(11.930)	-9,7%
Vendas e publicidade	(132.266)	(106.534)	24,2%
Tarifa aeroportuária	(71.863)	(74.793)	-3,9%
Prestação de serviços	(104.461)	(110.298)	-5,3%
Material de manutenção e reparo	(155.027)	(115.158)	34,6%
Depreciação	(33.633)	(22.040)	52,6%
Outras despesas operacionais	<u>(44.288)</u>	<u>(103.059)</u>	-57,0%
<b>Total de despesas operacionais</b>	<b>(1.494.770)</b>	<b>(1.544.434)</b>	<b>-3,2%</b>
<b>Resultado Operacional</b>	<b>53.863</b>	<b>(66.187)</b>	<b>nm</b>
<b>Custos financeiros e outras receitas (despesas)</b>			
Despesas com juros	(90.546)	(57.164)	58,4%
Juros capitalizados	6.085	25.999	-76,6%
Variações cambiais	(501.939)	53.045	nm
Receitas financeiras	(1.258)	62.801	nm
Outras receitas (despesas)	<u>(114.126)</u>	<u>(25.408)</u>	349,2%
<b>Total de outras receitas (despesas)</b>	<b>(701.784)</b>	<b>59.273</b>	<b>nm</b>
<b>Lucro (prejuízo) antes de IR/CS</b>	<b>(647.921)</b>	<b>(6.914)</b>	<b>9271,1%</b>
Imposto de renda	<u>106.346</u>	<u>14.638</u>	626,5%
<b>Lucro (prejuízo) líquido</b>	<b>(541.575)</b>	<b>7.724</b>	<b>nm</b>
<b>Lucro (prejuízo) por ação, básico</b>	(R\$ 2,70)	R\$ 0,04	nm
<b>Lucro (prejuízo) por ação, diluído</b>	(R\$ 2,70)	R\$ 0,04	nm
<b>Lucro (prejuízo) por ADS, básico - US Dollar</b>	(\$1,18)	\$0,02	nm
<b>Lucro (prejuízo) por ADS, diluído - US Dollar</b>	(\$1,18)	\$0,02	nm
<b>Número de ações médio ponderado (000)</b>	200.726	202.299	-0,8%
<b>Número de ações médio ponderado, com efeito de diluição (000)</b>	200.726	202.320	-0,8%



### Balço Patrimonial Consolidado

IFRS - Auditado

R\$ 000

	<u>31 de Dezembro de 2008</u>	<u>31 de Dezembro de 2007</u>
<b>ATIVO</b>	<b>7.258.578</b>	<b>7.486.412</b>
<b>Circulante</b>	<b>1.661.921</b>	<b>3.024.818</b>
Caixa e equivalentes de caixa	169.330	573.121
Ativos financeiros	245.585	820.343
Caixa restrito	176.697	-
Contas a receber	344.927	903.061
Estoques	200.514	209.926
Impostos diferidos a compensar	110.767	45.569
Depósitos	237.914	192.357
Despesas antecipadas	123.801	135.957
Outros	52.386	144.484
<b>Outros Ativos Não-Circulante</b>	<b>5.596.657</b>	<b>4.461.594</b>
Imobilizado	2.998.756	2.191.028
Ativos intangíveis	1.197.861	1.197.441
<b>Outros Ativos Não-Circulante</b>	<b>1.400.040</b>	<b>1.073.125</b>
Despesas antecipadas	58.793	44.808
Depósitos	507.428	448.807
Impostos diferidos a compensar	729.784	485.980
Caixa restrito	6.589	6.041
Outros ativos não-circulante	97.446	87.489
<b>PASSIVO E PATRIMÔNIO LÍQUIDO</b>	<b>7.258.578</b>	<b>7.486.412</b>
<b>Circulante</b>	<b>2.582.579</b>	<b>2.496.200</b>
Empréstimos de curto prazo	967.452	891.543
Contas a pagar	283.719	326.364
Salários, encargos e benefícios	146.805	163.437
Impostos correntes a pagar	39.605	68.013
Tarifas aeroportuárias	97.210	84.319
Transportes a executar	572.573	472.860
Provisões	165.287	175.976
Receita diferida Smiles	90.043	147.348
Outros passivos circulantes	219.885	166.340
<b>Exigível a longo prazo</b>	<b>3.604.391</b>	<b>2.597.764</b>
Empréstimos de longo prazo	2.438.881	1.714.716
Receita diferida de Smiles	262.626	233.618
Impostos diferidos	548.680	341.634
Provisões	157.310	200.664
Outros passivos não circulantes	196.894	107.132
<b>Patrimônio líquido</b>	<b>1.071.608</b>	<b>2.392.448</b>
Capital social	1.250.618	1.250.618
Reservas de capital	89.556	89.556
Ações em tesouraria	(41.180)	-
Lucros (prejuízos) acumulados	(227.386)	1.052.274



	<u>2008</u>	<u>2007</u>	<u>4T08</u>	<u>4T07</u>
<b>Fluxo de caixa de atividade operacionais</b>				
Lucro líquido (Prejuízo) do exercício	(1.239.347)	167.288	(541.575)	7.724
Ajustes para reconciliar o lucro líquido ao caixa líquido gerado pelas atividades operacionais:				
Depreciação	125.127	62.548	24.427	16.962
Pagamentos baseados em ações	5.362	4.905	9.262	8.008
Mudança no valor justo de instrumentos financeiros derivativos	(9.417)	(9.121)	5.471	(3.953)
Variações cambiais e monetárias, líquidas	757.526	(165.230)	1.013.113	(277.415)
<b>Mudanças nos ativos e passivos operacionais:</b>				
Provisões	(54.043)	184.811	74.246	24.409
Contas a receber	558.134	(219.602)	34.317	(71.544)
Estoques	9.412	(129.319)	(46.723)	7.398
Depósitos	(104.178)	(163.836)	(123.509)	137.222
Despesas antecipadas	(1.829)	(45.683)	(24.540)	(34.961)
Outros ativos	81.781	1.389	5.228	(33.319)
Transportes a executar	99.713	98.800	119.898	92.407
Receita diferida Smiles	(28.297)	5.469	26.228	(382.214)
Fornecedores	(42.645)	(22.055)	(59.020)	(168.666)
Imposto de renda	(130.364)	(198.707)	(172.844)	(53.074)
Outros passivos	139.925	286.855	140.404	141.254
<b>Caixa líquido gerado nas (utilizado em) atividades operacionais</b>	<u>166.860</u>	<u>(141.488)</u>	<u>484.383</u>	<u>(589.762)</u>
<b>Fluxo de caixa de atividades de investimento</b>				
Aquisição da VRG, líquido do caixa adquirido	-	(201.509)	-	(201.509)
Aquisição de imobilizado, líquido	(436.914)	(541.181)	(135.387)	(158.484)
Resultado de venda de imobilizado, líquido	90.879	1.774	90.879	1.774
Aquisição de ativos intangíveis	(10.828)	(22.395)	(10.828)	(22.395)
Resultado de caixa restrito	(177.245)	6.041	(163.376)	12.081
Resultado de ativos financeiros	574.758	566.931	96.596	358.797
<b>Caixa líquido gerado nas (utilizado em) atividades de investimento</b>	<u>40.650</u>	<u>(190.339)</u>	<u>(122.116)</u>	<u>(9.736)</u>
<b>Fluxo de caixa de atividades de financiamento</b>				
Resultado de pagamento de dívida	(533.863)	919.827	(568.076)	1.092.740
Dividendos pagos	(36.258)	(302.775)	-	(266.360)
Aquisição de ações para manutenção em tesouraria	(41.180)	-	-	20.864
Capital subscrito	-	432	-	432
<b>Caixa líquido gerado nas (utilizado em) atividades de financiamento</b>	<u>(611.301)</u>	<u>617.484</u>	<u>(568.076)</u>	<u>847.676</u>
<b>Acréscimo (decrécimo) líquido de caixa e disponibilidades</b>				
	(403.791)	285.657	(205.809)	248.178
Disponibilidades no início do exercício	573.121	287.464	375.139	324.943
Disponibilidades no final do exercício	<u>169.330</u>	<u>573.121</u>	<u>169.330</u>	<u>573.121</u>
<b>Divulgação suplementar de informações do fluxo de caixa</b>				
Juros pagos	205.497	162.715	26.765	37.261
Imposto de renda pago	57.338	105.291	6.842	62.641
<b>Divulgação de transações que não afetam o caixa</b>				
Juros capitalizados provisionados	33.955	18.721	4.948	(7.059)
Ações emitidas como pagamento para aquisição da VRG	-	360.592	-	-
Arrendamento financeiro	514.708	663.277	237.737	213.930