



GOL divulga lucro líquido recorde e aumento de 66% nas receitas operacionais

São Paulo, 6 de maio de 2004 – GOL Linhas Aéreas Inteligentes, a empresa aérea de baixo custo da América Latina, anuncia hoje seus resultados do primeiro trimestre de 2004 (1T04). As seguintes informações financeiras e operacionais, exceto onde indicado em contrário, são apresentadas em BR GAAP e em reais (R\$).

A GOL é a única empresa aérea de baixo custo e baixa tarifa operando no Brasil, oferecendo serviços regulares em rotas entre as maiores cidades brasileiras, com planos de expandir para outras rotas dentro da América do Sul em 2004. A empresa oferece transporte aéreo simples, seguro e eficiente com um dos custos operacionais mais baixos do mundo. A GOL iniciará a negociação de suas ações na Bovespa e NYSE em 24 de junho de 2004.

“O aumento de nossa frota, frequência de vôos, entrada em novos mercados e diversificação de passageiros vêm sendo a principal razão do nosso crescimento de receita ano a ano, incluindo esse último trimestre” comenta Constantino de Oliveira Júnior, CEO do GOL.

“Observamos um crescimento de 66% na receita operacional nesse trimestre em comparação ao mesmo período de 2003, devido aos novos destinos e ao primeiro trimestre inteiro com vôos noturnos.”

“Oferecemos transporte seguro e atrativo para passageiros e carga, implementando soluções inovadoras que ultrapassam a expectativa dos passageiros, através das baixas tarifas não oferecidas por outras empresas aéreas e respondendo a uma forte demanda, anteriormente reprimida, que nos permitiu continuar aumentando nossa capacidade apesar da contração do setor nos últimos três anos,” Sr. Oliveira acrescenta “Acreditamos ser essa nossa fórmula de sucesso.”

Olhando para o futuro, a GOL espera expandir as operações em 2004, através do aumento da frequência de vôos para os atuais destinos e também para outros centros de tráfego intenso em países da América do Sul. A empresa já solicitou aprovação da rota São Paulo – Buenos Aires. A GOL pretende aumentar em 15% sua capacidade, através da aquisição de 5 novas aeronaves em 2004.

A empresa prevê que o custo por assento-quilômetro oferecido aumente em 2004, devido ao aumento nos preços do combustível e pela desvalorização do real frente ao dólar. Entretanto, maiores custos serão parcialmente compensados pelo aumento projetado de assentos-quilômetro oferecidos, dessa maneira, diluindo nossos custos fixos. A GOL planeja utilizar suas atividades de hedge para combustíveis e moeda estrangeira para proteger-se de oscilações de curto prazo no preço do barril de petróleo e do dólar.



DESTAQUES FINANCEIROS E OPERACIONAIS

- O RPK da GOL apresentou forte crescimento, passando 1.065 milhões no 1T03 para 1.506 milhões no 1T04;
- O yield aumentou em 17.9% to 27,6 centavos;
- A receita líquida cresceu 66% n trimestre, atingindo R\$ 433,1 milhões;
- A participação de mercado da GOL ficou em 22,5%;
- O EBITDAR mais do que dobrou, ficando em R\$ 178,7 milhões, com margem EBITDAR de 41,3% comparada a 26,9% no primeiro trimestre de 2003.

Destaques Financeiros e Operacionais	1T04	1T03	Var. %
RPK (milhões)	1.506	1.065	41,4%
ASK (milhões)	2.094	1.763	18,8%
Taxa de Ocupação	71,9%	60,4%	+11,5 p.p.
Taxa de Ocupação <i>Breakeven</i>	51,6%	61,0%	-9,4 p.p.
Receita Líquida (R\$ milhões)	433,1	260,6	66,2%
EBITDAR (R\$ milhões)	178,7	74,4	139,2%
Margem EBITDAR	41,3%	26,9%	+19.6 p.p.
Lucro Líquido (R\$ milhões)	67,9	(12,8)	n.m.

RECEITAS

As receitas operacionais aumentaram em 66,2%, ou R\$172,5 milhões, totalizando R\$433,1 milhões. Esse crescimento é devido principalmente ao aumento das receitas auferidas com passageiros.

O aumento em receitas de transporte de passageiros decorreu principalmente de um aumento de 19,6% das decolagens, do aumento de 11,5 p.p. na taxa de ocupação, de 60,4% para 71,9%, e de um aumento de 17,9% em nosso yield.

O aumento de 19,6% em decolagens é atribuível principalmente ao acréscimo de quatro novos destinos no primeiro trimestre de 2004. O aumento em nossa taxa de ocupação durante o 1T04 ocorreu, em grande parte, em razão de nosso primeiro trimestre integral de operação de nossos vôos noturnos a tarifas competitivas, o que nos ajudou a aumentar a taxa diária de utilização de aeronaves de 12,7 horas para 13,5 horas.

A combinação desses fatores resultou em um aumento de 41,4% no valor médio que um passageiro paga para voar um quilômetro (RPK), que atingiu 1.506 milhões. Esse indicador é de extrema importância, uma vez que mede tanto o número de passageiros como a distância percorrida.

O forte crescimento do RPK é também resultado do aumento de nossa participação de mercado, que atingiu 22,5% no 1T04, contra 19,2% em 2003. A estratégia da GOL é focada em ampliar o tamanho do mercado. Acreditamos que aproximadamente 20% de nossos clientes estão realizando seu primeiro vôo, o que nos permite crescer mesmo em um mercado em contração.



O aumento de 17,9% em nosso yield que atingiu 27,6 centavos por passageiro quilômetro, é consequência do aumento de nossa tarifa média de R\$ 165 para R\$ 204. Esse aumento reflete a forte demanda por nossos serviços e nossa estratégia de gerenciamento de receitas, balanceando nossas tarifas e taxa de ocupação.

As receitas operacionais por assento-quilômetro oferecido aumentaram em 39,9%, passando de 14,8 centavos de real para 20,7 centavos de real no 1T04.

CUSTOS DOS SERVIÇOS PRESTADOS E DESPESAS OPERACIONAIS

Os custos e despesas operacionais aumentaram em 25,5%, ou R\$ 67,2 milhões, totalizando R\$ 330,9 milhões devido principalmente à operação de 1,4 aeronave adicional em média, ao aumento de decolagens durante o período e ao incremento de nossas despesas com vendas e publicidade.

Nossa capacidade operacional aumentou em 18,8%, para 2,09 bilhões de ASK, devido ao crescimento planejado de nossa capacidade e a um aumento na utilização de aeronaves em 6,3%. Os custos e despesas operacionais por ASK (CASK) aumentaram em 5,7%, para 15,8 centavos de real, devido principalmente ao aumento nas despesas com combustíveis e nas despesas com vendas e publicidade, parcialmente compensado por termos distribuído nossos custos fixos por uma frota maior e por uma diminuição no valor médio de nossos prêmios de seguro.

A abertura de nossos custos e despesas operacionais é apresentada na tabela abaixo.

Custos e Despesas Operacionais	R\$ centavos / ASK			R\$ milhões		
	1T04	1T03	% Var.	1T04	1T03	% Var.
Pessoal	1,84	1,53	19,9%	38,4	27,0	42,4%
Combustível e Lubrificante	4,90	4,05	20,8%	102,5	71,5	43,5%
Arrendamento de Aeronaves	2,26	2,88	(21,6)%	47,3	50,8	(6,8)%
Arrendamento Suplementar de Aeronaves	1,16	1,35	(14,4)%	24,2	23,8	1,6%
Seguro de Aeronaves	0,28	1,34	(17,1)%	5,9	6,0	(1,5)%
Material de Manutenção e Reparo	0,78	0,70	11,4%	16,3	12,3	(32,3)%
Prestação de Serviços	0,64	0,60	7,0%	13,5	10,6	27,0%
Comerciais e Publicidade	2,58	2,21	16,8%	54,1	39,0	38,7%
Tarifas de Pouso e Decolagem	0,65	0,63	2,6%	13,6	11,2	21,9%
Depreciação e Amortização	0,22	0,14	64,7%	4,7	2,4	95,6%
Outras Despesas	0,49	0,51	(4,7)%	10,2	9,0	13,2%
Total Custos e Despesas Operacionais	15,80	14,95	5,7%	330,9	263,6	25,5%

Os custos com pessoal por ASK aumentaram 19,9%, devido ao aumento salarial e ao aumento no número de empregados efetivos, parcialmente compensadas por uma maior produtividade e por uma maior capacidade.

Os custos com combustíveis e lubrificantes por ASK aumentaram em 20,8%, principalmente devido ao aumento de 23,9% no nosso consumo total de combustível em relação ao primeiro trimestre de 2003, que foi parcialmente compensado pela diminuição no custo do litro de combustível..

Os custos com arrendamento mercantil de aeronaves por ASK diminuíram 21,6%, devido a uma maior taxa de utilização de aeronaves e à valorização do real em relação ao dólar durante o período. As despesas com arrendamento suplementar por ASK diminuíram 14,4%, devido a uma maior capacidade.



Os custos com seguros de aeronaves diminuíram em 1,5%, ou R\$0,1 milhão, devido a uma valorização de 13,3% do real em relação ao dólar no período e a uma diminuição no valor médio dos prêmios pagos por tais seguros. As despesas com seguros de aeronaves por ASK diminuíram 17,1%, em decorrência de uma maior taxa de utilização de aeronaves, da valorização do real em relação ao dólar e da diminuição no valor médio dos prêmios pagos.

As despesas com materiais de manutenção e reparos por ASK aumentaram 11,4%, em decorrência da realização da manutenção programada de aeronave. Os custos com prestação de serviços, que incluem serviços aeroportuários de apoio em solo e despesas com concessões de uso de áreas em aeroportos, por ASK aumentaram 7,0% devido a um aumento de 24 para 28 cidades atendidas e um aumento de 19,6% em decolagens.

As despesas comerciais e com publicidade por ASK aumentaram 16,8% devido a um maior volume de vendas realizadas por agências de viagens, ao aumento das despesas com publicidade e ao aumento das despesas incorridas com o pagamento de comissões devidas a administradoras de cartões de crédito, decorrentes do aumento das receitas de passageiros. Efetuamos a maioria de nossas vendas de passagens por meio de nosso site na Internet (70,8% no primeiro trimestre de 2004) e nosso call center (10,6% no primeiro trimestre de 2004). As agências de viagens responderam por 72,6% de nossas vendas pela Internet no primeiro trimestre de 2004.

As despesas com depreciação e amortização por ASK aumentaram em 64,7%, devido ao aumento no valor dos ativos sujeitos à depreciação.

COMENTÁRIOS SOBRE EBITDA E EBITDAR

O aumento significativo da receita líquida por ASK, de 14,8 centavos de reais para 20,7 centavos de reais, e o forte controle de custos, elevou o EBITDA por assento disponível por quilometro (AKS), negativo no 1T003 em 0,34 centavos de reais, para 51,05 centavos de reais no primeiro trimestre de 2004.

Nosso EBITDA foi positivamente impactado pelo aumento da capacidade operacional em 18,8%, atingindo R\$ 106,9 milhões, comparado a negativos R\$ 0,6 milhão no 1T03. Nossa margem EBITDA no trimestre foi de 24,7%.

O arrendamento mercantil de aeronaves é uma despesa operacional significativa. Como a GOL arrenda todas as suas aeronaves, acreditamos que o EBITDAR (equivalente ao EBITDA antes das despesas com arrendamento mercantil) é um importante indicador para medir nosso desempenho.

Em termos de assento disponível por quilometro, o EBITDAR teve crescimento de 102,9%, passando de 42,00 centavos de reais no 1T03 para 85,2 centavos de reais no primeiro trimestre de 2004. O EBITDAR totalizou R\$ 178,5 milhões no 1T04, comparado a R\$ 74,0 milhões no mesmo período do ano anterior. A margem EBITDAR ficou em 41%, comparado a 28,4% no 1T03.



RESULTADO FINANCEIRO

No primeiro trimestre de 2004, a GOL registrou uma receita financeira líquida de R\$0,9 milhão, contra uma despesa financeira líquida de R\$9,8 milhões em igual período de 2003.

As despesas com juros e despesas financeiras diminuíram em R\$10,7 milhões, devido a receitas financeiras decorrentes de maiores saldos de caixa e registro de ganhos de R\$1,0 milhão com hedge em contratos de swap de taxa de câmbio, o que resultou em receitas financeiras líquidas de R\$1,0 milhão durante o trimestre.

LUCRO LÍQUIDO

O lucro líquido do primeiro trimestre de 2004 foi de R\$67,9 milhões, com margem líquida de 15,7%, contra um prejuízo líquido de R\$12,8 milhões em igual período de 2003, como consequência do expressivo crescimento da receita e do forte controle de custos.

Imposto de renda e contribuição social totalizaram R\$35,1 milhões neste trimestre.

COMENTÁRIOS SOBRE O BALANÇO

Nosso caixa em 31 de março de 2004 atingiu R\$ 191,6 milhões, um aumento de R\$ 45,4 milhões comparado com 31 de dezembro de 2003.

Em 31 de março de 2004, contávamos com quatro linhas de crédito rotativo, as quais permitiam a tomada de empréstimos até R\$150 milhões. Duas destas linhas de crédito rotativo são garantidas por nossos recebíveis de cartões de crédito e nos permitem contrair empréstimos até o limite total de R\$123,0 milhões. Em 31 de março de 2004, o saldo devedor decorrente desta linha de crédito era de R\$49,5 milhões. Outra linha de crédito, garantida por recebíveis de agências de viagens, nos permite contrair empréstimos até o limite total de R\$7,0 milhões. Em 31 de março de 2004, o saldo devedor decorrente desta linha de crédito era de R\$4,0 milhões.

A outra linha de crédito é garantida por notas promissórias e nos permite contrair empréstimos até o limite total de R\$20,0 milhões. Em 31 de março de 2004, o saldo devedor decorrente desta linha de crédito era de R\$5,0 milhões.

Nossa dívida é 100% denominada em reais e de curto prazo.

Caixa e Dívida Líquida (R\$ milhões)	1T04	4T03	Var. %
Disponibilidades	191,6	146,3	31,0%
Dívida de Curto Prazo	58,5	38,9	50,4%
Dívida de Longo Prazo	-	-	n.m.
Caixa Líquida	133,1	107,4	24,0%

Adicionalmente, nenhuma de nossas obrigações referentes a operações de arrendamento está refletida em nosso balanço patrimonial. Nós somos responsáveis por toda manutenção, seguros e outros custos associados a operação de nossas



aeronaves, contudo, não temos que garantir valores residuais ou qualquer outra garantia para nossos arrendadores.

Atualmente, nós arrendamos todas as nossas aeronaves através de acordos de arrendamento de longo prazo que serão válidos por mais 60 meses em média. Em 31 de março de 2004, nossos arrendamentos possuíam prazos de até 96 meses após a entrega das aeronaves. Os contratos de arrendamento de 3 de nossas aeronaves expirarão em 2007, nove em 2008, oito em 2009 e dois em 2010. Arrendar aeronaves garante-nos maior flexibilidade para mudar a composição de nossa frota.

Nós efetuamos pagamentos mensais sobre os arrendamentos, alguns dos quais a taxas flutuantes, mas não temos que efetuar pagamentos terminais no final do contrato de arrendamento. Atualmente, não possuímos opções de compra. O direito à aeronave permanece com o arrendador.

As despesas com arrendamento de aeronaves são determinados em dólares norte-americanos e têm aumentado em linha com a expansão de nossas operações. Nós também usamos certos instrumentos de curto prazo para realizar *hedge* contra a exposição cambial de curto prazo relacionada a nossas obrigações com arrendamentos. Adicionalmente, cerca de 20% de nossos arrendamentos de aeronaves possuem taxas flutuantes de pagamento que são calculadas com base nos movimentos das taxas de juros internacionais. Nós atualmente possuímos um programa de *hedge* para gerenciar nossa exposição à volatilidade das taxas de juros.

Além de aeronaves, a Companhia arrenda espaço de terminais em aeroportos, outras facilidades de aeroportos, escritórios e outros equipamentos.

Pagamentos Mínimos de Leasing (R\$ milhões)	Aeronaves	Outros	Total
2004	183.5	10.0	193.5
2005	185.1	10.0	195.1
2006	185.9	10.0	195.9
2007	181.3	10.0	191.3
2008	107.6	9.4	117.0
After 2008	66.7	8.4	75.1
Total de pagamentos mínimos de leasing	910.1	57.9	968.0

Em 31 de março de 2004, a Companhia tinha em aberto cartas de crédito no valor de R\$ 18.800 para garantir pagamentos dos contratos de "Leasing". Cerca de R\$ 11.100 de recebíveis da Companhia foram dados em caução por estas linhas de crédito.

GLOSSÁRIO DE TERMOS DO SETOR

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

Passageiro-quilômetro transportado (RPK): é o número de quilômetros voados por passageiro pagante.

Assentos-quilômetro oferecido (ASK): é multiplicação do número de assentos disponíveis pela distância do vôo.

Taxa de Ocupação: percentual da capacidade da aeronave que está utilizada (calculada pela divisão de receita por passageiro pelo número de assentos vagos por quilômetro).



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 taxamento.

Yield por passageiro por quilômetro: é a média que um passageiro pago por um quilômetro voado.

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: é a receita operacional dividida pelo total de assentos-quilômetro oferecidos.

Distância média de vôos ou Etapa média: representa a distância média, em quilômetros voada por aeronave

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

Informações contidas neste documento podem incluir considerações futuras relacionadas a perspectivas do negócio, estimativas dos resultados operacionais e financeiros e a perspectivas de crescimento da GOL. Essas são apenas projeções e, como tal, refletem apenas a percepção atual e perspectivas da diretoria da GOL com relação ao futuro do negócio e a continuidade de seu acesso a capital para financiar o plano de negócios da Companhia. As declarações são baseadas em diversos fatores e expectativas, incluindo condições mercadológicas, regulamentação governamental, competitividade da indústria, performance da economia brasileira e do setor, entre outros fatores e riscos divulgados em documentos arquivados pela Companhia e estão, portanto, sujeitos a mudanças sem aviso prévio.

Para informações adicionais, contate:

Richard Lark, Vice-Presidente Financeiro

Tel.: (11) 5033 4226

Email: ir@golnaweb.com.br

Cadastre-se para receber e-mails de alerta em: www.voegol.com.br/ri



Dados Operacionais

Não auditados

	<u>1T03</u>	<u>1T04</u>	<u>Var. %</u>
Passageiros pagantes (000)	1.571	2.180	38,8%
Passageiro quilômetro transportado (RPK) (mm)	1.065	1.506	41,4%
Assentos quilômetro oferecido (ASK) (mm)	1.763	2.094	18,8%
Taxa de ocupação	60,4%	71,9%	19,0%
Taxa de ocupação <i>break-even</i>	61,0%	51,6%	-15,4%
Taxa de utilização de aeronave (horas por dia)	12,7	13,5	6,3%
Tarifa média	R\$ 165,00	R\$ 204,00	23,6%
Yield por passageiro por quilômetro (centavos de R\$)	23,4	27,6	17,9%
Receita por passageiro por ASK (centavos de R\$)	14,1	19,8	40,4%
Receita por ASK (RASK) (centavos de R\$)	14,8	20,7	39,9%
Custo por ASK (CASK) (centavos de R\$)	15,0	15,8	5,3%
Custo por ASK (CASK) ajustado ¹ (centavos de R\$)	13,6	14,6	7,4%
Decolagens	17.418	20.825	19,6%
Distância média de vôo (km)	649	670	3,2%
Número médio de aeronaves operacionais	20,3	21,7	6,9%
Funcionários efetivos no final do período	2.235	2.572	15,1%
Custo médio de combustível por litro	1,38	1,24	-10,1%
Litros de combustível consumidos (000)	60.965	75.520	23,9%
% de vendas através da Internet no período	50,3%	70,8%	40,8%



Demonstrações dos Resultados Consolidados

R\$ 000 - Não Auditadas

	<u>31.03.2003</u>	<u>31.03.2004</u>	<u>Variação %</u>
Receita Operacional Bruta			
Transporte de passageiros	268.210	448.495	67,2%
Transporte de cargas	6.683	9.942	48,8%
Outras	3.045	5.446	78,9%
	<u>277.938</u>	<u>463.883</u>	66,9%
Impostos e Contribuições	<u>(17.299)</u>	<u>(30.791)</u>	78,0%
Receita Operacional Líquida	260.639	433.092	66,2%
Custo dos serviços prestados	<u>(214.863)</u>	<u>(261.879)</u>	21,9%
Lucro bruto	45.776	171.213	274,0%
Despesas Operacionais			
Despesas comerciais	(40.396)	(54.091)	33,9%
Despesas administrativas	(8.095)	(14.539)	79,6%
Remuneração dos administradores	(285)	(372)	30,5%
Despesas financeira líquidas	<u>(9.834)</u>	<u>859</u>	nm
	<u>(58.610)</u>	<u>(68.143)</u>	16,3%
Lucro Operacional	<u>(12.834)</u>	<u>103.070</u>	nm
Imposto de renda e contribuição social correntes	-	(36.192)	nm
Imposto de renda e contribuição social diferidos	-	1.064	nm
	<u>-</u>	<u>(35.128)</u>	nm
Lucro líquido (prejuízo) do trimestre	<u>(12.834)</u>	<u>67.942</u>	nm



Balço Patrimonial Consolidado

R\$ 000 - Não auditado

31.03.2004

ATIVO

Circulante

Disponibilidade	191.641
Contas a receber	220.561
Provisão para créditos de liquidação duvidosa	(3.673)
Imposto a compensar	18.787
Impostos diferidos	5.837
Estoques	13.407
Despesas antecipadas	26.546
Outros créditos e valores	<u>2.826</u>

Total do ativo circulante **475.932**

Realizável a longo prazo

Depósitos em garantia	28.874
Impostos diferidos	28.606
Outros créditos	<u>1.260</u>

Total do realizável a longo prazo **58.740**

Permanente

Investimentos	630
Imobilizado	69.542
Diferido	<u>1.222</u>

Total do permanente **71.394**

Total do ativo **606.066**

PASSIVO

Circulante

Empréstimos e financiamentos	58.512
Fornecedores	50.223
Arrendamentos mercantis a pagar	10.021
Obrigações trabalhistas	34.975
Impostos e contribuições a recolher	20.268
Seguros a pagar	10.883
Taxas e tarifas aeroportuárias a recolher	9.102
Transportes a executar	70.018
Outras obrigações	<u>5.801</u>

Total do passivo circulante **269.803**

Exigível a longo prazo

Arrendamentos mercantis a pagar	5.759
Provisão para contingências	11.785
Outros	<u>113</u>

Total do exigível a longo prazo **17.657**

Patrimônio líquido

Capital Social	223.119
Reserva de capital	89.556
Lucros acumulados	<u>5.931</u>

Total do patrimônio líquido **318.606**

Total do passivo **606.066**