

Azul Divulga Recorde de Receita com Forte Demanda por Viagens

São Paulo, 6 de março de 2023 – Azul S.A., “Azul” (B3:AZUL4, NYSE:AZUL), a maior companhia aérea do Brasil em número de destinos e cidades atendidas, anuncia hoje seus resultados do quarto trimestre de 2022 (“4T22”). As informações financeiras apresentadas a seguir, exceto onde indicado, estão em reais e de acordo com as normas contábeis IFRS (*International Financial Reporting Standards*), incluindo a norma IFRS 16.

Destaques Financeiros e Operacional

- No 4T22 a receita operacional atingiu novamente níveis recordes, com a demanda por viagens permanecendo forte. Receita total de R\$4,5 bilhões no 4T22, 36,9% acima do 4T19 e 19,4% acima do 4T21. Em 2022, a receita operacional totalizou R\$15,9 bilhões, 39,4% acima de 2019 e 59,9% acima comparado a 2021.
- PRASK e RASK também foram recordes, 10,0% e 8,2% respectivamente acima em comparação com o 4T21, mesmo com um crescimento de 4,8% no tráfego de passageiros e com crescimento da capacidade de 10,3%. Comparado com o 4T19, PRASK e RASK aumentaram 23,6% e 27,2% respectivamente.
- Yield também alcançou níveis recordes a R\$50,6 centavos, um aumento de 15,8% comparado com 4T21 e 32,0% acima do 4T19.

Destaques ¹	4T22	4T21	Variação	2022	2021	Variação
Receita líquida total	4.453,5	3.729,7	19,4%	15.948,1	9.975,7	59,9%
Resultado operacional	524,7	524,9	(0,2)	1.135,7	47,0	1.088,7
Margem operacional	11,8%	14,1%	-2,3 p.p.	7,1%	0,5%	+6,6 p.p.
EBITDA	1.097,7	1.027,0	70,7	3.230,1	1.591,3	1.638,8
Margem EBITDA	24,6%	27,5%	-2,9 p.p.	20,3%	16,0%	+4,3 p.p.
ASK (milhões)	10.426	9.451	10,3%	39.579	31.386	26,1%
Tarifa média (R\$)	588,7	474,4	24,1%	531,0	378,0	40,5%
RASK (centavos)	42,72	39,46	8,2%	40,29	31,78	26,8%
PRASK (centavos)	39,52	35,93	10,0%	36,88	28,07	31,4%
Yield (centavos)	50,60	43,69	15,8%	46,25	35,46	30,4%
CASK (centavos)	37,68	33,91	11,1%	37,42	31,63	18,3%
CASK excluindo combustível (centavos)	20,67	21,52	-3,9%	20,85	21,26	-1,9%
Preço médio combustível / litro	5,63	3,95	42,5%	5,44	3,32	63,5%

¹Os resultados operacionais foram ajustados para itens não recorrentes, principalmente devido a reversão parcial do *impairment* do E1 e de outros itens relacionados às aeronaves. Consulte a página 12 para maiores detalhes do 4T22.

- EBITDA foi de R\$1.097,7 milhões no trimestre, representando uma margem de 24,6%. O EBITDA aumentou 6,9% comparando com o 4T19, mesmo com 115,8% de aumento no preço do combustível, 27,7% de depreciação do real e mais de 20% de inflação no Brasil nos últimos três anos, o EBITDA foi apenas 10,7% menor. O lucro operacional foi de R\$524,7 milhões no trimestre, representando uma margem de 11,8%.
- CASK no 4T22 foi de R\$37,68 centavos, 11,1% acima do 4T21, principalmente devido ao aumento de 42,5% nos combustíveis. O CASK excluindo combustível reduziu 3,9% em relação ao 4T21, impulsionado pela transformação da frota, iniciativas de redução de custos, ganhos de produtividade e aumento de capacidade. Em comparação com 4T19, o CASK excluindo combustível em dólares reduziu 4,2%.
- O consumo de combustível por ASK reduziu 3,7% no mesmo período contra 4T21 e 8,2% em comparação com 4T19, como resultado do maior número de aeronaves de última geração na nossa frota. A eficiência na folha de pagamentos mensurada como salários e benefícios por ASK manteve-se estável ano contra ano, mesmo com um aumento de 7,9% nos salários e benefícios em função de acordos de negociação coletiva com sindicatos, aplicáveis para todas as companhias aéreas no Brasil.
- A liquidez imediata foi de R\$2,5 bilhões. No trimestre, as entradas de caixa operacional superaram as saídas em mais de R\$1,1 bilhão e continuamos nosso processo de desalavancagem com R\$1,4 bilhão em pagamentos de arrendamentos recorrentes e diferidos e amortizações de dívidas, resultando em uma redução de R\$408,3 milhões de liquidez imediata comparado com 4T19.
- A dívida bruta diminuiu R\$1,2 bilhão no ano para R\$ 21,8 bilhões. Excluindo o impacto de novas aeronaves, a dívida bruta seria reduzida em R\$ 3,0 bilhões em 2022. A alavancagem medida como dívida líquida por EBITDA reduziu impressionantes 5,5x, de 11,2x para 5,7x, em linha com nossas expectativas de terminar 2022 com alavancagem abaixo de 6x.
- A Azul foi a companhia aérea mais pontual do mundo em 2022, com uma pontualidade de 88,9% segundo a Cirium.

Mensagem da Administração

A Azul teve mais um ano excepcional em 2022. Depois de sermos reconhecidos como a “Melhor Companhia Aérea do Mundo” pela TripAdvisor, esse ano fomos reconhecidos como a “Companhia Aérea Mais Pontual do Mundo”. Esta é uma conquista notável, e eu gostaria de agradecer aos nossos mais de 13 mil Tripulantes apaixonados e motivados por oferecer experiência superior e excelência operacional todos os dias.

2022 também foi um ano recorde com R\$16 bilhões em receita total, um forte aumento de 40% em relação a 2019. A receita unitária do ano também foi recorde de R\$ 40,29 centavos, um aumento de 26% em relação ao ano de 2019. No 4T22 entregamos recorde em receita de R\$ 4,5 bilhões e um EBITDA de R\$ 1,1 bilhão, com uma margem de 25%, uma das maiores do mundo. Continuamos expandindo as nossas margens mesmo com o preço do combustível subindo 116% em relação ao 4T19 e 43% em relação ao 4T21. Isso demonstra claramente a força do nosso modelo de negócios e nossa capacidade de criar vantagens competitivas sustentáveis. Encerramos 2022 com liquidez imediata de R\$ 2,5 bilhões e, incluindo aplicações financeiras e recebíveis, depósitos em garantia e reservas, nossa liquidez total foi de R\$ 5,9 bilhões.

Nossas unidades de negócio próprias e não oneradas também tiveram resultados recordes em 2022. TudoAzul, nosso programa de fidelidade, quase dobrou em faturamento bruto. Nosso negócio de logística Azul Cargo cresceu 153% em receita em comparação com 2019 e terminou 2022 como o maior fornecedor de logística aérea doméstica no Brasil. Finalmente, a Azul Viagens teve um excelente desempenho em 2022, crescendo 90% comparado a 2019 com R\$1,3 bilhão em faturamento bruto. Estamos entusiasmados com o crescimento contínuo e a margem de contribuição de nossas unidades de negócios. Recentemente, uma empresa independente avaliou nossas unidades de negócios em mais de R\$25 bilhões.

Olhando para 2023, estamos animados pelo forte ambiente de demanda e pelas importantes conquistas da nossa malha. Em 27 de março, começaremos a voar a nossa malha ampliada no aeroporto de Congonhas, no centro da cidade de São Paulo. Vamos mais do que dobrar nossas operações para 84 voos diários, servindo os maiores destinos corporativos e mostrando a novos clientes de São Paulo tudo o que a Azul tem a oferecer. Além disso, nossa capacidade internacional irá recuperar integralmente em 2023, apoiada por nossas novas rotas e destinos, incluindo Paris e Curaçao, recentemente anunciados. Também estamos adicionando mais voos internacionais para os Estados Unidos saindo de Belo Horizonte, Recife, Manaus e Belém.

Estamos animados e otimistas com o que enxergamos em 2023 e no horizonte. Para o ano, esperamos gerar uma receita recorde de R\$ 20 bilhões e um EBITDA também recorde de mais de R\$5 bilhões, aproximadamente 40% acima em comparação com 2019. Com o suporte dessas fortes tendências operacionais, estamos implementando um plano de longo prazo abrangente, descrito abaixo, para enfrentar os efeitos colaterais do Covid-19 em nossa estrutura de capital.

John Rodgerson, CEO da Azul S.A.

Eventos Subsequentes

A força e exclusividade do modelo de negócio da Azul é bem conhecida, e há consenso no mercado de que nosso EBITDA de 2023 será o maior da nossa história e terá uma das margens mais elevadas do mundo. Ainda assim, a estrutura de capital da Azul foi fortemente afetada pela Covid-19 e seus impactos, como a desvalorização do real e o impacto significativo no nosso fluxo de caixa sem um suporte governamental correspondente, ao contrário de várias companhias aéreas ao redor do mundo.

Desde o início da pandemia, enfrentamos com sucesso esses impactos através do aumento da receita, produtividade, e do valioso apoio de nossos parceiros e das várias transações financeiras. A volatilidade macro adicional e as incertezas do mercado de capitais tornaram a reta final mais difícil. Como resposta a isso, desenvolvemos e começamos a implementar um plano abrangente e permanente, desenhado para melhorar a geração de caixa da Azul e fortalecer nossa estrutura de capital, envolvendo nossos principais *stakeholders* incluindo arrendadores e fabricantes.

Hoje, temos o prazer de anunciar acordos comerciais com arrendadores representando mais de 90% do nosso passivo de arrendamento, sujeitos a algumas condições e aprovações corporativas. Através desses acordos, os pagamentos de arrendamento serão reduzidos para eliminar diferimentos relacionados à Covid-19, bem como a diferença entre as taxas contratuais de arrendamento da Azul e as taxas de mercado atuais. Em troca, os arrendadores receberão títulos de dívida com amortização em 2030 e ações a um preço que reflita a nova geração de caixa, melhor estrutura de capital, e menor risco de crédito da Azul. Consistente com nossos valores e histórico, este plano é projetado para proporcionar 100% de recuperação aos nossos parceiros através desta combinação de dívida de longo prazo e ações em um balanço reestruturado.

Os arrendadores representam quase 80% de nossa dívida bruta nominal, portanto a celebração desses acordos demonstra um enorme sucesso em nossa abordagem. Os arrendadores reconheceram que apoiar a Azul é uma decisão empresarial inteligente que maximiza sua receita, mas ainda assim nos sentimos honrados e gratos por esse valioso apoio. Nenhuma aeronave saiu da nossa frota durante essas negociações e, na verdade, nossos parceiros nos entregaram 12 aeronaves adicionais novas nos últimos cinco meses. As negociações continuam, e estamos confiantes de que chegaremos a acordos com todos os arrendadores.

Como parte do nosso plano abrangente permanente, também estamos negociando com os fabricantes de aeronaves e motores (OEMs), outro grupo vital de *stakeholders*, para melhorar os prazos de pagamento para a maior parte dos diferimentos relacionados à Covid-19, aumentar nossos limites de crédito e trocar os diferimentos restantes por uma estrutura similar à dos arrendadores, também levando a uma recuperação de 100% para nossos parceiros e uma redução significativa em nosso Capex em 2023 e nos anos seguintes.

Como resultado destas negociações bem-sucedidas com arrendadores e fabricantes, a necessidade de caixa originalmente projetada pela Azul para 2023 será agora eliminada, e o fluxo de caixa deverá ser positivo em 2024 e nos anos seguintes. Além disso, esta solução abrangente e sua correspondente redução do nosso risco de crédito deverá reduzir significativamente nosso custo de capital, refletindo nossas altas margens e geração de caixa, aumentando nosso acesso ao mercado de capitais.

Através das nossas sólidas operações suportando o forte EBITDA de mais de R\$5 bilhões em 2023, com receita recorde de R\$20 bilhões, combinada com os benefícios desse plano abrangente, temos agora a capacidade de nos concentrar em nosso crescimento e expansão de margem para os próximos anos, com grandes resultados para todos os nossos *stakeholders*.

Resultados Financeiros

As demonstrações de resultados e os dados operacionais revisados devem ser lidos em conjunto com os comentários dos resultados trimestrais apresentados a seguir.

Demonstrações de Resultados (R\$ milhões) ¹	4T22	4T21	% Δ
Receita Líquida			
Transporte de passageiros	4.119,9	3.395,8	21,3%
Cargas e outras receitas	333,5	334,0	-0,1%
Receita líquida total	4.453,5	3.729,7	19,4%
Custos e Despesas Operacionais			
Combustível de aviação	1.773,5	1.171,0	51,5%
Salários e benefícios	515,2	467,3	10,3%
Depreciação e amortização	573,0	502,0	14,1%
Tarifas aeroportuárias	250,5	201,0	24,6%
Gastos com passageiros e tráfego	188,5	118,3	59,4%
Comerciais e marketing	217,4	157,1	38,4%
Manutenção e reparo	152,8	167,4	-8,7%
Outros	257,8	420,8	-38,7%
Total custos e despesas operacionais	3.928,7	3.204,8	22,6%
Resultado operacional	524,7	524,9	0,0%
<i>Margem operacional</i>	<i>11,8%</i>	<i>14,1%</i>	<i>-2,3 p.p.</i>
EBITDA	1.097,7	1.027,0	6,9%
<i>Margem EBITDA</i>	<i>24,6%</i>	<i>27,5%</i>	<i>-2,9 p.p.</i>
Resultado Financeiro²			
Receitas financeiras	86,1	64,9	32,6%
Despesas financeiras	(1.248,4)	(1.016,3)	22,8%
Instrumentos financeiros derivativos, líquida	96,4	14,3	574,5%
Variações monetárias e cambiais, líquida	772,3	(533,5)	n.a.
Resultado antes do IR e contribuição social²	231,2	(945,7)	n.a.
Imposto de renda e contribuição social corrente	-	-	n.a.
Imposto de renda e contribuição social diferido	-	-	n.a.
Resultado líquido do período²	231,2	(945,7)	n.a.
<i>Margem líquida</i>	<i>5,2%</i>	<i>-25,4%</i>	<i>n.a.</i>
Resultado líquido ajustado³	(610,5)	(436,0)	40,0%
<i>Margem líquida ajustada³</i>	<i>-13,7%</i>	<i>-11,7%</i>	<i>-2,0 p.p.</i>
Diluição das ações	421,8	401,3	5,1%
Lucro (prejuízo) diluído por ação PN	0,55	(2,36)	n.a.
Lucro (prejuízo) diluído por ação PN (US\$)	0,10	(0,42)	n.a.
Lucro (prejuízo) diluído por ADS (US\$)	0,31	(1,27)	n.a.
Lucro (prejuízo) ajustado por ação PN ³	(1,45)	(1,09)	33,2%
Lucro (prejuízo) ajustado por ação PN ³ (US\$)	(0,28)	(0,19)	41,5%
Lucro (prejuízo) ajustado por ADS ³ (US\$)	(0,83)	(0,58)	41,5%

¹Os resultados operacionais foram ajustados para itens não recorrentes totalizando um ganho líquido de R\$567,0 milhões no 4T22 e R\$104,5 milhões no 4T21, principalmente devido a reversão parcial do *impairment* do E1 e de outros itens relacionados às aeronaves. Consulte a página 11 para maiores detalhes.

²Resultados financeiros ajustados para despesas com debêntures conversíveis.

³Lucro (prejuízo) líquido e EPS/EPADR ajustado por resultados não realizados de derivativos e taxa de câmbio. Um ADR equivale a três ações preferenciais (PNs).

Dados Operacionais ¹	4T22	4T21	% Δ
ASK (milhões)	10.426	9.451	10,3%
Doméstico	8.450	8.734	-3,3%
Internacional	1.976	717	175,5%
RPK (milhões)	8.143	7.773	4,8%
Doméstico	6.526	7.166	-8,9%
Internacional	1.617	607	166,4%
Taxa de ocupação (%)	78,1%	82,2%	-4,1 p.p.
Doméstico	77,2%	82,0%	-4,8 p.p.
Internacional	81,8%	84,6%	-2,8 p.p.
Tarifa média (R\$)	588,7	474,4	24,1%
Passageiros pagantes (milhares)	6.998	7.158	-2,2%
Horas-bloco	136.674	123.096	11,0%
Utilização de Aeronaves (Horas/Dia)	9,5	10,1	-5,7%
Número de decolagens	79.535	73.068	8,9%
Etapa média (Km)	1.113	1.071	3,9%
Aeronaves de passageiros operacionais final do período	177	161	9,9%
Combustível de aviação (milhares litros)	314.740	296.191	6,3%
Combustível de aviação por ASK	30,2	31,3	-3,7%
Funcionários equivalentes em tempo integral (FTE)	13.543	12.485	8,5%
FTE no final do período por aeronave	77	78	-1,3%
Yield (centavos)	50,60	43,69	15,8%
RASK (centavos)	42,72	39,46	8,2%
PRASK (centavos)	39,52	35,93	10,0%
CASK (centavos)	37,68	33,91	11,1%
CASK excluindo combustível (centavos)	20,67	21,52	-3,9%
Custo de combustível por litro	5,63	3,95	42,5%
Break-even da taxa de ocupação (%)	68,9%	70,7%	-1,8 p.p.
Taxa de Câmbio Média	5,26	5,58	-5,9%
Taxa de Câmbio no fim do período	5,22	5,58	-6,5%
Inflação (IPCA/últimos 12 meses)	5,79%	10,06%	-4,3 p.p.
WTI (média por barril, US\$)	82,40	77,10	6,9%
Heating oil (US\$)	354,38	237,79	49,0%

¹ Outras despesas operacionais foram ajustadas para itens não-recorrentes.

Receita Líquida

No 4T22, a receita operacional da Azul atingiu mais uma vez nível recorde, totalizando R\$4,5 bilhões em comparação com R\$3,7 bilhões no 4T21, um aumento de 19,4% ou 36,9% acima em comparação com o 4T19.

A receita de passageiros também atingiu um recorde histórico, aumentando 21,3% em uma capacidade 10,3% maior em comparação com o mesmo período do ano passado. Em comparação com o 4T19, a receita de passageiros subiu 33,0%, mesmo com o tráfego corporativo ainda não totalmente recuperado.

O PRASK também atingiu níveis recordes, aumentando 10,0% versus o 4T21 e 23,6% versus o 4T19, principalmente devido à gestão racional da nossa capacidade e às vantagens competitivas do nosso modelo de negócios, o que nos permitiu continuar aumentando tarifas para compensar o preço recorde do combustível.

No 4T22, a receita de cargas e outras totalizou R\$333,5 milhões, mais do que o dobro em relação ao 4T19 e em linha com o 4T21, impulsionada pela forte demanda doméstica por nossas soluções logísticas e nossa malha exclusiva. A receita de cargas domésticas cresceu 11,4% em relação ao ano anterior. Isto foi parcialmente compensado pela redução na capacidade internacional à medida que redirecionamos as aeronaves *widebody* para destinos internacionais para aproveitar a recuperação das viagens internacionais mais acelerada do que o esperado.

O RASK total também atingiu níveis recordes, 8,2% e 27,2% acima do 4T21 e 4T19 respectivamente.

R\$ centavos ¹	4T22	4T21	% Δ
Receita líquida por ASK			
Transporte de passageiros	39,52	35,93	10,0%
Cargas e outras receitas	3,20	3,53	-9,5%
Receita Líquida (RASK)	42,72	39,46	8,2%
Custos e despesas Operacionais por ASK¹			
Combustível de aviação	17,01	12,39	37,3%
Salários e benefícios	4,94	4,94	0,0%
Depreciação e amortização	5,50	5,31	3,5%
Tarifas aeroportuárias	2,40	2,13	13,0%
Gastos com passageiros e tráfego	1,81	1,25	44,5%
Comerciais e marketing	2,09	1,66	25,5%
Manutenção e reparo	1,47	1,77	-17,3%
Outras despesas operacionais, líquidas	2,47	4,45	-44,4%
Total custos e despesas operacionais (CASK)	37,68	33,91	11,1%
Resultado Operacional por ASK (RASK/CASK)	5,03	5,55	-9,4%

¹ Outras despesas operacionais foram ajustadas para itens não-recorrentes.

Custos e Despesas Operacionais

No 4T22, as despesas operacionais foram de R\$3,9 bilhões contra R\$3,2 bilhões no 4T21, um aumento de 22,6% principalmente devido ao crescimento de 42,5% no combustível e o aumento de capacidade de 10,3%, parcialmente compensado por menor queima de combustível, maior produtividade e iniciativas de redução de custos.

Em comparação com o 4T19, as despesas operacionais aumentaram 59,1%, impulsionadas principalmente por um aumento de 115,8% nos preços dos combustíveis, 27,7% de depreciação do real e mais de 20% de inflação no Brasil, parcialmente compensada por maior produtividade e iniciativas de redução de custos. Em comparação ao 4T19, a queima de combustível por ASK reduziu em 8,2%.

A composição de nossas principais despesas operacionais em comparação com o 4T21 é a seguinte:

- **Combustível de aviação** aumentou 51,5% para R\$1.773,5 milhões, principalmente devido a um aumento de 42,5% no preço do combustível por litro, um aumento de 11,0% nas horas-bloco e 10,3% de crescimento na capacidade, parcialmente compensado pela redução no consumo de combustível como resultado da nossa frota mais eficiente.
- **Salários e benefícios** aumentaram 10,3% para R\$515,2 milhões devido ao aumento na capacidade de 10,3% e um aumento salarial de 7,9% resultante de acordos coletivos com sindicatos aplicáveis a todos os funcionários de empresas aéreas no Brasil, parcialmente compensado por uma maior produtividade. Salários e benefícios por ASK, permaneceram estáveis em comparação com o 4T21, compensando integralmente o impacto dos acordos coletivos.
- **Depreciação e amortização** aumentaram 14,1% ou R\$71,0 milhões devido ao aumento da frota versus o 4T21 e pela mudança na política de provisionamento de custos de devolução de aeronaves.
- **Tarifas aeroportuárias** aumentaram 24,6% ou R\$49,5 milhões, principalmente devido ao aumento de 11,0% nas horas-bloco, 8,9% no aumento das decolagens e a aceleração da demanda por voos internacionais, que têm maiores taxas, além da inflação de 5,8% nos últimos 12 meses.
- **Gastos com passageiros e tráfego** aumentaram para R\$188,5 milhões, principalmente devido à retomada do renomado serviço de bordo da Azul após dois anos de suspensão devido à pandemia, aumento de 8,9% no número de decolagens, e a inflação no período.

- **Comerciais e marketing** atingiram R\$217,4 milhões, impulsionadas principalmente pelo crescimento de 21,3% na receita de passageiros, levando a um aumento nas comissões de cartão de crédito, e pela aceleração da demanda por voos internacionais, que têm maiores custos de distribuição.
- **Manutenção e reparos** reduziram 8,7% ou R\$14,6 milhões em relação ao 4T21, principalmente devido ao maior número de eventos de manutenção internalizados, menores custos decorrentes da renegociação de contratos de manutenção de motores e a apreciação média de 5,9% do real. Manutenção e reparos por ASK reduziram 17,3%.
- **Outros** reduziram 38,7% ou R\$162,9 milhões, principalmente devido à redução de mais de 35% da nossa capacidade de carga internacional, à medida que redirecionamos as aeronaves *widebody* para destinos internacionais para aproveitar a recuperação das viagens internacionais mais rápida do que o esperado, a redução das reclamações no período como resultado de nossa melhor operação, e a valorização média de 5,9% do real em relação ao dólar. Em termos de outros por ASK, a redução foi de 44,4%.

Resultado não operacional

Resultado financeiro líquido (R\$ milhões) ¹	4T22	4T21	% Δ
Despesa financeira líquida	(1.162,3)	(951,4)	22,2%
Instrumentos financeiros derivativos, líquidos	96,4	14,3	574,5%
Variações monetárias e cambiais, líquida	772,3	(533,5)	n.a.
Resultado financeiro líquido	(293,5)	(1.470,6)	-80,0%

¹ Exclui despesas com as debêntures conversíveis

Despesas financeiras líquidas foram de R\$1.162,3 milhões no 4T22, principalmente pelas despesas de juros de R\$687,3 milhões reconhecidos sobre arrendamentos e o aumento do CDI no período para uma média de 13,8% por ano no 4T22.

Instrumentos financeiros derivativos resultaram em um ganho líquido de R\$96,4 milhões no 4T22, principalmente devido a um ganho no *hedge* de combustível. Em 31 de dezembro de 2022, a Azul tinha um *hedge* de 17,6% de seu consumo esperado para o próximo ano, sobretudo via derivativos de *heating oil*.

Variações monetárias e cambiais, líquidas registraram ganho cambial não monetário em moeda estrangeira de R\$772,3 milhões no 4T22 devido à apreciação cambial de 3,5% no final do trimestre, resultando em uma redução nos passivos de arrendamento e empréstimos em moeda estrangeira.

Liquidez e Financiamentos

A Azul encerrou o trimestre com R\$2,5 bilhões em liquidez imediata, incluindo caixa e equivalentes, recebíveis e investimentos de curto prazo, R\$408,3 milhões menor versus o 4T19, principalmente devido ao pagamento de R\$7,1 bilhões em arrendamentos, empréstimos, diferimentos, reservas de manutenção, depósitos, juros e investimentos. Esta liquidez imediata representa 15,9% da nossa receita dos últimos doze meses.

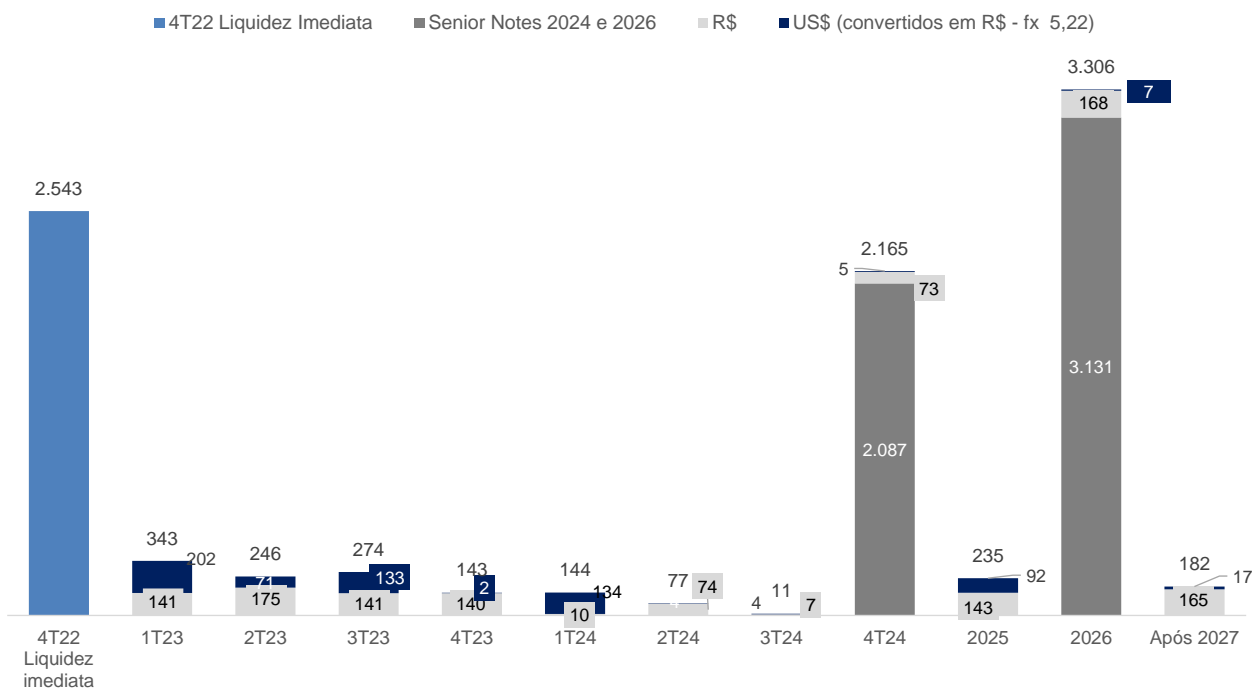
A liquidez total incluindo depósitos, reservas de manutenção, investimentos de longo prazo e recebíveis foi de R\$5,9 bilhões em 31 de dezembro de 2022. Isto não inclui peças de reposição ou outros ativos livres de não onerados, como as nossas unidades de negócio TudoAzul, Azul Cargo e Azul Viagens.

Recentemente, uma empresa independente avaliou nossas unidades de negócios de rápido crescimento em mais de R\$25 bilhões.

Liquidez (R\$ milhões)	4T22	3T22	% Δ
Caixa e equivalentes de caixa e aplicações financeiras de curto prazo	668,3	1.104,0	-39,5%
Contas a receber	1.874,2	2.265,4	-17,3%
Liquidez imediata	2.542,5	3.369,4	-24,5%
Caixa como % da Receita Líquida	15,9%	22,1%	-6,2 p.p.
Recebíveis de longo prazo	838,9	811,2	3,4%
Depósitos em garantia e reservas para manutenção	2.539,6	2.454,1	3,5%
Liquidez Total	5.921,0	6.634,6	-10,8%

A amortização da dívida da Azul em 31 de dezembro de 2022, está reportada abaixo e não considera os acordos comerciais para extensão dos prazos de pagamentos das dívidas com nossos parceiros. O gráfico abaixo converte nossa dívida em dólares para reais utilizando a taxa de câmbio do final do trimestre de 5,22:

Amortização de empréstimos e financiamentos em 31 de dezembro de 2022
(R\$ milhões convertidos a 5,22 reais per dólar)¹



¹ Exclui debêntures conversíveis

A dívida bruta reduziu 5,3% ou R\$1,2 bilhão em comparação com 31 de dezembro de 2021, principalmente devido ao nosso processo contínuo de desalavancagem com R\$5,1 bilhões em pagamentos de empréstimos e arrendamentos durante o ano e à valorização de 6,5% do real, parcialmente compensado pelo aumento de R\$1,8 bilhão em obrigações de arrendamento relacionadas a novas aeronaves entrando em nossa frota. Excluindo o impacto da entrada das novas aeronaves na frota, a dívida bruta seria reduzida em R\$ 3,0 bilhões em 2022.

Empréstimos e Financiamentos (R\$ milhões) ¹	4T22	3T22	% Δ	4T21	% Δ
Arrendamento de aeronaves	13.771,3	13.610,6	1,2%	13.796,5	-0,2%
Arrendamento financeiro	811,5	763,1	6,3%	1.094,1	-25,8%
Outros empréstimos e financiamentos de aeronaves	792,2	902,6	-12,2%	1.205,9	-34,3%
Outros empréstimos, financiamentos e debêntures	6.440,5	6.831,1	-5,7%	6.939,8	-7,2%
% da dívida não relacionada à aeronave em moeda local	19%	20%	-0,6 p.p.	20%	-0,8 p.p.
% da dívida total em moeda local	6%	7%	-0,5 p.p.	7%	-0,6 p.p.
Dívida bruta	21.815,5	22.107,4	-1,3%	23.036,3	-5,3%

¹ Considera o efeito do hedge sobre a dívida. Exclui despesas com debêntures conversíveis.

Em 31 de dezembro de 2022, o prazo médio de vencimento da dívida da Azul, excluindo obrigações de *leasing* e debêntures conversíveis, era de 2,2 anos, com uma taxa média de juros de 8,2%. A taxa média de juros das obrigações locais e denominadas em dólares foram equivalentes a CDI + 4% e 6,5%, respectivamente.

A tabela abaixo apresenta informações adicionais relacionadas a nossos arrendamentos. Isto inclui tanto os pagamentos atuais e diferidos dos arrendamentos:

Pagamento de arrendamento (R\$ milhões)	4T22	3T22	% Δ	2022
Arrendamento operacional				
Pagamentos	868,3	728,6	19,2%	3.258,2
Prazo médio do contrato	7,6	7,5	1,1%	7,6
Arrendamento financeiro				
Pagamentos	43,9	185,3	-76,3%	345,5
Prazo médio do contrato	5,8	5,8	-0,7%	5,8

A alavancagem medida como dívida líquida por EBITDA dos últimos doze meses permaneceu estável no trimestre e diminuiu 5,5x nos últimos 12 meses de 11,2x para 5,7x. Estamos confiantes em nossa capacidade de continuar reduzindo a alavancagem e satisfeitos em alcançar nossa meta de alavancagem abaixo de 6x em 2022.

Principais Indicadores de Dívida (R\$ milhões)	4T22	3T22	% Δ	4T21	% Δ
Caixa ¹	3.381,4	4.180,6	-19,1%	5.254,0	-35,6%
Dívida bruta ²	21.815,5	22.107,4	-1,3%	23.036,3	-5,3%
Dívida líquida	18.434,1	17.926,8	2,8%	17.782,3	3,7%
Dívida líquida / EBITDA (LTM)	5,7x	5,7x	0,0x	11,2x	-5,5x

¹ Inclui caixa, equivalentes de caixa, recebíveis, investimentos de curto e longo prazo.

² Exclui debêntures conversíveis.

Frota e Despesas de Capital

Em 31 de dezembro de 2022, a Azul tinha uma frota operacional de 177 aeronaves e uma frota contratual de 194 aeronaves, com uma idade média de 7,1 anos, excluindo aeronaves Cessna. No final do 4T22, as 17 aeronaves não incluídas em nossa frota operacional consistiam em 4 ATRs sublocados à TAP, 3 Embraer E1s sublocados à Breeze, 3 Embraer E1s e 3 Airbus A330ceo no processo de saída da frota, e 1 Airbus A320neo, 2 Cessna e 1 Embraer E2 no processo de entrada na frota.

A Azul terminou o 4T22 com aproximadamente 72% de sua capacidade proveniente de aeronaves de nova geração, muito superior a qualquer competidor na região.

Frota Contratual de Passageiros¹	4T22	3T22	% Δ	4T21	% Δ
Airbus widebody	14	13	7,7%	12	16,7%
Airbus narrowbody	52	50	4,0%	49	6,1%
Embraer E2	14	9	55,6%	9	55,6%
Embraer E1	49	50	-2,0%	50	-2,0%
ATR	41	39	5,1%	42	-2,4%
Cessna	24	21	14,3%	17	41,2%
Total¹	194	182	6,6%	179	8,4%
<i>Aeronave em arrendamento operacional</i>	<i>168</i>	<i>159</i>	<i>5,7%</i>	<i>150</i>	<i>12,0%</i>

¹Inclui 7 aeronaves sub-arrendadas.

Frota Operacional de Passageiros	4T22	3T22	% Δ	4T21	% Δ
Airbus widebody	11	11	-	11	-
Airbus narrowbody	51	50	2,0%	47	8,5%
Embraer E2	13	9	44,4%	9	44,4%
Embraer E1	43	43	-	44	-2,3%
ATR	37	34	8,8%	33	12,1%
Cessna	22	21	4,8%	17	29,4%
Total	177	168	5,4%	161	9,9%

Capex

Os investimentos líquidos totalizaram R\$426,9 milhões no 4T22, relacionados principalmente com a capitalização de eventos de manutenção de motores e a aquisição de peças de reposição no trimestre.

(R\$ milhões)	4T22	3T22	% Δ	2022
Aeronaves e manutenção pesada	334,8	194,6	72,1%	974,9
Ativos intangíveis	65,0	60,7	7,1%	198,5
Outros	27,0	42,3	-36,1%	81,2
CAPEX¹	426,9	297,6	43,4%	1.254,6

¹Não considera aquisição de aeronave para venda.

Responsabilidade Ambiental, Social e de Governança (“ESG”)

A tabela abaixo apresenta as principais métricas ESG da Azul, de acordo com o padrão SASB (*Sustainability Accounting Standards Board*) para o setor aéreo:

Indicadores Ambientais, Sociais e de Governança	2022	2021	% Δ
Meio Ambiente			
Combustível			
Combustível consumido por ASK (GJ / ASK)	1.146	1.173	-2%
Combustível consumido (GJ x 1000)	45.338	36.805	23%
Frota			
Idade média da frota operacional ¹	7,1	6,6	8%
Social			
Relações Trabalhistas			
Gênero dos funcionários: masculino	59,4%	59,0%	0,4 p.p.
Gênero dos funcionários: feminino	40,6%	41,0%	-0,4 p.p.
% de rotatividade mensal de funcionários	0,9%	1,1%	-0,2 p.p.
% de funcionários cobertos por acordos de negociação coletiva	100%	100%	-
Voluntários	4.324	2.754	57%
Governança			
Administração			
% de Conselheiros Independentes	91%	91%	-
% de participação de mulheres no Conselho de Administração	18%	9%	9,1 p.p.
Idade média dos membros do Conselho de Administração	58	60	-2,7%
% de frequência da diretoria em reuniões	96%	99%	-3 p.p.
Tamanho do Conselho de Administração	11	11	-
% de participação de mulheres em cargo de gestão	40%	39%	1 p.p.

¹ Exclui aeronaves Cessna

Reconciliação dos Itens Não Recorrentes

Nossos resultados contábeis incluem impactos de itens considerados como não-recorrentes e que não devem ser considerados para comparação com períodos anteriores ou futuros.

No 4T22 nossos resultados operacionais foram ajustados por itens não recorrentes totalizando um ganho líquido de R\$567,0 milhões, principalmente relacionado à reversão parcial do *impairment* de 14 aeronaves Embraer E-195 E1, parcialmente compensada por outros itens relacionados a aeronaves.

A tabela abaixo fornece uma reconciliação de nossos valores reportados com os valores ajustados excluindo itens não-recorrentes:

Ajustes não-recorrentes do 4T22	Reportado	Ajuste	Ajustado
Receita líquida	4.453,5	-	4.453,5
Custos e despesas operacionais	3.361,7	567,0	3.928,7
Manutenção e reparo	163,8	(11,0)	152,8
Outras despesas	(320,2)	578,0	257,8
Resultado operacional	1.091,7	(567,0)	524,7
Margem Operacional	24,5%	-12,7p.p.	11,8%
EBITDA	1.664,7	(567,0)	1.097,7
Margem EBITDA	37,4%	-12,7p.p.	24,6%

Teleconferência de Resultados

Segunda-feira, 6 de março de 2023

12:00h (horário de Brasília) | 10:00h (EST)

USA: +1 253 215-8782

Brasil: +55 11 4632-2236 ou +55 21 3958-7888

Código: 830 5290 9939

Webcast: www.voeazul.com.br/ri

Sobre a Azul

A Azul S.A. (B3: AZUL4, NYSE: AZUL) é a maior companhia aérea do Brasil em número de voos e cidades atendidas, tendo mais de 1.000 voos diários, para mais de 160 destinos. Com uma frota de passageiro operacional com mais de 170 aeronaves e mais de 13.000 Tripulantes, a Azul possui mais de 300 rotas diretas em dezembro de 2022. A Azul foi nomeada pela Cirium (empresa líder na análise de dados da aviação) como a companhia aérea mais pontual do mundo em 2022, sendo a primeira companhia aérea brasileira a obter esta honra. Em 2020, a Azul conquistou o prêmio de melhor companhia aérea do mundo pelo TripAdvisor Travelers' Choice, sendo a única empresa brasileira a receber este reconhecimento. Para mais informações, visite www.voeazul.com.br/ri.

Contatos:

Relações com Investidores

Tel: +55 11 4831 2880

invest@voeazul.com.br

Relações com a Imprensa

Tel: +55 11 4831 1245

imprensa@voeazul.com.br

Balço Patrimonial

(R\$ milhões)	31 dezembro 2022	30 setembro 2022	31 dezembro 2021
Ativo	18.721,3	18.318,9	18.533,5
Circulante	4.871,9	5.129,4	5.846,3
Caixa e equivalentes de caixa	668,3	1.103,7	3.073,8
Aplicações financeiras	-	0,2	1,4
Contas a receber	1.804,0	2.170,6	997,9
Subarrendamento de aeronaves	70,2	94,9	76,2
Estoques	721,7	678,5	571,9
Depósitos em garantia e reservas de manutenção	1.025,2	460,2	410,9
Tributos a recuperar	234,9	207,7	109,7
Instrumentos financeiros derivativos	36,1	75,8	83,2
Despesas antecipadas	182,9	195,0	244,4
Outros ativos	128,7	142,8	276,9
Ativo não circulante	13.849,4	13.189,5	12.687,1
Aplicações financeiras de longo prazo	733,0	691,0	906,7
Subarrendamento de aeronaves	105,9	120,1	198,0
Depósitos em garantia e reservas de manutenção	1.514,4	1.993,8	1.553,5
Instrumentos financeiros derivativos	235,9	147,7	270,6
Despesas antecipadas	319,0	281,7	313,4
Outros ativos	9,0	27,1	126,1
Direito de uso – aeronaves e outros bens	6.773,4	5.833,9	5.508,9
Direito de uso – manutenção	779,2	760,0	490,7
Imobilizado	1.953,1	1.936,8	1.961,2
Intangível	1.426,5	1.397,3	1.358,0
Passivo e patrimônio líquido	18.721,3	18.318,9	18.533,5
Passivo circulante	15.056,1	14.857,6	11.710,2
Empréstimos e financiamentos	1.127,7	1.316,2	1.023,4
Arrendamento	4.025,9	3.767,8	3.497,7
Fornecedores	2.432,8	1.924,3	1.530,5
Risco Sacado	753,4	728,9	3,7
Transportes a executar	4.140,0	4.250,5	3.063,8
Reembolso a clientes	13,8	36,9	173,7
Salários e benefícios	479,4	531,7	459,7
Seguros a pagar	85,0	12,4	92,8
Tributos a recolher	193,6	126,0	150,1
Instrumentos financeiros derivativos	69,4	160,1	77,5
Provisões	834,3	991,5	977,1
Tarifas de Aeroporto	831,9	751,9	506,3
Outros	68,8	259,3	154,0
Não circulante	22.672,7	23.591,8	25.156,2
Empréstimos e financiamentos	7.508,7	8.184,3	8.995,3
Arrendamento	10.556,9	10.605,9	11.392,9
Fornecedores	517,0	428,9	342,2
Instrumentos financeiros derivativos	175,2	105,5	209,5
Provisões	2.408,7	2.712,2	2.522,5
Tarifas de aeroporto	502,9	495,0	472,4
Outros passivos não circulantes	1.003,4	1.060,0	1.221,4
Patrimônio líquido	(19.007,5)	(20.130,5)	(18.333,0)
Capital social	2.313,9	2.313,9	2.290,9
Adiantamento para futuro aumento de capital	0,1	0,0	0,1
Reserva de capital	1.970,1	1.945,4	1.946,5
Ações em tesouraria	(10,2)	(2,9)	(12,0)
Outros resultados abrangentes	5,3	5,8	5,8
Prejuízo acumulado	(23.286,7)	(24.392,7)	(22.564,3)

Fluxo de Caixa

(R\$ milhões)	4T22	4T21	% Δ	2022	2021	% Δ
Fluxos de caixa das atividades operacionais						
Lucro (prejuízo) líquido do período	1.106,1	(392,3)	n.a.	(722,4)	(4.213,2)	-82,9%
Total ajuste não caixa						
Depreciação e amortização	573,0	502,0	14,1%	2.094,4	1.544,3	35,6%
Derivativos não realizados	(425,9)	(556,4)	-23,5%	(958,0)	(864,2)	10,9%
Ganho (perda) sobre ativos e passivos denominados em moeda estrangeira	(840,8)	496,2	n.a.	(1.464,2)	1.431,5	n.a.
Juros sobre ativos e passivos, líquido	880,3	958,3	-8,1%	3.968,5	3.418,9	16,1%
Provisões	189,5	665,2	-71,5%	438,4	646,6	-32,2%
Resultado da modificação de contratos de arrendamento	(29,5)	(6,5)	354,2%	(93,1)	(24,3)	282,8%
Outros	(677,7)	(985,3)	-31,2%	(798,0)	(1.080,4)	-26,1%
Variação de ativos e passivos operacionais						
Contas a receber	171,2	418,8	-59,1%	(1.107,1)	(270,3)	309,5%
Subarrendamento de aeronaves a receber	27,4	28,6	-4,0%	68,4	65,0	5,2%
Depósitos em garantia e reservas para manutenção	(188,0)	(122,2)	53,8%	(606,2)	(421,6)	43,8%
Despesas antecipadas	(79,1)	(329,9)	-76,0%	(274,6)	(364,1)	-24,6%
Outros ativos	(656,5)	133,8	n.a.	(822,8)	(174,2)	372,4%
Direitos e obrigações com operações de derivativos	27,1	(9,6)	n.a.	477,6	(24,5)	n.a.
Fornecedores	1.067,0	(319,0)	n.a.	2.275,4	(278,0)	n.a.
Salários e benefícios	24,7	1,3	1730,4%	113,8	185,7	-38,7%
Transportes a executar	(247,1)	(28,4)	768,6%	793,7	511,4	55,2%
Contingências	(48,1)	(287,3)	-83,3%	(179,4)	(395,4)	-54,6%
Outros passivos	248,1	487,3	-49,1%	402,7	620,7	-35,1%
Juros pagos	(288,4)	(317,2)	-9,1%	(1.169,8)	(624,5)	87,3%
Caixa líquido aplicado nas atividades operacionais	833,3	337,2	147,1%	2.437,3	(310,6)	n.a.
Fluxos de caixa das atividades de investimento						
Aplicações financeiras circulante	0,3	(0,2)	n.a.	1,5	90,7	-98,3%
Caixa recebido na venda de ativo imobilizado	201,2	-		518,7	-	n.a.
Operações de <i>sale-leaseback</i>	-	-	n.a.	321,3	21,3	1411,4%
Aquisição de investimento – Azul Conecta	-	-	n.a.	(30,3)	(20,0)	51,6%
Aquisição de intangível	(65,0)	(36,4)	78,5%	(198,5)	(152,5)	30,1%
Aquisição de bens do ativo imobilizado	(361,9)	(247,6)	46,2%	(1.252,5)	(624,3)	100,6%
Caixa líquido gerado pelas (aplicado nas) atividades de investimentos	(225,4)	(284,2)	-20,7%	(639,9)	(684,9)	-6,6%
Fluxos de caixa das atividades de financiamento						
Empréstimos						
Captações	12,3	4,7	164,1%	200,0	3.071,3	-93,5%
Pagamentos	(249,1)	(64,2)	287,9%	(831,8)	(466,6)	78,3%
Pagamento de arrendamento	(651,7)	(585,0)	11,4%	(2.772,6)	(1.799,8)	54,0%
Risco Sacado	(137,3)	-	n.a.	(818,3)	-	n.a.
Aumento de capital	0,1	0,1	-48,3%	23,0	24,0	-4,2%
Ações em tesouraria	(3,0)	(5,4)	-44,1%	(3,9)	(16,2)	-75,8%
Caixa líquido gerado (aplicado) nas atividades de financiamento	(1.028,8)	(649,8)	58,3%	(4.203,6)	812,6	n.a.
Variação cambial em caixa e equivalentes de caixa	(14,5)	37,3	n.a.	0,7	191,9	-99,6%
Redução líquida de caixa e equivalentes de caixa	(435,4)	(559,5)	-22,2%	(2.405,4)	9,0	n.a.
Caixa e equivalentes de caixa no início do período	1.103,7	3.633,3	-69,6%	3.073,8	3.064,8	0,3%
Caixa e equivalentes de caixa no final do período	668,3	3.073,8	-78,3%	668,3	3.073,8	-78,3%

Anexo

Resultados Financeiros Consolidados

As demonstrações de resultados e os dados operacionais apresentados nas tabelas a seguir devem ser lidos em conjunto com os comentários dos resultados trimestrais apresentados.

Demonstrações de Resultados (R\$ milhões) ¹	2022	2021	% Δ
Receita Líquida			
Transporte de passageiros	14.595,6	8.811,0	65,7%
Cargas e outras receitas	1.352,5	1.164,7	16,1%
Receita líquida total	15.948,1	9.975,7	59,9%
Custos e Despesas Operacionais			
Combustível de aviação	6.561,3	3.257,2	101,4%
Salários e benefícios	1.954,6	1.748,4	11,8%
Depreciação e amortização	2.094,4	1.544,3	35,6%
Tarifas aeroportuárias	911,2	677,7	34,5%
Gastos com passageiros e tráfego	641,9	389,3	64,9%
Comerciais e marketing	699,0	404,1	73,0%
Manutenção e reparo	592,1	546,6	8,3%
Outros	1.357,8	1.360,9	-0,2%
Total custos e despesas operacionais	14.812,4	9.928,7	49,2%
Resultado operacional	1.135,7	47,0	2316,4%
Margem operacional	7,1%	0,5%	+6,6 p.p.
EBITDA	3.230,1	1.591,3	103,0%
Margem EBITDA	20,3%	16,0%	+4,3 p.p.
Resultado Financeiro²			
Receitas financeiras	277,3	154,3	79,7%
Despesas financeiras	(4.558,1)	(3.638,4)	25,3%
Instrumentos financeiros derivativos, líquida	438,2	35,0	1153,0%
Variações monetárias e cambiais, líquida	1.327,4	(1.365,6)	n.a.
Resultado antes do IR e contribuição social²	(1.379,6)	(4.767,7)	-71,1%
Imposto de renda e contribuição social corrente	-	-	n.a.
Imposto de renda e contribuição social diferido	-	-	n.a.
Resultado líquido do período²	(1.379,6)	(4.767,7)	-71,1%
Margem líquida	-8,7%	-47,8%	+39,1 p.p.
Resultado líquido ajustado³	(2.667,6)	(3.461,6)	-22,9%
Margem líquida ajustada ³	-16,7%	-34,7%	+18,0 p.p.
Diluição das ações	417,8	406,3	2,8%
Lucro (prejuízo) diluído por ação PN	(3,30)	(11,74)	-71,9%
Lucro (prejuízo) diluído por ação PN (US\$)	(0,64)	(2,18)	-70,6%
Lucro (prejuízo) diluído por ADS (US\$)	(1,92)	(6,53)	-70,6%
Lucro (prejuízo) ajustado por ação PN ³	(6,39)	(8,52)	-25,1%
Lucro (prejuízo) ajustado por ação PN ³ (US\$)	(1,24)	(1,58)	-21,7%
Lucro (prejuízo) ajustado por ADS ³ (US\$)	(3,71)	(4,74)	-21,7%

¹ Os resultados operacionais foram ajustados para itens não-recorrentes.

² Resultados financeiros ajustados para despesas com debêntures conversíveis.

³ Lucro líquido (prejuízo) e EPS/EPADR ajustado para resultados de derivativos não realizados e taxa de câmbio. Um ADR equivale a três ações preferenciais (PNs).

Dados Operacionais ¹	2022	2021	% Δ
ASK (milhões)	39.579	31.386	26,1%
Doméstico	33.605	29.380	14,4%
Internacional	5.974	2.007	197,7%
RPK (milhões)	31.561	24.851	27,0%
Doméstico	26.517	23.431	13,2%
Internacional	5.044	1.419	255,4%
Taxa de ocupação (%)	79,7%	79,2%	+0,6 p.p.
Doméstico	78,9%	79,8%	-0,8 p.p.
Internacional	84,4%	70,7%	+13,7 p.p.
Tarifa média (R\$)	531,0	378,0	40,5%
Passageiros pagantes (milhares)	27.485	23.311	17,9%
Horas-bloco	518.813	409.424	26,7%
Utilização de Aeronaves (Horas/Dia)	9,1	8,3	9,7%
Número de decolagens	304.429	245.102	24,2%
Etapa média (Km)	1.105	1.057	4,5%
Aeronaves de passageiros operacionais final do período	177	161	9,9%
Combustível de aviação (milhares litros)	1.206.925	979.762	23,2%
Combustível de aviação por ASK	30,5	31,2	-2,3%
Funcionários equivalentes em tempo integral (FTE)	13.543	12.485	8,5%
FTE no final do período por aeronave	77	78	-1,3%
Yield (centavos)	46,25	35,46	30,4%
RASK (centavos)	40,29	31,78	26,8%
PRASK (centavos)	36,88	28,07	31,4%
CASK (centavos)	37,42	31,63	18,3%
CASK excluindo combustível (centavos)	20,85	21,26	-1,9%
Custo de combustível por litro	5,44	3,32	63,5%
Break-even da taxa de ocupação (%)	74,1%	78,8%	-4,7 p.p.
Taxa de Câmbio Média	5,16	5,40	-4,3%
Taxa de Câmbio no fim do período	5,22	5,58	-6,5%
Inflação (IPCA/últimos 12 meses)	5,79%	10,06%	-4,3 p.p.
WTI (média por barril, US\$)	93,72	67,97	37,9%
Heating oil (US\$)	354,88	206,44	71,9%

¹ Os resultados operacionais foram ajustados para itens não-recorrentes.

R\$ centavos ¹	2022	2021	% Δ
Receita líquida por ASK			
Transporte de passageiros	36,88	28,07	31,4%
Cargas e outras receitas	3,42	3,71	-7,9%
Receita Líquida (RASK)	40,29	31,78	26,8%
Custos e despesas Operacionais por ASK¹			
Combustível de aviação	16,58	10,38	59,7%
Salários e benefícios	4,94	5,57	-11,4%
Depreciação e amortização	5,29	4,92	7,5%
Tarifas aeroportuárias	2,30	2,16	6,6%
Gastos com passageiros e tráfego	1,62	1,24	30,7%
Comerciais e marketing	1,77	1,29	37,2%
Manutenção e reparo	1,50	1,74	-14,1%
Outras despesas operacionais, líquidas	3,43	4,34	-20,9%
Total custos e despesas operacionais (CASK)	37,42	31,63	18,3%
Resultado Operacional por ASK (RASK/CASK)	2,87	0,15	1816,2%

¹ Os resultados operacionais foram ajustados para itens não-recorrentes

Glossário

Assentos-quilômetro oferecidos (ASK)

Número de assentos disponíveis multiplicado pelos quilômetros voados.

Custo por ASK (CASK)

Custo operacional dividido pelo total de assentos-quilômetro oferecidos.

Custo por ASK (CASK) ex-combustível

Custo operacional dividido pelo total de assentos-quilômetro oferecidos excluindo despesas com combustível.

EBITDA

Lucro operacional antes de juros, impostos, depreciação e amortização.

Etapa média

Número médio de quilômetros voados por voo.

Fator de conclusão

Porcentagem de voos realizados.

FTE (*Full-Time Equivalent*)

Número de funcionários equivalente assumindo período integral.

Passageiros-quilômetro transportados (RPK)

Passageiros pagantes transportados em um quilômetro. O RPK é calculado ao multiplicar-se o número de passageiros pagantes pelos quilômetros voados.

Receita de passageiros por assentos-quilômetros oferecidos (PRASK)

Receita de passageiros dividida pelo total de assentos-quilômetro disponíveis (também calculado pela multiplicação do *load factor* pelo *yield*).

Receita operacional por assentos-quilômetro oferecidos (RASK)

Receita operacional dividida pelo total de assentos-quilômetro oferecidos.

Taxa de ocupação (*Load factor*)

Capacidade da aeronave utilizada em termos de assento (calculada pela divisão do RPK pelo ASK).

Taxa de utilização da aeronave

Número médio de horas por dia em que a aeronave esteve em operação.

***Trip cost* (Custo por viagem)**

Custo médio de cada voo calculado pela divisão do total dos custos operacionais pelo número total de decolagens.

Yield

Valor médio pago por um passageiro para voar um quilômetro. O *yield* é calculado com a divisão da receita de passageiro pelo total de assento-quilômetro ocupado (RPK).

O conteúdo deste release de resultados pode incluir expectativas sobre eventos e resultados futuros estimados pela Administração. Entretanto, tais projeções não são garantias de materialização e/ou desempenho, tendo em vista os riscos e incertezas inerentes ao ambiente de negócios. Tais quais, o desempenho econômico do país, a economia global, o mercado de capitais, os aspectos regulatórios do setor, questões governamentais e concorrenciais, entre outros fatores, além dos riscos apresentados nos documentos de divulgação arquivados pela Azul, sujeitos a mudanças sem aviso prévio.