



Hidrovias do Brasil

RESULTADO

1T22

São Paulo, 16 de maio de 2022 – A **Hidroviás do Brasil [B3: HBSA3]**, empresa de soluções logísticas integradas com foco no modal hidroviário, listada no segmento do Novo Mercado da B3, anuncia hoje o resultado do 1º trimestre de 2022. O resultado apresentado neste relatório segue as regras contábeis brasileiras e internacionais (IFRS) e as comparações aqui realizadas levam em consideração o 1T21, exceto quando indicado de outra forma.

Hidroviás do Brasil encerra o primeiro trimestre de 2022 com crescimento de duplo dígito de volume em todos os corredores logísticos onde opera, EBITDA consolidado 13,3% superior ao 1T21 e lucro líquido de R\$33,2 milhões, demonstrando, assim, a retomada gradual das operações para níveis mais regulares e a melhor tendência que se apresenta para o ano de 2022.

DESTAQUES 1T22

- O **volume total** movimentado no 1T22 foi de **3,5 milhões de toneladas** (+28,2% vs. 1T21), com crescimento de mais de dois dígitos em todas as operações estabelecidas, destacando-se o retorno do carregamento de bauxita para níveis mais próximos ao histórico na operação de Navegação Costeira, maior volume de minério de ferro no Corredor Sul com a aquisição da Imperial Logistics, que foi realizada no 2T21, e o crescimento de volume de grãos no Corredor Norte, com safra pujante de soja no MT;
- A **Receita Líquida Operacional** (excluindo “OTM” e *hedge accounting*) totalizou **R\$360,3 milhões** no 1T22, crescimento de 32,4% ante o mesmo período de 2021, com excelente desempenho em todos os corredores onde a Companhia opera, refletindo o maior volume movimentado, que mais que compensou o impacto do dólar depreciado na conversão do resultado dos corredores dolarizados;
- O **EBITDA Consolidado ajustado, incluindo o resultado das JVs**, totalizou **R\$156,8 milhões** no 1T22, superando o 1T21 em 13,3%, mesmo com custos fixos maiores decorrentes da inflação e reajustes sindicais, bem como ainda sem a contribuição da operação de Santos, que segue interrompida para reformas e modernizações previamente planejadas e comunicadas pela Companhia, com retorno programado para o segundo semestre de 2022;
- O **CAPEX Consolidado** totalizou **R\$68,4 milhões** no 1T22, redução de 46,6% ante o mesmo período do ano passado, resultado da decisão estratégica da Companhia de focar nos investimentos que contribuirão com resultado no curto prazo, objetivando a geração de caixa no ano de 2022 e, conseqüentemente, reduzindo a alavancagem da Companhia;
- O **indicador Dívida Líquida/EBITDA ajustado** ficou em **5,5x** no 1T22 (vs. 6,5x no 4T21), sendo que não há nenhum vencimento material de curto prazo.

Consolidado	1T22	1T21	Var. %
Volume Consolidado (kt)	3.509	2.737	28,2%
Volume total (Corredor Norte)	1.638	1.387	18,1%
Volume total (Navegação Costeira)	819	405	102,2%
Volume total (Corredor Sul)	1.052	676	55,7%
Volume total (Santos)	-	269	-
Receita Líquida Operacional (R\$ milhões)¹	360,3	272,1	32,4%
Receita Líquida Operacional (Corredor Norte)	175,8	122,7	43,3%
Receita Líquida Operacional (Navegação Costeira)	59,3	47,4	25,0%
Receita Líquida Operacional (Corredor Sul)	125,2	84,0	49,1%
Receita Líquida Operacional (Santos)	-	18,0	-
EBITDA Consolidado Ajustado (R\$ milhões)²	156,8	138,4	13,3%
EBITDA Ajustado (Corredor Norte)	108,2	85,7	26,3%
EBITDA Ajustado (Navegação Costeira)	33,5	32,6	2,7%
EBITDA Ajustado (Corredor Sul incluindo JVs)	35,0	31,4	11,2%
EBITDA Ajustado (Santos)	(0,4)	6,7	-
EBITDA Ajustado (Holding)	(19,5)	(18,0)	7,9%
CAPEX Consolidado	68,4	128,2	-46,6%

¹Receita Líquida Operacional exclui o efeito Intercompany entre subsidiárias da Companhia;

²EBITDA Consolidado é ajustado por *hedge accounting*, equivalência patrimonial, itens não-recorrentes ou não caixa.

MENSAGEM DA ADMINISTRAÇÃO

“O resultado obtido no primeiro trimestre de 2022 demonstra, mais uma vez, a grande diferenciação competitiva da Hidrovias do Brasil, que possui rara combinação de crescimento e resiliência de suas operações, se consolidando como empresa logística mais eficiente para transporte de commodities a granel em longa distância na América do Sul.

Houve safra pujante de soja no estado do Mato Grosso e isso, somado à forte competitividade do escoamento via “Arco Norte” viabilizou crescimento significativo de volume de grãos movimentado no Corredor Norte da Companhia. A safrinha de milho brasileira também segue com tendência positiva, tendo sido plantada dentro do período ideal e provavelmente será colhida na janela adequada, dando maior confiança de que um cenário de quebra de safra com consequente mudança material na dinâmica comercial não deverá se repetir – beneficiando, portanto, os volumes do segundo semestre deste ano neste Corredor logístico.

No Sul, o nível do calado dos rios segue abaixo das médias históricas, contudo atualmente apresenta situação melhor que no final de 2021 e que no mesmo período do ano passado, viabilizando maior movimentação de minério de ferro por meio dos contratos advindos com a aquisição da Imperial Logistics – que além de contribuir com resultado ao longo do ano, também permitirá maior flexibilidade para a Companhia durante o segundo semestre, quando temos o cenário de águas mais baixas, por meio dos seus ativos que navegam em calado mais restritivo que os demais players dessa região.

Na Navegação Costeira, os volumes de bauxita voltaram para níveis mais regulares após resolução do problema observado no píer de descarregamento do cliente durante o ano de 2021 e, em Santos, seguimos avançando com as obras no terminal, que deve reiniciar suas operações e começar a agregar com resultado já no segundo semestre deste ano.

Diante deste cenário de retomada gradual das nossas operações, entendemos que o Guidance de médio prazo, que contempla um EBITDA ajustado consolidado de R\$1,3 a 1,5 bilhão em 2025 segue factível, sendo que o foco em 2022 será na execução e eficiência operacional, controle de custos e geração de caixa operacional – desalavancando a Companhia e buscando a melhor estrutura de capital para seguir na rota de crescimento, tanto por meio de incremento de capacidade dos corredores já existentes como por meio de desenvolvimento de novos projetos, gerando, portanto, mais valor para todos os nossos stakeholders e, ao mesmo tempo, contribuindo para o desenvolvimento de um modal logístico mais sustentável e com menor impacto ambiental para nossa sociedade”.

Fabio Schettino – Presidente da Hidrovias do Brasil

DESEMPENHO POR CORREDOR

Corredor Norte

Corredor Norte: Serviço de logística integrada para transportes de grãos sólidos por meio de navegação fluvial. A capacidade deste corredor é representada por: a) Estação de Transbordo de Carga (ETC) de Miritituba (PA) (7,2 milhões de toneladas de grãos), b) Terminal de Uso Privado (TUP) de Barcarena (PA) (7,2 milhões de toneladas de grãos) e c) frota própria de empurradores e barcaças utilizadas para movimentação de produtos.

Volume:

Volume (kt)	1T22	1T21	Var. %
Corredor Norte	1.638	1.387	18,1%
Grãos	1.257	1.086	15,7%
Fertilizantes	59	67	-11,9%
"Rodo direto" ¹	323	234	38,0%

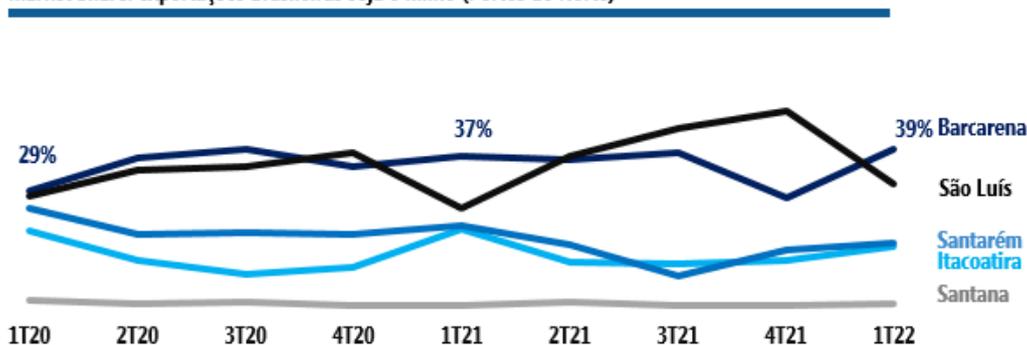
¹ "Rodo direto" consiste no volume de grãos transportado por meio rodoviário diretamente para o TUP de Barcarena e é apresentado de maneira isolada por não fazer parte do sistema integrado da Companhia.

O **volume total** transportado no Corredor Norte foi de **1,6 milhão** de toneladas no 1T22 (+18,1% vs. 1T21), com destaque para o crescimento de 38,0% do volume de grãos recebido diretamente no terminal de uso privado de Barcarena, que é originado nas regiões do Pará e leste do Mato Grosso. O volume de grãos do sistema integrado cresceu 15,7% no período, mesmo diante de base forte no 1T21, sendo que tal aumento se deu pela pujante safra de soja 21/22 obtida no estado do Mato Grosso, associado à posição estratégica e comercial da companhia no Arco Norte.

O volume de fertilizantes ficou 8 mil toneladas abaixo do 1T21 em função de decisão estratégica da Companhia para aumentar o giro dos ativos e priorizar a execução do volume de grãos durante o período, sem impacto no volume esperado para o ano.

Barcarena seguiu sendo o principal porto de exportação do Arco Norte, ficando com 39% de *market share* nessa região (vs. 29% no 1T20 e 37% no 1T21) e o terminal de uso privado da Hidrovias continuou sendo o mais relevante na região, encerrando o 1T22 com 46% de *market share*.

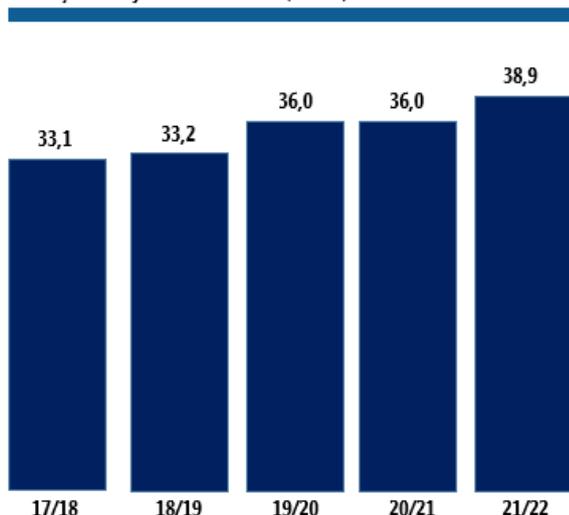
Market Share: exportações Brasileiras soja e milho (Portos do Norte)



Fonte: Comextat

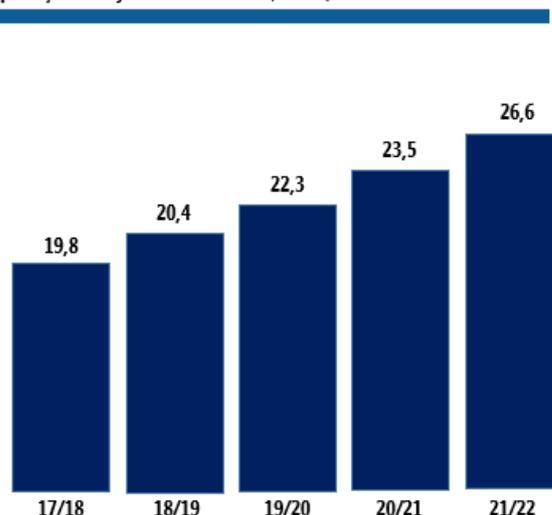
Outlook 2022:

Produção de soja no Mato Grosso (M tons)



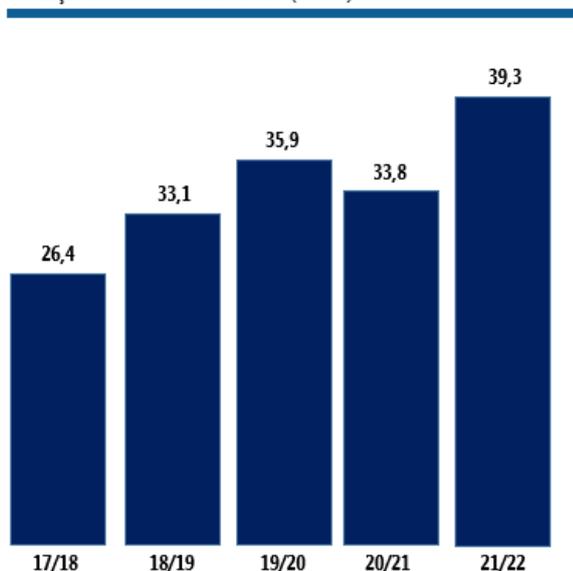
Fonte: IMEA e Comextat

Exportação de soja no Mato Grosso (M tons)



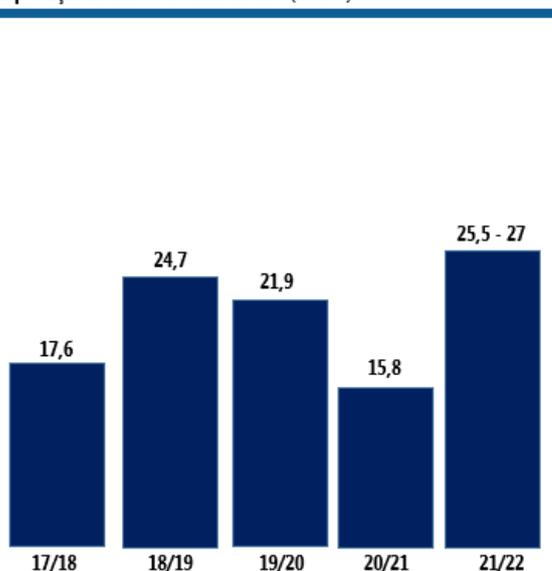
Mesmo com quebra da safra de soja em estados importantes como RS, BA, MS e PR, o Mato Grosso manteve sua trajetória de crescimento, com incremento de 8% na produção ante o ano anterior, se consolidando como principal estado produtor do Brasil. A produção de 21/22 deve ser de cerca de 39 milhões de toneladas, com direcionamento de 26,6 milhões de toneladas para o mercado externo, representando boas oportunidades de captura de volumes para a Companhia, especialmente no 1S22, sendo que já temos quase toda capacidade do sistema integrado negociada para esse período.

Produção de milho no Mato Grosso (M tons)



Fonte: IMEA e Comextat

Exportação de milho no Mato Grosso (M tons)



Com relação ao milho, diferente do que observamos em 2021, o plantio foi realizado dentro da janela adequada e muito provavelmente será colhido dentro de janela favorável em 2022, o que deve contribuir para que não haja situação de quebra em patamares semelhantes ao que observamos no ano passado. Estima-se que o Mato Grosso deva produzir cerca de 40 milhões de toneladas de milho em 21/22, com algo entre 25,5 e 27,0 milhões de toneladas sendo destinados para exportação. Vale ressaltar que reduções de projeções de produção foram realizadas em alguns estados brasileiros, por expectativa de excesso de chuva durante o período de colheita e, conseqüentemente, diminuição da qualidade do grão colhido, contudo, ainda assim, as projeções atuais de produção continuam muito fortes e consideravelmente acima do último ano, com capacidade para suprir toda a demanda do mercado interno e manter bons patamares de excedente exportável, também representando boas oportunidades para movimentação de grãos no Corredor Norte durante o 2S22.

Resultado:

Corredor Norte	1T22	1T21	Var. %
Receita Líquida¹	175,8	124,1	41,7%
Receita Líquida Operacional	175,8	122,7	43,3%
Receita Líquida Operacional "Transporte Rodoviário (OTM)" ²	-	1,4	-
Custos Operacionais	(62,4)	(49,7)	25,5%
Custos Operacionais	(62,4)	(48,6)	28,5%
Custos Operacionais "Transporte Rodoviário (OTM)" ²	-	(1,2)	-
Despesas (Receitas) Operacionais	(8,3)	(7,5)	10,7%
AFRMM, Créditos Fiscais e Outros ³	(0,0)	18,8	-
Equivalência Patrimonial	0,0	0,1	-84,8%
EBITDA	105,2	85,8	22,6%
<i>Margem %</i>	<i>59,8%</i>	<i>70,0%</i>	<i>-10,2 p.p.</i>
Equivalência Patrimonial	(0,0)	(0,1)	-84,8%
Não Recorrentes ⁴	3,0	-	-
EBITDA Ajustado	108,2	85,7	26,3%
<i>Margem %</i>	<i>61,6%</i>	<i>69,8%</i>	<i>-8,2 p.p.</i>

¹Receita Líquida do Corredor Norte exclui efeito "Intercompany" para melhor compreensão do resultado;

²"Transporte Rodoviário" (OTM) consiste na Receita Líquida e Custo Operacional relacionados com a subcontratação de transporte rodoviário para clientes de forma a prestar solução logística integrada ("do MT ao porão do navio") – esta operação foi descontinuada durante o ano de 2021;

³AFRMM, Créditos Fiscais e Outros no 1T21 inclui a venda de resíduos ("varredura");

⁴A linha de Não Recorrentes inclui no 1T22 (R\$3,0 milhões de rateio de despesas corporativas para fins de comparabilidade com passado – sem efeito algum no resultado consolidado).

Encerramos o 1T22 com **Receita Líquida Operacional** ex-OTM recorde para o período, totalizando **R\$175,8 milhões** (+43,3% vs. 1T21), refletindo o forte crescimento de volume de grãos tanto movimentados no sistema integrado como recebidos diretamente em Barcarena, bem como o efeito positivo advindo da receita de contraprestação não-monetária prevista nos contratos de alguns clientes.

Os **Custos Operacionais** ex-OTM ficaram 28,5% superiores ao 1T21, totalizando **R\$62,4 milhões**, refletindo o maior volume movimentado no período, assim como maiores custos fixos decorrentes da inflação e de ajustes relacionados a acordos sindicais. Os custos variáveis mantiveram-se estáveis mesmo com a alta do combustível no período, demonstrando o benefício dos contratos que possuem repasse total nas tarifas praticadas. Adicionalmente, a Companhia optou por antecipar algumas manutenções necessárias na operação, visando operar dentro de sua capacidade máxima durante o ano de 2022, já que as projeções de volumes de grãos no Brasil seguem muito positivas.

O **EBITDA ajustado** foi o maior já apresentado em um primeiro trimestre desde o início das operações da Companhia, totalizando **R\$108,2 milhões** (+26,3% vs. o 1T21), com forte margem EBITDA de 61,6% (vs. margem de 69,8% no 1T21 e que não é comparável com a do 1T22 uma vez que no 1T21 não houve receita de contraprestação monetária. Excluindo esse efeito no 1T22 para fins de comparabilidade, a margem EBITDA ajustada do período teria sido de 75,0%, +5,2 p.p. acima do mesmo período do ano passado).

Diante do resultado acima apresentado, conclui-se que o Corredor Norte segue sendo **alternativa muito competitiva** para exportação de grãos originados no Mato Grosso e no Brasil, e a Hidroviás do Brasil continua capturando volumes adicionais mesmo em meio a cenário competitivo, mantendo **excelente patamar de rentabilidade** por meio de execução, negociações comerciais acertadas e ativos de ponta que permitem melhorias contínuas, além da baixa necessidade de CAPEX de manutenção recorrente.

Navegação Costeira (Cabotagem)

Navegação costeira: transporte preponderantemente de Bauxita de Porto Trombetas (PA) até o Terminal Público de Barcarena (PA).

Volume:

Volume (kt)	1T22	1T21	Var. %
Navegação Costeira (Cabotagem)	819	405	102,2%
Bauxita	819	405	102,2%

O **volume total** de bauxita transportado no 1T22 foi de **819 mil toneladas** (+102,2% vs. 1T21), retomando para níveis históricos após a resolução dos problemas pontuais e não recorrentes observados no píer de descarregamento do principal cliente desta operação durante o ano de 2021 e que acabaram por impactar os volumes movimentados durante os nove primeiros meses do ano anterior - contudo sem impacto no resultado por se tratar de contrato no formato “take or pay”.

Resultado:

Navegação Costeira (Cabotagem)	1T22	1T21	Var. %
Receita Líquida	54,5	41,4	31,8%
Receita Líquida Operacional	59,3	47,4	25,0%
Hedge Accounting ¹	(4,7)	(6,0)	-21,7%
Custos Operacionais	(29,6)	(16,2)	82,2%
Custos Operacionais	(29,6)	(16,2)	82,2%
Despesas (Receitas) Operacionais	(0,9)	(0,3)	188,6%
AFRMM, Créditos Fiscais e Outros ²	3,7	1,8	111,0%
EBITDA	27,8	26,6	4,5%
Margem %	46,9%	56,1%	-9,2 p.p.
Hedge Accounting¹	4,7	6,0	-21,7%
Não Recorrentes ³	1,0	-	-
EBITDA Ajustado	33,5	32,6	2,7%
Margem %	56,5%	68,8%	-12,3 p.p.

¹Hedge Accounting: a moeda funcional da Companhia é o Real, contudo o contrato do Navegação Costeira é denominado em dólar norte-americano. Dessa forma, o hedge accounting foi aplicado para mitigar essa exposição a outra moeda, sendo que a dívida existente em dólar norte-americano realiza a proteção de parte do contrato de longo-prazo em moeda estrangeira. Essa movimentação não tem impacto de caixa;

²AFRMM, Créditos Fiscais e Outros em Navegação Costeira inclui o efeito positivo obtido com Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante;

³A linha de não-recorrentes inclui no 1T22 (R\$1,0 milhão de rateio de despesas corporativas para fins de comparabilidade com passado – sem efeito algum no resultado consolidado).

Encerramos o 1T22 com **Receita Líquida Operacional ex-hedge accounting** de **R\$59,3 milhões** (+25,0% vs. 1T21), refletindo o volume de bauxita efetivamente movimentado, com menor necessidade de contabilização de “take or pay” no período em comparação com o ano passado. É importante notar que o contrato deste corredor é dolarizado e, por esse motivo, o resultado, ainda que muito forte, foi impactado pelo efeito de conversão já que o dólar médio do 1T22 ficou 4,4% inferior ao 1T21. Registramos (R\$4,7) milhões de *hedge accounting* no 1T22.

Os **Custos Operacionais** totalizaram **R\$29,6 milhões** no 1T22 (+82,2% vs. 1T21), seguindo o maior patamar de volume movimentado, bem como maiores custos médios de praticagem, inflação e reajustes de acordo sindicais no período.

O **EBITDA ajustado** totalizou **R\$33,5 milhões** no 1T22, 2,7% superior ao mesmo período do ano passado, mesmo com o efeito da conversão cambial com o dólar depreciado. O EBITDA ajustado em USD foi 13% superior ao 1T21, demonstrando a constante evolução desta operação. A margem EBITDA ajustada se manteve em patamar forte, atingindo 56,5% (comparada com 68,8% do 1T21 - beneficiada pelo efeito direto da contabilização de “take or pay” naquele período, já que o volume movimentado ficou abaixo do contratado por dificuldades na operação do cliente – não sendo, então, comparável com cenário de operação regular).

O resultado obtido neste corredor logístico deixa muito evidente a **resiliência e consistência da operação de Navegação Costeira** da Companhia, que segue mantendo resultado forte e apresentando crescimento mesmo com os efeitos de variação cambial na conversão do resultado.

Corredor Sul

Corredor Sul: transporte fluvial de grãos, fertilizantes, minério de ferro e alguns outros granéis pela hidrovia Paraná-Paraguai e transporte de celulose pelo rio Uruguai por meio de joint-venture (Limday). Adicionalmente, engloba o resultado de duas joint-ventures em terminais portuários - a primeira para operação portuária de grãos em Montevideú (TGM), sendo o único terminal da região capaz de carregar um navio do tipo Panamax e a segunda para a operação portuária de graneis sólidos na região de Concepción, no Paraguai (Baden).

Volume:

Volume (kt)	1T22	1T21	Var. %
Corredor Sul	1.052	676	55,6%
Minério de Ferro	644	386	66,8%
Grãos	145	108	34,3%
Fertilizantes	8	9	-11,1%
Total antes das JVs	797	502	58,8%
JVs ¹	255	174	46,7%

¹ JVs: volume proporcional à participação em TGM, Limday e Baden.

O **volume total** transportado no Corredor Sul no 1T22 foi o maior já movimentado em um primeiro trimestre pela Companhia, mesmo diante de cenário ainda atípico de calado, totalizando **1,0 milhão** de toneladas (+55,6% vs. 1T21), com destaque para o volume de minério de ferro que foi 66,8% superior – com movimentação de volume atrelado aos contratos da Imperial Logistics, e crescimento de 34,3% do volume de grãos - em função das melhores condições de calado na região de Asunción (Paraguai) quando comparado com o mesmo período do ano anterior.

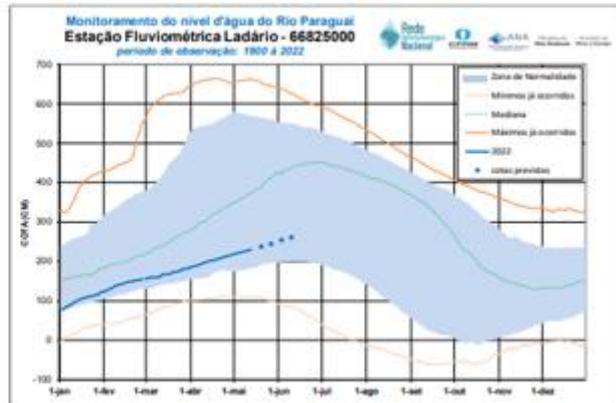
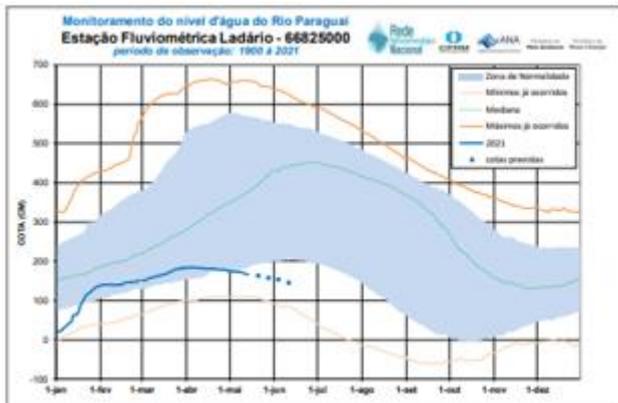
Conforme divulgado mensalmente por meio de Comunicado ao Mercado, o ano de 2021 atingiu níveis extremamente baixos de calado nos rios onde a Hidrovias opera na região Sul, com situação próxima das mínimas históricas já observadas nos últimos 121 anos e com cenário de não-navegação por pouco mais de dois meses – impactando, principalmente, os resultados do segundo semestre, quando se tem o cenário de águas mais baixas e com situação mais restritiva de navegação.

O início de 2022 foi marcado por períodos chuvosos, que permitiram que a Companhia voltasse a operar com comboios maiores e ciclos mais próximos dos regulares no final do primeiro trimestre e que viabilizarão navegações mais normalizadas durante o segundo trimestre deste ano.

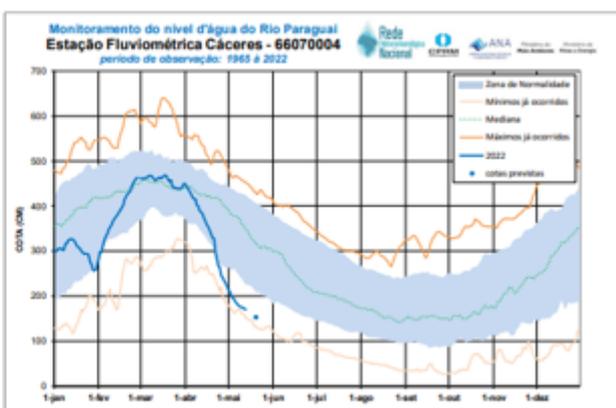
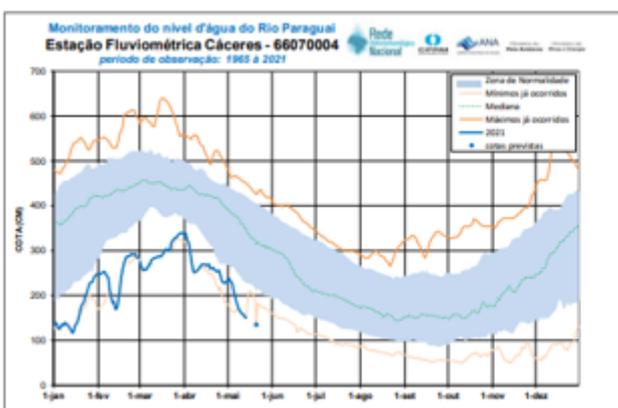
As projeções públicas mais atuais disponibilizadas pelo portal do *Serviço Geológico do Brasil (CPRM)* continuam apresentando cenário com tendência mais positiva para Ladário, onde fazemos o carregamento de minério de ferro para Vale e, portanto, um dos principais pontos críticos para nossa operação e, caso a tendência seja mantida para o restante do ano, pode resultar em um cenário de navegação melhor que de 2021 - mesmo durante o período de águas mais baixas no segundo semestre.

Já Cáceres, uma das regiões que demonstra a situação no Pantanal, responsável pela vazão dos rios durante os períodos de pouca chuva, recuperou-se de forma rápida no primeiro trimestre e atingiu níveis próximos as médias históricas, contudo voltou a apresentar tendência mais desafiadora nos últimos dias. Ainda que em meio a um cenário mais desafiador neste ponto de medição, não observamos impacto na operação atual da Companhia. É importante ressaltar que Cáceres é apenas um ponto de medição que possui informação pública da situação da bacia do Pantanal e que a baixa observada nos dias anteriores a esta divulgação de resultados não reflete todo o cenário do Pantanal. O acompanhamento próximo das equipes da Companhia demonstra que, de maneira geral, Cáceres apresenta cheias maiores entre fevereiro e março, Corumbá entre maio e junho e Porto Murtinho entre julho e agosto e que, por esse motivo, o Pantanal se mantém em boas condições em relação a 2021.

LADÁRIO (Boletim publicado no dia 14/05/2021) x LADÁRIO (Boletim publicado no dia 13/05/2022)



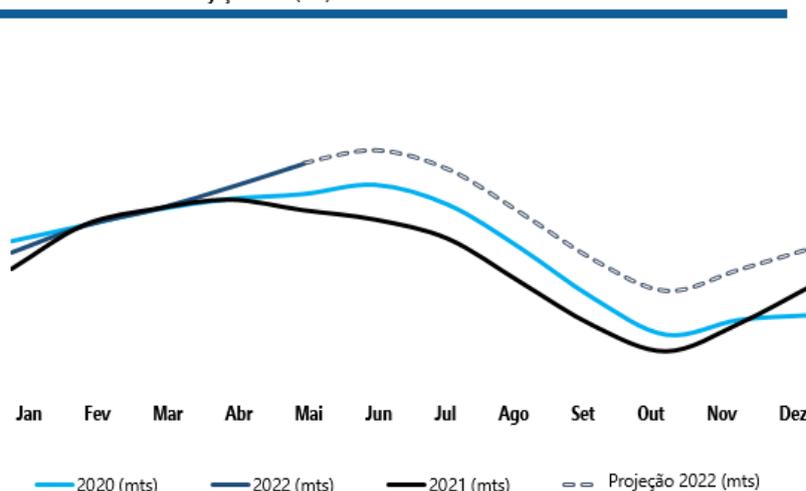
CÁCERES (Boletim publicado no dia 14/05/2021) X CÁCERES (Boletim publicado no dia 13/05/2022)



Fonte: Serviço Geológico do Brasil – CPRM

Além dos dados públicos disponibilizados pelo Serviço Geológico do Brasil, a Companhia utiliza dados históricos, medições próprias e projeções disponíveis como, por exemplo, chuvas nos períodos futuros para fazer suas estimativas de calado e, conseqüentemente planos de ação para as operações desta região. Nesse contexto, as estimativas de calado realizadas pela Hidroviás durante o primeiro trimestre de 2022 ficaram muito próximas do realizado na região e, por esse motivo, visando maior transparência com relação as expectativas futuras de calado, demonstramos no gráfico abaixo o nível de calado esperado para o restante do ano, bem como as curvas realizadas em 2020 e 2021 para fins de comparabilidade.

Histórico calado Ladário e Projeção 2022 (Mts)



Fonte: Projeções Internas

Mantemos nosso compromisso de transparência para maior entendimento da situação atípica de águas no Corredor Sul e seguiremos com os Comunicados ao Mercado mensais sobre as condições de carregamento e navegação nessa região.

Resultado:

Corredor Sul	1T22	1T21	Var. %
Receita Líquida¹	226,3	16,1	1304,7%
Receita Líquida Operacional	125,2	84,0	49,1%
Hedge Accounting ²	101,1	(67,9)	-
Custos Operacionais	(88,1)	(52,1)	68,9%
Custos Operacionais	(88,1)	(52,1)	68,9%
Despesas (Receitas) Operacionais	(8,4)	(2,2)	277,3%
AFRMM, Créditos Fiscais e Outros ³	0,3	0,0	900,0%
Equivalência Patrimonial	1,8	(2,8)	-
EBITDA	131,9	(41,1)	-
Margem %	105,4%	(48,9%)	-
Hedge Accounting²	(101,1)	67,9	-
Equivalência Patrimonial	(1,8)	2,8	-
EBITDA Ajustado	29,0	29,6	-2,0%
Margem %	23,2%	35,3%	-12,1 p.p.
Resultado JVs⁴	5,9	1,8	228,4%
EBITDA ajustado com JVs	35,0	31,4	11,2%
Margem %	27,9%	37,4%	-9,5 p.p.

¹Receita Líquida do Corredor Sul exclui efeito "Intercompany" para melhor compreensão do resultado;

²Hedge Accounting: a moeda funcional da Companhia é o Real, contudo os contratos do Corredor Sul são denominados em dólar norte-americano. Dessa forma, o hedge accounting foi aplicado para mitigar essa exposição a outra moeda, sendo que a dívida existente em dólar norte-americano realiza a proteção de parte dos contratos de longo-prazo em moeda estrangeira. Essa movimentação não tem impacto caixa;

³AFRMM, Créditos Fiscais e Outros neste Corredor inclui no 1T22 R\$0,3 milhão relacionados a baixas realizadas no período.

⁴Resultado obtido com a participação que a Companhia detém em TGM, Limday e Baden.

A **Receita Líquida Operacional ex-hedge accounting**, totalizou **R\$125,2 milhões** no 1T22 (+49,1% vs. 1T21), refletindo principalmente o maior volume de grãos movimentado durante o período e o maior volume de minério de ferro atrelado aos contratos da Imperial Logistics – que foi adquirida em abril de 2021.

Vale lembrar que os contratos desse Corredor são dolarizados e que, não fosse o efeito de conversão cambial para a moeda funcional da Companhia (Real), a Receita Líquida Operacional teria crescido 56% no período. Registramos R\$101,1 milhões de *hedge accounting* no 1T22, sem efeito caixa.

Os **Custos Operacionais** totalizaram **R\$88,1 milhões** no 1T22 (+68,9% vs. 1T21), refletindo o maior volume movimentado, assim como maior composição de frota após a aquisição da Imperial Logistics, antecipação de algumas manutenções para suportar o cenário de águas mais baixas do segundo semestre e maiores custos fixos em função de inflação e acordos sindicais.

O **EBITDA ajustado com JVs** totalizou **R\$35,0 milhões** no 1T22 (+11,2% vs. 1T21), mesmo diante de cenário de dólar depreciado e calado ainda atípico, com margem EBITDA ajustada de 27,9% - patamar saudável frente os inúmeros desafios que esse Corredor vem enfrentando. Vale ainda notar que o **EBITDA ajustado com JVs** da operação em USD seria 19,9% superior ao 1T21.

Mesmo com calado do 1T22 em nível similar ao do 1T21 e dólar depreciado, a Companhia conseguiu, por meio dos seus ativos diferenciados e aprendizados com o passado, apresentar **crescimento de EBITDA**, demonstrando estar **cada vez mais preparada para superar os desafios relacionados a falta atípica de chuva e períodos de secas mais intensas decorrentes do efeito La Niña nesta região**. As melhores informações e projeções atuais, direcionam para um **cenário melhor em 2022**, ainda que em meio a calado atípico, representando potencial de retomada gradual das operações para níveis mais regulares.

Santos | Sal

Iniciamos dois novos projetos nos últimos anos, que ainda estão em fase de implementação, sendo: operação no Terminal de Santos e operação logística de Sal.

Santos: consiste no arrendamento por 25 anos de um terminal para movimentação e armazenagem de granéis sólidos no maior porto da América do Sul, localizado em Santos. A operação foi iniciada parcialmente em 2020, ao mesmo tempo em que começamos o processo de reforma e adequação do terminal, previstos no edital do leilão. A reforma foi acelerada durante 2021 e, por esse motivo, o terminal ficou sem operação durante o 2S21 e no 1T22, devendo retomar suas atividades em meados de 2022.

Sal: consiste em contrato para transbordo e transporte de sal na região nordeste do Brasil. A Companhia tem tratado de trâmites regulatórios para início desta operação e tem uma demanda judicial para que consiga as autorizações necessárias para seguir com o projeto. Como característica usual da Companhia, houve o investimento de modernização em um ativo eficiente para a operação, que viabilizaria uma competitividade ainda maior para o escoamento de sal da região. Por se tratar de ativo que funciona como “porto flutuante”, a Companhia pode, ainda, redirecioná-lo para outra região e otimizar o investimento já realizado no caso da manutenção da restrição regulatória atual.

Volume:

Volume (kt)	1T22	1T21	Var. %
Santos	-	269	-
Total	-	269	-

O terminal de Santos passa atualmente pelo processo de modernização de suas estruturas e “reconstrução” de um dos seus armazéns, seguindo o plano de negócios da Companhia e as obrigações contidas no edital de arrendamento do STS20.

Com isso, **não houve volume movimentado** durante o 1T22 e a previsão para início da operação é ao longo do segundo semestre deste ano.

Resultado:

Santos	1T22	1T21	Var. %
Receita Líquida	-	18,0	-
Receita Líquida Operacional	-	18,0	-
Custos Operacionais	(0,1)	(11,1)	-99%
Custos Operacionais	(0,1)	(11,1)	-99%
Despesas (Receitas) Operacionais	(0,4)	(0,2)	80%
EBITDA	(0,5)	6,7	-
Margem %	-	37,1%	-
Não Recorrentes¹	0,0	-	-
EBITDA Ajustado	(0,4)	6,7	-
Margem %	-	37,1%	-

¹A linha de não-recorrentes inclui no 1T22 (R\$0,04 milhão de rateio de despesas corporativas para fins de comparabilidade com passado – sem efeito algum no consolidado).

Conforme já mencionado neste relatório, não houve operação no terminal de Santos durante o 1T22 e o resultado apresentado na tabela acima apenas demonstra a contabilização de custos e despesas pré-operacionais do terminal inoperante que foram majoritariamente tratadas como CAPEX seguindo as diretrizes do CPC 27 (Ativo Imobilizado).

É importante ressaltar que a operação da Companhia em Santos, reforça o seu **posicionamento estratégico dentro do maior porto organizado da América Latina, diversificando ainda mais os seus negócios** e se **consolidando como importante player logístico para fertilizantes e sal** na região Sudeste do Brasil.

Resultado Holding

Holding	1T22	1T21	Var. %
Despesas (Receitas) Operacionais	(17,1)	(18,2)	-6,1%
AFRMM, Créditos Fiscais e Outros ¹	(0,1)	(0,0)	770,6%
Equivalência Patrimonial	(0,5)	(0,1)	278,2%
EBITDA	(17,7)	(18,3)	-3,3%
Equivalência Patrimonial	0,5	0,1	278,2%
Não Recorrentes ²	(2,2)	0,2	-
EBITDA Ajustado	(19,5)	(18,0)	7,9%

¹AFRMM, Créditos Fiscais e Outros no resultado da Holding inclui o impacto de outros créditos e outras receitas não-core da Companhia;

²Não Recorrentes no 1T22 inclui ((R\$4,1) milhão de rateio de despesas corporativas que foram "devolvidas" para Holding para fins de comparabilidade e R\$1,8 milhão relacionado ao plano de opções – SOP (incentivo de longo prazo) – sem efeito caixa); no 1T21 ((R\$0,1) milhão de reverão de créditos extemporâneos e R\$0,1 milhão de consultorias relacionadas ao processo de IPO).

As **Despesas da Holding Ajustadas** somaram **R\$19,5 milhões** no 1T22 (+7,9% vs. 1T21), refletindo principalmente as adaptações das estruturas para fins de Companhia de capital aberto – com maior nível de governança corporativa. Em adição a isso, houve impacto de inflação e reajustes sindicais no período.

RESULTADO CONSOLIDADO

CAPEX

O **CAPEX consolidado** realizado no 1T22 foi de **R\$68,4 milhões**, sendo que somente R\$5,6 milhões foram necessários para manutenção programada, mesmo com base de ativos significativamente maior quando comparada com o mesmo período do ano passado devido à aquisição da Imperial Logistics – que praticamente dobrou a quantidade de barcas e empurradores disponíveis para a operação no Corredor Sul.

O CAPEX utilizado para expansão totalizou R\$42,8 milhões no 1T22 e está relacionado em grande parte à aquisição de ativos de navegação que ficarão prontos para serem utilizados no Corredor Norte a partir de 2023, finalização das modernizações no terminal de Santos (que passará a operar a partir do segundo semestre de 2022) e ao Plano Tecnológico para melhor monitoramento e otimização da navegação nos diferentes corredores onde a Companhia opera.

Ainda, no 1T22 tivemos o pagamento anual de R\$20,1 milhões relacionados a outorga onerosa de Santos, superior ao ano anterior em função do reajuste anual previsto no contrato.

A **redução significativa** de CAPEX observada no período **demonstra os esforços da Companhia para gerar caixa em 2022**, sem comprometer, com isso, os projetos de aumento de capacidade e a sua eficiência operacional.

A tabela abaixo demonstra visão gerencial do CAPEX:

CAPEX Consolidado	1T22	1T21	Var. %
Manutenção	5,6	9,0	(38,3%)
Expansão	42,8	101,0	(57,7%)
Outorga STS20	20,1	18,1	10,8%
CAPEX Total	68,4	128,2	(46,6%)

Nota: A diferença de R\$19,7 milhões no 1T22 entre o CAPEX apresentado na tabela acima e a movimentação do fluxo de caixa de investimentos é explicada pela divergência entre ativação e desembolso de caixa para pagamento de fornecedores, conforme descrito na nota explicativa n. 31.

P&L Consolidado

Consolidado	1T22	1T21	Var. %
Receita Líquida	456,7	199,6	128,8%
Receita Líquida Operacional ¹	360,3	272,1	32,4%
Receita Líquida Operacional "Transporte Rodoviário (OTM)" ²	-	1,4	-
Hedge Accounting ³	96,4	(73,9)	-
Custos Operacionais	(180,1)	(129,2)	39,4%
Custos Operacionais	(180,1)	(128,1)	40,6%
Custos Operacionais "Transporte Rodoviário (OTM)" ²	(0,0)	(1,2)	-98,0%
Despesas (Receitas) Operacionais	(35,0)	(28,4)	23,3%
AFRMM, Créditos Fiscais e Outros ⁴	3,9	20,6	-81,2%
Equivalência Patrimonial	1,3	(2,8)	-
EBITDA	246,7	59,7	313,1%
Margem %	68,5%	21,9%	46,6 p.p.
Depreciação e amortização	(86,1)	(75,6)	13,9%
EBIT	160,6	(15,9)	-
Resultado Financeiro	(85,9)	(157,9)	-45,6%
Prejuízo/Lucro Líquido antes do IR	74,7	(173,8)	-
Imposto de Renda e CSLL	(41,5)	(9,2)	349,9%
Prejuízo/Lucro Líquido	33,2	(183,0)	-

¹ Receita Líquida Operacional: refere-se a receita líquida obtida com navegação, transbordo e elevação de produtos nos terminais onde a Companhia opera;

² Receita Líquida Operacional e Custos Operacionais de Transporte Rodoviário (OTM): obtidos com subcontratação de transporte rodoviário para clientes, prestando solução logística integrada ("do MT ao porão do navio") - essa operação foi descontinuada pela Companhia em 2021;

³ Hedge Accounting: a moeda funcional da Companhia é o Real, contudo os contratos do Corredor Sul e da Navegação Costeira são denominados em dólar norte-americano. Dessa forma, o hedge accounting foi aplicado para mitigar essa exposição a outra moeda, sendo que a dívida existente em dólar norte-americano realiza a proteção dos contratos de longo-prazo em moeda estrangeira. Essa movimentação não tem impacto no caixa;

⁴ AFRMM, Créditos Fiscais e Outros: inclui o efeito positivo obtido com Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante, bem como outros créditos e outras receitas não-core conforme destacado em cada um dos corredores.

Resultado Financeiro

Resultado Financeiro	1T22	1T21	Var. %
Receita Financeira	1,5	29,3	(95,0%)
Despesa Financeira	(132,5)	(150,3)	(11,8%)
Despesa Financeira recorrente	(132,5)	(54,8)	141,8%
Despesa Financeira não-recorrente (reestruturação da dívida)	-	(95,5)	-
Variação cambial	45,2	(36,9)	-
Resultado Financeiro total	(85,9)	(157,9)	(45,6%)

O Resultado Financeiro consolidado do 1T22 totalizou (R\$85,9) milhões, R\$72,0 milhões abaixo do mesmo período do ano anterior, explicado principalmente por:

- Receita Financeira:** piora de R\$27,8 milhões devido a posição de caixa inferior ao mesmo período do ano passado – quando a aquisição da Imperial Logistics (no valor de US\$86 milhões) ainda não havia sido realizada, além do efeito da desvalorização do dólar no período, uma vez que aproximadamente 90% dos investimentos são mantidos em USD ou em fundos cambiais;
- Despesa Financeira:** redução de R\$17,8 milhões, sendo que o 1T21 havia sido impactado pelas despesas não-recorrentes do processo de reestruturação da dívida. A despesa financeira recorrente ficou superior ao 1T21, principalmente pelas perdas obtidas com investimentos que são atrelados à moeda estrangeira e das despesas financeiras adicionais relacionadas ao novo Bond, que foi emitido no final do 1T21, e nova debênture, emitida no final de 2021. Vale notar que as emissões realizadas no ano passado têm como objetivo principal o alongamento da dívida da Companhia, além de promover maior equilíbrio entre geração de caixa nas diferentes moedas e endividamento efetivamente contratado.

- iii) **Varição Cambial:** superior ao ano passado em R\$82,1 milhões, explicada principalmente pela melhora nas contas a pagar de fornecedores com contratos dolarizados, compensando, em grande parte, o efeito contrário observado nas despesas financeiras do período.

Lucro Líquido

Diante das informações expostas neste relatório, houve **Lucro Líquido** de **R\$33,2 milhões** no 1T22 (vs. Prejuízo Líquido de R\$183,0 milhões no 1T21), refletindo o efeito positivo do *hedge accounting* e da variação cambial, bem como melhor **resultado operacional obtido em todos os Corredores onde a Companhia atua**, que mais que compensaram a maior depreciação relacionada a maior base de ativos e os maiores impostos registrados no período.

Geração de Caixa

Fluxo de Caixa	1T22	1T21	Var. %
Caixa Inicial	672,3	1.045,8	-35,7%
(+) EBITDA	246,7	59,7	313,1%
(+/-) Variação de Capital de Giro e outros	(18,6)	(155,7)	-88,1%
(+/-) Resultado <i>Hedge Accounting</i>	(96,4)	73,9	-
= Fluxo de Caixa Operacional (FCO)	131,8	(22,0)	-
(-) CAPEX	(28,6)	(95,8)	-70,1%
<i>Recorrente</i>	(5,6)	(9,0)	-38,3%
<i>Expansão</i>	(23,1)	(86,8)	-73,4%
(-) <i>Outorga</i>	(20,1)	(18,1)	10,5%
= Fluxo de Caixa de Investimentos (FCI)	(48,7)	(113,9)	-57,3%
(+/-) Captação/Amortização de Dívida	(14,4)	409,4	-
(-) Pagamento de Juros	(96,9)	(116,7)	-17,0%
(-) Arrendamentos	(13,4)	(5,9)	127,0%
= Fluxo de Caixa de Financiamento (FCF)	(124,6)	286,8	-
Variação cambial nos saldos de caixa e outros	(80,1)	(30,2)	165,4%
= Geração de Caixa	(121,6)	120,7	-
Caixa Final	550,7	1.166,6	-52,8%

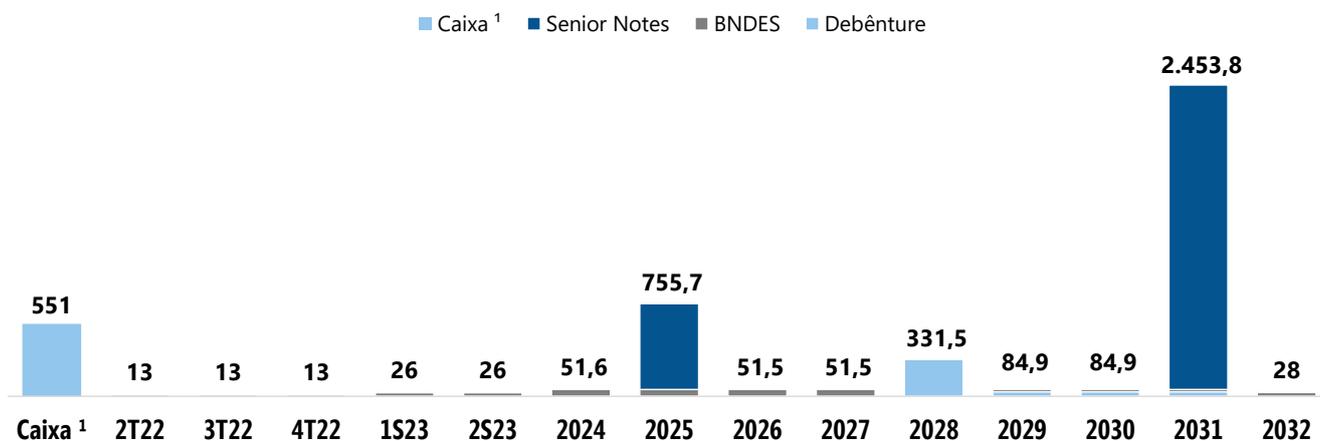
Encerramos o 1T22 com geração de **R\$131,8 milhões** de caixa operacional (vs. consumo de caixa operacional de R\$22,0 milhões no 1T21), refletindo a melhora consistente de todas as operações da Companhia, que apresentaram crescimento de EBITDA no período, além da melhora na gestão de capital de giro por meio de cobranças mais efetivas de clientes e redução de adiantamento a fornecedores.

Quando incluímos os investimentos realizados para expansão e manutenção, pagamento da outorga onerosa de Santos e o fluxo de caixa financeiro, observamos consumo de caixa de **R\$121,6 milhões** no 1T22 (vs. geração de R\$120,7 milhões).

Encerramos o trimestre com R\$550,7 milhões em caixa, **patamar adequado e compatível com as obrigações futuras da Companhia.**

Endividamento

O cronograma atual de amortização da dívida da Companhia pode ser observado no gráfico abaixo:



¹ Caixa inclui os saldos de caixa e equivalentes de caixa

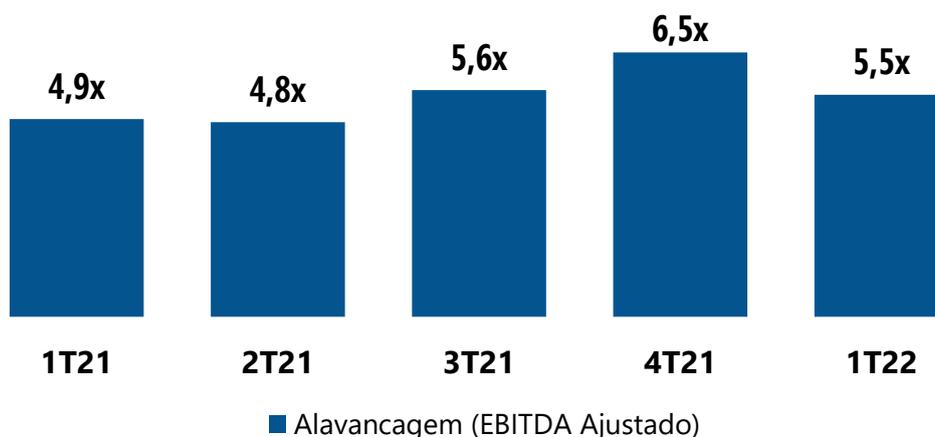
A **alavancagem** da Companhia, considerando EBITDA ajustado, ficou em **5,5x** no 1T22 (vs. 6,5x no 4T21), refletindo a retomada da operação para níveis mais próximos do potencial da Companhia no Corredor Norte – que apresentou o maior resultado já observado em um primeiro trimestre desde o início de suas operações e a melhora gradual na operação do Corredor Sul - com níveis de calado com tendência mais positiva para o ano de 2022. Adicionalmente, reflete, também, o efeito da apreciação do real na conversão da parcela de dívida dolarizada da Companhia.

O endividamento líquido do 1T22 ficou superior quando comparado com o mesmo período do ano passado devido a menor posição de caixa após a aquisição da Imperial Logistics e ao aumento do endividamento bruto, com a emissão da debênture no final de 2021 - que foi realizada para dar maior flexibilidade para a Companhia no ano de 2022.

É importante lembrar que eventual descumprimento dos *covenants* de alavancagem existentes não gera nenhum tipo de antecipação de pagamento das dívidas pela Companhia e que **não há nenhum vencimento material de curto prazo**, sendo que menos de 20% do endividamento tem vencimento em 2025 e mais de 60% tem vencimento apenas em 2031.

Em linha com seu histórico de busca contínua por desalavancagem, a Companhia segue acompanhando tendências de mercado para avaliar eventuais oportunidades de otimização da sua estrutura de capital, mantendo o balanceamento adequado entre a geração de caixa operacional e suas obrigações de dívida.

Veja abaixo o histórico de Dívida Líquida/EBITDA ajustado da Companhia:



Nota: Considera EBITDA Ajustado dos últimos 12 meses, excluindo o impacto de hedge accounting, equivalência patrimonial e itens não-recorrentes no período e em função da reestruturação de dívida da Companhia, passamos a analisar o covenant de forma consolidada e, dessa forma, houve alteração do indicador acima, calculado a partir da Dívida Líquida sem ajustes de variação cambial.

SUSTENTABILIDADE/ GOVERNANÇA

No último mês, a Companhia realizou uma reestruturação organizacional, que incluiu a criação de duas novas posições: a de Vice-Presidente de Operações e a Diretoria de Relações Institucionais. Essa mudança, em conjunto com outros ajustes organizacionais, foi um passo relevante para a evolução da governança interna da Companhia.

Adicionalmente, como evento subsequente ao trimestre, a Assembleia Geral Ordinária aprovou, em abril de 2022, a eleição do Conselho de Administração da Companhia, composto por nove membros, com quatro deles sendo independentes – seguindo as melhores práticas de governança corporativa do mercado brasileiro.

O novo Conselho de Administração tem a seguinte composição: Bruno Pessoa Serapião (Presidente), Felipe Andrade Pinto (Vice-Presidente), Márcia Maria Ferraresi (membro), Michell Fontes Souza (membro), Roberto Lucio Cerdeira Filho (membro), Antonio Mary Ulrich (membro independente), Denys Monteiro (membro independente), Marcus Vinicius Menoita Nogueira (membro independente), Ricardo Antonio Weiss (membro independente).

DISCLAIMER

Este relatório contém declarações e perspectivas futuras baseadas nas estratégias e crenças relativas às oportunidades de crescimento da Hidrovias do Brasil S.A. e suas subsidiárias (“Hidrovias” ou “Companhia”) constituídas por análises feitas por sua administração. Isso significa que afirmações e declarações aqui contidas, fundamentadas em minucioso estudo de informações públicas disponibilizadas para o mercado em geral, embora consideradas razoáveis pela Companhia, poderão não se materializar e/ou conter imperfeições e/ou imprecisões. Essa ressalva sobre as informações demonstradas indica a existência de situações adversas que poderão impactar os resultados esperados de modo que nossas expectativas não se concretizem no prazo acreditado, pois referidos fatores vão além da capacidade de controle da Hidrovias. Dessa forma, a Companhia não garante o desempenho refletido nessa apresentação e, por isso, não constitui material de oferta para compra e/ou subscrição de seus valores mobiliários.

ANEXOS

HIDROVIAS DO BRASIL S.A.
 DEMONSTRAÇÕES DO RESULTADO
 PARA OS PERÍODOS FINDOS EM 31 DE MARÇO DE 2022 E 2021
 (Em milhares de reais - R\$, exceto o resultado por ação)

	Consolidado	
	01/01/2022 à 31/03/2022	01/01/2021 à 31/03/2021
Receita operacional líquida	456.689	199.578
Custos dos serviços prestados	(243.557)	(179.720)
Lucro bruto	<u>213.132</u>	<u>19.858</u>
DESPESAS OPERACIONAIS		
Gerais e administrativas	(57.721)	(53.509)
Resultado de equivalência patrimonial	1.304	(2.832)
Outras receitas e (despesas) operacionais	<u>3.876</u>	<u>20.601</u>
Resultado operacional antes do resultado financeiro e impostos	160.591	(15.882)
Receitas financeiras	46.666	30.194
Despesas financeiras	<u>(132.534)</u>	<u>(188.096)</u>
Resultado financeiro	(85.868)	(157.902)
Resultado operacional e antes do imposto de renda e contribuição social	74.723	(173.784)
Imposto de renda e contribuição social		
Corrente	(30.777)	(18.104)
Diferido	(10.709)	8.883
Lucro (prejuízo) líquido do período	<u>33.237</u>	<u>(183.005)</u>
Resultado por ação básico - R\$	0,0437	- 0,2407
Resultado por ação diluído - R\$	0,0437	- 0,2407

HIDROVIAS DO BRASIL S.A.
DEMONSTRAÇÕES DOS FLUXOS DE CAIXA
PARA OS PERÍODOS FINDOS EM 31 DE MARÇO DE 2022 E DE 2021
(Em milhares de reais - R\$)

	Consolidado	
	01/01/2022 à 31/03/2022	01/01/2021 à 31/03/2021
Fluxo de caixa das atividades operacionais		
Lucro líquido (prejuízo) do período	33.237	(183.005)
o caixa líquido gerado pelas (aplicado nas) atividades operacionais:		
Provisões para bônus e gratificações	5.710	8.665
IR e CS corrente e diferido	41.486	(8.883)
Ajuste valor presente arrendamento e concessão	2.593	2.608
(Constituição) Reversão da provisão de contingência	3.360	1.804
Juros incorridos nos empréstimos	66.841	54.800
Reversão de custos de captação de empréstimos	3.611	(88.924)
Atualização monetária e cambial s/ dívida	(39.029)	36.855
Juros apropriados - arrendamento mercantil	1.978	(246)
Plano de opções de ações	1.828	-
Rendimento de aplicação financeira	51.171	(30.182)
Baixas de arrendamentos	(2.473)	-
Depreciação e amortização	66.770	54.258
Amortização do bem de direito de uso	19.296	5.173
Resultado de equivalência patrimonial	(1.304)	2.832
Receita realizada do hedge	(96.381)	73.908
Reversão de provisão para risco	-	(488)
(Aumento) redução nos ativos operacionais:		
Contas a receber	(23.724)	(53.032)
Estoques	(17.129)	(5.623)
Impostos a recuperar	8.355	21.090
Adiantamentos a fornecedores	(13.868)	6.920
Pagamentos antecipados	3.696	(33.467)
Depósitos judiciais	(1)	(255)
Garantias e Depósitos caução	-	110
Outros créditos	10.852	436
Aumento (redução) nos passivos operacionais:		
Fornecedores	9.448	41.364
Obrigações sociais e trabalhistas	(7.881)	(17.288)
Obrigações tributárias	(6.106)	(3.792)
Adiantamentos de clientes	25.084	(8.163)
Outras contas a pagar	29.816	19.096
Pagamento de juros sobre empréstimos e financiamentos	(96.865)	(116.654)
Impostos de renda e contribuição social pagas	(39.421)	(36.972)
Caixa líquido gerado pelas (aplicados nas) atividades operacionais	40.950	(257.055)
Fluxos de caixa das atividades de investimento		
Aquisição de ativo imobilizado	(22.214)	(92.190)
Aquisição de ativo intangível	(6.411)	(3.591)
Resgates de títulos e valores mobiliários	256.949	40.663
Recebimento de dividendos	-	-
Mutuo concedido entre partes relacionadas	-	1.213
Aumento (redução) de capital em controladas	-	-
Caixa líquido gerado pelas (aplicado nas) atividades de investimento	228.324	(53.905)
Fluxos de caixa das atividades de financiamento		
Captação de empréstimos	-	2.848.650
Arrendamento de concessão	(20.054)	(18.141)
Arrendamento pago	(13.352)	(5.882)
Amortização de principal - empréstimos	(14.413)	(2.439.267)
Aplicações financeiras vinculadas	-	2.078
Mutuo concedido entre partes relacionadas	-	-
Outras contas a pagar com partes relacionadas	-	(1.610)
Caixa líquido gerado pelas (aplicado nas) atividades de financiamento	(47.819)	385.828
Efeitos das mudanças de câmbio sobre o saldo de caixa mantido em moeda estrangeira	(33.185)	14.572
(Redução) / aumento do caixa e equivalentes de caixa	188.270	89.440
Caixa e equivalentes de caixa no início do período	76.454	214.848
Caixa e equivalentes de caixa no final do período	264.724	304.288
(Redução) / aumento do caixa e equivalentes de caixa	188.270	89.440

As notas explicativas são parte integrante das informações contábeis intermediárias

HIDROVIAS DO BRASIL S.A.
BALANÇOS PATRIMONIAIS EM 31 DE MARÇO DE 2022 E 31 DE DEZEMBRO DE 2021
(Em milhares de reais - R\$)

	Consolidado	
	31/03/2022	31/12/2021
ATIVOS		
Ativo circulante		
Caixa e equivalentes de caixa	264.724	76.454
Títulos e valores mobiliários	272.339	582.562
Contas a receber de clientes	245.857	244.620
Estoques	104.947	94.347
Impostos a recuperar	27.779	30.414
Imposto de renda e contribuição social	39.695	62.734
Adiantamentos a fornecedores	46.508	50.264
Pagamentos antecipados	21.064	26.288
Créditos com partes relacionadas	-	-
Dividendos a receber	-	-
Outros créditos	46.024	58.698
Total do ativo circulante	1.068.937	1.226.381
Ativo não circulante		
Títulos e valores mobiliários vinculados	13.622	13.295
Créditos com partes relacionadas	4.875	5.778
Contas a receber de clientes	5.600	6.400
Depósitos judiciais	45.771	45.944
Garantias e depósitos caução	2.072	2.210
Ativos fiscais diferidos	117.612	177.885
Impostos a recuperar	44.669	52.826
Imposto de renda e contribuição social	38.623	38.770
Pagamentos antecipados	31.104	35.030
Investimentos	89.899	103.705
Imobilizado	3.906.364	4.254.285
Bem de direito de uso	191.642	207.580
Intangível	346.879	347.441
Total do ativo não circulante	4.838.732	5.291.149
Total do ativo	5.907.669	6.517.530

As notas explicativas são parte integrante das informações contábeis intermediárias

HIDROVIAS DO BRASIL S.A.
BALANÇOS PATRIMONIAIS EM 31 DE MARÇO DE 2022 E 31 DE DEZEMBRO DE 2021
(Em milhares de reais - R\$)

	Consolidado	
	31/03/2022	31/12/2021
PASSIVOS E PATRIMÔNIO LÍQUIDO		
Passivo circulante		
Fornecedores	165.389	146.142
Empréstimos, financiamentos e debêntures	114.980	180.889
Obrigações sociais e trabalhistas	30.451	33.756
Processos judiciais	25.640	22.334
Obrigações tributárias	29.039	35.381
Imposto de renda e contribuição social	30.104	63.078
Contas a pagar com partes relacionadas	-	-
Adiantamento de clientes	13.432	3.650
Passivo de arrendamento	76.455	69.942
Obrigações com concessão - outorga	21.866	24.046
Outras contas a pagar	49.488	23.070
Total do passivo circulante	556.844	602.288
Passivo não circulante		
Empréstimos, financiamentos e debêntures	3.844.706	4.458.517
Passivo de arrendamento	145.739	161.636
Obrigações com concessão - outorga	26.321	42.227
Outras contas a pagar	4.421	5.208
Total do passivo não circulante	4.021.187	4.667.588
PATRIMÔNIO LÍQUIDO		
Capital social	1.334.584	1.334.584
Reservas de capital	36.052	34.871
Prejuízo acumulado	(302.859)	(336.096)
Ajuste de avaliação patrimonial	261.861	214.295
Total do patrimônio líquido	1.329.638	1.247.654
Total do passivo e patrimônio líquido	5.907.669	6.517.530



Hidrovias do Brasil

1Q22

RESULTS

São Paulo, May 16, 2022 – Hidroviás do Brasil [B3: HBSA3], an integrated waterway logistics solutions company listed on B3's Novo Mercado listing segment, announces today the results for the 1st quarter of 2022. The results presented here follow Brazilian and international accounting rules (IFRS) and compare 1Q21, except when otherwise indicated.

Hidroviás do Brasil ended the first quarter of 2022 with double-digit growth in volume across all the logistics corridors where it operates, consolidated EBITDA increased by 13.3% over 1Q21 and net income totaled R\$33.2 million, demonstrating the gradual resumption of operations to more normal levels and a better trend expected for the year of 2022.

1Q22 HIGHLIGHTS

- The Company handled a **total volume of 3.5 million tons** in 1Q22 (+28.2% vs. 1Q21), with more than double-digit growth in all established operations, highlighting the resumption in bauxite volume to levels that are closer to historic amounts for the Coastal Navigation, higher volumes of iron ore in the South Corridor as a result of the acquisition of Imperial Logistics in 2Q21, and the growth in grain volume in the North Corridor, due to the strong soybean crop season in MT;
- The **Net Operating Revenue** (excluding "OTM" and hedge accounting) totaled **R\$360.3 million** in 1Q22, a 32.4% growth over the same period in 2021, with excellent performance in all corridors where the Company operates, reflecting the higher volume handled in the period, which more than offset the impact of the dollar depreciation on the conversion rate for the results in dollar-denominated corridors;
- The **adjusted Consolidated EBITDA, including JVs**, totaled **R\$156.8 million** in 1Q22, surpassing 1Q21 by 13.3%, even with higher fixed costs due to inflation and adjustments from labor union agreements, and also the lack of contribution from the Santos operation, which remains interrupted for renovations and modernizations previously planned and disclosed by the Company, which is scheduled to resume operations in the second half of 2022;
- **Consolidated CAPEX** totaled **R\$68.4 million** in 1Q22, down 46.6% compared to the same period in the previous year, as a result of the Company's strategic decision to focus on investments that will contribute to the generation of results in the short term, aiming at cash generation in 2022 and, consequently, reducing the Company's leverage;
- The Company's **Net Debt/Adjusted EBITDA** ratio stood at **5.5x** in 1Q22 (vs. 6.5x in 4Q21), with no relevant short-term maturities.

Consolidated	1Q22	1Q21	Ch. %
Consolidated Volume (kt)	3,509	2,737	28.2%
Total volume (North Corridor)	1,638	1,387	18.1%
Total volume (Coastal Navigation)	819	405	102.2%
Total volume (South Corridor)	1,052	676	55.7%
Total volume (Santos)	-	269	-
Net Operating Revenue (R\$ million)¹	360.3	272.1	32.4%
Net Operating Revenue (North Corridor)	175.8	122.7	43.3%
Net Operating Revenue (Coastal Navigation)	59.3	47.4	25.0%
Net Operating Revenue (South Corridor)	125.2	84.0	49.1%
Net Operating Revenue (Santos)	-	18.0	-
Adjusted Consolidated EBITDA (R\$ million)²	156.8	138.4	13.3%
Adjusted EBITDA (North Corridor)	108.2	85.7	26.3%
Adjusted EBITDA (Coastal Navigation)	33.5	32.6	2.7%
Adjusted EBITDA (South Corridor including JVs)	35.0	31.4	11.2%
Adjusted EBITDA (Santos)	(0.4)	6.7	-
Adjusted EBITDA (Holding)	(19.5)	(18.0)	7.9%
Consolidated CAPEX	68.4	128.2	-46.6%

¹Net Operating Revenue excludes effects from Intercompany between Company's subsidiaries.

²Consolidated EBITDA is adjusted by hedge accounting, equity accounting, non-recurring or non-cash items.

MESSAGE FROM MANAGEMENT

“The results achieved in the first quarter of 2022 demonstrate, once again, the great competitive differential of Hidroviás do Brasil, which has a rare combination of growth and resilience of its operations, consolidating itself as the most efficient logistics company for the transport of bulk commodities in long distances in South America.

We witnessed a thriving soybean crop in the state of Mato Grosso and, added to the strong competitiveness of the “North Arc” flow, allowed us a significant growth in grain volume handled in the Company’s North Corridor. The second corn crop in Brazil also continues with a positive trend since it was planted within the ideal period and will probably be harvested in the appropriate period, thus increasing confidence that a crop failure scenario, with consequent material change in commercial dynamics, will not be repeated – benefiting, therefore, the volumes of the second half this year in this logistics corridor.

In the South Corridor, river draft level remains below historical averages, however, situations are currently better than at the end of 2021 and in the same period in the previous year, enabling an increase in iron ore handling through the contracts arising from the acquisition of Imperial Logistics which, in addition to contributing to annual results, will also increase the Company’s flexibility in the second half of the year, when water volumes fall, by operating assets that can navigate in more restrictive draft conditions than the other players in that region.

In Coastal Navigation, bauxite volumes returned to more normal levels after the problem at our customer’s unloading pier in 2021 was resolved and, in Santos, we continue to advance with the works at the terminal, which is expected to resume its operations and start contributing with results in the second half of this year.

Given this scenario of gradual resumption of our operations, we understand that our medium-term Guidance, which includes a consolidated adjusted EBITDA of R\$1.3 to 1.5 billion in 2025, remains feasible, and in 2022, the focus will be on execution, operational efficiency, cost control and operating cash generation to deleverage the Company, while seeking the best capital structure to continue our growth path, both by increasing the capacity of existing Corridors as well as by developing new projects, therefore generating more value for all our stakeholders and, at the same time, contributing to the development of a more sustainable logistics modal with less environmental impact on society”.

Fábio Schettino - CEO of Hidroviás do Brasil

PERFORMANCE BY CORRIDOR

North Corridor

North Corridor: Integrated logistics services for the transportation of solid bulks through river shipping. This corridor's capacity is represented by the: a) Cargo Transshipment Station (ETC) of Miritituba (PA) (7.2 million tons of grain); b) Private Use Terminal (TUP) of Barcarena (PA) (7.2 million tons of grain); and c) the Company's fleet of pushers and barges used to handle products.

Volume:

Volume (kt)	1Q22	1Q21	Ch. %
North Corridor	1,638	1,387	18.1%
Grains	1,257	1,086	15.7%
Fertilizers	59	67	-11.9%
"Direct Road" ¹	323	234	38.0%

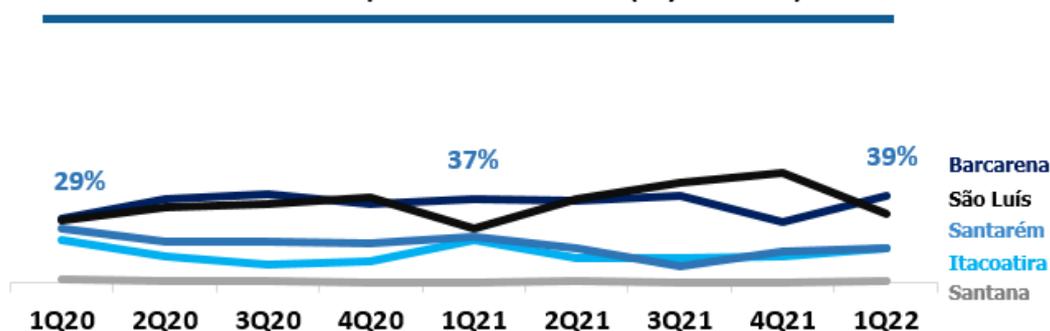
¹ "Direct Road" refers to grain volumes transported by road directly to the Barcarena TUP, and is presented isolated, as it is not part of the Company's integrated system.

The **total volume** transported in the North Corridor reached **1.6 million tons** in 1Q22 (+18.1% vs. 1Q21), with emphasis on the 38.0% growth in grain volume received directly at Barcarena, which originates from the Pará and eastern Mato Grosso regions. Grain volumes in the integrated system grew 15.7% in the period, even with the strong base in 1Q21, and this increase was due to the strong soybean crop in the state of Mato Grosso during the 21/22 harvest season, associated with the Company's strategic and commercial position in the North Arc.

The volume of fertilizers was 8 thousand tons lower than in 1Q21 due to the Company's strategic decision to increase asset turnover and prioritize grain volume execution during the period, without affecting the volume expected for the year.

Barcarena continued to be the main export port of the "North Arc", achieving a market share of 39% in this region (vs. 29% in 1Q20 and 37% in 1Q21) and Hidroviás' private terminal continued to be the most relevant in the region, ending 1Q22 with a market share of 46%.

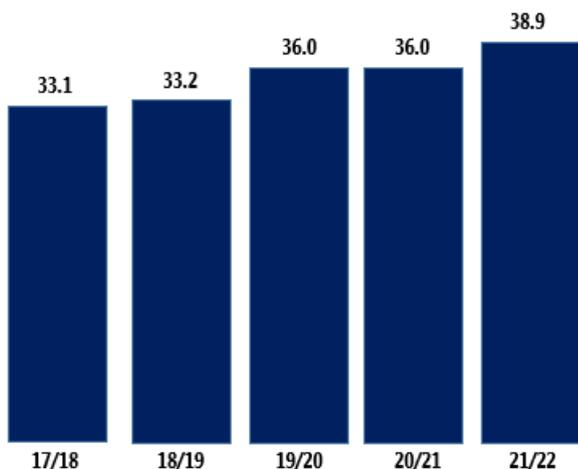
Market Share Brazilian Exports Northern Ports (soy and corn)



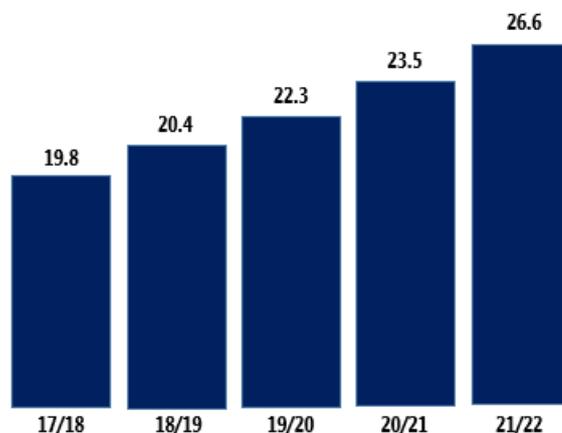
Source: Comextat

2022 Outlook:

Soybean Production in Mato Grosso (M tons)



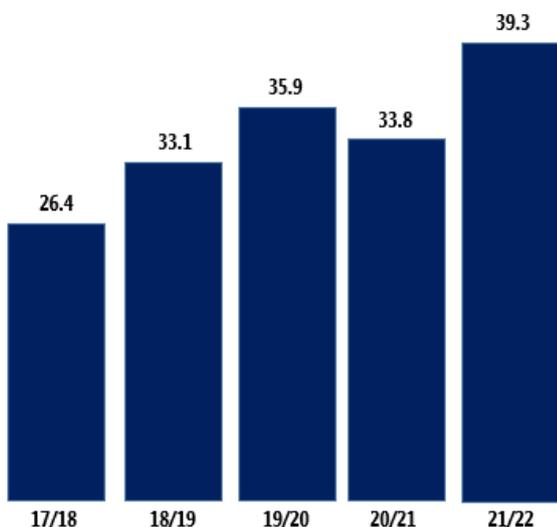
Soybean Export in Mato Grosso (M tons)



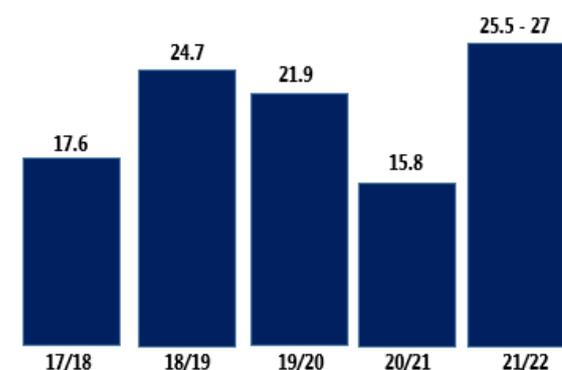
Source: IMEA and Comexstat

Even with the soybean crop failure in important states such as Rio Grande do Sul, Bahia, Mato Grosso do Sul, and Parana, the state of Mato Grosso maintained its growth trajectory, with an 8% increase in production over the previous year, consolidating itself as the main producing state in Brazil. The 21/22 harvest season is expected to produce around 39 million tons, with 26.6 million tons for exports, representing good opportunities to capture volumes for the Company, especially in 1H22, thus we already have almost all the integrated system capacity negotiated for this period.

Corn Production in Mato Grosso (M tons)



Corn Export in Mato Grosso (M tons)



Source: IMEA and Comexstat

With regard to corn crop, differently than what we observed in 2021, planting was carried out during the appropriate period and it will most likely be harvested within a favorable period in 2022, which should contribute to avoiding the crop failure situation we witnessed last year. Mato Grosso is expected to produce approximately 40 million tons of corn in 21/22, with 25.5 to 27.0 million tons directed to export markets. It is worth mentioning that projections were reduced for certain states, due the expected strong rainfall during the harvest period and, consequently, reducing the quality of the harvested grain. However, current production estimates for Brazil remain very strong and considerably higher than last year, with the capacity to supply all domestic demand and maintain good surplus levels for exports, also with good opportunities for handling grain volume in the North Corridor in 2H22.

Results:

North Corridor (R\$ million)	1Q22	1Q21	Ch. %
Net Revenue¹	175.8	124.1	41.7%
Operating Net Revenue	175.8	122.7	43.3%
Operating Net Revenue "Road Transportation" (OTM) ²	-	1.4	-
Operating Costs	(62.4)	(49.7)	25.5%
Operating Costs	(62.4)	(48.6)	28.5%
Operating Costs "Road Transportation" (OTM) ²	-	(1.2)	-
Operating Expenses (Revenue)	(8.3)	(7.5)	10.7%
AFRMM, Tax Credits and Others ³	(0.0)	18.8	-
Equity Accounting	0.0	0.1	-84.8%
EBITDA	105.2	85.8	22.6%
Margin %	59.8%	70.0%	-10.2 p.p.
Equity Accounting	(0.0)	(0.1)	-84.8%
Non-recurring ⁴	3.0	-	-
Adjusted EBITDA	108.2	85.7	26.3%
Margin %	61.6%	69.8%	-8.2 p.p.

¹ North Corridor's Net Revenue excludes "intercompany" to facilitate the understanding of the results;

² "Road Transportation" (OTM) consists of Net Revenue and Operating Costs related to the subcontracting of road transportation to customers, providing an integrated logistics solution ("from MT to the ship's hold") – this operation was discontinued in 2021;

³ AFRMM, Tax Credits and Others in 1Q21 includes the sale of leftovers ("varredura");

⁴ The Non-Recurring Items line in 1Q22 includes (R\$3.0 million of apportionment of corporate expenses for comparison purposes with past results, with no effect on the consolidated result).

We ended 1Q22 with a record **Net Operating Revenue** ex-OTM for the period, totaling **R\$175.8 million** (+43.3% vs. 1Q21), reflecting the strong growth in grain volumes handled in the integrated system and received directly at Barcarena, as well as the positive effect arising from the revenue of non-monetary consideration provided for the contracts of some clients.

Operating costs ex-OTM were 28.5% higher than in 1Q21, totaling **R\$62.4 million**, reflecting the higher volume handled in the period, as well as a rise in fixed costs due to inflation and adjustments from labor union agreements. Variable costs remained flat despite the increase in fuel prices in the period, demonstrating the benefit of contracts that have a full pass-through of fuel costs in tariffs. Also, the Company decided to anticipate necessary maintenance activities in the operation, aiming to operate at its maximum capacity during 2022, given the very positive grain volume projections in Brazil.

Adjusted EBITDA reached its highest level for a first quarter since the start of the Company's operations, totaling **R\$108.2 million** (+26.3% vs. 1Q21), with a strong EBITDA margin of 61.6% (compared to a margin of 69.8% in 1Q21, which is not comparable with 1Q22 margin as in 1Q21 there were no revenue from the non-monetary consideration. Excluding this effect in 1Q22 for comparison purposes, the adjusted EBITDA margin for the period would have been 75.0%, +5.2 p.p. above the same period last year).

In view of these results, we can conclude that the North Corridor continues to be a **very competitive alternative** for exporting grains originating in Mato Grosso and Brazil, and Hidrovias do Brasil continues to capture additional volumes even in a more competitive scenario, maintaining **excellent profitability levels** through execution, successful commercial negotiations, and state-of-the-art assets that enable recurring improvements, in addition to low CAPEX requirements for recurring maintenance.

Coastal Navigation (Cabotage)

The **Coastal Navigation** operation mainly transports Bauxite from the Trombetas Port (PA) to the Barcarena Public Terminal (PA).

Volume:

Volume (kt)	1Q22	1Q21	Ch. %
Coastal Navigation (Cabotage)	819	405	102.2%
Bauxite	819	405	102.2%

Total volume of bauxite handled was **819 thousand** tons in 1Q22 (+102.2% vs. 1Q21), returning to historic levels after the non-recurring problems in the unloading pier of the main customer of this operation in 2021 was solved, which ended up impacting the volumes handled during the first nine months of the previous year - however with no impact in the results due to the “take or pay” contract.

Results:

Coastal Navigation (R\$ million)	1Q22	1Q21	Ch. %
Net Revenue	54.5	41.4	31.8%
Operating Net Revenue	59.3	47.4	25.0%
Hedge Accounting ¹	(4.7)	(6.0)	-21.7%
Operating Costs	(29.6)	(16.2)	82.2%
Operating Costs	(29.6)	(16.2)	82.2%
Operating Expenses (Revenue)	(0.9)	(0.3)	188.6%
AFRMM, Tax Credits and Others ²	3.7	1.8	111.0%
EBITDA	27.8	26.6	4.5%
Margin %	46.9%	56.1%	-9.2 p.p.
Hedge Accounting ¹	4.7	6.0	-21.7%
Non-recurring ³	1.0	-	-
Adjusted EBITDA	33.5	32.6	2.7%
Margin %	56.5%	68.8%	-12.3 p.p.

¹ Hedge Accounting: The Company's functional currency is the Brazilian real. However, Coastal Navigation agreements is denominated in U.S. dollars. Accordingly, the hedge accounting was used to mitigate the FX exposure, and the existing debt in U.S. dollars hedges long-term agreements in foreign currency. This procedure has no cash impact.

²AFRMM, Tax Credits and Others in Coastal Navigation include the positive effect from the Additional Freight for the Renovation of the Merchant Marine;

³The Non-Recurring Items line in 1Q22 includes (R\$1.0 million of apportionment of corporate expenses for comparison purposes with past results, with no effect on the consolidated result).

We ended 1Q22 with **Net Operating Revenue**, ex-hedge accounting, of **R\$59.3 million** (+25.0% vs. 1Q21), reflecting the volume of bauxite effectively handled, with lower need to record take or pay in the period. It is important to note that the contract for this Corridor is denominated in U.S. dollars and, even with very strong results, they were impacted by the effect from the conversion rate since the average dollar in 1Q22 was 4.4% lower than in 1Q21. We recorded (R\$4.7) million in hedge accounting in 1Q22.

Operating Costs totaled **R\$29.6 million** in 1Q22 (+82.2% vs. 1Q21), in line with the higher volume handled, as well as higher average piloting costs, inflation, and readjustments from labor union agreements in the period.

Adjusted EBITDA totaled **R\$33.5 million** in 1Q22, 2.7% higher than the same period of the previous year, even with the effect from the exchange rate conversion. Adjusted EBITDA in U.S. dollars was 13% higher than in 1Q21, demonstrating the recurring evolution of this operation. Adjusted EBITDA margin remained at a strong level, reaching 56.5% (compared to 68.8% in 1Q21, which was benefited by the direct effect of “take or pay” accounting in the period since handled volume was below the contracted volume due to difficulties in the client's operation and for this reason is not a comparison base for a normal operating scenario).

Results from this Logistics Corridor clearly demonstrates the **resilience and consistency of the Company's Coastal Navigation** operation, which continues to maintain strong results and growth, even with the impact of exchange variation in the conversion of the result to BRL.

South Corridor

The **South Corridor** refers to the fluvial transportation of grains, fertilizers, iron ore, and other bulk materials in the Paraná-Paraguay waterway and pulp in the Uruguay River through a joint venture (Limday). Additionally, it includes the results of port terminals of another two joint ventures, being the first port operation of grains in Montevideo (TGM), the only terminal of the region that can load a Panamax vessel, and the second largest port operation of solid bulks in the region of Concepción, in Paraguay (Baden).

Volume:

Volume (kt)	1Q22	1Q21	Ch. %
South Corridor	1,052	676	55.6%
Iron Ore	644	386	66.8%
Grains	145	108	34.3%
Fertilizers	8	9	-11.1%
Total before JVs	797	502	58.8%
JVs ¹	255	174	46.7%

¹ JVs: volume proportional to the interest held in TGM, Limday, and Baden.

The **total volume** transported in the South Corridor, in 1Q22, was the largest ever handled by the Company for a first quarter, despite the atypical draft scenario, totaling **1.0 million tons** (+55.6% vs. 1Q21), with emphasis on iron ore volume, which was 66.8% higher, with handled volume linked to Imperial Logistics contracts, and a growth of 34.3% in grain volume due to better draft conditions in the region of Asunción (Paraguay) when compared to the same period of the previous year.

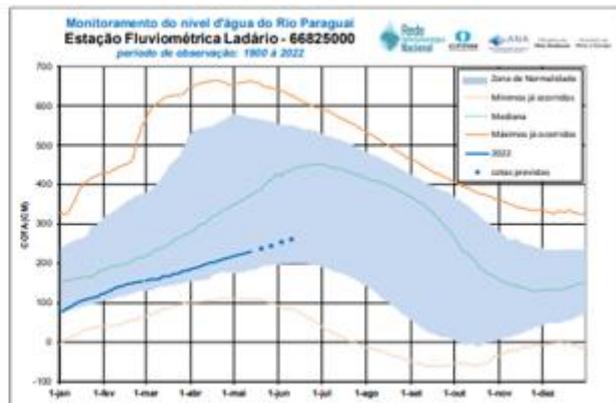
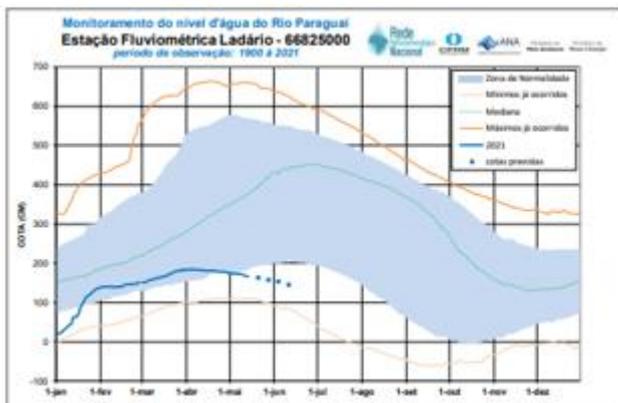
As disclosed monthly through Notices to the Market, 2021 was a year with extremely low draft levels in the rivers where Hidrovias operates in this Corridor, with a situation close to the historical minimums for the last 121 years, causing interruptions in the operation for roughly over two months and impacting results in the second half of the year, when there is a reduction in water levels and navigation becomes more restrict.

The beginning of 2022 was marked by stronger rainfalls, which allowed the Company to resume operations with large convoys and cycles closer to more normal conditions for the end of the first quarter, therefore enabling more normalized navigation during the second quarter of this year.

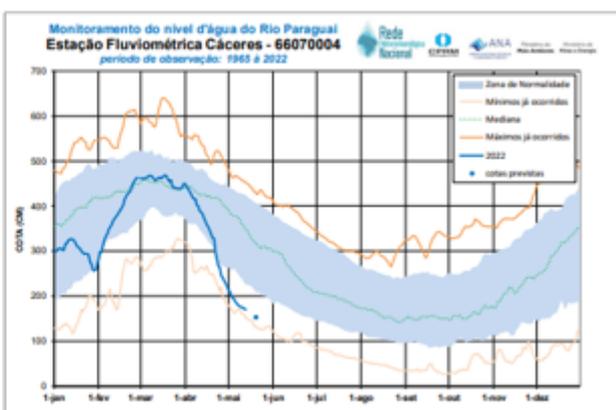
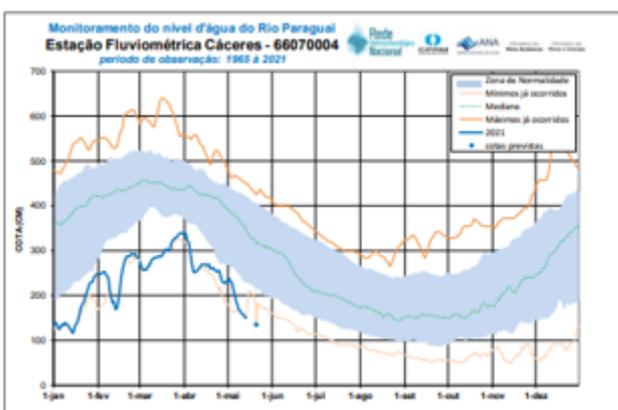
The most current projections publicly available by the Geological Survey of Brazil (CPRM) portal maintains a positive trend scenario for Ladário, a region where we have our iron ore loading, therefore, the most critical operating location. If the trend continues for the remaining of the year, this could result in a better navigation scenario compared to 2021, even during the period with lower rainfalls in the second half of the year.

Cáceres, a region that illustrates the Pantanal situation, responsible for river flows during periods of low rainfall, recovered quickly in the first quarter, reaching levels close to historical averages. However, the region returned to a more challenging trend in recent days. Even with a more challenging scenario at this measuring point, we do not see an impact on the Company's current operation. It is important to emphasize that Cáceres is just a measurement point with public information on the situation of the Pantanal basin and the reductions observed in the days prior to this earnings release does not reflect the entire scenario of the Pantanal. The close monitoring by the Company's teams demonstrate that, in general, Cáceres has higher floods between February and March, Corumbá between May and June and Porto Murtinho between July and August and, for this reason, the Pantanal will remain in good conditions in relation to 2021.

LADÁRIO (Report disclosed 05/14/2021) x LADÁRIO (Report disclosed 05/13/2022)



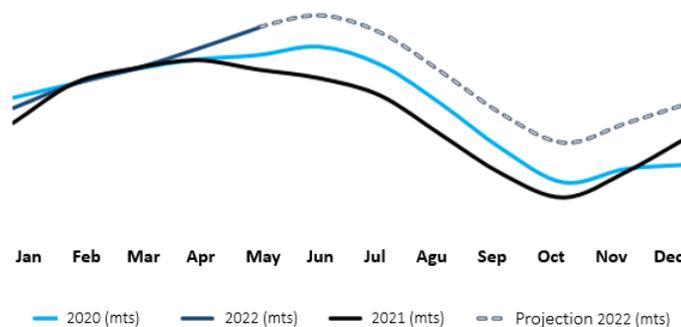
CÁCERES (Report disclosed 05/14/2021) x CÁCERES (Report disclosed 05/13/2022)



Source: The Geological Survey of Brazil - CPRM

In addition to public data provided by the *Geological Survey of Brazil*, the Company uses historical data and its own measurements and projections available, such as rainfall for future periods, to estimate the draft conditions and, consequently, make operational action plans for this region. In this context, the Company's estimates for draft conditions during the first quarter of 2022 were very close to the actual conditions in the region and, for this reason, aiming at greater transparency for future draft expectations, we provide the graph below with the expected draft levels for the rest of the year, as well as the curves held in 2020 and 2021 for comparability purposes.

Historic Draft Levels Ladário and Projection 2022 (mts)



Source: Internal projections

We maintain our commitment to transparency for a better understanding of the atypical water situation in the South Corridor and we will continue to release monthly Notices to the Market for information on loading and navigation conditions in this region.

Results:

South Corridor (R\$ million)	1Q22	1Q21	Ch. %
Net Revenue¹	226.3	16.1	1304.7%
Operating Net Revenue	125.2	84.0	49.1%
Hedge Accounting ²	101.1	(67.9)	-
Operating Costs	(88.1)	(52.1)	68.9%
Operating Costs	(88.1)	(52.1)	68.9%
Operating Expenses (Revenue)	(8.4)	(2.2)	277.3%
AFRMM, Tax Credits and Others ³	0.3	0.0	900.0%
Equity Accounting	1.8	(2.8)	-
EBITDA	131.9	(41.1)	-
Margin %	105.4%	(48.9%)	-
Hedge Accounting ²	(101.1)	67.9	-
Equity Accounting	(1.8)	2.8	-
Adjusted EBITDA	29.0	29.6	-2.0%
Margin %	23.2%	35.3%	-12.1 p.p.
JVs results ⁴	5.9	1.8	228.4%
EBITDA including JVs	35.0	31.4	11.2%
Margin %	27.9%	37.4%	-9.5 p.p.

¹ The South Corridor's Net Revenue exclude the "Intercompany" effect for the better understanding of the result;

² Hedge Accounting: The Company's functional currency is the Brazilian real. However, South Corridor agreements are denominated in U.S. dollars. Accordingly, the hedge accounting was used to mitigate the FX exposure, and the existing debt in U.S. dollars hedges long-term agreements in foreign currency. This procedure has no cash impact;

³ AFRMM, Tax Credits and Others in this Corridor, in 1Q22, includes R\$0.3 million related to write-offs made in the period.

⁴ Result obtained from the Company's interest in TGM, Limday and Baden.

Net Operating Revenue, ex-hedge accounting, totaled **R\$125.2 million** in 1Q22 (+49.1% vs. 1Q21), mainly reflecting the higher grain volume handled in the period, as well as the increase in iron ore volume linked to contracts from Imperial Logistics, acquired in April 2021.

It is worth remembering that the contracts in this Corridor are denominated in U.S. dollars and therefore, excluding the effect of the exchange rate conversion on the Company's functional currency (Real), Net Operating Revenue would have grown by 56% in the period. Hedge accounting impacted Net Revenue by R\$101.1 million in 1Q22, with no cash effect.

Operating Costs totaled **R\$88.1 million** in 1Q22 (+68.9% vs. 1Q21), reflecting the higher volume handled, as well as a larger fleet after the acquisition of Imperial Logistics, the anticipation of certain maintenance activities to support the low water scenario of the second half, and higher fixed costs due to inflation and labor union agreements.

EBITDA adjusted with JVs totaled **R\$35.0 million** in 1Q22 (+11.2% vs. 1Q21), even with higher exchange rate pressures and atypical draft conditions, with an adjusted EBITDA margin of 27.9%, a healthy level considering the many challenges this Corridor has been facing. It is also worth noting that the **adjusted EBITDA with JVs** in U.S. dollars would be 19.9% higher than in 1Q21.

Even with draft levels in 1Q22 similar to the levels in 1Q21, and the dollar depreciation, the Company maintained an **EBITDA growth** through its differentiated assets and lessons learned from the past, demonstrating it is **increasingly more prepared to overcome the challenges of this logistical corridor in terms of atypical lack of rain and periods of more intense droughts due to effects from La Niña**. The best information and projections currently available point to a **better scenario in 2022**, even with an atypical draft in the region, representing the potential for a gradual resumption of operations to more regular levels.

Santos | Salt

We started two new projects in the last years, which are still under implementation, being: the operation in the Santos Terminal¹ and the logistics operation of Salt.

The **Santos** project consists of a 25-year lease for a terminal to handle and store solid bulk in the largest port in South America, located in Santos. The operation partially started in 2020, while we started to renovate and adjust the terminal, as provided for in the bidding notice. The renovation advanced in 2021. For this reason, the terminal did not operate in 2H21 and in 1Q22, resuming its activities in mid-2022.

The **Salt** project consists of a salt transshipment and transportation agreement in Brazil's northeastern region. The Company has been dealing with regulatory procedures for the start of this operation and has a pending lawsuit with a view to obtaining the necessary authorizations to proceed with the project. As is usual for the Company, it developed a modern and efficient asset for the operation, which would increase the competitiveness of the salt market in the region. As it is an asset that would function as a "floating port", the Company can also redirect it to another region and optimize the investment already made if current regulatory restrictions are maintained.

Volume:

Volume (kt)	1Q22	1Q21	Ch. %
Santos	-	269	-
Total	-	269	-

The Santos terminal is undergoing a modernizing of its structures and "rebuilding" one of its warehouses, in line with the Company's business plan and obligations of the STS20 grant.

As a result, **no volume was handled** during 1Q22 and operations are expected to resume in the second half of 2022.

Results:

Santos	1Q22	1Q21	Ch. %
Net Revenue	-	18.0	-
Operating Net Revenue	-	18.0	-
Operating Costs	(0.1)	(11.1)	-99%
Operating Costs	(0.1)	(11.1)	-99%
Operating Expenses (Revenue)	(0.4)	(0.2)	80%
EBITDA	(0.5)	6.7	-
Margin %	-	37.1%	-
Non-recurring ¹	0.0	-	-
Adjusted EBITDA	(0.4)	6.7	-
Margin %	-	37.1%	-

¹The Non-Recurring Items line in 1Q22 includes (R\$0.04 million of apportionment of corporate expenses for comparison purposes with past results, with no effect on the consolidated result).

As already mentioned in this report, there were no operations in the Santos terminal during 1Q22 and the results shown in the table above are only for costs and expenses for the inoperative terminal that were treated as CAPEX following the guidelines of CPC 27 (Fixed Assets).

It is important to highlight that the Company's operation in Santos consolidates its **strategic positioning within the largest organized port in Latin America**, increasing the diversification of its business and consolidating itself as an important logistics player for fertilizers and salt in the Southeast region of Brazil.

Holding Company's Results

Holding (R\$ million)	1Q22	1Q21	Ch. %
Operating Expenses (Revenue)	(17.1)	(18.2)	-6.1%
AFRMM, Tax Credits and Others ¹	(0.1)	(0.0)	770.6%
Equity Accounting	(0.5)	(0.1)	278.2%
EBITDA	(17.7)	(18.3)	-3.3%
Equity Accounting	0.5	0.1	278.2%
Non-recurring ²	(2.2)	0.2	-
Adjusted EBITDA	(19.5)	(18.0)	7.9%

¹ AFRMM, Tax Credits and Others in the result for the Holding includes the impact of other credits and other non-core revenues.

² Non-recurring items in 1Q22 includes ((R\$4.1) million of apportionment of corporate expenses that were "returned" to the Holding for comparability purposes and R\$1.8 million related to the share options plan with a non-cash effect); in 1Q21 ((R\$0.1) million from the reversal of non-recurring credits and R\$0.1 million from consulting services related to the IPO process.

In 1Q22, **Adjusted Holding Expenses** totaled **R\$19.5 million** (+7.9% vs. 1Q21), mainly reflecting structural adjustments required for a publicly traded company, with a higher level of corporate governance. Additionally, the result also reflects and the impacts from inflation and labor union agreements in the period.

CONSOLIDATED RESULTS

CAPEX

Consolidated CAPEX in 1Q22 was **R\$68.4 million**, in which only R\$5.6 million was for scheduled maintenance activities, even with a significantly larger asset base compared to the same period of the previous year due to the acquisition of Imperial Logistics, which practically doubled the number of barges and pushers available for the South Corridor.

Expansion CAPEX totaled R\$42.8 million in 1Q22 and were related to the acquisition of navigation assets that will be ready for use in the North Corridor in 2023, completion of the modernization of the Santos terminal, which will begin operations in the second half of 2022, and the Technological Plan to better monitor and optimize navigation in the different corridors where the Company operates.

In 1Q22, we also made an annual payment of R\$20.1 million related to the Santos grant, higher than the previous year due to the annual contractual readjustment.

The **significant reduction** in CAPEX in the **period demonstrates the Company's efforts to generate cash in 2022**, without compromising its projects to increase capacity and its operational efficiency.

The table below shows our managerial CAPEX:

Consolidated CAPEX	1Q22	1Q21	Ch. %
Maintenance	5.6	9.0	(38.3%)
Expansion	42.8	101.0	(57.7%)
STS20 Grant	20.1	18.1	10.8%
Total CAPEX	68.4	128.2	(46.6%)

Note: In 1Q21, the R\$19.7 million difference between the CAPEX amount shown in the table above and cash flow from investments was due to the divergence between cash activation and disbursement for payment of suppliers, as described in Note 31.

Consolidated P&L

Consolidated	1Q22	1Q21	Ch. %
Net Revenue	456.7	199.6	128.8%
Net Operating Revenue ¹	360.3	272.1	32.4%
Net Operating Revenue "Road Transportation (OTM)" ²	-	1.4	-
Hedge Accounting ³	96.4	(73.9)	-
Operating Costs	(180.1)	(129.2)	39.4%
Operating Costs	(180.1)	(128.1)	40.6%
Operating Costs "Road Transportation (OTM)" ²	(0.0)	(1.2)	-98.0%
Operating Expenses (Revenues)	(35.0)	(28.4)	23.3%
AFRMM, Tax Credits and Other ⁴	3.9	20.6	-81.2%
Equity Accounting	1.3	(2.8)	-
EBITDA	246.7	59.7	313.1%
Margin %	68.5%	21.9%	46.6 p.p.
Depreciation & Amortization	(86.1)	(75.6)	13.9%
EBIT	160.6	(15.9)	-
Financial Result	(85.9)	(157.9)	-45.6%
Net Income/Loss before tax	74.7	(173.8)	-
Income Tax	(41.5)	(9.2)	349.9%
Net Income/Loss	33.2	(183.0)	-

¹ Net Operating Revenue: refers to the net revenue from shipping, transshipment, and lifting of products at the terminals where the Company operates;

² Net Operating Revenue and Operating Costs with Road Transportation (OTM): obtained by subcontracting road transportation to customers, providing an integrated logistics solution ("from MT to the ship's hold"); this operation was discontinued in 2021;

³ Hedge Accounting: The Company's functional currency is the Brazilian real. However, South Corridor and Coastal Shipping agreements are denominated in U.S. dollars. Accordingly, the hedge accounting was used to mitigate the FX exposure, and the existing debt in U.S. dollars hedges long-term agreements in foreign currency. This procedure has no cash impact;

⁴ AFRMM, Tax Credits and Others: include the positive effect from the Additional Freight for the Renovation of the Merchant Marine, as well as other credits and other non-core revenues as highlighted in each of the corridors.

Financial Result

Consolidated (R\$ million)	1Q22	1Q21	Ch. %
Financial Income	1.5	29.3	(95.0%)
Financial Expense	(132.5)	(150.3)	(11.8%)
Recurring Financial Expense	(132.5)	(54.8)	141.8%
Non-recurring Financial Expense (debt restructuring)	-	(95.5)	-
Fx variation	45.2	(36.9)	-
Financial Result	(85.9)	(157.9)	(45.6%)

Consolidated **Financial Result** totaled **(R\$85.9) million** in 1Q22, 72.0 million lower than in the same period of the previous year, mainly due to:

- i) **Financial Revenue:** worsened by R\$27.8 million vs. 1Q21 due to a lower cash position compared to the same period of last year, when the acquisition of Imperial Logistics, for US\$86 million, had not been carried out, in addition to the effect from the devaluation of the dollar in the period since approximately 90% of our investments are in U.S. dollars or in currency exchange funds;
- ii) **Financial Expenses:** reduced by R\$17.8 million in the quarter and in 1Q21, these expenses were impacted by non-recurring items from the debt restructuring process. Recurring financial expenses were higher than in 1Q21, mainly due to losses on investments pegged to foreign currency, and additional financial expenses related to the new Bond issued in 1Q21, and the new debenture issued at the end of 2021. It is worth noting that the issuances in 2021 were aimed at lengthening the Company's debt maturity schedule, with a better balance between cash generation in different currencies and debt instruments effectively hired.

- iii) **FX Variation:** improved by R\$82.1 million, due to the improvement in accounts payable from suppliers in dollar-denominated contracts, mostly compensating the opposite effect observed in financial expenses in the period.

Net Income

According to the explanations given in this report, we recorded a **Net Income of R\$33.2 million** (vs. Net Loss of R\$183.0 million on 1Q21), reflecting the positive effect of hedge accounting, exchange rate variation, and **better operating results** in all the corridors where the Company operates, which more than offset the higher depreciation due to a larger asset base and higher taxes in the period.

Cash Generation

Cash Flow (R\$ million)	1Q22	1Q21	Ch. %
Cash beginning of period	672.3	1,045.8	-35.7%
(+) EBITDA	246.7	59.7	313.1%
(+/-) Change in working capital and others	(18.6)	(155.7)	-88.1%
(+/-) Hedge Accounting	(96.4)	73.9	-
= Operating Cash Flow (OCF)	131.8	(22.0)	-
(-) CAPEX	(28.6)	(95.8)	-70.1%
<i>Recurring</i>	(5.6)	(9.0)	-38.3%
<i>Expansion</i>	(23.1)	(86.8)	-73.4%
(-) Grant	(20.1)	(18.1)	10.5%
= Investing Cash Flow (ICF)	(48.7)	(113.9)	-57.3%
(+/-) Debt Issuance/Amortization	(14.4)	409.4	-
(-) Interest Payments	(96.9)	(116.7)	-17.0%
(-) Lease Payments	(13.4)	(5.9)	127.0%
= Financing Cash Flow (FCF)	(124.6)	286.8	-
Exchange rate variation on cash balances and others	(80.1)	(30.2)	165.4%
= Cash Generation	(121.6)	120.7	-
= Cash end of period	550.7	1,166.6	-52.8%

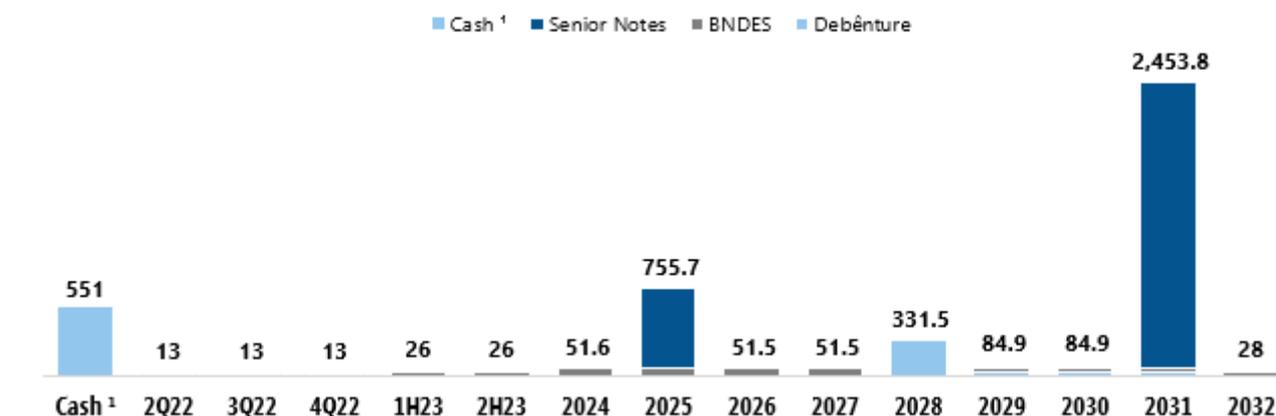
We ended 1Q22 with operating cash generation of **R\$131.8 million** (vs. operating cash consumption of R\$22.0 million in 1Q21), reflecting the consistent improvement in all the Company's operations, which presented EBITDA growth in the period, in addition to improving working capital management through more effective collections from customers and reduced advances to suppliers.

When we include the investments made for expansion and maintenance, payment of the onerous concession of Santos and the financial cash flow, we observe cash consumption of **R\$121.6 million** in 1Q22 (vs. generation of R\$120.7 million).

We ended the quarter with R\$550.7 million in cash, an **adequate level and compatible with the Company's future obligations**.

Debt

The current amortization schedule is as follows:



¹Cash includes cash and cash equivalents.

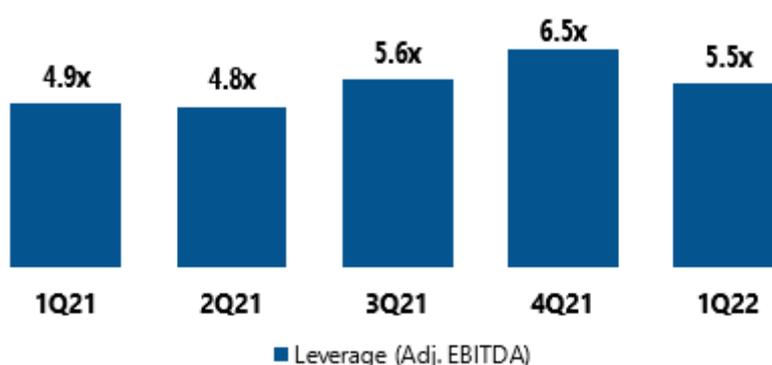
The Company's **leverage** considering Adjusted EBITDA, stood at **5.5x** in 1Q22 (vs. 6.5x in 4Q21), reflecting the resumption of operations to levels closer to the Company's potential in the North Corridor, which recorded its highest result for a first quarter, and the gradual operational improvement in the South Corridor, with a more positive trend for draft levels in 2022. Additionally, it also reflects the appreciation of the Brazilian real on the conversion of the Company's dollar-denominated debt.

Net debt in 1Q22 was higher than in the same period of the previous year due to a lower cash position after the acquisition of Imperial Logistics and the increase in gross debt, related to the debentures issue at the end of 2021, which was issued to give greater flexibility to the Company in 2022

It is important to note that non-compliance with the existing leverage covenants does not trigger the need to prepay any debt by the Company, and **we do not have any relevant short-term maturities** as less than 20% of our debt matures in 2025 and over 60% of the outstanding balance matures only in 2031.

In line with its constant search for deleveraging possibilities, the Company continues to monitor market trends to analyze opportunities to optimize its capital structure, maintaining proper balance between its operating cash generation and its debt obligations.

See below the historical data of net debt/Adjusted EBITDA:



Note: Considers Adjusted EBITDA for the last 12 months, excluding the impact of hedge accounting, equity pickup, and non-recurring items in the period. Due to the Company's debt restructuring, we began to analyze covenant on a consolidated basis and, therefore, there was a change in calculation, which now considers Net Debt without adjustments to exchange rate variations.

CORPORATE GOVERNANCE

In the last month, the Company carried out an organizational restructuring, which included the creation of two new positions: Vice President of Operations and Director of Institutional Relations.

This change, along with other organizational adjustments, was a relevant step in the evolution of the Company's internal governance.

Additionally, as a subsequent event to the quarter, the Annual Shareholders' Meeting approved, in April 2022, the election of the Company's Board of Directors, composed of nine members, with four of them being independent - following the best corporate governance practices in the Brazilian market.

The new Board of Directors has the following composition: Bruno Pessoa Serapião (Chairman), Felipe Andrade Pinto (Vice-Chairman), Márcia Maria Ferraresi (member), Michell Fontes Souza (member), Roberto Lucio Cerdeira Filho (member), Antonio Mary Ulrich (independent member), Denys Monteiro (independent member), Marcus Vinicius Menoita Nogueira (independent member), Ricardo Antonio Weiss (independent member).

DISCLAIMER

This report has forward-looking statements and prospects based on strategies and beliefs for growth opportunities of Hidroviás do Brasil S.A. and its subsidiaries ("Hidroviás" or "Company"), based on the Management's analyses. This means that statements included herein, based on a thorough study of public information made available to the market in general, although considered reasonable by the Company, may not materialize and/or may have imperfections and/or inaccuracies. This disclaimer on the information shown indicates the existence of adverse situations that may impact the expected results so that our expectations might not materialize within the reporting period, as these factors go beyond Hidroviás' control. Therefore, the Company does not guarantee the performance in this presentation and, as a result, does not represent a material offering the purchase and/or subscription of its securities.

ATTACHMENT

HIDROVIAS DO BRASIL S.A.
STATEMENTS OF INCOME
FOR THE PERIODS ENDED MARCH 31, 2022 AND 2021
(In thousands of reais - R\$, except earnings/loss per share)

	Consolidated	
	01/01/2022– 03/31/2022	01/01/2021– 03/31/2021
Net operating revenue	456,689	199,578
Cost of services rendered	-243,557	-179,72
Gross income	213,132	19,858
OPERATING EXPENSES		
General and administrative expenses	-57,721	-53,509
Equity in net income of subsidiaries	1,304	-2,832
Other revenues	3,876	20,601
Operating income (loss) before financial income (loss) and taxes	160,591	-15,882
Financial revenues	46,666	30,194
Financial expenses	-132,534	-188,096
Financial income (loss)	-85,868	-157,902
Operating income (loss) before income tax and social contribution	74,723	-173,784
Income tax and social contribution		
Current	-30,777	-18,104
Deferred	-10,709	8,883
Net income (loss) for the period	33,237	-183,005
Basic earnings per share - R\$	0.0437	(0.2407)
Diluted earnings per share - R\$	0.0437	(0.2407)

See the accompanying notes to the interim financial informati

HIDROVIAS DO BRASIL S.A.
 STATEMENTS OF CASH FLOWS
 FOR THE PERIODS ENDED MARCH 31, 2022 AND 2021
 (In thousands of reais – R\$)

	Consolidated	
	03/31/2022	03/31/2021
Cash flow from operating activities		
Loss for the period	33,237	-183,005
net cash generated by (invested in) in operating activities:		
Provision for bonus	5,71	8,665
Current and deferred income tax and social contribution	41,486	-8,883
Adjustment to present value of lease and concession	2,593	2,608
(Formation) Reversal of provision for contingency	3,36	1,804
Interest incurred on loans	66,841	54,8
Reversal of loan funding costs	3,611	-88,924
Inflation and foreign exchange adjustments on debt	-39,029	36,855
Accrued interest - lease	1,978	-246
Stock option plan	1,828	-
Yield of interest earning bank deposit	51,171	-30,182
Write-offs of lease	-2,473	-
Depreciation and amortization	66,77	54,258
Amortization from right-of-use asset	19,296	5,173
Equity in net income of subsidiaries	-1,304	2,832
Revenue realized from hedge	-96,381	73,908
Reverse of provision for risk	-	-488
(Increase) decrease in operating assets:		
Accounts receivable	-23,724	-53,032
Inventories	-17,129	-5,623
Recoverable taxes	8,355	21,09
Advances to suppliers	-13,868	6,92
Prepayments	3,696	-33,467
Judicial deposits	-1	-255
Guarantees and pledge deposits	-	110
Other receivables	10,852	436
Increase (decrease) in operating liabilities:		
Suppliers	9,448	41,364
Social and labor charges	-7,881	-17,288
Taxes payable	-6,106	-3,792
Advances from clients	25,084	-8,163
Other accounts payable	29,816	19,096
Payment of interest on loans and financing	-96,865	-116,654
Income taxes and social contribution paid	-39,421	-36,972
Net cash invested in operating activities	40,95	-257,055
Cash flows from investment activities		
Acquisition of fixed assets	-22,214	-92,19
Acquisition of intangible assets	-6,411	-3,591
Securities (redemptions)	256,949	40,663
Dividends received	-	-
Loan granted between related parties	-	1,213
Capital increase (decrease) in subsidiaries	-	-
Net cash generated by (invested in) investment activities	228,324	-53,905
Cash flows from financing activities		
Borrowings		2,848,650
Concession lease	-20,054	-18,141
Lease paid	-13,352	-5,882
Amortization of principal - loans	-14,413	(2,439,267)
Financial investments	-	2,078
Loan granted between related parties	-	-
Other accounts payable with related parties	-	-1,61
Net cash (invested in) generated by financing activities	-47,819	385,828
Effect of changes in exchange rate on balance of cash and cash equi	-33,185	14,572
(Decrease)/increase in cash and cash equivalents	188,27	89,44
Cash and cash equivalents at the beginning of the period	76,454	214,848
Cash and cash equivalents at the end of the period	264,724	304,288
(Decrease)/increase in cash and cash equivalents	188,27	89,44

See the accompanying notes to the interim financial information.

HIDROVIAS DO BRASIL S.A.
BALANCE SHEETS AT MARCH 31, 2022 AND DECEMBER 31, 2021

(In thousands of reais – R\$)

ASSETS	Consolidated	
	03/31/2022	12/31/2021
Current assets		
Cash and cash equivalents	264,724	76,454
Securities	272,339	582,562
Trade accounts receivable	245,857	244,62
Inventories	104,947	94,347
Recoverable taxes	27,779	30,414
Income tax and social contribution	39,695	62,734
Advances to suppliers	46,508	50,264
Prepayments	21,064	26,288
Related party credits	-	-
Dividends receivable	-	-
Other receivables	46,024	58,698
Total current assets	1,068,937	1,226,381
Non-current assets		
Linked securities	13,622	13,295
Related party credits	4,875	5,778
Trade accounts receivable	5,6	6,4
Judicial deposits	45,771	45,944
Guarantees and pledge deposits	2,072	2,21
Deferred tax assets	117,612	177,885
Recoverable taxes	44,669	52,826
Income tax and social contribution	38,623	38,77
Prepayments	31,104	35,03
Investments	89,899	103,705
Property, plant and equipment	3,906,364	4,254,285
Right-of-use asset	191,642	207,58
Intangible assets	346,879	347,441
Total non-current assets	4,838,732	5,291,149
Total assets	5,907,669	6,517,530

See the accompanying notes to the interim financial information.

HIDROVIAS DO BRASIL S.A.
BALANCE SHEETS AT MARCH 31, 2022 AND DECEMBER 31, 2021

(In thousands of reais – R\$)

LIABILITIES AND SHAREHOLDERS' EQUITY	Consolidated	
	03/31/2022	12/31/2021
Current liabilities		
Suppliers	165,389	146,142
Loans and financing	114,98	180,889
Social and labor charges	30,451	33,756
Lawsuits	25,64	22,334
Taxes payable	29,039	35,381
Income tax and social contribution	30,104	63,078
Accounts payable with related parties	-	-
Advances from clients	13,432	3,65
Lease liabilities	76,455	69,942
Obligation with concession - grant	21,866	24,046
Other accounts payable	49,488	23,07
Total current liabilities	556,844	602,288
Loans and financing	3,844,706	4,458,517
Lease liabilities	145,739	161,636
Obligation with concession - grant	26,321	42,227
Other accounts payable	4,421	5,208
Total non-current liabilities	4,021,187	4,667,588
SHAREHOLDERS' EQUITY		
Capital	1,334,584	1,334,584
Capital reserves	36,052	34,871
Retained earnings (loss)	-302,859	-336,096
Equity valuation adjustment	261,861	214,295
Total shareholders' equity	1,329,638	1,247,654