



Hidrovias do Brasil

RESULTADO
2T22 e 1S22

São Paulo, 11 de agosto 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 2º trimestre e 1º semestre de 2022. O resultado apresentado neste relatório segue as regras contábeis brasileiras e internacionais (IFRS) e as comparações aqui realizadas levam em consideração o 2T21 e 1S21, exceto quando indicado de outra forma.

Hidroviás do Brasil encerra o primeiro semestre de 2022 com resultados históricos tanto no primeiro como no segundo trimestre do ano, com crescimento expressivo de volume em todos os corredores logísticos onde opera, EBITDA Ajustado consolidado 17,2% superior ao 1S21 e lucro líquido de R\$55,3 milhões.

DESTAQUES 2T22 E 1S22

- O **volume total** movimentado no 2T22 foi recorde, totalizando **4,6 milhões de toneladas** (+23,0% vs. 2T21), com crescimento, mais uma vez, de mais de dois dígitos em todas as operações estabelecidas atualmente. No 1S22, o **volume total** movimentado foi de **8,1 milhões de toneladas** (+25,2% vs. 1S21), demonstrando retomada gradual do Corredor Sul e cenário muito positivo nas operações de grãos no Norte e de bauxita na Cabotagem.
- A **Receita Líquida Operacional** (ex-“OTM” e *hedge accounting*) totalizou **R\$503,0 milhões** no 2T22 (+22,2% vs. 2T21), com forte desempenho nos principais corredores logísticos onde a Companhia atua, refletindo principalmente o maior volume movimentado, que mais que compensou o efeito da depreciação do Real na conversão dos resultados obtidos nos corredores dolarizados. No 1S22, a **Receita Líquida Operacional** (ex-“OTM” e *hedge accounting*) totalizou **R\$863,3 milhões** (+26,2% vs. 1S21).
- O **EBITDA Consolidado Ajustado, incluindo o resultado das JVs** foi o maior já apresentado na história da Hidroviás, totalizando **R\$267,8 milhões** no 2T22 (+19,6% vs. 2T21), ainda não representando todo o potencial da Companhia, já que ainda temos o cenário de restrição operacional no Corredor Sul e não houve efeito positivo da operação de Santos – que está em fase de término do seu processo de modernização e reforma. No 1S22, o **EBITDA Consolidado Ajustado** totalizou **R\$424,6 milhões** (+17,2% vs. 1S21).
- O **CAPEX Consolidado** totalizou **R\$89,5 milhões** no 2T22, forte redução de 85,3% ante o mesmo período do ano passado, refletindo os investimentos com manutenção, que seguem estruturalmente baixos, e com expansão, focados em projetos que trarão resultado já no curto e médio prazo. No 1S22, o **CAPEX Consolidado** foi de **R\$156,2 milhões** (-78,8% vs. 1S21).
- O **indicador Dívida Líquida/EBITDA ajustado** ficou em **5,7x** no 2T22 (vs. 5,5x no 1T22), impactado pelo efeito de marcação da dívida dolarizada, sendo que não há nenhum vencimento material de curto prazo.

Consolidado	2T22	2T21	Var. %	1S22	1S21	Var. %
Volume Consolidado (kt)	4.630	3.765	23,0%	8.139	6.501	25,2%
Volume total (Corredor Norte)	2.179	1.833	18,9%	3.818	3.220	18,6%
Volume total (Navegação Costeira)	745	594	25,4%	1.564	999	56,6%
Volume total (Corredor Sul)	1.706	1.275	33,8%	2.757	1.950	41,4%
Volume total (Santos)	-	63	-	-	332	-
Receita Líquida Operacional (R\$ milhões)¹	503,0	411,8	22,2%	863,3	683,9	26,2%
Receita Líquida Operacional (Corredor Norte)	200,4	176,4	13,6%	376,2	299,1	25,8%
Receita Líquida Operacional (Navegação Costeira)	58,1	63,1	-8,0%	117,4	110,5	6,2%
Receita Líquida Operacional (Corredor Sul)	244,7	167,0	46,5%	369,9	251,0	47,4%
Receita Líquida Operacional (Santos)	(0,1)	5,2	-	(0,1)	23,3	-
EBITDA Consolidado Ajustado (R\$ milhões)²	267,8	223,9	19,6%	424,6	362,4	17,2%
EBITDA Ajustado (Corredor Norte)	133,6	116,9	14,3%	241,9	202,6	19,4%
EBITDA Ajustado (Navegação Costeira)	36,0	30,5	18,1%	69,5	63,1	10,1%
EBITDA Ajustado (Corredor Sul incluindo JVs)	126,4	96,1	31,5%	161,4	127,6	26,5%
EBITDA Ajustado (Santos)	(1,9)	(0,4)	-	(2,4)	6,3	-
EBITDA Ajustado (Holding)	(26,3)	(19,1)	37,2%	(45,7)	(37,2)	23,0%
CAPEX Consolidado	89,5	609,8	-85,3%	156,2	737,9	-78,8%

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 e inclui o resultado obtido com a participação da Companhia nas JVs Limday, TGM e Baden.

MENSAGEM DA ADMINISTRAÇÃO

*“Encerramos o segundo trimestre de 2022 com o **maior EBITDA Ajustado** já apresentado pela Hidrovias do Brasil, totalizando **R\$267,8 milhões**, mesmo em meio ao desafio operacional ainda observado no Corredor Sul – que no 2T22 teve condições de navegação melhores que do ano passado, mas com calado ainda abaixo das médias históricas - e sem o efeito positivo da operação de Santos, que passou por obras de modernizações e reformas durante todo o primeiro semestre do ano, com retorno da operação programada para agosto.*

Esse resultado juntamente com a resiliência dos contratos de longo prazo demonstra, mais uma vez, o comprometimento e os esforços da Companhia para buscar alternativas e soluções que possibilitem melhorias operacionais constantes, mitigando, cada vez mais, impactos externos e não-gerenciáveis como os que observamos em 2021.

*O Corredor Norte apresentou **crescimento expressivo de volume de grãos** no período, mesmo com a comercialização de soja atrasada no primeiro semestre deste ano, compensado por uma estratégia acertada e antecipada do nosso time comercial, que conseguiu aproveitar a capacidade do sistema e captar volume de milho da safra anterior destinado para exportação.*

*No Sul, ainda que com cenário de recuperação gradual e calado abaixo da regularidade histórica, fomos capazes de movimentar **volume expressivo de minério de ferro** por meio dos nossos ativos diferenciados, sendo que a Hidrovias do Brasil foi a única empresa a navegar nos dois primeiros meses deste ano. Nesse sentido, estamos nos adiantando e preparando a operação para enfrentar o cenário de águas mais baixas - usual do segundo semestre - de forma a ter o melhor resultado possível durante o período de recuperação deste Corredor.*

*A operação de Navegação Costeira segue com **retomada dos níveis históricos de volume de bauxita** ao longo deste ano, apresentando resultado muito consistente. Por fim, como já mencionado, estamos em **fase final do processo de modernizações e reformas no nosso terminal de Santos**, que já contribuirá com resultado positivo em 2022, diversificando ainda mais as operações da Companhia e consolidando nossa posição estratégica dentro do principal porto de entrada de fertilizantes e sal para abastecimento das regiões sudeste e centro-oeste do Brasil.*

*Continuamos focados e sendo muito **diligentes com relação aos investimentos realizados**, que estão direcionados preponderantemente para projetos com retorno de mais curto-prazo, buscamos alternativas e aproveitando as oportunidades de mercado para otimizar e **adequar nossa estrutura de capital** – transformando parte da dívida dolarizada para dívida em Reais, visando **reduzir a volatilidade** do resultado e **balancear os fluxos de geração de caixa**.*

O ano de 2022 ainda apresenta desafios atípicos relacionados a falta de chuva em um dos principais corredores logísticos onde atuamos, contudo temos a convicção de que temos operações sólidas e que estamos nos estruturando de forma muito eficiente para seguir com o caminho natural de aproveitamento das inúmeras vias de crescimento que essa Companhia possui. “

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 empuradores e barcaças utilizadas para movimentação de produtos.

Volume:

Volume (kt)	2T22	2T21	Var. %	1S22	1S21	Var. %
Corredor Norte	2.179	1.833	18,9%	3.818	3.220	18,6%
Grãos	1.529	1.277	19,7%	2.787	2.363	17,9%
Fertilizantes	45	109	-58,7%	104	176	-40,9%
"Rodo direto" ¹	605	447	35,3%	927	681	36,1%

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.

Encerramos o 2T22 movimentando **volume recorde de 2,2 milhões de toneladas** no Corredor Norte (+18,9% vs. 2T21), com destaque para o crescimento expressivo do volume de grãos recebidos diretamente no terminal de uso privado de Barcarena, bem como movimentados por meio do sistema integrado em Miritituba. Esse volume reflete uma estratégia comercial e operacional acertada da Companhia, antecipando o movimento do produtor brasileiro – que diante da quebra de safra nos estados do Sul do Brasil, seguiu a comercialização da soja para buscar melhores negociações durante o primeiro semestre – e captando volume adicional de milho da safra anterior, não perdendo, dessa forma, a capacidade do trimestre.

O volume de fertilizantes ficou em 45 mil toneladas no período, refletindo a decisão de giro mais rápido dos ativos para priorização da execução do volume de grãos no ano já que as safras de grãos se confirmaram muito fortes em 2022, sem mudança estrutural de movimentação dessa carga no sistema.

Os Portos do Norte mantiveram sua posição de liderança e foram responsáveis por 50,2% das exportações de soja e milho originados no Mato Grosso no 2T22 e a **Hidroviás do Brasil** continuou sendo o **player independente e integrado de maior relevância na região**, responsável por 42,2% de todo o volume movimentado em Barcarena.

No 1S22, o **volume total** movimentado no Corredor Norte foi de **3,8 milhões de toneladas** (+18,6% vs. 1S21). A pujança da safra agrícola e os planos de aumento de área para a safra 22/23, que resulta em maior importação de fertilizantes, nos deixa confiantes de que haverá volume relevante de grãos produzidos no Brasil e, especialmente no Mato Grosso, que será direcionado para exportação durante o 2S22, com cenário de capacidade de expedição limitada nos diferentes corredores logísticos do Brasil.

Fomos responsáveis pelo transporte de aproximadamente 12,0% do volume exportado do Mato Grosso no 1S22 quando olhamos apenas para o volume movimentado pela Hidroviás em Miritituba, onde temos o sistema integrado (vs. 10,7% no mesmo período de 2021), com *market share* de 39% na região durante o 1S22 (vs. 38% no 1S21).

A performance apresentada pela Companhia e pelos portos localizados na região Norte comprova que esse corredor logístico segue sendo o **mais competitivo para escoamento da safra do Mato Grosso**, principalmente se levarmos em consideração que houve **crescimento expressivo de volume mesmo diante de dinâmica competitiva mais agressiva** dos *players* que operam nos outros corredores, somados aos efeitos de fretes rodoviários pontualmente maiores para o Norte (impactados pelo preço do combustível mais alto e piora temporária das condições da BR-163 até o início dos trabalhos da nova concessionária). Vale ressaltar, ainda, que esse cenário de frete rodoviário no patamar do 2T22 reflete o ponto mais alto da combinação dos efeitos acima mencionados, devendo ser ajustados durante o segundo semestre do ano à medida que o preço de combustível retorne para patamares mais regulares, que as obras da BR-163 avancem - otimizando as condições da via, e que se aumente a disponibilidade de caminhões para o trecho Sorriso-Miritituba à medida que a colheita se encerra. Essa normalização já pode ser observada nos dados do início do 3T22, quando já houve redução de aproximadamente 10% ante o final do 2T22.

Resultado (R\$ milhões):

Corredor Norte	2T22	2T21	Var. %	1S22	1S21	Var. %
Receita Líquida¹	200,4	176,4	13,6%	376,2	300,4	25,2%
Receita Líquida Operacional	200,4	176,4	13,6%	376,2	299,1	25,8%
Receita Líquida Operacional "Transporte Rodoviário (OTM)" ²	-	-	-	-	1,4	-
Custos Operacionais	(64,6)	(57,9)	11,5%	(126,9)	(107,6)	17,9%
Custos Operacionais	(64,5)	(57,9)	11,4%	(126,9)	(106,5)	19,2%
Custos Operacionais "Transporte Rodoviário (OTM)" ²	(0,0)	-	-	(0,1)	(1,2)	-95,6%
Despesas (Receitas) Operacionais	(7,8)	(3,3)	133,0%	(16,0)	(10,8)	48,4%
AFRMM, Créditos Fiscais e Outros ³	0,2	1,7	-91,2%	0,2	20,6	-
Equivalência Patrimonial	0,2	0,1	156,7%	0,2	0,2	7,0%
EBITDA	128,4	116,9	9,8%	233,6	202,8	15,2%
Margem %	64,1%	66,3%	-2,2 p.p.	62,1%	67,8%	-5,7 p.p.
Equivalência Patrimonial	(0,2)	(0,1)	156,7%	(0,2)	(0,2)	7,0%
Não Recorrentes ⁴	5,5	0,0	-	8,5	0,0	-
EBITDA Ajustado	133,6	116,9	14,3%	241,9	202,6	19,4%
Margem %	66,7%	66,3%	0,4 p.p.	64,3%	67,7%	-3,4 p.p.

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 2T22 e 1S22 inclui R\$ 0,1 milhão de créditos fiscais de PIS/Cofins e R\$ 0,1 milhão de serviços bancários com folha de pagamento;

⁴A linha de Não Recorrentes inclui no 2T22: R\$5,5 milhões de rateio de despesas corporativas para fins de comparabilidade com passado – sem efeito algum no resultado consolidado. No 1S22 inclui: R\$8,5 milhões de rateio de despesas corporativas para fins de comparabilidade com passado – sem efeito algum no resultado consolidado.

Encerramos o 2T22 com a maior **Receita Líquida Operacional ex-OTM** já obtida pela Companhia neste corredor logístico, totalizando **R\$200,4 milhões** (+13,6% vs. 2T21), refletindo a assertividade da nossa estratégia comercial e o benefício do crescimento de volume de grãos. Importante destacar que essa Receita também reflete efeito de *mix* de serviços quando comparado com o mesmo período do ano anterior, já que em 2022 tivemos maior participação do volume recebido diretamente em Barcarena, que inclui apenas o serviço de elevação portuária na composição da tarifa e que é importante para garantir a ocupação plena do nosso terminal portuário, otimizando capacidade e gerando valor para a operação.

No 1S22, a **Receita Líquida Operacional ex-OTM** totalizou **R\$376,2 milhões** (+25,8% vs. 1S21), tanto em função do maior volume de grãos transportado como pelo efeito positivo da contraprestação não-monetária obtida no 1T22.

Os **Custos Operacionais ex-OTM** cresceram menos que a receita no 2T22 (+11,4% vs. 2T21), totalizando **R\$64,5 milhões**, demonstrando principalmente os efeitos positivos da diluição obtida com o maior volume movimentado no período, que compensaram parcialmente os ajustes de inflação e acordos sindicais. Os custos variáveis mantiveram-se estáveis mesmo com a alta do combustível, demonstrando novamente o benefício dos contratos que possuem repasse dessa variável nas tarifas praticadas.

No 1S22, os **Custos Operacionais ex-OTM** foram de **R\$126,9 milhões** (+19,2% vs. 1S21), explicados principalmente pela antecipação de manutenções necessárias na operação durante o 1T22, para que consigamos operar dentro da capacidade máxima do sistema durante todo o ano, atendendo às fortes projeções de volumes de grãos deste ano.

As **Despesas Operacionais** totalizaram **R\$7,8 milhões** no 2T22, impactadas pelo rateio das despesas corporativas que passaram a ser realizadas no 3T21 e que, por esse motivo, não são comparáveis com os dados do 2T21. Se excluirmos esse efeito, as **Despesas Operacionais** seriam de **R\$2,3 milhões** (-30,3% vs. 2T21), demonstrando o foco contínuo da Companhia na otimização e controle das despesas.

No 1S22, as **Despesas Operacionais** somaram **R\$16,0 milhões** (+48,4% vs. 1S21), com o mesmo impacto do rateio das corporativas em 2022. Excluindo esse efeito, também observaríamos uma redução de 30,3% ante o mesmo período do ano anterior.

O **EBITDA Ajustado** obtido no 2T22 foi o maior já observado neste corredor logístico desde o início das operações, totalizando **R\$133,6 milhões** (+14,3% vs. o 2T21), com forte margem EBITDA Ajustada de 66,7% (+ 40 bps vs. 2T21).

No 1S22, o **EBITDA Ajustado** totalizou **R\$241,9 milhões** (+19,4% vs. 1S21), com margem EBITDA Ajustada de 64,3% (vs. 67,7% no 1S21 – sendo que no 1T21 não houve contraprestação não monetária conforme já explicado no release de resultados anterior, impactando a comparação de margens operacionais do período já que aumenta a base de Receita deste ano).

Com isso, observa-se que mesmo em face de uma dinâmica competitiva mais agressiva observada desde o início de 2022, o Corredor Norte segue como a **alternativa mais competitiva para exportação de grãos originados no Mato Grosso**, sendo que a Hidroviás do Brasil continua bem posicionada e **na posição de liderança do corredor**, apta a capturar volumes em patamares próximos ao da sua capacidade instalada, otimizando cada vez mais sua estrutura operacional e mantendo patamares fortes de rentabilidade.

Navegação Costeira (Cabotagem)

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

Volume:

Volume (kt)	2T22	2T21	Var. %	1S22	1S21	Var. %
Navegação Costeira (Cabotagem)	745	594	25,4%	1.564	999	56,6%
Bauxita	745	594	25,4%	1.564	999	56,6%

O **volume total** de bauxita transportado no 2T22 voltou para patamares mais próximos do nível histórico após a resolução dos desafios pontuais observados no píer de descarregamento do principal cliente desta operação, totalizando **745 mil toneladas** (+25,4% vs. 2T21).

No 1S22, o **volume de bauxita** transportado foi de **1,5 milhão de toneladas** (+56,6% vs. 1S21), sendo que esta é uma operação extremamente consistente e resiliente, com contrato 100% no formato “take or pay”.

Resultado (R\$ milhões):

Navegação Costeira (Cabotagem)	2T22	2T21	Var. %	1S22	1S21	Var. %
Receita Líquida	53,7	58,1	-7,5%	108,2	99,4	8,8%
Receita Líquida Operacional	58,1	63,1	-8,0%	117,4	110,5	6,2%
Hedge Accounting ¹	(4,4)	(5,1)	-13,2%	(9,1)	(11,1)	-17,8%
Custos Operacionais	(25,2)	(34,9)	-27,7%	(54,8)	(51,1)	7,2%
Custos Operacionais	(25,2)	(34,9)	-27,7%	(54,8)	(51,1)	7,2%
Despesas (Receitas) Operacionais	(1,5)	-	-	(2,3)	(0,3)	-
AFRMM, Créditos Fiscais e Outros ²	3,0	2,2	37,1%	6,7	3,9	70,1%
EBITDA	30,0	25,4	18,2%	57,8	52,0	11,2%
Margem %	51,6%	40,2%	11,4 p.p.	49,2%	47,0%	2,2 p.p.
Hedge Accounting¹	4,4	5,1	-13,2%	9,1	11,1	-17,8%
Não Recorrentes³	1,6	-	-	2,6	-	-
EBITDA Ajustado	36,0	30,5	18,1%	69,5	63,1	10,1%
Margem %	61,9%	48,2%	13,7 p.p.	59,2%	57,1%	2,1 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 2T22: R\$1,6 milhão de rateio de despesas corporativas para fins de comparabilidade com passado – sem efeito algum no resultado consolidado e no 1S22: R\$2,6 milhões de rateio de despesas corporativas para fins de comparabilidade com passado – sem efeito algum no resultado consolidado.

Encerramos o 2T22 com **Receita Líquida Operacional** ex-hedge accounting de **R\$58,1 milhões** (-8,0% vs. 2T21), 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 forte, foi impactado pelo efeito de conversão já que o dólar médio do 2T22 ficou 7% abaixo do 2T21. A Receita dessa operação em moeda americana foi de US\$11,7 milhões (-4,6% vs. 2T21). Registramos (R\$4,4) milhões de *hedge accounting* no período.

No 1S22, a **Receita Líquida Operacional** ex-hedge accounting totalizou **R\$117,4 milhões** (+6,2% vs. 1S21), refletindo os mesmos efeitos já mencionados acima. A *Receita* obtida em moeda americana nessa operação foi de US\$23,2 milhões no 1S22 (+11,1% vs. 1S21). Registramos (R\$9,1) milhões de *hedge accounting* no período, sem efeito caixa.

Os **Custos Operacionais** totalizaram **R\$25,2 milhões** no 2T22 (-27,7% vs. 2T21), com diluição dos custos fixos em função do maior volume movimentado no período, bem como menor custo quando comparado com o ano anterior já que em 2022 não houve o impacto da docagem dos navios (que acontece em média a cada 2,5 anos e de forma alternada entre as duas embarcações).

No 1S22, os **Custos Operacionais** totalizaram **R\$54,8 milhões** (+7,2% vs. 1S21), explicado principalmente pelos maiores custos médios de praticagem e ajustes sindicais observados principalmente no 1T22.

As **Despesas Operacionais** ficaram em **R\$1,5 milhão** no 2T22, refletindo o rateio das despesas corporativas que passou a acontecer no 3T21, não sendo, portanto, comparável com o mesmo período do ano anterior. Excluindo esse efeito, as Despesas Operacionais teriam ficado estáveis quando comparadas com o ano anterior.

No 1S22, as **Despesas Operacionais** totalizaram **R\$2,3 milhões**, com o mesmo impacto do rateio das despesas corporativas mencionado acima. Excluindo esse efeito, as Despesas Operacionais teriam ficado estáveis quando comparadas com o 1S21.

O **EBITDA Ajustado** totalizou **R\$36,0 milhões** no 2T22 (+18,1% vs. 2T21), crescimento importante mesmo com o efeito da conversão cambial do resultado para Reais, refletindo a diluição dos custos fixos e o efeito positivo obtido com o AFRMM – que mesmo com alíquota reduzida para 8% neste trimestre, foi maior que no ano passado já que houve incremento de volume no período. O EBITDA ajustado em USD foi 18,8% superior ao 2T21, demonstrando a constante evolução desta operação e a margem EBITDA Ajustada foi de 61,9% (comparada com 48,2% no 2T21).

O **EBITDA Ajustado** do 1S22 foi de **R\$69,5 milhões** (+10,1% vs. 1S21), com margem EBITDA Ajustada de 59,2% (vs. 57,1% no 1S21), demonstrando que a operação voltou para níveis mais regulares durante o ano de 2022. Excluindo o efeito de conversão cambial do resultado para Reais no período, o EBITDA ajustado teria crescido 16%.

O resultado da Navegação Costeira segue muito **consistente** e **resiliente** mesmo com efeito negativo da conversão cambial do resultado para Reais, demonstrando, cada vez mais, a excelência operacional dessa unidade de negócio da Companhia.

Corredor Sul

Corredor Sul: transporte fluvial de grãos, fertilizantes, minério de ferro e alguns outros granéis pela hidrovía 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 Montevideu (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)	2T22	2T21	Var. %	1S22	1S21	Var. %
Corredor Sul	1.706	1.275	33,8%	2.757	1.950	41,4%
Minério de Ferro	1.087	663	64,0%	1.731	1.048	65,2%
Grãos	200	289	-30,8%	345	396	-12,9%
Fertilizantes	11	18	-38,9%	18	27	-33,3%
Outros	15	-	-	15	-	-
Total antes das JVs	1.313	970	35,4%	2.109	1.471	43,4%
JVs ¹	393	305	28,9%	648	479	35,3%

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

O **volume total** transportado no Corredor Sul no 2T22 foi o maior já movimentado pela Companhia, mesmo em meio a restrições e cenário atípico de calado nesta região, totalizando **1,7 milhão** de toneladas (+33,8% vs. 2T21). Destaca-se o crescimento de 64,0% do volume de minério de ferro, explicado tanto pela melhora gradual do calado neste período quando comparado com o ano anterior, bem como pela movimentação de volumes contratados com a Imperial Logistics, que praticamente não ocorreu em 2021 pelas condições extremamente restritivas de navegação.

O volume de grãos, que é menos representativo neste corredor, totalizou 200 mil toneladas no 2T22 (vs. 289 mil toneladas no 2T21), impactado pela quebra da safra de soja no Paraguai, sendo que a Companhia manteve o seu *market share* de cerca de 25% nesta operação. Por outro lado, o volume movimentado pelas JVs cresceu significativamente no trimestre, totalizando 393 mil toneladas – com melhoria operacional relevante da Limday e safra maior de grãos no Uruguai, que viabilizou maior carga no TGM.

No 1S22, houve movimentação de **2,7 milhões de toneladas** neste corredor logístico, com destaque para o incremento do volume de minério de ferro, que se deu graças aos ativos de ponta que a Companhia possui, capazes de operar melhor que os demais *players* do mercado durante esse período atípico, tanto que a Hidroviás do Brasil foi o único *player* que navegou durante os dois primeiros meses 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 e, portanto, um dos principais pontos críticos para nossa operação no Sul. Ainda assim, seguindo a tendência e sazonalidade usual dos rios desta bacia, espera-se uma diminuição do nível do calado a partir de agosto – com o início do período sem chuvas e cenário de águas mais baixas.

Seguimos acompanhando as projeções disponíveis para essa região, que demonstram que Ladário deve permanecer com nível de calado mais positivo que no ano de 2021, seguindo tendência de recuperação, mas se mantendo abaixo das médias históricas, fazendo com que a operação de minério de ferro ainda fique aquém da sua regularidade e do seu potencial.

LADÁRIO (Boletim publicado no dia 06/08/2021) x LADÁRIO (Boletim publicado no dia 05/08/2022)

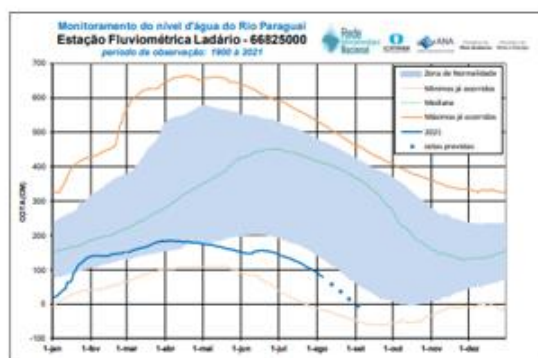


Figura 7: Prognóstico dos níveis para LADÁRIO (66825000), no rio PARAGUAI.

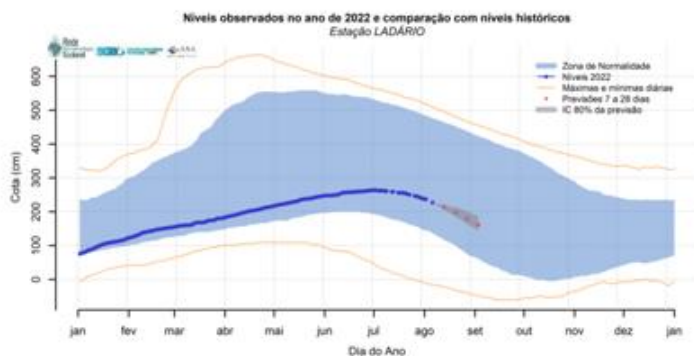
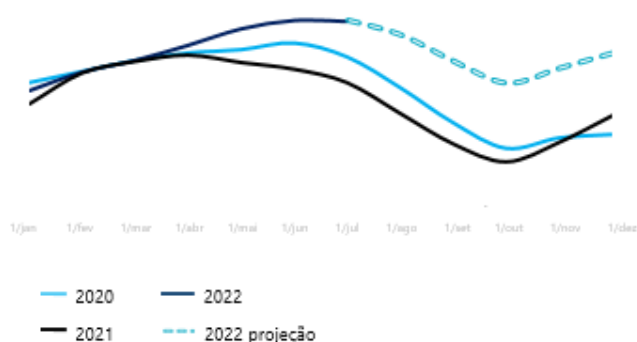


Figura 6: Prognóstico dos níveis para LADÁRIO (66825000), no rio PARAGUAI.

Conforme divulgado no 1T22, além de 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, consequentemente planos de ação para as operações desta região. As estimativas de calado realizadas pela Hidroviás durante o segundo trimestre de 2022 para a região de Ladário ficaram muito próximas do realizado nesta região e, visando maior transparência com relação as expectativas futuras de calado, demonstramos no gráfico abaixo, o nível esperado para o restante do ano, bem como as curvas realizadas em 2020 e 2021 para fins de comparabilidade.

DADOS HISTÓRICOS E PROJEÇÃO DE LADÁRIO

Fonte: Projeções Internas para 2022 e dados históricos em 2020 e 2021



Fonte: Projeções Internas

Com relação a operação de grãos originados no Paraguai, que é menos representativa no todo deste corredor logístico, observamos nas últimas semanas de julho que houve antecipação do período de águas baixas na região de Assunción (PY), com respectiva diminuição do calado projetado para o 2S22, sendo possível que haja redução do volume de carga a ser movimentada no 2S22.

Vale ressaltar, ainda, que mantemos o 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 (R\$ milhões):

Corredor Sul	2T22	2T21	Var. %	1S22	1S21	Var. %
Receita Líquida¹	158,4	227,2	-30,3%	384,7	243,4	58,1%
Receita Líquida Operacional	244,7	167,0	46,5%	369,9	251,0	47,4%
Hedge Accounting ²	(86,3)	60,2	-	14,8	(7,7)	-
Custos Operacionais	(124,7)	(80,4)	55,0%	(212,8)	(132,6)	60,5%
Custos Operacionais	(124,7)	(80,4)	55,0%	(212,8)	(132,6)	60,5%
Despesas (Receitas) Operacionais	(11,0)	(7,3)	50,8%	(19,4)	(9,5)	103,7%
AFRMM, Créditos Fiscais e Outros ³	0,8	0,4	-	1,1	0,4	-
Equivalência Patrimonial	13,1	4,8	-	14,9	2,0	-
EBITDA	36,7	144,7	-74,7%	168,6	103,6	62,7%
Margem %	15,0%	86,6%	-72,2 p.p.	45,6%	41,3%	3,9 p.p.
Hedge Accounting²	86,3	(60,2)	-	(14,8)	7,7	-
Equivalência Patrimonial	(13,1)	(4,8)	-	(14,9)	(2,0)	-
Não Recorrentes ³	-	6,9	-	-	6,9	-
EBITDA Ajustado	109,9	86,6	26,8%	138,9	116,3	19,5%
Margem %	44,9%	51,9%	-7,0 p.p.	37,5%	46,3%	-8,8 p.p.
Resultado JVs⁴	16,5	9,5	73,5%	22,4	11,3	98,1%
EBITDA ajustado com JVs	126,4	96,1	31,5%	161,4	127,6	26,5%
Margem %	51,6%	57,6%	-6,0 p.p.	43,6%	50,8%	-7,2 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;

³Não-Recorrentes inclui no 2T21 e no 1S21: R\$6,9 milhões relacionados a combinação de negócios que foram alocados gerencialmente no Corredor Sul;

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

A **Receita Líquida Operacional ex-hedge accounting**, totalizou **R\$244,7 milhões** no 2T22 (+46,5% vs. 2T21), representando o maior resultado já obtido nesse corredor, refletindo principalmente o forte volume de minério de ferro transportado no período (sendo que o principal cliente desta carga passou a solicitar o uso do volume total do contrato desde o início de 2021). Vale ressaltar, que mesmo com o crescimento observado, o potencial total deste contrato ainda não foi aproveitado devido às restrições operacionais ocasionadas pela falta de chuvas na região. Os contratos desse corredor são dolarizados e, não fosse o efeito de conversão cambial para a moeda funcional da Companhia (Real), a Receita Líquida Operacional teria crescido 57,9% no período. Registramos (R\$86,3 milhões) de *hedge accounting* no 2T22, sem efeito caixa.

No 1S22, a **Receita Líquida Operacional ex-hedge accounting** totalizou **R\$369,9 milhões** (+47,4% vs. 1S21), explicado principalmente pelo maior volume movimentado no período, viabilizado por condições de navegação mais positivas quando comparadas com o primeiro semestre de 2021. Excluindo o efeito cambial da conversão do resultado para moeda funcional da Companhia, a Receita Líquida Operacional do Sul teria crescido 58,7% no 1S22. Registramos R\$14,8 milhões de *hedge accounting* no período.

Os **Custos Operacionais** totalizaram **R\$124,7 milhões** no 2T22 (+55,0% vs. 2T21), impactados pelo maior número de ativos na frota durante parte do 2T22, pois a aquisição da Imperial Logistics aconteceu apenas na segunda quinzena de abril do ano passado, associada a menor eficiência operacional pontual devido ao aumento do tempo de fila nos terminais de carga e descarga operados por terceiros, que fez com que os ciclos ficassem prejudicados.

Os **Custos Operacionais** somaram **R\$212,8 milhões** no 1S22 (+60,5% vs. 1S21), refletindo os efeitos acima mencionados, bem como a antecipação de algumas manutenções durante o 1T22 para suportar o cenário de águas baixas do segundo semestre.

As **Despesas Operacionais** do 2T22 somaram **R\$11,0 milhões** no 2T22 (+50,8% vs. 2T21), impactadas pela adequação da estrutura administrativa após a aquisição da Imperial Logistics e por retenções de impostos (IVA). Vale notar que este corredor logístico não faz parte do rateio de despesas corporativas.

No 1S22, as **Despesas Operacionais** totalizaram **R\$19,4 milhões** (vs. R\$9,5 milhões no 1S21), explicadas também pelos fatores supracitados.

O **EBITDA Ajustado com JVs** foi recorde, totalizando **R\$126,4 milhões** no 2T22 (+31,5% vs. 2T21) mesmo com efeito de conversão cambial para consolidação do resultado em Reais e calado ainda abaixo das médias históricas, com margem EBITDA Ajustada de 51,6% - patamar muito saudável frente os inúmeros desafios que esse Corredor vem enfrentando. Vale ainda notar que o EBITDA Ajustado com JVs da operação em USD teria sido de US\$25,7 milhões (+41,4% vs. 2T21).

No 1S22, o **EBITDA Ajustado com JVs** totalizou **R\$161,4 milhões** (+26,5% vs. 1S21), com margem EBITDA Ajustada de 43,6%.

Diante do fato de que a Companhia ainda está operando em cenário de calado atípico neste Corredor e que houve impacto de depreciação cambial na conversão do resultado do período, o **resultado obtido no Sul demonstra que há retomada gradual dessa operação já em 2022**, podendo se beneficiar cada vez mais à medida que as restrições de navegação diminuem.

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 grãos 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 desde o 2S21, 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)	2T22	2T21	Var. %	1S22	1S21	Var. %
Santos	-	63	-	-	332	-
Total	-	63	-	-	332	-

O terminal de Santos está em fase final do 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.

Diante deste cenário, **não houve volume movimentado** durante o 2T22 e 1S22 e a previsão para retomada desta operação é em agosto de 2022, com volumes já programados para serem recebidos no terminal.

Resultado (R\$ milhões):

Santos	2T22	2T21	Var. %	1S22	1S21	Var. %
Receita Líquida	(0,1)	5,2	-	(0,1)	23,3	-
Receita Líquida Operacional	(0,1)	5,2	-	(0,1)	23,3	-
Custos Operacionais	(0,8)	(5,2)	-	(0,9)	(16,3)	-
Custos Operacionais	(0,8)	(5,2)	-	(0,9)	(16,3)	-
Despesas (Receitas) Operacionais	(1,7)	(0,6)	-	(2,1)	(0,8)	-
AFRMM, Créditos Fiscais e Outros	0,6	-	-	0,6	-	-
Outros	-	-	-	-	-	-
EBITDA	(2,0)	(0,6)	-	(2,5)	6,1	-
Margem %	-	-	-	-	26,2%	-
Não Recorrentes ¹	0,1	0,2	-	0,1	0,2	-
EBITDA Ajustado	(1,9)	(0,4)	-	(2,4)	6,3	-
Margem %	-	-	-	-	26,9%	-

¹A linha de não-recorrentes inclui no 2T22 e no 1S22: (R\$0,1) milhão de rateio de despesas corporativas para fins de comparabilidade com passado – sem efeito algum no consolidado e no 2T21 e 1S21: (R\$0,2) milhão relacionado a doações para auxílio COVID-19.

Não houve operação no terminal de Santos durante o 2T22 e 1S22, sendo que 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 (R\$ milhões):

Holding	2T22	2T21	Var. %	1S22	1S21	Var. %
Despesas (Receitas) Operacionais	(20,4)	(19,9)	2,5%	(37,4)	(38,0)	-1,7%
AFRMM, Créditos Fiscais e Outros ¹	0,0	6,9	-	(0,1)	6,9	-
Equivalência Patrimonial	(1,1)	(0,4)	-	(1,6)	(0,6)	-
EBITDA	(21,4)	(13,4)	60,1%	(39,1)	(31,7)	23,4%
Equivalência Patrimonial	1,1	0,4	-	1,6	0,6	-
Não Recorrentes ²	(6,0)	(6,2)	-3,8%	(8,2)	(6,1)	35,8%
EBITDA Ajustado	(26,3)	(19,1)	37,2%	(45,8)	(37,2)	23,1%

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 2T21 inclui ((R\$7,1) milhão de rateio de despesas corporativas que foram “devolvidas” para Holding para fins de comparabilidade e R\$1,1 milhão relacionado ao plano de opções – SOP (incentivo de longo prazo) – sem efeito caixa); no 2T21 inclui: ((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\$26,3 milhões** no 2T22 (+37,2% vs. 2T21), refletindo principalmente o impacto de inflação sobre despesas contratadas e de reajustes sindicais ante o mesmo período do ano passado, assim como dos ajustes de estruturas corporativas pelos quais a Companhia passou após aquisição da Imperial Logistics. Houve, ainda, uma gradual retomada com despesas relacionadas a viagens e estadias voltadas ao propósito e fomento do negócio que, até então, estavam bastante mais restritas por conta da pandemia de COVID-19

No 1S22, as **Despesas da Holding Ajustadas** foram de **R\$45,8 milhões** (+23,1% vs. 1S21), em função dos mesmos impactos já mencionados acima.

RESULTADO CONSOLIDADO

O **CAPEX consolidado** realizado no 2T22 foi de **R\$89,5 milhões**, sendo que somente R\$12,7 milhões foram necessários para manutenção programada, mesmo com base de ativos significativamente maior quando comparada com o mesmo período do ano passado já que a aquisição da Imperial Logistics, que praticamente dobrou a quantidade de barcas e empurradores disponíveis para a operação no Corredor Sul, aconteceu apenas na segunda quinzena de abril de 2021.

O CAPEX utilizado para expansão totalizou R\$76,8 milhões no 2T22 e está relacionado em grande parte à aquisição dos empurradores troncais e elétricos que ficarão disponíveis para serem utilizados a partir de 2023, bem como finalização das modernizações no terminal de Santos (que contribuirá com resultado positivo já em 2022) e Plano Tecnológico para melhor monitoramento e otimização da navegação nos diferentes corredores logísticos que atuamos.

No 1S22, o **CAPEX consolidado** realizado totalizou **R\$156,2 milhões** (-78,8% vs. 1S21), incluindo R\$20,1 milhões de outorga onerosa de Santos.

A **redução significativa** de CAPEX observada nos dois períodos **demonstra os esforços da Companhia para liberar caixa em 2022**, sem comprometer, com isso, os projetos estratégicos de aumento de capacidade e a sua eficiência operacional.

A tabela abaixo demonstra visão gerencial do CAPEX (R\$ milhões):

CAPEX Consolidado	2T22	2T21	Var. %	1S22	1S21	Var. %
Manutenção	12,7	26,1	(51,5%)	18,6	35,2	(47,0%)
Expansão	76,8	120,0	(36,0%)	117,5	221,0	(46,9%)
Outorga STS20	-	-	-	20,1	18,1	10,8%
M&A	-	463,6	-	-	463,6	-
CAPEX Total	89,5	609,8	(85,3%)	156,2	737,9	(78,8%)

Nota: A diferença de R\$2,4 milhões no 2T22 e de R\$20,4 milhões no 1S22 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 (R\$ milhões):

Consolidado	2T22	2T21	Var. %	1S22	1S21	Var. %
Receita Líquida	412,3	466,9	-11,7%	869,0	666,5	30,4%
Receita Líquida Operacional ¹	503,0	411,8	22,2%	863,3	683,9	26,2%
Receita Líquida Operacional "Transporte Rodoviário (OTM)" ²	-	-	-	-	1,4	-
Hedge Accounting ³	(90,7)	55,1	-	5,6	(18,8)	-
Custos Operacionais	(215,3)	(178,5)	20,6%	(395,4)	(307,7)	28,5%
Custos Operacionais	(215,2)	(178,5)	20,6%	(395,4)	(306,5)	29,0%
Custos Operacionais "Transporte Rodoviário (OTM)" ²	(0,0)	-	-	(0,1)	(1,2)	-95,6%
Despesas (Receitas) Operacionais	(42,3)	(31,1)	36,1%	(77,3)	(59,5)	30,0%
AFRMM, Créditos Fiscais e Outros ⁴	4,6	11,2	-58,8%	8,5	31,9	-73,3%
Equivalência Patrimonial	12,3	4,5	175,4%	13,6	1,6	-
EBITDA	171,6	273,1	-37,1%	418,4	332,8	25,7%
Margem %	34,1%	66,3%	-32,2 p.p.	48,5%	48,7%	-0,2 p.p.
Depreciação e amortização	(81,5)	(96,4)	-15,4%	(167,6)	(172,0)	-2,5%
EBIT	90,2	176,7	-49,0%	250,7	160,8	55,9%
Resultado Financeiro	(71,6)	(65,3)	9,6%	(157,5)	(223,2)	-29,4%
Prejuízo/Lucro Líquido antes do IR	18,5	111,3	-83,4%	93,2	(62,4)	-
Imposto de Renda e CSLL	3,5	(13,6)	-	(38,0)	(22,8)	66,8%
Prejuízo/Lucro Líquido	22,0	97,8	-77,5%	55,3	(85,2)	-

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

²Receita 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;

³Hedge 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;

⁴AFRMM, 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 (R\$ milhões):

Resultado Financeiro	2T22	2T21	Var. %	1S22	1S21	Var. %
Receita Financeira	26,2	1,2	-	27,7	30,5	(9,2%)
Despesa Financeira	(70,8)	(102,8)	(31,1%)	(203,4)	(253,1)	(19,7%)
Despesa Financeira recorrente	(70,8)	(102,8)	(31,1%)	(203,4)	(157,7)	29,0%
Despesa Financeira não-recorrente (reestruturação da dívida)	-	-	-	-	(95,4)	-
Instrumentos Financeiros Derivativos	(4,0)	-	-	(4,0)	-	-
Variação cambial	(23,1)	36,3	-	22,1	(0,6)	-
Resultado Financeiro total	(71,6)	(65,3)	9,7%	(157,5)	(223,2)	(29,4%)

O **Resultado Financeiro** consolidado do 2T22 totalizou **(R\$71,6) milhões**, (R\$6,3) milhões acima do mesmo período do ano anterior, explicado principalmente por:

- Receita Financeira:** incremento de R\$25,0 milhões no período, devido à maior rentabilidade do caixa com a depreciação do Real em 10,6% já que aproximadamente 90% dos investimentos são mantidos em USD ou em investimentos atrelados a fundos cambiais.
- Despesa Financeira:** melhora de R\$32,0 milhões no trimestre, já que o 2T21 havia apresentado perdas com investimento maiores quando comparadas com o 2T22 relacionadas ao efeito de conversão cambial, em grande parte sem efeito caixa;
- Variação Cambial:** piora de R\$59,4 milhões, refletindo o efeito da depreciação do Real, sendo parcialmente compensada pelo forte patamar de receita financeira do período.

No 1S22, o **Resultado Financeiro** consolidado foi de **(R\$157,5) milhões** (vs. (R\$223,2) milhões no 1S21, ou (R\$127,8) milhões se ajustados pela despesa financeira não-recorrente relacionada a reestruturação da dívida que aconteceu no 1T21).

Lucro (Prejuízo) líquido

Diante das informações expostas neste relatório, a Companhia encerrou o 2T22 com **Lucro Líquido de R\$22,0 milhões** (vs. Lucro Líquido de R\$97,8 milhões no 2T21). É importante ressaltar que esse resultado se deu mesmo com o efeito negativo do *hedge accounting* e da variação cambial (ambos sem efeito caixa).

No 1S22, houve **Lucro Líquido de R\$55,3 milhões** (vs. Prejuízo Líquido de R\$85,2 milhões no 1S21), explicado principalmente pelo forte desempenho em todos os corredores logísticos onde a Companhia atua, tanto no 1T22 como no 2T22.

Geração de Caixa (R\$ milhões):

Fluxo de Caixa	2T22	2T21	Var. %	1S22	1S21	Var. %
Caixa Inicial	550,7	1.166,6	-52,8%	672,3	1.045,8	-35,7%
(+) EBITDA	171,6	273,1	-37,1%	418,4	332,8	25,7%
(+/-) Variação de Capital de Giro e outros	(142,4)	7,1	-	(161,0)	(148,5)	8,4%
(+/-) Resultado <i>Hedge Accounting</i>	90,7	(55,1)	-	(5,6)	18,8	-
= Fluxo de Caixa Operacional (FCO)	120,0	225,1	-46,7%	251,7	203,0	24,0%
(-) CAPEX	(87,1)	(136,6)	-36,2%	(115,7)	(232,3)	-50,2%
<i>Recorrente</i>	(12,7)	(26,1)	-51,5%	(18,6)	(35,2)	-47,0%
<i>Expansão</i>	(74,4)	(110,4)	-32,6%	(97,1)	(197,2)	-50,8%
(-) <i>Outorga</i>	-	-	-	(20,1)	(18,1)	10,5%
(-) <i>M&A</i>	-	(468,2)	-	-	(468,2)	-
= Fluxo de Caixa de Investimentos (FCI)	(87,1)	(604,8)	-85,6%	(135,8)	(718,7)	-81,1%
(+/-) Captação/Amortização de Dívida	6,0	(14,6)	-	(8,4)	394,8	-
(-) Pagamento de Juros	(14,6)	(6,4)	-	(111,5)	(123,1)	-9,4%
(-) Arrendamentos	(14,2)	(39,7)	-64,4%	(27,5)	(45,6)	-39,7%
(+/-) Custos de Captação /Recompra de Bonds	(0,3)	(113,4)	-	(0,3)	(113,4)	-
= Fluxo de Caixa de Financiamento (FCF)	(23,1)	(174,2)	-86,7%	(147,7)	112,6	-
Variação cambial nos saldos de caixa e outros	47,5	(65,3)	-	(32,6)	(95,5)	-65,8%
= Geração de Caixa	57,3	(619,2)	-	(64,4)	(498,5)	-87,1%
Caixa Final	608,0	547,4	11,1%	608,0	547,4	11,1%

Encerramos o 2T22 com geração de **R\$120,0 milhões** de caixa operacional (vs. geração de caixa operacional de R\$225,1 milhões no 2T21), refletindo por um lado a retomada consistente das operações da Companhia e, por outro, maior variação na linha de contas a receber explicada pelo descasamento entre o período de faturamento e recebimento – em linha com o crescimento das operações.

No 1S22 houve geração de **R\$251,7 milhões** de caixa operacional (vs. geração de caixa operacional de R\$203,0 milhões no 1S21), refletindo principalmente a retomada do resultado da Companhia para níveis mais condizentes com o seu potencial.

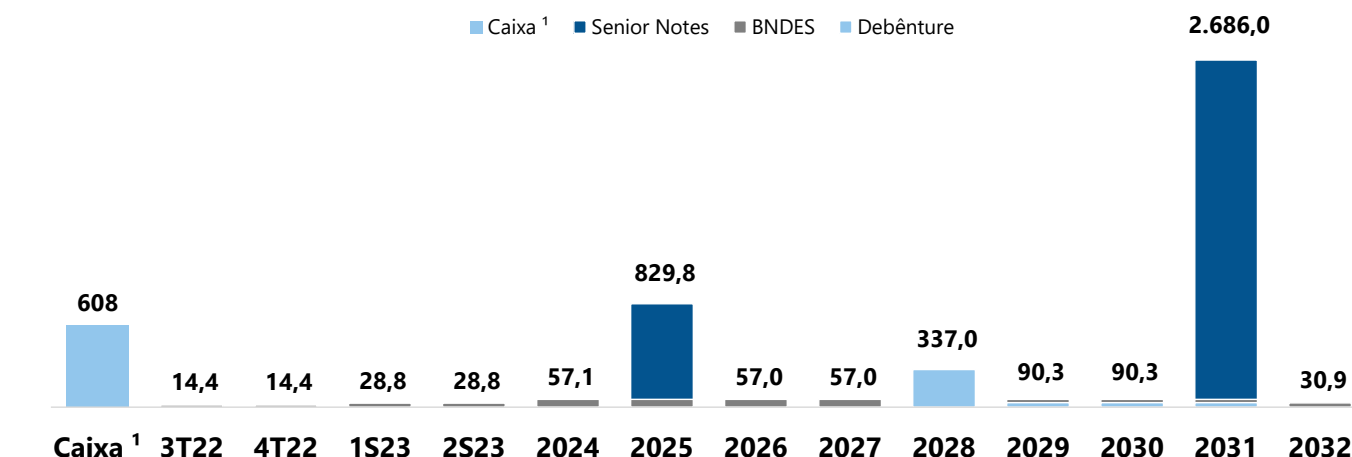
Quando incluímos os investimentos realizados para manutenção – que seguem estruturalmente baixos - e expansão – para projetos que trarão resultados no curto e médio prazo - e o fluxo de caixa financeiro, observamos geração de caixa de **R\$57,3 milhões** no 2T22 (vs. consumo de R\$619,2 milhões, ou consumo de R\$151,0 milhões ao excluirmos o efeito da aquisição da Imperial Logistics South America).

No 1S22 houve consumo de caixa de **R\$64,4 milhões** (vs. consumo de caixa de R\$498,5 milhões no 1S21, ou consumo de R\$30,3 milhões ao excluirmos o efeito da aquisição da Imperial Logistics South America).

Com isso, terminamos o 2T22 com **R\$608,0 milhões** em caixa (vs. R\$547,4 milhões no 2T21), **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 (R\$ milhões):



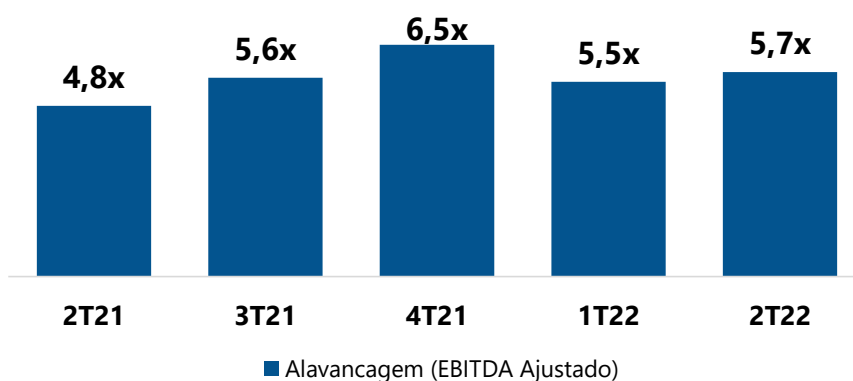
¹Caixa inclui os saldos de caixa e equivalentes de caixa

A **alavancagem** da Companhia, considerando EBITDA Ajustado, ficou em **5,7x** no 2T22 (vs. 5,5x no 1T22), refletindo a depreciação de 10,6% do Real no 2T22, que impacta diretamente a marcação do principal da dívida – sem efeito caixa – e, por outro lado, compensada pelo maior EBITDA Ajustado da história da Hidroviás do Brasil no 2T22.

O endividamento líquido do trimestre aumentou quando comparado com o 2T21, também refletindo o efeito de marcação do principal da dívida já mencionado acima, bem como maior endividamento bruto pela captação das debêntures incentivadas no 4T21 – cujos recursos foram totalmente destinados para a implantação do projeto de Santos, que contribuirá com resultado já no segundo semestre de 2022.

O cenário acima descrito explica o motivo pelo qual a Companhia encerrou o 2T22 acima dos *covenants* de alavancagem, contudo é importante notar que isso 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.

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.

Seguimos com estratégia de otimização da estrutura de capital e busca por maior equilíbrio entre a geração de caixa e endividamento por moeda (BRL e USD) e, nesse contexto, realizamos ainda no 2T22, a contratação de derivativos para proteção da variação cambial do equivalente a US\$50,0 milhões de dólares de principal + juros dos *Bonds* 2031, sendo que tal exposição passou a ser atrelada ao CDI. O dólar médio dessa operação foi de US\$5,2152 e o custo médio ficou em CDI+1,64% ao ano.

Ainda com relação ao perfil de endividamento da Companhia, como eventos subsequentes ao 2T22, anunciamos no dia 20 de julho de 2022, uma nova emissão de debêntures no total de R\$500,0 milhões que será utilizada para financiar o pré-pagamento de parte dos *Bonds* em circulação.

Até a data da divulgação deste relatório, a Companhia já realizou a recompra de US\$27,6 milhões de principal da dívida dolarizada, sendo que essas operações geraram, até o momento, um ganho líquido de US\$6,6 milhões pois esses papéis foram comprados com desconto no mercado secundário.

SUSTENTABILIDADE

Seguindo com nosso compromisso com o tema ESG, lançamos no 2T22 os compromissos de sustentabilidade da Hidrovias do Brasil, que inclui metas de curto (até 2022), médio (até 2024) e longo prazos (2025-2030), todas alinhadas aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da ONU.

Essas metas têm foco em seis compromissos de impacto positivo, sendo: Mudanças Climáticas, Ética e Transparência, Cadeia de Valor, Impactos Ambientais, Desenvolvimento Local e Humano e Saúde, Segurança e Desenvolvimento do Colaborador, tendo sido construídas de forma colaborativa e transparente – com escuta de diversos públicos de relacionamento e colocando as pessoas no centro de todas as decisões.

Temos grandes aspirações para 2030 e queremos ir além, gerando desenvolvimento conjunto e avançando para um futuro melhor para toda a sociedade. Todas as metas e a atuação sustentável da empresa estão no portal de sustentabilidade lançado pela Companhia, disponível por meio do seguinte link: <https://sustentabilidade.hbsa.com.br/>

Veja abaixo metas para cada Compromisso:

Mudanças Climáticas

Apoiar a descarbonização do sistema logístico brasileiro, ofertando soluções hidroviárias e marítimas inovadoras, confiáveis e com zero emissões de gases de efeito estufa (GEE):

- ✓Atingir 50% das metas de redução do NET ZERO 30 até 2025;
- ✓Alcançar uma operação carbono neutro em 2030.

Ética e Transparência

Seguir promovendo, de forma incansável e intransigente, o comportamento ético e transparente na relação com todos os nossos públicos:

- ✓Publicar anualmente o Relato Integrado da companhia considerando os mais altos níveis de exigência de entidades nacionais e internacionais, dando publicidade integral do seu conteúdo;
- ✓Ser referência na iniciativa privada em transparência nas relações institucionais.

Cadeia de Valor

Influenciar todos os nossos clientes na adoção de práticas sustentáveis e adotar critérios ESG internos para seleção, qualificação e desenvolvimento de fornecedores:

- ✓Garantir que 100% dos clientes de grãos do sistema norte sejam signatários e façam adesão formal à moratória da soja;
- ✓Garantir que tenhamos 100% dos fornecedores estratégicos homologados nos critérios de ESG.

Impactos Ambientais

Apoiar a regeneração dos ecossistemas onde operamos e gerir de forma eficiente nossos riscos e impactos ambientais:

- ✓Garantir a efetividade de 100% dos nossos sistemas de controles ambientais;
- ✓Garantir destinação sustentável para 100% dos resíduos gerados em nossas operações

Desenvolvimento Local e Humano

Contribuir genuinamente no desenvolvimento das comunidades vizinhas com iniciativas de transformação social e valor compartilhado:

- ✓Ser reconhecida pela sociedade pelas contribuições ao desenvolvimento nos territórios de atuação, alcançando no mínimo 80% de favorabilidade em pesquisa reputacional com as partes interessadas;
- ✓Implementar 100% dos planos de gestão de riscos e impactos socioambientais críticos priorizados.

Saúde, Segurança e Desenvolvimento do Colaborador

Promover um ambiente seguro e uma cultura diversa, inclusiva e de desenvolvimento contínuos:

- ✓Ser reconhecida como empresa que promove saúde, segurança e bem-estar dos colaboradores, alcançando no mínimo 80% de favorabilidade junto às partes interessadas por meio de pesquisa reputacional 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 DE SEIS MESES FINDOS EM 30 DE JUNHO DE 2022 E 2021
 (Em milhares de reais - R\$, exceto o resultado por ação)

	Consolidado			
	01/04/2022 à 30/06/2022	01/01/2022 à 30/06/2022	01/04/2021 à 30/06/2021	01/01/2021 à 30/06/2021
Receita operacional líquida	412.288	868.977	466.902	666.480
Custos dos serviços prestados	(277.229)	(520.786)	(233.304)	(413.024)
Provisão para risco de créditos				
Lucro bruto	135.059	348.191	233.598	253.456
DESPESAS OPERACIONAIS				
Gerais e administrativas	(61.809)	(119.530)	(71.660)	(125.617)
Provisão para perdas de crédito esperadas			(942)	(494)
Resultado de equivalência patrimonial	12.267	13.571	4.454	1.622
Outras Receitas	4.634	8.510	11.249	31.850
Resultado operacional antes do resultado financeiro e impostos	90.151	250.742	176.699	160.817
Receitas financeiras	26.221	23.959	1.202	31.396
Despesas financeiras	(97.868)	(181.474)	(66.540)	(254.636)
Resultado financeiro	(71.647)	(157.515)	(65.338)	(223.240)
Resultado operacional e antes do imposto de renda e contribuição social	18.504	93.227	111.361	(62.423)
Imposto de renda e contribuição social				
Corrente	(23.902)	(54.679)	(13.522)	(31.626)
Diferido	27.437	16.728	(34)	8.849
Prejuízo (lucro líquido) do período	22.039	55.276	97.805	(85.200)
Resultado por ação básico - R\$	0,0290	0,0727	0,1286	(0,1120)
Resultado por ação diluído - R\$	0,0290	0,0727	0,1286	(0,1120)

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações financeiras

HIDROVIAS DO BRASIL S.A.
BALANÇOS PATRIMONIAIS EM 30 DE JUNHO DE 2022 E 31 DE DEZEMBRO DE 2021
(Em milhares de reais - R\$)

ATIVOS	Consolidado		PASSIVOS E PATRIMÔNIO LÍQUIDO	Consolidado	
	30/06/2022	31/12/2021		30/06/2022	31/12/2021
Ativo circulante			Passivo circulante		
Caixa e equivalentes de caixa	123.929	76.454	Fornecedores	154.681	146.142
Títulos e valores mobiliários	470.142	582.562	Empréstimos e financiamentos	188.889	180.889
Instrumentos financeiros	-	-	Obrigações sociais e trabalhistas	41.957	33.756
Contas a receber de clientes	349.940	244.620	Processos judiciais	26.330	22.334
Estoques	128.890	94.347	Obrigações tributárias	28.488	35.381
Impostos a recuperar	29.313	30.414	Imposto de renda e contribuição social	54.404	63.078
Imposto de renda e contribuição social	68.004	62.734	Contas a pagar com partes relacionadas	-	-
Adiantamentos a fornecedores	30.043	50.264	Adiantamento de clientes	9.416	3.650
Pagamentos antecipados	31.180	26.288	Dividendos a pagar	-	-
Créditos com partes relacionadas	-	-	Passivo de arrendamento	69.682	69.942
Dividendos a receber	250	-	Obrigações com concessão - outorga	21.383	24.046
Outros créditos	49.970	58.698	Outras contas a pagar	56.532	23.070
Total do ativo circulante	1.281.661	1.226.381	Total do passivo circulante	651.762	602.288
Ativo não circulante			Passivo não circulante		
Títulos e valores mobiliários vinculados	13.883	13.295	Empréstimos e financiamentos	4.209.602	4.458.517
Créditos com partes relacionadas	5.390	5.778	Contas a pagar com partes relacionadas	-	-
Contas a receber de clientes	5.600	6.400	Instrumentos financeiros derivativos	3.958	-
Depósitos judiciais	46.728	45.944	Passivo de arrendamento	151.344	161.636
Garantias e depósitos caução	2.255	2.210	Obrigações com concessão - outorga	24.060	42.227
Ativos fiscais diferidos	167.478	177.885	Outras contas a pagar	4.888	5.208
Impostos a recuperar	44.669	52.826	Total do passivo não circulante	4.393.852	4.667.588
Instrumentos financeiros derivativos	-	-			
Imposto de renda e contribuição social	38.703	38.770	PATRIMÔNIO LÍQUIDO		
Adiantamentos a fornecedores	-	-	Capital social	1.334.584	1.334.584
Pagamentos antecipados	30.525	35.030	Reservas de capital	36.768	34.871
Investimentos	111.187	103.705	Prejuízo acumulado	(280.820)	(336.096)
Imobilizado	4.119.085	4.254.285	Ajuste de avaliação patrimonial	263.138	214.295
Bem de direito de uso	181.673	207.580	Total do patrimônio líquido	1.353.670	1.247.654
Intangível	350.447	347.441			
Total do ativo não circulante	5.117.623	5.291.149			
Total do ativo	6.399.284	6.517.530	Total do passivo e patrimônio líquido	6.399.284	6.517.530

HIDROVIAS DO BRASIL S.A.
DEMONSTRAÇÕES DOS FLUXOS DE CAIXA
PARA OS PERÍODOS DE SEIS MESES FINDOS EM 30 DE JUNHO DE 2022 E DE 2021
(Em milhares de reais - R\$)

	Consolidado	
	30/06/2022	30/06/2021
Fluxo de caixa das atividades operacionais		
Lucro líquido (prejuízo) do período	55.276	-85.200
o caixa líquido gerado pelas (aplicado nas) atividades operacionais:		
Provisões para bônus e gratificações	11.197	8.876
IR e CS corrente e diferido	37.951	22.777
Ajuste valor presente arrendamento e concessão	5.189	7.065
Instrumentos financeiros derivativos	3.958	-
Reversão da provisão para perdas estimadas	-	494
(Constituição) Reversão da provisão processos judiciais	4.018	3.023
Juros incorridos nos empréstimos	131.994	108.200
Reversão de custos de captação de empréstimos	6.638	26.408
Atualização monetária e cambial sobre dívida	-19.826	27.963
Resultado de compra vantajosa	-	-7.293
Juros apropriados - arrendamento mercantil	2.447	2.367
Plano incentivo de longo prazo com ações restritas	2.935	-
Rendimento das aplicações financeiras	23.967	-5.672
Depreciação e amortização	133.234	110.880
Amortização do bem de direito de uso	34.453	47.182
Resultado de equivalência patrimonial	-13.571	-1.622
Receita realizada do hedge	-5.640	18.771
Baixas de arrendamento	-898	-
(Aumento) redução nos ativos operacionais:		
Contas a receber	-105.134	-29.673
Estoques	-35.827	-16.670
Impostos a recuperar	3.637	-12.662
Adiantamentos a fornecedores	9.516	-9.246
Pagamentos antecipados	-1.672	-36.291
Depósitos judiciais	-855	-1.053
Garantias e depósitos caução	-	1.214
Outros créditos	7.952	-1.319
Aumento (redução) nos passivos operacionais:		
Fornecedores	-10.486	-2.007
Obrigações sociais e trabalhistas	-2.838	-12.695
Obrigações tributárias	-6.705	-5.736
Adiantamentos de clientes	15.456	-3.366
Outras contas a pagar	33.329	23.623
Pagamento de juros sobre empréstimos e financiamentos	-111.514	-123.081
Impostos de renda e contribuição social pagas	-60.435	-67.438
Caixa líquido gerado pelas (aplicados nas) atividades operacionais	147.746	-12.181
Fluxos de caixa das atividades de investimento		
Aquisição de ativo imobilizado	-103.372	-222.232
Aquisição de ativo intangível	-12.339	-10.102
Aquisição de controladas	-	-468.201
Aplicação de títulos e valores mobiliários	-1.193.587	-1.192.784
Resgates de títulos e valores mobiliários	1.285.893	1.711.250
Recebimento de dividendos	-	-
Mutuo concedido entre partes relacionadas	-	-3.011
Aumento (redução) de capital em controladas	-	-
Caixa líquido gerado pelas (aplicado nas) atividades de investimento	-23.405	-185.080
Fluxos de caixa das atividades de financiamento		
Captação de empréstimos	19.801	2.848.650
Custo de captação	-251	-113.441
Arrendamento de concessão	-20.054	-18.141
Arrendamento pago	-27.510	-45.614
Amortização de principal - empréstimos	-28.242	-2.453.894
Mutuo concedido entre partes relacionadas	-	-
Outras contas a pagar com partes relacionadas	388	-
Caixa líquido gerado pelas (aplicado nas) atividades de financiamento	-55.868	217.560
Efeitos das mudanças de câmbio sobre o saldo de caixa mantido em moeda estrangeira	-20.998	-5.997
(Redução) / aumento do caixa e equivalentes de caixa	47.475	14.302
Caixa e equivalentes de caixa no início do período	76.454	214.848
Caixa e equivalentes de caixa no final do período	123.929	229.150
(Redução) / aumento do caixa e equivalentes de caixa	47.475	14.302



Hidroviás do Brasil

2Q22 & 1H22

RESULTS

São Paulo, August 11, 2022 – Hidroviás do Brasil (B3: HBSA3), an integrated logistics solutions company focusing on waterway transport, listed on B3's Novo Mercado corporate governance segment, announces today its results for the second quarter and first six months of 2022 (2Q22 and 1H22). The results presented in this report comply with Brazilian accounting standards and with International Financial Reporting Standards (IFRS), with comparisons of 2Q22 vs. 2Q21 and 1H22 vs. 1H21, except where stated otherwise.

Hidroviás do Brasil ends the first half of 2022 with record results in the first and second quarters, presenting robust volume growth in all its logistic corridors, consolidated Adjusted EBITDA 17.2% higher than in 1H21 and net income of R\$55.3 million.

2Q22 AND 1H22 HIGHLIGHTS

- **Total volume** in 2Q22 was record-high **4.6 million tons** (+23.0% vs. 2Q21), with all established operations delivering, once again, double-digit growth. In 1H22, **total volume** was **8.1 million tons** (+25.2% vs. 1H21), demonstrating the gradual recovering of the South Corridor, very positive scenario for grain operations in the North Corridor and for bauxite in Coastal Navigation.
- **Net Operating Revenue** (ex-OTM and hedge accounting) was **R\$503.0 million** in 2Q22 (+22.2% vs. 2Q21), driven by the strong performance of the main logistic corridors in which the Company operates, reflecting mainly the higher throughput volume in the period, which more than offset the effect from the weaker Brazilian real on the translation of results of corridors with dollar-denominated revenue; In 1H22, **Net Operating Revenue** (ex-OTM and hedge accounting) amounted to **R\$863.3 million** (+26.2% vs. 1H21).
- **Adjusted Consolidated EBITDA, including the results of the JVs**, was **R\$267.8 million** in 2Q22 (+19.6% vs. 2Q21), setting a new record for the Company, and which does not represent its full potential, given the scenario of operational restrictions in the South Corridor and the lack of a positive contribution from the Santos operation, which is the final phase of its modernization and renovation process. In 1H22, **Adjusted Consolidated EBITDA** came to **R\$424.6 million** (+17.2% vs. 1H21).
- **Consolidated CAPEX** came to **R\$89.5 million** in 2Q22, down sharply by 85.3% from 2Q21, reflecting the investments in maintenance, which remain structurally low, and in expansion, which focus on projects that will generate results already in the short and medium terms. In 1H22, **Consolidated CAPEX** was **R\$156.2 million** (-78.8% vs. in 1H21).
- **The Company's Net Debt/Adjusted EBITDA ratio** stood at **5.7x** in 2Q22 (vs. 5.5x in 1Q22), reflecting the effects from the mark-to-market adjustment of dollar-denominated debt, since there were no material maturities in the short term.

Consolidated	2Q22	2Q21	Ch. %	1H22	1H21	Ch. %
Consolidated Volume (kt)	4,630	3,765	23.0%	8,139	6,501	25.2%
Total volume (North Corridor)	2,179	1,833	18.9%	3,818	3,220	18.6%
Total volume (Coastal Navigation)	745	594	25.4%	1,564	999	56.6%
Total volume (South Corridor)	1,706	1,275	33.8%	2,757	1,950	41.4%
Total volume (Santos)	-	63	-	-	332	-
Net Operating Revenue (R\$ million)¹	503.0	411.8	22.2%	863.3	683.9	26.2%
Net Operating Revenue (North Corridor)	200.4	176.4	13.6%	376.2	299.1	25.8%
Net Operating Revenue (Coastal Navigation)	58.1	63.1	-8.0%	117.4	110.5	6.2%
Net Operating Revenue (South Corridor)	244.7	167.0	46.5%	369.9	251.0	47.4%
Net Operating Revenue (Santos)	(0.1)	5.2	-	(0.1)	23.3	-
Adjusted Consolidated EBITDA (R\$ million)²	267.8	223.9	19.6%	424.6	362.4	17.2%
Adjusted EBITDA (North Corridor)	133.6	116.9	14.3%	241.9	202.6	19.4%
Adjusted EBITDA (Coastal Navigation)	36.0	30.5	18.1%	69.5	63.1	10.1%
Adjusted EBITDA (South Corridor including JVs)	126.4	96.1	31.5%	161.4	127.6	26.5%
Adjusted EBITDA (Santos)	(1.9)	(0.4)	-	(2.4)	6.3	-
Adjusted EBITDA (Holding)	(26.3)	(19.1)	37.2%	(45.7)	(37.2)	23.0%
Consolidated CAPEX	89.5	609.8	-85.3%	156.2	737.9	-78.8%

¹ Net Operating Revenue excludes intercompany effects between the Company's subsidiaries;

² Consolidated EBITDA is adjusted by hedge accounting, equity income (loss) and non-recurring or non-cash items and includes the result from the Company's interest in the JVs Limday, TGM and Baden.

MESSAGE FROM MANAGEMENT

*"We ended the second quarter of 2022 with the **highest Adjusted EBITDA** ever in the history of Hidroviás do Brasil (**R\$267.8 million**), despite the operational challenge that persists in the South Corridor, with better navigation conditions in 2Q22 vs. 2Q21, but with draft still below the historical average, and without the contribution from the Santos operation due to its modernization and renovation process during the entire first half of this year, with operations scheduled to restart in August.*

The result, combined with the resilience of long-term agreements, once again demonstrates the Company's commitment and efforts to find alternatives and solutions to enable continuous operational improvements while increasingly mitigating external and non-manageable impacts such as those observed in 2021.

*The North Corridor delivered **significant growth in grain volume** in the period, despite the later than usual start of soybean trading in the first half of the year, which was offset by the foresight and successful strategy of our sales team, which was able to use the system's capacity to capture corn volumes from the prior crop year destined for export markets.*

*In the South Corridor, despite the scenario of gradual recovery and below historical-average draft, we were able to **handle high volumes of iron ore** through our differentiated assets, with Hidroviás do Brasil the only company conducting navigating operations in the first two months of 2022. As you can see, we are anticipating and preparing our operations to face the scenario of lower water levels typical in the second half of the year to deliver the best possible result during the recovery period of this Corridor.*

*In the Coastal navigation operation, the **recovery this year in bauxite volumes to historical levels continued**, supporting very solid results. Lastly, as mentioned before, we are in the **final phase of the modernization and renovation of our Santos terminal**, which will contribute positive results already in 2022, further diversifying the Company's operations and consolidating our strategic position in the main port of entry for fertilizers and salt to supply Brazil's Southeast and Midwest.*

We remain focused and diligent on the investments made, which remain concentrated in projects with short-term, seeking alternatives and capturing market opportunities to optimize our capital structure, which included converting part of our dollar-denominated debt to Brazilian real, aiming to reduce volatility and better match our cash flow generation.

The year 2022 still poses atypical challenges related to low precipitation in one of our main logistic corridors, but we remain confident in the solidity of our operations and are working on structuring our operations to capture efficiency gains and follow the natural path of capturing opportunities in the innumerable growth avenues open to the Company.

Fábio Schettino – CEO, Hidroviás do Brasil

PERFORMANCE BY CORRIDOR

North Corridor

North Corridor: Integrated logistics services for the transportation of solid bulk cargo by waterway shipping. This corridor's capacity is represented by: 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 transport products.

Volume:

Volume (kt)	2Q22	2Q21	Ch. %	1H22	1H21	Ch. %
North Corridor	2,179	1,833	18.9%	3,818	3,220	18.6%
Grains	1,529	1,277	19.7%	2,787	2,363	17.9%
Fertilizers	45	109	-58.7%	104	176	-40.9%
"Direct Road" ¹	605	447	35.3%	927	681	36.1%

¹ "Direct Road" refers to the grain volume transported by road directly to the Barcarena TUP, which is presented separately, since it is not part of the Company's integrated system.

We ended 2Q22 with **record volume of 2.2 million tons** in the North Corridor (+18.9% vs. 2Q21), driven by the sharp growth in grain volume received directly at the Barcarena TUP and handled via the Miritituba integrated system. This volume reflects the Company's successful commercial and operational strategy which, anticipating the strategy of Brazilian producers (which, given the crop shortfall in the Southeast, delayed soybean sales to obtain better negotiations in the first half), captured additional corn volumes from the previous crop year to make use of capacity in the quarter.

Fertilizer volume amounted to 45 thousand tons in the period, reflecting the decision to increase asset turnover to prioritize the execution of grain volume in the year, since grain crops confirmed the expectations of very strong harvest in 2022, without any structural changes in the handling of this cargo in the system.

The North Ports maintained their leading position, accounting for 50.2% of soybean and corn exports originating from Mato Grosso in 2Q22, while **Hidroviás do Brasil** remained the **most relevant independent and integrated player in the region**, responsible for 42.2% of all volume handled in Barcarena.

In 1H22, **total volume** in the North Corridor was **3.8 million tons** (+18.6% vs. 1H21). Given the robust harvest and plans to expand planted area for the 2022/23 crop year, which will require higher fertilizer imports, we are confident that a considerable volume of the grain produced in Brazil, especially in Mato Grosso, will be exported in 2H22, amid a scenario of limited shipping capacity in the country's various logistic corridors.

The Company accounted for approximately 12.0% of the volume exported from Mato Grosso in 1H22, considering only the volume handled by Hidroviás in Miritituba, where we have our integrated system (vs. 10.7% in 1H21), with market share of 39% in the region (vs. 38% in 1H21).

The performance of the Company and of the ports in the North confirm that this is the **most competitive corridor for distributing crops from Mato Grosso**, especially given the **strong volume growth despite the more aggressive competitive dynamics** of players operating in other corridors, combined with the effects from temporarily higher road freight in the North (affected by higher fuel prices and temporary deterioration in the conditions of Highway BR-163 until the start of work on the new concessionaire). Note that this scenario of higher highway freight prices in 2Q22 reflects the peak of the combination of the aforementioned factors, with freight prices expected to be adjusted in 2H22 as fuel prices normalize, work on Highway BR-163 advances (optimizing road conditions) and the availability of trucks increases on the Sorriso-Miritituba stretch as harvest

operations wind down. This normalization already can be observed in data for early 3Q22, which registered a reduction of around 10% compared to end-2Q22.

Result:

North Corridor (R\$ million)	2Q22	2Q21	Ch. %	1H22	1H21	Ch. %
Net Revenue¹	200.4	176.4	13.6%	376.2	300.4	25.2%
Operating Net Revenue	200.4	176.4	13.6%	376.2	299.1	25.8%
Operating Net Revenue "Road Transportation" (OTM) ²	-	-	-	-	1.4	-
Operating Costs	(64.6)	(57.9)	11.5%	(126.9)	(107.6)	17.9%
Operating Costs	(64.5)	(57.9)	11.4%	(126.9)	(106.5)	19.2%
Operating Costs "Road Transportation" (OTM) ²	(0.0)	-	-	(0.1)	(1.2)	-95.6%
Operating Expenses (Revenue)	(7.8)	(3.3)	133.0%	(16.0)	(10.8)	48.4%
AFRMM, Tax Credits and Other ³	0.2	1.7	-91.2%	0.2	20.6	-
Equity Accounting	0.2	0.1	156.7%	0.2	0.2	7.0%
EBITDA	128.4	116.9	9.8%	233.6	202.8	15.2%
Margin %	64.1%	66.3%	-2.2 p.p.	62.1%	67.8%	-5.7 p.p.
Equity Accounting	(0.2)	(0.1)	156.7%	(0.2)	(0.2)	7.0%
Non-recurring ⁴	5.5	0.0	-	8.5	0.0	-
Adjusted EBITDA	133.6	116.9	14.3%	241.9	202.6	19.4%
Margin %	66.7%	66.3%	0.4 p.p.	64.3%	67.7%	-3.4 p.p.

¹ Net Revenue of the North Corridor excludes the Intercompany effect for a better understanding of the results.

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

³ AFRMM, Tax Credits and Other in 2Q22 and 1H22 includes PIS/Cofins tax credits (R\$0.1 million) and banking services related to payroll (R\$0.1 million).

⁴ Non-Recurring includes the apportionment of corporate expenses for comparison purposes (R\$5.5 million in 2Q22 and R\$8.5 million in 1H22), with no effect on the consolidated result.

We ended 2Q22 with the highest **Net Operating Revenue ex-OTM** ever obtained by the Company in this logistic corridor, of **R\$200.4 million** (+13.6% vs. 2Q21), reflecting our effective commercial strategy and the growth in grain volumes. Note that this revenue also reflects the effect from the services mix compared to 2Q21, since 2022 was marked by a higher share of volumes received directly at Barcarena, which includes only port loading services in the composition of the tariff and is important for ensuring the full occupancy of our port terminal to optimize capacity utilization and create value for the operation.

In 1H22, **Net Operating Revenue ex-OTM** came to **R\$376.2 million** (+25.8% vs. 1H21), reflecting the higher grain volume transported and the positive effect from the non-monetary consideration received in 1Q22.

The increase in **Operating costs ex-OTM** lagged revenue growth in 2Q22 (+11.4% vs. 2Q21), to **R\$64.5 million**, demonstrating the positive effects from cost dilution obtained from the higher volume handled in the period, which partially offset inflation adjustments and agreements with trade unions. Variable costs remained stable, despite the higher fuel prices in the period, demonstrating once again the benefit of contracts that provide for the pass-through of this variable to the tariffs practiced.

In 1H22, **Operating Costs ex-OTM** amounted to **R\$126.9 million** (+19.2% vs. 1H21), explained mainly by anticipation of the operational maintenance required to 1Q22 so that the Company could operate at full capacity over the entire year to meet the strong demand in grain volume projected for this year.

Operating Expenses amounted to **R\$7.8 million** in 2Q22, affected by the apportionment of corporate expenses that started to be done in 3Q21, for which reason is not comparable with 2Q21. Excluding this effect, **Operating Expenses** came to **R\$2.3 million** (-30.3% vs. 2Q21), demonstrating the Company's ongoing efforts to optimize and control expenses.

In 1H22, **Operating Expenses** amounted to **R\$16.0 million** (+48.4% vs. 1H21), also affected by the apportionment of corporate expenses in 2022. Excluding this effect, operating expenses decreased 30.3% in 1H22 vs. 1H21.

Adjusted EBITDA in 2Q22 was **R\$133.6 million** (+14.3% vs. 2Q21), the highest ever for this logistic corridor since the start of the Company's operations, with strong Adjusted EBITDA margin of 66.7% (+40 bps vs. 2Q21).

In 1H22, **Adjusted EBITDA** came to **R\$241.9 million** (+19.4% vs. 1H21), with Adjusted EBITDA margin of 64.3% (vs. 67.7% no 1H21), since in 1Q21 there was no non-monetary consideration, as explained in the 1Q22 earnings release, which affects the comparison of operating margins in the period, since it increases the Revenue base for this year.

Therefore, despite the more aggressive competitive scenario observed in early 2022, the North Corridor remains the **most competitive alternative** for exporting grains originating from Mato Grosso, with Hidrovias do Brasil remaining well positioned as the **leader in the corridor**, with ability to capture volumes near its installed capacity, while constantly optimizing its operational structure and maintaining high levels of profitability.

Coastal Navigation (Cabotage)

Coastal Navigation: transport of mostly bauxite from the Trombetas Port (PA) to the Barcarena Public Terminal (PA).

Volume:

Volume (kt)	2Q22	2Q21	Ch. %	1H22	1H21	Ch. %
Coastal Navigation (Cabotage)	745	594	25.4%	1,564	999	56.6%
Bauxite	745	594	25.4%	1,564	999	56.6%

Total bauxite volume transported in 2Q22 amounted to **745,000 tons** (+25.4% vs. 2Q21), returning to historical levels after the resolution of one-off challenges at the unloading pier of this operation's main client.

In 1H22, **total bauxite** volume transported was **1.5 million tons** (+55.6% vs. 1H21), remembering that this operation is very highly consistent and resilient, with 100% take-or-pay agreements.

Result:

Coastal Navigation (R\$ million)	2Q22	2Q21	Ch. %	1H22	1H21	Ch. %
Net Revenue	53.7	58.1	-7.5%	108.2	99.4	8.8%
Operating Net Revenue	58.1	63.1	-8.0%	117.4	110.5	6.2%
Hedge Accounting ¹	(4.4)	(5.1)	-13.2%	(9.1)	(11.1)	-17.8%
Operating Costs	(25.2)	(34.9)	-27.7%	(54.8)	(51.1)	7.2%
Operating Costs	(25.2)	(34.9)	-27.7%	(54.8)	(51.1)	7.2%
Operating Expenses (Revenue)	(1.5)	-	-	(2.3)	(0.3)	-
AFRMM, Tax Credits and Other ²	3.0	2.2	37.1%	6.7	3.9	70.1%
EBITDA	30.0	25.4	18.2%	57.8	52.0	11.2%
Margin %	51.6%	40.2%	11.4 p.p.	49.2%	47.0%	2.2 p.p.
Hedge Accounting¹	4.4	5.1	-13.2%	9.1	11.1	-17.8%
Non-recurring³	1.6	-	-	2.6	-	-
Adjusted EBITDA	36.0	30.5	18.1%	69.5	63.1	10.1%
Margin %	61.9%	48.2%	13.7 p.p.	59.2%	57.1%	2.1 p.p.

¹Hedge Accounting: the Company's functional currency is the Brazilian real. However, Coastal Navigation agreements are denominated in U.S. dollar. Therefore, hedge accounting was used to mitigate foreign exchange exposure, with existing dollar-denominated debt hedging part of long-term agreements in foreign currency. This procedure is non-cash.

²AFRMM, Tax Credits and Other in Coastal Navigation includes the positive effect from Additional Freight for Renovation of the Merchant Marine.

³Non-recurring items include apportionment of corporate expenses for comparison purposes (R\$1.6 million in 2Q22 and R\$2.6 million in 1H22), with no effect on the consolidated result.

We ended 2Q22 with **Net Operating Revenue** ex-hedge accounting of **R\$58.1 million** (-8.0% vs. 2Q21), reflecting actual bauxite throughput, with lower need to account for take-or-pay agreements in 2Q22 vs. 2Q21. Note that this corridor's agreement is dollar-denominated, which means that the strong result was impacted by effects from currency translation, since the average USD rate in 2Q22 was 7% lower than in 2Q21. Net Revenue from this operation in U.S. dollar was US\$11.7 million in 2Q22 (-4.6% vs. 2Q21). We booked (R\$4.4) million for hedge accounting in the quarter.

In 1H22, **Net Operating Revenue** ex-hedge accounting amounted to **R\$117.4 million** (+6.2% vs. 1H21), reflecting the same effects already mentioned above. Net Revenue from this operation was US\$23.2 million in 1H22 (+11.1% vs. 1H21). We booked (R\$9.1) million for hedge accounting in the half-year period, which is non-cash.

Operating Costs amounted to **R\$25.2 million** in 2Q22 (-27.7% vs. 2Q21), with the dilution of fixed costs due to the higher throughput in the period and lower cost in relation to the previous year, since 2022 was not affected by ship docking (which takes place every 2.5 years on average, alternating between the two vessels).

In 1H22, **Operating Costs** amounted to **R\$54.8 million** (+7.2% vs. 1H21), explained mainly by the higher average piloting costs and adjustment to trade union agreements mainly in 1Q22.

Operating Expenses amounted to **R\$1.5 million** in 2Q22, reflecting the apportionment of corporate expenses that started to be done in 3Q21, which therefore is not comparable to the same period last year. Excluding this effect, Operating Expenses were stable in 2Q22 compared to 2Q21.

In 1H22, **Operating Expenses** amounted to **R\$2.3 million**, also affected by the apportionment of corporate expenses, as mentioned above. Excluding this effect, Operating Expenses were stable in 1H22 compared to 1H21.

Adjusted EBITDA totaled **R\$36.0 million** in 2Q22 (+18.1% vs. 2Q21), which represents significant growth despite the effect from currency translation of the results to BRL, reflecting the dilution of fixed costs and positive effect from the AFRMM tax, whose rate was reduced to 8% in the quarter, but total amount was higher than in 2Q21 given the volume growth in the period. Adjusted EBITDA in USD was 18.8% higher than in 2Q21, demonstrating the constant growth of this operation, with Adjusted EBITDA margin of 61.9% (vs. 48.2% in 2Q21).

Adjusted EBITDA of 1H22 was **R\$69.5 million** (+10.1% vs. 1H21), with Adjusted EBITDA margin of 59.2% (vs. 57.1% in 1H21), demonstrating the operation's return to more normalized levels in 2022. Excluding the FX impact, adjusted EBITDA would have grown by 16%.

The Coastal Navigation segment remains very **solid and resilient**, despite the FX impact on the translation of the results to BRL, attesting to the operational excellence of this business unit.

South Corridor

South Corridor: fluvial transportation of grains, fertilizers, iron ore, and other bulk items via the Paraná- Paraguay waterway and of pulp via the Uruguay River through a joint venture (Limday). It also includes the results of two joint ventures operating in port terminals: one for the port operation of grains in Montevideo (TGM), the only terminal in the region that can load a Panamax vessel, and the second for the port operation of solid bulk cargo in the region of Concepción, in Paraguay (Baden).

Volume:

Volume (kt)	2Q22	2Q21	Ch. %	1H22	1H21	Ch. %
South Corridor	1,706	1,275	33.8%	2,757	1,950	41.4%
Iron Ore	1,087	663	64.0%	1,731	1,048	65.2%
Grains	200	289	-30.8%	345	396	-12.9%
Fertilizers	11	18	-38.9%	18	27	-33.3%
Other	15	-	-	15	-	-
Total before JVs	1,313	970	35.4%	2,109	1,471	43.4%
JVs ¹	393	305	28.9%	648	479	35.3%

¹ JVs: Volume proportional to the Company's interest in TGM, Limday and Baden.

Total volume in the South Corridor in 2Q22 was **1.7 million** tons (+33.8% vs. 2Q21), the highest volume ever handled by the Company, despite the restrictions and atypical draft scenario in the region. The result was driven by the growth of 64.0% in iron ore volume, explained by the gradual improvement in draft in 2Q22 vs. 2Q21, as well as the volume contracted through Imperial Logistics, which virtually did not occur in 2021 due to extremely restrictive navigation conditions.

Grain throughput, whose share is lower in this corridor, came to 200,000 tons in 2Q22 (vs. 289,000 tons in 1Q21), affected by the shortfall in the soybean crop in Paraguay, with the Company maintaining its market share for this operation at approximately 25%. On the other hand, the volume handled by the JVs increased significantly in the quarter, to 393,000 tons, driven by significant operational improvement at Limday and by the higher grain production in Uruguay, which supported higher cargo volumes by TGM.

In 1H22, throughput totaled **2.7 million tons** in this logistic corridor, driven by the higher iron ore volume, thanks to the Company's cutting-edge assets, which function better than those of other players during such atypical periods, with Hidroviás do Brasil the only player conducting shipping operations during the first two months of 2022.

The latest public projections available on the portal of the Geological Service of Brazil (CPRM) continue to indicate a more positive scenario for Ladário, where we load iron ore and, as such, is one of the most critical points in our South operation. However, in line with the trend and the typical seasonality of the rivers in this basin, draft level is expected to decrease as from August, with the beginning of the dry period and scenario of lower water levels.

We continue to monitor the projections available for this region, which indicate that Ladário should continue to present better draft levels in 2022 than in 2021, following a recovery trend, but still below the historical average. As a result, the iron ore operation remains below normal and its full potential.

LADÁRIO (Report disclosed on Aug. 06, 2021) vs. LADÁRIO (Report disclosed Aug. 05, 2022)

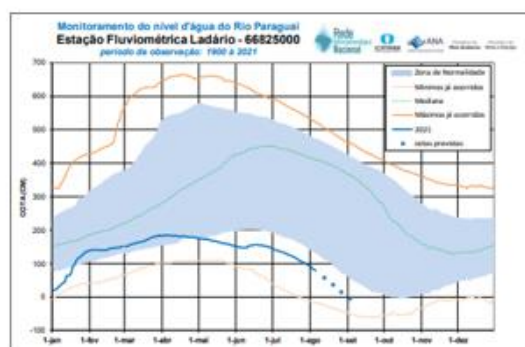


Figura 7: Prognóstico dos níveis para LADÁRIO (66825000), no rio PARAGUAI.

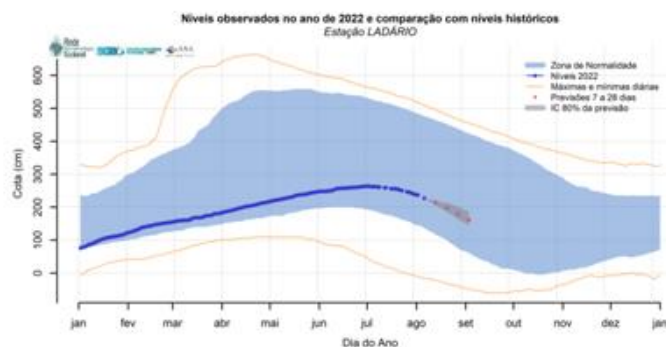
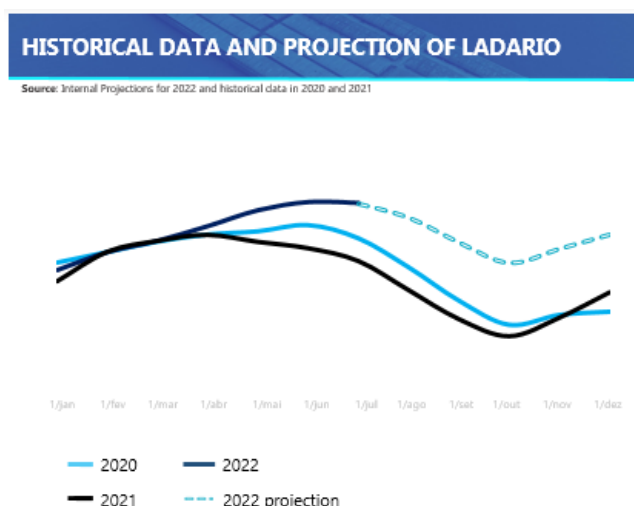


Figura 6: Prognóstico dos níveis para LADÁRIO (66825000), no rio PARAGUAI.

As disclosed in 1Q22, in addition to public data provided by the Geological Service of Brazil, the Company uses historical data, own measurements and the projections available, such as for precipitation in future periods, to estimate draft conditions and consequently develop operational action plans for this region. The Company's estimates of draft conditions during the second quarter of 2022 for Ladário were very close to the actual conditions in the region. Therefore, for greater transparency of draft expectations, the chart below provides the draft levels expected for the remainder of the year, as well as the curves in 2020 and 2021 for comparability.



Source: Internal projections.

In the operation for grains originating from Paraguay, which accounts for a lower share in this logistic corridor, in July we observed an earlier than usual start to low water conditions in the Asunción (PY) region, with lower draft than that projected for 2H22, which could lead to a reduction in cargo throughput in 2H22.

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

Result:

South Corridor (R\$ million)	2Q22	2Q21	Ch. %	1H22	1H21	Ch. %
Net Revenue¹	158.4	227.2	-30.3%	384.7	243.4	58.1%
Operating Net Revenue	244.7	167.0	46.5%	369.9	251.0	47.4%
Hedge Accounting ²	(86.3)	60.2	-	14.8	(7.7)	-
Operating Costs	(124.7)	(80.4)	55.0%	(212.8)	(132.6)	60.5%
Operating Costs	(124.7)	(80.4)	55.0%	(212.8)	(132.6)	60.5%
Operating Expenses (Revenue)	(11.0)	(7.3)	50.8%	(19.4)	(9.5)	103.7%
AFRMM, Tax Credits and Other	0.8	0.4	-	1.1	0.4	-
Equity Accounting	13.1	4.8	-	14.9	2.0	-
EBITDA	36.7	144.7	-74.7%	168.6	103.6	62.7%
Margin %	15.0%	86.6%	-72.2 p.p.	45.6%	41.3%	3.9 p.p.
Hedge Accounting²	86.3	(60.2)	-	(14.8)	7.7	-
Equity Accounting	(13.1)	(4.8)	-	(14.9)	(2.0)	-
Non-recurring ³	-	6.9	-	-	6.9	-
Adjusted EBITDA	109.9	86.6	26.8%	138.9	116.3	19.5%
Margin %	44.9%	51.9%	-7.0 p.p.	37.5%	46.3%	-8.8 p.p.
JVs results ⁴	16.5	9.5	73.5%	22.4	11.3	98.1%
EBITDA including JVs	126.4	96.1	31.5%	161.4	127.6	26.5%
Margin %	51.6%	57.6%	-6.0 p.p.	43.6%	50.8%	-7.2 p.p.

¹ The South Corridor's Net Revenue excludes the Intercompany effect for a better understanding of the result.

² Hedge Accounting: the Company's functional currency is the Brazilian real; however, contracts for the South Corridor are denominated in U.S. dollar. Therefore, hedge accounting was used to mitigate foreign exchange exposure, with existing dollar-denominated debt hedging part of long-term agreements in foreign currency. This procedure is non-cash.

³ For 2Q21 and 1H21, Non-recurring includes R\$6.9 million related to the business combination, which was allocated from the managerial perspective to the South Corridor.

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

Net Operating Revenue ex-hedge accounting totaled **R\$244.7 million** in 2Q22 (+46.5% vs. 2Q21), the highest ever for this corridor, mainly reflecting the strong iron ore throughput in the period (the main client of this cargo began to request the full contractual volume since early 2021). Note that, despite the growth observed, the full potential of this contract has not been used yet due to the operational limitations caused by the lack of rain in the region. The contracts in this Corridor are denominated in US dollars and, if it were not for the effect of the exchange rate conversion to the Company's functional currency (Real), the Net Operating Revenue would have grown 57.9% in the period. We recorded (R\$86.3 million) for hedge accounting in 2Q22, which is non-cash.

In 1H22, **Net Operating Revenue** ex-hedge accounting amounted to **R\$369.9 million** (+47.4% vs. 1H21), explained mainly by the higher throughput in the period, thanks to better navigation conditions in relation to 1H21. Excluding the FX impact of converting the result to the Company's functional currency, the Net Operating Revenue in the South would have grown 58.7% in 1H22. We recorded R\$14.8 million for hedge accounting in 1H22.

Operating Costs amounted to **R\$124.7 million** in 2Q22 (+55.0% vs. 2Q21), affected by the higher number of assets in the fleet during part of 2Q22, since the acquisition of Imperial Logistics took place in mid-april last year, combined with the lower operating efficiency, a non-recurring event, due to the longer wait times at loading and unloading terminals operated by third-parties, which adversely affected the cycles.

Operating Costs amounted to **R\$212.8 million** in 1H22 (+60.5% vs. 1H21), reflecting the aforementioned factors, as well as the anticipation of maintenance activities in 1Q22 to support the scenario of low water in 2H22.

Operating Expenses amounted to **R\$11.0 million** in 2Q22 (+50.8% vs. 2Q21), explained by the administrative restructuring after acquisition of Imperial Logistics and by the withholding of taxes (IVA). Note that this logistic corridor is not part of the apportionment of corporate expenses.

In 1H22, **Operating Expenses** amounted to **R\$19.4 million** (vs. R\$9.5 million in 1H21), explained by the aforementioned factors.

Adjusted EBITDA from JVs in the quarter was a record high, of **R\$126.4 million** (+31.5% vs. 2Q21), despite the effect of translation of the results to BRL and draft still below the historical average, with Adjusted EBITDA margin of 51.6%, which is a healthy level given the challenges faced by the Company in this Corridor. Note also that the operation's **Adjusted EBITDA including JVs** in USD would be US\$25.7 million (+41.4% vs. 2Q21).

In 1H22, **Adjusted EBITDA from JVs** amounted to **R\$161.4 million** (+26.5% vs. 1H21), with Adjusted EBITDA margin of 43.6%.

Given that the Company is still operating with an atypical draft scenario in this corridor and the effect from currency depreciation on currency translation in the quarter, **the South Corridor result points to a gradual recovery in this operation already in 2022**, which could benefit increasingly as navigation restrictions subside.

Santos | Salt

In recent years, we developed two new projects, which are being implemented: operations at the Santos Terminal and the Salt logistics operation.

Santos: 25-year lease of a terminal for handling and storing solid bulk cargo in South America's largest port, in Santos. The operation was partially launched in 2020, at the same time that the terminal's renovation and adjustments provided for in the bid notice began. Renovation works accelerated in 2021; therefore, the terminal has not been operational since 2H21, with activities expected to restart in mid-2022.

Salt: salt transshipment and transportation agreement in Brazil's Northeast region. The Company has been dealing with regulatory procedures for the start of this operation and has requested the necessary authorizations via legal motion, which is pending. As

usual, the Company invested in modernizing an efficient asset, which could potentially increase its competitiveness in the region's salt market. Since this asset functions as a "floating port," the Company can also redirect it to another region and optimize its investment, if current regulatory restrictions are maintained.

Volume:

Volume (kt)	2Q22	2Q21	Ch. %	1H22	1H21	Ch. %
Santos	-	63	-	-	332	-
Total	-	63	-	-	332	-

The Santos terminal is currently in the final phase of modernizing its infrastructure and renovating one of its warehouses, in line with the Company's business plan and the obligations in lease bid notice STS20.

In this scenario, **no volume was handled** in 2Q22 and 1H22, and this operation should be restarted in August 2022, with volumes already scheduled to be received at the terminal.

Result:

Santos	2Q22	2Q21	Ch. %	1H22	1H21	Ch. %
Net Revenue	(0.1)	5.2	-	(0.1)	23.3	-
Operating Net Revenue	(0.1)	5.2	-	(0.1)	23.3	-
Operating Costs	(0.8)	(5.2)	-	(0.9)	(16.3)	-
Operating Costs	(0.8)	(5.2)	-	(0.9)	(16.3)	-
Operating Expenses (Revenue)	(1.7)	(0.6)	-	(2.1)	(0.8)	-
AFRMM, Tax Credits and Other ¹	0.6	-	-	0.6	-	-
Other	-	-	-	-	-	-
EBITDA	(2.0)	(0.6)	-	(2.5)	6.1	-
Margin %	-	-	-	-	26.2%	-
Non-recurring ¹	0.1	0.2	-	0.1	0.2	-
Adjusted EBITDA	(1.9)	(0.4)	-	(2.4)	6.3	-
Margin %	-	-	-	-	26.9%	-

¹Non-Recurring includes apportionment of corporate expenses for comparison purposes ((R\$0.1) million in 2Q22 and 1H22), without any effect on the consolidated result, and COVID-19-related donations ((R\$0.2) million in 2Q21 and 1H21).

Since there were no operations at the Santos terminal during 2Q22 and 1H22, the results in the table above demonstrate only the pre-operating costs and expenses of the non-operating terminal that were classified mostly as CAPEX, following the guidelines of CPC 27 (Property, plant and equipment).

Note that the Company's operation in Santos reinforces its **strategic positioning in Latin America's largest organized port, further diversifying its businesses and consolidating its position as an important logistic player for fertilizers and salt** in Brazil's Southeast.

Holding Company's Results

Holding (R\$ million)	2Q22	2Q21	Var. %	1H22	1H21	Var. %
Operating Expenses (Revenue)	(20.4)	(19.9)	2.3%	(37.4)	(38.0)	-1.7%
AFRMM, Tax Credits and Other ¹	0.0	6.9	-	(0.1)	6.9	-
Equity Accounting	(1.1)	(0.4)	-	(1.6)	(0.6)	-
EBITDA	(21.4)	(13.4)	60.1%	(39.1)	(31.7)	23.4%
Equity Accounting	1.1	0.4	-	1.6	0.6	-
Non-recurring ²	(6.0)	(6.2)	-3.8%	(8.2)	(6.1)	35.8%
Adjusted EBITDA	(26.3)	(19.1)	37.2%	(45.8)	(37.2)	23.0%

¹AFRMM, Tax Credits and Other in the Holding Company's results includes the impact of other credits and non-core revenues of the Company.

²Non-recurring in 2Q21 includes apportionment of corporate expenses that were "returned" to the Holding Company for comparison purposes ((R\$7.1 million) and expenses with the stock option plan (R\$1.1 million), without any cash effect. In 2Q21, it includes reversal of extemporaneous credits ((R\$0.1 million) and expenses with consulting services related to the IPO (R\$0.1 million).

Adjusted Expenses of the Holding Company amounted to **R\$26.3 million** in 2Q22 (+37.2% vs. 2Q21), mainly reflecting the impact of inflation on contracted expenses and adjustments of trade union agreements compared to the same period last year, as well as the corporate restructuring of the Company after the acquisition of Imperial Logistics. In addition, business travel and accommodation expenses aimed at the purpose and promotion of the business increased, registering a gradual recovery from the period affected by the COVID-19 pandemic.

In 1H22, **Adjusted Expenses of the Holding Company** amounted to **R\$45.8 million** (+23.1% vs. 1H21), due to the same factors mentioned above.

CONSOLIDATED RESULT

Consolidated CAPEX in 2Q22 was **R\$89.5 million**, with only R\$12.7 million allocated to maintenance activities, despite the significantly larger asset base compared to 2Q21, given that the acquisition of Imperial Logistics, which practically doubled the number of barges and pushers available for the South Corridor operation, took place only in mid-April 2021.

Expansion CAPEX amounted to R\$76.8 million in 2Q22, which was mostly allocated to the acquisition of electric pushers, which will be available for use as from 2023, as well as to the completion of modernization works at the Santos terminal (which will contribute positive results already in 2022) and the Company's Technological Plan for better navigation monitoring and optimization in the various corridors where it operates.

In 1H22, **consolidated CAPEX** amounted to **R\$156.2 million** (-78.8% vs. 1H21), including R\$20.1 million for the onerous concession of Santos.

The **significant CAPEX reduction** in both comparison periods **demonstrates the Company's efforts to free up cash in 2022**, without compromising its strategic projects to expand capacity and capture operating efficiency gains.

The table below shows our managerial CAPEX:

Consolidated CAPEX	2Q22	2Q21	Ch. %	1H22	1H21	Ch. %
Maintenance	12.7	26.1	(51.5%)	18.6	35.2	(47.0%)
Expansion	76.8	120.0	(36.0%)	117.5	221.0	(46.9%)
STS20 Grant	-	-	-	20.1	18.1	10.8%
M&A	-	463.6	-	-	463.6	-
Total CAPEX	89.5	609.8	(85.3%)	156.2	737.9	(78.8%)

Note: In 2Q22 the R\$2.4 million and in the 1H22, the R\$20.4 million difference between the CAPEX shown in the table above and cash flow from investments is explained by the divergence between the activation and disbursement of cash for payment of suppliers, as described in Note 31.

Consolidated P&L

Consolidated (R\$ million)	2Q22	2Q21	Ch. %	1H22	1H21	Ch. %
Net Revenue	412.3	466.9	-11.7%	869.0	666.5	30.4%
Net Operating Revenue ¹	503.0	411.8	22.2%	863.3	683.9	26.2%
Net Operating Revenue "Road Transportation (OTM)" ²	-	-	-	-	1.4	-
Hedge Accounting ³	(90.7)	55.1	-	5.6	(18.8)	-
Operating Costs	(215.3)	(178.5)	20.6%	(395.4)	(307.7)	28.5%
Operating Costs	(215.2)	(178.5)	20.6%	(395.4)	(306.5)	29.0%
Operating Costs "Road Transportation (OTM)" ²	(0.0)	-	-	(0.1)	(1.2)	-95.6%
Operating Expenses (Revenues)	(42.3)	(31.1)	35.9%	(77.3)	(59.5)	29.9%
AFRMM, Tax Credits and Other ⁴	4.6	11.2	-58.8%	8.5	31.9	-73.3%
Equity Accounting	12.3	4.5	175.4%	13.6	1.6	-
EBITDA	171.6	273.1	-37.1%	418.4	332.8	25.7%
Margin %	34.1%	66.3%	-32.2 p.p.	48.5%	48.7%	-0.2 p.p.
Depreciation & Amortization	(81.5)	(96.4)	-15.4%	(167.7)	(172.0)	-2.5%
EBIT	90.2	176.7	-49.0%	250.7	160.8	55.9%
Financial Result	(71.6)	(65.3)	9.6%	(157.5)	(223.2)	-29.4%
Net Income/Loss before tax	18.5	111.3	-83.4%	93.2	(62.4)	-
Income Tax	3.5	(13.6)	-	(38.0)	(22.8)	66.6%
Net Income/Loss	22.0	97.8	-77.5%	55.3	(85.2)	-

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

²Net Operating Revenue and Operating Costs - Road Transportation (OTM) pertain to the subcontracting of road transportation to clients, providing an integrated logistic solution ("from MT to ship's hold") - this operation was discontinued in 2021.

³Hedge Accounting: the Company's functional currency is the Brazilian real; however, contracts of the South Corridor and Coastal Navigation are denominated in U.S. dollar. Therefore, hedge accounting was used to mitigate foreign exchange exposure, with the existing debt in U.S. dollar hedging part of long-term agreements in foreign currency. This procedure has no cash impact.

⁴AFRMM, Tax Credits and Other includes the positive effect from the Additional Freight for Renovation of the Merchant Marine, as well as other credits and non-core revenues, as indicated for each corridor.

Financial Result

Consolidated (R\$ million)	2Q22	2Q21	Ch. %	1H22	1H21	Ch. %
Financial Income	26.2	1.2	-	27.7	30.5	(9.2%)
Financial Expense	(70.8)	(102.8)	(31.1%)	(203.4)	(253.1)	(19.7%)
Recurring Financial Expense	(70.8)	(102.8)	(31.1%)	(203.4)	(157.7)	(29.0%)
Non-recurring Financial Expense (debt restructuring)	-	-	-	-	(95.4)	-
Derivative Financial Instruments	(4.0)	-	-	(4.0)	-	-
Fx variation	(23.1)	36.3	-	22.1	(0.6)	-
Financial Result	(71.6)	(65.3)	9.6%	(157.5)	(223.2)	(29.4%)

Consolidated **Financial Result** registered expense of **R\$71.6 million** in 2Q22, R\$6.3 million higher than in 2Q21, mainly due to:

- Financial Income:** Increase of R\$25.0 million in the period, due to the higher returns on cash thanks to the BRL depreciation by 10.6%, since approximately 90% of investments are in USD or associated with foreign exchange funds;
- Financial Expenses:** Increase of R\$32.0 million in 2Q22, given that investment losses in 2Q21 were higher than in 2Q22, related to currency translation, mostly non-cash;
- FX Variation:** Decrease of R\$59.4 million, reflecting the effect from BRL depreciation, which was partially offset by the strong financial revenue generated in the period.

In 1H22, consolidated **Financial Result** was an expense of **R\$157.5 million** (vs. expense of R\$223.2 million in 1H21 or expense of R\$127.8 million, adjusted by the non-recurring expense related to debt restructuring in 1Q21).

Net Income (Loss)

The Company ended 2Q22 with **net income** of **R\$22.0 million** (vs. net income of R\$97.8 million in 2Q21). Note that this result was achieved even with the adverse effect from hedge accounting and currency translation (both non-cash).

The Company ended 1H22 with **net income** of **R\$55.3 million** (vs. net loss of R\$85.2 million in 1H21), explained by the strong performance of all logistic corridors in both 2Q22 and 1H22.

Cash Generation

Cash Flow (R\$ million)	2Q22	2Q21	Ch. %	1H22	1H21	Ch. %
Cash beginning of period	550.7	1,166.6	-52.8%	672.3	1,045.8	-35.7%
(+) EBITDA	171.6	273.1	-37.1%	418.4	332.8	25.7%
(+/-) Change in working capital and other	(142.4)	7.1	-	(161.0)	(148.5)	8.0%
(+/-) Hedge Accounting	90.7	(55.1)	-	(5.6)	18.8	-
= Operating Cash Flow (OCF)	120.0	225.1	-47.6%	251.7	203.0	23.0%
(-) CAPEX	(87.1)	(136.6)	-36.2%	(115.7)	(232.3)	-50.2%
<i>Recurring</i>	(12.7)	(26.1)	-51.5%	(18.6)	(35.2)	-47.0%
<i>Expansion</i>	(74.4)	(110.4)	-32.6%	(97.1)	(197.2)	-50.8%
(-) <i>Grant</i>	-	-	-	(20.1)	(18.1)	10.5%
(-) <i>M&A</i>	-	(468.2)	-	-	(468.2)	-
= Investing Cash Flow (ICF)	(87.1)	(604.8)	-85.6%	(135.8)	(718.7)	-81.1%
(+/-) Debt Issuance/Amortization	6.0	(14.6)	-	(8.4)	394.8	-
(-) Interest Payments	(14.6)	(6.4)	-	(111.5)	(123.1)	-9.4%
(-) Lease Payments	(14.2)	(39.7)	-64.4%	(27.5)	(45.6)	-39.7%
(+/-) Funding costs/Bond repurchase	(0.3)	(113.4)	-	(0.3)	(113.4)	-
= Financing Cash Flow (FCF)	(23.1)	(174.2)	-86.7%	(147.7)	112.6	-
Impact of exchange rate variation on cash balances	47.5	(65.3)	-	(32.6)	(95.5)	-66.0%
= Cash Generation	57.3	(619.2)	-	(64.4)	(498.5)	-87.1%
= Cash end of period	608.0	547.4	11.1%	608.0	547.4	11.1%

Operating cash generation came to **R\$118.0 million** in 2Q22 (vs. R\$225.1 million in 2Q21), reflecting on the one hand the consistent recovery in the Company's operations and on the other the increase in accounts receivable, explained by the mismatch between the invoicing and receipt periods, in line with the growth in operations.

In 1H22, operating cash generation came to **R\$249.8 million** (vs. R\$203.0 million in 1H21), reflecting mainly the recovery in the Company's results to levels more consistent with its potential.

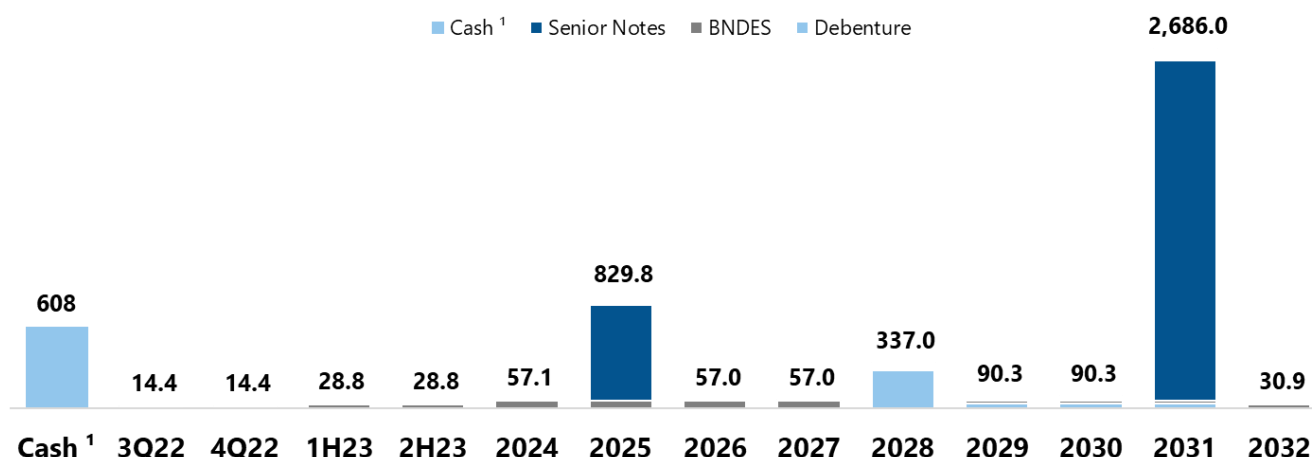
Including investments in maintenance (which remain low) and expansion (in projects to generate results in the short and medium term), as well as financial cash flow, cash generation amounted to **R\$57.3 million** in 2Q22 (vs. consumption of R\$619.2 million or consumption of R\$151.0 million excluding the effect from acquisition of Imperial Logistics South America).

In 1H22, cash consumption came to **R\$64.4 million** (vs. R\$498.5 million in 1H21, or cash consumption of R\$30.3 million when excluding the effect from acquisition of Imperial Logistics South America).

Therefore, we ended 2Q22 with **R\$608.0 million** in cash (vs. cash consumption of R\$547.4 million in 2Q21), **a level adequate and compatible with the Company's future obligations.**

Debt

The Company's current debt amortization schedule is as follows (R\$ million):



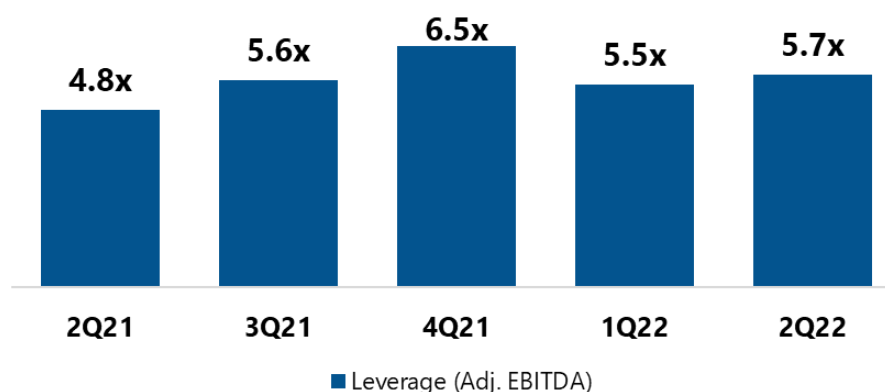
¹Cash includes cash and cash equivalents.

The Company's **leverage ratio**, considering Adjusted EBITDA, was **5.7x** in 2Q22 (vs. 5.5x in 1Q22), reflecting the BRL depreciation of 10.6% in 2Q22, which directly affects the mark-to-market adjustment of the principal, without any cash effects, which was offset by Adjusted EBITDA in 2Q22, which was the highest in the history of Hidrovias do Brasil.

Net debt increased in 2Q22 vs. 2Q21, also reflecting the effect from the mark-to-market adjustment of the principal, mentioned above, as well as higher gross debt due to the issue of incentivized debentures in 4Q21, which proceeds were fully used in the Santos project, which will contribute to the results of 2H22.

The scenario described above explains why the Company ended 2Q22 with a leverage ratio above that stipulated in its covenants. However, note that it does not entail any prepayment of the Company's debts and **there are no material short-term maturities**, with less than 20% of its debt coming due in 2025 and more than 60% only in 2031.

See below the historical data of the Company's 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, the covenant is analyzed on a consolidated basis; therefore, the calculation of leverage ratio changed, now considering Net Debt not adjusted for exchange variations.

We maintain our strategy of optimizing our capital structure and balancing cash generation and debt (BRL and USD). In this context, in 2Q22 we executed derivative instruments for foreign exchange hedge, in the amount US\$50.0 million principal + interest of 2031 Bonds, with such exposure pegged to the CDI rate. The average USD rate of this transaction was US\$5.2152, with an average cost of CDI + 1.64% p.a.

Still on the Company's debt profile, as events after the reporting period (2Q22), on July 20, 2022 we announced a new debentures issue, in the amount of R\$500.0 million, whose proceeds will be used to prepay part of the Bonds outstanding.

Until the disclosure date of this document, the Company has repaid US\$27.6 million of the principal of its dollar-denominated debt, with these operations to date generating net gains of US\$6.6 million, since the securities were acquired at a discount in the secondary market.

SUSTAINABILITY

Moving on with our commitment to ESG, in 2Q22, we launched Hidroviás do Brasil's sustainability commitments that include short-term (by 2022), medium-term (by 2024), and long-term (2025-2030) goals, all of which are aligned to the UN's Sustainable Development Goals (SDGs).

These goals focus on six positive impact commitments: Climate Change, Ethics and Transparency, Value Chain, Environmental Impacts, Local and Human Development, and Employee's Health, Safety and Development, which were collaboratively and transparently designed by listening to various stakeholders and placing people at the center of all decisions.

We have great objectives for 2030 and we want to go further, generating joint development and advancing toward a better future for the entire society. All of the Company's sustainable goals and initiatives can be found in its sustainability portal, available on <https://sustentabilidade.hbsa.com.br/>

The goals for each Commitment are as follows:

Climate Change

Support the decarbonization of the Brazilian logistics system by offering innovative and reliable waterway and maritime solutions with zero greenhouse gas emissions:

- ✓Achieve 50% of NET ZERO 30 reduction targets by 2025;
- ✓Achieve a carbon neutral operation by 2030.

Ethics and Transparency

Continue relentlessly and uncompromisingly promoting ethical and transparent behavior in the relationship with all stakeholders:

- ✓Annually publish the Company's Integrated Reporting considering the highest levels of compliance required by Brazilian and international entities, fully publicizing its content;
- ✓Be a reference in the private sector in terms of transparency in institutional relations.

Value Chain

Influence all our customers regarding the adoption of sustainable practices and adopt internal ESG criteria for the selection, training, and development of suppliers:

- ✓Ensure that 100% of grain customers in the north system are signatories to and formally join the soybean moratorium;
- ✓Ensure that 100% of strategic suppliers are approved by ESG criteria.

Environmental Impacts

Support the regeneration of the ecosystems where we operate and efficiently manage our environmental risks and impacts:

- ✓Ensure the effectiveness of 100% of our environmental control systems;
- ✓Ensure sustainable disposal for 100% of the waste generated in our operations

Local and Human Development

Genuinely contribute to the development of surrounding communities with social transformation and shared value initiatives:

- ✓Be recognized by society for contributions to development in the territories where we operate, achieving at least 80% of favorability in reputational surveys conducted with stakeholders;
- ✓Implement 100% of the prioritized plans to manage risks and critical social and environmental impacts.

Employee's Health, Safety, and Development

Promote a safe environment and a diverse and inclusive culture with continuous development:

- ✓Be recognized as a company that promotes employees' health, safety, and well-being, achieving at least 80% of favorability among stakeholders through independent reputational surveys.

DISCLAIMER

This report contains forward-looking statements and prospects based on strategies and beliefs related to 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 in-depth study of public information made available to the market in general, although deemed reasonable by the Company, may not materialize and/or may contain miscalculations and/or inaccuracies. This disclaimer on the information provided herein indicates the existence of adverse situations that may impact the expected results so that our expectations might not materialize within the reporting period, as such factors are beyond Hidroviás' control. Therefore, the Company does not guarantee the performance provided in this document and, therefore, this document does not represent an offer for purchase and/or subscription of its securities.

APPENDIX

HIDROVIAS DO BRASIL S.A.

STATEMENTS OF INCOME

FOR THE THREE AND SIX-MONTH PERIODS ENDED JUNE 30, 2022 AND 2021

(In thousands of reais - R\$, except earnings/loss per share)

	Consolidated			
	04/01/2022– 06/30/2022	01/01/2022–0 6/30/2022	04/01/2021–0 6/30/2021	01/01/2021–0 6/30/2021
Net operating revenue	412,288	868,977	466,902	666,480
Cost of services rendered	(277,229)	(520,786)	(233,304)	(413,024)
Gross income	135,059	348,191	233,598	253,456
OPERATING EXPENSES				
General and administrative expenses	(61,809)	(119,530)	(71,660)	(125,617)
Provision for expected credit losses	-	-	(942)	(494)
Equity in net income of subsidiaries	12,267	13,571	4,454	1,622
Other operating revenues (expenses)	4,634	8,510	11,249	31,850
Operating income (loss) before income (loss) financial income (loss) and taxes	90,151	250,742	176,699	160,817
Financial revenues	26,221	23,959	1,202	31,396
Financial expenses	(97,868)	(181,474)	(66,540)	(254,636)
Financial income (loss)	(71,647)	(157,515)	(65,338)	(223,240)
Operating income (loss) before income tax and social contribution	18,504	93,227	111,361	(62,423)
Income tax and social contribution				
Current	(23,902)	(54,679)	(13,522)	(31,626)
Deferred	27,437	16,728	(34)	8,849
Net income (loss) for the period	22,039	55,276	97,805	(85,200)
Basic earnings per share - R\$	0,0290	0,0727	0.1286	(0.1120)
Diluted earnings per share – R\$	0,0290	0,0727	0.1286	(0.1120)

See the accompanying notes to the interim financial informa

HIDROVIAS DO BRASIL S.A.

BALANCE SHEETS AT JUNE 30, 2022 AND DECEMBER 31, 2021

(In thousands of reais – R\$)

ASSETS	Consolidated		LIABILITIES AND SHAREHOLDERS' EQUITY	Consolidated	
	06/30/2022	12/31/2021		06/30/2022	12/31/2021
Current assets			Current liabilities		
Cash and cash equivalents	123,929	76,454	Suppliers	154,681	146,142
Securities	470,142	582,562	Loans, financing and debentures	188,889	180,889
Trade accounts receivable	349,94	244,620	Social and labor charges	41,957	33,756
Inventories	128,89	94,347	Lawsuits	26,330	22,334
Recoverable taxes	29,313	30,414	Taxes payable	28,488	35,381
Income tax and social contribution	68,004	62,734	Income tax and social contribution	-	54,404
Advances to suppliers	30,043	50,264	Accounts payable with related parties	-	-
Prepayments	31,18	26,288	Advances from clients	-	9,416
Related party credits	-	-	Lease liabilities	69,682	69,942
Dividends receivable	250	-	Obligation with concession - grant	-	21,383
Other receivables	49,97	58,698	Other accounts payable	56,532	23,070
Total current assets	1,281,661	1,226,381	Total current liabilities	651,762	602,288
Non-current assets			Non-current liabilities		
Linked securities	13,883	13,295	Loans, financing and debentures	4,209,602	4,458,517
Related party credits	5,390	5,778	Accounts payable with related parties	-	-
Trade accounts receivable	5,600	6,400	Derivative financial instruments	3,958	-
Judicial deposits	46,728	45,944	Lease liabilities	-	151,344
Guarantees and pledge deposits	2,255	2,210	Obligation with concession - grant	-	24,060
Deferred tax assets	167,478	177,885	Other accounts payable	4,888	5,208
Recoverable taxes	44,669	52,826	Total non-current liabilities	4,393,852	4,667,588
Income tax and social contribution	38,703	38,770			
Prepayments	30,525	35,030			
Investments	111,187	103,705	SHAREHOLDERS' EQUITY		
Property, plant and equipment	4,119,085	4,254,285	Capital	1,334,584	1,334,584
Right-of-use asset	181,673	207,580	Capital reserves	36,768	34,871
Intangible assets	350,447	347,441	Accumulated loss	(280,820)	(336,096)
Total non-current assets	5,117,623	5,291,149	Equity valuation adjustment	263,138	214,295
			Total shareholders' equity	1,353,670	1,247,654
Total assets	6,399,284	6,517,530	Total liabilities and shareholders' equity	6,399,284	6,517,530

See the accompanying notes to the financial stat

HIDROVIAS DO BRASIL S.A.

STATEMENTS OF CASH FLOWS

FOR THE SIX-MONTH PERIODS ENDED JUNE 30, 2022 AND 2021

(In thousands of reais – R\$)

	Consolidated	
	06/30/2022	06/30/2021
Cash flow from operating activities		
Net income (loss) for the period	55,276	(85,200)
net cash generated by (invested in) in operating activities:		
Provision for bonus	11,197	8,876
Current and deferred income tax and social contribution	37,951	22,777
Adjustment to present value of lease and concession	5,189	7,065
Derivative financial instruments	3,958	-
Reversal of provision for estimated losses	-	494
(Formation) Reversal of provision for lawsuits	4,018	3,023
Interest incurred on loans	131,994	108,200
Reversal of loan funding costs	6,638	26,408
Inflation adjustments and exchange-rate changes on debt	(19,826)	27,963
Bargain purchase income (loss)	-	(7,293)
Accrued interest – lease	2,447	2,367
Long-term incentive plan with restricted shares	2,935	-
Yield from interest earning bank deposits	23,967	(5,672)
Depreciation and amortization	133,234	110,880
Amortization from right-of-use asset	34,453	47,182
Equity in net income of subsidiaries	(13,571)	(1,622)
Revenue realized from hedge	(5,640)	18,771
Write-off of lease	(898)	-
(Increase) decrease in operating assets:		
Accounts receivable	(105,134)	(29,673)
Inventories	(35,827)	(16,670)
Recoverable taxes	3,637	(12,662)
Advances to suppliers	9,516	(9,246)
Prepayments	(1,672)	(36,291)
Judicial deposits	(855)	(1,053)
Guarantees and pledge deposits	-	1,214
Other receivables	7,952	(13,191)
Increase (decrease) in operating liabilities:		
Suppliers	(10,486)	(2,007)
Social and labor charges	(2,838)	(12,695)
Taxes payable	(6,705)	(5,736)
Advances from clients	15,456	(3,366)
Other accounts payable	33,329	23,623
Payment of interest on loans and financing	(111,514)	(123,081)
Income taxes and social contribution paid	(60,435)	(67,438)
Net cash generated (invested in) operating activities	147,746	(12,181)

HIDROVIAS DO BRASIL S.A.

STATEMENTS OF CASH FLOWS

FOR THE SIX-MONTH PERIODS ENDED JUNE 30, 2022 AND 2021

(In thousands of reais – R\$)

	Consolidated	
	06/30/2022	06/30/2021
Net cash generated (invested in) operating activities	147,746	(12,181)
Cash flows from investment activities		
Acquisition of fixed assets	(103,372)	(222,232)
Acquisition of intangible assets	(12,339)	(10,102)
Acquisition of subsidiaries	-	(468,201)
Investments of securities	(1,193,587)	(1,192,784)
Redemptions of securities	1,285,893	1,711,250
Dividends received	-	-
Loan granted between related parties	-	(3,011)
Capital increase (decrease) in subsidiaries	-	-
Net cash generated by (invested in) investment activities	(23,405)	(185,080)
Cash flows from financing activities		
Borrowings	19,801	2,848,650
Funding cost	(251,000)	(113,441)
Concession lease	(20,054)	(18,141)
Lease paid	(27,510)	(45,614)
Amortization of principal - loans	(28,242)	(2,453,894)
Loan granted between related parties	-	-
Other accounts payable with related parties	388	-
Net cash generated by (invested in) financing activities	(55,868)	217,560
Effect of changes in exchange rate on balance of cash and cash equivalents	(20,998)	(5,997)
(Decrease)/increase in cash and cash equivalents	47,475	14,302
Cash and cash equivalents at the beginning of the period	76,454	214,848
Cash and cash equivalents at the end of the period	123,929	229,150
(Decrease)/increase in cash and cash equivalents	47,475	14,302

See the accompanying notes to the interim financial information