



Hidrovias do Brasil

RESULTADO

1T22

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

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

DESTAQUES 1T22

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

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

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

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

MENSAGEM DA ADMINISTRAÇÃO

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

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

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

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

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

Fabio Schettino – Presidente da Hidrovias do Brasil

DESEMPENHO POR CORREDOR

Corredor Norte

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

Volume:

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

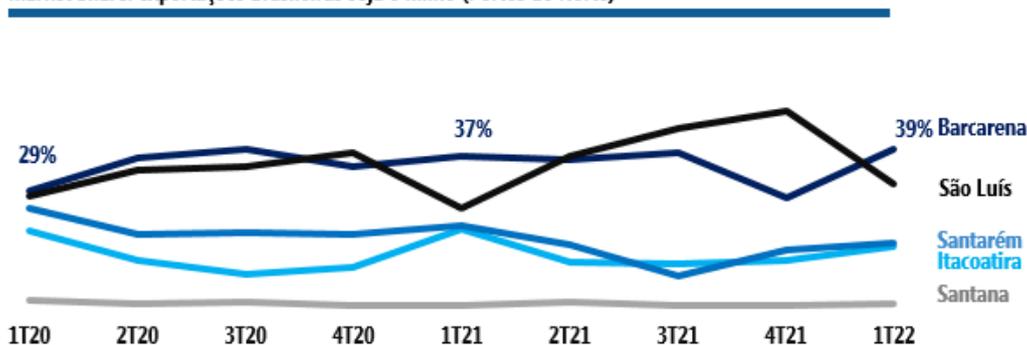
¹ "Rodo direto" consiste no volume de grãos transportado por meio rodoviário diretamente para o TUP de Barcarena e é apresentado de maneira isolada por não fazer parte do sistema integrado da Companhia.

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

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

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

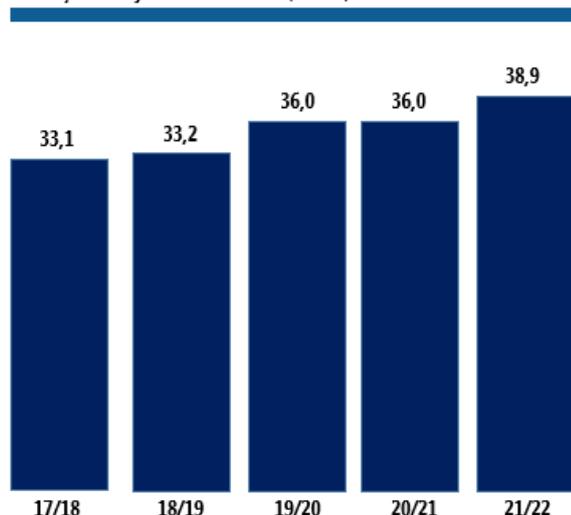
Market Share: exportações Brasileiras soja e milho (Portos do Norte)



Fonte: Comextat

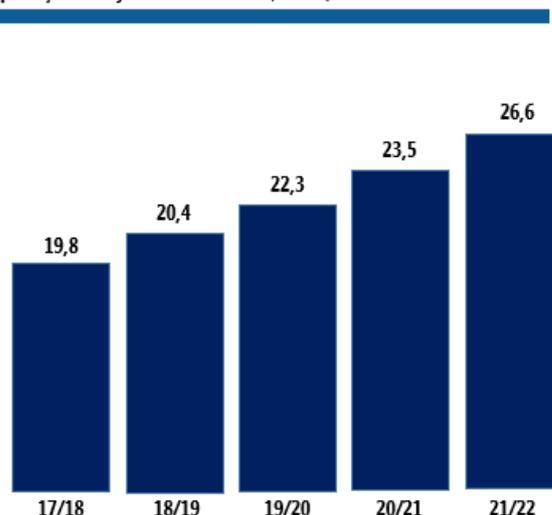
Outlook 2022:

Produção de soja no Mato Grosso (M tons)



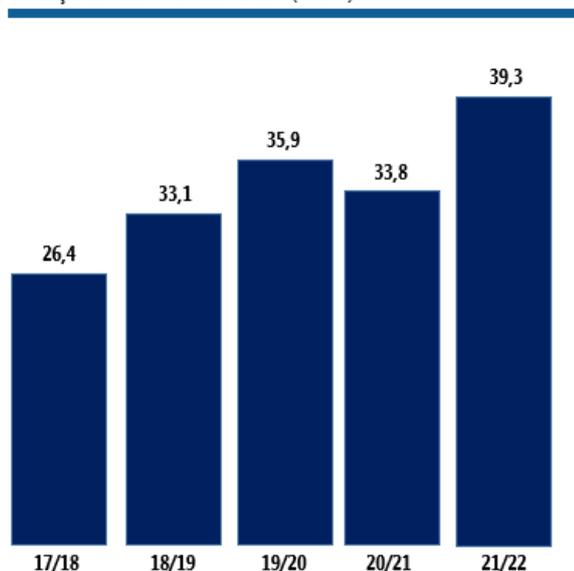
Fonte: IMEA e Comextat

Exportação de soja no Mato Grosso (M tons)



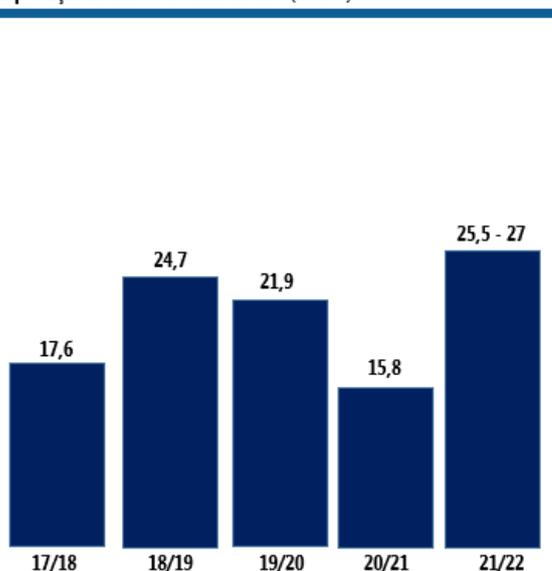
Mesmo com quebra da safra de soja em estados importantes como RS, BA, MS e PR, o Mato Grosso manteve sua trajetória de crescimento, com incremento de 8% na produção ante o ano anterior, se consolidando como principal estado produtor do Brasil. A produção de 21/22 deve ser de cerca de 39 milhões de toneladas,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

Produção de milho no Mato Grosso (M tons)



Fonte: IMEA e Comextat

Exportação de milho no Mato Grosso (M tons)



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

Resultado:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Navegação Costeira (Cabotagem)

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

Volume:

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

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

Resultado:

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

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

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

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

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

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

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

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

Corredor Sul

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

Volume:

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

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

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

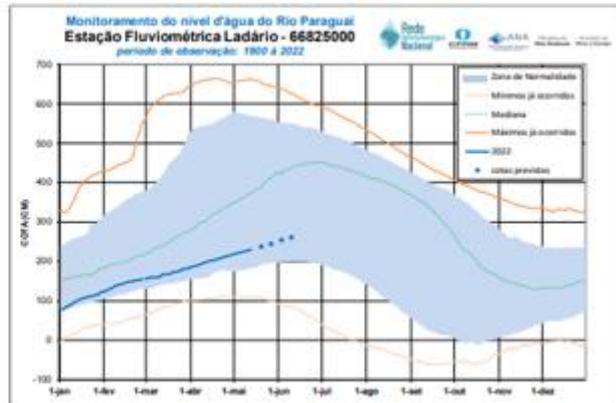
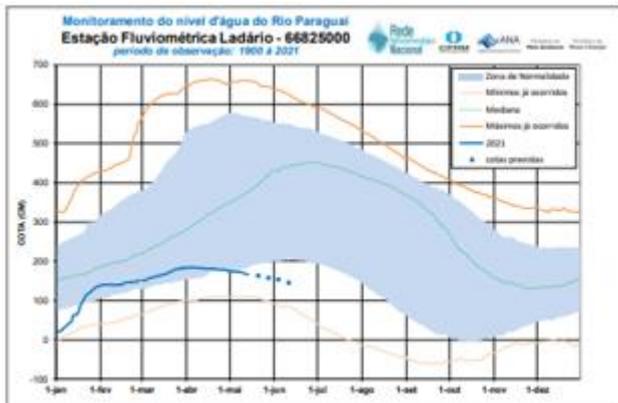
Conforme divulgado mensalmente por meio de Comunicado ao Mercado, o ano de 2021 atingiu níveis extremamente baixos de calado nos rios onde a Hidrovias opera na região Sul, com situação próxima das mínimas históricas já observadas nos últimos 121 anos e com cenário de não-navegação por pouco mais de dois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

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

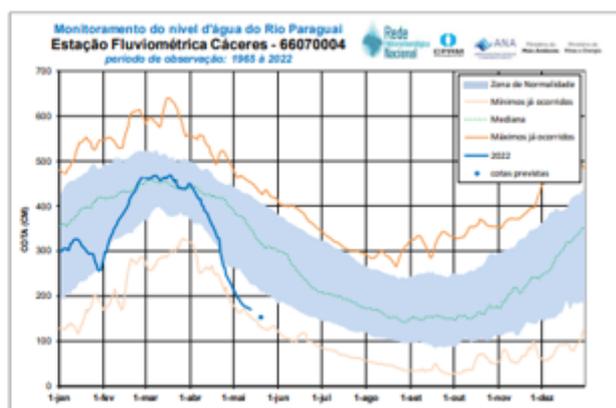
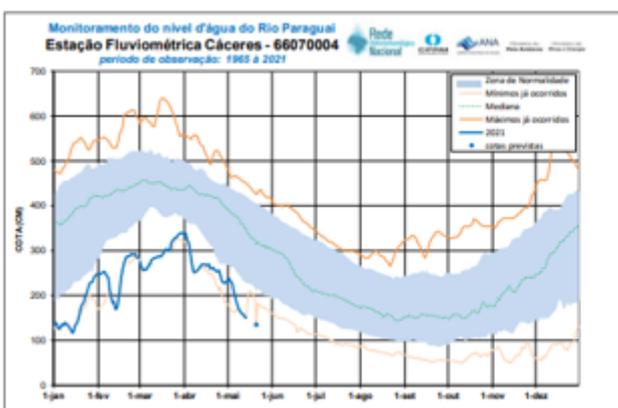
As projeções públicas mais atuais disponibilizadas pelo portal do *Serviço Geológico do Brasil (CPRM)* continuam apresentando cenário com tendência mais positiva para Ladário, onde fazemos o carregamento de minério de ferro para Vale e, portanto, um dos principais pontos críticos para nossa operação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

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

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



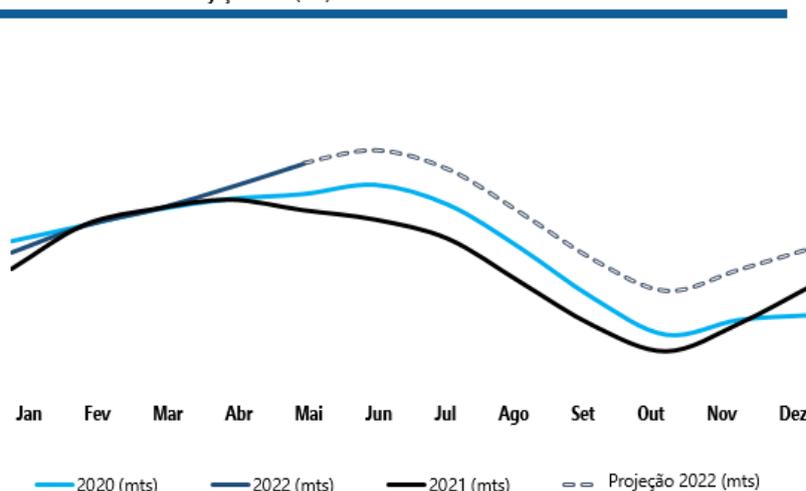
CÁCERES (Boletim publicado no dia 14/05/2021) X CÁCERES (Boletim publicado no dia 13/05/2022)



Fonte: Serviço Geológico do Brasil – CPRM

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

Histórico calado Ladário e Projeção 2022 (Mts)



Fonte: Projeções Internas

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

Resultado:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Santos | Sal

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

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

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

Volume:

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

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

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

Resultado:

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

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

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

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

Resultado Holding

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

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

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

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

RESULTADO CONSOLIDADO

CAPEX

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

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

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

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

A tabela abaixo demonstra visão gerencial do CAPEX:

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

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

P&L Consolidado

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

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

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

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

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

Resultado Financeiro

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

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

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

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

Lucro Líquido

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

Geração de Caixa

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

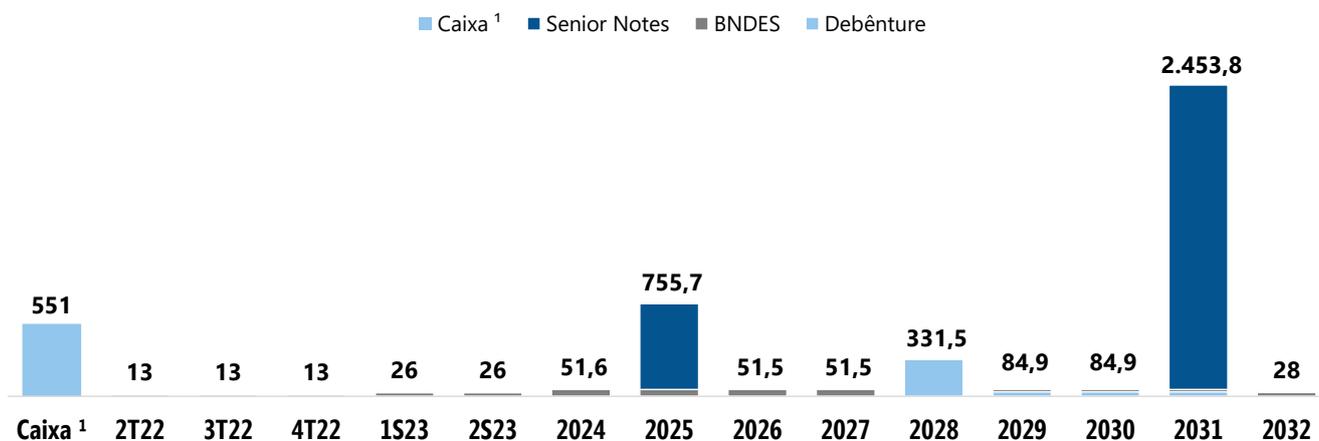
Encerramos o 1T22 com geração de **R\$131,8 milhões** de caixa operacional (vs. consumo de caixa operacional de R\$22,0 milhões no 1T21), refletindo a melhora consistente de todas as operações da Companhia, que apresentaram crescimento de EBITDA no período, além da melhora na gestão de capital de giro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

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

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

Endividamento

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



¹ Caixa inclui os saldos de caixa e equivalentes de caixa

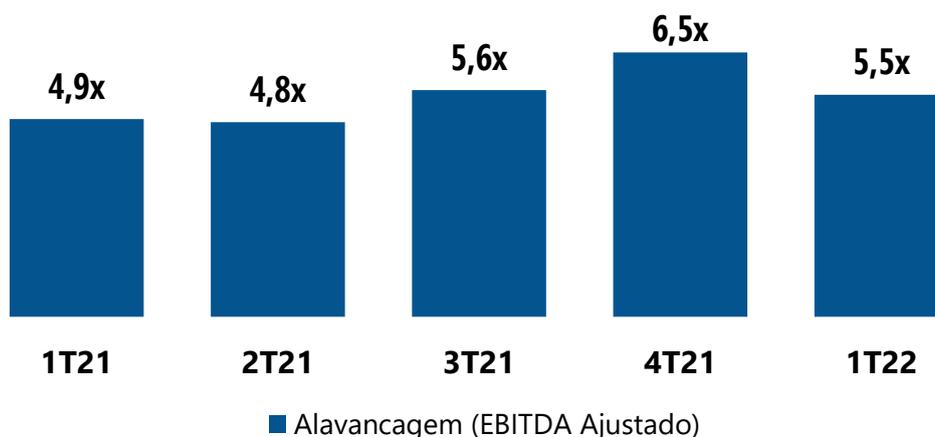
A **alavancagem** da Companhia, considerando EBITDA ajustado, ficou em **5,5x** no 1T22 (vs. 6,5x no 4T21), refletindo a retomada da operação para níveis mais próximos do potencial da Companhia no Corredor Norte – que apresentou o maior resultado já observado em um primeiro trimestre desde o início de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

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

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

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

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



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

SUSTENTABILIDADE/ GOVERNANÇA

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

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

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

DISCLAIMER

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

ANEXOS

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

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

HIDROVIAS DO BRASIL S.A.
DEMONSTRAÇÕES DOS FLUXOS DE CAIXA

PARA OS PERÍODOS FINDOS EM 31 DE MARÇO DE 2022 E DE 2021

(Em milhares de reais - R\$)

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

As notas explicativas são parte integrante das informações contábeis intermediárias

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

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

As notas explicativas são parte integrante das informações contábeis intermediárias

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

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