

**1T 2024**

# **RELATÓRIO DE DESEMPENHO**

**M LOG**

Rolls-Royce  
**T 535 E**

**ASGAARD SOPHIA**



# Indicadores Relevantes 1T24



MLOG



**R\$ 68.061**

milhares de reais

Receita Líquida



**R\$ 22.456**

milhares de reais

EBITDA



**R\$ 15.282**

milhares de reais

EBITDA Ajustado

ASGAARD BOURBON — ABN



**95,3%**

Operacionalidade da  
frota própria



**3 AHTS**

**1 OSRV**

**1 WSSV**



**R\$ 344.830**

milhares de reais

Backlog de contratos

CIA DE NAVEGAÇÃO DA AMAZÔNIA—CNA



**19 EMPURRADORES**

18 próprios e 1 afretado

**35 BALSAS**

26 próprias e 9 afretadas



**R\$ 6.487**

milhares de reais

AFRMM gerado



**279 mil m<sup>3</sup>**

Volume  
transportado

Rio de Janeiro, 15 de maio de 2024. A Administração da MLog S.A. ("MLog" ou "Companhia"), em conjunto com suas subsidiárias diretas ou indiretas Morro do Pilar ("MOPI", Projeto de Minério de Ferro), Companhia de Desenvolvimento do Norte Capixaba ("CDNC", Projeto Distrito Industrial e Porto Múltiplo em Linhares), Asgaard Bourbon Navegação ("ABN", Companhia de Navegação de Apoio Marítimo), CNA – Companhia de Navegação da Amazônia ("CNA", Companhia de Navegação Fluvial) e NSN - Nova Sociedade de Navegação ("Columbus"), em atendimento às disposições legais e estatutárias, submete à apreciação dos Senhores o Relatório de Desempenho e as Demonstrações Financeiras Consolidadas da Companhia, acompanhados do Relatório do Auditor Independente, todos referentes ao primeiro trimestre de 2024, encerrado em 31 de março de 2024. Todos os valores mencionados neste relatório, referentes às Demonstrações Financeiras da Companhia, são apresentados em milhares de reais, exceto quando indicado de outra forma.

# Destaques do 1T2024

## NAVEGAÇÃO

### Offshore

**Operacionalidade** da frota própria de 95,3% no trimestre, abaixo do realizado no mesmo trimestre em 2023, devido a problemas mecânicos, já sanados, na embarcação Geonísio Barroso e da necessidade de desembarque emergencial de tripulante por questões de saúde.

**Receita líquida** de R\$ 52.242 no trimestre, acima da realizada no mesmo período do ano passado (R\$49.053), consequência do início do novo contrato da embarcação Haroldo Ramos com tarifas diárias superiores ao antigo contrato.

### Interior

**Receita líquida contábil** de R\$ 15.819 no trimestre, levemente abaixo da observada no mesmo período do ano passado (R\$ 16.003), em consequência, principalmente, dos efeitos da seca. A adversidade climática reduziu os níveis dos principais rios da região, demandando alterações operacionais que resultaram no aumento do tempo de carga e descarga nos terminais. Vale destacar que a CNA ampliou seu portfólio de serviços com o início da nova operação de bunkering em Belém, no final do 1T24.



# MINERAÇÃO

## Licenciamento

Evolução dos trabalhos e estudos relacionados ao licenciamento ambiental do Projeto MOPI. A Administração realiza frequente acompanhamento junto aos órgãos responsáveis pela concessão do licenciamento.



Galpão de testemunho





## **CRIAÇÃO DE COLUMBUS SHIPPING E DA SOCIEDADE EM CONTA DE PARTICIPAÇÃO (SCP)**

Com a evolução dos ativos de Navegação e Mineração da Companhia, de forma a melhorar a compreensão de cada uma das atividades, passamos a reportar nos comentários consolidados dos Relatórios de Administração somente os movimentos estratégicos e as atividades diretamente relacionadas à holding, com reporte mais detalhado das operações e números da Mineração e Navegação sendo apresentados nas seções deste Relatório dedicadas à cada uma das atividades.

Como parte dos esforços de estruturação das atividades de Navegação e Mineração de forma segregada, no segundo semestre de 2022, foi criada a subsidiária integral Nova Sociedade de Navegação S.A., companhia registrada na CVM (Comissão de Valores Mobiliários) na categoria B, que passa a concentrar todos os ativos, passivos e negócios relacionados à Navegação. A Administração da Companhia, suportada por assessores externos, elegeu Columbus Shipping (“Columbus”) como nome fantasia para a NSN, em 15 de maio de 2023.

Devido a existência de ativos e passivos que ainda necessitam de anuências por parte de credores para sua transferência, foi criada, em 02 de janeiro de 2023, uma SCP—Sociedade em Conta de Participação, com a MLog sendo a sócia ostensiva e a Columbus como sócia participante. Esta SCP permite que sejam visualizados os ativos e passivos na Columbus, sem que haja a transferência efetiva destes, dado que estão em processo de obtenção de anuências por parte de credores para concretização da transferência.

A criação da SCP seguiu a lei 10.406/2002 nos artigos 991 a 996 e, na ausência de normativos contábeis específicos para esta classificação de entidade jurídica, a Companhia observou amplamente a Lei das S.A. (Lei 6.404/1976), uma vez que a SCP é detida por duas Companhias abertas (MLog e Columbus) e realizou registros contábeis em linha com as normas contábeis vigentes para sociedades de capital aberto. A nova organização possibilitará à Companhia otimizar a gestão de sua estrutura de capital, incluindo acesso à linhas de financiamento e, eventualmente, de capital.

Na ausência de norma contábil específica para Sociedades em Conta de Participação, a Administração exerceu seu julgamento de como melhor demonstrar a SCP nos registros da Columbus e, na impossibilidade de registro de equivalência patrimonial, optou por registrar como investimento a custo de contribuição de capital; sendo os números da SCP demonstrados em Nota Explicativa das Demonstrações Financeiras da MLog como sócia ostensiva e da Columbus como sócia participante.





# MENSAGEM DA ADMINISTRAÇÃO



O primeiro trimestre de 2024 da MLog S.A. transcorreu de forma satisfatória, tendo suas subsidiárias operacionais enfrentado desafios inerentes às suas atividades.

Na Asgaard Bourbon Navegação, mantivemos uma operacionalidade média da frota própria em 95,3%, com paradas pontuais e inerentes ao curso normal dos negócios. O aquecimento da indústria offshore no Brasil tem demonstrado boas oportunidades no setor de apoio marítimo, as quais esperamos captar nos próximos trimestres, transformando-as em novos contratos e incrementando o backlog de receita, que alcançou R\$ 345 milhões, em março de 2024. Reforçamos que estamos dando continuidade ao planejamento de docagem, com objetivo de deixar a frota cada vez mais preparada para atender as oportunidades e demandas futuras, possibilitando dessa forma maximizar os retornos advindos dos nossos ativos de navegação offshore. Sendo assim, ao longo de 2024, a Companhia realizará a docagem intermediária nas embarcações AHTS Geonísio Barroso e Yvan Barreto.

Na Companhia de Navegação da Amazônia, observamos redução de volume transportado no período, reflexo de dinâmicas comerciais implementadas por alguns players relevantes da região. Entretanto, acreditamos que esses movimentos foram pontuais e a expectativa é de recuperação da demanda por transporte na região, nos próximos trimestres. Vale destacar que, em março de 2024, a CNA ampliou seu portfólio de soluções, iniciando as atividades de Bunkering, que consiste no afretamento e operação de ativos destinados ao abastecimento de embarcações em área abrigada. É importante ressaltar que a CNA não é responsável por comercializar o combustível, atividade esta que pertence aos clientes afretadores dos ativos. Esta nova atividade demandou intenso esforço na obtenção de licenças, outorgas e autorizações das autoridades, autarquias e reguladores competentes na região e representa uma nova fonte de recursos para a CNA, sem a incidência do AFRMM e com margens livres superiores ao transporte.

O projeto Morro do Pilar segue aguardando a conclusão do processo de licenciamento. A Administração acompanha de perto os trâmites junto aos órgãos competentes e segue atenta às mudanças regulatórias, comerciais, e estratégicas no ambiente regional e no mercado de mineração.







# ASGAARD

## BOURBON

**1T** NAVEGAÇÃO  
**2024** OFFSHORE



# Destaques operacionais

**A Companhia possui atualmente cinco embarcações operacionais e contratadas à Petrobras, sendo 3 AHTS e 1 OSRV de propriedade do grupo e 1 WSSV afretado de terceiro.**

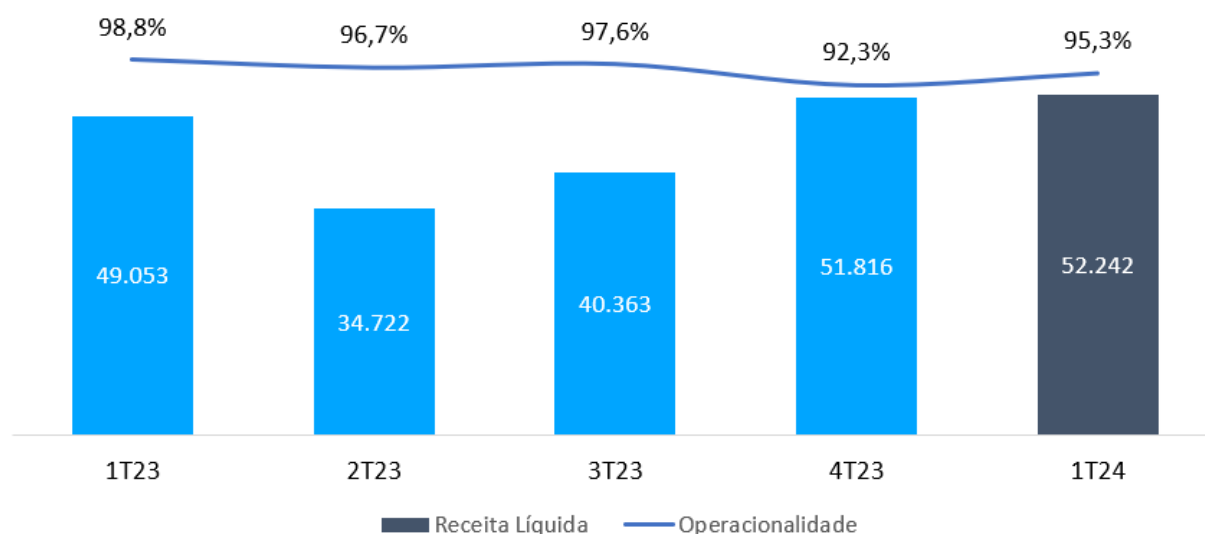


## OPERAÇÃO DAS EMBARCAÇÕES

No 1º trimestre de 2024, foi alcançada a operacionalidade de 95,3% na frota própria operacional, abaixo do observado no mesmo período de 2023 (98,8%). Os impactos observados no indicador durante o trimestre se devem principalmente a intercorrências mecânicas já sanadas na embarcação Geonísio Barroso e da necessidade de desembarque emergencial de tripulante por questões de saúde.

Mesmo com os impactos na curva de operacionalidade, a receita do 1º trimestre de 2024 apresentou crescimento em relação aos demais períodos devido ao início do novo contrato da embarcação Haroldo Ramos, ocorrido durante o 3º trimestre de 2023, após investimentos na docagem e melhorias técnicas. Ressalta-se que o novo contrato possui tarifas diárias aproximadamente 42% maiores do que o antigo contrato.

## Operacionalidade e Receita Líquida





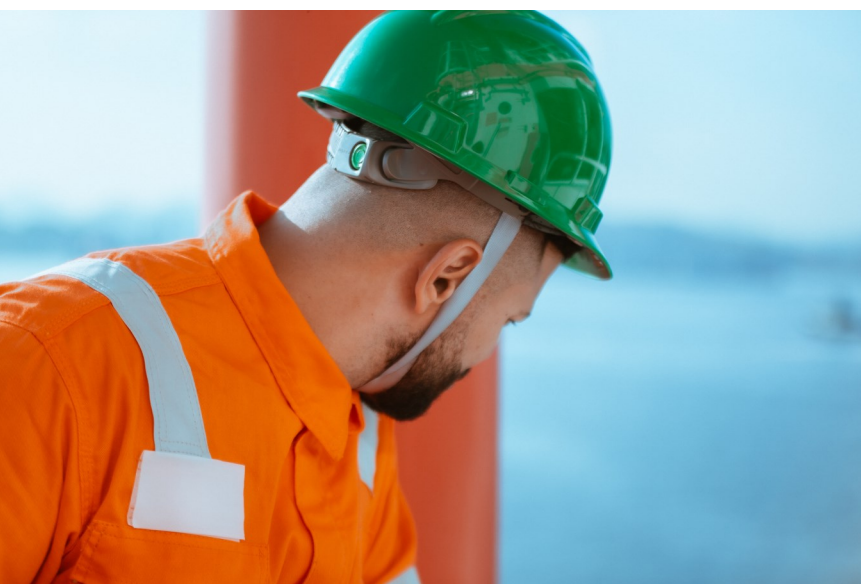
## BACKLOG ATUAL DE CONTRATOS

O backlog representa o saldo de dias remanescentes de contrato valorados pelas diárias acordadas para cada embarcação. Ressalta-se que esse valor é estimado uma vez que sua realização depende diretamente de taxas de câmbio futuras bem como da performance operacional das embarcações.

O backlog de contratos firmes da nossa atividade de navegação é demonstrado na tabela a seguir:

### Backlog atual de contratos

Embarcação	Tipo Embarcação	Início do Contrato <sup>1</sup>	Término do Contrato Firme <sup>2</sup>	Backlog (R\$ 000) <sup>3</sup>
Asgaard Sophia	OSRV	set-21	set-24	10.063
Geonisio Barroso	AHTS	jul-21	jan-25	31.165
Yvan Barreto	AHTS	dez-21	mai-25	45.490
Haroldo Ramos	AHTS	set-23	set-27	226.066
Stim Star Arabian Gulf	WSSV	dez-21	set-24	32.045
			<b>Total</b>	<b>344.830</b>



1- Foi considerado como início dos contratos a data efetiva de seu início, quando já realizada, ou estimada, quando futura.

2- O período firme de contrato equivale ao prazo mínimo garantido. Nossos contratos incluem períodos adicionais de renovação em caso de acordo mútuo entre as partes, não considerados no Backlog.

3- O valor do backlog considera a taxa de câmbio de venda de fechamento em 31 de março de 2024, de R\$4,9962, para conversão dos valores em US\$ para R\$. Em média, nossos contratos têm 60% de seu valor em US\$ e 40% em R\$.

### PRINCIPAIS TIPOS DE EMBARCAÇÕES OFFSHORE

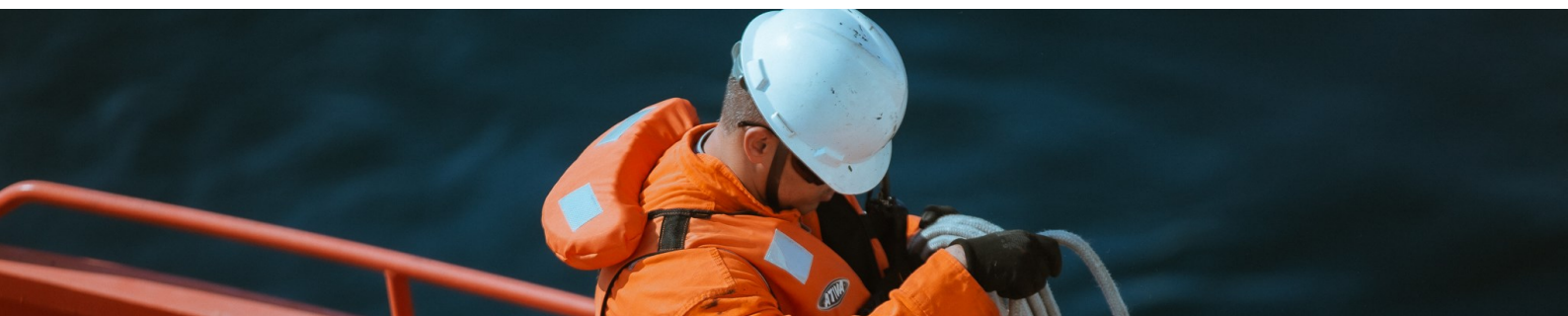
- *Platform Supply Vessel (PSV)*, embarcações capazes de transportar cargas líquidas e sólidas entre a costa e as plataformas e vice-versa.
- *ROV Supply Vessel (RSV)*, embarcações especializadas ou preparadas para operação de um ou mais ROV (Remote Operate Vehicle).
- *Multi-purpose Platform Supply Vessel (MPSV)*, embarcações multipropósito, capazes de transportar cargas líquidas e sólidas, capacidade de acomodação de pessoal acima dos PSVs, além da capacidade de outras operações, incluindo ROVs.
- *Anchor Handling Tug Supply (AHTS)*, embarcações capazes de ancorar e rebocar plataformas, guindastes e outras embarcações.
- *Oil Recovery Supply Vessel (OSRV)*, embarcações que contam com equipamentos de combate a incêndio e recolhimento de óleo no mar.
- *Well Stimulation Supply Vessel (WSSV)*, embarcações cujos equipamentos são capazes de intervir e estimular poços de petróleo, visando a melhora da recuperação de óleo.
- *Dive Support Vessel (DSV)*, embarcações equipada para atividades que envolvam mergulhadores.
- *Construction Support Vessel (CSV)*, embarcações equipadas para atividades de construção e instalação submarinas, geralmente incluindo utilização de ROV e mergulhadores.

### OVERVIEW REGULATÓRIO DO MERCADO BRASILEIRO

- Empresa Brasileira de Navegação (**EBN**) é uma entidade autorizada pelos órgãos reguladores (ANTAQ) a operar em alguma ou diversas atividades de navegação no Brasil. Para ser uma EBN, a empresa precisa ser brasileira (mesmo que seu capital seja detido por estrangeiros) e possuir pelo menos uma embarcação de bandeira brasileira operando regularmente.
- Registro Especial Brasileiro (**REB**) é um regime exclusivo a embarcações de bandeira brasileira, operadas por empresas brasileiras de navegação. Podem ser registradas no REB embarcações construídas no Brasil, importadas (com pagamento devido de impostos) ou estrangeiras, com suspensão temporária da bandeira original. Neste último caso, o registro depende da disponibilidade de tonelage de embarcações brasileiras pela EBN operadora (Artigo 10 da lei 9.432, de 8 de janeiro de 1997).

#### Principais tipos de Afretamento

- Afretamento a casco nu (ou **bareboat**): afretador tem a posse, o uso e o controle da embarcação;
- Afretamento por tempo (ou **time charter**): afretador recebe a embarcação armada e tripulada, ou parte dela, para operá-la.







# COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO DA AMAZÔNIA

**1T** CNA: NAVEGAÇÃO  
2024 INTERIOR E CABOTAGEM

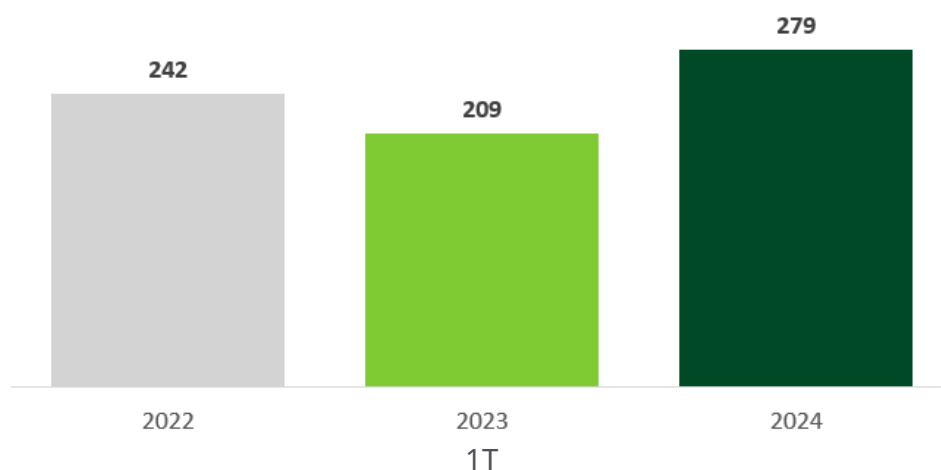
# Destaques operacionais

## Volume e Receita Líquida<sup>1</sup>

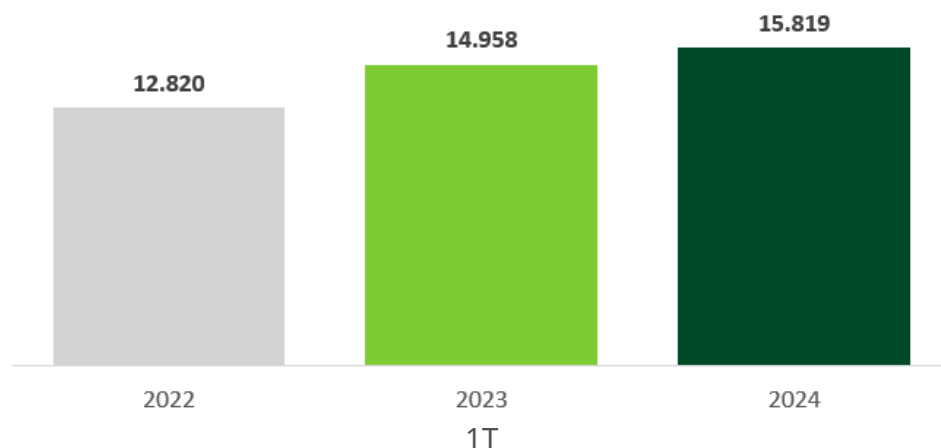


O 1º trimestre de 2024 apresentou aumento de 33% no volume transportado em relação ao mesmo período de 2023. A maior parte dessa oscilação está relacionada à alteração no mix das rotas e ao aumento no número de balsas. Ressalta-se que o crescimento da capacidade se dá através de afretamento com terceiros em detrimento de investimentos intensos em CAPEX. Entretanto, o volume transportado no período foi 18% e 2% abaixo do que o observado no 3º e 4º trimestres do ano anterior, respectivamente (315 m<sup>3</sup> e 284 m<sup>3</sup>). A permanência dessa baixa produtividade ainda é consequência dos efeitos da seca, que reduziu os níveis dos principais rios da região, e demandou alterações operacionais aumentando o tempo de carga e descarga nos terminais.

### Volume Transportado ('000 m3)



### Receita Líquida (BRL '000)



<sup>1</sup> Receita gerencial líquida considerando efeito de corte contábil e eliminando valores recebidos intercompany.



# **Destques operacionais**

## **Início da atividade de bunkering em Belém**

No final do 1º trimestre de 2024, foi iniciada a operação de bunkering em Belém, no Estado do Pará. O bunkering ou “abastecimento” é um novo serviço oferecido pela Companhia que compreende o fornecimento de combustível diretamente aos navios, sem que seja necessário que a embarcação adentre em águas rasas ou atraque em algum porto. O carregamento “barge to ship”, ou barcaça para navio, inclui a logística de carregamento do combustível e a sua distribuição.

Ressalta-se que a CNA é autorizada pelo DPC- Departamento de Portos e Costas, da Marinha do Brasil, a realizar o serviço de bunkering em todo o território brasileiro, seja em águas fluviais ou nos portos da costa oceânica. O início dessa nova atividade reflete a maturidade gerencial e a excelência operacional da Companhia para atender às crescentes demandas de escoamento de petróleo e derivados da região Norte.

Embora a operação tenha sido iniciada em março e já tenham incorridos gastos para viabilizar a operação, a receita performada no mês não consta na presente demonstração financeira devido a sistemática do processo de medição e contabilização, que será refletida no resultado do próximo trimestre.

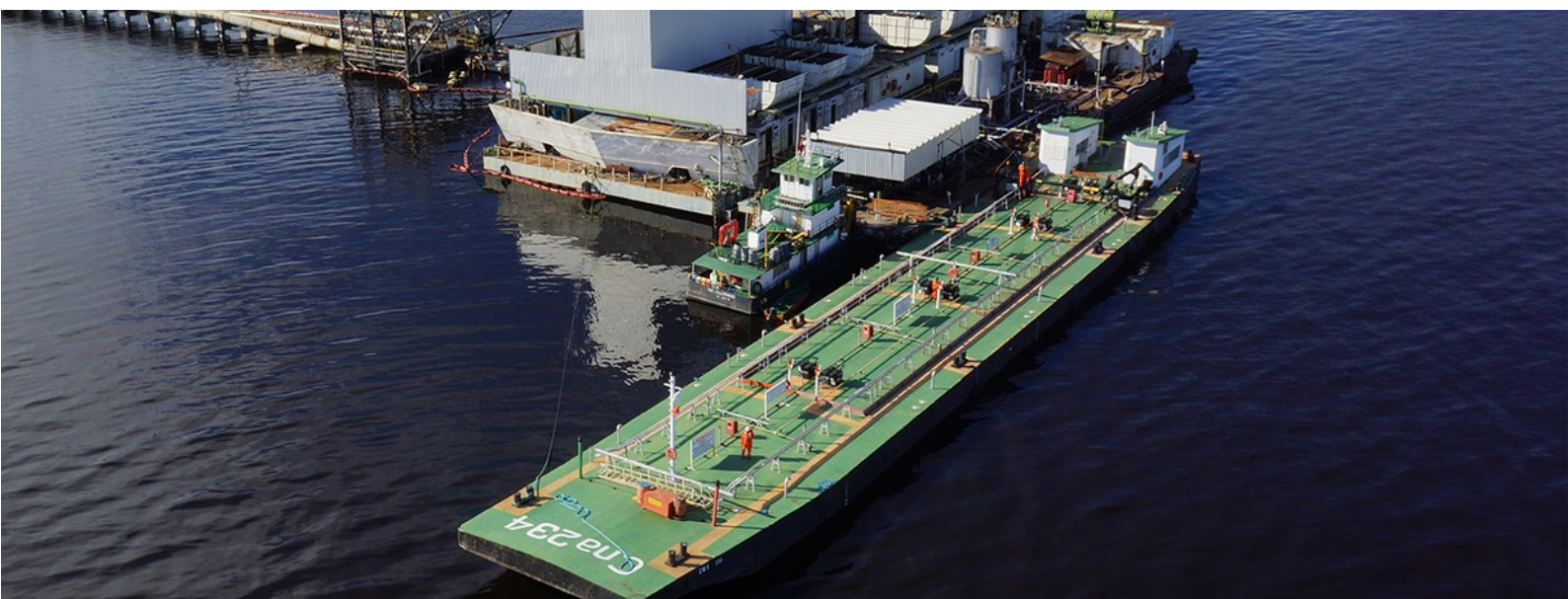


### ADICIONAL DE FRETE PARA RENOVAÇÃO DA MARINHA MERCANTE (“AFRMM”)

Parte importante do resultado da CNA é o Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante (“AFRMM”), regulado principalmente pela Lei 10.893 de 2004, alterada pela Lei 14.301 de 2022. O AFRMM é um tributo federal incidente sobre o frete marítimo que tem como objetivo o apoio ao desenvolvimento da marinha mercante e da indústria de construção e reparação naval brasileiras, e constitui fonte básica do Fundo da Marinha Mercante (“FMM”).

As alíquotas do AFRMM variam de acordo com o tipo de produto, transporte e região de origem ou destino. Na atividade de transporte fluvial de granéis líquidos na região Norte, a alíquota incidente de AFRMM é de 40% sobre o preço do frete. O adicional de frete gerado pelos serviços prestados pela CNA é posteriormente creditado em uma conta vinculada da empresa junto ao Banco do Brasil.

A Lei 14.301, de 7 de janeiro de 2022 (BR do Mar) estabeleceu um novo marco regulatório para a cabotagem no Brasil com diferentes inovações e alternativas de atuação dentro do setor de navegação. Algumas das mais relevantes alterações da BR do Mar estão relacionadas aos procedimentos e regras para utilização dos recursos arrecadados pelo AFRMM.



Por um lado, tornaram-se mais restritas as possibilidades de utilização de recursos financeiros do AFRMM em aquisições ou construções de embarcações, sendo que os créditos poderão ser utilizados para aquisições ou construções de embarcações do mesmo tipo que originou os recursos financeiros de AFRMM depositados na conta vinculada da Empresa Brasileira de Navegação (“EBN”).

Mas por outro lado, a Lei da Cabotagem passa a permitir novas possibilidades de utilização dos recursos do AFRMM, como (i) serviços de manutenção e revisão por empresas especializadas, possibilidade que antes era restrita a estaleiros; (ii) reembolsos anuais dos valores relativos a seguros e resseguros contratados para cobertura de cascos e máquinas de embarcações próprias ou afretadas; (iii) pagamento de afretamentos, dentre outros.



## Navegação do Interior e Cabotagem

Assim sendo, das possibilidades disponíveis para que a CNA se utilize dos recursos arrecadados pelo AFRMM, elencamos as seguintes:

- i) para construção ou aquisição de embarcações novas, produzidas em estaleiros brasileiros;
- ii) para jumborização, conversão, modernização, docagem, manutenção, revisão e reparação de embarcação própria ou afretada, inclusive para aquisição e/ou instalação de equipamentos, nacionais ou importados, quando realizada por estaleiro ou empresa especializada brasileira, sendo responsabilidade da empresa proprietária ou afretadora adquirir e contratar os serviços;
- iii) para pagamento do valor total do afretamento de embarcações utilizadas, desde que tal embarcação seja de propriedade de uma empresa brasileira de investimento na navegação e tenha sido construída no País;
- iv) para manutenção, em todas as suas categorias, realizada por estaleiro brasileiro, por empresa especializada ou pela empresa proprietária ou afretadora, em embarcação própria ou afretada;
- v) para garantia à construção de embarcação em estaleiro brasileiro;
- vi) para reembolso anual dos valores pagos a título de prêmio e encargos de seguro e resseguro contratados para cobertura de cascos e máquinas de embarcações próprias ou afretadas.

Ressaltamos que o procedimento para utilização dos recursos para os itens (i), (ii) e (iv) já estão operacionais por parte do BNDES, agente financeiro responsável por autorizar a movimentação de contas vinculadas. A Companhia aguarda a regulamentação dos demais itens para então avaliar o impacto total trazido pela Lei 14.301 tanto no que se constituiu como restrição — especialmente a impossibilidade de utilização dos créditos por coligadas em navegação diversa da geradora do recurso — quanto nas suas adições.

Desde o primeiro trimestre de 2023, são observadas mudanças nos procedimentos internos da Receita Federal que proporcionaram o atraso de depósito do subsídio pleiteado na conta vinculada. Entretanto, durante o 4T de 2023, a CNA observou a retomada dos depósitos em conta vinculada. São esperadas ações dos órgãos competentes para a regularização do processo, que atinge a toda a indústria recebedora do subsídio no país.



## Navegação do Interior e Cabotagem

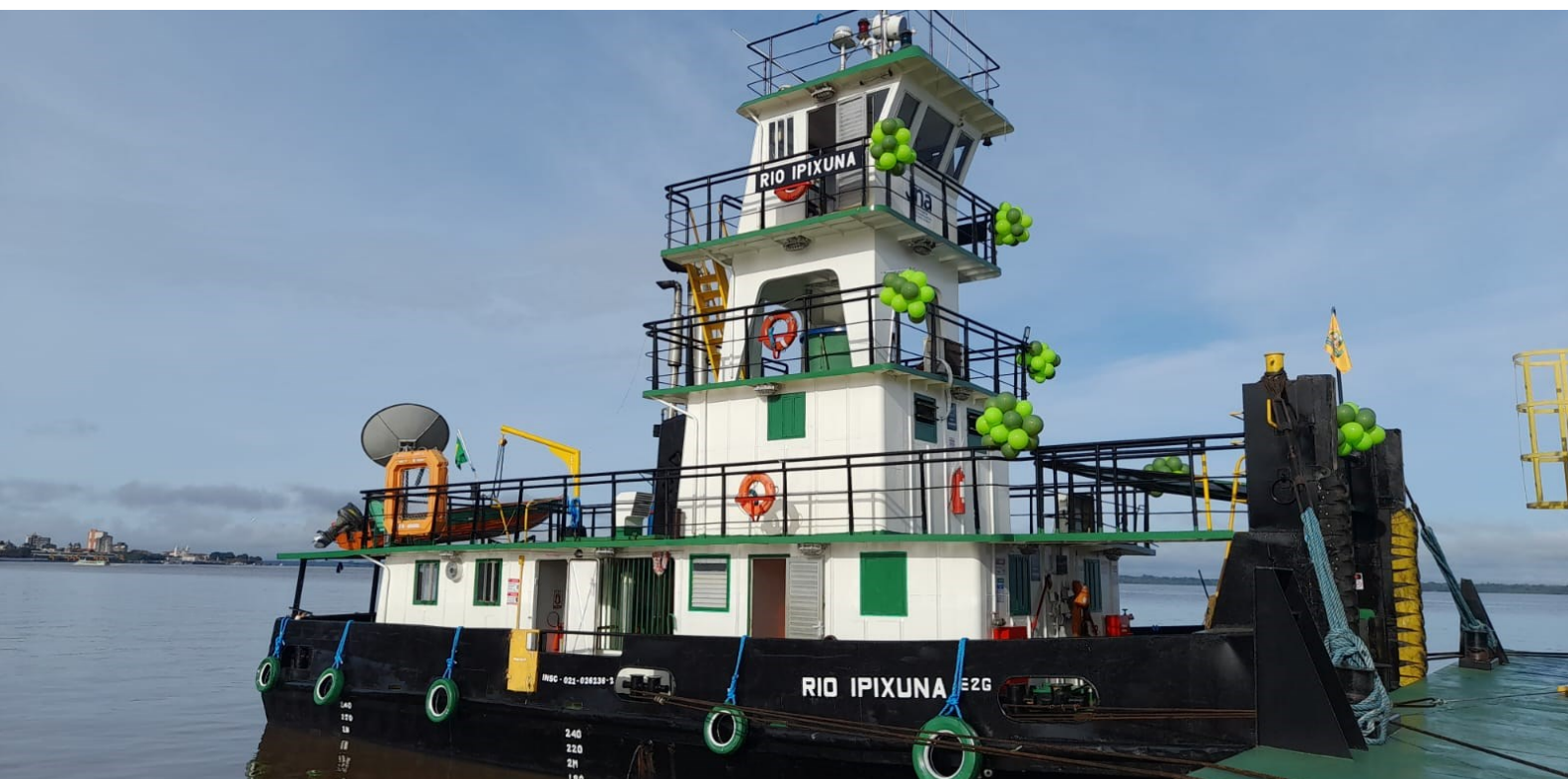
A contabilização do AFRMM segue as regras do CPC 07 (IAS 20). Quando o serviço de frete é finalizado, o valor a receber de AFRMM é reconhecido simultaneamente no ativo de longo prazo e no passivo não circulante, como receita diferida, não impactando, no momento inicial, o resultado da CNA. Atualmente, em um prazo médio aproximado de 90 a 120 dias, este crédito do AFRMM é depositado na conta vinculada da CNA junto ao Banco do Brasil. Neste momento o AFRMM passa a estar disponível para uso conforme o permitido.

Quando o AFRMM é utilizado, o passivo não circulante que foi contrapartida de seu lançamento e a receita passam a ser afetados como segue:

Se a companhia utiliza R\$100 para a compra de uma embarcação que será depreciada em 20 anos, seu balanço passará a indicar no imobilizado o valor inicial de R\$100 e o passivo continuará apresentando valor também de R\$100 como receita diferida de AFRMM.

Depois do primeiro ano de uso da embarcação, o ativo imobilizado indicará R\$95 (R\$100 – R\$5 de depreciação). O passivo será também reduzido no mesmo montante da depreciação, passando a marcar R\$95. Em contrapartida à esta redução do passivo, será lançado no resultado o valor de R\$5 como Receitas de Subvenção—AFRMM.

Ou seja, embora o efeito caixa da utilização do AFRMM ocorra em aproximadamente 30 meses e sua utilização não gere um passivo financeiro para a companhia, o lançamento dos valores deste benefício econômico aos acionistas se dá, contabilmente, ao longo da vida útil do ativo.

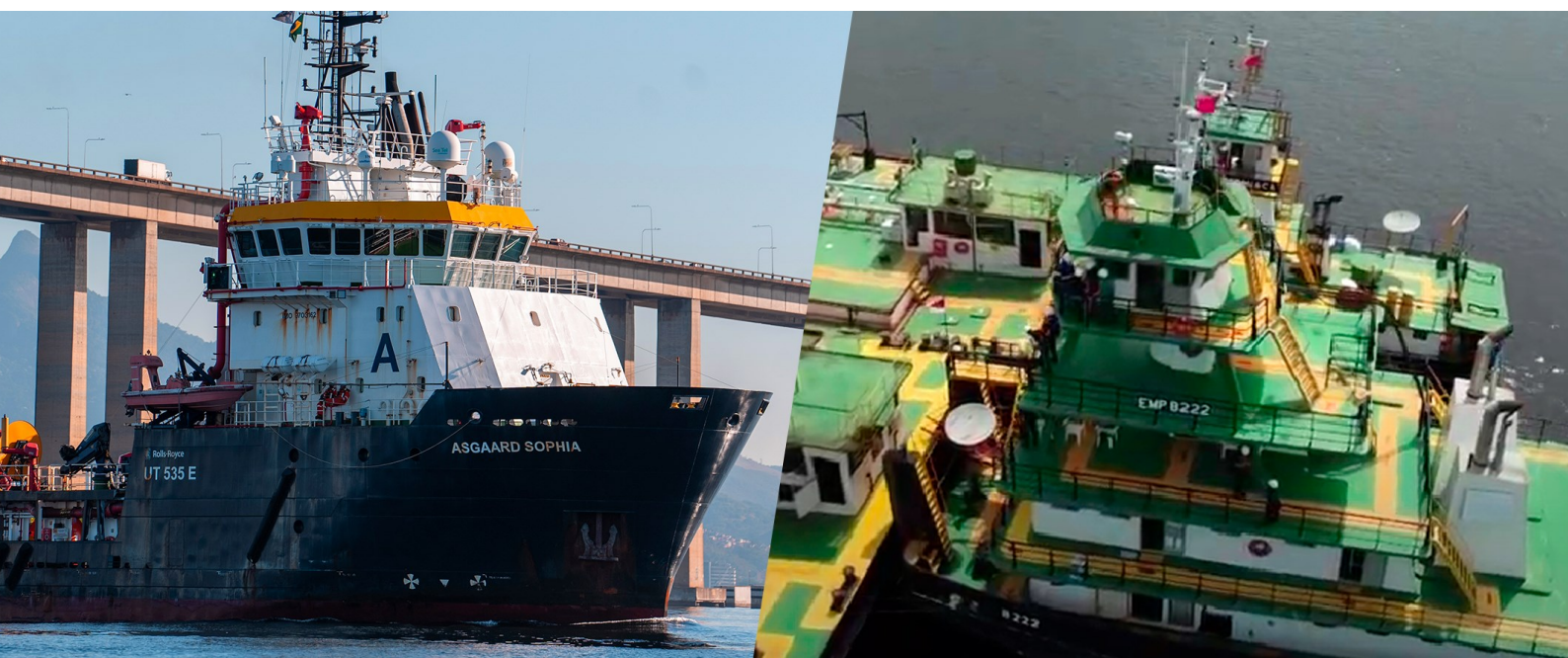




# Navegação — (Offshore + Cabotagem)

DRE - 1T 2024 (3 meses)	Navegação
<b>Receita Líquida</b>	<b>68.061</b>
(-) Custo dos Serviços e Produtos sem Depreciação	(48.573)
(-) G&A	(6.893)
(+/-) Outras Receitas e Despesas Operacionais	10.676
<b>EBITDA</b>	<b>23.272</b>
(+) Novo AFRMM Gerado	6.487
(-) Receita de AFRMM (CPC07/IAS20)	(9.649)
(+/-) Não Recorrente	(1.024)
<b>EBITDA Ajustado<sup>1</sup></b>	<b>19.086</b>

*1- Métrica de EBITDA Ajustado não revisada pelos auditores independentes. A consolidação das empresas do ramo de navegação considera as eliminações de lançamentos intercompany.*







# MINERAÇÃO MORRO DO PILAR

**1T** MOPI:  
2024 MINERAÇÃO



# Destaques operacionais

O Projeto MOPI tem por finalidade a produção de 25 milhões de toneladas por ano de minério de ferro de alto teor, matéria-prima essencial para a produção do aço verde.

Está localizado numa região de baixa densidade populacional do Estado de Minas Gerais, no município de Morro do Pilar, cujo dados divulgados no Censo IBGE 2022 apontam para 3.133 habitantes ou 6,56 habitantes por km<sup>2</sup>.



Planta piloto

O projeto está baseado no Technical Report elaborado pela empresa SRK Consulting em 2014, que apresenta o total de 1,64 bilhão de toneladas de recursos certificados, sendo 1,33 bilhão de toneladas de recursos medidos e indicados e 0,31 bilhão de toneladas de recursos inferidos, seguindo os padrões do Canadian Institute of Mining, Metallurgy and Petroleum (CIM) de 27 de novembro de 2010 e o Canadian National Instrument Form 43-101F (Form NI 43-101F).

O protocolo do requerimento da Licença de Instalação (LI) foi realizado em agosto de 2019 e atualizado em outubro de 2021, com a inclusão da filtragem de 100% dos rejeitos gerados e o faseamento do projeto. Estas atualizações permitiram a sua adequação às melhores práticas ambientais existentes, além de reduzir o investimento e o prazo necessários para o início das operações. O Projeto MOPI foi classificado como prioritário pela Agência de Promoção de Investimento e Comércio Exterior de Minas Gerais (INVEST MINAS), e por esta razão, o licenciamento ambiental está tramitando na Superintendência de Projetos Prioritários (SUPPRI), subordinada à Secretaria de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável (SEMAD).



## **Projeto Direct Shipping Ore - DSO (Fase 1 do Projeto Morro do Pilar)**

A 1ª fase do Projeto MOPI, denominada DSO, foi idealizada com o objetivo de reduzir o investimento e o prazo de implantação necessários para o início das operações. Ela consiste no processamento simplificado de 20 milhões de hematita friável certificadas, localizadas no Pit Norte, sem a utilização de água e/ou barragens de rejeitos. Além destes recursos, a área também contém aproximadamente 10 milhões de toneladas de canga, que potencialmente poderão ser convertidas em produto com qualidade satisfatória.

### Projeto Direct Shipping Ore - DSO (Fase 1 do Projeto Morro do Pilar)

#### Licenciamento Ambiental

Como o Projeto DSO está localizado na mesma Área Diretamente Afetada (ADA) e seu volume de recursos já era parte do Projeto MOPI, o processo de licenciamento avançará com o atual pedido da LI para o projeto como um todo. Após a emissão da LI e instalação da planta do DSO, a Companhia solicitará uma Licença de Operação (LO) parcial do DSO. A implantação das estruturas e da planta de beneficiamento das fases seguintes do Projeto MOPI já estarão autorizadas por esta LI e serão alvo então de futuros pedidos de LO.

#### Volume de produção e produto

O volume de produção planejado para o Projeto DSO é de até 5 milhões de toneladas por ano de produto final, minério de ferro fino, com teor de 63% de Fe.

#### Logística

A logística para o escoamento do produto da fase DSO será pelo modal rodoviário.

#### Investimento (Capex)

O Capex estimado pela Companhia para a implantação completa do Projeto DSO foi revisado para US\$50 milhões.

Lito	Massa (Mt)	% Fe	% SiO <sub>2</sub>	% Al <sub>2</sub> O <sub>3</sub>	% LoI
Total DSO	20.7	63.1	6.33	2.04	1.08

### Logística das Fases 2 e 3 do Projeto Morro do Pilar

Em 30 de agosto de 2021, o Governo Federal publicou a Medida Provisória nº 1.065, alterando o marco regulatório ferroviário com a criação da possibilidade de construção de ferrovias ou trechos ferroviários mediante autorização, sem a necessidade de concessão.

Aproveitando esta oportunidade, a MOPI requisitou o pedido de autorização de dois trechos ferroviários relacionados às Fases 2 e 3 do projeto, o primeiro ligando a MOPI à Estrada de Ferro Vitória Minas - EFVM e outro ligando a EFVM ao nosso terreno em Linhares (ES), servindo como potencial alternativa portuária. Ambas as autorizações foram concedidas e os respectivos contratos de adesão foram assinados.

Além dos pedidos feitos pela MOPI, (i) a MRS Logística, uma das maiores operadoras ferroviárias do país, requisitou autorização para um trecho ligando a atual malha da MRS ao município de Conceição do Mato Dentro, limítrofe ao nosso projeto e (ii) a Vale, concessionária da EFVM, solicitou um trecho ligando a EFVM à Serra da Serpentina, que fica ao lado da MOPI. Os dois pedidos acima poderiam atender ao escoamento da produção da MOPI.





## **MOPI - Projeto Morro do Pilar**

### **Investimentos Realizados**

O Projeto Morro do Pilar contou com investimentos na ordem dos USD 800MM desde o seu início, sendo uma parte relevante destes investimentos realizadas quando o ativo estava sob gestão de seu controlador fundador, a Manabi.

Destaca-se que todo o investimento realizado teve como fonte o Capital Próprio (Equity) da Companhia, estando o ativo desvinculado de dívidas contraídas com terceiros.

### **Composição do investimento:**

- Direitos Minerários (U\$ 400 milhões);
- Engenharia, estudos ambientais e estrutura administrativa (U\$ 200 milhões);
- Geologia (U\$ 150 milhões)
- Aquisição do terreno para construção do Porto em Linhares (ES), engenharia e licenciamento ( U\$ 50 milhões).







# Resumo Financeiro



DRE - 1T 2024 (3 meses)	Navegação	Mineração	Consolidado
<b>Receita Líquida</b>	<b>68.061</b>	<b>-</b>	<b>68.061</b>
(-) Custo dos Serviços e Produtos sem Depreciação	(48.573)	-	(48.573)
(-) G&A	(6.893)	(2.015)	(8.907)
(+/-) Outras Receitas e Despesas Operacionais	10.676	1.199	11.875
<b>EBITDA</b>	<b>23.272</b>	<b>(816)</b>	<b>22.456</b>
(+) Novo AFRMM Gerado	6.487	-	6.487
(-) Receita de AFRMM (CPC07/IAS20)	(9.649)	-	(9.649)
(+/-) Não Recorrente	(1.024)	(2.988)	(4.012)
<b>EBITDA Ajustado<sup>1</sup></b>	<b>19.086</b>	<b>(3.804)</b>	<b>15.282</b>
Depreciação/Amortização			(13.547)
(-) Novo AFRMM Gerado			(6.487)
Receitas Financeiras			4.409
Despesas Financeiras			(10.949)
Variação Cambial			(3.885)
(+) Receita de AFRMM (CPC07/IAS20)			9.649
(+/-) Não Recorrente			4.012
Impostos			(1.131)
<b>Resultado Líquido</b>			<b>(2.647)</b>

A atividade de Navegação inclui as operações de navegação da Controladora, além das investidas Columbus, CNA e Asgaard Bourbon, enquanto a Mineração é composta pelo Projeto MOPI, Dutovias e CDNC. A consolidação dos segmentos considera eliminação de lançamentos intercompany.

1- Métrica de EBITDA Ajustado não revisada pelos auditores independentes.



# Informações financeiras consolidadas



## RECEITA LÍQUIDA

A Companhia apresentou Receita Líquida Consolidada de R\$68.061 no primeiro trimestre de 2024, um aumento de 4,6% quando comparada com o mesmo período do ano anterior. A maior receita da atividade de Navegação reflete, principalmente, o novo contrato da embarcação Haroldo Ramos, iniciado em 14 de setembro de 2023, cuja tarifa diária é aproximadamente 42% maior do que a observada no antigo contrato.

## RESULTADO DO PERÍODO

A Companhia apresentou prejuízo consolidado de R\$2.647 no 1º trimestre de 2024. O impacto da variação cambial sobre a parcela de dívida indexada à moeda norte-americana explica nosso desempenho negativo no período.

## CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA

A Companhia encerrou o primeiro trimestre de 2024 com posição consolidada em caixa de R\$9.287. Desse montante, R\$2.936 correspondem ao saldo de AFRMM em conta vinculada.

## COMPROMISSOS ASSUMIDOS COM A OPERAÇÃO DA BOM

A Companhia assumiu o endividamento com o BNDES das embarcações AHTS compradas da BOM (Bourbon Offshore Marítima) em 30 de dezembro de 2020. Este empréstimo totalizava R\$27.383 em 31 de março de 2024.

## EMPRÉSTIMOS E FINANCIAMENTOS

A Companhia encerrou o trimestre com o total de empréstimos e financiamentos de R\$74.726. Deste total, R\$27.383 são referentes ao endividamento com o BNDES, assumido como parte da operação de aquisição dos AHTS da BOM. Além dos empréstimos bancários, a Companhia tem ainda passivo com partes relacionadas de R\$44.996 e as Obrigações por Aquisição de Investimentos de R\$54.277, explicadas a seguir.

## EMBARCAÇÕES AFRETADAS E ARRENDAMENTOS A PAGAR

Em face das alterações no CPC 06 (IFRS 16), conforme Notas Explicativas, a Companhia passou a reconhecer certos contratos de afretamento e arrendamento como ativos e passivos. No final do 1º trimestre de 2024, a Companhia apresentava ativo não circulante de R\$13.233 relacionado ao direito de uso das Embarcações Afretadas, Passivo Circulante de R\$16.809 e Não Circulante de R\$1.924 de Afretamentos a Pagar.



# Informações financeiras consolidadas



## OBRIGAÇÕES POR AQUISIÇÃO DE INVESTIMENTOS

Os valores a pagar originalmente referentes à aquisição da CNA são contabilizados como Obrigações por Aquisição de Investimentos. Os bancos Bradesco (29,3%) e Itaú (36,5%) perfazem aproximadamente 65% do total dos créditos, com o restante aproximado de 8% do total pertencendo a diversos credores que originalmente eram debenturistas do Grupo Libra.

O total destas Obrigações por Aquisição de Investimentos totalizava R\$54.277 em 31 de março de 2024.

Em adição a todas as negociações já feitas desde a aquisição do investimento, as mais recentes são descritas a seguir:

Em 22 de fevereiro de 2024, a Companhia concluiu a assinatura do instrumento de confissão de dívida celebrado com o Lucio Paulo dos Santos, cujos pagamentos ocorrerão em três parcelas, com a última vencendo em 29 de abril de 2024. Este acordo auferiu um ganho de R\$ 2, registrado na rubrica de Outras Receitas e Despesas Operacionais.

Ressalta-se que na aquisição da CNA, o Grupo Libra assumiu contratualmente perante a Companhia a responsabilidade pelo pagamento de passivos de natureza diversas existentes na CNA até a data de sua aquisição, no valor de R\$ 5 (R\$ 56 em 31 de dezembro de 2023).



## ATIVOS E PASSIVOS CIRCULANTES

Com a maior parte de seus ativos em estágio pré-operacional, especialmente os relacionados a MOPI, os balanços patrimoniais da controladora e do consolidado em 31 de março de 2024 refletem passivos circulantes superiores aos ativos circulantes em R\$ 89.285 e R\$ 175.885, respectivamente (em 31 de dezembro de 2023, esses valores eram de R\$ 91.389 e R\$ 179.004, respectivamente). Adicionalmente, as informações financeiras individuais e consolidadas, refletem prejuízos acumulados de R\$ 433.124 (R\$ 429.519 em 31 de dezembro de 2023).

## ESTRUTURA DE CAPITAL

Desde 2016, quando seus ativos ainda se encontravam todos em fase pré-operacional, a Companhia vem realizando aumento de capacidade de geração de resultados operacionais recorrentes através da aquisição da CNA e da Operação BOM.

Como até 2020 a Companhia não contava com geração recorrente consolidada de resultado operacional nem posição relevante em caixa, estes movimentos foram executados com assunção de compromissos de pagamento futuros.

A Companhia hoje tem passivo total de R\$569.605. Entretanto, parte significativa desse montante é referente as Subvenções governamentais a apropriar - AFRMM (R\$195.876), que embora estejam reconhecidas no passivo, não representam obrigação de pagamento pela Companhia. A existência deste valor está relacionada à metodologia de contabilidade de subsídios governamentais, conforme determinado pelo CPC 07.

O valor do passivo total da Companhia, excluindo o valor de Subvenções governamentais a apropriar - AFRMM, é de R\$373.729, equivalente a 29,9% do seu total de ativos e 55,0% do seu Patrimônio Líquido.



# Informações financeiras consolidadas



## CONTINUIDADE OPERACIONAL

As informações financeiras foram preparadas com base na continuidade operacional, que pressupõe que a Companhia e suas controladas conseguirão cumprir suas obrigações de pagamentos, principalmente aqueles decorrentes de empréstimos bancários e obrigações na aquisição de investimentos.

A situação de liquidez e prejuízos acumulados é reflexo de parte significativa dos ativos da Companhia estarem em estágio pré-operacional, especialmente os relacionados ao Projeto Morro do Pilar, além de compromissos de curto prazo relacionados aos valores a pagar pela aquisição da CNA. Adicionalmente, houve incremento de contas a pagar com fornecedores proveniente da docagem do AHTS Haroldo Ramos, realizada mediante geração de caixa da Companhia, sem a contratação de financiamento ou dívida. Ademais, houve o represamento da liberação de saldo de AFRMM durante 10 meses do ano de 2023 sem que a Companhia pudesse o converter em caixa ou equivalente de caixa, causado por mudanças procedimentais já regularizadas.

A Companhia vem renegociando com seus credores, obtendo o reescalonamento de seu passivo, tendo em 31 de março de 2024 parte significativa deste passivo renegociado em condições mais favoráveis em relação à dívida original. A estratégia financeira e a execução de seu plano de negócios com foco em geração de caixa de suas atividades de navegação, combinadas com a conversão de AFRMM em caixa livre, além de alternativas em avaliação pela Administração para levantamento de capital adicional que podem inclusive considerar a renegociação e alongamento de dívidas já existentes, são medidas fundamentais para que suas atividades operacionais e pré-operacionais não sejam comprometidas.

Esses eventos e condições descritos acima indicam a existência de uma incerteza relevante que pode levantar dúvida significativa quanto à continuidade operacional da Companhia. Se a Companhia não tiver sucesso nas medidas descritas acima e, por consequência, condições de continuar operando no curso normal de seus negócios, podem existir impactos: (i) na realização dos seus ativos, inclusive, mas não limitado, ao ágio por expectativa de rentabilidade futura e outros ativos intangíveis; e (ii) no cumprimento com certos passivos financeiros pelos valores reconhecidos em suas informações financeiras intermediárias individuais e consolidadas.

# Informações financeiras consolidadas



## MERCADO DE CAPITAIS E GOVERNANÇA CORPORATIVA

A MLog é uma companhia aberta, registrada na Comissão de Valores Mobiliários (CVM).

O Conselho de Administração da Companhia, reeleito na Assembleia Geral Ordinária ocorrida em 30 de abril de 2024, é composto atualmente por quatro membros, todos com mandato até a próxima Assembleia Geral Ordinária, sendo permitida a reeleição. São atuais membros desse Conselho: Luiz Claudio Souza Alves (Presidente do Conselho de Administração), Gustavo Barbeito de Vasconcellos Lantimant Lacerda (Vice presidente do Conselho de Administração), Álvaro Piquet e Otavio Paiva.

Ainda em 30 de abril de 2024, o Conselho de Administração da Companhia reelegeu a Diretoria para um mandato a se encerrar após a realização da próxima Assembleia Geral Ordinária da Companhia. A atual Diretoria é composta por Antonio Frias Oliva Neto (Diretor Presidente, Administrativo-Financeiro e de Relações com Investidor), Camila Pinto Barbosa de Oliveira (Diretora Jurídica e de Compliance) e Yury Gazen Dimas (Diretor de Controladoria).

## CLÁUSULA COMPROMISSÓRIA

A Companhia, seus acionistas, administradores e membros do Conselho de Administração obrigam-se a resolver, por meio de arbitragem, toda e qualquer disputa ou controvérsia que possa surgir entre eles, relacionada ou oriunda, em especial, da aplicação, validade, eficácia, interpretação, violação e seus efeitos, das disposições contidas no Estatuto Social, nos acordos de acionistas arquivados na sede da Companhia, na Lei das Sociedades por Ações, nas normas editadas pelo Conselho Monetário Nacional, pelo Banco Central do Brasil ou pela CVM, nos regulamentos da B3 S.A., nas demais normas aplicáveis ao funcionamento do mercado de capitais em geral, nas Cláusulas Compromissórias e no Regulamento de Arbitragem da Câmara de Arbitragem do Mercado, conduzida em conformidade com este último Regulamento.



# Mercado de Capitais e Governança Corporativa



## AUDITORES INDEPENDENTES

Em atendimento à resolução CVM nº 80 de 29 de março de 2022, a Companhia informa que desde o primeiro trimestre de 2022, a PricewaterhouseCoopers Auditores Independentes Ltda (“PwC Brasil”) presta serviços de auditoria externa para a Companhia relacionados ao exame de suas demonstrações financeiras. Além disso, ressaltamos que os auditores independentes supracitados não prestaram, desde a sua contratação, serviços não relacionados à auditoria externa.

Rio de Janeiro, 15 de maio de 2024.

A Administração

### Relações com Investidores

Antonio Frias Oliva Neto  
CEO/IR Officer

### Contato

ri@mlog.com.br  
Telefone: +55 21 3248 4800  
[www.ir.mlog.com.br](http://www.ir.mlog.com.br)



**1T 2024**

# **RELATÓRIO DE DESEMPENHO**

**M LOG**

Rolls-Royce  
T 535 E

ASGAARD SOPHIA