



MLOG

RELATÓRIO DE DESEMPENHO

3T 2024

Indicadores Relevantes 3T24



MLOG CONSOLIDADO



R\$ 78.813

milhares de reais

Receita Líquida



R\$ 21.081

milhares de reais

EBITDA



R\$ 25.649

milhares de reais

EBITDA Ajustado

ASGAARD BOURBON — ABN



97,9%

Operacionalidade da frota própria



3 AHTS

1 OSRV



R\$ 972.131

milhares de reais

Backlog de contratos

CIA DE NAVEGAÇÃO DA AMAZÔNIA—CNA



19 EMPURRADORES

18 próprios e 1 afretado

34 BALSAS

26 próprias e 8 afretadas



R\$ 6.331

milhares de reais

AFRMM gerado



264mil m³

Volume transportado

Rio de Janeiro, 12 de novembro 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), 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 terceiro trimestre de 2024, encerrado em 30 de setembro 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 3T2024 NAVEGAÇÃO Offshore

A operacionalidade da frota própria alcançou 97,9% no 3T24, mantendo o ritmo observado no mesmo período do ano anterior (97,6%).

Por outro lado, a receita líquida apresentou crescimento anual robusto de 41,0%, alcançando R\$56,9 milhões no 3T24. No trimestre, foram contabilizados R\$5,0 milhões referentes à operação executada no 2T24. Entretanto, mesmo expurgando esse valor, a evolução da receita continuaria consistente (+28,6% ano contra ano).

A aumento do faturamento é explicado, principalmente, pela maior taxa diária do AHTS Haroldo Ramos (reajustada em setembro/23) e pelo reflexo positivo da variação do dólar médio no período. Os fatores destacados mais

do que compensaram a menor receita da embarcação Stim Star, cujo contrato encerrou-se em setembro/24, tendo operado por cerca de 2 meses no 3T24 (versus 3 meses no 3T23).

É importante destacar ainda as adições ao backlog da operação de navegação de apoio offshore. Em novembro/2024, dois novos contratos de operação de longo prazo foram celebrados para os AHTS Geonisio Barroso e Yvan Barreto com a Petrobras. Estes novos contratos foram estabelecidos com taxa média diária de US\$32mil, aumento de 56% versus aos contratos anteriores.

Interior

Volume transportado alcançou 264 mil m³ no 3T24, -16,0% na comparação anual, impactado, principalmente, pela estiagem na região amazônica que afetou a navegabilidade nos rios; e, pelo descompasso temporário entre o fim de um dos contratos, em julho/24, e redistribuição das balsas para os demais clientes. No entanto, a receita líquida apresentou crescimento anual de 11,0%, alcançando R\$21,9 milhões no 3T24, refletindo a maior tarifa média e os resultados da atividade de bunkering, que teve início em março de 2024.

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.

Atualizações recentes

No final de julho de 2024, a Fundação Estadual do Meio Ambiente-FEAM realizou a vistoria no local que será instalado o projeto de mineração e adjacências.

Em setembro de 2024, foi obtida a renovação das outorgas preventivas de captação de 3.000 m³/h de água dos rios Santo Antônio e Preto. Ressalta-se que esse volume de água é suficiente para a implantação do Projeto MOPI, incluindo o mineroduto.



Galpão de testemunho



Contexto Organizacional



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 performance 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. Essa 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



Os resultados do terceiro trimestre de 2024 evidenciam movimentos distintos dos ativos de navegação. Por um lado, constata-se a continuidade do cenário positivo para o segmento de apoio offshore; mas, por outro, enfrentamos desafios de curto prazo na navegação interior devido às condições climáticas adversas na região amazônica.

Em relação à navegação interior, o período de estiagem começou mais cedo e de forma intensa, afetando a operação da CNA no 3T24. Continuamos acompanhando de perto os níveis dos rios na região, adotando estratégias para contornar os desafios operacionais de curto prazo. Ressaltamos a maturação da operação de bunkering, iniciada em março de 2024, que contribui consideravelmente para as margens operacionais da CNA. Estamos atentos aos potenciais investimentos nas regiões norte e nordeste, com intuito de diversificação de portfólio e maximização de resultados.

Quanto ao braço de navegação offshore, informamos com satisfação que todas as nossas embarcações de apoio marítimo offshore garantiram novos contratos de longo prazo com a Petrobras, com parte significativa desses contratos iniciando execução ao longo de 2025. O backlog dessa operação está estimado em R\$972,1 milhões, aproximadamente o dobro do observado em junho/2024. Destaca-se ainda a expectativa de melhoria das margens de contribuição, visto que os novos contratos foram celebrados com tarifas diárias, em média, 56% superiores às praticadas nos contratos antigos.

Com o foco na maximização de retorno e engajamento em outras frentes de investimentos, a Companhia optou por não participar do certame de recontratação da embarcação afretada Stim Star Arabian Gulf, cujo contrato foi finalizado em setembro/24. Sendo assim, a embarcação foi devolvida e parte de sua tripulação desmobilizada. Por outro lado, salientamos os recentes investimentos em docagens no biênio 2023/24 com objetivo de preparar nossa frota própria para fazer frente as oportunidades e demandas futuras. Nesse contexto, a Companhia vem se organizando para atender às demandas operacionais e financeiras necessárias para a execução do projeto de docagem especial do AHTS Yvan Barreto programada para dezembro/2024.

Ainda sobre a navegação offshore, reforçamos que continuamos a envidar esforços na busca por novas oportunidades de expansão para fazer frente ao cenário promissor para o segmento de óleo & gás, reflexo da robusta carteira de investimento da Petrobras, expansão de novas fronteiras de exploração (Margem equatorial) e potencial de inversões das operadoras de petróleo independentes.

Em mineração, destacamos os avanços no projeto ao longo do 3T24. Em julho, a Fundação Estadual do Meio Ambiente-FEAM realizou vistoria no local que será instalado o projeto (incluindo adjacências). E, em setembro, foi obtido a renovação das outorgas preventivas de captação de água dos rios Santo Antônio e Preto, em volume suficiente para a implantação do projeto, incluindo o mineroduto. A Companhia continua empenhada no processo de obtenção da licença de instalação do projeto MOPI, cumprindo os trâmites necessários junto aos órgãos governamentais competentes.



3T 2024
ASGAARD
BOURBON
NAVEGAÇÃO OFFSHORE

Destaques operacionais

A navegação offshore compreende atualmente quatro embarcações operacionais e contratadas à Petrobras, sendo 3 AHTS e 1 OSRV, todas de propriedade do grupo.

OPERAÇÃO DAS EMBARCAÇÕES

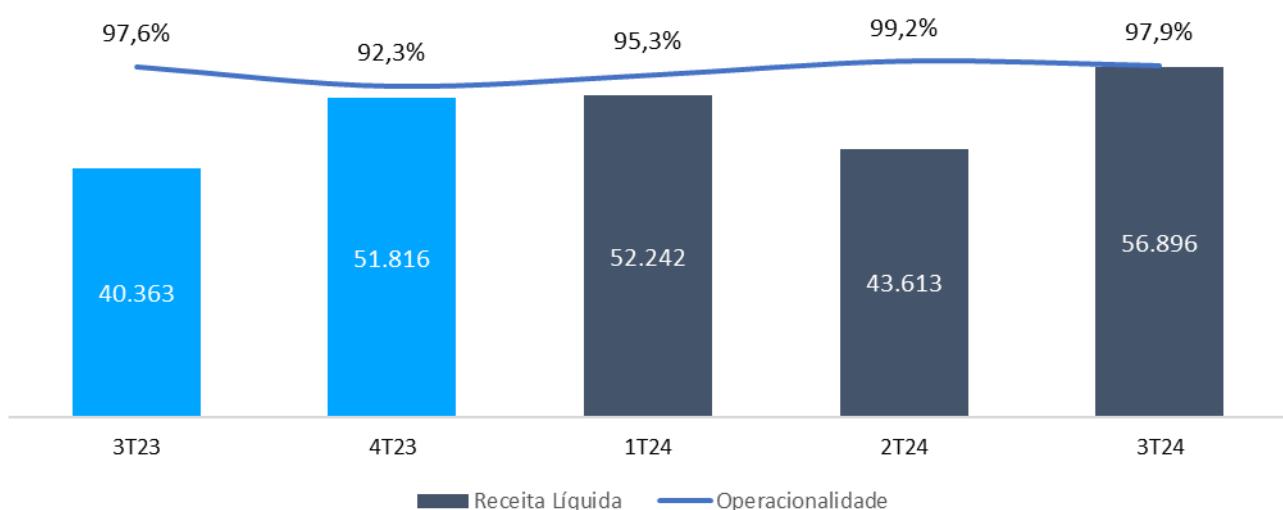
A operacionalidade da frota própria alcançou 97,9% no 3T24, mantendo o ritmo observado no mesmo período do ano anterior (97,6%).

A embarcação afretada WSSV Stim Star Arabian Gulf, cujo contrato encerrou-se em setembro/24, operou por cerca de dois meses no 3T24 versus três meses no mesmo período do ano anterior.

A receita líquida da operação de apoio offshore alcançou R\$56,9 milhões no 3T24, correspondendo a um crescimento anual robusto de 41,0%. Vale ressaltar que, no trimestre, foram contabilizados R\$5,0 milhões referentes à operação executada no 2T24. Entretanto, mesmo expurgando esse valor, a evolução da receita continuaria consistente, correspondendo a um aumento de 28,6% ano contra ano.

A aumento do faturamento é explicado, principalmente, pela maior taxa diária do AHTS Haroldo Ramos (reajuste de 42%, em setembro/23) e pelo reflexo positivo da variação do dólar médio na parcela da diária atrelada à moeda estrangeira. Esses fatores mais do que compensaram a menor receita oriunda da embarcação Stim Star.

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 da performance operacional das embarcações, bem como das taxas de câmbio futuras.

O backlog da operação de apoio offshore manteve trajetória ascendente. A Petrobras ativou o gatilho de prorrogação automática dos contratos das embarcações Asgaard Sophia e Geonisio Barroso por 60 dias. Destaca-se, a celebração de dois novos contratos de operação com a Petrobras, assinados em novembro de 2024, com tarifa diária média de US\$32 mil, aumento de 56% comparada a anterior:

i. AHTS Geonisio Barroso: início de operação previsto para abril/25, após o fim da prorrogação automática demandada pelo cliente. O prazo do contrato é de 4 anos.

ii. AHTS Yvan Barreto: contrato de operação previsto para iniciar em agosto/25 e vigência de 4 anos.

Sendo assim, o backlog total da operação de apoio offshore está estimado em R\$972,1 milhões, equivalente a quase ao dobro do observado em junho 2024. O backlog de contratos firmes da nossa atividade de navegação é demonstrado na tabela a seguir:

Backlog atual de contratos - Offshore

Embarcação	Tipo Embarcação	Início do Contrato ¹	Término do Contrato Firme ²	Backlog (R\$ 000) ³
Asgaard Sophia	OSRV	set-21	nov-24	2.702
Geonisio Barroso	AHTS	jul-21	mar-25	18.479
Yvan Barreto	AHTS	dez-21	mai-25	26.528
Haroldo Ramos	AHTS	set-23	set-27	202.214
Asgaard Sophia ⁴	OSRV	jan-25	nov-28	207.178
Geonisio Barroso ⁵	AHTS	abr-25	abr-29	257.515
Yvan Barreto ⁵	AHTS	ago-25	ago-29	257.515
Total				972.131

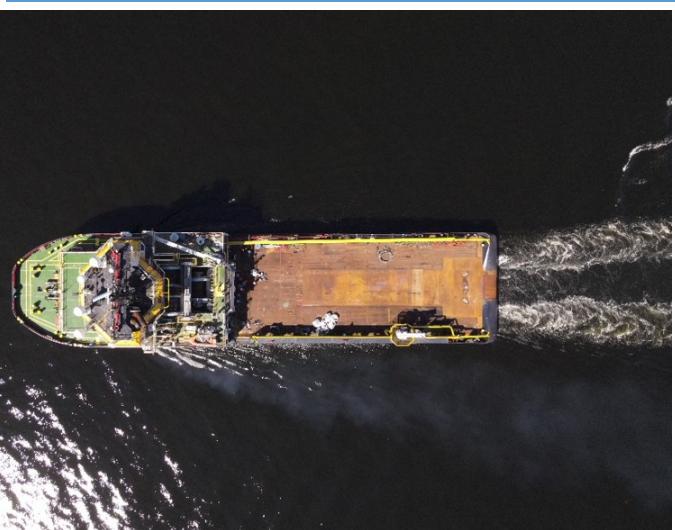
1- Foi considerado como início dos contratos a data efetiva de seu início, quando já realizada, ou estimada, quando futura.

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, exceto quando formalmente solicitados pelo Cliente.

3- O valor do backlog considera a taxa de câmbio de venda de fechamento em 30 de setembro de 2024, de R\$5,4481, para conversão dos valores em US\$ para R\$. Em média, nossos contratos têm 60% de seu valor em US\$ e 40% em R\$.

4- Valor e prazos referentes ao novo contrato assinado em junho de 2024 e previsto para iniciar em janeiro de 2025.

5- Valores e prazos referentes aos novos contratos do Geonisio Barroso e Yvan Barreto, assinados em novembro/24 e inicio de operação esperados em abril e agosto de 2025, respectivamente.



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 devido pagamento dos impostos) ou estrangeiras, com suspensão temporária da bandeira original. Neste último caso, o registro depende da disponibilidade de tonelagem 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.





3T 2024
COMPANHIA
DE NAVEGAÇÃO
DA AMAZÔNIA

CNA: NAVEGAÇÃO INTERIOR E CABOTAGEM

Destaques operacionais

A Companhia possui uma frota de 34 balsas, sendo 26 próprias e 8 afretadas. Além de 19 empuradores, sendo 18 próprios e 1 afretado.



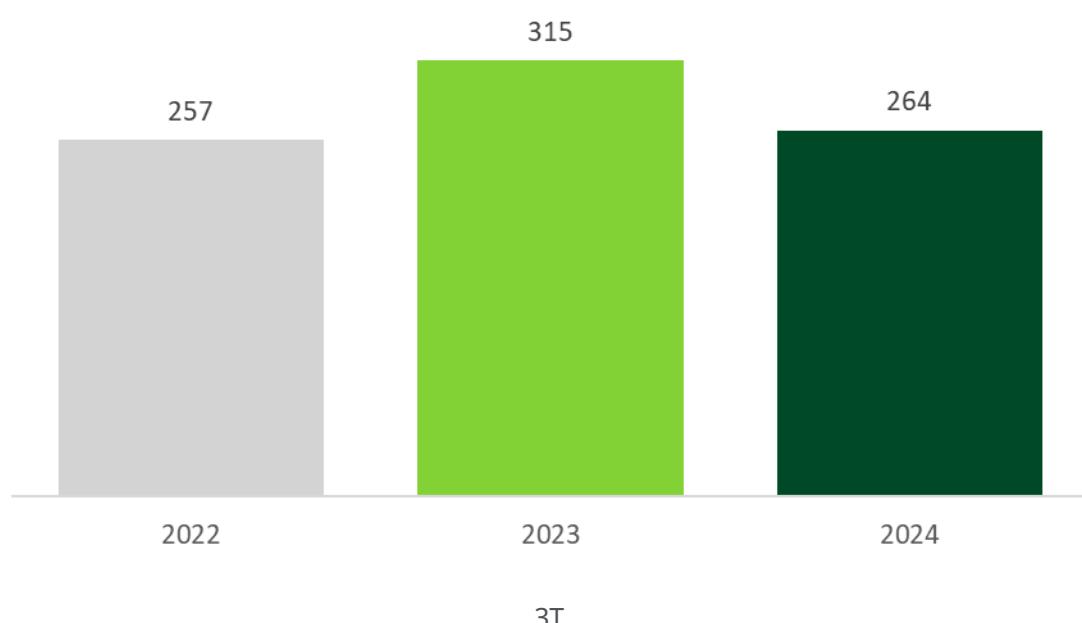
Volume Transportado

O volume transportado alcançou 264 mil m³ no 3T24, queda de 16,0% na comparação anual e 10,7% abaixo do segundo trimestre de 2024.

Conforme amplamente noticiado, o período de estiagem na região amazônica começou mais cedo e de forma intensa. Como consequência, no trimestre, a operacionalidade na região foi afetada pelas condições climáticas adversas que impactaram a navegabilidade nos rios e levaram a necessidade de adoção de medidas para mitigar o impacto causado. Entre as medidas adotadas, ressaltam-se a alteração do mix de rotas e a menor taxa de utilização da capacidade das balsas visando adaptar o calado das embarcações ao nível mais estreito dos rios. Com a seca do Rio Madeira, as viagens para Porto Velho foram paralisadas e as operações realocadas para as rotas de Santarém e Miritituba.

Outros fatores pontuais também afetaram as operações da CNA no trimestre. Ressalta-se o descompasso temporário entre o fim de um dos contratos, em julho/24, e a redistribuição das balsas para os demais clientes. Além de problemas logísticos de movimentação de carga por parte de um dos clientes, que resultou no atraso do carregamento das balsas. Por fim, ressaltamos a devolução de uma balsa afretada no 3T24 e a substituição temporária de duas balsas em reforma por embarcações de menor capacidade.

Volume Transportado ('000 m³)



Destaques operacionais

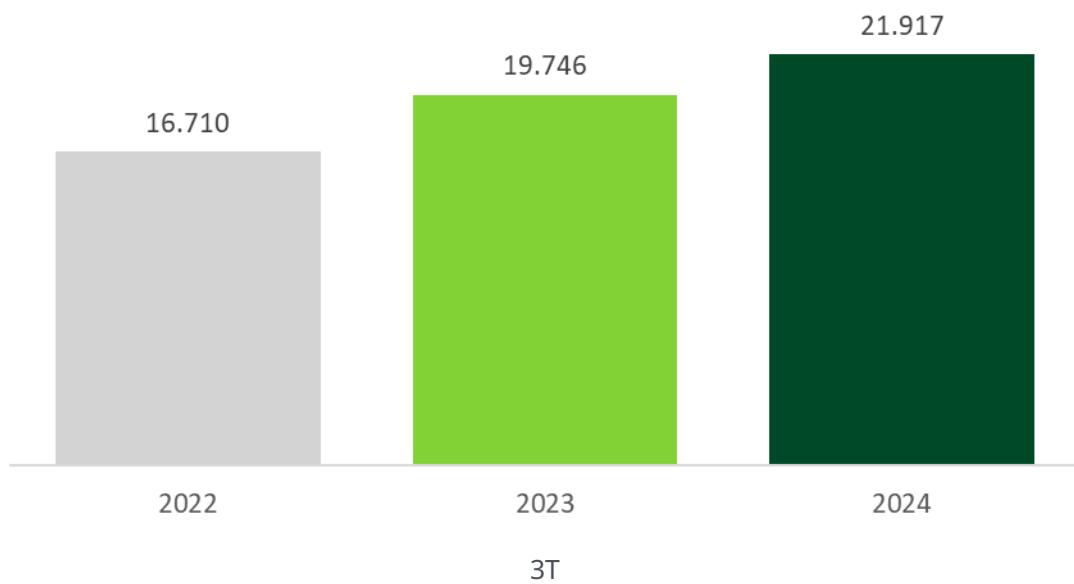
Receita Líquida¹

Apesar do menor volume transportado, a receita líquida da CNA alcançou R\$21,9 milhões no 3T24, correspondendo a um crescimento anual de 11,0%. A maior tarifa média e a consolidação da atividade de bunkering explicam o aumento do faturamento.

Ressalta-se que parte da redução do volume observado no período foi devido a problemas operacionais na movimentação de carga de responsabilidade do próprio cliente, alheio à atividade direta da CNA, permitindo a ativação da cláusula de “take or pay” correspondente a 80% da capacidade das balsas disponibilizadas para esse cliente, diluindo assim o impacto financeiro do menor volume transportado. Além disso, alterações no mix de rota também contribuíram positivamente para a tarifa média no período.

A operação de bunkering, iniciada em março deste ano, representou aproximadamente 27% da receita líquida consolidada da CNA no 3T24.

Receita Líquida (BRL '000)



¹ Receita gerencial líquida considerando efeito de corte contábil e eliminando valores recebidos intercompany.

Destaques operacionais

Consolidação da atividade de bunkering, iniciada em março/24



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.

A atividade de bunkering segue sua curva de maturação, representando aproximadamente 27% do faturamento no 3T24.

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.

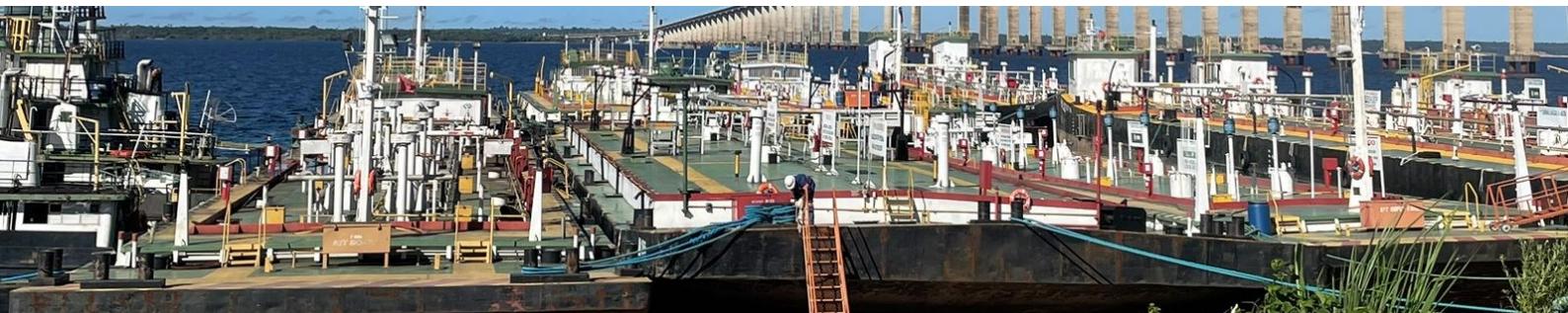
Navegação do Interior e Cabotagem

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) 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.

Vale ressaltar que, após mudanças nos procedimentos internos da Receita Federal que resultaram em atrasos na liberação dos recursos, observou-se a normalização dos depósitos em conta vinculada a partir do final de 2023.



Navegação do Interior e Cabotagem

CONTABILIZAÇÃO DO AFRMM—CPC 07 (IAS 20)

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.

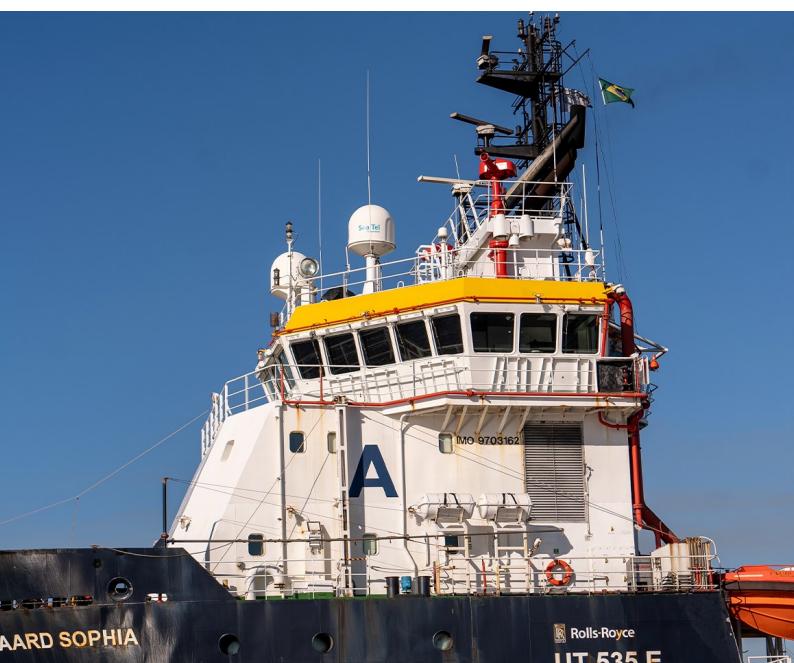


Navegação (Offshore + Cabotagem)

DRE - 3T 2024 (3 meses)	Navegação
Receita Líquida	78.813
(-) Custo dos Serviços e Produtos sem Depreciação	(49.126)
(-) G&A sem Depreciação	(7.903)
(+/-) Outras Receitas (Despesas) Operacionais	1.924
EBITDA	23.708
(+) Novo AFRMM Gerado	6.331
(-) Receita de AFRMM (CPC07/IAS20)	(4.400)
(+/-) Não Recorrente	2.476
EBITDA Ajustado¹	28.115

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

Destaque para a evolução da geração de caixa do segmento de navegação, medida pelo conceito do EBITDA ajustado, que alcançou R\$28,1 milhões no 3T24, correspondendo a uma margem de 35,7%, aumento de 3,9 p.p. quando comparado com o mesmo período de 2023. O expressivo resultado operacional do braço de navegação de apoio offshore contribuiu positivamente para melhoria de margem.





3T 2024

MINERAÇÃO MORRO DO PILAR

MOPI: 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 em 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 km².



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 1^a 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 é de US\$50 milhões.

Lito	Massa (Mt)	% Fe	% SiO ₂	% Al ₂ O ₃	% 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 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.

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 realizada 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).

Atualizações recentes

No final de julho de 2024, a Fundação Estadual do Meio Ambiente-FEAM realizou a vistoria no local que será instalado o projeto de mineração e adjacências.

Em setembro de 2024, foi obtida a renovação das outorgas preventivas de captação de 3.000 m³/h de água dos rios Santo Antônio e Preto. Ressalta-se que esse volume de água é suficiente para a implantação do Projeto MOPI, incluindo o mineroduto.



3T 2024

M LOG

Resumo Financeiro

MLOG

DRE - 3T 2024 (3 meses)	Navegação	Mineração	Consolidado
Receita Líquida	78.813	-	78.813
(-) Custo dos Serviços e Produtos sem Depreciação	(49.126)	-	(49.126)
(-) G&A sem Depreciação	(7.903)	(2.466)	(10.369)
(+/-) Outras Receitas (Despesas) Operacionais	1.924	(161)	1.763
EBITDA	23.708	(2.627)	21.081
(+) Novo AFRMM Gerado	6.331	-	6.331
(-) Receita de AFRMM (CPC07/IAS20)	(4.400)	-	(4.400)
(+/-) Não Recorrente	2.476	161	2.637
EBITDA Ajustado¹	28.115	(2.466)	25.649
Depreciação/Amortização			(12.324)
(-) Novo AFRMM Gerado			(6.331)
Receitas Financeiras			857
Despesas Financeiras			(5.396)
Variação Cambial			(2)
(+) Receita de AFRMM (CPC07/IAS20)			4.400
(+/-) Não Recorrente			(2.637)
Impostos			347
Resultado Líquido			4.563

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\$78.813 no terceiro trimestre de 2024, aumento de 32,2% quando comparada com o mesmo período do ano anterior. O crescimento anual consistente reflete a melhor performance do segmento de navegação de apoio offshore, influenciado pelo reajuste positivo da diária do AHTS Haroldo Ramos, cujo contrato, com tarifa 42% superior, foi iniciado em setembro de 2023. Destaca-se ainda o efeito favorável da apreciação do câmbio médio sobre parcela da diária atrelada ao dólar norte-americano.

RESULTADO DO PERÍODO

A Companhia apresentou lucro líquido consolidado de R\$4.563 no terceiro trimestre de 2024 versus prejuízo de R\$8.456 no mesmo período de 2023. Os seguintes fatores contribuíram positivamente para esse resultado: i. maior lucro bruto no período, que atingiu R\$17.452 no 3T24, correspondendo a uma margem bruta de 22,1%, um aumento de 12,8p.p. quando comparado com a do trimestre do ano anterior, ii. Redução das despesas financeiras líquidas, que totalizou R\$4.541 no 3T24, versus despesa de R\$10.537, no 3T23.

CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA

A Companhia encerrou setembro de 2024 com posição consolidada em caixa de R\$8.436. Desse montante, R\$6.504 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. Esse empréstimo totalizava R\$14.067, em 30 de setembro de 2024.

EMPRÉSTIMOS E FINANCIAMENTOS

A Companhia encerrou o trimestre com o total de empréstimos e financiamentos de R\$68.945, incluindo nesse montante o valor referente ao endividamento com o BNDES, mencionado anteriormente. Além dos empréstimos com instituições financeiras, a Companhia tem ainda um passivo com partes relacionadas no valor de R\$51.355 e Obrigações por Aquisição de Investimentos de R\$53.384, explicadas nas seções seguintes.

Informações financeiras consolidadas



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 terceiro trimestre de 2024, a Companhia apresentava ativo não circulante de R\$4.946 relacionado ao direito de uso das Embarcações Afretadas, Passivo Circulante de R\$5.982 e Não Circulante de R\$436 de Afretamentos a Pagar.

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 os demais pertencentes a diversos credores que originalmente eram debenturistas do Grupo Libra.

O total destas Obrigações por Aquisição de Investimentos totalizava R\$53.384, em 30 de setembro de 2024.

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).

Informações financeiras consolidadas



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 30 de setembro de 2024, refletem passivos circulantes superiores aos ativos circulantes em R\$ 92.196 e R\$ 191.808, respectivamente (em 31 de dezembro de 2023, esses valores eram de R\$ 91.389 e R\$ 179.004, respectivamente). Adicionalmente, as informações contábeis individuais e consolidadas refletem prejuízos acumulados de R\$ 451.191, em 30 de setembro de 2024 (versus 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 fechou o terceiro trimestre com um passivo total de R\$589.827. Entretanto, parte significativa desse montante é referente as Subvenções governamentais apropriar - AFRMM (R\$199.188), que embora estejam reconhecidas no passivo, não representam efetivamente obrigação de pagamento pela Companhia. A existência desse valor está relacionada à forma de contabilização de subsídios governamentais, conforme determinado pelo CPC 07.

O valor do passivo total da Companhia, excluindo o valor de Subvenções governamentais apropriar - AFRMM, é de R\$390.639, equivalente a 31,2% do seu total de ativos e 59,1% 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 das docagens recentes dos AHTS Haroldo Ramos, em 2023, e Geonisio Barroso, em 2024, e ainda a mobilização para a docagem do AHTS Yvan Barreto a ser realizada no quarto trimestre de 2024. Estes eventos estão sendo suportados pela geração de caixa da Companhia, com pontuais contratações de empréstimos de curto prazo.

A Companhia vem renegociando com seus credores, obtendo o reescalonamento de seu passivo, tendo em 30 de setembro de 2024 parte significativa deste passivo sido 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.

Os 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.

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.

Eventos Subsequentes

Em 03 de outubro de 2024 foi realizada audiência referente ao Processo nº 0000059-75.2024.5.11.0014, mencionado na nota explicativa nº 17 das demonstrações financeiras da Companhia, em que foi celebrado acordo para o pagamento de R\$ 500.000,00 (quinhentos mil reais) a título de indenização, em 12 parcelas mensais, com a quitação do objeto da ação e extinto contrato de trabalho.

Em 28 de outubro de 2024, a NSN, controlada da MLog, contraiu um empréstimo de longo prazo no valor de R\$ 30 milhões junto a instituição financeira.

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, 12 de novembro 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



MLOG

RELATÓRIO DE DESEMPENHO

3T 2024