

RELATÓRIO DE DESEMPENHO 4T 2024

MLOG CONSOLIDADO

**R\$ 274.999**milhares de reais
Receita Líquida**R\$ 71.067**milhares de reais
EBITDA ajustado**R\$ 71.148**milhares de reais
EBITDA**R\$ 6.953**milhares de reais
CAPEX realizado na MOPI

ASGAARD BOURBON — ABN

**96,7%**Operacionalidade da
Frota própria Offshore**R\$ 22.851**milhares de reais
CAPEX realizado na docagem
de embarcações Offshore

CIA DE NAVEGAÇÃO DA AMAZÔNIA—CNA

**R\$ 26.345**milhares de reais
AFRMM Gerado**1.071 mil m³**

Volume transportado

Indicadores Relevantes 4T24



MLOG CONSOLIDADO



R\$ 61.626

milhares de reais

Receita Líquida



R\$ 14.984

milhares de reais

EBITDA



R\$ 14.920

milhares de reais

EBITDA Ajustado

ASGAARD BOURBON — ABN



94,3%

Operacionalidade da frota própria



3 AHTS
1 OSRV



R\$ 984.185

milhares de reais

Backlog de contratos

CIA DE NAVEGAÇÃO DA AMAZÔNIA—CNA



18 EMPURRADORES

18 próprios

34 BALSAS

26 próprias e 8 afretadas



R\$ 7.483

milhares de reais

AFRMM gerado



232mil m³

Volume transportado

Rio de Janeiro, 28 de março de 2025. 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 quarto trimestre de 2024, encerrado em 31 de dezembro 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 4T2024

NAVEGAÇÃO

Offshore

Operacionalidade da frota própria alcançou 94,3% no 4T24, -3,7 p.p. versus 3T24, impactada por um problema técnico pontual no AHTS Yvan Barreto, posteriormente contornado. Na comparação anual, a operacionalidade ficou 2,0 p.p. acima.

A receita líquida da frota própria totalizou R\$36,8 milhões no 4T24, +4,0% ano/ano, sustentada principalmente pelo aumento de 42% da tarifa média diária da embarcação Haroldo Ramos e pelo reflexo da apreciação do dólar sobre parte da tarifa. Esses fatores mais do que compensaram o impacto negativo da parada para docagem especial do AHTS Yvan Barreto e do fim do contrato do OSRV Asgaard Sophia em nov/24 e, na sequência, sua mobilização para adequação ao novo contrato com a Petrobrás, iniciado em dez/24.

A operação de navegação de apoio marítimo offshore encerrou 2024 com backlog de R\$984,2 milhões, um robusto crescimento versus o montante de R\$398,6 milhões em 2023. Contribuíram para essa expressiva evolução, a celebração de três novos contratos com a Petrobras ao longo do segundo semestre, com taxa média diária 59% superior. Vale ressaltar que os novos contratos dos AHTS Yvan Barreto e Geonisio Barroso deverão começar a performar ao longo do primeiro semestre de 2025, após finalização dos contratos atuais e adequações das embarcações.

Interior

Volume transportado de 232 mil m³ no 4T24, -18,3% na comparação anual, refletindo a postergação de algumas viagens para o início de 2025 e a redistribuição de balsas para outras rotas após a finalização de um dos contratos da CNA. O impacto do período de estiagem, que afetou a navegabilidade na região amazônica, também explica o menor volume no trimestre. Por outro lado, a receita líquida alcançou R\$24,8 milhões no 4T24, crescimento robusto de 63,9% ano/ano, refletindo a maior tarifa média, o início da atividade de bunkering em março de 2024 e a receita decorrente da ativação da sistemática “Take or Pay”.

MINERAÇÃO

Licenciamento

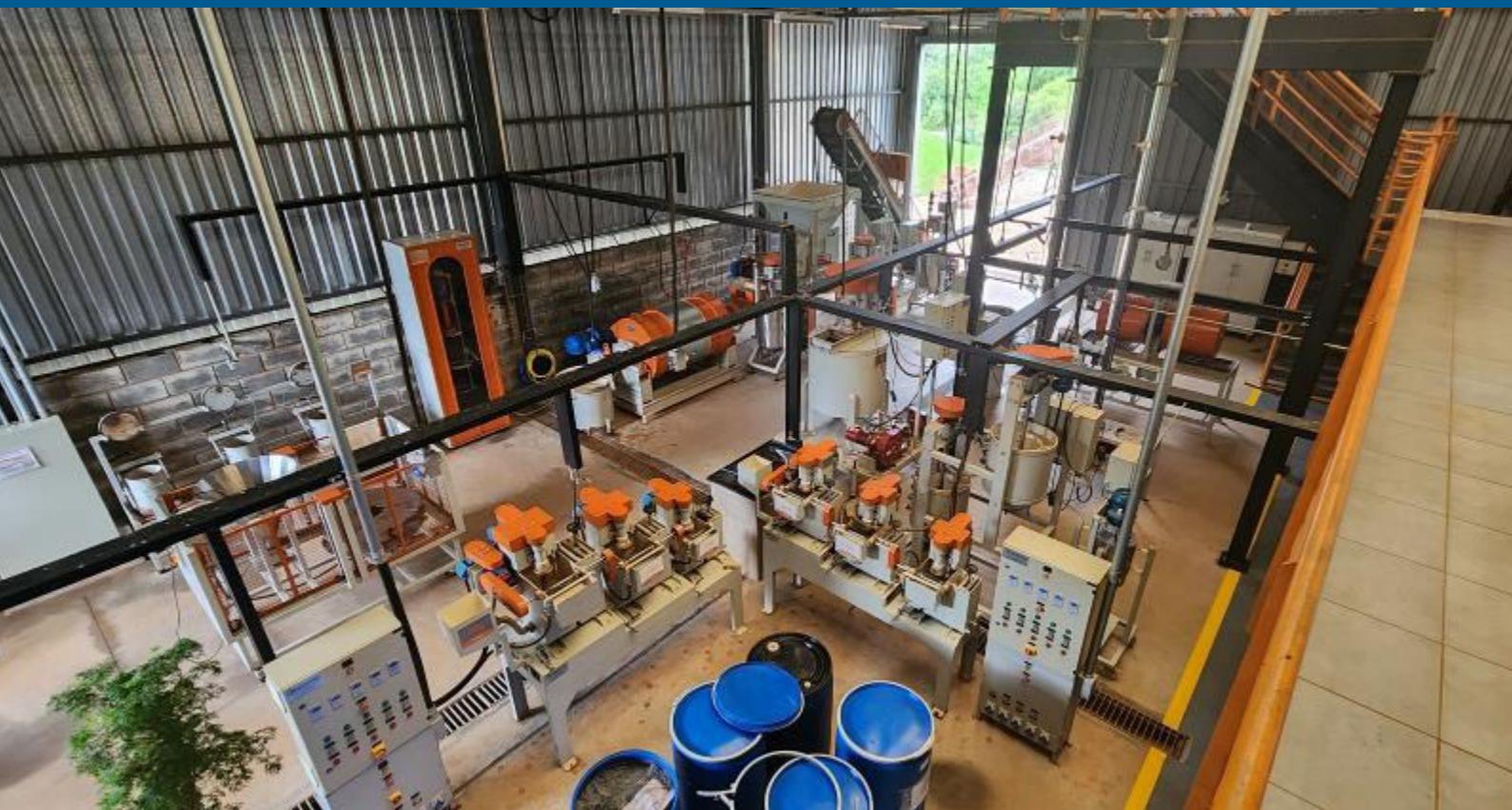
A Companhia se manteve atuante na evolução dos estudos e na consecução dos marcos relacionados ao licenciamento ambiental do Projeto MOPI, ainda pré-operacional, que visa produzir 25 milhões de toneladas por ano de minério de ferro.

Ao longo do 4T24, a MOPI obteve avanços no cumprimento das determinações resultantes da visita da Fundação Estadual do Meio Ambiente-FEAM, realizada em julho de 2024.

A Companhia continua mantendo estreito acompanhamento junto aos órgãos responsáveis pela concessão da licença de instalação.



Galpão de testemunho



Planta Piloto

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

MLOG

O ano de 2024 foi marcado por desafios e avanços no segmento de navegação, com a evolução das taxas diárias ditando o ritmo de crescimento dos resultados operacionais da Companhia. Em mineração, avançamos na consecução das condicionantes necessárias para a obtenção da licença de instalação.

O braço de navegação de apoio marítimo offshore continuou evidenciando demanda aquecida, que se traduziu no aumento consistente das taxas médias diárias. Nesse contexto, na segunda metade de 2024, a ABN celebrou a assinatura de três novos contratos com a Petrobras, com taxa média diária 59% superior. Por conseguinte, encerramos o ano com todas as nossas embarcações de apoio marítimo offshore contratadas na sistemática de contrato de longo prazo, com parte significativa iniciando execução ao longo de 2025, o que deverá se traduzir na melhoria das margens de contribuição dessa operação. O backlog desse segmento alcançou R\$984,2 milhões em dezembro de 2024, crescimento substancial versus o montante de R\$398,6 milhões em 2023. Reforçamos nosso engajamento na busca por novas frentes de crescimento no segmento de apoio marítimo offshore, sustentado por um cenário promissor, liderado pela Petrobras e acompanhado pelas empresas independentes de óleo & gás situadas no país (IOC's).

Na navegação interior, ao longo do ano, a CNA adotou medidas para mitigar os impactos dos desafios comerciais na região. Com o intuito de se adaptar ao cenário e monetizar o AFRMM gerado, a empresa está adequando sua frota, priorizando a utilização de embarcações próprias. Atualmente, está em construção uma balsa tanque de 4.500 m³, com previsão de entrega para o primeiro semestre de 2025. É importante salientar que o capex desse projeto será suportado com os recursos gerados pelo AFRMM.

Em dezembro de 2024, a MLog emitiu notas comerciais no montante de R\$110 milhões e prazo de vencimento de quatro anos. Destaca-se que do montante emitido, parte teve efeito direto no caixa (R\$55 milhões); e, o valor remanescente foi via conversão de mútuo, permitindo assim alongar o perfil de endividamento.

Reforçamos o comprometimento da Companhia em envidar esforços na busca por novas oportunidades de expansão para fazer frente ao cenário promissor para o segmento de navegação. Em mineração, continuamos confiantes que as ações implementadas nos aproxima cada vez mais da obtenção da licença de instalação do projeto MOPI.



4T 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.

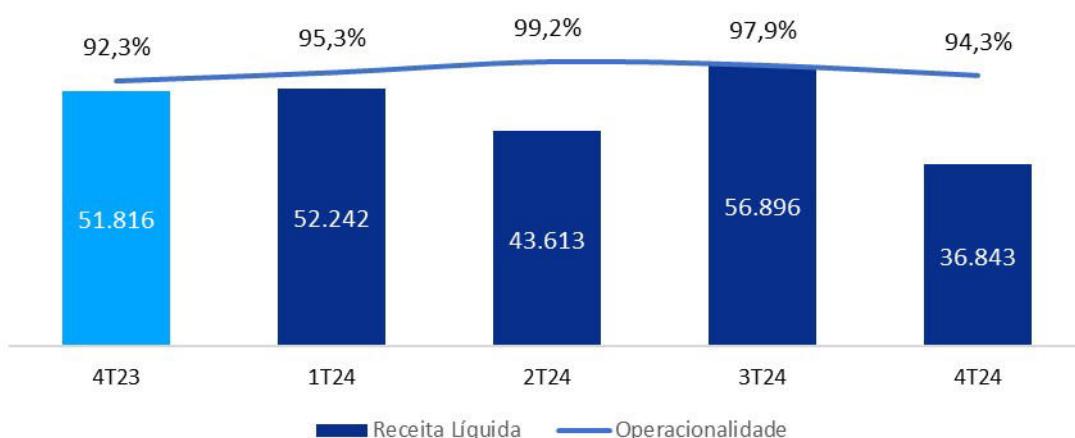
OPERAÇÃO DAS EMBARCAÇÕES

A operacionalidade da frota própria alcançou 94,3% no 4T24, -3,7 p.p. versus 3T24, impactada por um problema técnico pontual no AHTS Yvan Barretto, posteriormente contornado. Na comparação com o mesmo período de 2023, a operacionalidade ficou 2,0 p.p. acima. Em 2024, a operacionalidade média no ano foi de 96,7%, praticamente estável quando comparado com a média anual de 2023 (96,3%).

A receita líquida realizada pela frota própria totalizou R\$36,8 milhões no 4T24, +4,0% ano/ano, sustentada pelo aumento de 42% da taxa média diária da embarcação Haroldo Ramos e pelo reflexo da apreciação do dólar (frente ao real) sobre parte da tarifa indexada à moeda estrangeira. Esses fatores mais do que compensaram o impacto negativo da parada para docagem especial do AHTS Yvan Barretto e do fim do contrato do OSRV Asgaard Sophia em nov/24 e, na sequência, sua mobilização para adequação ao novo contrato com a Petrobrás, iniciado em dezembro de 2024.

Em 2024, a receita líquida acumulada da operação de apoio marítimo offshore alcançou R\$189,6 milhões, crescimento de 7,8% ano/ano. Entretanto, vale ressaltar que operamos no 4T24 com uma embarcação a menos em função da devolução do WSSV Stim Star Arabian Gulf, cujo contrato encerrou-se em setembro de 2024. Se considerarmos somente a frota própria, a receita líquida anual teria sido de R\$145,2 milhões em 2024, crescimento expressivo de 26,1% ano contra ano. No mesmo contexto, a receita líquida sem a embarcação afretada teria sido de R\$35,4 milhões no 4T23 versus R\$36,8 milhões no 4T24.

Operacionalidade e Receita Líquida



¹ Cálculo da Operacionalidade não leva em conta parada para docagem nem readequação da embarcação para novos contratos.

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.

A operação de navegação de apoio marítimo offshore encerrou 2024 com backlog de R\$984,2 milhões, um robusto crescimento versus o montante de R\$398,6 milhões em 2023. Contribuíram para essa expressiva evolução, a celebração de três novos contratos com a Petrobras ao longo do segundo semestre, com taxa média diária 59% superior, conforme destacado a seguir:

- i. OSRV Asgaard Sophia: após investimentos na adequação da embarcação, o novo contrato teve início no final de dezembro de 2024, devendo ser executado no período de 4 anos.
- ii. 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.
- iii. AHTS Yvan Barreto: contrato de operação previsto para iniciar em maio/25 e vigência de 4 anos.

Backlog atual de contratos - Offshore

Embarcação	Tipo Embarcação	Início do Contrato ¹	Término do Contrato Firme ²	Backlog (R\$ 000) ³
Geonisio Barroso	AHTS	jul-21	mar-25	8.725
Yvan Barreto	AHTS	dez-21	mai-25	17.451
Haroldo Ramos	AHTS	set-23	set-27	201.968
Asgaard Sophia	OSRV	dez-24	dez-28	217.207
Geonisio Barroso ⁴	AHTS	abr-25	abr-29	269.417
Yvan Barreto ⁴	AHTS	mai-25	mai-29	269.417
Total				984.185



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 31 dezembro de 2024, de R\$6,1923, para conversão dos valores em US\$ para R\$. Em média, nossos contratos têm 60% de seu valor em US\$ e 40% em R\$.

4- Valores e prazos referentes aos novos contratos do Geonisio Barroso e Yvan Barreto, assinados em novembro/24 e inicio de operação previstos para abril e maio de 2025, respectivamente.

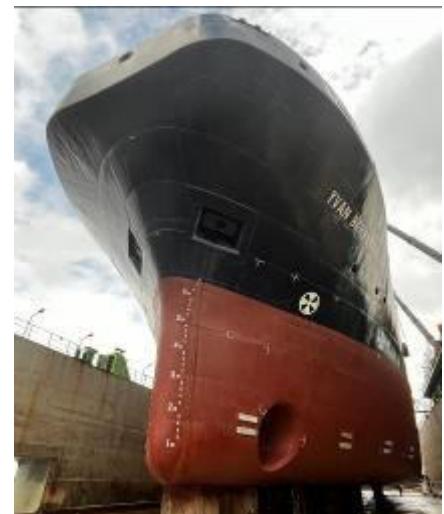
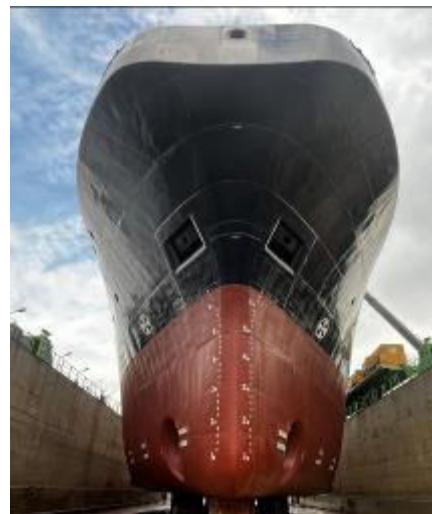
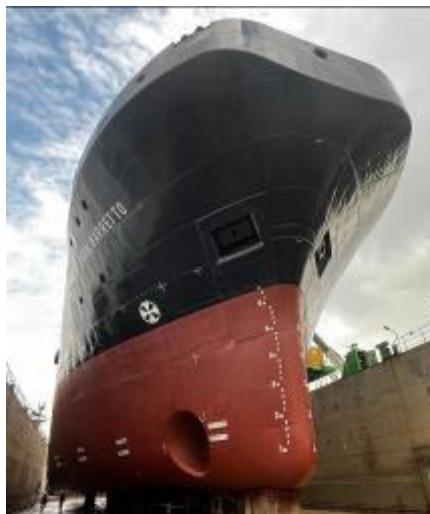


A Docagem especial é um procedimento obrigatório para renovação de Classe da embarcação, que envolve manutenção e inspeção periódica para garantir o atendimento às normas e às regulamentações estabelecidas pelas entidades classificadoras, contribuindo ainda para melhora da performance operacional da embarcação.

Em dezembro de 2024, deu-se inicio a Docagem Especial (5 anos) programada do AHTS Yvan Barreto. O período de docagem teve duração aproximada de 30 dias. O projeto demandou investimentos em torno de R\$7,2 milhões na realização de diversas atividades, incluindo:

- Inspeção e limpeza do casco da embarcação;
- Revitalização de pintura (interna e externa);
- Manutenções em diversos equipamentos, tais como: motores, propulsores, guinchos, entre outros;
- Melhorias na parte interna da embarcação para proporcionar maior conforto aos tripulantes, tais como: a troca de pisos e modernização da academia.
- Inspeção geral em toda a parte de segurança e salvatagem.
- Adoção da nova identidade visual das embarcações da Companhia.

Durante o período de docagem, a embarcação teve a suspensão temporária do contrato com a Petrobras, retornando às atividades em meados de janeiro de 2025, após finalização de todas as atividades, vistorias e testes de aceitação pelo cliente.



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.





4T 2024
COMPANHIA
DE NAVEGAÇÃO
DA AMAZÔNIA

CNA: NAVEGAÇÃO INTERIOR E CABOTAGEM

Destaques operacionais

A Companhia possui frota de 34 balsas, sendo 26 próprias e 8 afretadas, além de 18 empurreadores próprios.

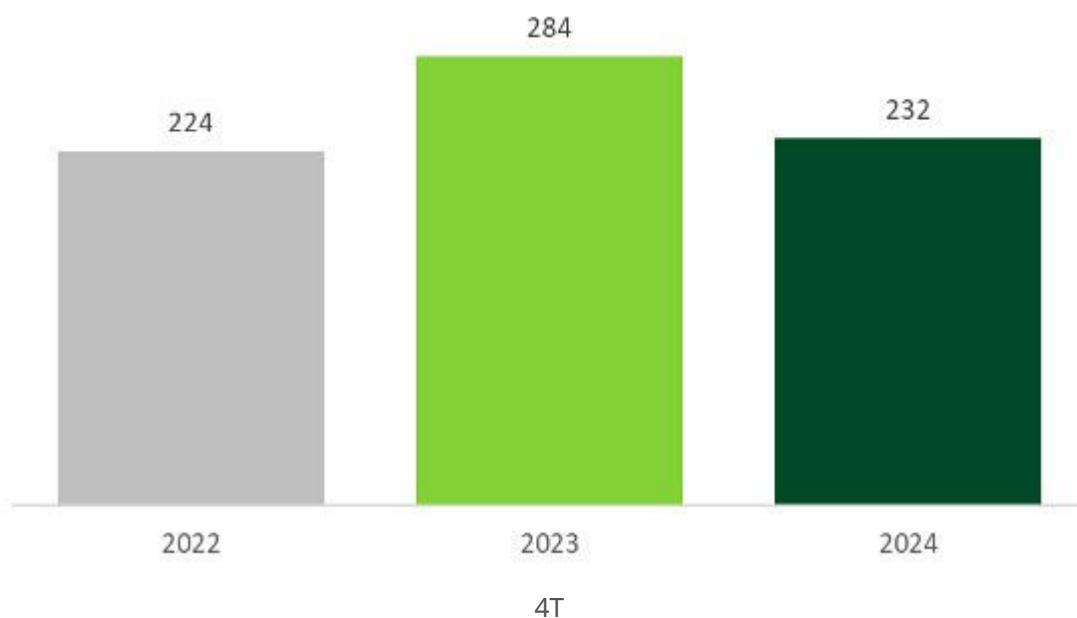


Volume Transportado

O período de estiagem continuou afetando a navegabilidade dos rios na região amazônica, resultando na necessidade de adoção de medidas para mitigar o impacto da operação na região. Com a seca do Rio Madeira, as viagens para Porto Velho foram paralisadas e as operações realocadas para as rotas de Santarém e Miritituba. Ressalta-se ainda a menor taxa de utilização da capacidade das balsas visando adaptar o calado das embarcações ao nível mais estreito dos rios. Além da questão climática, a postergação de algumas viagens para o início de 2025, e o descompasso temporário entre o fim de um contrato e, posterior, redistribuição das balsas para os demais clientes, também impactaram a performance no período.

Refletindo os fatores acima, o volume transportado no 4T24 foi 18,3% abaixo do verificado no mesmo período do ano anterior, tendo alcançado 232 mil m³ no trimestre. Em 2024, o volume movimentado totalizou 1.071 mil m³, crescimento modesto de 2,9% na comparação com o ano respectivamente anterior.

Volume Transportado ('000 m³)



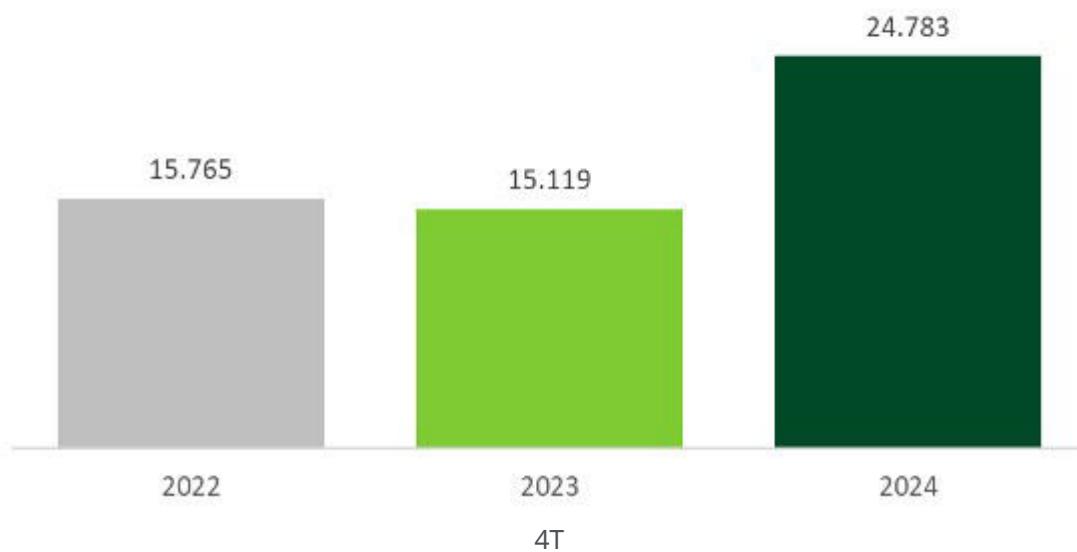
Destaques operacionais

Receita Líquida¹

Mesmo com o menor volume transportado, a receita líquida do 4T24 apresentou crescimento robusto de 63,9% ano contra ano, alcançando R\$24,8 milhões no período. Contribuíram positivamente para o maior faturamento, o aumento da tarifa média, o início da atividade de bunkering em março de 2024 e a receita decorrente da ativação da sistemática “Take or Pay”.

No acumulado de 2024, a receita líquida da CNA totalizou R\$85,4 milhões, correspondendo a um aumento de 29% versus exercício anterior, refletindo principalmente o incremento da tarifa média e a ampliação do portfolio de serviços, com o início da atividade de bunkering.

Receita Líquida (BRL '000)



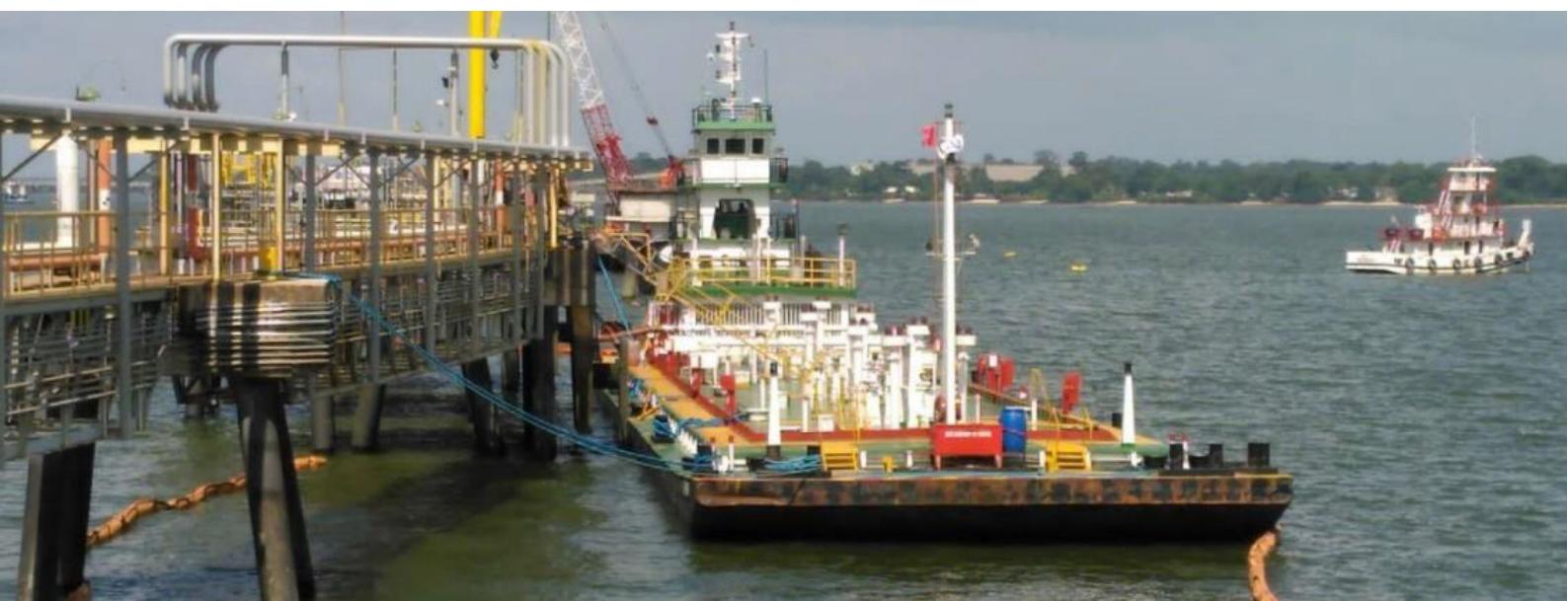
¹ Receita gerencial líquida considerando efeito de corte contábil e eliminando valores recebidos intercompany.

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.



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.

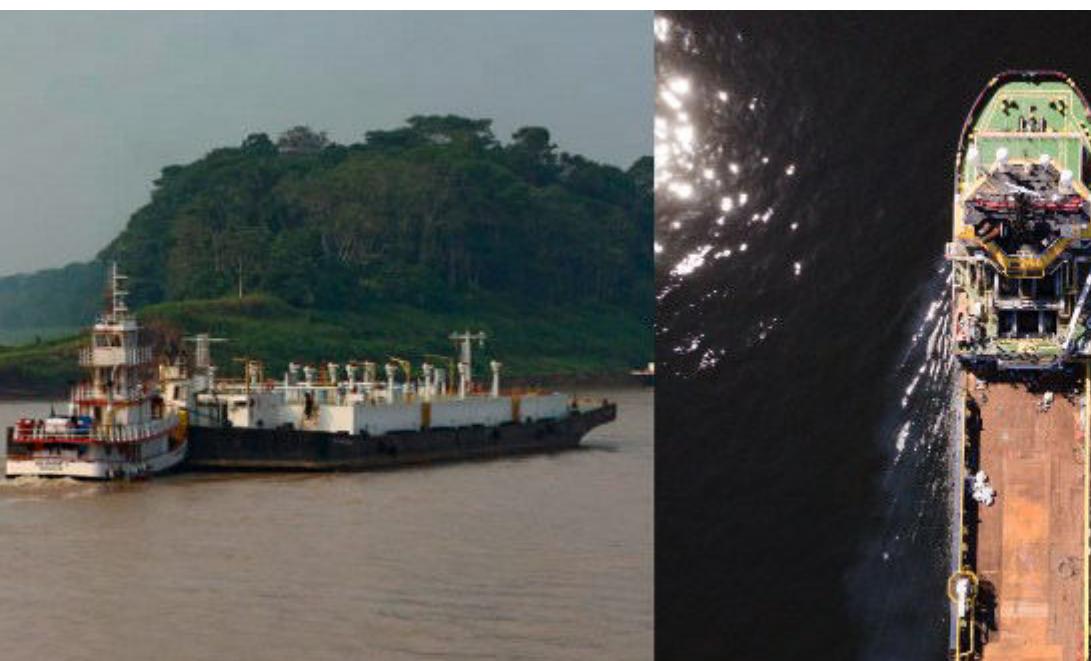


Navegação (Offshore + Cabotagem)

DRE	4T24	4T23	Δ%	2024	2023	Δ%
Receita Líquida	61.626	65.844	-6,4%	274.999	238.902	+15,1%
(-) Custo dos Serviços e Produtos sem Depreciação	(38.356)	(47.658)	-19,5%	(184.111)	(177.311)	+3,8%
(-) G&A sem Depreciação	(8.937)	(9.326)	-4,2%	(31.614)	(28.786)	+9,8%
(+/-) Outras Receitas (Despesas) Operacionais	7.969	641	+1.143,2%	26.297	18.939	+38,9%
EBITDA	22.302	9.501	+134,7%	85.571	51.745	+65,4%
(+) Novo AFRMM Gerado	7.483	6.248	+19,8%	26.345	26.140	+0,8%
(-) Receita de AFRMM (CPC07/IAS20)	(5.243)	(5.690)	-7,9%	(24.234)	(16.874)	+43,6%
(+/-) Não Recorrente	(2.726)	(1.558)	+75,0%	(2.063)	(2.062)	+0,0%
EBITDA Ajustado¹	21.816	8.501	+156,6%	85.619	58.949	+45,2%

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

Expressivo crescimento da geração de caixa do segmento de navegação em 2024, medida pelo conceito do EBITDA ajustado, reflexo principalmente do reajuste tarifário tanto na operação offshore quanto na interior. A Margem EBITDA da Navegação correspondeu a 31,1% em 2024, +6,5p.p. quando comparada ao do exercício de 2023.





4T 2024

MINERAÇÃO MORRO DO PILAR

MOPI: MINERAÇÃO

Destaques do Projeto

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.

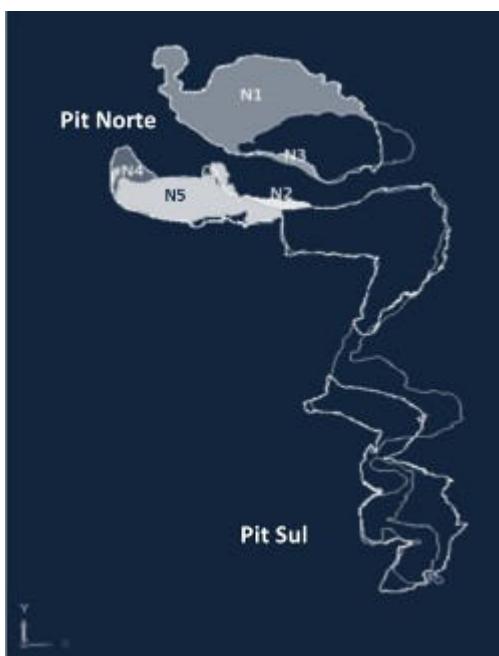
Está localizado em região de baixa densidade populacional do Estado de Minas Gerais, no município de Morro do Pilar, cujo dados divulgados no Censo IBGE 2022 apontam para 3.133 habitantes ou 6,56 habitantes por km².



Testemunho

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	Logística	Investimento (Capex)												
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.	A logística para o escoamento do produto da fase DSO será pelo modal rodoviário.	O Capex estimado pela Companhia para a implantação completa do Projeto DSO é de US\$50 milhões.												
<table border="1"><thead><tr><th>Lito</th><th>Massa (Mt)</th><th>% Fe</th><th>% SiO₂</th><th>% Al₂O₃</th><th>% LoI</th></tr></thead><tbody><tr><td>Total DSO</td><td>20.7</td><td>63.1</td><td>6.33</td><td>2.04</td><td>1.08</td></tr></tbody></table>			Lito	Massa (Mt)	% Fe	% SiO ₂	% Al ₂ O ₃	% LoI	Total DSO	20.7	63.1	6.33	2.04	1.08
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 .

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 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).

Ao longo de 2024, a Companhia se manteve atuante na evolução dos estudos e na consecução das condicionantes relacionadas ao licenciamento ambiental do Projeto MOPI, ainda pré-operacional, que visa produzir 25 milhões de toneladas por ano de minério de ferro.

Nesse contexto, destacam-se a renovação das outorgas preventivas de captação de água, a visita *in loco* realizada pela Fundação Estadual do Meio Ambiente (FEAM) e o cumprimento das condicionantes exigidas após a visita.

A Administração continua realizando estreito acompanhamento junto aos órgãos responsáveis pela concessão da licença de instalação.





4T 2024

M LOG

Resumo Financeiro 4T2024

MLOG

DRE - 4T 2024 (03 meses)	Navegação	Mineração	Consolidado
Receita Líquida	61.626	-	61.626
(-) Custo dos Serviços e Produtos sem Depreciação	(38.356)	-	(38.356)
(-) G&A sem Depreciação	(8.937)	(6.896)	(15.833)
(+/-) Outras Receitas (Despesas) Operacionais	7.969	(422)	7.547
EBITDA	22.302	(7.318)	14.984
(+) Novo AFRMM Gerado	7.483	-	7.483
(-) Receita de AFRMM (CPC07/IAS20)	(5.243)	-	(5.243)
(+/-) Não Recorrente	(2.726)	422	(2.304)
EBITDA Ajustado¹	21.816	(6.896)	14.920
Depreciação/Amortização			(12.523)
(-) Novo AFRMM Gerado			(7.483)
Receitas Financeiras			392
Despesas Financeiras			(8.554)
Variação Cambial			(11.878)
(+) Receita de AFRMM (CPC07/IAS20)			5.243
(+/-) Não Recorrente			2.304
Impostos			(1.590)
Resultado Líquido			(19.169)

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.



Resumo Financeiro 2024



DRE - 2024 (12 meses)	Navegação	Mineração	Consolidado
Receita Líquida	274.999	-	274.999
(-) Custo dos Serviços e Produtos sem Depreciação	(184.111)	-	(184.111)
(-) G&A sem Depreciação	(31.614)	(14.552)	(46.166)
(+/-) Outras Receitas (Despesas) Operacionais	26.297	129	26.426
EBITDA	85.571	(14.423)	71.148
(+) Novo AFRMM Gerado	26.345	-	26.345
(-) Receita de AFRMM (CPC07/IAS20)	(24.234)	-	(24.234)
(+/-) Não Recorrente	(2.063)	(129)	(2.192)
EBITDA Ajustado¹	85.619	(14.552)	71.067
Depreciação/Amortização			(52.792)
(-) Novo AFRMM Gerado			(26.345)
Receitas Financeiras			1.962
Despesas Financeiras			(39.461)
Variação Cambial			(19.245)
(+) Receita de AFRMM (CPC07/IAS20)			24.234
(+/-) Não Recorrente			2.192
Impostos			(2.682)
Resultado Líquido			(41.070)

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.

Resumo Financeiro 2024



DRE - MLog Consolidado	4T24	4T23	Δ%	2024	2023	Δ%
Receita Líquida	61.626	65.844	-6,4%	274.999	238.902	+15,1%
(-) Custo dos Serviços e Produtos sem Depreciação	(38.356)	(47.658)	-19,5%	(184.111)	(177.311)	+3,8%
(-) G&A sem Depreciação	(15.833)	(10.284)	+54,0%	(46.166)	(38.797)	+19,0%
(+/-) Outras Receitas (Despesas) Operacionais	7.547	409	+1.745,2%	26.426	18.642	+41,8%
EBITDA	14.984	8.311	+80,3%	71.148	41.436	+71,7%
(+) Novo AFRMM Gerado	7.483	6.248	+19,8%	26.345	26.140	+0,8%
(-) Receita de AFRMM (CPC07/IAS20)	(5.243)	(5.690)	-7,9%	(24.234)	(16.874)	+43,6%
(+/-) Não Recorrente	(2.304)	(975)	+136,3%	(2.192)	(1.244)	+76,2%
EBITDA Ajustado¹	14.920	7.894	+89,0%	71.067	49.458	+43,7%
Depreciação/Amortização	(12.523)	(12.128)	+3,3%	(52.792)	(40.022)	+31,9%
(-) Novo AFRMM Gerado	(7.483)	(6.248)	+19,8%	(26.345)	(26.140)	+0,8%
Receitas Financeiras	392	1.019	-61,5%	1.962	2.545	-22,9%
Despesas Financeiras	(8.554)	(18.385)	-53,5%	(39.461)	(38.625)	+2,2%
Variação Cambial	(11.878)	2.511	-	(19.245)	6.861	-
(+) Receita de AFRMM (CPC07/IAS20)	5.243	5.690	-7,9%	24.234	16.874	+43,6%
(+/-) Não Recorrente	2.304	978	+135,6%	2.192	1.244	+76,2%
Impostos	(1.590)	(565)	+181,4%	(2.682)	(1.172)	+128,8%
Resultado Líquido	(19.169)	(19.234)	-0,3%	(41.070)	(28.977)	+41,7%

Informações financeiras consolidadas



RECEITA LÍQUIDA

A Companhia apresentou Receita Líquida Consolidada de R\$61.626 no quarto trimestre de 2024, queda de 6,4% quando comparada com o mesmo período do ano anterior. Entretanto, vale ressaltar que a controlada ABN operou no 4T24 com uma embarcação a menos em função da devolução do WSSV Stim Star Arabian Gulf, cujo contrato encerrou-se em setembro de 2024.

Em 2024, a receita líquida totalizou R\$274.999, correspondendo a um crescimento anual de 15,1%. O aumento da receita reflete principalmente a maior taxa diária tanto no segmento offshore quanto interior, adicionado ao início da atividade de bunkering na CNA em março de 2024.

RESULTADO DO PERÍODO

A Companhia apresentou prejuízo líquido consolidado de R\$19.169 no quarto trimestre de 2024 versus -R\$19.234 no mesmo período de 2023. O prejuízo apresentado é explicado, principalmente, pelo impacto negativo da apreciação do dólar (versus R\$) sobre o endividamento indexado a moeda estrangeira.

No ano, a Companhia apresentou um prejuízo de R\$41.070 (versus -R\$28.977, em 2023), refletindo as maiores despesas financeiras líquida no período (2024: R\$56.744 vs. 2023: R\$29.219)

CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA

A Companhia encerrou dezembro de 2024 com posição consolidada em caixa e equivalente caixa de R\$25.595 (versus R\$2.713, em 2023). Desse montante, R\$5.769 correspondem ao saldo em aplicação vinculada.

A maior disponibilidade de caixa é explicada, entre outros, pela captação via emissão de notas comerciais no montante de R\$55.000, em dezembro de 2024.

AFRMM

A Companhia encerrou dezembro de 2024 com R\$6.430 referentes ao saldo de depósitos de AFRMM em conta vinculada (versus R\$7.875, em 2023).

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\$8.073, em 31 de dezembro de 2024.

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 quarto trimestre de 2024, a Companhia apresentava ativo não circulante de R\$3.602 relacionado ao direito de uso das Embarcações Afretadas, Passivo Circulante de R\$4.808 e Não Circulante de R\$141 de Afretamentos a Pagar.

EMPRÉSTIMOS E FINANCIAMENTOS

A Companhia encerrou o ano de 2024 com o total de empréstimos e financiamentos de R\$176.510, 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 por Obrigações por Aquisição de Investimentos de R\$49.709, explicado nas seções seguintes.

Em dezembro de 2024, a MLog emitiu notas comerciais no montante de R\$110.000 e prazo de vencimento de quatro anos. É importante destacar que do montante emitido, metade foi via conversão de mútuo, o que permitiu a simplificação da nossa estrutura financeira, além do alongamento do perfil de endividamento da Companhia.

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 era de R\$49.709, em 31 de dezembro 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, o balanço patrimonial consolidado da Companhia, em 31 de dezembro de 2024, reflete passivo circulante superior ao ativo circulante em R\$ 86.558 (versus R\$ 179.004, em 2023). A redução da diferença na comparação anual reflete os esforços da Companhia em equacionar a estrutura de dívida promovendo alongamento de passivos e capturando oportunidades de negócios para aumento dos ativos circulantes reflete os esforços da Companhia em equacionar a estrutura de dívida promovendo alongamento de passivos e capturando oportunidades de negócios para aumento dos ativos circulantes.

Adicionalmente, as informações contábeis individuais e consolidadas refletem prejuízos acumulados de R\$ 463.289, em 31 de dezembro de 2024 (versus R\$ 429.519, em 31 de dezembro de 2023).

ESTRUTURA DE CAPITAL

A Companhia fechou 2024 com um passivo total de R\$648.096. Entretanto, parte significativa desse montante é referente as Subvenções governamentais a apropriar - AFRMM (R\$201.215), 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 a apropriar - AFRMM é de R\$446.881, equivalente a 34,6% do seu total de ativos e 69,6% 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 aumento de desembolsos com fornecedores, proveniente das docagens dos AHTS Haroldo Ramos, em 2023, além do Geonisio Barroso e Yvan Barreto, em 2024. Estes eventos estão sendo suportados pela geração de caixa da Companhia, além dos pontuais contratações de empréstimos .

A Companhia vem renegociando com os seus principais credores dos valores a pagar pela aquisição da CNA obtendo o reescalonamento de seu passivo, tendo em 31 de dezembro de 2024 parte significativa deste passivo renegociado em condições mais favoráveis em relação à dívida original. Essa estratégia financeira da Companhia, a execução de seu plano de negócios com foco em geração de caixa de suas atividades de navegação, combinada com a conversão de AFRMM em caixa livre, além de alternativas em avaliação pela Administração para o 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.

Eventos Subsequentes

- Em 04 de fevereiro de 2025, a CNA, controlada integral da MLog S.A., contraiu empréstimo de longo prazo (42 meses) no valor de R\$ 14 milhões junto a instituição bancária.
- Em 28 de fevereiro de 2025, a NSN, controlada da MLog S.A., contraiu empréstimo de longo prazo (30 meses) no valor de R\$ 10 milhões junto a instituição bancária. Os recursos captados deverão suportar desembolsos com docagens e adequações das embarcações operadas pela ABN.

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.

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, 28 de março de 2025.

A Administração

Relações com Investidores

Antonio Frias Oliva Neto

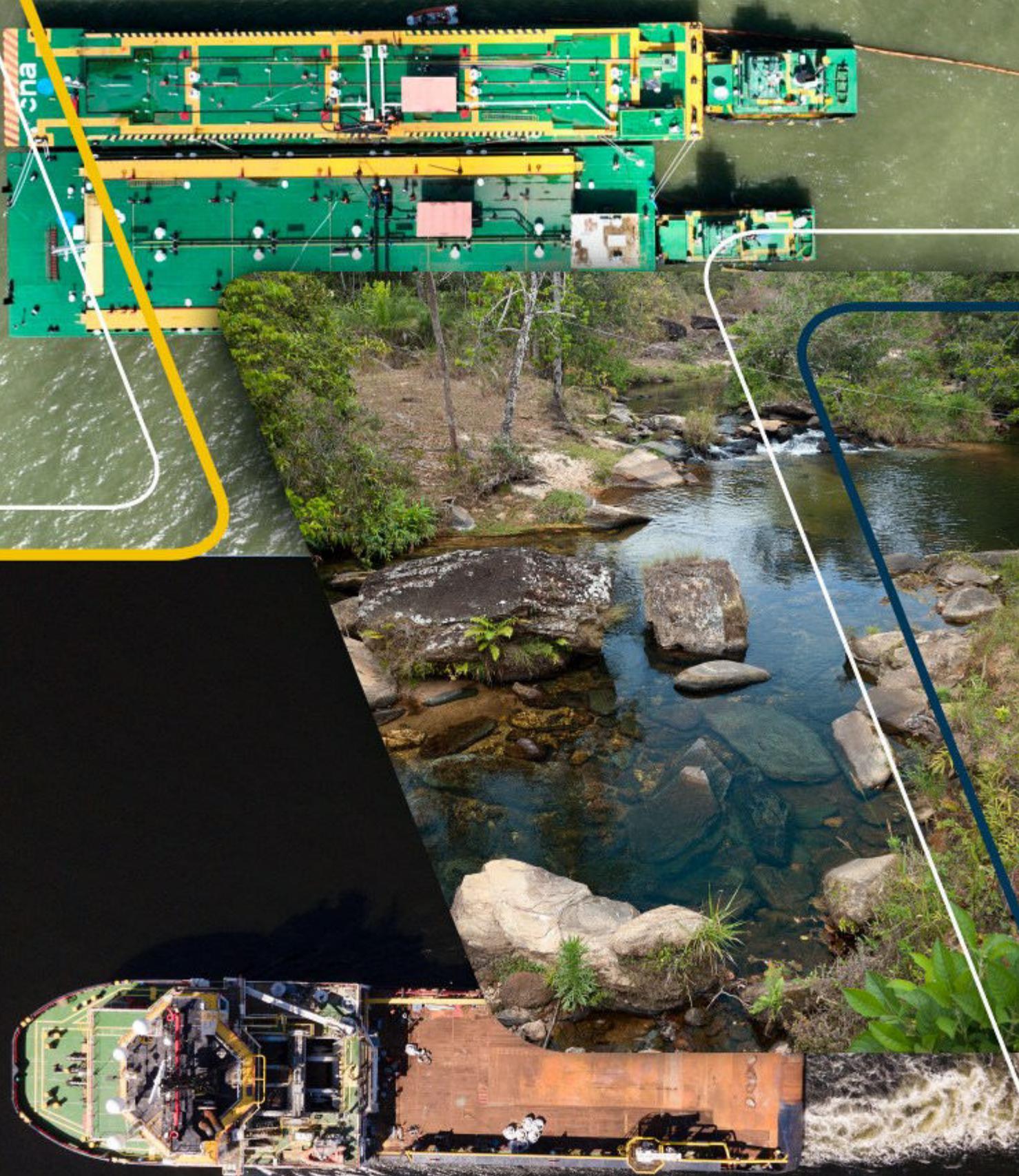
CEO/IR Officer

Contato

ri@mlog.com.br

Telefone: +55 21 3248 4800

www.ir.mlog.com.br



RELATÓRIO DE DESEMPENHO 4T 2024