



RELATÓRIO DE DESEMPENHO

1T 2025



Indicadores Relevantes 1T 2025



MLOG CONSOLIDADO



R\$ 58.638

milhares de reais

Receita Líquida



R\$ 16.531

milhares de reais

EBITDA



R\$ 18.080

milhares de reais

EBITDA Ajustado

ASGAARD BOURBON — ABN



98,1%

Operacionalidade da frota própria



3 AHTS
1 OSRV



R\$ 921.766

milhares de reais

Backlog de contratos

CIA DE NAVEGAÇÃO DA AMAZÔNIA—CNA



18 EMPURRADORES

18 próprios



R\$ 6.951

milhares de reais

27 BALSAS

26 próprias e 1 afretada



240mil m³

Volume transportado

Rio de Janeiro, 15 de maio 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 primeiro trimestre de 2025, encerrado em 31 de março de 2025. 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 1T 2025

NAVEGAÇÃO

Offshore

Operacionalidade da frota própria apresentou evolução anual de 2,8 p.p. no 1T25, alcançando 98,1% no período, se aproximando da mediana observada ao longo de 2024 (98,9%).

A receita líquida da frota própria totalizou R\$43,3 milhões no 1T25, +19,2% ano/ano, refletindo, principalmente, a maior tarifa média diária de duas embarcações da ABN, diluindo o impacto da parada para docagem da embarcação Yvan Barreto; bem como, o fim do contrato do AHTS Geonisio Barros em março e, na sequência, parada para adequação da embarcação ao novo instrumento contratual.

Em março/25, o backlog da operação de navegação de apoio marítimo offshore atingiu R\$921,8 milhões, um robusto crescimento versus o montante de R\$344,8 milhões no mesmo período de 2024. Os novos contratos celebrados com a Petrobras ao longo do segundo semestre de 2024 explicam a expressiva evolução do backlog da ABN. Vale ressaltar que os novos contratos dos AHTS Yvan Barreto e Geonisio Barroso começam a performar ao longo do primeiro semestre de 2025, após finalização dos contratos atuais e adequações das embarcações.

Interior

Volume transportado de 240 mil m³ no 1T25, -13,7% na comparação anual, impactado, principalmente, pela menor demanda de um cliente cativo que, por questões operacionais, reestruturou sua estratégia logística. Entretanto, o impacto no faturamento foi diluído pela maior tarifa média praticada e pela operação de bunkering, atividade essa que cessará no 2T25. Sendo assim, a CNA encerrou o trimestre com uma receita líquida de R\$15,3 milhões, queda de 2,9% quando comparada com o mesmo período do ano anterior.

MINERAÇÃO

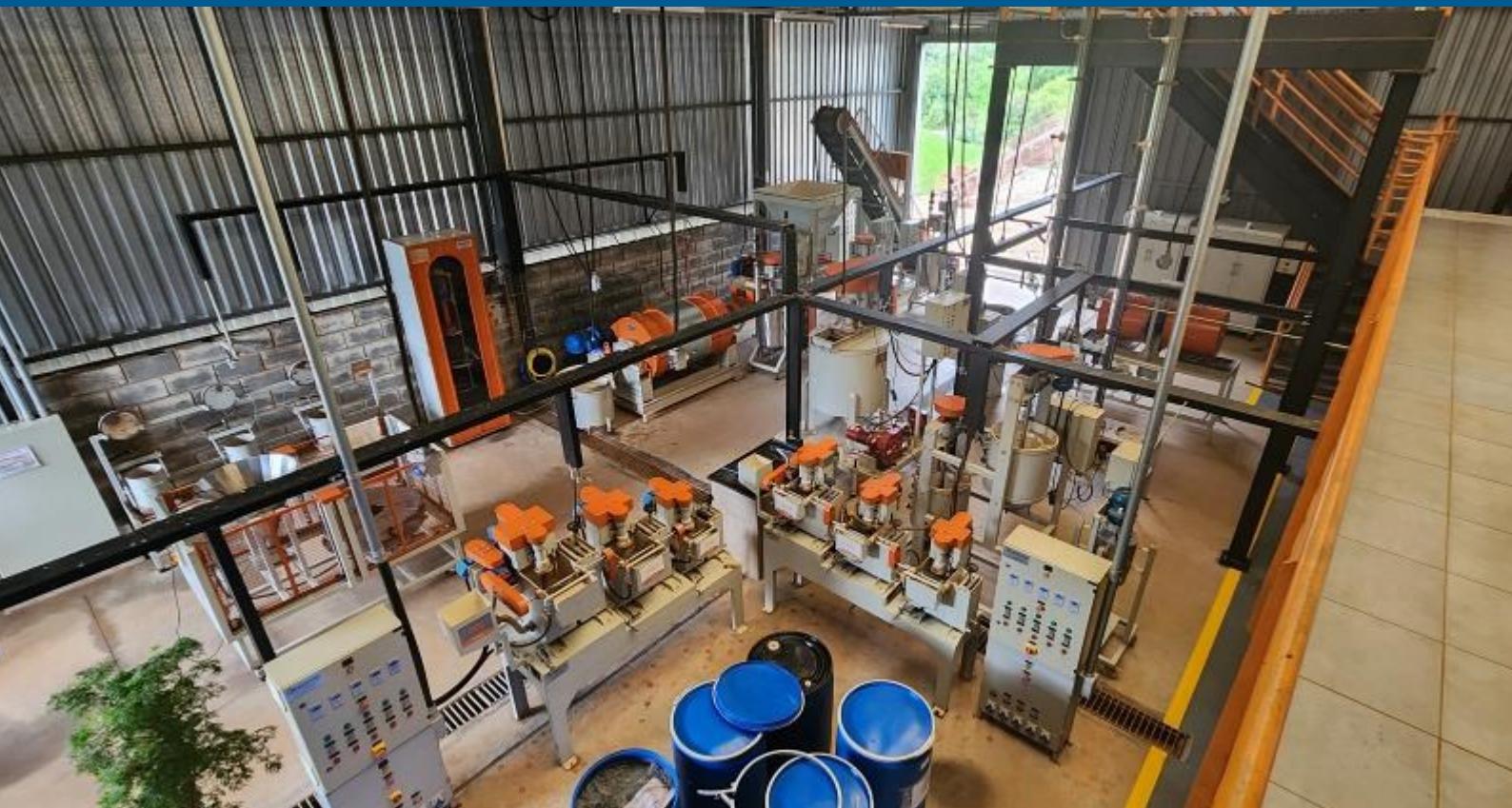
Licenciamento

Ao longo do 1T25, 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.

A Companhia reforça que mantém o estreito acompanhamento junto aos órgãos responsáveis pela concessão da licença de instalação.



Galpão de testemunho



Planta Piloto



MENSAGEM DA ADMINISTRAÇÃO



O primeiro trimestre de 2025 da MLog S.A. foi marcado pelo reflexo parcial do movimento de alta das taxas diárias e pelas paradas necessárias de mobilização para adequar parte da frota aos novos instrumentos contratuais.

Na navegação interior, nossa controlada integral CNA vem implementando a estratégia de monetização do AFRMM gerado, adequando sua frota e priorizando a utilização de embarcações próprias. Nesse contexto, ao longo do primeiro trimestre deste ano, foram devolvidas sete das oito balsas afretadas de terceiros. Em conexão com essa estratégia, a empresa está finalizando a construção de uma balsa tanque de 4.500 m³, com previsão de entrega ainda no primeiro semestre de 2025, bem como iniciando a construção de uma nova balsa com as mesmas características. Vale destacar que os recursos gerados pelo AFRMM suportarão os novos investimentos em capacidade própria.

Quanto ao segmento de navegação de apoio marítimo offshore, nossa controlada ABN entrou 2025 com todas as suas embarcações com contratos de longo prazo renovados durante o biênio de 2023 e, em especial, 2024, o que se traduzirá na trajetória ascendente das taxas diárias e, consequentemente, nas margens de contribuição da companhia. Ressalta-se que das quatro embarcações da ABN, duas estão operando com as novas tarifas, mas as demais vão performar com base nos novos instrumentos contratuais a partir do segundo trimestre de 2025. Nesse contexto, após o fim do contrato do AHTS Geonisio Barroso em março, foi dado início a mobilização necessária para adequação dessa embarcação ao novo contrato. Por fim, ressalta-se que o backlog desse segmento alcançou R\$921,8 milhões em março de 2025, crescimento substancial versus o montante de R\$344,8 milhões em março de 2024.

Informamos com orgulho a classificação em nono lugar da nossa controlada ABN no Programa de Excelência Operacional para Transporte Aéreo e Marítimo - PEOTRAM 2024, um reconhecimento do esforço e da dedicação de toda a equipe, fortalecendo o compromisso do Grupo com a segurança e a sustentabilidade nas atividades marítimas.

Continuamos avaliando novas frentes de crescimento no segmento de navegação, sustentado por um cenário promissor no segmento offshore (ABN) e na maximização da utilização do AFRMM nos novos investimentos em expansão da frota própria na CNA. Em mineração, a Companhia vem reforçando as ações necessárias para viabilizar o projeto MOPI, mantendo ainda o estreito acompanhamento junto aos órgãos responsáveis pela concessão da licença de instalação.

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.

1T 2025

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.

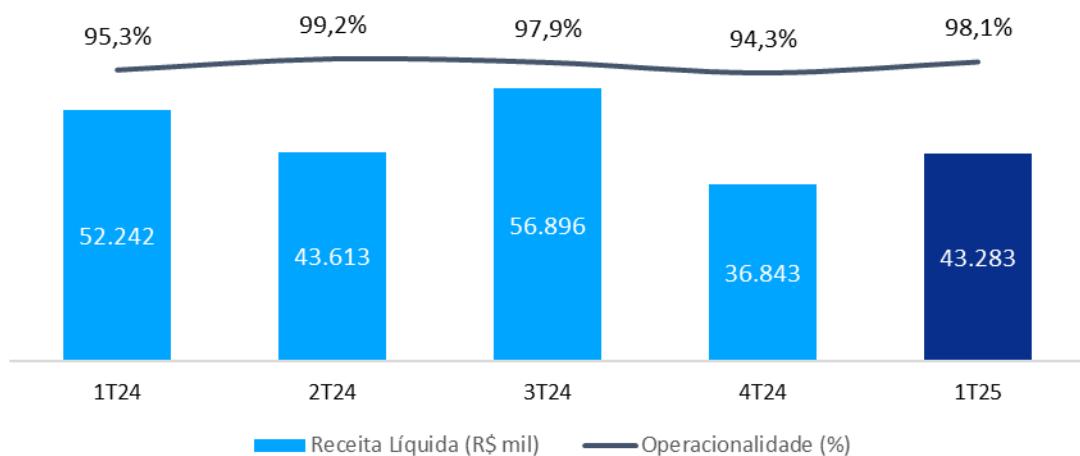
OPERAÇÃO DAS EMBARCAÇÕES

Operacionalidade da frota própria apresentou evolução anual de 2,8 p.p. no 1T25, alcançando 98,1% no período, se aproximando da mediana observada ao longo de 2024 (98,9%). Na comparação trimestral, observa-se aumento de 3,9 p.p., refletindo principalmente o retorno à plena operacionalidade da embarcação Yvan Barreto, após ter sido contornado o problema técnico pontual que ocorreu no quarto trimestre de 2024.

A receita líquida da frota própria totalizou R\$43,3 milhões no 1T25, +19,2% ano/ano, refletindo, principalmente, a maior tarifa média diária de duas embarcações (AHTS Haroldo Ramos e OSRV Asgaard Sophia). O efeito positivo da maior tarifa média diária dessas embarcações diluiu o impacto da parada para docagem da embarcação Yvan Barreto (16 dias em janeiro/25); bem como, o fim do contrato do AHTS Geonisio Barros em meados de março/25 e, na sequência, parada para adequação ao novo instrumento contratual com Petrobras.

É importante mencionar que o Gráfico abaixo leva em consideração a frota total da operação de apoio marítimo. Neste contexto, a receita líquida 17,1% inferior na comparação anual é explicada pelo fato da ABN ter operado no 1T25 com uma embarcação a menos, após a devolução do WSSV afretado que teve seu contrato encerrado em setembro de 2024.

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.

Em março de 2025, o *backlog* da operação de apoio marítimo offshore atingiu R\$921,8 milhões, um robusto crescimento versus o montante de R\$344,8 milhões no 1T24. Os novos contratos celebrados com a Petrobras ao longo do segundo semestre de 2024 explicam a expressiva evolução.

Destaca-se que dos três novos contratos celebrados com a Petrobras ao longo do segundo semestre 2024, um deles teve início no final de dezembro de 2024 (OSRV Asgaard Sophia) e um outro em abril de 2025 (AHTS Geonisio Barroso), ambos com prazos de execução pelo período de 4 anos.

Por outro lado, o AHTS Yvan Barreto deverá começar a performar o novo instrumento contratual ao longo do primeiro semestre de 2025, após finalização do contrato atual e das adequações da embarcação.

Backlog atual de contratos - Offshore

Embarcação	Tipo Embarcação	Início do Contrato ¹	Término do Contrato Firme ²	Backlog (R\$ 000) ³
Yvan Barreto	AHTS	dez-21	mai-25	6.182
Haroldo Ramos	AHTS	set-23	set-27	176.246
Asgaard Sophia	OSRV	dez-24	jan-29	207.358
Geonisio Barroso	AHTS	abr-25	mai-29	269.762
Yvan Barreto ⁴	AHTS	mai-25	mai-29	262.218
			Total	921.766



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 março de 2025, de R\$5,7422, 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 ao novo contrato do Yvan Barreto, assinado em novembro/24 e inicio de operação previsto maio de 2025.

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.





1T 2025 COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO DA AMAZÔNIA

**CNA: NAVEGAÇÃO INTERIOR E
CABOTAGEM**

Destaques operacionais

Em março de 2025, a CNA possuía frota de 27 balsas, sendo 26 próprias e 1 afretada, além de 18 empuradores próprios.



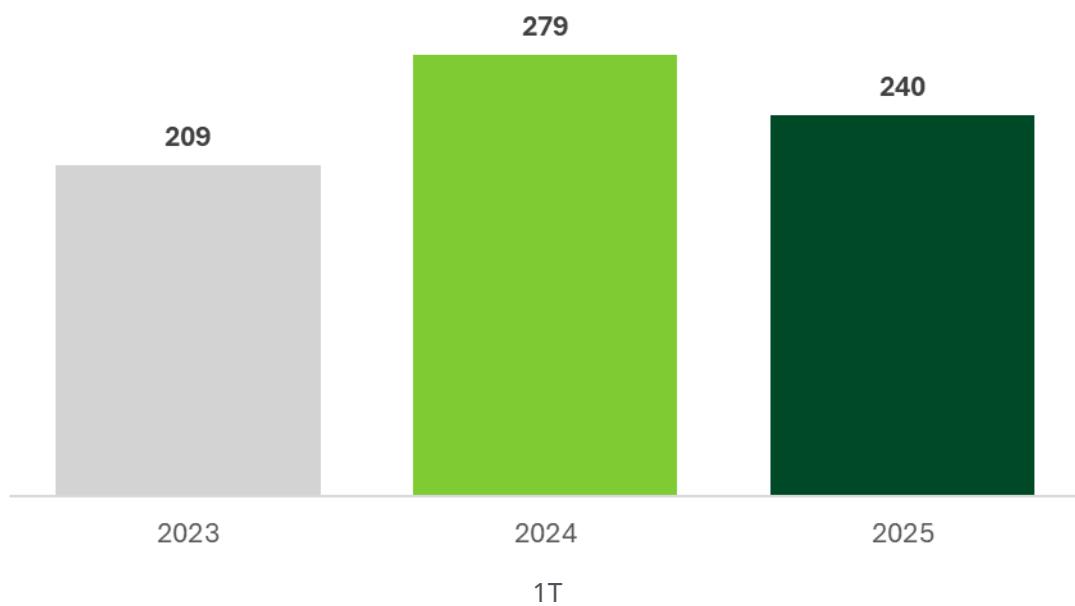
Volume Transportado

O Volume transportado atingiu 240 mil m³ no 1T25, queda de 13,7% na comparação anual, impactado, principalmente, pela menor demanda de um cliente cativo que, por questões operacionais, reestruturou sua estratégia logística.

Na comparação trimestral, observou-se aumento de 3,7% do volume transportado. Os fatores a seguir explicam esse movimento:

- i. realização de viagens que tinham sido postergadas do 4T24 para o 1T25;
- ii. novos contratos spot;
- iii. recuperação gradual da naveabilidade na região.

Volume Transportado ('000 m³)

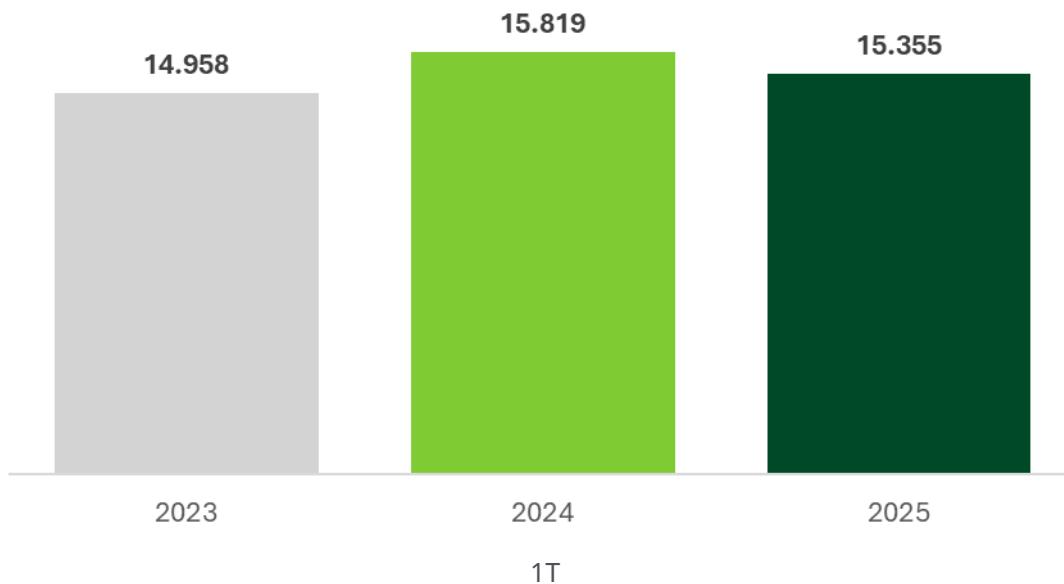


Destaques operacionais

Receita Líquida¹

O impacto do menor volume transportado foi parcialmente diluído pela tarifa média superior praticada no período, além da receita da operação de *bunkering*, atividade essa que cessará no 2T25. Sendo assim, a CNA encerrou o primeiro trimestre de 2025 com uma receita líquida de R\$ 15,3milhões, correspondendo a uma queda de 2,9 % quando comparada com o mesmo período do ano anterior.

Receita Líquida (BRL '000)



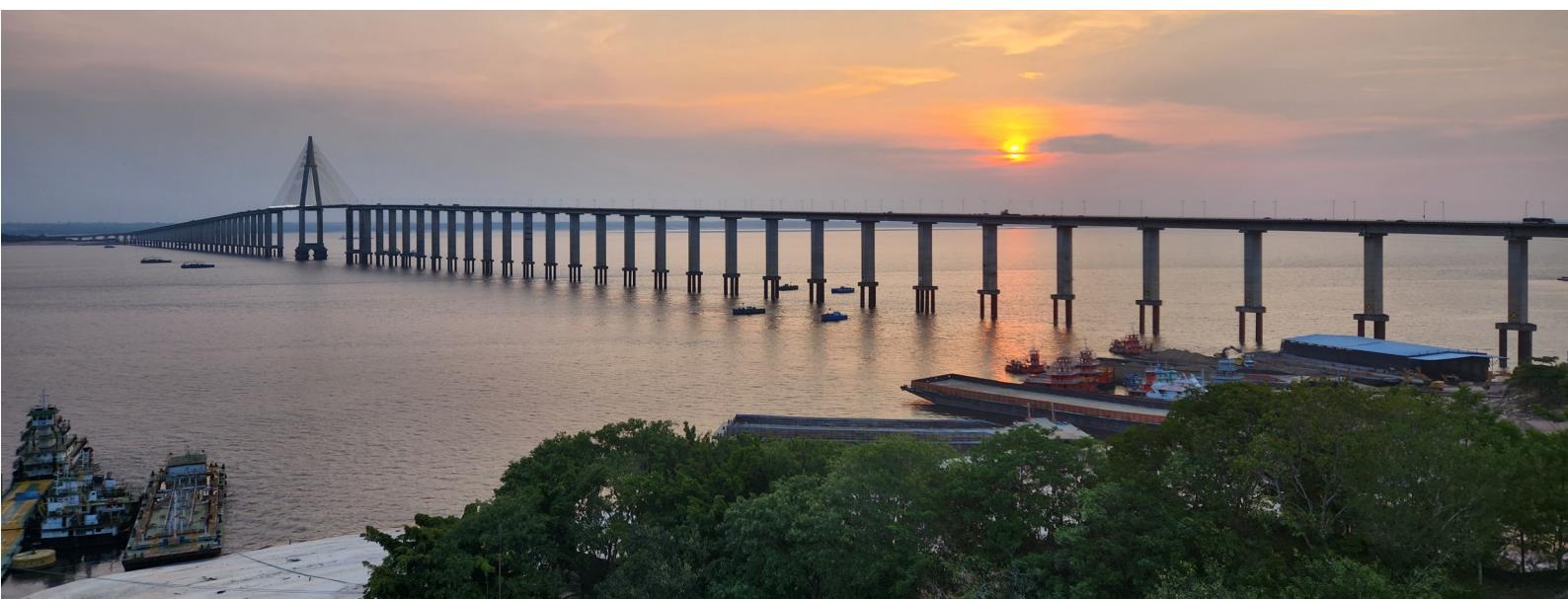
¹ Receita gerencial líquida considerando efeito de corte contábil e eliminando valores recebidos intercompany.

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)

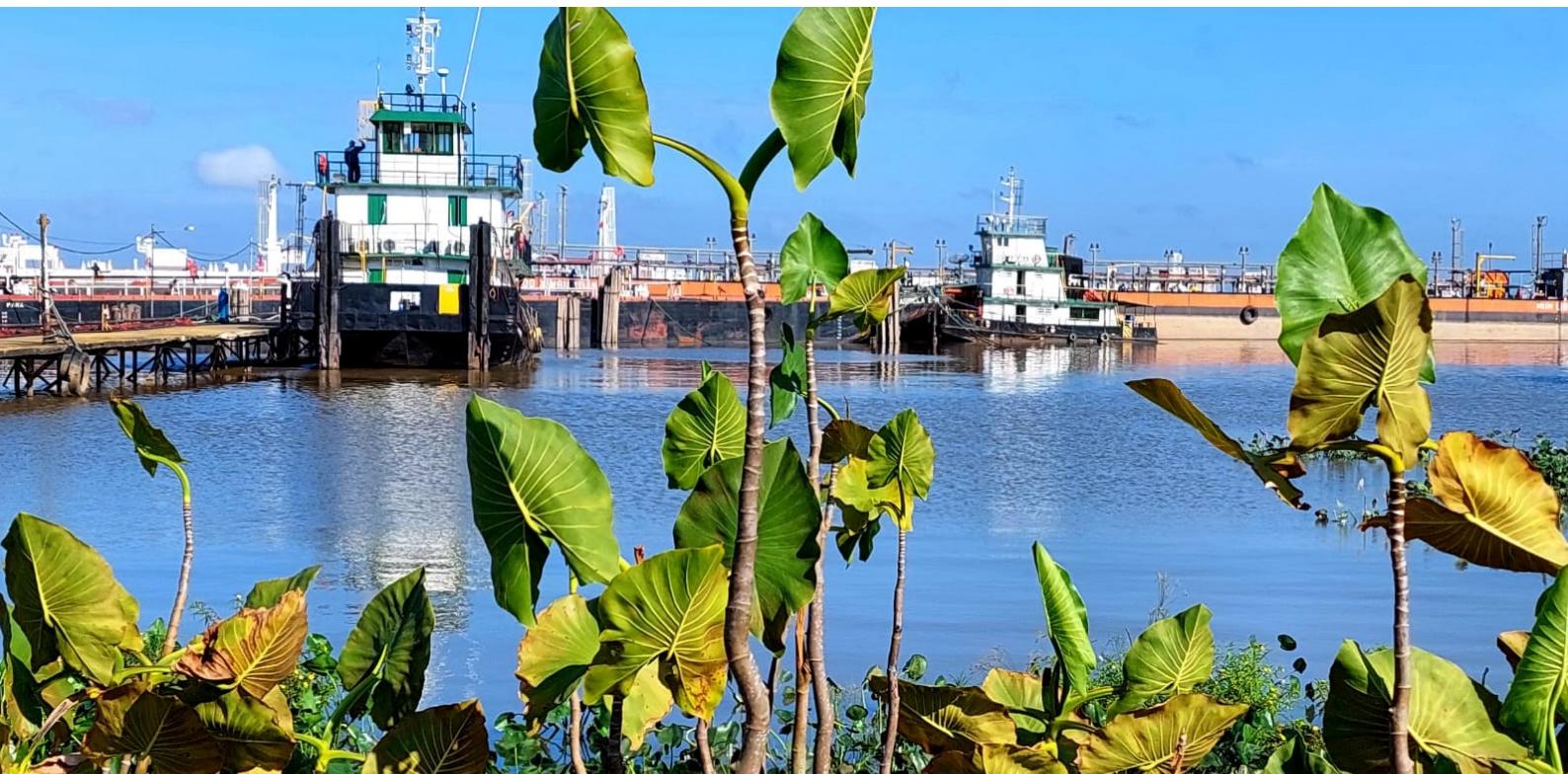
A contabilização do AFRMM segue as regras do CPC 07 (IAS 20). Quando o serviço de frete é finalizado, o valor a receber de AFRMM é reconhecido simultaneamente no ativo de longo prazo e no passivo não circulante, como receita diferida, não impactando, no momento inicial, o resultado da CNA. Atualmente, 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.



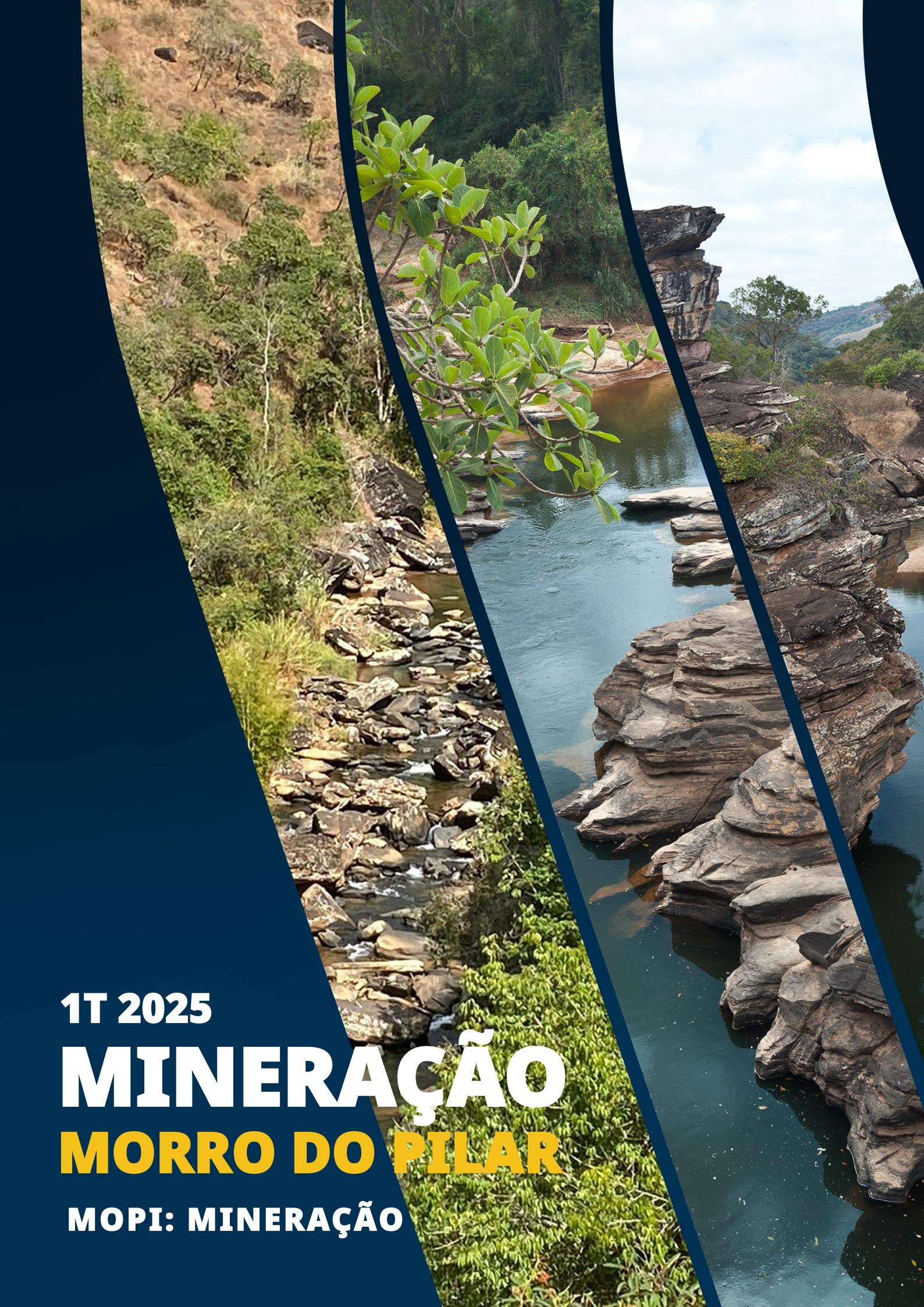
Navegação (Offshore + Cabotagem)

DRE	1T25	1T24	Δ a/a	4T24	Δ t/t
Receita Líquida	58.638	68.061	-13,8%	61.626	-4,8%
(-) Custo dos Serviços e Produtos sem Depreciação	(37.806)	(48.573)	-22,2%	(38.356)	-1,4%
(-) G&A sem Depreciação	(7.130)	(6.893)	+3,4%	(8.937)	-20,2%
(+/-) Outras Receitas (Despesas) Operacionais	6.064	10.676	-43,2%	7.969	-23,9%
 EBITDA	 19.766	 23.272	 -15,1%	 22.302	 -11,4%
 (+) Novo AFRMM Gerado	 6.951	 6.487	 +7,2%	 7.483	 -7,1%
 (-) Receita de AFRMM (CPC07/IAS20)	 (5.141)	 (9.649)	 -46,7%	 (5.243)	 -1,9%
 (+/-) Não Recorrente	 (923)	 (1.024)	 -9,9%	 (2.726)	 -66,1%
 EBITDA Ajustado¹	 20.653	 19.086	 +8,2%	 21.816	 -5,3%

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

A Margem EBITDA ajustada alcançou 35,2% no 1T25, correspondendo a aumento de 7,2 p.p. na comparação anual, refletindo, principalmente, o aumento das tarifas médias tanto na operação offshore quanto na interior.





1T 2025

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.

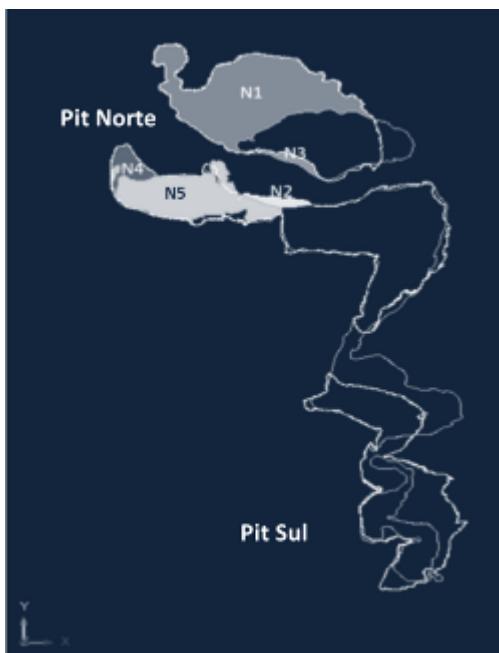
Está localizado em região de baixa densidade populacional do Estado de Minas Gerais, no município de Morro do Pilar, cujo dados divulgados no Censo IBGE 2022 apontam para 3.133 habitantes ou 6,56 habitantes por km².



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

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.



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).

A Administração mantém o estreito acompanhamento junto aos órgãos responsáveis pela concessão da licença de instalação.



1T 2025

MLOG

Resumo Financeiro 1T 2025 MLOG

DRE - 1T 2025 (03 meses)	Navegação	Mineração	Consolidado
Receita Líquida	58.638	-	58.638
(-) Custo dos Serviços e Produtos sem Depreciação	(37.806)	-	(37.806)
(-) G&A sem Depreciação	(7.130)	(2.573)	(9.703)
(+/-) Outras Receitas (Despesas) Operacionais	6.064	(662)	5.402
EBITDA	19.766	(3.235)	16.531
(+) Novo AFRMM Gerado	6.951	-	6.951
(-) Receita de AFRMM (CPC07/IAS20)	(5.141)	-	(5.141)
(+/-) Não Recorrente	(923)	662	(261)
EBITDA Ajustado¹	20.653	(2.573)	18.080
Depreciação/Amortização			(12.053)
(-) Novo AFRMM Gerado			(6.951)
Receitas Financeiras			7.498
Despesas Financeiras			(22.210)
Variação Cambial			1.288
(+) Receita de AFRMM (CPC07/IAS20)			5.141
(+/-) Não Recorrente			261
Imposto de Renda e Contribuição Social			(467)
Resultado Líquido			(9.413)

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

MLOG

DRE - MLog Consolidado	1T25	1T24	Δ a/a	4T24	Δ t/t
Receita Líquida	58.638	68.061	-13,8%	61.626	-4,8%
(-) Custo dos Serviços e Produtos sem Depreciação	(37.806)	(48.573)	-22,2%	(38.356)	-1,4%
(-) G&A sem Depreciação	(9.703)	(8.907)	+8,9%	(15.833)	-38,7%
(+/-) Outras Receitas (Despesas) Operacionais	5.402	11.875	-54,6%	7.547	-28,4%
EBITDA	16.531	22.456	-26,4%	14.984	+10,3%
(+) Novo AFRMM Gerado	6.951	6.487	+7,2%	7.483	-7,1%
(-) Receita de AFRMM (CPC07/IAS20)	(5.141)	(9.649)	-46,7%	(5.243)	-1,9%
(+/-) Não Recorrente	(261)	(4.012)	-93,5%	(2.304)	-88,7%
EBITDA Ajustado¹	18.080	15.282	+18,3%	14.920	+21,2%
Depreciação/Amortização	(12.053)	(13.547)	-11,0%	(12.523)	-3,8%
(-) Novo AFRMM Gerado	(6.951)	(6.487)	+7,2%	(7.483)	-7,1%
Receitas Financeiras	7.498	4.409	+70,1%	392	+1.812,8%
Despesas Financeiras	(22.210)	(10.949)	+102,8%	(8.554)	+159,6%
Variação Cambial	1.288	(3.885)	-	(11.878)	-
(+) Receita de AFRMM (CPC07/IAS20)	5.141	9.649	-46,7%	5.243	-1,9%
(+/-) Não Recorrente	261	4.012	-93,5%	2.304	-88,7%
Imposto de Renda e Contribuição Social	(467)	(1.131)	-58,7%	(1.590)	-70,6%
Resultado Líquido	(9.413)	(2.647)	+255,6%	(19.169)	-50,9

Informações financeiras consolidadas



RECEITA LÍQUIDA

A Companhia apresentou Receita Líquida Consolidada de R\$58.638 no primeiro trimestre de 2025, queda de 13,8% 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.

RESULTADO DO PERÍODO

A Companhia apresentou prejuízo líquido consolidado de R\$9.413 no primeiro trimestre de 2025 versus o prejuízo de R\$2.647 no mesmo período de 2024. O resultado negativo observado no 1T25 é explicado, principalmente, pelo impacto das despesas financeiras com serviço da dívida no valor de R\$10,3 milhões no trimestre (versus R\$ 3,1 milhões, no 1T24).

CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA

A Companhia encerrou março de 2025 com posição consolidada em caixa e equivalente caixa de R\$11.540 (versus R\$25.595, em dezembro de 2024). Desse montante, R\$7.379 correspondem ao saldo em aplicação vinculada a garantias de empréstimos.

A redução do saldo de caixa ao longo do primeiro trimestre do ano foi devido, entre outros, aos desembolsos com investimentos em ativos imobilizados (R\$10.228), em especial com docagem e modernização da frota; além do caixa consumido na atividade de financiamento (R\$6.879).

AFRMM

A Companhia encerrou março de 2025 com R\$9.984 referentes ao saldo de depósitos de AFRMM em conta vinculada (versus R\$6.430, em dezembro de 2024).

COMPROMISSOS ASSUMIDOS COM A OPERAÇÃO DA BOM

Ao longo do primeiro trimestre de 2025, a Companhia liquidou totalmente o empréstimo com o BNDES oriundo dos compromissos assumidos com a operação de aquisição das embarcações AHTS da BOM (Bourbon Offshore Marítima) em 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 primeiro trimestre de 2025, a Companhia apresentava ativo não circulante de R\$1.753 relacionado ao direito de uso das Embarcações Afretadas, Passivo Circulante de R\$3.105 de Afretamentos a Pagar.

EMPRÉSTIMOS E FINANCIAMENTOS

A Companhia encerrou março de 2025 com um total de empréstimos de R\$172.620, redução de 2,2% em comparação a dezembro de 2024. Mantivemos no período o foco no alongamento do perfil de endividamento, com aproximadamente 75,1% do montante dos empréstimos e financiamentos no passivo não circulante versus a 71,7% em dezembro de 2024.

Destaca-se que após a liquidação do empréstimo com BNDES, comentado anteriormente, o endividamento da Companhia passou a ser integralmente concentrado na moeda nacional.

Além dos empréstimos com instituições financeiras, a Companhia tem ainda um passivo por Obrigações por Aquisição de Investimentos de R\$48.782, explicado nas seções seguintes.

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\$48.782, em 31 de março de 2025 (versus R\$49.709, em 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 março de 2025, reflete passivo circulante superior ao ativo circulante em R\$ 92.404 (versus R\$ 86.558, em 2024). Adicionalmente, as informações contábeis individuais e consolidadas refletem prejuízos acumulados de R\$ 470.809, em 31 de março de 2025 (versus R\$ 463.289, em 31 de dezembro de 2024).

ESTRUTURA DE CAPITAL

A Companhia fechou março de 2025 com um passivo total de R\$642.519, sendo 32,7% no circulante e 67,3% no não circulante. Entretanto, parte significativa desse montante é referente as Subvenções governamentais a apropriar - AFRMM (R\$203.039), 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\$439.480, equivalente a 34,5% do seu total de ativos e 69,5% 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 de captações via 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 março 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 15 de abril de 2025, a controlada integral CNA contraiu empréstimo de longo prazo (24 meses) no valor de R\$ 15 milhões com instituição financeira. Os recursos captados deverão suportar novos projetos da Companhia.
- Em 25 de abril e 6 de maio de 2025, a controlada CNA promoveu a venda de dez embarcações que se encontravam fora de operação e totalmente depreciadas. Essas embarcações não estavam em atividade, e, consequentemente, não contribuíam para a geração de caixa da Companhia. A alienação desses ativos resultará em uma entrada de caixa líquida de impostos de R\$ 7.300.

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 2025, 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 2025, 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, 15 de maio 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

1T 2025

