



RELATÓRIO DE DESEMPENHO

2T 2025



Indicadores Relevantes 2T 2025



MLOG CONSOLIDADO



R\$ 58.860

milhares de reais

Receita Líquida



R\$ 29.491

milhares de reais

EBITDA



R\$ 23.414

milhares de reais

EBITDA Ajustado

ASGAARD BOURBON — ABN



81,4%

Operacionalidade



3 AHTS

1 OSRV



R\$ 848.357

milhares de reais

Backlog de contratos

CIA DE NAVEGAÇÃO DA AMAZÔNIA—CNA



13 EMPURRADORES

21 BALSAS



R\$ 6.960

milhares de reais

AFRMM gerado



211 mil m³

Volume
transportado

Rio de Janeiro, 13 de agosto 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 segundo trimestre de 2025, encerrado em 30 de junho 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 2T 2025

NAVEGAÇÃO

Offshore

Operacionalidade da frota foi de 81,4% no 2T25, queda de 17,8p.p. na comparação anual, afetada pela ocorrência de paradas não programadas de duas embarcações. As inoperâncias temporárias, posteriormente contornadas, ocorreram devido a falhas técnicas em equipamentos específicos, cuja manutenção requer parada completa da embarcação e necessidade de aquisição de peças importadas.

A receita líquida da frota própria alcançou R\$40,6 milhões no 2T25, crescimento anual de 42,8%. O aumento da tarifa média, com o início dos novos contratos do OSRV Asgaard Sophia (em dez/24) e dos AHTS Geonisio Barroso (em abril/25) e Yvan Barreto (em maio/25), mais do

que compensou o impacto das paradas não programadas e das mobilizações para adequação das duas embarcações AHTS aos novos contratos.

Em junho de 2025, o backlog dessa operação atingiu R\$848,3 milhões, com perspectiva de realização dessa carteira no período de 3 a 4 anos. Destaca-se que toda a frota da operação de apoio marítimo offshore está operando com base nos novos contratos celebrados com a Petrobras, iniciados em 2023 (AHTS Haroldo Ramos), em 2024 (OSRV Asgaard Sophia) e em 2025 (AHTS Geonisio Barros e Yvan Barreto), mantendo o mesmo escopo dos anteriores, mas com diárias reajustadas em patamares superiores.

Interior

Volume transportado de 211 mil m³ no 2T25, queda 28,6% na comparação anual, refletindo os seguintes movimentos: i. redução da demanda por transporte por parte de um cliente cativo, que reestruturou sua estratégia operacional, passando a carregar parte de sua carga diretamente no navio; ii. menor presença no mercado spot. A receita líquida, por sua vez, totalizou R\$18,2 milhões no 2T25, correspondendo a uma redução anual de 20,3% devido ao menor volume transportado e ao encerramento do contrato de *bunkering* (no primeiro semestre de 2025). Em contrapartida, a maior tarifa média e a receita advinda dos contratos com cláusulas de ‘take or pay’ diluíram parte do impacto do menor volume.

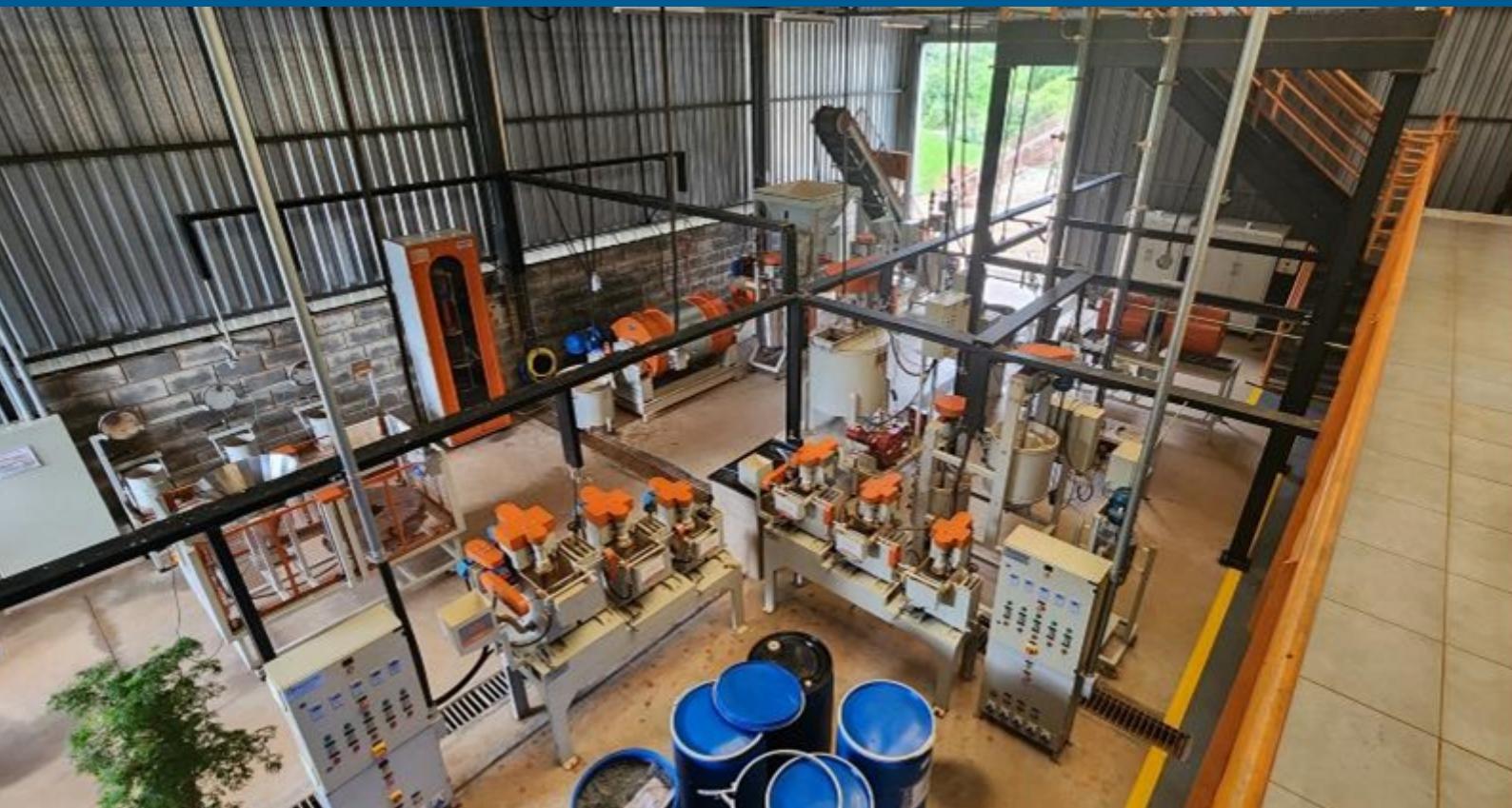
MINERAÇÃO

Licenciamento

Ao longo do 2T25, a Companhia se manteve atuante na evolução dos estudos e na consecução dos marcos relacionados ao licenciamento instalação do Projeto MOPI, ainda pré-operacional, que visa produzir 25 milhões de toneladas de minério de ferro por ano.



Galpão de testemunho



Planta Piloto



MLOG

MENSAGEM DA ADMINISTRAÇÃO

O segundo trimestre de 2025 da MLog S.A. foi marcado por desafios pontuais de volume e operacionalidade, mitigados pelo efeito positivo das maiores taxas diárias e pela adoção, na navegação interior, da modalidade de franquia mínima movimentada.

Na navegação interior, nossa controlada integral CNA vem implementando mudanças na estrutura operacional. Em linha com essa estratégia, a empresa alienou, ao longo do segundo trimestre, dez embarcações que não estavam em atividade. Por outro lado, segue em andamento a construção da balsa tanque de 4.500 m³, com previsão de entrega para o segundo semestre de 2025. É importante ressaltar que os recursos a serem aplicados na expansão da frota própria serão gerados através monetização do AFRMM.

No segmento de navegação de apoio marítimo offshore, a controlada ABN enfrentou alguns desafios operacionais ao longo do segundo trimestre 2025, que levaram a necessidade de parada para manutenção de duas embarcações, impactando a operacionalidade no período. Entretanto, após as manutenções implementadas, as embarcações voltaram a operar em ritmo consistente. Quanto aos instrumentos contratuais, vale destacar que toda a frota da ABN está operando com base nos novos contratos celebrados com a Petrobras, iniciados em 2023 (AHTS Haroldo Ramos), em 2024 (OSRV Asgaard Sophia) e 2025 (AHTS Geonisio Barroso e Yvan Barreto). Os novos contratos mantiveram o escopo dos anteriores, mas com tarifas médias reajustadas em patamares superiores. Desse modo, a ABN encerrou o segundo trimestre com um backlog de R\$848,3 milhões, com perspectiva de realização dessa carteira no período de três a quatro anos. Vale ressaltar ainda que os reajustes das taxas diárias ainda não foram totalmente incorporados aos resultados, visto que o novo contrato do AHTS Yvan Barreto teve início no final de maio, o que deverá se traduzir em aumento das margens de contribuição no terceiro trimestre.

Visualizamos a continuidade do cenário de demanda aquecida para o segmento offshore (ABN) frente aos potenciais investimentos provenientes do segmento de óleo & gás. A CNA, por sua vez, vem reforçando a estratégia de utilização do AFRMM como fonte de recursos para a expansão da frota própria. Em mineração, continuamos com as ações necessárias para viabilizar o projeto MOPI.

Para encerrar, é com satisfação que informamos que a nossa controlada CNA foi eleita como a nona melhor empresa para se trabalhar na categoria Transporte e Logística, entre as companhias de Óleo & Gás no Brasil, segundo o ranking elaborado pelo Great Place To Work® (GPTW). Reforçamos que essa classificação celebra a cultura e o ambiente de colaboração e respeito na CNA, pilares que transcendem para todo o Grupo MLog.

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. ("NSN"), companhia registrada na CVM (Comissão de Valores Mobiliários) na categoria B, que passou 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.

Vale ressaltar que a administração da Companhia solicitou algumas anuências necessárias para iniciar a efetiva transferência de ativos e passivos. No entanto, até o momento, os pedidos permanecem em análise por parte dos potenciais anuentes.

Todavia, até que as supracitadas anuências sejam emitidas, a NSN possui somente uma embarcação de apoio de pequeno porte em seu rol de ativos em operação; que, no momento, está afretada a ABN.



2T 2025

ASGAARD

BOURBON

NAVEGAÇÃO OFFSHORE

Destaques operacionais

A navegação offshore compreende atualmente quatro embarcações operacionais e contratadas à Petrobras, sendo três AHTS e um OSRV, todas de propriedade do Grupo.

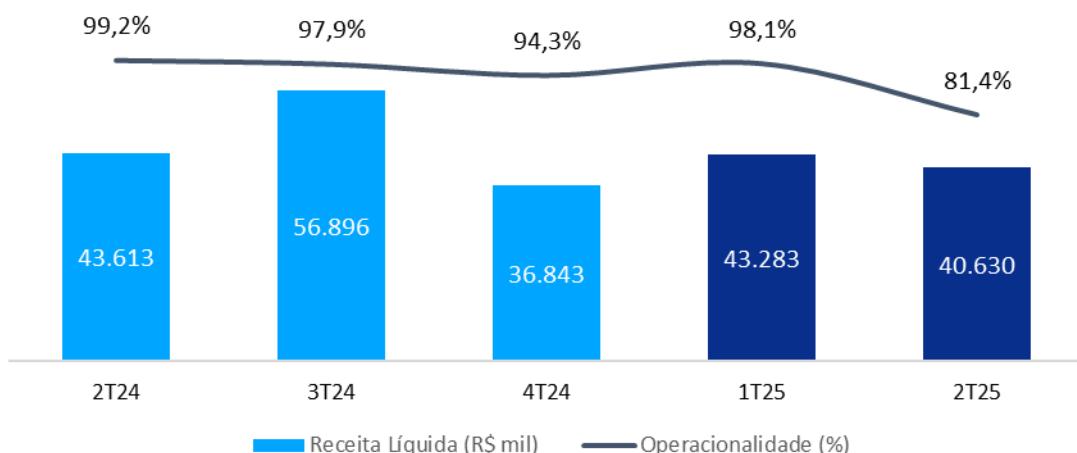
OPERAÇÃO DAS EMBARCAÇÕES

Operacionalidade da frota própria de 81,4% no 2T25, queda de 17,8p.p. na comparação anual, afetada pela ocorrência de paradas não programadas de duas embarcações. As inoperâncias temporárias, posteriormente contornadas, ocorreram devido a falhas técnicas em equipamentos específicos, cuja manutenção resultou na parada completa da embarcação, além da necessidade de aquisição de peças importadas. Na comparação trimestral, observa-se queda de 16,8 p.p., refletindo os motivos mencionados anteriormente.

A receita líquida da frota própria alcançou R\$40,6 milhões no 2T25, crescimento anual de 42,8%. O aumento da tarifa média, com o início dos novos contratos do OSRV Asgaard Sophia (em dezembro/24) e dos AHTS Geonisio Barroso (em abril/25) e Yvan Barretto (em maio/25), mais do que compensou o impacto das paradas não programadas e das mobilizações para adequação das duas embarcações AHTS aos novos contratos.

É importante mencionar que o gráfico abaixo leva em consideração a frota total da operação de apoio marítimo. Neste contexto, a receita líquida 6,8% inferior na comparação anual é explicada pelo fato da ABN ter operado no 2T25 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 junho de 2025, o backlog da operação de apoio marítimo offshore atingiu R\$848,3 milhões, com perspectiva de realização dessa carteira no período de 3 a 4 anos.

Ao longo do 2T25, tiveram início os novos contratos dos AHTS Geonisio Barroso (na segunda metade de abril) e Yvan Barretto (no final de maio), com escopos similares aos contratos anteriores, mas com taxas médias diárias reajustadas em torno de 50%.

Destaca-se que toda a frota da operação de apoio marítimo offshore está operando com base em novos contratos celebrados com a Petrobras, iniciados em 2023 (AHTS Haroldo Ramos), em 2024 (OSRV Asgaard Sophia) e 2025 (AHTS Geonisio Barroso e Yvan Barretto), com tarifas médias reajustadas em patamares superiores.

Backlog atual de contratos - Offshore

Embarcação	Tipo Embarcação	Início do Contrato ¹	Término do Contrato Firme ²	Backlog (R\$ 000) ³
Haroldo Ramos	AHTS	set-23	set-27	154.199
Asgaard Sophia	OSRV	dez-24	jan-29	189.959
Geonisio Barroso	AHTS	abr-25	mai-29	252.012
Yvan Barretto	AHTS	mai-25	mai-29	252.188
			Total	848.357



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

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

3- O valor do backlog considera a taxa de câmbio de venda de fechamento em 30 junho de 2025, de R\$5,4571, para conversão dos valores em US\$ para R\$. Em média, nossos contratos têm 60% de seu valor em US\$ e 40% em R\$.

PRINCIPAIS TIPOS DE EMBARCAÇÕES OFFSHORE

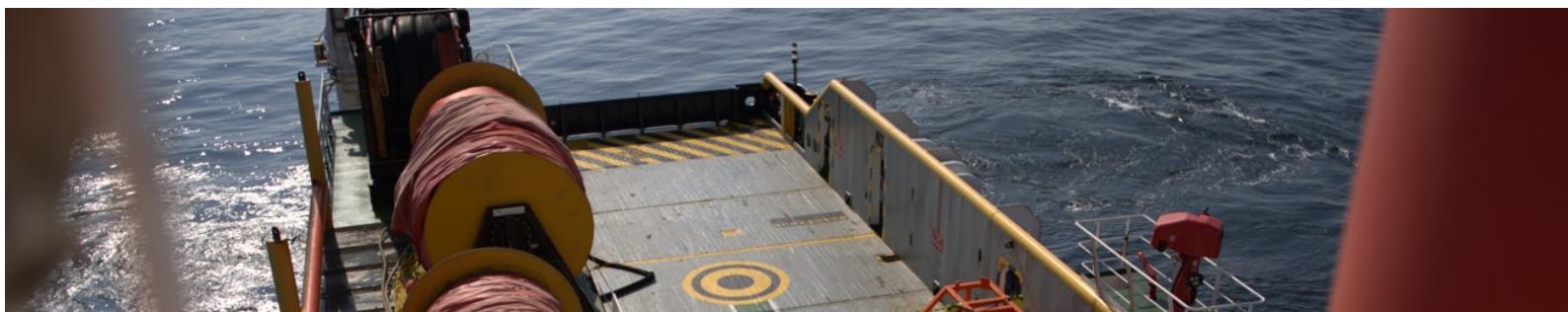
- *Platform Supply Vessel (PSV)*, embarcações capazes de transportar cargas líquidas e sólidas entre a costa e as plataformas e vice-versa.
- *ROV Supply Vessel (RSV)*, embarcações especializadas ou preparadas para operação de um ou mais ROV (*Remote Operate Vehicle*).
- *Multi-purpose Platform Supply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

OVERVIEW REGULATÓRIO DO MERCADO BRASILEIRO

- Empresa Brasileira de Navegação (EBN) é uma entidade autorizada pelos órgãos reguladores (ANTAQ) a operar em alguma ou diversas atividades de navegação no Brasil. Para ser uma EBN, a empresa precisa ser brasileira (mesmo que seu capital seja detido por estrangeiros) e possuir pelo menos uma embarcação de bandeira brasileira operando regularmente.
- Registro Especial Brasileiro (REB) é um regime exclusivo a embarcações de bandeira brasileira, operadas por empresas brasileiras de navegação. Podem ser registradas no REB, embarcações construídas no Brasil, importadas (com 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.





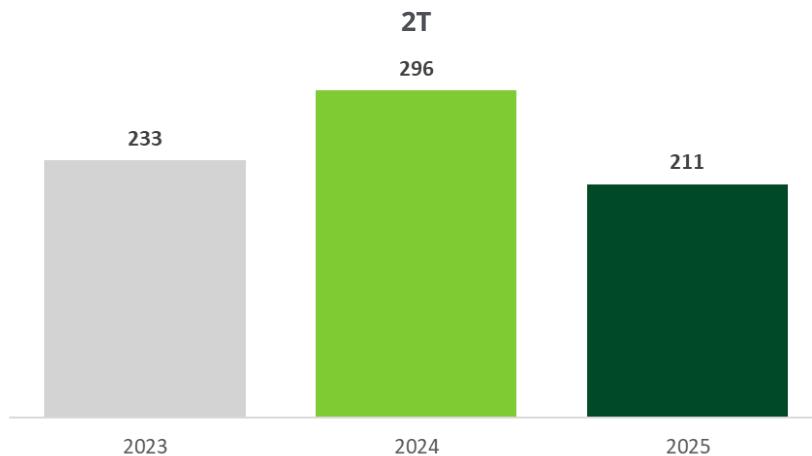
2T 2025
COMPANHIA
DE NAVEGAÇÃO
DA AMAZÔNIA

**CNA: NAVEGAÇÃO INTERIOR E
CABOTAGEM**

Destaques operacionais

A CNA possui frota própria de 21 balsas e 13 empurradores.

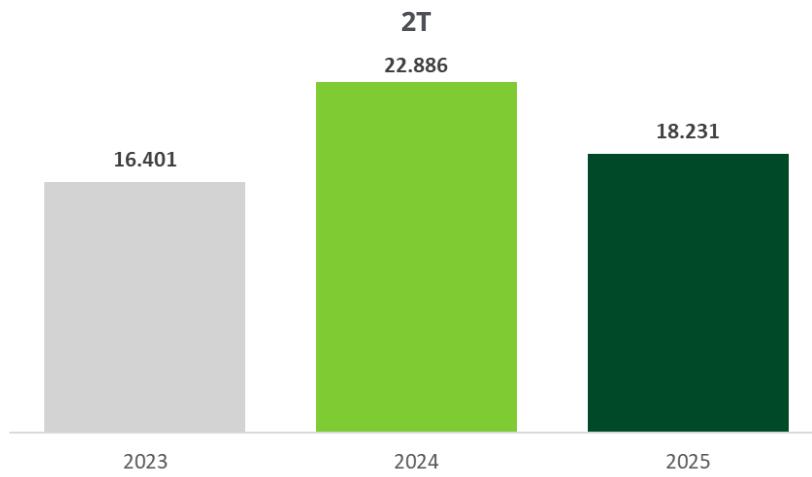
Volume Transportado ('000 m³)



Volume transportado de 211 mil m³ no 2T25, queda 28,6% na comparação anual, refletindo os seguintes movimentos:

- i. menor demanda por transporte por parte de um cliente cativo, que reestruturou sua estratégia operacional, passando a carregar parte de sua carga diretamente no navio;
- ii. menor presença no mercado spot.

Receita Líquida¹ (BRL '000)



A receita líquida totalizou R\$18,2 milhões no 2T25, correspondendo a uma redução anual de 20,3% devido ao menor volume transportado e ao encerramento do contrato de *bunkering* (no primeiro semestre de 2025). Em contrapartida, as maiores tarifas médias diluíram parte do impacto do menor volume. Ressalta-se ainda que a CNA opera na modalidade 'franquia mínima movimentada' (take or pay), cobrando do cliente a quantidade acordada não movimentada, o que também contribuiu para mitigar o efeito do menor volume no período.

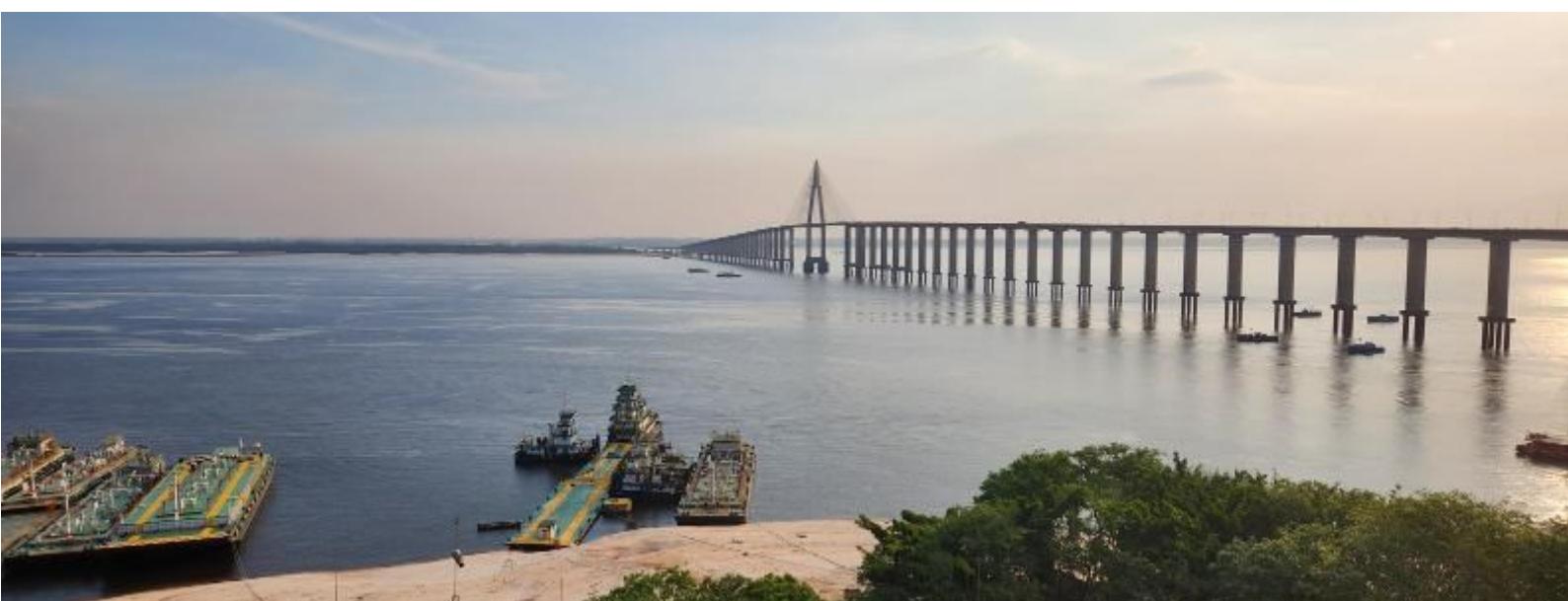
¹ Receita gerencial líquida considerando efeito de corte contábil e eliminando valores recebidos intercompany.

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 - Navegação	2T25	2T24	Δ a/a	1T25	Δ t/t	1S25	Δ a/a
Receita Líquida	58.860	66.499	-11,5%	58.638	+0,4%	117.498	-12,7%
(-) Custo dos Serviços e Produtos sem Depreciação	(38.278)	(48.056)	-20,3%	(37.806)	+1,2%	(76.084)	-21,3%
(-) G&A sem Depreciação	(9.140)	(7.882)	+16,0%	(7.130)	+28,2%	(16.270)	+10,1%
(+/-) Outras Receitas (Despesas) Operacionais	20.802	5.728	+263,3%	6.064	+243,0%	26.866	+63,8%
EBITDA	32.244	16.290	+97,9%	19.766	+63,1%	52.010	+31,5%
(+) Novo AFRMM Gerado	6.960	6.044	+15,2%	6.951	+0,1%	13.911	+11,0%
(-) Receita de AFRMM (CPC07/IAS20)	(4.648)	(4.942)	-5,9%	(5.141)	-9,6%	(9.789)	-32,9%
(+/-) Não Recorrente	(8.654)	(789)	+996,8%	(923)	+837,6%	(9.577)	+428,2%
EBITDA Ajustado¹	25.902	16.603	+56,0%	20.653	+25,4%	46.555	+30,5%

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 44,0% no 2T25, crescimento de 19,0p.p. ano contra ano, refletindo o aumento das tarifas médias, tanto na operação offshore quanto na interior, bem como a contabilização da receita decorrente da multa em função da rescisão antecipada do contrato da operação de bunkering por parte do cliente (R\$7,5 milhões).

O aumento da conta ‘Outras receitas e despesas operacionais’ no período é explicado, principalmente, pelo reconhecimento, pela controlada CNA, do montante referente ao ganho com a alienação de embarcações que se encontravam fora de operação, no valor de R\$8,7 milhões; e, pela contabilização de receita referente a multa mencionada anteriormente .



2T 2025

MINERAÇÃO

MORRO DO PILAR

MOPI: MINERAÇÃO



Destaques do Projeto

O Projeto Morro do Pilar (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.

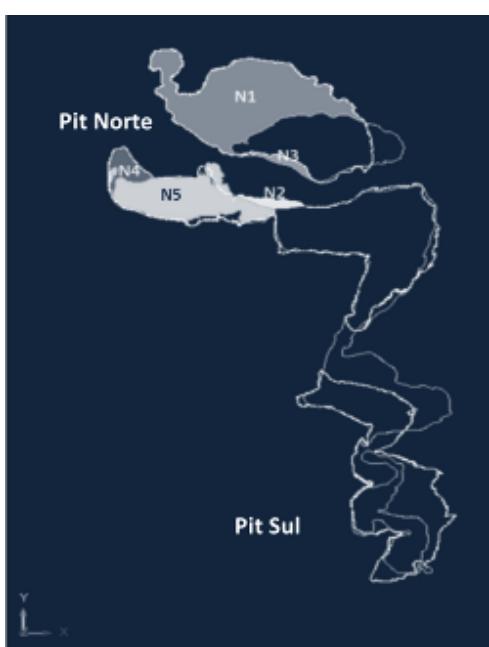
Está localizado em região de baixa densidade populacional do Estado de Minas Gerais, no município de Morro do Pilar, cujo dados divulgados no Censo IBGE 2022 apontam para 3.133 habitantes ou 6,56 habitantes por km².

O projeto está baseado no Technical Report elaborado pela empresa SRK Consulting em 2014, que apresentava 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 e empilhamento da totalidade dos rejeitos (eliminando a utilização de barragens), além do 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).



Testemunho



Projeto Direct Shipping Ore - DSO

A 1ª fase do Projeto MOPI, denominada DSO (Direct Shipping Ore), foi idealizada com o objetivo de reduzir o investimento e o prazo de implantação necessários para o início das operações. Essa fase 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 desses recursos, a área também contém aproximadamente 10 milhões de toneladas de canga, que potencialmente poderão ser convertidas em produto com qualidade satisfatória.

Direct Shipping Ore - DSO (Fase 1 do Projeto MOPI)**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 63,1% 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

Pellet feed - 25 Mtpa (Fase 2 do Projeto Morro do Pilar)

A segunda etapa do projeto prevê o processamento e tratamento de ROM para a produção de 25 milhões de toneladas por ano de concentrado de alto teor (pellet feed), com aproximadamente 68,5% de ferro.

Logística das Fases 2 e 3 do Projeto Morro do Pilar

Frente às mudanças promovidas pelo Governo Federal no marco regulatório das ferrovias, a MOPI identificou alternativas logísticas para o escoamento do minério de ferro da segunda etapa de seu empreendimento. No biênio 2022 e 2023, foram assinados contratos de adesão para a construção de dois trechos ferroviários, com prazo de vigência de noventa e noventa e nove anos. O primeiro trecho conectando a MOPI à Estrada de Ferro Vitória Minas (EFVM), em uma distância de aproximadamente 100 km entre os municípios mineiros de Morro do Pilar e Nova Era. O segundo trecho, entre os municípios de Colatina e Linhares, no Espírito Santo, ligando a EFVM ao terreno localizado na zona costeira do município de Linhares (ES), de propriedade da nossa subsidiária CDNC, uma área propícia à construção de um porto próprio.

Outros *players* relevantes também requisitaram autorizações para construção de novos trechos que poderão ser utilizados como alternativas de escoamento da produção da MOPI. Nesse contexto, a mineradora Vale, concessionária da EFVM, solicitou um trecho ligando a EFVM à Serra da Serpentina, localizada na região limítrofe à área do projeto 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 desses 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).

O processo de licenciamento ambiental tem avançado, com otimizações no projeto visando aumento da segurança operacional, que agora inclui a filtragem e empilhamento da totalidade de seus rejeitos, eliminando a utilização de barragens.

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

2T 2025

MLOG



Resumo Financeiro 2T 2025 MLOG

DRE - 2T 2025 (03 meses)	Navegação	Mineração	Consolidado
Receita Líquida	58.860	-	58.860
(-) Custo dos Serviços e Produtos sem Depreciação	(38.278)	-	(38.278)
(-) G&A sem Depreciação	(9.140)	(2.488)	(11.628)
(+/-) Outras Receitas (Despesas) Operacionais	20.802	(265)	20.537
EBITDA	32.244	(2.753)	29.491
(+) Novo AFRMM Gerado	6.960	-	6.960
(-) Receita de AFRMM (CPC07/IAS20)	(4.648)	-	(4.648)
(+/-) Não Recorrente	(8.654)	265	(8.389)
EBITDA Ajustado¹	25.902	(2.488)	23.414
Depreciação/Amortização			(10.495)
(-) Novo AFRMM Gerado			(6.960)
Receitas Financeiras			(5.331)
Despesas Financeiras			(7.025)
Variação Cambial			(1.394)
(+) Receita de AFRMM (CPC07/IAS20)			4.648
(+/-) Não Recorrente			8.389
Imposto de Renda e Contribuição Social			(4.189)
Resultado Líquido			1.057

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	2T25	2T24	Δ a/a	1T25	Δ t/t	1S25	Δ a/a
Receita Líquida	58.860	66.499	-11,5%	58.638	+0,4%	117.498	-12,7%
(-) Custo dos Serviços e Produtos sem Depreciação	(38.278)	(48.056)	-20,3%	(37.806)	+1,2%	(76.084)	-21,3%
(-) G&A sem Depreciação	(11.628)	(11.057)	+5,2%	(9.703)	+19,8%	(21.331)	+6,8%
(+/-) Outras Receitas (Despesas) Operacionais	20.537	5.241	+291,9%	5.402	+280,2%	25.939	+51,5%
EBITDA	29.491	12.627	+133,6%	16.531	+78,4%	46.022	+31,2%
(+) Novo AFRMM Gerado	6.960	6.044	+15,2%	6.951	+0,1%	13.911	+11,0%
(-) Receita de AFRMM (CPC07/IAS20)	(4.648)	(4.942)	-5,9%	(5.141)	-9,6%	(9.789)	-32,9%
(+/-) Não Recorrente	(8.389)	1.487	-664,2%	(261)	+3.114,2%	(8.650)	+242,6%
EBITDA Ajustado¹	23.414	15.216	+53,9%	18.080	29,5%	41.494	+36,1%
Depreciação/Amortização	(10.495)	(14.398)	-27,1%	(12.053)	-12,9%	(22.548)	-19,3%
(-) Novo AFRMM Gerado	(6.960)	(6.044)	15,2%	(6.951)	+0,1%	(13.911)	+11,0%
Receitas Financeiras	(5.331)	681	-882,8%	7.498	-171,1%	2.167	-57,4%
Despesas Financeiras	(7.025)	(22.324)	-68,5%	(22.210)	-68,4%	(29.235)	-12,1%
Variação Cambial	(1.394)	(95)	+1.367,4%	1.288	-208,2%	(106)	-97,3%
(+) Receita de AFRMM (CPC07/IAS20)	4.648	4.942	-5,9%	5.141	-9,6%	9.789	-32,9%
(+/-) Não Recorrente	8.389	(1.487)	-	261	+3.114,2%	8.650	+242,6%
Imposto de Renda e Contribuição Social	(4.189)	(308)	+1.260,1%	(467)	+797,0%	(4.656)	+223,6%
Resultado Líquido	1.057	(23.817)	-	(9.413)	-111,2%	(8.356)	-68,4%

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

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

Informações financeiras consolidadas



RECEITA LÍQUIDA

A Companhia apresentou Receita Líquida Consolidada de R\$ 58.860 no segundo trimestre de 2025, queda de 11,5% quando comparada com o mesmo período do ano anterior, explicado, principalmente, pelo fato da controlada ABN ter operado no trimestre 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 MLog encerrou o segundo trimestre de 2025 com lucro líquido consolidado de R\$ 1.057, revertendo o prejuízo de R\$ 23.817 verificado no 2T24. O resultado positivo reflete a melhora operacional das controladas da Companhia (ABN e CNA), adicionado a ocorrência de receita extraordinárias na CNA, tais como, o reconhecimento da alienação de embarcações que se encontravam fora de operação (ganho líquido de R\$ 8,7 milhões) e pela contabilização da receita decorrente da multa em função da rescisão contratual antecipada do contrato da operação de *bunkering* por parte do cliente (R\$7,5 milhões).

CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA

A Companhia encerrou junho de 2025 com posição consolidada em caixa e equivalente caixa de R\$20.094 (versus R\$11.540, em março de 2025). Desse montante, R\$6.858 correspondem ao saldo em aplicação vinculada a garantias de empréstimos, contabilizado no ativo não circulante. O aumento do saldo de caixa ao longo do segundo trimestre é explicado, entre outros, pela entrada de caixa das atividades operacionais e pelo saldo líquido positivo da atividade de financiamento.

AFRMM

A Companhia encerrou junho de 2025 com R\$12.601 referentes ao saldo de depósitos de AFRMM em conta vinculada (versus R\$9.984 , em março de 2025).

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. Ao longo do segundo trimestre de 2025, as embarcações remanescentes afretadas de terceiros pela CNA foram devolvidas, o que resultou na baixa do direito de uso no ativo não circulante (que era de R\$1.753, em março de 2025) e do afretamento a pagar no passivo circulante (que era de R\$3.105, em março de 2025).

Informações financeiras consolidadas



EMPRÉSTIMOS E FINANCIAMENTOS

A Companhia encerrou junho de 2025 com um total de empréstimos de R\$ 184.538, aumento de 6,9% em comparação a março de 2025, integralmente concentrado em moeda nacional, com 68,3% do montante no passivo não circulante (versus a 75,1%, em março de 2025).

Além do montante captado com instituições financeiras mencionado anteriormente, a Companhia tem ainda um passivo por obrigações por aquisição de investimentos no valor de R\$ 47.580, detalhado 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\$ 47.580, em junho de 2025 (versus R\$ 48.782, em março de 2025).

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\$ 5 em 31 de dezembro de 2024).

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 30 de junho de 2025, reflete passivo circulante superior ao ativo circulante em R\$ 83.513 (versus R\$ 92.404, em 31 de março de 2025). Adicionalmente, as informações contábeis individuais e consolidadas refletem prejuízos acumulados de R\$ 467.064, em 30 de junho de 2025 (versus R\$ 470.809, em 31 de março de 2025).

ESTRUTURA DE CAPITAL

A Companhia fechou junho de 2025 com um passivo total de R\$655.677, sendo 33,4% no circulante e o valor remanescente no não circulante. Entretanto, parte significativa desse montante é referente as Subvenções governamentais apropriar - AFRMM (no valor de R\$205.534), que embora estejam reconhecidas no passivo, não representam efetivamente obrigação de pagamento pela Companhia. A existência desse valor está relacionada à forma de contabilização de subsídios governamentais, conforme determinado pelo CPC 07.

O valor do passivo total da Companhia excluindo o valor de Subvenções governamentais apropriar - AFRMM é de R\$450.143, equivalente a 34,9% do total de ativos e 71,1% do 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 Barretto, 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 30 de junho de 2025 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.

EVENTO SUBSEQUENTE

Em julho de 2025, a Companhia contraiu um empréstimo de longo prazo (46 meses) no valor de R\$35 milhões junto ao Banco Pine, sendo realizado em duas liberações. A primeira liberação foi no montante de R\$20 milhões, na assinatura do contrato; e, a segunda, no valor R\$15 milhões, após o registro de alienação fiduciária da embarcação Yvan Barretto. Essa captação teve como propósito o aumento da disponibilidade de caixa.

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 o Conselho de Administração, em reunião realizada em 02 de julho de 2025, aprovou a contratação da Grant Thornton Auditores Independentes (“Grant Thornton”) para prestar os serviços de auditoria externa relacionados ao exame das demonstrações financeiras da Companhia. Ressalta, ainda, que os auditores independentes supracitados não prestaram, desde a sua contratação, serviços não relacionados à auditoria externa.

Rio de Janeiro, 13 de Agosto 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