



# RELATÓRIO DE DESEMPENHO

3T 2025



# Indicadores Relevantes 3T 2025



## MLOG CONSOLIDADO



**R\$ 67.901**

milhares de reais

Receita Líquida



**R\$ 16.219**

milhares de reais

EBITDA



**R\$ 14.741**

milhares de reais

EBITDA Ajustado

## ASGAARD BOURBON — ABN



**93,0%**

Operacionalidade



**3 AHTS  
1 OSRV**



**R\$ 777.202**

milhares de reais

Backlog de contratos

## CIA DE NAVEGAÇÃO DA AMAZÔNIA—CNA



**13 EMPURRADORES**

**21 BALSAS**



**R\$ 5.534**

milhares de reais

AFRMM gerado



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

Volume  
transportado

**Rio de Janeiro, 12 de novembro 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 Informações Contábeis Intermediárias Individuais e Consolidadas da Companhia, acompanhados do Relatório sobre a Revisão de Informações Trimestrais do Auditor Independente, todos referentes ao terceiro trimestre de 2025, encerrado em 30 de setembro de 2025. Todos os valores mencionados neste relatório, referentes às Informações Contábeis Intermediárias Individuais e Consolidadas da Companhia, são apresentados em milhares de reais, exceto quando indicado de outra forma.

# Destaques do 3T 2025

## NAVEGAÇÃO

### Offshore

A operacionalidade da frota alcançou 93,0% no 3T25, recuperação consistente de 11,6p.p. na comparação trimestral, após a superação das inoperâncias pontuais que afetaram a performance operacional do trimestre anterior. Na comparação anual, observa-se redução de 4,9p.p., explicado principalmente pela inoperância de 12 dias, em julho, de uma de nossas embarcações.

A receita líquida da frota própria alcançou R\$54,2 milhões no 3T25, crescimento de 23,3% a/a, reflexo da aplicação integral dos reajustes nas taxas diárias estabelecidas nos novos contratos. Na comparação trimestral, a evolução foi de 33,5%, explicada pela maior operacionalidade e aplicação integral das novas taxas diárias.

Destaca-se que toda a frota de apoio marítimo offshore está operando com base nos novos contratos celebrados com a Petrobras, iniciados em setembro de 2023 (AHTS Haroldo Ramos), em dezembro de 2024 (OSRV Asgaard Sophia), em abril e maio de 2025 (AHTS Geonisio Barros e Yvan Barretto, respectivamente). Nos novos contratos, foram mantidos os mesmos escopos dos contratos anteriores, mas com diárias reajustadas em patamares superiores.

Em setembro de 2025, o backlog dessa operação atingiu R\$777,2 milhões, com perspectiva de realização dessa carteira no período de três a quatro anos.

### Interior

O volume transportado no 3T25 atingiu 200 mil m<sup>3</sup>, queda de 5,4% versus o trimestre anterior, refletindo a sazonalidade do período. Na comparação anual, observou-se redução de 24,4% do volume transportado, efeito do impacto da mudança de estratégia operacional por parte de um cliente cativo, o que resultou na menor demanda por transporte. A receita líquida totalizou R\$13,6 milhões no 3T25, queda de 37,7% ano/ano, devido ao menor volume transportado, mudança no mix de rotas e ao encerramento do contrato de *bunkering* (no primeiro semestre de 2025). Entretanto, considerando somente o segmento de transporte, observamos redução de 15,5% a/a, refletindo o efeito da cláusula de volume mínimo contratado e do reajuste tarifário implementado.

# MINERAÇÃO

## Licenciamento

Ao longo do 3T25, a Companhia seguiu implementando as atividades necessárias para a consecução dos marcos relacionados ao licenciamento do Projeto MOPI (LI) , 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

Começamos a nossa mensagem reforçando o cenário promissor para o segmento de navegação de apoio marítimo offshore, após a Petrobras ter obtido a licença ambiental para iniciar a perfuração de um poço exploratório na Margem Equatorial Brasileira. Esse movimento representa uma potencial avenida de crescimento da produção de óleo & gás no País, o que poderá se traduzir em uma demanda adicional futura por embarcações de apoio marítimo offshore.

Em relação ao braço de navegação offshore, após as manutenções realizadas, a taxa de operacionalidade da controlada ABN voltou a patamares próximos aos níveis históricos, tendo alcançado 93% no terceiro trimestre de 2025. Vale destacar que toda a frota da ABN está operando com contratos celebrados com a Petrobras, iniciados em 2023 (AHTS Haroldo Ramos), em 2024 (OSRV Asgaard Sophia) e 2025 (AHTS Geonisio Barroso e Yvan Barretto). Os novos contratos mantiveram os escopos dos anteriores, mas com tarifas médias reajustadas em patamares superiores. Sendo assim, o backlog da operação alcançou R\$777,2 milhões, em setembro de 2025, com prazo de realização entre três a quatro anos.

Na navegação interior, nossa controlada integral CNA segue implementando mudanças na estrutura operacional, visando a maximização do retorno dos ativos, juntamente com a monetização dos recursos do AFRMM na modernização de sua frota. Nesse contexto, segue a construção de uma balsa tanque de 4.500 m<sup>3</sup>, com expectativa de entrega para o final deste ano. Por fim, vale ressaltar, que o período de estiagem na Região Norte não tem se mostrado tão severo, como observado nos anos anteriores.

No segmento de mineração, continuamos com as ações necessárias para obtenção da licença de instalação do projeto MOPI, que visa produzir 25 milhões toneladas de concentrado (pellet feed) com alto teor de ferro (em torno de 68,5%).

Encerramos nossa mensagem com a grande satisfação em informar as conquistas da nossa controlada CNA no Prêmio Raízen de reconhecimento dos parceiros da área de Navegação e Terminais que se destacaram ao longo do ano safra 2024/2025. A CNA conquistou o primeiro lugar na categoria "Operações Fluviais", destacando-se nos critérios de Qualidade, Segurança, Eficiência Operacional e Gestão. Nossa controlada recebeu ainda o Troféu Timão de Ouro, que homenageia as tripulações que se destacaram durante o ano-safra, ficando em terceiro lugar.

# Contexto Organizacional



## CRIAÇÃO DA 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 a 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 o 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 nº 10.406/2002 (Código Civil Brasileiro), 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 nº 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 a linhas de financiamento e, eventualmente, de capital.

Na ausência de norma contábil específica para as 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 às Informações contábeis intermediárias 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 próprios; que, por sua vez, está afretada a ABN.



3T 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.**

## OPERACIONALIDADE

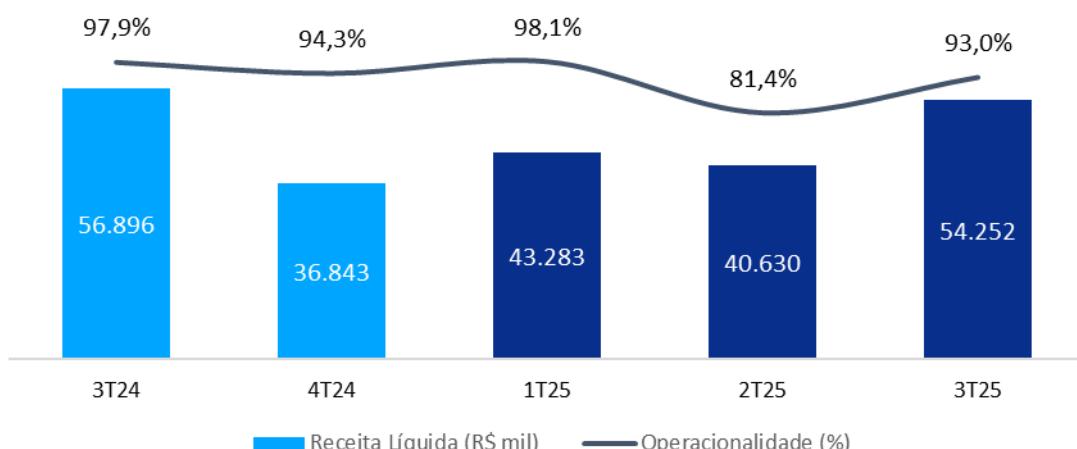
A operacionalidade da frota alcançou 93,0% no 3T25, recuperação consistente de 11,6p.p. na comparação trimestral, após a superação das inoperâncias pontuais que afetaram a performance operacional do trimestre anterior. Na comparação anual, observa-se a redução de 4,9p.p., explicado principalmente pela inoperância de 12 dias, em julho, de uma de nossas embarcações. Entretanto, vale ressaltar que a performance operacional do 3T25 ficou 1,3p.p. acima da média verificada nos últimos doze meses. A operacionalidade média nos 9M25 girou em torno de 90,8% (versus 97,5%, nos 9M24).

## RECEITA LÍQUIDA

A receita líquida da frota própria alcançou R\$54,2 milhões no 3T25, crescimento de 23,3% a/a, reflexo da aplicação integral dos reajustes nas taxas diárias estabelecidas nos novos contratos. Na comparação trimestral, a evolução foi mais intensa (+33,5% t/t), impulsionada pelo melhor nível de operacionalidade e pela aplicação integral das novas taxas diárias. Na esteira do reajuste tarifário, a receita líquida da frota própria totalizou R\$138,2 milhões nos 9M25, crescimento robusto de 26,8% versus o mesmo período de 2024.

É importante mencionar que o gráfico abaixo leva em consideração a frota total da operação de apoio marítimo que, até setembro de 2024, incluía uma embarcação afretada que foi devolvida em razão do fim do contrato. Entretanto, mesmo tendo operado com uma embarcação a menos no 3T25, a receita líquida da ABN ficou somente 4,6% abaixo da verificada no mesmo período de 2024. Os reajustes das taxas diárias estabelecidos nos novos contratos quase que neutralizaram o efeito de ter operado com uma embarcação a menos.

## Operacionalidade e Receita Líquida



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

### BACKLOG ATUAL DE CONTRATOS

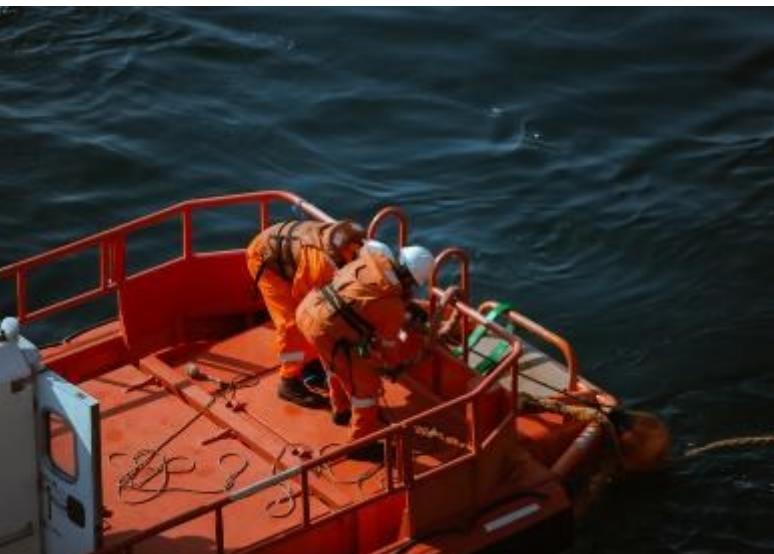
O backlog representa o saldo de dias remanescentes de contrato valorados pelas diárias acordadas para cada embarcação. Ressalta-se que esse valor é estimado, uma vez que, sua realização, depende diretamente da performance operacional das embarcações, bem como das taxas de câmbio futuras.

Em setembro de 2025, o backlog da operação de navegação de apoio marítimo offshore atingiu R\$777,2 milhões, com perspectiva de realização dessa carteira no período de três a quatro anos.

Destaca-se que toda a frota de apoio marítimo offshore está operando com base nos novos contratos celebrados com a Petrobras, que seguiram os mesmos escopos dos anteriores, mas com diárias reajustadas em patamares superiores.

### Backlog atual de contratos - Offshore

Embarcação	Tipo Embarcação	Início do Contrato <sup>1</sup>	Término do Contrato Firme <sup>2</sup>	Backlog (R\$ 000) <sup>3</sup>
Haroldo Ramos	AHTS	set-23	set-27	134.792
Asgaard Sophia	OSRV	dez-24	jan-29	174.738
Geonisio Barroso	AHTS	abr-25	mai-29	237.749
Yvan Barreto	AHTS	mai-25	mai-29	233.924
			<b>Total</b>	<b>777.202</b>



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

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

3- O valor do backlog considera a taxa de câmbio de venda de fechamento em 30 setembro de 2025, de R\$5,3186, 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

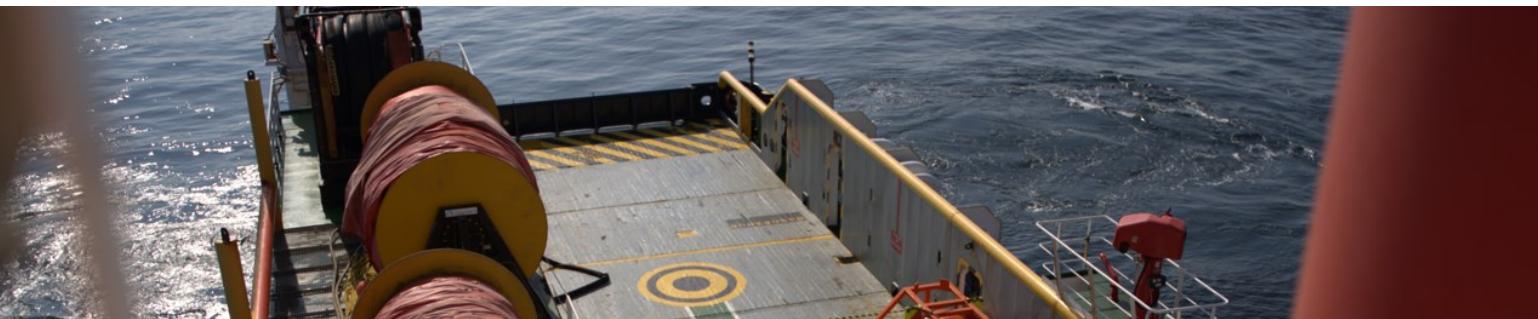
- *Platform Supply Vessel (PSV)*, embarcações capazes de transportar cargas líquidas e sólidas entre a costa e as plataformas e vice-versa.
- *ROV Supply Vessel (RSV)*, embarcações especializadas ou preparadas para operação de um ou mais ROV (*Remote Operate Vehicle*).
- *Multi-purpose Platform Supply 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 equipadas para atividades que envolvam mergulhadores.
- *Construction Support Vessel (CSV)*, embarcações equipadas para atividades de construção e instalação submarinas, geralmente incluindo utilização de ROV e de 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 nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997).

### Principais tipos de Afretamento

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





**3T 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

O volume transportado no 3T25 atingiu 200 mil m<sup>3</sup>, correspondendo a uma queda de 5,4% versus o trimestre anterior, refletindo a sazonalidade do período. Na comparação anual, observou-se a redução de 24,4% do volume transportado, efeito do impacto da mudança de estratégia operacional por parte de um cliente cativo, o que resultou na menor demanda por transporte.

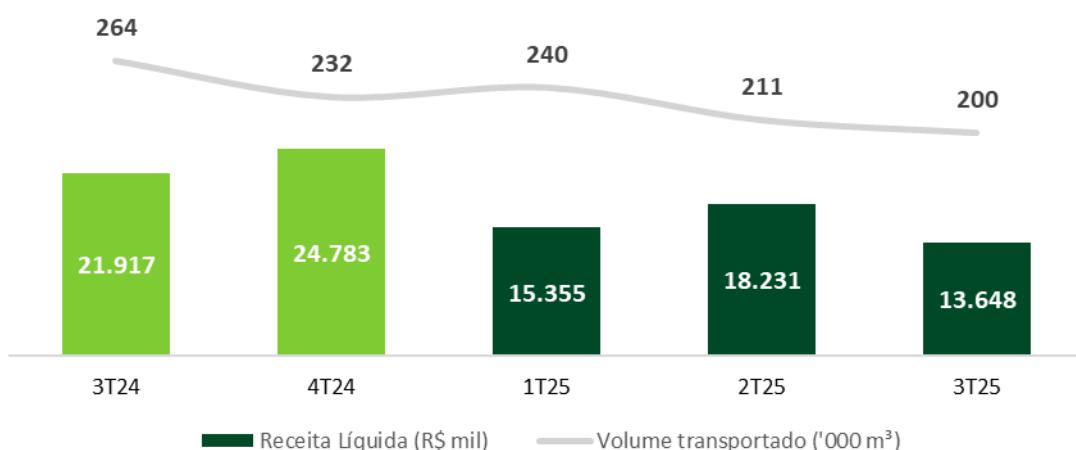
Nos 9M25, foram transportados 652 mil m<sup>3</sup>, redução de 22,3% ano/ano, explicada pelos mesmos fatores informados anteriormente.

## Receita Líquida<sup>1</sup>

A receita líquida totalizou R\$13,6 milhões no 3T25, queda de 37,7% ano/ano, devido ao menor volume transportado, à mudança no mix de rotas e ao encerramento do contrato de *bunkering* (no primeiro semestre de 2025). Entretanto, considerando somente o segmento de transporte, observamos redução de 15,5% a/a. Vale ressaltar que a CNA opera na modalidade 'franquia mínima movimentada' (take or pay), cobrando do cliente a quantidade acordada não movimentada. Esse fator adicionado às maiores tarifas médias contribuíram para mitigar o efeito do menor volume no período.

No acumulado do ano de 2025, a receita líquida totalizou R\$47,2 milhões, redução de 22,1% ano/ano. Entretanto, considerando somente o segmento de transporte, a receita líquida teria ficado próxima a observada no mesmo período do ano anterior (-0,6%), refletindo o efeito da cláusula de volume mínimo contratado e do reajuste tarifário implementado.

## Volume Transportado e Receita Líquida



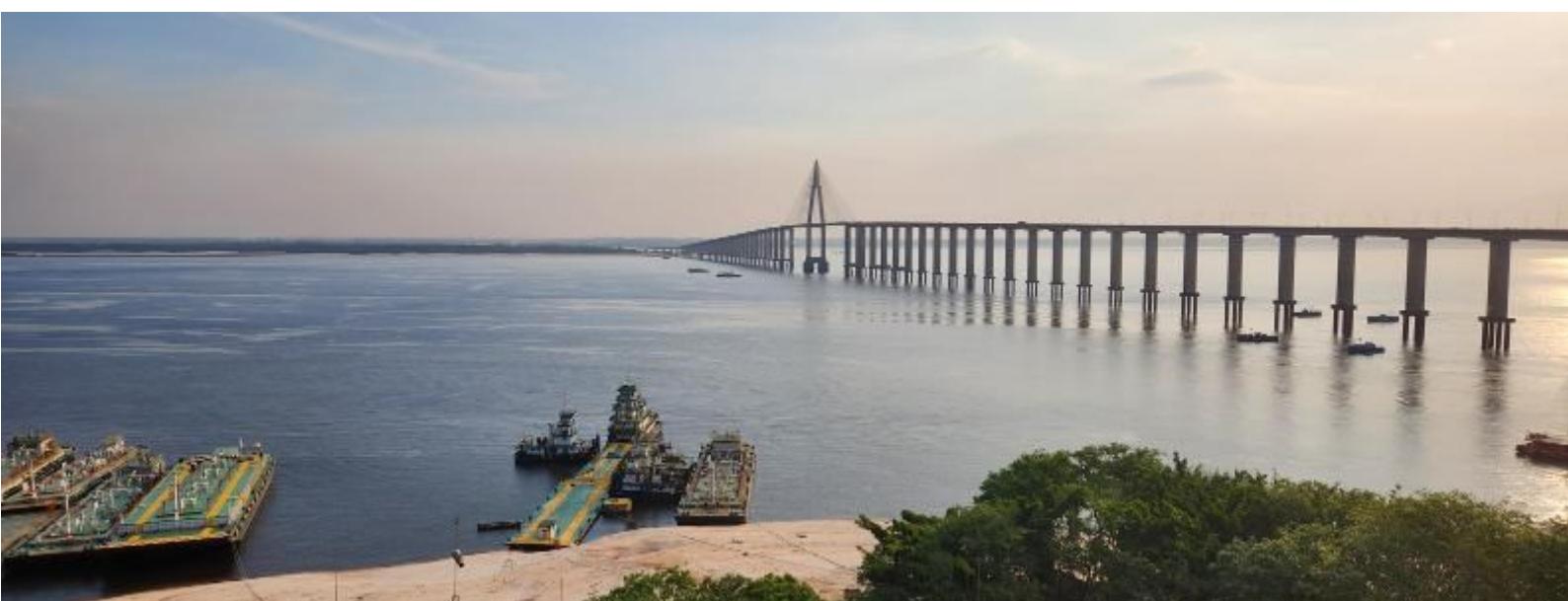
<sup>1</sup> Receita gerencial líquida considerando efeito de corte contábil e eliminando valores recebidos intercompany.

### **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 nº 10.893 de 2004, alterada pela Lei nº 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 nº 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 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; e
- 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 - Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, 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 nº 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 Interior e Cabotagem

### CONTABILIZAÇÃO DO AFRMM—CPC 07 (IAS 20)

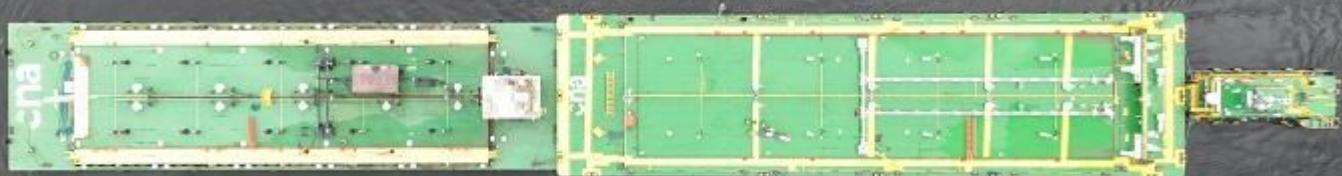
A contabilização do AFRMM segue as regras do CPC 07 (R1) - Subvenção e Assistência Governamentais (IAS 20). Quando o serviço de frete é finalizado, o valor a receber de AFRMM é reconhecido simultaneamente no ativo não circulante e no passivo não circulante, como receita diferida, não impactando, no momento 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 não circulante, 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 + Interior)

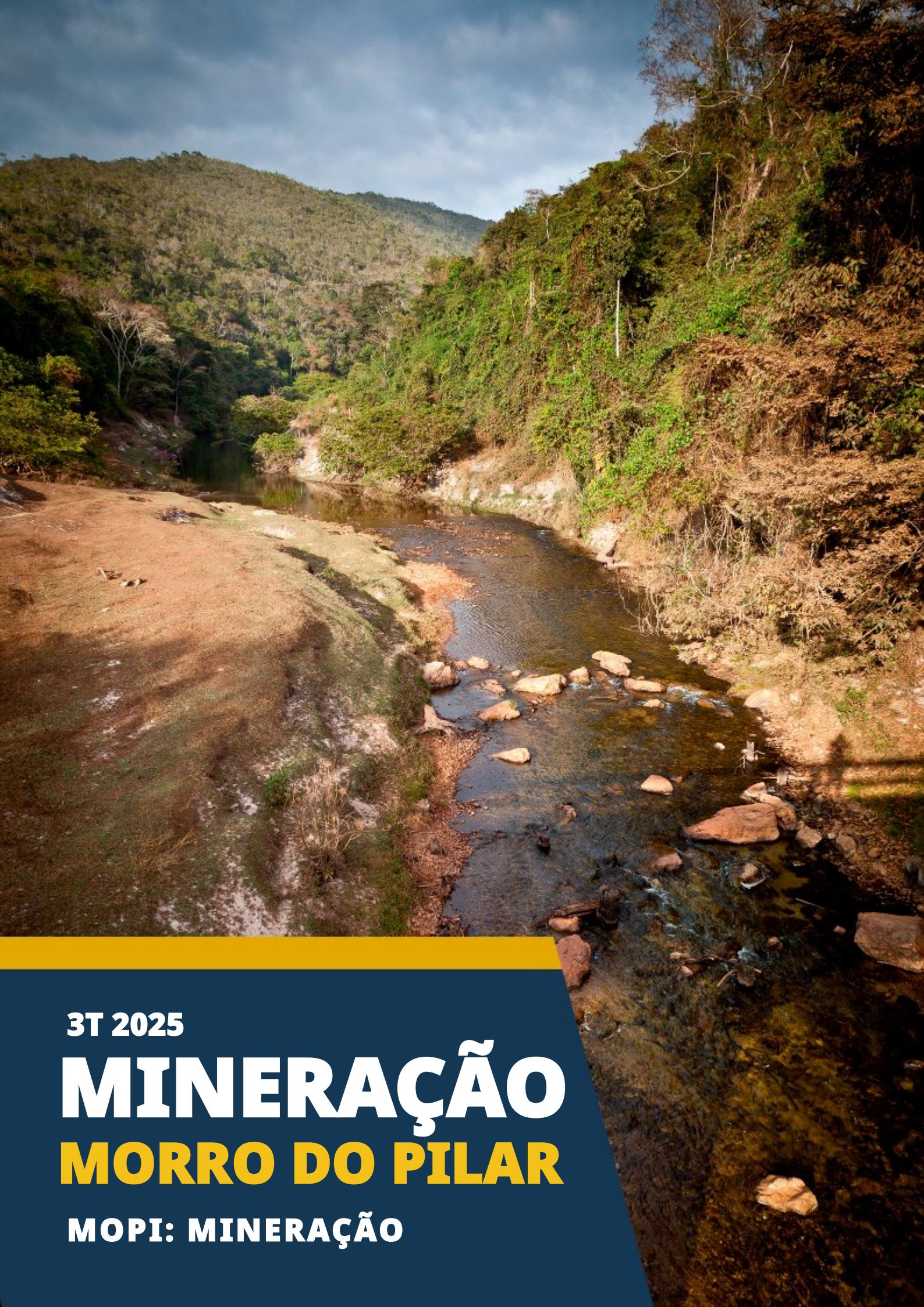
Navegação	3T25	3T24	Δ a/a	2T25	Δ t/t	9M25	Δ a/a
<b>Receita Líquida</b>	<b>67.901</b>	<b>78.813</b>	<b>-13,8%</b>	<b>58.860</b>	<b>+15,4%</b>	<b>185.399</b>	<b>-13,1%</b>
(-) Custo dos Serviços e Produtos sem Depreciação	(45.069)	(49.126)	-8,3%	(38.278)	+17,7%	(121.153)	-16,9%
(-) G&A sem Depreciação	(9.380)	(7.903)	+18,7%	(9.140)	+2,6%	(25.650)	+13,1%
(+/-) Outras Receitas (Despesas) Operacionais <sup>2</sup>	5.053	1.924	+162,6%	20.802	-75,7%	31.919	+74,2%
<b>EBITDA<sup>1</sup></b>	<b>18.505</b>	<b>23.708</b>	<b>-21,9%</b>	<b>32.244</b>	<b>-42,6%</b>	<b>70.515</b>	<b>+11,5%</b>
(+) Novo AFRMM Gerado	5.534	6.331	-12,6%	6.960	-20,5%	19.445	+3,1%
(-) Receita de AFRMM (CPC07/IAS20)	(5.099)	(4.400)	+15,9%	(4.648)	+9,7%	(14.888)	-21,6%
(+/-) Não Recorrente	46	2.476	-98,1%	(8.654)	-	(9.531)	-1.537,6%
<b>EBITDA Ajustado<sup>1</sup></b>	<b>18.986</b>	<b>28.115</b>	<b>-32,5%</b>	<b>25.902</b>	<b>-26,7%</b>	<b>65.541</b>	<b>+2,7%</b>

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

2- Parte significativa da conta "Outras receitas e despesas operacionais" no 2T25 corresponde ao reconhecimento, pela empresa CNA, do montante referente ao ganho com a alienação de embarcações que se encontravam fora de operação (R\$8,7 milhões) e da contabilização de receita referente a multa em função da rescisão antecipada do contrato da operação de bunkering por parte do cliente (R\$7,5 milhões).

A Margem EBITDA ajustada alcançou 28,0% no 3T25, redução de 7,7p.p. ano contra ano, refletindo a menor diluição dos custos fixos, aumento das despesas gerais & administrativas (em especial, com pessoal) e menor receita não recorrente.





3T 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 km<sup>2</sup>.

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 <sub>2</sub>	% Al <sub>2</sub> O <sub>3</sub>	% 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 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 US\$ 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 (US\$ 400 milhões);
- Engenharia, estudos ambientais e estrutura administrativa (US\$ 200 milhões);
- Geologia (US\$ 150 milhões)
- Aquisição do terreno para construção do Porto em Linhares (ES), engenharia e licenciamento (US\$ 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 Companhia segue implementando as atividades necessárias para a consecução dos marcos relacionados ao licenciamento de instalação do Projeto MOPI, mantendo ainda o estreito acompanhamento junto aos órgãos responsáveis pela concessão da licença de instalação.



**3T 2025**



# Performance 3T 2025



Resultado 3T 2025 (03 meses)	Navegação	Mineração	Consolidado
<b>Receita Líquida</b>	<b>67.901</b>	-	<b>67.901</b>
(-) Custo dos Serviços e Produtos sem Depreciação	(45.069)	-	(45.069)
(-) G&A sem Depreciação	(9.380)	(4.245)	(13.625)
(+/-) Outras Receitas (Despesas) Operacionais	5.053	1.959	7.012
<b>EBITDA</b>	<b>18.505</b>	<b>(2.286)</b>	<b>16.219</b>
(+) Novo AFRMM Gerado	5.534	-	5.534
(-) Receita de AFRMM (CPC07/IAS20)	(5.099)	-	(5.099)
(+/-) Não Recorrente	46	(1.959)	(1.913)
<b>EBITDA Ajustado<sup>1</sup></b>	<b>18.986</b>	<b>(4.245)</b>	<b>14.741</b>
Depreciação/Amortização			(14.365)
(-) Novo AFRMM Gerado			(5.534)
Receitas Financeiras			1.848
Despesas Financeiras			(20.819)
Variação Cambial			1.234
(+) Receita de AFRMM (CPC07/IAS20)			5.099
(+/-) Não Recorrente			1.913
Imposto de Renda e Contribuição Social			(266)
<b>Resultado Líquido</b>			<b>(16.149)</b>

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

1- Métrica de EBITDA não revisada pelos auditores independentes.



# Resultados Consolidados

MLOG

MLog Consolidado	3T25	3T24	Δ a/a	2T25	Δ t/t	9M25	Δ a/a
<b>Receita Líquida</b>	<b>67.901</b>	<b>78.813</b>	<b>-13,8%</b>	<b>58.860</b>	<b>+15,4%</b>	<b>185.399</b>	<b>-13,1%</b>
(-) Custo dos Serviços e Produtos sem Depreciação	(45.069)	(49.126)	-8,3%	(38.278)	+17,7%	(121.153)	-16,9%
(-) G&A sem Depreciação	(13.625)	(10.369)	+31,4%	(11.628)	+17,2%	(34.956)	+15,2%
(+/-) Outras Receitas (Despesas) Operacionais <sup>2</sup>	7.012	1.763	+297,7%	20.537	-65,9%	32.951	+74,5%
<b>EBITDA<sup>1</sup></b>	<b>16.219</b>	<b>21.081</b>	<b>-23,1%</b>	<b>29.491</b>	<b>-45,0%</b>	<b>62.241</b>	<b>+10,8%</b>
(+) Novo AFRMM Gerado	5.534	6.331	-12,6%	6.960	-20,5%	19.445	+3,1%
(-) Receita de AFRMM (CPC07/IAS20)	(5.099)	(4.400)	+15,9%	(4.648)	+9,7%	(14.888)	-21,6%
(+/-) Não Recorrente	(1.913)	2.637	-172,5%	(8.389)	-77,2%	(10.563)	-9.531,3%
<b>EBITDA Ajustado<sup>1</sup></b>	<b>14.741</b>	<b>25.649</b>	<b>-42,5%</b>	<b>23.414</b>	<b>-37,0%</b>	<b>56.235</b>	<b>-0,2%</b>
Depreciação/Amortização	(14.365)	(12.324)	+16,6%	(10.495)	+36,9%	(36.913)	-8,3%
(-) Novo AFRMM Gerado	(5.534)	(6.331)	-12,6%	(6.960)	-20,5%	(19.445)	+3,1%
Receitas Financeiras	1.848	857	+115,6%	(5.331)	-	4.015	-32,5%
Despesas Financeiras	(20.819)	(5.369)	+285,8%	(7.025)	+196,4%	(50.054)	+29,4%
Variação Cambial	1.234	(2)	-	(1.394)	-	1.128	-
(+) Receita de AFRMM (CPC07/IAS20)	5.099	4.400	+15,9%	4.648	+9,7%	14.888	-21,6%
(+/-) Não Recorrente	1.913	(2.637)	-	8.389	-77,2%	10.563	-
Imposto de Renda e Contribuição Social	(266)	347	-176,7%	(4.189)	-93,7%	(4.922)	+350,7%
<b>Resultado Líquido</b>	<b>(16.149)</b>	<b>4.563</b>	<b>-453,9%</b>	<b>1.057</b>	<b>-1.627,8%</b>	<b>(24.505)</b>	<b>+11,9%</b>

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

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

2- Parte significativa da conta "Outras receitas e despesas operacionais" no 2T25 corresponde ao reconhecimento, pela empresa CNA, do montante referente ao ganho com a alienação de embarcações que se encontravam fora de operação (R\$8,7 milhões) e da contabilização de receita referente a multa em função da rescisão antecipada do contrato da operação de bunkering por parte do cliente (R\$7,5 milhões).

# Informações contábeis intermediárias consolidadas



## RECEITA LÍQUIDA

A Companhia apresentou Receita Líquida Consolidada de R\$ 67.901 no terceiro trimestre de 2025, 13,8% inferior comparada ao mesmo período de 2024, refletindo o menor volume transportado pela CNA, parcialmente compensado pela sistemática do take or pay, o fato da controlada ABN ter operado com uma embarcação a menos, após o fim do contrato de afretamento do WSSV SSAG em setembro de 2024, e encerramento da operação de *bunkering* ao longo do primeiro semestre de 2025.

## RESULTADO DO PERÍODO

A MLog encerrou o terceiro trimestre de 2025 com prejuízo líquido consolidado de R\$ 16.149, revertendo o lucro de R\$ 4.563 verificado no terceiro trimestre de 2024. O resultado negativo é explicado pela menor geração de caixa, medida pelo conceito do EBITDA, que atingiu R\$16.219 no terceiro trimestre de 2025 (versus R\$21.081, no 3T24). Ressalta-se ainda o aumento das despesas financeiras líquidas, que totalizou R\$17.738 no terceiro trimestre de 2025, superando o montante de R\$4.541 verificado no mesmo período de 2024.

## CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA

A Companhia encerrou setembro de 2025 com uma posição consolidada em caixa e equivalente caixa de R\$54.308 (versus R\$20.094, em junho de 2025). Desse montante, R\$6.270 correspondem ao saldo em aplicação vinculada a garantias de empréstimos, contabilizado no ativo não circulante. O aumento do saldo ao longo do terceiro trimestre é explicado, entre outros, pela entrada de caixa das atividades operacionais e por novas captações financeiras realizadas ao longo do período.

## AFRMM

A Companhia encerrou setembro de 2025 com R\$11.964 referentes ao saldo de depósitos de AFRMM em conta vinculada, versus R\$12.601, em junho de 2025.

# Informações contábeis intermediárias consolidadas



## EMPRÉSTIMOS E FINANCIAMENTOS

A Companhia encerrou setembro de 2025 com um total de empréstimos de R\$ 232.006, aumento de 25,7% em comparação a junho de 2025, totalmente em moeda nacional. Em relação ao prazo, aproximadamente 65,2% desse montante estão concentrados no passivo não circulante (versus a 68,3%, em junho de 2025).

Cabe mencionar, ainda, a existência de passivos relacionados às obrigações assumidas para aquisição de investimentos (R\$ 46.781) e o mútuo com partes relacionadas (R\$ 5.123), detalhados a seguir.

## OBRIGAÇÕES POR AQUISIÇÃO DE INVESTIMENTOS

Os valores a pagar 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 das Obrigações por Aquisição de Investimentos era de R\$ 46.781, em setembro de 2025 (versus R\$ 47.580, em junho 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 junho de 2025).

# Informações contábeis intermediárias 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 setembro de 2025, reflete passivo circulante superior ao ativo circulante em R\$ 78.530 (versus R\$ 83.513 , em junho de 2025). Adicionalmente, as informações contábeis individuais e consolidadas refletem prejuízos acumulados de R\$ 480.722, em setembro de 2025 (versus R\$ 467.064, em junho de 2025).

## ESTRUTURA DE CAPITAL

A Companhia fechou setembro de 2025 com um passivo total de R\$697.421, sendo 34,0% no circulante e o percentual remanescente no não circulante. Entretanto, parte significativa desse montante é referente às Subvenções governamentais apropriar - AFRMM (no valor de R\$206.201), 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 (R1).

Se expurgarmos o valor das subvenções governamentais apropriar - AFRMM, o total do passivo circulante e não circulante da Companhia teria se situado em torno de R\$491.220, em setembro de 2025, equivalente a 37,4% do total de ativos e 79,6% do Patrimônio Líquido.

# Informações contábeis intermediárias 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 aquelas 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. Esses eventos foram suportados pela geração de caixa da Companhia, além de captações via empréstimos.

A Companhia vem renegociando, com os seus principais credores, os valores a pagar pela aquisição da CNA obtendo o reescalonamento de seu passivo, tendo em 30 de setembro de 2025 parte significativa deste passivo renegociado em condições mais favoráveis em relação à dívida original. A 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 outubro 2025, a Companhia quitou integralmente o valor remanescente devido diretamente ao Fjords, contabilizada como “Parte Relacionada” no passivo não circulante. O montante desembolsado foi de R\$ 4.873, representando o valor remanescente atualizado à taxa efetiva de CDI mais 8% ao ano.

# 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 de Souza Alves (Presidente), Gustavo Barbeito de Vasconcellos Lantimant Lacerda (Vice-presidente), 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 Investidores), 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 possam 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 - Comissão de Valores Mobiliários, 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 Ltda. ("Grant Thornton") para prestar os serviços de auditoria externa relacionados ao exame das demonstrações contábeis da Companhia. Ressalta, ainda, que os auditores independentes supracitados não prestaram, desde a sua contratação, serviços não relacionados à auditoria externa.

Rio de Janeiro, 12 de novembro de 2025.

A Administração

## Relações com Investidores

**Antonio Frias Oliva Neto**

**CEO/IR Officer**

## Contato

[ri@mlog.com.br](mailto:ri@mlog.com.br)

**Telefone:** +55 21 3248 4800

[www.ir.mlog.com.br](http://www.ir.mlog.com.br)