

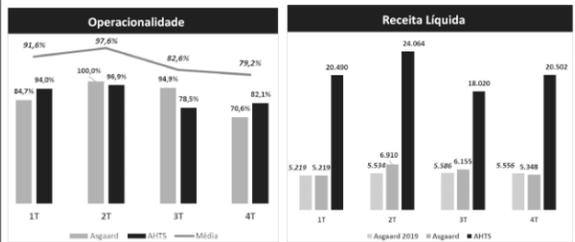
MLog S.A.

CNPJ 13.444.994/0001-87

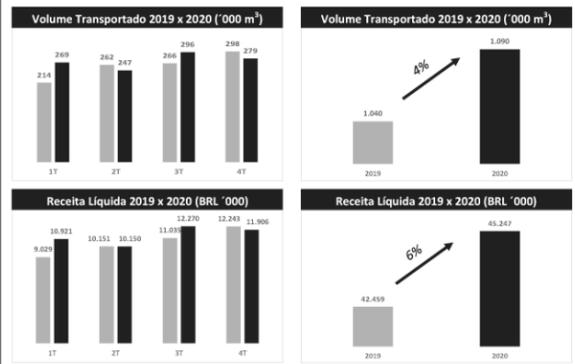
RELATÓRIO DA ADMINISTRAÇÃO - 4T20 E 2020

Rio de Janeiro, 21 de Maio de 2021. A Administração da MLog S.A. ("MLog" ou "Companhia"), em conjunto com suas subsidiárias diretas ou indiretas Morro do Pilar (Projeto de Minério de Ferro), Companhia de Desenvolvimento do Norte Capixaba (Projeto Distrito Industrial e Porto Multiplio em Linhares), Asgaard Navegação (Companhia de Navegação de Apoio Marítimo) e CNA - Companhia de Navegação da Amazônia (Companhia de Navegação Fluvial), em atendimento às disposições legais e estatutárias, submete à apreciação dos Senhores o Relatório de Administração e as Demonstrações Financeiras Padronizadas Consolidadas da Companhia, acompanhados do Relatório dos Auditores Independentes, todos referentes ao ano encerrado em 31 de dezembro de 2020. 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 4T20 e do ano de 2020:** **Operação Bourbon Offshore ("BOM"):** • Aumento da frota atual da MLog pela aquisição de 3 (três) embarcações AHTS brasileiras de propriedade da BOM, que serão operadas pela Asgaard; • Utilização de créditos do Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM); e • Conversão da Asgaard na operadora de embarcações de apoio marítimo brasileiras e estrangeiras do grupo Bourbon e do grupo MLog no Brasil, já contratada mas ainda sendo executada juridicamente. **Aumento do backlog de contratos na navegação offshore:** • Dois novos contratos, de aproximadamente 3,5 anos cada, para 2 dos AHTS comprados da BOM; • Novo contrato para operação de embarcação WSSV por 3 anos. **Mensagem da Administração:** De 2016 a 2019, o negócio de navegação offshore não só tornou-se operacional, com a finalização da construção e início da operação da embarcação OSRV (Oil Spill Recovery Vessel) Asgaard Sophia, como abriu uma nova frente com a aquisição da Companhia de Navegação da Amazônia ("CNA"), maior transportadora fluvial de óleo e derivados na região Norte do Brasil. A CNA trouxe para o grupo: (i) receita adicional; (ii) créditos de AFRMM (Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante) e (iii) uma redução do risco (beta) do grupo pela diversificação entre Asgaard e CNA. Neste período, a CNA se consolidou como líder de mercado, enquanto a Asgaard se solidificou como a melhor operadora brasileira de navegação de apoio à indústria de óleo e gás de acordo com o PEOTRAM - Programa de Excelência Operacional em Transporte Aéreo e Marítimo da Petrobras. Dentre mais de 50 companhias avaliadas anualmente, a Asgaard foi eleita a número 1 do PEOTRAM em cada um dos últimos 4 anos. Apesar da excelência operacional, à Asgaard ainda era necessária uma escala mínima operacional, que estimávamos em 2 a 4 embarcações adicionais. Após diversas negociações e conforme Fato Relevante divulgado em 19 de fevereiro de 2020, a MLog celebrou, juntamente com Asgaard e CNA, compromisso vinculante com a Bourbon Offshore Marítima S.A. ("BOM") e sua controladora envolvendo: (i) o aumento da frota atual da Asgaard pela aquisição de 3 (três) embarcações AHTS brasileiras de propriedade da BOM (Geonísio Barroso, Haroldo Ramos e Yvan Barreto) e (ii) conversão da Asgaard na plataforma para operação de embarcações de apoio marítimo brasileiras e estrangeiras do grupo Bourbon e do grupo MLog no Brasil. Para isso, a Asgaard passará a ser detida 50% por cada uma das empresas, MLog e BOM. Além de atingirmos uma escala mínima operacional e de criarmos uma parceria com uma das maiores e melhores operadoras de embarcações de apoio marítimo no mundo, esta operação possibilita a utilização de créditos do Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) existentes e futuros gerados pela CNA. Até dezembro de 2020, todos os passos necessários que dependiam de aprovação de terceiros foram realizados. Para 2021 esperamos finalizar os movimentos societários na Asgaard e operacionalizar a transferência de um ou mais contratos operacionais dos AHTS da BOM para a Asgaard. Os impactos positivos desta parceria já começaram a ser vistos, com a participação da Asgaard em processos competitivos para operação de novas embarcações e também em operações de fusões e aquisições aumentando. Até o final de 2020, já tínhamos fechado um novo contrato para operação de um WSSV para a Petrobras, em parceria com a Halliburton. No mesmo período de 2016 a 2019, o Projeto MOPI sofreu sua principal alteração estratégica. Inicialmente pensado como um modelo integrado mina-mineroduto-porto, o Projeto MOPI passou a considerar a produção própria de minério de ferro e alternativas logísticas via parcerias, se aproveitando da disponibilidade atual da infraestrutura brasileira, que conta com pelo menos cinco grandes portos com capacidade ociosa para carregamento de minério no raio de alcance logístico de nossa mina. Esta nova estratégia do Projeto MOPI, aliada às fortes altas ocorridas no preço do minério de ferro desde então, foram fundamentais para os avanços ocorridos, sendo o mais importante deles a retomada das atividades de Licenciamento Ambiental do projeto. No terceiro trimestre de 2019, após a execução de estudos e atividades relacionadas ao cumprimento das condicionantes da Licença Prévia ("LP") do Projeto, a MLog protocolou requerimento da Licença de Instalação ("LI") do Projeto MOPI. Por todos os fatos acima, acreditamos que 2020 marca o início de uma nova fase operacional para a MLog. Com a navegação operando já com escala mínima e com uma parceria que aumentará a velocidade de crescimento futuro, a holding atuará de maneira mais estratégica na atividade, com foco especial em novos negócios (fusões e aquisições e também em projetos comerciais estratégicos) e na alocação de capital da atividade. Na mineração, após o protocolo do requerimento da LI, reforçamos nosso time executivo do Projeto MOPI, que focará seus esforços nos avanços técnicos do projeto e, principalmente, na estruturação de novas parcerias comerciais, logísticas e na captação de recursos específicos para o desenvolvimento e implantação do Projeto. Os desafios da Companhia, porém, ainda são muitos. Com a maior parte de seus ativos em estágio pré-operacional, especialmente os relacionados ao Projeto Morro do Pilar, a MLog encerrou o ano de 2020 com volume consolidado de ativos circulantes menor do que o de passivos circulantes. Esta circunstância está relacionada principalmente aos valores a pagar pela aquisição da CNA (*Obrigações na Aquisição de Investimentos*). A capacidade da Companhia em combinar o reescalonamento deste passivo, o levantamento de capital adicional ou de executar seu plano de negócios, com foco na geração de caixa de suas atividades de navegação (incluindo a anunciada operação com a BOM) e a conversão de AFRMM em caixa livre são importantes para que suas atividades operacionais e pré-operacionais não sejam comprometidas. **Mensagem da Administração - COVID 19:** A Administração da MLog e suas subsidiárias, seguindo orientação da CVM em OFÍCIO - CIRCULAR/CVM/SNC/SEP/n.º 02/2020, analisou os potenciais riscos da pandemia COVID-19 em seus negócios. Desde a semana de 17 de março de 2020, a MLog implanta medidas operacionais de redução do risco de contaminação pelo COVID-19 de seus colaboradores, dentre as quais: utilização de trabalho à distância (home office), suspensão de reuniões presenciais que possam ser realizadas virtualmente, comunicação de medidas preventivas de contaminação, questionários de risco e atuação conjunta com seus médicos do trabalho, laboratórios de teste em caso de necessidade e plano de saúde, embora seja difícil a realização de previsão de impactos na Companhia de situação tão complexa, com cenários de exceção e, até certo ponto, exógenos às decisões da Administração, já que o COVID-19, mais que um risco individual da Companhia, é um problema social, a Administração elenca abaixo o que acredita serem os principais riscos associados à esta crise, por linha de negócio: **Navegação.** O negócio de navegação da MLog é composto pela navegação de apoio à indústria de petróleo offshore, com a Asgaard, e serviços logísticos à indústria de petróleo, com a CNA. A Asgaard opera hoje com contratos firmes e de prazos mais longos, de pelo menos 1 ano, com a Petrobras, com demanda e preço contratuais garantidos. Dentre os principais possíveis riscos associados às operações da Asgaard, incluindo BOM, estão: - Interrupção dos serviços pela Petrobras por motivos de Força-Maior; - Interrupção temporária da capacidade de prestação de serviços pela Asgaard por eventos relacionados à pandemia, como quarentena sanitária, falta de pessoal técnico devidamente qualificado e autorizado e de materiais essenciais à prestação de serviços, como óleo combustível, rancho para os tripulantes e peças para manutenção da embarcação; - Aumento dos riscos operacionais causados por problemas de comunicação, controle e gestão, todos potencialmente impactados pela atuação regulatória do poder público. **COVID 19.** A CNA opera no transporte de petróleo cru e derivados com carteira diversificada de clientes, rotas e produtos na região Norte do Brasil. Seus principais clientes são Raizen e Petrobras e suas principais rotas são Coari-Manaus e Manaus-Porto Velho, onde são transportados petróleo cru, diesel, gasolina e outros derivados. Dentre os principais possíveis riscos associados à CNA, estão: - Redução da demanda por serviços de transporte de óleos e derivados em sua região de atuação, que impactariam negativamente o volume transportado, a receita líquida e o resultado operacional da companhia; - Interrupção temporária da capacidade de prestação de serviços pela CNA por eventos relacionados à pandemia, como quarentena sanitária, falta de pessoal técnico devidamente qualificado e autorizado e de materiais essenciais à prestação de serviços, como óleo combustível, rancho para os tripulantes e peças para manutenção da embarcação; - Aumento dos riscos operacionais causados por problemas de comunicação, controle e gestão, todos potencialmente impactados pela atuação regulatória do poder público. Conforme Nota Explicativa 24 sobre seguros, ambas Asgaard e CNA possuem contratos de seguro que incluem proteções em casos extremos, mas alguns cenários citados acima podem estar fora destas coberturas, com seus impactos sendo mais severos aos resultados da atividade de Navegação da MLog. **Mineração.** O negócio de mineração da MLog, cujo principal ativo é o Projeto Morro do Pilar, encontra-se em estágio pré-operacional. Com isto, os riscos operacionais gerados pelo COVID-19 e associados ao ativo são limitados. Conforme mencionado nas Informações e Demonstrações Financeiras anteriores, a Companhia realiza esforço de captação de recursos para implantação do Projeto e a manutenção do cenário de volatilidade e queda dos preços dos ativos pode impactar o valor de seu ativo e a linha do tempo de implantação do Projeto Morro do Pilar. **Impactos de Longo Prazo.** A Administração da MLog entende que até o momento, não é necessário nenhum ajuste em suas Demonstrações Financeiras em função do COVID-19 e suas consequências, mas está acompanhando a evolução da pandemia, tanto em nível global quanto local, e comunicará a seus acionistas os Fatos Relevantes que possam ser desencadeados pela situação conforme surjam novos acontecimentos. **Navegação Offshore. Visão de Mercado.** O mercado de petróleo em 2020 foi marcado pela alta volatilidade trazida especialmente pela pandemia. Usando os preços dos contratos futuros do WTI como referência, o barril de petróleo começou o ano próximo a US\$60/barril, caindo bruscamente até patamares inferiores a US\$20/barril em abril, negociando a maior parte do segundo semestre próximo de US\$40/barril, encerrando o ano nos níveis de US\$50/barril. Resultado desta alta volatilidade, o mercado global de prestação de serviços de navegação de apoio marítimo também sofreu pressões tanto nos preços das diárias quanto nas taxas de ocupação. De maneira geral, o cenário permaneceu de sobre oferta estrutural de embarcações, sem qualquer indicação de melhora sustentável no médio ou até longo prazo. Como consequência, muitas das grandes empresas do setor de apoio marítimo enfrentam problemas graves combinados de liquidez e solvência, exceção feita às empresas que passaram por processos profundos de ajustes de seus passivos. Como a sobre oferta de embarcações não deverá ser ajustada nos próximos anos nem pelo aumento de *scrapping* nem pelo acompanhamento da demanda, não vemos uma continuada melhora de preços ou ocupação nas rotas globais. Nossa visão é de que as forças pontuais mais importantes para melhorias do cenário virão da combinação do número cada vez maior de embarcações em *lay-up*, que geram demanda adicional de investimento para que estas embarcações voltem a operar, com a limitação de acesso a caixa pelas companhias do setor. A

combinação destes fatores suporta nossa visão de que a estratégia de busca por oportunidades focadas em mercados ou nichos específicos será capaz de oferecer consistentes retornos mesmo no atual cenário. No caso de nossa atividade de navegação offshore, a Companhia vem buscando o crescimento através da participação em processos competitivos que envolvam principalmente barcos mais sofisticados e maiores, focados no apoio à operações no pré-sal e onde a nossa disponibilidade de tonagem para REB pode atuar como um diferencial competitivo. **Navegação Offshore: Destaques operacionais. Operação BOM (Bourbon).** • No começo de 2020, a MLog assinou um contrato com a BOM prevendo: (i) aumento da frota atual da MLog pela aquisição de 3 (três) embarcações AHTS brasileiras de propriedade da BOM, que serão operadas pela Asgaard; (ii) Utilização de créditos do Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) disponíveis e futuros; e (iii) Conversão da Asgaard na operadora de embarcações de apoio marítimo brasileiras e estrangeiras do grupo Bourbon e do grupo MLog no Brasil, já contratada mas ainda em andamento jurídico. **Novos Contratos.** • Em 2020, a Asgaard sagrou-se vencedora de diversos processos competitivos, dos quais 3 novos contratos já foram assinados, todos com início em 2021 e tendo a Petrobras como cliente: (i) 2 contratos para operação de 2 dos AHTS comprados da BOM; (ii) 1 contrato para operação de um WSSV. Estes novos contratos totalizam um *backlog* de aproximadamente R\$489 milhões. **Operacionalidade e Receita Líquida.** • queda de operacionalidade e receita líquida da Asgaard no 4T 2020 por parada programada de manutenção, enquanto um evento de manutenção não programada impactou o 3T 2020 e 4T 2020 dos AHTS.



* Os dados referentes aos AHTS não foram auditados. **Navegação Offshore: 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. • **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 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 à embarcações de bandeira brasileira, operadas por empresas brasileiras de navegação. Podem ser registradas no REB embarcações construídas no Brasil, importadas (com pagamento devido de impostos) ou estrangeiras, com suspensão temporária da bandeira original. Neste último caso, o registro depende da disponibilidade de tonagem de embarcações brasileiras pela EBN operadora (Artigo 10 da lei 9.432, de 8 de janeiro de 1997). • **Principais tipos de Afretamento:** i. **Afretamento a casco nu (ou bareboat):** afretador tem a posse, o uso e o controle da embarcação; ii. **Afretamento por tempo (ou time charter):** afretador recebe a embarcação armada e tripulada, ou parte dela, para operá-la. **Navegação do Interior e Cabotagem: Visão de Mercado.** O mercado brasileiro de consumo de combustíveis sofreu com os impactos causados pela pandemia na demanda em geral, vindo tanto da redução pontual das atividades pelos governos locais quanto pela queda no nível de atividade econômica. O auge dos impactos da pandemia no setor se deram em abril e maio, meses onde a queda do consumo de gasolina na comparação anual foi superior a 20%. Após este momento mais agudo, o setor recuperou parte dos volumes, com 3 dos últimos 4 meses de 2020 apresentando crescimento de consumo mensal se comparado ao do mesmo mês no ano anterior. Esta recuperação, porém, não foi suficiente para o encerramento positivo do ano. As atividades da CNA foram pouco impactadas por estas oscilações, especialmente pela maior parte de suas rotas estar indiretamente associada ao agronegócio brasileiro, que teve mais um ano positivo. O setor de cabotagem de líquidos segue em franca evolução estratégica, que provavelmente significará o crescimento de longo prazo nos volumes transportados e o aparecimento de oportunidades em mercados antes concentrados nas mãos da Petrobras e suas subsidiárias. **Destaques operacionais. Volume e Receita Líquida.** • Crescimento de volume transportado de 4% e de Receita Líquida de 6% frente a 2019. **Frota.** • Término da construção de nova balsa de aproximadamente 4.200m³ de capacidade.



Navegação do Interior e Cabotagem: 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. 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 aliquotas do AFRMM variam de acordo com o tipo de produto, transporte e região de origem ou destino. Na atividade de transporte fluvial de grãos 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 e pode ser usado pela CNA, por suas coligadas ou por sua controladora, principalmente para: (i) aquisição de embarcações novas, para uso próprio, construídas em estaleiros brasileiros; (ii) para intervenção (jumborização, conversão, modernização, docagem ou reparação) de embarcação própria em estaleiro brasileiro; e (iii) para o pagamento de prestação de principal e encargos de financiamento concedido com recursos do FMM. 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 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	AHTS	Combinado
DRE - 12 Meses			
Receita Líquida	68.319	82.634	150.953
(-) Custo dos Serviços e Produtos sem Depreciação	-54.288	-50.881	-105.169
(-) G&A	-17.473	-7.516	-24.989
(+/-) Outras Receitas e Despesas Operacionais	63.146	78.814	141.960
EBITDA	59.704	103.051	162.755
(+) Novo AFRMM Gerado	15.596	-	15.596
(-) Receita de AFRMM (CPC07/IAS20)	-45.634	-78.814	-124.448
(+/-) Não Recorrente	-11.904	-	-11.904
EBITDA Ajustado	17.762	24.237	41.999

* Os dados referentes às embarcações AHTS são gerenciais e não foram auditados. **MOPI - Projeto Morro do Pilar: Visão de Mercado.** Assim como algumas outras commodities, o minério de ferro apresentou alta de 90% em seu preço ao longo de 2020,

com o Minério de Ferro 62% CFR China atingindo os maiores patamares em quase uma década. Este forte movimento tem levado a mudanças das projeções de médio e longo prazo para o ativo. Desde 2016, pelo menos, que as altas de preços do minério não são acompanhadas por mudanças de expectativa de médio e longo prazo para o preço da commodity. Este cenário, porém começa a mudar. A resiliência apresentada durante a pandemia, associada ao aumento das preocupações globais com os temas de sustentabilidade (ESG) também tem impactando a percepção dos analistas em relação ao cenário de preços. Ainda longe de um consenso em relação ao patamar de equilíbrio, é cada vez menos comum a opinião de que os preços do minério 62% Fe ficarão abaixo de US\$65 dólares reais no longo prazo. A agenda ESG também tem impactado os preços e expectativas dos prêmios e descontos de qualidade entre os minérios de diferentes teores, como 58%Fe e 65% Fe. **Destaques operacionais:** Como decorrência do acidente ocorrido com o barragem da Vale S.A. em Brumadinho em janeiro de 2019, a regulação do setor de mineração sofreu alterações importantes, todas elas no sentido de aumentar a segurança operacional. As consequências para a indústria da mineração, especialmente no estado de Minas Gerais, estão sendo sentidas desde então e deverão permanecer ao longo dos próximos anos, podendo significar redução da produção de minério de ferro em certas minas e/ou regiões. Como parte deste novo cenário, deveremos observar a entrada de novos projetos em regiões menos densas e em reservas com características naturais que favoreçam o menor uso de barragem e/ou uso de estruturas mais seguras de armazenamento de rejeitos. O Projeto MOPI está localizado em uma das zonas menos densamente populadas da região ferrífera de Minas Gerais e as características naturais do rejeito de nosso processo produtivo favoreceram a adoção de soluções tecnológicas mais seguras a custos competitivos. Por estes fatores, entendemos que as alterações regulatórias, embora signifiquem maior investimento em estudos, são positivas para o Projeto MOPI. Em 2019, após executarmos os estudos e atividades relacionadas ao cumprimento das condicionantes da LP do Projeto, protocolamos o pedido de Licença de Instalação ("LI") do Projeto Morro do Pilar. Em paralelo aos esforços de licenciamento do Projeto, reforçamos nosso time executivo, que focará seus esforços nos avanços técnicos e, principalmente, na estruturação de novas parcerias comerciais, logísticas e na captação de recursos específicos para o desenvolvimento e implantação do Projeto. **Resumo Financeiro**

	Navegação	Mineração	Consolidado
DRE - 4T 2020 (3 meses)			
Receita Líquida	17.164	-	17.164
(-) Custo dos Serviços e Produtos sem Depreciação	-15.537	-	-15.537
(-) G&A	-5.399	-2.175	-7.574
(+/-) Outras Receitas e Despesas Operacionais	53.190	-251	52.939
EBITDA	49.418	-2.426	46.992
(+) Novo AFRMM Gerado	4.147	-	4.147
(-) Receita de AFRMM (CPC07/IAS20)	-37.198	-	-37.198
(+/-) Não Recorrente	-11.904	-	-11.904
EBITDA Ajustado	4.463	-2.426	2.037
Depreciação/Amortização	-	-	-3.125
(-) Novo AFRMM Gerado	-	-	-4.147
Receitas Financeiras	-	-	7.784
Despesas Financeiras	-	-	-732
AVP + Despesas Financeiras Aquisição CNA	-	-	-4.546
(+) Receita de AFRMM (CPC07/IAS20)	-	-	37.198
(+/-) Não Recorrente	-	-	11.904
Impostos	-	-	-3.119
Resultado Líquido			43.254

A atividade de Navegação inclui as operações das investidas CNA e Asgaard, enquanto a Mineração é composta pelo Projeto MOPI, Dutovias e CDNC. **Resumo Financeiro**

	Navegação	Mineração	Consolidado
DRE - 12 Meses			
Receita Líquida	68.319	-	68.319
(-) Custo dos Serviços e Produtos sem Depreciação	-54.288	-	-54.288
(-) G&A	-17.473	-9.785	-27.258
(+/-) Outras Receitas e Despesas Operacionais	63.146	2.683	65.829
EBITDA	59.704	-7.102	52.602
(+) Novo AFRMM Gerado	15.596	-	15.596
(-) Receita de AFRMM (CPC07/IAS20)	-45.634	-	-45.634
(+/-) Não Recorrente	-11.904	-	-11.904
EBITDA Ajustado	17.762	-7.102	10.660
Depreciação/Amortização	-	-	-12.413
(-) Novo AFRMM Gerado	-	-	-15.596
Receitas Financeiras	-	-	20.716
Despesas Financeiras	-	-	-3.858
AVP + Despesas Financeiras Aquisição CNA	-	-	-12.383
(+) Receita de AFRMM (CPC07/IAS20)	-	-	45.634
(+/-) Não Recorrente	-	-	11.904
Impostos	-	-	-3.298
Resultado Líquido			41.366

A atividade de Navegação inclui as operações das investidas CNA e Asgaard, enquanto a Mineração é composta pelo Projeto MOPI. **Informações Financeiras Consolidadas: Receita Líquida.** A Companhia apresentou Receita Líquida Consolidada de R\$17.164 no 4o trimestre de 2020, encerrando o ano com R\$68.319. A atividade de Navegação apresentou alta da receita, enquanto o desfazer da aquisição da Marsil reduziu a receita da atividade de Mineração e provocou a queda de Receita Líquida na comparação com 2019. Conforme explicado anteriormente, o resultado dos AHTS comprados da BOM somente impactarão o resultado Consolidado da MLog a partir de 2021, já que a formalização da aquisição das embarcações pela Companhia ocorreu no final de 2020. Em 2020, estas embarcações adquiridas geraram Receita Líquida para a BOM, não auditada, de R\$89.701. **Resultado do Exercício.** A Companhia apresentou lucro líquido consolidado de R\$43.254 no quarto trimestre de 2020, encerrando o ano de 2020 com lucro líquido consolidado de R\$41.366. Este é o segundo ano de lucro líquido consolidado desde a fundação da Companhia, em 2011, sendo o primeiro lucro líquido consolidado sem efeito de reversão de *impairment*. Embora seja positivo, o quadro anterior destaca a existência de receitas não recorrentes que afetaram o resultado do trimestre e do ano. A mais significativa delas está relacionada à renegociação de parte da dívida de aquisição da CNA junto ao credor Rio Alva, conforme Nota Explicativa número 14. Também influenciam o resultado da Companhia as despesas financeiras decorrentes da dívida com a aquisição da CNA e as receitas e da dívida entre a Companhia e sua controladora Maverick, que a Companhia é credora. Como explicado anteriormente, o resultado dos AHTS comprados da BOM somente impactarão o resultado Consolidado da MLog a partir de 2021, já que a formalização da aquisição das embarcações pela Companhia ocorreu no final de 2020. **Caixa e Equivalentes de Caixa.** A Companhia encerrou o ano de 2020 com posição consolidada em caixa de R\$14.848. O aumento da posição de caixa em comparação ao ano anterior está relacionado à operação com a BOM. **Compromissos Assumidos com a Operação da BOM.** A Companhia assumiu o endividamento com o BNDES das embarcações AHTS compradas da BOM em 30 de dezembro de 2020. Nesta data, os valores contabilizados como "Compromissos Assumidos com a Operação da BOM" deixaram de existir e a Companhia passou a contabilizar o empréstimo junto ao BNDES, cujo valor na data montava de R\$80.421. **Empréstimos e Financiamentos.** A Companhia encerrou o ano com o total de empréstimos e financiamentos de R\$100.441. Deste total, R\$80.421 são referentes ao endividamento com o BNDES, assumido como parte da operação de aquisição dos AHTS da BOM. **Informações Financeiras Consolidadas. Obrigações por Aquisição de Investimentos.** Os valores a pagar referentes à aquisição da CNA são contabilizados como Obrigações por Aquisição de Investimentos. Em 26 de dezembro de 2019, conforme Plano de Recuperação Judicial aprovado, o Grupo Libra efetuou doação em pagamento aos seus credores originais destas Obrigações na Aquisição de Investimentos devidas pela MLog. Com a conclusão desta doação, os credores originários do Grupo Libra passaram a ser credores destas Obrigações. O Fundo de Direitos Creditórios Atacado - Não Padronizado (FIDC Atacado), na qualidade de cessionário e sucessor processual do Banco Santander, era detentor de 26,3% do total dos créditos. Em março de 2020, o FIDC Atacado cedeu a totalidade de seus direitos à Geribá Participações SPE-2 Ltda. (Geribá) e esta, em 30/10/2020 cedeu estes direitos à Rio Alva Participações S.A. (Rio Alva). Nesta última data a Companhia e suas subsidiárias Asgaard e CNA realizaram um acordo de pagamento desta parcela do crédito que envolveu: (i) o pagamento de R\$3.000 na data da Confissão de Dívida; (ii) o pagamento de duas parcelas adicionais, vencidas em 2021, totalizando R\$3.000, além da doação em pagamento de cinco embarcações operacionais da CNA. A posse das referidas embarcações foi transferida à Rio Alva em 2021, estando ainda pendentes movimentos jurídicos para a transferência de suas efetivas propriedades. Os bancos Bradesco (29,3%) e Itaú (36,5%) perfazem aproximadamente 65% do total dos créditos, com o restante aproximado de 8% do total pertencendo a diversos credores que originalmente eram debenturistas do Grupo Libra. A Companhia vem negociando com os Bancos Bradesco e Itaú novas condições para estes créditos dadas as características dos mesmos. **Ativos e Passivos Circulantes.** Com a maior parte de seus ativos em estágio pré-operacional, especialmente os relacionados ao Projeto Morro do Pilar, a MLog encerrou o ano de 2020 com volume consolidado de ativos circulantes (R\$40.326) menor do que o de passivos circulantes (R\$ 129.941). Esta circunstância está relacionada principalmente aos valores a pagar pela aquisição da CNA (Obrigações na Aquisição de Investimentos). A capacidade da Companhia em combinar o reescalonamento deste passivo, o levantamento de capital adicional ou de executar seu plano de negócios, com foco na geração de caixa de suas atividades de navegação (incluindo a anunciada operação com a BOM) e a conversão de AFRMM em caixa livre são importantes para que suas atividades operacionais e pré-operacionais não sejam comprometidas. Esses eventos e condições indicam a existência de uma incerteza relevante que pode levantar dúvida significativa quanto a continuidade operacional da Companhia. Se a Companhia não tiver condição de continuar operando no curso normal de seus negócios, então, 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 certas obrigações pelos valores reconhecidos em