

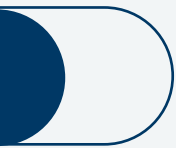
rumo





Altamir Perottoni

**Vice-Presidente
Comercial**



ESTRATÉGIA DE PRICING

rumo

Corredor logístico Rumo-Santos é líder em competitividade de custos e busca maximizar a utilização de capacidade

Dinâmica Competitiva no Transporte do Agronegócio

Competição no Mato Grosso com modais e corredores alternativos influencia a **precificação** e a capacidade de **atração de carga**



Fatores Estruturais



Capacidade



Escala



Posicionamento Geográfico



Competitividade de custos

Fatores Conjunturais



Preço do diesel



Produção Agrícola



Ritmo *farmer selling*



Sazonalidade da exportação

CUSTO LOGÍSTICO TOTAL

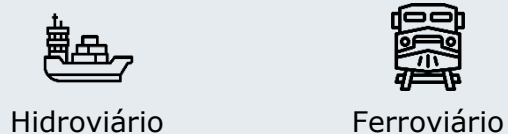
Pleno entendimento dos custos envolvidos para movimentação da carga, **desde a fazenda até o destino final**

Composição do Custo Logístico Total

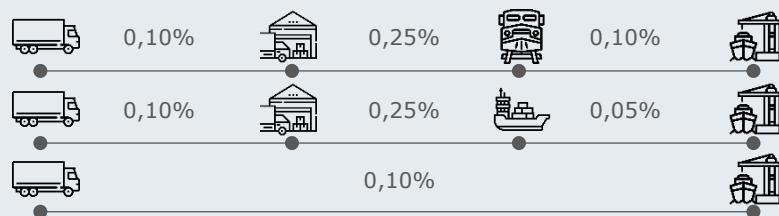
1. Fretes rodoviários



2. Modais de longa distância alternativos



3. Quebra



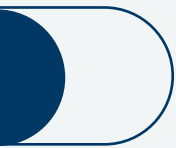
4. Port spread

Distâncias e Fretes Marítimos – Destino Xangai - China



Fonte: USDA

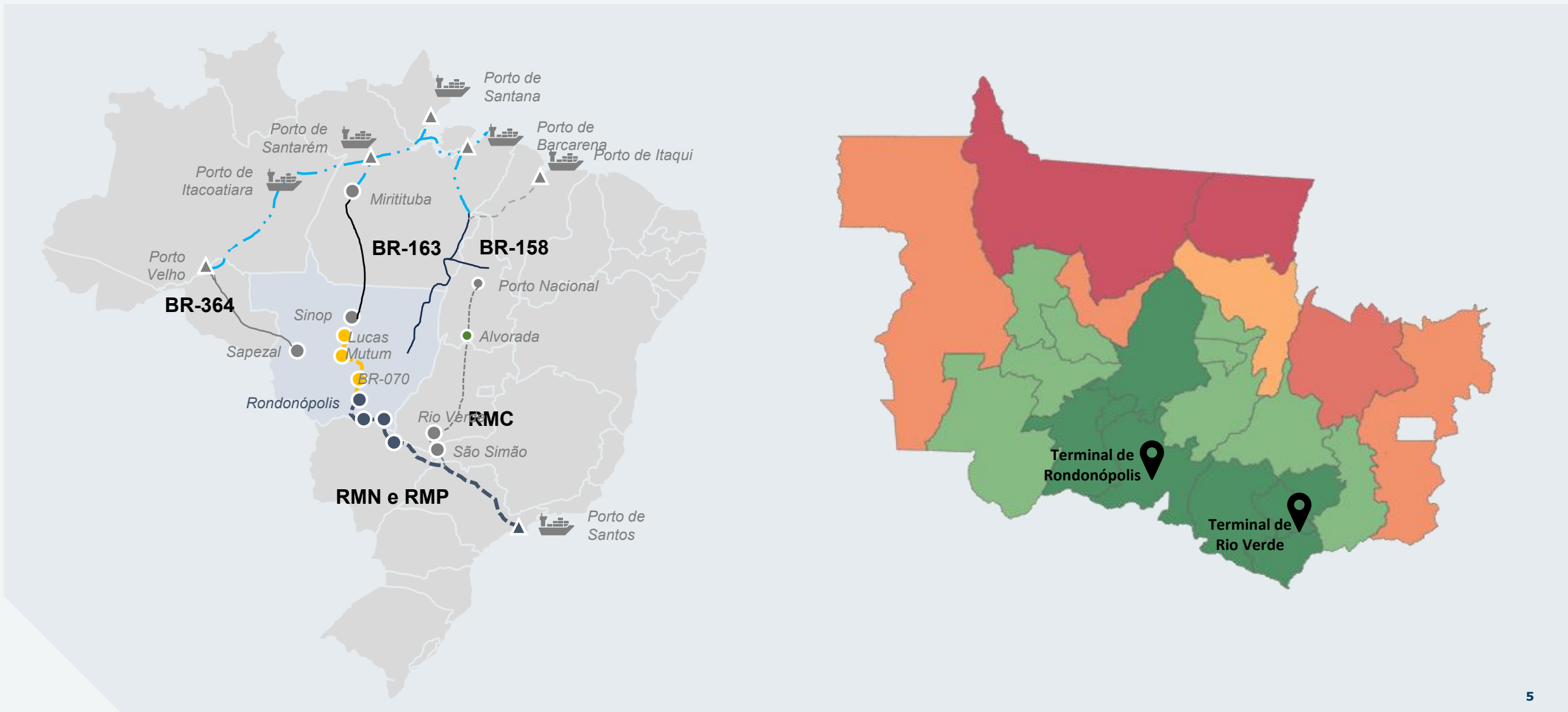
Origem	Frete Médio (US\$/ton)	Distância Xangai (Km)	
		Boa Esperança	Panamá
Itaqui	33,89	21.683	20.533
Santos	30,31	20.476	24.156

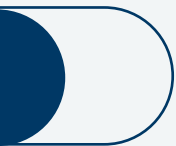


PRECIFICAÇÃO POR PRAÇAS

rumo

Segmentação regional assegura a presença eficiente em todo o mercado endereçável da Rumo





MODELAGEM E FERRAMENTAL

Temos os **recursos e competências adequados** para estabelecer nosso **posicionamento comercial**



Modelo de Alocação

Modelagem proprietária de otimização com restrição de capacidades

Input

Excedente de exportação (141 municípios)
Alternativas logísticas e custos

Output

Distribuição de volumes com **objetivo de maximizar margens**



Rumo Advanced Analytics

Modelagem proprietária com alta capacidade de processamento, aplicação de *Machine Learning*

Input

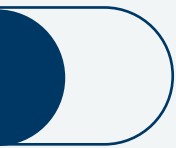
Múltiplas variáveis conjunturais que impactam o custo logístico
E.g. Diesel, Inflação, Dados da Safra (produção, colheita), Capacidade Logística de Outros Corredores, Distância

Output

Maior agilidade e acuracidade na **projeção de preços**

Formação de Preço e Posicionamento Comercial

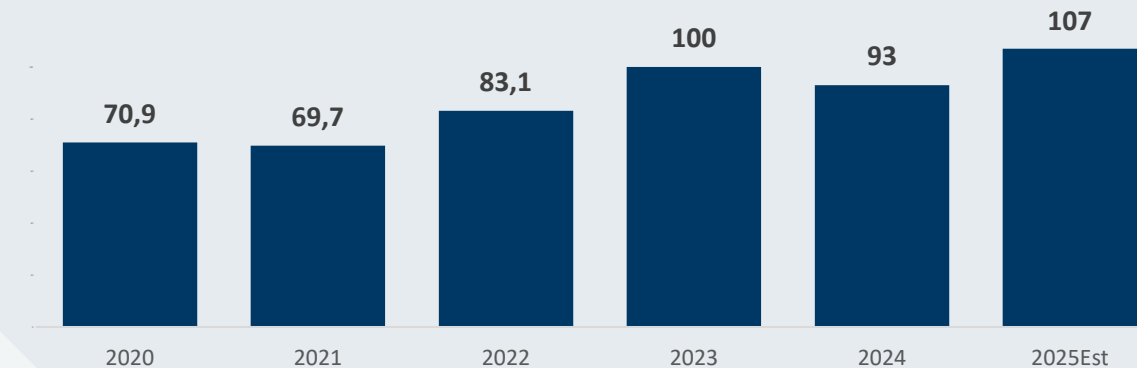




O ANO DE 2025

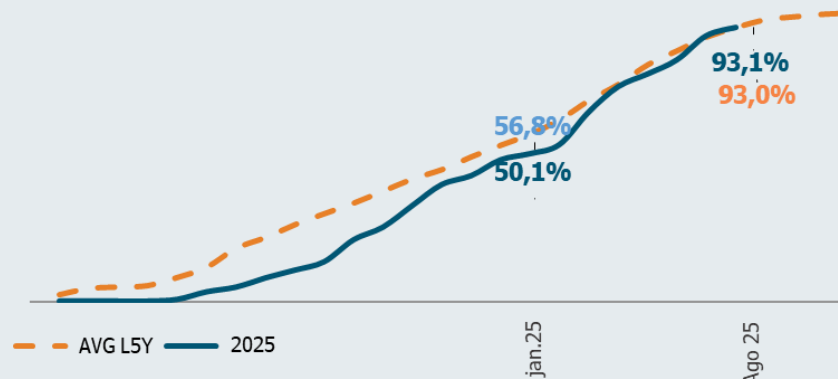
Dinâmica e sazonalidade de exportações **arrefeceu a pressão logística esperada**

Produção Recorde de Soja e Milho no Mato Grosso (mmtton)



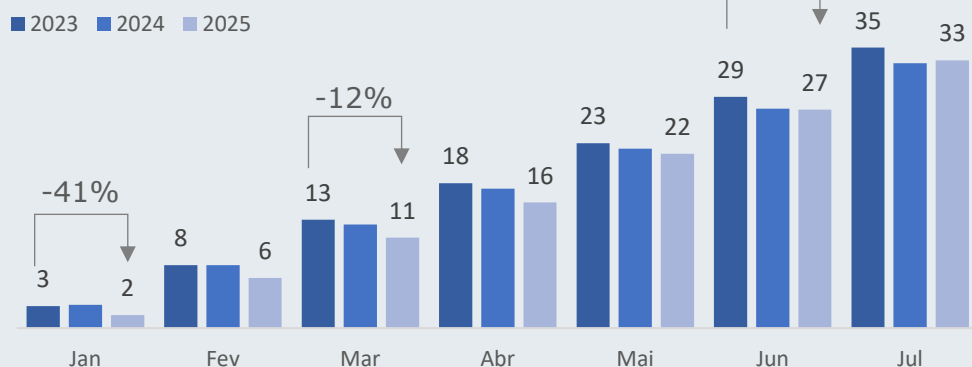
Rentabilidade pressionada postergou vendas do produtor

Comercialização Soja Mato Grosso



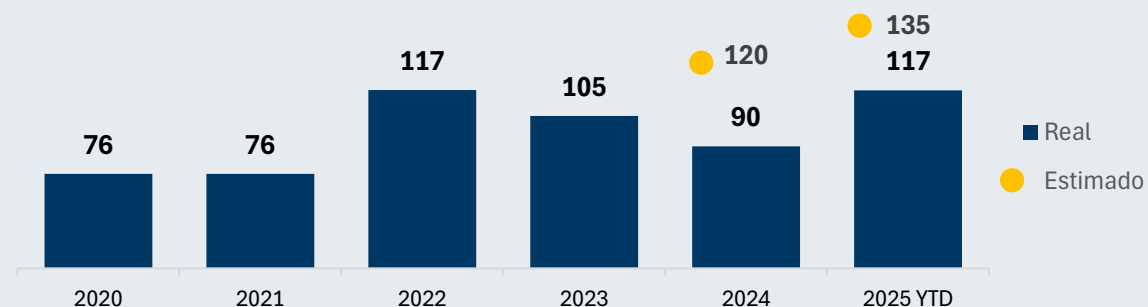
Sazonalidade de exportações arrefeceu a pressão logística

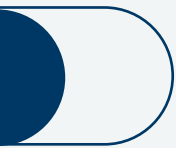
(Exportação MT acumulada soja e milho, mmtton)



Fretes de 2024 deteriorados afetaram ponto de partida de 2025

Spread rodoviário Sorriso (R\$/t)



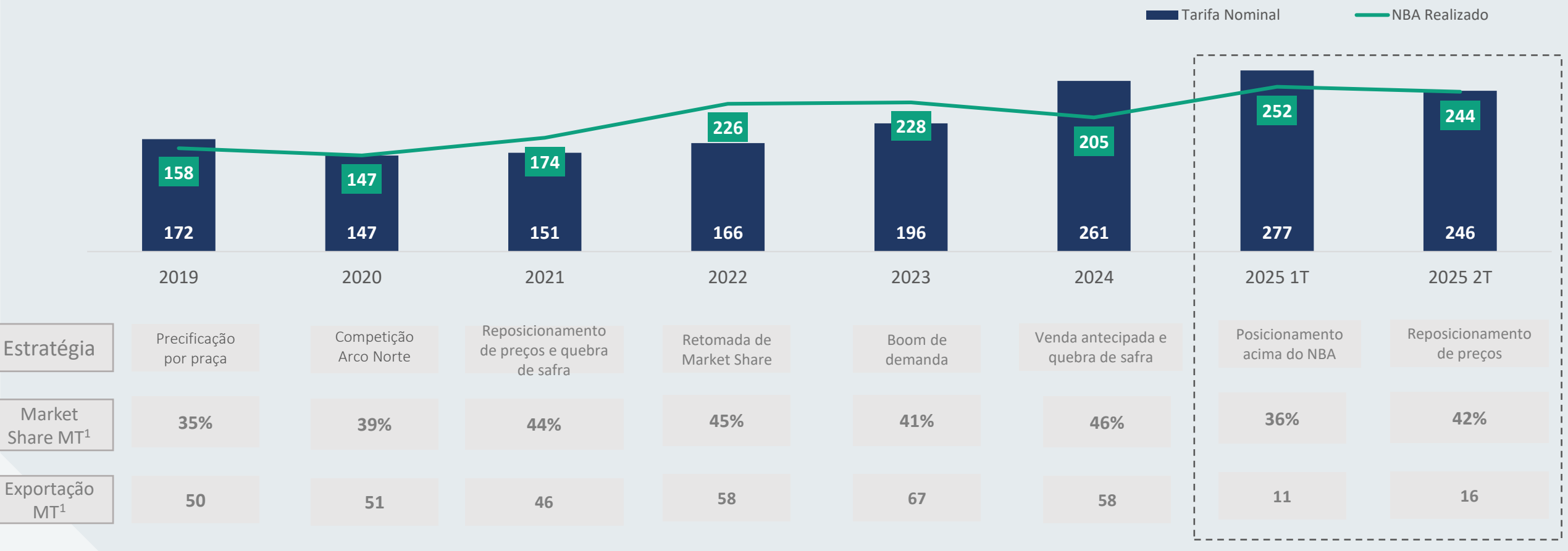


EVOLUÇÃO DA TARIFA FERROVIÁRIA

rumo

Reposicionamento de tarifas consciente e pautado por inteligência de mercado e análise de concorrência

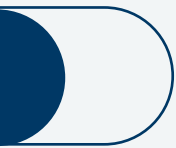
Tarifas de Transporte no Terminal de Rondonópolis (em R\$/ton)



Agilidade e flexibilidade para responder às flutuações de mercado

¹Soja + Farelo + Milho, MMtons

Fonte: Estimativas internas com base em dados da Veeries, AgRural, Orion

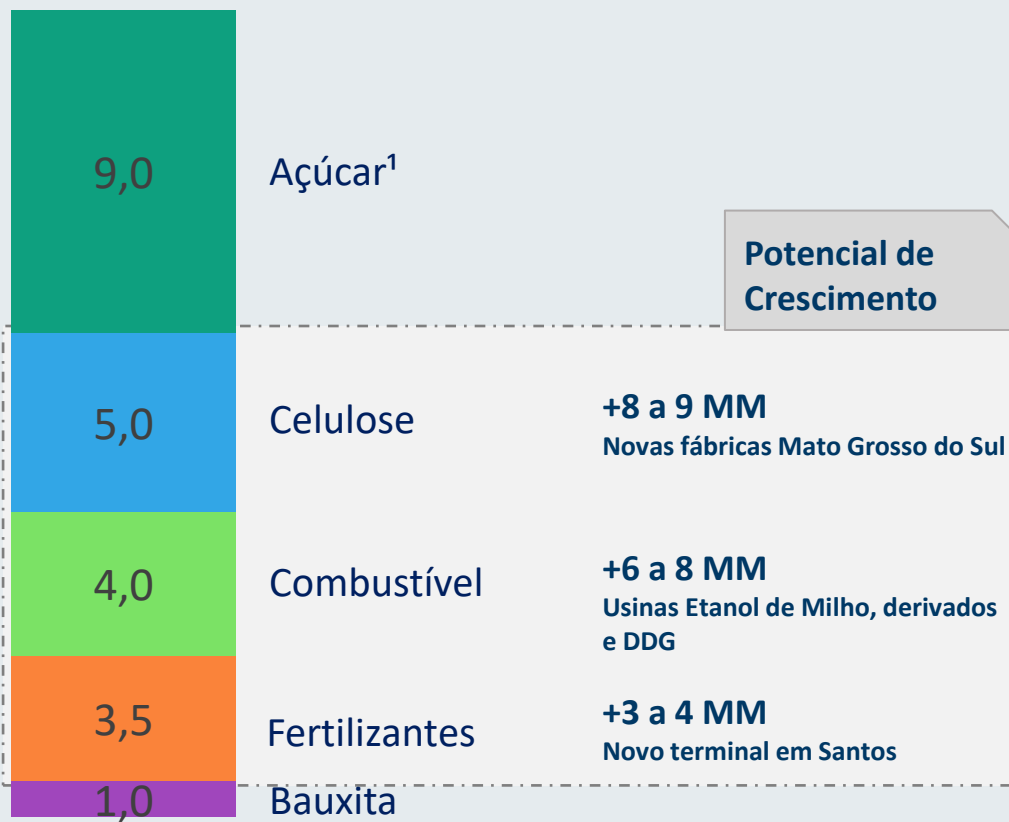


CARGA GERAL

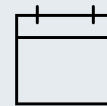


Estratégia de **adensamento logístico** na ferrovia e **resiliência** de portfólio comercial

Portfólio Operação Norte (mmtón)



Características Comerciais



Contrato de longo prazo
take or pay

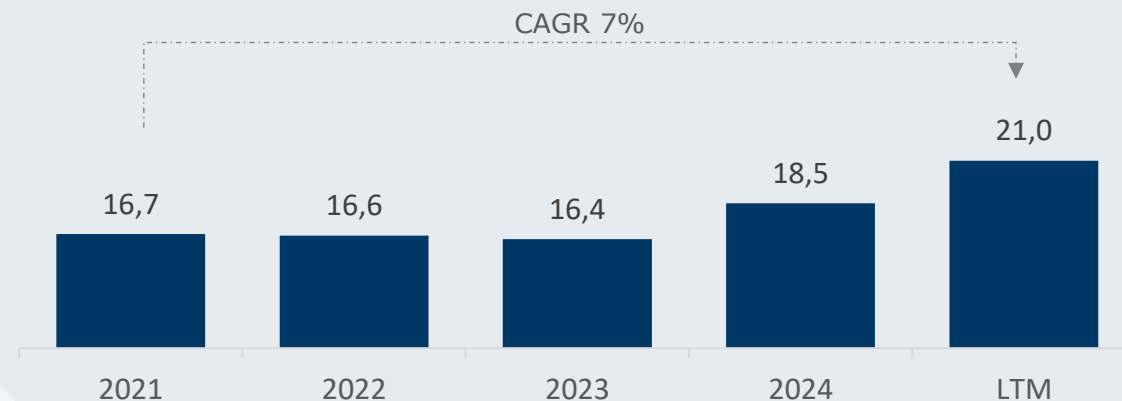


Coinvestimento na ferrovia

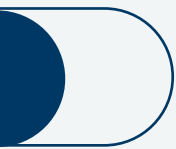


Preços indexados inflação e combustível

Histórico de Desempenho – Volume Transportado (mmtón)



¹Aprox. 3mmtón atendidas na ferrovia própria e aprox. 6mmtón atendidas com soluções de terceiros



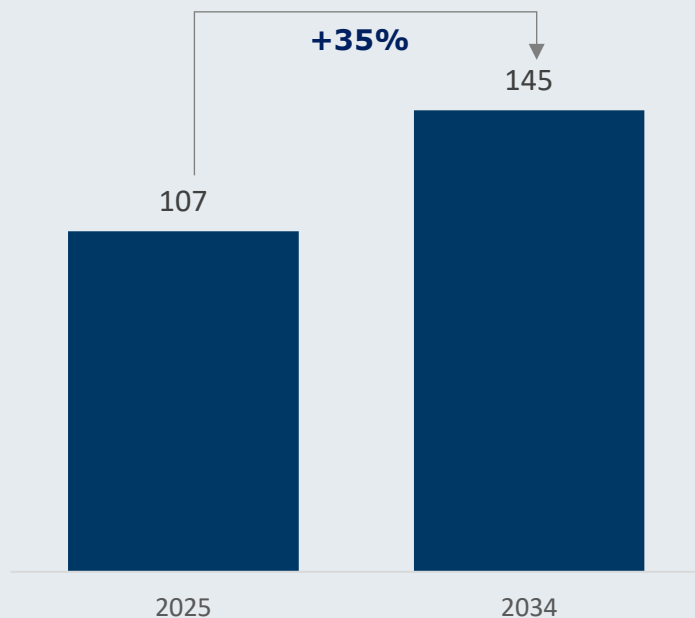
VISÃO DE FUTURO

Posicionamento geográfico da ferrovia assegura a posição de **solução estruturalmente mais competitiva**

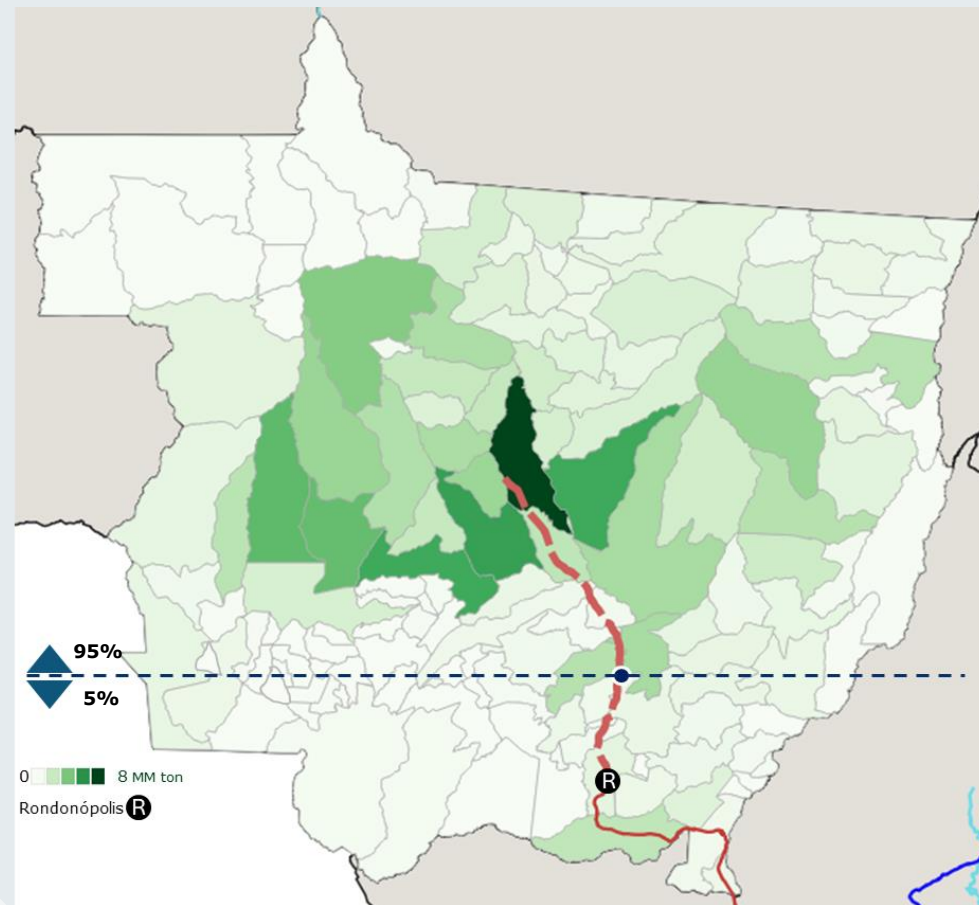
Produção de grãos no Mato Grosso crescerá 40mmton

Produção Soja e Milho Mato Grosso

[IMEA - MMtons]



Footprint otimizado, com a ferrovia no coração da produção



Liderança em custo logístico permite **posicionamento comercial dinâmico**, com flexibilidade para otimizar o **uso da capacidade e a participação de mercado**

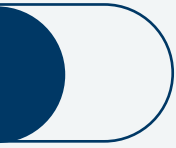
Reposicionamento comercial no curto prazo, refletindo o **equilíbrio do custo logístico** no Mato Grosso e no **pleno entendimento das condições alternativas**

Aumento da produção no Mato Grosso e posicionamento geográfico da ferrovia dão **sustentação para os preços ao longo dos ciclos**



José Carlos Broisler

Vice-Presidente
Infraestrutura



PORTFOLIO DE PROJETOS

Alavancas para **ampliar a capacidade e competitividade estrutural** da ferrovia



FERROVIA DO MATO GROSSO

MALHA PAULISTA E FERROVIA INTERNA DO PORTO DE SANTOS (FIPS)

PORTOS E TERMINAIS

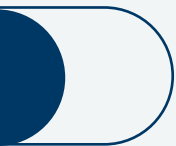
MANUTENÇÃO DE VIA

ENGENHARIA

PLANEJAMENTO

EXECUÇÃO





FMT – Ferrovia do Mato Grosso

Execução *on schedule e on budget*

rumo

FASE 01

162km
de ferrovia

40 milhões de m³
de terra movimentada
(21 Maracanãs cheios)

1 Terminal
transbordo
de 10 MMt

MARCOS CONCLUÍDOS

67% de conclusão

11 OAE's finalizadas

17 km de superestrutura montada

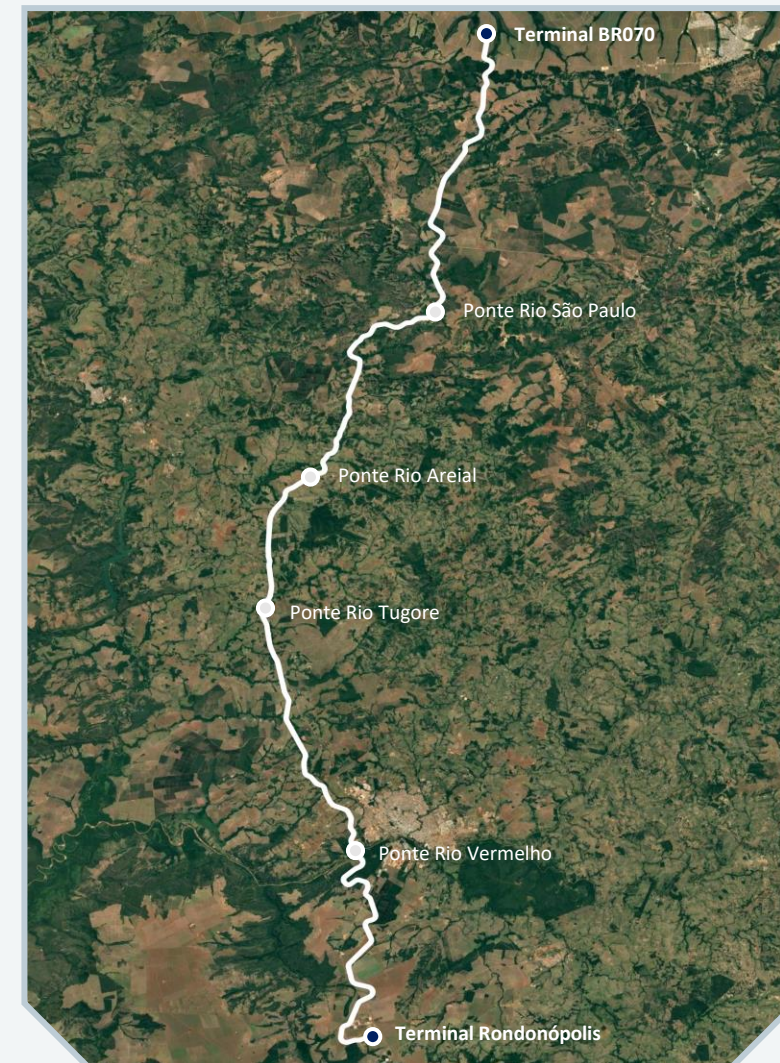
100% dos trilhos adquiridos e já no Brasil

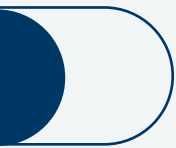
Fábrica de dormentes operacional

Estaleiro de solda operacional

5.200 pessoas mobilizadas

1.100 equipamentos mobilizados





FMT – Ferrovia do Mato Grosso

rumo

Avanço na execução das principais **Obras de Arte Especiais** representa uma importante **mitigação de riscos** do projeto



Km 8 - Viaduto sobre a BR163



Km 26 - Viaduto sobre a BR163



Km 35 - Ponte sobre o Rio Vermelho



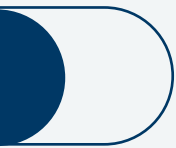
Km 72 - Ponte sobre o Rio Tugore



Km 87 - Ponte sobre Rio Areal



Km 113 - Ponte sobre o Rio São Paulo



FMT – Ferrovia do Mato Grosso

Progresso na execução de obras de **infraestrutura e superestrutura ferroviária**

rumo

Infraestrutura



Km 25 – Plataforma concluída



Km 133 – Canaletas construídas e terraplenagem em andamento



Km 158 – Corte com taludes finalizados com hidrossemeadura

Superestrutura



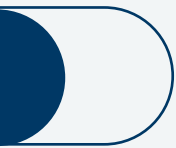
Km 8 – Fábrica de dormentes



Km 10 - Pórtico



Km 15 – Construção da superestrutura



MALHA PAULISTA

rumo

Aumento de capacidade e segurança com obras de **solução de conflitos urbanos** e **modernização de via** permanente



Passarela de Pedestres | Catanduva Km 134+060



Viaduto Rodoviário | Fernandópolis - km342+460



Viaduto Rodoviário | Fernandópolis - km339+930



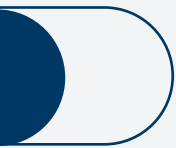
Viaduto Rodoviário | São José do Rio Preto - Km 201+250



Extensão de Pátio | Solução Paratinga
Fase 1 - km111+453



Redução de Singela | Limeira - km109+352



MANUTENÇÃO DE VIA PERMANENTE

rumo

Garantia de **disponibilidade e integridade de ativos** com **manutenção e modernização** da via permanente



Trecho 1 | Itapeccerica da Serra SP



Trecho 3 | Dobrada SP



Trecho 1 | Desvio Embu Guaçu SP



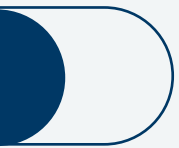
Contenção Serra | Km 79 e 80



Contenção Serra | Km 79 e 80



Esmerilhadora de trilhos



TMS - TERMINAL MARÍTIMO DE SANTOS



Joint Venture com CHS para construção de um **terminal greenfield** que movimentará **grãos e fertilizantes**



VISÃO GERAL DO PROJETO

9 MMt/ano
previstas em Grãos

3.5 MMt/ano
previstas em
Fertilizantes

**Contrato de
arrendamento de
30 anos**
com a DP World

TUP
"Terminal de Uso
Privado"

Aprimoramento em modelo de **gestão e governança de projetos**, com **equipe experiente** que assegura disciplina, previsibilidade e resultados consistentes na execução de obras

Portfolio de projetos aderente ao planejamento, com entrega prevista
on budget e on schedule

Busca contínua por oportunidades e soluções de engenharia que **reduzam riscos e custos** das construções



130.000kg
28.300kg
101.700kg

ALT. MAX.
LARG. MAX.
COMP. ENTRE EIX.
VOLUME

4,651mm
3,252mm
16,500mm
148m³

rumo

Somos o Brasil em movimento

ATENÇÃO

REPRODUÇÃO
PROIBIDA
SEM
AUTORIZAÇÃO
DA RUMO

HTT0513398

rumo

Somos o Brasil em movimento

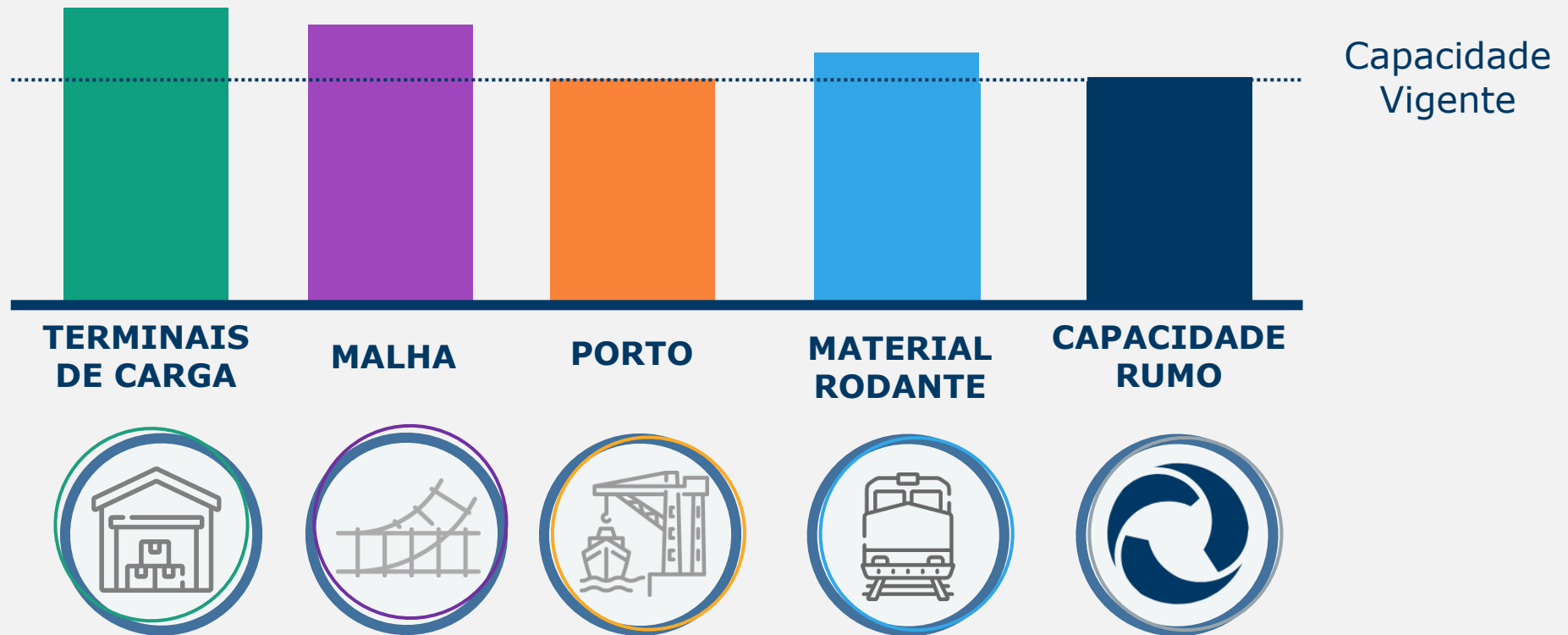
Cristiano Brasil

Vice-Presidente
Operações

Setembro/2025

CONCEITO DE CAPACIDADE

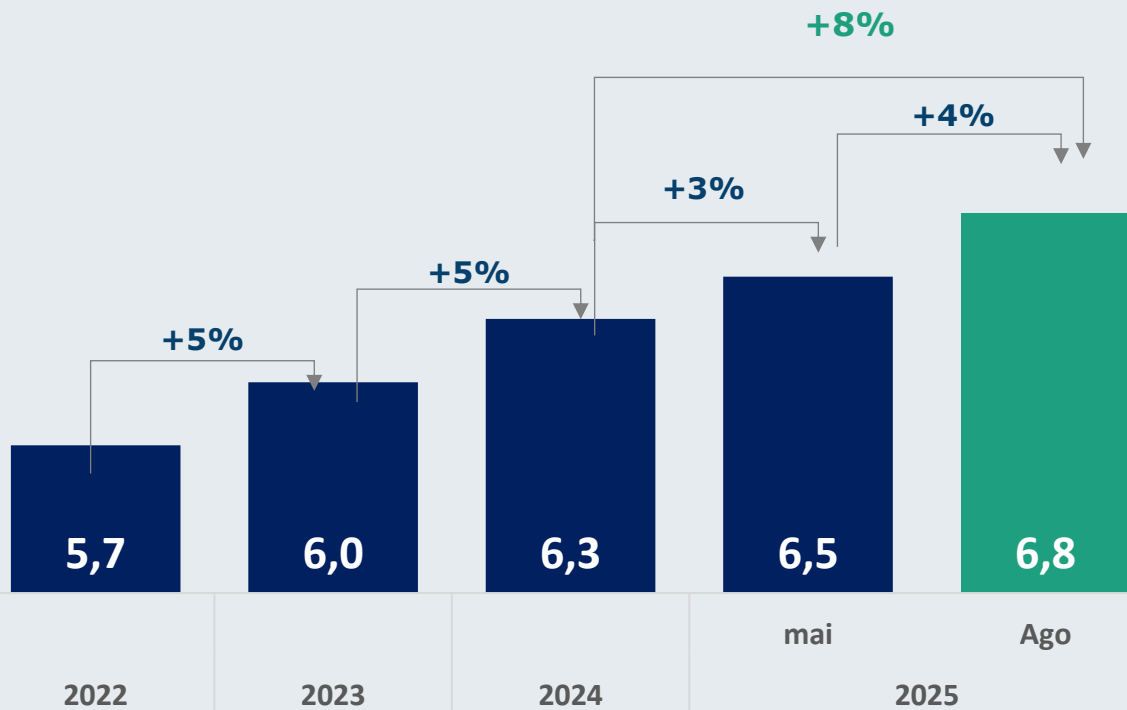
A capacidade do sistema Rumo é definida pelo seu **ponto de maior restrição**



CRESCIMENTO DE VOLUME | Operação Norte

Volumes recordes **atestam a capacidade vigente** e o crescimento é baseado em **quatro pilares de capacidade**

Recordes Volume | BITKU



Investimentos Estruturantes



Eficiência Operacional

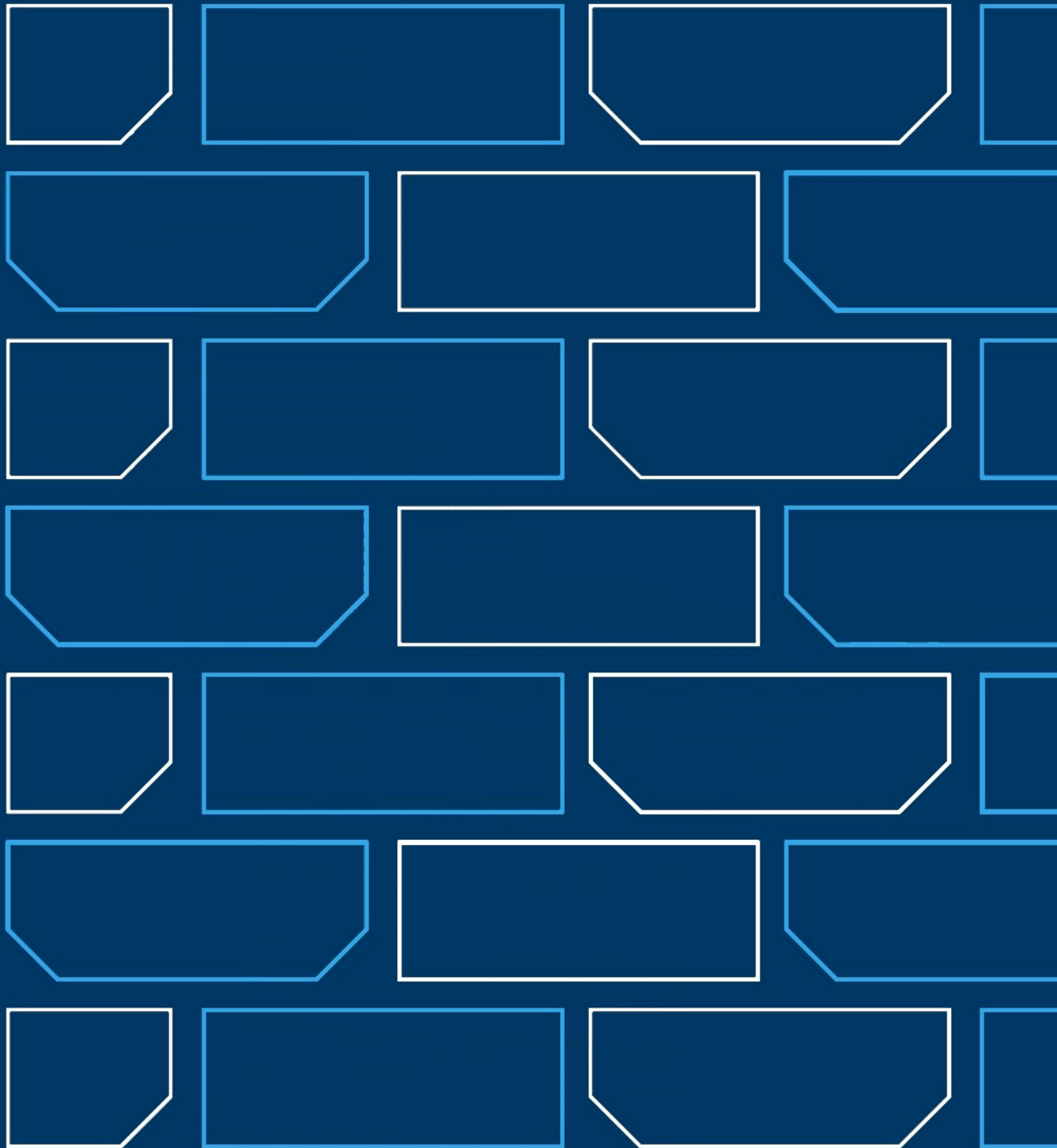


Planejamento e Inteligência



Gente

Investimentos Estruturantes



FRENTE ESTRUTURANTE | Terminais de Transbordo



Frente Estruturante

Terminais
Transbordo interior

BR 070
Terminal Grãos
10 MMtons capacidade

Produto

Terminais



Grãos / Farelo

Rondonópolis^{PO}
Rio Verde^{PO}
São Simão^{PA}
Alvorada^{PA}
Chapadão do Sul^T
Sumaré^{PA}



Açúcar

Itirapina^{PO}
Chapadão do Sul^{PA}
Fernandópolis^{PA}
Pradópolis^T
Iturama^T



Fertilizantes

Rondonópolis^{PO}
Rio Verde^T



Combustíveis

Rondonópolis^T
Rio Verde^T
Paulínia^T



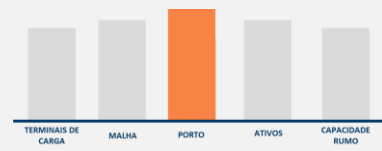
Industrial

Aparecida do Taboado – Celulose^T
Inocência – Celulose^T
Santa Isabel – Bauxita^T



FRENTE ESTRUTURANTE | Porto de Santos

Ferrovia interna ao porto de Santos - 110 km de extensão com 225 chaves para cruzamento



2020-2025



Acesso Ferroviário

+7 Linhas de manobra
+12% km de linha dentro do porto



Terminais

- Recapitação Terminal 39
- Recapitação TEG/TEAG
- Terminais de Celulose (DPW, T32)

2026-2030



Acesso Ferroviário

+ 4 linhas adicionais de manobra
+ Pera Ferroviária (**Outeiros**)



Terminais

- STS11 (TEC)
- Recapitação TEG (Fase 2)
- Adensamento Terminal 39
- Terminal Rumo e CHS Greenfield

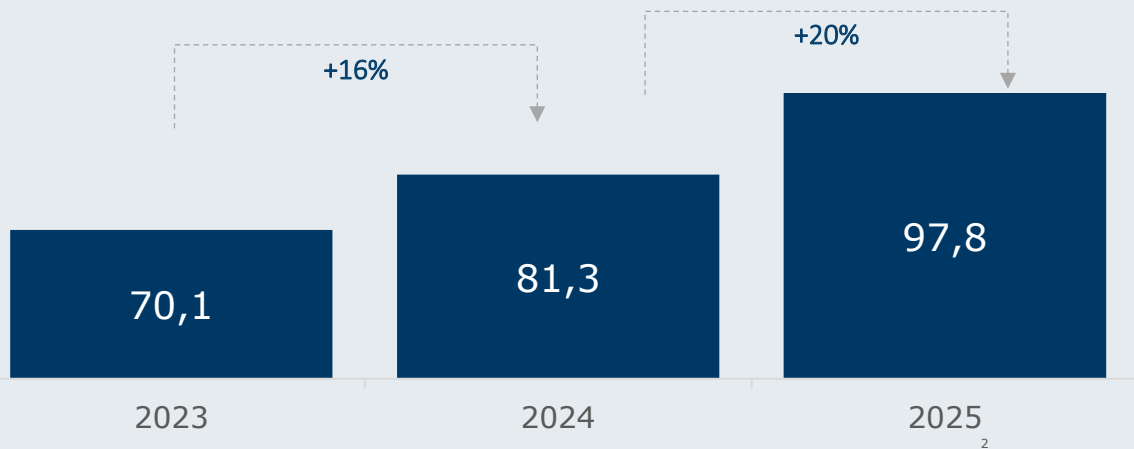
Portfólio de projetos acrescenta pelo menos **25 milhões** de toneladas ao porto

CASE GANHO EFICIÊNCIA | Porto de Santos

De 2023 a 2025, através de processos e eficiência, o sistema **ganhou em capacidade o equivalente a 1 terminal portuário**.

Ganho de Produtividade impulsionado por ações de eficiência

Evolução da Produtividade do Porto – Graneis [Vg/h]
Dados realizados



Gestão de estoque em sistema + incentivo a terminais + FIPS como interface operacional

¹Grãos e Açúcar
²Dados realizados de fevereiro a agosto

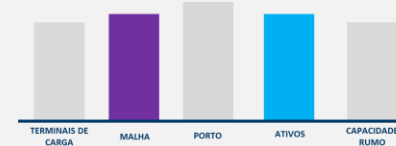
Maior produtividade dos terminais e obras estruturantes resultam em ganho direto de capacidade portuária

Capacidade portuária – Graneis e celulose [Vg/dia]



³Base agosto de 2025

FRENTE ESTRUTURANTE | Via e Rodantes



2020-2025

Malha Ferroviária



+11% em número de Pátios de Cruzamento
57% Malha Paulista Modernizado
80 km/ano

Material Rodante

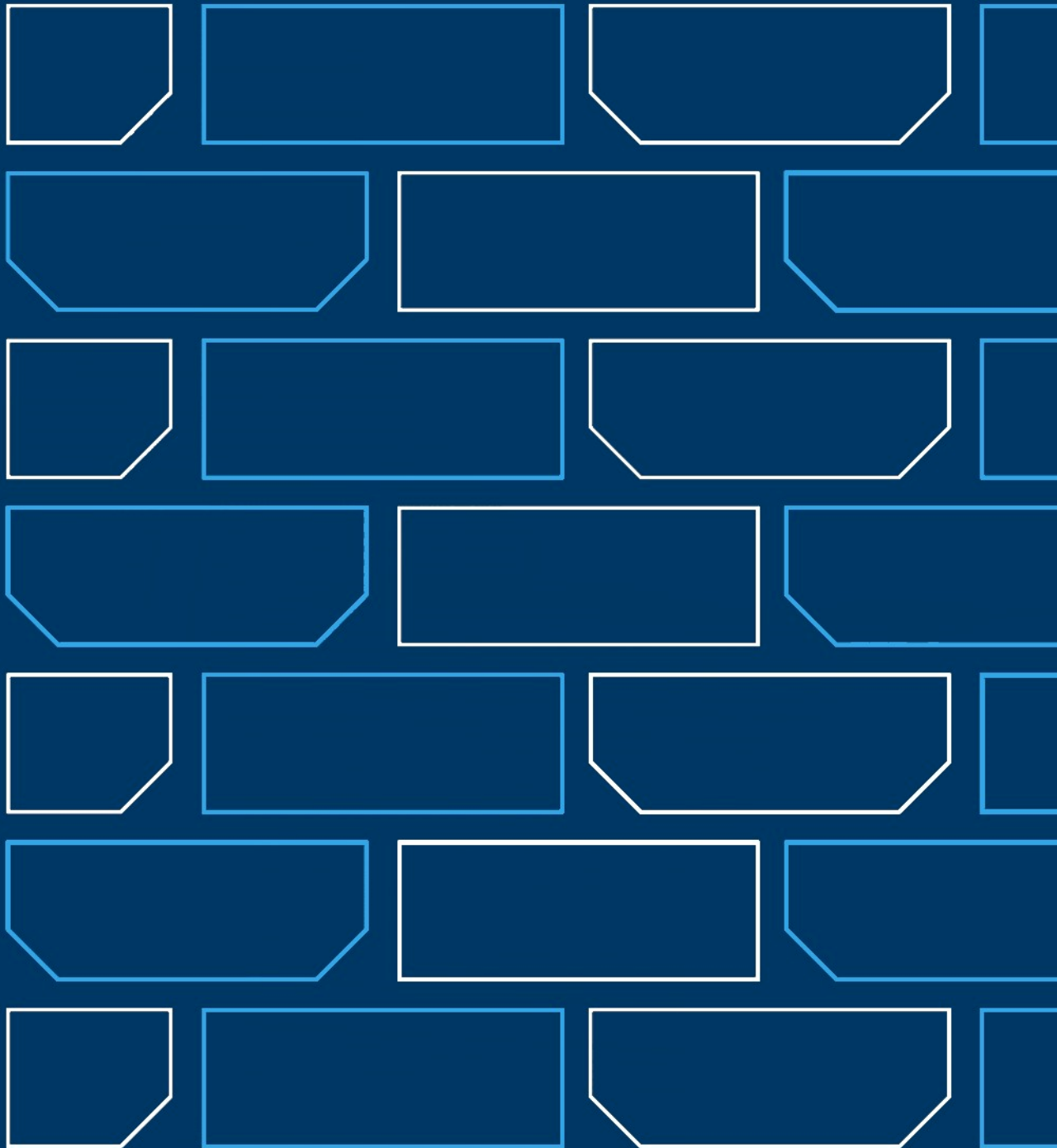


Incremento da Frota em:
+36% Vagões
+45% Locomotivas ES44

2026-2030

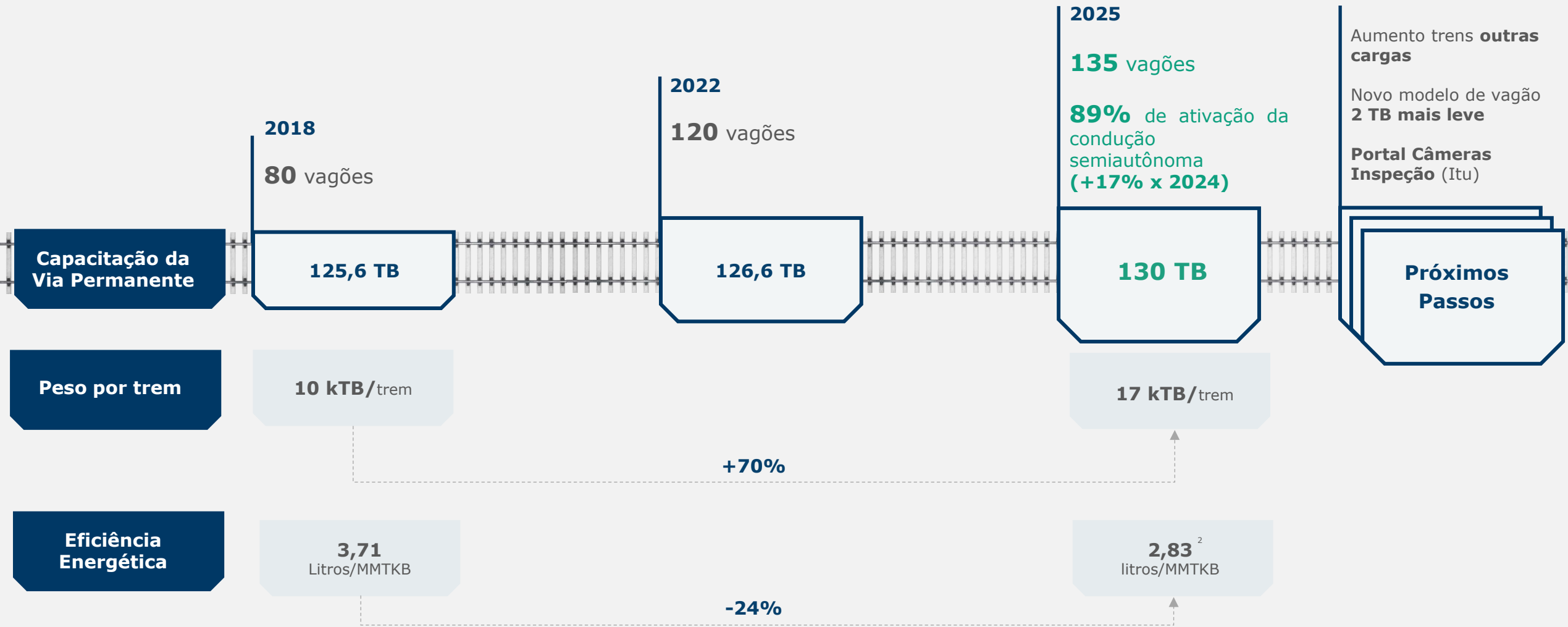
Investimentos em ativos fixos conforme **evolução da demanda**, com timing de resposta adequado

Eficiência Operacional



EFICIÊNCIA OPERACIONAL | Capacitação e Otimização ativos

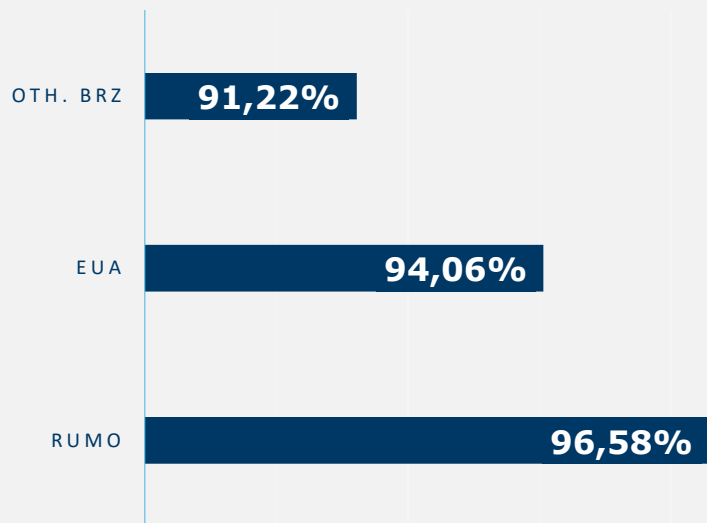
Constante evolução de performance do modelo dos trens com a **capacitação** da nossa Via Permanente e Rodantes



EFICIÊNCIA OPERACIONAL | Disponibilidade e confiabilidade de ativos

Alocação **assertiva** de recursos convertidas em **ganhos consistentes de eficiência**

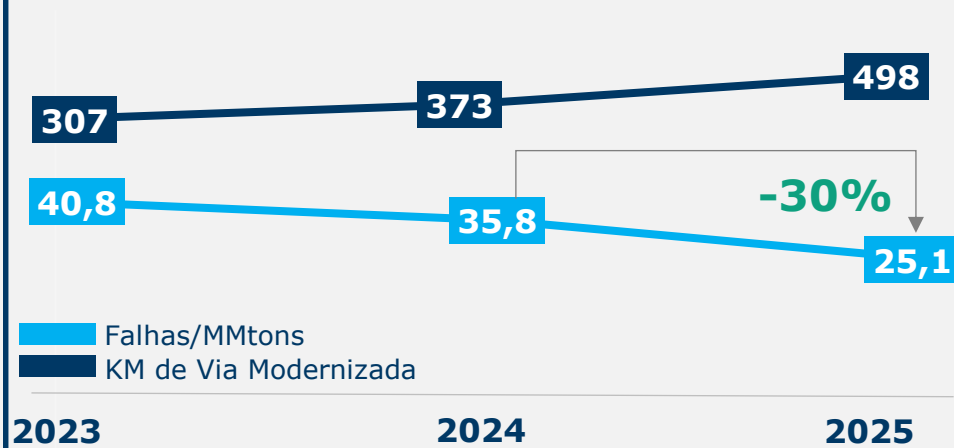
Material Rodante | Disponibilidade locomotivas¹ AC44/ES44 [%]



+1% Disponibilidade = \approx **-4** Locomotivas

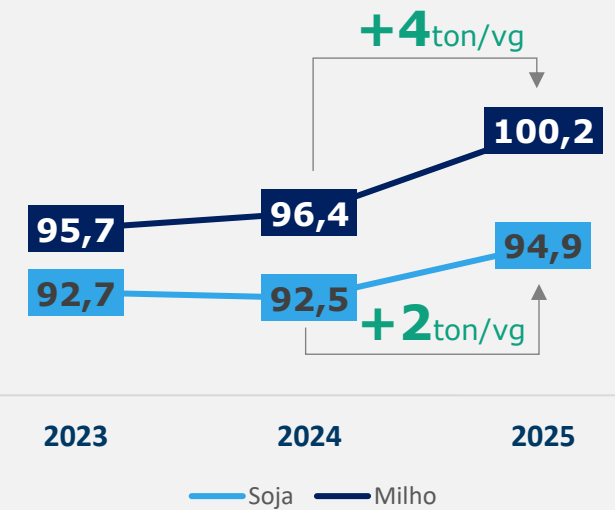
¹Dados realizados de janeiro a junho de 2025

Via Permanente | Falhas causa Via/MMtons



Estratégia de **modernização** garantindo confiabilidade do ativo

Terminais² | Enchimento por Vagão [ton]



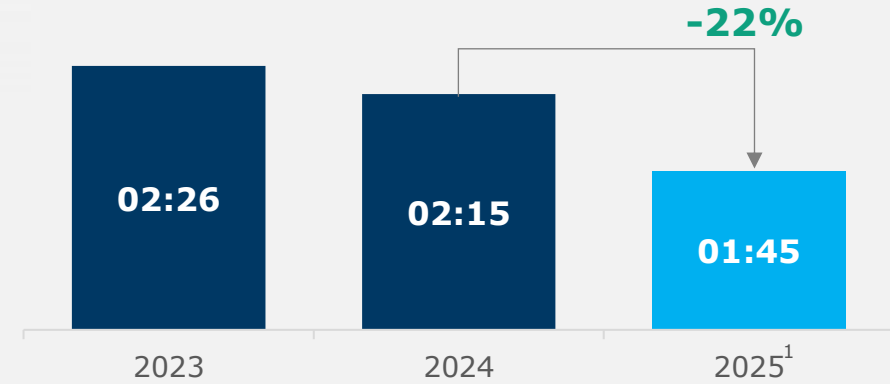
+4 Vagões por trem em eficiência de carregamento

²Rondonópolis e Rio verde

EFICIÊNCIA OPERACIONAL | Estrutura de Atendimento

Velocidade e assertividade no tratamento de anomalias é crucial na dinâmica operacional

Tempo médio de Atendimento de Anomalias [h]
Mês de maior volume



01 Equipe 24x7 a cada ≈85 km no trecho mais crítico da malha (São Paulo)

+

01 Equipe 24x7 de especialistas para **atendimento remoto** (CIM – Centro de Inteligência de Manutenção)



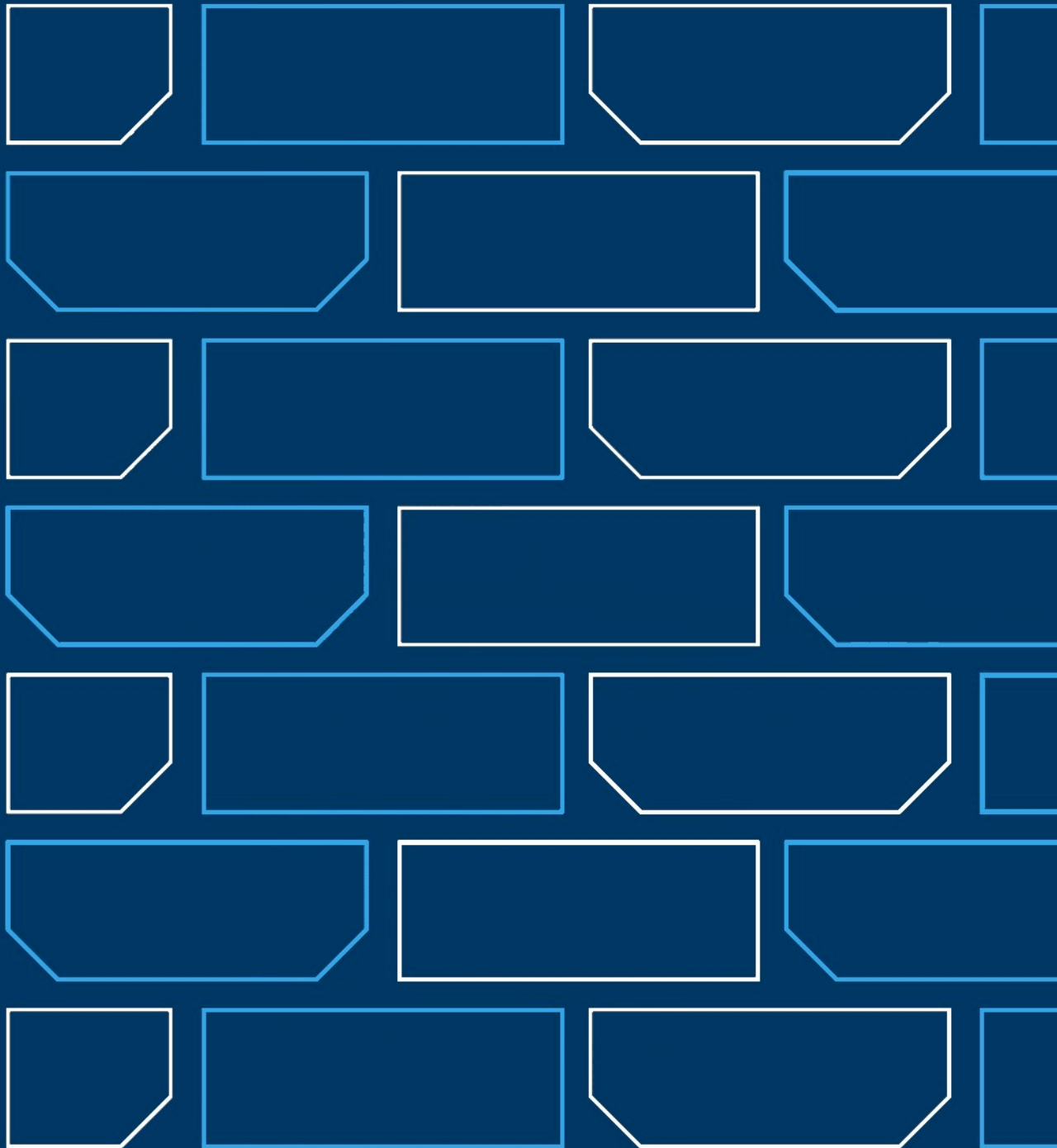
Utilização de dados para **distribuição dinâmica das equipes** conforme pontos críticos da malha



Todos os equipamentos com conectividade garantindo **comunicação imediata e eficaz** ³²

¹Agosto de 2025

Planejamento e Inteligência



PLANEJAMENTO E INTELIGÊNCIA | Complexidade do Cenário

Evoluímos em performance mesmo em um cenário com mais complexidade de origens

2019



KPI'S | 2024 x 2019

CICLO GRÃOS
Rondonópolis - Santos

7,9 dias
- 10%

TKU/VAGÃO/DIA
Grãos Rondonópolis

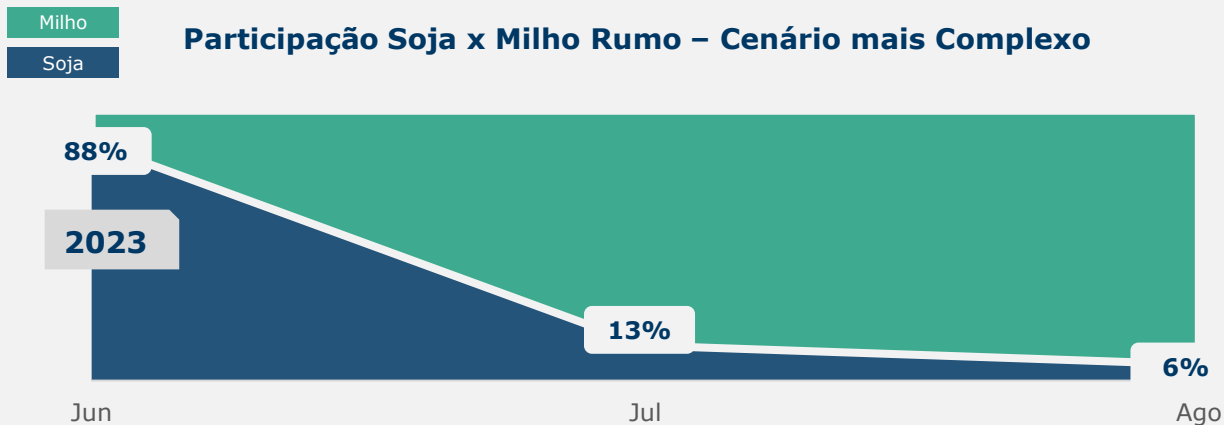
18.293
+ 15%

2024



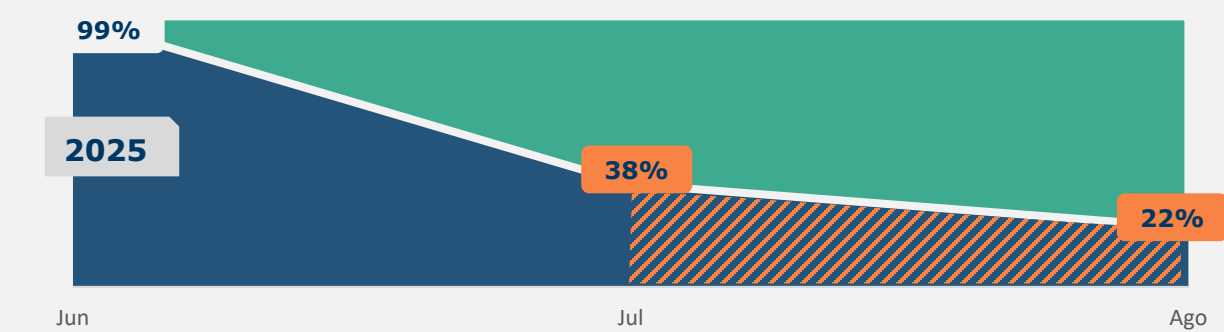
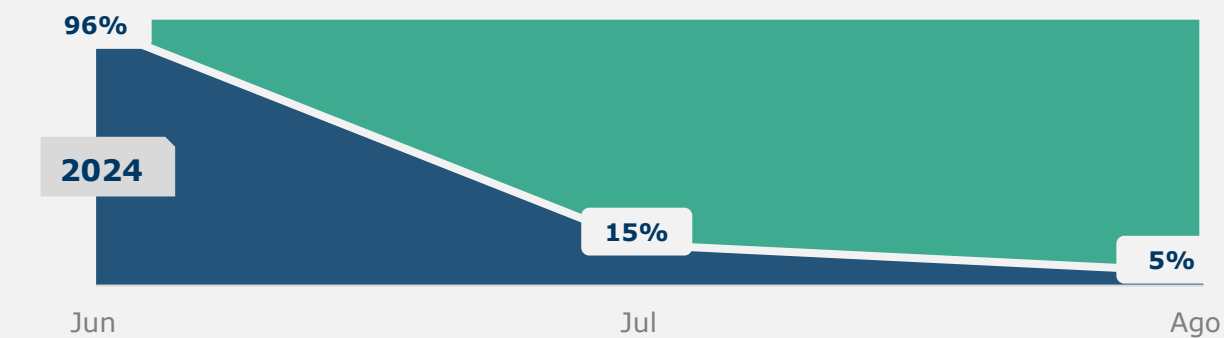
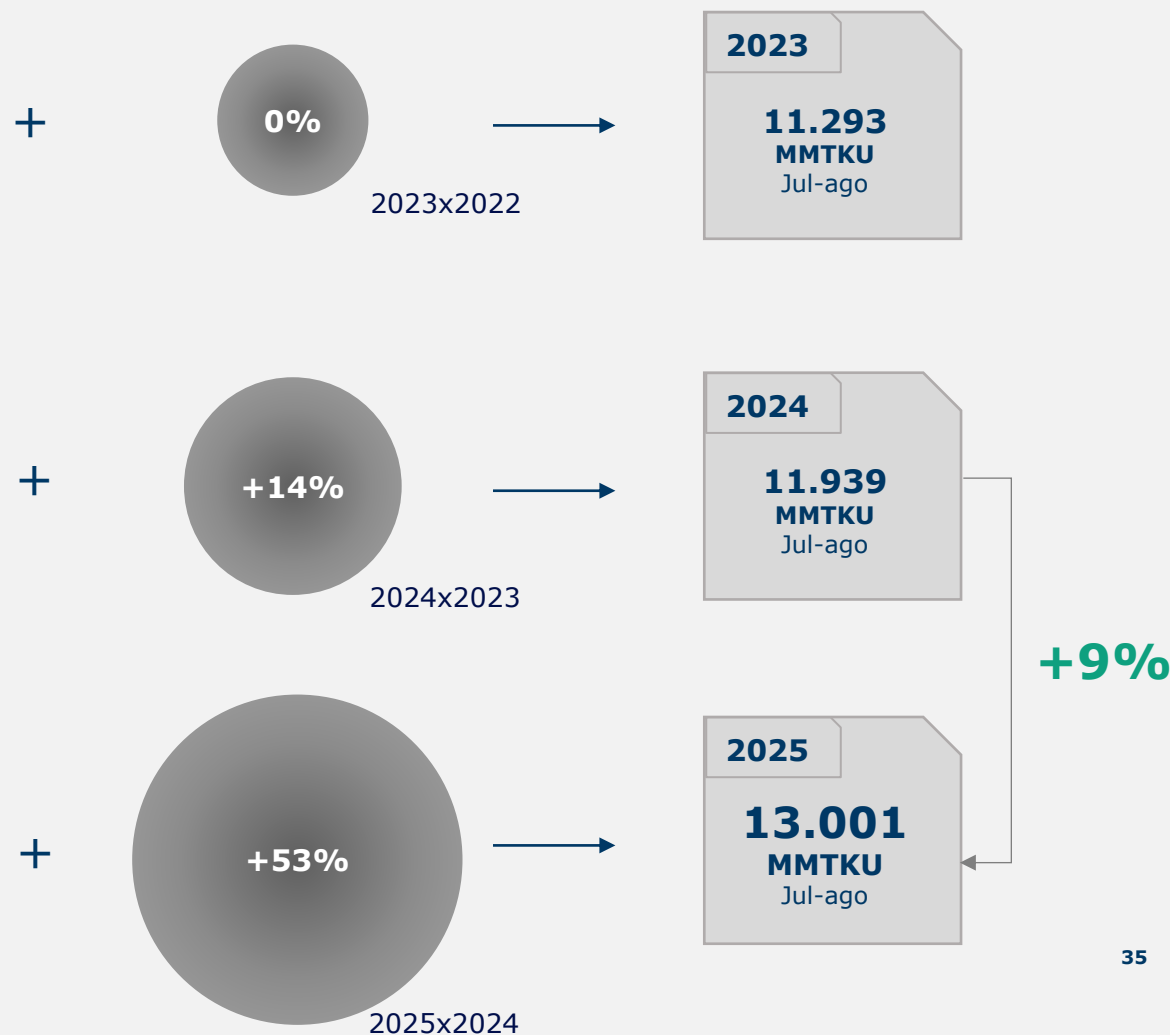
PLANEJAMENTO E INTELIGÊNCIA | Complexidade do Cenário

Mesmo em cenário **mais complexo**, avançamos com **volumes recordes**

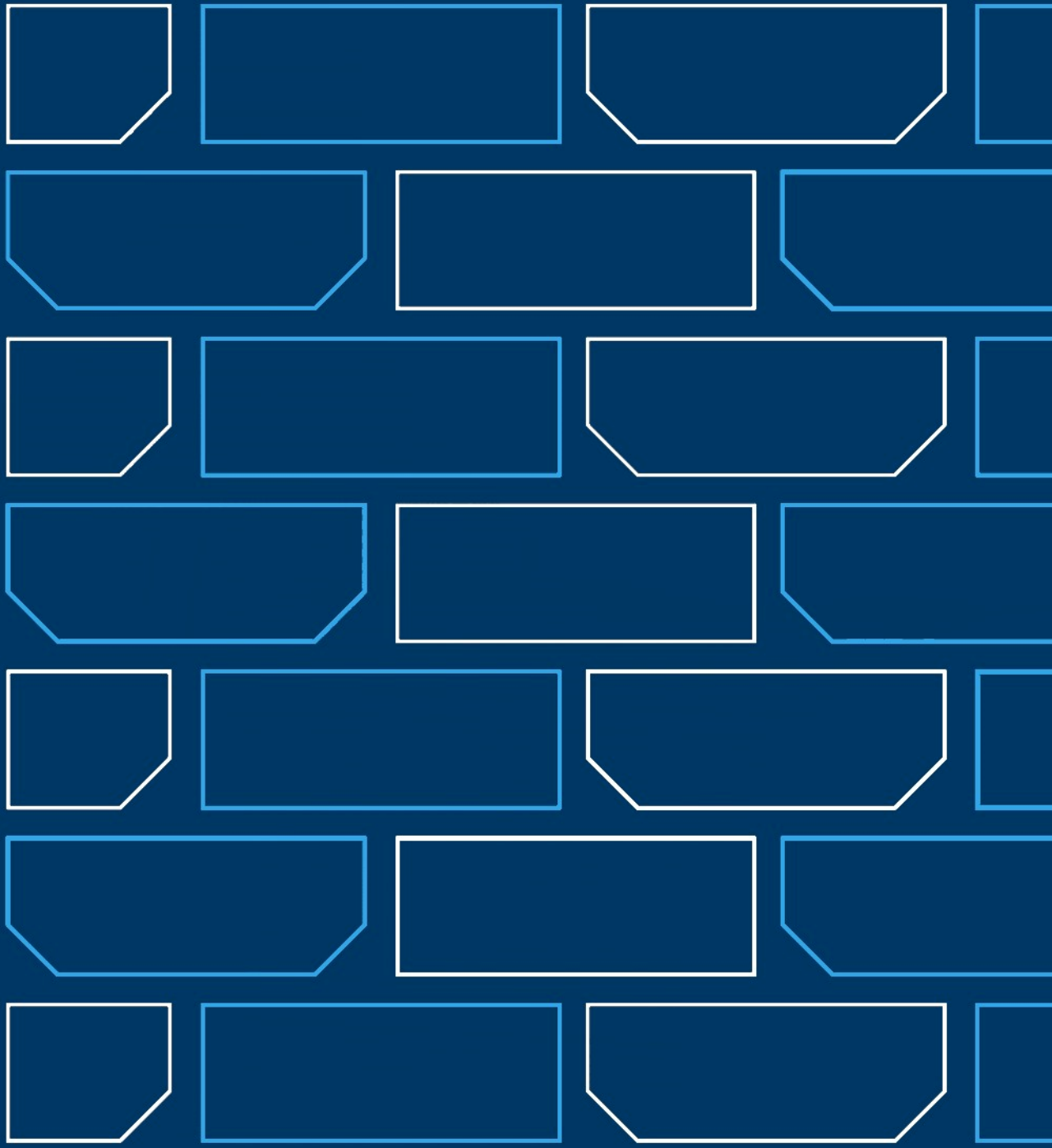


Carga Geral – Crescimento x Ano Anterior [% Jul-Ago]

Resultado Geral – Crescimento com maior complexidade



Gente

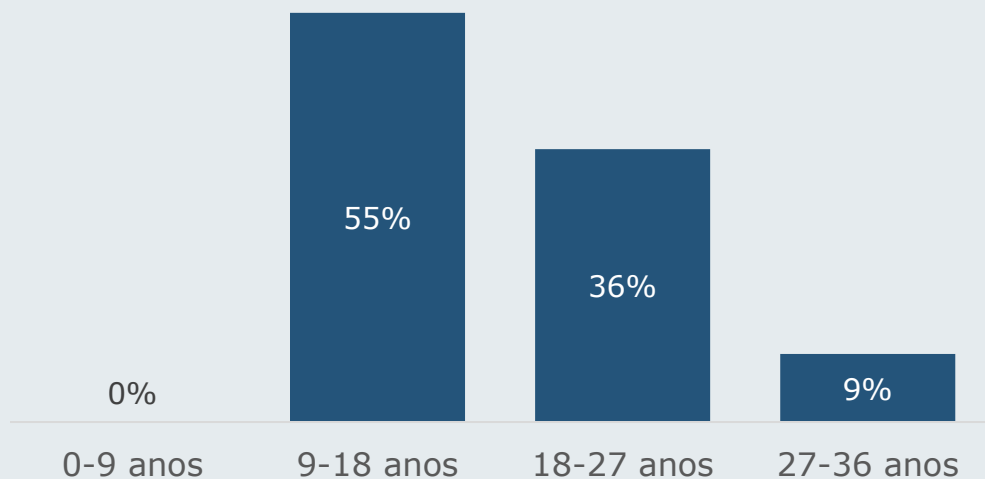


GENTE | Time de ferroviários

Conhecimento e experiência como diferencial operacional

Liderança operacional¹ com média de **17 anos de ferrovia**

% Líderes Operação Vs Tempo de ferrovia

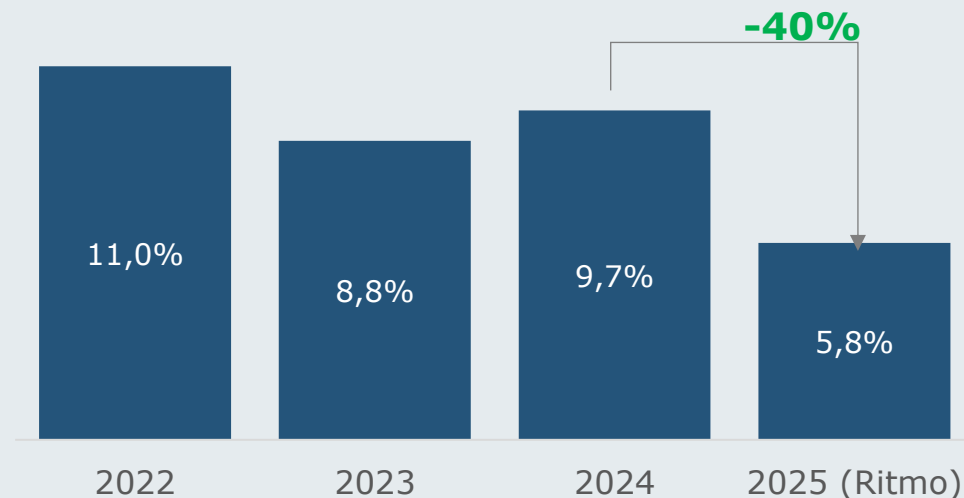


Liderança **forte, engajada e formadora** de gente

¹Gerentes, gerentes executivos e diretores

Base Operacional com menor índice de turnover

Turnover Maquinistas Anual [%]



Função crítica para performance operacional / **9 meses** de formação

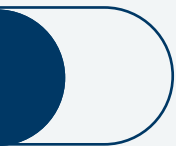
TEMOS **ABSOLUTA CONFIANÇA** QUE TEMOS OS ATIVOS PARA CRESCER E ESTAMOS **PRONTOS** PARA CAPTURAR VOLUMES MAIORES

SOMOS **APAIXONADOS** PELA NOSSA OPERAÇÃO E **OBSESSIVOS** NA BUSCA POR **EFICIÊNCIA OPERACIONAL**

GENTE, TECNOLOGIA E DADOS SERÃO BASE PARA NOSSA JORNADA DE CRESCIMENTO



Pedro Palma
CEO



10 ANOS DE MOVIMENTO E EVOLUÇÃO

rumo

Trajatória sólida, com **crescimento consistente** e **ganho de rentabilidade** ao longo do ciclo

	2015	2020	2023	LTM 2025 ¹	CAGR 2015-LTM
Volume (bi TKU)	44,9	62,5	77,3	79,5	6,2%
Yield (R\$/TKU'000)	83	94	130	160	7,1%
Margem ² (R\$/TKU'000)	66	73	101	127	7,1%
EBITDA ³ (R\$ bi)	1,9	3,5	5,6	7,8	15,9%
Lucro Líq. ³ (R\$ mi)	(458)	305	722	1.929	



Somos o Brasil em movimento

Para contato IR@rumolog.com

**Relações com
Investidores**