



RELATÓRIO DE DESEMPENHO

4T 2025





Relevantes 2025

MLOG CONSOLIDADO



R\$ 249.476

milhares de reais
Receita Líquida



R\$ 73.271

milhares de reais
EBITDA ajustado



R\$ 73.638

milhares de reais
EBITDA



R\$ 3.672

milhares de reais
CAPEX realizado na MOPI

ASGAARD BOURBON — ABN



89,7%

Operacionalidade da
Frota própria Offshore



R\$ 12.185

milhares de reais
CAPEX realizado nas embarcações

CIA DE NAVEGAÇÃO DA AMAZÔNIA—CNA



881 mil m³

Volume transportado



R\$ 25.975

milhares de reais
AFRMM Gerado

Indicadores Relevantes 4T 2025



MLOG CONSOLIDADO



R\$ 64.077

milhares de reais

Receita Líquida



R\$ 11.397

milhares de reais

EBITDA



R\$ 17.036

milhares de reais

EBITDA Ajustado

ASGAARD BOURBON — ABN



86,1%

Operacionalidade



3 AHTS

1 OSRV



R\$ 738.997

milhares de reais

Backlog de contratos

CIA DE NAVEGAÇÃO DA AMAZÔNIA—CNA



13 EMPURRADORES

21 BALSAS



R\$ 6.530

milhares de reais
AFRMM gerado



230 mil m³

Volume
transportado

Rio de Janeiro, 31 de março de 2026. A Administração da MLog S.A. ("MLog" ou "Companhia"), em conjunto com suas subsidiárias diretas ou indiretas Morro do Pilar ("MOPI", Projeto de Minério de Ferro), Companhia de Desenvolvimento do Norte Capixaba ("CDNC", Projeto Distrito Industrial e Porto Múltiplo, em Linhares), Asgaard Bourbon Navegação ("ABN", Companhia de Navegação de Apoio Marítimo), Companhia de Navegação da Amazônia ("CNA", Companhia de Navegação Fluvial) e NSN – Nova Sociedade de Navegação ("Columbus"), em atendimento às disposições legais e estatutárias, submete à apreciação dos Senhores o Relatório de Desempenho e as Demonstrações contábeis individuais e consolidadas, acompanhados do Relatório do auditor independente sobre as demonstrações contábeis, todos referentes ao exercício findo em 31 de dezembro de 2025. Todos os valores mencionados neste relatório, referentes às Demonstrações contábeis individuais e consolidadas, são apresentados em milhares de reais, exceto quando indicado de outra forma.



MENSAGEM DA ADMINISTRAÇÃO



Na **Navegação interior**, o ano de 2025 foi marcado pela definição de uma nova estratégia operacional e pelo início do ciclo de ações que visam alavancar a rentabilidade da CNA no curto e médio prazos. Nesse contexto, a empresa alienou as embarcações que se encontravam fora de operação, encerrou o contrato de bunkering que foi vertido para a carteira de serviços de transporte com cláusula de take or pay relativa a volume mínimo transportado e revisou a matriz de custo, com a devolução de balsas afretadas, priorizando a construção de frota própria.

Com o foco na modernização da frota, utilizando os recursos do AFRMM, iniciou a construção de uma balsa petroleira com capacidade de 4.500 m³ e de quatro graneleiras com 2.400 toneladas de capacidade cada. A balsa-tanque está em fase final de construção, com previsão de entrega no 2T26. As graneleiras estão com 40% a 70% do percentual de obra executados. Vale ressaltar que as novas embarcações já deveriam ter sido entregues a CNA, mas ocorreram atrasos na construção por parte do estaleiro contratado. Destacam-se os prêmios de reconhecimento concedidos pela Raízen a CNA em 2025: 1º lugar em 'Operações Fluviais' e 3º no Troféu Timão de Ouro.

A performance da operação de **Navegação de apoio marítimo offshore** em 2025 foi pautada pela implementação dos reajustes tarifários dos novos contratos celebrados com a Petrobras, com aumento consistente das taxas diárias. Destaca-se que a performance em 2025 não refletiu de forma integral as novas tarifas acordadas, pois os contratos dos AHTS Geonísio Barroso e Yvan Barretto foram iniciados em abril e maio, evidenciando espaço para captura de rentabilidade adicional. Informamos ainda a classificação da ABN em décimo lugar no Programa de Excelência Operacional para Transporte Aéreo e Marítimo - PEOTRAM 2025, um reconhecimento do compromisso com a segurança e a sustentabilidade nas atividades marítimas.

Entretanto, não navegamos somente em mares calmos em 2025. Mesmo com robustos investimentos realizados em manutenção/docagem e acompanhamento rigoroso da integridade dos nossos ativos, duas de nossas embarcações apresentaram intercorrências mecânicas: o AHTS Geonísio Barroso está inoperante desde 21 de dezembro de 2025 e o AHTS Yvan Barretto está fora de operação desde 30 de janeiro de 2026. Os reparos e as substituições de peças estão sendo efetivados. A expectativa é de que as embarcações Geonísio Barroso e Yvan Barretto retornem a operação em abril de 2026. Ressalta-se que as operações estão cobertas por seguros que contemplam tanto o reembolso de despesas com manutenção e substituição de peças, estimados em R\$ 22 milhões, quanto a cobertura de lucros cessantes, estimados em R\$ 8 milhões, montante que abrange as duas embarcações e todo período de inoperância.

Em 20 de março de 2026, concluímos a aquisição da participação da Bourbon Offshore Marítima na ABN. A MLOG passou a deter 100% do capital social da operadora offshore. O movimento permite a plena integração da ABN ao portfólio de navegação, possibilitando maior sinergia entre os ativos do Grupo.

Encerramos nossa mensagem destacando que o cenário continua promissor para o segmento de navegação de apoio marítimo offshore frente às potenciais avenidas de crescimento da produção de óleo & gás no Brasil, que colocou o País em destaque a nível mundial. Ressaltamos ainda a relevância da navegação fluvial da região norte como canal de escoamento da produção de petróleo e grãos. No entanto, é importante ressaltar também que em decorrência dos recentes eventos de inoperância de duas de nossas embarcações, estamos reforçando a adoção de medidas que visam a preservação de caixa no curto prazo.



Destaque 4T 2025

Navegação

Offshore

A taxa de operacionalidade da frota foi de 86,1% no 4T25, redução de 8,2p.p. ano/ano e queda de 6,9p.p. na comparação trimestral, refletindo principalmente o *downtime* de 47 dias do AHTS Geonísio Barroso, devido às atividades de manutenção programada para o overhaul de motores e a posterior ocorrência de falha mecânica, que resultou na necessidade de reparos e substituição de componentes importados, ocasionando a inoperância por falha mecânica dessa embarcação desde o dia 21 de dezembro. Todavia, as demais embarcações performaram com elevada operacionalidade, alcançando uma taxa média em torno de 98,7% no quarto trimestre de 2025.

A receita líquida totalizou R\$ 49,6 milhões no 4T25, representando crescimento de 34,8% na comparação anual, impulsionada principalmente pelos reajustes das diárias dos contratos iniciados em dezembro/24 e no segundo trimestre de 2025. Na comparação trimestral, observa-se queda de 8,5%, explicado pelo menor nível de operacionalidade em função da inoperância temporária do AHTS Geonísio Barroso. Todavia, parte da perda da receita dessa embarcação será compensada via reembolso do seguro de lucros cessantes, estimado em cerca de R\$ 4 milhões, abrangendo todo o período de inoperância da embarcação, inclusive o 1T26.

Interior

O volume transportado no 4T25 totalizou 230 mil m³, uma leve retração de 1,0% em relação ao mesmo período de 2024, porém apresentando crescimento de 14,9% em relação ao 3T25.

A receita líquida da atividade de transporte de carga totalizou R\$ 14,4 milhões no 4T25, queda 23,7% comparado ao mesmo período de 2024.

Em relação ao 3T25, observou-se um aumento de 5,7%, refletindo parcialmente o maior volume transportado no período.

A mudança no mix de rotas, inclusive com viagens em trechos mais curtos, explicam a queda da receita na comparação anual, bem como o crescimento mais tímido em relação à evolução do volume no terceiro trimestre de 2025.

Cabe ressaltar que a receita do 4T25 não incluiu a atividade de *bunkering*, cujo contrato foi encerrado no primeiro semestre do ano. Em contrapartida, essa atividade gerou uma receita de R\$ 5,9 milhões no 4T24.

Mineração

Ao longo do 4T25, a Companhia seguiu implementando as atividades necessárias para a consecução dos marcos relacionados ao licenciamento do Projeto MOPI (LI), ainda pré-operacional, que visa uma produção anual de 25 milhões de toneladas de pellet feed com alto teor de ferro (em torno de 68,5%), insumo estratégico para a sustentabilidade da siderurgia mundial.

Contexto Organizacional



CRIAÇÃO DA COLUMBUS SHIPPING E DA SOCIEDADE EM CONTA DE PARTICIPAÇÃO (SCP)

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 controlada NSN possui somente uma embarcação de apoio de pequeno porte em seu rol de ativos próprios; que, por sua vez, está afretada a ABN.



4T 2025

ASGAARD BOURBON

NAVEGAÇÃO OFFSHORE



Destaques operacionais

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

OPERACIONALIDADE

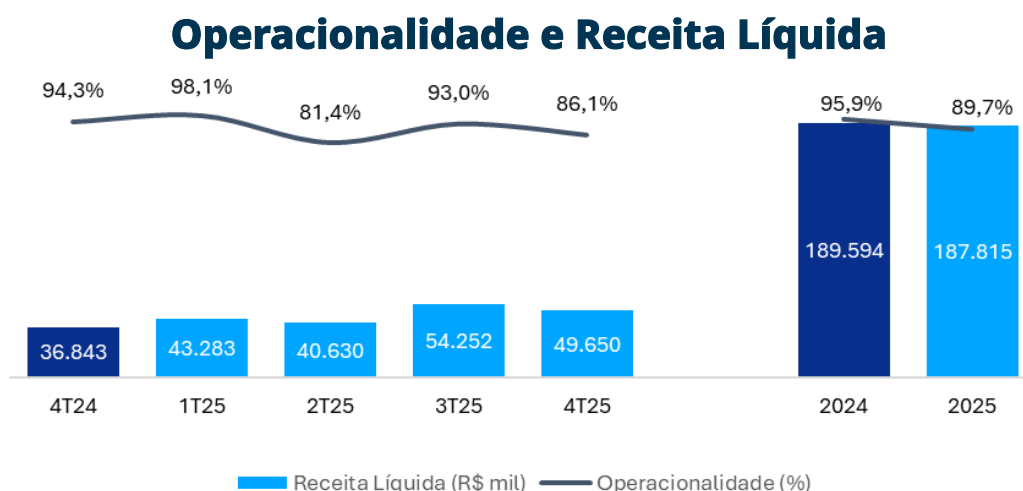
A taxa de operacionalidade da frota foi de 86,1% no 4T25, redução de 8,2p.p. ano/ano e queda de 6,9p.p. na comparação trimestral, refletindo principalmente o *downtime* de 47 dias do AHTS Geonísio Barroso, devido às atividades de manutenção programada para o *overhaul* de motores e a posterior ocorrência de falha mecânica, que resultou na necessidade de reparos e substituição de componentes importados, ocasionando a inoperância dessa embarcação desde o dia 21 de dezembro. Em contra partida, as três outras embarcações de apoio offshore performaram com elevada operacionalidade no período. Os AHTS Haroldo Ramos e Yvan Barretto apresentaram taxa média de 98,4%; e, o OSRV Asgaard Sophia alcançou operacionalidade de 99,2%.

Em 2025, a taxa de operacionalidade da frota própria alcançou 89,7%, redução de 7,0 p.p. na comparação anual. As paradas do AHTS Geonísio Barroso foram os principais ofensores da operacionalidade no período.

RECEITA LÍQUIDA

A receita líquida totalizou R\$ 49,6 milhões no quarto trimestre de 2025, aumento de 34,8% ano/ano, refletindo os reajustes positivos das taxas diárias dos novos contratos, iniciados em dezembro de 2024 (OSRV Asgaard Sophia) e no segundo trimestre de 2025 (AHTS Geonísio Barroso e Yvan Barretto), compensando a menor taxa de operacionalidade no trimestre.

Na esteira do reajuste tarifário, a receita líquida da frota própria totalizou R\$ 187,8 milhões em 2025, correspondendo a um crescimento anual robusto de 28,8%. Considerando a frota total, que incluía uma embarcação a mais em 2024, a receita líquida ficou levemente inferior na comparação anual (-0,9% ano/ano). Os reajustes das diárias estabelecidos nos novos contratos compensaram o fato da ABN ter operado com uma embarcação a menos em 2025, após o fim do contrato de afretamento em setembro de 2024, bem como a menor taxa de operacionalidade anual devido, principalmente, a inoperância da embarcação Geonísio Barroso.



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

BACKLOG ATUAL DE CONTRATOS

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

A operação de navegação de apoio marítimo offshore fechou o ano de 2025 com um *backlog* de R\$ 739 milhões, com perspectiva de realização dessa carteira no período de três a quatro anos.

Destaca-se que três, das quatro embarcações de apoio marítimo offshore, estão operando sob novos contratos, iniciados no biênio 2024/2025, que seguiram os mesmos escopos dos anteriores, mas com diárias reajustadas em patamares superiores. A totalidade dos contratos da operação offshore em andamento foram celebrados com a Petrobras.

Backlog atual de contratos - Offshore

Embarcação	Tipo Embarcação	Início do Contrato ¹	Término do Contrato Firme ²	Backlog (R\$ 000) ³
Haroldo Ramos	AHTS	set-23	set-27	122.445
Asgaard Sophia	OSRV	dez-24	jan-29	163.418
Geonísio Barroso	AHTS	abr-25	mai-29	226.476
Yvan Barretto	AHTS	mai-25	mai-29	226.658
			Total	738.997



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

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

3- O valor do backlog considera a taxa de câmbio de venda de fechamento em 31 dezembro de 2025, de R\$5,5024, para conversão dos valores em US\$ para 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 Spill Response 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 atividades de navegação no Brasil. Para ser uma EBN, a empresa precisa ser brasileira (mesmo que seu capital seja detido por estrangeiros) e possuir ao 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.





4T 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 4T25 totalizou 230 mil m³, uma leve retração de 1,0% em relação ao mesmo período de 2024. Na comparação trimestral, observa-se crescimento de 14,9% devido a maior demanda por parte dos nossos clientes cativos.

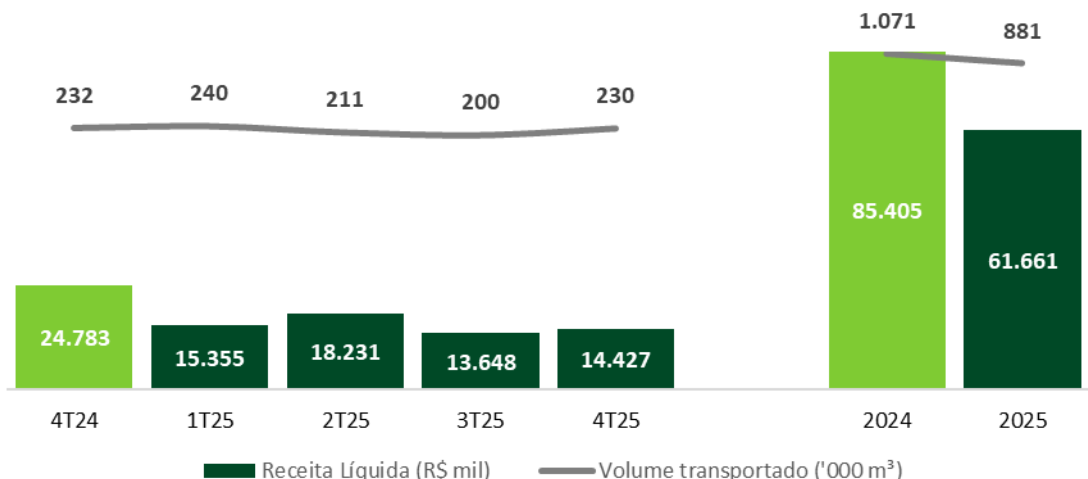
Em 2025, foram transportados aproximadamente 881 mil m³ de petróleo e derivados, correspondendo a uma redução de 17,7% em relação ao ano anterior. O menor volume anual é explicado pelos seguintes fatores: i) redução da demanda por transporte por parte de um cliente cativo, que reestruturou sua estratégia operacional, passando a carregar parte de sua carga diretamente no navio; ii) atuação mais tímida no mercado spot.

Receita Líquida¹

A receita líquida da atividade de transporte de carga totalizou R\$ 14,4 milhões no 4T25, queda 23,7% comparado ao mesmo período de 2024. Em relação ao 3T25, observou-se aumento de 5,7%, refletindo parcialmente o maior volume transportado no período. A mudança no mix de rotas, inclusive com viagens em trechos mais curtos, explicam a queda da receita na comparação anual, bem como o crescimento mais tímido em relação a evolução do volume no terceiro trimestre de 2025. Vale ressaltar que a performance do 4T25 não inclui a atividade de *bunkering*, cujo contrato foi encerrado no primeiro semestre do ano. Em contrapartida, essa atividade gerou uma receita de R\$5,9 milhões no 4T24.

Em 2025, receita líquida da atividade de transporte totalizou R\$ 61,7 milhões, redução de 4,5% ano contra ano, com o aumento médio das tarifas compensando parcialmente o menor volume. A receita advinda da atividade de *bunkering* ficou limitada a R\$ 1,9 milhão no ano, comparado ao montante de R\$ 20,9 milhões em 2024. No total, a receita líquida da CNA em 2025 foi 27,8% inferior a observada em 2024, refletindo os fatores destacados anteriormente.

Volume Transportado e Receita Líquida



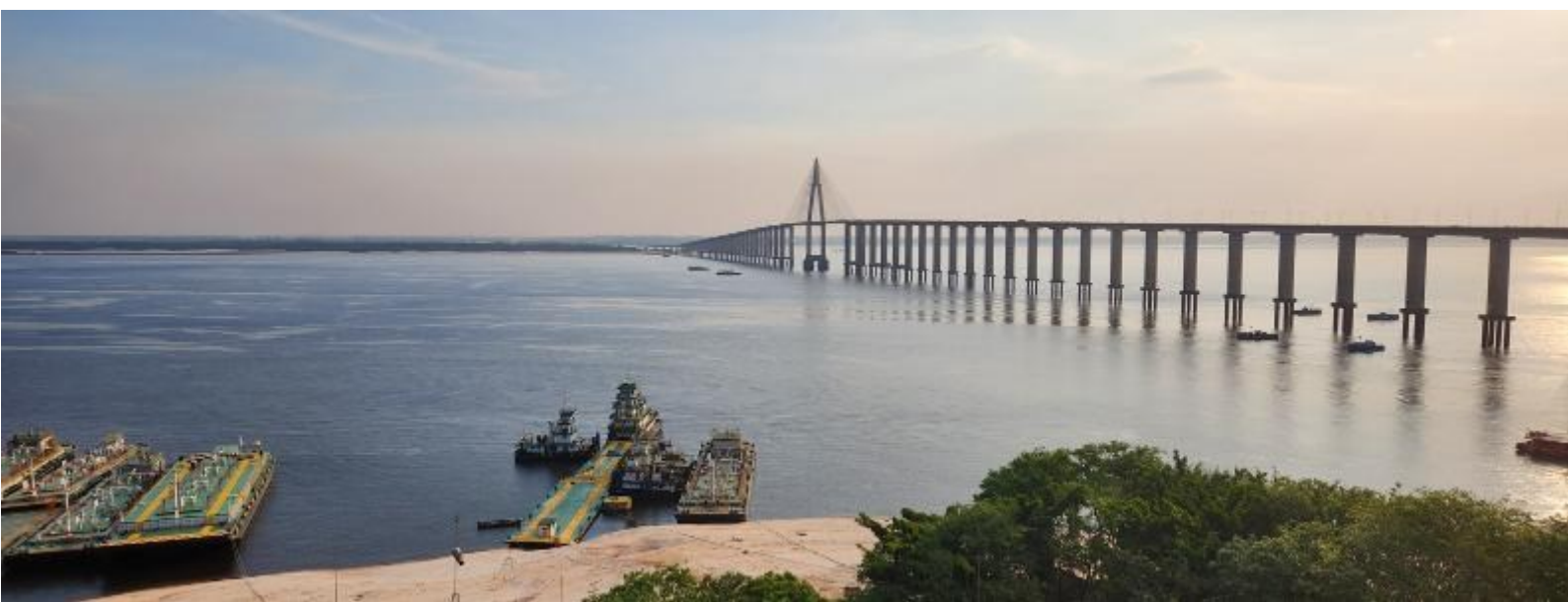
¹ Receita gerencial líquida considerando efeito de corte contábil e eliminando valores recebidos intercompany.

ADICIONAL DE FRETE PARA RENOVAÇÃO DA MARINHA MERCANTE (“AFRMM”)

Parte importante do resultado da CNA é o Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante (“AFRMM”), regulado principalmente pela Lei 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 de navegação 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. O item (vi) foi regulamentado recentemente pela Resolução CDFMM 233/2025. 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.



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)

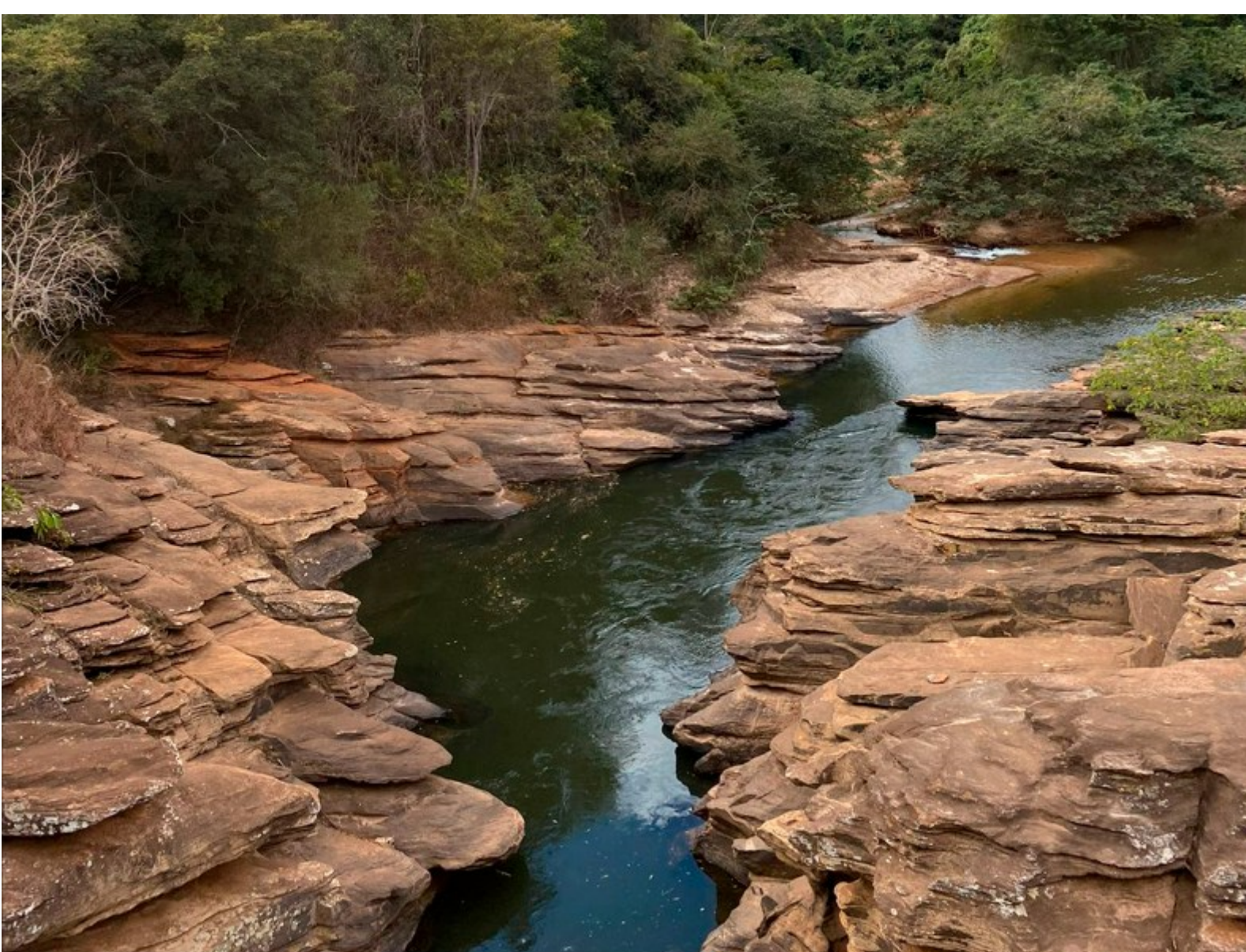
Navegação	4T25	4T24	Δ a/a	3T25	Δ t/t	2025	2024	Δ a/a
Receita Líquida	64.077	61.626	+4,0%	67.901	-5,6%	249.476	274.999	-9,3%
(-) Custo dos Serviços Prestados sem Depreciação	(40.734)	(38.356)	+6,2%	(45.069)	-9,6%	(161.887)	(184.111)	-12,1%
(-) G&A sem Depreciação	(10.031)	(8.937)	+12,2%	(9.380)	+6,9%	(35.681)	(31.614)	+12,9%
(+/-) Outras Receitas (Despesas) Operacionais ²	3.911	7.969	-50,9%	5.053	-22,6%	35.830	26.297	+36,3%
EBITDA¹	17.223	22.302	-22,8%	18.505	-6,9%	87.738	85.571	+2,5%
(+) Novo AFRMM Gerado	6.530	7.483	-12,7%	5.534	+18,0%	25.975	26.345	-1,4%
(-) Receita de AFRMM (CPC07/IAS20)	(5.100)	(5.243)	-2,7%	(5.099)	0,0%	(19.988)	(24.234)	-17,5%
(+/-) Não Recorrente	1.189	(2.726)	-	46	+2.484,8%	(8.342)	(2.063)	+304,4%
EBITDA Ajustado¹	19.842	21.816	-9,0%	18.986	+4,5%	85.383	85.619	-0,3%

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

O EBITDA ajustado alcançou R\$ 19,8 milhões no 4T25, correspondendo a uma margem de 31,0%, redução de 4,4p.p. ano/ano. O aumento dos custos e das despesas gerais & administrativas, em especial com pessoal, bem como a menor geração de AFRMM afetaram a margem EBITDA ajustada no período. No acumulado do ano, o EBITDA ajustado foi de R\$ 85,4 milhões, margem de 34,2%, correspondendo a evolução anual de 3,1p.p.. Contribuíram positivamente o aumento das taxas diárias, bem como a contabilização da receita decorrente da multa em função da rescisão antecipada do contrato da operação de *bunkering* por parte de um cliente (R\$ 7,5 milhões) no segundo trimestre de 2025.

O aumento das receitas não recorrentes em 2025 foi devido também a alienação de embarcações que se encontravam fora de operação da controlada CNA, que gerou um ganho líquido de R\$ 8,7 milhões. Vale ressaltar que essa receita extraordinária não foi considerado para o cálculo do EBITDA Ajustado.





4T 2025

MINERAÇÃO

MORRO DO PILAR

MOPI: MINERAÇÃO



Destaques do Projeto

O Projeto Morro do Pilar (MOPI) tem por finalidade a produção de 25 milhões de toneladas por ano de minério de ferro de alto teor, matéria-prima essencial para a produção do aço verde.

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

O projeto está baseado no Technical Report elaborado pela empresa SRK Consulting em 2014, que apresentava o total de 1,64 bilhão de toneladas de recursos certificados, sendo 1,33 bilhão de toneladas de recursos medidos e indicados e 0,31 bilhão de toneladas de recursos inferidos, seguindo os padrões do Canadian Institute of Mining, Metallurgy and Petroleum (CIM) de 27 de novembro de 2010 e o Canadian National Instrument Form 43-101F (Form NI 43-101F).

O protocolo do requerimento da Licença de Instalação (LI) foi realizado em agosto de 2019 e atualizado em outubro de 2021, com a inclusão da filtragem e empilhamento da totalidade dos rejeitos, eliminando a utilização de barragens, além do faseamento do projeto. Estas atualizações permitiram a sua adequação às melhores práticas ambientais existentes, além de reduzir o investimento e o prazo necessários para o início das operações. O Projeto MOPI foi classificado como prioritário pela Agência de Promoção de Investimento e Comércio Exterior de Minas Gerais (INVEST MINAS), e por esta razão, o licenciamento ambiental está tramitando na Superintendência de Projetos Prioritários (SUPPRI), subordinada à Secretaria de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável (SEMAD).



Testemunho



Projeto Direct Shipping Ore - DSO

A 1ª fase do Projeto MOPI, denominada DSO (Direct Shipping Ore), foi idealizada com o objetivo de reduzir o investimento e o prazo de implantação necessários para o início das operações. Essa fase consiste no processamento simplificado de 20 milhões de toneladas de hematita friável certificadas, localizadas no Pit Norte, sem a utilização de água e/ou barragens de rejeitos. Além desses recursos, a área também contém aproximadamente 10 milhões de toneladas de canga, que potencialmente poderão ser convertidas em produto com qualidade satisfatória.

Direct Shipping Ore - DSO (Fase 1 do Projeto MOPI)

Licenciamento Ambiental

Como o Projeto DSO está localizado na mesma Área Diretamente Afetada (ADA) e seu volume de recursos já era parte do Projeto MOPI, o processo de licenciamento avançará com o atual pedido da LI para o projeto como um todo. Após a emissão da LI e instalação da planta do DSO, a Companhia solicitará uma Licença de Operação (LO) parcial do DSO. A implantação das estruturas e da planta de beneficiamento das fases seguintes do Projeto MOPI já estarão autorizadas por esta LI e serão alvo então de futuros pedidos de LO.

Volume de produção e produto

O volume de produção planejado para o Projeto DSO é de até 5 milhões de toneladas por ano de produto final, minério de ferro fino, com teor de 63,1% de Fe.

Logística

A logística para o escoamento do produto da fase DSO será pelo modal rodoviário.

Investimento (Capex)

O Capex estimado pela Companhia para a implantação completa do Projeto DSO é de US\$50 milhões.

Lito	Massa (Mt)	% Fe	% SiO ₂	% Al ₂ O ₃	% LoI
Total DSO	20.7	63.1	6.33	2.04	1.08

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

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

Logística das Fases 2 e 3 do Projeto Morro do Pilar

Frente às mudanças promovidas pelo Governo Federal no marco regulatório das ferrovias, a MOPI identificou alternativas logísticas para o escoamento do minério de ferro da segunda etapa de seu empreendimento. No biênio 2022 e 2023, foram assinados contratos de adesão para a construção de dois trechos ferroviários, com prazo de vigência de noventa e 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.



4T 2025



Performance 4T 2025



Resultado 4T 2025 (03 meses)	Navegação	Mineração	Consolidado
Receita Líquida	64.077	-	64.077
(-) Custo dos Serviços sem Depreciação	(40.734)	-	(40.734)
(-) G&A sem Depreciação	(10.031)	(2.806)	(12.837)
(+/-) Outras Receitas (Despesas) Operacionais	3.911	(3.020)	891
EBITDA	17.223	(5.826)	11.397
(+) Novo AFRMM Gerado	6.530	-	6.530
(-) Receita de AFRMM (CPC07/IAS20)	(5.100)	-	(5.100)
(+/-) Não Recorrente	1.189	3.020	4.209
EBITDA Ajustado¹	19.842	(2.806)	17.036
Depreciação/Amortização			(12.430)
(-) Novo AFRMM Gerado			(6.530)
Receitas Financeiras			2.387
Despesas Financeiras			(18.405)
Variação Cambial			(256)
(+) Receita de AFRMM (CPC07/IAS20)			5.100
(+/-) Não Recorrente			(4.209)
Imposto de Renda e Contribuição Social			(2.539)
Resultado Líquido			(19.846)

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.

Performance 2025



Resultado 2025 (12 meses)	Navegação	Mineração	Consolidado
Receita Líquida	249.476	-	249.476
(-) Custo dos Serviços sem Depreciação	(161.887)	-	(161.887)
(-) G&A sem Depreciação	(35.681)	(12.112)	(47.793)
(+/-) Outras Receitas (Despesas) Operacionais	35.830	(1.988)	33.842
EBITDA	87.738	(14.100)	73.638
(+) Novo AFRMM Gerado	25.975	-	25.975
(-) Receita de AFRMM (CPC07/IAS20)	(19.988)	-	(19.988)
(+/-) Não Recorrente	(8.342)	1.988	(6.354)
EBITDA Ajustado¹	85.383	(12.112)	73.271
Depreciação/Amortização			(49.343)
(-) Novo AFRMM Gerado			(25.975)
Receitas Financeiras			6.402
Despesas Financeiras			(68.459)
Variação Cambial			872
(+) Receita de AFRMM (CPC07/IAS20)			19.988
(+/-) Não Recorrente			6.354
Imposto de Renda e Contribuição Social			(7.461)
Resultado Líquido			(44.351)

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 Consolidado	4T25	4T24	Δ a/a	3T25	Δ t/t	2025	2024	Δ a/a
Receita Líquida	64.077	61.626	+4,0%	67.901	-5,6%	249.476	274.999	-9,3%
(-) Custo dos Serviços sem Depreciação	(40.734)	(38.356)	+6,2%	(45.069)	-9,6%	(161.887)	(184.111)	-12,1%
(-) G&A sem Depreciação	(12.837)	(15.833)	-18,9%	(13.625)	-5,8%	(47.793)	(46.166)	+3,5%
(+/-) Outras Receitas (Desp.) Operacionais ²	891	7.547	-88,2%	7.012	-87,3%	33.842	26.426	+28,1%
EBITDA¹	11.397	14.984	-23,9%	16.219	-29,7%	73.638	71.148	+3,5%
(+) Novo AFRMM Gerado	6.530	7.483	-12,7%	5.534	+18,0%	25.975	26.345	-1,4%
(-) Receita de AFRMM (CPC07/IAS20)	(5.100)	(5.243)	-2,7%	(5.099)	0,0%	(19.988)	(24.234)	-17,5%
(+/-) Não Recorrente	4.209	(2.304)	-	(1.913)	-	(6.354)	(2.192)	+189,9%
EBITDA Ajustado¹	17.036	14.920	+14,2%	14.741	+15,6%	73.271	71.067	+3,1%
Depreciação/Amortização	(12.430)	(12.523)	-0,7%	(14.365)	-13,5%	(49.343)	(52.792)	-6,5%
(-) Novo AFRMM Gerado	(6.530)	(7.483)	-12,7%	(5.534)	+18,0%	(25.975)	(26.345)	-1,4%
Receitas Financeiras	2.387	392	+508,9%	1.848	+29,2%	6.402	1.962	+226,3%
Despesas Financeiras	(18.405)	(8.554)	+115,2%	(20.819)	-11,6%	(68.459)	(39.461)	+73,5%
Variação Cambial	(256)	(11.878)	-97,8%	1.234	-120,7%	872	(19.245)	-
(+) Receita de AFRMM (CPC07/IAS20)	5.100	5.243	-2,7%	5.099	0,0%	19.988	24.234	-17,5%
(+/-) Não Recorrente	(4.209)	2.304	-282,7%	1.913	-320,0%	6.354	2.192	+189,9%
Imposto de Renda e Contribuição Social	(2.539)	(1.590)	+59,7%	(266)	+854,5%	(7.461)	(2.682)	+178,2%
Resultado Líquido	(19.846)	(19.169)	+3,5%	(16.149)	+22,9%	(44.351)	(41.070)	+8,0%

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" corresponde ao reconhecimento no 2T25, 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 de um cliente (R\$ 7,5 milhões).

Informações contábeis consolidadas



RECEITA LÍQUIDA

A MLog apresentou receita líquida consolidada de R\$ 64.077 no quarto trimestre de 2025, crescimento de 4,0% em relação ao mesmo período do ano anterior.

A receita líquida consolidada totalizou R\$ 249.476 em 2025, correspondendo a uma queda anual de 9,3%, refletindo a menor taxa de operacionalidade em função principalmente das inoperâncias da embarcação Geonísio Barroso, bem como o fim do contrato de *bunkering* no primeiro semestre de 2025, o menor volume transportado na unidade de navegação fluvial e o fato da operação offshore ter operado com quatro embarcações, após o fim do contrato de uma embarcação afretada de terceiros em setembro de 2024. O aumento das taxas diárias diluíram parte dos efeitos negativos no período.

EBITDA AJUSTADO

O EBITDA ajustado da MLog alcançou R\$ 17.036 no quarto trimestre de 2025, correspondendo a uma margem de 26,6%, aumento de 2,4p.p. ano/ano.

Em 2025, o EBITDA Ajustado totalizou R\$ 73.271, crescimento anual de 3,1% ano contra ano. A margem EBITDA Ajustada anual foi de 29,4%, 3,5 p.p. superior a verificada no ano anterior. O aumento das taxas diárias, bem como a contabilização da receita decorrente da multa em função da rescisão antecipada do contrato da operação de *bunkering* por parte de um cliente (R\$ 7,5 milhões) no segundo trimestre de 2025, contribuíram positivamente para a margem do período.

RESULTADO DO PERÍODO

A MLog apresentou prejuízo líquido consolidado de R\$19.846 no quarto trimestre de 2025, montante levemente superior ao prejuízo de R\$19.169 no mesmo período de 2024. O prejuízo apresentado é explicado, principalmente, pelo resultado financeiro negativo devido ao serviço da dívida (R\$ 16.274).

Em 2025, a Companhia apresentou um prejuízo de R\$ 44.351 (versus -R\$41.070, em 2024). As despesas financeiras líquidas, que alcançaram R\$61.185, consumiram a lucratividade operacional do período.

Informações contábeis consolidadas



CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA

A Companhia encerrou dezembro de 2025 com uma posição consolidada em caixa e equivalente caixa de R\$ 32.352 (versus R\$ 25.595, em dezembro de 2024). Desse montante, R\$ 5.477 correspondem ao saldo em aplicação vinculada a garantias de empréstimos, contabilizado no ativo não circulante.

O aumento da disponibilidade é explicado pelo caixa gerado pelas atividades operacionais e novas captações realizadas no período.

AFRMM

A Companhia encerrou dezembro de 2025 com R\$ 16.021 referentes ao saldo de depósitos de AFRMM em conta vinculada, crescimento consistente quando comparado com mesmo período de 2024 que era de R\$6.430.

EMPRÉSTIMOS E FINANCIAMENTOS

A Companhia encerrou dezembro de 2025 com um total de empréstimos de R\$ 223.748, aumento de 26,8% em comparação ao encerramento de 2024, totalmente em moeda nacional. Em torno de 58,8% desse montante está alocado no passivo não circulante (versus 71,7%, em dezembro de 2024).

Cabe mencionar, ainda, a existência de passivos relacionados às obrigações assumidas para aquisição de investimentos (R\$ 45.844) e o mútuo com partes relacionadas (R\$ 250), 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\$ 45.844, em dezembro de 2025 (versus R\$ 49.709, em dezembro de 2024).

Informações contábeis consolidadas



DÍVIDA LÍQUIDA (ALAVANCAGEM)

R\$ mil	4T25	3T25	Δ t/t	4T24	Δ a/a
Empréstimos & Financiamentos	223.748	232.006	-3,6%	176.510	+26,8%
Passivo Circulante	92.267	80.732	+14,3%	49.963	+84,7%
Passivo Não Circulante	131.481	151.274	-13,1%	126.547	+3,9%
Obrigações na Aquisição de Investimentos	45.844	46.781	-2,0%	49.709	-7,8%
Parte Relacionadas	250	5.123	-95,1%	5.099	-95,1%
Dívida Bruta Total	269.842	283.910	-5,0%	231.318	+16,7%
Caixa e Equivalente de caixa	32.352	54.308	-40,4%	25.595	+26,4%
Aplicações Financeiras de Curto Prazo	26.875	48.038	-44,1%	19.826	+35,6%
Aplicações Financeiras Restritas	5.477	6.270	-12,7%	5.769	-5,1%
Dívida Líquida	237.490	229.602	+3,4%	205.723	+15,4%
Dívida Líquida/EBITDA Ajustado (x)	3,24	3,23	+0,01	2,89	+0,35

A Companhia encerrou 2025 com uma dívida líquida de R\$ 237.490, aumento de 15,4% em relação ao ano anterior. Todavia, o efeito no nível de endividamento foi limitado (+0,35p.p, ano/ano), compensado parcialmente melhor desempenho operacional no período, medido pelo conceito do EBITDA Ajustado (+3,1% ano/ano).

Os recursos captados com instituições financeira ao longo de 2025 suportaram, principalmente, os desembolsos com investimentos em modernização da frota e gastos com serviço da dívida.

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 dezembro de 2025, reflete passivo circulante superior ao ativo circulante em R\$ 114.126 (versus R\$ 86.558, em dezembro de 2024). Adicionalmente, as informações contábeis individuais e consolidadas refletem prejuízos acumulados de R\$ 499.196, em dezembro de 2025 (versus R\$ 463.289, em dezembro de 2024).

ESTRUTURA DE CAPITAL

A Companhia fechou dezembro de 2025 com um passivo total de R\$ 683.541, sendo 35,3% no circulante e o remanescente no não circulante. Entretanto, parte significativa desse montante é referente às Subvenções governamentais a apropriar - AFRMM (no valor de R\$ 207.997), 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 a apropriar - AFRMM, o total do passivo circulante e não circulante da Companhia teria se situado em torno de R\$ 475.544, em dezembro de 2025, equivalente a 37,1% do total de ativos e 79,6% do Patrimônio Líquido.

Informações contábeis 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 Geonísio Barroso e Yvan Barretto, 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 31 de dezembro 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.

Informações contábeis consolidadas



EVENTO SUBSEQUENTE

Inoperância temporária das embarcações Geonísio Barroso e Yvan Barretto

- Em 21 de dezembro de 2025, a embarcação Geonísio Barroso, em contrato com a Petrobras, apresentou intercorrência mecânica que demandou reparo com substituição de peças importadas, estando a embarcação inoperante desde então. O retorno da embarcação para operação está planejado para abril de 2026, representando uma renúncia de receita prevista na ordem dos R\$ 23.500, dos quais estima-se o reembolso do seguro de lucros cessantes no valor de R\$ 4.000, estimando-se assim uma perda de receita líquida na ordem de R\$ 13.000 no primeiro semestre de 2026.
- Em 30 de janeiro 2026, a embarcação Yvan Barretto, em contrato com a Petrobras, apresentou intercorrência mecânica que demandou reparo com substituição de peças importadas, estando a embarcação inoperante desde então. O retorno da embarcação para operação está planejado para abril de 2026, representando uma renúncia de receita prevista na ordem dos R\$ 18.500, dos quais estima-se o reembolso do seguro de lucros cessantes o valor de R\$ 4.000, estimando-se assim uma perda de receita líquida na ordem de R\$ 7.000 no primeiro semestre de 2026.
- Ademais espera-se que o seguro de casco e máquinas faça o ressarcimento de parte significativa dos investimentos em peças e serviços necessários para retorno das embarcações às suas atividades, investimentos estes quantificados por hora em R\$ 20.000. No total, estima-se o reembolso de cerca de R\$ 22.000.

Em decorrência dos eventos acima listados, e como medida de preservação de caixa, a Companhia:

- a) Está em trâmites avançados de alienação do terreno pertencente a sua controlada CDNC em Linhares, Espírito Santo, pelo montante de R\$ 18.000. Este ativo não tem geração de caixa ou serve de garantia/aval a nenhuma dívida.
- b) Solicitou aos credores financeiros a suspensão temporária do pagamento de dívidas, sem respostas formais até o momento.

Informações contábeis consolidadas



EVENTO SUBSEQUENTE (CONTINUAÇÃO)

Aumento de participação de investimentos

- Em 6 de fevereiro de 2026, a MLog S.A. celebrou contrato para aquisição da totalidade da participação detida pela Bourbon Offshore Marítima Ltda. na Asgaard Bourbon Navegação S.A.. A Operação foi submetida à aprovação do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE), que proferiu decisão favorável sem restrições em 2 de março de 2026. Transcorrido o prazo de 15 dias sem a interposição de recursos por terceiros ou membro do Tribunal do CADE, MLog e Bourbon concluíram os atos de fechamento da Operação em 20 de março de 2026.

Captação de empréstimos e financiamentos

- Em 11 de fevereiro de 2026, a CNA contraiu um empréstimo de longo prazo, pelo período de vinte e quatro meses, no valor de R\$ 10.000 junto a instituição bancária. Esta captação de recursos tem como propósito aumentar a disponibilidade de caixa. A garantia utilizada foi o contrato com a Petrobrás da embarcação Geonísio Barroso e não existem obrigações de acompanhamento financeiras ou não financeiras.
- Em 06 de março de 2026, a NSN contraiu um empréstimo (nota comercial) de longo prazo no valor de R\$ 4.000 junto a instituição financeira, pelo prazo de dezenove meses. Esta captação de recursos tem como propósito aumentar a disponibilidade de caixa, e a garantia utilizada foi o contrato com a Petrobrás da embarcação Haroldo Ramos. Não existem obrigações de acompanhamento financeiras ou não financeiras.

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.

Mercado de Capitais e Governança Corporativa



INFORMAÇÕES SOBRE EQUIDADE PREVISTAS NA LEI Nº 15.177/2025

A MLog pauta suas práticas de gestão de pessoas no respeito à diversidade, à inclusão e à igualdade de oportunidades, princípios previstos no Código de Conduta Ética da Companhia. Nesse contexto, busca promover tratamento equitativo e acesso às oportunidades de desenvolvimento profissional a todos os colaboradores.

Em atendimento ao disposto na Lei nº 15.177/25, as informações relativas à participação feminina na força de trabalho da Companhia, à presença de mulheres em cargos de administração e à comparação de remuneração entre gêneros serão apresentadas no âmbito da Assembleia Geral Ordinária (AGO), em conjunto com os demais documentos relativos às demonstrações financeiras do exercício, os quais também serão disponibilizados aos acionistas e ao mercado nos termos da regulamentação aplicável.

Audidores 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, 31 de março de 2026.

A Administração

Relações com Investidores

Antonio Frias Oliva Neto

CEO/IR Officer

Contato

ri@mlog.com.br

Telefone: +55 21 3248 4800

www.ir.mlog.com.br