

RELATÓRIO DE DESEMPENHO

1T 2026



M **L** **O** **G**

Indicadores Relevantes 1T 2026



MLOG CONSOLIDADO



R\$ 45.455

milhares de reais

Receita Líquida



R\$ 5.379

milhares de reais

EBITDA



R\$ 7.187

milhares de reais

EBITDA Ajustado

COLUMBUS OFFSHORE (ex-ABN)



56,7%

Operacionalidade



3 AHTS

1 OSRV



R\$ 663.596

milhares de reais

Backlog de contratos

CIA DE NAVEGAÇÃO DA AMAZÔNIA (CNA)



12 EMPURRADORES

20 BALSAS



R\$ 6.457

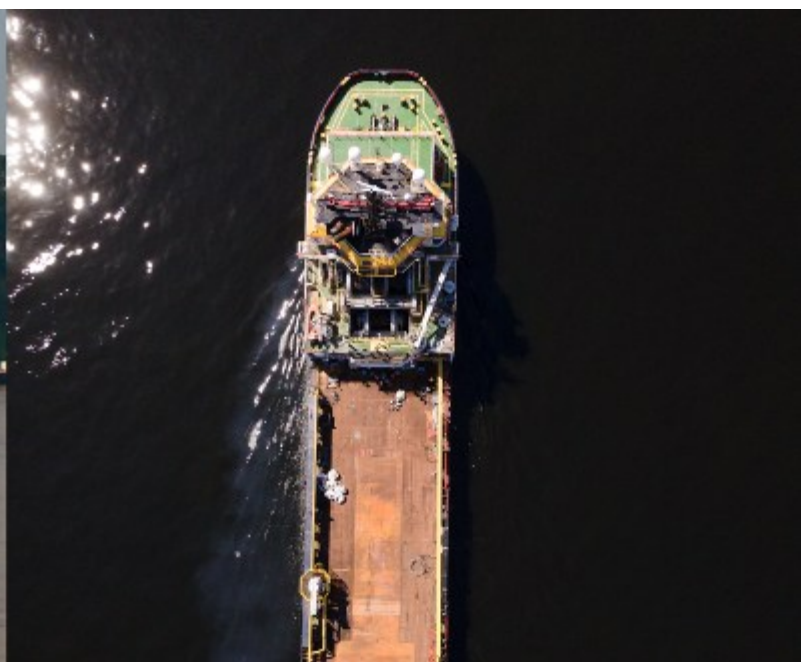
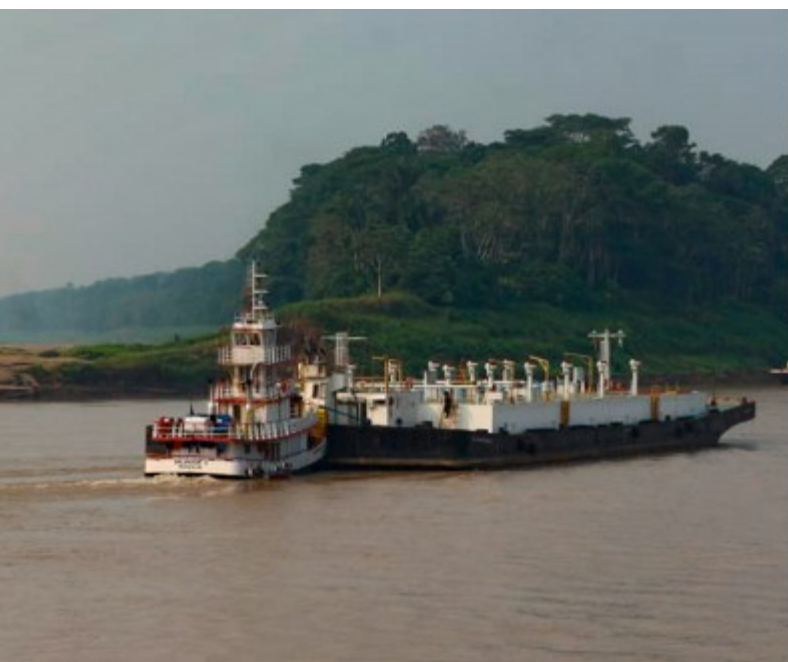
milhares de reais
AFRMM gerado



194 mil m³

Volume
transportado

Rio de Janeiro, 15 de maio 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”), Columbus Offshore (Companhia de Navegação de Apoio Marítimo, ex -ABN), Companhia de Navegação da Amazônia (“CNA”, Companhia de Navegação Fluvial) e NSN – Nova Sociedade de Navegação (“Columbus Shipping”), em atendimento às disposições legais e estatutárias, submete à apreciação dos Senhores o Relatório de Desempenho e as Informações Contábeis Intermediárias Individuais e Consolidadas da Companhia, acompanhados do Relatório do Auditor Independente sobre a Revisão de Informações Trimestrais, todos referentes ao primeiro trimestre de 2026, encerrado em 31 de março de 2026. 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



Ao longo do primeiro trimestre de 2026, a controlada integral CNA (navegação interior) manteve o foco na implementação das ações que visam alavancar a rentabilidade no curto e médio prazos. Nesse contexto, continuaram os investimentos em modernização da frota, com a utilização dos recursos do AFRMM. A construção da balsa petroleira, com capacidade de 4.300 m³, encontra-se avançada, com 91% de obra concluída. A previsão é de que a nova balsa seja incorporada à frota operacional da CNA em junho deste ano. As quatro balsas graneleiras (as primeiras da frota de transporte a granel da empresa) estão com 40% a 80% do percentual de obra executados. Ressalta-se que as novas embarcações já deveriam ter sido entregues à CNA, mas ocorreram atrasos por parte do estaleiro contratado.

Na navegação de apoio marítimo offshore, conforme informado no relatório do exercício de 2025, duas das embarcações da controlada Columbus Offshore 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. Entretanto, o fato de parte significativa das peças de reposição ser importada tem atrasado a volta à operação dessas embarcações. Estamos trabalhando intensamente para que as embarcações retomem a operação em meados de junho de 2026.

Ressalta-se ainda que as operações estão cobertas por seguros que contemplam tanto o reembolso de despesas com manutenção e substituição de peças, quanto a cobertura por lucros cessantes. Parte do reembolso de lucros cessantes da embarcação Geonísio Barroso foi recebida em março de 2026, correspondendo ao montante de R\$5,5 milhões. Estamos aguardando o recebimento da diferença da receita de lucros cessantes dessa embarcação, além do montante relativo ao Yvan Barretto, bem como os reembolsos referentes aos gastos com serviços e peças. Para maio, está previsto o recebimento de aproximadamente R\$ 6,5 milhões em reembolsos, que englobam tanto lucros cessantes quanto parcela de adiantamento dos custos comprovados com a manutenção das embarcações.

É importante destacar que, em decorrência dos recentes eventos de inoperância das duas embarcações, foi necessário intensificar a adoção de medidas voltadas à preservação da liquidez no curto prazo. Nesse contexto, alienamos o terreno de Linhares/ES, que resultou na entrada de caixa de R\$18 milhões em março de 2026. A decisão de venda baseou-se no fato de que a construção de um porto próprio deixou de ser condição necessária para o projeto de mineração em razão da disponibilidade de capacidade de escoamento em portos de terceiros. As ações de preservação de liquidez incluem ainda a suspensão temporária do pagamento de dívidas, bem como as negociações em andamento com credores para adequação dos passivos, além do fortalecimento das medidas de austeridade.

Por fim, ressaltamos que, em março de 2026, foi concluída a transação de aquisição da participação remanescente na Asgaard Bourbon Navegação, agora denominada Columbus Offshore, passando a deter o controle unificado da empresa de navegação de apoio marítimo offshore. O movimento realizado permite a plena integração da Columbus Offshore ao portfólio de navegação, possibilitando maior sinergia entre os ativos, fortalecendo a estratégia de crescimento do Grupo MLog.



Destaques 1T 2026

Navegação

Offshore

A taxa de operacionalidade da frota atingiu 56,7% no primeiro trimestre de 2026, versus 86,1% no 4T25 e 98,1% no mesmo período de 2025, afetada pelas intercorrências mecânicas nos AHTS Geoniso Barroso e Yvan Barretto, que resultaram nas inoperâncias dessas embarcações a partir de 21 de dezembro de 2025 e 30 de janeiro de 2026, respectivamente. As demais embarcações, o AHTS Haroldo Ramos e OSRV Asgaard Sophia, performaram com elevado índice de operacionalidade no período, alcançando uma taxa média de 96,7%.

A receita líquida dessa atividade totalizou R\$ 30,6 milhões no 1T26, queda de 29,3% ano contra ano, negativamente impactada pela menor operacionalidade no período. A maior taxa diária média diluiu parcialmente o impacto negativo da queda da taxa de operacionalidade. A comparação com o quarto trimestre de 2025 evidencia queda de 38,3%.

Vale ressaltar o recebimento de parte do reembolso por lucros cessantes da embarcação Geoniso Barroso, no montante R\$ 5,5 milhões.

Interior

O volume transportado no 1T26 totalizou 194 mil m³, queda de 19,2% ano contra ano e 15,4% inferior ao 4T25. O menor volume foi consequência da redução da demanda por transporte por parte de um cliente cativo, que reestruturou sua estratégia operacional, passando a carregar parcela de sua carga diretamente no navio, bem como a atuação mais tímida no mercado spot em função do redimensionamento da frota, com a devolução, em 2025, das balsas afretadas.

A receita líquida no 1T26 alcançou R\$15,2 milhões, leve queda de 1,3% ano/ano. Vale ressaltar que a performance no 1T25 incluía a receita de serviços de bunkering, atividade encerrada no primeiro semestre de 2025. Excluindo a atividade de bunkering, a receita dos serviços de transporte teria sido 12,6% superior ano/ano. A maior tarifa média e a receita dos contratos com cláusulas de “take or pay” contribuíram positivamente para a performance do segmento de transporte.

Mineração

Ao longo do 1T26, 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 Shipping”) 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 Shipping como sócia participante. Essa SCP permite que sejam visualizados os ativos e passivos na Columbus Shipping, 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 Shipping) 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 Shipping 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 Shipping 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 Columbus Offshore.

COLUMBUS OFFSHORE

1T NAVEGAÇÃO
2026 OFFSHORE (*)



** Columbus Offshore é a nova denominação social da Asgaard Bourbon Navegação.*

Destaques operacionais

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

OPERACIONALIDADE

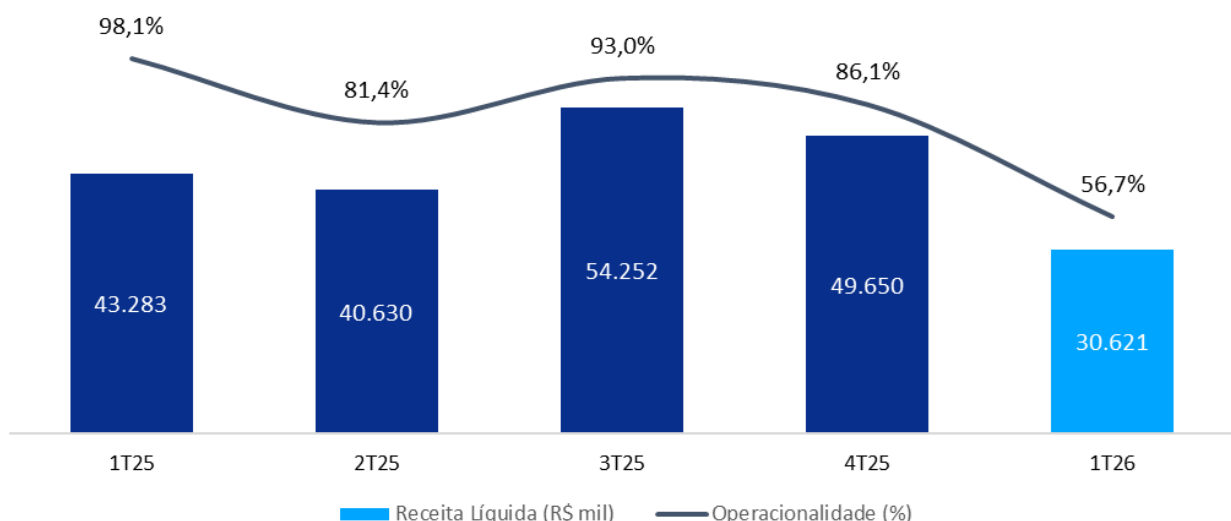
A taxa de operacionalidade da frota atingiu 56,7% no primeiro trimestre de 2026, versus 86,1% no 4T25 e 98,1% no mesmo período de 2025. A operacionalidade no 1T26 foi afetada pelas intercorrências mecânicas nos AHTS Geonísio Barroso e Yvan Barreto, que resultaram nas inoperâncias dessas embarcações a partir de 21 de dezembro de 2025 e 30 de janeiro de 2026, respectivamente. Até o final do primeiro trimestre, as duas embarcações ainda se encontravam em *downtime*, passando por intervenções de reparo e substituição de componentes, em sua maioria importados. As demais embarcações da operadora offshore, o AHTS Haroldo Ramos e OSRV Asgaard Sophia, performaram com elevado índice de operacionalidade no período, alcançando uma taxa média de 96,7%.

RECEITA LÍQUIDA

A receita líquida da atividade de apoio marítimo offshore totalizou R\$ 30,6 milhões no primeiro trimestre de 2026, queda de 29,3% ano contra ano, negativamente impactada pela menor operacionalidade no período. A maior taxa diária média diluiu parcialmente o impacto negativo da queda da taxa de operacionalidade. A comparação com o quarto trimestre de 2025 evidencia queda de 38,3%.

Todavia, vale ressaltar o recebimento de parte do reembolso por lucros cessantes da embarcação Geonísio Barroso no montante R\$ 5,5 milhões, contabilizado como outras receitas operacionais. A parcela referente ao lucros cessantes da embarcação Yvan Barreto ainda não foi recebida.

Operacionalidade e Receita Líquida



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

BACKLOG ATUAL DE CONTRATOS

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

A operação de navegação de apoio marítimo offshore fechou o primeiro trimestre de 2026 com um *backlog* de R\$ 663,6 milhões, com perspectiva de realização dessa carteira em torno de três anos.

Destaca-se que das quatro embarcações de apoio marítimo offshore, três iniciaram novos contratos 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	101.984
Asgaard Sophia	OSRV	dez-24	jan-29	148.405
Geonísio Barroso	AHTS	abr-25	mai-29	206.514
Yvan Barretto	AHTS	mai-25	mai-29	206.693
			Total	663.596

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 março de 2026, de R\$5,2194, 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.





COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO DA AMAZÔNIA

CNA: NAVEGAÇÃO
INTERIOR E
CABOTAGEM

1T
2026

Destaques operacionais

A CNA possui uma frota de 20 balsas e 12 empurradores.



Volume Transportado

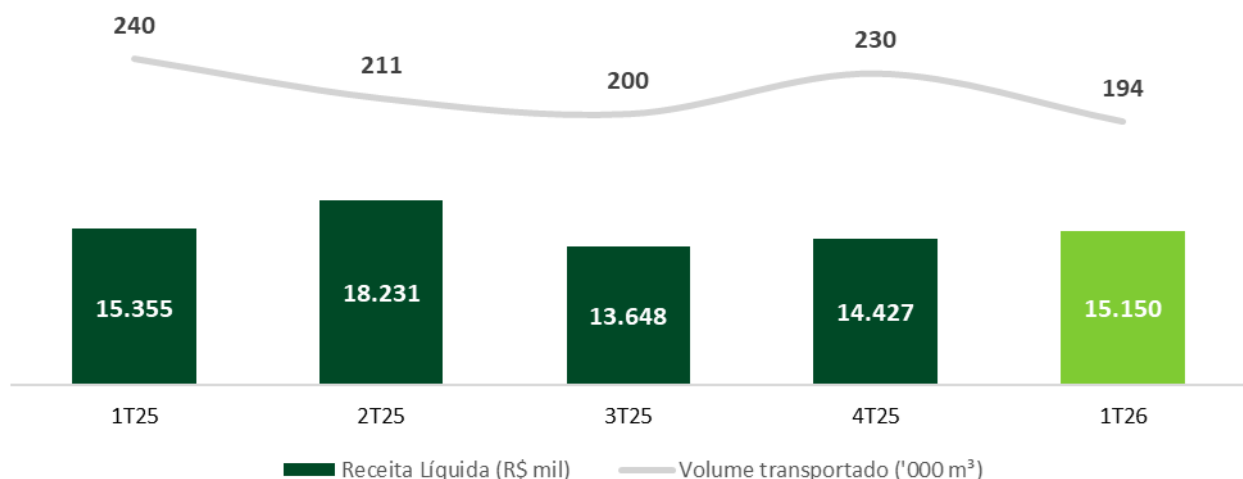
O volume transportado no 1T26 totalizou 194 mil m³, queda de 19,2% ano contra ano e 15,4% inferior ao 4T25. O menor volume foi consequência da redução da demanda por transporte por parte de um cliente cativo, que reestruturou sua estratégia operacional, passando a carregar parcela de sua carga diretamente no navio. A queda na comparação anual reflete ainda o redimensionamento da frota, com a devolução das balsas afretadas de terceiros no 2T25, o que resultou na menor presença no mercado spot.

Receita Líquida¹

A receita líquida no 1T26 alcançou R\$15,2 milhões, correspondendo a uma leve queda de 1,3% na comparação anual. Entretanto, vale ressaltar que a performance no 1T25 incluía a receita de serviços de bunkering, atividade essa que foi encerrada no primeiro semestre de 2025. Sendo assim, excluindo a atividade de bunkering, a receita advinda dos serviços de transporte teria representado um crescimento de 12,6% ano contra ano. A maior tarifa média e a receita advinda dos contratos com cláusulas de “take or pay” contribuíram positivamente para o aumento da receita do segmento de transporte, mesmo com um volume transportado inferior.

Na comparação trimestral, a receita total apresentou crescimento de 5%, refletindo o aumento da tarifa média e a prestação de serviço spot.

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.

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.

Os procedimentos para utilização dos recursos para os itens (i), (ii), (iv) e (vi) estão operacionais por parte do BNDES - Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, agente financeiro responsável por autorizar a movimentação de contas vinculadas. Vale ressaltar que o item (vi) foi recentemente regulamentado, representando assim um novo canal de possibilidade de utilização dos recursos arrecadados pelo AFRMM. A Companhia aguarda a regulamentação dos demais itens para então avaliar o impacto total trazido pela Lei nº 14.301 tanto no que se constituiu como restrição — especialmente a impossibilidade de utilização dos créditos por coligadas em navegação diversa da geradora do recurso — quanto nas suas adições.



Navegação Interior e Cabotagem

CONTABILIZAÇÃO DO AFRMM—CPC 07 (IAS 20)

A contabilização do AFRMM segue as regras do CPC 07 (R1) - Subvenção e Assistência Governamentais (IAS 20). Quando o serviço de frete é finalizado, o valor a receber de AFRMM é reconhecido simultaneamente no ativo não circulante e no passivo não circulante, como receita diferida, não impactando, no momento inicial, o resultado da CNA. Atualmente, em um prazo médio aproximado de 90 a 120 dias, este crédito do AFRMM é depositado na conta vinculada da CNA junto ao Banco do Brasil. Neste momento o AFRMM passa a estar disponível para uso conforme o permitido.

Quando o AFRMM é utilizado, o passivo não circulante que foi contrapartida de seu lançamento e a receita passam a ser afetados como segue:

Se a companhia utiliza R\$100 para a compra de uma embarcação que será depreciada em 20 anos, seu balanço passará a indicar no imobilizado o valor inicial de R\$100 e o passivo continuará apresentando valor também de R\$100 como receita diferida de AFRMM.

Depois do primeiro ano de uso da embarcação, o ativo imobilizado indicará R\$95 (R\$100 - R\$5 de depreciação). O passivo será também reduzido no mesmo montante da depreciação, passando a marcar R\$95. Em contrapartida à esta redução do passivo não circulante, será lançado no resultado o valor de R\$5 como Receitas de Subvenção - AFRMM.

Ou seja, embora o efeito caixa da utilização do AFRMM ocorra em aproximadamente 30 meses e sua utilização não gere um passivo financeiro para a companhia, o lançamento dos valores deste benefício econômico aos acionistas se dá, contabilmente, ao longo da vida útil do ativo.



Navegação

(Offshore + Interior)

Navegação	1T26	1T25	Δ a/a	4T25	Δ t/t
Receita Líquida	45.455	58.638	-22,5%	64.077	-29,1%
(-) Custo dos Serviços Prestados sem Depreciação	(41.018)	(37.806)	+8,5%	(40.734)	+0,7%
(-) G&A sem Depreciação	(7.155)	(7.130)	+0,4%	(10.031)	-28,7%
(+/-) Outras Receitas (Despesas) Operacionais ²	13.420	6.064	+121,3%	3.911	+243,1%
EBITDA¹	10.702	19.766	-45,9%	17.223	-37,9%
Margem EBITDA	23,5%	33,7%	-10,2p.p.	26,9%	-3,3p.p.
(+) Novo AFRMM Gerado	6.457	6.951	-7,1%	6.530	-1,1%
(-) Receita de AFRMM (CPC07/IAS20)	(4.924)	(5.141)	-4,2%	(5.100)	-3,5%
(+/-) Não Recorrente	(2.877)	(923)	+211,7%	1.189	-342,0%
EBITDA AJUSTADO¹	9.358	20.653	-54,7%	19.842	-52,8%
Margem EBITDA Ajustada	20,6%	35,2%	-14,6p.p.	31,0%	-10,4p.p.

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 do segmento de navegação alcançou R\$ 9,4 milhões no primeiro trimestre de 2026, correspondendo a uma margem de 20,6%, queda de 14,6p.p. ano contra ano e redução de 10,4p.p. na comparação trimestral. O principal detrator da margem EBITDA no período foi a inoperância de duas embarcações da operação offshore (AHTS Geonísio Barroso e Yvan Barretto) que, além de impactarem negativamente a receita do período, ainda geraram custos e despesas extraordinárias. As maiores tarifas médias tanto no segmento de navegação interior quanto offshore, o mecanismo de take or pay que representa receita sem a incorrência de custos diretos e o ganho com seguros por lucros cessantes, explicado a seguir, diluíram o impacto negativo da inoperância das duas embarcações.

As receitas não recorrentes do 1T26 incluem o recebimento de parte dos lucros cessantes da embarcação Geonísio Barroso, no montante de R\$5,5 milhões, parcela essa que foi considerada no cálculo do EBITDA Ajustado.





MINERAÇÃO **MORRO DO PILAR**

MOPI: MINERAÇÃO 1T
2026

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.

MOPI - Projeto Morro do Pilar

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

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.

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.

A avaliação estratégica do Grupo de que a construção de um porto próprio deixou de ser condição necessária para o projeto de mineração em razão da disponibilidade de capacidade de escoamento em portos de terceiros resultou na decisão de venda do terreno de Linhares/ES, detido pela subsidiária CDNC. A propriedade foi alienada em março de 2026. Ressalta-se que o ativo não gerava caixa ou servia de garantia/aval a nenhuma dívida do Grupo.



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.



M LOG

Performance 1T 2026



Resultado 1T 2026 (03 meses)	Navegação	Mineração	Consolidado
Receita Líquida	45.455	-	45.455
(-) Custo dos Serviços sem Depreciação	(41.018)	-	(41.018)
(-) G&A sem Depreciação	(7.155)	(2.171)	(9.326)
(+/-) Outras Receitas (Despesas) Operacionais	13.420	(3.152)	10.268
EBITDA	10.702	(5.323)	5.379
(+) Novo AFRMM Gerado	6.457	-	6.457
(-) Receita de AFRMM (CPC07/IAS20)	(4.924)	-	(4.924)
(+/-) Não Recorrente	(2.877)	3.152	275
EBITDA Ajustado¹	9.358	(2.171)	7.187
Depreciação/Amortização			(12.636)
(-) Novo AFRMM Gerado			(6.457)
Receitas Financeiras			299
Despesas Financeiras			(14.793)
Variação Cambial			402
(+) Receita de AFRMM (CPC07/IAS20)			4.924
(+/-) Não Recorrente			(275)
Imposto de Renda e Contribuição Social			(972)
Resultado Líquido			(22.321)

A atividade de Navegação inclui as operações de navegação da Controladora, além das investidas Columbus Shipping, CNA e Columbus Offshore (ex-ABN), 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	1T26	1T25	Δ a/a	4T25	Δ t/t
Receita Líquida	45.455	58.638	-22,5%	64.077	-29,1%
(-) Custo dos Serviços sem Depreciação	(41.018)	(37.806)	+8,5%	(40.734)	+0,7%
(-) G&A sem Depreciação	(9.326)	(9.703)	-3,9%	(12.837)	-27,4%
(+/-) Outras Receitas (Desp.) Operacionais ²	10.268	5.402	+90,1%	891	+1052,4%
EBITDA¹	5.379	16.531	-67,5%	11.397	-52,8%
Margem EBITDA	11,8%	28,2%	-16,4p.p.	17,8%	-5,9p.p.
(+) Novo AFRMM Gerado	6.457	6.951	-7,1%	6.530	-1,1%
(-) Receita de AFRMM (CPC07/IAS20)	(4.924)	(5.141)	-4,2%	(5.100)	-3,5%
(+/-) Não Recorrente	275	(261)	-	4.209	-93,5%
EBITDA Ajustado¹	7.187	18.080	-60,2%	17.036	-57,8%
Margem EBITDA Ajustada	15,8%	30,8%	-15,0p.p.	26,6%	-10,8p.p.
Depreciação/Amortização	(12.636)	(12.053)	+4,8%	(12.430)	+1,7%
(-) Novo AFRMM Gerado	(6.457)	(6.951)	-7,1%	(6.530)	-1,1%
Receitas Financeiras	299	7.498	-96,0%	2.387	-87,5%
Despesas Financeiras	(14.793)	(22.210)	-33,4%	(18.405)	-19,6%
Variação Cambial	402	1.288	-68,8%	(256)	-
(+) Receita de AFRMM (CPC07/IAS20)	4.924	5.141	-4,2%	5.100	-3,5%
(+/-) Não Recorrente	(275)	261	-205,4%	(4.209)	-93,5%
Imposto de Renda e Contribuição Social	(972)	(467)	+108,1%	(2.539)	-61,7%
Resultado Líquido	(22.321)	(9.413)	+137,1%	(19.846)	+12,5%

A atividade de Navegação inclui as operações de navegação da Controladora, além das investidas Columbus Shipping, CNA e Columbus Offshore (ex-ABN), enquanto a Mineração é composta pelo Projeto MOPI, Dutovias e CDNC. A consolidação dos segmentos considera eliminação de lançamentos intercompany.

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

2- Parte significativa da conta "Outras receitas e despesas operacionais" no 1T26 corresponde a receita do reembolso por lucros cessantes da embarcação Geoniso Barroso, no valor de R\$ 5,5 milhões, na Columbus Offshore; bem como, ganho com a alienação de ativos no valor de R\$ 1,9 milhão e a receita com a recuperação de créditos tributários em torno R\$ 0,5 milhão, ambos pela controlada CNA.

Informações contábeis consolidadas



RECEITA LÍQUIDA

A receita líquida consolidada da MLog totalizou R\$ 45.455 no primeiro trimestre de 2026, correspondendo a uma redução de 22,5% na comparação anual e uma queda de 29,1% trimestralmente. O faturamento mais fraco no período foi devido, principalmente, a menor taxa de operacionalidade da operação de apoio marítimo offshore, que alcançou 56,7% no 1T26 (versus 98,1% no 1T25 e 86,1% no 4T25), impactada pela inoperância das embarcações Geonísio Barroso (durante todo o primeiro trimestre de 2026) e Yvan Barretto (a partir de 30 de janeiro de 2026).

EBITDA AJUSTADO

O EBITDA ajustado da MLog alcançou R\$ 7.187 no primeiro trimestre de 2026, correspondendo a uma margem de 15,8%, queda de 15,0p.p. ano contra ano e 10,8 p.p. abaixo da margem do 4T25. O principal detrator da margem EBITDA no período foi a inoperância das embarcações, conforme comentado na seção Navegação. Todavia, o recebimento de parte dos reembolsos de lucro cessantes no valor R\$ 5.478 e as maiores tarifas médias diluíram parcialmente o impacto da inoperância das duas embarcações.

RESULTADO DO PERÍODO

A MLog apresentou prejuízo líquido consolidado de R\$ 22.321 no primeiro trimestre de 2026, montante superior aos prejuízos de R\$ 9.413 e R\$ 19.846 registrados nos exercícios referentes ao 1T25 e 4T25, respectivamente. O prejuízo apresentado refletiu principalmente o resultado operacional mais fraco em função do impacto das ocorrências extraordinária (inoperância das embarcações), bem como o aumento das despesas financeiras líquidas no período que atingiu R\$ 14.092 e a baixa pela alienação do terreno em Linhares/ES, que resultou em uma perda contábil de R\$ 3.146. Por outro lado, ocorreu a entrada da parcela de lucros cessantes da embarcação Geonísio Barroso no montante R\$ 5.478, além do ganho com a alienação de ativos no valor de R\$ 1,9 milhão e a receita com a recuperação de créditos tributários em torno R\$ 0,5 milhão.

Informações contábeis consolidadas



CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA

A Companhia encerrou março de 2026 com uma posição consolidada em caixa e equivalente de caixa de R\$ 26.095 (versus R\$ 32.352, em dezembro de 2025). Desse montante, R\$ 3.771 correspondem ao saldo em conta de aplicação vinculada a garantias de empréstimos, contabilizado no ativo não circulante.

Os principais fatores que levaram a redução da posição de caixa (e equivalentes) foram:

- Inoperância de duas embarcações (Geonísio Barroso e Yvan Barretto) resultou na menor receita operacional, parcialmente compensada pelo recebimento de parcela do reembolso por lucros cessantes no valor de R\$ 5.478.
- Gastos na contratação de mão-de-obra e na aquisição de componentes, principalmente importados, para o reparo das duas embarcações em downtime.
- Desembolsos direcionados a amortização dos empréstimos e financiamentos, no montante de R\$16.090.

Entre as entradas de caixa não recorrentes, destacam-se o recebimento de R\$ 5.478 em lucros cessantes mencionado anteriormente, a alienação de terreno que não estava sendo utilizado por R\$ 18.000 e a captação de empréstimos no montante de R\$ 14.000.

AFRMM

A Companhia encerrou março de 2026 com R\$ 13.830 referentes ao saldo de depósitos de AFRMM em conta vinculada, comparado ao valor de R\$ 16.021 no encerramento de 2025.

EMPRÉSTIMOS E FINANCIAMENTOS

A Companhia encerrou março de 2026 com um total de empréstimos de R\$ 221.525, queda de 1% comparado a dezembro de 2025, totalmente em moeda nacional. Em torno de 48,4% desse montante está alocado no passivo circulante versus 41,2% em dezembro de 2025.

OBRIGAÇÕES POR AQUISIÇÃO DE INVESTIMENTOS

Os valores a pagar referentes à aquisição da CNA, classificados como Obrigações por Aquisição de Investimentos, somavam R\$ 45.961 em março de 2026, sem variação significativa em relação a dezembro de 2025.

Vale ressaltar que, com base em pareceres jurídicos, a Companhia está dando baixa gradual do saldo pendente de confissão de dívida dessas obrigações quando superior a cinco anos. Desde então, foi efetivado a baixa o valor de R\$2.707, sendo R\$110 no trimestre.

Informações contábeis consolidadas



DÍVIDA LÍQUIDA (ALAVANCAGEM)

R\$ mil	1T26	4T25	Δ t/t	1T25	Δ a/a
Empréstimos & Financiamentos	221.525	223.748	-1,0%	172.620	+28,3%
Passivo Circulante	107.151	92.267	+16,1%	42.937	+149,6%
Passivo Não Circulante	114.374	131.481	-13,0%	129.683	-11,8%
Obrigações na Aquisição de Investimentos	45.961	45.844	+0,3%	48.782	-5,8%
Parte Relacionadas	-	250	-	5.120	-
Dívida Bruta Total	267.486	269.842	-0,9%	226.522	+18,1%
Caixa e Equivalente de caixa	26.095	32.352	-19,3%	11.540	+126,1%
Aplicações Financeiras de Curto Prazo	22.324	26.875	-16,9%	4.161	+436,5%
Aplicações Financeiras Restritas	3.771	5.477	-31,1%	7.379	-48,9%
Dívida Líquida	241.391	237.490	+1,6%	214.982	+12,3%
Dívida Líquida/EBITDA Ajustado (x)	3,87	3,24	0,63p.p.	2,91	+0,96p.p.

A Companhia encerrou março de 2026 com um endividamento líquido de R\$ 241.391, levemente superior a dezembro de 2025. Entretanto, a redução da geração de caixa, devido a inoperância de duas embarcações da operação offshore, resultou no aumento do índice de endividamento da Companhia, que alcançou 3,87x o EBITDA ajustado anualizado.

A inoperância temporária das duas embarcações, bem como os desembolsos necessários para torná-las novamente operacionais (incluindo serviços de reparo e aquisição de componentes), têm pressionado a liquidez da Companhia no curto prazo.

ATIVOS E PASSIVOS CIRCULANTES

Com parte de seus ativos em estágio pré-operacional, especialmente os relacionados a MOPI, bem como as recentes intercorrências mecânicas em duas embarcações, o balanço patrimonial consolidado da Companhia evidenciava um passivo circulante superior ao ativo circulante em R\$ 121.314, em março de 2026 (versus R\$ 114.126, em dezembro de 2025). As informações contábeis consolidadas refletem ainda prejuízos acumulados de R\$ 513.895, em dezembro de 2026 (versus R\$ 499.196, em dezembro de 2025).

ESTRUTURA DE CAPITAL

A Companhia fechou março de 2026 com um passivo total de R\$ 691.180, sendo 37,9% no circulante. Entretanto, parte significativa desse montante é referente às Subvenções governamentais a apropriar - AFRMM (no valor de R\$ 209.886), que embora estejam reconhecidas no passivo, não representam efetivamente obrigação de pagamento. A existência desse valor está relacionada à forma de contabilização de subsídios governamentais, em linha com o CPC 07. Se expurgarmos o valor das subvenções governamentais a apropriar (AFRMM), o total do passivo seria de R\$ 481.294, em março de 2026, equivalente a 38,0% do total de ativos e 83,7% 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 Geoniso 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 março de 2026 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 meados de junho de 2026, representando uma renúncia de receita prevista de aproximadamente R\$ 27.000, com reembolso do seguro de lucros cessantes no valor de R\$ 6.578.
- Em 30 de janeiro 2026, a embarcação Yvan Barretto, em contrato com a Petrobras, apresentou problema mecânico quando em testes preparatórios para o overhaul dos motores que demandou reparo com substituição de peças importadas, estando a embarcação inoperante desde então. O retorno da embarcação para operação está planejado para meados de junho de 2026, representando uma renúncia de receita prevista de aproximadamente R\$ 20.200, dos quais estima-se o reembolso do seguro de lucros cessantes o valor de R\$ 3.200.
- 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 ora em aproximadamente R\$25.000.
- Para maio está previsto parte do reembolso da embarcação Yvan Barreto. A seguradora Fairfax irá realizar o pagamento equivalente a 30 dias de lucros cessantes e um adiantamento dos custos já comprovados com a manutenção da embarcação. O valor será, aproximadamente, R\$ 6.500.

Em decorrência dos eventos acima listados, e como medida de preservação de caixa, a Companhia solicitou a credores financeiros a suspensão temporária do pagamento de dívidas e iniciou a negociação a adequação dos passivos à nova realidade de caixa.

Captação de empréstimos e financiamentos

- Em 29 de abril de 2026, a CNA contraiu um empréstimo de curto prazo no valor de R\$ 2.000, pelo prazo de dois meses, junto a instituição financeira. 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. 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, eleito na Assembleia Geral Ordinária ocorrida em 30 de abril de 2026, 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, Gustavo Barbeito de Vasconcellos Lantimant Lacerda, Luiz Mauricio da Silveira Portela e André Luiz Pimentel dos Santos.

Em 06 de maio de 2026, o Conselho de Administração da Companhia reelegeu a Diretoria para um mandato de um ano, 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) e Camila Pinto Barbosa de Oliveira (Diretora Jurídica e de Compliance).

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.

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, 15 de maio 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