



RELATÓRIO DE DESEMPENHO

2T 2026



Indicadores Relevantes 2T 2026

MLOG CONSOLIDADO



R\$ 38.653

milhares de reais

Receita Líquida



(R\$ 7.862)

milhares de reais

EBITDA



(R\$ 2.572)

milhares de reais

EBITDA Ajustado

COLUMBUS OFFSHORE (ex-ABN)



49,6%

Operacionalidade



3 AHTS

1 OSRV



R\$ 598.541

milhares de reais

Backlog de contratos

CIA DE NAVEGAÇÃO DA AMAZÔNIA (CNA)



12 EMPURRADORES

20 BALSAS



R\$ 6.619

milhares de reais
AFRMM gerado



143 mil m³

Volume
transportado

Rio de Janeiro, 14 de agosto 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 (empresa de navegação de apoio marítimo offshore, ex-ABN), Companhia de Navegação da Amazônia ("CNA", empresa de navegação interior) 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 segundo trimestre de 2026, encerrado em 30 de junho 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

Iniciamos nossa mensagem abordando o cenário desafiador enfrentado pela controlada Columbus Offshore, operadora do segmento de apoio marítimo offshore, durante a primeira metade do ano. Em que pese os esforços empreendidos, motivos alheios à vontade da Companhia, incluindo os entraves relacionados às peças importadas, resultaram em atrasos no cronograma de reparo das embarcações Geonísio Barroso e Yvan Barretto, que permaneceram em manutenção corretiva durante o primeiro semestre de 2026. Diante desse cenário, em julho de 2026, a Columbus Offshore e a Petrobras acordaram a suspensão temporária dos contratos de afretamento dessas embarcações pelo período de 365 dias e 240 dias, respectivamente. Ficou definido que, ao fim do período de suspensão, os contratos serão restabelecidos e prorrogados pelo prazos correspondentes. Acordou-se, ainda, a possibilidade de redução do período de suspensão, bem como a disponibilização das embarcações para afretamento a terceiros durante esse intervalo.

Quanto ao braço de navegação interior, continuamos a observar resultados consistentes, com a sistemática take or pay embutida em contratos específicos e de valores relevantes, bem como a maior presença no mercado spot, compensando o menor volume transportado. Os investimentos em expansão da frota, financiados com recursos do AFRMM, tiveram avanços significativos. A construção da balsa petroleira, com capacidade de 4.300 m³, encontra-se em fase de finalização, com 98% de obra concluída. Das quatro balsas graneleiras que estavam em construção (as primeiras da frota de transporte a granel da empresa), três foram entregues em julho de 2026, estando a última com 30% do percentual de obra executados.

Mesmo com a performance positiva da operação interior e o recebimento do reembolso de seguros das embarcações inoperantes, os resultados consolidados da Companhia foram pressionados pela inoperância das duas embarcações, em especial no segundo trimestre, resultando no aumento significativo do nosso grau de alavancagem. Com esse cenário, medidas de austeridade visando a preservação de liquidez foram reforçadas. Seguimos em negociação com nossos principais credores para readequar o cronograma de amortização das dívidas, alinhando nossos compromissos financeiros à geração de caixa no curto prazo. Decidimos pelo desinvestimento em ativos não essenciais, efetuando a venda das três balsas graneleiras novas, pelo montante de R\$ 10,8 milhões.

Por fim, cabe ressaltar que os reparos e as substituições de peças do Geonísio Barroso estão em fase final, encontrando-se a embarcação atualmente na área de fundeio, onde estão sendo realizados testes. Quanto ao Yvan Barretto, as intervenções corretivas continuam. A Companhia está envidando seus melhores esforços para recolocar essas embarcações em serviço, tão logo que estiverem aptas a operar, prospectando potenciais demandas no mercado spot.



Navegação

Offshore

A taxa de operacionalidade da frota recuou no 2T26 para 49,6%, -7,1p.p. t/t, em razão da continuidade de inoperância dos AHTS Geonísio Barroso e Yvan Barretto, que permaneceram em reparo durante todo o trimestre. As demais embarcações, o AHTS Haroldo Ramos e o OSRV Asgaard Sophia, mantiveram elevada performance, com índice de operacionalidade médio em torno de 99,2% no período. Na comparação anual, a queda é mais acentuada (-31,8p.p) devido ao fato de que as quatro embarcações estavam em operação no 2T25.

A receita líquida totalizou R\$ 21,8 milhões no 2T26, queda de 46,4% a/a e 28,9% abaixo do 1T26. A inoperância dos AHTS Geonísio Barroso e Yvan Barretto, que permaneceram em reparo durante todo o trimestre, e o período de docagem especial do OSRV Asgaard Sophia iniciada em maio (com duração de 43 dias) foram os detratores da receita no período.

Cabe ressaltar o recebimento de reembolsos de seguros relacionados às coberturas de 'lucros cessantes' e 'casco e máquinas', no montante R\$ 7,9 milhões no 2T26.

Interior

O volume transportado de graneis líquidos totalizou 143 mil m³ no 2T26, queda de 32,5% na comparação anual e 26,6% abaixo do primeiro trimestre do ano, refletindo a menor demanda por parte de um cliente cativo que tem intensificado a utilização de frota própria (navios) para escoamento de sua produção.

A receita líquida total alcançou R\$ 16,6 milhões no 2T26, queda anual de 9,1%, porém representando um crescimento de 9,4% na comparação trimestral.

Em relação a receita, os seguintes fatores compensaram o impacto da redução do volume de graneis líquidos transportados: i) Ganho oriundo de operações spot, que totalizou R\$1,1 milhão; ii) Sistemática de take or pay estabelecida em contratos específicos e de valores relevantes, no montante de R\$ 1,2 milhão; iii) Maior tarifa média em função do mix de rotas.

Mineração

Ao longo do 2T26, 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 concentrará os ativos, passivos e negócios relacionados à Navegação. A Administração da Companhia 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 ainda 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. Enquanto não forem emitidas as supracitadas anuências, 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

NAVEGAÇÃO **2T**
OFFSHORE (*) 2026

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

Destaques operacionais

A frota da Navegação Offshore é composta por quatro embarcações, sendo 3 AHTS e 1 OSRV, de propriedade do Grupo.

OPERACIONALIDADE

A taxa de operacionalidade da frota recuou no segundo trimestre de 2026 para 49,6%, queda de 7,1p.p. na comparação trimestral, em razão da continuidade de inoperância dos AHTS Geonísio Barroso e Yvan Barretto, que permaneceram em reparo durante todo o trimestre. As demais embarcações da operação offshore, o AHTS Haroldo Ramos e o OSRV Asgaard Sophia, mantiveram elevada performance, com índice de operacionalidade médio em torno de 99,2% no período. Na comparação anual, a queda é mais acentuada (-31,8p.p.), devido ao fato de que as quatro embarcações estavam em operação no segundo trimestre de 2025.

No acumulado do ano, a queda da operacionalidade (-36,6p.p.) reflete as intercorrências mecânicas das embarcações Geonísio Barroso e Yvan Barretto, que permaneceram inoperantes durante o primeiro semestre de 2026.

RECEITA LÍQUIDA

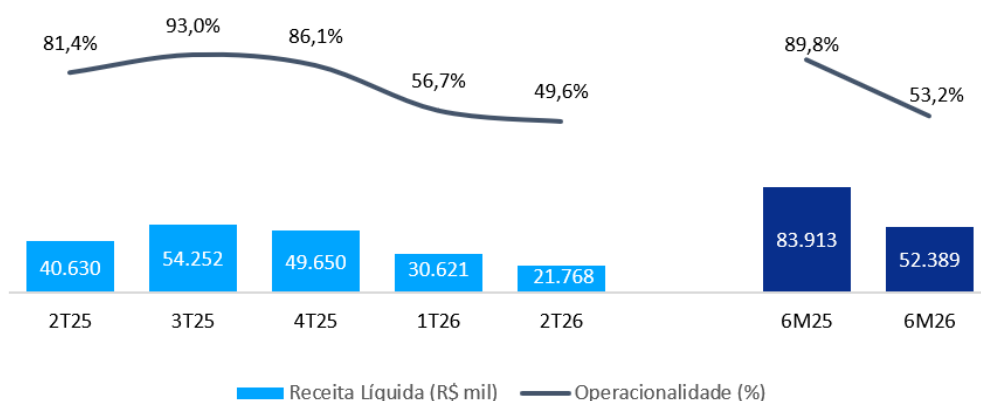
A receita líquida da operação offshore totalizou R\$ 21,8 milhões no segundo trimestre de 2026, queda de 46,4% na comparação anual e 28,9% abaixo do 1T26. Os seguintes fatores foram os detratores de receita no trimestre:

- Das quatro embarcações, duas ficaram fora de operação (AHTS Geonísio Barroso e Yvan Barretto), permanecendo em reparo durante todo o trimestre;
- Docagem especial do OSRV Asgaard Sophia iniciada em maio, com duração de 43 dias, retornando à plena operação em 22 de junho de 2026.

No acumulado do ano, a receita líquida alcançou R\$ 52,4 milhões, queda anual de 37,6%.

Todavia, cabe ressaltar o recebimento de reembolso de lucros cessantes referentes às embarcações que sofreram intercorrências mecânicas, no montante R\$ 9,7 milhões, contabilizadas como outras receitas operacionais, ao longo do primeiro semestre do ano.

Operacionalidade e Receita Líquida



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

AHTS GEONISIO BARROSO E YVAN BARRETTO

Em razão das intercorrências mecânicas, os AHTS Geonisio Barroso e Yvan Barretto encontravam-se inoperantes desde 21 de dezembro de 2025 e 30 de janeiro de 2026, respectivamente. Apesar dos esforços empreendidos para o restabelecimento operacional dessas embarcações, fatores alheios à vontade da Companhia, incluindo entraves relacionados ao fornecimento de peças importadas, resultaram em atrasos no cronograma de reparos.

Todavia, cabe ressaltar que os reparos e as substituições de peças do Geonisio Barroso estão em fase final, encontrando-se a embarcação atualmente na área de fundeio, onde estão sendo realizados testes. Em relação ao Yvan Barretto, os reparos seguem em andamento.

BACKLOG ATUAL DE CONTRATOS

O backlog representa o saldo de dias remanescentes dos contratos valorados pelas diárias acordadas para cada embarcação. Sua realização, porém, dependente diretamente da performance operacional das embarcações e da variação das taxas de câmbio. Ressalta-se ainda que a totalidade dos contratos da operação offshore foram celebrados com a Petrobras.

É importante informar que, em julho de 2026, a Columbus Offshore e a Petrobras acordaram a suspensão da vigência contratual das embarcação Geonisio Barroso pelo período de 365 dias e, em relação à embarcação Yvan Barretto, pelo período de 240 dias. Todavia, ao término do período de suspensão acordado, a Petrobras comprometeu-se a restabelecer automaticamente a vigência e a execução dos respectivos contratos, acrescentando ao prazo remanescente de cada instrumento contratual período equivalente ao da suspensão. Informações complementares sobre a suspensão estão disponíveis na seção “Eventos Subsequentes” deste relatório.

O backlog da operação de navegação de apoio marítimo offshore era de R\$ 598 milhões, em junho de 2026, com perspectiva de realização dessa carteira em um horizonte de aproximadamente quatro anos, já considerando a postergação da realização dos contratos, por ora, suspensos, mencionados anteriormente.

Embarcação	Tipo Embarcação	Início do Contrato ¹	Término do Contrato Firme ²	Backlog (R\$ 000) ³
Haroldo Ramos	AHTS	set-23	set-27	84.166
Asgaard Sophia	OSRV	dez-24	jan-29	134.734
Geonisio Barroso ³	AHTS	abr-25	mai-30	189.731
Yvan Barretto ³	AHTS	mai-25	jan-30	189.909
			Total	598.541

¹ 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.

² O valor do backlog considera a taxa de câmbio de fechamento em 30 junho de 2026, de R\$5,1766.

³ Embarcações com contratos suspensos temporariamente. Período de suspensão acrescido ao prazo final do instrumento contratual.

DOCAGEM ESPECIAL

OSRV Asgaard Sophia



A Docagem especial é um procedimento obrigatório para Renovação de Classe da embarcação, realizado a cada cinco anos, em conformidade com os requisitos estabelecidos pelas sociedades classificadoras e pela legislação marítima aplicável, garantindo a manutenção das certificações estatutárias e de classe. A docagem visa preservar ainda a integridade estrutural da embarcação, assegurando os padrões de segurança operacional, contribuindo para a otimização do seu desempenho ao longo do ciclo de operação.

Nesse contexto, em maio de 2026, foi iniciada a Docagem Especial do OSRV Asgaard Sophia, com a duração aproximada de quarenta e três dias. Durante esse período, foram executadas inspeções, manutenções, reparos e melhorias, que demandaram investimentos da ordem de R\$ 10 milhões e contemplaram, entre outras, as seguintes atividades:

- Inspeção, limpeza e tratamento do casco da embarcação;
- Revitalização completa da pintura interna e externa, incluindo a aplicação de sistemas de proteção anticorrosiva;
- Manutenção preventiva e corretiva em equipamentos críticos, incluindo motores principais, propulsores laterais e azimutais, barreiras de *oil recovery* e demais sistemas essenciais à operação;
- Inspeções, testes e manutenção dos sistemas de segurança, combate a incêndio e salvatagem, assegurando plena conformidade com os requisitos regulamentares.

Durante o período de docagem, o contrato da embarcação permaneceu temporariamente suspenso, com a embarcação retornando à plena atividade em 22 de junho de 2026, após realização das inspeções, testes de comissionamento, provas de mar e vistorias de aceitação pelo cliente.



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

2T
2026

Destaques operacionais

A Navegação interior opera com frota de 20 balsas e 12 empurradores (próprios)



Volume Transportado¹

O volume transportado de graneis líquidos totalizou 143 mil m³ no 2T26, queda de 32,5% na comparação anual e 26,6% abaixo do primeiro trimestre do ano, refletindo a menor demanda por parte de um cliente cativo que tem intensificado a utilização de frota própria (navios) para escoamento de sua produção.

Nos primeiros seis meses de 2026, foram transportados 337 mil m³ de graneis líquidos, volume 25,4% inferior ao do mesmo período de 2025, refletindo os fatores mencionados anteriormente, bem como o redimensionamento da frota, tendo operado com o menor número de balsas.

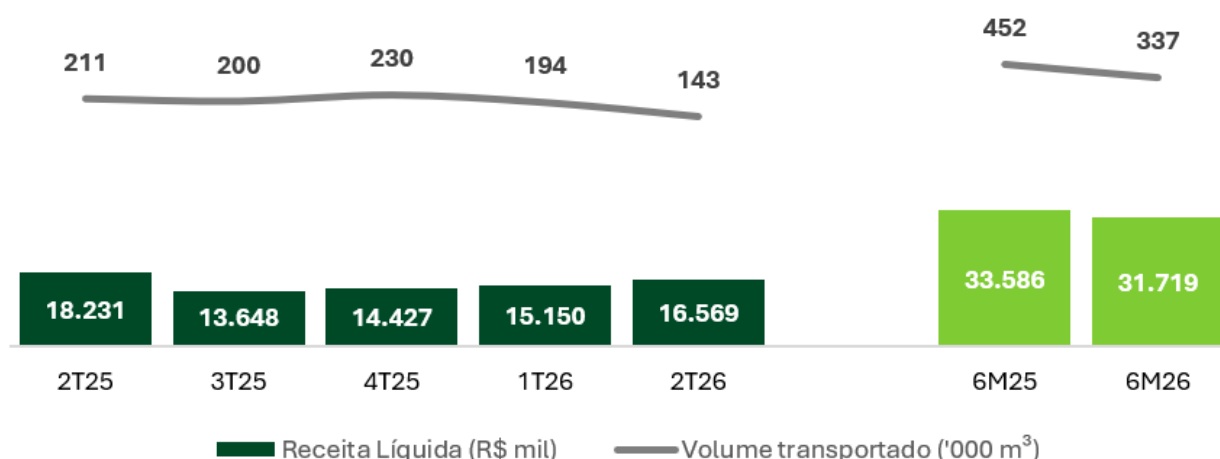
Receita Líquida²

A receita líquida total alcançou R\$ 16,6 milhões no 2T26, queda anual de 9,1%, porém representando um crescimento de 9,4% na comparação trimestral. Os fatores abaixo compensaram o impacto da redução do volume de graneis líquidos transportados no período:

- Receita oriunda de operações spot, bem como afretamento de um equipamento a casco nu, no valor total de R\$1,1 milhão;
- Sistemática de *take or pay* estabelecida em contratos específicos e de valores relevantes, que resultou em uma receita adicional de R\$ 1,2 milhão;
- Maior tarifa média no período em função do mix de rotas.

No primeiro semestre de 2026, foi registrado uma receita líquida de R\$ 31,7 milhões, uma redução anual de 5,6%. Vale ressaltar que a receita do mesmo período do anterior incluía a atividade de bunkering, que gerou um faturamento de R\$ 1,9 milhão, no período. Excluindo a receita dessa atividade, encerrada em 2025, a receita total da CNA teria sido flat no período.

Volume Transportado e Receita Líquida



¹ Graneis líquidos transportados: Petróleo & derivados, bem como biocombustíveis.

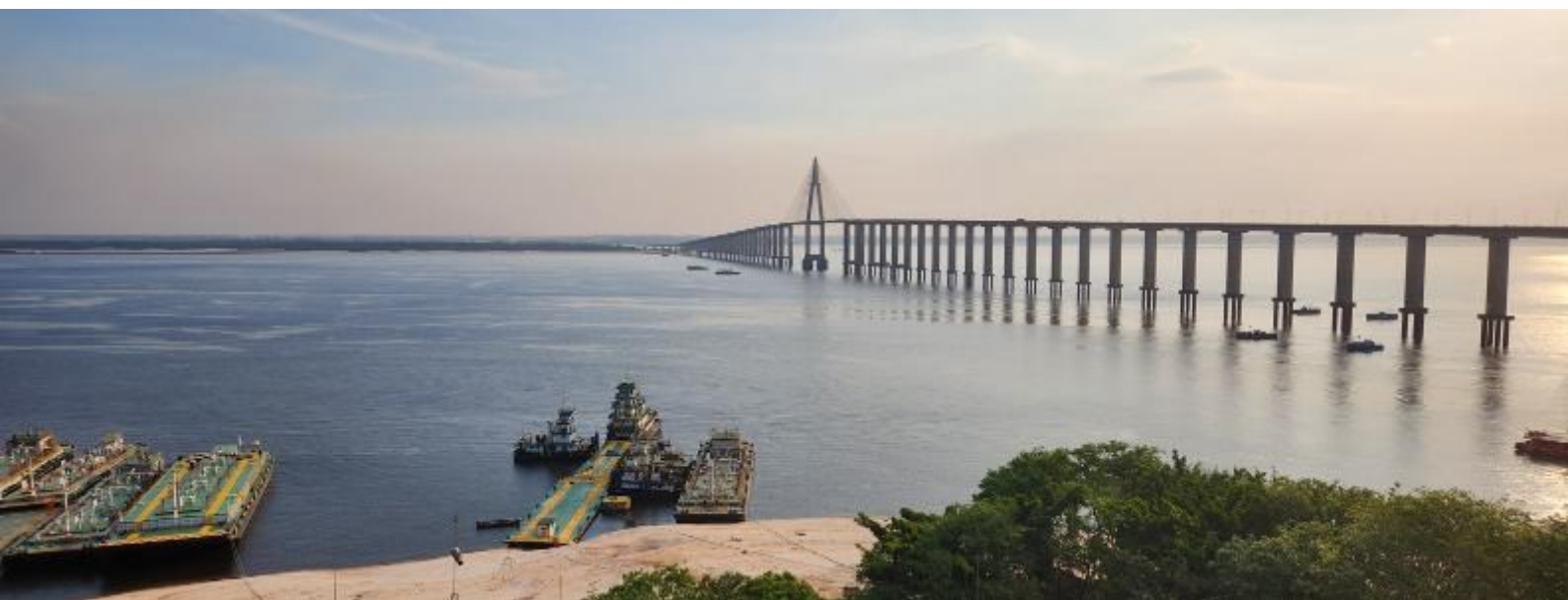
² Receita gerencial líquida considerando efeito de corte contábil e eliminando valores recebidos intercompany.

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”). O Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) foi instituído pelo Decreto-Lei nº 2.404, de 23 de dezembro de 1987, regulamentado pela Lei nº 10.893/2004, com alterações posteriores, inclusive pelas Leis nº 12.599/2012, nº 13.478/2017, nº 14.301/2022 (BR do Mar) e 14.789/2023.

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 CNA protocolou o pedido de reembolso do seguro casco & máquina e, atualmente, segue em tratativas junto ao órgão competente. 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 de 150 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 se dá, contabilmente, ao longo da vida útil do ativo.



Navegação

(Offshore + Interior)¹

Navegação	2T26	2T25	Δ a/a	1T26	Δ t/t	1S26	1S25	Δ a/a
Receita Líquida	38.653	58.860	-34,3%	45.455	-15,0%	84.108	117.498	-28,4%
(-) Custo dos Serviços Prestados sem Depreciação	(41.994)	(38.278)	+9,7%	(41.018)	+2,4%	(83.012)	(76.084)	+9,1%
(-) G&A sem Depreciação	(6.987)	(9.140)	-23,6%	(7.155)	-2,3%	(14.142)	(16.270)	-13,1%
(+/-) Outras Receitas (Despesas) Operacionais ²	7.057	20.802	-66,1%	13.420	-47,4%	20.477	26.866	-23,8%
EBITDA¹	(3.271)	32.244	-110,1%	10.702	-130,6%	7.431	52.010	-85,7%
Mg. EBITDA	-8,5%	54,8%	-63,2p.p.	23,5%	-32,0p.p.	8,8%	44,3%	-35,4p.p.
(+) Novo AFRMM Gerado	6.619	6.960	-4,9%	6.457	+2,5%	13.076	13.911	-6,0%
(-) Receita de AFRMM (CPC07/IAS20)	(4.465)	(4.648)	-3,9%	(4.924)	-9,3%	(9.389)	(9.789)	-4,1%
(+/-) Não Recorrente	1.674	(8.654)	-	(2.877)	-	(1.203)	(9.577)	-87,4%
EBITDA Ajustado¹	557	25.902	-97,8%	9.358	-94,0%	9.915	46.555	-78,7%
Mg. EBITDA Ajustada ¹	1,4%	44,0%	-42,6p.p.	20,6%	-19,1p.p.	11,8%	39,6%	-27,8p.p.

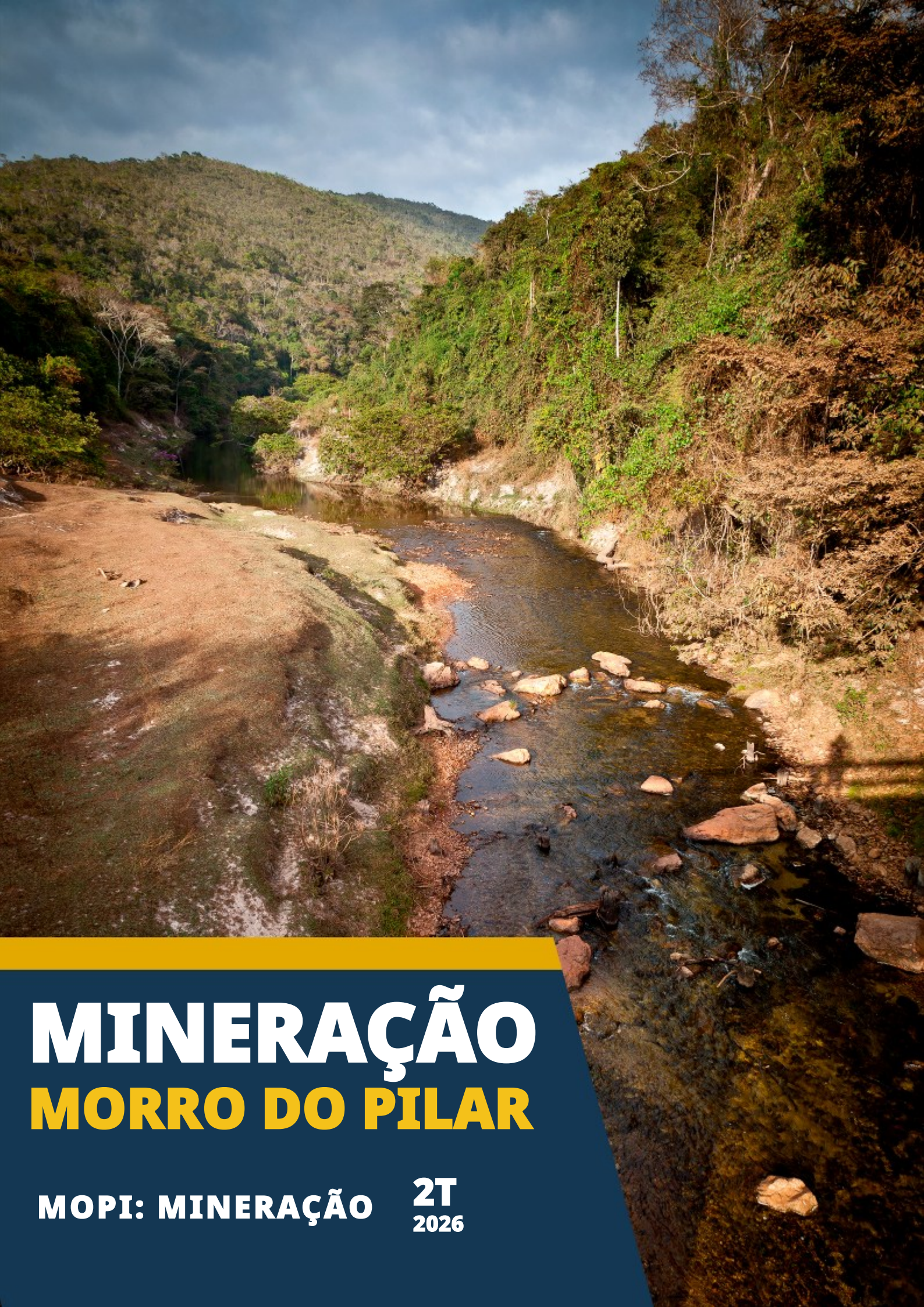
¹ Informações pró-forma que considera parte dos ativos e passivos de navegação da Controladora, bem como das investidas Columbus Shipping, CNA e Columbus Offshore (ex-ABN).

O EBITDA ajustado do segmento de navegação alcançou R\$ 0,6 milhão no segundo trimestre de 2026, correspondendo a uma margem estreita de 1,4%.

Os principais detratores da margem EBITDA no 2T26 foram: i. Inoperância das duas embarcações da operação offshore (AHTS Geonísio Barroso e Yvan Barretto) durante todo o trimestre que, além de ter impactado negativamente a receita do período, ainda gerou custos e despesas extraordinárias; e, ii. Docagem especial do OSRV Asgaard Sophia pelo período de 43 dias no período.

Por outro lado, contribuíram positivamente o mecanismo de *take or pay*, que representa receita sem a incorrência de custos diretos, no valor de R\$ 1,2 milhão, o reembolso com seguros por lucros cessantes, no montante de R\$ 4,3 milhões; e, tributos a recuperar no valor de R\$1,1 milhão.

Vale ressaltar que o EBITDA ajustado do 2T25 foi impulsionado pela contabilização da receita decorrente da multa em função da rescisão antecipada do contrato da operação de bunkering por parte do cliente, no valor de R\$7,5 milhões.



MINERAÇÃO **MORRO DO PILAR**

MOPI: MINERAÇÃO **2T**
2026

Destaques do Projeto

O Projeto Morro do Pilar (MOPI), em fase pré-operacional, visa uma produção anual de 25 milhões de toneladas de pellet feed com alto teor de ferro (em torno de 68,5%), matéria-prima essencial para a produção do aço verde.

Localizado em uma 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.



Testemunho

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 de 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).



Projeto Direct Shipping Ore - DSO- Fase 1 do Projeto Morro do Pilar)

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

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, sendo que um deles prevê a conexão da MOPI à Estrada de Ferro Vitória Minas (EFVM), em um percurso 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.



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.



Performance 2T 2026



Resultado 2T 2026 (03 meses)	Navegação ¹	Mineração ¹	Consolidado
Receita Líquida	38.653	-	38.653
(-) Custo dos Serviços Prestados sem Depreciação	(41.994)	-	(41.994)
(-) Despesas Operacionais sem Depreciação	(6.987)	(3.129)	(10.116)
(+/-) Outras Receitas (Despesas) Operacionais ³	7.057	(1.462)	5.595
EBITDA²	(3.271)	(4.591)	(7.862)
(+) Novo AFRMM Gerado	6.619	-	6.619
(-) Receita de AFRMM (CPC07/IAS20)	(4.465)	-	(4.465)
(+/-) Não Recorrente	1.674	1.462	3.136
EBITDA Ajustado²	557	(3.129)	(2.572)
Depreciação/Amortização			(15.895)
(-) Novo AFRMM Gerado			(6.619)
Receitas Financeiras			23
Despesas Financeiras			(16.994)
Variação Cambial			47
(+) Receita de AFRMM (CPC07/IAS20)			4.465
(+/-) Não Recorrente			(3.136)
Imposto de Renda e Contribuição Social			(594)
Resultado Líquido			(41.275)

¹ Informações Pro-forma: Atividade de navegação considera parte dos ativos e passivos da Controladora, bem como os das investidas Columbus Shipping, CNA e Columbus Offshore (ex-ABN). Enquanto a Mineração é composta pelo Projeto MOPI, Dutovias e CDNC.

² Métrica de EBITDA não revisada pelos auditores independentes.



Resultados Consolidados

MLog Consolidado	2T26	2T25	Δ a/a	1T26	Δ t/t	1S26	1S25	Δ a/a
Receita Líquida	38.653	58.860	-34,3%	45.455	-15,0%	84.108	117.498	-28,4%
(-) Custo dos Serviços Prestados sem Depreciação	(41.994)	(38.278)	+9,7%	(41.018)	+2,4%	(83.012)	(76.084)	+9,1%
(-) Despesas Operacionais sem Depreciação	(10.116)	(11.628)	-13,0%	(9.326)	+8,5%	(19.442)	(21.331)	-8,9%
(+/-) Outras Receitas (Desp.) Operacionais ²	5.595	20.537	-72,8%	10.268	-45,5%	15.863	25.939	-38,8%
EBITDA¹	(7.862)	29.491	-126,7%	5.379	-246,2%	(2.483)	46.022	-105,4%
Margem EBITDA	-20,3%	50,1%	-70,4p.p.	11,8%	-32,2p.p.	-3,0%	39,2%	-42,1p.p.
(+) Novo AFRMM Gerado	6.619	6.960	-4,9%	6.457	+2,5%	13.076	13.911	-6,0%
(-) Receita de AFRMM (CPC07/IAS20)	(4.465)	(4.648)	-3,9%	(4.924)	-9,3%	(9.389)	(9.789)	-4,1%
(+/-) Não Recorrente	3.136	(8.389)	-	275	+1.040,4%	3.411	(8.650)	-139,4%
EBITDA Ajustado¹	(2.572)	23.414	-111,0%	7.187	-135,8%	4.615	41.494	-88,9%
Margem EBITDA Ajustada	-6,7%	39,8%	46,4p.p.	15,8%	-22,5p.p.	+5,5%	35,3%	-29,8p.p.
Depreciação/Amortização	(15.895)	(10.495)	+51,5%	(12.636)	+25,8%	(28.531)	(22.548)	+26,5%
(-) Novo AFRMM Gerado	(6.619)	(6.960)	-4,9%	(6.457)	+2,5%	(13.076)	(13.911)	-6,0%
Receitas Financeiras	23	(5.331)	-	299	-92,3%	322	2.167	-85,1%
Despesas Financeiras	(16.994)	(7.025)	+141,9%	(14.793)	+14,9%	(31.787)	(29.235)	+8,7%
Variação Cambial	47	(1.394)	-	402	-88,3%	449	(106)	-
(+) Receita de AFRMM (CPC07/IAS20)	4.465	4.648	-3,9%	4.924	-9,3%	9.389	9.789	-4,1%
(+/-) Não Recorrente	(3.136)	8.389	-137,4%	(275)	+1040,4%	(3.411)	8.650	-139,4%
Imposto de Renda e Contribuição Social	(594)	(4.189)	-85,8%	(972)	-38,9%	(1.566)	(4.656)	-66,4%
Resultado Líquido	(41.275)	1.057	-4.004,9%	(22.321)	+84,9%	(63.596)	(8.356)	+661,1%

¹ Métrica de EBITDA Ajustado não revisada pelos auditores independentes.

² Parte significativa da conta "Outras receitas e despesas operacionais" no 2T26 corresponde a receita do reembolso por lucros cessantes das embarcações em reparo, no valor de R\$ 4,3 milhões, na Columbus Offshore.

Informações contábeis consolidadas



RECEITA LÍQUIDA

A receita líquida consolidada da MLog totalizou R\$ 38.653 no segundo trimestre de 2026, correspondendo a uma redução de 34,3% na comparação anual e uma queda trimestral de 15,0%. O principal detrator da receita líquida foi o recuo da taxa de operacionalidade da operação de apoio marítimo offshore para 49,6% no 2T26 (versus 81,4% no 2T25 e 56,7% no 1T26), impactada pelo fato de que as embarcações Geonísio Barroso e Yvan Barretto permaneceram em reparo durante todo o trimestre. Ressalta-se ainda a realização da docagem especial do OSRV Asgaard Sophia iniciada em maio, com duração de 43 dias.

Nos seis primeiros meses do ano, a receita líquida alcançou R\$ 84.108, 28,4% abaixo do mesmo período de 2025, refletindo, principalmente a performance mais fraca da atividade offshore, que operou com duas embarcações a menos durante a primeira metade do ano versus toda frota operacional (quatro embarcações) em 2025.

EBITDA AJUSTADO

A Companhia apresentou EBITDA ajustado consolidado negativo de R\$ 2.572 no segundo trimestre de 2026, reflexo da inoperância de duas embarcações offshore durante todo o trimestre e da realização da docagem especial do OSRV Asgaard Sophia. Todavia, contribuíram positivamente o mecanismo de take or pay, que representa receita sem a incorrência de custos diretos, no valor de R\$ 1,2 milhão, o reembolso com seguros por lucros cessantes, no montante de R\$ 4,3 milhões; e, tributos a recuperar no valor de R\$1,1 milhão.

No acumulado do ano, o EBITDA Ajustado consolidado atingiu R\$ 4.615, refletindo principalmente o impacto positivo do reembolso de seguros, que somou R\$ 9.855.

RESULTADO DO PERÍODO

A MLog apresentou prejuízo líquido consolidado de R\$ 41.275 no segundo trimestre de 2026, prejuízo superior ao verificado no 1T26, que foi de R\$ 22.321, versus um lucro líquido de R\$1.057 no 2T25.

O prejuízo líquido no 2T26 refletiu, principalmente, o resultado operacional mais fraco devido a inoperância das embarcações da atividade offshore, bem como o aumento das despesas financeiras líquidas no período, que atingiu R\$ 16.924 (versus R\$13.750, no 2T25, e R\$14.092, no 1T26). Por outro lado, registrou-se a entrada do reembolso de parte dos lucros cessantes no montante R\$ 4.266 no trimestre.

Vale ressaltar que o resultado observado no 2T25 foi influenciado positivamente por ganhos extraordinários no montante de R\$ 16.200 pela controlada CNA, decorrente da alienação de ativos e do recebimento da multa pela rescisão antecipada do contrato de bunkering por parte do cliente.

Informações contábeis consolidadas



CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA

A Companhia encerrou junho de 2026 com uma posição consolidada em caixa e equivalente de caixa de R\$ 3.308 (versus R\$ 26.095, em março de 2026). Desse montante, R\$ 942 correspondem ao saldo em conta de aplicação vinculada a garantias de empréstimos, contabilizado no ativo não circulante.

Os fatores a seguir explicam o expressivo consumo de caixa no segundo trimestre de 2026:

- Fluxo de caixa operacional negativo no valor de R\$ 5.327, refletindo, principalmente, o *downtime* dos dois AHTS, que resultou na queda da receita e em gastos adicionais com reparos, parcialmente compensando pelo reembolso de seguros no montante de R\$ 7.924 (lucros cessantes e cascos & máquinas);
- Fluxo de caixa de investimento negativo em R\$ 16.614, impactado principalmente pelos desembolsos com a docagem especial do OSRV Asgaard Sophia (R\$10.711);
- As atividades de financiamento registraram entrada líquida de caixa de R\$1.983, sustentada pela captação de R\$ 5.218 no período.

AFRMM

A Companhia encerrou junho de 2026 com R\$ 14.747 referentes ao saldo de depósitos de AFRMM em conta vinculada, comparado ao valor de R\$ 13.830, em março de 2026.

EMPRÉSTIMOS E FINANCIAMENTOS

A Companhia encerrou junho de 2026 com um total de empréstimos de R\$ 227.262, totalmente em moeda nacional, correspondendo a um aumento de 2,6% comparado a março de 2026. Do montante total, 73,5% estavam contabilizados no curto prazo, versus 48,4% em março de 2026.

Em junho de 2026, parte da dívida foi realocada do longo para o curto prazo em função do processo, ainda em andamento, de renegociação das dívidas.

OBRIGAÇÕES POR AQUISIÇÃO DE INVESTIMENTOS

Os valores a pagar referentes à aquisição da CNA, classificados como Obrigações por Aquisição de Investimentos, somavam R\$ 46.107 em junho de 2026, praticamente estável em relação a março de 2026.

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 de aproximadamente R\$2.810, sendo R\$103 no 2T26. trimestre.

Informações contábeis consolidadas



DÍVIDA LÍQUIDA (ALAVANCAGEM)

R\$ mil	2T26	1T26	Δ t/t	2T25	Δ a/a
Empréstimos & Financiamentos	227.262	221.525	+2,6%	184.538	+23,2%
Passivo Circulante	167.037	107.151	+55,9%	58.510	+185,5%
Passivo Não Circulante	60.225	114.374	-47,3%	126.028	-52,2%
Obrigações na Aquisição de Investimentos	46.107	45.961	+0,3%	47.580	-3,1%
Parte Relacionadas	-	-	-	5.124	-
Dívida Bruta Total	273.369	267.486	+2,2%	237.242	+15,2%
Caixa e Equivalente de caixa	3.308	26.095	-87,3%	20.094	-83,5%
Aplicações Financeiras de Curto Prazo	2.366	22.324	-89,4%	13.236	-82,1%
Aplicações Financeiras Restritas	942	3.771	-75,0%	6.858	-86,3%
Dívida Líquida	270.061	241.391	+11,9%	217.148	+24,4%
Dívida Líquida/EBITDA Ajustado (x)	7,42	3,87	+3,5p.p.	2,65	+4,8p.p.

A Companhia encerrou junho de 2026 com endividamento líquido de R\$ 270.061, representando um aumento de 11,9% em relação a março de 2026. Essa variação reflete, principalmente, a utilização de caixa para suportar os gastos com os reparos das duas embarcações em *downtime* e os investimentos na docagem do OSRV Asgaard Sophia.

A reclassificação de parte dos empréstimos do longo para o curto prazo em função da renegociação da dívida, em andamento, explicam o aumento do endividamento de curto prazo.

A alavancagem da Companhia aumentou no período, com o índice Dívida Líquida/EBITDA Ajustado alcançando 7,42x em junho de 2026 (+3,5p.p. em relação a março de 2026). A maior pressão no índice reflete o maior endividamento líquido e a redução do EBITDA dos últimos doze meses devido, principalmente, ao *downtime* das duas embarcações.

ESTRUTURA DE CAPITAL

A Companhia fechou junho de 2026 com um passivo total de R\$ 706.449, sendo 46% no circulante. Entretanto, parte significativa desse montante é referente às Subvenções governamentais a apropriar - AFRMM (no valor de R\$ 212.402), 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\$ 494.047, equivalente a 39,8% do total de ativos e 92,6% do Patrimônio Líquido.

Informações contábeis consolidadas



CONTINUIDADE OPERACIONAL

As informações contábeis foram preparadas com base no pressuposto da continuidade operacional, o que pressupõe que a Companhia e suas controladas possuem a intenção e a capacidade de continuar operando no curso normal de seus negócios no futuro previsível, bem como de cumprir suas obrigações financeiras, incluindo as decorrentes de empréstimos e as relacionadas à aquisição de ativos.

O balanço patrimonial consolidado, em 30 de junho de 2026, reflete passivo circulante superior ao ativo circulante em R\$ 209.253 (versus R\$ 121.314, em março de 2026). Adicionalmente, no mesmo período, as informações contábeis consolidadas refletem prejuízos acumulados de R\$ 555.170 (versus R\$ 513.895, em março de 2026).

O capital circulante líquido negativo e os prejuízos acumulados da Companhia decorrerem, principalmente, dos compromissos financeiros relacionados à aquisição da CNA, dos expressivos desembolsos com docagens das embarcações realizados no período de 2023 a 2026 e da condição pré-operacional dos ativos de mineração. Esses desembolsos foram suportados por meio da geração de caixa das operações e da contratação de empréstimos.

Durante o segundo trimestre de 2026, a pressão sobre a liquidez da Companhia foi intensificada tanto pela continuidade dos gastos com reparo e manutenção das embarcações offshore Geonísio Barroso e Yvan Barretto, quanto pela realização da docagem especial do OSRV Asgaard Sophia. Importa destacar que tais ocorrências possuem caráter não recorrente e vêm sendo gradualmente tratadas pela Companhia.

Ressalta-se ainda que a controlada Columbus Offshore e a Petrobras acordaram a suspensão temporária da vigência dos contratos das embarcações Geonísio Barroso e Yvan Barretto pelo período de 365 dias e 240 dias, respectivamente, com o comprometimento de reestabelecimento automático da vigência e da execução dos respectivos contratos, acrescendo ao prazo remanescente de cada instrumento contratual período equivalente ao da suspensão. Informações complementares sobre a suspensão temporária dos contratos estão disponíveis na seção “Eventos Subsequentes” deste relatório.

A Companhia tem avançado na renegociação das condições de determinados empréstimos e financiamentos com o objetivo de adequar o perfil do serviço de seus compromissos de caráter financeiro ao fluxo de caixa gerado pela operação. Em paralelo, vem implementando iniciativas destinadas ao fortalecimento de sua posição de liquidez. Tais iniciativas incluem, mas não se limitam, à otimização da geração de caixa proveniente das atividades de navegação, a conversão de créditos de AFRMM em caixa livre, a alienação de ativos não essenciais e a avaliação de alternativas para captação de recursos adicionais. A Administração acredita que essas iniciativas contribuirão para a manutenção da capacidade financeira da Companhia e para a continuidade de suas operações.

Informações contábeis consolidadas



CONTINUIDADE OPERACIONAL (CONTINUAÇÃO)

Em relação aos passivos financeiros, a Administração destaca que as obrigações atualmente exigíveis vêm sendo regularmente amortizadas ou têm sua exigibilidade temporariamente suspensa em razão dos acordos celebrados com credores. Para suportar as demais obrigações de curto prazo, além das iniciativas acima citadas e da utilização de recursos gerados por suas operações correntes, a Companhia conta com os recursos provenientes das indenizações previstas em suas apólices de seguros. Com a esperada disponibilidade para operação no curto prazo da embarcação Geonísio Barroso, a Administração da Companhia está prospectando potenciais oportunidades de contratação no mercado spot para esta embarcação, gerando uma fonte adicional de receita, o que contribuirá para o reequilíbrio da situação de liquidez.

A Administração da Companhia permanece comprometida com a continuidade de suas atividades e com a implementação de seu plano estratégico, o qual contempla: (i) a execução do plano de negócios com foco na ampliação da geração de caixa operacional e (ii) a conversão de recursos de AFRMM em caixa livre. Para viabilizar a implementação desse plano, uma série de iniciativas estão em vigor, visando (i) a busca de fontes adicionais de recursos de curto prazo; (ii) desalavancagem da Companhia com melhora de sua estrutura de capital; e (iii) otimização de seus custos e despesas. e (iv) a obtenção de recursos juntos a terceiros mediante a apresentação de garantias reais sem qualquer tipo de ônus.

Nesse contexto, a Administração tem a expectativa de que a Companhia continuará operando e que as medidas em andamento deverão ser suficientes para suportar suas necessidades operacionais, financeiras e de investimentos. Desta forma, a Administração da Companhia permanece comprometida com a continuidade de suas atividades e com a implementação de seu plano estratégico.

Apesar dos avanços obtidos nas renegociações, das medidas implementadas pela Administração, bem como as iniciativas vigentes, os eventos e as condições descritos acima indicam a existência de incerteza relevante que pode levantar dúvida significativa quanto à capacidade de continuidade operacional da Companhia. Caso a Companhia não obtenha êxito na implementação das ações planejadas e, consequentemente, não consiga continuar operando no curso normal de seus negócios, poderão ocorrer impactos relevantes sobre: (i) a realização de seus ativos, incluindo, mas não se limitando, ao ágio por expectativa de rentabilidade futura e outros ativos intangíveis; e (ii) a liquidação de passivos financeiros pelos valores atualmente reconhecidos nas informações contábeis intermediárias individuais e consolidadas.

Não obstante as incertezas relevantes, a Administração entende que a Companhia dispõe de alternativas para obtenção dos recursos necessários ao cumprimento de suas obrigações e mantém a intenção inequívoca de continuar operando, desenvolvendo seus projetos e executando sua estratégia de negócios no futuro previsível.

Eventos Subsequentes

CAPTAÇÃO DE EMPRÉSTIMO

Em julho de 2026, a controlada CNA contraiu um empréstimo de curto prazo no valor de R\$ 10.000 junto a uma instituição financeira, com o propósito de aumentar a disponibilidade de caixa. A garantia utilizada foi o contrato com a Petrobras da embarcação Geonísio Barroso. O contrato prevê a obrigação de apresentação semanal do relatório de manutenção da embarcação.

VENDA DE BALSAS

Em agosto de 2026, a controlada CNA concluiu a venda das três balsas novas pelo montante de R\$ 10.800. O valor contábil líquido desses ativos era de R\$ 12.751, o que resultará em uma perda contábil de R\$ 1.951. Em função da operação de venda, em agosto de 2026, será feito o reconhecimento da receita de subvenção de AFRMM no valor R\$ 12.751, equivalente ao valor de AFRMM previamente aprovado pelo BNDES.

ACORDO PARA SUSPENSÃO TEMPORÁRIA DE CONTRATOS DE AFRETAMENTO

As embarcações Geonísio Barroso e Yvan Barretto encontram-se em manutenção corretiva e, em que pese os esforços empreendidos no reestabelecimento operacional das embarcações, motivos alheios à vontade da Companhia, incluindo os entraves relacionados às peças importadas, resultaram em atrasos no cronograma de reparos superiores aos estimados. Diante desse cenário, a Columbus Offshore e a Petrobras acordaram a suspensão da vigência contratual da embarcação Geonísio Barroso pelo período de 365 dias e, em relação à embarcação Yvan Barretto, pelo período de 240 dias.

Todavia, ao término do período de suspensão acordado entre as partes, a Petrobras comprometeu-se a restabelecer automaticamente a vigência e a execução dos respectivos contratos, acrescentando ao prazo remanescente de cada instrumento contratual período equivalente ao da suspensão.

Cumpramos ressaltar que ficou estabelecida a possibilidade de revisão do período de suspensão, permitindo o retorno das embarcações à operação em data anterior à inicialmente prevista.

A Companhia reafirma seu compromisso na retomada das embarcações à operação, bem como seu empenho na adoção das medidas necessárias à consecução desse objetivo. Os reparos seguem em curso, com avanços contínuos na implementação das atividades programadas.

É importante ressaltar que as embarcações Geonísio Barroso e Yvan Barretto, durante o período de suspensão dos contratos, estão disponíveis para operar com outros clientes. A Companhia envidará seus melhores esforços para colocá-las em serviço, tão logo que estiverem aptas a operar.

A suspensão temporária dos contratos implicará em postergação de receita estimada em aproximadamente R\$ 55.000 e R\$ 36.000, para as embarcações Geonísio Barroso e Yvan Barretto, respectivamente.

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: André Luiz Pimentel dos Santos, Gustavo Barbeito de Vasconcellos Lantimant Lacerda, Luiz Claudio de Souza Alves e Luiz Mauricio da Silveira Portela.

Em 19 de junho de 2026, o Conselho de Administração elegeu Paulo Guilherme Autran Seidel para o exercício dos cargos de Diretor Financeiro, de Diretor de Planejamento Estratégico e de Diretor de Relações com Investidores da MLog. A atual Diretoria é composta ainda por Camila Pinto Barbosa de Oliveira, Diretora Jurídica e de Compliance, eleita em 06 de maio de 2026. O mandato de ambos diretores se encerrará após a realização da próxima Assembleia Geral Ordinária da Companhia.

CLÁUSULA COMPROMISSÓRIA

A Companhia, seus acionistas, administradores e membros do Conselho de Administração obrigam-se a resolver, por meio de arbitragem, toda e qualquer disputa ou controvérsia que possam surgir entre eles, relacionada ou oriunda, em especial, da aplicação, validade, eficácia, interpretação, violação e seus efeitos, das disposições contidas no Estatuto Social, nos acordos de acionistas arquivados na sede da Companhia, na Lei das Sociedades por Ações, nas normas editadas pelo Conselho Monetário Nacional, pelo Banco Central do Brasil ou pela CVM - Comissão de Valores Mobiliários, nos regulamentos da B3 S.A, nas demais normas aplicáveis ao funcionamento do mercado de capitais em geral, nas Cláusulas Compromissórias e no Regulamento de Arbitragem da Câmara de Arbitragem do Mercado, conduzida em conformidade com este último Regulamento.

Auditores Independentes



Em atendimento à resolução CVM nº 80 de 29 de março de 2022, a Companhia informa que o Conselho de Administração, em reunião realizada em 02 de julho de 2025, aprovou a contratação da Grant Thornton Auditores Independentes Ltda. ("Grant Thornton") para prestar os serviços de auditoria externa relacionados ao exame das demonstrações contábeis da Companhia. Ressalta, ainda, que os auditores independentes supracitados não prestaram, desde a sua contratação, serviços não relacionados à auditoria externa.

Rio de Janeiro, 14 de agosto de 2026.

A Administração

Relações com Investidores

Paulo Guilherme Autran Seidel

CFO/IR Officer

Contato

ri@mlog.com.br

Telefone: +55 21 3248 4800

www.ir.mlog.com.br