

login.\_\_\_\_\_

# RESULTADOS 2T20/1S20

## Sumário

Plano de Iniciativas tomadas pela Companhia com a COVID-19 .....	3
Resumo Financeiro e Operacional .....	5
Resultado Consolidado .....	5
Receita Operacional Líquida .....	6
Custo dos Serviços Prestados (CSP) .....	6
Despesas Operacionais .....	7
AFRMM (Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante).....	8
EBITDA .....	8
Resultado Financeiro .....	9
Lucro (Prejuízo) do Período .....	10
Navegação Costeira .....	11
Terminal de Vila Velha (TVV) .....	17
Terminais Intermodais.....	20
Investimentos (CAPEX) .....	20
Dívida .....	21
Eventos Subsequentes.....	22

## Destaques do Trimestre

- ✓ Sucesso da Log-In na execução do plano definido para o 2T20, em função dos desdobramentos da pandemia da COVID-19 na atividade econômica:
  - Estratégia comercial focada em captar volumes das indústrias menos afetadas pela pandemia;
  - Redução de custos dos negócios e de despesas gerais e administrativas;
  - 100% dos funcionários dos escritórios trabalhando de forma remota (*home office*) desde 16 de março de 2020, visando a preservação da saúde dos colaboradores;
  - Planejamento especial para os marítimos, com medidas preventivas relacionadas à COVID-19, durante o processo de troca da tripulação dos navios.
- ✓ EBITDA Consolidado de R\$57,5 milhões no 2T20 (R\$76,5 milhões no 2T19). Excluindo os impactos não recorrentes de R\$32,3 milhões, houve um crescimento robusto de 24,4% no 2T20, apesar do cenário adverso.
- ✓ EBITDA da Navegação Costeira de R\$59,2 milhões no 2T20 (R\$69,2 milhões no 2T19). Excluindo os impactos não recorrentes de R\$22,1 milhões no 2T19, houve um crescimento de 25,7% no 2T20.
- ✓ ROL da Navegação Costeira (Contêineres) de R\$172,2 milhões no 2T20, em linha com a receita do 2T19 (R\$173,4 milhões), devido ao sucesso da estratégia comercial adotada para o período.
- ✓ EBITDA do TVV resiliente de R\$19,3 milhões, com redução de apenas 5,9% vs. 2T19.
- ✓ 3ª Emissão de Debêntures concluída em 10 de junho de 2020, captando R\$71,4 milhões, com vencimento em maio de 2025. Objetivo de reposição do caixa da Companhia, em virtude da aquisição do navio Log-In Endurance.
- ✓ Início da operação do navio Log-In Endurance em 1º de maio de 2020. A embarcação entrou no Serviço Atlântico Sul (SAS). Com isso, a Companhia concluiu o plano de recomposição da sua frota, passando a possuir e operar 100% de sua frota, com 6 navios próprios.

**Marcio Arany da Cruz Martins**  
Diretor Presidente

**Gisomar Francisco de Bittencourt Marinho**  
Diretor Financeiro e de Relações com Investidores

### Contato RI

Sandra Calcado  
Fábio Ornellas  
+55 21 21116762 - [ri@loginlogistica.com.br](mailto:ri@loginlogistica.com.br)  
[www.loginlogistica.com.br/ri](http://www.loginlogistica.com.br/ri)

## Teleconferência

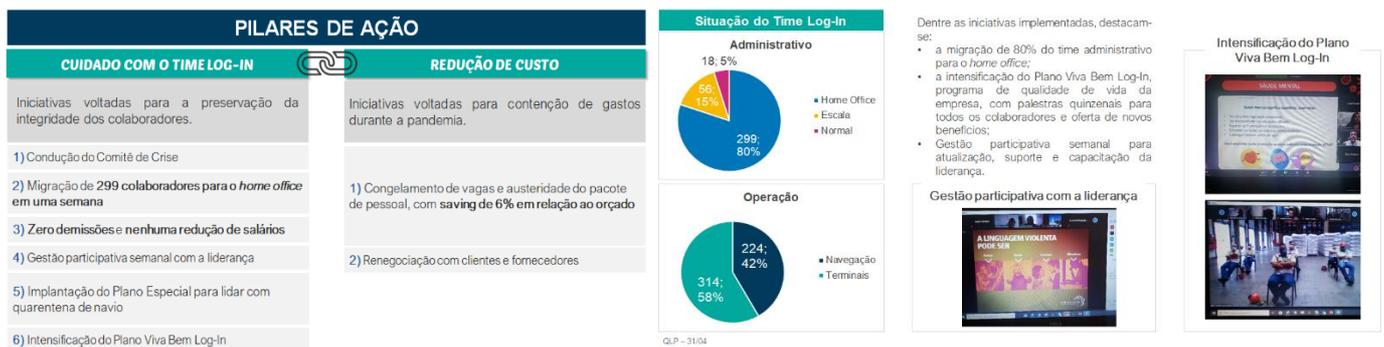
Terça-feira, 11 de agosto de 2020 – **11h (horário de Brasília)** - Português (tradução simultânea em inglês)  
Conexão: Brasil **+55 (11) 3181-8565** e Outros países **+1 412 717-9627** - Código de Acesso: **Log-In**

O áudio e a apresentação serão transmitidos também pela Internet em [www.loginlogistica.com.br/ri](http://www.loginlogistica.com.br/ri)  
O replay da teleconferência estará disponível até **18/08/2020**. Número de Acesso: +55 (11) 3193-1012. Código: 1993244#

## Plano de Iniciativas tomadas pela Companhia devido à COVID-19

A Log-In desenvolveu um plano especial com medidas preventivas relacionadas à COVID-19 em todas as suas frentes de atuação:

### Gente & Gestão



Começamos a estruturar um plano, dividido em **três fases**. **A primeira delas, voltada para o entendimento e para a segurança do nosso colaborador**, que incluiu o monitoramento da doença e a estruturação de um Comitê de Crise, formado por uma equipe multidisciplinar, para acompanhar e seguir as diretrizes do Ministério da Saúde, da Organização Mundial da Saúde (OMS) e para cuidar do bem-estar do time Log-In.

Medidas de redução da exposição dos colaboradores aos riscos de contágio começaram a ser imediatamente tomadas: viagens, eventos e reuniões foram cancelados e colocamos em sistema *home office* as pessoas com funções que permitam tal modelo de trabalho, priorizando os grupos de risco. Na operação portuária (TVV) e nos terminais intermodais (Guarujá e Itajaí) reforçamos as medidas de garantia da segurança individual. Tornamos mais rígidas as medidas de prevenção, os protocolos e levamos, desde então, informações para todos os colaboradores da Companhia, não só a respeito da COVID-19 e suas formas de contaminação e prevenção, mas também de todos os seus impactos psicossociais. Nessa fase, foram elaborados planos de contingência, com orientações de como lidar com emergências em caso de resultado positivo ao vírus para todas as áreas da Companhia.

E, tão logo a pandemia deslanchou, começamos a **fase de produtividade**, na qual ainda nos encontramos. Essa fase une a manutenção das condições seguras de trabalho e a continuidade dos serviços prestados pela empresa, que foram considerados essenciais pelo Governo. Foi necessário estabelecer uma nova forma de trabalhar, apoiada por tecnologias e instaurando agendas com a liderança e com todo time. O comitê reúne-se diariamente para monitorar o cenário, olhar os pontos de atenção e seus detalhes, discutir ações e medidas e, principalmente, implementá-las. Boletins diários, palestras online com especialistas, ações educativas, contatos com os familiares dos colaboradores embarcados, assistência psicológica, tudo sistematicamente pensado para viabilizar que os colaboradores possam proteger a si, seus familiares e ao coletivo também. Pensamos em cada uma das pessoas que fazem o nosso negócio acontecer, seja nos escritórios, no mar ou nos terminais. Aplicamos pesquisa de clima. Focamos, fazendo uma analogia, em quem faz a Log-In navegar e não estar à deriva: nossa gente.

Uma **terceira fase já está sendo trabalhada, denominada “novo normal”**. Estamos definindo planos para um retorno seguro, dos nossos colaboradores, que não estão diretamente ligados à operação, quando chegar a hora. Continuamos trabalhando diariamente para aprimorar nossos planos de gestão de crise. Afinal, segurança é condição de existência para a Log-In. Já tínhamos um plano e sempre teremos um norte, pois faz parte de nossa cultura a antecipação. No entanto, é fato que há sempre algo que podemos melhorar, há sempre uma lição nova a ser aprendida. Tudo isso para que possamos seguir firme no nosso propósito, que é cuidar da nossa gente.



### *Navegação Costeira*

- Quarentena pré-embarque de 14 dias em isolamento social para os marítimos, que é condição fundamental para a saúde dos funcionários e para operação dos navios;
- Testagem de 100% da tripulação antes do embarque;
- A permanência a bordo durante toda a viagem, sem desembarques ou embarques intermediários;
- Incremento da manutenção realizada pela tripulação;
- Atendimento remoto da Engenharia;
- Suspensões temporárias das trocas de tripulação em períodos críticos;
- Interrupção dos serviços de terceiros realizados a bordo;
- Intensificação da rotina de treinamentos internos.

### *Terminal de Vila Velha (TVV) e Terminais Intermodais*

- Elaboração do plano de contingência para a COVID-19 junto à ANVISA;
- Controle sanitário no acesso ao terminal (instalação de pias, aferição de temperatura em 100% dos visitantes e colaboradores próprios e terceiros e orientações sobre distanciamento social);
- Todo o efetivo administrativo que não tem impacto na operação foi colocado em *home office*;
- Suspensão da descida de bordo para todos os navios que atracam no TVV, exceto em casos excepcionais;
- Ações de controle no refeitório seguindo as recomendações da ANVISA (individualização dos utensílios, distanciamento entre as mesas, alteração no serviço de atendimento e etc.);
- Campanha de vacinação da gripe realizada no terminal em parceria com a Secretaria de Saúde;
- Revisão de processos que necessitem do compartilhamento de objetos (canetas, papéis e etc.);
- Desinfecção rotineira de todo o terminal com empresa especializada (salas, máquinas, equipamentos e etc).

### *Sede e Escritórios regionais*

- Foco em segurança, inovação e tecnologia: Realização da 1ª Assembleia 100% Digital de todas as Companhias no Brasil, visando preservar a saúde dos acionistas, time e partes relacionadas;
- Definição das premissas para retorno seguro aos escritórios;
- Plano detalhado com ações nas esferas de gente, saúde e administrativas.



## Resumo Financeiro e Operacional

Dados Econômico-financeiros R\$ MM	2T20	2T19	2T20 vs. 2T19	1S20	1S19	1S20 vs. 1S19
Consolidado						
Receita Líquida	234,6	269,8	-13,0%	505,9	508,5	-0,5%
EBITDA	57,5	76,5	-24,8%	110,7	140,3	-21,1%
EBITDA Ajustado	67,7	54,4	24,4%	120,9	117,3	3,1%
<i>Margem EBITDA Ajustado</i>	<i>28,9%</i>	<i>20,2%</i>	<i>8,7 p.p.</i>	<i>23,9%</i>	<i>23,1%</i>	<i>0,8 p.p.</i>
Navegação Costeira						
Receita Líquida Navegação Costeira	183,2	208,0	-11,9%	401,3	394,9	1,6%
EBITDA Navegação Costeira	59,2	69,2	-14,5%	102,4	123,2	-16,9%
EBITDA Navegação Costeira Ajustado	59,2	47,1	25,7%	102,4	100,2	2,2%
<i>Margem EBITDA Navegação Costeira Ajustado</i>	<i>32,3%</i>	<i>22,6%</i>	<i>9,7 p.p.</i>	<i>25,5%</i>	<i>25,4%</i>	<i>0,1 p.p.</i>
TVV						
Receita Líquida TVV	43,6	54,5	-20,0%	89,7	98,6	-9,0%
EBITDA TVV	19,3	20,5	-5,9%	45,4	40,4	12,4%
<i>Margem EBITDA TVV</i>	<i>44,3%</i>	<i>37,6%</i>	<i>6,7 p.p.</i>	<i>50,6%</i>	<i>41,0%</i>	<i>9,6 p.p.</i>

Dados Operacionais	2T20	2T19	2T20 vs. 2T19	1S20	1S19	1S20 vs. 1S19
Navegação - Contêineres Transportados (Mil TEUs)	83,8	91,5	-8,4%	170,5	175,5	-2,8%
TVV - Movimentação de Contêineres (Mil)	38,4	46,4	-17,2%	75,9	85,7	-11,4%
TVV - Movimentação de Carga Geral (Mil Ton)	114,2	228,4	-50,0%	228,4	293,8	-22,3%
Frota - Capacidade Nominal (TEU)*	15.500	15.300	1,3%	15.500	15.300	1,3%

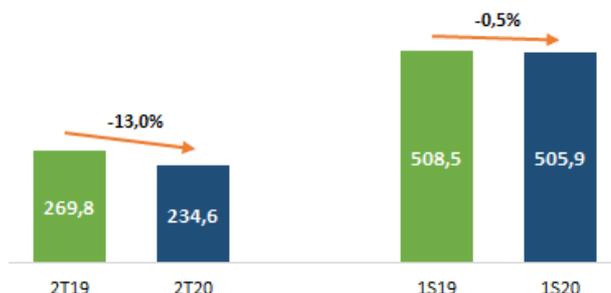
\*Capacidade da frota em operação ao final do período abordado no relatório.

## Resultado Consolidado

Resultado Consolidado R\$ MM	2T20	2T19	2T20 vs. 2T19	1S20	1S19	1S20 vs. 1S19
<b>Receita Líquida</b>	<b>234,6</b>	<b>269,8</b>	<b>-13,0%</b>	<b>505,9</b>	<b>508,5</b>	<b>-0,5%</b>
Custo dos Serviços Prestados	(162,2)	(189,6)	-14,5%	(376,0)	(361,6)	4,0%
Despesas Operacionais	(26,2)	(25,9)	1,2%	(40,3)	(42,6)	-5,4%
AFRMM	11,3	22,2	-49,1%	21,1	36,0	-41,4%
<b>EBITDA</b>	<b>57,5</b>	<b>76,5</b>	<b>-24,8%</b>	<b>110,7</b>	<b>140,3</b>	<b>-21,1%</b>
Depreciação e Amortização	(27,9)	(28,5)	-2,1%	(50,2)	(46,8)	7,3%
<b>EBIT</b>	<b>29,6</b>	<b>48,0</b>	<b>-38,3%</b>	<b>60,5</b>	<b>93,5</b>	<b>-35,3%</b>
Resultado Financeiro	(43,1)	(36,0)	19,7%	(180,1)	(65,2)	176,2%
Receita Financeira	5,5	0,5	1000,0%	13,0	1,3	900,0%
Despesa Financeira	(26,1)	(40,3)	-35,2%	(52,7)	(67,3)	-21,7%
Variação Cambial	(22,5)	3,8	n.a.	(140,4)	0,8	n.a.
<b>EBT</b>	<b>(13,5)</b>	<b>12,0</b>	<b>n.a.</b>	<b>(119,6)</b>	<b>28,3</b>	<b>n.a.</b>
IR / CSLL	(1,3)	(2,3)	-43,5%	(9,8)	(13,4)	-26,9%
<b>Lucro (Prejuízo)</b>	<b>(14,8)</b>	<b>9,7</b>	<b>n.a.</b>	<b>(129,4)</b>	<b>14,9</b>	<b>n.a.</b>

## Receita Operacional Líquida

Receita Operacional Líquida (ROL) (R\$ MM)



### 2T20 x 2T19

Redução de 13,0% da ROL é explicada, principalmente, pelos seguintes fatores:

- Menor receita do transporte de veículos entre o Brasil e a Argentina em navios *Ro-Ro* (-R\$23,6 milhões), em função da queda do volume de automóveis;
- Redução dos volumes do TVV (-R\$10,9 milhões) e da Navegação Costeira (Contêiner) (-R\$1,2 milhão), por conta das restrições à atividade econômica impostas pela pandemia.

No lado positivo, tem-se:

- Sucesso da estratégia comercial focada na captação de volumes das indústrias menos afetadas pela pandemia (alimentos, bebidas, produtos de higiene e limpeza e produtos farmacêuticos);
- Na Navegação Costeira (Contêiner), a ROL/TEU cresceu 8,4%, devido ao impacto positivo da desvalorização do Real nas receitas dos segmentos *Feeder* e Mercosul, que são fixadas em Dólar. A taxa de câmbio média foi de R\$5,39 no 2T20, 37,5% superior à taxa média do 2T19 (R\$3,92).

### 1S20 x 1S19

Redução de 0,5% da ROL explicada, principalmente, pelos seguintes eventos:

- Menor atividade do transporte de veículos entre o Brasil e a Argentina em navios *Ro-Ro* (-R\$11,1 milhões) em função do ambiente econômico desfavorável deste país e na queda dos volumes do TVV (-R\$8,9 milhões) devido à pandemia;

Por outro lado, os eventos positivos foram:

- Crescimento da receita da Navegação Costeira (Contêiner) em +R\$17,5 milhões;
- Crescimento da ROL/TEU em 8,3%, devido à maior participação da cabotagem no mix de volumes transportados e ao impacto positivo da desvalorização do Real nas receitas dos segmentos *Feeder* e Mercosul que são dolarizadas. Taxa de câmbio média de R\$4,92 no 1S20, 27,8% superior à taxa dos 1S19 (R\$3,85).

## Custo dos Serviços Prestados (CSP)



### 2T20 x 2T19

Redução do CSP de 14,5% em função de:

- Menor custo com afretamento de navios *Ro-Ro* para o transporte de veículos (-R\$21,3 milhões), em função do menor volume;
- Redução dos custos do TVV (-R\$8,2 milhões), refletindo os esforços de otimização das operações, negociações com fornecedores e prestadores de serviço para mitigar os impactos da pandemia na operação do Terminal, e o menor volume de contêineres e carga geral;

Em contrapartida, CSP da Navegação Costeira (Contêineres) aumentou R\$0,2 milhão, principalmente, devido a:

- Evento não recorrente de impacto positivo referente ao ajuste do IFRS16 no aluguel de contêineres em R\$6,2 milhões no 2T19;
- Aumento dos custos portuários, em função da desvalorização do Real; e
- Duplicação temporária de custos devido à entrada em operação do Log-In Endurance em 1º de maio de 2020 (*running costs*), sem ainda zerar os custos de afretamento do navio Aldebaran, devolvido ao fretador em maio último.

### 1S20 x 1S19

Aumento de CSP em 4,0%, principalmente, por:

- Incremento de *running costs* dos navios (+R\$15,2 milhões): os navios próprios entraram em operação em 2 dezembro de 2019 (Log-In Polaris,) e em 1 de maio de 2020 (Log-In Endurance). Em função disso, os dois navios afretados por tempo, Bomar e Aldebaran, foram devolvidos aos fretadores em março e maio, respectivamente, reduzindo os custos de afretamento de navios após estas datas;
- Maior custo de (*bunker*) combustível dos navios (+R\$7,9 milhões), devido à alta do preço do *bunker* desde outubro de 2019. A alta do preço deu-se devido à implementação do IMO 2020 e expectativa de pouca oferta do combustível, conforme explicado na seção *Bunker* desse relatório. A partir de fevereiro de 2020, o preço começou a cair, à medida em que os *players* ajustaram a pureza do combustível ao IMO 2020, e também pelo desdobramento da crise econômica provocada pela pandemia da COVID-19;
- Acréscimo dos custos portuários (+R\$6,0 milhões), em função da desvalorização do Real.

## Despesas Operacionais

### 2T20 x 2T19

As Despesas Operacionais somaram **R\$26,2 milhões**, 1,2% superior ao valor registrado no 2T19.

- No 2T20, foi contabilizada a despesa não recorrente (R\$10,2 MM), sem impacto no caixa, devido ao reconhecimento antecipado do custo do 1º Programa do 2º Plano de Opções da Companhia;
- Se excluído esse evento, as Despesas Operacionais reduzem 38,2%, principalmente, em função das medidas de redução de despesas gerais e administrativas visando mitigar os efeitos da pandemia.

### 1S20 x 1S19

As Despesas Operacionais somaram **R\$40,3 milhões**, 5,4% inferior ao 1S19, pelos seguintes motivos:

- Medidas para redução de despesas gerais e administrativas;
- Reversões de contingências judiciais e PIS/COFINS (+R\$2,1 milhões);
- Por outro lado, ocorreu o impacto negativo da despesa não recorrente (R\$10,2 milhões), explicado acima.



## AFRMM (Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante)

AFRMM R\$ MM	2T20	2T19	2T20 vs. 2T19	1S20	1S19	1S20 vs. 1S19
AFRMM do período	11,3	6,3	79,4%	21,1	13,0	62,3%
AFRMM não recorrente	0,0	15,9	n.a.	0,0	23,0	n.a.
<b>AFRMM Total</b>	<b>11,3</b>	<b>22,2</b>	<b>-49,1%</b>	<b>21,1</b>	<b>36,0</b>	<b>-41,4%</b>

### 2T20 x 2T19

- Impacto positivo na receita do AFRMM no 2T19 em R\$15,9 milhões, devido ao reconhecimento de AFRMM judicializado, líquido da baixa de provisão que havia sido constituída em virtude desse processo.
- AFRMM 2T20, excluindo efeito positivo não recorrente do 2T19, teve crescimento de 79,4%, devido à entrada em operação dos navios próprios Log-In Polaris, em 2 dezembro de 2019, e do Log-In Endurance, em 1 de maio de 2020. Essas embarcações substituíram dois navios afretados por tempo, que não geravam AFRMM.

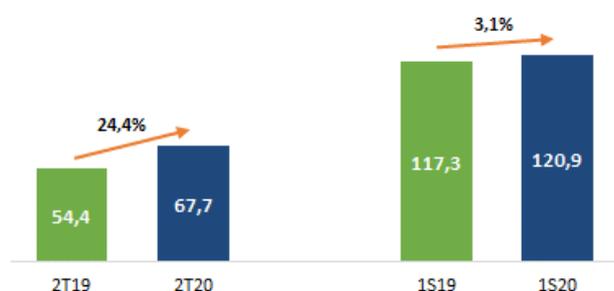
### 1S20 x 1S19

- Impacto positivo na receita de AFRMM no 1S19, num montante total de R\$23,0 milhões, pois soma-se aos R\$15,9 milhões do 2T19 o reconhecimento de AFRMM extemporâneo (R\$7,1 milhões) no 1T19.
- AFRMM 1S20, excluindo o efeito positivo não recorrente no 1S19, teve crescimento de 62,3%, devido à entrada em operação dos navios próprios Log-In Polaris e Log-In Endurance, conforme já mencionado.

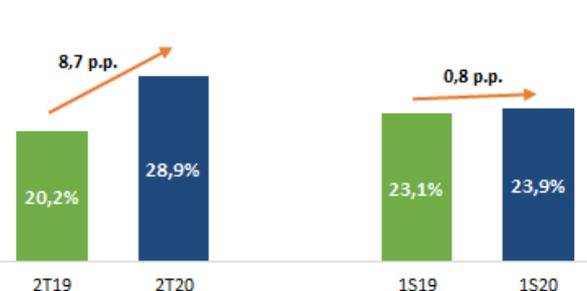
## EBITDA

EBITDA R\$ MM	2T20	2T19	2T20 vs. 2T19	1S20	1S19	1S20 vs. 1S19
EBITDA	57,5	76,5	-24,8%	110,7	140,3	-21,1%
Margem EBITDA	24,5%	28,4%	-3,9 p.p.	21,9%	27,6%	-5,7 p.p.
EBITDA Ajustado	67,7	54,4	24,4%	120,9	117,3	3,1%
Margem EBITDA Ajustado	28,9%	20,2%	8,7 p.p.	23,9%	23,1%	0,8 p.p.

EBITDA Ajustado <sup>(1)</sup> (R\$ MM)



Margem EBITDA Ajustado (%)



<sup>(1)</sup> Demonstramos no Anexo II a este relatório a Composição do EBITDA e do EBITDA Ajustado e no Anexo III a Reconciliação do Lucro (Prejuízo) com o EBITDA e com o EBITDA Ajustado.

### 2T20 x 2T19

A redução do EBITDA é explicada pelo impacto de eventos não recorrentes. Se excluídos esses eventos, é verificado um **crescimento de 24,4%**, principalmente, devido ao impacto positivo da desvalorização do Real nas receitas dos segmentos *Feeder* e *Mercosul da Navegação Costeira*, que são fixadas em Dólar, e ao foco na redução dos custos e das despesas gerais e administrativas frente às incertezas do cenário de pandemia. No lado do aumento, ocorreram custos adicionais com marítimos,

em função do plano especial de medidas preventivas relacionadas à COVID-19, que é condição fundamental para a segurança dos funcionários e dos ativos da Companhia. Segurança é o primeiro valor da Log-In.

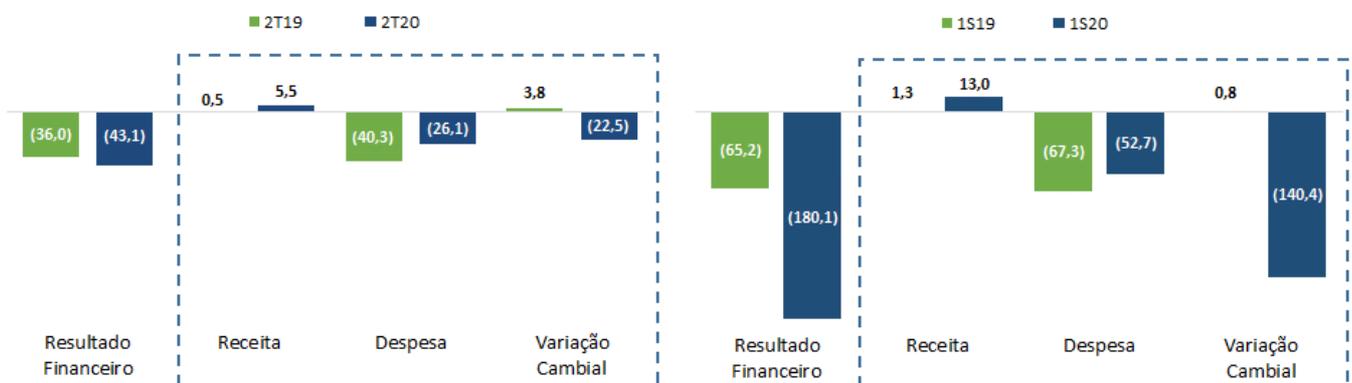
- Destacamos abaixo os eventos não recorrentes:
  - Impacto positivo no 2T19 de R\$22,1 milhões: devido ao reconhecimento de AFRMM judicializado, líquido da baixa de provisão que havia sido constituída em virtude desse processo (R\$15,9 milhões), e a aplicação do IFRS-16 (CPC06) à totalidade dos contratos de leasing de contêineres (R\$6,2 milhões);
  - Impacto negativo no 2T20 de R\$10,2 milhões, devido ao reconhecimento antecipado do custo do 1º Programa do 2º Plano de Opções da Companhia, evento esse que não tem impacto no caixa.

### 1S20 x 1S19

A redução do EBITDA é explicada pelo impacto de eventos não recorrentes. Se excluídos esses eventos, é verificado um **crescimento de 3,1%**, devido ao impacto positivo da desvalorização do Real nas receitas dos segmentos *Feeder* e Mercosul da Navegação Costeira, que são fixadas em Dólar, e ao foco na redução dos custos e das despesas gerais e administrativas. No lado do aumento, ocorreu um custo com embarcação adicional (navio afretado Bomar) até o início de março durante a manutenção do Log-In Jatobá, ou seja, houve efeito negativo no 1T20, pelo fato da Companhia estar operando 7 embarcações (2 afretadas e 5 próprias), porém com uma delas em manutenção, consumindo *running costs* sem a contrapartida da receita.

- Destacamos abaixo os eventos não recorrentes:
  - Impacto positivo no 1S19 de R\$23,0 milhões, devido ao reconhecimento do AFRMM judicializado e AFRMM extemporâneo no 1T19;
  - Impacto negativo no 1S20 de R\$10,2 milhões, conforme já mencionado anteriormente.

## Resultado Financeiro



Nesta abertura isolamos as receitas e despesas de variações cambiais.

### 2T20 x 2T19

O Resultado Financeiro incluindo a variação cambial totalizou uma despesa de **R\$43,1 milhões**, superior à despesa de R\$36,0 milhões do 2T19, devido à variação cambial negativa (R\$22,5 milhões), temos que:

- Em função da desvalorização do Real no 2T20, que foi de aproximadamente 5,4% (passando de R\$5,20 em 31/03/20 para R\$5,48 em 30/06/20);
- Essa variação cambial é basicamente um efeito contábil e não tem efeito relevante no caixa da Companhia;
- O efeito caixa sobre a dívida amortizada no 2T20 foi de R\$0,2 milhão;
- Vale destacar que os pagamentos mensais do serviço da dívida (principal + juros) junto ao BNDES, no período de abril a setembro de 2020, estão suspensos devido à adesão à linha *Standstill* COVID-19, cujos valores serão pagos nas parcelas vincendas de outubro de 2020 até junho de 2034.



A variação cambial incide sobre:

- Financiamentos que têm parcelas indexadas ao Dólar junto ao BNDES (no valor total de R\$451,8 milhões), com vencimentos de longo prazo (amortizações mensais até 2034) para a construção de navios; e
- Outros passivos com amortizações escalonadas ao longo dos próximos anos, tais quais contratos de leasing de contêineres, obrigação de Sale & Lease Back e outras.

### 1S20 x 1S19

O Resultado Financeiro incluindo a variação cambial totalizou uma despesa de **R\$180,1 milhões**, superior à despesa de R\$65,2 milhões no 1S19, devido à variação cambial negativa (R\$140,4 milhões), temos que:

- Em função da desvalorização do Real no 1S20, de aproximadamente 36,0% (passando de R\$4,03 em 31/12/19 para R\$5,48 em 30/06/20);
- O efeito caixa sobre a dívida amortizada de R\$0,8 milhão no 1S20.

Composição da Variação Cambial R\$ MM	2T20	1S20
Financiamentos BNDES em Dólar para construção de navios	(22,7)	(118,9)
Leasing de contêineres	(2,4)	(22,3)
Sale and Lease Back	(0,8)	(5,2)
Contas Receber/Pagar e outros	3,4	6,0
<b>Variação Cambial Total</b>	<b>(22,5)</b>	<b>(140,4)</b>

Vale destacar que a Log-In possui receitas atreladas ao Dólar nos segmentos Mercosul e *Feeder* da Navegação Costeira e nos serviços acessórios do TVV. No quadro abaixo, apresentamos o resultado operacional das receitas e os custos atrelados ao Dólar no 2T20 e no 1S20:

R\$ MM	2T20	1S20
Receitas atreladas ao Dólar (US\$)	81,5	184,1
Custos atrelados ao Dólar (US\$)	(48,5)	(135,2)
<b>Saldo Operacional</b>	<b>33,0</b>	<b>48,9</b>

## Lucro (Prejuízo) do Período

No 2T20, foi registrado o prejuízo de **R\$14,8 milhões** versus o lucro de R\$9,7 milhões no 2T19. O resultado R\$24,5 milhões inferior é explicado por eventos não recorrentes que impactaram em R\$32,3 milhões e pela despesa de variação cambial decorrente da desvalorização do Real de R\$22,5 milhões no 2T20 versus uma receita de R\$3,8 milhões no 2T19.

No 1S20, foi registrado o prejuízo de **R\$129,4 milhões**, versus o lucro de R\$14,9 milhões no 1S19. O resultado R\$144,3 milhões inferior é explicado pela despesa de variação cambial decorrente da desvalorização do Real no período, que representou uma despesa de R\$140,4 milhões versus uma receita de R\$0,8 milhão no 1S19; e por eventos não recorrentes que impactaram em R\$33,2 milhões, conforme mencionado anteriormente.

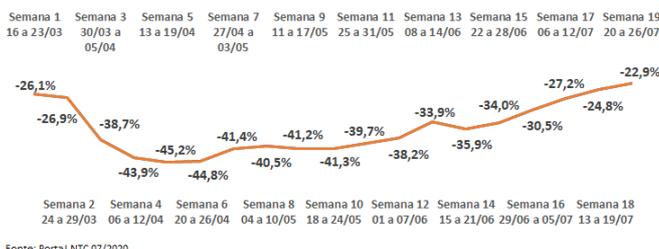
## Navegação Costeira

A Navegação Costeira teve desempenho robusto no 2T20, com resultado melhor do que no mesmo período do ano anterior (excluindo-se os efeitos não recorrentes).

Para contextualizar o impacto da navegação costeira no Brasil com o efeito da pandemia, a seguir, são apresentados dados sobre a indústria. Os gráficos a seguir apresentam, respectivamente, a evolução semanal da variação da demanda de carga e a posição dessa demanda por segmento na 1ª semana de julho no Transporte Rodoviário de Cargas.

### Evolução Semanal

Variação da Demanda de Carga - Geral

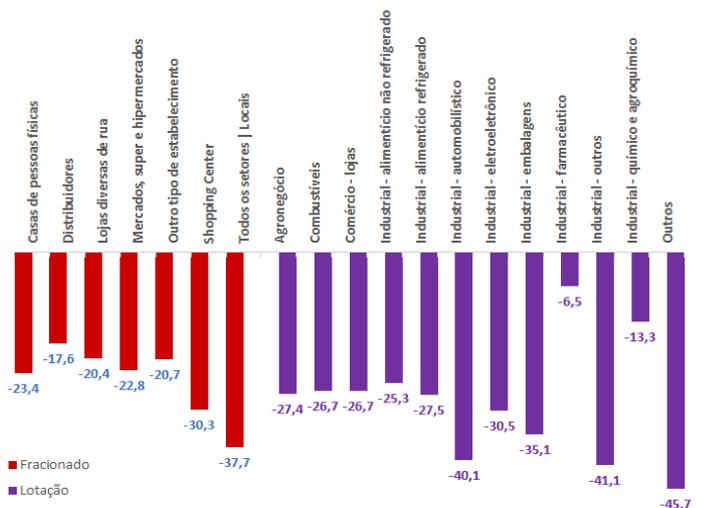


Fonte: Portal NTC 07/2020

Como pode se observar, houve retração média de 40% na demanda de carga no 2º trimestre deste ano no Transporte Rodoviário de Cargas em relação a situação de normalidade. Com relação ao perfil das cargas, nota-se uma diminuição nas cargas de maior valor agregado, como eletroeletrônicos e automobilístico, e em setores como shoppings e comércio em geral.

### Variação de Demanda de Carga\*

Por segmento na 1ª quinzena de julho/20



\* Os valores acima representam, em percentual, a diferença entre a situação atual e a condição de normalidade.  
Fonte: Portal NTC 07/2020

Analisando o mercado de Cabotagem no 2T20, houve similar impacto da retração da atividade econômica em função da pandemia. Houve redução significativa nos volumes da indústria e mudança no mix de produtos transportados nesse novo cenário.

### Movimentação de Contêineres em TEUs p/ EBNs Associadas à ABAC

Segmento	2T20	2T19	2T20 vs. 2T19	Ano	1S20	1S19	1S20 vs. 1S19
Cargas Domésticas	131.482	160.341	-18,0%	293.250	293.250	313.809	-6,6%
Cargas "Feeder"	91.491	119.912	-23,7%	194.712	194.712	220.180	-11,6%
Sub-Total Cabotagem	222.973	280.253	-20,4%	487.962	487.962	533.989	-8,6%
Cargas Mercosul	64.806	68.699	-5,7%	146.662	146.662	131.223	11,8%
Quantidade Total	287.779	348.952	-17,5%	634.624	634.624	665.212	-4,6%

Fonte: ABAC

Pelos dados colhidos na ABAC - Associação Brasileira de Armadores de Cabotagem – a movimentação de contêineres em TEUs para Empresas brasileiras de navegação associadas à ABAC reduziu 18% do 2T19 para 2T20.

No entanto, considerando o cenário adverso de retração na demanda de carga de 40% no 2º trimestre deste ano no Transporte Rodoviário de Cargas, e de 18% na Navegação Costeira de empresas brasileiras, a Log-In conseguiu manter-se resiliente e entregar resultado positivo quando comparado a esses mercados.

Todos os 6 navios da Companhia operaram no trimestre. Visando preservar o nível de ocupação dos navios, a Log-In adotou uma série de iniciativas bem-sucedidas para captar cargas das indústrias menos afetadas pela pandemia. Foram elas:

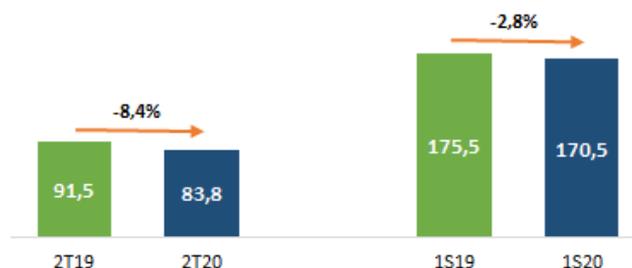
- Plano comercial focado em novas formas de captação e diversificação de clientes e serviços;
- Célula de atendimento, criada ao final de 2019, integrada e realizando a gestão do cliente em todas as etapas;
- Gestão dos marítimos e das operações de todos os navios;
- Agilidade na tomada de decisão e implementação dos planos de ação para a correção de desvios na operação.



Esses foram os fatores críticos de sucesso para o êxito nos indicadores apresentados mais detalhadamente a seguir:

## Volumes

Contêineres <sup>(1)</sup> (Mil TEUs)

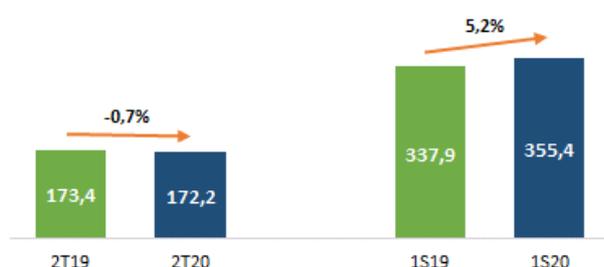


<sup>(1)</sup> Total de Contêineres transportados nos serviços: Serviço Amazonas (SAM), que percorre rota regular escalando portos entre as regiões Sul e Norte do Brasil; Serviço Atlântico Sul (SAS), que realiza rota regular que atende portos entre o Nordeste do Brasil e a Argentina e os Serviços Shuttle que são voltado para cargas Feeder e atendem os portos de Santos, Rio de Janeiro e Vitória. Os volumes transportados podem ser divididos nas seguintes modalidades: Cabotagem (entre portos brasileiros), Mercosul (entre o Brasil e a Argentina) e Feeder (viagem final da carga de longo curso entre os portos escalados pela Log-In).

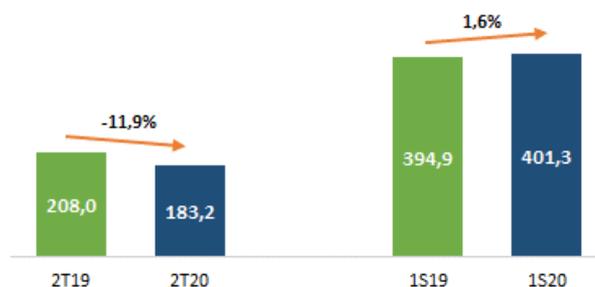
- A estratégia comercial voltada para captar volumes das indústrias menos afetadas pelas restrições decorrentes da pandemia no 2T20, mostrou-se bem-sucedida frente aos desafios do período;
- Cargas que teriam como destino o varejo e shoppings centers, por exemplo, como eletroeletrônicos, linha branca e linha marrom, foram substituídas por cargas de higiene, limpeza, alimentos, em sua maioria, cargas que tem como destino as prateleiras dos supermercados, hospitais e farmácias;
- Foco no nível de serviço seguiu apurado em meio aos desafios. No 2T20, a Log-In atingiu a marca recorde de 96,8% no Indicador de Pontualidade Rodoviária<sup>1</sup>;
- Os volumes transportados apresentaram melhora no mês de junho, na comparação com abril e maio, que foram mais impactados, pois a maior parte dos Estados estava com restrições mais rígidas às atividades comerciais e ao deslocamento de pessoas;
- No 1S20, em adição às medidas anteriormente mencionadas, a queda dos volumes é mitigada pelo crescimento da cabotagem no 1T20, através da conversão de volumes do modal rodoviário.

## Receita Navegação Costeira (ROL)

ROL Contêineres (R\$ MM)



ROL Total Navegação Costeira <sup>(1)</sup> (R\$ MM)



<sup>(1)</sup> A ROL Total Navegação Costeira considera também as receitas referentes à atividade de transporte de veículos.

<sup>1</sup> Indicador que mede a eficácia da entrega a mercadoria na porta do cliente no horário agendado.



### 2T20 x 2T19

#### ROL Contêineres:

- Forte resiliência do negócio, apresentando uma queda de apenas 0,7% da ROL em meio às restrições da demanda no período, em função da pandemia, e o foco comercial priorizando a manutenção dos volumes;
- Impacto positivo da desvalorização do Real nas receitas fixadas em Dólar, nos segmentos Mercosul e *Feeder*: taxa de câmbio média de R\$5,39, valor 37,5% superior à taxa média de R\$3,92 do 2T19;
- A ROL/TEU foi de R\$2.055, e 8,4% superior à obtida no 2T19 (R\$1.895).

#### ROL Total da Navegação Costeira:

- A queda da ROL é explicada, principalmente, pela menor receita do transporte de veículos entre o Brasil e a Argentina em navios *Ro-Ro* (R\$11,0 milhões), 68,2% inferior à receita do 2T19 (R\$34,6 milhões), em função da menor demanda da indústria de automóveis na Argentina.

### 1S20 x 1S19

#### ROL Contêineres:

- Aumento da participação da Cabotagem, que possui maior valor unitário (ROL/TEU), no mix de volumes transportados pela Companhia;
- Impacto positivo da desvalorização do Real nas receitas fixadas em Dólar, nos segmentos Mercosul e *Feeder*: taxa de câmbio média de R\$4,92, valor 27,8% superior à taxa média de R\$3,85 no 1S19;
- A ROL/TEU foi de R\$2.084, e 8,3% superior à obtida no 1S19 (R\$1.925).

#### ROL Total da Navegação Costeira:

- Crescimento da ROL Contêineres, conforme explicado nos itens acima;
- Menor receita do transporte de veículos entre o Brasil e a Argentina (R\$45,9 milhões), que foi 19,5% inferior à receita dos 1S19 (R\$57,0 milhões), pelos mesmos motivos informados anteriormente.

## Custo dos Serviços Prestados (CSP) Navegação Costeira

Custo dos Serviços Prestados R\$ MM	2T20	2T19	2T20 vs. 2T19	1S20	1S19	1S20 vs. 1S19
<b>Custo dos Serviços Prestados</b>	<b>(133,2)</b>	<b>(154,3)</b>	<b>-13,7%</b>	<b>(311,3)</b>	<b>(295,5)</b>	<b>5,3%</b>
Custo dos Serviços Prestados (Contêineres)	(122,4)	(122,2)	0,2%	(266,5)	(242,3)	10,0%
Custo Variável (Contêineres)	(61,7)	(64,3)	-4,0%	(134,6)	(133,7)	0,7%
Custo Fixo (Contêineres)	(60,7)	(57,9)	4,8%	(131,9)	(108,6)	21,5%
<i>Running Costs</i> <sup>(1)</sup>	(25,1)	(17,0)	47,6%	(47,7)	(32,5)	46,8%
Combustíveis	(18,3)	(19,1)	-4,2%	(45,2)	(37,3)	21,2%
Custos Portuários	(12,3)	(8,6)	43,0%	(23,4)	(17,4)	34,5%
Afretamento de Navios Contêineiros	(1,7)	(7,0)	-75,7%	(9,1)	(15,6)	-41,7%
Outros Custos Fixos	(3,3)	(6,2)	-46,8%	(6,5)	(5,8)	12,1%
Custo Fixo de Afretamento de Navios <i>Ro-Ro</i> (Veículos)	(10,8)	(32,1)	-66,4%	(44,8)	(53,2)	-15,8%

<sup>(1)</sup> Custo Variável (Contêineres) – Composto pelos custos de movimentação de contêineres (*handling*), transporte rodoviário complementar, despesas com contêineres e outros custos variáveis.

<sup>(2)</sup> Custo Fixo (Contêineres) – Composto pelos custos com combustível, *running costs* (marítimos, manutenção, suprimentos e seguros dos navios), custos portuários, afretamento de navios porta-contêineres e outros custos fixos.

### 2T20 x 2T19

Queda do **CSP** de 13,7%, refletindo o menor Custo Fixo de Afretamento de Navios (Veículos) e o menor Custo Variável (Contêineres).

O **CSP (Contêineres)** aumentou 0,2%, devido aos fatores indicados abaixo.

- O **Custo Variável (Contêineres)** teve queda de 4,0%:
  - Redução do custo, devido aos esforços em eficiência operacional e renegociações com fornecedores e prestadores de serviços devido ao cenário de pandemia;
  - Menor volume de contêineres transportados em função do cenário de pandemia.

A redução do custo variável seria de 12,5%, se excluído evento não recorrente que reduziu os custos do 2T19 de aluguel de contêineres em R\$6,2 milhões.

- **Custo Fixo (Contêineres)** aumentou 4,8%:
  - Aumento dos custos portuários, em função da desvalorização do Real;
  - Custos adicionais relacionados ao plano especial de medidas preventivas relacionadas à COVID-19 voltadas para a tripulação dos navios;
  - Duplicação temporária de custos (*running costs* e afretamento de navio) quando da substituição do navio afretado pelo navio próprio, em função de custos finais e do prazo para a entrega da embarcação afretada. O navio próprio (Log-In Endurance) entrou em operação 1º de maio de 2020, gerando *running costs*, em substituição ao afretamento do navio Aldebaran, que foi devolvido ao fretador no mês de maio. Ao final do 2T20, a frota é composta por 6 navios próprios, enquanto no 2T19 era composta por 4 navios próprios e 2 afretados.

#### **Custo Fixo de Afretamento (Veículos)**

- Queda do custo de afretamento de navios *Ro-Ro* para o transporte de veículos entre o Brasil e a Argentina, devido ao menor volume de automóveis realizado no período.

#### **1S20 x 1S19**

Aumento do **CSP** de 5,3%, principalmente, devido ao aumento do Custo Fixo (Contêineres).

#### **CSP (Contêineres)**

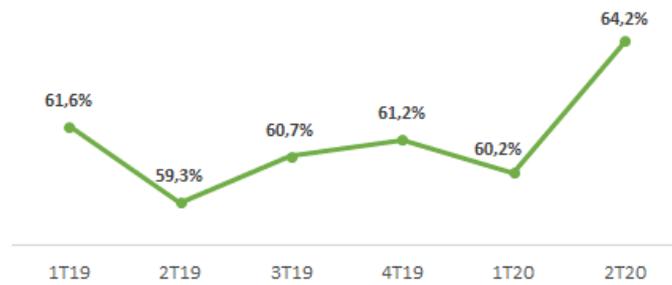
- **Custo Variável (Contêineres):**
  - Os custos variáveis foram 0,7% superiores, aos registrados no 1S19.
- **Custo Fixo (Contêineres):**
  - Apresentou um aumento de 21,5% devido aos seguintes fatores:
    - Aumento dos custos portuários, em função da desvalorização cambial;
    - Operação do navio próprio Log-In Polaris no 1T19, sem a contrapartida completa da redução do custo de afretamento do navio afretado Bomar, que foi devolvido ao fretador apenas no início de março, pois ficou em operação em substituição à parada técnica do Navio Log-In Jatobá. Os navios próprios entraram em operação em 2 dezembro de 2019 (Log-In Polaris,) e em 1 de maio de 2020 (Log-In Endurance), gerando *running costs*. Eles substituíram os dois navios afretados por tempo, que foram devolvidos aos fretadores em março (Bomar) e maio (Aldebaran).
    - Custos adicionais relacionados ao plano especial das medidas preventivas relacionadas à COVID-19 voltado para os marítimos.

#### **Custo Fixo de Afretamento (Veículos)**

- Queda do custo de afretamento de navios *Ro-Ro* para transporte de veículos entre o Brasil e a Argentina, em função do menor volume devido à crise naquele país.



Margem de Contribuição da Navegação Costeira (Contêineres)



Margem Bruta da Navegação Costeira (Contêineres) após o Custo Variável.  
Valores ajustados no 1T19 e no 2T19, para refletir o impacto do IFRS-16 sobre o aluguel de contêineres.

O gráfico acima apresenta a evolução da margem de contribuição da navegação. Como mencionado, o efeito positivo do crescimento da margem é decorrente de um trabalho intensivo de ações de melhorias no mix das cargas transportadas, da otimização dos custos variáveis e do impacto positivo da desvalorização cambial sobre as receitas em USD (Feeder e Mercosul).

Bunker

Preço Médio do Bunker MM	2T20	2T19	2T20 vs. 2T19	1S20	1S19	1S20 vs. 1S19
Bunker (US\$)	260	416	-37,5%	373	410	-9,0%
Taxa de câmbio (R\$)	5,39	3,92	37,5%	4,92	3,85	27,8%
Bunker (R\$)	1.401	1.631	-14,1%	1.835	1.579	16,2%

A Companhia reajusta o repasse do valor do bunker aos seus clientes a cada 90 dias com base no preço médio dos 90 dias anteriores. Sendo assim, pode haver um descasamento entre a receita com a taxa de bunker aplicada aos clientes e o custo efetivamente pago pela Companhia com o combustível no momento da compra. O último reajuste de repasse do valor do bunker até a data deste relatório foi realizado em 15 de maio de 2020.

O gráfico abaixo apresenta a evolução do preço do bunker em R\$ e sua alta iniciada em outubro de 2019, devido ao IMO 2020<sup>2</sup>, que demandou um ajuste do combustível ofertado ao novo parâmetro, o que elevou o preço no 4T19 que atingiu seu pico ao final de janeiro de 2020. A partir de fevereiro de 2020, o preço cai no mercado internacional, em função da adaptação do combustível ofertado e do desdobramento dos efeitos econômicos provocados pela pandemia da COVID-19 e volta a subir a partir de abril, em função principalmente da desvalorização da moeda brasileira.

Preço Médio do Bunker por Tonelada (R\$)

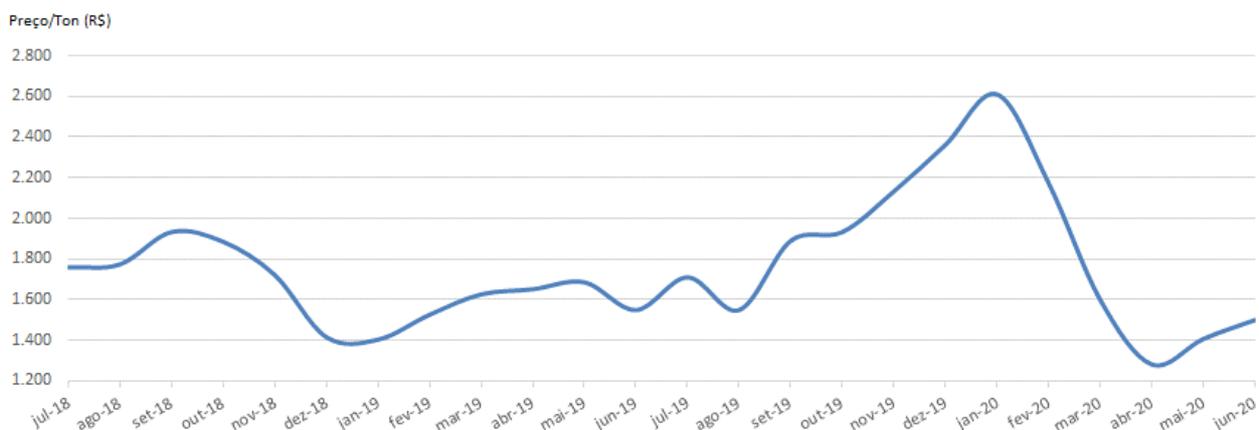


Gráfico de 01/07/18 até 30/06/20. Fontes: Petrobras (cotação do bunker no porto de Santos em dólares) e Banco Central (taxa de câmbio Real x Dólar – PTAX)

<sup>2</sup> Regulamentação que determinou um limite de 0,5% em emissões de enxofre a partir de 1º de janeiro de 2020.



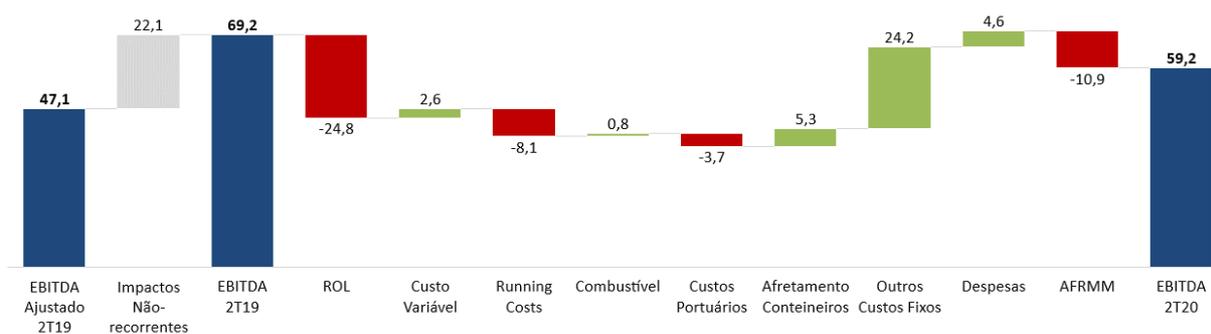
## EBITDA NAVEGAÇÃO COSTEIRA

EBITDA Navegação Costeira R\$ MM	2T20	2T19	2T20 vs. 2T19	1S20	1S19	1S20 vs. 1S19
Receita Operacional Líquida	183,2	208,0	-11,9%	401,3	394,9	1,6%
Custo dos Serviços Prestados	(133,2)	(154,3)	-13,7%	(311,3)	(295,5)	5,3%
Despesas Operacionais	(2,1)	(6,7)	-68,7%	(8,7)	(12,2)	-28,7%
AFRMM	11,3	22,2	-49,1%	21,1	36,0	-41,4%
Depreciação e Amortização	(21,2)	(21,4)	-0,9%	(36,9)	(32,7)	12,8%
<b>EBIT</b>	<b>38,0</b>	<b>47,8</b>	<b>-20,5%</b>	<b>65,5</b>	<b>90,5</b>	<b>-27,6%</b>
<i>Margem EBIT</i>	20,7%	23,0%	-2,3 p.p.	16,3%	22,9%	-6,6 p.p.
(+) Depreciação e Amortização	21,2	21,4	-0,9%	36,9	32,7	12,8%
<b>EBITDA</b>	<b>59,2</b>	<b>69,2</b>	<b>-14,5%</b>	<b>102,4</b>	<b>123,2</b>	<b>-16,9%</b>
<i>Margem EBITDA</i>	32,3%	33,3%	-1,0 p.p.	25,5%	31,2%	-5,7 p.p.
AFRMM Não Recorrente <sup>(1)</sup>	0,0	(15,9)	n.a.	0,0	(23,0)	n.a.
IFRS-16 - Leasing de Contêiner <sup>(2)</sup>	0,0	(6,2)	n.a.	0,0	0,0	n.a.
<b>EBITDA Ajustado</b>	<b>59,2</b>	<b>47,1</b>	<b>25,7%</b>	<b>102,4</b>	<b>100,2</b>	<b>2,2%</b>
<i>Margem EBITDA</i>	32,3%	22,6%	9,7 p.p.	25,5%	25,4%	0,1 p.p.

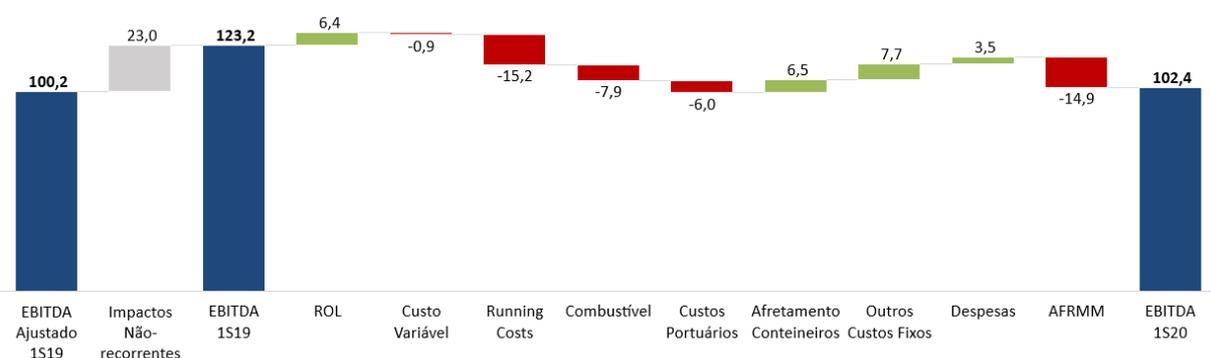
<sup>(1)</sup> **AFRMM Não Recorrente:** valor de R\$15,9 milhões no 2T20, devido ao reconhecimento de AFRMM judicializado (R\$29,1 milhões), líquido da baixa de provisão (R\$13,2 milhões) que havia sido constituída em virtude desse processo. No 1S20, soma-se aos R\$15,9 milhões do 2T20, o reconhecimento de AFRMM extemporâneo (R\$7,1 milhões) no 1T19.

<sup>(2)</sup> **IFRS-16 – Leasing de Contêiner:** quando da adoção do IFRS-16 (CPC06), em 1 de janeiro de 2019, a Companhia adotou o expediente prático, que consiste no não reconhecimento de contratos cujo ativo subjacente é de baixo valor, já no 2T19, a Companhia passou a qualificar e mensurar a totalidade dos contratos de aluguel de contêineres para fins do IFRS-16 (CP06); portanto, o custo de aluguel de contêineres de baixo valor, em linha com a norma, que havia sido contabilizado no 1T19 (R\$6,2 milhões) foi revertido no 2T19, gerando esse impacto positivo não recorrente.

### EBITDA Navegação Costeira (R\$ MM) 2T20 vs. 2T19



### 1S20 vs. 1S19



## Terminal de Vila Velha (TVV)

O Terminal de Vila Velha apresentou resultado resiliente mesmo no ambiente de redução da corrente de comércio no Brasil em função da pandemia da COVID-19.

Segundo dados da Findes - Federação das Indústrias do Espírito Santo, os impactos negativos para as exportações por conta da pandemia se intensificaram no 2T20 e as exportações capixabas caíram 32,5% no segundo trimestre de 2020 em relação ao ano anterior, após uma redução de 23,6% observada no primeiro trimestre (-27,9% no 1S20). Por outro lado, em 2T20 as importações tiveram crescimento de 23,7% versus 2T19.

A lista dos principais produtos exportados e importados pelo Espírito Santo e seu comportamento neste ano versus 2019 encontra-se abaixo:

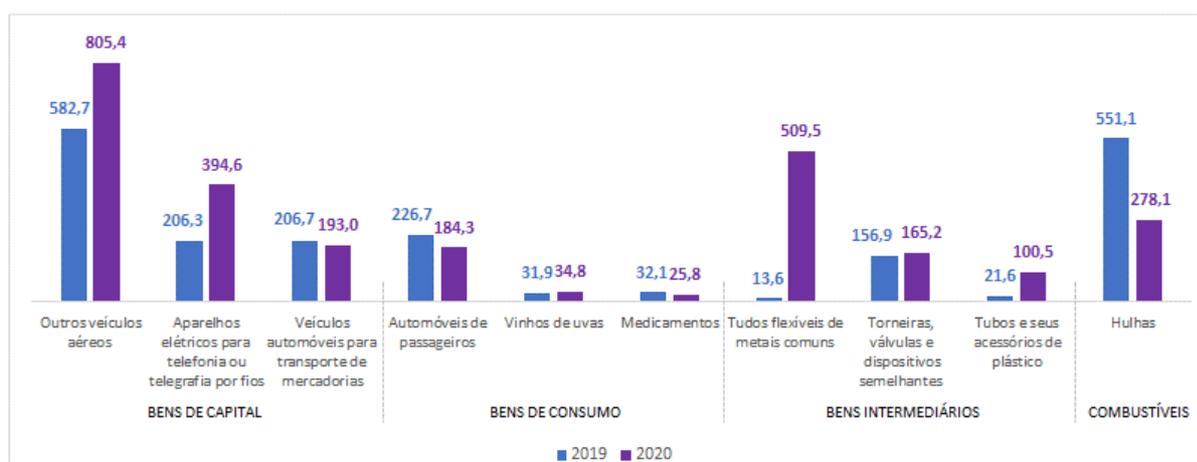
### Principais produtos exportados de janeiro a junho - Espírito Santo

Segmento	Valor (US\$ milhões)		1S20 vs. 1S19	Participação (%) em 2020	Quantidade (mil toneladas)	
	1S20	1S19			1S20	1S19
Minérios de ferro	577	1.004	-42,5%	22%	6.207	10.207
Pastas químicas de madeira	296	326	-9,2%	11%	737	767
Óleos brutos de petróleo	284	510	-44,3%	11%	1.096	1.260
Produtos semimanuf. de ferro ou aço	273	329	-17,1%	10%	668	659
Pedras de cantaria	273	354	-23,1%	10%	397	485
Café	237	245	-3,3%	9%	160	150
Produtos laminados planos	157	227	-30,8%	6%	336	452
Outras ligas de aço	133	301	-55,9%	5%	272	530
Tubos flexíveis de metais comuns	109	43	153,5%	4%	7	3
Pimenta	55	59	-6,4%	2%	30	28
Outros	266	289	-8,1%	10%	1.020	596
<b>Total</b>	<b>2.660</b>	<b>3.688</b>	<b>-27,9%</b>	<b>100%</b>	<b>10.931</b>	<b>15.136</b>

Fonte: Ministério da Economia

### Principais produtos importados, Espírito Santo

Valor acumulado (milhões US\$) de janeiro a junho



Fonte: Ministério da Economia, Elaboração Ideies

Como pode-se notar, produtos voltados para a exportação, como minério de ferro, aço, pedras de cantaria e a indústria a eles relacionada, sofreram mais fortemente com a desaceleração da economia; outros, como tubos flexíveis de metais comuns, contribuíram para melhores resultados no Espírito Santo. Já no lado da importação, destacaram-se bens de capital.



Nesse contexto, o TVV promoveu diversas medidas voltadas a recuperação de volumes de contêineres e carga geral, ampliando seu leque de serviços agregados e, em paralelo, empregando esforços na gestão eficaz dos custos, em todas as suas linhas de custos fixos e variáveis. Como resultado desse trabalho, apesar da desaceleração dos volumes no 2T20, o terminal conseguiu prover serviços de maior valor agregado. Como resultado dessas iniciativas, o TVV entregou neste trimestre EBITDA apenas 5,9% inferior ao 2T19, e neste semestre 12,4% superior ao 1S19.

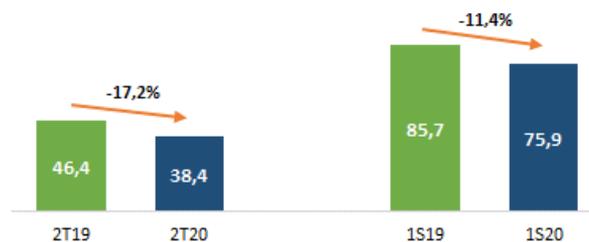
As perspectivas de recuperação dos volumes para os próximos meses estão baseadas na expectativa de retomada da economia Global e em especial a dos EUA (principal destino das exportações via TVV), manutenção do bom momento de mercado global de café com preços competitivos e volume forte da safra do Espírito Santo. Esses fatores, acrescidos ao fato de que o mercado chinês de rochas (granito em blocos) segue aquecido, demonstram sinais de recuperação. Esperamos também uma retomada dos volumes de carga geral (carga de projetos, equipamentos e granel) significativa nos próximos trimestres.

Em paralelo, a autoridade portuária CODESA - Companhia Docas do Espírito Santo - autorizou em 30 de abril de 2020, o início das manobras testes para o novo calado do Porto de Vitória, que passará a ser de 12,5m. O novo calado, que possibilita o aumento da capacidade de carregamento nas rotas atuais, aliado ao processo de renovação do arrendamento do TVV e o aumento da produtividade através dos investimentos em equipamentos e tecnologia trará mais competitividade e flexibilidade operacional para atender a retomada do mercado e captar oportunidades de crescimento.

A seguir, encontram-se os principais indicadores do período:

## Volumes TVV

Movimentação de Contêineres (Mil)



- Menor movimentação de cargas de granito na exportação no 2T20, devido à desaceleração da demanda nos países de destino, assim como também ocorreu a queda nos volumes de cargas na importação, em função da pandemia;
- Os volumes das exportações de café, que estavam mais tímidos no primeiro trimestre, cresceram no 2T20, com os produtores aproveitando a alta do preço da *commodity* para escoar a safra, o que ajudou a impedir uma queda maior da movimentação de contêineres.

Carga Geral (Mil Toneladas)



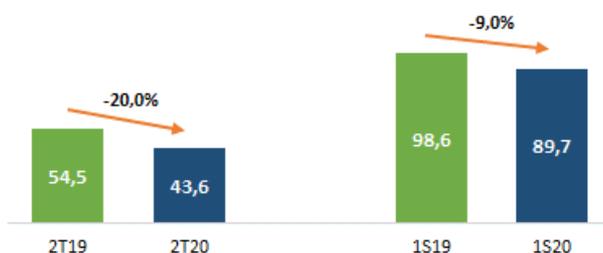
- No 2T20, a queda dos volumes de carga geral é mais acentuada, em função dos efeitos da pandemia e devido ao forte 2T19, onde foram movimentados grandes volumes de tubos. Para este ano, os volumes de carga geral estarão mais concentrados no 3T e 4T;



- Apesar do cenário desafiador, destaque positivo para a demanda mais forte de granito em blocos para Ásia e para os novos negócios de descarga e embarque de granéis, em Vitória, cujo processo se iniciou no segundo semestre de 2019 como um novo produto do TVV.

## Receita TVV (ROL)

Receita Operacional Líquida (ROL) TVV (R\$ MM)



- A redução da ROL do período é decorrente dos mesmos eventos explicados na queda dos volumes movimentados.

## Custo dos Serviços Prestados (CSP) TVV

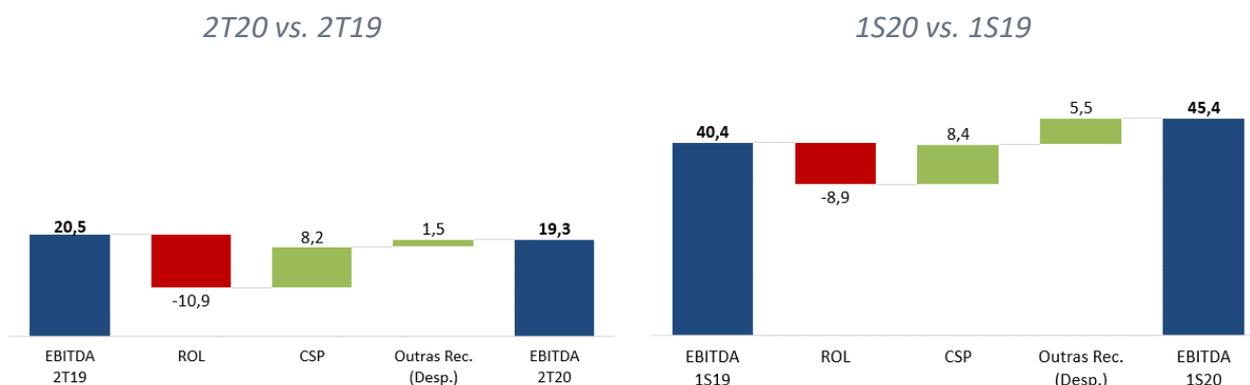
Custo dos Serviços Prestados R\$ MM	2T20	2T19	2T20 vs. 2T19	1S20	1S19	1S20 vs. 1S19
<b>Custo dos Serviços Prestados</b>	<b>(24,8)</b>	<b>(33,0)</b>	<b>-24,8%</b>	<b>(52,0)</b>	<b>(60,4)</b>	<b>-13,9%</b>
Carga e descarga	(10,3)	(14,7)	-29,9%	(20,8)	(24,2)	-14,0%
Pessoal	(9,0)	(9,5)	-5,3%	(18,2)	(19,3)	-5,7%
Outros	(5,5)	(8,8)	-37,5%	(13,0)	(16,9)	-23,1%

- No 2T foram adotadas uma série de medidas para redução dos custos (fixos e variáveis) do TVV visando mitigar os impactos da pandemia em ROL e que geraram aprendizados e otimização de processos que perdurarão para o futuro;
- Destacamos forte redução de gastos administrativos gerais em função da migração da grande maioria dos funcionários não operacionais para o *home office*.

## EBITDA TVV

EBITDA TVV R\$ MM	2T20	2T19	2T20 vs. 2T19	1S20	1S19	1S20 vs. 1S19
Receita Operacional Líquida	43,6	54,5	-20,0%	89,7	98,6	-9,0%
Custo dos Serviços Prestados	(24,8)	(33,0)	-24,8%	(52,0)	(60,4)	-13,9%
Despesas Operacionais	0,5	(1,0)	n.a.	7,7	2,2	250,0%
Depreciação e Amortização	(2,9)	(2,8)	3,6%	(5,7)	(5,7)	0,0%
<b>EBIT</b>	<b>16,4</b>	<b>17,7</b>	<b>-7,3%</b>	<b>39,7</b>	<b>34,7</b>	<b>14,4%</b>
<i>Margem EBIT</i>	<i>37,6%</i>	<i>32,5%</i>	<i>5,1 p.p.</i>	<i>44,3%</i>	<i>35,2%</i>	<i>9,1 p.p.</i>
(+) Depreciação e Amortização	2,9	2,8	3,6%	5,7	5,7	0,0%
<b>EBITDA</b>	<b>19,3</b>	<b>20,5</b>	<b>-5,9%</b>	<b>45,4</b>	<b>40,4</b>	<b>12,4%</b>
<i>Margem EBITDA</i>	<i>44,3%</i>	<i>37,6%</i>	<i>6,7 p.p.</i>	<i>50,6%</i>	<i>41,0%</i>	<i>9,6 p.p.</i>

### EBITDA TVV (R\$ MM)



## Terminais Intermodais

EBITDA Terminais Intermodais R\$ MM	2T20	2T19	2T20 vs. 2T19	1S20	1S19	1S20 vs. 1S19
Receita Operacional Líquida	7,8	7,3	6,8%	14,9	15,0	-0,7%
Custos dos Serviços Prestados	(2,6)	(2,3)	13,0%	(5,8)	(5,7)	1,8%
Outras Receitas (Despesas)	0,0	(0,1)	-100,0%	(0,1)	(0,1)	0,0%
Depreciação e Amortização	(0,8)	(0,7)	14,3%	(1,6)	(2,1)	-23,8%
<b>EBIT</b>	<b>4,4</b>	<b>4,2</b>	<b>4,8%</b>	<b>7,4</b>	<b>7,1</b>	<b>4,2%</b>
<i>Margem EBIT</i>	<i>56,4%</i>	<i>57,5%</i>	<i>-1,1 p.p.</i>	<i>49,7%</i>	<i>47,3%</i>	<i>2,4 p.p.</i>
(+) Depreciação e Amortização	0,8	0,7	14,3%	1,6	2,1	-23,8%
<b>EBITDA</b>	<b>5,2</b>	<b>4,9</b>	<b>6,1%</b>	<b>9,0</b>	<b>9,2</b>	<b>-2,2%</b>
<i>Margem EBITDA</i>	<i>66,7%</i>	<i>67,1%</i>	<i>-0,4 p.p.</i>	<i>60,4%</i>	<i>61,3%</i>	<i>-0,9 p.p.</i>

Nos Terminais Intermodais (Itajaí e Guarujá) a Log-In oferece soluções de armazenagem e gestão logística das mercadorias em complemento ao transporte marítimo e rodoviário, sendo responsável por toda a cadeia logística do cliente (3 PL).

No 2T20, o EBITDA dos Terminais Intermodais cresceu 6,1% quando comparado ao 2T19, em função de boas oportunidades de mercado criadas com a pandemia, com uma margem EBITDA de 66,7%. No 1S20, ocorreu uma queda no EBITDA de 2,2%, e apresentou uma margem EBITDA de 60,4%.

## Investimentos (CAPEX)

CAPEX R\$ MM	2T20	2T19	1S20	1S19
Investimentos de Capital	0,8	2,3	69,8	3,2
Investimentos Correntes	5,1	3,3	11,1	8,0
<b>Total</b>	<b>5,9</b>	<b>5,6</b>	<b>80,9</b>	<b>11,2</b>

No 2T20, o CAPEX de **R\$5,9 milhões** é composto basicamente por investimentos correntes referentes à continuidade operacional dos navios, do TVV e de projetos de tecnologia.

No 1S20, o CAPEX somou **R\$80,9 milhões**, sendo composto, principalmente, por investimentos de capital referentes à aquisição do navio Log-In Endurance, que entrou em operação em 1 de maio de 2020, e aos investimentos correntes dos negócios.

## Dívida

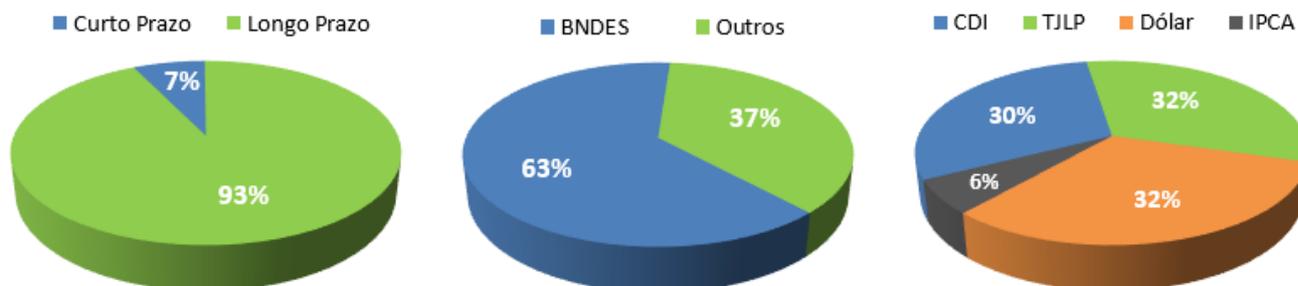
Em 30 de junho de 2020, a Companhia possuía uma dívida líquida de **R\$771,3 milhões** e uma dívida bruta de **R\$1.430,0 milhões**, com custo médio de 5,9% a.a., sendo 93% da mesma com amortização no longo prazo.

As dívidas de Construção Naval Descontinuada e dos Navios em Operação correspondem aos financiamentos junto ao BNDES com recursos do Fundo da Marinha Mercado (FMM), para construção de navios no Brasil. Conforme mencionado anteriormente, parte desses financiamentos são fixados em Dólar (R\$451,8 milhões), com vencimentos mensais até 2034. Sendo assim, apesar do impacto contábil relevante, essa variação cambial teve impacto caixa de apenas R\$0,7 milhão nas parcelas dos 1S20.

Em 10 de junho de 2020, a Log-In encerrou a sua 3ª Emissão de Debêntures Simples, com a captação do montante de R\$71,4 milhões e vencimento em maio de 2025. A operação teve como finalidade a reposição de caixa da Companhia, em virtude da aquisição do navio Log-In Endurance.

Dívida R\$ MM	30/06/19	31/12/19	31/03/20	30/06/20
Construção Naval Descontinuada	515,0	506,4	555,0	578,7
Navios em Operação	271,2	277,2	314,1	326,8
Capital de Giro	411,7	383,4	374,1	364,5
Debêntures	65,0	87,9	89,4	158,8
Outras	0,0	1,7	1,6	1,2
<b>Dívida Bruta</b>	<b>1.262,9</b>	<b>1.256,6</b>	<b>1.334,2</b>	<b>1.430,0</b>
Caixa	118,3	663,5	581,1	658,7
<b>Dívida Líquida</b>	<b>1.144,6</b>	<b>593,1</b>	<b>753,1</b>	<b>771,3</b>

### Abertura da Dívida por Prazo, por Credor e por Indexador



### Nível de Alavancagem

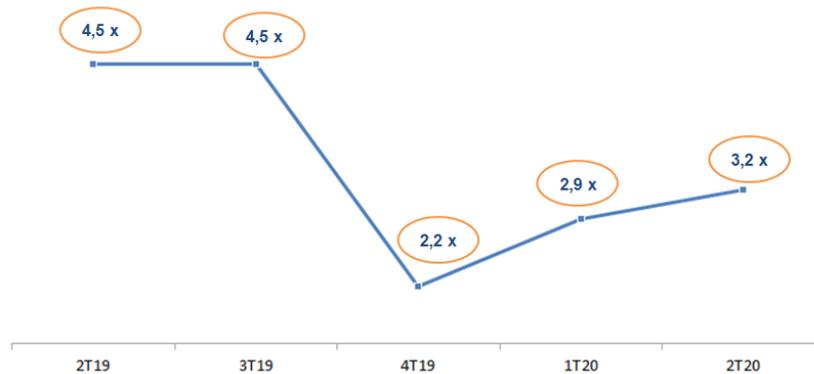
No quadro e no gráfico abaixo, apresentamos o histórico do nível de alavancagem da Companhia ocorrida ao longo dos últimos 12 meses.

Nível de Alavancagem R\$ MM	30/06/19	31/03/20	30/06/20
Dívida Líquida	1.144,6	753,1	771,3
EBITDA UDM	253,2*	260,6	241,6
<b>Dívida Líquida/EBITDA UDM</b>	<b>4,5 x</b>	<b>2,9 x</b>	<b>3,2 x</b>

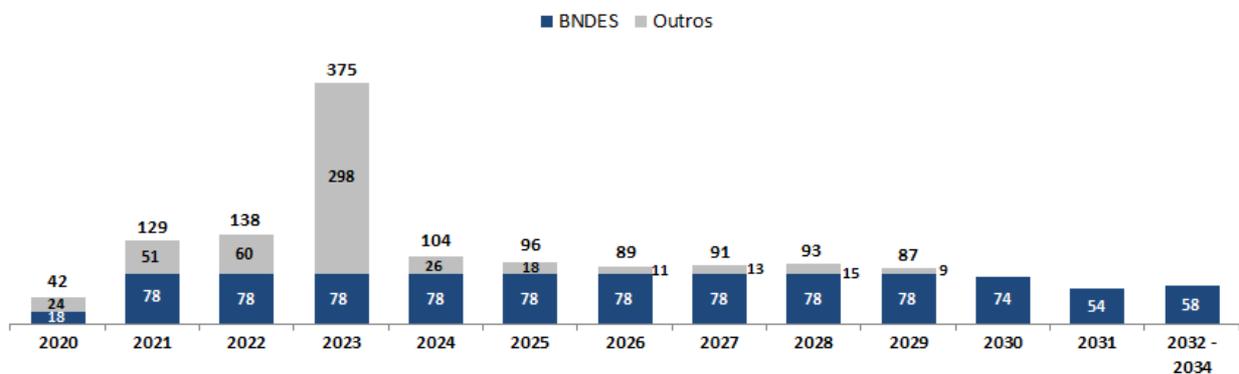
UDM = Últimos Doze Meses. / \*Valores do 3T18 e do 4T18 com ajuste ao IFRS16.



Dívida Líquida / EBITDA (UDM)



Cronograma de Amortização do Principal (R\$ MM)



## Eventos Subsequentes

### ▪ Atribuição de Rating 'BBB+ (bra)' Estável pela Fitch Ratings

Em 16 de julho de 2020, a Fitch Ratings ("Fitch") atribuiu à Log-In, pela primeira vez, o rating nacional de longo prazo 'BBB+ (bra)'. A perspectiva do rating é Estável. De acordo com o relatório, "a Log-In detém uma base de clientes diversificada, incluindo grandes empresas nos resilientes segmentos de alimentos e bebidas, higiene & beleza e farmacêutica, reduzindo riscos de demanda." A Fitch também afirma que "a liquidez da Log-In é satisfatória e se beneficia da injeção de BRL634 milhões, via aumento de capital, em novembro de 2019". O relatório completo encontra-se disponível nos websites da Fitch Ratings e de Relações com Investidores da Companhia.

### ▪ Alteração no cargo de Diretor Presidente

Em reunião do Conselho de Administração de 8 de junho de 2020, o Sr. Marcio Arany da Cruz Martins foi eleito para ocupar o cargo de Diretor Presidente da Companhia a partir de 1 de julho de 2020, em substituição ao Sr. Marco Antonio Souza Cauduro, que permanece contribuindo para o desenvolvimento dos negócios da Log-In como membro do Conselho de Administração da Companhia. O Sr. Marcio Arany é Engenheiro Civil, pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), com Mestrado em Engenharia de Transportes pela COPPE e Especialização em Engenharia de Produção pela UFRJ. Acumula mais de 30 anos de trajetória profissional na área de Operações, Transportes e Logística, atuando em empresas de diversos segmentos, como Michelin, Aliança Navegação, MRS Logística e McKinsey. Em Navegação e Logística, possui mais de 12 anos de experiência, sendo os últimos 6 anos na Log-In como Diretor Comercial e depois como Diretor de Transformação e Inovação.



## Anexo I - Demonstrativo de Resultado Consolidado

Demonstrativo de Resultado R\$ MM	2T20	2T19	2T20 vs. 2T19	1S20	1S19	1S20 vs. 1S19
<b>Receita Líquida</b>	<b>234,6</b>	<b>269,8</b>	<b>-13,0%</b>	<b>505,9</b>	<b>508,5</b>	<b>-0,5%</b>
<b>Custo dos Serviços Prestados</b>	<b>(187,1)</b>	<b>(214,5)</b>	<b>-12,8%</b>	<b>(420,2)</b>	<b>(402,1)</b>	<b>4,5%</b>
Custos	(162,2)	(189,6)	-14,5%	(376,0)	(361,6)	4,0%
Depreciação e Amortização	(24,9)	(24,9)	0,0%	(44,2)	(40,5)	9,1%
<b>Lucro Bruto</b>	<b>47,5</b>	<b>55,3</b>	<b>-14,1%</b>	<b>85,7</b>	<b>106,4</b>	<b>-19,5%</b>
<b>Despesas Operacionais Líquidas</b>	<b>(17,9)</b>	<b>(7,3)</b>	<b>145,2%</b>	<b>(25,2)</b>	<b>(12,9)</b>	<b>95,3%</b>
Comerciais e Administrativas	(28,7)	(28,2)	1,8%	(45,4)	(44,2)	2,7%
Outras	2,5	2,3	8,7%	5,1	1,6	218,7%
AFRMM	11,3	22,2	-49,1%	21,1	36,0	-41,4%
Depreciação e Amortização	(3,0)	(3,6)	-16,7%	(6,0)	(6,3)	-4,8%
<b>Lucro Operacional</b>	<b>29,6</b>	<b>48,0</b>	<b>-38,3%</b>	<b>60,5</b>	<b>93,5</b>	<b>-35,3%</b>
<b>Resultado Financeiro</b>	<b>(43,1)</b>	<b>(36,0)</b>	<b>19,7%</b>	<b>(180,1)</b>	<b>(65,2)</b>	<b>176,2%</b>
Receita Financeira	5,5	0,5	1000,0%	13,0	1,3	900,0%
Despesa Financeira	(26,1)	(40,3)	-35,2%	(52,7)	(67,3)	-21,7%
Variação Cambial	(22,5)	3,8	n.a.	(140,4)	0,8	n.a.
<b>Lucro antes do IR/CSLL</b>	<b>(13,5)</b>	<b>12,0</b>	<b>n.a.</b>	<b>(119,6)</b>	<b>28,3</b>	<b>n.a.</b>
<b>IR / CSLL</b>	<b>(1,3)</b>	<b>(2,3)</b>	<b>-43,5%</b>	<b>(9,8)</b>	<b>(13,4)</b>	<b>-26,9%</b>
<b>Lucro (Prejuízo) Líquido</b>	<b>(14,8)</b>	<b>9,7</b>	<b>n.a.</b>	<b>(129,4)</b>	<b>14,9</b>	<b>n.a.</b>

## Anexo II - Composição do EBITDA Consolidado

Composição do EBITDA R\$ MM	2T20	2T19	2T20 vs. 2T19	1S20	1S19	1S20 vs. 1S19
Navegação Costeira	59,2	69,2	-14,5%	102,4	123,2	-16,9%
Terminal de Vila Velha (TVV)	19,3	20,5	-5,9%	45,4	40,4	12,4%
Terminais Intermodais	5,2	4,9	6,1%	9,0	9,2	-2,2%
G&A e Outras Despesas <sup>(1)</sup>	(26,2)	(18,1)	44,8%	(46,1)	(32,5)	41,8%
<b>EBITDA</b>	<b>57,5</b>	<b>76,5</b>	<b>-24,8%</b>	<b>110,7</b>	<b>140,3</b>	<b>-21,1%</b>
Stock Options <sup>(2)</sup>	10,2	0,0	n.a.	10,2	0,0	n.a.
AFRMM Não Recorrente <sup>(3)</sup>	0,0	(15,9)	n.a.	0,0	(23,0)	n.a.
IFRS-16 - Leasing de Contêiner <sup>(4)</sup>	0,0	(6,2)	n.a.	0,0	0,0	n.a.
<b>EBITDA Ajustado</b>	<b>67,7</b>	<b>54,4</b>	<b>24,4%</b>	<b>120,9</b>	<b>117,3</b>	<b>3,1%</b>

<sup>(1)</sup> **G&A e Outras Despesas** - valores não alocados aos negócios: Despesas Gerais e Administrativas do grupo.

<sup>(2)</sup> **Stock Options**: despesa não recorrente (R\$10,2 MM), sem impacto no caixa, devido ao reconhecimento antecipado do custo do 1º Programa do 2º Plano de Opções da Companhia.

<sup>(3)</sup> **AFRMM Não Recorrente**: valor de R\$15,9 milhões no 2T20, devido ao reconhecimento de AFRMM judicializado (R\$29,1 milhões), líquido da baixa de provisão (R\$13,2 milhões) que havia sido constituída em virtude desse processo. No 1S20, soma-se aos R\$15,9 milhões do 2T20, o reconhecimento de AFRMM extemporâneo (R\$7,1 milhões) no 1T19.

<sup>(4)</sup> **IFRS-16 – Leasing de Contêiner**: quando da adoção do IFRS-16 (CPC06), em 1 de janeiro de 2019, a Companhia adotou o expediente prático, que consiste no não reconhecimento de contratos cujo ativo subjacente é de baixo valor, já no 2T19, a Companhia passou a qualificar e mensurar a totalidade dos contratos de aluguel de contêineres para fins do IFRS-16 (CP06); portanto, o custo de aluguel de contêineres de baixo valor, em linha com a norma, que havia sido contabilizado no 1T19 (R\$6,2 milhões) foi revertido no 2T19, gerando esse impacto positivo não recorrente.

## Anexo III - Reconciliação do Lucro (Prejuízo) com o EBITDA

Reconciliação EBITDA R\$ MM	2T20	2T19	1S20	1S19
Lucro (Prejuízo)	(14,8)	9,7	(129,4)	14,9
IR/CSLL	1,3	2,3	9,8	13,4
Resultado Financeiro	43,1	36,0	180,1	65,2
Depreciação e Amortização	27,9	28,5	50,2	46,8
<b>EBITDA</b>	<b>57,5</b>	<b>76,5</b>	<b>110,7</b>	<b>140,3</b>
Ajuste de Eventos Não-recorrentes	10,2	(22,1)	10,2	(23,0)
<b>EBITDA Ajustado</b>	<b>67,7</b>	<b>54,4</b>	<b>120,9</b>	<b>117,3</b>

## Anexo IV - Balanço Patrimonial Consolidado (R\$ MM)

Ativo			Passivo		
	30/06/20	31/12/19		30/06/20	31/12/19
<b>CIRCULANTE</b>			<b>CIRCULANTE</b>		
Caixa e Equivalentes de Caixa	55,2	55,3	Empréstimos, Financiamentos e Debêntures	101,9	98,7
Aplicações Financeiras	603,5	608,2	Obrigações com Arrendamento Mercantil	42,3	30,6
Contas a Receber	158,6	145,5	Fornecedores e Provisões Operacionais	137,8	155,9
Estoques	22,8	21,5	Impostos e Contribuições a Recolher	20,7	16,7
Tributos a Recuperar ou Compensar	41,9	54,8	Salários e Encargos Sociais	21,1	28,6
AFRMM	21,5	14,0	Outros	0,6	0,7
Outros	22,6	13,5		<b>324,4</b>	<b>331,2</b>
	<b>926,1</b>	<b>912,8</b>			
<b>NÃO CIRCULANTE</b>			<b>NÃO CIRCULANTE</b>		
Aplicações Financeiras	3,9	10,8	Empréstimos, Financiamentos e Debêntures	1.328,0	1.157,9
Imposto de Renda e Contrib. Social Diferidos	174,6	171,8	Obrigações com Arrendamento Mercantil	100,4	57,9
Tributos a Recuperar ou Compensar	48,4	34,5	Provisões para Riscos	20,9	35,5
Depósitos Judiciais	16,8	36,6	Imposto de Renda e Contrib. Social Diferidos	12,1	7,9
AFRMM	5,4	13,9	Outros	2,7	4,6
Direito de Uso - Arrendamento Mercantil	135,4	100,3		<b>1.464,1</b>	<b>1.263,8</b>
Outros	1,7	1,6			
	<b>386,2</b>	<b>369,5</b>	<b>PATRIMÔNIO LÍQUIDO</b>		
<b>Investimentos</b>			Capital Social	1.312,0	1.310,3
Imobilizado	649,8	599,2	Reservas	114,1	100,8
Intangível	29,7	30,6	Ações em Tesouraria	(50,9)	(50,9)
	<b>679,5</b>	<b>629,8</b>	Prejuízos Acum. e Ajuste de Conversão	(1.172,0)	(1.043,2)
	<b>1.065,7</b>	<b>999,3</b>		<b>203,2</b>	<b>317,0</b>
			Participações de Não Controladores	0,1	0,1
<b>TOTAL DO ATIVO</b>	<b>1.991,8</b>	<b>1.912,1</b>	<b>TOTAL DO PASSIVO</b>	<b>1.991,8</b>	<b>1.912,1</b>



## Anexo V - Fluxo de Caixa Consolidado

Demonstrativo de Fluxo de Caixa R\$ MM	30/06/20	30/06/19
Lucro (Prejuízo) do exercício	(129,4)	14,9
Ajustes para reconciliar o resultado	216,5	62,3
Variação de ativos e passivos	(26,6)	69,5
<b>Fluxo de caixa das atividades operacionais</b>	<b>60,5</b>	<b>146,7</b>
Adições ao imobilizado e intangível líquidas	(80,9)	(11,2)
Outros	31,3	(67,6)
<b>Fluxo de caixa das atividades de investimento</b>	<b>(49,6)</b>	<b>(78,8)</b>
<b>Fluxo de caixa das atividades de financiamento</b>	<b>(11,0)</b>	<b>(39,8)</b>
<b>Aumento (redução) no caixa e equivalentes</b>	<b>(0,1)</b>	<b>28,1</b>
Caixa e equivalentes no início do exercício	55,3	17,0
Caixa e equivalentes no final do exercício	55,2	45,1



## A Log-In Logística Intermodal S.A.

A Log-In planeja, gerencia e opera soluções logísticas, através de malha intermodal com abrangência geográfica em todo o Brasil e o Mercosul.

Com soluções customizadas e uma equipe qualificada, a Log-In é capaz de reduzir os custos logísticos dos seus clientes, redesenhando suas operações e otimizando todo o processo de movimentação de cargas.

Os Serviços Intermodais da Companhia compreendem as atividades de:

- Navegação Costeira: transporte marítimo compreendendo portos localizados na costa brasileira e no Mercosul, integrados com o serviço contratado para o transporte rodoviário de curta distância;
- Terminal Portuário: administração e operação de um terminal portuário de contêineres, o Terminal de Vila Velha (TVV), no estado do Espírito Santo;
- Terminais Intermodais: operações de terminais terrestres intermodais (Guarujá e Itajaí) integrados aos serviços da Navegação Costeira.

A Companhia opera atualmente com os seguintes serviços na Navegação Costeira: Serviço Amazonas (SAM), que percorre rota regular entre as regiões Sul e Norte do Brasil; Serviço Atlântico Sul (SAS), que realiza rota ligando o Brasil (regiões do Nordeste, Sudeste e Sul) aos países do Mercosul e os Serviços *Shuttle* que ligam os portos de Santos, Rio de Janeiro e Vitória.

Em 30 de junho de 2020, a frota da Companhia somava uma capacidade nominal de 15.500 TEUs. Os navios estavam alocados aos serviços, conforme detalhado no quadro abaixo:

Navio	Modalidade	Capacidade Nominal (TEU)	Serviço
Log-In Polaris	Próprio	2.700	Serviço Amazonas (SAM)
Log-In Jacarandá	Próprio	2.800	
Log-In Jatobá	Próprio	2.800	Serviço Atlântico Sul (SAS)
Log-In Endurance	Próprio	2.800	
Log-in Resiliente	Próprio	2.700	
Log-In Pantanal	Próprio	1.700	Serviço Shuttle

Nota: No dia 1º de maio de 2020, o navio próprio Log-In Endurance iniciou sua primeira viagem, substituindo o Aldebaran, afretado por tempo, que foi devolvido para o seu proprietário.

A Log-In utiliza uma extensa e integrada malha de transporte que lhe permite atender às principais regiões do Brasil, que representam, em conjunto, 70% do PIB brasileiro, e o fluxo de comércio entre estas regiões, bem como oferecer soluções inovadoras e eficientes para o transporte dos produtos dos mais de 1,5 mil clientes da Log-In, dentre os quais, estão as principais empresas brasileiras e multinacionais com operações no Brasil e no Mercosul.

No Brasil, excluindo o desmatamento das florestas, o setor de transportes é o principal emissor de CO<sup>2</sup> na atmosfera, sendo o modal rodoviário o maior responsável por essas emissões. Em um país de dimensões continentais como o Brasil, é possível reduzir consideravelmente os níveis de emissão de gases poluentes no setor de transporte. A opção pelo uso racional da malha intermodal, utilizando mais os transportes marítimos, que são os mais indicados para o transporte de cargas em grandes distâncias, contribui, conseqüentemente, para uma cultura de eficiência ambiental mais limpa e segura.

Declarações contidas neste relatório relativas às perspectivas dos negócios, projeções de resultados operacionais e financeiros e referências ao potencial de crescimento da Log-In constituem meras previsões e foram baseadas nas expectativas e estimativas da Administração em relação ao desempenho futuro da Companhia. Embora a Companhia acredite que tais previsões sejam baseadas em suposições razoáveis, ela não assegura que elas sejam alcançadas. As expectativas e estimativas que baseiam as perspectivas futuras da Log-In são altamente dependentes do comportamento do mercado, da situação econômica e política do Brasil, de regulações estatais existentes e futuras, da indústria e dos mercados internacionais e, portanto, estão sujeitas a mudanças que fogem ao controle da Companhia e de sua Administração. A Log-In não se compromete a publicar atualizações ou revisar as expectativas, estimativas e previsões contidas neste relatório decorrentes de informações ou eventos futuros.