



login.

Release de RESULTADOS 4T23

APRESENTAÇÃO DOS RESULTADOS

Quinta-feira, 07 de março de 2024 – 11h (horário de Brasília) - Português (tradução simultânea em inglês e intérprete da Língua Brasileira de Sinais - LIBRAS)

A conferência será realizada no webinar do Zoom em:
<https://us02web.zoom.us/j/84757520251?pwd=eEF2dzkySjYGRjRiOHRzSFFoNjhUdz09>

Zoom ID: 895179

*O áudio da apresentação estará disponível a partir de 07/03/2024 no website de Relações com Investidores www.loginlogistica.com.br/ri

Marcio Arany da Cruz Martins

Diretor Presidente

Pascoal Cunha Gomes

Vice-Presidente Financeiro e de Relações com Investidores

Contato RI

Sandra Calçado

Júlia Ornellas

Bruna Matos

+55 21 21116762 - ri@loginlogistica.com.br

<https://ri.loginlogistica.com.br/>

DESTAQUES 2023

Consolidado



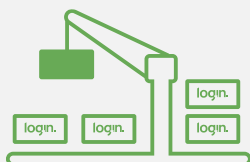
- Recorde histórico anual de ROL: R\$ 2.338,6 milhões;
- Em Jul/2023, a Fitch elevou o rating da Log-In de 'A(bra)' para 'A+(bra)', perspectiva estável;
- Log-In foi eleita a melhor empresa na categoria Operador Logístico e Armazenagem do Prêmio Maiores do Transporte & Melhores do Transporte 2023;
- Mudanças na estrutura organizacional da Companhia:
 - Criação da Vice-Presidência de Navegação, assumida por Marcus Voloch, composta pelas Diretorias Comercial, de Atendimento e de Operações;
 - Criação da Vice-Presidência de Finanças e Serviços, assumida por Pascoal Gomes, composta pela Diretoria de Gente, Cultura e Transformação Digital, Diretoria Jurídica, Relações Governamentais e Compliance, áreas financeiras e administrativas;
 - Criação da Diretoria de Soluções Logísticas, assumida por Roberto Pandolfo, com o desafio estratégico de viabilizar projetos de logística integrada.

Navegação Costeira



- Recorde histórico anual do transporte de contêineres: 472,1 mil TEUs;
- Recorde histórico anual do volume da Cabotagem: 182,5 mil TEUs;
- Recorde histórico anual de ROL da Navegação Costeira: R\$ 1.375,2 milhão.

Terminal Portuário (TVV) e Terminais Intermodais



- Recorde histórico anual do EBITDA ajustado do TVV: R\$ 169 milhões;
- Recorde histórico anual de ROL do TVV: R\$ 350,7 milhões;
- Em Set/2023, a Fitch afirmou o rating 'AA+(bra)' do TVV, perspectiva estável;

Transporte Rodoviário de Cargas



- Continuidade do ganho de sinergias da Tecmar com a Log-In e atuação de forma conjunta, movimentando 3.256 TEUs em 2023;
- Tecmar registrou o melhor nível de serviço (NPS) de entrega "on time delivery" com aumento de 30% na pontuação em 2023 na comparação com 2022;
- Início do projeto de expansão no valor total de R\$66 milhões, onde a Tecmar comprou 82 caminhões para a Tecmar e a Oliva Pinto, além de 100 carretas para ambas as empresas;
- Tecmar venceu o Prêmio ABRALOG na categoria multimodalidade.

ESG



- Recertificação pela *Great Place to Work* Brasil como ótimo lugar para se trabalhar;
- Aumento da nota do CDP (*Carbon Disclosure Project*) para B. A Log-In segue com a nota acima da média global, que é C, e superior à média do setor de Transporte Marítimo Mundial, que é B -;
- Instalação do Comitê de ESG da Log-In.

RESUMO FINANCEIRO E OPERACIONAL¹

Dados Econômico-financeiros R\$ MM	4T23	4T22	4T23 vs. 4T22	2023	2022	2023 vs. 2022
Consolidado						
Receita Operacional Líquida	601,5	547,5	9,9%	2.338,6	2.067,0	13,1%
EBITDA Ajustado ²	101,0	164,5	-38,6%	583,9	597,0	-2,2%
<i>Margem EBITDA Ajustado</i>	16,8%	30,1%	-13,3 p.p.	25,0%	28,9%	-3,9 p.p.
Navegação Costeira						
Receita Operacional Líquida	350,7	327,3	7,1%	1.375,2	1.289,6	6,6%
EBITDA Ajustado ²	61,8	117,2	-47,2%	424,2	446,2	-4,9%
<i>Margem EBITDA Ajustado</i>	17,6%	35,8%	-18,2 p.p.	30,8%	34,6%	-3,8 p.p.
TVV						
Receita Operacional Líquida	93,8	78,3	19,9%	350,7	319,1	9,9%
EBITDA Ajustado ²	44,4	36,6	21,2%	169,0	149,7	12,9%
<i>Margem EBITDA Ajustado</i>	47,3%	46,8%	0,5 p.p.	48,2%	46,9%	1,3 p.p.
Soluções Logísticas						
Receita Operacional Líquida	13,0	13,3	-1,9%	54,8	51,0	7,5%
EBITDA	6,4	6,6	-2,8%	29,2	27,3	7,3%
<i>Margem EBITDA</i>	48,9%	49,4%	-0,5 p.p.	53,3%	53,5%	-0,1 p.p.
Transporte Rodoviário de Cargas						
Receita Operacional Líquida	144,0	128,7	11,9%	553,4	407,3	35,9%
EBITDA Ajustado ²	10,0	12,5	-20,0%	49,5	28,1	76,1%
<i>Margem EBITDA Ajustado</i>	6,9%	9,7%	-2,8 p.p.	9,0%	6,9%	2,0 p.p.
Dados Operacionais	4T23	4T22	4T23 vs. 4T22	2023	2022	2023 vs. 2022
Navegação - Contêineres Transportados (Mil TEUs)	132,8	112,7	17,8%	472,1	442,0	6,8%
TVV - Movimentação de Contêineres (Mil)	60,4	40,8	48,0%	188,4	163,3	15,4%
TVV - Movimentação de Carga Geral (Mil Ton)	216,9	182,7	18,7%	874,3	960,1	-8,9%
Frota - Capacidade Nominal (TEU)*	21.550	18.050	19,4%	21.550	18.050	19,4%

* Capacidade da frota em operação ao final do período abordado no relatório (incluindo Log-In Discovery e MSC Belmonte III)

⁽¹⁾ O cálculo do EBITDA considera o lucro antes do imposto de renda, contribuição social, resultado financeiro e despesas de amortização. O cálculo do EBITDA ajustado representa o resultado do EBITDA e desconsidera apenas os registros não recorrentes relacionados ao "AFRMM". Cabe destacar que - como prática de mercado - o EBITDA ajustado não é auditado pelos auditores independentes, considerando que se trata de uma métrica NON GAAP, uma vez que cada empresa pode calcular este indicador conforme seu critério.

⁽²⁾ EBITDA Ajustado no 4T23 é composto pelo EBITDA mais o *cut off* de -R\$14,8 milhões, sendo -R\$10,2 milhões na Navegação Costeira e -R\$4,6 milhões no Transporte Rodoviário de Cargas. Conforme o CPC 47, o *cut off* é um ajuste contábil por conta da contabilização apenas da parcela do serviço prestado, anulando o efeito da parcela não concluída no período, e que por sua vez teve o seu documento de transporte registrado pelo montante total no início da prestação do serviço. Os ajustes de efeitos não-recorrentes foram no valor de -R\$3,9 milhões no Transporte Rodoviário de Cargas devido ao *write off* do balanço do Grupo Oliva Pinto.



RESULTADO CONSOLIDADO

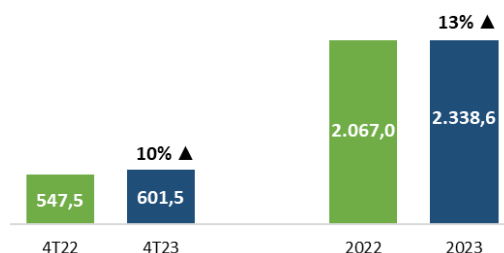
Resultado Consolidado R\$ MM	4T23	4T22	4T23 vs. 4T22	2023	2022	2023 vs. 2022
Receita Operacional Líquida	601,5	547,5	9,9%	2.338,6	2.067,0	13,1%
Custo dos Serviços Prestados	(459,8)	(364,7)	26,1%	(1.665,3)	(1.413,1)	17,8%
Despesas Operacionais	(39,2)	(7,0)	458,9%	(188,7)	(136,7)	38,1%
AFRMM	17,2	15,4	12,0%	84,0	59,0	42,4%
EBITDA	119,6	191,2	-37,4%	568,6	576,2	-1,3%
EBITDA (Ajustado) ¹	101,0	164,5	-38,6%	583,9	597,0	-2,2%
Depreciação e Amortização	(60,1)	(48,4)	24,3%	(227,7)	(176,2)	29,2%
EBIT	59,4	142,8	-58,4%	341,0	400,0	-14,8%
Resultado Financeiro	(50,5)	(37,4)	35,2%	(196,3)	(151,5)	29,6%
EBT	8,9	105,4	-91,5%	144,7	248,5	-41,8%
IR / CSLL	(44,8)	183,1	n.a.	(84,5)	158,2	n.a.
Lucro (Prejuízo)	(35,9)	288,5	n.a.	60,2	406,8	-85,2%

⁽¹⁾ EBITDA Ajustado no 4T23 é composto pelo EBITDA mais o *cut off* de -R\$14,8 milhões, sendo -R\$10,2 milhões na Navegação Costeira e -R\$4,6 milhões no Transporte Rodoviário de Cargas. Conforme o CPC 47, o *cut off* é um ajuste contábil por conta da contabilização apenas da parcela do serviço prestado, anulando o efeito da parcela não concluída no período, e que por sua vez teve o seu documento de transporte registrado pelo montante total no início da prestação do serviço. Os ajustes de efeitos não-recorrentes foram no valor de -R\$3,9 milhões no Transporte Rodoviário de Cargas devido ao *write off* do balanço do Grupo Oliva Pinto.



Receita Operacional Líquida

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



4T23 x 4T22

Aumento da ROL em 10% devido aos seguintes fatores:

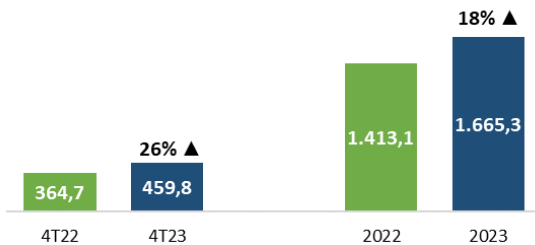
- Maior ROL consolidada para um quarto trimestre, R\$ 601,5 milhões, beneficiado pelos resultados gerados em todas as linhas de negócio, conforme descrito abaixo;
- A ROL total da Navegação Costeira foi positivamente impactada pelo:
 - Crescimento na receita da Cabotagem (+14% vs 4T22) em função de melhor mix de cargas movimentadas e estratégia de precificação. Sob a ótica do volume, o negócio foi afetado pela seca no rio Rio Amazonas, região Norte, e da cheia no Rio Itajaí Açu, região Sul, o que gerou menores volumes movimentados em Manaus e omissão de escalas no porto de Navegantes. Em relação à região Norte, a Log-In reagiu rapidamente, tendo sido pioneira numa solução alternativa com a prestação de serviços via balsas, amenizando as perdas para os clientes e gerando receita para a Companhia. Adicionalmente, em função da situação apresentada, a Companhia realizou a cobrança pontual do adicional de seca;
 - Recorde de receita do *Feeder*, R\$81,1 milhões, beneficiada sobretudo pelo recorde de volume (+36% vs 4T22) dada a movimentação de cargas de armadores internacionais devido ao cenário de mau tempo na região Sul, o que gerou necessidades de embarques contingenciais;
 - A receita do Mercosul foi negativamente impactada pela crise na Argentina. Apesar do cenário adverso, a Companhia está mantendo o *share* nesse trade, mesmo com a queda de volume;
- Recorde histórico de ROL do TVV, R\$ 93,8 milhões, alinhado ao recorde nos volumes de contêineres movimentados, reajustes contratuais efetuados no período e melhor mix de cargas (cheios x vazios);
- ROL do Transporte Rodoviário de Cargas positivamente impactada pelo início de novos contratos, pela operação de transporte de contêineres no projeto em Santos e pelo melhor mix de cargas e clientes, apesar do impacto da seca no Rio Amazonas ao longo do 4T23. Ainda, houve inclusão da Oliva Pinto no resultado somente a partir do 1T23, sem comparativo para o 4T22.

2023 x 2022

Crescimento no período de 13%, explicado pelos seguintes eventos:

- Transporte Rodoviário de Cargas (Tecmar e Oliva Pinto) adicionando R\$553,4 milhões em 2023, comparado aos R\$407,3 milhões adicionado às receitas de 2022. Ainda, houve inclusão da Oliva Pinto no resultado somente a partir do 1T23 e, além disso, o ano de 2022, no período comparativo, as informações passaram a ser consolidadas após a aquisição da Tecmar (março/2022) ;
- Recorde histórico de ROL total da Navegação Costeira, R\$ 1.375,2 milhões, com destaque para os recordes nas receitas dos *trades* de Cabotagem e do *Feeder* com crescimento de 31% e 10%, respectivamente, na comparação com o ano de 2022;
- Recorde histórico de ROL do TVV, R\$ 350,7 milhões, beneficiado pelos recordes nas receitas de movimentações de contêineres e prestação de serviços acessórios.

Custo dos Serviços Prestados (CSP)



4T23 x 4T22

Aumento do CSP pelos seguintes fatores:

- Na Navegação Costeira, com relação aos custos variáveis, houve aumento de custos de movimentação de contêineres devido à seca na Região Norte e ao mau tempo na Região Sul. Parte relevante desses custos está relacionada às contingências operacionais para a manutenção no atendimento aos clientes como, por exemplo, custos não previstos com transbordo, armazenagem, escalas adicionais, entre outros, em portos com tarifas mais altas;
- Além disso, houve custos com a franquia de seguros pela avaria de cargas armazenadas por um período de tempo maior que o estimado devido às intempéries climáticas citadas anteriormente;
- Outro fator para o aumento de custos está relacionado à compra de espaço em balsas fluviais para atendimento do mercado de e para Manaus durante o período da seca;
- Já os custos fixos da Navegação Costeira foram impactados sobretudo pela entrada em operação de 2 navios (Log-In Discovery e MSC Belmonte) em 2023, além das dificuldades enfrentadas pelas intempéries climáticas ao longo do trimestre. Ainda, na linha de *Running Costs*, houve o aumento do custo de pessoal marítimo pela entrada em operação no 2T23 do novo Serviço Expresso Amazonas (SEA), sem comparativo para o 4T22;
- Aumento dos custos serviços prestados no TVV atrelado ao incremento dos volumes de movimentação de contêineres.



2023 x 2022

Aumento do CSP pelos seguintes fatores:

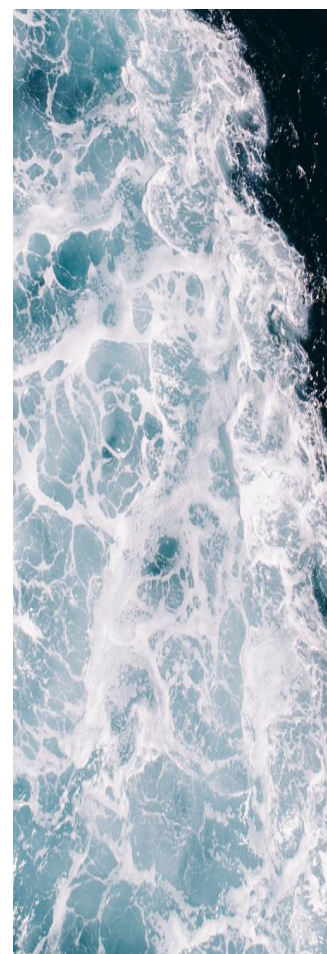
- Impacto do Transporte Rodoviário de Cargas (Tecmar e Oliva Pinto) de R\$441,6 milhões nos custos totais do 2023, em comparação aos R\$326,6 milhões em 2022, pela expansão dos serviços com a inclusão da Oliva Pinto no resultado a partir do 1T23. Ainda, houve inclusão da Oliva Pinto no resultado somente a partir do 1T23 e, além disso, o ano de 2022, no período comparativo, as informações passaram a ser consolidadas após a aquisição da Tecmar (março/2022);
- A variação no CSP da Navegação foi parcialmente compensada pela redução da linha de custo fixo de afretamento de veículos (Ro-Ro), considerando a descontinuidade dos serviços em julho de 2022.

Despesas Operacionais

4T23 x 4T22 e 2023 x 2022

Aumento de Despesas Operacionais de R\$32 milhões para o trimestre e R\$52 milhões para o ano decorrente de:

- No 4T22, houve impacto da reversão de contingências operacionais da Tecmar no valor de R\$25,8 milhões, impactando positivamente o resultado e justificando a variação;
- Além do impacto descrito acima, em 2022 ocorreu a prescrição de contingências não materializadas referente a menos valia da aquisição da Tecmar Transportes no valor de R\$19,6 milhões, impactando positivamente o resultado e justificando a variação anual.



AFRMM (Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante)

AFRMM R\$ MM	4T23	4T22	4T23 vs. 4T22	2023	2022	2023 vs. 2022
AFRMM do período	17,2	15,4	12,0%	73,0	59,0	23,8%
AFRMM não recorrente	0,0	0,0	n.a.	11,0	0,0	n.a.
AFRMM Total	17,2	15,4	12,0%	84,0	59,0	42,4%

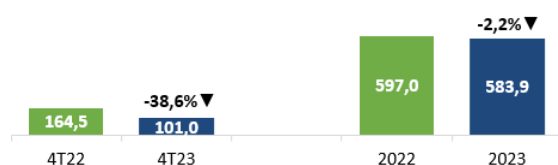
- Aumento de 12,0% na geração de AFRMM em comparação com o 4T22, dado o crescimento na Receita Operacional Bruta (ROB) em função do aumento de volume nas rotas geradoras de AFRMM e ao início do novo Serviço Expresso Amazonas (SEA) em 2023;
- AFRMM não recorrente no ano devido a recuperação de AFRMM no valor de R\$11 milhões em agosto/2023 pelo rateio da conta especial¹.

¹ O recebimento foi de acordo com a Lei Nº 10.893 de 13 de julho de 2004, que prevê em seu Art. 17, inciso III, a destinação de 9% do produto arrecadado do Adicional ao Frete para a renovação da Marinha Mercante - AFRMM, para uma conta especial, que será rateada entre as Empresas Brasileiras de Navegação (EBN's) autorizadas a operar na cabotagem e na navegação fluvial e lacustre, proporcionalmente ao total de fretes por elas gerado no transporte, entre portos brasileiros, de cargas de importação e de exportação do comércio exterior do País.

EBITDA

EBITDA R\$ MM	4T23	4T22	4T23 vs. 4T22	2023	2022	2023 vs. 2022
EBITDA	119,6	191,2	-37,4%	568,6	576,2	-1,3%
Margem EBITDA	19,9%	34,9%	-15,0 p.p.	24,3%	27,9%	-3,6 p.p.
EBITDA Ajustado ¹	101,0	164,5	-38,6%	583,9	597,0	-2,2%
Margem EBITDA Ajustado	16,8%	30,1%	-13,3 p.p.	25,0%	28,9%	-3,9 p.p.

⁽¹⁾ EBITDA Ajustado no 4T23 é composto pelo EBITDA mais o *cut off* de -R\$14,8 milhões, sendo -R\$10,2 milhões na Navegação Costeira e -R\$4,6 milhões no Transporte Rodoviário de Cargas. Conforme o CPC 47, o *cut off* é um ajuste contábil por conta da contabilização apenas da parcela do serviço prestado, anulando o efeito da parcela não concluída no período, e que por sua vez teve o seu documento de transporte registrado pelo montante total no início da prestação do serviço. Os ajustes de efeitos não-recorrentes foram no valor de -R\$3,9 milhões no Transporte Rodoviário de Cargas devido ao *write off* do balanço do Grupo Oliva Pinto.

EBITDA ⁽²⁾ (R\$ MM)

Margem EBITDA (%)



(2) Valores referentes ao EBITDA Ajustado

4T23 x 4T22

EBITDA ajustado, R\$101,0 milhões, decréscimo de 39% em relação ao período comparativo pelos seguintes fatores:

- EBITDA ajustado da Navegação com redução de 47,3% na comparação com 4T22. O negócio foi diretamente afetado nesse período pela seca na Região Norte e pelos ciclones na Região Sul, culminando na interrupção do trânsito de navios no Rio Amazonas e cancelamentos de escala nos portos do Sul. Além disso, a receita do Mercosul foi negativamente impactada pela crise na Argentina;
- Queda da margem EBITDA em 13,3 p.p. relacionada ao aumento da estrutura de custos no negócio de Navegação pela entrada em operação de 2 navios (Log-In Discovery e MSC Belmonte) em 2023, além das dificuldades enfrentadas pelas intempéries climáticas ao longo do trimestre;
- EBITDA ajustado do Transporte Rodoviário de Cargas com redução de R\$ 2,5 milhões (-20% em relação ao 4T22) decorrente das intempéries climáticas ocorridas em diferentes estados do Brasil - seca na região Norte e chuva na região Sul - ao longo do 4T23. Além disso, houve incremento na linha de custos dada a pressão nos custos advinda do aumento de frete feito com terceiros pelas questões climáticas citadas.

2023 x 2022

EBITDA ajustado, R\$583,9 milhões, decréscimo de 2,2% em relação ao período comparativo pelos seguintes fatores:

- EBITDA ajustado da Navegação cresceu nos três primeiros trimestres do ano devido a estratégia de precificação adotada no período e a entrada em operação no 2T23 do novo Serviço Expresso Amazonas (SEA). Entretanto, no 4T23, o EBITDA ajustado foi impactado negativamente pelas intempéries climáticas citadas anteriormente. Mesmo nessa situação, a Companhia seguiu resiliente em EBITDA e volumes, dado que o setor teve retração nas movimentações, segundo informação da Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (ABAC);
- Em contrapartida, houve inclusão do EBITDA ajustado do Transporte Rodoviário de Cargas (Tecmar e Oliva Pinto) em 2023 com R\$49,5 milhões, em comparação aos R\$28,1 milhões em 2022. Ainda, houve inclusão da Oliva Pinto no resultado somente a partir do 1T23 e, além disso, o ano de 2022, no período comparativo, as informações passaram a ser consolidadas após a aquisição da Tecmar (março/2022).

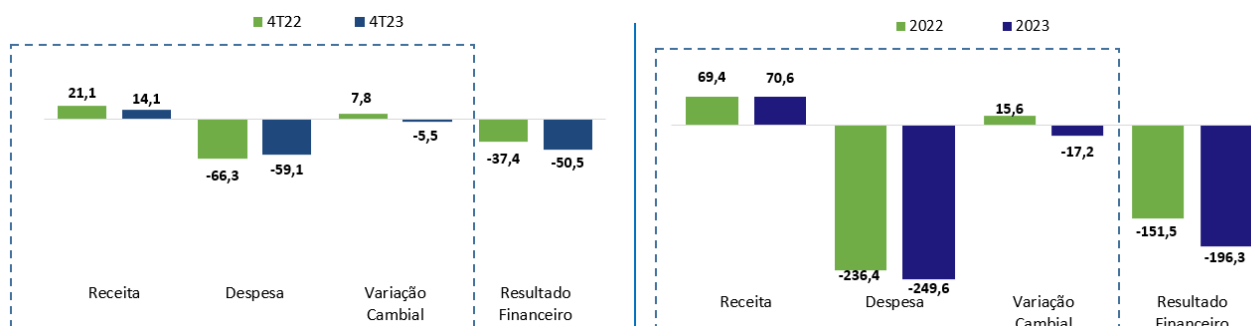
Receita e Custos atrelados ao dólar

A Log-In possui receitas atreladas ao dólar nos *trades* Mercosul e *Feeder* na Navegação Costeira. Sob a perspectiva de custos, os principais são *bunker*, *leasing* de contêineres e taxas portuárias do Mercosul. Conforme a tabela, há um saldo operacional positivo em dólar, o qual é capaz de proteger o serviço corrente da dívida com o BNDES nesta mesma moeda.

R\$ MM	4T23	2023
Receitas atreladas ao Dólar (US\$)	136,0	457,8
Custos atrelados ao Dólar (US\$)	(88,7)	(326,8)
Saldo Operacional	47,3	131,0

Resultado Financeiro

Para a avaliação do resultado financeiro, segue o gráfico com a separação dos efeitos da variação cambial, da receita e despesa do Resultado Financeiro:



4T23 x 4T22

O Resultado Financeiro do 4T23 variou negativamente em R\$13,1 milhões, quando comparado ao 4T22. Houve compensação das receitas e despesas financeiras na variação do período. Por um lado, as receitas financeiras foram menores em cerca de R\$7,0 milhões. Por outro lado, as despesas financeiras reduziram em montante equivalente, em

ambos os casos devido à redução dos indexadores. O principal impacto nesse período foi a variação cambial negativa de R\$13,2 milhões, decorrente da desvalorização cambial na Argentina, parcialmente compensada pela redução do saldo da dívida de longo prazo junto ao BNDES dada a apreciação do Real frente ao Dólar.

2023 x 2022

O Resultado Financeiro de 2023 variou negativamente em R\$44,8 milhões, quando comparado ao ano de 2022. Aumento da despesa financeira em R\$13,2 milhões impactado principalmente pela atualização monetária da parcela a pagar referente às aquisições da Tecmar e Oliva Pinto. A receita financeira ficou em linha, aumentando R\$1,2 milhão, sobretudo pelas receitas de aplicação financeira da Companhia, compensando parcialmente o aumento da despesa financeira. A variação cambial oscilou negativamente em R\$32,8 milhões, principalmente devido à desvalorização cambial na Argentina no 4T23. O resultado das eleições para a Presidência argentina gerou grande impacto no mercado financeiro argentino, inclusive com desvalorização do peso argentino em relação ao dólar em 50% (13/08/23: ARS 366,450 x 31/12/23: ARS 808,45).

Composição da Variação Cambial R\$ MM	4T23	4T22	2023	2022
Financiamentos BNDES em Dólar para construção de navios	7,2	13,1	13,1	27,5
Hedge de fluxo de caixa dos financiamentos BNDES	(0,5)	(7,7)	(10,3)	(18,0)
Leasing de contêineres	10,4	2,9	15,1	1,2
Sale and Lease Back	0,2	(0,3)	1,0	(1,4)
Contas Receber/Pagar e outros	(22,8)	(0,2)	(36,1)	6,3
Variação Cambial Total	(5,5)	7,8	(17,2)	15,6

Com relação à composição da variação cambial, a maior parte advém da parcela do financiamento do BNDES em dólares, tendo a maior parte um efeito contábil, sem impacto relevante no caixa de curto prazo da Companhia. Esse efeito contábil se deve à variação do saldo devedor do fluxo futuro das dívidas de longo prazo dolarizadas, com vencimentos mensais até 2034. Em 01/03/2021, foi adotada a estratégia de *Hedge Accounting* com objetivo de proteger o resultado da exposição da variabilidade nos fluxos de caixa decorrente dos efeitos cambiais nos próximos 5 anos, através de instrumentos de proteção não derivativos. O efeito do *hedge* compensou parcela significativa de variação cambial a partir do 2º trimestre de 2021, demonstrando a efetividade da estratégia em um cenário de variação cambial.

Lucro (Prejuízo) do Período

Demonstrativo de Resultado R\$ MM	4T23	4T22	4T23 vs. 4T22	2023	2022	2023 vs. 2022
Receita Operacional Líquida	601,5	547,5	9,9%	2.338,6	2.067,0	13,1%
Custo dos Serviços Prestados	(515,9)	(410,5)	25,7%	(1.871,5)	(1.579,4)	18,5%
Custos	(459,8)	(364,7)	26,1%	(1.665,3)	(1.413,1)	17,8%
Depreciação e Amortização	(56,0)	(45,8)	22,4%	(206,2)	(166,3)	24,0%
Lucro Bruto	85,6	137,0	-37,5%	467,1	487,6	-4,2%
Receitas (Despesas) Operacionais	(26,2)	5,8	n.a.	(126,2)	(87,6)	44,0%
Comerciais e Administrativas	(32,1)	(2,2)	1365,4%	(130,1)	(91,4)	42,3%
Outras	(7,1)	(4,8)	47,1%	(58,7)	(45,3)	29,5%
AFRMM	17,2	15,4	12,0%	84,0	59,0	42,4%
Depreciação e Amortização	(4,1)	(2,6)	58,7%	(21,5)	(9,9)	116,6%
Lucro Operacional	59,4	142,8	-58,4%	341,0	400,0	-14,8%
Resultado Financeiro	(50,5)	(37,4)	35,2%	(196,3)	(151,5)	29,6%
Receita Financeira	14,1	21,1	-33,4%	70,6	69,4	1,7%
Despesa Financeira	(59,1)	(66,3)	-10,7%	(249,6)	(236,4)	5,6%
Variação Cambial	(5,5)	7,8	n.a.	(17,2)	15,6	n.a.
Lucro antes do IR/CSLL	8,9	105,4	-91,5%	144,7	248,5	-41,8%
IR / CSLL	(44,8)	183,1	n.a.	(84,5)	158,2	n.a.
Tributo corrente	(5,3)	(14,0)	-62,1%	(74,4)	(55,4)	34,3%
Tributo diferido	(39,5)	197,0	n.a.	(10,1)	213,6	n.a.
Lucro (Prejuízo) Líquido	(35,9)	288,5	n.a.	60,2	406,8	-85,2%

Adicionalmente às explicações citadas anteriormente no EBITDA e Resultado Financeiro, o Lucro Líquido nos períodos comparativos também pode ser explicado pelos seguintes motivos:

4T23 x 4T22

Lucro (Prejuízo) Líquido explicado pelos fatores:

- Houve o reconhecimento de R\$33,3 milhões referente a realização de diferenças temporárias, principalmente devido a provisões operacionais e administrativas, e da revisão do ativo fiscal diferido decorrente da estimativa de créditos fiscais de longo prazo mensurados pela Companhia em dezembro de 2023. Adicionalmente, houve a compensação de R\$6,2 milhões de prejuízo fiscal;
- O lucro líquido do 4T22 foi positivamente impactado em R\$197,0 milhões pelo reconhecimento de ativo fiscal diferido decorrente do aumento de estimativa de créditos fiscais mensurados pela Companhia em dezembro de 2022.

2023 x 2022

- Em 2022, o lucro líquido foi positivamente impactado em R\$197,1 milhões pelo reconhecimento de ativo fiscal diferido decorrente do aumento de estimativa de créditos fiscais mensurados pela Companhia em dezembro de 2022.

Soluções Logísticas Integradas (Navegação Costeira e Soluções Logísticas)

A Companhia oferece soluções logísticas integradas para movimentação e transporte de contêineres porta-a-porta, ou seja, por meio marítimo complementado pela ponta rodoviária, desde a origem da carga até seu destino final, contempla também as soluções logísticas, soluções customizadas para os clientes, e a operação de dois terminais intermodais.

Navegação Costeira

A Navegação Costeira no Brasil, composta pelas empresas brasileiras de navegação (EBNs) associadas à Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (ABAC), reduziu 9% na movimentação de contêineres no 4T23 (vs. 4T22), conforme quadro a seguir:

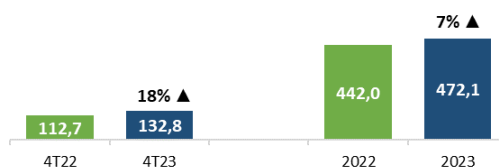
Movimentação de Contêineres pelas EBNs Associadas à ABAC (TEUS mil)						
Segmento	4T23	4T22	4T23 vs. 4T22	2023	2022	2023 vs. 2022
Cabotagem	133	175	-23,9%	695	699	-0,5%
Cargas "Feeder"	149	130	14%	531	553	-4,0%
Cargas Mercosul	16	24	-33%	74	101	-26,7%
Total	298	329	-9%	1.300	1.353	-4%

EBN - Empresa Brasileira de Navegação
Fonte: ABAC - Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem

A seguir, serão apresentados os principais indicadores da Log-In nas operações de Navegação Costeira que, se comparados aos dados da indústria acima, confirmam a resiliência dos negócios da Companhia, aproveitando a captura de novas cargas com maior rentabilidade e mantendo crescimento de volume, enquanto o setor teve uma retração no trimestre.

Volumes

Contêineres ⁽¹⁾ (Mil TEUs)



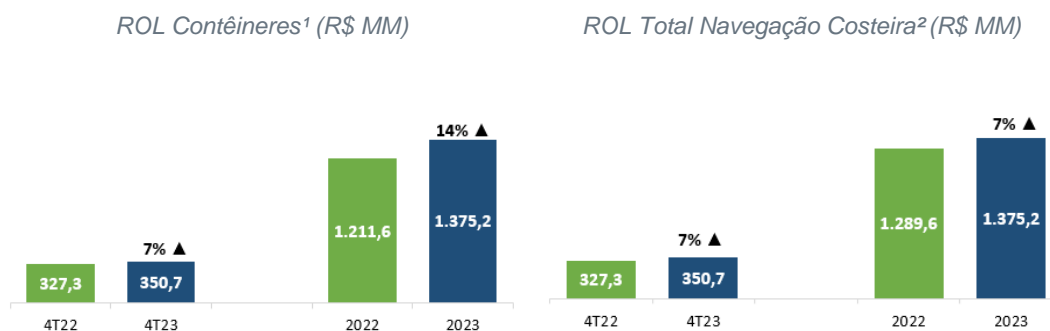
(1) Total de Contêineres transportados nos serviços: Serviço Atlântico Sul (SAS), que realiza rota regular que atende portos entre o Nordeste do Brasil e a Argentina; Serviço Expresso Amazonas (SEA) que faz o transporte expresso de Manaus a Santos, e os Serviços *Shuttle* que são voltados para cargas *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 outros países do Mercosul) e *Feeder* (viagem complementar das cargas de longo curso entre os portos escalados pela Log-In).

4T23 x 4T22 e 2023 x 2022

- Crescimento de 18,0% do volume da Navegação seguindo o crescimento nos trades Cabotagem e *Feeder* no trimestre. A Cabotagem registrou estabilidade nos volumes com 40,6 mil TEUS movimentados no 4T23 apesar do impacto da seca no Rio Amazonas, região Norte, e da cheia no Rio Itajaí Açu, região Sul, o que gerou menores volumes movimentados e omissão de escalas no porto de Navegantes, respectivamente. Esses eventos combinados afetaram a indústria como um todo. Em relação à região Norte, a Log-In reagiu rapidamente, tendo sido pioneira na prestação de serviços via balsas, conseguindo trazer alternativas e amenizar as perdas para os clientes;

- No *Feeder*, o recorde de volume foi de 82,9 mil TEUS, principalmente devido às oportunidades geradas com as intempéries com mau tempo na região Sul, trazendo necessidades de embarques contingenciais das cargas de armadores internacionais;
- A crise na Argentina impactou negativamente os volumes movimentados do Mercosul, principalmente pelo decréscimo ocorrido nas importações;
- No 4T23, alimentos e bebidas, químicos e petroquímicos, papel e celulose, e eletroeletrônicos foram alguns dos segmentos em destaque no *trade* Cabotagem, enquanto no Mercosul os segmentos de destaque foram químicos e petroquímicos, eletroeletrônicos e automotivos;
- Em 2023, houve recorde histórico na movimentação da Navegação, com crescimento de 6,8% em comparação ao ano de 2022. Destaque para o recorde histórico no *trade* de Cabotagem, que cresceu 15,8% no mesmo período, frente a uma redução de 0,5% do mercado², representando um aumento relevante no *market share* da Companhia no segmento Cabotagem. Isso está relacionado aos resultados positivos nos três primeiros trimestres de 2023 advindos da estratégia de conversão de carga e do aumento de capacidade com o início do novo Serviço Expresso Amazonas (SEA).

Receita Navegação Costeira (ROL)



¹ A ROL Contêineres considera as receitas referentes à Cabotagem, Mercosul e Feeder,

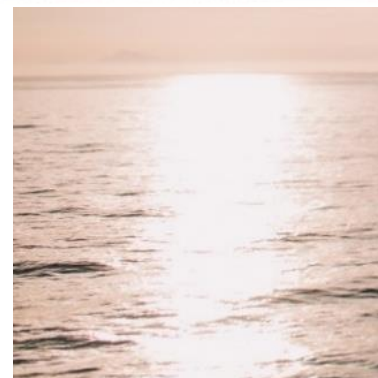
² A ROL Total Navegação Costeira considera, além da ROL Contêineres, as receitas referentes à atividade de transporte de veículos.

4T23 x 4T22 e 2023 x 2022

- **ROL Total da Navegação Costeira (Contêineres + “RoRo”):**
 - A ROL total da Navegação Costeira foi positivamente impactada pelo:
 - Crescimento na receita da Cabotagem (+14% vs 4T22) em função de melhor mix de cargas movimentadas e estratégia de precificação. Sob a ótica do volume, o negócio foi afetado pela seca no rio Rio Amazonas, região Norte, e da cheia no Rio Itajaí Açú, região Sul, o que gerou menores volumes movimentados em Manaus e omissão de escalas no porto de Navegantes. Em relação à região Norte, a Log-In reagiu rapidamente, tendo sido pioneira numa solução alternativa com a prestação de serviços via balsas, amenizando as perdas para os clientes e gerando receita para a Companhia. Adicionalmente, em função da situação apresentada, a Companhia realizou a cobrança pontual do adicional de seca;
 - Recorde de receita do Feeder, R\$81,1 milhões, beneficiada sobretudo pelo recorde de volume (+36% vs 4T22) dada a movimentação de cargas de armadores internacionais devido ao cenário de mau tempo na região Sul, o que gerou necessidades de embarques contingenciais;

² Fonte: Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (ABAC).

- Receitas do Mercosul negativamente impactadas no trimestre pela crise na Argentina. Apesar do cenário adverso, a Companhia está mantendo o *share* nesse *trade*, mesmo com a queda de volume;
- Ausência da receita de transporte de veículos (Ro-Ro) pela descontinuidade dos serviços em julho de 2022;
- Em 2023 houve recorde histórico na ROL total da Navegação Costeira, R\$ 1,375,2 milhões, com destaque para os recordes nas receitas dos *trades* de Cabotagem e do *Feeder* com crescimento de 31% e 10%, respectivamente, na comparação com 2022.



Custo dos Serviços Prestados (CSP) Navegação Costeira

Custo dos Serviços Prestados R\$ MM	4T23	4T22	4T23 vs. 4T22	2023	2022	2023 vs. 2022
Custo dos Serviços Prestados	(293,4)	(216,4)	35,5%	(1.016,4)	(904,7)	12,4%
Custo dos Serviços Prestados (Contêiner)	(293,4)	(216,4)	35,5%	(1.016,4)	(828,4)	22,7%
Custo Variável (Contêiner)¹	(159,5)	(106,8)	49,3%	(535,8)	(413,8)	29,5%
<i>Margem de Contribuição (Contêiner)²</i>	<i>54,5%</i>	<i>67,4%</i>	<i>-12,9 p.p.</i>	<i>61,0%</i>	<i>65,8%</i>	<i>-4,8 p.p.</i>
Custo Fixo (Contêiner)	(133,8)	(109,6)	22,1%	(480,6)	(414,6)	15,9%
<i>Running Costs</i>	(52,1)	(44,0)	18,5%	(202,0)	(163,0)	23,9%
Combustíveis	(45,1)	(39,0)	15,8%	(163,5)	(168,3)	-2,8%
Custos Portuários	(22,3)	(20,4)	9,3%	(88,4)	(70,7)	25,1%
Afretamento de Navios Contêineres	(6,6)	0,0	n.a.	(14,0)	0,0	n.a.
Outros Custos Fixos	(7,6)	(6,3)	21,6%	(12,7)	(12,6)	1,0%
Custo Fixo de Afretamento de Navios Ro-Ro (Veículos)	0,0	0,0	n.a.	0,0	(76,3)	-100,0%

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

² Margem de Contribuição (Contêineres) – Custo Variável (Contêiner) dividido pela Receita Operacional Líquida (Contêiner)

Aumento de **CSP** por conta das variações nos custos variáveis e fixos apresentadas a seguir:

4T23 x 4T22

■ Custo Variável (Contêineres)

Custo Variável de Contêineres no 4T23 versus 4T22, 49,3% maior devido a:

- Aumento de 38% nos custos de movimentação de contêineres devido à seca na Região Norte e ao mau tempo na Região Sul, o que gerou contingências operacionais para manutenção do atendimento aos clientes como, por exemplo, operação em portos que possuem tarifas mais altas, custos de transbordo e escalas não planejadas;
- Aumento nos custos com compra de *slot* dada a utilização de balsas para atendimento do mercado de-para Manaus durante o período da seca do Rio Amazonas;
- Aumento na linha de Outros Custos Variáveis pelo incremento nos custos com armazenagem de contêineres e avaria de cargas por conta da seca;
- Incremento de 27% na linha de transporte rodoviário de curta distância pelo aumento de volume de operações rodoviárias (aproximadamente 8,8%) e variação no mix de clientes, volume e distância média das operações rodoviárias (aproximadamente 19,2%).

■ Custo Fixo (Contêineres)

- No 4T23, a operação contou com 8 navios, 2 navios a mais em operação em relação ao 4T22, devido a entrada em operação do Log-In Discovery e MSC Belmonte (afretado) para atendimento ao novo Serviço Expresso Amazonas (SEA);
- Custos fixos aumentaram 22,1%, sobretudo pela linha de *Running Costs*, com aumento do custo de pessoal marítimo pela entrada das novas tripulações para atender ao novo Serviço Expresso Amazonas (SEA). Este crescimento foi parcialmente compensado pela redução de custos via renegociação de contratos de manutenção e operação;
- Aumento na linha de Combustível em 15,8% devido a operação de 2 navios a mais no período 4T23 (Log-In Discovery e MSC Belmonte), sendo que o navio afretado, MSC Belmonte, possui um padrão de consumo superior em comparação com os demais. Por outro lado, no custo por navio houve redução, em função de um consumo mais eficiente. Além disso, no período comparativo 4T22, houve menor consumo pela docagem de 2 embarcações, Log-In Pantanal e Log-In Jacarandá;
- Aumento na linha de Afretamento de Navios Contêineres pelo afretamento do MSC Belmonte para operação no novo serviço (SEA), iniciado em 2023;

■ Custo Fixo de Afretamento de Navios Ro-Ro (Veículos)

- Ausência da linha de custo fixo de afretamento de veículos (Ro-Ro) no período pela descontinuidade dos serviços em julho de 2022.

Bunker

Preço Médio do Bunker MM	4T23	4T22	4T23 vs. 4T22	2023	2022	2023 vs. 2022
Bunker (US\$)	648	685	-5,4%	627	807	-22,3%
Taxa de câmbio (R\$)	4,95	5,25	-5,7%	4,99	5,16	-3,3%
Bunker (R\$)	3.209	3.599	-10,8%	3.131	4.167	-24,9%

A Companhia divulga periodicamente a seus clientes o reajuste da tarifa emergencial do *Bunker* (*Emergency Bunker Surcharges - EBS*), com a variação do preço do frete marítimo para refletir a variação do valor do *bunker*, através da tarifa emergencial, a cada intervalo de 90 dias (com base no preço médio dos 90 dias anteriores).

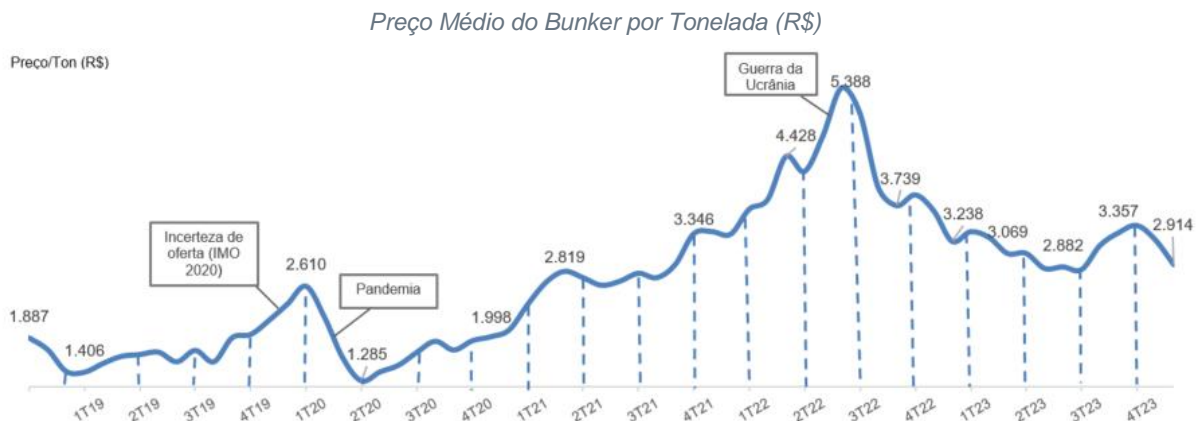


Gráfico de out/18 até dez/23. Fontes: Petrobras (cotação do *bunker* no porto de Santos em dólares) e Banco Central (taxa de câmbio Real x Dólar – PTAX).

EBITDA Navegação Costeira

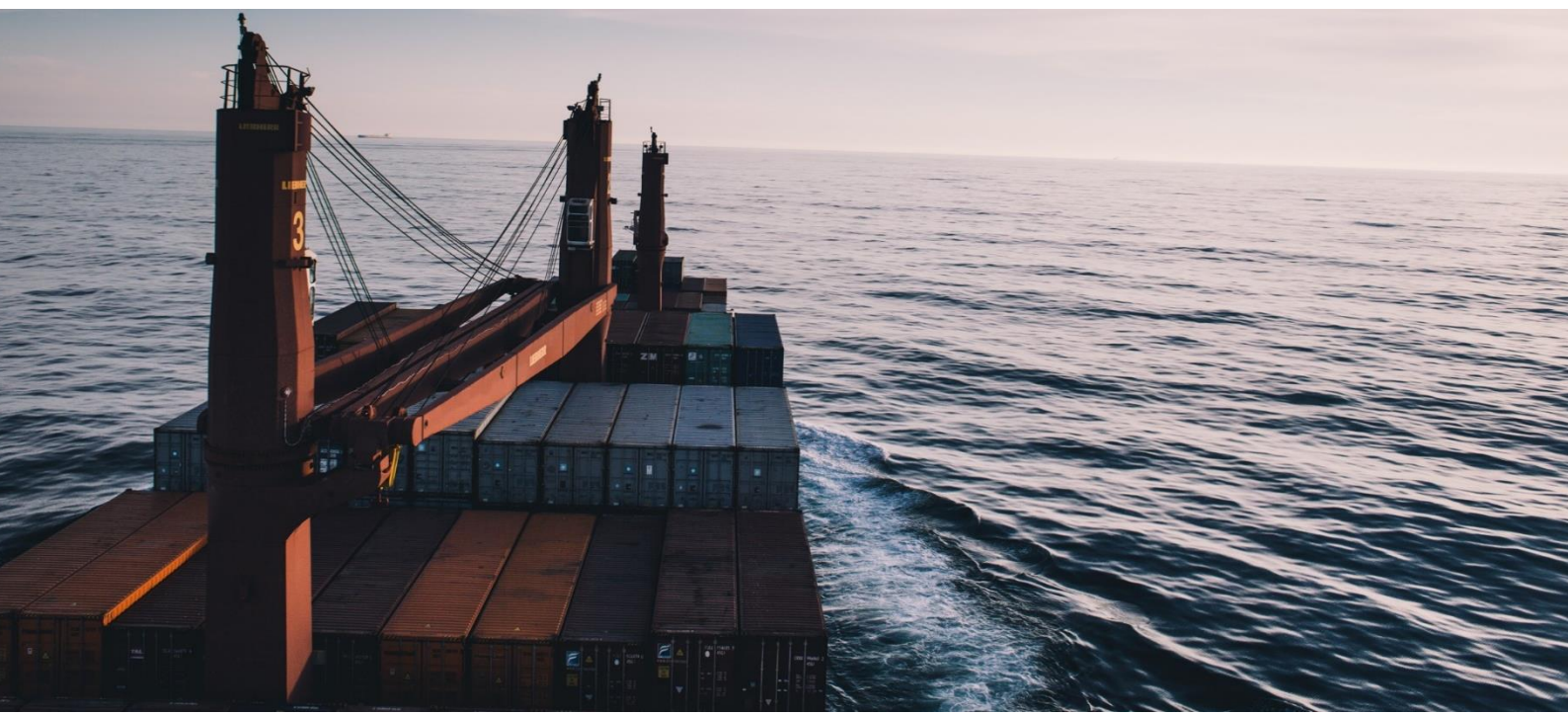
EBITDA Navegação Costeira R\$ MM	4T23	4T22	4T23 vs. 4T22	2023	2022	2023 vs. 2022
Receita Operacional Líquida	350,7	327,3	7,1%	1.375,2	1.289,6	6,6%
Custo dos Serviços Prestados	(293,4)	(216,4)	35,5%	(1.016,4)	(904,7)	12,4%
Despesas Operacionais	(2,6)	(9,2)	-71,7%	(30,3)	(41,6)	-27,2%
AFRMM	17,2	15,4	12,0%	84,0	59,0	42,4%
Depreciação e Amortização	(34,8)	(27,7)	25,5%	(127,8)	(100,9)	26,6%
EBIT	37,1	89,3	-58,4%	284,7	301,4	-5,5%
<i>Margem EBIT</i>	<i>10,6%</i>	<i>27,3%</i>	<i>-16,7 p.p.</i>	<i>20,7%</i>	<i>23,4%</i>	<i>-2,7 p.p.</i>
(+) Depreciação e Amortização	34,8	27,7	25,5%	127,8	100,9	26,6%
EBITDA	71,9	117,0	-38,6%	412,5	402,3	2,5%
<i>Margem EBITDA</i>	<i>20,5%</i>	<i>35,8%</i>	<i>-15,3 p.p.</i>	<i>30,0%</i>	<i>31,2%</i>	<i>-1,2 p.p.</i>
AFRMM Não Recorrente	0,0	0,0	n.a.	(11,0)	0,0	n.a.
Cut off	(10,1)	0,2	n.a.	22,8	43,9	n.a.
EBITDA Ajustado¹	61,8	117,2	-47,2%	424,2	446,2	-4,9%
<i>Margem EBITDA Ajustado</i>	<i>17,6%</i>	<i>35,8%</i>	<i>-18,2 p.p.</i>	<i>30,8%</i>	<i>34,6%</i>	<i>-3,8 p.p.</i>

⁽¹⁾ EBITDA Ajustado no 4T23 é composto pelo EBITDA mais o *cut off* de -R\$10,2 milhões na Navegação Costeira. Conforme o CPC 47, o *cut off* é um ajuste contábil por conta da contabilização apenas da parcela do serviço prestado, anulando o efeito da parcela não concluída no período, e que por sua vez teve o seu documento de transporte registrado pelo montante total no início da prestação do serviço.

4T23 x 4T22 e 2023 x 2022

EBITDA ajustado da Navegação para o trimestre totalizou R\$ 61,7 milhões com redução de 47,3% na comparação com 4T22. O negócio de Navegação foi afetado nesse período pela seca na Região Norte e pelos ciclones na Região Sul, o que gerou problemas de escala e menor movimentação de cargas ao longo do trimestre. Queda da margem EBITDA em 4,9% relacionada ao aumento da estrutura de custos, pela entrada em operação de 2 navios a mais (Log-In Discovery e MSC Belmonte) em 2023 na comparação com 2022, além das dificuldades enfrentadas pelas intempéries climáticas no 4T23.

Em 2023, o EBITDA ajustado da Navegação cresceu nos três primeiros trimestres do ano devido a estratégia de precificação adotada no período e a entrada do novo Serviço Expresso Amazonas (SEA). No 4T23, o EBITDA ajustado foi impactado negativamente pelas intempéries climáticas citadas acima. Mesmo nessa situação, a Companhia seguiu resiliente em EBITDA e volumes, dado que o setor teve retração nas movimentações, segundo informação da Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (ABAC).



Soluções Logísticas

Em Soluções Logísticas a Log-In oferece soluções customizadas para os clientes em complemento ao transporte marítimo, aos serviços portuários (TVV) e as operações rodoviárias (Tecmar e Oliva Pinto), sendo responsável por toda a cadeia logística do cliente.

No 4T23, apesar das condições climáticas adversas na região Sul, devido as cheias do Rio Itajaí Açú, dificultando as operações no complexo portuário de Navegantes, e na região Norte pela seca no Rio Amazonas, impossibilitando a movimentação de cargas de e para Manaus, o EBITDA e a Receita conseguiram se manter em linha com o de 4T22. Já na comparação de 2023 com 2022, houve crescimento de Receita e EBITDA, como consequência de novos contratos sendo firmados ao longo do ano, através da estratégia de prestação de serviços de soluções logísticas customizadas para o mercado.

EBITDA Soluções Logísticas

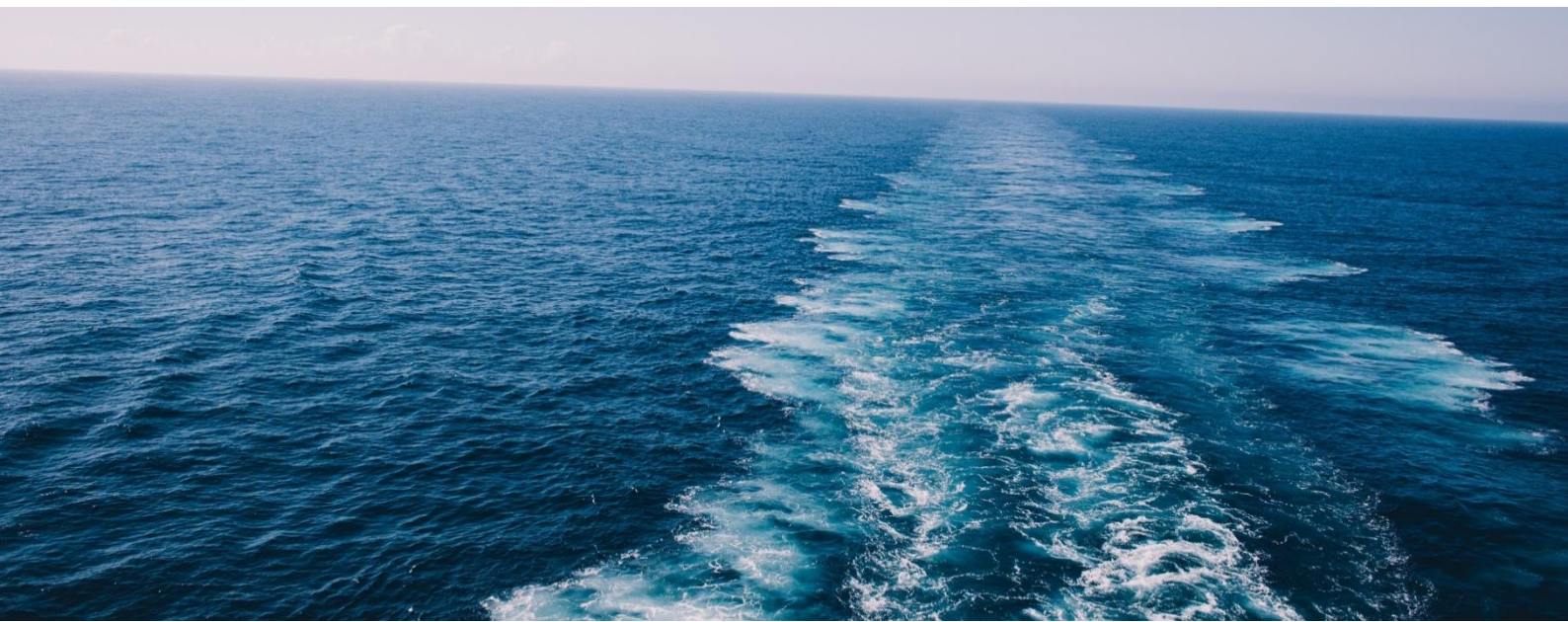
EBITDA Soluções Logísticas R\$ MM	4T23	4T22	4T23 vs. 4T22	2023	2022	2023 vs. 2022
Receita Operacional Líquida	13,0	13,3	-1,9%	54,8	51,0	7,5%
Custos dos Serviços Prestados	(6,5)	(6,7)	-2,4%	(25,2)	(23,5)	7,5%
Outras Receitas (Despesas) Operacionais	(0,1)	(0,1)	161,7%	(0,4)	(0,3)	33,0%
Depreciação e Amortização	(2,4)	(2,1)	14,3%	(10,1)	(8,0)	26,9%
EBIT	4,0	4,5	-10,9%	19,1	19,3	-0,9%
<i>Margem EBIT</i>	<i>30,6%</i>	<i>33,6%</i>	<i>-3,1 p.p.</i>	<i>34,9%</i>	<i>37,8%</i>	<i>-2,9 p.p.</i>
(+) Depreciação e Amortização	2,4	2,1	14,3%	10,1	8,0	26,9%
EBITDA	6,4	6,6	-2,8%	29,2	27,3	7,3%
<i>Margem EBITDA</i>	<i>48,9%</i>	<i>49,4%</i>	<i>-0,5 p.p.</i>	<i>53,3%</i>	<i>53,5%</i>	<i>-0,1 p.p.</i>

4T23 x 4T22

No 4T23, houve redução do EBITDA em 2,8%, comparado ao 4T22, por conta das questões climáticas citadas anteriormente.

Em 2023, houve aumento do EBITDA em 7,3% relacionado ao resultado dos Projetos desenvolvidos pela Companhia ao longo dos trimestres.

Nas **Soluções Logísticas Integradas** estão contemplados os negócios de Navegação e Soluções Logísticas, que contabilizaram juntos na Receita Líquida o montante de R\$364 milhões no 4T23 e de R\$ 1,430 milhão em 2023.



Terminal Portuário (TVV)

Volumes TVV

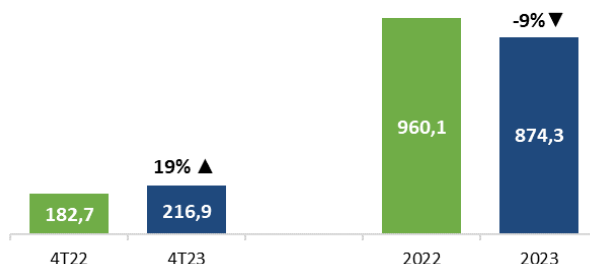
Movimentação de Contêineres (Mil boxes)



4T23 x 4T22 e 2023 x 2022

- Recorde histórico nos volumes movimentados de contêineres com 60,4 mil boxes, sobretudo por dois fatores: aumento da importação de veículos em contêiner *flat rack*, e café, com a retomada da exportação desse produto pelo estado do Espírito Santo dada a boa safra em 2023, registrando ainda o maior volume embarcado de café pelo TVV desde 2002;
- Aumento na linha de vazios e remoções como reflexo do aumento nos volumes de importação e exportação, o que cria a necessidade de reposicionamento³ de boxes de/para Vitória;
- Em 2023, a movimentação de contêineres cresceu 15% em comparação ao 2022, crescimento esse também explicado pelos fatores apresentados acima (importação de veículos em contêiner *flat rack* e exportação de café).

Movimentação de Carga Geral (Mil Toneladas)



4T23 x 4T22 e 2023 x 2022

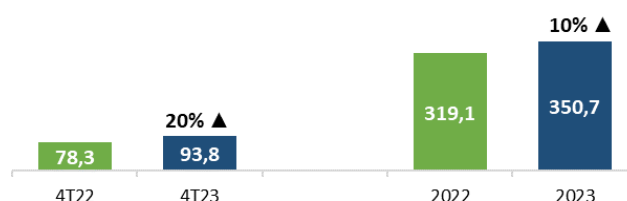
- No 4T23, houve crescimento de 19% na movimentação de carga geral com destaque para produto siderúrgico com o aumento de volumes como tubos e trilhos para indústria offshore. Ainda, houve aumento também nos volumes de granel devido a sazonalidade da safra, além da retomada da importação após impacto da guerra da Rússia e Ucrânia;

³ No Terminal de Villa Velha há uma particularidade devido ao tipo de carga movimentada: na importação de cheios são utilizados contêineres de 40 TEUs, que não são aproveitados na exportação dos principais produtos movimentados pelo TVV, café e granito, cargas pesadas e que geralmente são embarcadas em contêineres de 20 TEUs. Com isso, há a necessidade de reposicionar contêineres de/para outros portos para atender a demanda das exportações feitas pelo Terminal.

- Recuperação nos volumes de granito no 4T23 dado que no período comparativo, 4T22, não houve movimentação dessa carga em boa parte do trimestre por variações na demanda pelo produto;
- Em 2023 houve redução de 9% nos volumes movimentados dado que no mesmo período do ano anterior, 2022, houve volume relevante de cargas especiais para projetos.

Receita TVV (ROL)

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



4T23 x 4T22 e 2023 x 2022

- Recorde histórico de ROL do TVV, R\$ 93,8 milhões, em linha com o recorde de volume nos contêineres movimentados, reajustes contratuais e melhor mix de cargas movimentadas (cheios x vazios);
- Em contrapartida, houve queda na linha de receita dos serviços acessórios pois no 4T22, houve movimentação de cargas especiais de projetos que foram responsáveis por uma parcela significativa da receita. Esta redução foi parcialmente compensada pelo aumento de receitas de serviços retroportuários no trimestre;
- Em 2023 houve recorde histórico de ROL do TVV, R\$ 350,7 milhões, pelos recordes nas receitas de movimentações de contêineres e de prestação de serviços acessórios aos clientes.

Custo dos Serviços Prestados (CSP) TVV

Custo dos Serviços Prestados R\$ MM	4T23	4T22	4T23 vs. 4T22	2023	2022	2023 vs. 2022
Custo dos Serviços Prestados	(46,7)	(39,3)	19,0%	(174,0)	(162,4)	7,1%
Carga e descarga	(21,8)	(15,1)	44,3%	(78,4)	(72,3)	8,4%
Pessoal	(15,5)	(13,6)	14,0%	(59,8)	(52,6)	13,6%
Outros	(9,4)	(10,5)	-10,9%	(35,8)	(37,5)	-4,4%

4T23 x 4T22 e 2023 x 2022

- Aumento dos custos serviços prestados atrelado ao incremento dos volumes de movimentação de contêineres, conforme mencionado anteriormente, sem grande reflexo nos custos unitários;
- Incremento na linha de Pessoal em função de mais horas operadas, dado o aumento dos volumes movimentados pelo terminal;
- Em 2023 a variação nos custos está em linha com as justificativas citadas acima para o trimestre.

EBITDA TVV

EBITDA TVV R\$ MM	4T23	4T22	4T23 vs. 4T22	2023	2022	2023 vs. 2022
Receita Operacional Líquida	93,8	78,3	19,9%	350,7	319,1	9,9%
Custo dos Serviços Prestados	(46,7)	(39,3)	19,0%	(174,0)	(162,4)	7,1%
Despesas Operacionais	(2,7)	(2,4)	13,7%	(6,7)	(7,1)	-5,1%
Depreciação e Amortização	(5,9)	(5,8)	1,9%	(22,7)	(21,3)	6,2%
EBIT	38,5	30,9	24,8%	147,4	128,4	14,8%
<i>Margem EBIT</i>	<i>41,1%</i>	<i>39,4%</i>	<i>1,6 p.p.</i>	<i>42,0%</i>	<i>40,2%</i>	<i>1,8 p.p.</i>
(+) Depreciação e Amortização	5,9	5,8	1,9%	22,7	21,3	6,2%
EBITDA	44,4	36,6	21,2%	170,0	149,7	13,6%
<i>Margem EBITDA</i>	<i>47,3%</i>	<i>46,8%</i>	<i>0,5 p.p.</i>	<i>48,5%</i>	<i>46,9%</i>	<i>1,6 p.p.</i>
Ajustes de Eventos Não-Recorrentes	0,0	0,0	n.a.	(1,0)	0,0	n.a.
EBITDA Ajustado ¹	44,4	36,6	21,2%	169,0	149,7	12,9%
<i>Margem EBITDA Ajustado</i>	<i>47,3%</i>	<i>46,8%</i>	<i>0,5 p.p.</i>	<i>48,2%</i>	<i>46,9%</i>	<i>1,3 p.p.</i>

⁽¹⁾ EBITDA Ajustado no 2023 é composto pelo EBITDA mais ajustes de efeitos não-recorrentes quando ocorridos.

4T23 x 4T22 e 2023 x 2022

Maior EBITDA ajustado do TVV para um quarto trimestre, R\$44,4 milhões, impactado positivamente pelos recordes de ROL, R\$93,8 milhões, e de volume na movimentação de contêineres, 60,4 mil boxes no período. Recorde histórico no EBITDA ajustado de 2023, R\$169,0 milhões, sendo 12,9% acima do período comparativo, 2022, beneficiado pela continuidade da estratégia de operação do TVV como terminal multipropósito.



Transporte Rodoviário de Cargas

Tecmar

No 4T23 houve a continuidade na captura de sinergias entre Tecmar e Log-In, tanto como fornecedor, quanto como cliente, atuando de forma conjunta e movimentando 1.086 TEUs no trimestre. Além disso, a Tecmar registrou o melhor nível de serviço (NPS) de entrega “on time delivery” com aumento de 30 pontos em 2023 na comparação com 2022. Destaque também para o início do projeto de expansão no valor total de R\$66 milhões, onde a Tecmar comprou 82 caminhões e 100 carretas para atender a diversos mercados pelo país. Isso permitirá a Tecmar aumentar sua participação como fornecedor para a Log-In, o que irá beneficiar a sinergia do grupo. Os caminhões contam com a tecnologia Euro 6, permitindo uma redução nas emissões de CO2, além de uma economia no consumo combustível. Neste trimestre houve a continuidade da operação conjunta em Santos, onde a Tecmar atua prestando serviço de operações para a Log-In no transporte de contêiner na ponta rodoviária com 65 veículos dedicados no 4T23.

Oliva Pinto

A Oliva Pinto segue desenvolvendo a operação de carga fracionada na região Norte, oferecendo entrega em 54 municípios nos estados do Amazonas e Roraima com a contribuição de operadores parceiros. No 4T23, com relação às frentes de eficiência operacional, houve a continuidade da implantação do modelo de gestão através de projetos com foco em melhorar os indicadores de segurança, produtividade, eficiência de custo e melhoria de qualidade em todas as empresas.



EBITDA Transporte Rodoviário de Cargas¹

EBITDA Transporte Rodoviário de Cargas R\$ MM	4T23	4T22	4T23 vs. 4T22	2023	2022	2023 vs. 2022
Receita Operacional Líquida	144,0	128,7	11,9%	553,4	407,3	35,9%
Custos dos Serviços Prestados	(110,7)	(104,0)	6,5%	(441,6)	(326,6)	35,2%
Outras Receitas (Despesas) Operacionais	(14,8)	14,6	n.a.	(66,8)	(29,4)	127,0%
Depreciação e Amortização	(6,2)	(4,8)	28,7%	(24,5)	(18,2)	34,6%
Mais Valia ²	(2,6)	(5,4)	-50,7%	(10,6)	(17,9)	-40,8%
EBIT	9,6	29,2	-67%	9,9	15,2	-34%
<i>Margem EBIT</i>	<i>6,7%</i>	<i>22,7%</i>	<i>-16,0 p.p.</i>	<i>1,8%</i>	<i>3,7%</i>	<i>-1,9 p.p.</i>
(+) Depreciação e Amortização	6,2	4,8	29%	24,5	18,2	35%
(+) Mais Valia ²	2,6	5,4	-50,7%	10,6	17,9	-40,8%
EBITDA	18,5	39,3	-53,0%	45,0	51,3	-12,2%
<i>Margem EBITDA</i>	<i>12,8%</i>	<i>30,6%</i>	<i>-17,7 p.p.</i>	<i>8,1%</i>	<i>12,6%</i>	<i>-4,5 p.p.</i>
Cut off	(4,6)	(1,5)	199,3%	(1,4)	2,2	n.a.
Ajustes de Eventos Não-recorrentes	(3,9)	(25,3)	-85%	(5,3)	(25,3)	-79%
Revisão da Aquisição - Oliva Pinto	0,0	0,0	n.a.	11,2	0,0	n.a.
EBITDA Ajustado ³	10,0	12,5	-20,0%	49,5	28,1	76,1%
<i>Margem EBITDA Ajustado</i>	<i>6,9%</i>	<i>9,7%</i>	<i>-2,8 p.p.</i>	<i>9,0%</i>	<i>6,9%</i>	<i>2,0 p.p.</i>

¹ A entrada da TECMAR no Consolidado em 31 de março de 2022 ocorreu apenas nas contas patrimoniais: ativo, passivo e patrimônio líquido. Dessa forma, o primeiro impacto na consolidação foi somente no Balanço Patrimonial. A partir do 2T22, o resultado da TECMAR foi consolidado na Demonstração de Resultados.

² Mais/menos valia é a diferença entre o valor pago dos ativos identificáveis na aquisição da empresa, comparado com o valor atual de mercado desses ativos.

³ EBITDA Ajustado no 4T23 é composto pelo EBITDA mais o *cut off* de -R\$4,6 milhões. Conforme o CPC 47, o *cut off* é um ajuste contábil por conta da contabilização apenas da parcela do serviço prestado, anulando o efeito da parcela não concluída no período, e que por sua vez teve o seu documento de transporte registrado pelo montante total no início da prestação do serviço. Os ajustes de efeitos não-recorrentes foram no valor de -R\$3,9 milhões no Transporte Rodoviário de Cargas devido ao *write off* do balanço do Grupo Oliva Pinto.

4T23 x 4T22 e 2023 x 2022

- A ROL do Transporte Rodoviário de Cargas do trimestre foi beneficiada pelo início de novos negócios, operações de transporte de contêineres (projeto em Santos) e melhor mix de clientes, apesar do impacto da seca no Rio Amazonas ao longo do 4T23;
- Redução do EBITDA ajustado em 20,0% decorrente das intempéries climáticas ocorridas em diferentes estados do Brasil - seca na região Norte e chuva na região Sul - ao longo do 4T23. Além disso, houve incremento na linha de custos dada a pressão nos custos advinda do aumento de frete feito com terceiros pelas questões climáticas citadas. Ainda, houve a inclusão da Oliva Pinto no resultado a partir do 1T23, sem resultado comparativo registrado em 2022;
- Linha de outras receitas (despesas) operacionais impactada no 4T22 pelo efeito não recorrente de R\$ 25,3 milhões de reversão de contingência devido a prescrição da exigibilidade do direito. No 4T23 houve efeito não recorrente de R\$ 3,9 milhões de reversão de contingências e *write off*.



Investimentos e Dívida

Investimentos (CAPEX)

CAPEX R\$ MM	4T23	4T22	2023	2022
Investimentos de capital	134,2	54,7	228,8	103,9
Investimentos recorrentes	13,1	64,4	41,4	115,6
Total	147,4	119,1	270,2	219,5

4T23 x 4T22

No 4T23, ocorreram investimentos de capital de R\$ 134,2 milhões, decorrentes principalmente pela última parcela de construção do novo navio Log-In Evolution. O montante de investimentos recorrentes decorreu da manutenção da frota de navios do TVV e de tecnologia de informação.

No 4T22, ocorreram investimentos de capital de R\$ 54,7 milhões, principalmente pelos pagamentos atrelados aos marcos de construção dos novos navios, Log-In Evolution e do Log-In Experience, e pelo projeto de modernização e expansão da capacidade no TVV. O montante de investimentos recorrentes decorreu da finalização das docagens programadas dos navios Log-In Jacarandá e Log-In Pantanal e devido ao processo de implantação do novo ERP.

2023 x 2022

Em 2023, o CAPEX foi composto principalmente pela parcela da construção dos novos navios, Log-In Evolution e Log-In Experience, e pelo projeto de modernização e expansão da capacidade no TVV, como mencionado anteriormente.

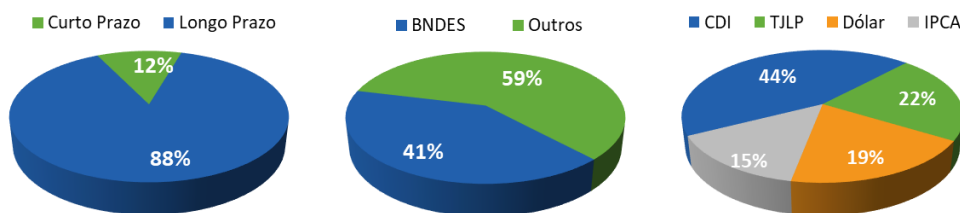
No 2022, o CAPEX foi composto principalmente pelo projeto de modernização no TVV, aquisição dos novos navios, docagens e implantação do novo ERP.

Dívida e Nível de Alavancagem nos últimos 12 meses (UDM)

Dívida R\$ MM	31/12/2022	31/03/2023	30/06/2023	30/09/2023	31/12/2023
BNDES - Construção Naval Descontinuada	472,5	455,7	433,6	429,9	412,3
BNDES - Navios em Operação	258,4	247,1	232,8	229,6	218,0
Capital de Giro	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Debêntures	581,4	573,3	555,9	544,2	502,3
Notas Comerciais	135,8	140,9	146,0	130,8	413,3
Outras	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Dívida Bruta ¹	1.448,1	1.417,0	1.368,2	1.334,5	1.545,9
Caixa	582,6	567,0	504,2	518,1	562,6
Dívida Líquida	865,6	850,0	864,0	816,4	983,3
Ebitda UDM	576,2	615,7	622,0	640,2	568,8
Dívida Líquida/EBITDA UDM	1,5 x	1,4 x	1,4 x	1,3 x	1,7 x

⁽¹⁾ A dívida bruta não considera *forfait*, Tecmar, custo de debêntures e custo das notas comerciais.

Abertura da Dívida por Prazo, por Credor e por Indexador



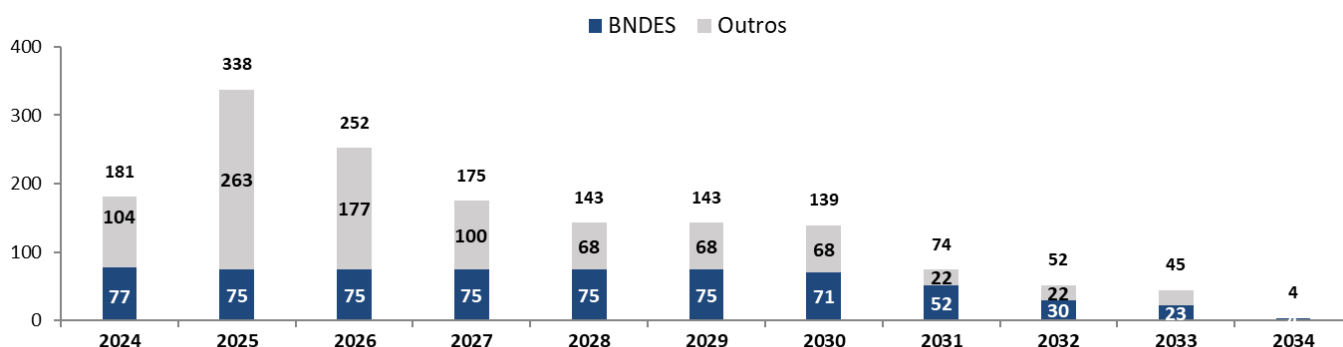
Em 31 de dezembro de 2023, a Companhia possuía uma dívida líquida de R\$983,3 milhões e uma dívida bruta de R\$1.545,9 milhão, com custo médio de 13,17% a.a., sendo 88% da mesma com amortização no longo prazo.

A Dívida Líquida/EBITDA UDM da Companhia está em 1,7x. A variação contra o trimestre anterior, 3T23, pode ser explicada principalmente pela retração do EBITDA no 4T23 em relação ao período comparativo, 4T22, e a captação de novo financiamento para recomposição do caixa da Companhia utilizado para investimentos.

Este novo financiamento foi aprovado em 08 de novembro de 2023 pelo Conselho de Administração, quando a Companhia anunciou a 2ª emissão de notas comerciais escriturais, totalizando o montante de R\$ 275 milhões, com prazo de vencimento de 7 anos contados da data de emissão. Os recursos líquidos captados por meio da emissão serão destinados para o capital de giro e desenvolvimento das atividades gerais da Companhia.

Cronograma de Amortização da Dívida

Cronograma de Amortização do Principal (R\$ MM) - 4T23⁴



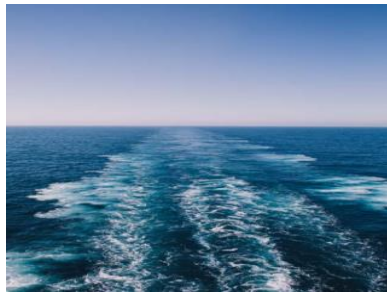
⁴ Saldo em 31/12/2023.

ESG

A Companhia vem trabalhando desde 2020 no processo de construção de uma agenda ESG direcionada pela necessidade genuína de um ambiente sustentável de seus modelos de negócio. As iniciativas estruturadas ao longo dos últimos anos fazem parte do *roadmap* da Agenda ESG da Log-In, caminhada essa desenvolvida junto com a liderança da Companhia e permeada para toda a organização. E tudo isso apresentado de forma transparente, com indicadores tangíveis e claros, no Relatório de Sustentabilidade, em conformidade com as Normas GRI (*Global Reporting Initiative*), com o *Sustainability Accounting Standards Board* (SASB) e com o *Task Force on Climate-Related Financial Disclosures* (TCFD).

Alguns dos principais destaques do 4T23:

- Instalação do Comitê de ESG da Log-In;
- Maior integração com os principais programas de ESG da MSC;
- Realizada a avaliação de sustentabilidade Ecovadis.



Meio Ambiente (E – Environment)

- Realizados simulados de Estrutura Organizacional de Resposta (EOR) e de cenários ambientais;
- Recertificação do TVV na ISO 14001.



Social (S)

- O resultado geral do GPTW foi 85 de índice de confiança (favorabilidade da pesquisa);
- Realizado o Censo de Diversidade 2023;
- Foi lançado o Ebook Diversidade;
- Realizado o Encontro de Mulheres com Diretora de Gente, Cultura e Transformação Digital;
- Realizada a Roda de Conversa Pessoas com Deficiência;
- Realizada a Formação Competências Log-In - Jovens Aprendiz Comunidade;
- Realizada a Roda de Conversa Mulheres da Comunidade - Pedra Lisa.



Governança (G)

- Conclusão do Mapa de Riscos Tecmar e Oliva Pinto;
- Lançamento do onboarding de Compliance na Tecmar.

Eventos Subsequentes

▪ Log-In Recebe o Navio Log-In Evolution

Em 05/01/2024, a subsidiária Log-In International GmbH recebeu na China o navio Log-In Evolution. A embarcação, um porta-contêineres com capacidade nominal de 3.158 TEUs (*Twenty-foot Equivalent Unit*), comprimento total de 199,98m e boca de 35,2m, foi construída no estaleiro chinês “Zhoushan Changhong International Shipyard Co.”

O Log-In Evolution é o navio mais moderno da frota com características que permitirão maior economia de combustível, redução na emissão de poluentes, menor custo e maior segurança operacional. Dentre essas características, destacam-se: catalizadores para redução de óxidos de nitrogênio (NOx) nos gases de descarga, recuperação do calor dos gases de descarga com geração de energia de forma mais econômica, monitoramento remoto dos dados do maquinário e da navegação, lâmpadas de iluminação e navegação LED, pintura do casco com redução de atrito e com alta durabilidade, e motores elétricos com inversores de frequência. O recebimento da nova embarcação está em linha com o planejamento estratégico da Companhia e reitera os valores de segurança, excelência operacional e cuidado com o meio-ambiente durante a prestação de serviços em toda a logística integrada.

Em março/2024, o Log-In Evolution iniciará sua jornada cobrindo a docagem do Log-In Discovery. Após esse período, será dedicado aos serviços de Cabotagem, trazendo mais capacidade e eficiência às operações da Log-In e à logística nacional.



Anexo I - Composição do EBITDA Consolidado

Composição do EBITDA R\$ MM	4T23	4T22	4T23 vs. 4T22	2023	2022	2023 vs. 2022
Navegação Costeira	71,9	117,0	-38,6%	412,5	402,3	2,5%
Terminal de Vila Velha (TVV)	44,4	36,6	21,2%	170,0	149,7	13,6%
3PL	6,4	6,6	-2,8%	29,2	27,3	7,3%
Transporte Rodoviário de Cargas	18,5	39,3	-53,0%	45,0	51,3	-12,2%
G&A e Outras Despesas ¹	(21,6)	(8,4)	156,8%	(88,1)	(54,3)	62,4%
EBITDA	119,6	191,2	-37,4%	568,6	576,2	-1,3%
Cut off ²	(14,7)	(1,3)	999,7%	21,4	46,1	-53,6%
Ajustes de Eventos Não-recorrentes ³	(3,9)	(25,3)	-84,7%	(17,3)	(25,3)	-31,5%
Revisão da aquisição - Oliva Pinto ⁴	0,0	0,0	n.a.	11,2	0,0	n.a.
EBITDA Ajustado	101,0	164,5	-38,6%	583,9	597,0	-2,2%

¹ **G&A e Outras Despesas** - valores não alocados aos negócios: Despesas Gerais e Administrativas do grupo. ■

² **Cut off**: conforme o CPC 47, o *cut off* é um ajuste contábil por conta da contabilização apenas da parcela do serviço prestado, anulando o efeito da parcela não concluída no período, e que por sua vez teve o seu documento de transporte registrado pelo montante total no início da prestação do serviço. Nesse trimestre, houve o reconhecimento do diferimento -R\$14,8 milhões, sendo -R\$10,2 milhões na Navegação Costeira e -R\$4,6 milhão no Transporte Rodoviário de Cargas.

³ **Ajustes de Eventos Não-Recorrentes**: -R\$3,9 milhões no Transporte Rodoviário de Cargas devido ao *write off* do balanço do Grupo Oliva Pinto.

⁴ **Revisão da aquisição - Oliva Pinto**: Reconhecimento contábil de valores não recebíveis no Grupo Oliva Pinto referente a gastos entre antigas partes relacionadas.

Anexo II - Reconciliação do Lucro (Prejuízo) com o EBITDA

Reconciliação EBITDA R\$ MM	4T23	4T22	2023	2022
Lucro (Prejuízo)	(35,9)	288,5	60,2	406,8
IR/CSLL	44,8	(183,1)	84,5	(158,2)
Resultado Financeiro	50,5	37,4	196,3	151,5
Depreciação e Amortização	60,1	48,4	227,7	176,2
EBITDA	119,6	191,2	568,6	576,2
Ajustes de Eventos Não-recorrentes ¹	(3,9)	(25,3)	(17,3)	(25,3)
Cut off ²	(14,7)	(1,3)	21,4	46,1
Revisão da aquisição - Oliva Pinto ³	0,0	0,0	11,2	0,0
EBITDA Ajustado	101,0	164,5	583,9	597,0

¹ **Ajustes de Eventos Não-Recorrentes**: - R\$3,9 milhões no Transporte Rodoviário de Cargas devido ao *write off* do balanço do Grupo Oliva Pinto.

² **Cut off**: conforme o CPC 47, o *cut off* é um ajuste contábil por conta da contabilização apenas da parcela do serviço prestado, anulando o efeito da parcela não concluída no período, e que por sua vez teve o seu documento de transporte registrado pelo montante total no início da prestação do serviço. Nesse trimestre, houve o reconhecimento do diferimento -R\$14,8 milhões, sendo -R\$10,2 milhões na Navegação Costeira e -R\$4,6 milhão no Transporte Rodoviário de Cargas.

³ **Revisão da aquisição - Oliva Pinto**: Reconhecimento contábil de valores não recebíveis no Grupo Oliva Pinto referente a gastos entre antigas partes relacionadas.

Anexo III - Fluxo de Caixa Consolidado

Demonstrativo de Fluxo de Caixa R\$ MM	31/12/23	31/12/22
Lucro (Prejuízo) do exercício	60,2	406,8
Ajustes por:		
Resultado de equivalência patrimonial	-	-
Depreciação e amortização	227,7	176,0
Imposto de renda e contribuição social	84,5	(158,2)
Provisão para riscos e correção monetária	(0,2)	(39,7)
Constituição para perda de crédito esperada – PCE	(0,4)	1,6
Provisão de operacionais	44,3	73,7
Despesa com plano de opção de ações	6,9	1,9
Juros, encargos e variação cambial, líquidas	198,3	166,2
Recursos com subvenção – AFRMM aplicados	(84,0)	(59,0)
Rendimentos sobre aplicações financeiras	(65,0)	(63,9)
Provisão de participação no resultado	46,2	22,3
Sinistro a recuperar	7,0	(13,8)
Realização das mais e menos valia pela aquisição de novos negócios	6,6	(9,2)
Outros	10,1	4,3
Variações de ativos e passivos:		
Contas a receber de clientes e valores a receber de partes relacionadas	(57,1)	135,4
Estoques	(8,2)	(13,1)
Tributos a recuperar ou compensar	6,1	35,9
Fundo da Marinha Mercante - AFRMM	30,0	33,2
Outros ativos	11,7	3,9
Depósitos judiciais	(2,3)	(3,8)
Salários e encargos sociais	19,2	2,3
Impostos e contribuições a recolher	53,5	(5,2)
Fornecedores e valores a pagar a partes relacionadas	(19,5)	(69,8)
Pagamentos de provisão para riscos	(3,8)	(5,9)
Outros passivos	(1,2)	(12,5)
Fluxo de caixa das atividades operacionais	505,6	568,0
Aquisição de participação acionária	(40,7)	(52,1)
Caixa advindo de combinação de negócios	-	4,1
Adições ao imobilizado e intangível	(286,5)	(190,8)
Aplicações financeiras	184,1	145,7
Fluxo de caixa das atividades de investimento	(143,1)	(93,1)
Fluxo de caixa das atividades de financiamento	(263,4)	(354,0)
Aumento (redução) no caixa e equivalentes	99,1	121,0
Caixa e equivalentes no início do exercício	337,3	216,3
Caixa e equivalentes no final do exercício	436,4	337,3

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

	Ativo		Passivo	
	31/12/23	31/12/22	31/12/23	31/12/22
CIRCULANTE			CIRCULANTE	
Caixa e Equivalentes de Caixa	436,4	337,3	Empréstimos, Financiamentos e Debêntures	259,7
Aplicações Financeiras	126,2	245,3	Obrigações com Arrendamento Mercantil	57,3
Contas a Receber	346,0	275,2	Fornecedores e Provisões Operacionais	204,5
Partes Relacionadas	15,4	7,8	Partes Relacionadas	12,5
Estoques	62,0	53,8	Impostos e Contribuições a Recolher	45,5
Tributos a Recuperar ou Compensar	51,9	58,0	Salários e Encargos Sociais	70,3
AFRMM	19,6	22,2	Aquisição de participação acionária	58,0
Outros	51,6	67,6	Outros	7,2
	1.109,1	1.067,0		715,1
				680,1
NÃO CIRCULANTE			NÃO CIRCULANTE	
Aplicações Financeiras	-	-	Empréstimos, Financiamentos e Debêntures	1.366,8
Imposto de Renda e Contribuição Social Diferidos	451,3	472,5	Aquisição de participação acionária	90,3
Tributos a Recuperar ou Compensar	-	-	Obrigações com Arrendamento Mercantil	188,3
Depósitos Judiciais	25,0	22,7	Provisões para Riscos	279,2
Ativo indenizável	226,1	232,7	Imposto de Renda e Contrib. Social Diferidos	34,9
AFRMM	93,6	37,2	Provisões Operacionais	-
Direito de Uso - Arrendamento Mercantil	252,6	235,7	Outros	5,5
Outros	0,4	1,4		1.965,0
	1.049,0	1.002,1	PATRIMÔNIO LÍQUIDO	
			Capital Social	1.322,7
Investimentos			Reservas	37,7
Imobilizado	1.344,1	1.280,7	Ações em Tesouraria	(50,9)
Ativos Intangíveis	117,2	99,2	Prejuízos Acum. e Ajuste de Conversão	(370,7)
	1.461,2	1.379,9	Reserva de hedge	10,3
			Ajustes acumulados de conversão	(10,1)
	2.510,2	2.382,0		939,0
			Não Controladores	0,1
TOTAL DO ATIVO	3.619,3	3.449,1	TOTAL DO PASSIVO	3.619,3
				3.449,1



Anexo V – Conciliação do EBITDA 4T23

Dados Econômico-financeiros R\$ MM	4T23	4T22	4T23 vs. 4T22 (%)
Consolidado			
Receita Operacional Líquida	601,5	547,5	9,9%
EBITDA	119,6	191,2	-37,4%
<i>Cut off</i>	(14,7)	(1,3)	999,7%
Ajustes de Eventos Não-recorrentes	(3,9)	(25,3)	-84,7%
Revisão da aquisição - Oliva Pinto	0,0	0,0	n.a.
EBITDA Ajustado ¹	101,0	164,5	-38,6%
Margem EBITDA Ajustado	16,8%	30,1%	-13,3 p.p.
Navegação Costeira			
Receita Operacional Líquida	350,7	327,3	7,1%
EBITDA	71,9	117,0	-38,6%
<i>Cut off</i>	(10,1)	0,2	n.a.
Ajustes de Eventos Não-recorrentes	0,0	0,0	n.a.
EBITDA Ajustado ¹	61,8	117,2	-47,2%
Margem EBITDA Ajustado	17,6%	35,8%	-18,2 p.p.
TVV			
Receita Operacional Líquida	93,8	78,3	19,9%
EBITDA	44,4	36,6	21,2%
Ajustes de Eventos Não-recorrentes	0,0	0,0	n.a.
EBITDA Ajustado ¹	44,4	36,6	21,2%
Margem EBITDA Ajustado	47,3%	46,8%	0,5 p.p.
Soluções Logísticas			
Receita Operacional Líquida	13,0	13,3	-1,9%
EBITDA	6,4	6,6	-2,8%
Margem EBITDA	48,9%	49,4%	-0,5 p.p.
Transporte Rodoviário de Cargas			
Receita Operacional Líquida	144,0	128,7	11,9%
EBITDA	18,5	39,3	-53,0%
<i>Cut off</i>	(4,6)	(1,5)	199,3%
Ajustes de Eventos Não-recorrentes	(3,9)	(25,3)	-84,7%
Revisão da aquisição - Oliva Pinto	0,0	0,0	n.a.
EBITDA Ajustado ¹	10,0	12,5	-20,0%
Margem EBITDA Ajustado	6,9%	9,7%	-2,8 p.p.

¹ EBITDA Ajustado no 4T23 é composto pelo EBITDA mais o *cut off* de -R\$14,8 milhões, sendo -R\$10,2 milhões na Navegação Costeira e -R\$4,6 milhões no Transporte Rodoviário de Cargas. Conforme o CPC 47, o *cut off* é um ajuste contábil por conta da contabilização apenas da parcela do serviço prestado, anulando o efeito da parcela não concluída no período, e que por sua vez teve o seu documento de transporte registrado pelo montante total no início da prestação do serviço. Os ajustes de efeitos não-recorrentes foram no valor de -R\$3,9 milhões no Transporte Rodoviário de Cargas devido ao *write off* do balanço do Grupo Oliva Pinto.

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 transporte rodoviário de curta distância para atender o cliente porta-a-porta;
- Terminal Portuário: administração e operação de um terminal portuário de contêineres, o Terminal de Vila Velha (TVV), no estado do Espírito Santo;
- Soluções Logísticas: dois Terminais Intermodais (Itajaí e Guarujá) com operações de armazenagem e *cross-docking* integradas aos serviços da Navegação Costeira e Terminais;
- Transporte Rodoviário de carga fracionada e contêineres - Tecmar e Oliva Pinto – empresas adquiridas ao longo de 2022.

A Companhia opera atualmente com os seguintes serviços na Navegação Costeira: Serviço Atlântico Sul (SAS), que realiza rota ligando o Brasil (regiões do Nordeste, Sudeste e Sul) aos países do Mercosul; Serviço Expresso Amazonas (SEA): único serviço de transporte marítimo expresso de Manaus a Santos e os Serviços *Shuttle* que ligam os portos de Santos, Rio de Janeiro e Vitória. Em 2022, houve a aquisição da Tecmar Transportes, uma empresa do setor de transporte rodoviário com mais de 20 anos de experiência no mercado, e aquisição do Grupo Oliva Pinto, pela Tecmar Transportes, no 4T22. O Grupo Oliva Pinto atua no ramo de transporte rodoviário, movimentação logística e armazenagem de cargas.

Em 30 de dezembro de 2023, a frota da Companhia, considerando navios próprios e afretados, somava uma capacidade nominal de 21.550 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 Expresso Amazonas (SEA)
Log-In Jatobá	Próprio	2.800	
Log-In Discovery	Próprio	2.550	
Log-In Jacarandá	Próprio	2.800	Serviço Atlântico Sul (SAS)
Log-In Endurance	Próprio	2.800	
MSC Belmonte III	Afretado	3.500	Serviço Shuttle
Log-In Pantanal	Próprio	1.700	
Log-In Resiliente	Próprio	2.700	

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.

O transporte marítimo é o mais indicado para o transporte de cargas em grandes distâncias e contribui também para reduzir os impactos ao meio ambiente. No Brasil, excluindo o desmatamento das florestas, o setor de transportes é o principal emissor de CO² 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, através de uma matriz de transportes mais diversificada, que utilize mais os transportes marítimos.

A Log-In atualmente está focada na sua estratégia de crescimento de longo prazo, que passa por iniciativas de crescimento orgânicas e inorgânicas que possam contribuir para o fortalecimento do seu modelo de negócios em linha com o seu objetivo de se tornar uma referência em soluções logísticas no Brasil e no Mercosul.

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.

