

Release de Resultados 1T22

APRESENTAÇÃO DOS RESULTADOS

Quarta-feira, 11 de maio de 2022 – 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/86884950444?pwd=Zzd0aXR1RTAvVUhabIRJWjE2S002Zz09>
Zoom ID: 881644

*O áudio da apresentação estará disponível a partir de 11/05/2022 no website de Relações com Investidores

Marcio Arany da Cruz Martins

Diretor Presidente

Pascoal Cunha Gomes

Diretor Financeiro e de Relações com Investidores

Contato RI

Sandra Calçado

Júlia Omellas

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

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

DESTAQUES

Consolidado



- Recorde histórico de EBITDA, R\$ 114,1 milhões;
- Recorde histórico de ROL pelo quarto trimestre consecutivo, R\$388,4 milhões;
- Maior lucro para um primeiro trimestre, R\$60,3 milhões, desde o início da operação;
- Aquisição da Tecmar Transportes traz *know-how* e operação rodoviária própria com rotas sinérgicas as da Log-In.

Navegação Costeira



- Recorde histórico de EBITDA, R\$104,8 milhões;
- Maior resultado de ROL, R\$299,6 milhões, para um primeiro trimestre;
- Maior volume de contêineres movimentados, 98,9 mil TEUs, para um primeiro trimestre;
- Maior volume movimentado no Mercosul, 12,6 mil TEUs, para um primeiro trimestre;
- Zero ocorrência de acidentes ou roubos de carga no 1T22, em mais de 20 mil operações realizadas no serviço Intermodal (porta-porta);
- Fretamento internacional do Discovery.

Terminal Portuário (TVV)



- Recorde histórico de ROL, R\$ 77,1 milhões;
- Maior volume de carga geral movimentada na história do TVV, 286,8 Mil Ton;
- Maior produtividade devido à entrada em operação dos novos guindastes (MHCs: *Mobile Harbour Crane*);
- Início da fase 2 do projeto de modernização do TVV.



RESUMO FINANCEIRO E OPERACIONAL¹

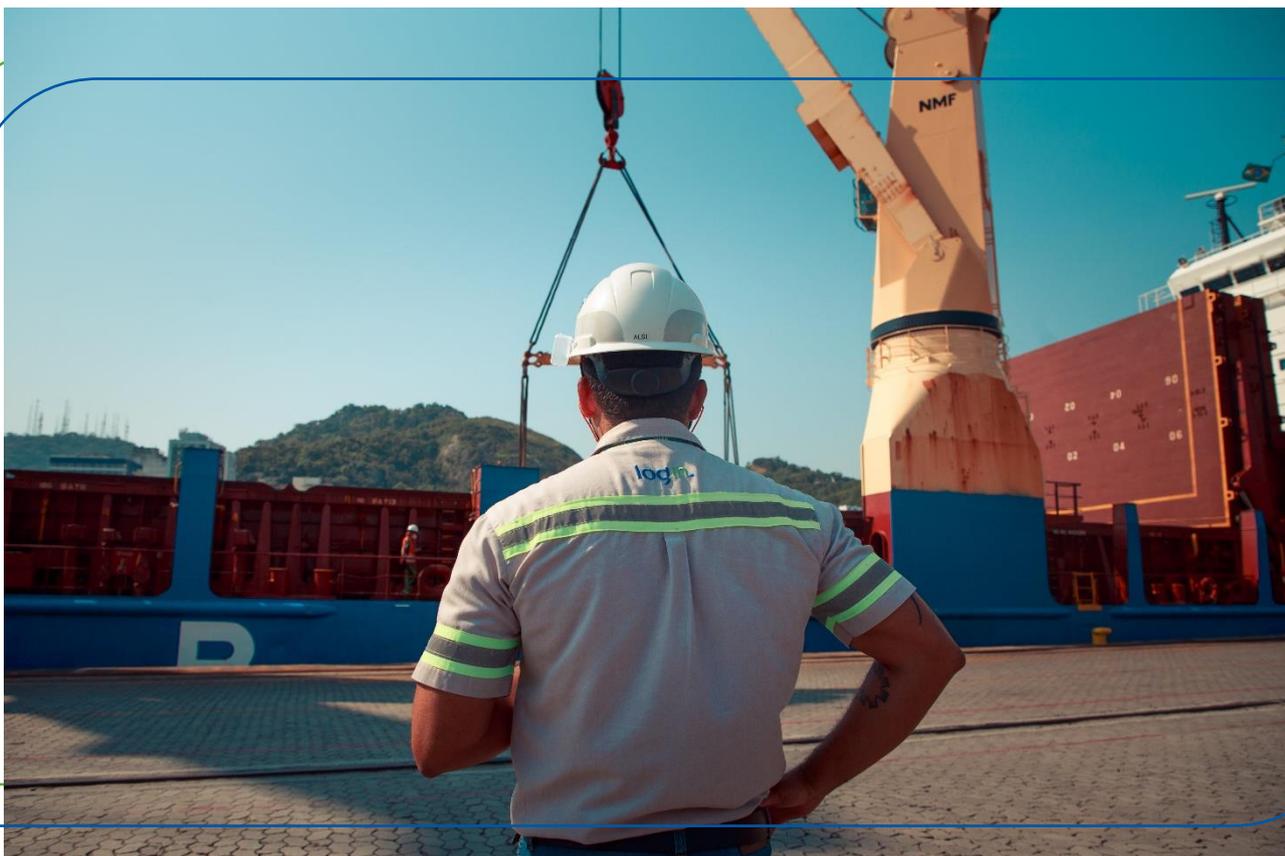
Dados Econômico-financeiros R\$ MM	1T22	1T21	1T22 vs. 1T21
Consolidado			
Receita Operacional Líquida	388,4	296,7	30,9%
EBITDA Ajustado	114,1	70,5	62,0%
<i>Margem EBITDA Ajustado</i>	<i>29,4%</i>	<i>23,7%</i>	<i>5,6 p.p.</i>
Navegação Costeira			
Receita Operacional Líquida Navegação Costeira	299,6	230,7	29,8%
EBITDA Navegação Costeira Ajustado	104,8	52,6	99,1%
<i>Margem EBITDA Navegação Costeira Ajustado</i>	<i>35,0%</i>	<i>22,8%</i>	<i>12,2 p.p.</i>
TVV			
Receita Operacional Líquida TVV	77,1	59,8	29,0%
EBITDA TVV	32,0	28,4	12,7%
<i>Margem EBITDA TVV</i>	<i>41,5%</i>	<i>47,5%</i>	<i>-6,0 p.p.</i>
3PL			
Receita Operacional Líquida 3PL	11,7	6,2	89,2%
EBITDA 3PL	6,3	3,9	60,4%
<i>Margem EBITDA 3PL</i>	<i>53,3%</i>	<i>62,9%</i>	<i>-9,6 p.p.</i>
Dados Operacionais	1T22	1T21	1T22 vs. 1T21
Navegação - Contêineres Transportados (Mil TEUs)	98,9	91,5	8,1%
TVV - Movimentação de Contêineres (Mil)	40,0	43,6	-8,2%
TVV - Movimentação de Carga Geral (Mil Ton)	286,8	114,7	150,0%
Frota - Capacidade Nominal (TEU)*	18.050	15.500	16,5%

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

RESULTADO CONSOLIDADO¹

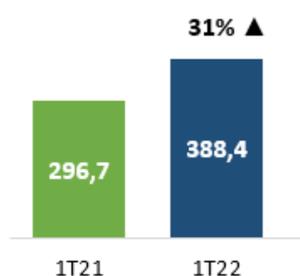
Resultado Consolidado R\$ MM	1T22	1T21	1T22 vs. 1T21
Receita Operacional Líquida	388,4	296,7	30,9%
Custo dos Serviços Prestados	(254,3)	(219,9)	15,7%
Despesas Operacionais	(34,8)	(18,3)	89,9%
AFRMM	14,8	11,9	24,0%
EBITDA	114,1	70,5	62,0%
EBITDA (Ajustado)	114,1	70,5	62,0%
Depreciação e Amortização	(31,9)	(28,7)	11,1%
EBIT	82,3	41,8	97,0%
Resultado Financeiro	(11,7)	(68,1)	-82,9%
EBT	70,6	(26,3)	n.a.
IR / CSLL	(10,3)	5,1	n.a.
Lucro (Prejuízo)	60,3	(21,3)	n.a.

¹ O cálculo do EBITA 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 EBITIDA e desconsidera apenas os registros não recorrentes relacionados ao plano de incentivo de longo prazo "Stock Options" e ao "Afrmm". Cabe destacar que - como prática de mercado - o EBITDA ajustado não é auditado pelos auditores independentes, considerando que trata-se de uma métrica NON GAAP, uma vez que cada empresa pode calcular este indicador conforme seu critério.



Receita Operacional Líquida

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



1T22 x 1T21

Recorde de ROL trimestral devido aos seguintes fatores:

- ROL da Navegação teve aumento de 30% beneficiada pelo aumento de volume de 8%, combinado com aumento da ROL unitária acima de

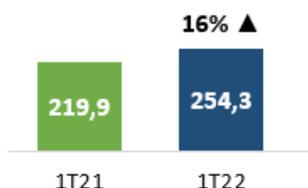
10% devido ao aumento de preço dos fretes e melhor *mix* de cargas;

- Aumento de receita no trade Mercosul devido: 1) incremento de volume (+88% vs 1T21) pela entrada de novos clientes apesar da queda do fluxo total entre Brasil e Argentina decorrente do fim dos acordos bilaterais; 2) a captura de novas cargas com maior rentabilidade;
- Aumento da receita nas movimentações de *Feeder* devido ao aumento do preço dos fretes no mercado em geral;
- Cabotagem foi positivamente impactada pelo crescimento nos volumes movimentados e pelo aumento da ROL unitária beneficiado por um melhor *mix* de cargas;
- Reajuste do preço do frete marítimo refletindo a variação do valor do *bunker* no período;
- Recorde histórico de ROL total do Terminal Portuário (TVV), com crescimento de 29% no trimestre, devido ao incremento da movimentação de carga geral do TVV, pela entrada de novos clientes e

captura de maior volume de cargas – principalmente produtos siderúrgicos, granéis e granito mais do que compensando redução de movimentação de contêineres devido a retração de mercado. Isso demonstra que a estratégia de

transformar o terminal em multipropósito, ainda em curso, está sendo eficaz.

Custo dos Serviços Prestados (CSP)



1T22 x 1T21

Aumento do CSP pelos seguintes fatores:

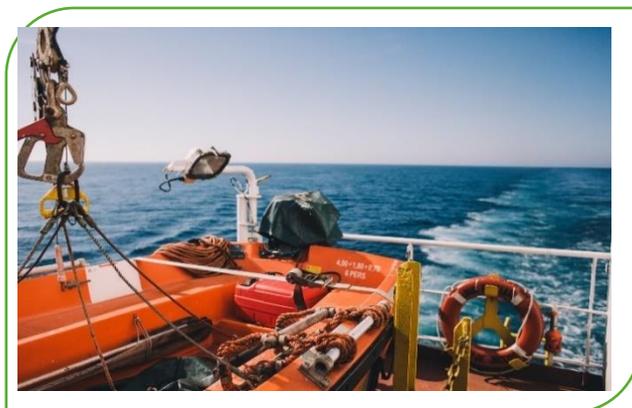
- Maior custo de combustível (*bunker*), decorrente do aumento de 52,9% do preço do bunker em Reais;
- Aumento do custo médio do transporte rodoviário de curta distância no 1T22 em relação ao comparativo 1T21, devido ao contínuo aumento do preço do diesel;
- Aumento de despesas com movimentação de contêineres, em linha com o incremento dos volumes;
- Aumento de custos no TVV devido ao incremento significativo no volume de carga geral no trimestre.

Despesas Operacionais

1T22 x 1T21

Aumento de Despesas Operacionais de 16,5 milhões decorrente de:

- Novo Acordo Coletivo de Trabalho para o administrativo;
- Recuperação gradativa com o fim da pandemia de despesas discricionárias, tais como marketing, viagens e consultoria para desenvolvimento de negócios e sustentação da estratégia de longo prazo da Companhia;
- Despesas pontuais relacionadas a projetos de M&A.



AFRMM (Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante)

AFRMM R\$ MM	1T22	1T21	1T22 vs. 1T21
AFRMM do período	14,8	11,9	24,0%
AFRMM não recorrente	0,0	0,0	n.a.
AFRMM Total	14,8	11,9	24,0%

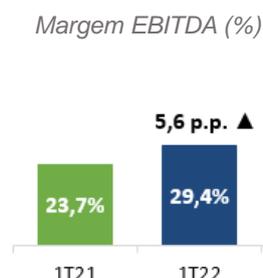
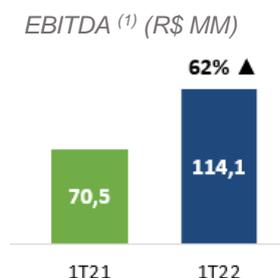
1T22 x 1T21

Receita de AFRMM teve aumento de 24% como resultado de:

- Maior ROL da cabotagem devido ao crescimento do volume e da ROL unitária pelo *mix* de cargas com melhor preço médio e conversão de cargas do modal rodoviário.

EBITDA

EBITDA R\$ MM	1T22	1T21	1T22 vs. 1T21
EBITDA	114,1	70,5	62,0%
Margem EBITDA	29,4%	23,7%	5,6 p.p.
EBITDA Ajustado	114,1	70,5	62,0%
Margem EBITDA Ajustado	29,4%	23,7%	5,6 p.p.



(1) Valores referentes ao EBITDA Ajustado

1T22 x 1T21

Maior EBITDA trimestral da história da Companhia e aumento da margem explicados pelos seguintes fatores:

- Recorde histórico do EBITDA da Navegação (+99,1% vs 1T21), mesmo com a pressão de custos, atrelado ao aumento das receitas de Cabotagem, *Feeder* e Mercosul, explicado anteriormente na ROL;
- Aumento de receita com o fretamento do *hire* internacional do Discovery;

- Recorde histórico de ROL do TVV (+29% vs 1T21) em função do aumento do volume movimentado de carga geral, captura de novas cargas e novos clientes, em linha com a estratégia de tornar o TVV um terminal multipropósito. Houve também o início da operação dos dois novos guindastes (MHC's), aumentando a produtividade do terminal.

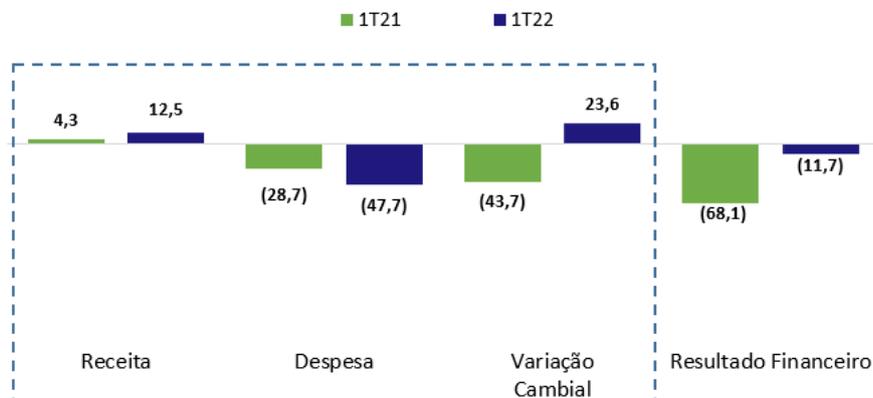
Receita e Custos atrelados ao dólar

A Log-In possui receitas atreladas ao dólar nos segmentos 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, temos um saldo operacional positivo em dólar, o qual é capaz de servir à parcela da dívida em dólares.

R\$ MM	1T22	1T21
Receitas atreladas ao Dólar (US\$)	152,4	120,1
Custos atrelados ao Dólar (US\$)	(86,4)	(83,0)
Saldo Operacional	66,0	37,1

Resultado Financeiro

Para avaliação do resultado financeiro, apresentamos o gráfico com a separação dos efeitos da variação cambial, da receita e despesa do Resultado Financeiro e também fazemos uma análise dos principais impactos da variação cambial.



Resultado financeiro: isolamos as receitas, despesas e variações cambiais.

1T22 x 1T21

No 1T22, o Resultado Financeiro totalizou uma despesa de R\$ 11,7 milhões, 83% inferior ao 1T21, devido ao efeito positivo da estratégia de *hedge accounting*, adotada em março de 2021, que compensou parcela significativa da variação cambial do 1T22, e aumento da receita financeira devido à elevação da taxa Selic. Além disso, houve encargos da 1ª emissão de debêntures do TVV no 1T22.

Composição da Variação Cambial R\$ MM	1T22	1T21
Financiamentos BNDES em Dólar para construção de navios	62,0	(40,9)
Hedge de fluxo de caixa dos financiamentos BNDES	(40,2)	8,5
Leasing de contêineres	10,6	(7,6)
Sale and Lease Back	0,8	(1,4)
Contas Receber/Pagar e outros	(9,7)	(2,4)
Variação Cambial Total	23,5	(43,8)

A maior parte da variação cambial sobre a parcela do financiamento do BNDES em dólares é apenas um efeito contábil, não tendo impacto relevante no caixa de curto prazo da Companhia. Este efeito contábil se deve a 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	1T22	1T21	1T22 vs. 1T21
Receita Operacional Líquida	388,4	296,7	30,9%
Custo dos Serviços Prestados	(283,9)	(246,3)	15,3%
Custos	(254,3)	(219,9)	15,7%
Depreciação e Amortização	(29,6)	(26,4)	11,9%
Lucro Bruto	104,5	50,4	107,4%
Receitas (Despesas) Operacionais	(22,3)	(8,6)	157,7%
Comerciais e Administrativas	(14,9)	(19,6)	-24,1%
Outras	(19,9)	1,3	n.a.
AFRMM	14,8	11,9	24,0%
Depreciação e Amortização	(2,3)	(2,2)	1,6%
Lucro Operacional	82,3	41,8	97,0%
Resultado Financeiro	(11,7)	(68,1)	-82,9%
Receita Financeira	12,5	4,3	191,5%
Despesa Financeira	(47,7)	(28,7)	66,6%
Variação Cambial	23,6	(43,7)	n.a.
Lucro antes do IR/CSLL	70,6	(26,3)	n.a.
IR / CSLL	(10,3)	5,1	n.a.
Lucro (Prejuízo) Líquido	60,3	(21,3)	n.a.

1T22 x 1T21

Lucro Líquido de R\$ 60,3 milhões explicado pelos fatores:

- Melhor desempenho operacional dos negócios com lucro operacional (EBIT) que superou em 97% o 1T21;
- Impacto positivo da variação cambial no trimestre pela desvalorização do Dólar em 4,6% frente ao Real do período;
- Aumento da despesa financeira em 66,6%, em relação ao período comparativo 1T21, devido aos encargos da 4ª emissão de debêntures da Log-In, da 1ª emissão de debêntures do TVV e ao aumento de indexadores, como o IPCA;
- R\$10,3 milhões de despesa de IR/CSLL devido à diminuição da provisão operacional e variação cambial.

Soluções Logísticas Integradas

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 3PL, soluções customizadas para os clientes, e a operação de dois terminais intermodais.

Navegação Costeira

A Navegação Costeira no Brasil, composto pelas empresas brasileiras de navegação (EBNs) associadas à Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (ABAC), reduziu 11% em 1T22 (vs. 1T21), impactado pelo fim do acordo bilateral de transporte marítimo com Argentina e Brasil, conforme quadro abaixo:

Movimentação de Contêineres pelas EBNs Associadas à ABAC (TEUS mil)

Segmento	1T22	1T21	1T22 vs. 1T21
Cabotagem	159	162	-1,9%
Cargas "Feeder"	130	116	12%
Cargas Mercosul	23	70	-67%
Total	311	348	-11%

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 eficientemente a captura de novas cargas com maior rentabilidade no Mercosul e mantendo um crescimento de volume superior ao do setor no primeiro trimestre de 2022.

Volumes

Contêineres ⁽¹⁾ (Mil TEUs)



(1) 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 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)

- No Mercosul, volumes cresceram 88% em relação ao período comparativo, 1T21, pela maior movimentação dos clientes regulares, além da entrada de novos clientes e novas cargas, ainda que tenha ocorrido queda do fluxo entre Brasil e Argentina pelo fim dos acordos bilaterais;
- Na Cabotagem houve crescimento pela maior conversão de cargas do modal rodoviário e aumento na movimentação sentido *Southbound*;
- Alimentos e bebidas, químicos e petroquímicos, e eletroeletrônicos foram alguns dos segmentos em destaque dos *trades* Cabotagem e Mercosul no trimestre;
- Volume no *Feeder* em linha ao 1T21 como impacto da oscilação de mercado no período.

Receita Navegação Costeira (ROL)

ROL Contêineres (R\$ MM)

ROL Total Navegação Costeira⁽¹⁾ (R\$ MM)



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



1T22 x 1T21

■ ROL Total da Navegação Costeira (Contêineres + “RoRo”):

- Aumento de volume na movimentação de contêineres e incremento da ROL unitária pelo melhor *mix* de cargas;
- Cabotagem positivamente impactada pelo aumento dos volumes no *trade* com a melhora no *mix* movimentado e captação de novos negócios pela conversão de cargas do modal rodoviário;
- Receita beneficiada pelo repasse combinado do custo de *bunker* aos clientes, realizado mensalmente;
- Mercosul teve a receita positivamente impactada pela melhora no *mix* de cargas e pela entrada de novos clientes;
- *Feeder* foi um dos destaques do trimestre, sendo a ROL 42% superior ao 1T21, com movimentações em linha com o período comparativo e efeito cambial negativo com a valorização do Real;
- Receita ainda sendo beneficiada pela entrada em operação do Log-In Discovery, fretado no mercado internacional em 2021;
- Redução da receita do transporte de veículos em 21% versus 1T21 pela queda de volume movimentado no período em função da queda nas importações pela Argentina;
- Índice de Pontualidade Rodoviária² de 93,9% no 1T22.



² Indicador que mede o % das operações rodoviárias de coleta ou entrega que chega no horário agendado com o cliente sem qualquer atraso.

Custo dos Serviços Prestados (CSP) Navegação Costeira

Custo dos Serviços Prestados R\$ MM	1T22	1T21	1T22 vs. 1T21
Custo dos Serviços Prestados	(199,1)	(182,2)	9,3%
Custo dos Serviços Prestados (Contêiner)	(168,9)	(144,3)	17,1%
Custo Variável (Contêiner)¹	(85,4)	(73,3)	16,4%
<i>Margem de Contribuição (Contêiner)²</i>	<i>68,2%</i>	<i>61,8%</i>	<i>6,5 p.p.</i>
Custo Fixo (Contêiner)	(83,6)	(71,0)	17,7%
<i>Running Costs</i>	<i>(34,4)</i>	<i>(32,0)</i>	<i>7,6%</i>
Combustíveis	(32,4)	(23,9)	35,8%
Custos Portuários	(13,2)	(12,7)	4,1%
Afretamento de Navios Contêineiros	0,0	0,0	-100,0%
Outros Custos Fixos	(3,5)	(2,4)	44,2%
Custo Fixo de Afretamento de Navios Ro-Ro (Veículos)	(30,1)	(37,8)	-20,4%

⁽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)

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

1T22 x 1T21

■ Custo Variável (Contêineres)

Custo Variável de Contêineres no 1T22 versus 1T21, maior em 16% devido a:

- Aumento nas despesas com movimentação de contêineres na navegação em linha com o aumento de volume (8%);
- Incremento no custo de transporte rodoviário devido ao aumento no custo do frete em aproximadamente 24% pela alta do diesel no período, na média trimestral, em mais de 45%;

■ Custo Fixo (Contêineres)

- Variação no Custo Fixo de Contêineres sobretudo por conta do aumento no custo de combustível (*bunker*) no 1T22 pelo aumento do preço em relação ao período comparativo 1T21 (52,9% em Reais);
- Apesar do impacto no custo, houve redução no consumo de combustível em relação ao comparativo, dadas as melhorias implementadas nas embarcações durante as docagens ao longo de 2021, gerando melhor performance operacional e tendo como consequência o menor consumo em toneladas;
- Desconsiderando os custos incorridos pela entrada em operação do Log-In Discovery, mantivemos os *running costs* no mesmo patamar do período comparativo;
- Redução em aproximadamente 40% dos custos incorridos em gastos adicionais de pré-embarque com as medidas de prevenção contra a COVID, indicando tendência de normalização e retorno ao período pré-pandemia;



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

- Redução no custo de afretamento de navios *Ro-Ro* para o transporte de veículos entre o Brasil e a Argentina em função do menor volume de automóveis transportados na comparação entre períodos.

Bunker

Preço Médio do Bunker MM	1T22	1T21	1T22 vs. 1T21
Bunker (US\$)	764	477	60,2%
Taxa de câmbio (R\$)	5,23	5,48	-4,6%
Bunker (R\$)	3.996	2.614	52,9%

A Companhia divulga periodicamente a seus clientes o reajuste do preço do frete marítimo para refletir a variação do valor do bunker, através da taxa emergencial, a cada intervalo de 30 dias (com base no preço médio dos 30 dias anteriores).

Preço Médio do Bunker por Tonelada (R\$)

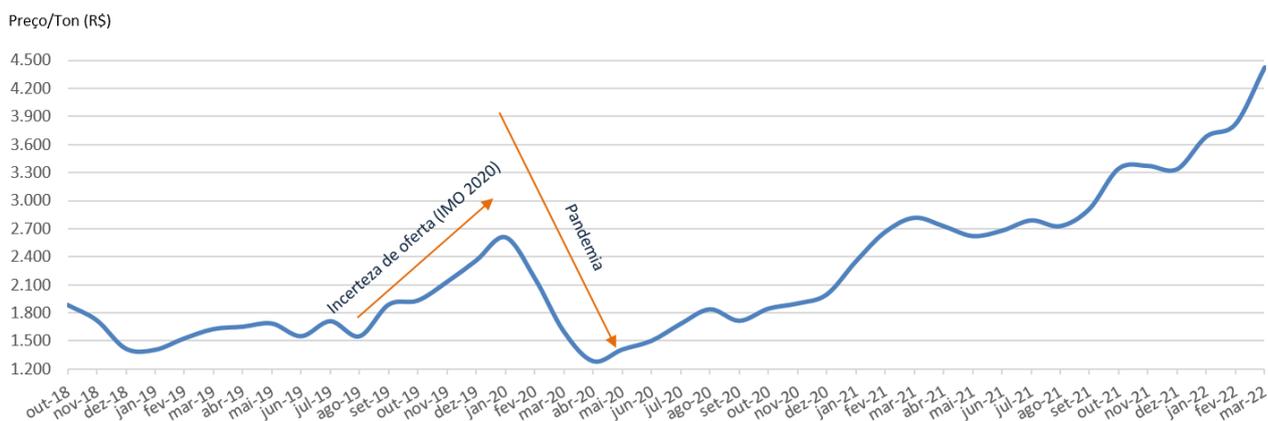


Gráfico de out/18 até mar/22. Fontes: Petrobras (cotação do *bunker* no porto de Santos em dólares) e Banco Central (taxa de câmbio Real x Dólar – PTAX)

EBITDA Navegação Costeira

EBITDA Navegação Costeira R\$ MM	1T22	1T21	1T22 vs. 1T21
Receita Operacional Líquida	299,6	230,7	29,8%
Custo dos Serviços Prestados	(199,1)	(182,2)	9,3%
Despesas Operacionais	(10,5)	(7,9)	34,0%
AFRMM	14,8	11,9	24,0%
Depreciação e Amortização	(23,2)	(21,3)	9,1%
EBIT	81,5	31,3	160,2%
<i>Margem EBIT</i>	<i>27,2%</i>	<i>13,6%</i>	<i>13,6 p.p.</i>
(+) Depreciação e Amortização	23,2	21,3	9,1%
EBITDA	104,8	52,6	99,1%
<i>Margem EBITDA</i>	<i>35,0%</i>	<i>22,8%</i>	<i>12,2 p.p.</i>
AFRMM Não Recorrente ⁽¹⁾	0,0	0,0	n.a.
EBITDA Ajustado	104,8	52,6	99,1%
<i>Margem EBITDA</i>	<i>35,0%</i>	<i>22,8%</i>	<i>12,2 p.p.</i>

Significativo incremento dos volumes nos trades Cabotagem e Mercosul, além do aumento da ROL unitária, permitindo a elevação da receita em 29,8%. Ainda, houve a manutenção dos custos unitários ao mesmo nível de 2021, gerando um EBITDA recorde para Navegação Costeira.

Soluções Logísticas (3PL)

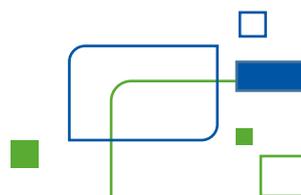
Em Soluções Logísticas (3PL - *Third-party Logistics*) a Log-In oferece soluções customizadas para os clientes em complemento ao transporte marítimo e serviços portuários (TVV), sendo responsável por toda a cadeia logística do cliente. No 1T22, EBITDA e Receita cresceram como consequência da estratégia que está em implementação com a prestação de serviços em soluções logísticas customizadas para o mercado, com novos contratos sendo firmados.

EBITDA Soluções Logísticas (3PL)

EBITDA Soluções Logísticas 3PL R\$ MM	1T22	1T21	1T22 vs. 1T21
Receita Operacional Líquida	11,7	6,2	89,2%
Custos dos Serviços Prestados	(5,4)	(2,2)	140,8%
Outras Receitas (Despesas) Operacionais	(0,1)	(0,1)	49,8%
Depreciação e Amortização	(1,9)	(1,8)	8,4%
EBIT	4,4	2,1	103,1%
<i>Margem EBIT</i>	<i>37,1%</i>	<i>34,5%</i>	<i>2,5 p.p.</i>
(+) Depreciação e Amortização	1,9	1,8	8,4%
EBITDA	6,3	3,9	60,4%
<i>Margem EBITDA</i>	<i>53,3%</i>	<i>62,9%</i>	<i>-9,6 p.p.</i>

Em Soluções Logísticas (3PL), houve aumento da ROL e dos custos por conta de novos contratos iniciados em 2021. A queda da margem no trimestre ocorreu pelo início de novas operações e diversificação de cargas.

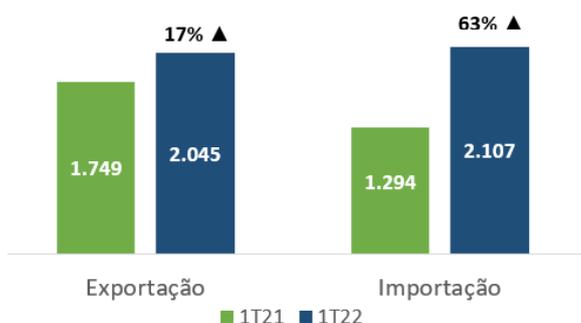
Nas Soluções Logísticas Integradas estão contemplados os negócios de Navegação e Soluções Logísticas (3PL), que contabilizaram juntos no 1T22 o montante de R\$ 311,3 milhões em Receita Líquida.



Terminal Portuário (TVV)

Para contextualizar o TVV na região onde está localizado, apresentamos alguns dados estatísticos de comércio exterior no Estado do Espírito Santo. Olhando para o 1T22, tanto a exportação quanto a importação apresentaram crescimento:

Exportações e Importações - Espírito Santo (US\$ Milhões)



Fonte: Elaborado a partir de dados do Comexstat.



O minério de ferro continua em destaque na exportação do estado do Espírito Santo, com variação positiva de 13%. Os produtos laminados planos, de ferro ou aço aumentaram significativamente nesse trimestre, com variação positiva de 492%, quando comparados ao mesmo período do ano passado, conforme tabela abaixo:

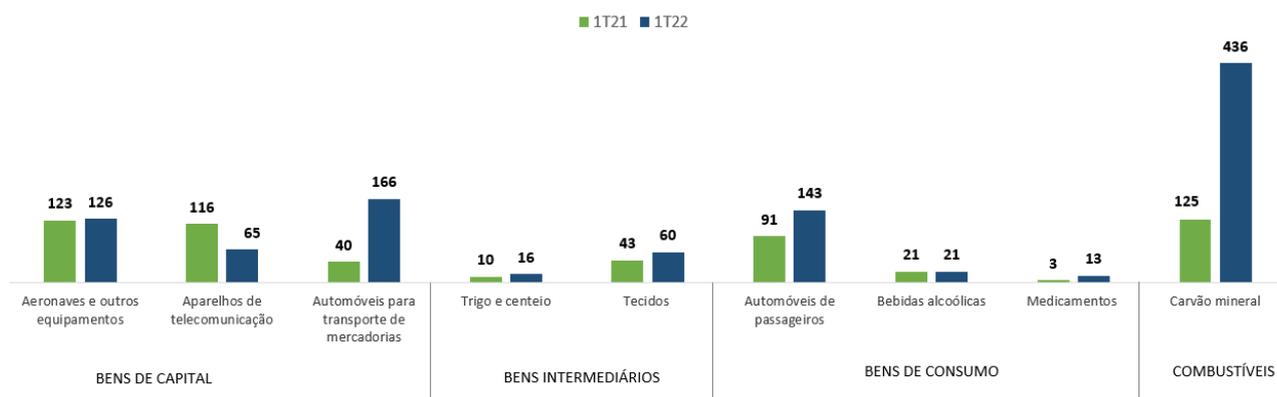
Principais Produtos Exportados - Espírito Santo (US\$ Milhões)

Produtos Exportados	1T22	1T21	1T22 vs. 1T21
Minérios de ferro	547	484	13%
Produtos semimanuf. de ferro ou aço	387	472	-18%
Produtos laminados planos, de ferro ou aço	260	44	492%
Óleos brutos de petróleo	213	145	47%
Cal, cimento e materiais de construção	185	191	-3%
Celulose	129	122	6%
Café não torrado	124	136	-9%
Demais Produtos - Indústria de Transformação	48	40	21%
Especiarias	45	43	5%
Demais Produtos - Indústria Extrativa	14	8	66%
Outros	92	63	45%
Total	2.045	1.749	17%

Fonte: Comexstat

Na análise da importação no Espírito Santo, os automóveis seguem representando uma parcela importante. Além disso, a importação de carvão mineral cresceu significativamente em 1T22 quando comparado ao mesmo período do ano passado, conforme gráfico a seguir.

Principais Produtos Importados, Espírito Santo (US\$ Milhões)

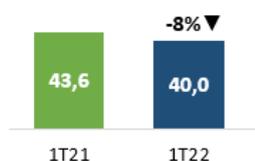


Fonte: Elaborado a partir de dados do Comexstat

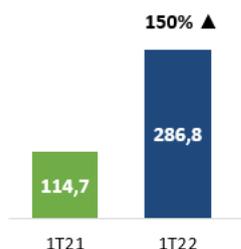
Nas próximas páginas encontram-se os principais indicadores do TVV, cujo desempenho foi alavancado por novos clientes e novos negócios, reforçando o perfil do TVV como um terminal multipropósito.

Volumes TVV

Movimentação de Contêineres (Mil)



Movimentação de Carga Geral (Mil Toneladas)



- Ao longo de 2021, o TVV começou a trabalhar cada vez mais como um terminal multipropósito com foco em trazer carga geral e redirecionamento no uso do pátio;
- A queda de 8% nos volumes de contêineres refletiu a retração econômica no Brasil e nos principais destinos internacionais de cargas;
- No período comparativo, 1T21, ocorreu movimentação acima do esperado para primeiro trimestre devido a retomada após grande retração em 2020 pelo início da pandemia;
- Cenário global desfavorável com redução na demanda por algumas das principais cargas, como o café, e impacto do aumento do frete marítimo internacional também aparecem como impactos negativos.

- Recorde histórico no volume movimentado de carga geral pelo TVV, com destaque para o crescimento de produtos siderúrgicos, como placas de aço e bobinas;
- No 1T22 houve destaque pela entrada em operação dos novos guindastes, trazendo maior produtividade;
- Captura de novas cargas, crescimento dos volumes movimentados e atividades acessórias operadas pela diversificação do TVV seguem como pontos relevantes;
- Aumento na movimentação de veículos pela operação do TEV – Área 5 desde o 2T21, espaço destinado para a armazenagem e movimentação exclusiva de veículos.



Receita TVV (ROL)

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



- ROL histórica beneficiada pelos maiores volumes movimentados em carga geral com produtos siderúrgicos, como placas de aço, e com granéis, como fertilizantes, entre os destaques. Ainda, melhor precificação da carga geral também beneficiou positivamente a receita no 1T22;
- Crescimento da receita em armazenagem e outros serviços como resultado do TVV operando como prestador de serviços logísticos acessórios.

1T22 x 1T21

Custo dos Serviços Prestados (CSP) TVV

Custo dos Serviços Prestados R\$ MM	1T22	1T21	1T22 vs. 1T21
Custo dos Serviços Prestados	(43,6)	(30,1)	44,8%
Carga e descarga	(22,0)	(14,7)	49,3%
Pessoal	(12,4)	(9,5)	30,9%
Outros	(9,2)	(5,9)	56,0%

1T22 x 1T21

- Aumento de custos no período devido a maiores volumes de carga geral, principalmente na movimentação de produtos siderúrgicos, granéis e máquinas/equipamentos para a indústria;
- Aumento em outros custos devido ao início da operação de veículos no TEV – Área 5 no segundo trimestre de 2021 e maiores gastos com diesel por conta do aumento do preço e do consumo. Ainda, houve aumento nas linhas de manutenções de equipamentos, investimentos em tecnologia e outros.



EBITDA TVV

EBITDA TVV R\$ MM	1T22	1T21	1T22 vs. 1T21
Receita Operacional Líquida	77,1	59,8	29,0%
Custo dos Serviços Prestados	(43,6)	(30,1)	44,8%
Despesas Operacionais	(1,5)	(1,3)	18,1%
Depreciação e Amortização	(4,5)	(3,4)	31,3%
EBIT	27,5	25,0	10,2%
<i>Margem EBIT</i>	<i>35,7%</i>	<i>41,8%</i>	<i>-6,1 p.p.</i>
(+) Depreciação e Amortização	4,5	3,4	31,3%
EBITDA	32,0	28,4	12,7%
<i>Margem EBITDA</i>	<i>41,5%</i>	<i>47,5%</i>	<i>-6,0 p.p.</i>

O EBITDA do 1T22 foi positivamente impactado pelo aumento dos volumes de carga geral movimentados no período, com destaque para produtos siderúrgicos, como bobinas e placas de aço, além do crescimento de receitas acessórias com aumento nos serviços de armazenagens de contêineres. Ainda, o resultado está em linha com a estratégia de tornar o TVV um terminal multipropósito, conseguindo diversificar cargas em momentos de retração da carga de contêineres. O impacto negativo na margem EBITDA ocorreu pela menor movimentação de contêineres no período, considerando que estas cargas têm melhor margem operacional. A chegada dos novos guindastes, importantes para aumentar a produtividade do TVV, impactou os custos fixos pela contratação de funcionários para suportar a operação.

Combinação de Negócio

Tecmar

A Companhia celebrou em março/2022 o Contrato de Compra e Venda de Quotas e Outras Avenças de quotas para adquirir 100% do capital social da Tecmar Transportes. No mesmo mês, após o cumprimento das condições suspensivas do Contrato, foi fixado o preço de aquisição da Tecmar no valor de R\$ 102.764.218,24, o qual foi pago em uma parcela à vista correspondente a 27%, com o restante a ser pago em 5 (cinco) parcelas anuais sujeitas a atualização com base na variação do CDI.

A Tecmar foi fundada em 2001 por experientes profissionais do setor de transporte rodoviário e iniciou suas atividades atendendo inicialmente as regiões Nordeste e Sul do Brasil. Após acelerado crescimento e ampliações da estrutura operacional, a Tecmar se mudou em 2011 para sua sede atual em Embu das Artes com área de 66.000 m².

Ainda, a Tecmar atende nichos específicos que demandam experiência e elevado grau de especialização de transporte, além de possuir uma base diversificada de clientes, com foco nas regiões Sudeste, Nordeste e Sul, e baixa concentração de vendas. Esta aquisição está alinhada à estratégia da Companhia de buscar diversificar os negócios.

Como parte do processo de *business combination*, 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 será consolidado na Demonstração de Resultado.



Investimentos e Dívida

Investimentos (CAPEX)

CAPEX R\$ MM	1T22	1T21
Investimentos de capital	2,6	115,8
Investimentos recorrentes	13,7	7,0
Total	16,3	122,8

1T22 x 1T21

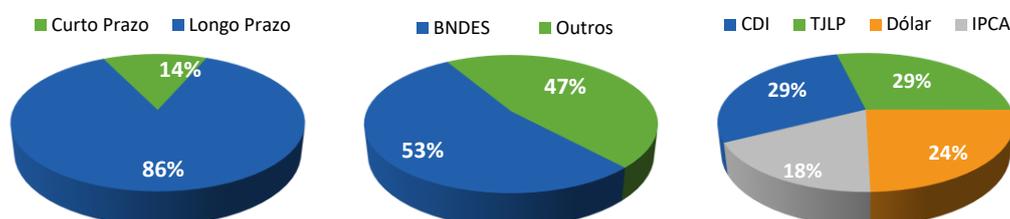
No 1T22, ocorreram investimentos de capital de R\$2,6 milhões devido ao início da fase 2 do projeto de modernização e expansão da capacidade no TVV, que prevê a modernização do Terminal, incluindo aquisição de equipamentos e automação de sistemas. O montante de investimentos recorrentes decorreu principalmente das docagens.

No 1T21, o CAPEX de R\$122,8 milhões é composto basicamente por investimentos de capital referentes à aquisição da sétima embarcação própria da Log-In, o Log-In Discovery.

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

Dívida R\$ MM	31/03/21	30/06/21	30/09/21	31/12/21	31/03/22
BNDDES - Construção Naval Descontinuada	576,2	530,9	540,1	535,0	485,5
BNDDES - Navios em Operação	329,2	299,4	304,7	300,8	268,7
Capital de Giro	337,3	0,0	0,0	0,0	0,0
Debêntures	165,2	509,2	506,9	653,2	659,0
Outras	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Dívida Bruta	1.407,9	1.339,4	1.351,7	1.489,0	1.413,2
Caixa	578,6	555,8	556,1	606,5	560,3
Dívida Líquida	829,3	783,7	795,6	882,5	852,8
Ebitda UDM	316,4	352,0	374,4	369,1	412,8
Dívida Líquida/EBITDA UDM	2,6 x	2,2 x	2,1 x	2,4 x	2,1 x

Abertura da Dívida por Prazo, por Credor e por Indexador



Em 31 de março de 2022, a Companhia possuía uma dívida líquida de R\$852,8 milhões e uma dívida bruta de R\$1.413,2 milhão, com custo médio de 12,73% a.a., sendo 86% da mesma com amortização no longo prazo.

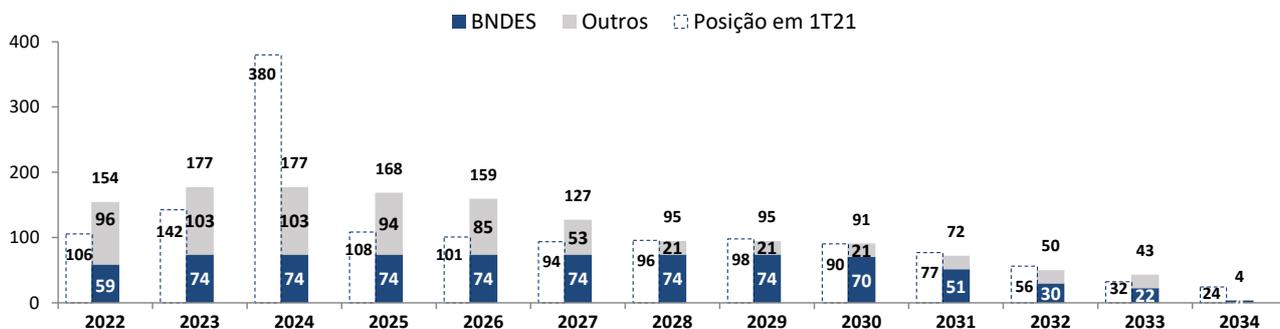
Estamos mantendo o nível da Dívida Líquida/ EBITDA UDM em 2,1, considerado em um patamar controlado com a gestão otimizada do caixa e o controle do endividamento.

Não houve emissão de novas dívidas em relação a dezembro de 2021. Todavia, as dívidas de Construção junto ao BNDDES com recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM) para construção de navios no Brasil, são, em parte, fixadas em

dólares (R\$347 milhões), com vencimentos mensais até 2034. Sendo assim, apesar da variação cambial relevante no resultado devido ao Ajuste a Valor Presente do fluxo futuro, tal variação cambial não tem impacto caixa material no curto prazo, sendo apenas de R\$0,6 milhão nas parcelas do 1T22.

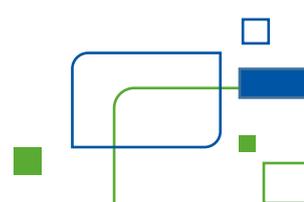
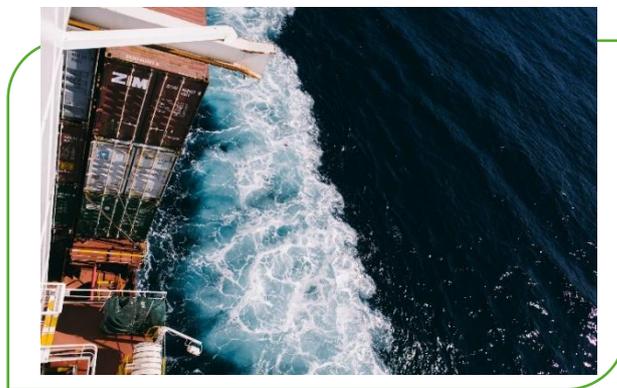
Cronograma de Amortização da Dívida

Cronograma de Amortização do Principal (R\$ MM) - 1T22



Eventos Subsequentes

Não houve evento subsequente relevante no trimestre.



Anexo I - Composição do EBITDA Consolidado

Composição do EBITDA R\$ MM	1T22	1T21	1T22 vs. 1T21
Navegação Costeira	104,8	52,6	99,1%
Terminal de Vila Velha (TVV)	32,0	28,4	12,7%
3PL	6,3	3,9	60,4%
G&A e Outras Despesas ⁽¹⁾	(28,9)	(14,4)	99,8%
EBITDA	114,1	70,5	62,0%
Stock Options	0,0	0,0	n.a.
AFRMM Não Recorrente	0,0	0,0	n.a.
EBITDA Ajustado	114,1	70,5	62,0%

⁽¹⁾ G&A e Outras Despesas - valores não alocados aos negócios: Despesas Gerais e Administrativas do grupo, explicadas anteriormente.

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

Reconciliação EBITDA R\$ MM	1T22	1T21
Lucro (Prejuízo)	60,3	(21,3)
IR/CSLL	10,3	(5,1)
Resultado Financeiro	11,7	68,1
Depreciação e Amortização	31,9	28,7
EBITDA	114,1	70,5
Ajustes de Eventos Não-recorrentes	0,0	0,0
EBITDA Ajustado	114,1	70,5

Anexo III - Fluxo de Caixa Consolidado

Demonstrativo de Fluxo de Caixa R\$ MM	31/03/22	31/03/21
Lucro (Prejuízo) do exercício	60,3	(21,3)
Ajustes por:		
Resultado de equivalência patrimonial	-	-
Depreciação e amortização	31,9	29,0
Imposto de renda e contribuição social	10,3	(5,1)
Provisão (reversão) para riscos e correção monetária	0,9	(0,3)
Serviços de transportes de containeres	-	17,0
Despesa com plano de opção de ações	0,6	1,4
Juros, encargos e variação cambial, líquidas	8,7	64,4
Baixas de projetos não concluídos	-	-
Crédito de isenção ICMS da base do cálculo PIS/COFINS	-	-
Recursos com subvenção – AFRMM aplicados	(14,8)	(11,9)
Receitas de aplicações financeiras	(11,9)	-
Provisão (reversão) de participação no resultado	6,3	-
Outros	(7,8)	0,8
Variações de ativos e passivos:		
Contas a receber de clientes e valores a receber de partes relacionadas	4,7	(11,6)
Estoques	(3,6)	(3,7)
Tributos a recuperar ou compensar	3,4	10,0
Fundo da Marinha Mercante - AFRMM	10,6	9,7
Sinistros a recuperar	(2,9)	35,7
Outros ativos	(6,1)	(10,9)
Depósitos judiciais	(0,6)	(0,0)
Salários e encargos sociais	(4,5)	(2,8)
Impostos e contribuições a recolher	(1,6)	(11,8)
Fornecedores e provisões operacionais e valores a pagar a partes relacionadas	7,5	(36,3)
Pagamentos de provisão para riscos	(2,5)	(0,5)
Outros passivos	(3,5)	1,4
Fluxo de caixa das atividades operacionais	85,8	53,1
Integralização de capital e AFAC	-	-
Aquisição de participação acionária	(27,1)	-
Mútuos concedidos com controladas	3,8	-
Adições ao imobilizado e intangível líquidas	(25,8)	(122,6)
Aplicações financeiras	59,5	112,2
Fluxo de caixa das atividades de investimento	10,3	(10,3)
Fluxo de caixa das atividades de financiamento	(99,3)	(61,5)
Aumento (redução) no caixa e equivalentes	(3,2)	(18,8)
Caixa e equivalentes no início do exercício	216,3	101,3
Caixa e equivalentes no final do exercício	213,1	82,5

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

	Ativo		Passivo	
	31/03/22	31/12/21	31/03/22	31/12/21
CIRCULANTE			CIRCULANTE	
Caixa e Equivalentes de Caixa	216,9	216,3	Empréstimos, Financiamentos e Debêntures	223,7
Aplicações Financeiras	343,4	390,2	Obrigações com Arrendamento Mercantil	47,5
Contas a Receber	283,7	214,6	Fornecedores e Provisões Operacionais	160,2
Estoques	44,2	40,6	Impostos e Contribuições a Recolher	39,7
Tributos a Recuperar ou Compensar	42,7	52,5	Salários e Encargos Sociais	40,4
AFRMM	20,3	17,1	Outros	12,0
Outros	54,1	33,4		523,7
	1.005,3	964,7		489,6
NÃO CIRCULANTE			NÃO CIRCULANTE	
Aplicações Financeiras	-	0,8	Empréstimos, Financiamentos e Debêntures	1.215,2
Imposto de Renda e Contribuição Social Diferidos	242,5	257,1	Obrigações com Arrendamento Mercantil	198,5
Tributos a Recuperar ou Compensar	42,1	35,7	Provisões para Riscos	66,4
Depósitos Judiciais	21,8	21,2	Imposto de Renda e Contrib. Social Diferidos	27,3
AFRMM	17,4	16,7	Outros	75,7
Direito de Uso - Arrendamento Mercantil	254,9	217,0		1.583,2
Outros	1,8	1,8		1.493,6
	580,4	550,2	PATRIMÔNIO LÍQUIDO	
Investimentos			Capital Social	1.314,9
Imobilizado	1.028,3	893,2	Reservas	29,6
Ativos Intangíveis	36,8	30,4	Ações em Tesouraria	(50,9)
	1.065,2	923,6	Prejuízos Acum. e Ajuste de Conversão	(749,7)
	1.645,6	1.473,8		543,9
			Não Controladores	0,1
TOTAL DO ATIVO	2.650,9	2.438,5	TOTAL DO PASSIVO	2.650,9
				2.438,5

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 3PL: operações de armazenagem e *cross-docking* integradas aos serviços da Navegação Costeira e Terminais.

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. Ainda, recentemente houve a aquisição da Tecmar Transportes, uma empresa do setor de transporte rodoviário com mais de 20 anos de experiência no mercado.

Em 31 de março de 2021, a frota da Companhia somava uma capacidade nominal de 18.050 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
Log-In Discovery	Próprio	2.550	-

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.