



RESULTADOS 3T20 / 9M20

Log-In Logística Intermodal S.A.

11 DE NOVIEMBRE DE 2020

Eventuais declarações sobre eventos futuros estão expostas a riscos e incertezas e sujeitas a alterações decorrentes, entre outros fatores, do comportamento do mercado, da situação econômica e política do Brasil, da indústria, dos mercados internacionais e de modificações legislativas e regulamentares. As informações apresentadas são inteiramente baseadas nas expectativas da Administração da Companhia quanto ao seu desempenho futuro, não constituindo qualquer garantia de resultados e criação de valor ao acionista da Log-In. Nesse sentido, tais informações não devem ser consideradas como uma recomendação de investimento, devendo os potenciais investidores realizarem sua própria análise e avaliação. A empresa esclarece, ainda, que eventuais previsões não serão obrigatoriamente atualizadas, devendo ser consideradas apenas na data em que foram feitas. Ademais, informações de terceiros são de exclusiva responsabilidade dos mesmos.

- **A Log-In obteve resultados recordes no 3T20 e nos 9M20:**
 - EBITDA Ajustado recorde de R\$83,9 MM no 3T20 (19,9% superior ao 3T19) e de R\$204,8 MM nos 9M20 (9,3% superior aos 9M19);
 - EBITDA Ajustado da Navegação Costeira recorde de R\$76,9 MM no 3T20 (37,6% acima do 3T19) e de R\$179,3 MM nos 9M20 (14,9% superior aos 9M19);
 - EBITDA do TVV recorde de R\$67,2 MM nos 9M20 (7,3% acima dos 9M19).

- ROL da Navegação Costeira recorde de R\$241,2 milhões no 3T20, 10,0% superior ao 3T19.

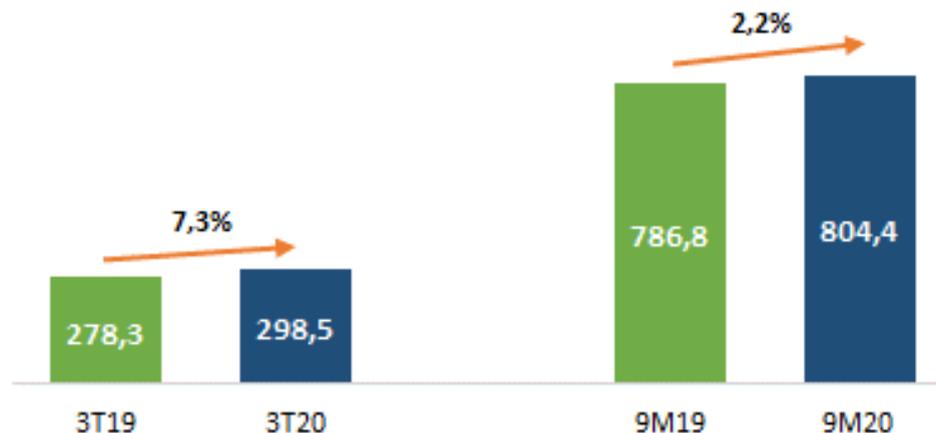
- Log-In atingiu Lucro Líquido de R\$9,1 MM no 3T20 (R\$26,3 MM superior ao resultado do 3T19).

- Em 16 de julho de 2020, a **Fitch Ratings** atribuiu à Log-In, pela primeira vez, o rating nacional de longo prazo **'BBB+ (bra)'**, com **perspectiva estável**.

- Em 22 de setembro de 2020, o **TVV** celebrou aditamento do contrato de **arrendamento portuário**, prorrogando seu prazo de vigência **por mais 25 anos**, até setembro de 2048.

RECEITA OPERACIONAL LÍQUIDA (ROL)

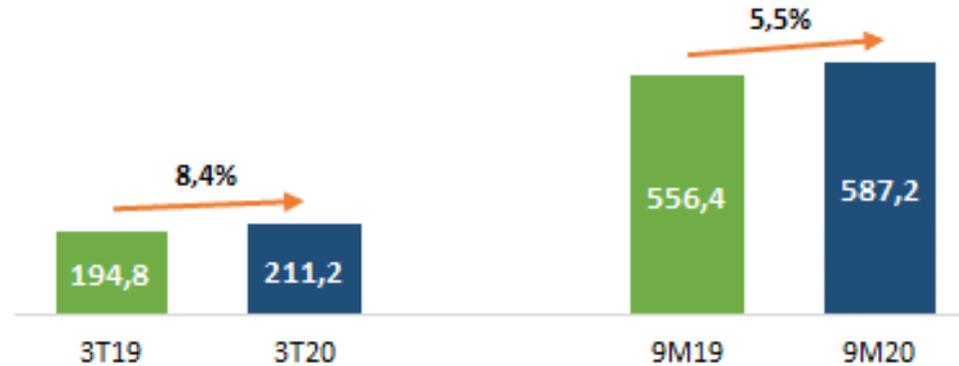
(R\$ MM)



- Aumento do volume de contêineres transportados na Navegação Costeira, com crescimento da Cabotagem que possui maior valor unitário;
- Sucesso da estratégia comercial focada em captar volumes das indústrias menos afetadas pela pandemia no 2T20 e retomada dos segmentos mais impactados já no 3T20;
- Impacto positivo da desvalorização do Real nas receitas fixadas em Dólar (*Feeder* e Mercosul).

CUSTO DOS SERVIÇOS PRESTADOS (CSP)

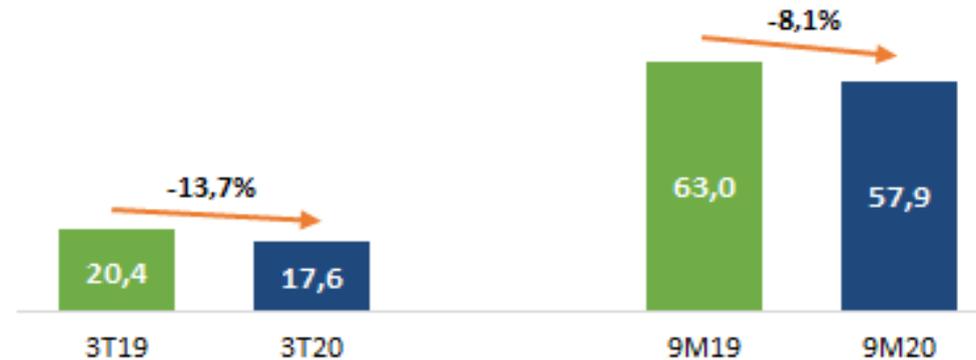
(R\$ MM)



- Início da operação de navios próprios em dez/19 e em mai/20 em substituição a navios afretados que foram devolvidos aos armadores em mar/20 e mai/20, quando ocorre a redução do custo de afretamento, como contrapartida;
- Custos portuários atrelados ao dólar (rebocadores e escalas no Mercosul);
- Custos adicionais com procedimentos de pré-embarque e cuidados de prevenção à COVID-19 para os marítimos;
- Nos 9M20, aumento do custo de combustível, devido ao preço médio do bunker mais elevado (11,8%) vs 9M19.

DESPESAS OPERACIONAIS

(R\$ MM)



- Redução de despesas, em função da pandemia: funcionários em *home-office* desde março/20 e redução de viagens;
- Foco em redução de G&A e otimização de processos visando a preservação do caixa;
- Por outro lado, nos 9M20, ocorreu o impacto negativo não recorrente (R\$10,2 MM) do reconhecimento antecipado de custo de programa do plano de opções da Companhia, sem impacto no caixa. Se excluído o evento não recorrente, tem-se redução de 24,8% das despesas nos 9M20.

AFRMM

(R\$ MM)

| AFRMM R\$ MM | 3T20 | 3T19 | 3T20 vs. 3T19 | 9M20 | 9M19 | 9M20 vs. 9M19 |
|----------------------|-------------|------------|------------------|-------------|-------------|------------------|
| AFRMM do período | 14,2 | 6,9 | 105,8% | 35,3 | 19,9 | 77,4% |
| AFRMM não recorrente | 0,0 | 0,0 | n.a. | 0,0 | 23,0 | n.a. |
| AFRMM Total | 14,2 | 6,9 | 105,8% | 35,3 | 42,9 | -17,7% |

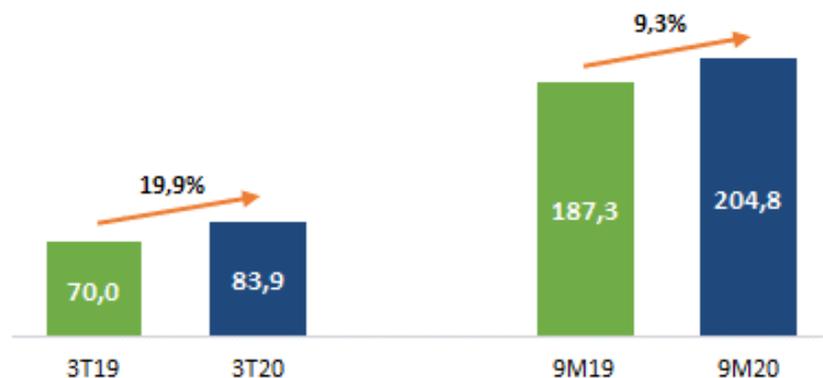
- As receitas de AFRMM do período cresceram 105,8% no 3T20 e 77,4% nos 9M20 devido ao início da operação dos navios próprios Log-In Polaris, em 2 dezembro de 2019, e Log-In Endurance, em 1 de maio de 2020. Esses navios substituíram duas embarcações afretadas que não geravam AFRMM.
- 100% da frota atual da Companhia, composta por 6 navios próprios, está habilitada a gerar AFRMM.
- O AFRMM não recorrente, que impactou positivamente os resultados dos 9M19, resultou de processo de AFRMM judicializado (2T19) e reconhecimento de AFRMM extemporâneo (1T19).

EBITDA

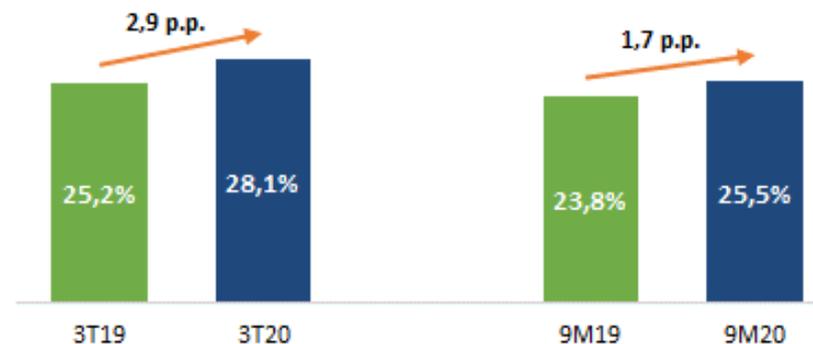
(R\$ MM) e (%)

| EBITDA R\$ MM | 3T20 | 3T19 | 3T20 vs. 3T19 | 9M20 | 9M19 | 9M20 vs. 9M19 |
|------------------------|-------|-------|------------------|-------|-------|------------------|
| EBITDA | 83,9 | 70,0 | 19,9% | 194,6 | 210,3 | -7,5% |
| Margem EBITDA | 28,1% | 25,2% | 2,9 p.p. | 24,2% | 26,7% | -2,5 p.p. |
| EBITDA Ajustado | 83,9 | 70,0 | 19,9% | 204,8 | 187,3 | 9,3% |
| Margem EBITDA Ajustado | 28,1% | 25,2% | 2,9 p.p. | 25,5% | 23,8% | 1,7 p.p. |

EBITDA Ajustado (R\$ MM)

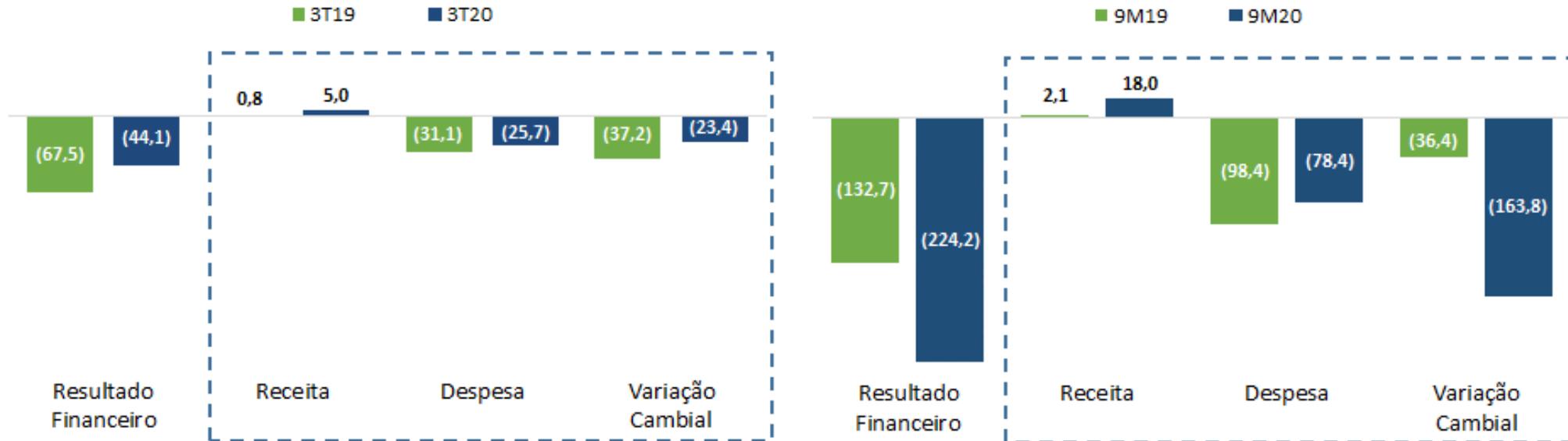


Margem EBITDA Ajustado (%)



RESULTADO FINANCEIRO

(R\$ MM)



- No 3T20, Resultado Financeiro de -R\$44,1 MM por menor impacto de **variação cambial negativa** no período de 2,9%.
- Nos 9M20, o impacto da variação cambial negativa foi superior, em função da forte desvalorização do Real de 40,0%.
- A variação cambial é basicamente um **impacto contábil** e não tem efeito relevante no caixa. O efeito caixa sobre a dívida amortizada no 3T20 foi de R\$0,2 MM e nos 9M20 foi de R\$1,0 MM.
- A variação cambial incide, principalmente, sobre financiamentos de longo prazo (até 2034) junto ao BNDES, que têm parcelas indexadas ao Dólar no montante de R\$469,7 MM para a construção de navios e sobre outros passivos, tais como: contratos de leasing de contêineres, obrigação de Sale & Lease Back e outras contas a pagar/receber.
- Vale destacar que a Log-In possui receitas atreladas ao Dólar nos segmentos Mercosul e Feeder da Navegação Costeira e nos serviços acessórios do TVV, gerando um hedge operacional para os custos fixados em Dólar.

RESULTADO 3T20 e 9M20

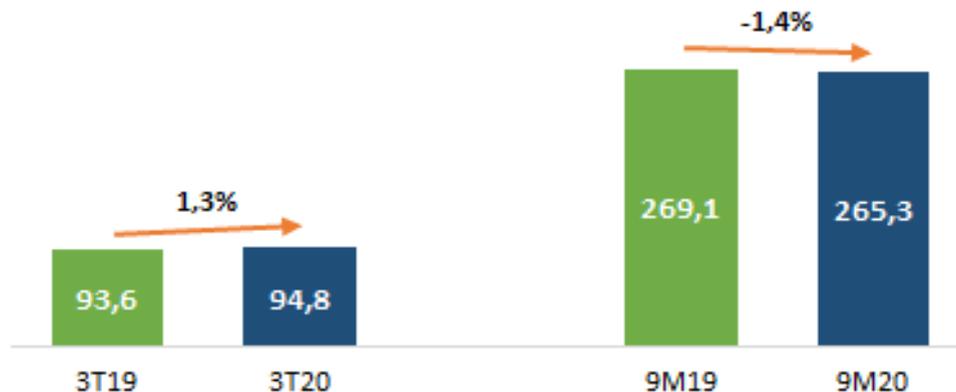
(R\$ MM)

| Resultado Consolidado R\$ MM | 3T20 | 3T19 | 3T20 vs. 3T19 | 9M20 | 9M19 | 9M20 vs. 9M19 |
|---------------------------------|---------|---------|------------------|---------|---------|------------------|
| Receita Operacional Líquida | 298,5 | 278,3 | 7,3% | 804,4 | 786,8 | 2,2% |
| Custo dos Serviços Prestados | (211,2) | (194,8) | 8,4% | (587,2) | (556,4) | 5,5% |
| Despesas Operacionais | (17,6) | (20,4) | -13,7% | (57,9) | (63,0) | -8,1% |
| AFRMM | 14,2 | 6,9 | 105,8% | 35,3 | 42,9 | -17,7% |
| EBITDA | 83,9 | 70,0 | 19,9% | 194,6 | 210,3 | -7,5% |
| EBITDA Ajustado | 83,9 | 70,0 | 19,9% | 204,8 | 187,3 | 9,3% |
| Depreciação e Amortização | (27,9) | (24,1) | 15,8% | (78,1) | (70,9) | 10,2% |
| EBIT | 56,0 | 45,9 | 22,0% | 116,5 | 139,4 | -16,4% |
| Resultado Financeiro | (44,1) | (67,5) | -34,7% | (224,2) | (132,7) | 69,0% |
| EBT | 11,9 | (21,6) | n.a. | (107,7) | 6,7 | n.a. |
| IR / CSLL | (2,8) | 4,4 | n.a. | (12,6) | (9,0) | 40,0% |
| Lucro (Prejuízo) | 9,1 | (17,2) | n.a. | (120,3) | (2,3) | 5130,4% |



NAVEGAÇÃO COSTEIRA

VOLUME DE CONTÊINERES (Mil TEUs)



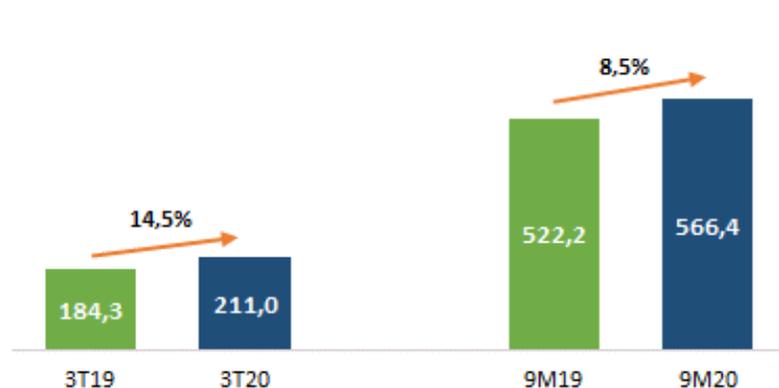
- Neste trimestre, a Companhia começou a trabalhar com uma base de clientes mais ampla, pois os volumes captados ao longo do 2T20, de indústrias menos impactadas pela pandemia, se somaram à retomada das cargas de setores que sofreram mais, destinadas a abastecer o varejo e shopping centers, por exemplo.
- No 3T20, crescimento puxado pelos volumes na Cabotagem e no Mercosul, pela conversão de cargas do modal rodoviário.
- Nos 9M20, redução do volume mitigada pelo crescimento da Cabotagem, segmento que possui maior valor unitário, o que representa uma melhora do mix.



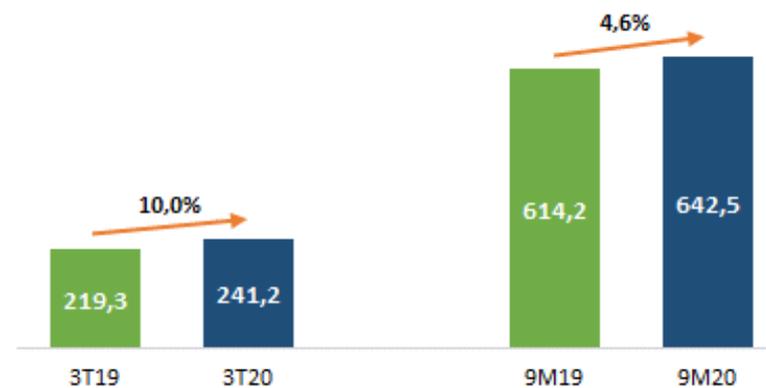
NAVEGAÇÃO COSTEIRA

RECEITA OPERACIONAL LÍQUIDA (ROL) (R\$ MM)

ROL CONTÊINERES



ROL TOTAL NAVEGAÇÃO COSTEIRA



ROL Contêineres

- Crescimento de volumes, com melhora do mix de cargas;
- Impacto positivo da desvalorização do Real nas receitas fixadas em Dólar (Mercosul e Feeder);
- Crescimento da ROL/TEU: +13,0% no 3T20 e +10,0% nos 9M20.

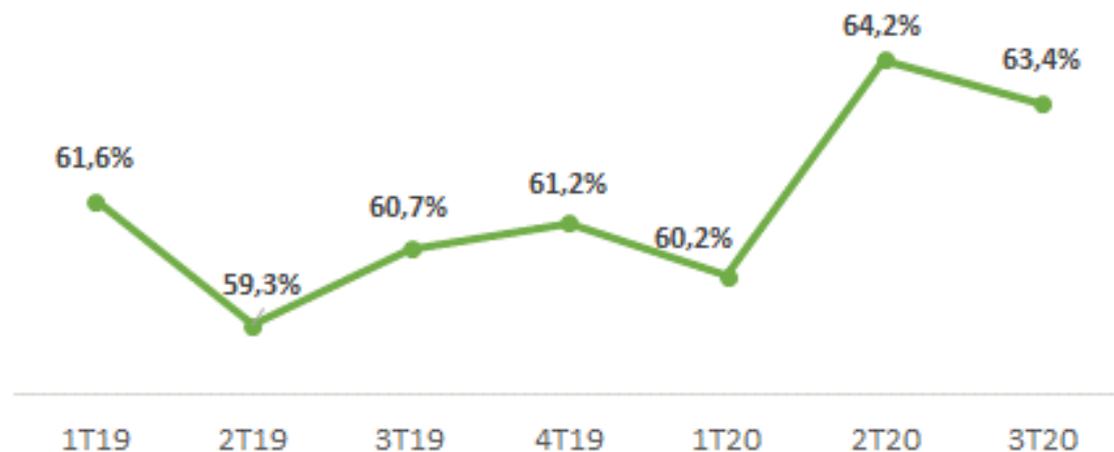
ROL Total da Navegação Costeira

- Soma-se à ROL Contêineres, acima explicada, a receita de transporte de veículos entre o Brasil e a Argentina em navios *Ro-Ro*, que teve queda em função da menor atividade desse segmento.



NAVEGAÇÃO COSTEIRA

MARGEM DE CONTRIBUIÇÃO - CONTÊINERES (%)



O crescimento da Margem de Contribuição da Navegação Costeira (Contêineres) reflete, principalmente:

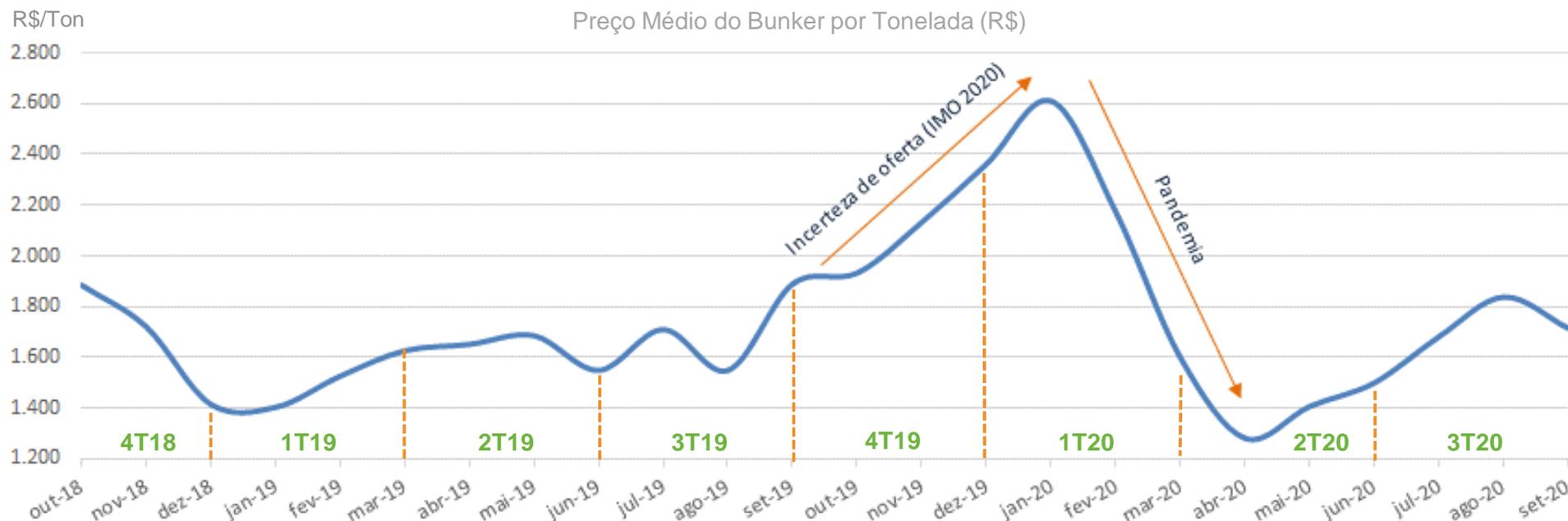
- Os esforços de captação de um melhor mix de volumes;
- Eficiência operacional e otimização dos custos variáveis;
- Impacto positivo da desvalorização cambial sobre as receitas em Dólar (Feeder e Mercosul).



NAVEGAÇÃO COSTEIRA

PREÇO MÉDIO DO BUNKER POR TONELADA (R\$)

| Preço Médio do Bunker MM | 3T20 | 3T19 | 3T20 vs. 3T19 | 9M20 | 9M19 | 9M20 vs. 9M19 |
|--------------------------|-------|-------|---------------|-------|-------|---------------|
| Bunker (US\$) | 325 | 433 | -24,9% | 357 | 417 | -14,4% |
| Taxa de câmbio (R\$) | 5,38 | 3,97 | 35,5% | 5,08 | 3,89 | 30,6% |
| Bunker (R\$) | 1.749 | 1.719 | 1,7% | 1.814 | 1.622 | 11,8% |





NAVEGAÇÃO COSTEIRA

EBITDA

| EBITDA Navegação Costeira R\$ MM | 3T20 | 3T19 | 3T20 vs. 3T19 | 9M20 | 9M19 | 9M20 vs. 9M19 |
|-------------------------------------|--------------|--------------|------------------|--------------|--------------|------------------|
| Receita Operacional Líquida | 241,2 | 219,3 | 10,0% | 642,5 | 614,2 | 4,6% |
| Custo dos Serviços Prestados | (174,2) | (163,8) | 6,3% | (485,5) | (459,3) | 5,7% |
| Despesas Operacionais | (4,3) | (6,5) | -33,8% | (13,0) | (18,7) | -30,5% |
| AFRMM | 14,2 | 6,9 | 105,8% | 35,3 | 42,9 | -17,7% |
| Depreciação e Amortização | (20,4) | (17,8) | 14,6% | (57,3) | (50,5) | 13,5% |
| EBIT | 56,5 | 38,1 | 48,3% | 122,0 | 128,6 | -5,1% |
| <i>Margem EBIT</i> | <i>23,4%</i> | <i>17,4%</i> | <i>6,0 p.p.</i> | <i>19,0%</i> | <i>20,9%</i> | <i>-1,9 p.p.</i> |
| (+) Depreciação e Amortização | 20,4 | 17,8 | 14,6% | 57,3 | 50,5 | 13,5% |
| EBITDA | 76,9 | 55,9 | 37,6% | 179,3 | 179,1 | 0,1% |
| <i>Margem EBITDA</i> | <i>31,9%</i> | <i>25,5%</i> | <i>6,4 p.p.</i> | <i>27,9%</i> | <i>29,2%</i> | <i>-1,3 p.p.</i> |
| AFRMM Não Recorrente ⁽¹⁾ | 0,0 | 0,0 | n.a. | 0,0 | (23,0) | n.a. |
| EBITDA Ajustado | 76,9 | 55,9 | 37,6% | 179,3 | 156,1 | 14,9% |
| <i>Margem EBITDA</i> | <i>31,9%</i> | <i>25,5%</i> | <i>6,4 p.p.</i> | <i>27,9%</i> | <i>25,4%</i> | <i>2,5 p.p.</i> |

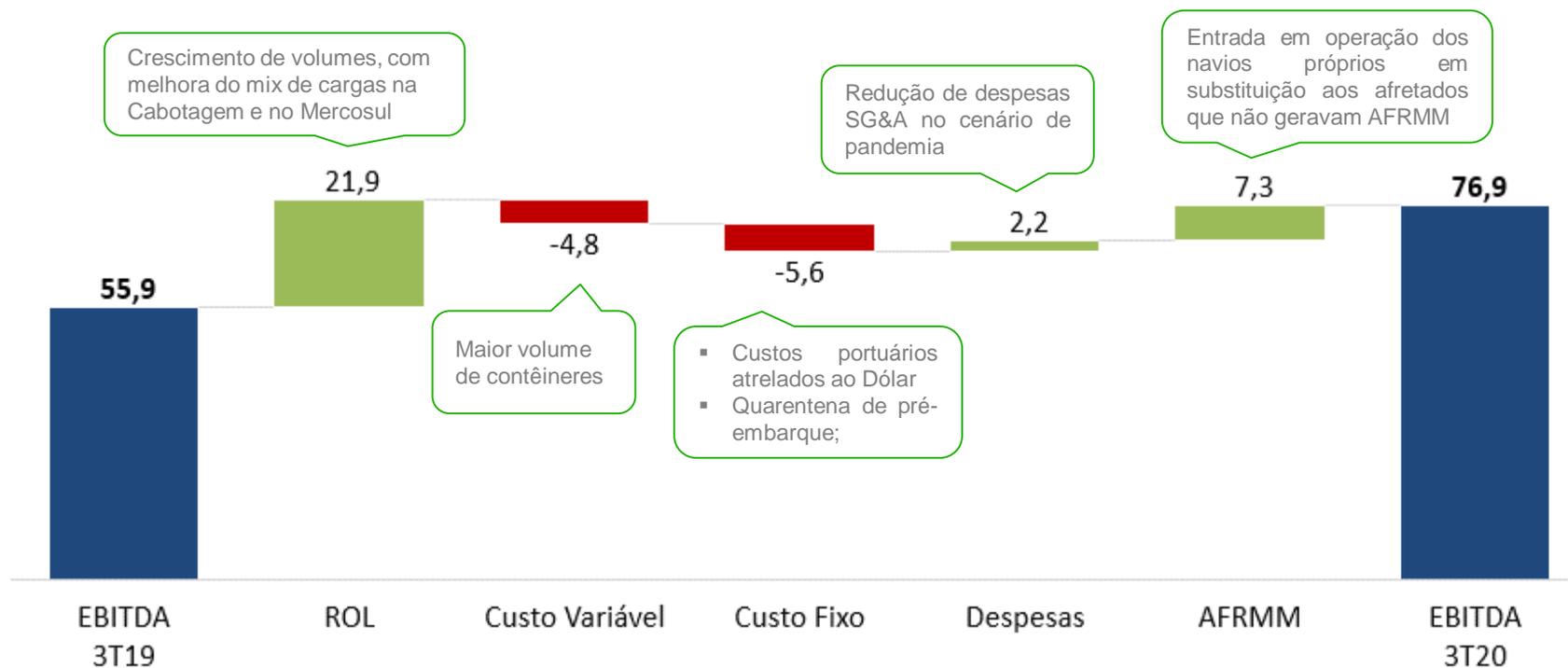
(1) **AFRMM Não Recorrente**: valor de R\$23,0 milhões nos 9M19, composto pelo reconhecimento de AFRMM judicializado líquido de baixa de provisão que havia sido constituída em virtude desse processo (R\$15,9 milhões) no 2T19 e pelo reconhecimento de AFRMM extemporâneo (R\$7,1 milhões) no 1T19.



NAVEGAÇÃO COSTEIRA

EVOLUÇÃO DO EBITDA (R\$ MM)

3T20 vs. 3T19

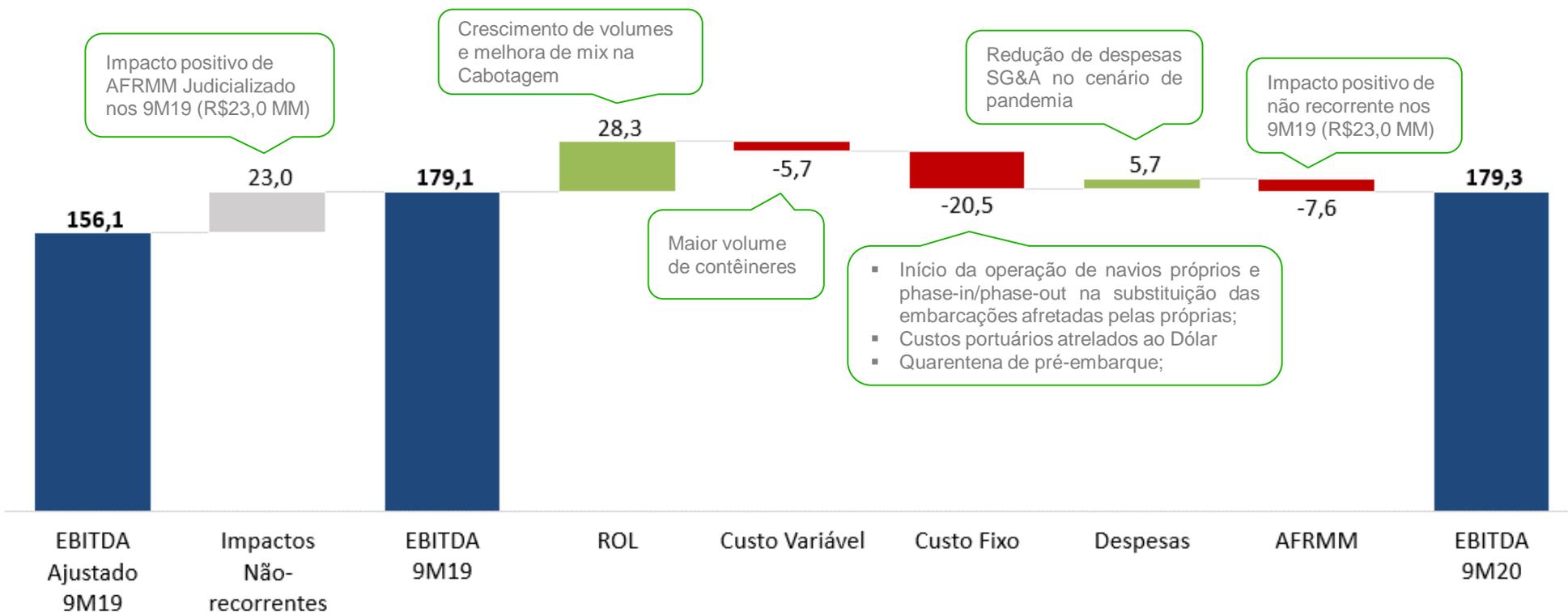


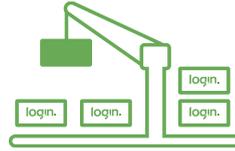


NAVEGAÇÃO COSTEIRA

EVOLUÇÃO DO EBITDA (R\$ MM)

9M20 vs. 9M19

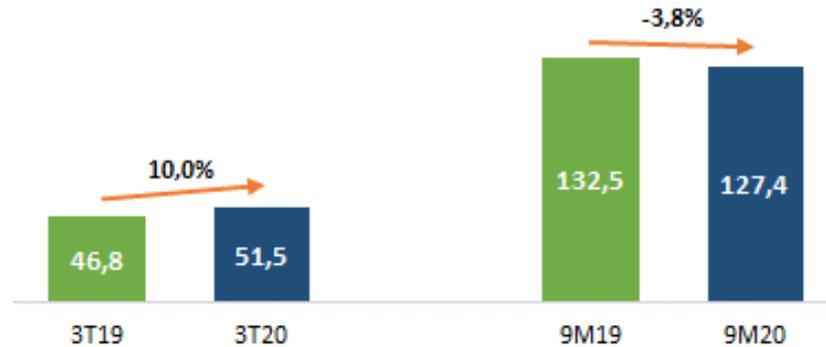




TERMINAL DE VILA VELHA (TVV)

VOLUMES

CONTÊINERES (Mil)



CARGA GERAL (Mil Toneladas)

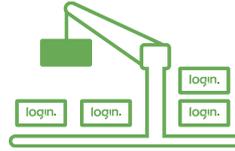


Contêineres:

- No 3T20, aumento dos volumes de contêineres na exportação de café e na exportação de granito;
- Menor volume de contêineres na importação, em função da desvalorização cambial;
- Maior volume de vazios para suprir o crescimento de cargas na exportação;
- Nos 9M20, redução dos volumes totais (3,8%), devido à redução na importação.

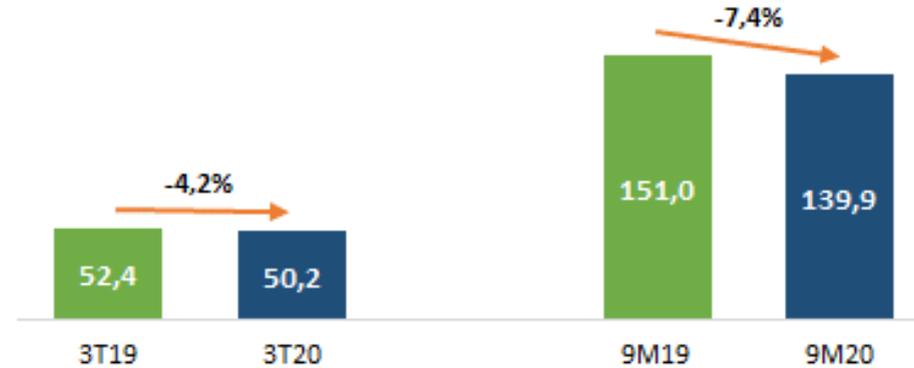
Carga geral:

- Forte volume de granito em blocos, que se mostrou resiliente desde o início do ano;
- Crescimento dos novos negócios de descarga de granéis em Vitória, cujo processo se iniciou no 2T19;
- Nos 9M20, movimentação de carga geral afetada pela pandemia no 2T20 e houve também forte volume no 2T19 (tubos).

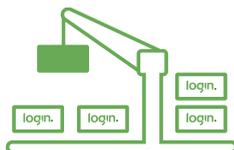


TERMINAL DE VILA VELHA (TVV)

RECEITA OPERACIONAL LÍQUIDA (ROL) (R\$ MM)



- ROL afetada pela redução das receitas de movimentação e das receitas acessórias de armazenagem e de outros serviços, em função da redução de volumes na importação, já mencionada anteriormente.

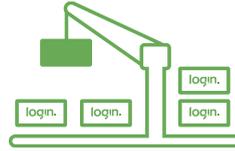


TERMINAL DE VILA VELHA (TVV)

EBITDA

| EBITDA TVV R\$ MM | 3T20 | 3T19 | 3T20 vs. 3T19 | 9M20 | 9M19 | 9M20 vs. 9M19 |
|-------------------------------|-------------|-------------|------------------|-------------|-------------|------------------|
| Receita Operacional Líquida | 50,2 | 52,4 | -4,2% | 139,9 | 151,0 | -7,4% |
| Custo dos Serviços Prestados | (30,0) | (28,8) | 4,2% | (82,0) | (89,2) | -8,1% |
| Despesas Operacionais | 1,6 | (1,4) | n.a. | 9,3 | 0,8 | 1062,5% |
| Depreciação e Amortização | (2,9) | (2,8) | 3,6% | (8,6) | (8,5) | 1,2% |
| EBIT | 18,9 | 19,4 | -2,6% | 58,6 | 54,1 | 8,3% |
| <i>Margem EBIT</i> | 37,6% | 37,0% | 0,6 p.p. | 41,9% | 35,8% | 6,1 p.p. |
| (+) Depreciação e Amortização | 2,9 | 2,8 | 3,6% | 8,6 | 8,5 | 1,2% |
| EBITDA | 21,8 | 22,2 | -1,8% | 67,2 | 62,6 | 7,3% |
| <i>Margem EBITDA</i> | 43,4% | 42,4% | 1,0 p.p. | 48,0% | 41,5% | 6,5 p.p. |

- O TVV atingiu o maior EBITDA de sua história nos 9M20 (R\$67,2 milhões).
- Sucesso das medidas para redução de custos e otimização de processos visando mitigar os impactos da pandemia em receita

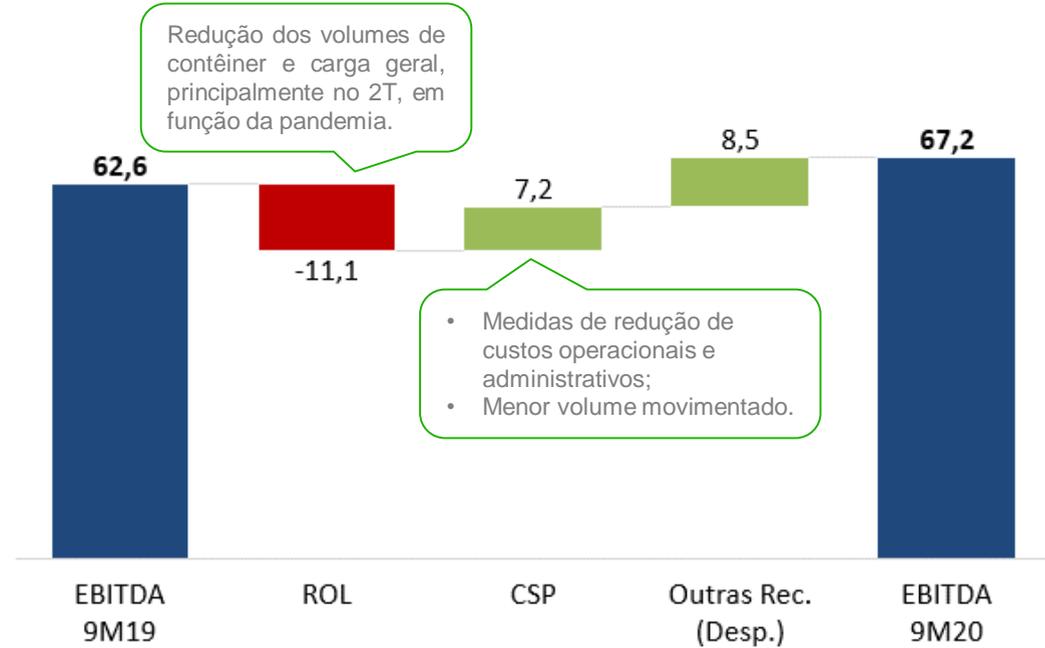
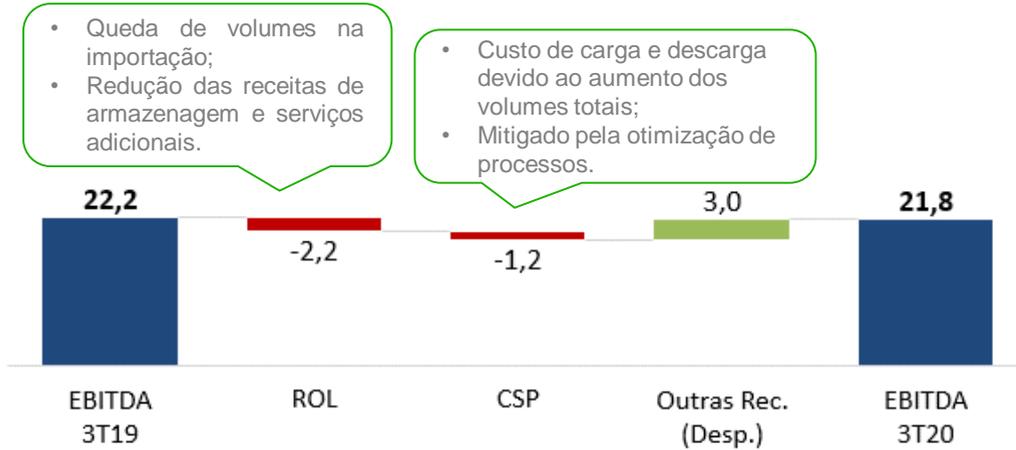


TERMINAL DE VILA VELHA (TVV)

EVOLUÇÃO DO EBITDA (R\$ MM)

3T20 vs. 3T19

9M20 vs. 9M19

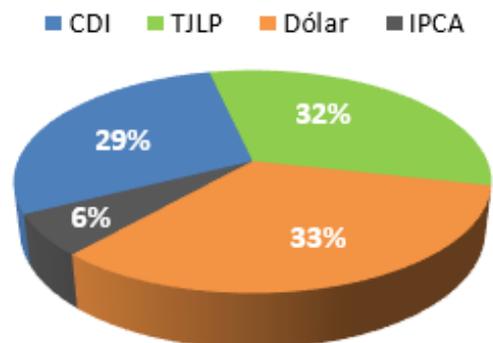
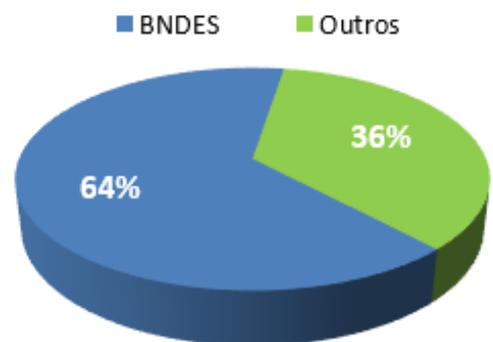
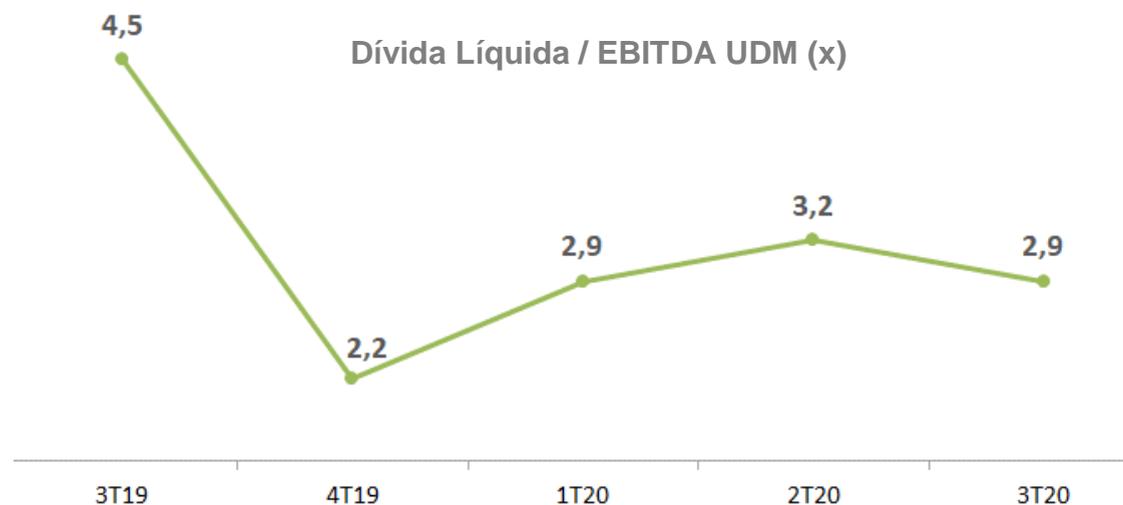


ENDIVIDAMENTO

| Dívida R\$ MM | 30/09/19 | 31/12/19 | 30/06/20 | 30/09/20 |
|--------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Construção Naval Descontinuada | 522,8 | 506,4 | 578,7 | 597,3 |
| Navios em Operação | 281,7 | 277,2 | 326,8 | 336,0 |
| Capital de Giro | 395,0 | 383,4 | 364,5 | 355,3 |
| Debêntures | 87,2 | 87,9 | 158,8 | 158,3 |
| Outras | 0,0 | 1,7 | 1,2 | 0,7 |
| Dívida Bruta | 1.286,7 | 1.256,6 | 1.430,0 | 1.447,6 |
| Caixa | 91,3 | 663,5 | 658,7 | 703,0 |
| Dívida Líquida | 1.195,4 | 593,1 | 771,3 | 744,6 |

▪ Custo Médio: 5,5% a.a.

▪ 3ª Emissão de Debêntures: R\$71,4 MM
- vencimento maio/2025.



EVENTOS SUBSEQUENTES



LOG-IN AMPLIA ATUAÇÃO NO MERCOSUL

- Nova escala no porto de Assunção, com conexão marítima em Buenos Aires, possibilitando a ligação dos principais portos do Brasil ao Paraguai.
- A linha irá conectar os principais portos brasileiros ao Mercosul, de Manaus à Assunção, utilizando os serviços marítimos regulares já em operação.
- Embarcações menores farão a travessia via Rio Paraná através de uma parceria com o armador Independencia Shipping Lines (ISL).
- Além da importância econômica, o trecho entre Buenos Aires e Paraguai tem grande potencial para navegação. Hoje, 92% de tudo que é transportado do Paraguai para o Brasil é feito por caminhão, e apenas 8% utiliza o transporte marítimo.



OBRIGADO

Relações com Investidores

ri@loginlogistica.com.br