

Release de Resultados 3T21

APRESENTAÇÃO DOS RESULTADOS

Quinta-feira, 11 de novembro de 2021 – **11h (horário de Brasília)** - Português (tradução simultânea em inglês e intérprete brasileira de libras)

A conferência será realizada no webinar do Zoom em <https://us02web.zoom.us/j/83246556441?pwd=Ym9kdW5FQk9sZkVkbmItaW5UUXErZz09>

(Zoom ID: 135469)

*O áudio da apresentação estará disponível a partir de **11/11/2021** 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 Calcado

Júlia Ornellas

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

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

DESTAQUES

Novos recordes de resultados no TVV e crescimento de receita e volumes na Navegação Costeira



Destques

- Pedido de autorização da Sas Shipping Agencies Services Sàrl, subsidiária integral da MSC Mediterranean Shipping Company S.A., ao Conselho Administrativo de Defesa Econômica – CADE para adquirir, por meio de uma oferta pública, até 67% do total das ações da Companhia;
- Elevação em dois *notches* do rating nacional de longo prazo da Log-In pela Fitch Ratings (“Fitch”) para ‘A(bra)’;
- 1º Lugar no prêmio Braskem Fornecedores pelo excelente desempenho nas operações de movimentação de resina plástica por cabotagem ao longo do ano;
- Crescimento da utilização da plataforma Log-Aí, alcançando aderência de mais de 50% dos clientes.



Navegação Costeira

- ROL recorde – R\$ 279,1 milhões - desde o início da Companhia – e EBITDA ajustado recorde – R\$ 80,7 milhões – para o 3T desde o início da Companhia;
- Crescimento expressivo de 51% nos volumes movimentados no *Feeder*;
- Aumento de 10 pontos no resultado da pesquisa de NPS (*Net Promoter Score*) dos clientes da Navegação em relação à pesquisa realizada no mesmo período de 2020.



Terminal de Vila Velha (TVV)

- Maior volume de contêineres movimentados – 52.835 boxes – e de carga geral movimentada – 282,7 mil toneladas – desde 2012;
- ROL - R\$ 70,1 milhões e EBITDA – R\$ 32,2 milhões – recordes desde o início da operação;
- Assembleia Geral Extraordinária (AGE) para deliberar sobre a Primeira Emissão de Debêntures do TVV, no valor de R\$ 240 milhões, destinados aos investimentos atrelados à renovação do seu contrato de arrendamento.



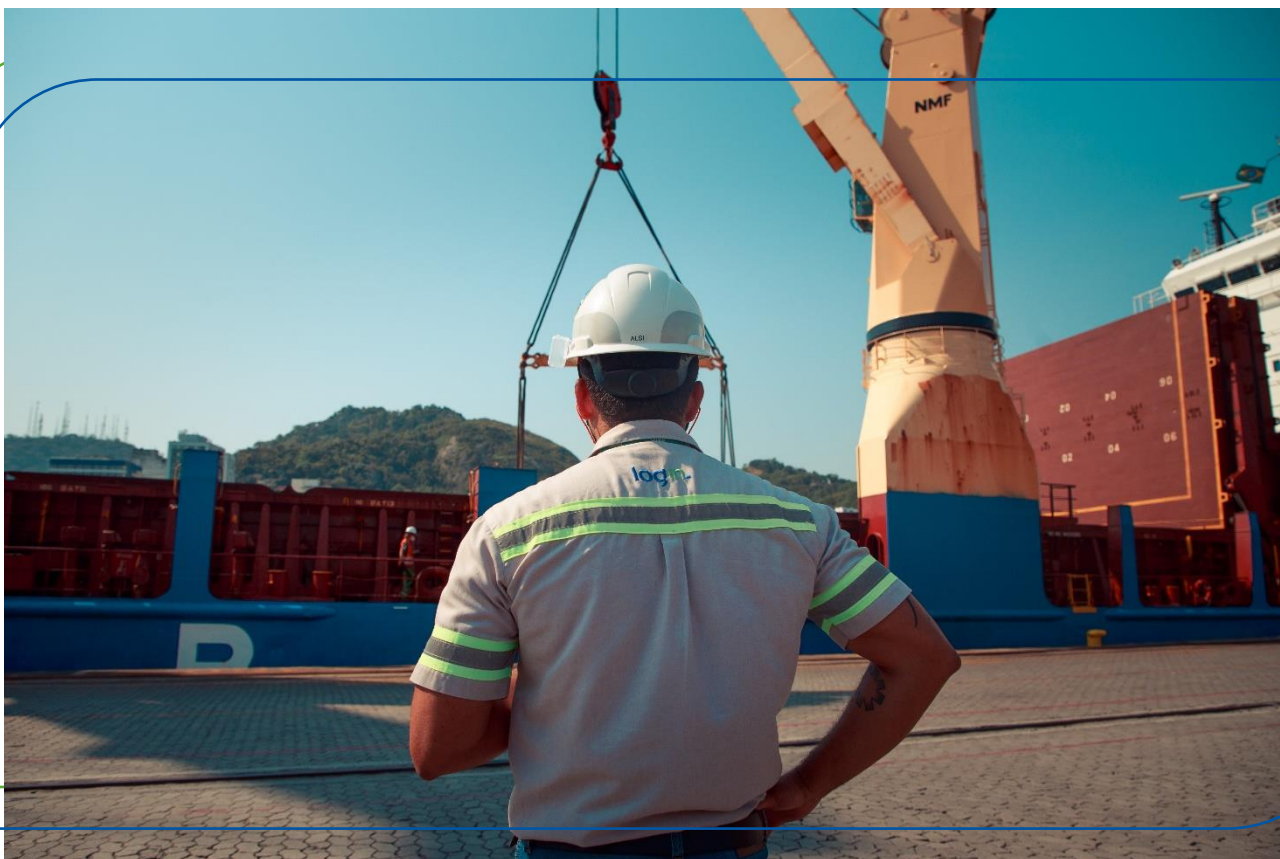
RESUMO FINANCEIRO E OPERACIONAL

Dados Econômico-financeiros R\$ MM	3T21	3T20	3T21 vs. 3T20	9M21	9M20	9M21 vs. 9M20
Consolidado						
Receita Operacional Líquida	359,5	298,5	20,4%	1.009,1	804,4	25,4%
EBITDA Ajustado	102,8	83,9	22,5%	266,4	204,8	30,1%
Margem EBITDA Ajustado	28,6%	28,1%	0,5 p.p.	26,4%	25,5%	0,9 p.p.
Navegação Costeira						
Receita Operacional Líquida Navegação Costeira	279,1	241,2	15,7%	787,4	642,5	22,6%
EBITDA Navegação Costeira Ajustado	80,7	76,9	5,0%	210,3	179,3	17,3%
Margem EBITDA Navegação Costeira Ajustado	28,9%	31,9%	-3,0 p.p.	26,7%	27,9%	-1,2 p.p.
TVV						
Receita Operacional Líquida TVV	70,1	50,2	39,7%	195,9	139,9	40,0%
EBITDA TVV	32,2	21,8	47,8%	91,0	67,2	35,4%
Margem EBITDA TVV	46,0%	43,4%	2,5 p.p.	46,4%	48,0%	-1,6 p.p.
3PL						
Receita Operacional Líquida 3PL	10,3	7,1	45,2%	25,8	22,0	17,2%
EBITDA 3PL	5,8	4,5	29,5%	14,9	13,5	10,5%
Margem EBITDA 3PL	56,5%	63,4%	-6,9 p.p.	57,9%	61,4%	-3,5 p.p.
Dados Operacionais	3T21	3T20	3T21 vs. 3T20	9M21	9M20	9M21 vs. 9M20
Navegação - Contêineres Transportados (Mil TEUs)	117,0	94,8	23,5%	317,8	265,3	19,8%
TVV - Movimentação de Contêineres (Mil)	52,8	51,5	2,6%	143,6	127,4	12,7%
TVV - Movimentação de Carga Geral (Mil Ton)	282,7	165,8	70,5%	560,4	394,2	42,2%
Frota - Capacidade Nominal (TEU)*	18.050	15.500	16,5%	18.050	15.500	16,5%

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

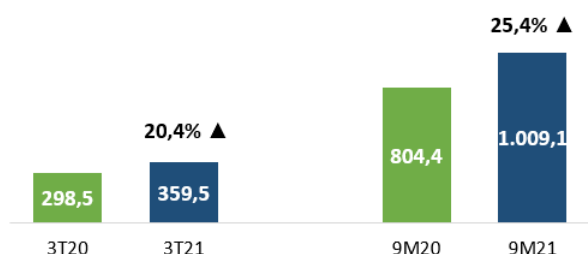
RESULTADO CONSOLIDADO

Resultado Consolidado R\$ MM	3T21	3T20	3T21 vs. 3T20	9M21	9M20	9M21 vs. 9M20
Receita Operacional Líquida	359,5	298,5	20,4%	1.009,1	804,4	25,4%
Custo dos Serviços Prestados	(254,0)	(211,2)	20,2%	(722,6)	(587,2)	23,1%
Despesas Operacionais	(16,4)	(17,6)	-6,8%	(58,9)	(57,9)	1,7%
AFRMM	17,1	14,2	20,5%	42,3	35,3	19,9%
EBITDA	106,3	83,9	26,7%	269,9	194,6	38,7%
EBITDA (Ajustado)	102,8	83,9	22,5%	266,4	204,8	30,1%
Depreciação e Amortização	(31,6)	(27,9)	13,1%	(91,3)	(78,1)	16,9%
EBIT	74,7	56,0	33,4%	178,6	116,5	53,3%
Resultado Financeiro	(18,8)	(44,1)	-57,4%	(97,2)	(224,2)	-56,6%
EBT	55,9	11,9	369,9%	81,4	(107,7)	n.a.
IR / CSLL	4,3	(2,8)	n.a.	(4,8)	(12,6)	-61,7%
Lucro (Prejuízo)	60,3	9,1	562,3%	76,5	(120,3)	n.a.



Receita Operacional Líquida

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



3T21 x 3T20

Crescimento de 20,4% explicado pelos seguintes fatores:

- Maior volume transportado, impulsionado pelo segmento *Feeder* (+51%) devido à alta de importações e exportações no Brasil;
- Maior volume movimentado de carga geral e serviços acessórios no TVV;

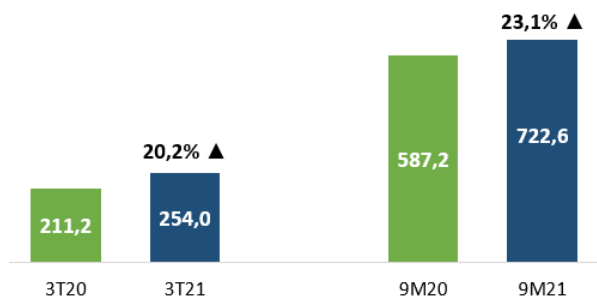
- Maior volume de transporte de veículos (+13%) entre Brasil e Argentina.

9M21 x 9M20

Crescimento de 25,4%, explicado pelos seguintes eventos:

- Maior volume transportado em todos os segmentos na Navegação;
- Impacto positivo da desvalorização do Real nas receitas atreladas ao Dólar de *Feeder* e Mercosul;
- Terceiro recorde consecutivo de ROL do TVV em função do aumento do volume movimentado de contêineres e carga geral.

Custo dos Serviços Prestados (CSP)



3T21 x 3T20

Aumento do CSP pelos seguintes fatores:

- Maior custo de *bunker* (+ R\$ 13,1 milhões) decorrente do aumento do preço (em USD/ton) e da desvalorização do Real;
- Aumento de custos portuários em função do aumento de 24% do volume na Navegação;
- Acréscimo de *running costs*, devido ao reajuste salarial dos marítimos previsto em acordo coletivo e

a manutenção do plano de blindagem contra COVID-19;

- Repasses contratuais de alguns fornecedores, terminais portuários e terminais de contêineres vazios (*depots*), em função de reajuste inflacionário previamente acordado;
- Aumento do custo médio do transporte rodoviário no 3T21 em relação ao comparativo 3T20, devido ao aumento do preço do diesel e do pedágio.

9M21 x 9M20

Aumento do CSP acumulado pelos seguintes fatores:

- Aumento de custos com combustíveis devido à alta no preço do *bunker* nesse período;
- Aumento de custos portuários em função do volume 20% maior na Navegação;
- Aluguel de equipamentos no TVV para atender à maior demanda;

Despesas Operacionais

3T21 x 3T20

Redução de Despesas Operacionais em 6,8% decorrente de:

- Implementação de medidas estratégicas de redução de despesas gerais e administrativas, que foram colocadas em prática no início da pandemia e otimizadas ao longo de 2021;
- Manutenção do quadro de funcionários.

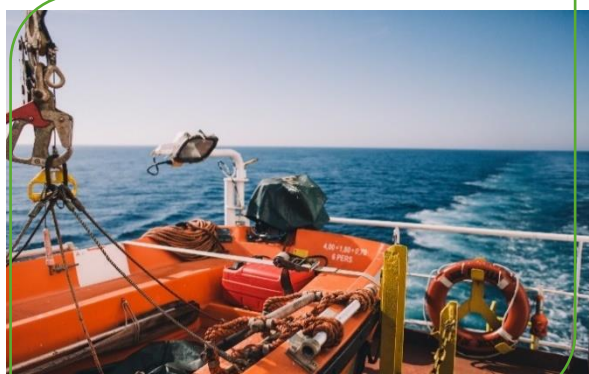
9M21 x 9M20

Aumento de Despesas Operacionais em 1,7% principalmente por:

- Efeito não recorrente de reversões de contingências judiciais no TVV no 1T20 no valor de R\$6,1 MM,

beneficiando o 9M20;

- Desconsiderando o efeito não recorrente, as Despesas Operacionais em 9M21 teriam reduzido 8% em relação a 9M20.



AFRMM (Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante)

AFRMM R\$ MM	3T21	3T20	3T21 vs. 3T20	9M21	9M20	9M21 vs. 9M20
AFRMM do período	13,6	14,2	-4,2%	38,8	35,3	9,9%
AFRMM não recorrente	3,5	0,0	n.a.	3,5	0,0	n.a.
AFRMM Total	17,1	14,2	20,5%	42,3	35,3	19,9%

3T21 x 3T20

Incremento na receita de AFRMM como resultado de:

- Aumento de AFRMM no 3T21 vs. 3T20 em 20,5% devido a recuperação de AFRMM no valor de 3,5MM de anos anteriores que estavam em ação judicial, evento esse não recorrente;
- Leve redução de AFRMM recorrente no período devido ao incremento de *Feeder*, que não gera direito a esse benefício.

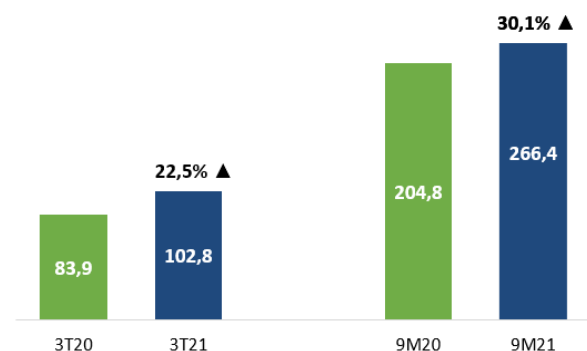
9M21 x 9M20

- Incremento de 19,9% no AFRMM do 9M21 devido à entrada em operação do navio próprio Log-In

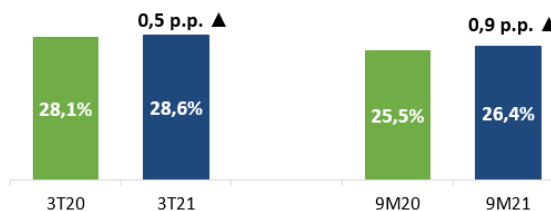
Endurance a partir de maio de 2020. Anteriormente operávamos com os navios afretados Aldebaran e Bomar, não gerando AFRMM para a Companhia.

**EBITDA**

EBITDA R\$ MM	3T21	3T20	3T21 vs. 3T20	9M21	9M20	9M21 vs. 9M20
EBITDA	106,3	83,9	26,7%	269,9	194,6	38,7%
Margem EBITDA	29,6%	28,1%	1,5 p.p.	26,7%	24,2%	2,6 p.p.
EBITDA Ajustado	102,8	83,9	22,5%	266,4	204,8	30,1%
Margem EBITDA Ajustado	28,6%	28,1%	0,5 p.p.	26,4%	25,5%	0,9 p.p.

EBITDA ⁽¹⁾ (R\$ MM)

Margem EBITDA (%)



(1) Valores referentes ao EBITDA Ajustado

3T21 x 3T20

Crescimento do EBITDA e leve aumento da Margem EBITDA devido aos fatores:

- Expansão nos volumes movimentados na Navegação, com destaque para a carga *feeder*;
- Recorde de EBITDA do TVV no 3T21 entre todos os trimestres, decorrente do crescimento nos volumes movimentados de carga geral e serviços acessórios.

9M21 x 9M20

Crescimento de EBITDA e Margem EBITDA acumulado devido aos fatores:

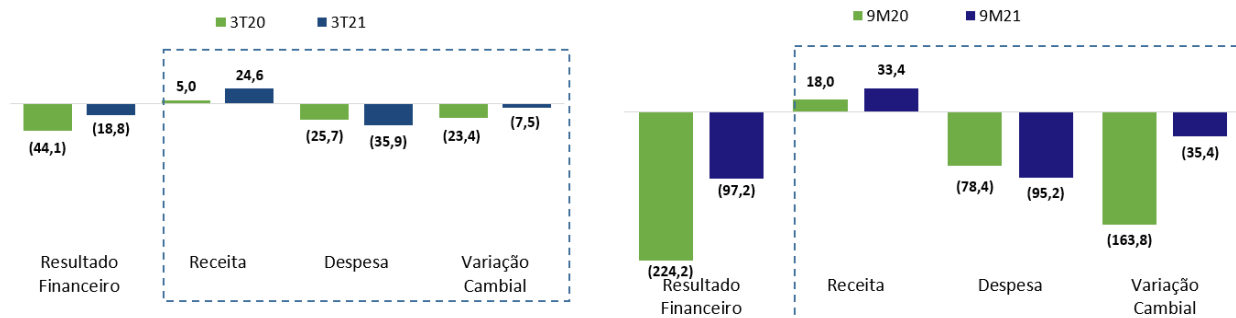
- Crescimento nos volumes de contêineres na Navegação devido a melhora do cenário econômico em comparação com o início da pandemia;
- Recordes de EBITDA no TVV em função da captação de novos negócios de carga geral, granel, armazenagem e serviços acessórios;
- Aumento das receitas de AFRMM;
- Impacto positivo do câmbio nas receitas fixadas em dólar

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 tabela:

R\$ MM	3T21	9M21
Receitas atreladas ao Dólar (US\$)	139,7	406,8
Custos atrelados ao Dólar (US\$)	(94,0)	(277,8)
Saldo Operacional	45,7	129,0

Resultado Financeiro



Nesta abertura isolamos as receitas e despesas de variações cambiais.

3T21 x 3T20

- Resultado Financeiro totalizou uma despesa de R\$ 18,8 milhões, 57% inferior ao 3T20, principalmente devido ao efeito positivo da estratégia de hedge accounting que compensou parcela significativa da variação cambial do trimestre.

9M21 x 9M20

- Resultado Financeiro no acumulado teve uma melhora de 56,6%, totalizando uma despesa de R\$97,2 milhões, devido a menor despesa de variação cambial no período;
- Aumento da receita financeira devido à elevação da taxa Selic.

Variação cambial detalhada a seguir:

Composição da Variação Cambial R\$ MM	3T21	9M21
Financiamentos BNDES em Dólar para construção de navios	(34,1)	(19,7)
Hedge de fluxo de caixa dos financiamentos BNDES	32,8	(5,3)
Leasing de contêineres	(5,3)	(2,0)
Sale and Lease Back	(1,2)	(1,9)
Contas Receber/Pagar e outros	0,3	(6,4)
Variação Cambial Total	(7,5)	(35,3)

A variação cambial é basicamente um efeito contábil, ajuste a Valor Presente do fluxo futuro das dívidas de longo prazo dolarizadas, sendo a principal o financiamento junto ao BNDES (R\$ 431,9 milhões) com vencimentos mensais até 2034. Portanto, não tem impacto relevante no caixa de curto prazo da Companhia. 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 nos dois trimestres de 2021, demonstrando a efetividade da estratégia em um cenário de variação cambial.

Lucro (Prejuízo) do Período

Demonstrativo de Resultado R\$ MM	3T21	3T20	3T21 vs. 3T20	9M21	9M20	9M21 vs. 9M20
Receita Operacional Líquida	359,5	298,5	20,4%	1.009,1	804,4	25,4%
Custo dos Serviços Prestados	(282,7)	(235,4)	20,1%	(806,4)	(655,6)	23,0%
Custos	(254,0)	(211,2)	20,2%	(722,6)	(587,2)	23,1%
Depreciação e Amortização	(28,8)	(24,2)	18,9%	(83,8)	(68,4)	22,6%
Lucro Bruto	76,8	63,1	21,7%	202,7	148,8	36,2%
Receitas (Despesas) Operacionais	(2,1)	(7,1)	-70,7%	(24,1)	(32,3)	-25,5%
Comerciais e Administrativas	(21,5)	(21,1)	1,7%	(63,1)	(66,5)	-5,2%
Outras	5,1	3,5	44,3%	4,1	8,6	-51,9%
AFRMM	17,1	14,2	20,5%	42,3	35,3	19,9%
Depreciação e Amortização	(2,8)	(3,7)	-24,7%	(7,5)	(9,7)	-22,7%
Lucro Operacional	74,7	56,0	33,4%	178,6	116,5	53,3%
Resultado Financeiro	(18,8)	(44,1)	-57,4%	(97,2)	(224,2)	-56,6%
Receita Financeira	24,6	5,0	391,2%	33,4	18,0	85,5%
Despesa Financeira	(35,9)	(25,7)	39,5%	(95,2)	(78,4)	21,5%
Variação Cambial	(7,5)	(23,4)	-67,9%	(35,4)	(163,8)	-78,4%
Lucro antes do IR/CSLL	55,9	11,9	370,0%	81,4	(107,7)	n.a.
IR / CSLL	4,3	(2,8)	n.a.	(4,8)	(12,6)	-61,7%
Lucro (Prejuízo) Líquido	60,3	9,1	562,3%	76,5	(120,3)	n.a.

3T21 x 3T20

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

- Melhor desempenho operacional dos negócios, lucro operacional (EBIT) que superou em 33,4% o 3T20;
- Menor despesa de variação cambial explicada no resultado financeiro.

9M21 x 9M20

- Lucro líquido de R\$76,5 milhões versus o prejuízo de R\$120,3 milhões no 9M20;
- Melhor desempenho operacional dos negócios, lucro operacional (EBIT) que superou em 53,3% o 9M20;
- Menor impacto da variação cambial -78,4% (9M21 vs. 9M20).

Navegação Costeira

O setor de Navegação Costeira, composto pelas empresas brasileiras de navegação (EBNs) associadas à Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (ABAC), cresceu 21,5% em 3T21 (vs. 3T20), conforme quadro abaixo:

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

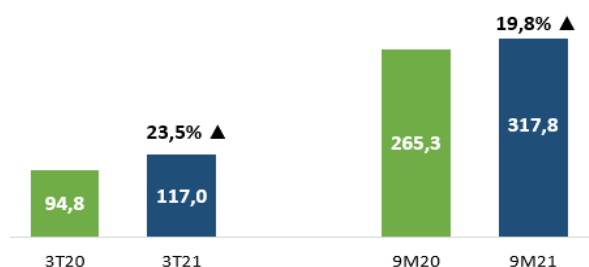
Segmento	3T21	3T20	3T21 vs. 3T20	9M21	9M20	9M21 vs. 9M20
Cargas "Feeder"	141,5	95,7	47,9%	388	293,3	32,3%
Sub-Total Cabotagem	324,6	284,2	14,2%	904,4	774,9	16,7%
Cargas Mercosul	94,8	61	55,4%	245,1	201,6	21,6%
Total	419,4	345,2	21,5%	1149,5	976,5	17,7%

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 o crescimento da demanda de transporte de cargas *Feeder* e mantendo um crescimento de volume superior ao do setor, tanto neste trimestre quanto no 9M21.

Volumes

Contêineres ⁽¹⁾ (Mil TEUs)



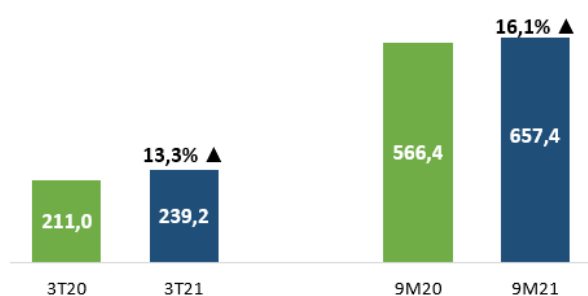
(1) Total de Contêineres transportados nos serviços: Serviço Amazonas (SAM), que percorre rota regular escalando portos entre as regiões Sul e Norte do Brasil; Serviço Atlântico Sul (SAS), que realiza rota regular que atende portos entre o Nordeste do Brasil e a Argentina e os Serviços *Shuttle* que 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)

- Melhor ritmo operacional pela continuidade da produção das empresas no Brasil em diversos segmentos de operação, retomada ao longo dos últimos trimestres reportados;
- Eletroeletrônicos, químicos e petroquímicos, alimentos e bebidas foram alguns dos segmentos em destaque;
- Volume no *Feeder* superior em 51% ao 3T20, impulsionado pela captura de novas oportunidades de negócio em algumas linhas de serviços;
- No Mercosul, volumes cresceram 18% em relação ao período comparativo, 3T20, ainda com destaque para as cargas no sentido SB (*Southbound*) impulsionadas pela maior movimentação dos clientes habituais;
- Índice de Pontualidade Rodoviária¹ de 95,76% no 3T21;
- No 9M21, volumes cresceram sobretudo por conta dos maiores volumes no *Feeder*, 39% superiores em relação ao 9M20, pelas razões descritas anteriormente.

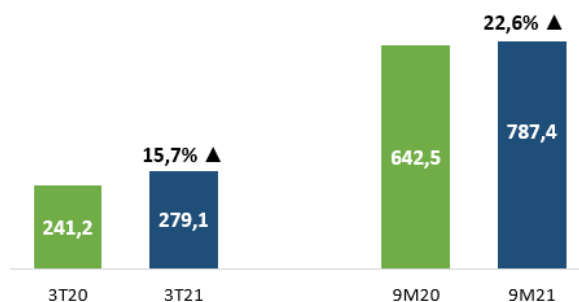
¹ Indicador que mede o % das operações rodoviárias de coleta ou entrega que chega no horário agendado com o cliente sem qualquer atraso.

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.

3T21 x 3T20

■ ROL Contêineres:

- Crescimento da receita em linha com o aumento do volume;
- *Feeder* foi um dos destaques do trimestre, sendo a ROL 39% superior ao 3T20;
- Receita positivamente impactada pela melhora no *mix* de cargas movimentadas e por maiores volumes movimentados em clientes habituais.

■ ROL Total da Navegação Costeira:

- Receita impulsionada pela maior demanda por veículos no 3T21 pela retomada das importações nos últimos trimestres, visto que no 3T20 algumas montadoras ainda não estavam com a produção normalizada devido à pandemia;
- Incremento da receita do transporte de veículos entre Brasil e Argentina em 32% versus 3T20 pelo aumento de volume movimentado em função da retomada nas operações e recuperação da demanda antes reprimida, além do efeito cambial.

9M21 x 9M20

■ ROL Contêineres:

- Crescimento da receita em linha com o aumento dos volumes e melhora no *mix* de cargas, além da recuperação contínua em segmentos que foram impactados pela pandemia no 9M20 comparativo, como eletroeletrônicos;
- *Feeder* foi um dos destaques do 9M21, sendo a ROL 45% superior ao 9M20. No mesmo período, o Mercosul teve a ROL superior em 12%.

■ ROL Total da Navegação Costeira:

- Crescimento da ROL Contêineres, conforme explicado acima;
- Incremento da receita do transporte de veículos entre Brasil e Argentina em 71% versus 9M20 pela maior movimentação de volumes importados após a retomada da produção.

Custo dos Serviços Prestados (CSP) Navegação Costeira

Custo dos Serviços Prestados R\$ MM	3T21	3T20	3T21 vs. 3T20	9M21	9M20	9M21 vs. 9M20
Custo dos Serviços Prestados	(206,7)	(174,2)	18,7%	(594,1)	(485,5)	22,4%
Custo dos Serviços Prestados (Contêiner)	(167,7)	(144,8)	15,8%	(467,2)	(411,3)	13,6%
Custo Variável (Contêiner)¹	(83,0)	(77,2)	7,5%	(232,2)	(211,8)	9,6%
<i>Margem de Contribuição (Contêiner)²</i>	<i>65,3%</i>	<i>63,4%</i>	<i>1,9 p.p.</i>	<i>64,7%</i>	<i>62,6%</i>	<i>2,1 p.p.</i>
Custo Fixo (Contêiner)	(84,7)	(67,6)	25,3%	(235,0)	(199,5)	17,8%
<i>Running Costs</i>	<i>(33,3)</i>	<i>(30,9)</i>	<i>7,9%</i>	<i>(96,6)</i>	<i>(78,6)</i>	<i>22,9%</i>
Combustíveis	(31,4)	(18,3)	71,4%	(84,0)	(63,5)	32,3%
Custos Portuários	(14,4)	(13,3)	8,1%	(39,4)	(36,7)	7,3%
Afretamento de Navios Contêineiros	0,0	0,0	n.a.	0,0	(9,1)	n.a.
Outros Custos Fixos	(5,6)	(5,1)	9,8%	(15,0)	(11,6)	29,4%
Custo Fixo de Afretamento de Navios Ro-Ro (Veículos)	(39,1)	(29,4)	32,8%	(126,8)	(74,2)	70,9%

⁽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:

3T21 x 3T20

■ Custo Variável (Contêineres)

- Variação no Custo Variável de Contêineres no 3T21 principalmente por conta das docagens ocorridas nas embarcações Log-In Endurance e Log-In Jatobá, aumentando o custo devido ao transbordo de contêineres das embarcações de/para o Log-In Discovery, enquanto no comparativo 3T20 não houve docagens;
- Repasse contratuais de alguns fornecedores, terminais portuários e terminais de contêineres vazios (*depots*), em função de reajuste inflacionário previamente acordado, conforme citado anteriormente;
- Aumento nas despesas com contêineres por conta da mudança no *mix* de cheios-vazios dada a necessidade de reposicionamento de contêineres vazios pela costa;
- Incremento no custo de transporte rodoviário de curta distância devido ao aumento no custo do frete pela alta do diesel no período, além da estratégia adotada pela Companhia em 2020 de não repassar os reajustes aos fornecedores em função da pandemia, acumulando o reajuste total a ser repassado em 2021.

■ Custo Fixo (Contêineres)

- Variação no Custo Fixo de Contêineres sobretudo por conta do aumento no custo de combustível (*bunker*) no 3T21 pelo aumento do preço do bunker em relação ao período comparativo 3T20;
- Aumento no custo fixo também devido às docagens ocorridas, visto que durante esse período o Log-In Discovery operou para substituir as



embarcações enquanto estavam fora de operação. Por conta disso, ocorreram algumas escalas a mais nos portos para transbordo da carga das embarcações de/para o Log-In Discovery, além das taxas portuárias adicionais pagas, explicadas adiante;

- Aumento no custo de pessoal devido aos gastos adicionais de pré-embarque com as medidas de prevenção contra a COVID ainda vigentes, como a turma extra contratada para emergências com afastamento e por gastos adicionais com as dobras, além do reajuste salarial previsto no acordo coletivo do trabalho (ACT);
- Aumento de *running costs* pela chegada da nova embarcação Log-In Discovery em Abr/21, operando em 2021 para substituir as embarcações em docagens previstas ao longo do ano (*running costs*).

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

- Incremento no custo de afretamento de navios Ro-Ro para o transporte de veículos entre o Brasil e a Argentina em função do maior volume de automóveis transportados no período.

9M21 x 9M20

■ **Custo Variável (Contêineres)**

- Custos variáveis no 9M21 foram 9,6% superiores aos apresentados no 9M20 por razões semelhantes às apresentadas anteriormente na análise do 3T21 contra 3T20.

■ **Custo Fixo (Contêineres)**

- Aumento no custo de pessoal devido aos gastos adicionais com as medidas de prevenção contra a COVID e ao reajuste salarial previsto no acordo coletivo do trabalho (ACT);
- Aumento no custo de combustível (*bunker*) no 9M21 pelo aumento do preço do bunker versus 9M20 e pela desvalorização do real no período;
- Aumento em outros custos fixos por conta do início da operação do Log-in Discovery, substituindo as embarcações em docagem.

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

- Incremento no custo de afretamento de navios Ro-Ro para o transporte de veículos entre o Brasil e a Argentina em função do maior volume de automóveis transportados no período com a retomada da produção e o aumento nas importações, dada a demanda reprimida anteriormente.



Bunker

Preço Médio do Bunker MM	3T21	3T20	3T21 vs. 3T20	9M21	9M20	9M21 vs. 9M20
Bunker (US\$)	538	325	65,5%	507	357	42,0%
Taxa de câmbio (R\$)	5,23	5,38	-2,8%	5,33	5,08	4,9%
Bunker (R\$)	2.814	1.749	60,9%	2.702	1.814	49,0%

A Companhia alinha com seus clientes um modelo de reajuste do preço do frete marítimo para refletir o valor do bunker a cada intervalo de 90 dias (com base no preço médio dos 90 dias anteriores).

Preço Médio do Bunker por Tonelada (R\$)

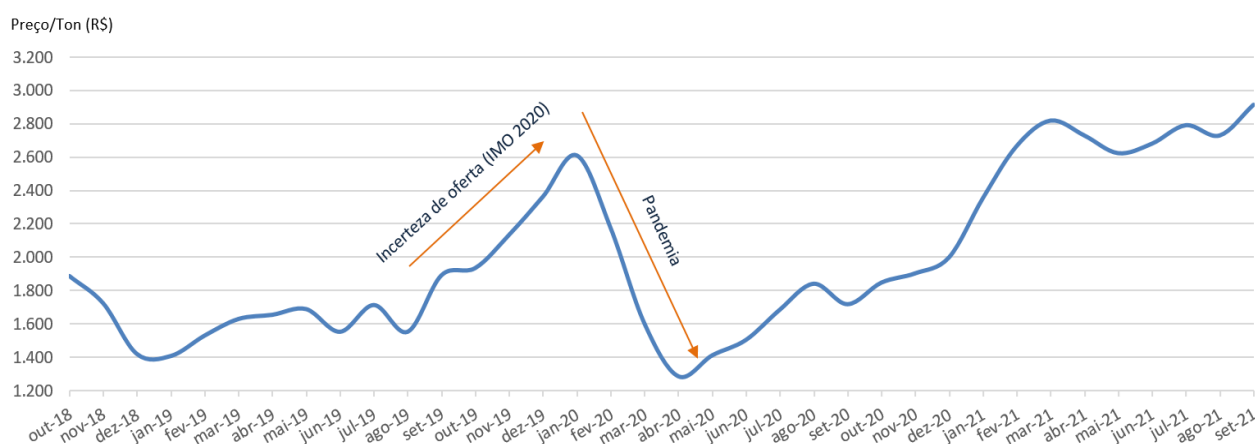


Gráfico de out/18 até set/21. Fontes: Petrobras (cotação do bunker no porto de Santos em dólares) e Banco Central (taxa de câmbio Real x Dólar – PTAX)

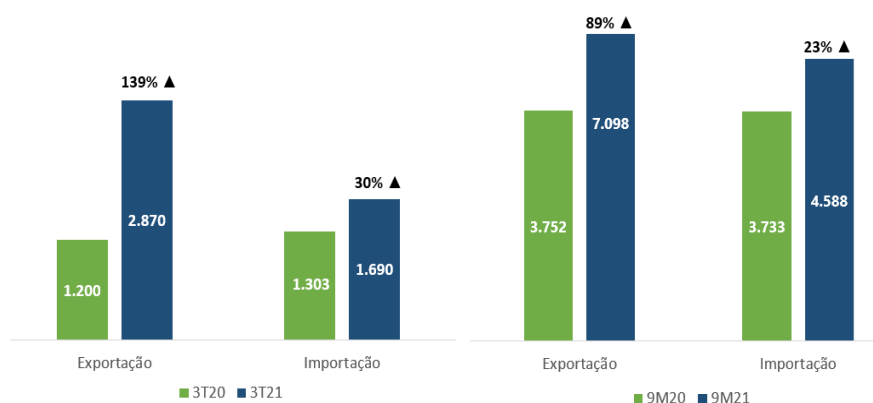
EBITDA Navegação Costeira

EBITDA Navegação Costeira R\$ MM	3T21	3T20	3T21 vs. 3T20	9M21	9M20	9M21 vs. 9M20
Receita Operacional Líquida	279,1	241,2	15,7%	787,4	642,5	22,6%
Custo dos Serviços Prestados	(206,7)	(174,2)	18,7%	(594,1)	(485,5)	22,4%
Despesas Operacionais	(5,3)	(4,3)	22,7%	(21,9)	(13,0)	68,6%
AFRMM	17,1	14,2	20,5%	42,3	35,3	19,9%
Depreciação e Amortização	(23,6)	(20,4)	15,5%	(68,4)	(57,3)	19,4%
EBIT	60,7	56,5	7,4%	145,3	122,0	19,1%
<i>Margem EBIT</i>	<i>21,7%</i>	<i>23,4%</i>	<i>-1,7 p.p.</i>	<i>18,5%</i>	<i>19,0%</i>	<i>-0,5 p.p.</i>
(+) Depreciação e Amortização	23,6	20,4	15,5%	68,4	57,3	19,4%
EBITDA	84,2	76,9	9,5%	213,8	179,3	19,2%
<i>Margem EBITDA</i>	<i>30,2%</i>	<i>31,9%</i>	<i>-1,7 p.p.</i>	<i>27,1%</i>	<i>27,9%</i>	<i>-0,8 p.p.</i>
AFRMM Não Recorrente	(3,5)	0,0	n.a.	(3,5)	0,0	n.a.
EBITDA Ajustado	80,7	76,9	5,0%	210,3	179,3	17,3%
<i>Margem EBITDA</i>	<i>28,9%</i>	<i>31,9%</i>	<i>-3,0 p.p.</i>	<i>26,7%</i>	<i>27,9%</i>	<i>-1,2 p.p.</i>

Terminal de Vila Velha (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 3T21, tanto a exportação quanto a importação apresentaram um crescimento significativo. A comparação do acumulado segue o mesmo aumento, porém em menor variação:

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



Fonte: Elaborado a partir de dados do Comexstat.

Na exportação, o minério de ferro e os produtos semimanufaturados de ferro ou aço continuaram em evidência, com variações positivas de 282,1% e 842,6% quando comparados ao 3T20, respectivamente. Na análise do acumulado, além dos produtos citados, destaca-se também o crescimento da exportação de cal, cimento e materiais de construção, conforme tabela abaixo, os quais estão entre os principais produtos exportados pelo TVV:

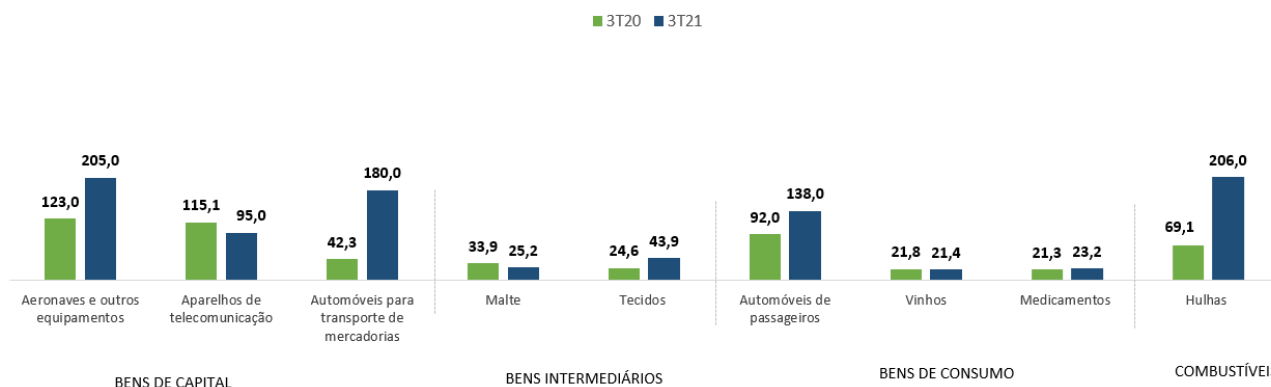
Principais Produtos Exportados - Espírito Santo (US\$ Milhões)

Produtos Exportados	3T21	3T20	3T21 vs. 3T20	9M21	9M20	9M21 vs. 9M20
Minérios de ferro	1.154	302	282,1%	2.600	890,4	192%
Produtos semimanuf. de ferro ou aço	432	45,8	842,6%	1.410	451,9	212%
Óleos brutos de petróleo	359	117,2	206,4%	746	401,3	85,9%
Cal, cimento e materiais de construção	255	219,1	16,4%	663	491,8	34,8%
Café não torrado	172	184,7	-6,9%	443	421,2	5,2%
Produtos laminados planos, de ferro ou aço	156	24,1	548,4%	246	182	35,2%
Celulose	136	133,6	1,8%	477	429,3	11,1%
Demais Produtos - Indústria Extrativa	43,1	32,3	33,3%	109	89,3	22%
Especiarias	40,5	31,8	27,4%	132	103,8	27,2%
Demais Produtos - Indústria de Transformação	40	37,7	5,3%	138	143,6	-3,9%
Outros	82,5	72	14,7%	134,3	147,1	-8,7%
Total	2.869,5	1.200,2	139,1%	7.098,3	3.751,7	89,2%

Fonte: Comexstat

Na análise da importação no Espírito Santo, os automóveis seguem representando uma parcela importante. Além disso, a importação de aeronaves e outros equipamentos e de hulhas cresceu em 3T21 quando comparado ao mesmo período do ano passado, conforme gráfico a seguir.

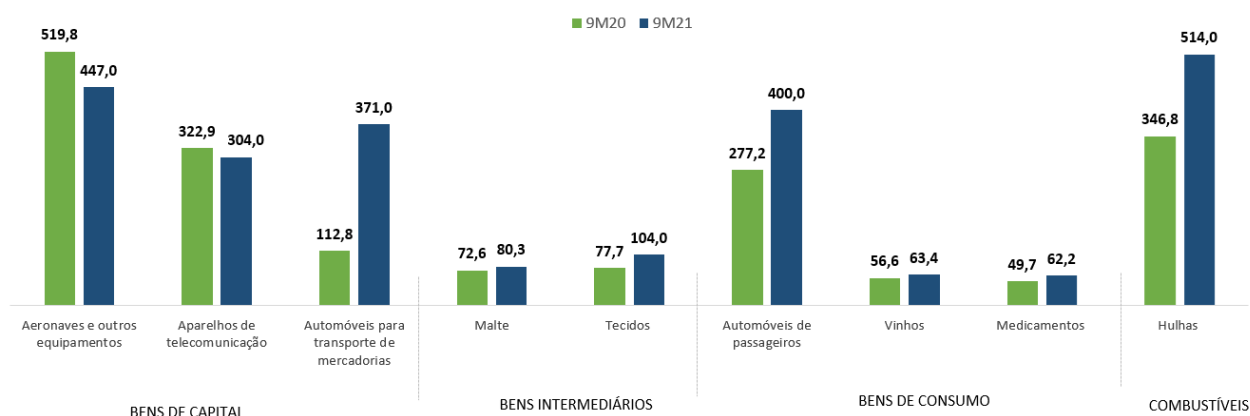
Principais Produtos Importados, Espírito Santo
(US\$ Milhões)



Fonte: Elaborado a partir de dados do Comexstat.

Na importação no acumulado do ano, houve um incremento em hulhas e automóveis, tanto para transporte de mercadorias quanto para transporte de passageiros, compensando a queda na importação de aeronaves e outros equipamentos.

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

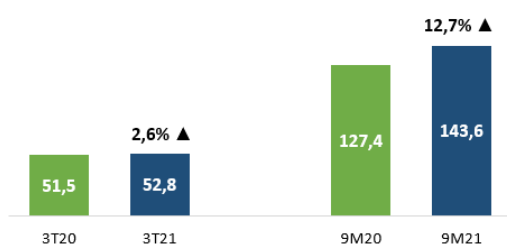


Fonte: Elaborado a partir de dados do Comexstat.

Nas próximas páginas encontram-se os principais indicadores do TVV, cujo desempenho foi alavancado pela retomada de diversos setores, por novos clientes e novos negócios.

Volumes TVV

Movimentação de Contêineres (Mil)



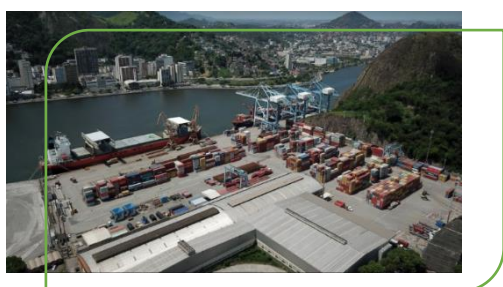
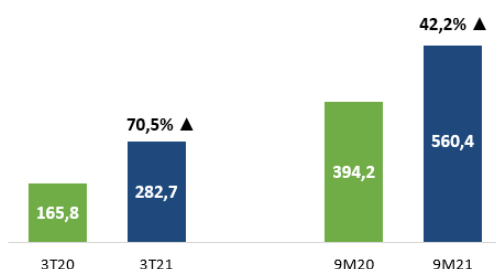
- Volumes exportados no 3T21 com demanda aquecida em segmentos como rochas ornamentais, sobretudo o

granito, usado para construção civil no mercado norte-americano. Ao contrário de trimestres anteriores, o café não foi um dos destaques pela menor safra no período e por entraves logísticos no comércio marítimo global, impactando o segmento diretamente;

- Aumento nos volumes importados no 3T21, ainda pela retomada em diversos setores em relação ao 3T20, com destaque de insumos para mineração, equipamentos para indústria siderúrgica, peças e equipamentos;

- Crescimento no volume de vazios movimentados pela necessidade de reposicionamento de contêineres para atender a demanda de exportação do mercado local;
- No 9M21, os volumes foram impulsionados sobretudo pelo aumento nas importações em 35%, visto que no comparativo, 9M20, as movimentações foram menores devido aos impactos da pandemia em diversos setores produtivos.

Movimentação de Carga Geral (Mil Toneladas)

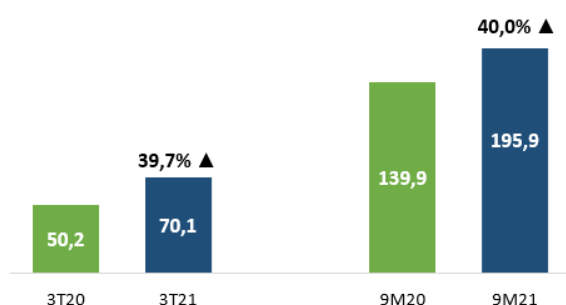


- Crescimento nos volumes movimentados com destaque para grãos pela captura de novos clientes, como em fertilizantes, e para cargas gerais, como equipamentos de grande porte e máquinas;
- Aumento na movimentação de veículos pela operação do TEV – Área 5 desde o 2T21, espaço destinado para a armazenagem e movimentação somente de veículos;
- Captura de novas cargas, crescimento em volumes movimentados e atividades acessórias operadas pela diversificação do TVV também foram pontos relevantes;
- No 3T21 e 9M21, houve destaque na movimentação de veículos no TVV pela recuperação no setor após a redução na atividade das montadoras nos comparativos, 3T20 e 9M20;
- Recorde no volume de carga geral movimentado pelo TVV desde o início da operação, com destaque para o crescimento de cargas com melhores margens.



Receita TVV (ROL)

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



3T21 x 3T20

- ROL beneficiada pelos maiores volumes movimentados em contêineres e em carga geral, com destaque para fertilizantes (carga granel);
- Crescimento da receita em armazenagem e outros serviços como resultado do TVV operando também como prestador de serviços logísticos acessórios ao longo dos últimos trimestres.

9M21 x 9M20

- O crescimento da ROL do período é decorrente dos mesmos eventos explicados acima na análise do 3T21 versus 3T20.

Custo dos Serviços Prestados (CSP) TVV

Custo dos Serviços Prestados R\$ MM	3T21	3T20	3T21 vs. 3T20	9M21	9M20	9M21 vs. 9M20
Custo dos Serviços Prestados	(37,7)	(30,0)	25,8%	(102,7)	(82,0)	25,2%
Carga e descarga	(18,9)	(13,1)	44,5%	(50,3)	(33,9)	48,2%
Pessoal	(10,9)	(8,9)	22,5%	(31,9)	(27,1)	17,9%
Outros	(7,9)	(8,0)	-1,3%	(20,5)	(21,0)	-2,4%

3T21 x 3T20 e 9M21 x 9M20

- Aumento dos volumes movimentados e melhora no *mix* de cargas, ou seja, produtos com melhores margens e maior custo associado, como no caso de máquinas e equipamentos para indústria;
- Incremento no custo de pessoal por conta de novas contratações em função do aumento nos volumes movimentados e para manter a produtividade do Terminal na movimentação dessas cargas;
- Outros custos no 3T21 em linha com o período comparativo, 3T20, devido ao aumento de alguns custos ao longo dos últimos trimestres, como aluguel de equipamentos em função do aumento na demanda, início da operação de veículos no TEV – Área 5 e crescimento nos gastos com diesel em função do aumento do preço e do consumo.

EBITDA TVV

EBITDA TVV R\$ MM	3T21	3T20	3T21 vs. 3T20	9M21	9M20	9M21 vs. 9M20
Receita Operacional Líquida	70,1	50,2	39,7%	195,9	139,9	40,0%
Custo dos Serviços Prestados	(37,7)	(30,0)	25,8%	(102,7)	(82,0)	25,2%
Despesas Operacionais	(0,2)	1,6	n.a.	(2,2)	9,3	n.a.
Depreciação e Amortização	(3,5)	(2,9)	21,4%	(10,3)	(8,6)	20,0%
EBIT	28,7	18,9	51,8%	80,7	58,6	37,7%
<i>Margem EBIT</i>	<i>40,9%</i>	<i>37,6%</i>	<i>3,3 p.p.</i>	<i>41,2%</i>	<i>41,9%</i>	<i>-0,7 p.p.</i>
(+) Depreciação e Amortização	3,5	2,9	21,4%	10,3	8,6	20,0%
EBITDA	32,2	21,8	47,8%	91,0	67,2	35,4%
<i>Margem EBITDA</i>	<i>46,0%</i>	<i>43,4%</i>	<i>2,5 p.p.</i>	<i>46,4%</i>	<i>48,0%</i>	<i>-1,6 p.p.</i>

O EBITDA do 3T21 e do 9M21 foi positivamente impactado pela melhora no *mix* de cargas movimentadas, além do aumento dos volumes de contêineres e de carga geral no período. Com isso, o EBITDA reportado foi o maior desde o início da operação do TVV, tanto no trimestre quanto no período acumulado. O resultado do 3T20 teve o impacto positivo das reversões de provisões de contingências judiciais do TVV no valor de R\$ 1,1 milhão, fato não recorrente e sem efeito no 3T21. No 9M20, o impacto dessas reversões foi positivo em R\$ 7,9 milhões. No 9M21, foi positivo em R\$0,7 milhão, apesar de não haver impacto no 3T21, tendo ocorrido nos trimestres anteriores (1T21 e 2T21).



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 3T21, 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 ao longo desse período. No 9M21, os impactos foram semelhantes.

EBITDA Soluções Logísticas (3PL)

EBITDA Soluções Logísticas 3PL R\$ MM	3T21	3T20	3T21 vs. 3T20	9M21	9M20	9M21 vs. 9M20
Receita Operacional Líquida	10,3	7,1	45,2%	25,8	22,0	17,2%
Custos dos Serviços Prestados	(4,4)	(2,5)	77,3%	(10,7)	(8,3)	28,9%
Outras Receitas (Despesas) Operacionais	(0,0)	(0,1)	-50,7%	(0,2)	(0,2)	-14,5%
Depreciação e Amortização	(1,7)	(0,9)	87,1%	(5,1)	(2,5)	104,1%
EBIT	4,1	3,6	15,1%	9,8	11,0	-10,7%
<i>Margem EBIT</i>	<i>40,2%</i>	<i>50,7%</i>	<i>-10,5 p.p.</i>	<i>38,1%</i>	<i>50,0%</i>	<i>-11,9 p.p.</i>
(+) Depreciação e Amortização	1,7	0,9	87,1%	5,1	2,5	104,1%
EBITDA	5,8	4,5	29,5%	14,9	13,5	10,5%
<i>Margem EBITDA</i>	<i>56,5%</i>	<i>63,4%</i>	<i>-6,9 p.p.</i>	<i>57,9%</i>	<i>61,4%</i>	<i>-3,5 p.p.</i>

No EBITDA de Soluções Logísticas 3PL, houve aumento da depreciação no 3T21 devido a reclassificação de lançamentos ocorridos no 3T20 por conta do IFRS16.

Investimentos e Dívida

Investimentos (CAPEX)

CAPEX R\$ MM	3T21	3T20	9M21	9M20
Investimentos de capital	4,3	0,4	138,1	70,2
Investimentos recorrentes	37,0	6,2	68,7	17,3
Total	41,2	6,6	206,8	87,5

3T21 x 3T20

No 3T21, o valor de R\$4,3 milhões em investimentos de capital foi devido aos gastos na aquisição do Log-In Discovery e a investimentos no TVV. O montante de Investimentos recorrentes decorreu principalmente das docagens programadas dos navios Log-In Jatobá, Log-In Endurance e Log-In Resiliente.

No 3T20, o CAPEX de R\$6,6 milhões é composto basicamente por investimentos correntes referentes à continuidade operacional dos navios, do TVV e de projetos de tecnologia.

9M21 x 9M20

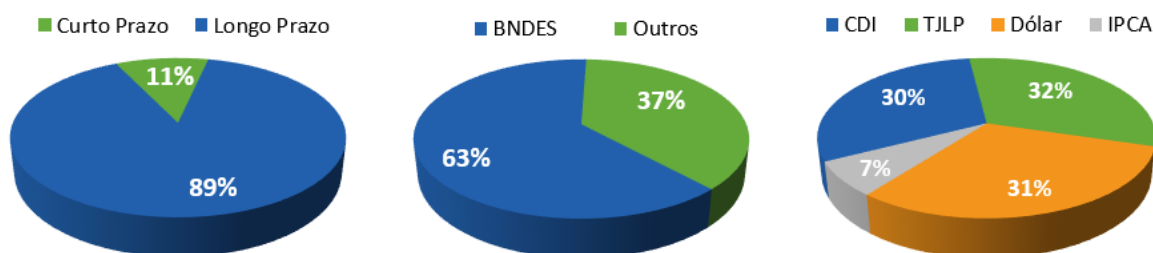
No 9M21, os principais componentes foram a aquisição do navio Log-In Discovery, no valor de US\$20,0 milhões, em fevereiro de 2021, através de recursos próprios levantados no último *follow on* da companhia, e as três docagens programadas.

No 9M20, o CAPEX foi composto sobretudo pela aquisição do navio Log-In Endurance no valor de US\$13,1 milhões, financiado via debêntures, e investimentos correntes dos negócios.

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

Dívida R\$ MM	30/09/20	31/12/20	31/03/21	30/06/21	30/09/21
BNDES - Construção Naval Descontinuada	597,3	563,2	576,2	530,9	540,1
BNDES - Navios em Operação	336,0	321,3	329,2	299,4	304,7
Capital de Giro	355,3	346,3	337,3	0,0	0,0
Debêntures	158,3	164,3	165,2	509,2	506,9
Outras	0,7	0,1	0,0	0,0	0,0
Dívida Bruta	1.447,6	1.395,2	1.407,9	1.339,4	1.351,7
Caixa	703,0	709,7	578,6	555,8	556,1
Dívida Líquida	744,6	685,5	829,3	783,7	795,6
Ebitda UDM	255,5	299,1	316,4	352,0	374,4
Dívida Líquida/EBITDA UDM	2,9 x	2,3 x	2,6 x	2,2 x	2,1 x

Abertura da Dívida por Prazo, por Credor e por Indexador



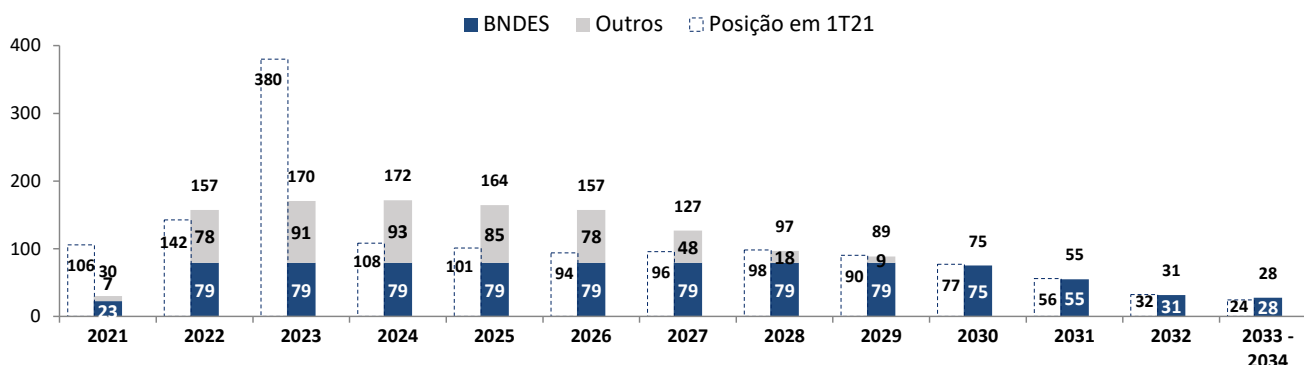
Em 30 de setembro de 2021, a Companhia possuía uma dívida líquida de R\$795,6 milhões e uma dívida bruta de R\$1.351,7 milhão, com custo médio de 8,47% a.a., sendo 89% da mesma com amortização no longo prazo.

Em 27 de abril de 2021, foi realizada a 4ª emissão de debêntures simples, no valor total de R\$ 340 milhões, com prazo de vencimento de seis anos contados da data de emissão. Os recursos líquidos obtidos pela Companhia foram destinados ao pagamento integral, incluindo principal, juros e demais encargos relacionados aos seus financiamentos com vencimento em 2023, proporcionando o alongamento do calendário de amortização de dívidas para 2027.

Essa quitação demonstra a capacidade da Log-In em honrar os compromissos firmados junto às instituições financeiras e, conseqüentemente, uma redução do risco de liquidez.

Cronograma de Amortização da Dívida

Cronograma de Amortização do Principal (R\$ MM)



Eventos Subsequentes

▪ Aprovada a Primeira Emissão de Debêntures da Controlada TVV – Terminal Vila Velha S.A. ("TVV")

Em 08/10/2021, o TVV, sociedade controlada pela Log-In, aprovou, em sede de Assembleia Geral Extraordinária ("AGE"), a sua primeira emissão de debêntures. A emissão será composta por debêntures simples, não conversíveis em ações, da espécie com garantia real, em série única, para distribuição pública com esforços restritos de distribuição, nos termos da Instrução da Comissão de Valores Mobiliários nº 476, de 16 de janeiro de 2009, conforme alterada ("Instrução CVM 476" e "Debêntures" respectivamente) no valor de R\$ 240.000.000,00 (duzentos e quarenta milhões de reais) ("1ª Emissão").

Os recursos obtidos no âmbito da 1ª Emissão deverão ser destinados aos investimentos atrelados à renovação do contrato de arrendamento.

▪ Fitch atribui pela primeira vez rating 'AA-(bra)' e S&P atribui rating 'brA' ao TVV e à sua 1ª emissão de debêntures

Em 08/10/2021, a Fitch Ratings ("Fitch") atribuiu, pela primeira vez, rating 'AA-(bra)' à sua controlada TVV -

Terminal de Vila Velha S.A. ("TVV") e à sua proposta de primeira emissão de debêntures.

De acordo com o relatório da Fitch: "Os ratings do TVV se apoiam em sua consistente geração de caixa operacional e em suas elevadas margens, provenientes da sólida operação portuária da companhia no Espírito Santo."

Em 18 de outubro de 2021, a Standard & Poor's ("S&P") atribuiu rating de emissor 'brA' à sua controlada TVV - Terminal de Vila Velha S.A. ("TVV") e à sua primeira emissão de debêntures, no valor de R\$ 240 milhões e com vencimento final em 2033. A perspectiva do rating é estável.

De acordo com o relatório da S&P: "A perspectiva estável do rating de crédito corporativo do TVV reflete nossa expectativa de melhora em sua geração de caixa e eficiência operacional conforme os novos equipamentos entram em operação. A perspectiva reflete também nossa visão de sua importância estratégica para a Log-In."

- **S&P Eleva Rating da Log-In para 'brA';**

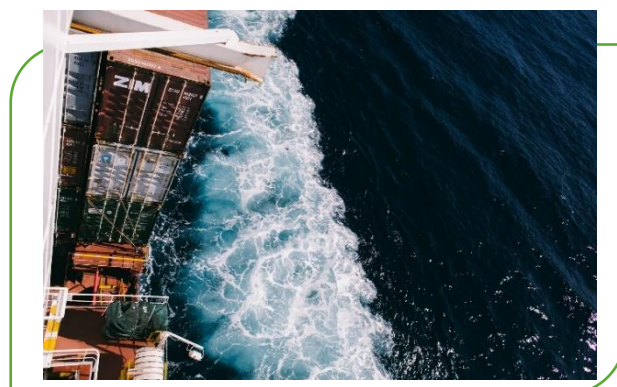
Em 13/10/2021, a Standard & Poor's ("S&P") elevou o rating nacional de longo prazo da Log-In para 'brA'. A perspectiva do rating é estável.

De acordo com o relatório da S&P: "Em nossa visão, a Log-In, nos últimos trimestres, foi capaz de fortalecer sua posição competitiva dentro do mercado de navegação costeira de contêineres, ao mesmo tempo que apresentou melhora em suas margens, em função da reestruturação operacional que tem realizado desde 2018.

- **Log-In Anuncia Aquisição de Dois Navios Porta-Contêineres**

Em 13/10/2021, a Log-In firmou acordo de compra de dois navios porta-contêineres. As novas embarcações serão construídas no estaleiro chinês Zhoushan Changhong International Shipyard Co. e o valor da transação foi US\$42,6 milhões para cada embarcação, a serem pagos ao longo dos principais marcos contratuais até as entregas de cada uma delas.

Os navios contam com capacidade nominal de 3.158 TEUs (Twenty-foot Equivalent Unit) cada um e a previsão de entrega é de dezembro de 2023 e maio de 2024, respectivamente. A capacidade efetiva projetada de transporte das embarcações é, aproximadamente, 25% maior do que a capacidade do Log-In Polaris, o navio mais moderno da Companhia, porém com performance similar de consumo de combustível por contar com tecnologia mais atual e eficiente, auxiliando na redução de emissão de poluentes por TEU transportado.



Anexo I - Composição do EBITDA Consolidado

Composição do EBITDA R\$ MM	3T21	3T20	3T21 vs. 3T20	9M21	9M20	9M21 vs. 9M20
Navegação Costeira	84,2	76,9	9,5%	213,8	179,3	19,2%
Terminal de Vila Velha (TVV)	32,2	21,8	47,8%	91,0	67,2	35,4%
Terminais Intermodais	5,8	4,5	29,5%	14,9	13,5	10,5%
G&A e Outras Despesas ⁽¹⁾	(16,0)	(19,3)	-17,1%	(49,8)	(65,4)	-23,9%
EBITDA	106,3	83,9	26,7%	269,9	194,6	38,7%
Stock Options ⁽²⁾	0,0	0,0	n.a.	0,0	10,2	n.a.
AFRMM Não Recorrente	(3,5)	0,0	n.a.	(3,5)	0,0	n.a.
EBITDA Ajustado	102,8	83,9	22,5%	266,4	204,8	30,1%

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

⁽²⁾ **Stock Options**: despesa não recorrente (R\$10,2 milhões), sem impacto no caixa, devido ao reconhecimento antecipado do custo do 1º Programa do 2º Plano de Opções da Companhia no 3T20.

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

Reconciliação EBITDA R\$ MM	3T21	3T20	9M21	9M20
Lucro (Prejuízo)	60,3	9,1	76,5	(120,3)
IR/CSLL	(4,3)	2,8	4,8	12,6
Resultado Financeiro	18,8	44,1	97,2	224,2
Depreciação e Amortização	31,6	27,9	91,3	78,1
EBITDA	106,3	83,9	269,9	194,6
Ajustes de Eventos Não-recorrentes	(3,5)	0,0	(3,5)	10,2
EBITDA Ajustado	102,8	83,9	266,4	204,8

Anexo III - Fluxo de Caixa Consolidado

Demonstrativo de Fluxo de Caixa	30/09/21	31/12/20
R\$ MM		
Lucro (Prejuízo) do exercício	76,5	13,0
Ajustes por:		
Resultado de equivalência patrimonial	-	-
Depreciação e amortização	91,1	106,5
Imposto de renda e contribuição social	4,8	(34,5)
Provisão (reversão) para riscos e correção monetária	(0,6)	(12,0)
Serviços de transportes de containeres	0,0	0,0
Despesa com plano de opção de ações	3,5	19,4
Recuperação de indêbitos fiscais	0,0	(0,3)
Juros, encargos e variação cambial, líquidas	111,1	212,4
Baixas de projetos não concluídos	34,6	0,0
Crédito de isenção ICMS da base do cálculo PIS/COFINS	(44,5)	0,0
Recursos com subvenção – AFRMM aplicados	(42,3)	(49,4)
Receitas de aplicações financeiras	(13,7)	0,0
Outros	0,3	(2,9)
Variações de ativos e passivos:		
Contas a receber de clientes e valores a receber de partes relacionadas	(15,3)	(59,5)
Estoques	(5,2)	(0,8)
Tributos a recuperar ou compensar	3,1	23,2
Fundo da Marinha Mercante - AFRMM	30,1	45,4
Sinistros a recuperar	32,2	(40,8)
Outros ativos	(20,6)	(2,6)
Depósitos judiciais	(1,1)	16,8
Salários e encargos sociais	5,8	(1,0)
Impostos e contribuições a recolher	0,1	(18,0)
Fornecedores e provisões operacionais e valores a pagar a partes relacionad	31,5	29,7
Pagamentos de provisão para riscos	(2,8)	(4,5)
Outros passivos	4,6	0,2
Fluxo de caixa das atividades operacionais	283,3	240,5
Adições ao imobilizado e intangível líquidas	(209,3)	(96,2)
Aplicações financeiras	165,5	6,8
Fluxo de caixa das atividades de investimento	(43,9)	(89,4)
Fluxo de caixa das atividades de financiamento	(244,2)	(105,1)
Aumento (redução) no caixa e equivalentes	(4,8)	46,0
Caixa e equivalentes no início do exercício	101,3	55,3
Caixa e equivalentes no final do exercício	96,6	101,3

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

Ativo			Passivo		
	30/09/21	31/12/20		30/09/21	31/12/20
CIRCULANTE			CIRCULANTE		
Caixa e Equivalentes de Caixa	96,6	101,3	Empréstimos, Financiamentos e Debêntures	161,0	132,8
Aplicações Financeiras	459,5	608,3	Obrigações com Arrendamento Mercantil	41,2	40,7
Contas a Receber	220,3	204,9	Fornecedores e Provisões Operacionais	138,6	185,7
Estoques	27,4	22,2	Impostos e Contribuições a Recolher	41,2	28,4
Tributos a Recuperar ou Compensar	68,7	49,4	Salários e Encargos Sociais	33,3	27,5
AFRMM	19,9	15,7	Outros	5,6	1,0
Outros	46,1	56,9		420,9	416,1
	938,5	1.058,8			
NÃO CIRCULANTE			NÃO CIRCULANTE		
Aplicações Financeiras	0,9	3,9	Empréstimos, Financiamentos e Debêntures	1.199,5	1.257,3
Imposto de Renda e Contribuição Social Diferidos	248,0	239,0	Obrigações com Arrendamento Mercantil	151,7	153,6
Tributos a Recuperar ou Compensar	38,9	16,8	Provisões para Riscos	11,3	14,7
Depósitos Judiciais	20,9	19,9	Imposto de Renda e Contrib. Social Diferidos	13,3	10,9
AFRMM	19,8	16,0	Outros	-	0,0
Direito de Uso - Arrendamento Mercantil	191,3	194,7		1.375,8	1.436,4
Outros	2,0	0,0			
	521,7	490,3	PATRIMÔNIO LÍQUIDO		
Investimentos			Capital Social	1.314,9	1.312,5
Imobilizado	744,2	633,5	Reservas	28,0	24,5
Ativos Intangíveis	30,4	24,0	Ações em Tesouraria	(50,9)	(50,9)
	774,6	657,5	Prejuízos Acum. e Ajuste de Conversão	(854,2)	(932,3)
	1.296,3	1.147,7		437,8	353,8
			Não Controladores	0,2	0,1
TOTAL DO ATIVO	2.234,8	2.206,5	TOTAL DO PASSIVO	2.234,8	2.206,5

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.

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	Serviço Shuttle
Log-In Pantanal	Próprio	1.700	
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.