

Release de Resultados 2T22

APRESENTAÇÃO DOS RESULTADOS

Quarta-feira, 10 de agosto 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/83158840505?pwd=RCtYd2Z3UIVuNkt4ZkxsajBkRTRTQT09>
Zoom ID: 881644

*O áudio da apresentação estará disponível a partir de 10/08/2022 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 Ornellas

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

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

DESTAQUES

Consolidado



- Recorde histórico de ROL, R\$609,2 milhões;
- Recorde histórico de EBITDA, R\$135,5 milhões;
- NPS (*Net Promoter Score*) medido pelos clientes atingiu Zona de Qualidade* em todos os segmentos;
- Emissão da certidão de trânsito em julgado pelo CADE aprovando a OPA sem restrições, conforme Fato Relevante divulgado ao mercado em 13/06/22.

Navegação Costeira



- Recorde histórico de ROL, R\$358,6 milhões;
- Maior EBITDA, R\$101,1 milhões, para um segundo trimestre;
- Maior volume de contêineres movimentados, 116,3 mil TEUs, para um segundo trimestre;
- Maior volume movimentado no Mercosul, 13,9 mil TEUs, para um segundo trimestre;
- Fretamento internacional do Log-In Discovery.

Terminal Portuário (TVV)



- Recorde histórico de ROL, R\$ 79,7 milhões;
- Recorde histórico de EBITDA, R\$ 37,7 milhões;
- Recorde histórico de ROL de Armazenagem e Outros Serviços, R\$ 43,3 milhões;
- Maior volume de carga geral movimentada no TVV, 190,2 Mil Ton, para um segundo trimestre.

*Zona de Qualidade: entre 50 e 74 pontos.



RESUMO FINANCEIRO E OPERACIONAL¹

Dados Econômico-financeiros R\$ MM	2T22	2T21	2T22 vs. 2T21	6M22	6M21	6M22 vs. 6M21
Consolidado						
Receita Operacional Líquida	609,2	352,8	72,6%	997,6	649,6	53,6%
EBITDA Ajustado	135,5	93,2	45,4%	249,6	163,6	52,5%
Margem EBITDA Ajustado	22,2%	26,4%	-4,2 p.p.	25,0%	25,2%	-0,2 p.p.
Navegação Costeira						
Receita Operacional Líquida Navegação Costeira	358,6	277,6	29,2%	658,2	508,3	29,5%
EBITDA Navegação Costeira Ajustado	101,1	76,9	31,5%	205,9	129,5	58,9%
Margem EBITDA Navegação Costeira Ajustado	28,2%	27,7%	0,5 p.p.	31,3%	25,5%	5,8 p.p.
TVV						
Receita Operacional Líquida TVV	79,7	66,0	20,8%	156,9	125,8	24,7%
EBITDA TVV	37,7	30,4	24,2%	69,7	58,8	18,6%
Margem EBITDA TVV	47,3%	46,0%	1,3 p.p.	44,4%	46,7%	-2,3 p.p.
3PL						
Receita Operacional Líquida 3PL	14,2	9,3	52,9%	25,9	15,5	67,4%
EBITDA 3PL	8,5	5,2	64,3%	14,8	9,1	62,6%
Margem EBITDA 3PL	60,2%	56,0%	4,2 p.p.	57,1%	58,7%	-1,7 p.p.
Transporte Rodoviário de Cargas ²						
Receita Operacional Transp. Rodoviário de Cargas	156,6	0,0	n.a.	156,6	0,0	n.a.
EBITDA Transp. Rodoviário de Cargas	6,4	0,0	n.a.	6,4	0,0	n.a.
Margem EBITDA Transp. Rodoviário de Cargas	4,1%	0,0%	4,1 p.p.	4,1%	0,0%	4,1 p.p.
Dados Operacionais	2T22	2T21	2T22 vs. 2T21	6M22	6M21	6M22 vs. 6M21
Navegação - Contêineres Transportados (Mil TEUs)	116,3	109,3	6,4%	215,2	200,8	7,2%
TVV - Movimentação de Contêineres (Mil)	39,4	47,2	-16,6%	79,4	90,8	-12,5%
TVV - Movimentação de Carga Geral (Mil Ton)	190,2	163,0	16,7%	477,1	277,7	71,8%
Frota - Capacidade Nominal (TEU)*	18.050	15.500	16,5%	18.050	15.500	16,5%

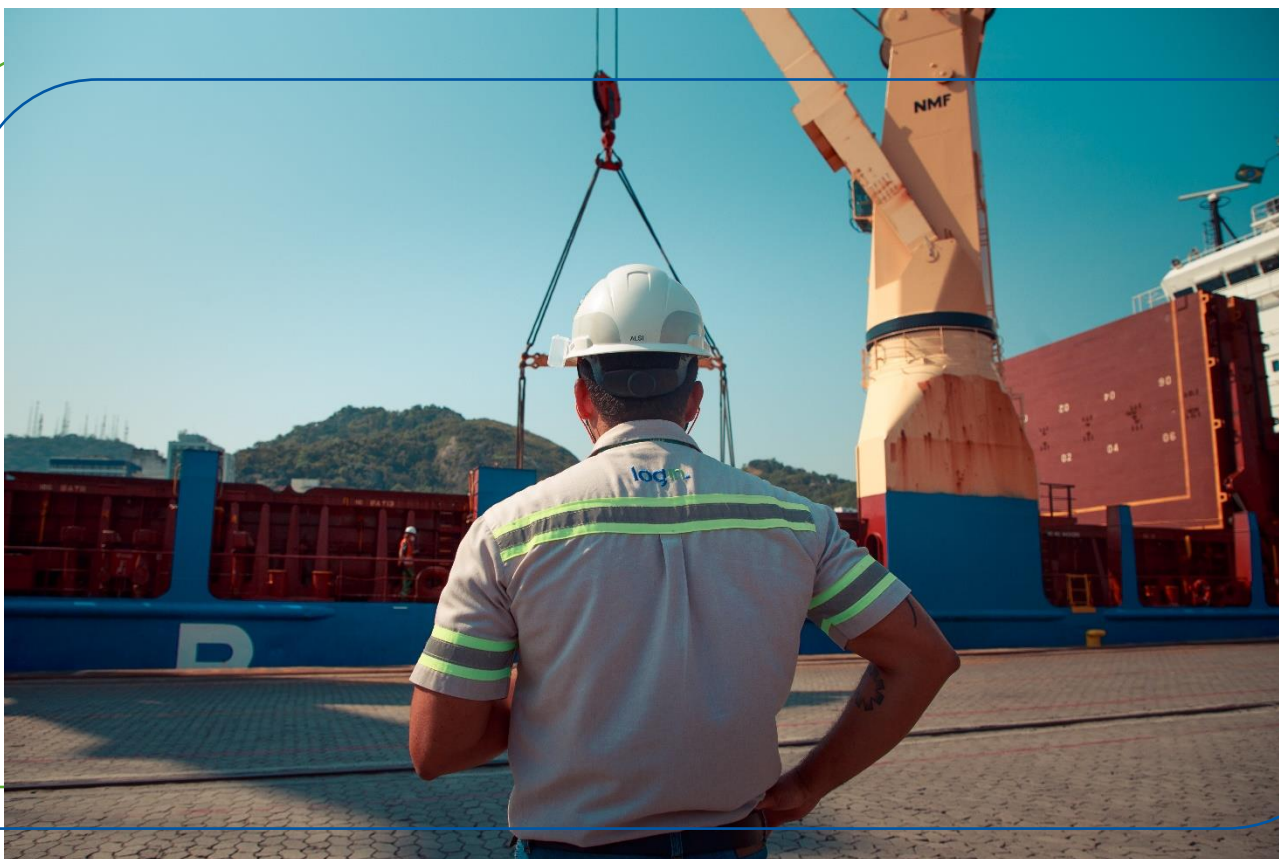
* Capacidade da frota em operação ao final do período abordado no relatório (incluindo Log-In Discovery)

RESULTADO CONSOLIDADO¹

Resultado Consolidado R\$ MM	2T22	2T21	2T22 vs. 2T21	6M22	6M21	6M22 vs. 6M21
Receita Operacional Líquida	609,2	352,8	72,6%	997,6	649,6	53,6%
Custo dos Serviços Prestados	(431,7)	(248,8)	73,5%	(686,0)	(468,6)	46,4%
Despesas Operacionais	(56,5)	(24,2)	133,5%	(91,3)	(42,5)	114,7%
AFRMM	14,4	13,3	8,5%	29,2	25,2	15,8%
EBITDA	135,5	93,2	45,4%	249,6	163,6	52,5%
EBITDA (Ajustado)	135,5	93,2	45,4%	249,6	163,6	52,5%
Depreciação e Amortização	(49,5)	(31,1)	59,3%	(81,4)	(59,8)	36,1%
EBIT	85,9	62,1	38,4%	168,2	103,9	62,0%
Resultado Financeiro	(63,1)	(10,3)	511,9%	(74,7)	(78,4)	-4,7%
EBT	22,9	51,8	-55,8%	93,5	25,4	267,5%
IR / CSLL	(0,9)	(14,2)	-93,6%	(11,2)	(9,2)	22,4%
Lucro (Prejuízo)	22,0	37,5	-41,5%	82,3	16,3	405,6%

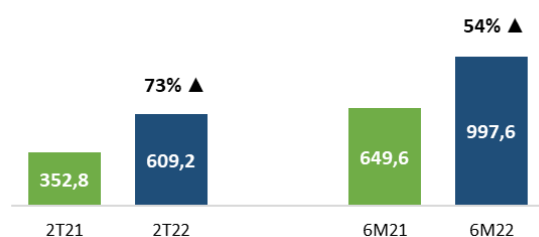
¹ O cálculo do EBITA considera o lucro antes do imposto de renda, contribuição social, resultado financeiro e despesas de amortização. O cálculo do EBITDA ajustado representa o resultado do EBITDA e desconsidera apenas os registros não recorrentes relacionados ao plano de incentivo de longo prazo "Stock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

² O 2T22 Contábil (Transporte Rodoviário de Cargas) refere-se aos primeiros 4 meses de operação da Tecmar, pois a regra contábil estabelece a consideração do resultado operacional a partir da data da aquisição da empresa (março/2022 em diante).



Receita Operacional Líquida

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



2T22 x 2T21

Recorde de ROL trimestral devido aos seguintes fatores:

- Inclusão da Tecmar no resultado, R\$156,6 milhões;
- Recorde histórico de ROL da Navegação, R\$358,6 milhões, atrelado ao recorde das receitas dos segmentos, Cabotagem, Feeder e Mercosul, com todos os navios operando e pela evolução da eficiência operacional;

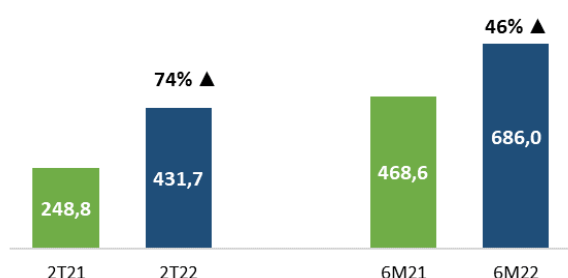
- Aumento de receita no trade Mercosul devido ao incremento de volume (+52% vs 2T21) pela entrada de novos clientes e captura de novas cargas com maior rentabilidade;
- Apesar da redução dos volumes movimentados no Feeder, houve aumento da receita nesse segmento devido ao aumento do preço dos fretes no mercado internacional;
- Receita da Cabotagem positivamente impactada pelo crescimento nos volumes movimentados, pois o aumento do diesel possibilitou maior conversão do rodoviário;
- Recorde histórico de ROL do TVV, R\$ 79,7 milhões, crescimento de 21% comparado ao 2T21, devido ao incremento da movimentação de carga geral – principalmente grãos e produtos siderúrgicos – e maior captura de serviços acessórios.

6M22 x 6M21

Crescimento no semestre de 54%, explicado pelos seguintes eventos:

- Efetivação da aquisição da Tecmar, adicionando R\$ 156,6 milhões às receitas do semestre.
- Maior volume transportado na Navegação, nos segmentos de Cabotagem e Mercosul, beneficiados pela entrada de novos clientes e melhor *mix* de cargas;
- Aumento de receita com o fretamento internacional do navio Log-In Discovery;
- ROL do TVV 25% maior comparada ao 6M21, devido ao incremento da movimentação de carga geral e entrada de novos clientes;
- Reajuste do preço do frete marítimo refletindo a variação do valor do *bunker* no período.

Custo dos Serviços Prestados (CSP)



2T22 x 2T21

Aumento do CSP pelos seguintes fatores:

- Inclusão da Tecmar nos custos totais no trimestre;
- Maior custo de combustível (*bunker*), decorrente do aumento de 77,5% do preço do bunker em Reais;
- Aumento do custo médio do transporte rodoviário de curta distância no 2T22 em 53% relação ao

comparativo 2T21, devido ao contínuo aumento do preço do diesel;

- Aumento de despesas com movimentação de contêineres devido ao incremento dos volumes;

6M22 x 6M21

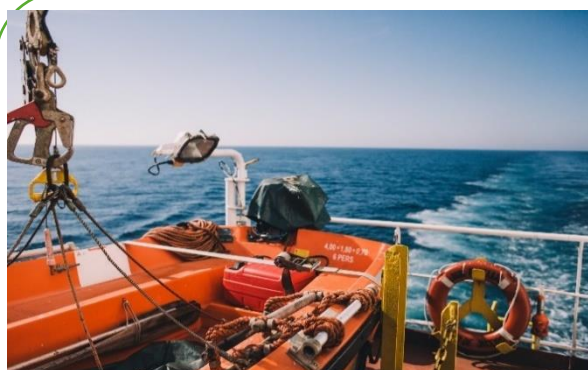
- Inclusão da Tecmar nos custos totais, R\$119,9 milhões;
- Aumento de custos com combustíveis (*bunker*) devido à alta no preço do bunker versus 6M21 (66,1% em Reais);
- Aumento do custo médio do transporte rodoviário no 6M22 em relação ao comparativo 6M21, devido ao contínuo aumento do preço do diesel ao longo de 2022.

Despesas Operacionais

2T22 x 2T21

Aumento de Despesas Operacionais de 32,3 milhões decorrente principalmente de:

- Inclusão da Tecmar no resultado, R\$ 30,3 milhões.



AFRMM (Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante)

AFRMM R\$ MM	2T22	2T21	2T22 vs. 2T21	6M22	6M21	6M22 vs. 6M21
AFRMM do período	14,4	13,3	8,5%	29,2	25,2	15,8%
AFRMM Total	14,4	13,3	8,5%	29,2	25,2	15,8%

Não houve AFRMM não recorrente no período.

Aumento da Receita de AFRMM como resultado de:

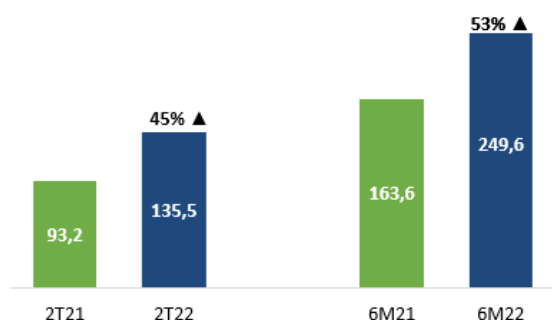
- Maior ROL da cabotagem devido ao crescimento do volume, por haver um navio a mais em operação no

período, e da ROL unitária pelo mix de cargas com melhor preço médio e conversão de cargas do modal rodoviário, mesmo com a redução para 8% na alíquota do AFRMM.

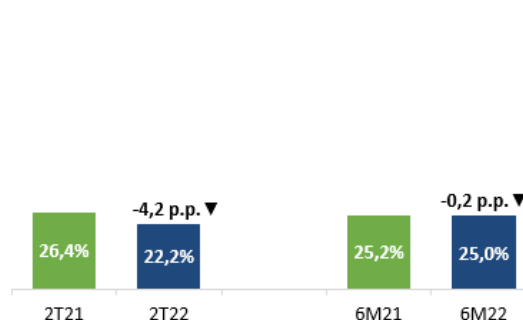
EBITDA

EBITDA R\$ MM	2T22	2T21	2T22 vs. 2T21	6M22	6M21	6M22 vs. 6M21
EBITDA	135,5	93,2	45,4%	249,6	163,6	52,5%
Margem EBITDA	22,2%	26,4%	-4,2 p.p.	25,0%	25,2%	-0,2 p.p.
EBITDA Ajustado	135,5	93,2	45,4%	249,6	163,6	52,5%
Margem EBITDA Ajustado	22,2%	26,4%	-4,2 p.p.	25,0%	25,2%	-0,2 p.p.

EBITDA ⁽¹⁾ (R\$ MM)



Margem EBITDA (%)



(1) Valores referentes ao EBITDA Ajustado

2T22 x 2T21

Maior EBITDA trimestral da história da Companhia explicado pelos seguintes fatores:

- Recorde histórico de ROL da Navegação, R\$358,6 milhões, atrelado ao recorde das receitas de Cabotagem, Feeder e Mercosul, explicado anteriormente na ROL;
- Recorde histórico de EBITDA do TVV, R\$ 37,7 milhões, em função do aumento de receita do terminal, do volume movimentado de carga geral e maior captura de serviços acessórios, devido a oportunidades de operações e novos projetos, em linha com a estratégia de tornar o TVV um terminal multipropósito.

6M22 x 6M21

Aumento de EBITDA e leve queda da Margem EBITDA acumulada devido aos fatores:

- Aumento de receita com o fretamento internacional do navio Log-In Discovery;
- Aumento nos volumes movimentados em Navegação e carga geral no TVV;
- Leve queda da margem atrelado à inclusão da Tecmar no resultado.

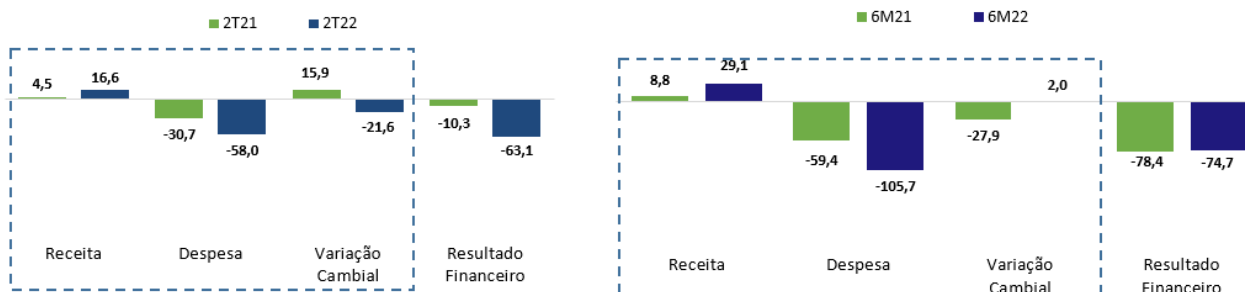
Receita e Custos atrelados ao dólar

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 proteger parte da parcela da dívida em dólares.

R\$ MM	2T22	6M22
Receitas atreladas ao Dólar (US\$)	188,8	341,3
Custos atrelados ao Dólar (US\$)	(120,5)	(206,9)
Saldo Operacional	68,4	134,4

Resultado Financeiro

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



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

2T22 x 2T21

No 2T22, o Resultado Financeiro totalizou uma despesa de R\$ 63,1 milhões, devido principalmente aos encargos financeiros da 4ª emissão de debêntures da Log-In e da 1ª emissão de debêntures do TVV. A variação cambial no trimestre é explicada pela desvalorização do Real perante o Dólar no 2T22 x 1T22 (10,55%) versus uma valorização do Real perante o Dólar no 2T21 x 1T21 (-8,77%).

6M22 x 6M21

No 6M22, o Resultado Financeiro totalizou uma despesa de R\$ 74,7 milhões, 4,7% inferior ao 6M21, devido ao efeito positivo da estratégia de *hedge accounting*, adotada em março de 2021, que compensou uma parcela significativa da variação cambial do 6M22.

Composição da Variação Cambial R\$ MM	2T22	2T21	6M22	6M21
Financiamentos BNDES em Dólar para construção de navios	(36,0)	55,3	26,0	14,4
Hedge de fluxo de caixa dos financiamentos BNDES	23,1	(46,6)	(17,1)	(38,1)
Leasing de contêineres	(8,9)	11,6	1,7	4,0
Sale and Lease Back	(2,1)	0,7	(1,3)	(0,7)
Contas Receber/Pagar e outros	2,2	(5,0)	(7,5)	(7,4)
Variação Cambial Total	(21,7)	16,0	1,8	(27,8)

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. Esse efeito contábil se deve à variação do saldo devedor do fluxo futuro das dívidas de longo prazo dolarizadas, com vencimentos mensais até 2034. Em 01/03/2021, foi adotada a estratégia de *Hedge Accounting* com objetivo de proteger o resultado da exposição da variabilidade nos fluxos de caixa decorrente dos efeitos cambiais nos próximos 5 anos, através de instrumentos de proteção não derivativos. O efeito do *hedge* compensou parcela significativa de variação cambial a partir do 2º trimestre de 2021, demonstrando a efetividade da estratégia em um cenário de variação cambial.

Lucro (Prejuízo) do Período

Demonstrativo de Resultado R\$ MM	2T22	2T21	2T22 vs. 2T21	6M22	6M21	6M22 vs. 6M21
Receita Operacional Líquida	609,2	352,8	72,6%	997,6	649,6	53,6%
Custo dos Serviços Prestados	(478,5)	(277,4)	72,5%	(762,4)	(523,7)	45,6%
Custos	(431,7)	(248,8)	73,5%	(686,0)	(468,6)	46,4%
Depreciação e Amortização	(46,9)	(28,6)	63,8%	(76,5)	(55,1)	38,9%
Lucro Bruto	130,7	75,4	73,2%	235,2	125,9	86,9%
Receitas (Despesas) Operacionais	(44,7)	(13,4)	234,8%	(67,0)	(22,0)	204,5%
Comerciais e Administrativas	(45,8)	(22,0)	107,7%	(60,6)	(41,6)	45,8%
Outras	(10,7)	(2,2)	395,3%	(30,6)	(0,9)	3260,4%
AFRMM	14,4	13,3	8,5%	29,2	25,2	15,8%
Depreciação e Amortização	(2,6)	(2,5)	6,8%	(4,9)	(4,7)	4,3%
Lucro Operacional	85,9	62,1	38,4%	168,2	103,9	62,0%
Resultado Financeiro	(63,1)	(10,3)	511,9%	(74,7)	(78,4)	-4,7%
Receita Financeira	16,6	4,5	264,7%	29,1	8,8	229,2%
Despesa Financeira	(58,0)	(30,7)	88,7%	(105,7)	(59,4)	78,0%
Variação Cambial	(21,6)	15,9	n.a.	2,0	(27,9)	n.a.
Lucro antes do IR/CSLL	22,9	51,8	-55,8%	93,5	25,4	267,5%
IR / CSLL	(0,9)	(14,2)	-93,6%	(11,2)	(9,2)	22,4%
Lucro (Prejuízo) Líquido	22,0	37,5	-41,5%	82,3	16,3	405,6%

2T22 x 2T21

Lucro Líquido de R\$ 22 milhões explicado pelos fatores:

- Lucro Operacional 38,4% superior ao 2T21, demonstrando maior eficiência nas operações realizadas pela Companhia;
- Lucro Líquido afetado pela variação cambial dos empréstimos atrelados ao dólar, sem, contudo, efeito caixa material;
- Despesas Operacionais adicionais pela inclusão da Tecmar na linha “Comerciais e Administrativas” (R\$30,3 milhões);
- Aumento da despesa financeira em 88,7%, em relação ao período comparativo 2T21, devido ao reconhecimento dos encargos financeiros da 4ª emissão de debêntures da Log-In e da 1ª emissão de debêntures do TVV;
- Impacto da variação cambial no trimestre explicada pela desvalorização do Real perante o Dólar no 2T22 x 1T22 (10,55%) versus uma valorização do Real perante o Dólar no 2T21 x 1T21 (-8,77%). A estratégia de *hedge accounting*, conforme mencionado, compensou parcela significativa desse impacto de variação cambial a partir do 2º trimestre de 2021.

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, composta pelas empresas brasileiras de navegação (EBNs) associadas à Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (ABAC), reduziu 11% em 2T22 (vs. 2T21), impactada, principalmente, pelo fim do acordo bilateral de transporte marítimo com Argentina e Brasil, conforme quadro a seguir:

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

Segmento	2T22	2T21	2T22 vs. 2T21	6M22	6M21	6M22 vs. 6M21
Cabotagem	180	171	5.0%	339	333	1.6%
Cargas "Feeder"	139	131	6%	270	247	9.4%
Cargas Mercosul	26	85	-69%	49	156	-68.5%
Total	345	388	-11%	658	736	-11%

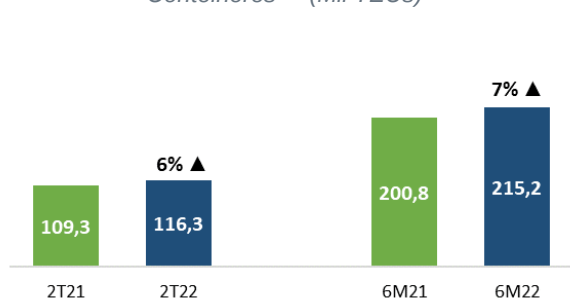
EBN - Empresa Brasileira de Navegação

Fonte: ABAC - Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem

A seguir, serão apresentados os principais indicadores da Log-In nas operações de Navegação Costeira que, se comparados aos dados da indústria acima, confirmam a resiliência dos negócios da Companhia, aproveitando eficientemente a captura de novas cargas com maior rentabilidade no Mercosul e mantendo um crescimento de volume superior ao do setor no primeiro semestre de 2022.

Volumes

Contêineres ⁽¹⁾ (Mil TEUs)



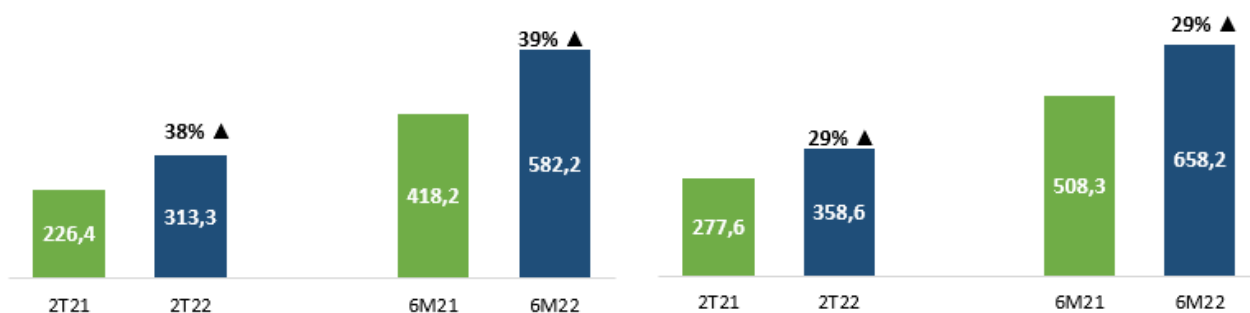
(1) Total de Contêineres transportados nos serviços: Serviço Amazonas (SAM), que percorre rota regular escalando portos entre as regiões Sul e Norte do Brasil; Serviço Atlântico Sul (SAS), que realiza rota regular que atende portos entre o Nordeste do Brasil e a Argentina e os Serviços *Shuttle* que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

- Volume total 6% maior fortemente impactado pelos volumes de Mercosul e Cabotagem;
- No Mercosul, os volumes cresceram 52% em relação ao 2T21 e 67% em relação 6M21, pela entrada de novos clientes e cargas, além da maior movimentação dos clientes regulares;
- Na Cabotagem, houve crescimento de 11% em relação ao mesmo período do ano anterior, 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;
- Preços unitários do *Feeder* superiores em relação ao 2T21, beneficiado pelo impacto positivo da variação dos fretes internacionais.

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.

2T22 x 2T21

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

- Melhoria da ROL unitária da Cabotagem, positivamente impactada pelo incremento nos volumes movimentados;
- Receita beneficiada pela taxa emergencial de Bunker, repassada aos clientes dada a variação mensal do preço em reais do bunker;
- Aumento da receita do Mercosul devido ao crescimento da participação da Log-In no *market share* do trade Brasil-Argentina. A Log-In oferece um serviço dedicado, com regularidade, resultando na construção de parcerias mais sólidas com os clientes;
- A receita do *Feeder* beneficiada pelo crescimento dos preços dos fretes marítimos no mercado internacional, sendo a ROL 35% superior ao 2T21;
- Receita continuou sendo beneficiada pelo fretamento internacional do navio Log-In Discovery;
- Redução da receita do transporte de veículos em 12% versus 2T21 pela queda de volume movimentado no período em função da queda nas importações pela Argentina;
- Índice de Pontualidade Rodoviária³ de 95,54% no 2T22, com crescimento de 0,5 p.p em relação do trimestre anterior.



³ 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	2T22	2T21	2T22 vs. 2T21	6M22	6M21	6M22 vs. 6M21
Custo dos Serviços Prestados	(260,4)	(205,2)	26,9%	(459,4)	(387,3)	18,6%
Custo dos Serviços Prestados (Contêiner)	(216,1)	(155,2)	39,2%	(385,0)	(299,6)	28,5%
Custo Variável (Contêiner)¹	(110,0)	(75,9)	45,0%	(195,4)	(149,2)	30,9%
<i>Margem de Contribuição (Contêiner)²</i>	<i>64,9%</i>	<i>66,5%</i>	<i>-1,6 p.p.</i>	<i>66,4%</i>	<i>64,3%</i>	<i>2,1 p.p.</i>
Custo Fixo (Contêiner)	(106,1)	(79,4)	33,6%	(189,6)	(150,4)	26,1%
<i>Running Costs</i>	<i>(41,2)</i>	<i>(31,3)</i>	<i>31,6%</i>	<i>(75,6)</i>	<i>(63,3)</i>	<i>19,5%</i>
<i>Combustíveis</i>	<i>(47,0)</i>	<i>(28,8)</i>	<i>63,4%</i>	<i>(79,5)</i>	<i>(52,7)</i>	<i>50,9%</i>
<i>Custos Portuários</i>	<i>(17,6)</i>	<i>(12,3)</i>	<i>42,7%</i>	<i>(30,8)</i>	<i>(25,0)</i>	<i>23,1%</i>
<i>Afretamento de Navios Contêineiros</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>n.a.</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>-100,0%</i>
<i>Outros Custos Fixos</i>	<i>(0,3)</i>	<i>(7,0)</i>	<i>-95,8%</i>	<i>(3,8)</i>	<i>(9,4)</i>	<i>-59,6%</i>
Custo Fixo de Afretamento de Navios Ro-Ro (Veículos)	(44,3)	(49,9)	-11,3%	(74,4)	(87,8)	-15,2%

⁽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:

2T22 x 2T21

■ Custo Variável (Contêineres)

Custo Variável de Contêineres no 2T22 versus 2T21, 45% maior devido a:

- Aumento de 21% nos volumes de movimentação de contêineres nos portos (*handling*), e ganhos de eficiência nos custos unitários desses serviços;
- Incremento no volume de operações rodoviárias no período, impacto direto nos custos unitários de fretes rodoviários de contêineres cheios e vazios, pela inflação do diesel (cerca de 66% de crescimento em relação à 2T21);

■ Custo Fixo (Contêineres)

- Variação no Custo Fixo da navegação de Contêineres fortemente impactada pelo aumento do preço do combustível (*bunker*) no 2T22, em relação ao período comparativo 2T21 (superior 77,5% em Reais).
- Redução no consumo de combustível dos navios, dada a evolução da eficiência operacional obtida com os projetos implementados para melhoria de desempenho e o aperfeiçoamento da agenda de manutenções preventivas, em linha com a agenda ESG da Companhia, no que diz respeito à redução das emissões de gases do efeito estufa;
- Em *running costs*, houve impacto decorrente do reajuste na folha salarial e aumento dos custos unitários com blindagem da tripulação contra a pandemia, além da intensificação dos planos de manutenção preventiva, com especial impacto de preço unitário de materiais e serviços.



■ 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	2T22	2T21	2T22 vs. 2T21	6M22	6M21	6M22 vs. 6M21
Bunker (US\$)	969	507	91,1%	867	492	76,2%
Taxa de câmbio (R\$)	4,92	5,29	-7,1%	5,08	5,39	-5,8%
Bunker (R\$)	4.764	2.684	77,5%	4.400	2.649	66,1%

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

Preço Médio do Bunker por Tonelada (R\$)

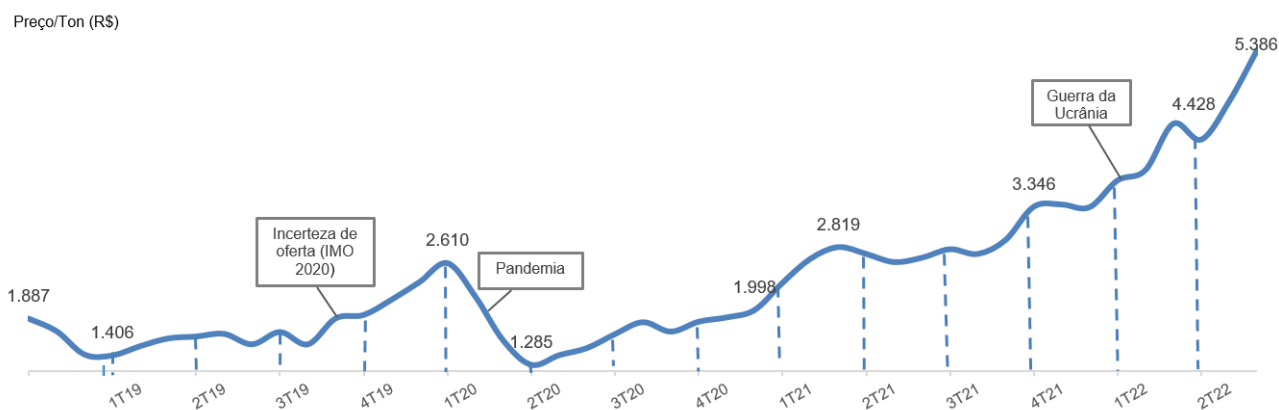


Gráfico de out/18 até jun/22. Fontes: Petrobras (cotação do *bunker* no porto de Santos em dólares) e Banco Central (taxa de câmbio Real x Dólar – PTAX)

EBITDA Navegação Costeira

EBITDA Navegação Costeira R\$ MM	2T22	2T21	2T22 vs. 2T21	6M22	6M21	6M22 vs. 6M21
Receita Operacional Líquida	358,6	277,6	29,2%	658,2	508,3	29,5%
Custo dos Serviços Prestados	(260,4)	(205,2)	26,9%	(459,4)	(387,3)	18,6%
Despesas Operacionais	(11,6)	(8,8)	31,8%	(22,1)	(16,6)	32,8%
AFRMM	14,4	13,3	8,5%	29,2	25,2	15,8%
Depreciação e Amortização	(24,1)	(23,6)	2,4%	(47,4)	(44,9)	5,6%
EBIT	77,0	53,3	44,3%	158,5	84,7	87,2%
<i>Margem EBIT</i>	<i>21,5%</i>	<i>19,2%</i>	<i>2,3 p.p.</i>	<i>24,1%</i>	<i>16,7%</i>	<i>7,4 p.p.</i>
(+) Depreciação e Amortização	24,1	23,6	2,4%	47,4	44,9	5,6%
EBITDA	101,1	76,9	31,5%	205,9	129,5	58,9%
<i>Margem EBITDA</i>	<i>28,2%</i>	<i>27,7%</i>	<i>0,5 p.p.</i>	<i>31,3%</i>	<i>25,5%</i>	<i>5,8 p.p.</i>
AFRMM Não Recorrente	0,0	0,0	n.a.	(3,5)	0,0	n.a.
EBITDA Ajustado	101,1	76,9	31,5%	202,4	129,5	56,2%
<i>Margem EBITDA</i>	<i>28,2%</i>	<i>27,7%</i>	<i>0,5 p.p.</i>	<i>30,7%</i>	<i>25,5%</i>	<i>5,3 p.p.</i>

Maior EBITDA da Navegação, R\$ 101,1 milhões, para um segundo trimestre, com crescimento do EBITDA em 31,5% na comparação com 2T21, e em 56,2% na comparação com 6M21. Isso está atrelado ao recorde histórico de ROL, R\$358,6 milhões. O aumento da ROL deve-se ao incremento significativo dos volumes nos trades Cabotagem e Mercosul, com aumento da ROL unitária elevando a receita em 29,2%.

Soluções Logísticas (3PL)

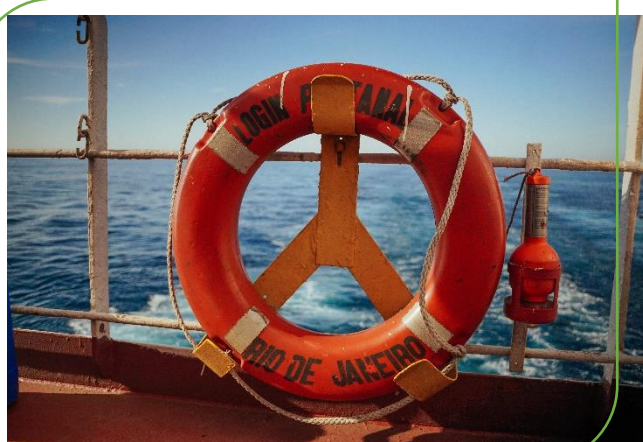
Em Soluções Logísticas (3PL - *Third-party Logistics*) a Log-In oferece soluções customizadas para os clientes em complemento ao transporte marítimo e serviços portuários (TVV), sendo responsável por toda a cadeia logística do cliente. No 2T22, EBITDA e Receita cresceram como consequência da estratégia que está em implementação através da prestação de serviços de soluções logísticas customizadas para o mercado, com novos contratos sendo firmados.

EBITDA Soluções Logísticas (3PL)

EBITDA Soluções Logísticas 3PL R\$ MM	2T22	2T21	2T22 vs. 2T21	6M22	6M21	6M22 vs. 6M21
Receita Operacional Líquida	14,2	9,3	52,9%	25,9	15,5	67,4%
Custos dos Serviços Prestados	(5,6)	(4,0)	38,7%	(11,0)	(6,3)	75,1%
Outras Receitas (Despesas) Operacionais	(0,1)	(0,1)	8,8%	(0,2)	(0,1)	32,5%
Depreciação e Amortização	(2,0)	(1,7)	19,7%	(3,9)	(3,4)	13,9%
EBIT	6,5	3,5	85,3%	10,9	5,7	92,0%
<i>Margem EBIT</i>	<i>46,2%</i>	<i>38,1%</i>	<i>8,1 p.p.</i>	<i>42,0%</i>	<i>36,7%</i>	<i>5,4 p.p.</i>
(+) Depreciação e Amortização	2,0	1,7	19,7%	3,9	3,4	13,9%
EBITDA	8,5	5,2	64,3%	14,8	9,1	62,6%
<i>Margem EBITDA</i>	<i>60,2%</i>	<i>56,0%</i>	<i>4,2 p.p.</i>	<i>57,1%</i>	<i>58,7%</i>	<i>-1,7 p.p.</i>

Aumento do EBITDA em 64,3%, comparado ao 2T21, relacionado ao incremento do resultado com novos Projetos de 3PL desenvolvidos pela companhia.

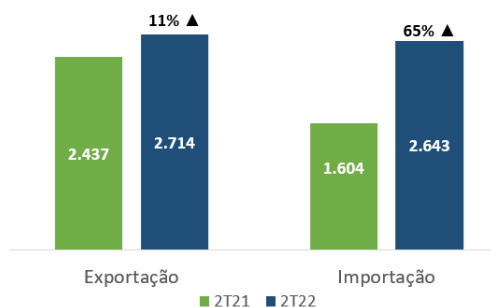
Nas Soluções Logísticas Integradas estão contemplados os negócios de Navegação e Soluções Logísticas (3PL), que contabilizaram juntos no 2T22 o montante de R\$ 372,8 milhões em Receita Líquida.



Terminal Portuário (TVV)

Para contextualizar o TVV na região onde está localizado, apresentamos os dados de comércio no Estado do Espírito Santo. No 2T22, houve aumento tanto de exportação quanto na importação:

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

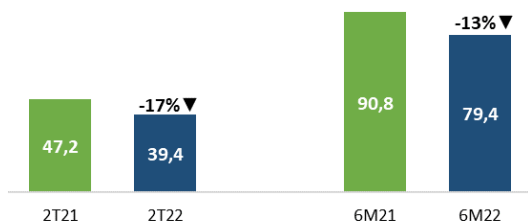


Fonte: Elaborado a partir de dados do Comexstat.

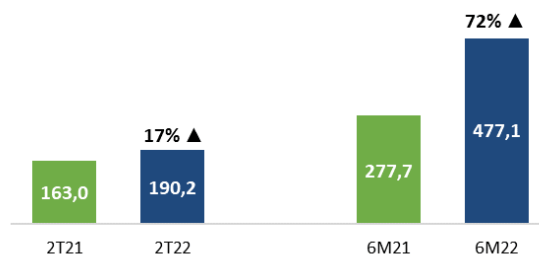


Volumes TVV

Movimentação de Contêineres (Mil)

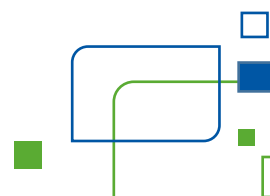


Movimentação de Carga Geral (Mil Toneladas)



- Queda das importações ainda como reflexo do *lockdown* na China e readequação da demanda interna;
- Redução das exportações pela retração econômica dos principais centros consumidores de granito (EUA) e pelo impacto do câmbio nas exportações de café, trazendo preços menos competitivos;
- Impacto negativo decorrente do aumento do frete marítimo internacional;
- Adicionalmente, 2T21 foi um trimestre muito forte devido à retomada da economia após grande retração em 2020 pelo início da pandemia.

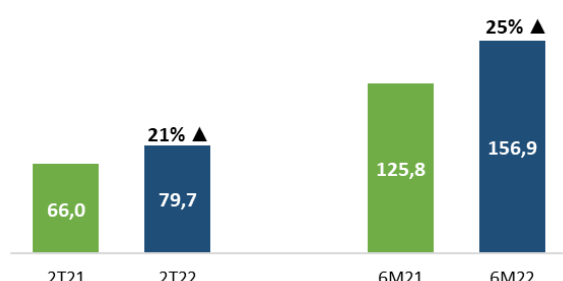
- Aumento significativo de movimentação de carga geral pela captura de novos projetos na área de siderurgia, com incremento da demanda no mercado de aço, especialmente de bobinas, placas e fio-máquina;
- Incremento de movimentação em granel através de oportunidades de operações de carvão;
- Captura de novas cargas, crescimento dos volumes movimentados e atividades acessórias operadas pela diversificação do TVV seguem como pontos relevantes;
- Redução na movimentação de veículos no TEV – Área 5, espaço destinado para a armazenagem e movimentação exclusiva de veículos – em função da diminuição das importações de veículos no Brasil por fatores externos, como por exemplo falta de



componentes semicondutores, que afetaram a produção global.

Receita TVV (ROL)

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



2T22 x 2T21

- Recorde histórico de ROL trimestral devido, principalmente, aos volumes expressivos de carga geral, com destaque para produtos siderúrgicos, como aço, granéis e carvão;
- Recorde histórico trimestral de ROL de serviços acessórios pelo incremento de operações de armazenagem e serviços acessórios no TVV através da captura de novos projetos.

Custo dos Serviços Prestados (CSP) TVV

Custo dos Serviços Prestados R\$ MM	2T22	2T21	2T22 vs. 2T21	6M22	6M21	6M22 vs. 6M21
Custo dos Serviços Prestados	(40,4)	(34,8)	16,0%	(84,0)	(65,0)	29,4%
Carga e descarga	(17,3)	(16,6)	4,3%	(39,3)	(31,3)	25,4%
Pessoal	(13,8)	(11,5)	19,2%	(26,2)	(21,0)	24,5%
Outros	(9,3)	(6,7)	39,6%	(18,6)	(12,6)	47,3%

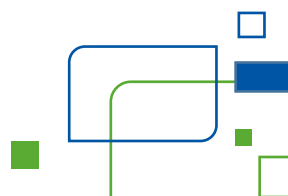
2T22 x 2T21

- Crescimento de CSP impactado pelo aumento nos volumes de carga geral, conforme já mencionado anteriormente;
- Incremento em outros custos em função do início da operação de veículos no TEV – Área 5 em 2T21, bem como de pessoal atrelado a essa atividade;
- Reestruturação do terminal, incluindo manutenção de equipamentos, para atendimento de novos serviços.

EBITDA TVV

EBITDA TVV R\$ MM	2T22	2T21	2T22 vs. 2T21	6M22	6M21	6M22 vs. 6M21
Receita Operacional Líquida	79,7	66,0	20,8%	156,9	125,8	24,7%
Custo dos Serviços Prestados	(40,4)	(34,8)	16,0%	(84,0)	(65,0)	29,4%
Despesas Operacionais	(1,6)	(0,8)	106,0%	(3,1)	(2,1)	50,9%
Depreciação e Amortização	(4,5)	(3,4)	31,7%	(8,9)	(6,8)	31,5%
EBIT	33,3	27,0	23,2%	60,8	52,0	17,0%
Margem EBIT	41,7%	40,9%	0,8 p.p.	38,8%	41,3%	-2,6 p.p.
(+) Depreciação e Amortização	4,5	3,4	31,7%	8,9	6,8	31,5%
EBITDA	37,7	30,4	24,2%	69,7	58,8	18,6%
Margem EBITDA	47,3%	46,0%	1,3 p.p.	44,4%	46,7%	-2,3 p.p.

- Recorde histórico de EBITDA trimestral do TVV, sendo impactado principalmente pelos maiores volumes movimentados de carga geral em função do aumento na operação de produtos siderúrgicos e de graneis. Ainda, houve impacto positivo do incremento de receitas acessórias dado o aumento nos serviços de armazenagens de contêineres.



Transporte Rodoviário de Cargas

A Companhia celebrou em março/2022 o Contrato de Compra e Venda e Outras Avenças 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 atualmente está presente em todas as regiões brasileiras. A sede administrativa com área de 66.000 m² fica em Embu das Artes no estado de São Paulo.

A Tecmar é especializada no transporte de carga fracionada e lotação, com extensa malha de distribuição para carga fracionada no Nordeste e Sul. No 2T22, foram atendidos mais de 2.600 municípios espalhados nas regiões Nordeste, Sul e Sudeste, mostrando abrangência nas operações, isto representa 47% dos municípios no Brasil com mais de 2.000 entregas realizadas diariamente.

O 2T22 foi marcado pelo início dos trabalhos da nova gestão Log-In na companhia. Iniciou-se um diagnóstico detalhado da estrutura de gente e gestão, ativos, sistemas de TI, clientes e fornecedores. Também houve treinamentos para cerca de 1380 funcionários com objetivo de reforçar a cultura de segurança, como DDS's (Diálogo Diário de Segurança), CIPA, Brigada, Manuseio de Produtos Perigosos e Gestão de Indicadores de Desempenho Diversos.

A ROL para 6M22 foi recorde, tendo como ponto positivo a captação de mais 7,5% novos clientes em relação ao período anterior.

EBITDA Transporte Rodoviário de Cargas

EBITDA Transporte Rodoviário de Cargas R\$ MM	2T22 Gerencial	2T22 Contábil*	6M22
Receita Operacional Líquida	116,0	156,6	156,6
Custos dos Serviços Prestados	(91,3)	(119,9)	(119,9)
Outras Receitas (Despesas) Operacionais	(19,4)	(30,3)	(30,3)
EBITDA	5,4	6,4	6,4
<i>Margem EBITDA</i>	<i>4,6%</i>	<i>4,1%</i>	<i>4,1%</i>
(-) Depreciação e Amortização		(8,2)	(8,2)
(-) Mais Valia**		(7,1)	(7,1)
EBIT	5,4	(8,9)	(8,9)
<i>Margem EBIT</i>	<i>4,6%</i>	<i>-5,7%</i>	<i>-5,7%</i>

*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 Resultados.

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

Investimentos e Dívida

Investimentos (CAPEX)

CAPEX R\$ MM	2T22	2T21	6M22	6M21
Investimentos de capital	12,4	18,1	15,0	133,9
Investimentos recorrentes	8,6	24,7	22,3	31,7
Total	21,0	42,8	37,3	165,6

2T22 x 2T21

No 2T22, ocorreram investimentos de capital de R\$12,4 milhões, devido ao projeto de modernização e expansão da capacidade no TVV, que está na fase 2. O montante de investimentos recorrentes decorreu principalmente das docagens e projetos de TI.

No 2T21, os investimentos de capital decorreram do projeto de modernização e expansão da capacidade no TVV, em sua fase 1: pagamento inicial da aquisição dos guindastes (MHC) e empilhadeiras (*Reach Stackers*). Os investimentos correntes foram compostos sobretudo pelas docagens programadas dos navios Log-In Resiliente e Log-In Endurance.

6M22 x 6M21

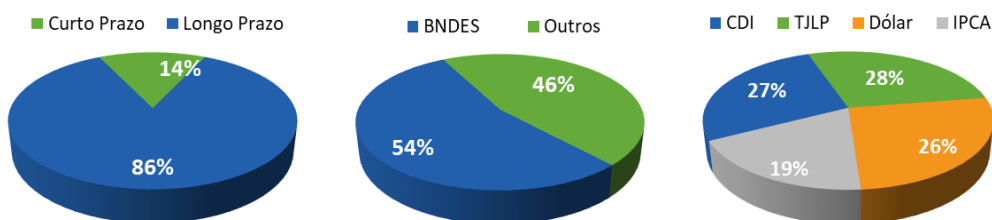
No 6M22, o CAPEX foi composto principalmente pelo projeto de modernização e expansão da capacidade no TVV, docagens e projetos de TI, como mencionado anteriormente.

No 6M21, o principal investimento foi 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 docagens, como comentado acima.

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

Dívida R\$ MM	30/06/21	30/09/21	31/12/21	31/03/22	30/06/22
BNDIS - Construção Naval Descontinuada	530,9	540,1	535,0	485,5	496,4
BNDIS - Navios em Operação	299,4	304,7	300,8	268,7	274,9
Capital de Giro	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Debêntures	509,2	506,9	653,2	659,0	651,6
Outras	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Dívida Bruta	1.339,4	1.351,7	1.489,0	1.413,2	1.422,9
Caixa	555,8	556,1	606,5	560,3	587,1
Dívida Líquida	783,7	795,6	882,5	852,8	835,8
Ebitda UDM	352,0	374,4	369,1	412,8	455,9
Dívida Líquida/EBITDA UDM	2,2 x	2,1 x	2,4 x	2,1 x	1,8 x

Abertura da Dívida por Prazo, por Credor e por Indexador



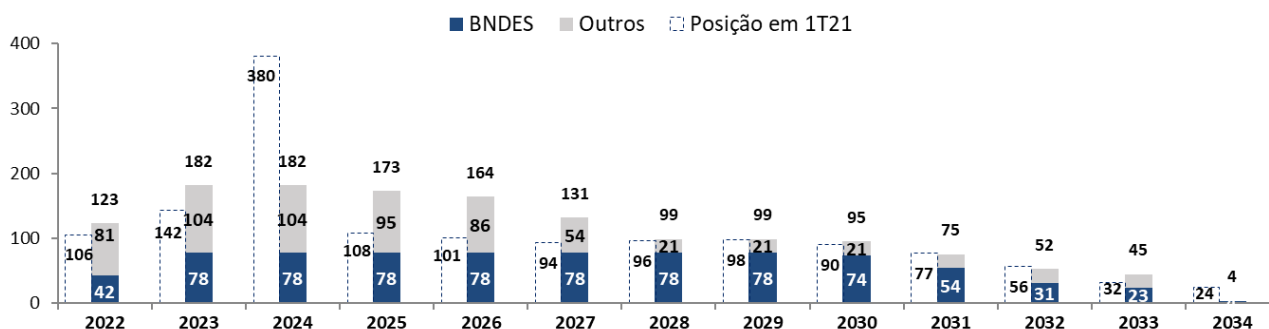
Em 30 de junho de 2022, a Companhia possuía uma dívida líquida de R\$835,8 milhões e uma dívida bruta de R\$1.422,9 milhão, com custo médio de 13,66% a.a., sendo 86% da mesma com amortização no longo prazo.

A Dívida Líquida/ EBITDA UDM da Companhia está se mantendo em 1,8, 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 março de 2022. Todavia, as dívidas de Construção junto ao BNDES com recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM) para construção de navios no Brasil, são, em parte, fixadas em dólares (R\$374,1 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\$1,5 milhão nas parcelas do 2T22.

Cronograma de Amortização da Dívida

Cronograma de Amortização do Principal (R\$ MM) - 2T22



Eventos Subsequentes

Log-In anuncia o lançamento de seu Segundo Relatório de Sustentabilidade (GRI)

Em 06/07/2022, lançou seu Segundo Relatório de Sustentabilidade, no evento Log-In Day 2022, conforme as diretrizes *Global Reporting Initiative* (GRI). O relatório completo encontra-se disponível no website de Relações com Investidores da Companhia.



Anexo I - Composição do EBITDA Consolidado

Composição do EBITDA R\$ MM	2T22	2T21	2T22 vs. 2T21	6M22	6M21	6M22 vs. 6M21
Navegação Costeira	101,1	76,9	31,5%	205,9	129,5	58,9%
Terminal de Vila Velha (TVV)	37,7	30,4	24,2%	69,7	58,8	18,6%
3PL	8,5	5,2	64,3%	14,8	9,1	62,6%
Transporte Rodoviário de Cargas	6,4	0,0	n.a.	6,4	0,0	n.a.
G&A e Outras Despesas ⁽¹⁾	(18,4)	(19,3)	-4,9%	(47,2)	(33,8)	39,9%
EBITDA	135,5	93,2	45,4%	249,6	163,6	52,5%
Stock Options	0,0	0,0	n.a.	0,0	0,0	n.a.
AFRMM Não Recorrente	0,0	0,0	n.a.	0,0	0,0	n.a.
EBITDA Ajustado	135,5	93,2	45,4%	249,6	163,6	52,5%

⁽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	2T22	2T21	6M22	6M21
Lucro (Prejuízo)	22,0	37,5	82,3	16,3
IR/CSLL	0,9	14,2	11,2	9,2
Resultado Financeiro	63,1	10,3	74,7	78,4
Depreciação e Amortização	49,5	31,1	81,4	59,8
EBITDA	135,5	93,2	249,6	163,6
Ajustes de Eventos Não-recorrentes	0,0	0,0	0,0	0,0
EBITDA Ajustado	135,5	93,2	249,6	163,6

Anexo III - Fluxo de Caixa Consolidado

Demonstrativo de Fluxo de Caixa R\$ MM	30/06/22	30/06/21
Lucro (Prejuízo) do exercício	82,3	16,3
Ajustes por:		
Resultado de equivalência patrimonial	-	-
Depreciação e amortização	80,7	59,9
Imposto de renda e contribuição social	11,2	9,2
Provisão (reversão) para riscos e correção monetária	0,8	-0,6
Despesa com plano de opção de ações	1,1	2,5
Juros, encargos e variação cambial, líquidas	80,8	65,6
Recursos com subvenção – AFRMM aplicados	(29,2)	(25,2)
Receitas de aplicações financeiras	(24,5)	(7,3)
Provisão (reversão) de participação no resultado	12,3	12,5
Outros	-6,5	-2,6
Variações de ativos e passivos:	209,0	130,4
Contas a receber de clientes e valores a receber de partes relacionadas	1,9	-30,5
Estoques	-8,4	-5,5
Tributos a recuperar ou compensar	20,8	18,7
Fundo da Marinha Mercante - AFRMM	16,2	23,0
Sinistros a recuperar	(17,9)	38,2
Outros ativos	-8,0	-11,8
Depósitos judiciais	-0,4	-0,9
Salários e encargos sociais	-6,2	0,2
Impostos e contribuições a recolher	7,3	-19,2
Fornecedores e provisões operacionais e valores a pagar a partes relacionadas	60,1	29,6
Pagamentos de provisão para riscos	-3,7	-1,5
Outros passivos	-3,3	1,0
Fluxo de caixa das atividades operacionais	267,2	171,5
Integralização de capital e AFAC	-	-
Aquisição de participação acionária	-27,1	-
Caixa advindo de combinação de negócios	3,8	-
Adições ao imobilizado e intangível	(50,9)	(166,1)
Aplicações financeiras	66,3	135,6
Fluxo de caixa das atividades de investimento	(7,9)	(30,6)
Fluxo de caixa das atividades de financiamento	(213,3)	(159,3)
Aumento (redução) no caixa e equivalentes	46,1	(18,3)
Caixa e equivalentes no início do exercício	216,3	101,3
Caixa e equivalentes no final do exercício	262,4	83,0

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

Ativo			Passivo		
	30/06/22	30/06/21		30/06/22	30/06/21
CIRCULANTE			CIRCULANTE		
Caixa e Equivalentes de Caixa	262,4	83,0	Empréstimos, Financiamentos e Debêntures	233,6	142,1
Aplicações Financeiras	324,7	472,7	Obrigações com Arrendamento Mercantil	57,8	39,8
Contas a Receber	283,7	235,4	Fornecedores e Provisões Operacionais	197,0	155,3
Partes Relacionadas	11,4	-	Partes Relacionadas	1,5	-
Estoques	49,1	27,8	Impostos e Contribuições a Recolher	42,0	24,0
Tributos a Recuperar ou Compensar	48,9	43,9	Salários e Encargos Sociais	46,1	27,7
AFRMM	23,6	16,8	Outros	6,1	2,0
Outros	65,5	31,3		584,2	390,9
	1.069,3	910,8			
NÃO CIRCULANTE			NÃO CIRCULANTE		
Aplicações Financeiras	-	3,9	Empréstimos, Financiamentos e Debêntures	1.213,0	1.206,3
Imposto de Renda e Contribuição Social Diferidos	264,0	236,4	Obrigações com Arrendamento Mercantil	194,8	146,9
Tributos a Recuperar ou Compensar	18,6	3,6	Provisões para Riscos	-	12,6
Depósitos Judiciais	25,2	20,8	Imposto de Renda e Contrib. Social Diferidos	37,5	15,1
Ativo indenizável	195,0		Provisões Operacionais	279,2	-
AFRMM	22,9	16,9	Outros	75,7	-
Direito de Uso - Arrendamento Mercantil	250,4	189,8		1.800,2	1.380,8
Outros	1,9	2,2			
	778,1	473,6	PATRIMÔNIO LÍQUIDO		
Investimentos			Capital Social	1.318,9	1.314,9
Imobilizado	1.022,7	756,8	Reservas	30,0	27,0
Ativos Intangíveis	68,0	29,2	Ações em Tesouraria	(50,9)	(50,9)
	1.090,7	786,0	Prejuízos Acum. e Ajuste de Conversão	(744,5)	(892,3)
	1.868,8	1.259,6		553,6	398,6
			Não Controladores	0,1	0,2
TOTAL DO ATIVO	2.938,1	2.170,5	TOTAL DO PASSIVO	2.938,1	2.170,5

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. 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	
Log-In Endurance	Próprio	2.800	Serviço Atlântico Sul (SAS)
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.