



RESULTADOS 2T20 / 1S20

Log-In Logística Intermodal S.A.

11 DE AGOSTO DE 2020

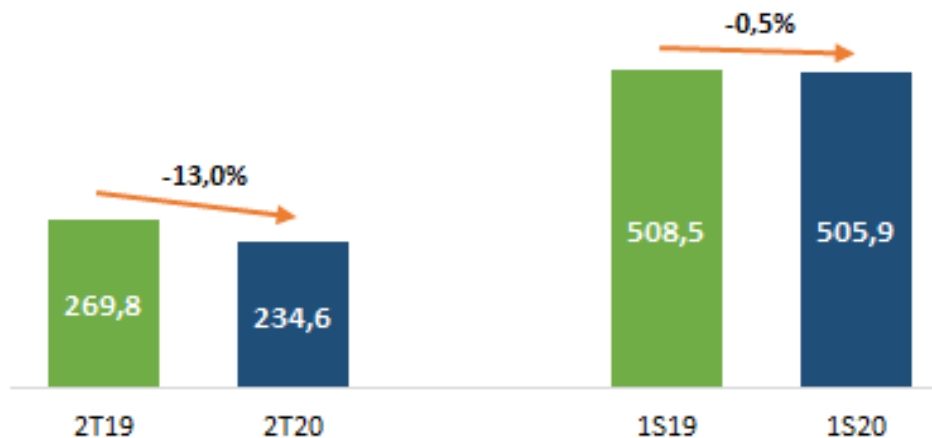
DISCLAIMER

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

- Sucesso da Log-In na execução do plano definido para o 2T20, em função dos desdobramentos da pandemia da COVID-19 na atividade econômica.
- EBITDA Consolidado de **R\$57,5 MM** no 2T20 (R\$76,5 MM no 2T19). Excluindo os impactos não recorrentes de R\$32,3 MM, o EBITDA ajustado no 2T20 é de **R\$67,7 MM** (R\$54,4 MM de EBITDA ajustado em 2T19), representando um crescimento robusto de 24,4% no 2T20.
- EBITDA da Navegação Costeira de **R\$59,2 MM** no 2T20 (R\$69,2 MM no 2T19). Excluindo os impactos não recorrentes de R\$22,1 MM no 2T19, tem-se um EBITDA ajustado no 2T19 de R\$ 47,1 MM e, assim, houve um crescimento de 25,7% no 2T20.
- EBITDA do TVV resiliente de **R\$19,3 MM**, com redução de apenas 5,9% vs. 2T19. No entanto, considerando o semestre, o EBITDA foi de R\$ 45,4 MM, 12,4% superior ao 1S19.
- **3ª Emissão de Debêntures**, em 10 de junho de 2020, captando **R\$71,4 MM**, com vencimento final em maio de 2025. Objetivo de reposição do caixa da Companhia, em virtude da aquisição do navio Log-In Endurance.
- A Início da operação do navio Log-In Endurance em 1º de maio de 2020. A embarcação entrou no Serviço Atlântico Sul (SAS). Com isso, a Companhia concluiu o plano de recomposição da sua frota, passando a possuir e operar 100% de sua frota, com 6 navios próprios.

RECEITA OPERACIONAL LÍQUIDA (ROL)

(R\$ MM)



Queda da ROL é explicada pelos seguintes fatores:

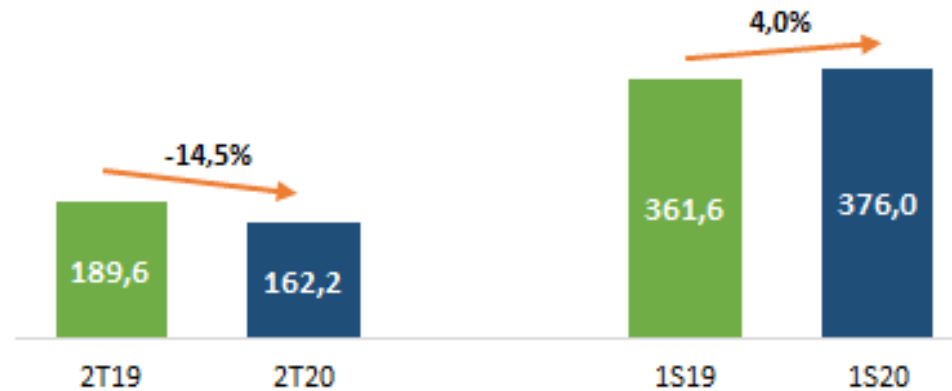
- Atividade mais fraca do transporte de veículos entre Brasil e Argentina em navios Ro-Ro;
- Menor volume de contêineres da Navegação Costeira e do TVV, em função das restrições à atividade econômica decorrentes da pandemia.

Impactaram positivamente:

- Sucesso da estratégia comercial focada em captar volumes das indústrias menos afetadas pela pandemia;
- Desvalorização do Real nas receitas fixadas em Dólar (*Feeder* e Mercosul).

CUSTO DOS SERVIÇOS PRESTADOS (CSP)

(R\$ MM)



Redução do CSP do 2T20 é explicada, principalmente, pelos fatores abaixo:

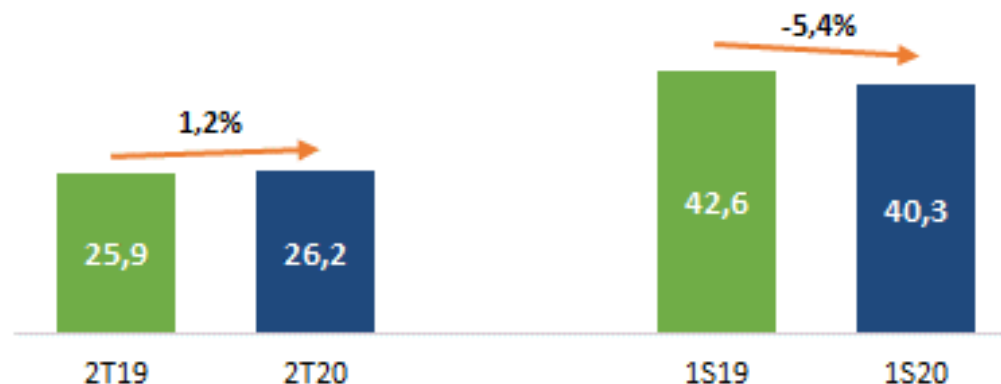
- Menor custo com afretamento de navios *Ro-Ro* para transporte de veículos, em função do menor volume;
- Eficiência das operações e negociações com fornecedores para mitigar os impactos da pandemia.

Aumento do CSP no 1S20 é explicado, principalmente, pelos seguintes fatores:

- Incremento de *running costs* devido ao início da operação de navios próprios em 2/12/19 e em 1/5/20;
- Custo com embarcação adicional (navio afretado Bomar) até meados de março – para a manutenção do Navio Log-In Jatobá;
- Preço médio do bunker mais elevado em 16,2% no 1S20 quando comparado ao mesmo período do ano anterior.

DESPESAS OPERACIONAIS

(R\$ MM)



- No 2T20, é contabilizada a despesa não recorrente (R\$10,2 MM) do reconhecimento antecipado do custo do 1º Programa do 2º Plano de Opções da Companhia, sem impacto no caixa.
- Se excluído esse evento, as Despesas Operacionais reduzem 38,2%, principalmente, em função das medidas de redução de despesas gerais e administrativas visando mitigar os efeitos da pandemia.
- No 1S20, a queda das Despesas Operacionais é explicada pela redução de G&A, pelas reversões de contingências judiciais e pelo reconhecimento de PIS/COFINS (+R\$2,1 MM), que, em conjunto, superaram o impacto negativo da despesa não recorrente.

AFRMM R\$ MM	2T20	2T19	2T20 vs. 2T19	1S20	1S19	1S20 vs. 1S19
AFRMM do período	11,3	6,3	79,4%	21,1	13,0	62,3%
AFRMM não recorrente	0,0	15,9	n.a.	0,0	23,0	n.a.
AFRMM Total	11,3	22,2	-49,1%	21,1	36,0	-41,4%

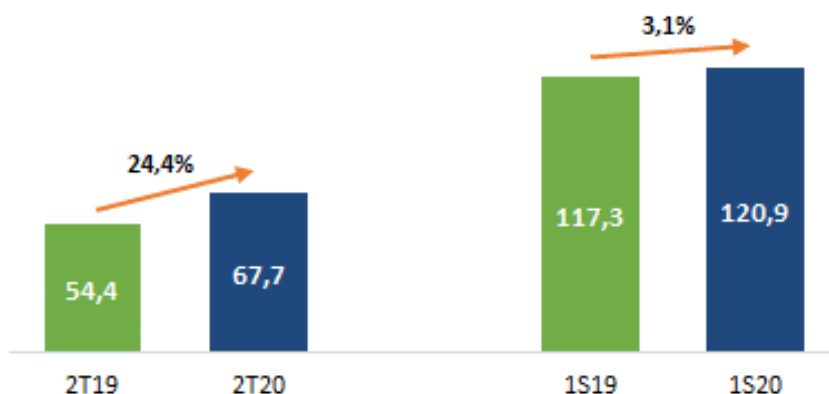
- As receitas de AFRMM do período cresceram 79,4% no 2T20 e 62,3% no 1S20. Esse crescimento se deve ao início da operação dos navios próprios Log-In Polaris, em 2 dezembro de 2019, e Log-In Endurance, em 1 de maio de 2020. Esses navios substituíram duas embarcações afretadas que não geravam AFRMM.
- 100% da frota atual da Companhia, composta por 6 navios próprios, está habilitada a gerar AFRMM.
- O AFRMM não recorrente, que impactou positivamente os resultados do 2T19 e do 1S19 resultou de processo de AFRMM judicializado e reconhecimento de AFRMM extemporâneo no 1T19.

EBITDA

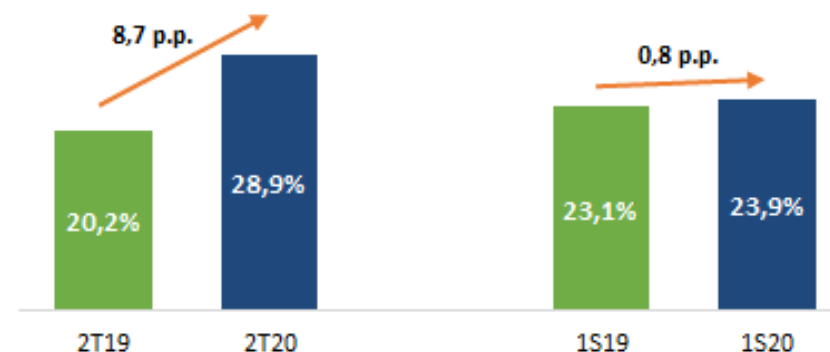
(R\$ MM) e (%)

EBITDA R\$ MM	2T20	2T19	2T20 vs. 2T19	1S20	1S19	1S20 vs. 1S19
EBITDA	57,5	76,5	-24,8%	110,7	140,3	-21,1%
Margem EBITDA	24,5%	28,4%	-3,9 p.p.	21,9%	27,6%	-5,7 p.p.
EBITDA Ajustado	67,7	54,4	24,4%	120,9	117,3	3,1%
Margem EBITDA Ajustado	28,9%	20,2%	8,7 p.p.	23,9%	23,1%	0,8 p.p.

EBITDA Ajustado (R\$ MM)

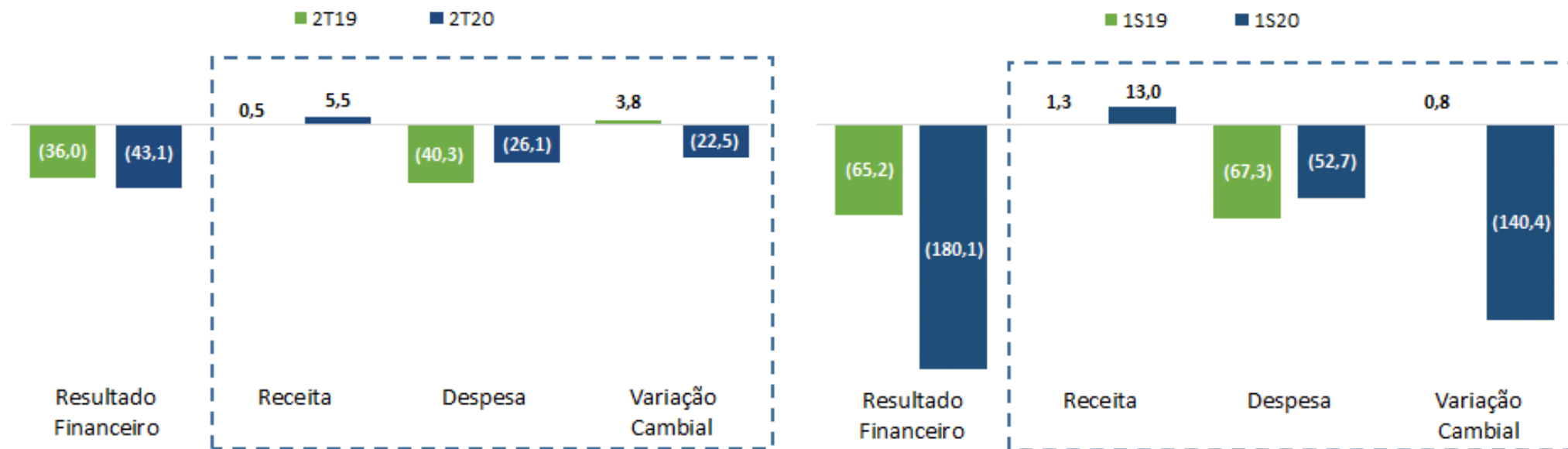


Margem EBITDA Ajustado (%)



RESULTADO FINANCEIRO

(R\$ MM)



- Resultado Financeiro impactado por **variação cambial negativa**, em função da desvalorização do Real: de 5,4% no 2T20 e de 36% nos 1S20.
- A variação cambial é basicamente um **impacto contábil** e não tem efeito relevante no caixa. O efeito caixa sobre a dívida amortizada nos 1S20 foi de R\$0,8 MM.
- A variação cambial incide, principalmente, sobre financiamentos de longo prazo (até 2034) junto ao BNDES, que têm parcelas indexadas ao Dólar no montante de **R\$451,8 MM** para a construção de navios e sobre outros passivos, tais como: contratos de leasing de contêineres, obrigação de Sale & Lease Back e outras contas a pagar/receber.

RESULTADO 2T20 e 1S20

(R\$ MM)

Resultado Consolidado R\$ MM	2T20	2T19	2T20 vs. 2T19	1S20	1S19	1S20 vs. 1S19
Receita Líquida	234,6	269,8	-13,0%	505,9	508,5	-0,5%
Custo dos Serviços Prestados	(162,2)	(189,6)	-14,5%	(376,0)	(361,6)	4,0%
Despesas Operacionais	(26,2)	(25,9)	1,2%	(40,3)	(42,6)	-5,4%
AFRMM	11,3	22,2	-49,1%	21,1	36,0	-41,4%
EBITDA	57,5	76,5	-24,8%	110,7	140,3	-21,1%
Depreciação e Amortização	(27,9)	(28,5)	-2,1%	(50,2)	(46,8)	7,3%
EBIT	29,6	48,0	-38,3%	60,5	93,5	-35,3%
Resultado Financeiro	(43,1)	(36,0)	19,7%	(180,1)	(65,2)	176,2%
Receita Financeira	5,5	0,5	1000,0%	13,0	1,3	900,0%
Despesa Financeira	(26,1)	(40,3)	-35,2%	(52,7)	(67,3)	-21,7%
Variação Cambial	(22,5)	3,8	n.a.	(140,4)	0,8	n.a.
EBT	(13,5)	12,0	n.a.	(119,6)	28,3	n.a.
IR / CSLL	(1,3)	(2,3)	-43,5%	(9,8)	(13,4)	-26,9%
Lucro (Prejuízo)	(14,8)	9,7	n.a.	(129,4)	14,9	n.a.

EBITDA POR NEGÓCIO

(R\$ MM)

Composição do EBITDA R\$ MM	2T20	2T19	2T20 vs. 2T19	1S20	1S19	1S20 vs. 1S19
Navegação Costeira	59,2	69,2	-14,5%	102,4	123,2	-16,9%
Terminal de Vila Velha (TVV)	19,3	20,5	-5,9%	45,4	40,4	12,4%
Terminais Intermodais	5,2	4,9	6,1%	9,0	9,2	-2,2%
G&A e Outras Despesas ⁽¹⁾	(26,2)	(18,1)	44,8%	(46,1)	(32,5)	41,8%
EBITDA	57,5	76,5	-24,8%	110,7	140,3	-21,1%
<i>Stock Options</i> ⁽²⁾	10,2	0,0	n.a.	10,2	0,0	n.a.
AFRMM Não Recorrente ⁽³⁾	0,0	(15,9)	n.a.	0,0	(23,0)	n.a.
IFRS-16 - Leasing de Contêiner ⁽⁴⁾	0,0	(6,2)	n.a.	0,0	0,0	n.a.
EBITDA Ajustado	67,7	54,4	24,4%	120,9	117,3	3,1%

⁽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 MM), sem impacto no caixa, devido ao reconhecimento antecipado do custo do 1º Programa do 2º Plano de Opções da Companhia.

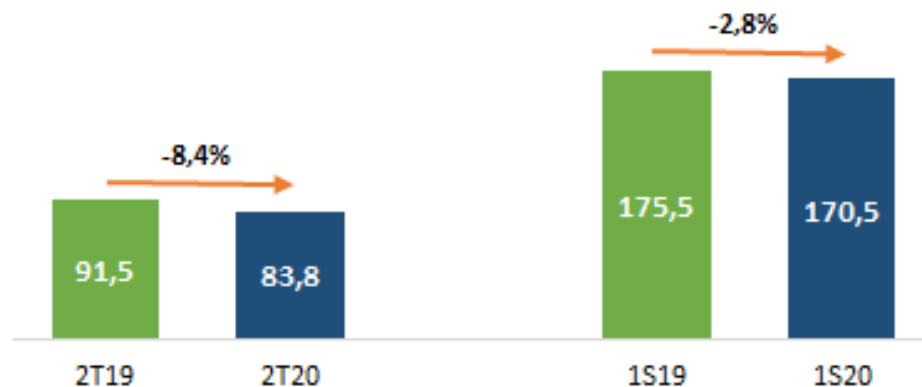
⁽³⁾ **AFRMM Não Recorrente**: valor de R\$15,9 milhões no 2T20, devido ao reconhecimento de AFRMM judicializado (R\$29,1 milhões), líquido da baixa de provisão (R\$13,2 milhões) que havia sido constituída em virtude desse processo. No 1S20, soma-se aos R\$15,9 milhões do 2T20, o reconhecimento de AFRMM extemporâneo (R\$7,1 milhões) no 1T19.

⁽⁴⁾ **IFRS-16 – Leasing de Contêiner**: quando da adoção do IFRS-16 (CPC06), em 1 de janeiro de 2019, a Companhia adotou o expediente prático, que consiste no não reconhecimento de contratos cujo ativo subjacente é de baixo valor, já no 2T19, a Companhia passou a qualificar e mensurar a totalidade dos contratos de aluguel de contêineres para fins do IFRS-16 (CP06); portanto, o custo de aluguel de contêineres de baixo valor, em linha com a norma, que havia sido contabilizado no 1T19 (R\$6,2 milhões) foi revertido no 2T19, gerando esse impacto positivo não recorrente.



NAVEGAÇÃO COSTEIRA

VOLUME DE CONTÊINERES (Mil TEUs)



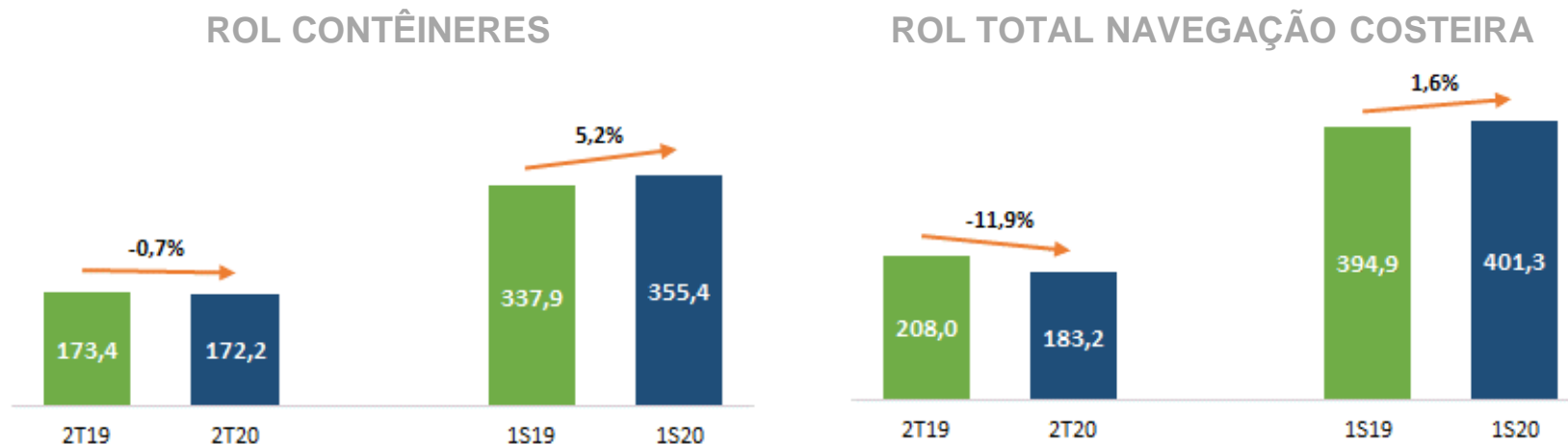
- Estratégia comercial voltada para captar os volumes das indústrias menos afetadas pela pandemia mostrou-se bem sucedida frente aos desafios do período.
- No 1S20, a queda dos volumes é mitigada pelo crescimento da cabotagem no 1T20 e pela conversão de volumes do modal rodoviário.
- O foco no nível de serviço seguiu apurado em meio aos desafios do segundo trimestre. No 2T20, a Log-In atingiu a marca recorde de 96,8% no Indicador de Pontualidade Rodoviária¹.

¹ Indicador que mede a eficácia da entrega a mercadoria na porta do cliente no horário agendado



NAVEGAÇÃO COSTEIRA

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



ROL Contêineres

- Resiliência do negócio, apresentando uma queda de apenas 0,7% no 2T20 em meio às restrições da demanda, em função da pandemia;
- Impacto positivo da desvalorização do Real nas receitas fixadas em Dólar (Mercosul e *Feeder*);
- **Crescimento da ROL/TEU: +8,4% no 2T20 e +8,3% no 1S20.**

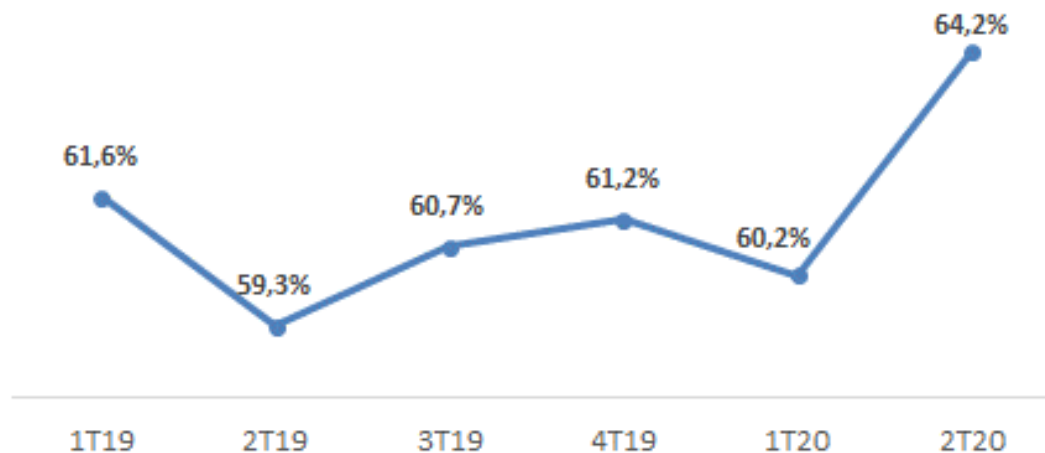
ROL Total da Navegação Costeira

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



NAVEGAÇÃO COSTEIRA

MARGEM DE CONTRIBUIÇÃO - CONTÊINERES (%)



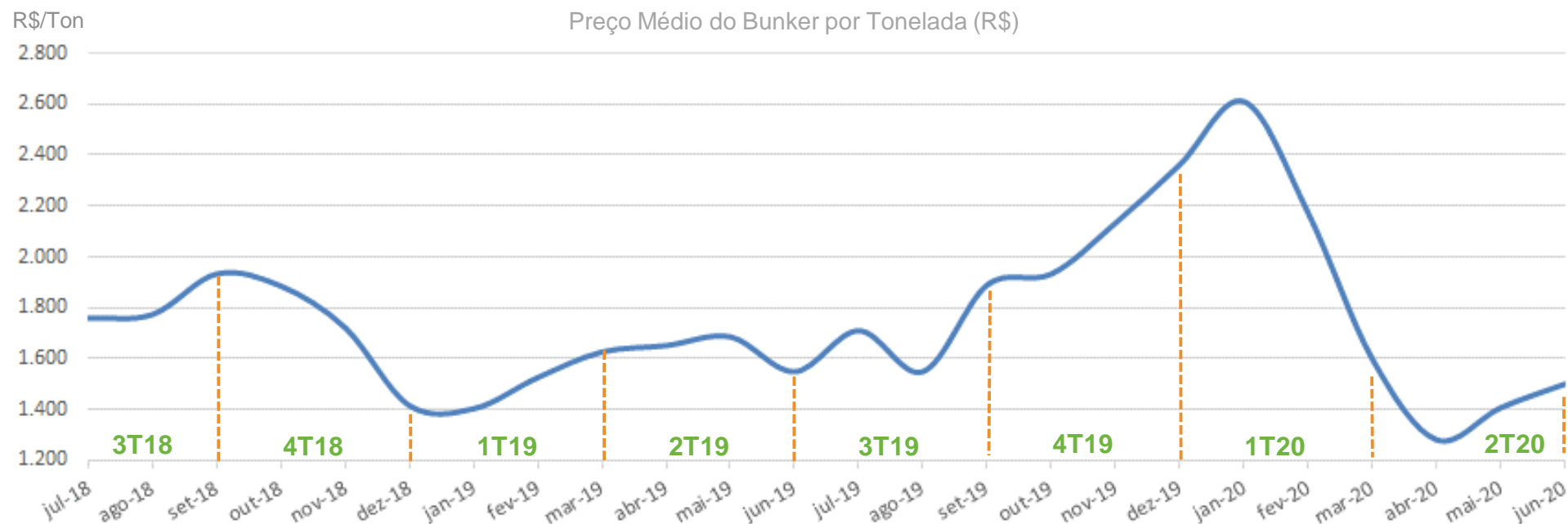
- Crescimento da Margem de Contribuição da Navegação Costeira (Contêineres), que reflete os esforços de captação de um melhor mix de cargas, otimização dos custos variáveis e impacto positivo da desvalorização cambial sobre as receitas em Dólar (*Feeder* e *Mercosul*).



NAVEGAÇÃO COSTEIRA

PREÇO MÉDIO DO BUNKER POR TONELADA (R\$)

Preço Médio do Bunker MM	2T20	2T19	2T20 vs. 2T19	1S20	1S19	1S20 vs. 1S19
Bunker (US\$)	260	416	-37,5%	373	410	-9,0%
Taxa de câmbio (R\$)	5,39	3,92	37,5%	4,92	3,85	27,8%
Bunker (R\$)	1.401	1.631	-14,1%	1.835	1.579	16,2%





NAVEGAÇÃO COSTEIRA

EBITDA

EBITDA Navegação Costeira R\$ MM	2T20	2T19	2T20 vs. 2T19	1S20	1S19	1S20 vs. 1S19
Receita Operacional Líquida	183,2	208,0	-11,9%	401,3	394,9	1,6%
Custo dos Serviços Prestados	(133,2)	(154,3)	-13,7%	(311,3)	(295,5)	5,3%
Despesas Operacionais	(2,1)	(6,7)	-68,7%	(8,7)	(12,2)	-28,7%
AFRMM	11,3	22,2	-49,1%	21,1	36,0	-41,4%
Depreciação e Amortização	(21,2)	(21,4)	-0,9%	(36,9)	(32,7)	12,8%
EBIT	38,0	47,8	-20,5%	65,5	90,5	-27,6%
Margem EBIT	20,7%	23,0%	-2,3 p.p.	16,3%	22,9%	-6,6 p.p.
(+) Depreciação e Amortização	21,2	21,4	-0,9%	36,9	32,7	12,8%
EBITDA	59,2	69,2	-14,5%	102,4	123,2	-16,9%
Margem EBITDA	32,3%	33,3%	-1,0 p.p.	25,5%	31,2%	-5,7 p.p.
AFRMM Não Recorrente ⁽¹⁾	0,0	(15,9)	n.a.	0,0	(23,0)	n.a.
IFRS-16 - Leasing de Contêiner ⁽²⁾	0,0	(6,2)	n.a.	0,0	0,0	n.a.
EBITDA Ajustado	59,2	47,1	25,7%	102,4	100,2	2,2%
Margem EBITDA	32,3%	22,6%	9,7 p.p.	25,5%	25,4%	0,1 p.p.

- Excluindo os impactos não recorrentes de R\$22,1 MM no 2T19, tem-se um EBITDA ajustado no 2T19 de R\$ 47,1 MM e, assim, houve um crescimento de 25,7% no 2T20.

⁽¹⁾ **AFRMM Não Recorrente:** valor de R\$15,9 milhões no 2T20, devido ao reconhecimento de AFRMM judicializado (R\$29,1 milhões), líquido da baixa de provisão (R\$13,2 milhões) que havia sido constituída em virtude desse processo. No 1S20, soma-se aos R\$15,9 milhões do 2T20, o reconhecimento de AFRMM extemporâneo (R\$7,1 milhões) no 1T19.

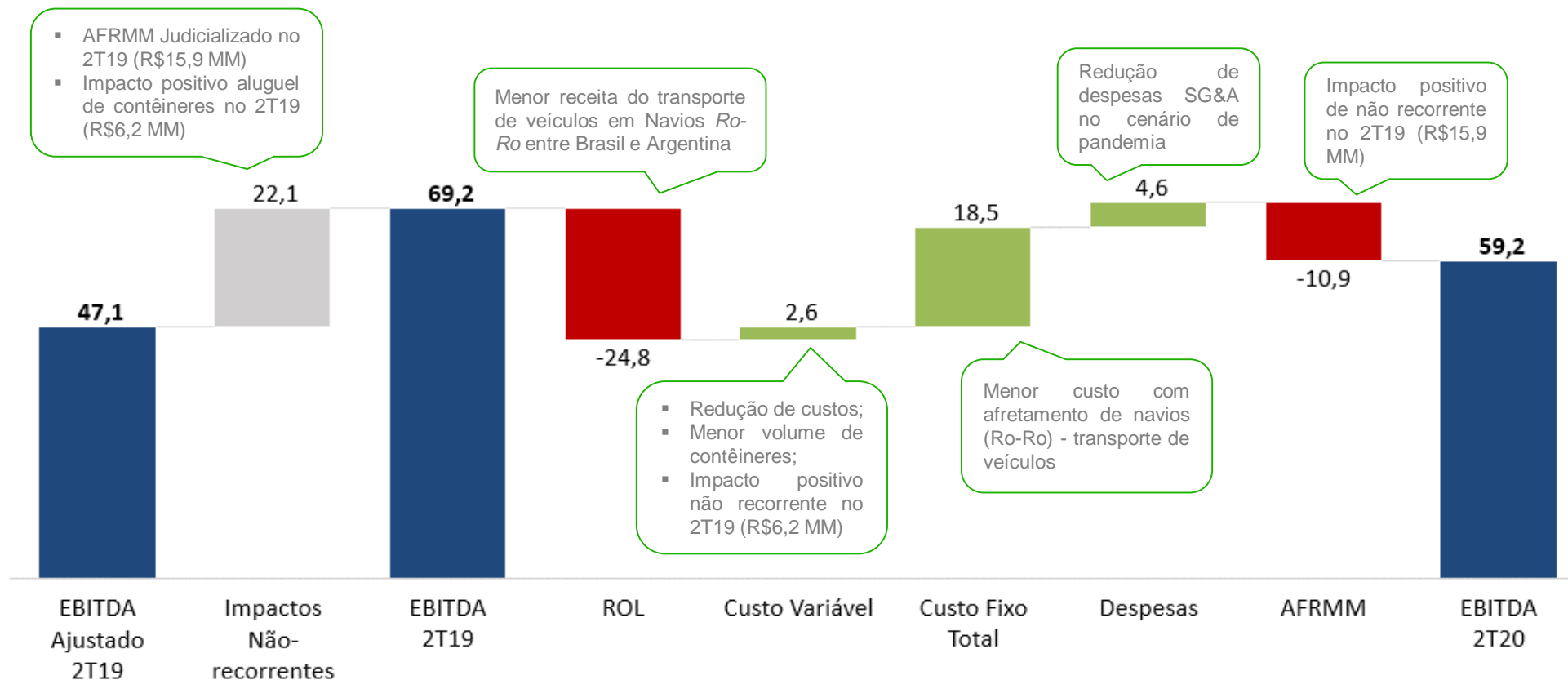
⁽²⁾ **IFRS-16 – Leasing de Contêiner:** quando da adoção do IFRS-16 (CPC06), em 1 de janeiro de 2019, a Companhia adotou o expediente prático, que consiste no não reconhecimento de contratos cujo ativo subjacente é de baixo valor, já no 2T19, a Companhia passou a qualificar e mensurar a totalidade dos contratos de aluguel de contêineres para fins do IFRS-16 (CP06); portanto, o custo de aluguel de contêineres de baixo valor, em linha com a norma, que havia sido contabilizado no 1T19 (R\$6,2 milhões) foi revertido no 2T19, gerando esse impacto positivo não recorrente.



NAVEGAÇÃO COSTEIRA

EVOLUÇÃO DO EBITDA (R\$ MM)

2T20 vs. 2T19

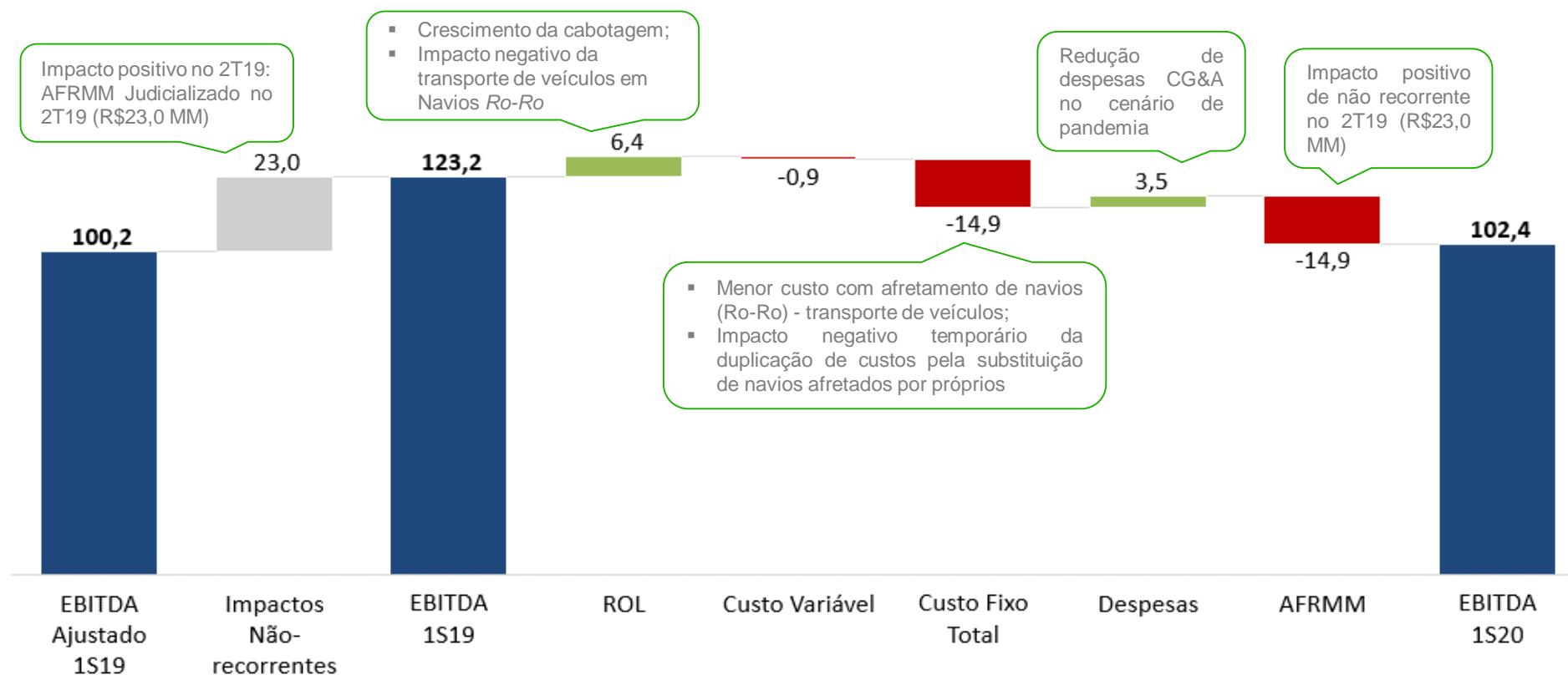


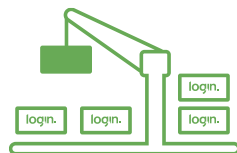


NAVEGAÇÃO COSTEIRA

EVOLUÇÃO DO EBITDA (R\$ MM)

1S20 vs. 1S19

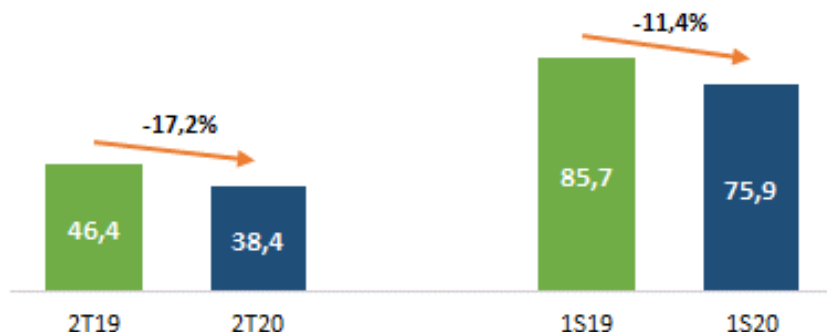




TERMINAL DE VILA VELHA (TVV)

VOLUMES

CONTÊINERES (Mil)



CARGA GERAL (Mil Toneladas)

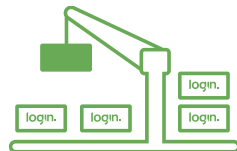


Contêineres:

- Menor movimentação de granito no 2T20, devido à desaceleração da demanda nos países de destino, e queda nos volumes de importação, em função da pandemia;
- As cargas de café cresceram no 2T20, com os produtores aproveitando a alta do preço da commodity para escoar a safra, o que ajudou a mitigar a queda da movimentação de contêineres.

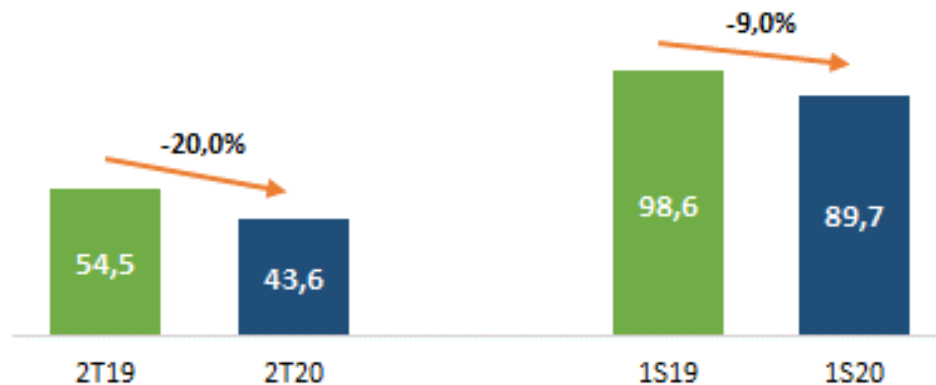
Carga geral:

- Queda mais acentuada em função dos efeitos da pandemia e pela forte movimentação de tubos no 2T19, que neste ano devem estar mais concentrados no segundo semestre;
- Destaque positivo para a demanda mais forte de granito em blocos para a Ásia e os novos negócios de descarga e embarque de graneis em Vitória, cujo processo se iniciou no segundo semestre de 2019, como um novo produto do TVV.

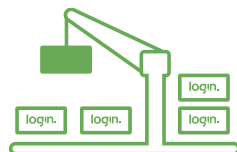


TERMINAL DE VILA VELHA (TVV)

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



- A redução da ROL do período é decorrente dos mesmos eventos explicados no volume.

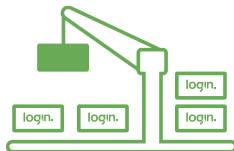


TERMINAL DE VILA VELHA (TVV)

EBITDA

EBITDA TVV R\$ MM	2T20	2T19	2T20 vs. 2T19	1S20	1S19	1S20 vs. 1S19
Receita Operacional Líquida	43,6	54,5	-20,0%	89,7	98,6	-9,0%
Custo dos Serviços Prestados	(24,8)	(33,0)	-24,8%	(52,0)	(60,4)	-13,9%
Despesas Operacionais	0,5	(1,0)	n.a.	7,7	2,2	250,0%
Depreciação e Amortização	(2,9)	(2,8)	3,6%	(5,7)	(5,7)	0,0%
EBIT	16,4	17,7	-7,3%	39,7	34,7	14,4%
<i>Margem EBIT</i>	37,6%	32,5%	5,1 p.p.	44,3%	35,2%	9,1 p.p.
(+) Depreciação e Amortização	2,9	2,8	3,6%	5,7	5,7	0,0%
EBITDA	19,3	20,5	-5,9%	45,4	40,4	12,4%
<i>Margem EBITDA</i>	44,3%	37,6%	6,7 p.p.	50,6%	41,0%	9,6 p.p.

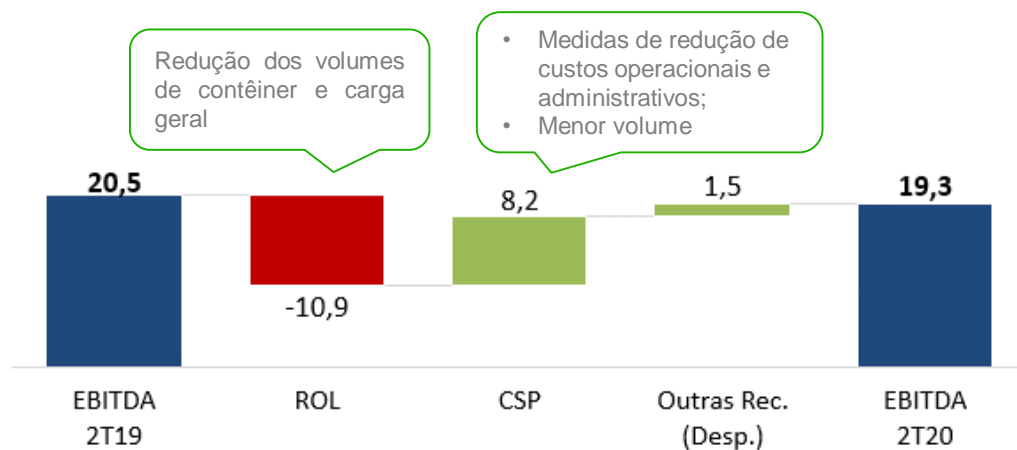
- EBITDA do TVV resiliente de R\$19,3 MM, com redução de apenas 5,9% vs. 2T19. Considerando o semestre, o EBITDA foi de R\$ 45,4 MM, 12,4% superior ao 1S19.
- Sucesso das medidas para redução de custos e otimização de processos visando mitigar os impactos da pandemia em receita, que geraram aprendizados e otimização de processos que foram incorporados à Companhia.
- Destaque para a redução de gastos administrativos, em função da migração dos funcionários não operacionais para *home office* em março/20, que seguem trabalhando de casa.



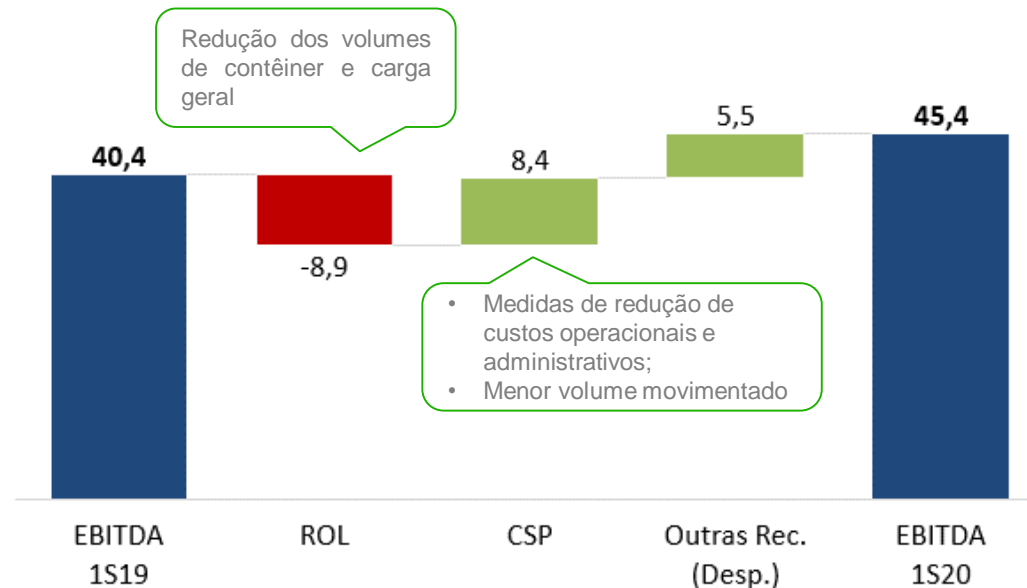
TERMINAL DE VILA VELHA (TVV)

EVOLUÇÃO DO EBITDA (R\$ MM)

2T20 vs. 2T19



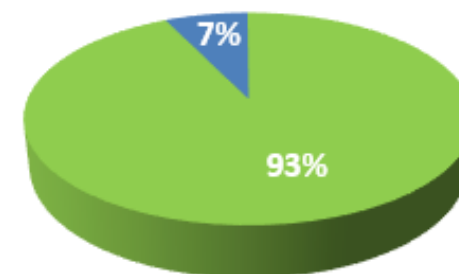
1S20 vs. 1S19



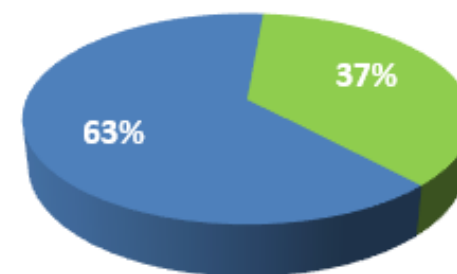
Dívida R\$ MM	30/06/19	31/12/19	31/03/20	30/06/20
Construção Naval Descontinuada	515,0	506,4	555,0	578,7
Navios em Operação	271,2	277,2	314,1	326,8
Capital de Giro	411,7	383,4	374,1	364,5
Debêntures	65,0	87,9	89,4	158,8
Outras	0,0	1,7	1,6	1,2
Dívida Bruta	1.262,9	1.256,6	1.334,2	1.430,0
Caixa	118,3	663,5	581,1	658,7
Dívida Líquida	1.144,6	593,1	753,1	771,3

- Dívida Líquida: **R\$771,3 MM**.
- Custo Médio: **5,9% a.a.**
- Em 10 de junho de 2020, a Log-In encerrou sua **3ª Emissão de Debêntures Simples**, com a captação do montante de **R\$71,4 MM** e vencimento final em maio de 2025. A operação teve como finalidade a reposição do caixa da Companhia, em virtude da aquisição do navio Log-In Endurance.

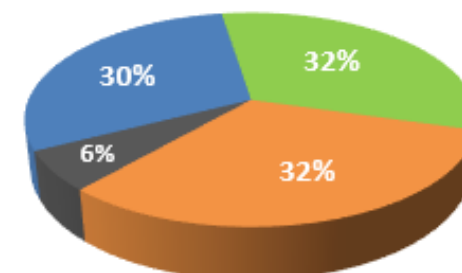
■ Curto Prazo ■ Longo Prazo



■ BNDES ■ Outros



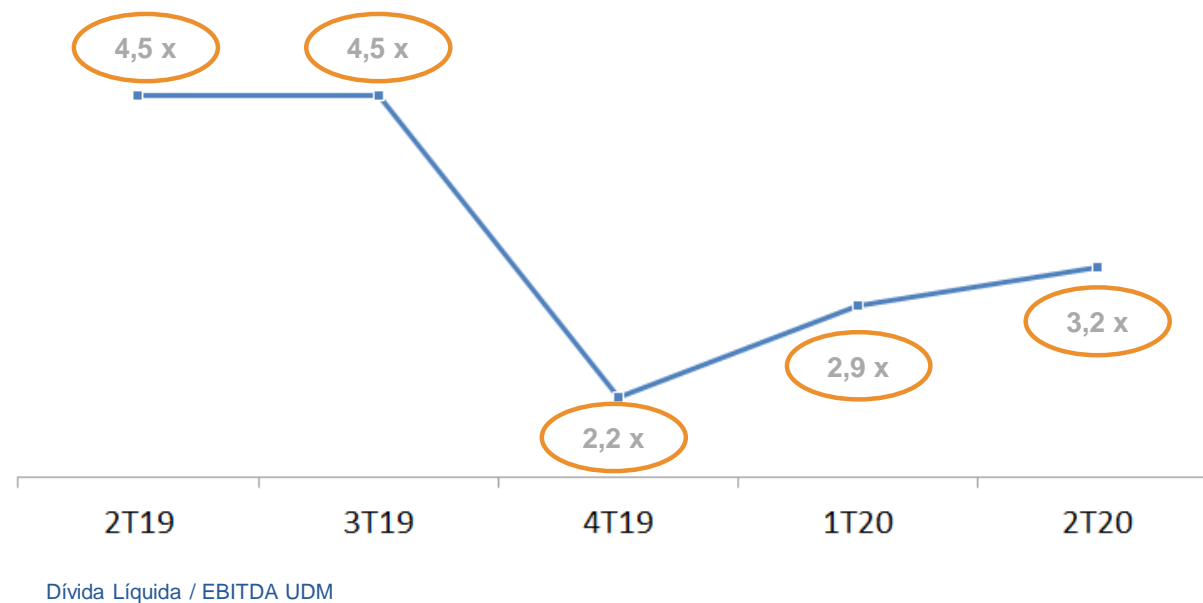
■ CDI ■ TJLP ■ Dólar ■ IPCA



ENDIVIDAMENTO

Nível de Alavancagem R\$ MM	30/06/19	31/03/20	30/06/20
Dívida Líquida	1.144,6	753,1	771,3
EBITDA UDM	253,2*	260,6	241,6
Dívida Líquida/EBITDA UDM	4,5 x	2,9 x	3,2 x

UDM = Últimos Doze Meses. / *Valores do 3T18 e do 4T18 com ajuste ao IFRS16.



EVENTOS SUBSEQUENTES

ALTERAÇÃO NO CARGO DE DIRETOR PRESIDENTE

- Em reunião do Conselho de Administração de 8 de junho de 2020, O Sr. **Marcio Arany da Cruz Martins** foi eleito para o cargo de **Diretor Presidente**, a partir de 1 de julho de 2020, em substituição ao Sr. Marco Antonio Souza Cauduro, que permanece como membro do Conselho de Administração.
- Marcio Arany** é Engenheiro Civil, pela UFRJ, com Mestrado em Engenharia de Transportes pela COPPE e Especialização em Engenharia de Produção pela UFRJ.
- Acumula **mais de 30 anos de trajetória profissional** em Operações, Transportes e Logística, com atuação em empresas, como: Michelin, Aliança Navegação, MRS Logística e McKinsey.
- Possui **mais de 12 anos experiência em Navegação e Logística**, sendo os **últimos 6 anos na Log-In como Diretor Comercial e Diretor de Transformação e Inovação**.

ATRIBUIÇÃO DE RATING 'BBB+(bra)' - ESTÁVEL PELA FITCH RATINGS

- Em 16 de julho de 2020, a Fitch Ratings ("Fitch") atribuiu à Log-In, pela primeira vez, o rating nacional de longo prazo **'BBB+(bra)'**. A perspectiva do rating é **Estável**.
- De acordo com o relatório, "a Log-In detém uma **base de clientes diversificada**, incluindo grandes empresas nos resilientes segmentos de alimentos e bebidas, higiene & beleza e farmacêutica, **reduzindo riscos de demanda**."
- A Fitch também afirma que "**a liquidez da Log-In é satisfatória** e se beneficia da injeção de BRL634 milhões, via aumento de capital, em novembro de 2019".
- O relatório completo está disponível nos websites da Fitch e de Relações com Investidores da Log-In.





OBRIGADO

Relações com Investidores

ri@loginlogistica.com.br