

Release de Resultados 1T21

APRESENTAÇÃO DOS RESULTADOS

Terça-feira, 11 de maio de 2021 – 11h (horário de Brasília) - Português (tradução simultânea em inglês)
A conferência será realizada no webinar do Zoom em <https://us02web.zoom.us/j/84686859119?pwd=d1lxCHl3Q0Q0dmSXVWRGlwbmFTZGllUT09> (Zoom ID: 135469)

*O áudio da apresentação estará disponível a partir de 11/05/2021 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 Calçado

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

- Aquisição de navio porta-contêiner, o Log-In Discovery, por US\$ 20 milhões, de capacidade nominal de 2.550 TEUs;
- Início da operação teste da nova área de 54.086 m² arrendada no porto de Vitória, como terminal de veículos, ampliando os serviços ofertados à sua base atual e potencial de clientes;
- Lançamento da Plataforma “Log-Aí”, consolidando a estratégia de inovação e centralidade no cliente da Log-In, proporcionando a ele uma melhor experiência.



Navegação Costeira

- Crescimento dos volumes movimentados no *Feeder* em 27%;
- Recuperação dos volumes movimentados na importação em 23%;
- Receita impactada pela captação de 56 novos clientes no 1T21;
- Aumento das receitas de AFRMM em 22% em função do crescimento da frota própria;
- Melhor ROL – R\$ 230,7 milhões - no 1T desde o início da operação.



Terminal de Vila Velha (TVV)

- Maior volume de contêineres movimentados - 43.614 TEUs - no 1T desde 2012;
- Melhor volume de carga geral movimentada – 114.738 ton - no 1T desde 2014;
- Melhor ROL - R\$ 59,8 milhões - no 1T desde o início da operação;
- Melhor EBITDA - R\$ 28,4 milhões - no 1T desde o início da operação, crescimento nos volumes de contêineres e captura de novos negócios de carga geral.



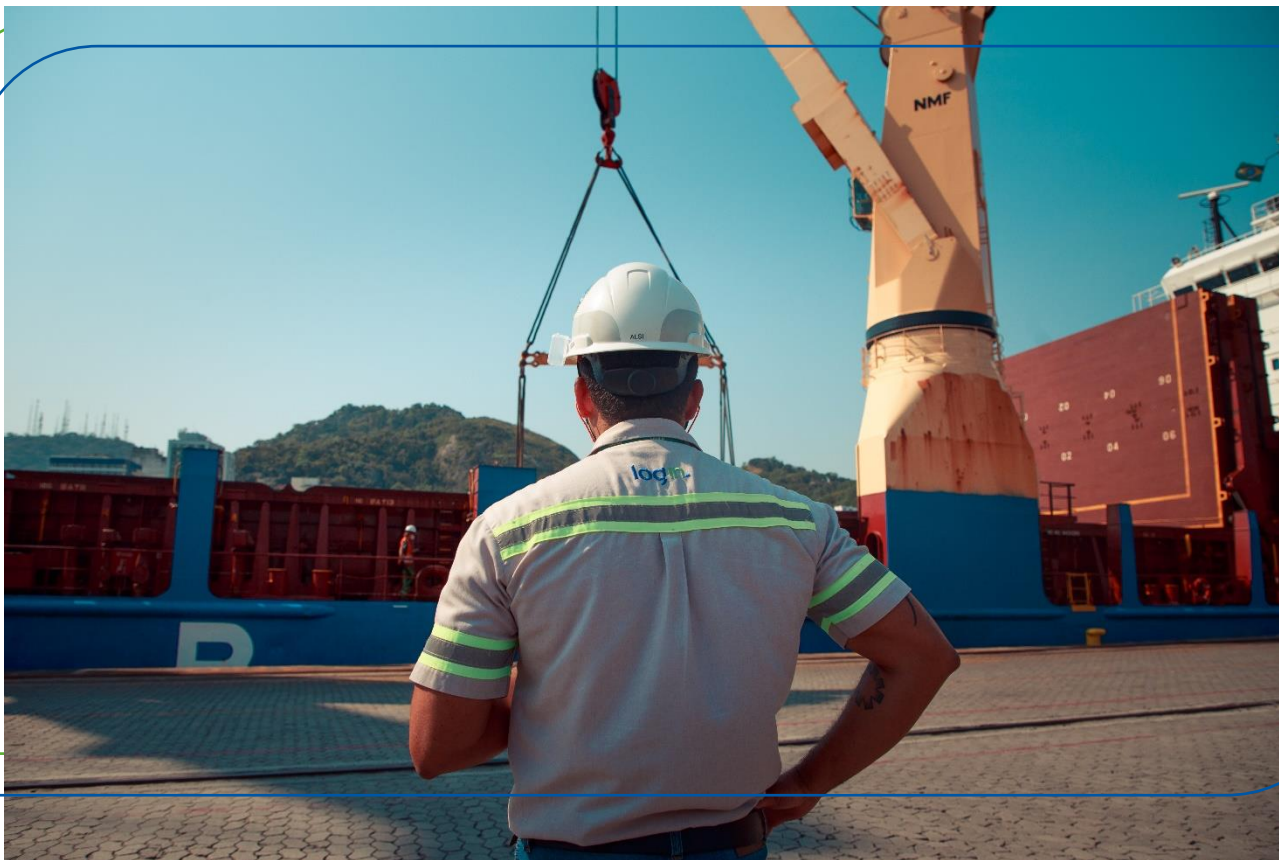
RESUMO FINANCEIRO E OPERACIONAL

Dados Econômico-financeiros R\$ MM	1T21	1T20	1T21 vs. 1T20
Consolidado			
Receita Operacional Líquida	296,7	271,3	9,4%
EBITDA Ajustado	70,5	53,2	32,5%
Margem EBITDA Ajustado	23,7%	19,6%	4,1 p.p.
Navegação Costeira			
Receita Operacional Líquida Navegação Costeira	230,7	218,1	5,8%
EBITDA Navegação Costeira Ajustado	52,6	43,2	21,8%
Margem EBITDA Navegação Costeira Ajustado	22,8%	19,8%	3,0 p.p.
TVV			
Receita Operacional Líquida TVV	59,8	46,1	29,7%
EBITDA TVV	28,4	26,1	8,7%
Margem EBITDA TVV	47,5%	56,6%	-9,1 p.p.
Dados Operacionais	1T21	1T20	1T21 vs. 1T20
Navegação - Contêineres Transportados (Mil TEUs)	91,5	86,7	5,5%
TVV - Movimentação de Contêineres (Mil)	43,6	37,5	16,3%
TVV - Movimentação de Carga Geral (Mil Ton)	114,7	114,2	0,5%
Frota - Capacidade Nominal (TEU)*	18.050	15.500	16,5%

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

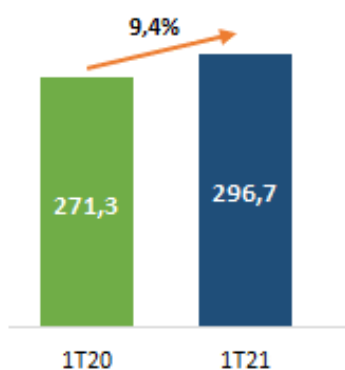
RESULTADO CONSOLIDADO

Resultado Consolidado R\$ MM	1T21	1T20	1T21 vs. 1T20
Receita Operacional Líquida	296,7	271,3	9,4%
Custo dos Serviços Prestados	(219,9)	(213,8)	2,8%
Despesas Operacionais	(18,3)	(14,1)	29,8%
AFRMM	11,9	9,8	21,5%
EBITDA	70,5	53,2	32,5%
EBITDA Ajustado	70,5	53,2	32,5%
Depreciação e Amortização	(28,7)	(22,3)	28,7%
EBIT	41,8	30,9	35,2%
Resultado Financeiro	(68,1)	(137,0)	-50,3%
EBT	(26,3)	(106,1)	-75,2%
IR / CSLL	5,1	(8,5)	n.a.
Lucro (Prejuízo)	(21,3)	(114,6)	-81,4%



Receita Operacional Líquida

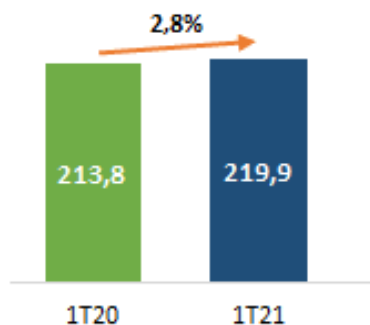
Receita Operacional Líquida (ROL) (R\$ MM)



Crescimento explicado pelos seguintes fatores:

- Maior volume transportado pelos navios no segmento *Feeder* (+27%) devido ao aumento das importações e exportações;
- Impacto positivo da desvalorização do real nas receitas fixadas em Dólar;
- Maior volume movimentado de contêineres e produtos siderúrgicos no TVV;
- Retomada dos volumes de importação de veículos para o Brasil.

Custo dos Serviços Prestados (CSP)



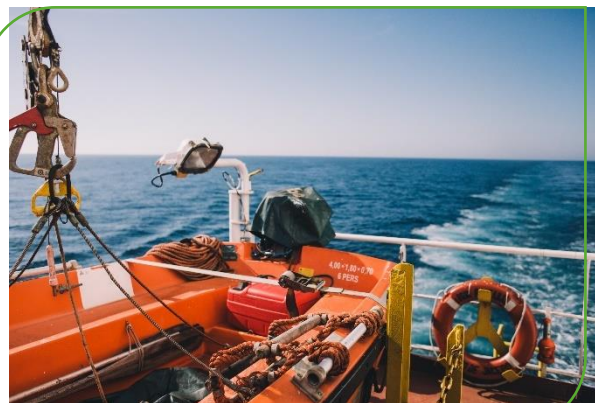
Aumento do CSP pelos seguintes fatores:

- Aumento do volume na Navegação (+5,5%);
- Acréscimo de *running costs*, devido à entrada em operação Log-In Endurance em 2T20 e custo adicional (R\$2,1 milhões) com medidas preventivas relacionada à COVID-19, incluindo remuneração do período em isolamento (dobro);
- Incremento de custos com fornecedores em função de reajuste inflacionário e do preço do diesel;
- Aumento de despesas com contêineres em função do comportamento da demanda no país, gerando a necessidade de se fazer reposicionamento de contêineres vazios.

Despesas Operacionais

Incremento de Despesas Operacionais decorrente de:

- Efeito não recorrente de reversões de provisões de contingências judiciais do TVV no 1T20, no valor de R\$6,1 milhões;
- Por outro lado, houve redução de Despesas Operacionais referente a ações que foram colocadas em prática desde o início da pandemia e perpetuadas para 2021, como redução de gastos com viagens e consultoria.
- Manutenção do quadro de funcionários.

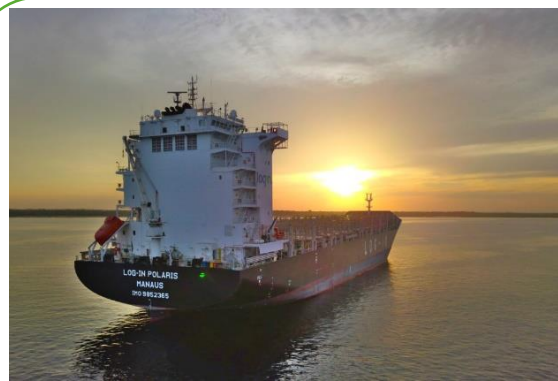


AFRMM (Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante)

AFRMM R\$ MM	1T21	1T20	1T21 vs. 1T20
AFRMM do período	11,9	9,8	21,5%
AFRMM não recorrente	0,0	0,0	n.a.
AFRMM Total	11,9	9,8	21,5%

Incremento na receita de AFRMM como resultado de:

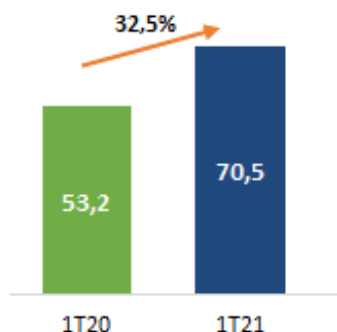
- Adição de do navio Log-In Endurance à frota própria em 2T20, compondo um total de 6 navios próprios;



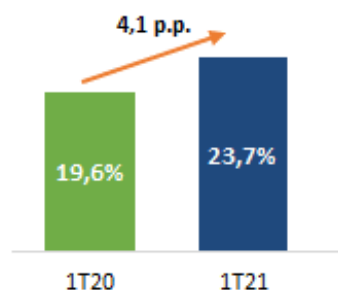
EBITDA

EBITDA R\$ MM	1T21	1T20	1T21 vs. 1T20
EBITDA	70,5	53,2	32,5%
Margem EBITDA	23,7%	19,6%	4,1 p.p.
EBITDA Ajustado	70,5	53,2	32,5%
Margem EBITDA Ajustado	23,7%	19,6%	4,1 p.p.

EBITDA ⁽¹⁾ (R\$ MM)



Margem EBITDA (%)



Crescimento de EBITDA e Margem EBITDA devido aos fatores:

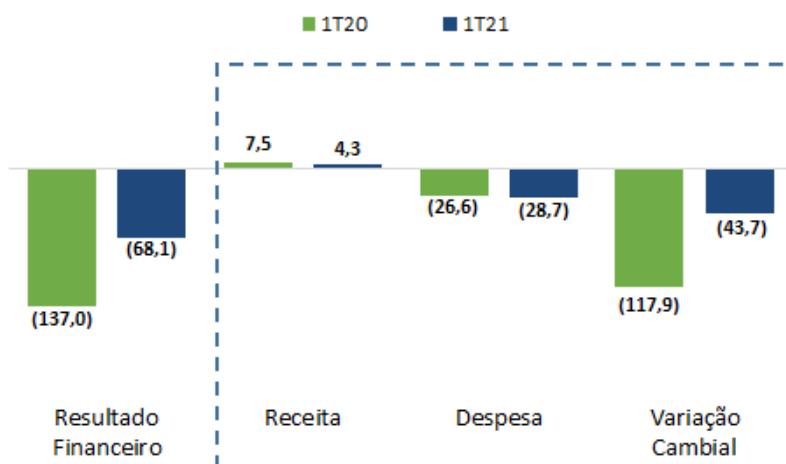
- Expansão nos volumes de contêiner, principalmente no *Feeder* de importação;
- Impacto positivo da desvalorização do real nas receitas fixadas em dólar;
- Aumento das receitas de AFRMM em função do crescimento da frota própria;
- Recorde de EBITDA do TVV para um primeiro trimestre devido ao crescimento nos volumes de contêiner e captura de novos negócios de carga geral;
- Não houve eventos não recorrentes a compor o EBITDA Ajustado.

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	1T21
Receitas atreladas ao Dólar (US\$)	120,1
Custos atrelados ao Dólar (US\$)	(83,0)
Saldo Operacional	37,1

Resultado Financeiro



Nesta abertura isolamos as receitas e despesas de variações cambiais.

- Resultado inferior principalmente, devido à menor variação cambial no período. Desvalorização do real de aproximadamente 9,6% em 1T21 versus 29,0% em 1T20.
- Redução da receita financeira devido ao menor recebimento de juros de aplicações financeiras em consequência da menor taxa Selic no período.

Variação cambial detalhada a seguir:

Composição da Variação Cambial R\$ MM	1T21
Financiamentos BNDES em Dólar para construção de navios	(40,9)
Leasing de contêineres	(7,6)
Sale and Lease Back	(1,4)
Contas Receber/Pagar e outros	(2,4)
Variação Cambial Total	(52,3)

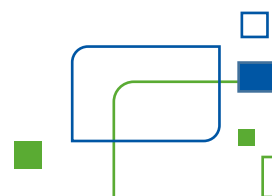
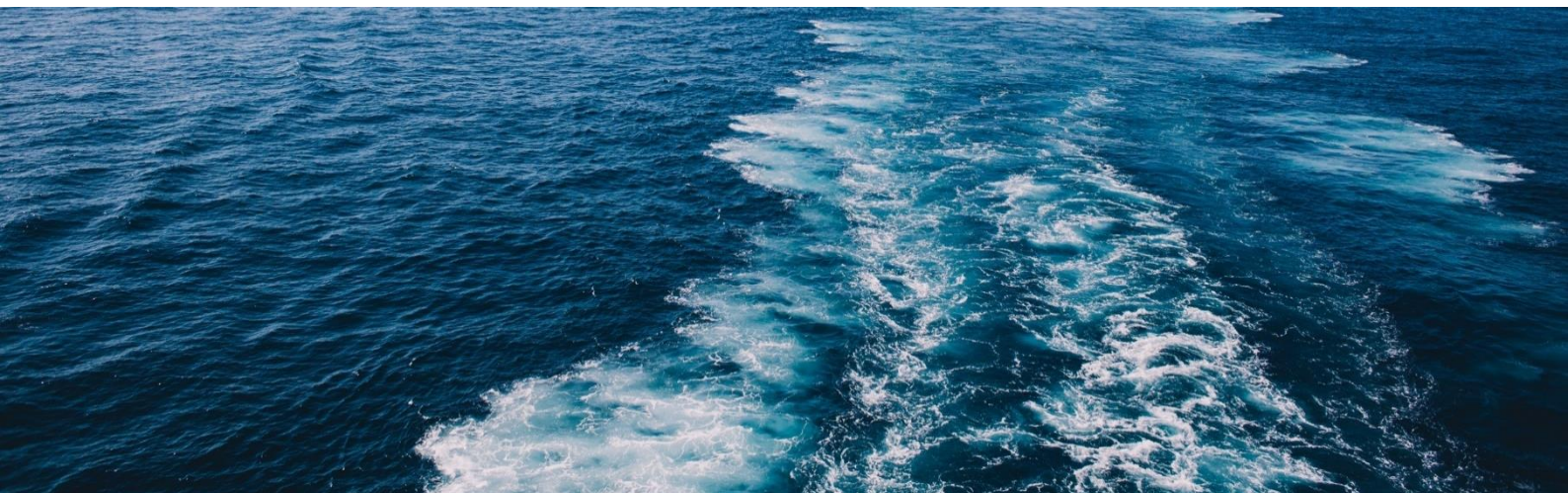
A variação cambial é basicamente um efeito contábil (ajuste a valor presente de dívidas de longo prazo dolarizadas) e não tem efeito relevante no caixa da Companhia.

Lucro (Prejuízo) do Período

Demonstrativo de Resultado R\$ MM	1T21	1T20	1T21 vs. 1T20
Receita Líquida	296,7	271,3	9,4%
Custo dos Serviços Prestados	(246,3)	(233,1)	5,7%
Custos	(219,9)	(213,8)	2,8%
Depreciação e Amortização	(26,4)	(19,3)	37,0%
Lucro Bruto	50,4	38,2	32,0%
Despesas Operacionais Líquidas	(8,6)	(7,3)	18,3%
Comerciais e Administrativas	(19,6)	(16,7)	17,1%
Outras	1,3	2,6	-51,6%
AFRMM	11,9	9,8	21,5%
Depreciação e Amortização	(2,2)	(3,0)	-25,1%
Lucro Operacional	41,8	30,9	35,2%
Resultado Financeiro	(68,1)	(137,0)	-50,3%
Receita Financeira	4,3	7,5	-42,9%
Despesa Financeira	(28,7)	(26,6)	7,7%
Variação Cambial	(43,7)	(117,9)	-62,9%
Lucro antes do IR/CSLL	(26,3)	(106,1)	-75,2%
IR / CSLL	5,1	(8,5)	n.a.
Lucro (Prejuízo) Líquido	(21,3)	(114,6)	-81,4%

Lucro (Prejuízo) Líquido explicado pelos fatores:

- Lucro Operacional 35,2% maior no 1T21 versus 1T20 pelo melhor desempenho operacional dos negócios;
- Menor despesa de variação cambial, explicada no resultado financeiro;
- Constituição de R\$ 5,1 milhões de IR/CSLL diferidos, devido a melhor perspectiva de resultados futuros.



Navegação Costeira

O setor de Navegação Costeira, composto pelas empresas brasileiras de navegação (EBNs) associadas à Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (ABAC), cresceu 4,1% em 1T21 (vs. 1T20), conforme quadro abaixo:

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

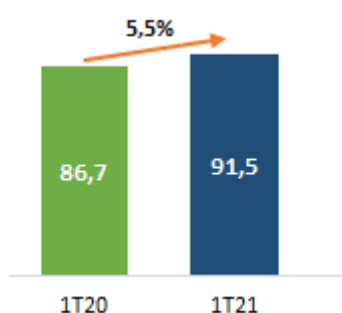
Segmento	1T21	1T20	1T21 vs. 1T20
Cargas Domésticas	161,2	161,8	-0,4%
Cargas "Feeder"	115,8	101,2	14,4%
Sub-Total Cabotagem	277,0	263,0	5,3%
Cargas Mercosul	72,0	72,3	-0,4%
Total	349,0	335,3	4,1%

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 tendo um crescimento de volume superior ao do setor.

Volumes

Contêineres ⁽¹⁾ (Mil TEUs)



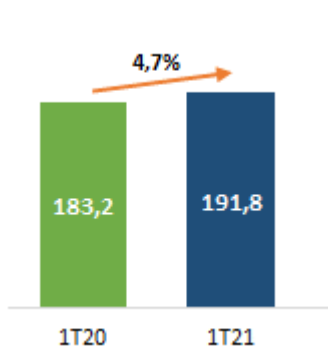
- Volume no *Feeder* superior em 27% ao 1T20, impulsionado pelo crescimento na importação e pela manutenção do ritmo da exportação dos últimos meses;
- Captação de novos clientes e nova rota do Paraguai;
- Apesar de um trimestre desafiador em função do *lockdown* em Manaus e da restrição operacional na Argentina, os volumes seguiram robustos e superiores aos do setor;
- Índice de Pontualidade Rodoviária¹ de 93,3% no 1T21.

(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)

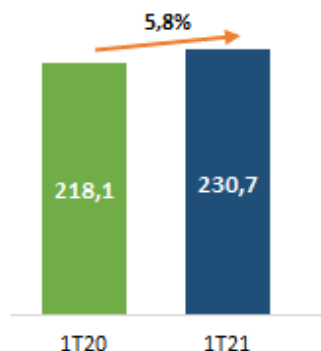
¹ Indicador que mede o % das operações rodoviárias de coleta ou entrega que chega no horário agendado com o cliente sem qualquer atraso.

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.



■ ROL Contêineres:

- Crescimento da receita em linha com o aumento do volume;
- *Feeder* foi um dos destaques do trimestre, sendo a ROL 61% superior ao 1T20;
- Receita positivamente impactada pela captação de novos clientes.
- Aumento de 26% nos volumes movimentados do Mercosul sentido SB (*Southbound*);

■ ROL Total da Navegação Costeira:

- Evolução da receita impulsionada pela maior demanda por veículos no 1T21 após alguns meses de redução nas importações e demanda reprimida;
- Incremento da receita do transporte de veículos entre Brasil e Argentina em 11% versus 1T20 pelo aumento de volume e do preço em dólares.

Custo dos Serviços Prestados (CSP) Navegação Costeira

Custo dos Serviços Prestados R\$ MM	1T21	1T20	1T21 vs. 1T20
Custo dos Serviços Prestados	(182,2)	(178,1)	2,3%
Custo dos Serviços Prestados (Contêiner)	(144,3)	(144,1)	0,2%
Custo Variável (Contêiner) ¹	(73,3)	(72,9)	0,6%
Margem de Contribuição (Contêiner) ²	61,8%	60,2%	1,6 p.p.
Custo Fixo (Contêiner)	(71,0)	(71,2)	-0,3%
Running Costs	(32,0)	(22,6)	41,4%
Combustíveis	(23,9)	(26,9)	-11,2%
Custos Portuários	(12,7)	(11,1)	14,4%
Afretamento de Navios Contêineiros	0,0	(7,4)	n.a.
Outros Custos Fixos	(2,4)	(3,2)	-24,0%
Custo Fixo de Afretamento de Navios Ro-Ro (Veículos)	(37,8)	(34,0)	11,3%

⁽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)

Leve aumento de **CSP** por conta de diferenças nos custos variáveis e fixos apresentadas a seguir:

■ Custo Variável (Contêineres)

- Variação no Custo Variável de Contêineres (0,6%) no 1T21 em linha com o aumento de volumes movimentados (+5,5%).
- Aumento nas despesas com contêineres por conta da mudança no mix de cheios-vazios (necessidade de reposicionamento de contêineres vazios);
- Incremento no custo de transporte rodoviário de longa distância devido ao maior volume de operações, à maior distância média operada e ao impacto do aumento do preço do diesel.

■ Custo Fixo (Contêineres)

- Aumento nos custos portuários pelo reajuste das tarifas de praticagem e pela desvalorização cambial. Adicionalmente, houve aumento no custo de pessoal devido aos gastos adicionais de pré-embarque (medidas de prevenção da COVID), além da entrada em operação da nova embarcação em 2T20;
- Redução no custo de combustível (bunker) no 1T21 pois no período comparativo, 1T20, o bunker estava com preços maiores devido ao IMO 2020²;
- Redução de custo com Afretamento de Navios devido a devolução dos navios anteriormente afretados, Bomar até Abr/20 e Aldebaran até Mai/20. Em contrapartida, houve aumento do custo de *running costs* pela chegada da nova embarcação, Log-In Endurance;
- Redução nos outros custos fixos devido ao maior reconhecimento de crédito PIS/COFINS sobre o ativo imobilizado no valor de R\$1,4 milhão.

■ 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.

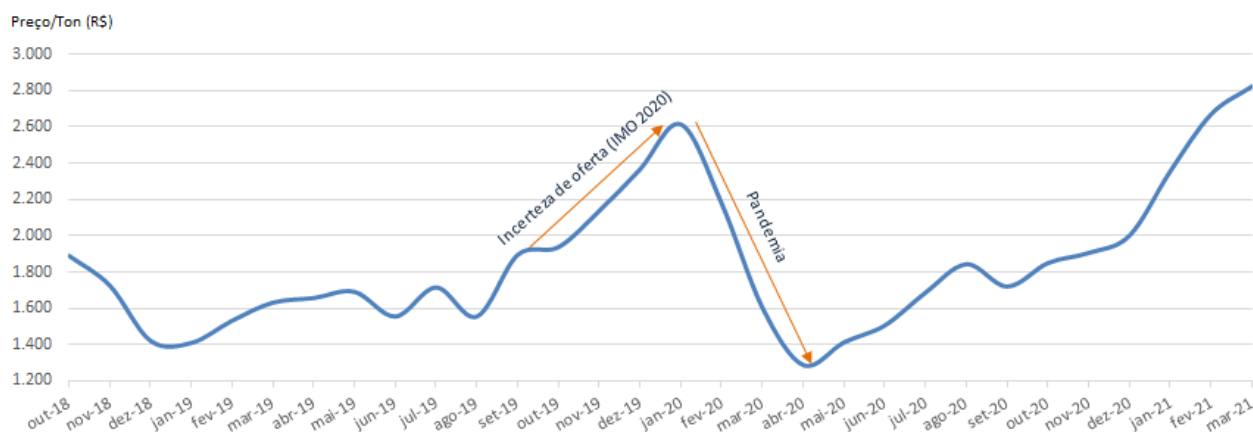


Bunker

Preço Médio do Bunker MM	1T21	1T20	1T21 vs. 1T20
Bunker (US\$)	477	486	-1,9%
Taxa de câmbio (R\$)	5,48	4,47	22,6%
Bunker (R\$)	2.614	2.172	20,3%

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). Sendo assim, podem existir descasamentos temporários entre a taxa de bunker aplicada ao preço do frete e o custo das compras de combustível realizadas em um mesmo período.

² Regulamentação que determinou um limite de 0,5% em emissões de enxofre a partir de 1º de janeiro de 2020 e demandou um ajuste do combustível ofertado ao novo parâmetro, o que elevou os preços.



Preço Médio do Bunker por Tonelada (R\$)

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

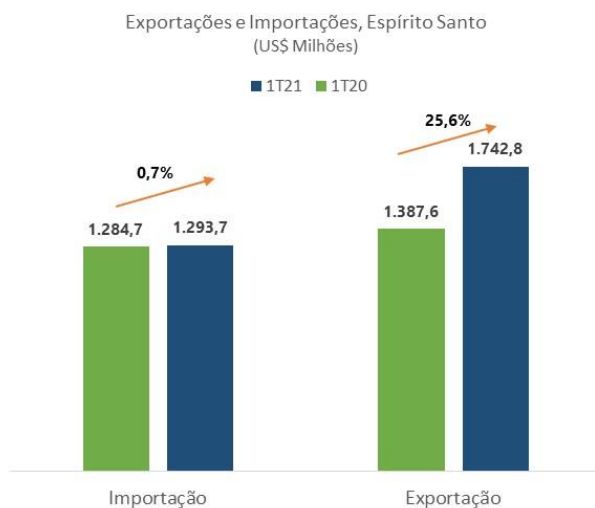
EBITDA Navegação Costeira

EBITDA Navegação Costeira R\$ MM	1T21	1T20	1T21 vs. 1T20
Receita Operacional Líquida	230,7	218,1	5,8%
Custo dos Serviços Prestados	(182,2)	(178,1)	2,3%
Despesas Operacionais	(7,9)	(6,6)	19,0%
AFRMM	11,9	9,8	21,5%
Depreciação e Amortização	(21,3)	(15,7)	35,6%
EBIT	31,3	27,5	14,0%
Margem EBIT	13,6%	12,6%	1,0 p.p.
(+) Depreciação e Amortização	21,3	15,7	35,6%
EBITDA	52,6	43,2	21,8%
Margem EBITDA	22,8%	19,8%	3,0 p.p.
AFRMM Não Recorrente ⁽¹⁾	0,0	0,0	n.a.
EBITDA Ajustado	52,6	43,2	21,8%
Margem EBITDA	22,8%	19,8%	3,0 p.p.

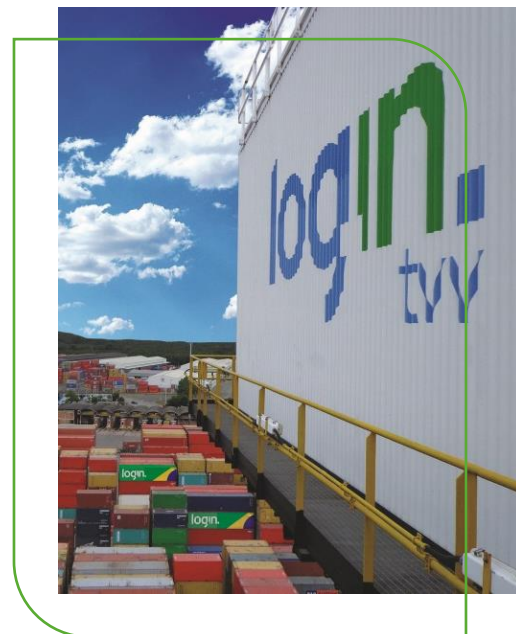


Terminal de Vila Velha (TVV)

A fim de contextualizar o TVV na região onde está localizado, apresentamos alguns dados estatísticos de comércio exterior no Estado do Espírito Santo. Houve um aumento significativo na exportação na região e uma leve retomada da importação:



Fonte: Comexstat



Olhando para a exportação, temos em destaque o aumento do minério de ferro e produtos semimanufaturados de ferro ou aço. Café e materiais de construção, dois dos principais produtos exportados pelo TVV, acompanharam esse crescimento, conforme tabela abaixo:

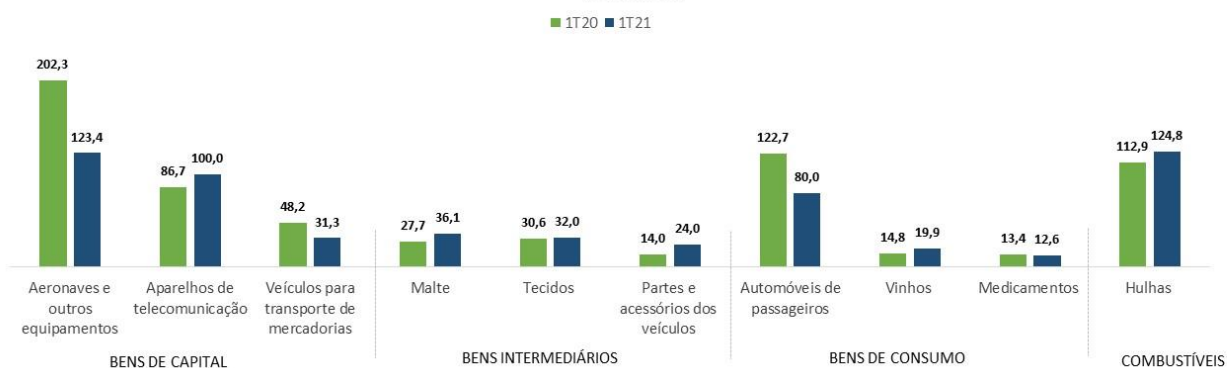
Principais Produtos Exportados em Valor no 1T21 - Espírito Santo (US\$ Milhões)

Produtos Exportados	1T21	1T20	1T21 vs. 1T20
Minérios de ferro	478,0	327,6	45,9%
Produtos semimanuf. de ferro ou aço	474,0	238,8	98,5%
Cal, cimento e materiais de construção	192,0	136,1	41,1%
Óleos brutos de petróleo	145,0	163,7	-11,4%
Café não torrado	136,0	101,4	34,1%
Celulose	122,0	141,9	-14,0%
Demais Produtos - Indústria de Transformação	44,6	59,5	-25,0%
Produtos laminados planos, de ferro ou aço	43,9	107,1	-59,0%
Especiarias	43,0	31,2	37,9%
Demais Produtos - Indústria Extrativa	26,5	29,2	-9,2%

Fonte: Comexstat

Na importação, destaque para o incremento em aparelhos de telecomunicação, partes e acessórios automobilísticos malte e vinhos, compensando a queda dos demais produtos, conforme gráfico a seguir:

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

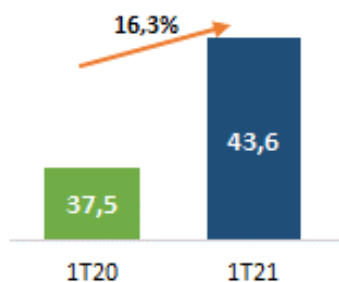


Fonte: Elaborado a partir de dados do Comexstat

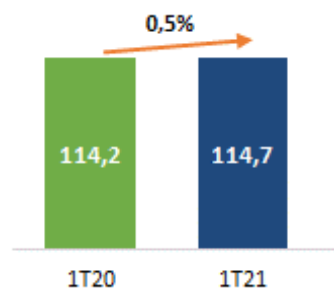
Nas próximas páginas encontram-se os principais indicadores do TVV, cujo desempenho foi alavancado pela retomada de diversos setores e por novos negócios.

Volumes TVV

Movimentação de Contêineres (Mil)

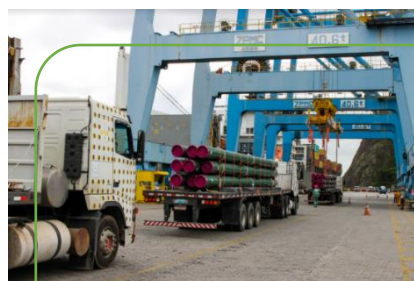
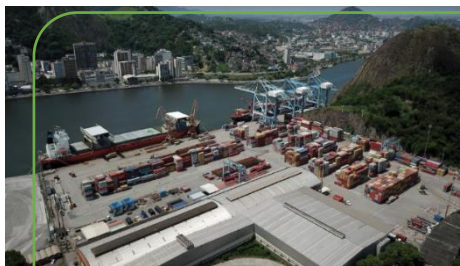


Movimentação de Carga Geral (Mil Toneladas)



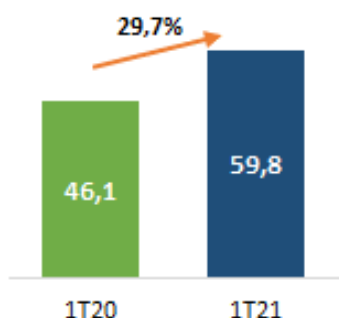
- Volume superior pelo crescimento da importação em diversos segmentos, como malte e vinhos;
- Volumes exportados seguem com demanda aquecida, sobretudo nos mercados de rochas ornamentais (chapas de granito para construção civil) e café (safra favorável), beneficiados pelo câmbio desvalorizado;
- Crescimento no volume de vazios para atender a maior demanda na região.

- Volume levemente maior, com destaque para os produtos siderúrgicos, especialmente com a exportação de tubos;
- Aumento na movimentação de veículos pela retomada da demanda nesse setor;
- Diversificação da operação e captura de novas cargas.



Receita TVV (ROL)

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



- ROL beneficiada pelos maiores volumes movimentados em contêineres;
- Crescimento da receita em armazenagem e outros serviços como resultado do TVV operando também como prestador de serviços logísticos acessórios para importadores e exportadores, e não somente como terminal para embarque e desembarque de cargas.

Custo dos Serviços Prestados (CSP) TVV

Custo dos Serviços Prestados R\$ MM	1T21	1T20	1T21 vs. 1T20
Custo dos Serviços Prestados	(30,1)	(27,2)	10,7%
Carga e descarga	(14,7)	(10,5)	40,1%
Pessoal	(9,5)	(9,2)	3,2%
Outros	(5,9)	(7,5)	-21,2%

- Aumento dos volumes movimentados de contêineres;
- Mudança no mix movimentado de carga geral com produtos que possuem uma estrutura de custos maior, como os produtos siderúrgicos;
- Redução dos demais custos devido à parte fixa do arrendamento ter passado a ser considerada como despesa financeira (IFRS16) a partir do 3T20 e não mais como custo.

EBITDA TVV

EBITDA TVV R\$ MM	1T21	1T20	1T21 vs. 1T20
Receita Operacional Líquida	59,8	46,1	29,7%
Custo dos Serviços Prestados	(30,1)	(27,2)	10,7%
Despesas Operacionais	(1,3)	7,2	n.a.
Depreciação e Amortização	(3,4)	(2,8)	21,5%
EBIT	25,0	23,3	7,2%
Margem EBIT	41,8%	50,5%	-8,7 p.p.
(+) Depreciação e Amortização	3,4	2,8	21,5%
EBITDA	28,4	26,1	8,7%
Margem EBITDA	47,5%	56,6%	-9,1 p.p.



O resultado do 1T20 teve o impacto positivo das reversões de provisões de contingências judiciais do TVV no valor de R\$6,1 milhões, fato não recorrente e sem efeito no 1T21.

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. Em 1T21, houve o início de um novo contrato de prestação de serviços que compensou a redução pontual dos volumes movimentados em alguns clientes devido a paralisação temporária das fábricas.

EBITDA Soluções Logísticas (3PL)

EBITDA Soluções 3PL R\$ MM	1T21	1T20	1T21 vs. 1T20
Receita Operacional Líquida	6,2	7,1	-12,6%
Custos dos Serviços Prestados	(2,2)	(3,2)	-30,2%
Outras Receitas (Despesas)	(0,1)	(0,1)	-29,5%
Depreciação e Amortização	(1,8)	(0,8)	120,2%
EBIT	2,1	3,0	-28,5%
Margem EBIT	34,5%	42,3%	-7,7 p.p.
(+) Depreciação e Amortização	1,8	0,8	120,2%
EBITDA	3,9	3,8	2,8%
Margem EBITDA	62,9%	53,5%	9,4 p.p.



Investimentos e Dívida

Investimentos (CAPEX)

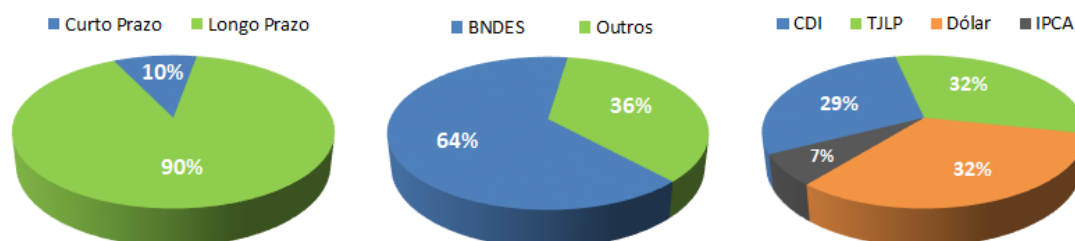
CAPEX R\$ MM	1T21	1T20
Investimentos de Capital	115,8	69,0
Investimentos Correntes	7,0	6,0
Total	122,8	75,0

No 1T21, o CAPEX foi composto principalmente por Investimentos de Capital decorrentes da aquisição do navio Log-In Discovery no valor de US\$20,0 milhões, com recursos próprios levantados no último *follow on* da companhia. No 1T20 o CAPEX havia sido destinado à aquisição do navio Log-In Endurance no valor de US\$13,1 milhões, financiado via debêntures, que entrou em operação em 2T20.

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

Dívida R\$ MM	31/03/20	31/12/20	31/03/21
BNDES - Construção Naval Descontinuada	555,0	563,2	576,2
BNDES - Navios em Operação	314,1	321,3	329,2
Capital de Giro	374,1	346,3	337,3
Debêntures	89,4	164,3	165,2
Outras	1,6	0,1	0,0
Dívida Bruta	1.334,2	1.395,2	1.407,9
Caixa	581,1	709,7	578,6
Dívida Líquida	753,1	685,5	829,3
EBITDA UDM	260,6	299,3	316,4
Dívida Líquida/EBITDA UDM	2,9 x	2,3 x	2,6 x

Abertura da Dívida por Prazo, por Credor e por Indexador

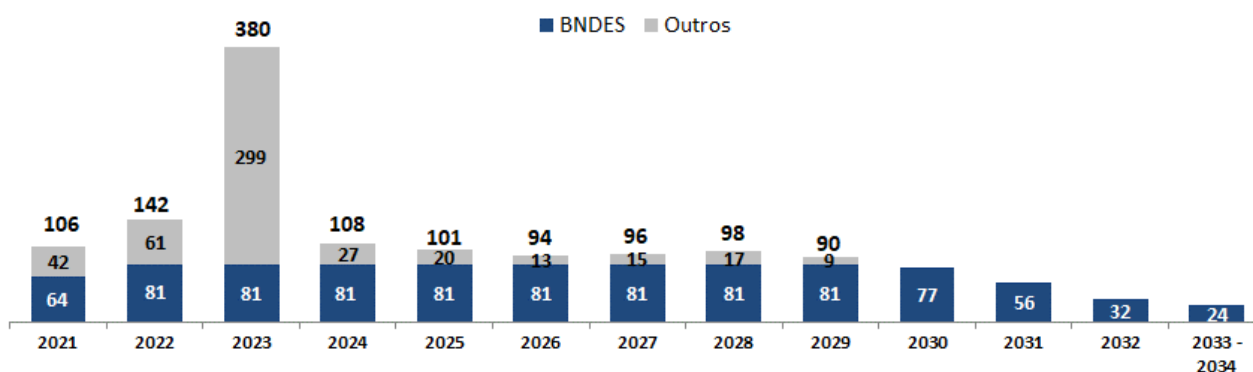


Em 31 de março de 2021, a Companhia possuía uma dívida líquida de R\$829,3 milhões e uma dívida bruta de R\$1.407,9 milhões, com custo médio de 6,0% a.a., sendo 90% da mesma com amortização no longo prazo.

Não houve emissão de novas dívidas em relação a dezembro de 2020. 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\$458,8 milhões), com vencimentos mensais até 2034. Sendo assim, apesar da variação cambial relevante no resultado devido ao Ajuste a Valor Presente do fluxo futuro, tal variação cambial não tem impacto caixa material no curto prazo, sendo apenas de R\$0,8 milhão nas parcelas do 1T21.

Cronograma de Amortização da Dívida

Cronograma de Amortização do Principal (R\$ MM)



Eventos Subsequentes

▪ Assinatura do contrato de transição da área nº 5 do porto organizado de Vitória

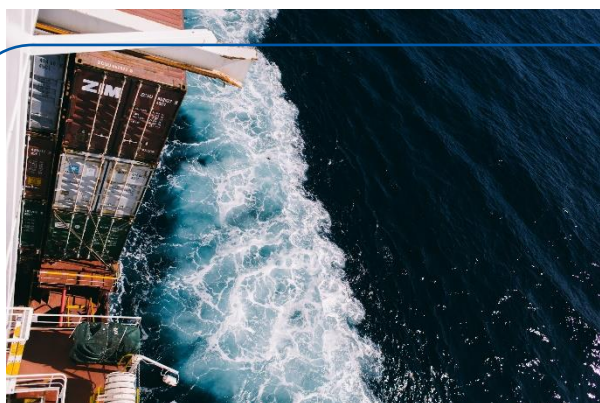
Em 15/04/2021, o TVV – Terminal de Vila Velha S.A., no âmbito do Edital de Processo Seletivo Simplificado n.º 01/2020, organizado pela Companhia Docas do Estado do Espírito Santo (“CODESA”), após a publicação da resolução autorizativa da ANTAQ, conforme previsto, realizou a assinatura do contrato de transição da área nº 5 do porto organizado de Vitória junto à CODESA.

O projeto em questão compreende a exploração transitória de uma área de 54.086 m² pelo prazo de 180 dias, onde a Companhia movimentará e armazenará

veículos, reforçando a sua participação no Porto Organizado de Vitória/ES, e a ampliação dos serviços ofertados à sua base atual e potencial de clientes.



▪ 4ª Emissão de Debêntures



Em 27/04/2021, o Conselho de Administração da Companhia, aprovou a realização de sua 4ª emissão de debêntures simples, não conversíveis em ações, no total de R\$ 340 milhões e prazo de vencimento em 6 anos.

Os recursos líquidos obtidos pela Companhia com a Emissão serão destinados ao pagamento integral, incluindo principal e juros de parte dos seus financiamentos, bem como os de sua controlada TVV – Terminal Vila Velha S.A., contraídos perante o Banco do Brasil S.A., o Fundo de Liquidação Financeira – Fundo de Investimento em Direitos Creditórios não Padronizados, o Itaú Unibanco S.A. e o HSBC Bank Brasil S.A. – Banco Múltiplo.

Em 07/5/2021, a Companhia assinou a escritura de emissão, entretanto, até a presente data não houve liquidação.

A emissão das debêntures será objeto de distribuição pública, com esforços restritos de distribuição, nos termos da Instrução ICVM 476, com garantia firme para a totalidade da colocação.

Anexo I - Composição do EBITDA Consolidado

Composição do EBITDA R\$ MM	1T21	1T20	1T21 vs. 1T20
Navegação Costeira	52,6	43,2	21,8%
Terminal de Vila Velha (TVV)	28,4	26,1	8,7%
Terminais Intermodais	3,9	3,8	2,8%
G&A e Outras Despesas ⁽¹⁾	(14,4)	(19,9)	-27,4%
EBITDA	70,5	53,2	32,5%
<i>Stock Options</i> ⁽²⁾	0,0	0,0	n.a.
AFRMM Não Recorrente ⁽³⁾	0,0	0,0	n.a.
EBITDA Ajustado	70,5	53,2	32,5%

⁽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 2T20.

⁽³⁾ **AFRMM Não Recorrente**: valor de R\$23,0 milhões nos 9M19, composto pelo reconhecimento de AFRMM judicializado líquido de baixa de provisão que havia sido constituída em virtude desse processo (R\$15,9 milhões) no 2T19 e pelo reconhecimento de AFRMM extemporâneo (R\$7,1 milhões) no 1T19.

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

Reconciliação EBITDA R\$ MM	1T21	1T20
Lucro (Prejuízo)	(21,3)	(114,6)
IR/CSLL	(5,1)	8,5
Resultado Financeiro	68,1	137,0
Depreciação e Amortização	28,7	22,3
EBITDA	70,5	53,2
Ajuste de Eventos Não-recorrentes	0,0	0,0
EBITDA Ajustado	70,5	53,2

Anexo III - Fluxo de Caixa Consolidado

Demonstrativo de Fluxo de Caixa R\$ MM	31/03/21	31/03/20
Lucro (Prejuízo) do exercício	(21,3)	(114,6)
Ajustes para reconciliar o resultado	95,3	155,8
Variação de ativos e passivos	(21,0)	(14,4)
Fluxo de caixa das atividades operacionais	53,1	26,8
Adições ao imobilizado e intangível líquidas	(122,6)	(75,0)
Outros	112,2	77,3
Fluxo de caixa das atividades de investimento	(10,3)	2,3
Fluxo de caixa das atividades de financiamento	(61,5)	(49,9)
Aumento (redução) no caixa e equivalentes	(18,8)	(20,8)
Caixa e equivalentes no início do exercício	101,3	55,3
Caixa e equivalentes no final do exercício	82,5	34,5

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

Ativo			Passivo		
	31/03/21	31/12/20		31/03/21	31/12/20
CIRCULANTE			CIRCULANTE		
Caixa e Equivalentes de Caixa	82,5	101,3	Empréstimos, Financiamentos e Debêntures	158,2	132,8
Aplicações Financeiras	496,1	608,3	Obrigações com Arrendamento Mercantil	43,6	40,7
Contas a Receber	216,5	204,9	Fornecedores e Provisões Operacionais	149,3	185,7
Estoques	26,0	22,2	Impostos e Contribuições a Recolher	25,2	28,4
Tributos a Recuperar ou Compensar	42,3	49,4	Salários e Encargos Sociais	24,7	27,5
AFRMM	16,7	15,7	Outros	2,4	1,0
Outros	30,8	56,9		403,4	416,1
	911,0	1.058,8			
NÃO CIRCULANTE			NÃO CIRCULANTE		
Aplicações Financeiras	3,9	3,9	Empréstimos, Financiamentos e Debêntures	1.261,9	1.257,3
Imposto de Renda e Contrib. Social Diferidos	257,6	239,0	Obrigações com Arrendamento Mercantil	159,2	153,6
Tributos a Recuperar ou Compensar	13,9	16,8	Provisões para Riscos	13,9	14,7
Depósitos Judiciais	19,9	19,9	Imposto de Renda e Contrib. Social Diferidos	12,9	10,9
AFRMM	17,1	16,0	Outros	-	0,0
Direito de Uso - Arrendamento Mercantil	193,0	194,7		1.447,9	1.436,4
Outros	2,3	0,0			
	507,7	490,3	PATRIMÔNIO LÍQUIDO		
Investimentos			Capital Social	1.312,5	1.312,5
Imobilizado	732,2	633,5	Reservas	25,9	24,5
Intangível	29,7	24,0	Ações em Tesouraria	(50,9)	(50,9)
	761,8	657,5	Prejuízos Acum. e Ajuste de Conversão	(958,6)	(932,3)
	1.269,5	1.147,7	Participações de Não Controladores	0,2	0,1
TOTAL DO ATIVO	2.180,5	2.206,5	TOTAL DO PASSIVO	2.180,5	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.

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	
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.