

Release de Resultados 2T21

APRESENTAÇÃO DOS RESULTADOS

Quarta-feira, 11 de agosto 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/84924602174?pwd=c0JPeUdhanVxU2tPelNHbURva0RPUT09> (Zoom ID: 135469)

*O áudio da apresentação estará disponível a partir de 11/08/2021 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

- Docagem do Log-In Resiliente e início da operação do Log-In Discovery para cobertura das docagens;
- Início de novos contratos de operação 3PL (transporte x armazenagem x distribuição), além do início da operação de veículos no TEV – área 5;
- Lançamento da função *supertracking* na plataforma “Log-AI”, proporcionando uma melhor experiência ao cliente;
- Aprovação da 4ª Emissão de debêntures no montante total de R\$ 340 milhões.



Navegação Costeira

- ROL recorde – R\$ 277,6 milhões - desde o início da Companhia – e EBITDA recorde – R\$ 76,9 milhões – para o 2T desde o início da Companhia;
- Crescimento dos volumes movimentados no *Feeder* em 38%;
- Mercosul e Cabotagem operando em “Zona de Qualidade” no nível de serviço oferecido aos clientes, segundo mais recente pesquisa de NPS (*Net Promoted Score*).



Terminal de Vila Velha (TVV)

- Maior volume de contêineres movimentados – 47.174 boxes – no 2T desde 2015;
- ROL recorde- R\$ 66,0 milhões – desde o início da operação – e EBITDA recorde – R\$ 30,4 milhões – desde o início da operação;
- Aprovação pela ANTAQ de projeto executivo referente aos investimentos previstos na renovação da concessão no TVV com montante aproximado de R\$ 121 milhões.



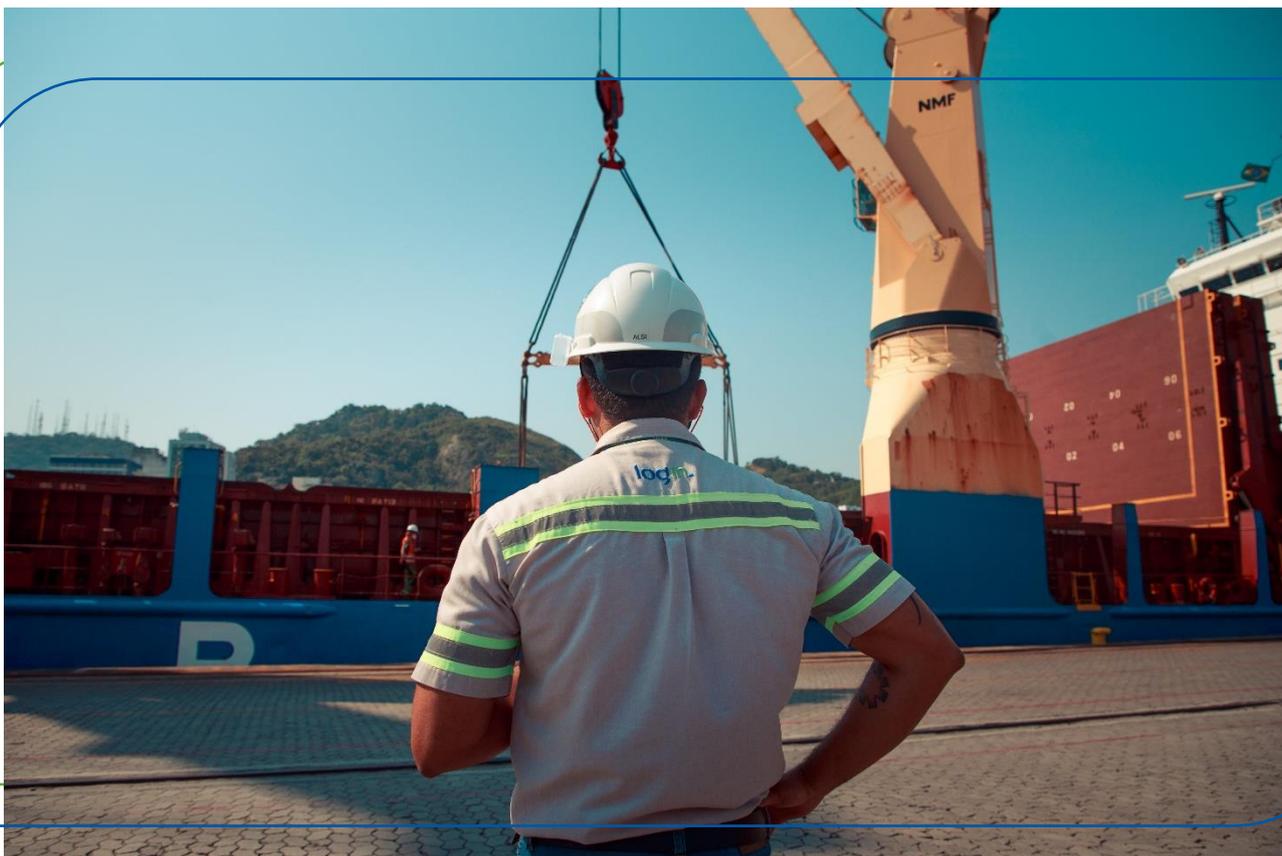
RESUMO FINANCEIRO E OPERACIONAL

Dados Econômico-financeiros R\$ MM	2T21	2T20	2T21 vs. 2T20	6M21	6M20	6M21 vs. 6M20
Consolidado						
Receita Operacional Líquida	352,8	234,6	50,4%	649,6	505,9	28,4%
EBITDA Ajustado	93,2	67,7	37,6%	163,6	120,9	35,4%
Margem EBITDA Ajustado	26,4%	28,9%	-2,5 p.p.	25,2%	23,9%	1,3 p.p.
Navegação Costeira						
Receita Operacional Líquida Navegação Costeira	277,6	183,2	51,5%	508,3	401,3	26,7%
EBITDA Navegação Costeira Ajustado	76,9	59,2	29,9%	129,5	102,4	26,5%
Margem EBITDA Navegação Costeira Ajustado	27,7%	32,3%	-4,6 p.p.	25,5%	25,5%	0,0 p.p.
TVV						
Receita Operacional Líquida TVV	66,0	43,6	51,4%	125,8	89,7	40,2%
EBITDA TVV	30,4	19,3	57,5%	58,8	45,4	29,4%
Margem EBITDA TVV	46,0%	44,3%	1,8 p.p.	46,7%	50,6%	-3,9 p.p.
3PL						
Receita Operacional Líquida 3PL	9,3	7,8	18,9%	15,5	14,9	3,9%
EBITDA 3PL	5,2	5,2	-0,2%	9,1	9,0	1,1%
Margem EBITDA 3PL	56,0%	66,7%	-10,7 p.p.	58,7%	60,4%	-1,7 p.p.
Dados Operacionais	2T21	2T20	2T21 vs. 2T20	6M21	6M20	6M21 vs. 6M20
Navegação - Contêineres Transportados (Mil TEUs)	109,3	83,8	30,4%	200,8	170,5	17,8%
TVV - Movimentação de Contêineres (Mil)	47,2	38,4	22,8%	90,8	75,9	19,6%
TVV - Movimentação de Carga Geral (Mil Ton)	163,0	114,2	42,7%	277,7	228,4	21,6%
Frota - Capacidade Nominal (TEU)*	18.050	15.500	16,5%	18.050	15.500	16,5%

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

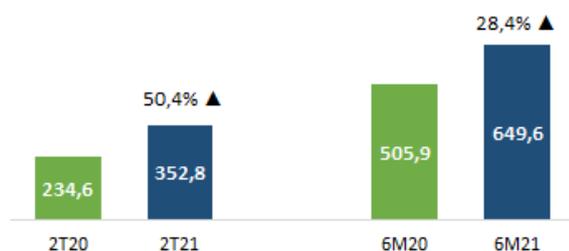
RESULTADO CONSOLIDADO

Resultado Consolidado R\$ MM	2T21	2T20	2T21 vs. 2T20	6M21	6M20	6M21 vs. 6M20
Receita Operacional Líquida	352,8	234,6	50,4%	649,6	505,9	28,4%
Custo dos Serviços Prestados	(248,8)	(162,2)	53,4%	(468,6)	(376,0)	24,6%
Despesas Operacionais	(24,2)	(26,2)	-7,6%	(42,5)	(40,3)	5,5%
AFRMM	13,3	11,3	17,8%	25,2	21,1	19,5%
EBITDA	93,2	57,5	62,0%	163,6	110,7	47,8%
EBITDA Ajustado	93,2	67,7	37,6%	163,6	120,9	35,4%
Depreciação e Amortização	(31,1)	(27,9)	11,4%	(59,8)	(50,2)	19,1%
EBIT	62,1	29,6	109,8%	103,9	60,5	71,7%
Resultado Financeiro	(10,3)	(43,1)	-76,1%	(78,4)	(180,1)	-56,5%
EBT	51,8	(13,5)	n.a.	25,4	(119,6)	n.a.
IR / CSLL	(14,2)	(1,3)	995,8%	(9,2)	(9,8)	-6,5%
Lucro (Prejuízo)	37,5	(14,8)	n.a.	16,3	(129,4)	n.a.



Receita Operacional Líquida

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



2T21 x 2T20

Crescimento de 50,4% explicado pelos seguintes fatores:

- Maior volume transportado no segmento *Feeder* (+38%) devido à alta de importações e exportações no Brasil;
- Maior volume transportado na cabotagem (+20%) devido, em especial, à retomada das indústrias que foram mais impactadas pelo início da pandemia em 2T20;

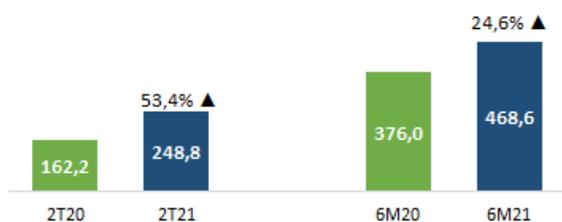
- Maior volume movimentado de contêineres, carga geral e serviços de armazenamento no TVV;
- Maior volume de transporte de veículos entre Brasil e Argentina.

6M21 x 6M20

Crescimento no semestre de 28,4%, explicado pelos seguintes eventos:

- Maior volume transportado em todos os segmentos na Navegação em função da recuperação das indústrias de bens de consumo não-duráveis e eletrônicos;
- Recorde de Receita do TVV favorecida pelo aumento de importações e exportações no Brasil via TVV;
- Aumento do preço médio do bunker desde fevereiro de 2021, que se reflete no frete através da taxa EBS (*Emergency Bunker Surcharge*) reajustada em meados de maio.

Custo dos Serviços Prestados (CSP)



2T21 x 2T20

Aumento do CSP pelos seguintes fatores:

- Aumento de custos portuários em função do aumento do volume na Navegação em +30,4%;
- Acréscimo de *running costs*, devido à entrada em operação do Log-In Endurance em maio de 2020, ao custo adicional de 1 mês com um navio a mais operando e com a intensificação do protocolo de blindagem relacionada à COVID-19, incluindo remuneração do período em isolamento (dobro);
- Repasses contratuais junto a alguns fornecedores, terminais portuários e terminais de contêineres

Despesas Operacionais

2T21 x 2T20

Redução de Despesas Operacionais em 7,6% decorrente de:

- Impacto não recorrente do programa de *stock-options* da Companhia no 2T20;
- Implementação de medidas estratégicas de redução de despesas gerais e administrativas, apesar da manutenção do quadro de funcionários.

6M21 x 6M20

Aumento de Despesas Operacionais em 5,5% no semestre principalmente por:

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

vazios (*depots*), em função de reajuste inflacionário previamente acordado;

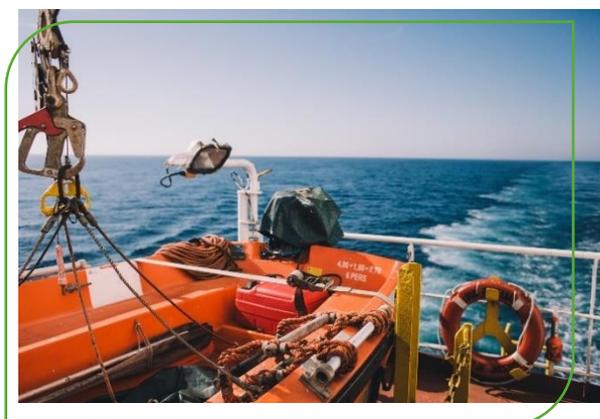
- Aumento do custo com transporte rodoviário de curta distância em função do aumento de 23,4% no total de operações rodoviárias no 2T21 (vs. 2T20), sendo que no 2T20 tivemos impacto no volume devido à pandemia. Houve impacto também por conta do aumento do preço diesel no 2T21 em relação ao comparativo 2T20.

6M21 x 6M20

Aumento do CSP no semestre pelos seguintes fatores:

- Aumento de custos portuários em função do maior volume na Navegação do semestre em +17,8%;
- Maior custo de *Bunker* (+ R\$ 7,5 milhões) decorrente principalmente do aumento do preço do Bunker (em R\$/ton);
- Reajustes contratuais com fornecedores;
- Aumento de despesas com movimentação de contêineres em função do maior desbalanceamento entre contêineres cheios e vazios.

- Despesas operacionais do Log-In Discovery devido ao afretamento internacional ocorrido em Mar/2021;
- Efeito da reversão da provisão do bônus de participação no resultado no 2T20.



AFRMM (Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante)

AFRMM R\$ MM	2T21	2T20	2T21 vs. 2T20	6M21	6M20	6M21 vs. 6M20
AFRMM do período	13,3	11,3	17,8%	25,2	21,1	19,5%
AFRMM não recorrente	0,0	0,0	n.a.	0,0	0,0	n.a.
AFRMM Total	13,3	11,3	17,8%	25,2	21,1	19,5%

2T21 x 2T20

Incremento na receita de AFRMM como resultado de:

- Adição do navio Log-In Endurance à frota própria em 1 de maio de 2020, compondo um navio a mais durante um mês no período de 2T21.

6M21 x 6M20

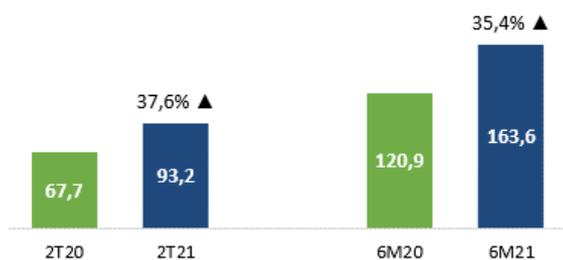
- Incremento de 19,5% no AFRMM do 6M21 devido à operação do Log-In Endurance durante todo o período.



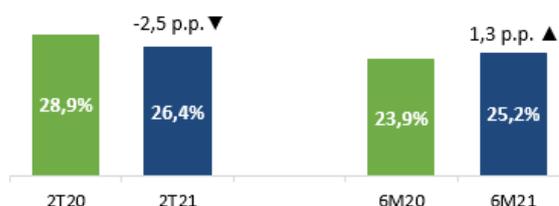
EBITDA

EBITDA R\$ MM	2T21	2T20	2T21 vs. 2T20	6M21	6M20	6M21 vs. 6M20
EBITDA	93,2	57,5	62,0%	163,6	110,7	47,8%
Margem EBITDA	26,4%	24,5%	1,9 p.p.	25,2%	21,9%	3,3 p.p.
EBITDA Ajustado	93,2	67,7	37,6%	163,6	120,9	35,4%
Margem EBITDA Ajustado	26,4%	28,9%	-2,5 p.p.	25,2%	23,9%	1,3 p.p.

EBITDA ⁽¹⁾ (R\$ MM)



Margem EBITDA (%)



2T21 x 2T20

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

- Expansão nos volumes movimentados na Navegação e melhora do cenário econômico em comparação com o início da pandemia;

- Recorde de EBITDA do TVV no 2T21 entre todos os trimestres, decorrente do crescimento nos volumes movimentados de contêineres, carga geral, granel e veículos.
- Margem EBITDA reduzida pelo maior volume de veículos transportados (Ro-Ro);
- EBITDA impactado pelo evento não recorrente do reconhecimento antecipado do custo do 1º

Programa e do 2º Plano de Opções da Companhia em 2T20, sem impacto no caixa.

6M21 x 6M20

Crescimento de EBITDA e Margem EBITDA acumulada no semestre devido aos fatores:

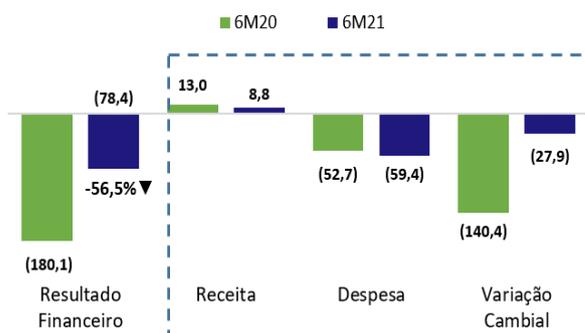
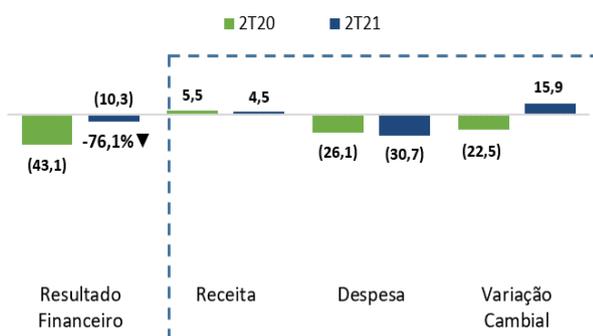
- Aumento nos volumes movimentados em Navegação e Terminais;
- Aumento das receitas de AFRMM;
- Recordes de EBITDA no TVV em função do crescimento de importações, captação de novos negócios em exportação e granel;
- Impacto positivo do câmbio nas receitas fixadas em dólar.

Receita e Custos atrelados ao dólar

A Log-In possui receitas atreladas ao dólar nos segmentos Mercosul e *Feeder* na Navegação Costeira. Sob a perspectiva de custos, os principais são *bunker*, leasing de contêineres e taxas portuárias do Mercosul, conforme tabela:

R\$ MM	2T21	6M21
Receitas atreladas ao Dólar (US\$)	146,9	267,0
Custos atrelados ao Dólar (US\$)	(100,8)	(183,7)
Saldo Operacional	46,2	83,3

Resultado Financeiro



Nesta abertura isolamos as receitas e despesas de variações cambiais.

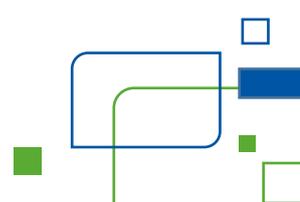
2T21 x 2T20

- Resultado Financeiro totalizou uma despesa 76,1% inferior, principalmente devido ao efeito positivo da variação cambial em 2T21 que incide nos financiamentos que têm parcelas indexadas ao Dólar junto ao BNDES, com vencimento de longo prazo.

6M21 x 6M20

- Resultado Financeiro no semestre teve uma melhora de 56,5%, totalizando uma despesa de R\$78,4 milhões, em função da desvalorização do real no 6M20 de aproximadamente 36%, divergindo da valorização do real em aproximadamente 4% no 6M21.

Variação cambial detalhada a seguir:



Composição da Variação Cambial R\$ MM	2T21	6M21
Financiamentos BNDES em Dólar para construção de navios	55,3	14,4
Hedge de fluxo de caixa dos financiamentos BNDES	(46,6)	(38,1)
Leasing de contêineres	11,6	4,0
Sale and Lease Back	0,7	(0,7)
Contas Receber/Pagar e outros	(5,1)	(7,5)
Variação Cambial Total	15,9	(27,9)

A variação cambial é basicamente um efeito contábil, ajuste a Valor Presente do fluxo futuro das dívidas de longo prazo dolarizadas, sendo a principal o financiamento junto ao BNDES (R\$ 407,2 milhões) com vencimentos mensais até 2034. Portanto, não tem impacto relevante no caixa de curto prazo da Companhia. Em 01/03/2021, foi adotada a estratégia de *Hedge Accounting* de fluxo de caixa com objetivo de proteger o resultado da exposição da variabilidade nos fluxos de caixa decorrente dos efeitos cambiais nos próximos 5 anos, através de instrumentos de proteção não derivativos. O efeito do *hedge* compensou parcela significativa de variação cambial nos dois trimestres de 2021, demonstrando a efetividade da estratégia em um cenário de variação cambial.

Lucro (Prejuízo) do Período

Demonstrativo de Resultado R\$ MM	2T21	2T20	2T21 vs. 2T20	6M21	6M20	6M21 vs. 6M20
Receita Líquida	352,8	234,6	50,4%	649,6	505,9	28,4%
Custo dos Serviços Prestados	(277,4)	(187,1)	48,3%	(523,7)	(420,2)	24,6%
Custos	(248,8)	(162,2)	53,4%	(468,6)	(376,0)	24,6%
Depreciação e Amortização	(28,6)	(24,9)	14,9%	(55,1)	(44,2)	24,6%
Lucro Bruto	75,4	47,5	58,8%	125,9	85,7	46,9%
Despesas Operacionais Líquidas	(13,4)	(17,9)	-25,4%	(22,0)	(25,2)	-12,7%
Comerciais e Administrativas	(22,0)	(28,7)	-23,2%	(41,6)	(45,4)	-8,4%
Outras	(2,2)	2,5	n.a.	(0,9)	5,1	n.a.
AFRMM	13,3	11,3	17,8%	25,2	21,1	19,5%
Depreciação e Amortização	(2,5)	(3,0)	-17,8%	(4,7)	(6,0)	-21,5%
Lucro Operacional	62,1	29,6	109,8%	103,9	60,5	71,7%
Resultado Financeiro	(10,3)	(43,1)	-76,1%	(78,4)	(180,1)	-56,5%
Receita Financeira	4,5	5,5	-17,4%	8,8	13,0	-32,1%
Despesa Financeira	(30,7)	(26,1)	17,8%	(59,4)	(52,7)	12,7%
Variação Cambial	15,9	(22,5)	n.a.	(27,9)	(140,4)	-80,2%
Lucro antes do IR/CSLL	51,8	(13,5)	n.a.	25,4	(119,6)	n.a.
IR / CSLL	(14,2)	(1,3)	995,8%	(9,2)	(9,8)	-6,5%
Lucro (Prejuízo) Líquido	37,5	(14,8)	n.a.	16,3	(129,4)	n.a.

2T21 x 2T20 e 6M21 x 6M20

Lucro Líquido explicado pelos fatores:

- Melhor desempenho operacional dos negócios;
- Menor despesa de variação cambial, explicada no resultado financeiro.

Navegação Costeira

O setor de Navegação Costeira, composto pelas empresas brasileiras de navegação (EBNs) associadas à Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (ABAC), cresceu 28,6% em 2T21 (vs. 2T20), conforme quadro abaixo:

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

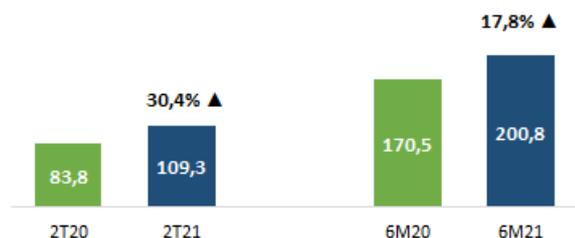
Segmento	2T21	2T20	2T21 vs. 2T20	6M21	6M20	6M21 vs. 6M20
Cargas "Feeder"	131,1	96,4	36,0%	246,4	197,5	24,8%
Sub-Total Cabotagem	302,3	227,7	32,8%	579,7	490,6	18,2%
Cargas Mercosul	78,3	68,3	14,6%	150,3	140,6	6,9%
Total	380,6	296	28,6%	730	631,2	15,7%

Fonte: ABAC - Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem

A seguir, serão apresentados os principais indicadores da Log-In nas operações de Navegação Costeira que, se comparados aos dados da indústria acima, confirmam a resiliência dos negócios da Companhia, aproveitando eficientemente o crescimento da demanda de transporte de cargas *Feeder* e mantendo um crescimento de volume superior ao do setor, tanto neste trimestre quanto no semestre.

Volumes

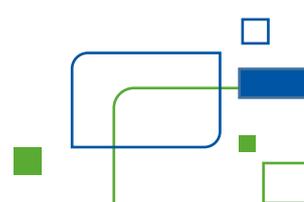
Contêineres ⁽¹⁾ (Mil TEUs)



(1) Total de Contêineres transportados nos serviços: Serviço Amazonas (SAM), que percorre rota regular escalando portos entre as regiões Sul e Norte do Brasil; Serviço Atlântico Sul (SAS), que realiza rota regular que atende portos entre o Nordeste do Brasil e a Argentina e os Serviços *Shuttle* que são voltados para cargas *Feeder* e atendem os portos de Santos, Rio de Janeiro e Vitória. Os volumes transportados podem ser divididos nas seguintes modalidades: Cabotagem (entre portos brasileiros), Mercosul (entre o Brasil e outros países do Mercosul) e *Feeder* (viagem complementar das cargas de longo curso entre os portos escalados pela Log-In)

- Melhor ritmo operacional pela retomada das operações das empresas no Brasil. Volumes no 2T20 haviam sido impactados pelo início da pandemia, quando suspenderam ou reduziram operações;
- Eletrônicos, alimentos, bebidas, higiene e limpeza foram alguns dos segmentos de destaque no 2T21;
- Volume no *Feeder* superior em 38% ao 2T20, impulsionado pelo crescimento na importação e pela manutenção do ritmo da exportação;
- No Mercosul, volumes cresceram 26% em relação ao período comparativo, 2T20, com destaque para as cargas no sentido SB (*Southbound*);
- Índice de Pontualidade Rodoviária¹ de 95,0% no 2T21;
- No 6M21, volumes cresceram sobretudo por conta dos maiores volumes movimentados no *Feeder*, 33% superiores em relação ao 6M20, pelas razões descritas anteriormente.

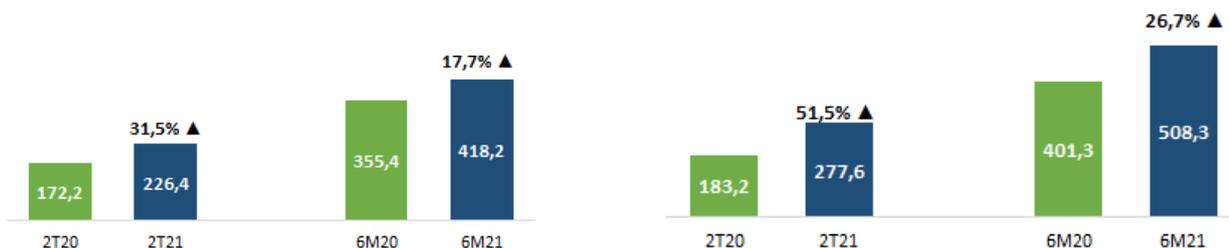
¹ Indicador que mede o % das operações rodoviárias de coleta ou entrega que chega no horário agendado com o cliente sem qualquer atraso.



Receita Navegação Costeira (ROL)

ROL Contêineres (R\$ MM)

ROL Total Navegação Costeira ⁽¹⁾ (R\$ MM)



⁽¹⁾ A ROL Total Navegação Costeira considera também as receitas referentes à atividade de transporte de veículos.

2T21 x 2T20

■ ROL Contêineres:

- Crescimento da receita em linha com o aumento do volume em todos os *trades*;
- *Feeder* foi um dos destaques do trimestre, sendo a ROL 40% superior ao 2T20;
- Receita positivamente impactada pela melhora no *mix* de cargas movimentadas.

■ ROL Total da Navegação Costeira:

- Receita impulsionada pela maior demanda por veículos no 2T21, por conta da retomada nas importações, visto que em 2T20 algumas montadoras interromperam a produção devido à pandemia e consequente redução de demanda;
- Incremento da receita do transporte de veículos entre Brasil e Argentina em 365% versus 2T20 pelo aumento de volume movimentado em função da retomada nas operações e recuperação da demanda antes reprimida, além do efeito cambial.



6M21 x 6M20

■ ROL Contêineres:

- Crescimento da receita em linha com o aumento dos volumes e melhora no *mix* movimentado, além da retomada na movimentação em segmentos que foram mais impactados com o início da pandemia no 6M20 comparativo, como eletroeletrônicos;
- *Feeder* foi um dos destaques do 6M21, sendo a ROL 49% superior ao 6M20.

■ ROL Total da Navegação Costeira:

- Crescimento da ROL Contêineres, conforme explicado acima;
- Incremento da receita do transporte de veículos entre Brasil e Argentina em 96% versus 6M20 pelo aumento de volume movimentado com a retomada na produção e, consequentemente, nas importações.



Custo dos Serviços Prestados (CSP) Navegação Costeira

Custo dos Serviços Prestados R\$ MM	2T21	2T20	2T21 vs. 2T20	6M21	6M20	6M21 vs. 6M20
Custo dos Serviços Prestados	(205,2)	(133,2)	54,0%	(387,3)	(311,3)	24,4%
Custo dos Serviços Prestados (Contêiner)	(155,2)	(122,4)	26,8%	(299,6)	(266,5)	12,4%
Custo Variável (Contêiner)¹	(75,9)	(61,7)	23,0%	(149,2)	(134,6)	10,9%
Margem de Contribuição (Contêiner)²	66,5%	64,2%	2,3 p.p.	64,3%	62,1%	2,2 p.p.
Custo Fixo (Contêiner)	(79,4)	(60,7)	30,8%	(150,4)	(131,9)	14,0%
<i>Running Costs</i>	(31,3)	(25,1)	24,8%	(63,3)	(47,7)	32,7%
Combustíveis	(28,8)	(18,3)	57,2%	(52,7)	(45,2)	16,5%
Custos Portuários	(12,3)	(12,3)	0,1%	(25,0)	(23,4)	6,9%
Afretamento de Navios Contêineiros	0,0	(1,7)	-100,0%	0,0	(9,1)	n.a.
Outros Custos Fixos	(7,0)	(3,3)	111,4%	(9,4)	(6,5)	44,7%
Custo Fixo de Afretamento de Navios Ro-Ro (Veículos)	(49,9)	(10,8)	362,4%	(87,8)	(44,8)	95,9%

⁽¹⁾ Custo Variável (Contêineres) – Composto pelos custos de movimentação de contêineres nos portos (*handling*), transporte rodoviário complementar, despesas com contêineres e outros custos variáveis.

⁽²⁾ Margem de Contribuição (Contêineres) – Custo Variável (Contêiner) dividido pela Receita Operacional Líquida (Contêiner)

Incremento de **CSP** por conta das variações nos custos variáveis e fixos apresentadas a seguir:

2T21 x 2T20

■ Custo Variável (Contêineres)

- Variação no Custo Variável de Contêineres (23%) no 2T21 em linha com o aumento de volumes movimentados de Cabotagem e Mercosul (+21%);
- Aumento nas despesas com contêineres por conta da mudança no *mix* de cheios-vazios dada a necessidade de reposicionamento de contêineres vazios pela costa brasileira;
- Incremento no custo de transporte rodoviário de curta distância devido ao maior número de operações realizadas e ao reajuste dos contratos dos fornecedores sobretudo pela relevante alta do diesel.

■ Custo Fixo (Contêineres)

- Aumento no custo de pessoal devido aos gastos adicionais de pré-embarque com as medidas de prevenção contra a COVID;
- Aumento no custo de combustível (bunker) no 2T21 pelo aumento do preço do bunker em relação ao período comparativo 2T20;
- Redução de custo com Afretamento de Navios devido a devolução dos navios afretados Bomar até Abr/20 e Aldebaran até Mai/20;
- Aumento do custo de *running costs* pela chegada das novas embarcações Log-In Endurance em Mai/20, já em operação, e Log-In Discovery em Abr/21, operando neste momento para substituir as embarcações com docagens previstas ao longo de 2021.



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

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

6M21 x 6M20

■ Custo Variável (Contêineres)

- Custos variáveis no 6M21 foram 10% superiores ao apresentado no 6M20 por razões semelhantes às apresentadas anteriormente na análise do 2T21 contra 2T20.

■ Custo Fixo (Contêineres)

- Aumento no custo de pessoal devido aos gastos adicionais com as medidas de prevenção contra a COVID;
- Aumento no custo de combustível (*bunker*) no 6M21 pelo aumento do preço do bunker versus 6M20 e pela desvalorização do real no período;
- Aumento nos custos portuários pelo impacto da desvalorização cambial, dado que alguns custos são em dólar.

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

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



Bunker

Preço Médio do Bunker MM	2T21	2T20	2T21 vs. 2T20	6M21	6M20	6M21 vs. 6M20
Bunker (US\$)	507	260	95,0%	492	373	31,9%
Taxa de câmbio (R\$)	5,29	5,39	-1,9%	5,39	4,92	9,6%
Bunker (R\$)	2.682	1.401	91,4%	2.652	1.835	44,5%

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

Preço Médio do Bunker por Tonelada (R\$)

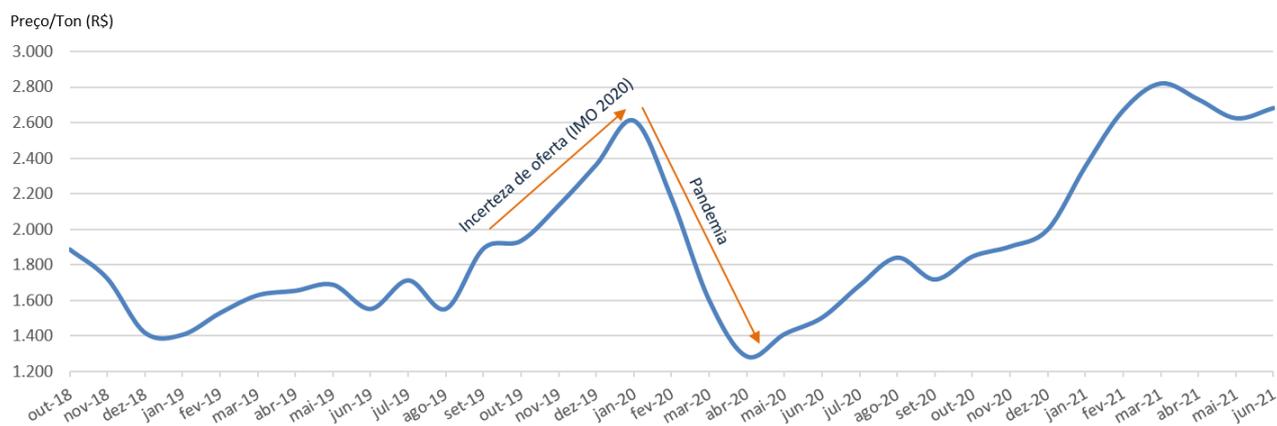


Gráfico de out/18 até jun/21. Fontes: Petrobras (cotação do *bunker* no porto de Santos em dólares) e Banco Central (taxa de câmbio Real x Dólar – PTAX)

EBITDA Navegação Costeira

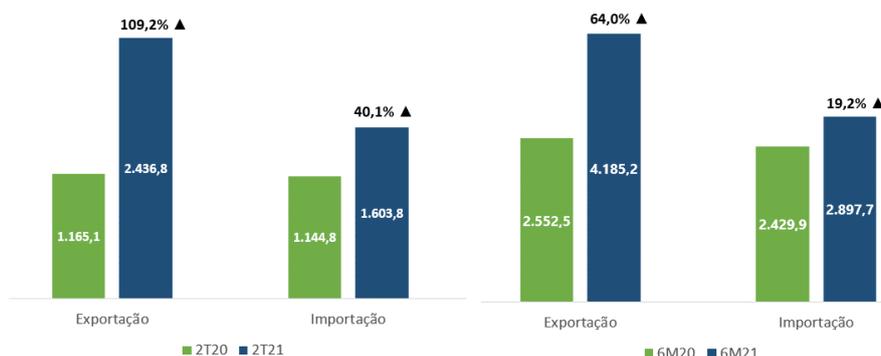
EBITDA Navegação Costeira R\$ MM	2T21	2T20	2T21 vs. 2T20	6M21	6M20	6M21 vs. 6M20
Receita Operacional Líquida	277,6	183,2	51,5%	508,3	401,3	26,7%
Custo dos Serviços Prestados	(205,2)	(133,2)	54,0%	(387,3)	(311,3)	24,4%
Despesas Operacionais	(8,8)	(2,1)	318,7%	(16,6)	(8,7)	91,3%
AFRMM	13,3	11,3	17,8%	25,2	21,1	19,5%
Depreciação e Amortização	(23,6)	(21,2)	11,2%	(44,9)	(36,9)	21,6%
EBIT	53,3	38,0	40,4%	84,7	65,5	29,3%
Margem EBIT	19,2%	20,7%	-1,5 p.p.	16,7%	16,3%	0,4 p.p.
(+) Depreciação e Amortização	23,6	21,2	11,2%	44,9	36,9	21,6%
EBITDA	76,9	59,2	29,9%	129,5	102,4	26,5%
Margem EBITDA	27,7%	32,3%	-4,6 p.p.	25,5%	25,5%	0,0 p.p.
AFRMM Não Recorrente ⁽¹⁾	0,0	0,0	n.a.	0,0	0,0	n.a.
EBITDA Ajustado	76,9	59,2	29,9%	129,5	102,4	26,5%
Margem EBITDA	27,7%	32,3%	-4,6 p.p.	25,5%	25,5%	0,0 p.p.



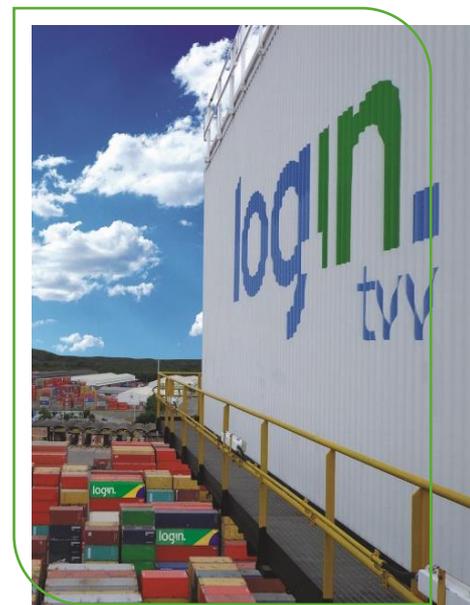
Terminal de Vila Velha (TVV)

Para contextualizar o TVV na região onde está localizado, apresentamos alguns dados estatísticos de comércio exterior no Estado do Espírito Santo. Olhando para o 2T21, tanto a exportação quanto a importação apresentaram um crescimento significativo. A comparação semestral segue o mesmo aumento, porém em menor variação:

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



Fonte: Comexstat



Na exportação, em destaque temos o aumento do minério de ferro e dos produtos semimanufaturados de ferro ou aço, com variações positivas de 259,7% e 201,9% quando comparado ao 2T20, respectivamente. Na análise semestral, ainda, o café e os materiais de construção, dois dos principais produtos exportados pelo TVV, acompanharam esse crescimento, conforme tabela abaixo:

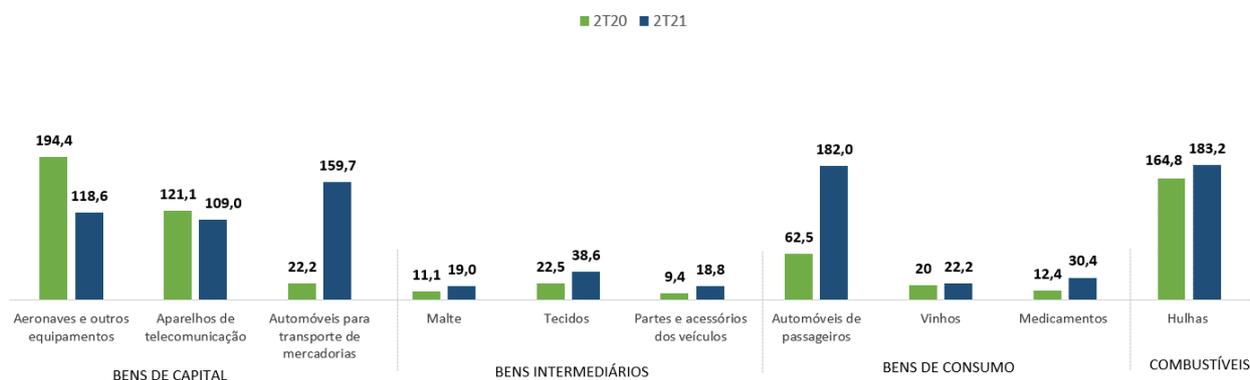
Principais Produtos Exportados - Espírito Santo (US\$ Milhões)

Produtos Exportados	2T21	2T20	2T21 vs. 2T20	6M21	6M20	6M21 vs. 6M20
Minérios de ferro	892,0	248,0	259,7%	1.370,0	575,6	138,0%
Produtos semimanuf. de ferro ou aço	503,0	166,6	201,9%	977,0	405,4	141,0%
Cal, cimento e materiais de construção	216,0	136,7	58,1%	408,0	272,7	49,6%
Óleos brutos de petróleo	242,0	120,5	100,9%	387,0	284,1	36,2%
Café não torrado	135,0	135,1	0,0%	271,0	236,5	14,6%
Celulose	219,0	153,9	42,3%	341,0	295,8	15,3%
Demais Produtos - Indústria de Transformação	53,7	46,4	15,6%	98,3	105,9	-7,2%
Produtos laminados planos, de ferro ou aço	46,1	50,8	-9,3%	90,0	157,9	-43,0%
Especiarias	48,5	40,8	18,8%	91,5	72,0	27,1%
Demais Produtos - Indústria Extrativa	39,4	27,8	41,6%	65,9	57,0	15,6%
Outros	42,1	38,5	9,4%	85,4	89,6	-4,6%
Total	2.436,8	1.165,1	109,2%	4.185,2	2.552,5	64,0%

Fonte: Comexstat

Em abril, o TVV assinou o contrato para exploração transitória de uma área de 54.086 m² pelo prazo de 180 dias para movimentar veículos, denominada TEV - Área 5, reforçando a participação da Companhia no Porto Organizado de Vitória/ES e a ampliação dos serviços ofertados à sua base atual e potencial de clientes. No gráfico abaixo, vemos que no período do 2T21, o aumento da importação de automóveis é ainda mais significativo.

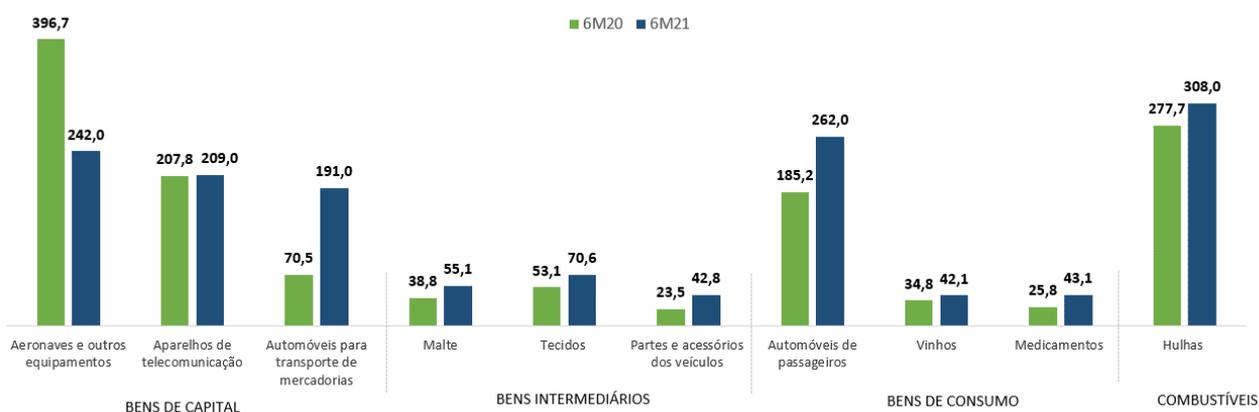
Principais Produtos Importados, Espírito Santo (US\$ Milhões)



Fonte: Elaborado a partir de dados do Comexstat

Na análise da importação no 6M21, ganha destaque o incremento em automóveis, tanto para transporte de mercadorias quanto para transporte de passageiros, compensando a queda na importação de aeronaves e outros equipamentos.

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

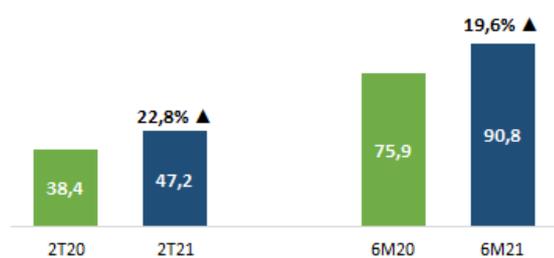


Fonte: Elaborado a partir de dados do Comexstat

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

Volumes TVV

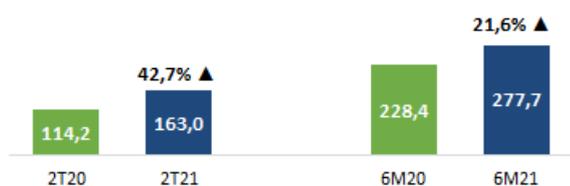
Movimentação de Contêineres (Mil)



- Volumes exportados no 2T21 com alta demanda, principalmente nos mercados de rochas ornamentais para construção civil no mercado norte-americano, café, pimenta do reino e gengibre;
- Crescimento nos volumes importados no 2T21 dada a recuperação estrutural em diversos setores, com destaque para insumos para mineração e equipamentos para indústria siderúrgica e metal-mecânica;

- Crescimento no volume de vazios movimentados pela necessidade de reposicionamento de contêineres para outros portos brasileiros;
- No 6M21, volumes cresceram impulsionados pelo aumento nas importações em 38%, visto que no período comparativo, 6M20, os volumes movimentados foram menores por conta do início da pandemia.

Movimentação de Carga Geral (Mil Toneladas)

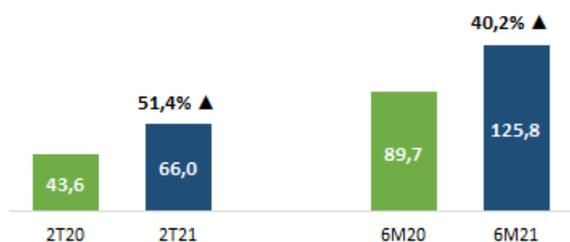


- Volumes exportados em crescimento como produtos siderúrgicos, especialmente tubos, e cargas gerais, como maquinário e equipamento para indústrias;
- Captura de novas cargas no período, crescimento em volumes movimentados e em atividades acessórias operadas pela diversificação do Terminal também foram pontos relevantes;
- Início da operação do TEV – Área 5, destinada para a armazenagem e movimentação de veículos;
- No 2T21 e 6M21, houve destaque no aumento da movimentação de veículos no TVV após meses de redução ou suspensão das atividades em algumas montadoras nos períodos comparativos, 2T20 e 6M20.



Receita TVV (ROL)

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



2T21 x 2T20

- ROL beneficiada pelos maiores volumes movimentados em contêineres e em carga geral, com destaque para veículos;

- Crescimento da receita em armazenagem e outros serviços como resultado do TVV operando também como prestador de serviços logísticos acessórios ao longo dos últimos trimestres.

6M21 x 6M20

- O crescimento da ROL do período é decorrente dos mesmos eventos explicados acima na análise do 2T21 contra 2T20.

Custo dos Serviços Prestados (CSP) TVV

Custo dos Serviços Prestados R\$ MM	2T21	2T20	2T21 vs. 2T20	6M21	6M20	6M21 vs. 6M20
Custo dos Serviços Prestados	(34,8)	(24,8)	40,5%	(65,0)	(52,0)	24,9%
Carga e descarga	(16,6)	(10,3)	61,3%	(31,3)	(20,8)	50,6%
Pessoal	(11,5)	(9,0)	28,3%	(21,0)	(18,2)	15,6%
Outros	(6,7)	(5,5)	21,6%	(12,6)	(13,0)	-3,1%

2T21 x 2T20 e 6M21 x 6M20

- Aumento dos volumes movimentados de contêineres e cargas gerais, além melhora no *mix*, ou seja, na movimentação de cargas com melhores margens e maior custo associado, como no caso de máquinas e equipamentos;
- Incremento no custo de pessoal por conta de novas contratações em função do aumento nos volumes, além do reajuste salarial previsto no acordo coletivo do trabalho (ACT);
- Aumento em outros custos no 2T21 devido ao aumento de custos com novas operações (TEV – Área 5) e ao aumento nos custos com diesel em função de maiores volumes movimentados e dos reajustes de preços.

EBITDA TVV

EBITDA TVV R\$ MM	2T21	2T20	2T21 vs. 2T20	6M21	6M20	6M21 vs. 6M20
Receita Operacional Líquida	66,0	43,6	51,4%	125,8	89,7	40,2%
Custo dos Serviços Prestados	(34,8)	(24,8)	40,5%	(65,0)	(52,0)	24,9%
Despesas Operacionais	(0,8)	0,5	n.a.	(2,1)	7,7	n.a.
Depreciação e Amortização	(3,4)	(2,9)	17,0%	(6,8)	(5,7)	19,2%
EBIT	27,0	16,4	64,6%	52,0	39,7	30,9%
<i>Margem EBIT</i>	40,9%	37,6%	3,3 p.p.	41,3%	44,3%	-2,9 p.p.
(+) Depreciação e Amortização	3,4	2,9	17,0%	6,8	5,7	19,2%
EBITDA	30,4	19,3	57,5%	58,8	45,4	29,4%
<i>Margem EBITDA</i>	46,0%	44,3%	1,7 p.p.	46,7%	50,6%	-3,9 p.p.

O EBITDA do 2T21 foi positivamente impactado pela melhora no *mix* de cargas, além de aumento nos volumes movimentados nesse período. No 6M21 os impactos foram semelhantes. O resultado do 6M20 teve o impacto positivo das reversões de provisões de contingências judiciais do TVV no valor de R\$6,1 milhões no 1T20, fato não recorrente e sem efeito no 2T21 ou 6M21.



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 2T21, o EBITDA apresentou um comportamento em linha com o período comparativo, 2T20. No 6M21, houve um crescimento no EBITDA de 1,1% em relação a 6M20 pelos novos contratos de prestação de serviços iniciados no período.

EBITDA Soluções Logísticas (3PL)

EBITDA Soluções 3PL R\$ MM	2T21	2T20	2T21 vs. 2T20	6M21	6M20	6M21 vs. 6M20
Receita Operacional Líquida	9,3	7,8	18,9%	15,5	14,9	3,9%
Custos dos Serviços Prestados	(4,0)	(2,6)	55,1%	(6,3)	(5,8)	8,0%
Outras Receitas (Despesas)	(0,1)	0,0	n.a.	(0,1)	(0,1)	21,6%
Depreciação e Amortização	(1,7)	(0,8)	107,3%	(3,4)	(1,6)	113,7%
EBIT	3,5	4,4	-19,7%	5,7	7,4	-23,3%
<i>Margem EBIT</i>	<i>38,1%</i>	<i>56,4%</i>	<i>-18,3 p.p.</i>	<i>36,7%</i>	<i>49,7%</i>	<i>-13,0 p.p.</i>
(+) Depreciação e Amortização	1,7	0,8	107,3%	3,4	1,6	113,7%
EBITDA	5,2	5,2	-0,2%	9,1	9,0	1,1%
<i>Margem EBITDA</i>	<i>56,0%</i>	<i>66,7%</i>	<i>-10,7 p.p.</i>	<i>58,7%</i>	<i>60,4%</i>	<i>-1,7 p.p.</i>

No EBITDA de Soluções Logísticas 3PL, houve aumento da depreciação no 2T21 devido a reclassificação de lançamentos ocorridos no 2T20 por conta do IFRS16.

Investimentos e Dívida

Investimentos (CAPEX)

CAPEX R\$ MM	2T21	2T20	6M21	6M20
Investimentos de Capital	18,1	0,8	133,9	69,8
Investimentos Correntes	24,7	5,1	31,7	11,1
Total	42,8	5,9	165,6	80,9

2T21 x 2T20

No 2T21, o CAPEX em Investimentos Correntes decorreu principalmente das docagens programadas dos navios Log-In Resiliente e Log-In Endurance, e de Investimentos de Capital do TVV, referente ao pagamento inicial da aquisição dos guindastes (MHC) e empilhadeiras (*Reach Stackers*). Este investimento faz parte do projeto executivo do TVV, aprovado pela ANTAQ, no montante de aproximadamente de R\$ 121 milhões, cujo prazo de execução será de 21 meses com término previsto para 10 de março de 2023.

No 2T20, o CAPEX foi constituído pela parcela final da aquisição do navio Log-In Endurance e por investimentos correntes para dar continuidade operacional à frota.

6M21 x 6M20

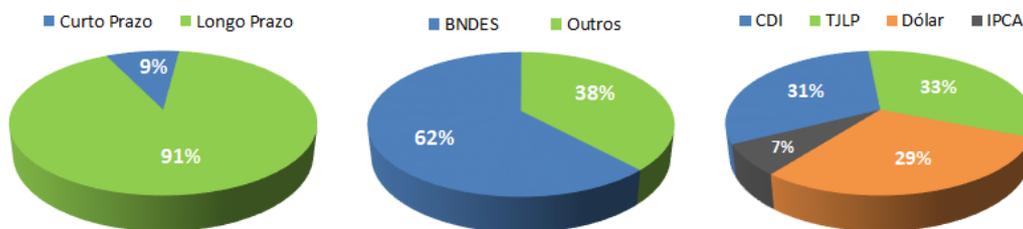
No 6M21, o principal componente foi a aquisição do navio Log-In Discovery, no valor de US\$20,0 milhões, em fevereiro de 2021 através de recursos próprios levantados no último *follow on* da companhia, e das docagens, como mencionado acima.

No 6M20, o CAPEX foi composto sobretudo pela aquisição do navio Log-In Endurance no valor de US\$13,1 milhões, financiado via debêntures, e investimentos correntes dos negócios.

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

Dívida R\$ MM	30/06/20	30/09/20	31/12/20	31/03/21	30/06/21
BNDES - Construção Naval Descontinuada	578,7	597,3	563,2	576,2	530,9
BNDES - Navios em Operação	326,8	336,0	321,3	329,2	299,4
Capital de Giro	364,5	355,3	346,3	337,3	0,0
Debêntures	158,8	158,3	164,3	165,2	509,2
Outras	1,2	0,7	0,1	0,0	0,0
Dívida Bruta	1.430,0	1.447,6	1.395,2	1.407,9	1.339,4
Caixa	658,7	703,0	709,7	578,6	555,8
Dívida Líquida	771,3	744,6	685,5	829,3	783,6
Ebitda UDM	241,6	255,5	299,1	316,4	352,0
Dívida Líquida/EBITDA UDM	3,2 x	2,9 x	2,3 x	2,6 x	2,2 x

Abertura da Dívida por Prazo, por Credor e por Indexador



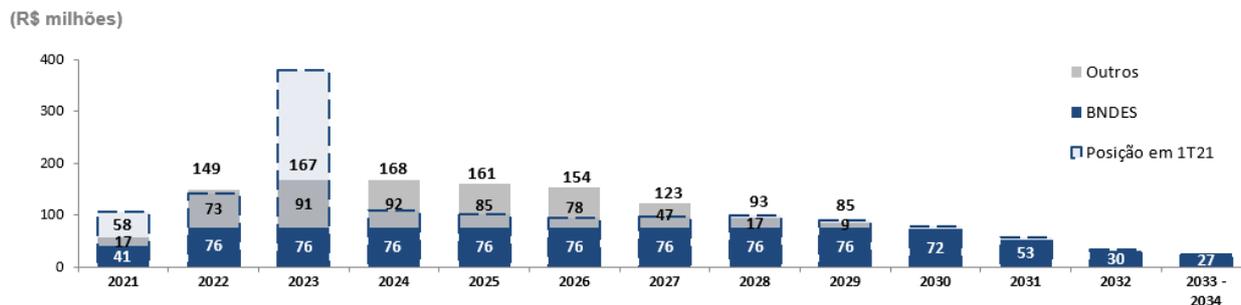
Em 30 de junho de 2021, a Companhia possuía uma dívida líquida de R\$783,6 milhões e uma dívida bruta de R\$1.339,4 milhão, com custo médio de 7,68% a.a., sendo 91% da mesma com amortização no longo prazo.

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

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

Cronograma de Amortização da Dívida

Cronograma de Amortização do Principal (R\$ MM)



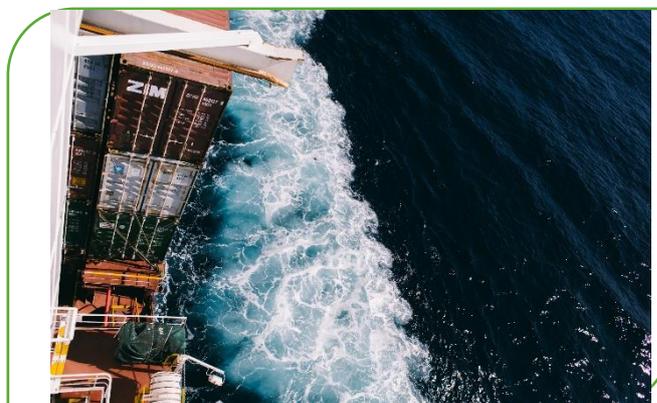
Eventos Subsequentes

- **Fitch Eleva Rating da Log-In em 2 (dois) notches para 'A(bra)' com perspectiva estável**

Em 12/07/2021, a Fitch Ratings (“Fitch”) elevou o rating nacional de longo prazo da Log-In para ‘A(bra)’. A perspectiva do rating é Estável.

De acordo com o relatório da Fitch: “A elevação do rating reflete a resiliência no desempenho operacional da Log-In, acima do esperado pela agência, em meio ao desafiador ambiente de negócios durante a pandemia de coronavírus. A companhia tem apresentado geração de caixa operacional superior às expectativas incorporadas ao rating. Estes fatores, combinados à melhora de seu perfil financeiro, após o alongamento de importante parcela de sua dívida, fortalece o crédito e posiciona a companhia favoravelmente para o novo ciclo de investimentos.”. A Fitch acrescenta que “O rating

também está vinculado à expectativa de que a Log-In continuará adicionando capacidade às suas operações, mantendo uma conservadora estrutura de capital e adequada liquidez, ao longo do horizonte do rating.”. O rating apresentou um aumento de 2 (dois) notches, tendo sido previamente BBB+(bra), conforme Comunicado ao Mercado da Companhia em 17/07/20.



Anexo I - Composição do EBITDA Consolidado

Composição do EBITDA R\$ MM	2T21	2T20	2T21 vs. 2T20	6M21	6M20	6M21 vs. 6M20
Navegação Costeira	76,9	59,2	29,9%	129,5	102,4	26,5%
Terminal de Vila Velha (TVV)	30,4	19,3	57,5%	58,8	45,4	29,4%
Terminais Intermodais	5,2	5,2	-0,2%	9,1	9,0	1,1%
G&A e Outras Despesas ⁽¹⁾	(19,3)	(26,2)	-26,3%	(33,8)	(46,1)	-26,8%
EBITDA	93,2	57,5	62,0%	163,6	110,7	47,8%
Stock Options ⁽²⁾	0,0	10,2	n.a.	0,0	10,2	n.a.
AFRMM Não Recorrente	0,0	0,0	n.a.	0,0	0,0	n.a.
EBITDA Ajustado	93,2	67,7	37,6%	163,6	120,9	35,4%

⁽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.

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

Reconciliação EBITDA R\$ MM	2T21	2T20	6M21	6M20
Lucro (Prejuízo)	37,5	(14,8)	16,3	(129,4)
IR/CSLL	14,2	1,3	9,2	9,8
Resultado Financeiro	10,3	43,1	78,4	180,1
Depreciação e Amortização	31,1	27,9	59,8	50,2
EBITDA	93,2	57,5	163,6	110,7
Ajuste de Eventos Não-recorrentes	0,0	10,2	0,0	10,2
EBITDA Ajustado	93,2	67,7	163,6	120,9

Anexo III - Fluxo de Caixa Consolidado

Demonstrativo de Fluxo de Caixa R\$ MM	30/06/21	30/06/20
Lucro (Prejuízo) do exercício	16,3	(129,4)
Ajustes por:		
Resultado de equivalência patrimonial	-	-
Depreciação e amortização	60,0	50,2
Imposto de renda e contribuição social	9,2	9,8
Provisão (reversão) para riscos e correção monetária	(0,6)	(7,8)
Serviços de transportes de contêineres	59,9	0,0
Despesa com plano de opção de ações	2,5	13,3
Juros, encargos e variação cambial, líquidas	65,6	189,7
Recursos com subvenção – AFRMM aplicados	(25,2)	(21,1)
Receitas de aplicações financeiras	0,0	(10,8)
Outros	2,7	(6,7)
Variações de ativos e passivos:		
Contas a receber de clientes e valores a receber de partes relacionadas	(30,5)	(13,1)
Estoques	(5,5)	(1,3)
Tributos a recuperar ou compensar	18,7	(1,1)
Fundo da Marinha Mercante - AFRMM	23,0	21,9
Sinistros a recuperar	38,2	-
Outros ativos	(11,8)	(8,9)
Depósitos judiciais	(0,9)	19,8
Salários e encargos sociais	0,2	(7,5)
Impostos e contribuições a recolher	(19,2)	4,1
Fornecedores e provisões operacionais e valores a pagar a partes relacionada	(30,4)	(18,2)
Pagamentos de provisão para riscos	(1,5)	(2,4)
Outros passivos	1,0	(0,2)
Fluxo de caixa das atividades operacionais	171,5	80,3
Adições ao imobilizado e intangível líquidas	(166,1)	(80,9)
Aplicações financeiras	135,6	11,5
Fluxo de caixa das atividades de investimento	(30,5)	(69,4)
Fluxo de caixa das atividades de financiamento	(159,3)	(11,0)
Aumento (redução) no caixa e equivalentes	(18,3)	(0,1)
Caixa e equivalentes no início do exercício	101,3	55,3
Caixa e equivalentes no final do exercício	83,0	55,2

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

Ativo			Passivo		
	30/06/21	31/12/20		30/06/21	31/12/20
CIRCULANTE			CIRCULANTE		
Caixa e Equivalentes de Caixa	83,0	101,3	Empréstimos, Financiamentos e Debêntures	142,1	132,8
Aplicações Financeiras	472,7	608,3	Obrigações com Arrendamento Mercantil	39,8	40,7
Contas a Receber	235,4	204,9	Fornecedores e Provisões Operacionais	155,3	185,7
Estoques	27,8	22,2	Impostos e Contribuições a Recolher	24,0	28,4
Tributos a Recuperar ou Compensar	43,9	49,4	Salários e Encargos Sociais	27,7	27,5
AFRMM	16,8	15,7	Outros	2,0	1,0
Outros	31,3	56,9		390,9	416,1
	910,8	1.058,8			
NÃO CIRCULANTE			NÃO CIRCULANTE		
Aplicações Financeiras	3,9	3,9	Empréstimos, Financiamentos e Debêntures	1.206,3	1.257,3
Imposto de Renda e Contrib. Social Diferidos	236,4	239,0	Obrigações com Arrendamento Mercantil	146,9	153,6
Tributos a Recuperar ou Compensar	3,6	16,8	Provisões para Riscos	12,6	14,7
Depósitos Judiciais	20,8	19,9	Imposto de Renda e Contrib. Social Diferidos	15,1	10,9
AFRMM	16,9	16,0	Outros	-	0,0
Direito de Uso - Arrendamento Mercantil	189,8	194,7		1.380,8	1.436,4
Outros	2,2	0,0			
	473,6	490,3	PATRIMÔNIO LÍQUIDO		
Investimentos			Capital Social	1.314,9	1.312,5
Imobilizado	756,8	633,5	Reservas	27,0	24,5
Intangível	29,2	24,0	Ações em Tesouraria	(50,9)	(50,9)
	786,0	657,5	Prejuízos Acum. e Ajuste de Conversão	(892,3)	(932,3)
	1.259,6	1.147,7		398,6	353,8
			Participações de Não Controladores	0,2	0,1
TOTAL DO ATIVO	2.170,5	2.206,5	TOTAL DO PASSIVO	2.170,5	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 e Terminais.

A Companhia opera atualmente com os seguintes serviços na Navegação Costeira: Serviço Amazonas (SAM), que percorre rota regular entre as regiões Sul e Norte do Brasil; Serviço Atlântico Sul (SAS), que realiza rota ligando o Brasil (regiões do Nordeste, Sudeste e Sul) aos países do Mercosul e os Serviços *Shuttle* que ligam os portos de Santos, Rio de Janeiro e Vitória.

Em 31 de março de 2021, a frota da Companhia somava uma capacidade nominal de 18.050 TEUs. Os navios estavam alocados aos serviços, conforme detalhado no quadro abaixo:

Navio	Modalidade	Capacidade Nominal (TEU)	Serviço
Log-in Polaris	Próprio	2.700	Serviço Amazonas (SAM)
Log-In Jacarandá	Próprio	2.800	
Log-In Jatobá	Próprio	2.800	Serviço Atlântico Sul (SAS)
Log-In Endurance	Próprio	2.800	
Log-In Resiliente	Próprio	2.700	
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.