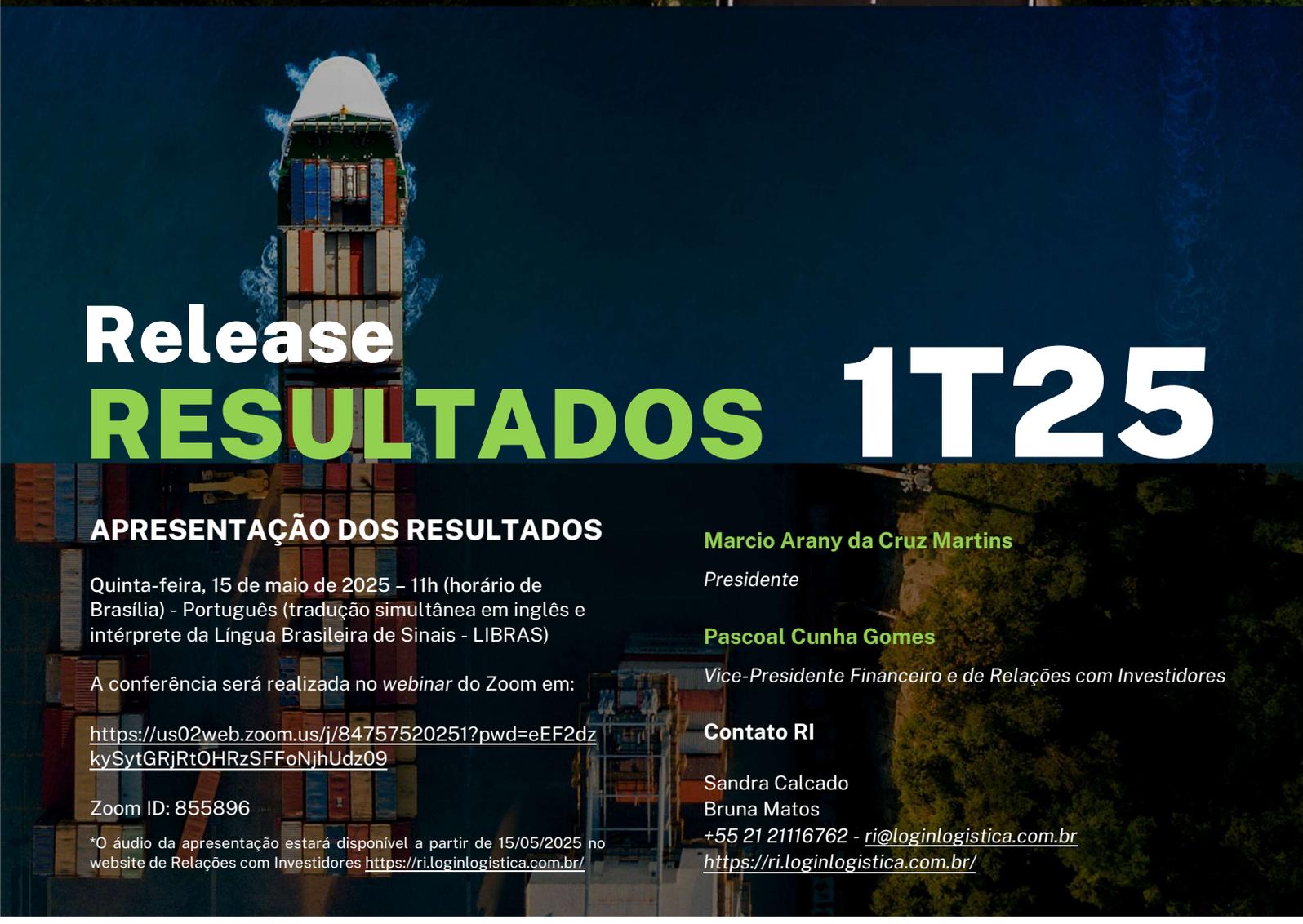




login.



Release RESULTADOS 1T25

APRESENTAÇÃO DOS RESULTADOS

Quinta-feira, 15 de maio de 2025 – 11h (horário de Brasília) - Português (tradução simultânea em inglês e intérprete da Língua Brasileira de Sinais - LIBRAS)

A conferência será realizada no webinar do Zoom em:

<https://us02web.zoom.us/j/84757520251?pwd=eEF2dzkySytGRjRtOHRzSFFoNjhUdz09>

Zoom ID: 855896

*O áudio da apresentação estará disponível a partir de 15/05/2025 no website de Relações com Investidores <https://ri.loginlogistica.com.br/>

Marcio Arany da Cruz Martins

Presidente

Pascoal Cunha Gomes

Vice-Presidente Financeiro e de Relações com Investidores

Contato RI

Sandra Calçado

Bruna Matos

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

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

DESTAQUES 1T25

Maior ROL do consolidado, R\$ 683,8 milhões, para um primeiro trimestre.

Consolidado

Navegação Costeira e Soluções Integradas

- Maior volume de transporte de contêineres, 194,1 mil TEUs, para um primeiro trimestre;
- Maior ROL da Navegação Costeira, R\$ 462,0 milhões, para um primeiro trimestre;
- Recorde histórico de Receita com *Feeder*: R\$ 221,1 milhões.

Terminal Portuário (TVV)

- TVV celebrou contrato de exploração de nova área com 70.000m² localizado no porto Organizado de Vitória/ES;
- Melhoria da produtividade operacional do TVV em 48%, após a conclusão do *retrofit*, finalizado em setembro de 2024;
- Maior NPS (Net Promoter Score) desde 2022¹, atingindo a zona de aperfeiçoamento, refletindo a melhoria após o fim *retrofit*.

Transporte Rodoviário de Cargas

- Redução de 40% nas ocorrências rodoviárias do transporte de contêineres, mesmo com maior número de veículos nos portos de Santos, Navegantes e Suape;
- Tecmar e BNDES assinam contrato para financiamento do Projeto de Expansão da Frota da Tecmar e Tecmar Norte, no montante total de R\$ 76,6 milhões.

ESG

- Frota de navios mais moderna e eficiente (17% a menos de consumo ton/navio no 1T25 x 1T24);
- Nota B- no CDP (*Carbon Disclosure Project*).

¹ Resultado da pesquisa referente ao segundo semestre de 2024.

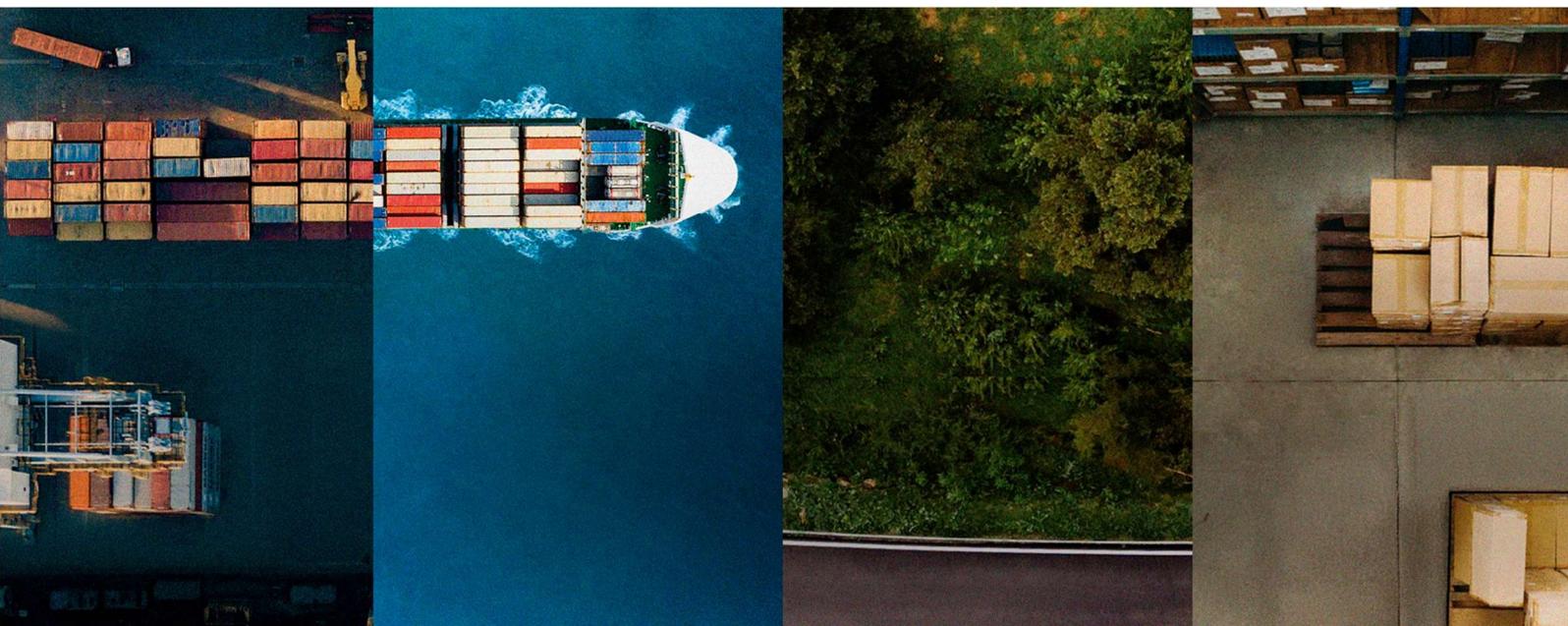
RESUMO FINANCEIRO E OPERACIONAL¹

Dados Econômico-financeiros R\$ MM	1T25	1T24	1T25 vs. 1T24
Consolidado			
Receita Operacional Líquida	683,8	619,4	10,4%
EBITDA Ajustado ²	153,1	143,3	6,8%
<i>Margem EBITDA Ajustado</i>	22,4%	23,1%	-0,8 p.p.
Navegação Costeira			
Receita Operacional Líquida	462,0	383,2	20,6%
EBITDA Ajustado ²	108,2	101,0	7,1%
<i>Margem EBITDA Ajustado</i>	23,4%	26,4%	-2,9 p.p.
TVV			
Receita Operacional Líquida	88,1	89,5	-1,6%
EBITDA Ajustado ²	36,8	40,8	-9,7%
<i>Margem EBITDA Ajustado</i>	41,8%	45,6%	-3,7 p.p.
Soluções Integradas			
Receita Operacional Líquida	11,2	14,1	-20,2%
EBITDA	5,0	6,9	-27,9%
<i>Margem EBITDA</i>	44,2%	48,9%	-4,7 p.p.
Transporte Rodoviário de Cargas			
Receita Operacional Líquida	122,4	132,6	-7,7%
EBITDA Ajustado ²	(0,5)	9,2	-105,4%
<i>Margem EBITDA Ajustado</i>	-0,4%	7,0%	-7,4 p.p.
Dados Operacionais	1T25	1T24	1T25 vs. 1T24
Navegação - Contêineres Transportados (Mil TEUs)	194,1	155,7	24,6%
TVV - Movimentação de Contêineres (Mil)	50,5	56,3	-10,3%
TVV - Movimentação de Carga Geral (Mil Ton)	102,6	128,3	-20,0%
Frota - Capacidade Nominal (TEU)*	24.366	22.150	10,0%

* Capacidade da frota em operação ao final do 1T24: incluindo Log-In Evolution e MSC Belmonte III, Log-In Discovery em docagem. No 1T25, capacidade da frota com 9 navios próprios.

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

² EBITDA Ajustado no 1T25 é composto pelo EBITDA mais o *cut off* de -R\$ 14,0 milhões, sendo -R\$ 16,1 milhões na Navegação Costeira e R\$ 2,1 milhões no Transporte Rodoviário de Cargas. Conforme o CPC 47, o *cut off* é um ajuste contábil por conta da contabilização apenas da parcela do serviço prestado, anulando o efeito da parcela não concluída no período, e que por sua vez teve o seu documento de transporte registrado pelo montante total no início da prestação do serviço. A revisão da aquisição - Oliva Pinto é o reconhecimento contábil de valores não recebíveis na Oliva Pinto referente a gastos entre antigas partes relacionadas, R\$4,0 milhões no trimestre.



RESULTADO CONSOLIDADO

Resultado Consolidado R\$ MM	1T25	1T24	1T25 vs. 1T24
Receita Operacional Líquida	683,8	619,4	10,4%
Custo dos Serviços Prestados	(504,6)	(457,3)	10,3%
Despesas Operacionais	(35,3)	(39,8)	-11,3%
AFRMM	19,2	19,0	1,1%
EBITDA	163,1	141,3	15,4%
EBITDA (Ajustado) ¹	153,1	143,3	6,8%
Depreciação e Amortização	(71,9)	(63,1)	13,9%
EBIT	91,3	78,2	16,6%
Resultado Financeiro	(35,3)	(67,4)	-47,7%
Receita Financeira	8,4	21,2	-60,6%
Despesa Financeira	(62,4)	(68,3)	-8,6%
Variação Cambial	18,8	(20,3)	n.a.
EBT	56,0	10,8	417,1%
IR / CSLL	(29,4)	(2,5)	1071,5%
Lucro (Prejuízo)	26,5	8,3	219,3%

¹ EBITDA Ajustado no 1T25 é composto pelo EBITDA mais o *cut off* de -R\$ 14,0 milhões, sendo -R\$ 16,1 milhões na Navegação Costeira e R\$ 2,1 milhões no Transporte Rodoviário de Cargas. Conforme o CPC 47, o *cut off* é um ajuste contábil por conta da contabilização apenas da parcela do serviço prestado, anulando o efeito da parcela não concluída no período, e que por sua vez teve o seu documento de transporte registrado pelo montante total no início da prestação do serviço. A revisão da aquisição - Oliva Pinto é o reconhecimento contábil de valores não recebíveis na Oliva Pinto referente a gastos entre antigas partes relacionadas, R\$4,0 milhões no trimestre.



Receita Operacional Líquida

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



1T25 x 1T24

Maior ROL consolidada para um primeiro trimestre, R\$ 683,8 milhões, beneficiada pelo resultado da Navegação Costeira, conforme descrito a seguir:

- Maior ROL total da Navegação Costeira para um primeiro trimestre, R\$ 462,0 milhões, positivamente impactada por:
 - Recorde histórico de receita com o serviço *Feeder*, R\$ 221,1 milhões, relacionado ao crescimento do volume, diante de um mercado aquecido, e mais um serviço no *trade*, quando comparado ao 1T24, o Serviço Shuttle Navegantes (SSN). Adicionalmente, a receita do *Feeder*, atrelada ao dólar, foi beneficiada com a valorização da moeda no trimestre;
 - Aumento da receita do Mercosul (+37,0% vs. 1T24), decorrente do incremento de volume, favorecido pela recuperação econômica da Argentina. Tal receita, também é atrelada ao dólar, foi positivamente impactada pela valorização já mencionada;
 - Por outro lado, a receita da Cabotagem foi negativamente impactada pela queda do volume transportado (-17,6% vs. 1T24), diante de um cenário competitivo e consequente redução do volume no período.

Custo dos Serviços Prestados (CSP)



1T25 x 1T24

Aumento do CSP derivado, sobretudo, da Navegação Costeira, com acréscimo de R\$ 45,5 milhões (+16,0%):

- Na Navegação Costeira, os custos variáveis aumentaram em R\$26,6 milhões, quando comparado ao 1T24 (+17,7%). Parte relevante é explicada principalmente por três pontos: aumento na linha de movimentação de contêineres decorrente de reajustes de tarifas em localidades específicas e reposicionamento de contêineres vazios; na linha de compra de *slots* houve, pontualmente, custo adicional com o *Vessel Sharing Agreement* (VSA) e da compra de espaço em navios parceiros para absorver o aumento do volume *Feeder*; e na linha de transporte rodoviário de curta distância houve aumento do custo por quilômetro rodado, sobretudo com frete de terceiros, maior distância

média percorrida e o impacto da Lei do Motorista¹. Os custos fixos, por sua vez, tiveram um incremento de R\$18,9 milhões (+14,2%), decorrente da maior oferta de capacidade operacional da Companhia com um navio próprio adicional (9 navios no 1T25 vs. 8 navios no 1T24) e mais um serviço (SSN), quando comparado ao 1T24, explicando o aumento nas linhas de custos portuários, *running costs* e combustíveis.

Despesas Operacionais

1T25 x 1T24

Redução de R\$ 4,5 milhões explicado por:

- Impacto positivo nas despesas operacionais devido à reversão de despesas com contingências não materializadas, provisionadas no período da aquisição da Tecmar. Esse efeito compensou o crescimento das despesas administrativas do período resultantes de ajustes de acordo coletivo.

AFRMM

(Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante)

AFRMM R\$ MM	1T25	1T24	1T25 vs. 1T24
AFRMM do período	19,2	19,0	1,1%
AFRMM Total	19,2	19,0	1,1%

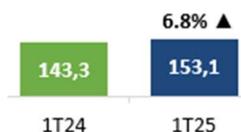
- Aumento de 1,1% na geração de AFRMM em comparação com o 1T24, dado o crescimento na Receita Operacional Bruta (ROB) das rotas geradoras de AFRMM.

EBITDA

EBITDA R\$ MM	1T25	1T24	1T25 vs. 1T24
EBITDA	163,1	141,3	15,4%
Margem EBITDA	23,9%	22,8%	1,0 p.p.
EBITDA Ajustado ¹	153,1	143,3	6,8%
Margem EBITDA Ajustado ²	22,4%	23,1%	-0,8 p.p.

¹ EBITDA Ajustado no 1T25 é composto pelo EBITDA mais o *cut off* de -R\$ 14,0 milhões, sendo -R\$ 16,1 milhões na Navegação Costeira e R\$ 2,1 milhões no Transporte Rodoviário de Cargas. Conforme o CPC 47, o *cut off* é um ajuste contábil por conta da contabilização apenas da parcela do serviço prestado, anulando o efeito da parcela não concluída no período, e que por sua vez teve o seu documento de transporte registrado pelo montante total no início da prestação do serviço. A revisão da aquisição - Oliva Pinto é o reconhecimento contábil de valores não recebíveis na Oliva Pinto referente a gastos entre antigas partes relacionadas, R\$4,0 milhões no trimestre.

¹ Lei nº 13.103/2015, estabelece regras sobre a jornada de trabalho, descanso, segurança e direitos dos motoristas profissionais, especialmente aqueles que trabalham no transporte rodoviário de cargas e passageiros.

EBITDA ajustado² (R\$ MM)

Margem EBITDA ajustado (%)



² Valores referentes ao EBITDA Ajustado

1T25 x 1T24

Aumento do EBITDA ajustado em 6,8%, apesar da redução da Margem EBITDA ajustada de 0,8 p.p, em relação ao período comparativo, devido aos seguintes fatores:

- O EBITDA ajustado da Navegação, R\$ 108,2 milhões, foi beneficiado, sobretudo, pelos fatores já mencionados na receita, como a ROL da Navegação, R\$ 462,0 milhões, com destaque para o crescimento do *Feeder*. A margem EBITDA ajustada reduziu 2.9 p.p, em razão, principalmente, do aumento do custo do serviço prestado da Navegação (+16,0% vs. 1T24) e maior participação da receita do *Feeder*, que possui margem de contribuição menor.

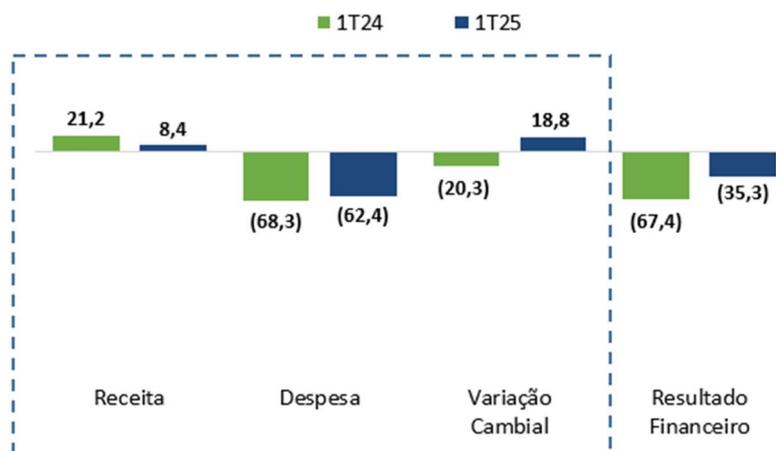
Receita e Custos atrelados ao dólar

O grupo Log-In possui receitas atreladas ao dólar nos *trades* Mercosul e *Feeder*, dentro da Navegação Costeira. Sob a perspectiva de custos atrelados à moeda, os principais são *bunker*, *leasing* de contêineres e taxas portuárias do Mercosul. Conforme demonstrado na tabela, há um saldo operacional positivo em dólar, o qual é capaz de proteger o serviço corrente da dívida com o BNDES contratada nessa mesma moeda.

R\$ MM	1T25	1T24
Receitas atreladas ao Dólar (US\$)	279,9	151,2
Custos atrelados ao Dólar (US\$)	(56,5)	(99,2)
Saldo Operacional	223,4	52,0

Resultado Financeiro

Para a avaliação do resultado financeiro, segue o gráfico com a separação dos efeitos da variação cambial, da receita e despesa do Resultado Financeiro:



1T25 x 1T24

O Resultado Financeiro do 1T25 apresentou variação positiva de R\$ 32,1 milhões em comparação ao 1T24. As receitas financeiras foram menores em cerca de R\$ 12,9 milhões, devido à redução dos valores aplicados, dado um menor saldo em caixa no período em decorrência da quitação do navio Log-In Experience no 2T24, e as despesas financeiras diminuíram em R\$ 5,9 milhões, devido à reversão da atualização monetária da menos valia das contingências, reconhecidas no momento da aquisição da Tecmar. O principal impacto do Resultado Financeiro está na variação cambial, a qual foi maior em R\$ 39,1 milhões, principalmente pelo ganho de variação cambial não realizada do saldo da dívida de longo prazo junto ao BNDES e *leasing* de contêineres, ambos atrelados ao Dólar, conforme tabela a seguir, dado pela valorização do Dólar perante o Real no 4T23 x 1T24 (+3%) versus uma desvalorização do Dólar perante o Real no 4T24 x 1T25 (-7%).

Composição da Variação Cambial R\$ MM	1T25	1T24
Financiamentos BNDES em Dólar para construção de navios	23,7	(9,2)
Hedge Accounting	(19,2)	(4,6)
Leasing de contêineres	10,3	(1,1)
Sale and Lease Back	(0,1)	0,2
Contas Receber/Pagar e outros	4,1	(5,6)
Variação Cambial Total	18,8	(20,3)

Com relação à composição da variação cambial, a maior parte advém da parcela do financiamento do BNDES em dólares, tendo a maior parte um efeito contábil, sem impacto relevante no caixa de curto prazo da Companhia. Esse efeito contábil se deve à variação do saldo devedor do fluxo futuro das dívidas de longo prazo dolarizadas, com vencimentos mensais até 2034. Em 01/03/2021, foi adotada a estratégia de *Hedge Accounting*, com o 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.

Lucro (Prejuízo) do Período

Demonstrativo de Resultado R\$ MM	1T25	1T24	1T25 vs. 1T24
Receita Operacional Líquida	683,8	619,4	10,4%
Custo dos Serviços Prestados	(572,4)	(515,2)	11,1%
Custos	(504,6)	(457,3)	10,3%
Depreciação e Amortização	(67,7)	(57,8)	17,1%
Lucro Bruto	111,4	104,2	6,9%
Receitas (Despesas) Operacionais	(20,2)	(26,0)	-22,4%
Comerciais e Administrativas	(38,9)	(30,7)	26,6%
Outras	3,7	(9,0)	n.a.
AFRMM	19,2	19,0	1,1%
Depreciação e Amortização	(4,1)	(5,2)	-21,2%
Lucro Operacional	91,3	78,2	16,6%
Resultado Financeiro	(35,3)	(67,4)	-47,7%
Receita Financeira	8,4	21,2	-60,6%
Despesa Financeira	(62,4)	(68,3)	-8,6%
Variação Cambial	18,8	(20,3)	n.a.
Lucro antes do IR/CSLL	56,0	10,8	417,1%
IR / CSLL	(29,4)	(2,5)	1071,5%
Lucro (Prejuízo) Líquido	26,5	8,3	219,3%

1T25 x 1T24

Lucro Líquido do período explicado por:

- No 1T25, houve R\$28,9 milhões devido à reversão da mais valia referente a contingências tributárias² da Tecmar, dada a ocorrência do período prescricional;
- A variação cambial foi de R\$ 39,1 milhões decorrente, principalmente, do impacto positivo no saldo da dívida de longo prazo junto ao BNDES e *leasing* de contêineres, atrelados ao dólar, explicado anteriormente no resultado financeiro.

² Vide nota explicativa 11 da DF 1T25, tópico "Mais/menos- valia e Goodwill da aquisição da Tecmar Transportes Ltda.".

Soluções Logísticas Integradas (Navegação Costeira e Soluções Integradas)

A Companhia oferece soluções logísticas integradas para a movimentação e o transporte de contêineres porta-a-porta, ou seja, por meio marítimo complementado pela ponta rodoviária, desde a origem da carga até seu destino. O serviço contempla também as soluções integradas, como operações customizadas para os clientes e a gestão de um terminal intermodal.

Navegação Costeira

A Navegação Costeira registrou o maior volume para um primeiro trimestre, totalizando 194,1 mil TEUs. O principal destaque foi o recorde de volume no *Feeder*, que atingiu 140,9 mil TEUs, um crescimento expressivo de 48,8% em relação ao 1T24. Esse avanço foi impulsionado pela continuidade da demanda de armadores internacionais e pelo aumento do volume de cargas *Feeder* com destino a Manaus. Em resposta a uma demanda pontual sinalizada pelo mercado, a Companhia implementou, no 2T24, o Serviço Shuttle Navegantes (SSN), que também contribuiu para receita e volume *Feeder* no 1T25.

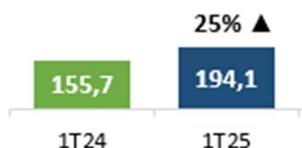
No segmento de Cabotagem, houve um crescimento de 8% na carteira de clientes em comparação ao 1T24, com continuidade na conversão de cargas do modal rodoviário, mesmo diante de um cenário mais competitivo com consequente retração de volume no período.

Na frota, em comparação ao 1T24, a Companhia ampliou sua capacidade com a incorporação do navio próprio Log-In Experience (LOEX), atualmente alocado no Serviço Expresso Amazonas (SEA). A adição do LOEX resultou em um aumento de 10% na capacidade nominal da frota própria em relação ao período comparativo.

A Companhia mantém seu foco estratégico na expansão de serviços, buscando aumentar sua participação na cadeia logística dos clientes e fortalecer sua posição no mercado, ao mesmo tempo em que aproveita as oportunidades de crescimento no setor.

Volumes

Contêineres ⁽¹⁾ (Mil TEUs)



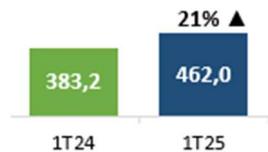
(1) Total de Contêineres transportados nos serviços: Serviço Atlântico Sul (SAS), que realiza rota regular que atende portos entre o Nordeste do Brasil e a Argentina; Serviço Expresso Amazonas (SEA) que faz o transporte expresso de Manaus a Santos, e os Serviços Shuttle que são voltados para cargas *Feeder*: Shuttle Vitória (SSV), Shuttle Rio (SSR) e Shuttle Navegantes (SSN). 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).

1T25 x 1T24

- Maior volume da Navegação, 194,1 mil TEUs, para um primeiro trimestre, com destaque para os serviços *Feeder* e Mercosul:
 - Recorde histórico de volume do *Feeder*, 140,9 mil TEUs (+48,8% vs. 1T24), impulsionado pelo aumento do volume direcionado a Manaus e o serviço *Shuttle Navegantes*, lançado em maio/2024, criado para atender as necessidades de embarques contingenciais das cargas de armadores internacionais;
 - O volume do Mercosul registrou um aumento de 17,0%, impulsionado pela recuperação econômica da Argentina. No entanto, fortes chuvas em Bahia Blanca, Buenos Aires, afetaram as operações de alguns clientes e geraram impacto negativo;
 - Em contrapartida, o volume da Cabotagem reduziu 17,6% vs. 1T24 devido ao cenário de mercado mais competitivo, com adição de um novo *player*;
 - No 1T25, os segmentos de destaque foram alimentos, químicos e petroquímicos no trade Cabotagem, enquanto no Mercosul foram químicos e petroquímicos, eletroeletrônicos e automotivos.

Receita Navegação Costeira (ROL)

ROL Total Navegação Costeira¹ (R\$ MM)



¹ A ROL Total Navegação Costeira considera as receitas referentes à Cabotagem, Mercosul e *Feeder*.

1T25 x 1T24

- Maior ROL da Navegação Costeira, R\$ 462 milhões, para um primeiro trimestre, impulsionada por:
 - Recorde histórico de receita do *Feeder*, R\$ 221,1 milhões, em função do crescimento de volume, conforme mencionado anteriormente, e, adicionalmente, por ser uma receita atrelada ao dólar, foi beneficiada pela valorização dessa moeda no trimestre;
 - Aumento da receita do Mercosul (+37,0% vs. 1T24), refletindo a valorização do dólar, moeda em que os contratos são negociados, e o incremento de volume, favorecido pela recuperação econômica da Argentina;
 - De maneira oposta, a receita da Cabotagem reduziu 19,8% (vs. 1T24), atrelada à redução de volume e de efeito preço, pressionados pela concorrência no mercado.

Custo dos Serviços Prestados (CSP) Navegação Costeira

Custo dos Serviços Prestados R\$ MM	1T25	1T24	1T25 vs. 1T24
Custo dos Serviços Prestados	(329,2)	(283,7)	16,0%
Custo dos Serviços Prestados (Contêiner)	(329,2)	(283,7)	16,0%
Custo Variável (Contêiner)¹	(177,2)	(150,6)	17,7%
<i>Margem de Contribuição (Contêiner)²</i>	<i>61,6%</i>	<i>60,7%</i>	<i>0,9 p.p.</i>
Custo Fixo (Contêiner)	(152,0)	(133,1)	14,2%
<i>Running Costs</i>	<i>(59,3)</i>	<i>(49,8)</i>	<i>19,1%</i>
Combustíveis	(54,6)	(51,5)	6,1%
Custos Portuários	(33,7)	(23,3)	44,4%
Afretamento de Navios Contêineres	0,0	(5,0)	-100,0%
Outros Custos Fixos	(4,4)	(3,5)	25,2%

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

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

Aumento de CSP por conta do aumento dos volumes *Feeder* e Mercosul, reajustes de tarifas nos terminais e maior quantidade de navios próprios em operação (9 navios no 1T25 x 8 navios no 1T24), conforme detalhamento a seguir:

1T25 x 1T24

- **Custo Variável (Contêineres)**
- **Custo Variável de Contêineres no 1T25 versus 1T24, 17,7% superior, explicado pelos seguintes fatores:**
 - Aumento nos custos de movimentação de contêineres (+18,0% vs. 1T24), em razão de reajustes contratuais em alguns dos portos onde a Companhia opera e do reposicionamento de contêineres vazios;
 - Aumento na linha de compra de slots, atrelado ao custo adicional com o *Vessel Sharing Agreement* (VSA), e da compra de espaço em navios parceiros para absorver o aumento do volume *Feeder*, conforme já mencionado;
 - Incremento de 4,7% na linha de transporte rodoviário de curta distância, principalmente devido a três fatores: impacto da Lei do Motorista³, aumento do custo por quilômetro rodado (+17,5% vs. 1T24), sobretudo com frete de terceiros, e maior distância média percorrida (+9,8% vs. 1T24).
- **Custo Fixo (Contêineres)**
- **Custos fixos aumentaram 14,2% no 1T25, com destaque para:**
 - Os custos portuários apresentaram aumento de 44,4% (vs. 1T24) decorrente do reajuste de tarifas em portos específicos, das escalas do Serviço Shuttle Navegantes (SSN), lançado no 2T24, e regularização da aderência ao cronograma de escalas;
 - Incremento de 19,1% na linha de *running costs* (custos com marítimos, manutenção, suprimentos e seguros), principalmente pelo aumento da frota, composta por 9 navios próprios no 1T25 x 8 navios no

³ Lei nº 13.103/2015, estabelece regras sobre a jornada de trabalho, descanso, segurança e direitos dos motoristas profissionais, especialmente aqueles que trabalham no transporte rodoviário de cargas e passageiros.

1T24, gerando custo com a contratação de novas tripulações, manutenção e seguro. Adiciona-se a isso, o reajuste salarial dos marítimos;

- Aumento na linha de combustível (+6,1% vs. 1T24) atrelado, sobretudo, a um serviço a mais, Serviço Shuttle Navegantes (SSN), lançado em 2T24, quando comparado ao 1T24;
- Em contrapartida, houve ausência do custo de afretamento do navio MSC Belmonte, devolvido em julho/2024, compensando parcialmente os custos fixos do trimestre.

Bunker

Preço Médio do Bunker MM	1T25	1T24	1T25 vs. 1T24
Bunker (US\$)	555	638	-13,0%
Taxa de câmbio (R\$)	5,84	4,95	18,0%
Bunker (R\$)	3.244	3.160	2,7%

A Companhia divulga periodicamente a seus clientes o reajuste da Tarifa Emergencial do Bunker (*Emergency Bunker Surcharges - EBS*), com o objetivo de refletir a variação no valor do combustível marítimo (bunker) sobre o preço do frete. O reajuste é calculado com base na média dos preços dos 90 dias anteriores e aplicado por um período de até 90 dias.

Preço Médio do Bunker por Tonelada (R\$)

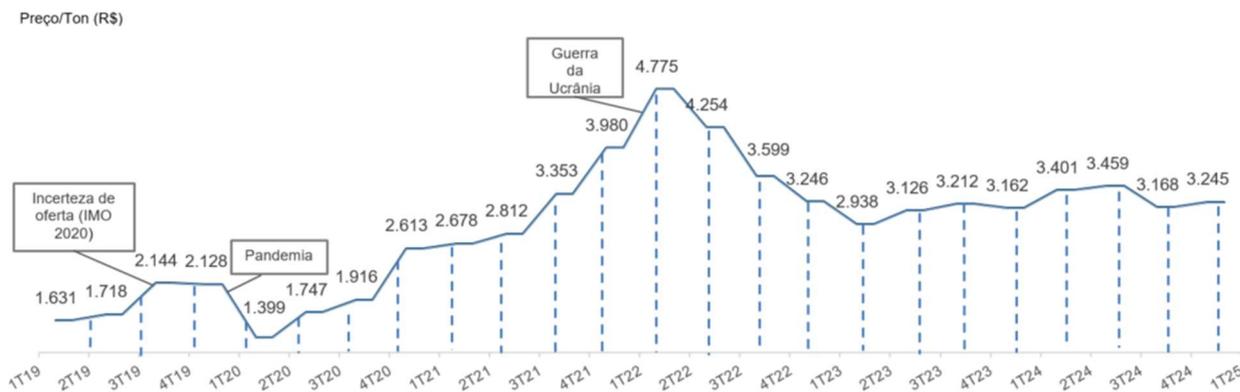


Gráfico de mar/19 até mar/25. Fontes: Petrobras (cotação do bunker no porto de Santos em dólares) e Banco Central (taxa de câmbio Real x Dólar - PTAX).

EBITDA

Navegação Costeira

EBITDA Navegação Costeira R\$ MM	1T25	1T24	1T25 vs. 1T24
Receita Operacional Líquida	462,0	383,2	20,6%
Custo dos Serviços Prestados	(329,2)	(283,7)	16,0%
Despesas Operacionais	(27,8)	(14,0)	97,7%
AFRMM	19,2	19,0	1,1%
Depreciação e Amortização	(42,8)	(36,7)	16,5%
EBIT	81,5	67,7	20,3%
<i>Margem EBIT</i>	<i>17,6%</i>	<i>17,7%</i>	<i>0,0 p.p.</i>
(+) Depreciação e Amortização	42,8	36,7	16,5%
EBITDA	124,3	104,5	19,0%
<i>Margem EBITDA</i>	<i>26,9%</i>	<i>27,3%</i>	<i>-0,4 p.p.</i>
AFRMM Não Recorrente	0,0	0,0	n.a.
Cut off	(16,1)	(3,5)	364,6%
EBITDA Ajustado ¹	108,2	101,0	7,1%
<i>Margem EBITDA Ajustado</i>	<i>23,4%</i>	<i>26,4%</i>	<i>-2,9 p.p.</i>

¹EBITDA Ajustado no 1T25 é composto pelo EBITDA mais o *cut off* de -R\$ 16,1 milhões na Navegação Costeira. Conforme o CPC 47, o *cut off* é um ajuste contábil por conta da contabilização apenas da parcela do serviço prestado, anulando o efeito da parcela não concluída no período, e que por sua vez teve o seu documento de transporte registrado pelo montante total no início da prestação do serviço.

1T25 x 1T24

Aumento do EBITDA ajustado da Navegação, R\$ 108,2 milhões, impulsionado pelo aumento da ROL, com destaque para o crescimento de volume e o recorde de receita do *Feeder*. Sob a ótica da margem EBITDA ajustado, houve redução de 2.9 p.p, explicada, principalmente, pelo aumento do custo do serviço prestado (+16,0% vs. 1T24) e pela maior participação da receita do *Feeder*, que possui margem de contribuição menor.



Soluções Integradas

Em Soluções Integradas, a Log-In oferece soluções customizadas aos clientes em complemento ao transporte marítimo, aos serviços portuários (TVV) e as operações rodoviárias (Tecmar e Oliva Pinto), sendo responsável por toda a cadeia logística do cliente.

No 1T25, houve o início de novas operações, decorrente do aumento de sinergia entre as torres de negócio. Isso porque a torre de Soluções Integradas resulta da coordenação de diferentes serviços que incluem outras torres e empresas do Grupo Log-In, gerando assim resultado indireto significativo para toda a Companhia.

EBITDA Soluções Integradas

EBITDA Soluções Integradas R\$ MM	1T25	1T24	1T25 vs. 1T24
Receita Operacional Líquida	11,2	14,1	-20,2%
Custos dos Serviços Prestados	(5,9)	(7,1)	-17,5%
Outras Receitas (Despesas) Operacionais	(0,4)	(0,1)	400,7%
Depreciação e Amortização	(1,0)	(2,4)	-57,2%
EBIT	4,0	4,5	-12,6%
<i>Margem EBIT</i>	<i>35,2%</i>	<i>32,2%</i>	<i>3,1 p.p.</i>
(+) Depreciação e Amortização	1,0	2,4	-57,2%
EBITDA	5,0	6,9	-27,9%
<i>Margem EBITDA</i>	<i>44,2%</i>	<i>48,9%</i>	<i>-4,7 p.p.</i>

1T25 x 1T24

No 1T25, houve redução do EBITDA e da Margem EBITDA, explicada por um rebalanceamento da carteira de clientes, com o encerramento de contratos antigos e entrada de novos projetos, que ainda não apresentaram contrapartida integral na receita. Sob a ótica dos custos, essa linha não acompanhou a queda da receita, em razão de reajustes com fornecedores.



Terminal de Vila Velha (TVV)

O primeiro trimestre de 2025 foi impactado por uma redução nos volumes movimentados em comparação ao 1T24, reflexo de um ambiente de maior competitividade no mercado. Durante o período, houve esforços comerciais na reconquista de clientes afetados pela restrição temporária de capacidade operacional (berço e pátio) em razão das obras de *retrofit* no terminal, concluídas em setembro de 2024. Esse contexto impactou negativamente os volumes de carga geral movimentada. A movimentação de contêineres também registrou queda, influenciada por fatores externos, como a sazonalidade da safra de café, que reduziu os volumes de exportação, e a diminuição das importações de veículos elétricos, em comparação ao mesmo período do ano anterior.

Volumes TVV

Movimentação de Contêineres (Mil boxes)



1T25 x 1T24

- No 1T25, houve queda no volume de movimentação de contêineres, principalmente devido à uma redução na importação de veículos elétricos, conforme a demanda de mercado. Adiciona-se a isso o fato de que o período comparativo, o 1T24, foi marcado por um forte volume de importações desses veículos em contêiner *flat rack*;
- Na linha de exportação, o café, um dos principais produtos exportados pelo Espírito Santo, teve uma menor movimentação no trimestre, em razão da entressafra, afetando também os portos de São Paulo e Rio de Janeiro;
- Aumento na linha de vazios e remoções, reflexo da demanda dos clientes para reposicionamento⁴ de boxes de/para Vitória no período.

Movimentação de Carga Geral (Mil Toneladas)



⁴ No Terminal de Villa Velha há uma particularidade devido ao tipo de carga movimentada: na importação de cheios são utilizados contêineres de 40 TEUs, que não são aproveitados na exportação dos principais produtos movimentados pelo TVV, café e granito, cargas pesadas e que geralmente são embarcadas em contêineres de 20 TEUs. Com isso, há a necessidade de reposicionar contêineres de/para outros portos para atender a demanda das exportações feitas pelo Terminal.

1T25 x 1T24

- No 1T25, a movimentação de carga geral apresentou redução de 20%, impactada principalmente pelas linhas de granito (-49,6% vs. 1T24) e produtos siderúrgicos (-94,6% vs. 1T24), em função da baixa demanda dos principais centros consumidores (como os EUA) e da sazonalidade dos projetos, respectivamente. Adicionalmente, houve priorização de cargas com maior rentabilidade no trimestre;
- O volume de granito também foi impactado pela restrição temporária de capacidade com o retrofit do TVV. Ainda que as obras tenham finalizado em setembro de 2024, há um esforço comercial para a recuperação das cargas que estavam sendo operada em outros berços;
- Em contrapartida, o granel apresentou crescimento de 69,6%, impulsionado pela retomada de volumes por conta da maior captura de cargas no mercado e consequente aumento do *market share*, mesmo diante de um cenário mais competitivo com a entrada de novos *players*.

Receita TVV (ROL)

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

**1T25 x 1T24**

- A ROL do TVV ficou em linha com o período comparativo, refletindo o *mix* de cargas do terminal, que compensou parcialmente a queda de volume no trimestre;
- A receita de carga geral foi impactada diretamente pela redução dos volumes movimentados, conforme mencionado anteriormente;
- A receita de movimentação de contêineres aumentou em 3,7%, beneficiada por reajustes contratuais, mesmo diante da queda de volume;
- A receita dos serviços acessórios cresceu 3,3%, impulsionada pela receita de armazenagem de cargas com alto valor agregado.

Custo dos Serviços Prestados (CSP) TVV

Custo dos Serviços Prestados R\$ MM	1T25	1T24	1T25 vs. 1T24
Custo dos Serviços Prestados	(49,5)	(48,8)	1,4%
Carga e descarga	(20,4)	(23,8)	-14,3%
Pessoal	(18,5)	(15,7)	17,6%
Outros	(10,6)	(9,3)	14,3%

1T25 x 1T24

- Aumento marginal do CSP, afetado, principalmente, pela linha de Pessoal com aumento do quadro operacional ao longo de 2024, refletindo no 1T25, e reajuste salarial da mão de obra avulsa;
- Menor custo na linha de carga e descarga dada a redução do volume, conforme comentado anteriormente.

EBITDA TVV

EBITDA TVV R\$ MM	1T25	1T24	1T25 vs. 1T24
Receita Operacional Líquida	88,1	89,5	-1,6%
Custo dos Serviços Prestados	(49,5)	(48,8)	1,4%
Despesas Operacionais	(1,8)	0,1	n.a.
Depreciação e Amortização	(8,0)	(6,0)	33,0%
EBIT	28,9	34,8	-17,0%
<i>Margem EBIT</i>	<i>32,8%</i>	<i>38,9%</i>	<i>-6,1 p.p.</i>
(+) Depreciação e Amortização	8,0	6,0	33,0%
EBITDA	36,8	40,8	-9,7%
<i>Margem EBITDA</i>	<i>41,8%</i>	<i>45,6%</i>	<i>-3,7 p.p.</i>
Ajuste de Eventos Não-recorrentes	0,0	0,0	n.a.
EBITDA Ajustado	36,8	40,8	-9,7%
<i>Margem EBITDA Ajustado</i>	<i>41,8%</i>	<i>45,6%</i>	<i>-3,7 p.p.</i>

1T25 x 1T24

O EBITDA e margem EBITDA apresentaram redução de 9,7% e 3,7 p.p., respectivamente, pelo menor volume de movimentação de contêineres, que possui margem de contribuição maior, e consequente impacto na receita. A receita de movimentação de carga geral também foi menor relacionada à diminuição de volume no trimestre (-20% vs. 1T24). Sob a ótica dos custos, o aumento é explicado sobretudo pela linha de Pessoal, conforme comentado anteriormente. Outro ponto a ser mencionado diz respeito à linha de despesas operacionais, que apresentou saldo positivo no 1T24, em virtude, sobretudo, da reversão de provisões anteriormente constituídas, o que ocasionou afastamento da base comparativa.



Transporte Rodoviário de Cargas

A Tecmar continua passando por um processo de *turnaround*, implementando uma estratégia para se tornar um operador multimodal e diversificar o negócio. O plano de reestruturação do negócio de carga fracionada foi elaborado com foco em três pilares: (1) nível de serviço, focado na experiência do cliente e eficiência do serviço nas principais rotas; (2) revisão dos custos, com implantação de tecnologia e decisões baseadas em dados; e (3) incremento de volume, com foco em clientes com menor complexidade operacional. Tal plano já demonstra efeito positivo quando se compara o resultado do 4T24 com o 1T25.

Sob a visão das linhas de negócio da Tecmar, destaque para as operações de transporte de contêiner que operou com 100% da capacidade nos 3 portos: Santos, Itajaí e Suape no 1T25, demonstrando o crescimento desse negócio na Tecmar. O negócio de lotação (*Full Truckload* - FTL) enfrenta um mercado mais competitivo em comparação com o 1T24. Já a armazenagem, continua crescendo, fazendo da Tecmar uma opção para os clientes desse segmento. A Tecmar Norte, antiga Oliva Pinto, está promovendo a integração eficaz das empresas do grupo ofertando serviço de armazenagem na região Norte. Em contrapartida, o negócio de carga fracionada (*Less than Truckload* - LTL), no qual a Tecmar tem *expertise*, continua sofrendo com redução de volume e passa por um processo reestruturação, tanto da política comercial quanto do perfil de carga. Destaque para o nível de serviço do negócio de carga fracionada que apresentou melhora no final de 2024 e a criação de rotas expressas para reduzir o *transit time*. Esse tipo de carga tem relevância no negócio dado seu volume e abrangência do território com 750 rotas e 52 filiais da Tecmar.

EBITDA Transporte Rodoviário de Cargas

EBITDA Transporte Rodoviário de Cargas R\$ MM	1T25	1T24	1T25 vs. 1T24
Receita Operacional Líquida	122,4	132,6	-7,7%
Custos dos Serviços Prestados	(108,5)	(115,1)	-5,7%
Outras Receitas (Despesas) Operacionais	(20,5)	(13,7)	49,5%
Depreciação e Amortização	(9,6)	(8,4)	13,9%
Mais Valia ¹	(2,4)	(1,6)	52,7%
EBIT	(18,7)	(6,3)	195,7%
<i>Margem EBIT</i>	<i>-15,2%</i>	<i>-4,8%</i>	<i>-10,5 p.p.</i>
(+) Depreciação e Amortização	9,6	8,4	13,9%
(+) Mais Valia ¹	2,4	1,6	52,7%
EBITDA	(6,6)	3,7	-276,8%
<i>Margem EBITDA</i>	<i>-5,4%</i>	<i>2,8%</i>	<i>-8,2 p.p.</i>
<i>Cut off</i>	2,1	2,6	-20,5%
<i>Ajustes de Eventos Não-recorrentes</i>	0,0	0,0	n.a.
<i>Revisão da Aquisição - Oliva Pinto</i>	4,0	2,8	40,6%
EBITDA Ajustado ²	(0,5)	9,2	-105,4%
<i>Margem EBITDA Ajustado</i>	<i>-0,4%</i>	<i>7,0%</i>	<i>-7,4 p.p.</i>

¹ Mais/menos valia é a diferença entre o valor pago dos ativos identificáveis na aquisição da empresa, comparado com o valor atual de mercado desses ativos.

² EBITDA Ajustado no 1T25 é composto pelo EBITDA mais o *cut off* de R\$ 2,1 milhões no Transporte Rodoviário de Cargas. Conforme o CPC 47, o *cut off* é um ajuste contábil por conta da contabilização apenas da parcela do serviço prestado, anulando o efeito da parcela não concluída no período, e que por sua vez teve o seu documento de transporte registrado pelo montante total no início da prestação do serviço. A revisão da aquisição - Oliva Pinto é o reconhecimento contábil de valores não recebíveis na Oliva Pinto referente a gastos entre antigas partes relacionadas, R\$4,0 milhões no trimestre.

1T25 x 1T24

- A ROL do Transporte Rodoviário de Cargas reduziu -7,7% sobretudo por uma redução de volume de carga fracionada (*Less than Truckload* – LTL), devido ao processo de reposicionamento da Tecmar em novos segmentos e ajuste da política comercial, e lotação (*Full Truckload* - FTL), diante de um mercado mais competitivo se comparado ao 1T24;
- Os custos apresentaram redução de 5,7%, afetados pela redução de volume de duas linhas de negócio: carga fracionada e lotação. Outro ponto importante para mencionar é que no pilar de revisão de custos mencionado no plano de *turnaround*, foram implementadas ações e controles que já surtiram efeitos positivos no 1T25;
- O EBITDA ajustado do 1T25 ficou inferior ao 1T24 em função, principalmente, da queda de receita da carga fracionada e lotação. Apesar dos resultados positivo do transporte de contêiner e demais linhas de negócio, o resultado negativo do negócio de carga fracionada e lotação tem impacto significativo no acumulado, dada sua relevância para a Tecmar.



Investimentos e Dívida

Investimentos (CAPEX)

CAPEX R\$ MM	1T25	1T24
Investimentos de capital	0,0	65,7
Investimentos recorrentes	16,1	8,4
Total	16,1	74,1

1T25 x 1T24

No 1T25, não ocorreram investimentos de capital na Companhia, apenas projetos de sustentação, aqui chamados de investimentos recorrentes. O montante desses investimentos decorreu, sobretudo, da implementação do ERP SAP na Tecmar, de projetos de TI e da continuidade operacional dos navios.

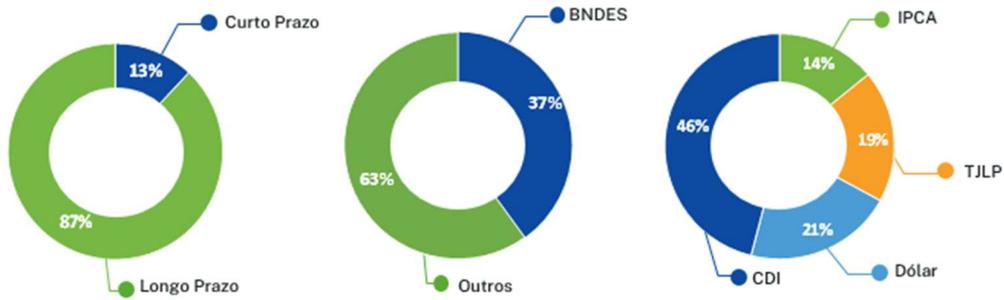
No 1T24, ocorreram investimentos de capital de R\$65,7 milhões, principalmente pelo Projeto de Expansão da Frota da Tecmar, da parcela de construção dos navios Log-In Evolution e Log-In Experience, e do projeto de modernização do TVV. O montante de investimentos recorrentes decorreu da manutenção da frota de navios, da docagem programada do navio Log-In Discovery, da manutenção do TVV e dos projetos de TI.

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

Dívida R\$ MM	31/03/2024	30/06/2024	30/09/2024	31/12/2024	31/03/2025
BNDES - Construção Naval Descontinuada	406,9	415,7	399,9	413,3	386,2
BNDES - Navios em Operação	213,8	217,9	207,4	214,0	196,8
Capital de Giro	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Debêntures	492,8	276,7	236,9	212,4	220,1
Notas Comerciais	426,2	652,6	724,1	728,9	753,8
Dívida Bruta ¹	1.539,6	1.562,8	1.568,4	1.568,6	1.556,9
Caixa	522,7	324,6	381,9	328,9	367,5
Dívida Líquida	1.016,9	1.238,3	1.186,5	1.239,7	1.189,4
Ebitda UDM	556,4	550,8	544,8	633,1	654,9
Dívida Líquida/EBITDA UDM	1,8 x	2,2 x	2,2 x	2,0 x	1,8 x

⁽¹⁾ A dívida bruta não considera *forfait*, Tecmar, custo de debêntures e custo das notas comerciais.

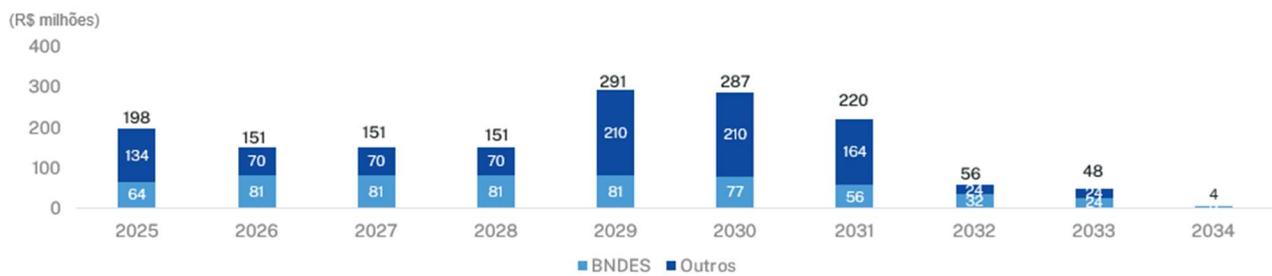
Abertura da Dívida por Prazo, por Credor e por Indexador



Em 31 de março de 2025, a Companhia possuía uma dívida líquida de R\$ 1.189,4 milhão e uma dívida bruta de R\$ 1.556,9 milhão, com custo médio de 11,66% a.a., sendo 87% da mesma com amortização no longo prazo. A Dívida Líquida/EBITDA UDM da Companhia está em 1,8x, mantendo saúde financeira robusta e bem estruturada para sustentar seu crescimento com disciplina.

Cronograma de Amortização da Dívida

Cronograma de Amortização do Principal (R\$ MM) - 1T25⁵



A Companhia acompanha os movimentos de mercado e segue buscando oportunidades para o gerenciamento das dívidas vigentes, melhorando o perfil com emissões mais longas e custos menores, em linha com seu risco de crédito.

⁵ Saldo em 31/03/2025.

ESG

A Companhia vem trabalhando desde 2020 no processo de construção de uma agenda ESG direcionada pela necessidade genuína de um ambiente sustentável de seu modelo de negócio. As iniciativas estruturadas ao longo dos últimos anos fazem parte do *roadmap* da Agenda ESG da Log-In, caminhada essa desenvolvida junto com a liderança da Companhia e permeada para toda a organização.

Alguns dos principais destaques do 1T25:



Meio Ambiente (E)

- Nota B- no CDP (Carbon Disclosure Project);
- Frota de navios mais moderna e eficiente (17% a menos de consumo ton/navio no 1T25 vs. 1T24);
- Ação socioambiental no projeto Comunidade a Bordo (CAB), em parceria com o Instituto Social Esperança (ISE), em comemoração ao Dia Mundial da Água. Além disso, foi realizada uma campanha no TVV com o tema: “Valorizar a água, é valorizar a vida”;
- Auditoria de manutenção da ISO 14001.

Social (S)

- Nova turma do Programa de Estágio;
- Ação de roda de conversa no CAB para o grupo Mulheres da Ilha em comemoração ao Dia das Mulheres;
- Roda de encontro do programa ELLAS. O programa existe para fortalecer o tema da liderança feminina e gerar reflexões e novas ações no dia a dia.

Governança (G)

- Incorporação da Tecmar Norte (antiga Oliva Pinto) no SAP da Tecmar, garantindo uniformização do sistema;

Eventos Subsequentes

Não houve eventos subsequentes no período.

Anexo I - Composição do EBITDA Consolidado

Composição do EBITDA R\$ MM	1T25	1T24	1T25 vs. 1T24
Navegação Costeira	124,3	104,5	19,0%
Terminal de Vila Velha (TVV)	36,8	40,8	-9,7%
Soluções Integradas	5,0	6,9	-27,9%
Transporte Rodoviário de Cargas	(6,6)	3,7	-276,8%
G&A e Outras Despesas ¹	3,6	(14,6)	-124,8%
EBITDA	163,1	141,3	15,4%
Cut off ²	(14,0)	(0,8)	1589,2%
Ajustes de Eventos Não-recorrentes ³	0,0	0,0	n.a.
Revisão da aquisição - Oliva Pinto ⁴	4,0	2,8	40,6%
EBITDA Ajustado	153,1	143,3	6,8%

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

² **Cut off:** conforme o CPC 47, o cut off é um ajuste contábil por conta da contabilização apenas da parcela do serviço prestado, anulando o efeito da parcela não concluída no período, e que por sua vez teve o seu documento de transporte registrado pelo montante total no início da prestação do serviço. Nesse trimestre, houve o reconhecimento do diferimento -R\$ 14,0 milhões, sendo -R\$ 16,1 milhões na Navegação Costeira e R\$ 2,1 milhões no Transporte Rodoviário de Cargas.

³ **Ajustes de Eventos Não-Recorrentes:** Nesse trimestre, não houve ajuste de eventos não-recorrentes.

⁴ **Revisão da aquisição - Oliva Pinto:** Reconhecimento contábil de valores não recebíveis na Oliva Pinto referente a gastos entre antigas partes relacionadas, R\$4,0 milhões no trimestre.

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

Reconciliação EBITDA R\$ MM	1T25	1T24
Lucro (Prejuízo)	26,5	8,3
IR/CSLL	29,4	2,5
Resultado Financeiro	35,3	67,4
Depreciação e Amortização	71,9	63,1
EBITDA	163,1	141,3
Ajustes de Eventos Não-recorrentes ¹	0,0	0,0
Cut off ²	(14,0)	(0,8)
Revisão da aquisição - Oliva Pinto ³	4,0	2,8
EBITDA Ajustado	153,1	143,3

¹ **Ajustes de Eventos Não-Recorrentes:** Nesse trimestre, não houve ajuste de eventos não-recorrentes.

² **Cut off:** conforme o CPC 47, o cut off é um ajuste contábil por conta da contabilização apenas da parcela do serviço prestado, anulando o efeito da parcela não concluída no período, e que por sua vez teve o seu documento de transporte registrado pelo montante total no início da prestação do serviço. Nesse trimestre, houve o reconhecimento do diferimento -R\$ 14,0 milhões, sendo -R\$ 16,1 milhões na Navegação Costeira e R\$ 2,1 milhões no Transporte Rodoviário de Cargas.

³ **Revisão da aquisição - Oliva Pinto:** Reconhecimento contábil de valores não recebíveis na Oliva Pinto referente a gastos entre antigas partes relacionadas, R\$4,0 milhões no trimestre.

Anexo III - Fluxo de Caixa Consolidado

Demonstrativo de Fluxo de Caixa	31/03/25	31/03/24
RS MM		
Lucro (Prejuízo) do exercício	26,5	8,3
Ajustes por:		
Resultado de equivalência patrimonial	-	-
Depreciação e amortização	71,7	63,3
Imposto de renda e contribuição social	29,4	2,5
Provisão (reversão) para riscos e correção monetária	(25,8)	(3,5)
Constituição (reversão) para perda de crédito esperada – PCE	(0,4)	(0,3)
Provisão de operacionais	11,1	25,7
Despesa com plano de opção de ações	-	0,5
Juros, encargos e variação cambial, líquidas	69,5	80,6
Recursos com subvenção – AFRMM aplicados	(19,2)	(19,0)
Rendimentos sobre aplicações financeiras	(8,0)	(19,4)
Provisão de participação no resultado	9,9	5,6
Sinistro a recuperar	(0,3)	(1,9)
Realização de mais e menos valia pela aquisição de novos negócios	1,4	3,6
Outros	6,9	1,8
Variações de ativos e passivos:		
Contas a receber de clientes e valores a receber de partes relacionadas	6,4	3,7
Estoques	(1,0)	(4,0)
Tributos a recuperar ou compensar	(14,1)	(4,4)
Fundo da Marinha Mercante - AFRMM	1,8	50,4
Outros ativos	(6,9)	(11,4)
Depósitos judiciais	(0,8)	(0,4)
Salários e encargos sociais	(7,6)	(24,8)
Impostos e contribuições a recolher	(2,4)	(0,1)
Fornecedores e valores a pagar a partes relacionadas	199,3	30,0
Pagamentos de provisão para riscos	(1,0)	(0,8)
Outros passivos	10,7	7,2
Imposto de renda e contribuição social pagos	(13,0)	(17,8)
Fluxo de caixa das atividades operacionais	344,1	175,4
Aquisição de participação acionária	(3,7)	(5,1)
Adições ao imobilizado e intangível	(10,7)	(71,8)
Aplicações financeiras e resgates, líquidas	(4,4)	17,3
Fluxo de caixa das atividades de investimento	(18,8)	(59,7)
Fluxo de caixa das atividades de financiamento	(299,1)	(157,1)
Aumento (redução) no caixa e equivalentes	26,2	(41,4)
Caixa e equivalentes no início do exercício	289,8	436,4
Caixa e equivalentes no final do exercício	316,0	395,0

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

Ativo			Passivo		
	31/03/25	31/03/24		31/03/25	31/03/24
CIRCULANTE			CIRCULANTE		
Caixa e Equivalentes de Caixa	316,0	395,0	Empréstimos, Financiamentos e Debêntures	343,3	263,2
Aplicações Financeiras	19,0	127,7	Obrigações com Arrendamento Mercantil	95,0	71,8
Contas a Receber	324,1	341,0	Fornecedores e Provisões Operacionais	245,8	225,2
Partes Relacionadas	69,4	17,1	Partes Relacionadas	9,8	8,9
Estoques	72,1	66,0	Impostos e Contribuições a Recolher	94,5	41,4
Tributos a Recuperar ou Compensar	99,5	56,3	Salários e Encargos Sociais	76,1	51,1
AFRMM	37,9	-	Aquisição de participação acionária	38,5	53,5
Sinistros a recuperar	2,7	10,4	Outros	25,6	11,7
Outros	93,6	52,7		928,8	726,8
	1.034,4	1.066,2			
NÃO CIRCULANTE			NÃO CIRCULANTE		
Aplicações Financeiras	32,4	0,5	Empréstimos, Financiamentos e Debêntures	1.334,7	1.341,0
Contas a Receber	68,5	-	Aquisição de participação acionária	97,1	90,8
Imposto de Renda e Contribuição Social Diferidos	519,8	459,5	Obrigações com Arrendamento Mercantil	274,0	207,3
Tributos a Recuperar ou Compensar	-	-	Provisões para Riscos	231,1	274,9
Depósitos Judiciais	30,1	25,5	Imposto de Renda e Contrib. Social Diferidos	62,4	33,6
Ativo indenizável	215,2	222,5	Provisões Operacionais	-	-
AFRMM	123,0	81,9	Outros	3,8	4,4
Direito de Uso - Arrendamento Mercantil	347,2	280,7		2.003,1	1.951,9
Outros	2,7	2,0			
	1.338,9	1.072,7	PATRIMÔNIO LÍQUIDO		
Investimentos			Capital Social	1.324,2	1.322,7
Imobilizado	1.455,9	1.375,4	Reservas	38,4	38,2
Ativos Intangíveis	114,5	116,3	Ações em Tesouraria	(50,9)	(50,9)
	1.570,5	1.491,7	Prejuízos Acum. e Ajuste de Conversão	(290,5)	(362,4)
	2.909,4	2.564,3	Reserva de hedge	(0,2)	12,4
			Ajustes acumulados de conversão	(9,2)	(8,4)
				1.011,7	951,6
			Não Controladores	0,2	0,1
TOTAL DO ATIVO	3.943,8	3.630,5	TOTAL DO PASSIVO	3.943,8	3.630,5



Anexo V – Conciliação do EBITDA 1T25

Dados Econômico-Financeiros R\$ MM	1T25	1T24	1T25 vs. 1T24
Consolidado			
Receita Operacional Líquida	683,8	619,4	10,4%
<i>Cut off</i>	(14,0)	(0,8)	1589,2%
Ajustes de Eventos Não-recorrentes	0,0	0,0	n.a.
Revisão da aquisição - Oliva Pinto	4,0	2,8	40,6%
EBITDA Ajustado ¹	153,1	143,3	6,8%
<i>Margem EBITDA Ajustado²</i>	<i>22,4%</i>	<i>23,1%</i>	<i>-0,8 p.p.</i>
Navegação Costeira			
Receita Operacional Líquida	462,0	383,2	20,6%
<i>Cut off</i>	(16,1)	(3,5)	364,6%
Ajustes de Eventos Não-recorrentes	0,0	0,0	n.a.
EBITDA Ajustado ¹	108,2	101,0	7,1%
<i>Margem EBITDA Ajustado</i>	<i>23,4%</i>	<i>26,4%</i>	<i>-2,9 p.p.</i>
TVV			
Receita Operacional Líquida	88,1	89,5	-1,6%
EBITDA	36,8	40,8	-9,7%
Ajustes de Eventos Não-recorrentes	0,0	0,0	n.a.
EBITDA Ajustado ¹	36,8	40,8	-9,7%
<i>Margem EBITDA Ajustado²</i>	<i>41,8%</i>	<i>45,6%</i>	<i>-3,7 p.p.</i>
Soluções Integradas			
Receita Operacional Líquida	11,2	14,1	-20,2%
EBITDA	5,0	6,9	-27,9%
<i>Margem EBITDA</i>	<i>44,2%</i>	<i>48,9%</i>	<i>-4,7 p.p.</i>
Transporte Rodoviário de Cargas			
Receita Operacional Líquida	122,4	132,6	-7,7%
EBITDA	(6,6)	3,7	n.a.
<i>Cut off</i>	2,1	2,6	-20,5%
Ajustes de Eventos Não-recorrentes	0,0	0,0	n.a.
Revisão da aquisição - Oliva Pinto	4,0	2,8	40,6%
EBITDA Ajustado ¹	(0,5)	9,2	-105,4%
<i>Margem EBITDA Ajustado</i>	<i>-0,4%</i>	<i>7,0%</i>	<i>-7,4 p.p.</i>

¹ EBITDA Ajustado no 1T25 é composto pelo EBITDA mais o *cut off* de -R\$ 14,0 milhões, sendo -R\$ 16,1 milhões na Navegação Costeira e R\$ 2,1 milhões no Transporte Rodoviário de Cargas. Conforme o CPC 47, o *cut off* é um ajuste contábil por conta da contabilização apenas da parcela do serviço prestado, anulando o efeito da parcela não concluída no período, e que por sua vez teve o seu documento de transporte registrado pelo montante total no início da prestação do serviço. A revisão da aquisição - Oliva Pinto é o reconhecimento contábil de valores não recebíveis na Oliva Pinto referente a gastos entre antigas partes relacionadas, R\$4,0 milhões no trimestre.



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 Integradas: a Log-In oferece soluções customizadas para os clientes em complemento ao transporte marítimo, aos serviços portuários (TVV) e as operações rodoviárias (Tecmar e Oliva Pinto), sendo responsável por toda a cadeia logística do cliente. Atualmente, são um Terminal Intermodal (Itajaí) com operações de armazenagem e *cross-docking* integradas aos serviços da Navegação Costeira e Terminais;
- Transporte Rodoviário de carga fracionada e contêineres - Tecmar e Oliva Pinto (atualmente denominada Tecmar Norte) – empresas adquiridas ao longo de 2022.

A Companhia opera atualmente com os seguintes serviços na Navegação Costeira: Serviço Atlântico Sul (SAS), que realiza rota ligando o Brasil (regiões do Nordeste, Sudeste e Sul) aos países do Mercosul; Serviço Expresso Amazonas (SEA): único serviço de transporte marítimo expresso de Manaus a Santos e os Serviços Shuttle que são voltados para cargas Feeder: Shuttle Vitória (SSV), Shuttle Rio (SSR) e Shuttle Navegantes (SSN). Em 2022, houve a aquisição da Tecmar Transportes, uma empresa do setor de transporte rodoviário com mais de 20 anos de experiência no mercado, e aquisição da Oliva Pinto Logística Ltda., pela Tecmar Transportes, no 1T23. A Oliva Pinto atua no ramo de transporte rodoviário, movimentação logística e armazenagem de cargas.

Em 31 de março de 2025, a frota da Companhia, considerando navios próprios e afretados, somava uma capacidade nominal de 24.366 TEUs. Os navios estavam alocados aos serviços, conforme detalhado no quadro abaixo:

Navio	Modalidade	Capacidade Nominal (TEU)	Serviço
Log-In Polaris	Próprio	2.700	
Log-In Experience	Próprio	3.158	Serviço Expresso Amazonas (SEA)
Log-In Jacarandá	Próprio	2.800	
Log-In Discovery	Próprio	2.550	
Log-In Endurance	Próprio	2.800	Serviço Atlântico Sul (SAS)
Log-In Jatobá	Próprio	2.800	
Log-In Pantanal	Próprio	1.700	Serviço Shuttle Rio (SSR)
Log-In Resiliente	Próprio	2.700	Serviço Shuttle Vitória (SSV)
Log-In Evolution	Próprio	3.158	Serviço Shuttle Navegantes (SSN)

* Capacidade da frota em operação ao final do período abordado no relatório.

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.

