



login.



Release RESULTADOS 2T25

APRESENTAÇÃO DOS RESULTADOS

Quinta-feira, 07 de agosto 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 07/08/2025 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 2T25

Consolidado

- Recorde histórico do EBITDA Ajustado consolidado: R\$ 181,3 milhões;
- Maior ROL consolidada, R\$ 739,2 milhões, para um segundo trimestre;
- 5º Emissão de Debêntures da Log-In.

Navegação Costeira e Soluções Integradas

- Recorde histórico de volume de Cabotagem: 57,1 mil TEUS;
- Recorde histórico de ROL da Navegação Costeira: R\$ 487,6 milhões;
- Maior ROL do Feeder: R\$ 211,9 milhões, para um segundo trimestre;
- Maior EBITDA ajustado da Navegação Costeira, R\$ 131 milhões, para um segundo trimestre;
- Recorde histórico do volume de operações intermodais: 35,1 mil boxes.

Terminal Portuário (TVV)

- Maior volume de movimentação de granel, 129,9 mil tons, para um segundo trimestre;
- Recorde histórico de movimentação de contêineres para um único mês: 25,4 mil boxes em junho.

Transporte Rodoviário de Cargas

- Aumento de 7 p.p. do nível de serviço, comparado ao 2T24;
- Aumento da 9,2 % da carteira de clientes, comparado ao primeiro semestre de 2024.

ESG

- Recertificação pela *Great Place to Work* (GPTW) Brasil como ótimo lugar para se trabalhar;
- Selo “segurança psicológica” do GPTW pela primeira vez;
- Adesão ao Pacto pela Sustentabilidade do Ministério de Portos e Aeroportos;
- 3 anos do Comunidade a Bordo (CAB), o principal programa de investimento social da Log-In.

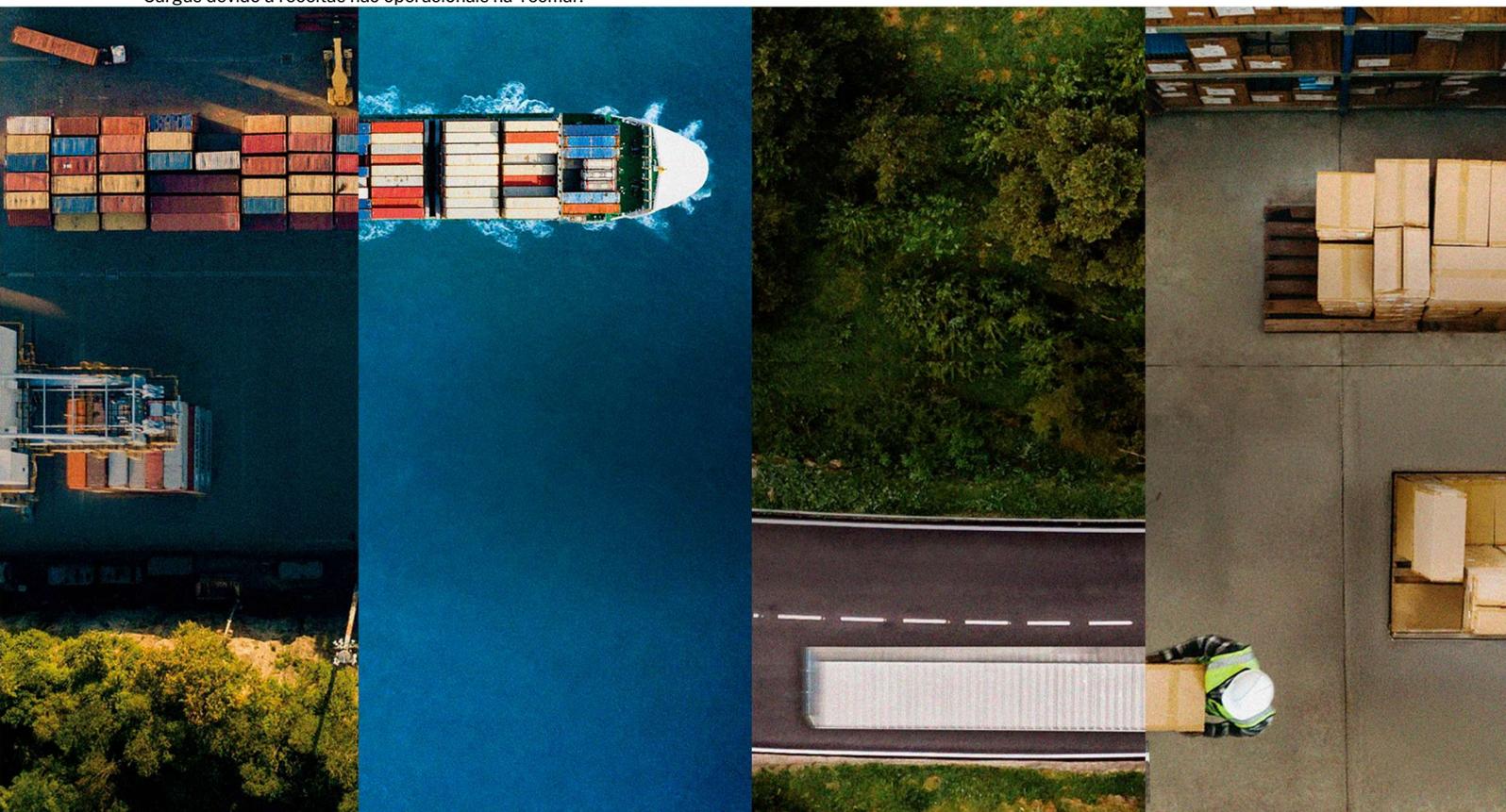
RESUMO FINANCEIRO E OPERACIONAL¹

Dados Econômico-financeiros R\$ MM	2T25	2T24	2T25 vs. 2T24	6M25	6M24	6M25 vs. 6M24
Consolidado						
Receita Operacional Líquida	739,2	684,1	8,0%	1.422,9	1.303,5	9,2%
EBITDA Ajustado ²	181,3	149,6	21,2%	334,4	292,9	14,1%
Margem EBITDA Ajustado	24,5%	21,9%	2,7 p.p.	23,5%	22,5%	1,0 p.p.
Navegação Costeira						
Receita Operacional Líquida	487,6	418,2	16,6%	949,6	801,4	18,5%
EBITDA Ajustado ²	131,0	103,7	26,3%	239,2	204,7	16,8%
Margem EBITDA Ajustado	26,9%	24,8%	2,1 p.p.	25,2%	25,5%	-0,4 p.p.
TVV						
Receita Operacional Líquida	99,1	102,7	-3,5%	187,2	192,3	-2,6%
EBITDA Ajustado ²	41,1	44,7	-8,1%	77,9	85,5	-8,8%
Margem EBITDA Ajustado	41,4%	43,5%	-2,0 p.p.	41,6%	44,5%	-2,8 p.p.
Soluções Integradas						
Receita Operacional Líquida	16,4	16,5	-0,2%	27,7	30,6	-9,4%
EBITDA	8,0	8,3	-3,2%	13,0	15,2	-14,4%
Margem EBITDA	48,7%	50,2%	-1,5 p.p.	46,9%	49,6%	-2,7 p.p.
Transporte Rodoviário de Cargas						
Receita Operacional Líquida	136,1	146,7	-7,3%	258,5	279,3	-7,4%
EBITDA Ajustado ²	2,3	14,9	-84,7%	1,8	24,2	-92,6%
Margem EBITDA Ajustado	1,7%	10,2%	-8,5 p.p.	0,7%	8,7%	-8,0 p.p.
Dados Operacionais	2T25	2T24	2T25 vs. 2T24	6M25	6M24	6M25 vs. 6M24
Navegação - Contêineres Transportados (Mil TEUs)	181,3	205,0	-11,6%	375,4	360,8	4,1%
TVV - Movimentação de Contêineres (Mil)	60,6	62,4	-2,9%	111,1	118,6	-6,4%
TVV - Movimentação de Carga Geral (Mil Ton)	193,9	174,6	11,0%	296,5	302,9	-2,1%
Frota - Capacidade Nominal (TEU)*	24.366	24.742	-1,5%	24.366	24.742	-1,5%

* Capacidade da frota em operação ao final do 2T24: incluindo MSC Belmonte III, navio afretado. No 2T25, 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 2T25 é composto pelo EBITDA mais o cut off de R\$ 18,2 milhões, sendo R\$ 20,9 milhões na Navegação Costeira e -R\$ 2,7 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. Os ajustes de efeitos não-recorrentes foram no valor de -R\$3,5 milhões no Transporte Rodoviário de Cargas devido a receitas não operacionais na Tecmar.



RESULTADO CONSOLIDADO

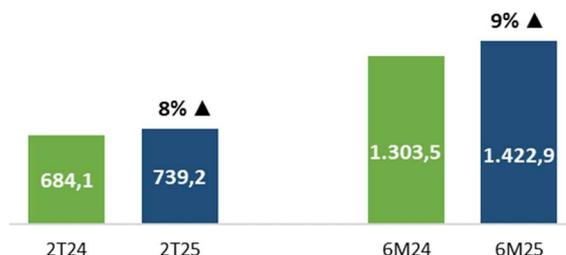
Resultado Consolidado R\$ MM	2T25	2T24	2T25 vs. 2T24	6M25	6M24	6M25 vs. 6M24
Receita Operacional Líquida	739,2	684,1	8,0%	1.422,9	1.303,5	9,2%
Custo dos Serviços Prestados	(558,0)	(525,2)	6,2%	(1.062,6)	(982,5)	8,1%
Despesas Operacionais	(32,4)	(43,9)	-26,2%	(67,6)	(83,7)	-19,1%
AFRMM	17,8	21,2	-16,1%	37,0	40,2	-8,0%
EBITDA	166,6	136,2	22,3%	329,7	277,5	18,8%
EBITDA (Ajustado) ¹	181,3	149,6	21,2%	334,4	292,9	14,1%
Depreciação e Amortização	(72,5)	(67,1)	8,1%	(144,4)	(130,2)	10,9%
EBIT	94,1	69,1	36,1%	185,3	147,4	25,7%
Resultado Financeiro	(32,3)	(76,5)	-57,8%	(67,6)	(143,9)	-53,0%
Receita Financeira	10,6	11,6	-8,4%	19,0	32,8	-42,2%
Despesa Financeira	(56,9)	(69,0)	-17,5%	(119,4)	(137,3)	-13,1%
Variação Cambial	14,0	(19,0)	n.a.	32,8	(39,4)	n.a.
EBT	61,8	(7,3)	n.a.	117,7	3,5	3279,4%
IR / CSLL	(36,7)	14,8	n.a.	(66,1)	12,3	n.a.
Lucro (Prejuízo)	25,1	7,4	237,4%	51,6	15,7	227,8%

¹ EBITDA Ajustado no 2T25 é composto pelo EBITDA mais o *cut off* de R\$ 18,2 milhões, sendo R\$ 20,9 milhões na Navegação Costeira e -R\$ 2,7 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. Os ajustes de efeitos não-recorrentes foram no valor de -R\$3,5 milhões no Transporte Rodoviário de Cargas devido a receitas não operacionais na Tecmar.



Receita Operacional Líquida

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



2T25 x 2T24

Maior ROL do consolidado, R\$ 739,2 milhões, para um segundo trimestre, beneficiada pelo resultado da Navegação Costeira, conforme descrito a seguir:

- Recorde histórico de ROL da Navegação Costeira: R\$ 487,6 milhões, positivamente impactada por:
 - Maior ROL do *Feeder*, R\$ 211,9 milhões, para um segundo trimestre. No trimestre, houve aumento da demanda *Feeder* em rotas com melhor ROL unitária, apesar da queda de volume decorrente do encerramento do Serviço Shuttle Navegantes (SSN)¹. Adicionalmente, a receita do *Feeder*, atrelada ao dólar, foi beneficiada com a valorização da moeda no trimestre;
 - Aumento da receita do Mercosul (+21,5% vs. 2T24), decorrente do incremento de volume, favorecido pela recuperação econômica da Argentina. Tal receita, também atrelada ao dólar, foi positivamente impactada pela valorização anteriormente mencionada;
 - Por outro lado, a receita da Cabotagem reduziu 3,4% (vs. 2T24), negativamente impactada pela pressão de preços, diante de um mercado mais competitivo, apesar do crescimento de volume no período.

6M25 x 6M24

Crescimento no semestre de 9%, explicado pelos seguintes eventos:

- Na Navegação Costeira, o destaque foi para a ROL do *Feeder*, R\$ 421,8 milhões, crescimento de 90,5% (vs. 6M24), sobretudo pelo incremento de volume no 1T25 diante de um mercado aquecido, e mais um serviço no *trade*, quando comparado ao 1T24, o Serviço Shuttle Navegantes (SSN). No 2T25, a ROL unitária do *Feeder* foi melhor, o que impulsionou a receita, como comentado anteriormente. Adicionalmente, por ser uma receita atrelada ao dólar, foi beneficiada pela valorização dessa moeda no período.

¹O Serviço Shuttle Navegantes (SSN) foi criado em maio de 2024 para atender às necessidades de importação e exportação de Santa Catarina, cuja capacidade operacional estava limitada temporariamente, utilizando o porto do Rio como "hub". Em abril de 2025, com o período mais crítico ficando para trás, esse serviço foi encerrado. Com o encerramento do Serviço Shuttle Navegantes (SSN), houve alocação do navio no Serviço Expresso Amazonas (SEA), como seu quarto navio, operando de forma "stand alone". O SEA foi reformulado e passou a contar com uma escala em Salvador.

Custo dos Serviços Prestados

Custo dos Serviços Prestados Consolidado
(CSP) (R\$ MM)



2T25 x 2T24

Aumento do CSP derivado, principalmente, da Navegação Costeira, com acréscimo de R\$ 51,2 milhões (+15,2%):

- Na Navegação Costeira, os custos variáveis cresceram em R\$ 38,6 milhões, +21,5% quando comparados ao 2T24. Parte relevante é explicada sobretudo por 3 linhas: 1) maior custo de movimentação de contêineres decorrente de reajustes de tarifas em localidades específicas; 2) no transporte rodoviário de curta distância, houve incremento de volume nas operações rodoviárias, elevando o custo médio do transporte, com frete de terceiros e a Lei do Motorista²; e 3) a linha de despesas com contêineres, por sua vez, aumentou pela maior necessidade de reposicionamento de contêineres vazios;
- Os custos fixos da Navegação Costeira tiveram um incremento de R\$ 12,6 milhões (+8,1%), decorrente do maior custo em *running costs* (custos com marítimos, manutenção, suprimentos e seguros), principalmente pelo reajuste salarial de marítimos em julho de 2024, com reflexo no 2T25. Ainda, os custos portuários cresceram pelo reajuste de tarifas em portos específicos e a reformulação do SEA, após o fim do SSN, com mais um navio e adição da escala em Salvador. Adicionalmente, houve melhora do cenário de congestionamento dos portos comparativamente a 2024, com consequente regularização da aderência ao cronograma de escalas.

6M25 x 6M24

Aumento do CSP no semestre pelos seguintes fatores:

- A variação no CSP da Navegação (+15,6% vs. 6M24) se deve principalmente a dois fatores: os custos variáveis do 2T25, já mencionados, e os custos fixos do 1T25. Este último aumento está relacionado à maior capacidade operacional da Companhia no período, com a entrada de um navio próprio adicional (9 navios no 1T25 vs. 8 no 1T24) e a inclusão do serviço SSN, explicando o aumento nas linhas de custos portuários, *running costs* e combustíveis;
- No Transporte Rodoviários de Cargas, a redução dos custos em 1,8%, quando comparado ao 6M24, está relacionado ao pilar de revisão de custos mencionado no plano de *turnaround*, com implementação de ações e controles que surtiram efeitos positivos no período.

² 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.

Despesas Operacionais

2T25 x 2T24

Redução de R\$ 11,5 milhões explicado sobretudo por:

- As despesas operacionais da Tecmar foram R\$ 8,7 milhões menores em relação ao 2T24, devido à reversão de contingências, além de reduções em outras linhas, como despesas com pessoal e baixas de pagamentos, contribuindo para a melhoria do resultado.

AFRMM (Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante)

AFRMM R\$ MM	2T25	2T24	2T25 vs. 2T24	6M25	6M24	6M25 vs. 6M24
AFRMM do período	17,8	21,2	-16,1%	37,0	40,2	-8,0%
AFRMM Total	17,8	21,2	-16,1%	37,0	40,2	-8,0%

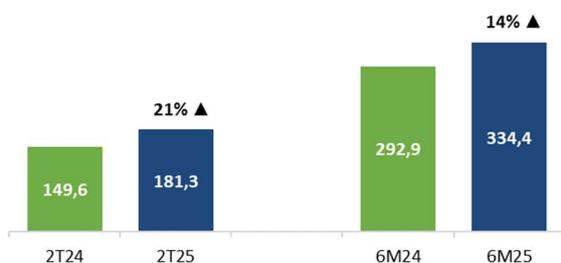
- Redução de 16,1% na geração de AFRMM em comparação com o 2T24, motivado pela redução de volume das rotas geradoras de AFRMM.

EBITDA

EBITDA R\$ MM	2T25	2T24	2T25 vs. 2T24	6M25	6M24	6M25 vs. 6M24
EBITDA	166,6	136,2	22,3%	329,7	277,5	18,8%
Margem EBITDA	22,5%	19,9%	2,6 p.p.	23,2%	21,3%	1,9 p.p.
EBITDA Ajustado ¹	181,3	149,6	21,2%	334,4	292,9	14,1%
Margem EBITDA Ajustado	24,5%	21,9%	2,7 p.p.	23,5%	22,5%	1,0 p.p.

¹ EBITDA Ajustado no 2T25 é composto pelo EBITDA mais o *cut off* de R\$ 18,2 milhões, sendo R\$ 20,9 milhões na Navegação Costeira e -R\$ 2,7 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. Os ajustes de efeitos não-recorrentes foram no valor de -R\$3,5 milhões no Transporte Rodoviário de Cargas devido a receitas não operacionais na Tecmar.

EBITDA ajustado² (R\$ MM)



Margem EBITDA ajustado (%)



² Valores referentes ao EBITDA Ajustado

2T25 x 2T24

Recorde histórico do EBITDA ajustado, R\$ 181,3 milhões, e aumento da Margem EBITDA ajustada em 2,7 p.p, em relação ao período comparativo, devido ao seguinte fator:

- Maior EBITDA ajustado da Navegação Costeira, R\$ 131 milhões, para um segundo trimestre, sobretudo, pelos fatores já mencionados na receita, como o recorde histórico de ROL da Navegação Costeira, R\$ 487,6 milhões, com destaque para o crescimento do *Feeder*. A margem EBITDA ajustada cresceu 2.1 p.p, principalmente, pela melhora da rentabilidade do trade de *Feeder* no trimestre.

6M25 x 6M24

EBITDA ajustado no período apresentou um crescimento de 14,1% e aumento da Margem EBITDA ajustada em 1,0 p.p, frente ao 6M24, sobretudo por:

- No 6M25, a linha de Despesas Gerais e Administrativas (G&A) foi impactada positivamente devido à reversão de despesas com contingências não materializadas, provisionadas no período da aquisição da Tecmar, as quais somaram R\$ 52,8 milhões no período;
- O EBITDA ajustado da Navegação cresceu 16,8%, quando comparado ao 6M24, explicado pelo crescimento da receita, com destaque para o *Feeder*. A margem EBITDA ajustada do 6M25 reduziu 0,4 p.p., impactada principalmente pela menor margem registrada no 1T25, decorrente de um *Feeder* com margem de contribuição inferior, ainda que a participação do *Feeder* tenha aumentado tanto no 1T25 quanto no 2T25. Esse efeito somou-se ao aumento de 15,6% (vs. 6M24) no custo do serviço prestado da Navegação;
- A variação positiva do G&A e do EBITDA ajustado da Navegação Costeira compensaram a queda do EBITDA ajustado do Transporte Rodoviário de Cargas e do TVV.

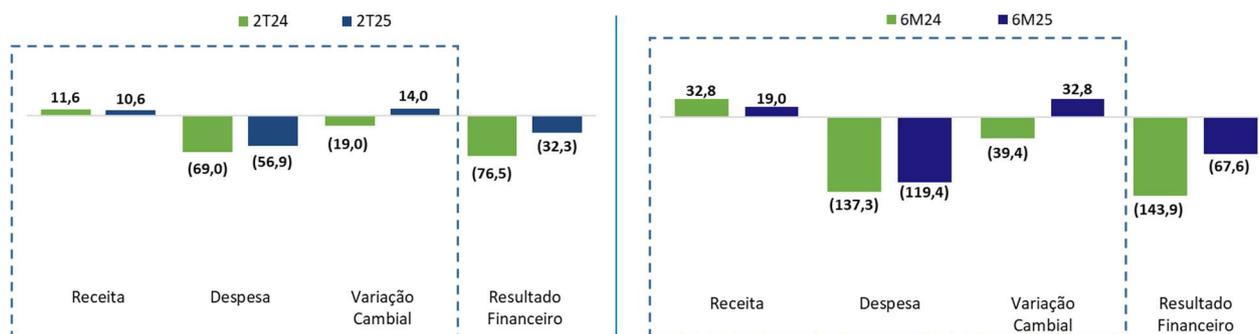
Receita e Custos atrelados ao dólar

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	2T25	2T24
Receitas atreladas ao Dólar (US\$)	286,5	194,0
Custos atrelados ao Dólar (US\$)	(91,7)	(116,4)
Saldo Operacional	194,7	77,6

Resultado Financeiro

(R\$ MM)



Para a avaliação do Resultado Financeiro, o gráfico acima com a separação dos efeitos da receita, da despesa e da variação cambial é explicado pelos seguintes fatores:

2T25 x 2T24

O Resultado Financeiro do 2T25 apresentou variação positiva de R\$ 44,2 milhões em comparação ao 2T24. O principal impacto no Resultado Financeiro veio da variação cambial, a qual foi maior em R\$ 33,1 milhões, principalmente pelo ganho de variação cambial não realizada de parte 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 1T24 x 2T24 (+11,4%) versus uma desvalorização do Dólar perante o Real no 1T25 x 2T25 (-5,1%). As despesas financeiras diminuíram em R\$ 12,1 milhões, devido à reversão da atualização monetária da menos valia das contingências, reconhecidas no momento da aquisição da Tecmar.

6M25 x 6M24

No 6M25, o Resultado Financeiro variou positivamente em R\$ 76,3 milhões, sobretudo pelo impacto positivo da variação cambial em R\$ 72,2 milhões e pela diminuição da despesa financeira em R\$ 18,0 milhões, ambas explicadas pelos mesmos motivos da análise do trimestre. Por outro lado, houve redução da receita financeira em R\$ 13,8 milhões, devido à redução dos saldos em aplicação financeira.

Composição da Variação Cambial R\$ MM	2T25	2T24	6M25	6M24
Financiamentos BNDES em Dólar para construção de navios	14,0	(32,3)	37,7	(41,5)
Hedge Accounting	(10,4)	32,5	(29,6)	27,9
Leasing de contêineres	7,5	(14,6)	17,8	(15,7)
Sale and Lease Back	(0,1)	0,7	(0,2)	0,9
Contas Receber/Pagar e outros	3,0	(5,3)	7,1	(10,9)
Varição Cambial Total	14,0	(19,0)	32,8	(39,3)

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	2T25	2T24	2T25 vs. 2T24	6M25	6M24	6M25 vs. 6M24
Receita Operacional Líquida	739,2	684,1	8,0%	1.422,9	1.303,5	9,2%
Custo dos Serviços Prestados	(625,1)	(588,7)	6,2%	(1.197,5)	(1.103,9)	8,5%
Custos	(558,0)	(525,2)	6,2%	(1.062,6)	(982,5)	8,1%
Depreciação e Amortização	(67,2)	(63,5)	5,8%	(134,9)	(121,3)	11,2%
Lucro Bruto	114,0	95,5	19,5%	225,4	199,7	12,9%
Receitas (Despesas) Operacionais	(20,0)	(26,3)	-24,1%	(40,1)	(52,3)	-23,2%
Comerciais e Administrativas	(28,2)	(34,0)	-17,1%	(67,1)	(64,8)	3,6%
Outras	(4,2)	(9,9)	-57,6%	(0,5)	(18,9)	-97,3%
AFRMM	17,8	21,2	-16,1%	37,0	40,2	-8,0%
Depreciação e Amortização	(5,3)	(3,6)	48,8%	(9,5)	(8,8)	7,3%
Lucro Operacional	94,1	69,1	36,1%	185,3	147,4	25,7%
Resultado Financeiro	(32,3)	(76,5)	-57,8%	(67,6)	(143,9)	-53,0%
Receita Financeira	10,6	11,6	-8,4%	19,0	32,8	-42,2%
Despesa Financeira	(56,9)	(69,0)	-17,5%	(119,4)	(137,3)	-13,1%
Variação Cambial	14,0	(19,0)	n.a.	32,8	(39,4)	n.a.
Lucro antes do IR/CSLL	61,8	(7,3)	n.a.	117,7	3,5	3279,4%
IR / CSLL	(36,7)	14,8	n.a.	(66,1)	12,3	n.a.
Lucro (Prejuízo) Líquido	25,1	7,4	237,4%	51,6	15,7	227,8%

2T25 x 2T24

Lucro Líquido do período explicado por:

- A variação cambial foi de R\$ 14,0 milhões, impactado positivamente pelo saldo da dívida de longo prazo junto ao BNDES e *leasing* de contêineres, atrelados ao dólar, explicado anteriormente no resultado financeiro;
- Na linha de IR/CSLL, o impacto de -R\$ 36,7 milhões e se refere à realização de tributos diferidos decorrente, principalmente, do impacto positivo da variação cambial para o período reportado sobre os passivos indexados em moeda estrangeira.

6M25 x 6M24

O Lucro Líquido do período variou de acordo com as explicações dadas anteriormente para o 2T25.

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

No segundo trimestre de 2025, o principal destaque da Navegação Costeira foi o recorde histórico de volume na Cabotagem, que totalizou 57,1 mil TEUs — um aumento de 0,5% em relação ao 2T24. Tal incremento de volume reflete a recuperação do nível de serviço da Companhia, passado o momento crítico de congestionamentos nos portos, e consequentes omissões de escalas e outras contingências operacionais sofridos em 2024. Ainda, houve o incremento de 18,1% na carteira de cliente da Cabotagem, mesmo diante de um mercado mais competitivo em 2025.

Nos serviços, a Companhia ampliou sua capacidade no mercado de Cabotagem. Com o encerramento do Serviço Shuttle Navegantes (SSN) em abril de 2025, houve alocação do navio no Serviço Expresso Amazonas (SEA), como seu quarto navio, operando de forma “stand alone”. O SEA foi reformulado e passou a contar com uma escala em Salvador. Há cerca de dois anos, a Log-In operava apenas um navio nessa rota. Hoje, são quatro, o que demonstra a confiança no potencial de crescimento desse mercado, em especial Manaus, tanto para cargas domésticas quanto para *Feeder*.

No *Feeder*, embora tenha ocorrido uma redução de volume após o fim do SSN, que havia sido criado em resposta a uma demanda pontual sinalizada pelo mercado, tal redução foi parcialmente compensada por uma maior demanda nos volumes de-para Manaus, coberta atualmente pelo SEA.

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)



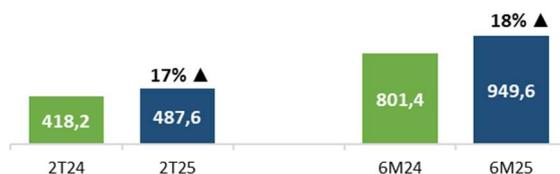
- (1) Total de Contêineres transportados nos serviços: Serviço Atlântico Sul (SAS), que realiza rota regular que atende portos entre o Nordeste do Brasil e a Argentina; Serviço Expresso Amazonas (SEA) que faz o transporte expresso de Manaus a Santos, e os Serviços *Shuttle* que são voltados para cargas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

2T25 x 2T24

- Redução de 12% no volume da Navegação, explicada pelos seguintes fatores:
 - O volume do *Feeder* reduziu 18% (vs. 2T24) dado o encerramento do Serviço Shuttle Navegantes (SSN) em abril de 2025, comentado acima. Tal queda de volume foi parcialmente compensada pela crescente demanda *Feeder* de-para Manaus;
 - Em contrapartida, houve recorde histórico de volume da Cabotagem, 57,1 mil TEUs (+0,5% vs. 2T24). Nos trimestres anteriores, o volume de Cabotagem vinha sofrendo com o cenário de congestionamento dos portos e consequentes omissões de escala afetando os principais serviços de Cabotagem (SAS e SEA). No 2T25, houve melhora desse panorama e, decorrente disso, recuperação do nível de serviço. Adicionalmente, a capacidade da Cabotagem foi expandida com a alocação do navio que estava no SSN no SEA, como comentado acima;
 - O Mercosul registrou um aumento de 8,1%, principalmente pelo crescente volume de importações e recuperação do volume das operações de alguns clientes que haviam sido afetados pelas fortes chuvas que ocorreram em Bahia Blanca, Buenos Aires, no 1T25;
 - No 2T25, os segmentos de destaque foram alimentos e bebidas, eletroeletrônicos 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*.

2T25 x 2T24

- Recorde histórico de ROL da Navegação Costeira, R\$ 487,6 milhões, impulsionada por:
 - Maior ROL do *Feeder*, R\$ 211,9 milhões (+63,7% vs. 2T24), para um segundo trimestre. No trimestre, apesar da queda de volume decorrente do encerramento do SSN, houve aumento da demanda *Feeder* em rotas com melhor ROL unitária. Adicionalmente, por ser uma receita atrelada ao dólar, foi beneficiada pela valorização dessa moeda no trimestre;
 - Aumento da receita do Mercosul (+21,5% vs. 2T24) refletindo a valorização do dólar, moeda em que os contratos são negociados, e o incremento de volume, favorecido pela recuperação econômica da Argentina;

- A receita da Cabotagem reduziu 3,4% (vs. 2T24), atrelada ao efeito preço, pressionado pela concorrência no mercado, apesar do crescimento de volume.

Custo dos Serviços Prestados (CSP) Navegação Costeira

Custo dos Serviços Prestados R\$ MM	2T25	2T24	2T25 vs. 2T24	6M25	6M24	6M25 vs. 6M24
Custo dos Serviços Prestados	(386,7)	(335,5)	15,2%	(715,9)	(619,2)	15,6%
Custo dos Serviços Prestados (Contêiner)	(386,7)	(335,5)	15,2%	(715,9)	(619,2)	15,6%
Custo Variável (Contêiner)¹	(218,5)	(179,9)	21,4%	(395,7)	(330,5)	19,7%
<i>Margem de Contribuição (Contêiner)²</i>	55,2%	57,0%	-1,8 p.p.	58,3%	58,8%	-0,4 p.p.
Custo Fixo (Contêiner)	(168,2)	(155,6)	8,1%	(320,2)	(288,7)	10,9%
<i>Running Costs</i>	(71,2)	(59,9)	18,8%	(130,5)	(109,7)	19,0%
Combustíveis	(57,0)	(60,8)	-6,2%	(111,6)	(112,3)	-0,6%
Custos Portuários	(35,5)	(24,8)	43,3%	(69,2)	(48,1)	43,8%
Afretamento de Navios Contêineres	0,0	(5,4)	-100,0%	0,0	(10,4)	-100,0%
Outros Custos Fixos	(4,4)	(4,7)	-5,5%	(8,8)	(8,2)	7,7%

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 reajustes de tarifas nos terminais, mudança no mix de portos operados e custos com marítimos, conforme detalhamento a seguir:

2T25 x 2T24

- **Custo Variável (Contêineres)**
- **Custo Variável de Contêineres no 2T25 versus 2T24, 21,4% superior, explicado pelos seguintes fatores:**
 - Aumento nos custos de movimentação de contêineres (+28,6% vs. 2T24), em razão de reajustes contratuais em alguns dos portos onde a Companhia opera e maior volume em terminais com custo de movimentação mais elevado;
 - Incremento de 11,9% na linha de transporte rodoviário de curta distância, sobretudo pelo aumento de volume nas operações rodoviárias (+6,6% vs. 2T24), principalmente em Manaus, e pelo aumento do custo médio do transporte (+5,3% vs. 2T24), como frete de terceiros e a Lei do Motorista³;
 - Acréscimo também na linha despesas com contêineres (61,2%), atrelado ao reposicionamento de contêineres vazios e custo com uso de *scanner* de contêineres em Navegantes, que passou a ser uma obrigação da Receita Federal em janeiro/2025.
- **Custo Fixo (Contêineres)**
- **Custos fixos aumentaram 8,1% no 2T25, com destaque para:**
 - Incremento de 18,8% na linha de *running costs* (custos com marítimos, manutenção, suprimentos e seguros), principalmente pelo reajuste salarial de marítimos em julho de 2024, com reflexo no 2T25;

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.

- Os custos portuários apresentaram aumento de 43,1% (vs. 2T24) decorrente do reajuste de tarifas em portos específicos, da reformulação do SEA, após o fim do SSN, com mais um navio e adição da escala em Salvador. Além disso, houve melhora do cenário de congestionamento dos portos em 2024, com consequente regularização da aderência ao cronograma de escalas;
- Destaques positivos para a ausência do custo de afretamento do navio MSC Belmonte, devolvido em julho/2024, e para a redução dos custos com combustível, decorrente do aumento de eficiência dos navios e redução no preço do *bunker*, conforme tabela abaixo. Ambos efeitos compensaram parcialmente os custos fixos do trimestre.

Bunker

Preço Médio do Bunker MM	2T25	2T24	2T25 vs. 2T24	6M25	6M24	6M25 vs. 6M24
Bunker (US\$)	513	652	-21,3%	534	645	-17,2%
Taxa de câmbio (R\$)	5,67	5,22	8,6%	5,76	5,08	13,2%
Bunker (R\$)	2.907	3.402	-14,6%	3.073	3.280	-6,3%

Preço Médio do Bunker por Tonelada (R\$)



Gráfico de mar/19 até jun/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	2T25	2T24	2T25 vs. 2T24	6M25	6M24	6M25 vs. 6M24
Receita Operacional Líquida	487,6	418,2	16,6%	949,6	801,4	18,5%
Custo dos Serviços Prestados	(386,7)	(335,5)	15,2%	(715,9)	(619,2)	15,6%
Despesas Operacionais	(8,5)	(11,5)	-25,9%	(36,3)	(25,5)	42,1%
AFRMM	17,8	21,2	-16,1%	37,0	40,2	-8,0%
Depreciação e Amortização	(41,2)	(39,2)	5,2%	(84,0)	(75,9)	10,7%
EBIT	68,9	53,2	29,5%	150,4	121,0	24,3%
<i>Margem EBIT</i>	14,1%	12,7%	1,4 p.p.	15,8%	15,1%	0,7 p.p.
(+) Depreciação e Amortização	41,2	39,2	5,2%	84,0	75,9	10,7%
EBITDA	110,1	92,4	19,2%	234,4	196,9	19,1%
<i>Margem EBITDA</i>	22,6%	22,1%	0,5 p.p.	24,7%	24,6%	0,1 p.p.
AFRMM Não Recorrente	0,0	0,0	n.a.	0,0	0,0	n.a.
Cut off	20,9	11,3	85,0%	4,8	7,8	-38,9%
EBITDA Ajustado ¹	131,0	103,7	26,3%	239,2	204,7	16,8%
<i>Margem EBITDA Ajustado</i>	26,9%	24,8%	2,1 p.p.	25,2%	25,5%	-0,4 p.p.

¹EBITDA Ajustado no 2T25 é composto pelo EBITDA mais o *cut off* de R\$ 20,9 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.

2T25 x 2T24

Maior EBITDA ajustado da Navegação Costeira, R\$ 131 milhões, para um segundo trimestre, impulsionado pelo aumento da ROL, com destaque para a maior ROL do *Feeder* para um segundo trimestre. Sob a ótica da margem EBITDA ajustado, houve aumento de 2.1 p.p, explicada, principalmente, pela melhora da rentabilidade do *trade* de *Feeder* no trimestre.

6M25 x 6M24

Aumento do EBITDA ajustado da Navegação, R\$ 239,2 milhões (16,8% vs. 6M24), beneficiado pelo aumento da ROL, com destaque para o crescimento do *Feeder*, assim como no trimestre. A margem EBITDA ajustada reduziu 0,4 p.p., impactada principalmente pela menor margem registrada no 1T25, decorrente de um *Feeder* com margem de contribuição inferior, ainda que a participação do *Feeder* tenha aumentado tanto no 1T25 quanto no 2T25. Esse efeito se somou ao aumento de 15,6% no custo dos serviços prestados da Navegação.



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 2T25, houve o início de novos projetos impulsionados pelo aumento de sinergia entre as torres de negócio, uma vez que essa unidade resulta da coordenação de diferentes serviços oferecidos por outras torres e empresas do Grupo Log-In, gerando impacto indireto relevante para toda a Companhia.

Neste trimestre, a torre de Soluções Integradas registrou 100% de retenção de clientes e NPS (*Net Promoter Score*) na Zona de Qualidade⁴.

EBITDA Soluções Integradas

EBITDA Soluções Integradas R\$ MM	2T25	2T24	2T25 vs. 2T24	6M25	6M24	6M25 vs. 6M24
Receita Operacional Líquida	16,4	16,5	-0,2%	27,7	30,6	-9,4%
Custos dos Serviços Prestados	(8,0)	(8,1)	-1,5%	(13,9)	(15,3)	-9,0%
Outras Receitas (Despesas) Operacionais	(0,4)	(0,1)	525,9%	(0,8)	(0,1)	459,2%
Depreciação e Amortização	(1,0)	(1,6)	-36,3%	(2,0)	(3,9)	-48,8%
EBIT	7,0	6,7	4,7%	11,0	11,2	-2,3%
<i>Margem EBIT</i>	<i>42,6%</i>	<i>40,6%</i>	<i>2,0 p.p.</i>	<i>39,6%</i>	<i>36,7%</i>	<i>2,9 p.p.</i>
(+) Depreciação e Amortização	1,0	1,6	-36,3%	2,0	3,9	-48,8%
EBITDA	8,0	8,3	-3,2%	13,0	15,2	-14,4%
<i>Margem EBITDA</i>	<i>48,7%</i>	<i>50,2%</i>	<i>-1,5 p.p.</i>	<i>46,9%</i>	<i>49,6%</i>	<i>-2,7 p.p.</i>

2T25 x 2T24 e 6M25 x 6M24

No 2T25, o EBITDA e a Margem EBITDA apresentaram leve retração, impactados pelo rebalanceamento da carteira de clientes, em função do encerramento, em abril de 2024, de um contrato por tempo determinado e da redução de volumes de alguns clientes no trimestre. A entrada de novos projetos, contudo, compensou parcialmente os efeitos da queda do EBITDA observada no período.

⁴ Resultado da pesquisa referente ao primeiro semestre de 2025.

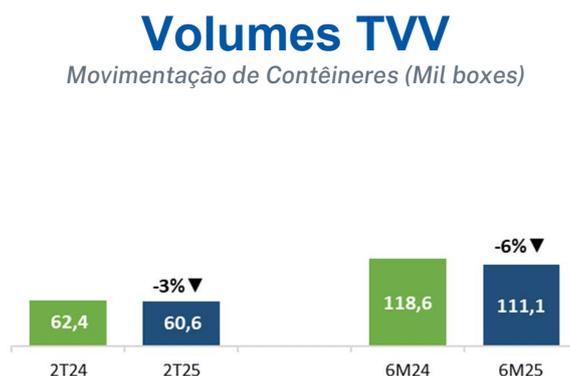
Terminal de Vila Velha (TVV)

O desempenho do segundo trimestre de 2025 foi consistente, embora inferior ao registrado em 2T24, que havia apresentado resultados elevados e acima da média histórica.

A redução de exportação de café, por exemplo, um dos principais produtos exportados pelo Espírito Santo, foi afetada por fatores externos, como o patamar de preços do café no mercado internacional, que se mostrou menos favorável à realização das exportações brasileiras em comparação aos níveis observados em 2024. Vale lembrar que, em 2024, o Espírito Santo registrou um recorde histórico na exportação de café, o que ampliou ainda mais a base comparativa para 2025.

Os volumes de carga geral, por sua vez, registraram crescimento no período, impulsionados principalmente pelo maior volume na movimentação de granéis para um segundo trimestre.

Além disso, houve reconquista de clientes que haviam sido impactados pelas restrições temporárias de capacidade operacional (berço e pátio), em função das obras de *retrofit* no terminal, concluídas em setembro de 2024, permitindo a retomada gradual da plena operação e o fortalecimento da competitividade do terminal no cenário regional.

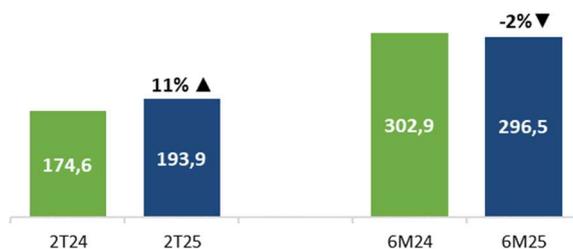


2T25 x 2T24

- No 2T25, houve queda no volume de movimentação de contêineres, principalmente devido à redução na exportação de café, um dos principais produtos exportados pelo Espírito Santo, o qual teve uma menor movimentação no trimestre, em razão da entressafra, que afetou também os portos dos estados de São Paulo e Rio de Janeiro. Adicionalmente, o preço do café no mercado internacional, em 2025, não favoreceu a realização das exportações, quando comparado aos níveis de 2024;
- Recorde histórico do volume de importação de contêineres, 26,1 mil boxes, principalmente pela importação de veículos elétricos em contêiner *flat rack*, dado aumento da demanda de mercado e a entrada de mais um cliente nesse segmento. Além disso, diante do bom nível de aderência dos navios ao cronograma, houve duas escalas extras do navio Log-In Jacarandá no TVV no trimestre;
- Aumento na linha de vazios e remoções, reflexo da demanda dos clientes para reposicionamento⁵ de boxes de/para Vitória no período.

⁵ 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.

Movimentação de Carga Geral (Mil Toneladas)

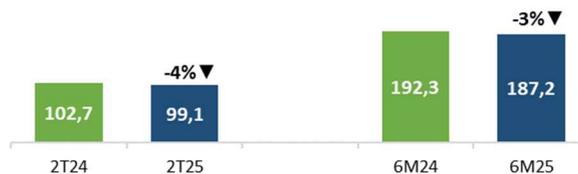


2T25 x 2T24

- No 2T25, a movimentação de carga geral apresentou crescimento de 11%, beneficiada pelas linhas de granel e veículos. O granel registrou o maior volume para um segundo trimestre, 129,9 mil tons (+37,5% vs. 2T24), impulsionado pela maior captura de cargas no mercado, como fertilizante, malte e antracito, e consequente aumento do *market share*. O volume de veículos foi 39,6% maior, quando comparado ao 2T24, pelo esforço comercial de recuperação de clientes que estavam operando em outros berços;
- Em contrapartida, os volumes de produtos siderúrgicos e granito apresentaram queda no trimestre, -42,7% e -32,5%, respectivamente. O primeiro foi em função da sazonalidade dos projetos, somado ao fato que o período comparativo, 2T24, teve um alto volume de tubos para indústria *offshore*. A redução do segundo foi pela baixa demanda dos principais centros consumidores (como os EUA).

Receita TVV (ROL)

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



2T25 x 2T24

A ROL do TVV ficou 4% abaixo do período comparativo, sobretudo por 3 fatores:

- A receita de carga geral também reduziu 31,5% no trimestre, dada movimentação de cargas de menor valor agregado, apesar do crescimento de volume;
- Redução da receita de movimentação de contêineres, dada redução de volume, além da mudança do *mix* de cargas, com menos operação de contêineres cheios e mais de vazios;
- A receita dos serviços acessórios cresceu 13%, compensando parcialmente a queda de ROL no trimestre, pela armazenagem de produtos de alto valor agregado, como trilhos, e pelo processo de nacionalização de cargas importadas, gerando receita acessória para o TVV.

Custo dos Serviços Prestados (CSP) TVV

Custo dos Serviços Prestados R\$ MM	2T25	2T24	2T25 vs. 2T24	6M25	6M24	6M25 vs. 6M24
Custo dos Serviços Prestados	(56,8)	(56,7)	0,1%	(106,3)	(105,5)	0,7%
Carga e descarga	(26,0)	(28,9)	-10,0%	(46,3)	(52,6)	-12,0%
Pessoal	(19,6)	(17,6)	11,3%	(38,1)	(33,4)	14,3%
Outros	(11,2)	(10,2)	9,5%	(21,8)	(19,5)	11,8%

2T25 x 2T24

O CSP ficou em linha com o período comparativo, dado que o aumento nas linhas de Pessoal e Outros foi compensado pelo menor custo na linha de Carga e Descarga, conforme descrito a seguir:

- A linha de Pessoal foi impactada, sobretudo, pelo acordo coletivo de 2024, refletindo no 2T25, e reajuste de benefícios;
- Na linha de carga e descarga, o menor custo está atrelado a redução do volume de movimentação de contêineres, e o impacto do mix de cargas (cheios x vazios), comentado anteriormente.

EBITDA TVV

EBITDA TVV R\$ MM	2T25	2T24	2T25 vs. 2T24	6M25	6M24	6M25 vs. 6M24
Receita Operacional Líquida	99,1	102,7	-3,5%	187,2	192,3	-2,6%
Custo dos Serviços Prestados	(56,8)	(56,7)	0,1%	(106,3)	(105,5)	0,7%
Despesas Operacionais	(1,2)	(1,3)	-6,4%	(3,0)	(1,3)	137,5%
Depreciação e Amortização	(8,3)	(6,1)	36,1%	(16,2)	(12,1)	34,6%
EBIT	32,8	38,6	-15,0%	61,7	73,4	-16,0%
<i>Margem EBIT</i>	<i>33,1%</i>	<i>37,6%</i>	<i>-4,5 p.p.</i>	<i>32,9%</i>	<i>38,2%</i>	<i>-5,2 p.p.</i>
(+) Depreciação e Amortização	8,3	6,1	36,1%	16,2	12,1	34,6%
EBITDA	41,1	44,7	-8,1%	77,9	85,5	-8,8%
<i>Margem EBITDA</i>	<i>41,4%</i>	<i>43,5%</i>	<i>-2,0 p.p.</i>	<i>41,6%</i>	<i>44,5%</i>	<i>-2,8 p.p.</i>
Ajuste de Eventos Não-recorrentes	0,0	0,0	n.a.	0,0	0,0	n.a.
EBITDA Ajustado	41,1	44,7	-8,1%	77,9	85,5	-8,8%
<i>Margem EBITDA Ajustado</i>	<i>41,4%</i>	<i>43,5%</i>	<i>-2,0 p.p.</i>	<i>41,6%</i>	<i>44,5%</i>	<i>-2,8 p.p.</i>

2T25 x 2T24 e 6M25 x 6M24

O EBITDA e margem EBITDA apresentaram redução de 8,1% e 2,0 p.p., respectivamente, relacionados à queda de ROL do período. A receita de movimentação de carga geral foi impactada negativamente pela movimentação de cargas de menor valor agregado, apesar do crescimento de volume no 2T25. A queda da ROL de contêineres, que possui margem de contribuição maior, foi reflexo do menor volume movimentado.



Transporte Rodoviário de Cargas

O 2T25 foi um período de continuidade do processo de *turnaround* da Tecmar e implementação de uma estratégia para se tornar um operador multimodal e diversificar o negócio. O plano de reestruturação do negócio de carga fracionada (*Less than Truckload* - LTL), no qual a Tecmar tem expertise, 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 com a melhora do nível de serviço em 7 p.p. vs. 2T24, e aumento da carteira de clientes em 9,2% vs. 2024.

Sobre as linhas de negócio da Tecmar, destaque para o crescimento das operações de transporte de contêiner no 2T25. A armazenagem continua crescendo, fazendo da Tecmar uma opção para os clientes desse segmento. A Tecmar Norte, anteriormente conhecida como Oliva Pinto, está contribuindo para a integração eficaz das empresas do grupo por meio da oferta de serviços de armazenagem na região Norte.

Em contrapartida, o negócio de lotação (*Full Truckload* - FTL) enfrenta um mercado mais competitivo, assim como a carga fracionada (*Less than Truckload* - LTL), ambos continuam sofrendo com redução de volume, comparado ao 2T24. Embora o negócio de carga fracionada continue passando por um processo de reestruturação, houve melhora do nível de serviço desde o final de 2024, com 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	2T25	2T24	2T25 vs. 2T24	6M25	6M24	6M25 vs. 6M24
Receita Operacional Líquida	136,1	146,7	-7,3%	258,5	279,3	-7,4%
Custos dos Serviços Prestados	(120,0)	(117,5)	2,0%	(228,5)	(232,7)	-1,8%
Outras Receitas (Despesas) Operacionais	(7,6)	(16,3)	-53,3%	(28,1)	(30,0)	-6,4%
Depreciação e Amortização	(11,3)	(9,5)	18,3%	(20,9)	(18,0)	16,2%
Mais Valia ¹	(2,4)	(2,4)	0,0%	(4,9)	(4,0)	20,8%
EBIT	(5,2)	0,9	-703,9%	(23,9)	(5,4)	339%
<i>Margem EBIT</i>	-3,8%	0,6%	-4,4 p.p.	-9,2%	-1,9%	-7,3 p.p.
(+) Depreciação e Amortização	11,3	9,5	18,3%	20,9	18,0	16%
(+) Mais Valia ¹	2,4	2,4	0,0%	4,9	4,0	20,8%
EBITDA	8,5	12,8	-33,9%	1,9	16,6	-88,6%
<i>Margem EBITDA</i>	6,2%	8,7%	-2,5 p.p.	0,7%	5,9%	-5,2 p.p.
<i>Cut off</i>	(2,7)	(0,8)	224,9%	(0,6)	1,8	n.a.
<i>Ajustes de Eventos Não-recorrentes</i>	(3,5)	2,9	n.a.	(3,5)	2,9	n.a.
<i>Revisão da Aquisição - Oliva Pinto</i>	0,0	0,0	n.a.	4,0	2,8	41%
EBITDA Ajustado ²	2,3	14,9	-84,7%	1,8	24,2	-92,6%
<i>Margem EBITDA Ajustado</i>	1,7%	10,2%	-8,5 p.p.	0,7%	8,7%	-8,0 p.p.

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 2T25 é composto pelo EBITDA mais o *cut off* de -R\$ 2,7 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. Os ajustes de efeitos não-recorrentes foram no valor de -R\$3,5 milhões no Transporte Rodoviário de Cargas devido a receitas não operacionais na Tecmar.

2T25 x 2T24

- A ROL do Transporte Rodoviário de Cargas reduziu -7,3%, sobretudo por uma redução de volume dos dois principais negócios da Tecmar: carga fracionada (*Less than Truckload* - LTL) e lotação (*Full Truckload* - FTL). O primeiro continua passando por um processo de reposicionamento da Tecmar em novos segmentos e um esforço de recuperação de clientes, enquanto o segundo foi impactado por um mercado mais competitivo se comparado ao 2T24;
- No período comparativo, 2T24, expansão da frota ainda estava em implantação afetando as despesas de forma parcial, devido à contratação de motoristas para os novos caminhões. No 2T25, mesmo com os custos dos novos caminhões operando plenamente no período, o CSP da Tecmar apresentou aumento de apenas 2,0%, demonstrando o aprimoramento dos processos de gestão de custos mencionado no plano de *turnaround*;
- O EBITDA ajustado do 2T25 ficou inferior ao 2T24 em função, principalmente, da queda de receita da carga fracionada e lotação. Apesar dos resultados positivos 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	2T25	2T24	6M25	6M24
Investimentos de capital	0,3	141,5	0,3	207,2
Investimentos recorrentes	9,9	33,6	26,0	42,0
Total	10,2	175,1	26,3	249,2

2T25 x 2T24

No 2T25, ocorreram investimentos de capital em tecnologia, como melhorias no ERP da Companhia e sistemas da Tecmar. O montante de investimentos recorrentes foi, sobretudo, pela renovação de scanner do TVV, modernização de sistemas de faturamento e continuidade operacional dos navios.

No 2T24, ocorreram investimentos de capital de R\$141,5 milhões, decorrentes, principalmente, da parcela do pagamento do navio Log-In Experience, e do projeto de modernização do TVV. O montante de investimentos recorrentes decorreu da docagem programada do navio Log-In Discovery.

6M25 x 6M24

No 6M25, o CAPEX foi composto principalmente por investimentos recorrentes, projetos de sustentação, como a implementação do ERP na Tecmar, projetos de TI e continuidade operacional dos navios.

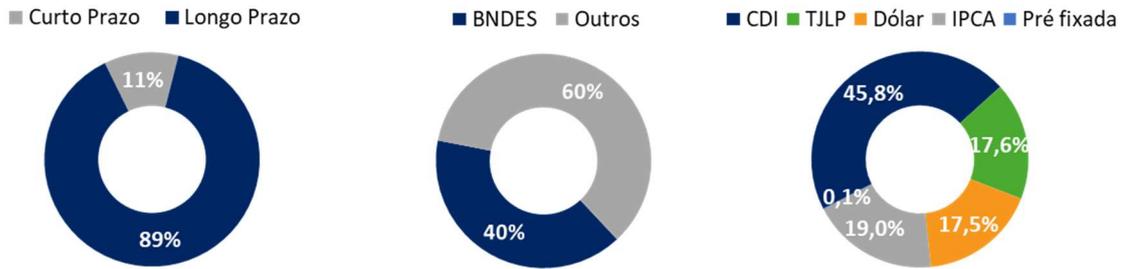
Já no 6M24, a maior parte do CAPEX foi de investimentos de capital, pelo pagamento da parcela de construção do navio Log-In Experience e pelo Projeto de Expansão da Frota (Tecmar e Oliva Pinto).

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

Dívida R\$ MM	30/06/2024	30/09/2024	31/12/2024	31/03/2025	30/06/2025
BNDES - Construção Naval Descontinuada	415,7	399,9	413,3	386,2	365,1
BNDES - Navios em Operação	217,9	207,4	214,0	196,8	183,3
Capital de Giro	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Debêntures	276,7	236,9	212,4	220,1	219,1
Notas Comerciais	652,6	724,1	728,9	753,8	712,0
Tecmar	0,0	0,0	0,0	0,0	89,7
Dívida Bruta ¹	1.562,8	1.568,4	1.568,6	1.556,9	1.569,2
Caixa	324,6	381,9	328,9	367,5	328,1
Dívida Líquida	1.238,3	1.186,5	1.239,7	1.189,4	1.241,1
Ebitda UDM	550,8	544,8	633,1	654,9	685,3
Dívida Líquida/EBITDA UDM	2,2 x	2,2 x	2,0 x	1,8 x	1,8 x

⁽¹⁾ A dívida bruta não considera *forfait*, conta garantida da Tecmar, custos de debêntures e das notas comerciais.

Abertura da Dívida por Prazo, por Credor e por Indexador

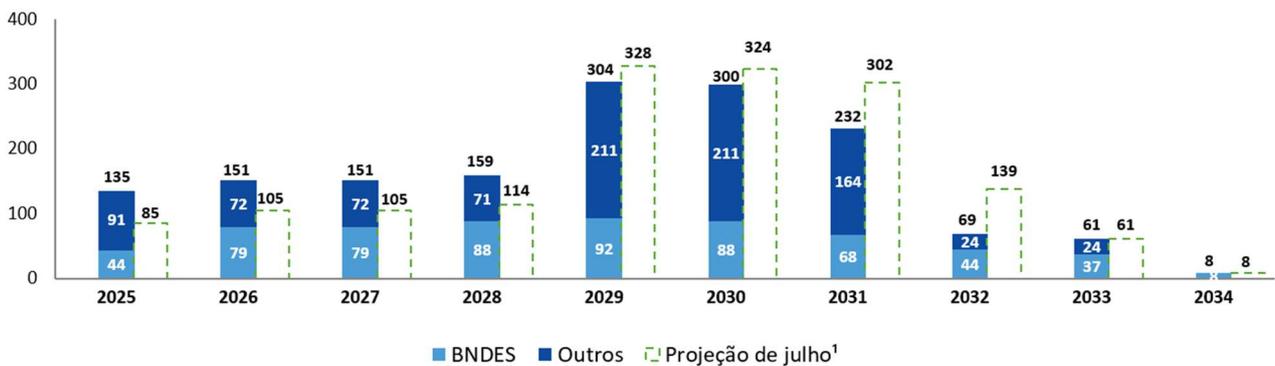


Em 30 de junho de 2025, a Companhia possuía uma dívida líquida de R\$ 1.241,1 milhão e uma dívida bruta de R\$ 1.569,2 milhão, com custo médio de 11,59% a.a., sendo 89% da mesma com amortização no longo prazo. A Dívida Líquida/EBITDA UDM da Companhia está em 1,8x, mantendo saúde financeira robusta e bem estruturada para sustentar seu crescimento com disciplina.

Em 25 de junho de 2025, o Conselho de Administração da Log-In aprovou a 5ª Emissão de Debêntures Simples, totalizando o montante de R\$ 280 milhões, com prazo de vencimento de 7 anos contados da data de emissão das Debêntures. Os recursos líquidos captados por meio da Emissão serão destinados para capital de giro da Companhia e para fins de gestão de passivos, alongamento de prazos, ilustrado no gráfico abaixo, otimização de condições financeiras e/ou amortização de dívidas existentes, incluindo a 2ª emissão de notas comerciais da Companhia.

Cronograma de Amortização da Dívida

Cronograma de Amortização do Principal (R\$ MM) - 2T25⁶



¹ A projeção de julho/2025 considera a emissão da 5ª debênture e o resgate antecipado da 2ª nota comercial.

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.

⁶ Saldo em 30/06/2025.

ESG

Desde 2020, a Companhia vem consolidando sua agenda ESG com foco na perenidade do seu modelo de negócio e na criação de valor sustentável. Em 2022, passou a adotar o conceito de dupla materialidade para orientar sua estratégia, considerando tanto os impactos gerados pela operação da empresa sobre a sociedade e o meio ambiente quanto os riscos e oportunidades que esses fatores representam para seus resultados financeiros. As iniciativas implementadas integram o roadmap ESG da Log-In, construído com o compromisso da liderança e amplamente disseminado por toda a organização.



Seguem alguns dos principais destaques do trimestre:

Meio Ambiente (E)

- Asseguração do Relatório de Gases de Efeito Estufa (GEE) de 2024;
- Realização da Semana do Meio Ambiente no TVV;

Social (S)

- Recertificação pela *Great Place to Work* (GPTW) Brasil como ótimo lugar para se trabalhar;
- Selo “segurança psicológica” do GPTW pela primeira vez;
- 3 anos do Comunidade a Bordo (CAB), o principal programa de investimento social da Log-In.

Governança (G)

- Adesão ao Pacto pela Sustentabilidade do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor)⁷.

⁷ O Pacto pela Sustentabilidade do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) é uma iniciativa voltada a empresas comprometidas com a adoção de práticas ambientais, sociais e de governança (ESG). A proposta busca promover uma agenda sustentável no setor portuário e aeroportuário, estimulando a responsabilidade corporativa e a inovação. Mais informações estão disponíveis em: <https://www.gov.br/portos-e-aeroportos/pt-br/sustentabilidade>.

Eventos Subsequentes

Anúncio de encerramento da oferta pública da 5ª (quinta) Emissão de Debêntures Simples

Em 25 de junho de 2025, o Conselho de Administração da Log-In aprovou a 5ª Emissão de Debêntures Simples, totalizando o montante de R\$ 280.000.000,00 (duzentos e oitenta milhões de reais), com prazo de vencimento de 7 anos contados da data de emissão das Debêntures. Os recursos líquidos captados por meio da Emissão, como comentado anteriormente, serão destinados para capital de giro da Companhia e para fins de gestão de passivos, alongamento de prazos, otimização de condições financeiras e/ou amortização de dívidas existentes, incluindo as notas comerciais escriturais, em série única, para distribuição pública, sob o rito automático, de 2ª (segunda) emissão da Companhia.

Em 15 de julho de 2025, a Log-In anunciou o encerramento da oferta pública de distribuição de 280.000 (duzentas e oitenta mil) debêntures simples, não conversíveis em ações, da espécie quirografária, em série única, da 5ª emissão de Debêntures, todas com valor nominal unitário de R\$ 1.000,00 (mil reais), perfazendo, na data de emissão das Debêntures, qual seja, 10 de julho de 2025, o montante total de R\$ 280.000.000,00 (duzentos e oitenta milhões de reais), destinada exclusivamente a investidores profissionais, assim definidos nos termos dos artigos 11 e 13 da Resolução da CVM nº 30, de 11 de maio de 2021.

Anexo I - Composição do EBITDA Consolidado

Composição do EBITDA R\$ MM	2T25	2T24	2T25 vs. 2T24	6M25	6M24	6M25 vs. 6M24
Navegação Costeira	110,1	92,4	19,2%	234,4	196,9	19,1%
Terminal de Vila Velha (TVV)	41,1	44,7	-8,1%	77,9	85,5	-8,8%
Soluções Integradas	8,0	8,3	-3,2%	13,0	15,2	-14,4%
Transporte Rodoviário de Cargas	8,5	12,8	-33,9%	1,9	16,6	-88,6%
G&A e Outras Despesas ¹	(1,1)	(22,0)	-95,0%	2,5	(36,5)	n.a.
EBITDA	166,6	136,2	22,3%	329,7	277,5	18,8%
Cut off ²	18,2	10,5	74,0%	4,2	9,6	-56,4%
Ajustes de Eventos Não-recorrentes ³	(3,5)	2,9	n.a.	(3,5)	2,9	n.a.
Revisão da aquisição - Oliva Pinto ⁴	0,0	0,0	n.a.	4,0	2,8	36,5%
EBITDA Ajustado	181,3	149,6	21,2%	334,4	292,9	14,1%

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\$ 18,2 milhões, sendo R\$ 20,9 milhões na Navegação Costeira e -R\$ 2,7 milhões no Transporte Rodoviário de Cargas.

³ **Ajustes de Eventos Não-Recorrentes:** Os ajustes de efeitos não-recorrentes foram no valor de -R\$3,5 milhões no Transporte Rodoviário de Cargas devido a receitas não operacionais na Tecmar.

⁴ **Revisão da aquisição - Oliva Pinto:** Reconhecimento contábil de valores não recebíveis na Oliva Pinto referente a gastos entre antigas partes relacionadas.

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

Reconciliação EBITDA R\$ MM	2T25	2T24	6M25	6M24
Lucro (Prejuízo)	25,1	7,4	51,6	15,7
IR/CSLL	36,7	(14,8)	66,1	(12,3)
Resultado Financeiro	32,3	76,5	67,6	143,9
Depreciação e Amortização	72,5	67,1	144,4	130,2
EBITDA	166,6	136,2	329,7	277,5
Ajustes de Eventos Não-recorrentes ¹	(3,5)	2,9	(3,5)	2,9
Cut off ²	18,2	10,5	4,2	9,6
Revisão da aquisição - Oliva Pinto ³	0,0	0,0	4,0	2,8
EBITDA Ajustado	181,3	149,6	334,4	292,9

¹ **Ajustes de Eventos Não-Recorrentes:** Os ajustes de efeitos não-recorrentes foram no valor de -R\$3,5 milhões no Transporte Rodoviário de Cargas devido a receitas não operacionais na Tecmar.

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\$ 18,2 milhões, sendo R\$ 20,9 milhões na Navegação Costeira e -R\$ 2,7 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.

Anexo III - Fluxo de Caixa Consolidado

Demonstrativo de Fluxo de Caixa R\$ MM	30/06/2025	30/06/2024
Lucro (Prejuízo) do exercício	51,6	15,7
Ajustes por:		
Resultado de equivalência patrimonial	-	-
Depreciação e amortização	144,1	130,2
Imposto de renda e contribuição social	66,1	(12,3)
Provisão (reversão) para riscos e correção monetária	(71,3)	(5,4)
Constituição (reversão) para perda de crédito esperada – PCE	(0,2)	(0,2)
Provisão de operacionais	13,2	44,0
Despesa com plano de opção de ações	-	0,6
Juros, encargos e variação cambial, líquidas	187,0	154,6
Recursos com subvenção – AFRMM aplicados	(37,0)	(40,2)
Rendimentos sobre aplicações financeiras	(17,7)	(29,7)
Provisão de participação no resultado	15,8	14,8
Sinistro a recuperar	(2,9)	6,2
Realização de mais e menos valia pela aquisição de novos negócios	8,6	14,0
Outros	(22,0)	3,4
Variações de ativos e passivos:		
Contas a receber de clientes e valores a receber de partes relacionadas	(31,0)	(57,6)
Estoques	(3,4)	(3,4)
Tributos a recuperar ou compensar	(29,4)	(18,1)
Fundo da Marinha Mercante - AFRMM	5,2	52,5
Outros ativos	(43,6)	(56,6)
Depósitos judiciais	0,7	(3,5)
Salários e encargos sociais	(14,6)	(10,6)
Impostos e contribuições a recolher	37,5	10,7
Fornecedores e valores a pagar a partes relacionadas	331,6	255,6
Pagamentos de provisão para riscos	(3,4)	(2,9)
Outros passivos	(4,0)	(3,3)
Imposto de renda e contribuição social pagos	(24,1)	(27,4)
Fluxo de caixa das atividades operacionais	556,7	431,1
Aquisição de participação acionária	(10,9)	(13,4)
Adições ao imobilizado e intangível	(20,2)	(267,2)
Aplicações financeiras e resgates, líquidas	(0,8)	103,5
Fluxo de caixa das atividades de investimento	(31,9)	(177,1)
Fluxo de caixa das atividades de financiamento	(544,0)	(418,2)
Aumento (redução) no caixa e equivalentes	(19,2)	(164,2)
Caixa e equivalentes no início do exercício	289,8	436,4
Caixa e equivalentes no final do exercício	270,6	272,2

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

Ativo		Passivo		
	30/06/25	30/06/24	30/06/25	30/06/24
CIRCULANTE			CIRCULANTE	
Caixa e Equivalentes de Caixa	270,6	272,2	Empréstimos, Financiamentos e Debêntures	303,0
Aplicações Financeiras	25,0	20,5	Obrigações com Arrendamento Mercantil	101,1
Contas a Receber	375,5	361,9	Fornecedores e Provisões Operacionais	272,3
Partes Relacionadas	55,3	57,3	Partes Relacionadas	13,7
Estoques	74,5	65,3	Impostos e Contribuições a Recolher	108,4
Tributos a Recuperar ou Compensar	114,8	70,0	Salários e Encargos Sociais	75,1
AFRMM	30,5	34,7	Aquisição de participação acionária	53,2
Sinistros a recuperar	5,3	2,3	Outros	9,4
Outros	131,0	93,9		936,2
	1.082,4	978,2		767,8
NÃO CIRCULANTE			NÃO CIRCULANTE	
Aplicações Financeiras	32,5	31,8	Empréstimos, Financiamentos e Debêntures	1.382,1
Contas a Receber	68,5	-	Aquisição de participação acionária	77,2
Imposto de Renda e Contribuição Social Diferidos	514,3	492,5	Obrigações com Arrendamento Mercantil	255,2
Tributos a Recuperar ou Compensar	-	-	Provisões para Riscos	183,2
Depósitos Judiciais	28,5	28,6	Imposto de Renda e Contrib. Social Diferidos	79,5
Ativo indenizável	208,0	212,1	Provisões Operacionais	-
AFRMM	144,8	66,3	Outros	3,4
Direito de Uso - Arrendamento Mercantil	346,0	262,9		1.980,6
Outros	2,1	6,2		2.001,2
	1.344,8	1.100,4	PATRIMÔNIO LÍQUIDO	
Investimentos			Capital Social	1.324,2
Imobilizado	1.421,6	1.512,9	Reservas	38,4
Ativos Intangíveis	113,8	116,0	Ações em Tesouraria	(50,9)
	1.535,5	1.628,9	Prejuízos Acum. e Ajuste de Conversão	(265,5)
	2.880,3	2.729,4	Reserva de hedge	9,1
			Ajustes acumulados de conversão	(9,6)
				1.045,7
			Não Controladores	0,2
				938,5
TOTAL DO ATIVO	3.962,7	3.707,6	TOTAL DO PASSIVO	3.962,7
				3.707,6



Anexo V – Conciliação do EBITDA 2T25

Dados Econômico-Financeiros R\$ MM	2T25	2T24	2T25 vs. 2T24
Consolidado			
Receita Operacional Líquida	739,2	684,1	8,0%
<i>Cut off</i>	18,2	10,5	74,0%
Ajustes de Eventos Não-recorrentes	(3,5)	2,9	n.a.
Revisão da aquisição - Oliva Pinto	0,0	0,0	n.a.
EBITDA Ajustado ¹	181,3	149,6	21,2%
<i>Margem EBITDA Ajustado</i> ²	24,5%	21,9%	2,7 p.p.
Navegação Costeira			
Receita Operacional Líquida	487,6	418,2	16,6%
<i>Cut off</i>	20,9	11,3	85,0%
Ajustes de Eventos Não-recorrentes	0,0	0,0	n.a.
EBITDA Ajustado ¹	131,0	103,7	26,3%
<i>Margem EBITDA Ajustado</i>	26,9%	24,8%	2,1 p.p.
TVV			
Receita Operacional Líquida	99,1	102,7	-3,5%
EBITDA	41,1	44,7	-8,1%
Ajustes de Eventos Não-recorrentes	0,0	0,0	n.a.
EBITDA Ajustado ¹	41,1	44,7	-8,1%
<i>Margem EBITDA Ajustado</i> ²	41,4%	43,5%	-2,0 p.p.
Soluções Integradas			
Receita Operacional Líquida	16,4	16,5	-0,2%
EBITDA	8,0	8,3	-3,2%
<i>Margem EBITDA</i>	48,7%	50,2%	-1,5 p.p.
Transporte Rodoviário de Cargas			
Receita Operacional Líquida	136,1	146,7	-7,3%
EBITDA	8,5	12,8	-33,9%
<i>Cut off</i>	(2,7)	(0,8)	224,9%
Ajustes de Eventos Não-recorrentes	(3,5)	2,9	n.a.
Revisão da aquisição - Oliva Pinto	0,0	0,0	n.a.
EBITDA Ajustado ¹	2,3	14,9	-84,7%
<i>Margem EBITDA Ajustado</i>	1,7%	10,2%	-8,5 p.p.

¹ EBITDA Ajustado no 2T25 é composto pelo EBITDA mais o *cut off* de R\$ 18,2 milhões, sendo R\$ 20,9 milhões na Navegação Costeira e -R\$ 2,7 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. Os ajustes de efeitos não-recorrentes foram no valor de -R\$3,5 milhões no Transporte Rodoviário de Cargas devido a receitas não operacionais na Tecmar.



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 Tecmar Norte, anteriormente conhecida como Oliva Pinto – 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) e Shuttle Rio (SSR). 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 30 de junho 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 Evolution	Próprio	3.158	
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)

* 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.

