



login.



Release de Resultados

3T25

APRESENTAÇÃO DOS RESULTADOS

Quinta-feira, 06 de novembro 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 06/11/2025 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 3T25

Consolidado

- Recorde histórico de ROL do consolidado: R\$ 794,4 milhões;
- Quarto trimestre consecutivo de lucro na Companhia;
- Log-In está entre as “Melhores e Maiores 2025”, no segmento de Transporte, Logística e Serviços Logísticos, segundo o *ranking* da Exame¹;

Navegação Costeira e Soluções Integradas

- Recorde histórico de Volume de Cabotagem: 71,6 Mil TEUS;
- Recorde histórico de ROL da Navegação Costeira: R\$ 533,4 milhões;
- Recorde histórico de ROL da Cabotagem: R\$ 308,6 milhões;
- Segundo trimestre consecutivo de recorde do volume de operações intermodais: 43,2 mil operações.

Terminal Portuário (TVV)

- Aumento de produtividade² do terminal, 33,5% vs. 3T24 (fim do *retrofit*);
- Primeira operação de um navio com 4,5 mil tons de betume, trazendo diversificação de cargas para o TVV e para estado do Espírito Santo;
- TVV operou o maior navio de sua história: uma embarcação vinda da China, com 83 mil tons de porte bruto, operado no Berço Público com o suporte dos guindastes MHC do terminal, na descarga de fertilizantes.

Transporte Rodoviário de Cargas

- Aumento de 8 p.p. do nível de serviço, comparado ao 3T24;
- Aumento da 6,6% da carteira de clientes, comparado ao 3T24;
- Tecmar foi premiada no *Supply Chain Excellence Awards 2024*, promovido pela Panasonic, nas categorias: velocidade e menor esforço.

ESG

- Programa +: 2º lugar na categoria Melhor Estratégia de *Employer Branding* aliada à inclusão e diversidade;
- A Unilog-In foi reconhecida internacionalmente como *Best Corporate Learning University* pelo *Brandon Hall Group*. Em parceria com a CrossKnowledge, conquistou o prêmio prata;
- Pelo quarto ano consecutivo, o Jurídico da Log-In foi reconhecido com o Certificado AB2L *Infinite* de Inovação Jurídica;
- Aprovação da Política Interna de Direitos Humanos da Companhia.

¹Fonte: <https://exame.com/mm/maiores/?uf=rj&pagina=7>.

² Movimentação de contêiner por hora.

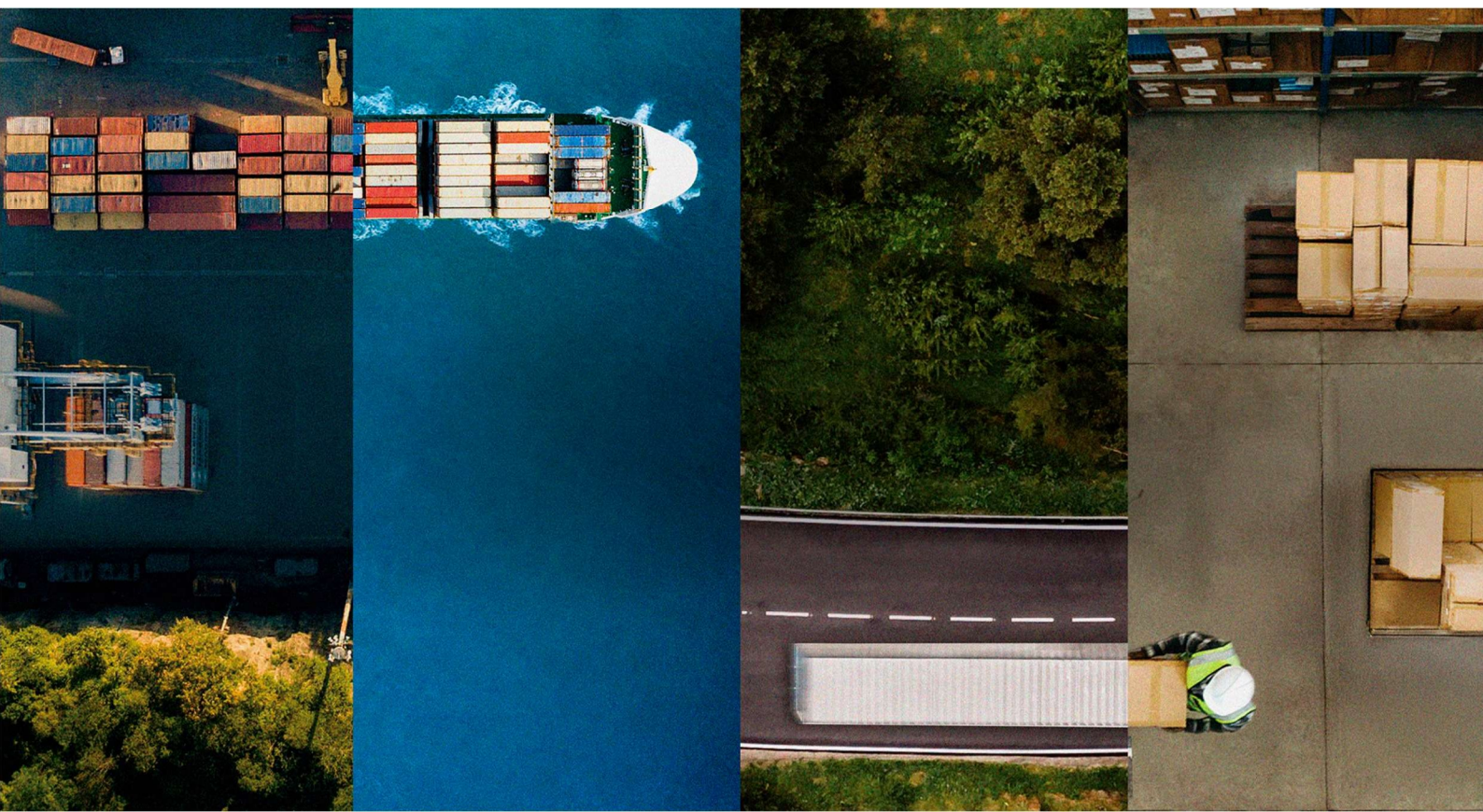
RESUMO FINANCEIRO E OPERACIONAL¹

Dados Econômico-financeiros R\$ MM	3T25	3T24	3T25 vs. 3T24	9M25	9M24	9M25 vs. 9M24
Consolidado						
Receita Operacional Líquida	794,4	707,3	12,3%	2.217,2	2.010,9	10,3%
EBITDA Ajustado ²	155,2	164,3	-5,6%	489,5	457,3	7,1%
Margem EBITDA Ajustado	19,5%	23,2%	-3,7 p.p.	22,1%	22,7%	-0,7 p.p.
Navegação Costeira						
Receita Operacional Líquida	533,4	447,8	19,1%	1.483,0	1.249,2	18,7%
EBITDA Ajustado ²	105,0	129,8	-19,1%	344,2	334,5	2,9%
Margem EBITDA Ajustado	19,7%	29,0%	-9,3 p.p.	23,2%	26,8%	-3,6 p.p.
TVV						
Receita Operacional Líquida	95,0	96,1	-1,2%	282,2	288,4	-2,1%
EBITDA Ajustado ²	39,0	41,5	-6,1%	116,9	126,9	-7,9%
Margem EBITDA Ajustado	41,0%	43,2%	-2,1 p.p.	41,4%	44,0%	-2,6 p.p.
Soluções Integradas						
Receita Operacional Líquida	17,3	12,4	39,6%	45,0	43,0	4,7%
EBITDA	6,4	5,5	16,1%	19,4	20,7	-6,3%
Margem EBITDA	36,8%	44,3%	-7,5 p.p.	43,0%	48,0%	-5,1 p.p.
Transporte Rodoviário de Cargas						
Receita Operacional Líquida	148,6	151,0	-1,6%	407,0	430,3	-5,4%
EBITDA Ajustado ²	(2,4)	1,3	-278,9%	(0,6)	25,5	-102,4%
Margem EBITDA Ajustado	-1,6%	0,9%	-2,5 p.p.	-0,1%	5,9%	-6,1 p.p.
Dados Operacionais	3T25	3T24	3T25 vs. 3T24	9M25	9M24	9M25 vs. 9M24
Navegação - Contêineres Transportados (Mil TEUs)	201,4	198,6	1,4%	576,8	559,4	3,1%
TVV - Movimentação de Contêineres (Mil)	53,9	57,9	-6,8%	165,0	176,5	-6,5%
TVV - Movimentação de Carga Geral (Mil Ton)	245,8	130,6	88,3%	542,3	433,5	25,1%
Frota - Capacidade Nominal (TEU)*	24.366	24.366	0,0%	24.366	24.366	0,0%

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

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 3T25 é composto pelo EBITDA mais o cut off de R\$ 5,6 milhões, sendo R\$ 6,2 milhões na Navegação Costeira e -R\$ 0,7 milhão 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.



RESULTADO CONSOLIDADO

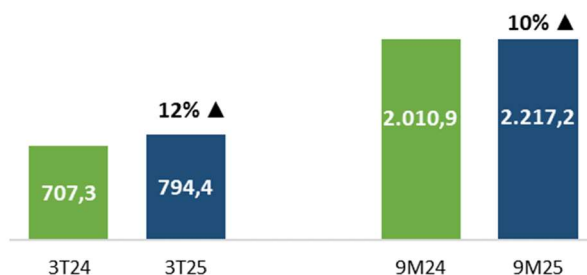
Resultado Consolidado R\$ MM	3T25	3T24	3T25 vs. 3T24	9M25	9M24	9M25 vs. 9M24
Receita Operacional Líquida	794,4	707,3	12,3%	2.217,2	2.010,9	10,3%
Custo dos Serviços Prestados	(620,4)	(542,5)	14,4%	(1.683,0)	(1.525,1)	10,4%
Despesas Operacionais	(48,2)	(39,2)	23,2%	(115,9)	(122,8)	-5,6%
AFRMM	23,8	22,0	8,2%	60,8	62,2	-2,3%
EBITDA	149,6	147,7	1,3%	479,3	425,2	12,7%
EBITDA (Ajustado) ¹	155,2	164,3	-5,6%	489,5	457,3	7,1%
Depreciação e Amortização	(68,7)	(76,3)	-9,9%	(213,1)	(206,5)	3,2%
EBIT	80,8	71,3	13,3%	266,2	218,7	21,7%
Resultado Financeiro	(42,8)	(58,6)	-26,9%	(110,4)	(202,4)	-45,5%
Receita Financeira	12,0	11,0	8,9%	31,0	43,8	-29,3%
Despesa Financeira	(59,8)	(64,8)	-7,6%	(179,2)	(202,1)	-11,3%
Variação Cambial	5,0	(4,8)	n.a.	37,8	(44,2)	n.a.
EBT	38,0	12,8	197,8%	155,8	16,2	858,9%
IR / CSLL	(18,6)	(25,8)	-27,8%	(84,7)	(13,5)	526,2%
Lucro (Prejuízo)	19,4	(13,0)	n.a.	70,9	2,7	2510,5%

¹ EBITDA Ajustado no 3T25 é composto pelo EBITDA mais o *cut off* de R\$ 5,6 milhões, sendo R\$ 6,2 milhões na Navegação Costeira e -R\$ 0,7 milhão 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.



Receita Operacional Líquida

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



3T25 x 3T24

Recorde histórico de ROL do consolidado, R\$ 794,4 milhões, beneficiada pela Navegação Costeira, conforme descrito a seguir:

- Recorde histórico de ROL da Navegação Costeira: R\$ 533,4 milhões, positivamente impactada pelos 3 trades:
 - Maior ROL do *Feeder*, R\$ 186,2 milhões, para um terceiro trimestre, dado o aumento da demanda *Feeder* em rotas com melhor ROL unitária, apesar da queda de volume decorrente do encerramento do Serviço *Shuttle Navegantes* (SSN) no 2T25;
 - A receita da Cabotagem aumentou 8,3% (vs. 3T24), atrelada ao recorde histórico de volume, como consequência da estratégica comercial de ampliação da base de clientes;
 - Aumento da receita do Mercosul (+13,4% vs. 3T24), decorrente do incremento de volume (4,4% vs. 3T24), favorecido pela recuperação econômica da Argentina, e por cargas *spot*, que beneficiaram a ROL do trimestre, comentada em maiores detalhes no tópico da Navegação Costeira.

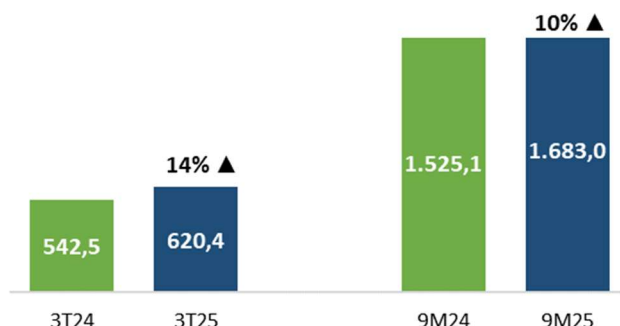
9M25 x 9M24

Crescimento de 10% no acumulado do ano, explicado pelos seguintes eventos:

- Na Navegação Costeira, o destaque foi para a ROL do *Feeder*, R\$ 639,7 milhões, crescimento de 69,7% (vs. 9M24), 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 e 3T25, a ROL unitária do *Feeder* foi melhor, o que impulsionou a receita, como comentado anteriormente.

Custo dos Serviços Prestados

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



3T25 x 3T24

Aumento do CSP derivado, principalmente, da Navegação Costeira, com acréscimo de R\$ 88,5 milhões (+25,2%):

- Na Navegação Costeira, os custos variáveis cresceram em R\$ 71,8 milhões, +35,1% quando comparados ao 3T24. Parte relevante é explicada sobretudo por 3 linhas: 1) maior custo de movimentação de contêineres decorrente do incremento de volume e operação em terminais com custos de *handling* mais elevado; 2) no transporte rodoviário de curta distância, atrelado ao incremento de volume nas operações intermodais; 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\$ 16,9 milhões (+11,5%), principalmente pelo maior custo portuário do trimestre, que aumentou 155,3% (vs. 3T24), impactado pela mudança no mix de portos, pela reformulação do SEA, após o fim do SSN, com mais um navio e adição da escala em Salvador. Adicionalmente, houve regularização da aderência ao cronograma de escalas, comparado ao cenário do 3T24, marcado por congestionamento dos portos e omissões.

9M25 x 9M24

Aumento do CSP no acumulado explicado pelo seguinte fator:

- A variação no CSP da Navegação (+19,1% vs. 9M24) se deve principalmente ao aumento dos custos variáveis nos últimos dois trimestres, 2T25 e 3T25, pelas mesmas linhas comentadas acima: movimentação de contêineres, transporte rodoviário de curta distância e despesas com contêineres.

Despesas Operacionais

3T25 x 3T24

Aumento de R\$ 9,0 milhões, explicado sobretudo por:

- No 3T25, houve impacto negativo da reclassificação da compra de crédito de precatórios do ICMS. Em contrapartida, o 3T24 foi beneficiado principalmente em função de revisão da perda de créditos esperada (PCE) de clientes com melhoria da perspectiva.

AFRMM

(Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante)

AFRMM R\$ MM	3T25	3T24	3T25 vs. 3T24	9M25	9M24	9M25 vs. 9M24
AFRMM do período	23,8	22,0	8,2%	60,8	62,2	-2,3%
AFRMM Total	23,8	22,0	8,2%	60,8	62,2	-2,3%

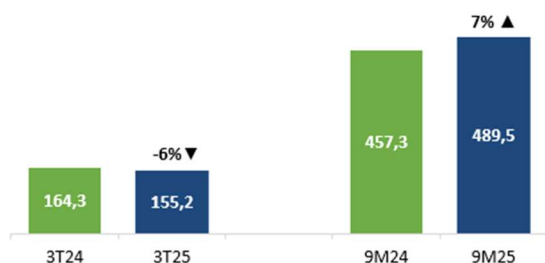
- Aumento de 8,2% na geração de AFRMM em comparação com o 3T24, motivado pelo incremento de volume das rotas geradoras de AFRMM.

EBITDA

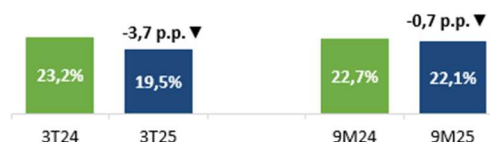
EBITDA R\$ MM	3T25	3T24	3T25 vs. 3T24	9M25	9M24	9M25 vs. 9M24
EBITDA	149,6	147,7	1,3%	479,3	425,2	12,7%
Margem EBITDA	18,8%	20,9%	-2,0 p.p.	21,6%	21,1%	0,5 p.p.
EBITDA Ajustado ¹	155,2	164,3	-5,6%	489,5	457,3	7,1%
Margem EBITDA Ajustado	19,5%	23,2%	-3,7 p.p.	22,1%	22,7%	-0,7 p.p.

¹ EBITDA Ajustado no 3T25 é composto pelo EBITDA mais o cut off de R\$ 5,6 milhões, sendo R\$ 6,2 milhões na Navegação Costeira e -R\$ 0,7 milhão 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.

EBITDA ajustado ² (R\$ MM)



Margem EBITDA ajustado (%)



² Valores referentes ao EBITDA Ajustado

3T25 x 3T24

O EBITDA ajustado e a Margem EBITDA ajustado apresentaram uma redução de 5,6% e 3,7 p.p, respectivamente, em relação ao período comparativo, devido aos seguintes fatores:

- O EBITDA Ajustado da Navegação foi menor em 19,1% vs. 3T24, sobretudo, por dois fatores: a Cabotagem alcançou recorde histórico de volume no trimestre, mas vem sofrendo com o desequilíbrio entre oferta e demanda, o que pressiona a receita unitária. Ainda, o incremento de volume gerou aumento dos custos que suportam a operação da Navegação, principalmente os custos variáveis, conforme comentado no tópico sobre o Custo dos Serviços Prestados;

- A queda do EBITDA Ajustado foi parcialmente compensada pela linha de Despesas Gerais e Administrativas (G&A), que variou positivamente em R\$ 21,0 milhões vs. 3T24, devido à reversão de despesas com contingências não materializadas, provisionadas no período da aquisição da Tecmar.

9M25 x 9M24

O EBITDA ajustado do 9M25 apresentou um crescimento de 7,1% e uma leve redução da Margem EBITDA ajustada em 0,7 p.p, frente ao 9M24, sobretudo por:

- No 9M25, a linha de Despesas Gerais e Administrativas (G&A) foi beneficiada principalmente pela reversão de despesas com contingências não materializadas, provisionadas no período da aquisição da Tecmar, as quais somaram R\$ 83,5 milhões no período;
- A variação positiva do G&A compensou a queda do EBITDA ajustado das torres de negócios: Transporte Rodoviário de Cargas, TVV, Navegação e Soluções Integradas.

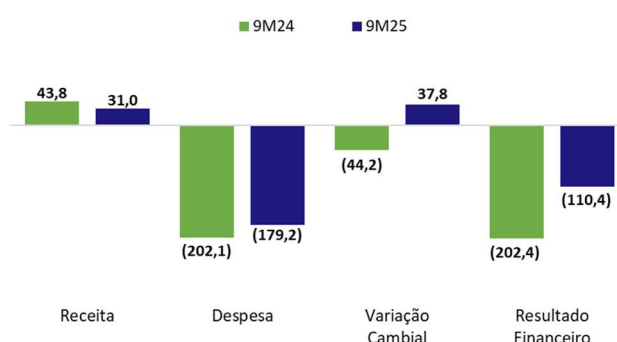
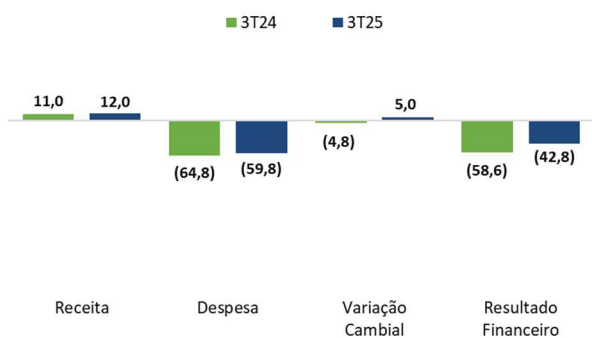
Receita e Custos atrelados ao dólar

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 suficiente para proteger as parcelas do serviço corrente da dívida com o BNDES contratada nessa mesma moeda.

R\$ MM	3T25	3T24
Receitas atreladas ao Dólar (US\$)	267,0	259,9
Custos atrelados ao Dólar (US\$)	(103,3)	(111,8)
Saldo Operacional	163,7	148,0

Resultado Financeiro

(R\$ MM)



Para a avaliação do Resultado Financeiro, o gráfico acima apresenta a separação dos efeitos da receita, da despesa e da variação cambial, sendo estas explicadas pelos seguintes fatores:

3T25 x 3T24

O Resultado Financeiro do 3T25 apresentou variação positiva de R\$ 15,8 milhões em comparação ao 3T24. O principal impacto no Resultado Financeiro veio da variação cambial sobre ativos e passivos, a qual foi maior em R\$ 9,9 milhões, uma vez que houve apreciação do real contra o dólar entre o fechamento do trimestre anterior e do trimestre corrente. Houve, também, ganho de variação cambial não realizada de parte do saldo da dívida de longo prazo junto ao BNDES, atrelado ao Dólar, conforme tabela a seguir. A receita financeira ficou em linha, relacionada ao menor caixa médio no trimestre disponível para aplicação financeira, compensado pelo aumento de rentabilidade do caixa. As despesas financeiras, por sua vez, diminuíram em R\$ 4,9 milhões, devido à reversão da atualização monetária da menos valia das contingências, reconhecidas no momento da aquisição da Tecmar.

9M25 x 9M24

No 9M25, o Resultado Financeiro variou positivamente em R\$ 92,1 milhões, sobretudo pelo impacto positivo da variação cambial em R\$ 82,0 milhões, principalmente pelo ganho de variação cambial não realizada de parte do saldo da dívida de longo prazo junto ao BNDES, atrelado ao Dólar. A despesa financeira diminuiu em R\$ 22,9 milhões, explicada pelo mesmo motivo da análise do trimestre. Por outro lado, houve redução da receita financeira em R\$ 12,9 milhões, devido à redução dos saldos em aplicação financeira, sobretudo no 1T25.

Composição da Variação Cambial R\$ MM	3T25	3T24	9M25	9M24
Financiamentos BNDES em Dólar para construção de navios	6,9	6,2	44,6	(35,3)
Hedge Accounting	(4,8)	(14,4)	(34,4)	13,5
Leasing de contêineres	1,9	2,0	19,7	(13,7)
Sale and Lease Back	0,1	0,1	(0,1)	1,0
Contas Receber/Pagar e outros	0,9	1,3	8,0	(9,7)
Variação Cambial Total	5,0	(4,8)	37,8	(44,2)

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	3T25	3T24	3T25 vs. 3T24	9M25	9M24	9M25 vs. 9M24
Receita Operacional Líquida	794,4	707,3	12,3%	2.217,2	2.010,9	10,3%
Custo dos Serviços Prestados	(686,3)	(615,0)	11,6%	(1.883,8)	(1.718,8)	9,6%
Custos	(620,4)	(542,5)	14,4%	(1.683,0)	(1.525,1)	10,4%
Depreciação e Amortização	(65,9)	(72,4)	-9,1%	(200,8)	(193,8)	3,6%
Lucro Bruto	108,1	92,4	17,1%	333,4	292,0	14,2%
Receitas (Despesas) Operacionais	(27,3)	(21,0)	29,8%	(67,4)	(73,3)	-8,0%
Comerciais e Administrativas	(32,3)	(37,1)	-13,1%	(99,4)	(101,9)	-2,5%
Outras	(16,0)	(2,0)	692,8%	(16,5)	(20,9)	-21,0%
AFRMM	23,8	22,0	8,2%	60,8	62,2	-2,3%
Depreciação e Amortização	(2,9)	(3,9)	-26,1%	(12,4)	(12,7)	-2,9%
Lucro Operacional	80,8	71,3	13,3%	266,0	218,7	21,6%
Resultado Financeiro	(42,8)	(58,6)	-26,9%	(110,4)	(202,4)	-45,5%
Receita Financeira	12,0	11,0	8,9%	31,0	43,8	-29,3%
Despesa Financeira	(59,8)	(64,8)	-7,6%	(179,2)	(202,1)	-11,3%
Variação Cambial	5,0	(4,8)	n.a.	37,8	(44,2)	n.a.
Lucro antes do IR/CSLL	38,0	12,8	197,8%	155,6	16,2	857,7%
IR / CSLL	(18,6)	(25,8)	-27,8%	(84,7)	(13,5)	526,2%
Lucro (Prejuízo) Líquido	19,4	(13,0)	n.a.	70,9	2,7	2510,5%

3T25 x 3T24

Lucro Líquido do período explicado por três linhas:

- No Lucro Operacional, crescimento de 13,3% em relação ao 3T24, refletindo maior eficiência nas operações e redução na linha de depreciação;
- No resultado financeiro, dois principais impactos beneficiaram o lucro líquido do trimestre: a variação cambial de R\$ 9,9 milhões, dada variação positiva dos ativos e passivos indexados em dólar, e as despesas financeiras que diminuíram em R\$ 4,9 milhões, devido à reversão da atualização monetária da menos valia das contingências, explicado anteriormente;
- Na linha de IR/CSLL, a variação positiva de R\$ 7,2 milhões se deve, principalmente, à redução da base de tributos correntes, dado o impacto positivo da variação cambial para o período reportado sobre os passivos indexados em moeda estrangeira.

9M25 x 9M24

O Lucro Líquido do período explicado por:

- No Lucro Operacional, crescimento de 21,6% em relação ao 9M24, refletindo maior eficiência nas operações;
- A variação cambial foi de R\$ 82,0 milhões, principalmente pelo ganho de variação cambial não realizada de parte do saldo da dívida de longo prazo junto ao BNDES, atrelado ao Dólar, explicada no resultado financeiro.

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

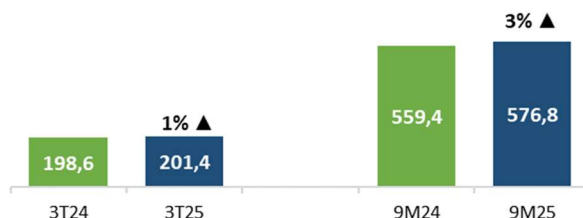
No terceiro trimestre de 2025, o principal destaque da Navegação Costeira foi o recorde histórico de volume na Cabotagem, que totalizou 71,6 mil TEUs — um aumento de +37,0% em relação ao 3T24. No período comparativo, 3T24, o volume de Cabotagem sofreu com o cenário de congestionamento dos portos, consequentes omissões de escala que afetaram os principais serviços de Cabotagem (SAS e SEA), e o início da seca no rio Amazonas em setembro/2024. Em 2025, houve melhora desse panorama dos portos e ausência de restrição de navegação na região Norte. Nos serviços, a Companhia aumentou sua atuação na Cabotagem no 2T25, refletindo no 3T25. Após encerrar o Serviço Shuttle Navegantes (SSN) em abril, realocou o navio para o Serviço Expresso Amazonas, que passou a operar com quatro embarcações e incluiu escala em Salvador. Decorrente disso, a Cabotagem teve seu segundo recorde consecutivo de volume e recuperou seu nível de serviço. Ainda, houve o incremento de 13% na carteira de clientes da Cabotagem, mesmo diante de um mercado mais competitivo em 2025.

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)



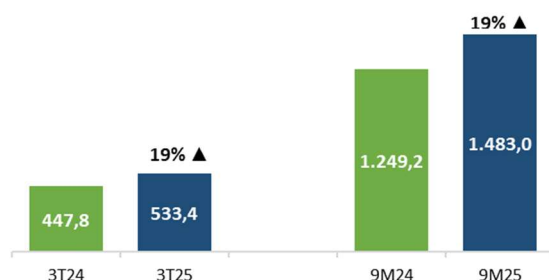
(1) Total de Contêineres transportados nos serviços: Serviço Atlântico Sul (SAS), que realiza rota regular que atende portos entre o Nordeste do Brasil e a Argentina; Serviço Expresso Amazonas (SEA) que faz o transporte expresso de Manaus a Santos, e os Serviços *Shuttle* que são voltados para cargas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

3T25 x 3T24

- Aumento de 1% no volume da Navegação, explicada pelos seguintes fatores:
 - Recorde histórico de volume da Cabotagem: 71,6 mil TEUs (+37,0% vs. 3T24). Tal incremento de volume reflete o esforço comercial na ampliação da base de clientes e 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 sofridas em 2024;
 - O Mercosul registrou um aumento de 4,4%, principalmente pela recuperação econômica da Argentina, sobretudo pelo crescente volume de importações do país;
 - Em contrapartida, o volume do *Feeder* reduziu 12,7% (vs. 3T24) 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;
 - No 3T25, os segmentos de destaque foram eletroeletrônicos e alimentos e bebidas no *trade* Cabotagem, enquanto no Mercosul foram químicos e petroquímicos, eletroeletrônicos e têxtil, calçados e similares.

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*.

3T25 x 3T24

- Recorde histórico de ROL da Navegação Costeira, R\$ 533,4 milhões, impulsionada por:
 - Maior ROL do *Feeder*, R\$ 186,2 milhões, para um terceiro trimestre. Apesar da queda de volume decorrente do encerramento do SSN, houve aumento da demanda *Feeder* em rotas com melhor ROL unitária;
 - A receita da Cabotagem aumentou +8,3% (vs. 3T24), atrelada ao recorde histórico de volume, apesar da menor receita média por contêiner transportado, devido ao desbalanceamento entre oferta e demanda;
 - Aumento da receita do Mercosul (+13,4% vs. 3T24) impulsionada por maior volume e por embarques *spot* de mercadorias que normalmente seriam supridas pela Ásia, mas foram temporariamente atendidas pelo Brasil.

Custo dos Serviços Prestados (CSP) Navegação Costeira

Custo dos Serviços Prestados R\$ MM	3T25	3T24	3T25 vs. 3T24	9M25	9M24	9M25 vs. 9M24
Custo dos Serviços Prestados	(439,3)	(350,8)	25,2%	(1.155,2)	(970,0)	19,1%
Custo dos Serviços Prestados (Contêiner)	(439,3)	(350,8)	25,2%	(1.155,2)	(970,0)	19,1%
Custo Variável (Contêiner)¹	(276,5)	(204,7)	35,0%	(672,2)	(535,2)	25,6%
<i>Margem de Contribuição (Contêiner)²</i>	<i>48,2%</i>	<i>54,3%</i>	<i>-6,1 p.p.</i>	<i>54,7%</i>	<i>57,2%</i>	<i>-2,5 p.p.</i>
Custo Fixo (Contêineres)³	(162,9)	(146,0)	11,5%	(483,1)	(434,8)	11,1%

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).

³ Custo Fixo (Contêineres) – Composto pelos custos de *running costs* (manutenção, seguros e pessoal [marítimos]), combustível, custos portuários, afretamento de navios e outros custos fixos.

Aumento de CSP por conta do aumento do volume transportado, movimentação de vazios e mudança no mix de portos operados, conforme detalhamento a seguir:

3T25 x 3T24

■ Custo Variável (Contêineres)

■ Custo Variável de Contêineres 35,1% superior vs. 3T24, explicado pelos seguintes fatores:

- Aumento nos custos de movimentação de contêineres (+53,5% vs. 3T24), devido ao aumento de volume movimentado no período, operação em terminais com custos de *handling* mais elevado e reposicionamento de contêineres vazios;
- Incremento de 26,4% na linha de transporte rodoviário de curta distância, relacionado diretamente ao aumento de volume nas operações intermodais (+26,0% vs. 3T24), que suportaram o crescimento de volume da Cabotagem com modalidade porta-a-porta;
- Acréscimo também na linha despesas com contêineres (81,3%), atrelado ao reposicionamento de contêineres vazios e *depots* mais distantes dos terminais portuários.

■ Custo Fixo (Contêineres)

■ Custos fixos aumentaram 11,5% no 3T25, principalmente por:

- Os custos portuários apresentaram aumento de 155,3% vs. 3T24, decorrente do mix de portos e da reformulação do SEA, após o fim do SSN, com a inclusão de mais um navio e a adição da escala em Salvador. Além disso, os custos portuários do 3T24 haviam sido menores devido ao impacto das omissões de escalas, diante do cenário de portos congestionados no Brasil, cenário esse que apresentou melhora em 2025, com consequente regularização da aderência ao cronograma de escalas;
- Aumento na linha de combustível atrelado, sobretudo, a um navio a mais no SEA e ao menor número de omissões, comparado ao 3T24, gerando uma maior quantidade de milhas navegadas no trimestre.

Bunker

Preço Médio do Bunker MM	3T25	3T24	3T25 vs. 3T24	9M25	9M24	9M25 vs. 9M24
Bunker (US\$)	516	624	-17,3%	528	638	-17,2%
Taxa de câmbio (R\$)	5,45	5,54	-1,7%	5,65	5,24	7,9%
Bunker (R\$)	2.811	3.459	-18,7%	2.985	3.342	-10,7%

Preço Médio do Bunker por Tonelada (R\$)



Gráfico de mar/19 até set/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	3T25	3T24	3T25 vs. 3T24	9M25	9M24	9M25 vs. 9M24
Receita Operacional Líquida	533,4	447,8	19,1%	1.483,0	1.249,2	18,7%
Custo dos Serviços Prestados	(439,3)	(350,8)	25,2%	(1.155,2)	(970,0)	19,1%
Despesas Operacionais	(19,1)	(4,1)	365,1%	(55,4)	(29,6)	86,9%
AFRMM	23,8	22,0	8,2%	60,8	62,2	-2,3%
Depreciação e Amortização	(40,7)	(43,5)	-6,4%	(124,7)	(119,4)	4,4%
EBIT	58,0	71,4	-18,7%	208,4	192,3	8,4%
<i>Margem EBIT</i>	<i>10,9%</i>	<i>15,9%</i>	<i>-5,1 p.p.</i>	<i>14,1%</i>	<i>15,4%</i>	<i>-1,3 p.p.</i>
(+) Depreciação e Amortização	40,7	43,5	-6,4%	124,7	119,4	4,4%
EBITDA	98,8	114,9	-14,0%	333,2	311,8	6,9%
<i>Margem EBITDA</i>	<i>18,5%</i>	<i>25,7%</i>	<i>-7,1 p.p.</i>	<i>22,5%</i>	<i>25,0%</i>	<i>-2,5 p.p.</i>
AFRMM Não Recorrente	0,0	0,0	n.a.	0,0	0,0	n.a.
Cut off	6,2	14,9	-58,1%	11,0	22,7	-51,5%
EBITDA Ajustado ¹	105,0	129,8	-19,1%	344,2	334,5	2,9%
<i>Margem EBITDA Ajustado</i>	<i>19,7%</i>	<i>29,0%</i>	<i>-9,3 p.p.</i>	<i>23,2%</i>	<i>26,8%</i>	<i>-3,6 p.p.</i>

¹ EBITDA Ajustado no 3T25 é composto pelo EBITDA mais o *cut off* de R\$ 6,2 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.

3T25 x 3T24

O EBITDA Ajustado e margem EBITDA Ajustado da Navegação apresentaram redução de 19,1% e 9,3 p.p, respectivamente, em relação ao 3T24. Esse resultado foi impactado, principalmente, pela Cabotagem que, embora tenha alcançado recorde histórico de volume no trimestre, vem sofrendo com o desequilíbrio entre oferta e demanda, trazendo pressão sobre a receita unitária. Além disso, o aumento de volume do trimestre traz consigo os custos variáveis que suportam a operação, que representaram 81,1% do aumento do CSP da Navegação.

9M25 x 9M24

No acumulado do ano, o EBITDA Ajustado da Navegação cresceu 2,9% beneficiado pelo aumento da ROL, com destaque para o *Feeder*. A margem EBITDA Ajustado reduziu 3,6 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 2T25 quanto no 3T25. Esse efeito se somou ao aumento de 19,1% no CSP e 86,8% das despesas operacionais 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 3T25, 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. Além disso, a torre de Soluções Integradas manteve, neste ano, 100% na retenção de clientes, incluindo extensão de contratos, evidenciando a qualidade e consistência do serviço oferecido.

EBITDA Soluções Integradas

EBITDA Soluções Integradas R\$ MM	3T25	3T24	3T25 vs. 3T24	9M25	9M24	9M25 vs. 9M24
Receita Operacional Líquida	17,3	12,4	39,6%	45,0	43,0	4,7%
Custos dos Serviços Prestados	(10,4)	(6,7)	54,6%	(24,3)	(22,0)	10,4%
Outras Receitas (Despesas) Operacionais	(0,6)	(0,2)	176,8%	(1,4)	(0,4)	292,9%
Depreciação e Amortização	(1,0)	(1,0)	1,2%	(3,0)	(4,9)	-38,7%
EBIT	5,4	4,5	19,4%	16,3	15,7	3,9%
<i>Margem EBIT</i>	<i>31,0%</i>	<i>36,2%</i>	<i>-5,3 p.p.</i>	<i>36,3%</i>	<i>36,6%</i>	<i>-0,3 p.p.</i>
(+) Depreciação e Amortização	1,0	1,0	1,2%	3,0	4,9	-38,7%
EBITDA	6,4	5,5	16,1%	19,4	20,7	-6,3%
<i>Margem EBITDA</i>	<i>36,8%</i>	<i>44,3%</i>	<i>-7,5 p.p.</i>	<i>43,0%</i>	<i>48,0%</i>	<i>-5,1 p.p.</i>

3T25 x 3T24

No 3T25, o resultado foi beneficiado, sobretudo, pela entrada de novos projetos, os quais representaram 50% do aumento do EBITDA do trimestre. Em contrapartida, o aumento da estrutura de custos pela implementação do *business plan* da nova diretoria, reduziu a Margem EBITDA do período.

9M25 x 9M24

No acumulado do ano, a área de novos projetos teve crescimento de 245% em seu EBITDA vs. 9M24. Além disso, a área continua a agregar valor às demais torres de negócio da Companhia, integrando os serviços de seus clientes nos demais modais logísticos.

Terminal de Vila Velha (TVV)

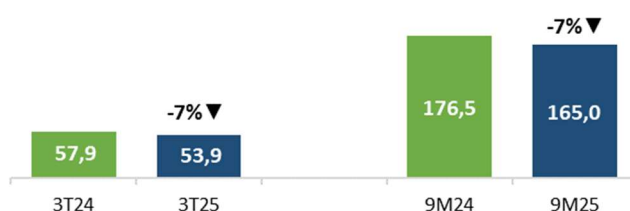
No terceiro trimestre de 2025, o TVV apresentou avanços operacionais relevantes que reforçam sua estratégia de ser um terminal multipropósito. A produtividade¹ do terminal cresceu 33,5% em relação ao 3T24, impulsionada pela conclusão das obras de *retrofit* em setembro de 2024. Houve a primeira operação de betume, ampliando a diversidade de cargas não só do terminal, mas também o Estado do Espírito Santo. Destaca-se ainda a operação do maior navio graneleiro já recebido pelo TVV, um Panamax proveniente da China, com 83 mil tons de porte bruto, operado no Berço Público com suporte dos guindastes MHC do terminal, que contam com tecnologia pioneira no Brasil, contribuindo para ganhos de eficiência e competitividade.

Nos volumes de movimentação de contêineres, a redução de exportação de café, 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. O granito (chapa), que tem como principal mercado consumidor os EUA, foi impactado pelo atual cenário geopolítico.

Os volumes de carga geral, por sua vez, registraram crescimento no período, impulsionado pelos volumes na movimentação de granel, granito (bloco) e veículos no trimestre, resultado da recuperação de clientes que haviam sido impactados pelas restrições temporárias de capacidade operacional (berço e pátio), em 2024, fortalecendo a competitividade do terminal no cenário regional.

Volumes TVV

Movimentação de Contêineres (Mil boxes)



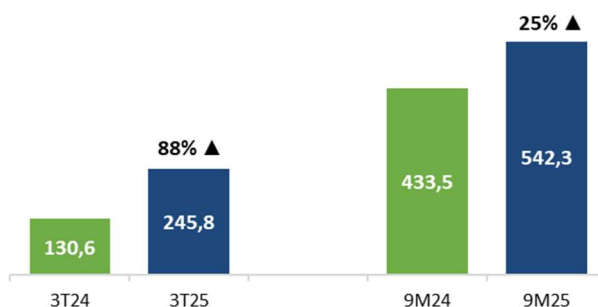
3T25 x 3T24

- No 3T25, houve queda no volume de movimentação de contêineres, principalmente devido à redução na exportação de café, um dos principais produtos exportados pelo Espírito Santo, dado que o preço do café no mercado internacional, em 2025, não favoreceu a realização das exportações, quando comparado aos níveis de 2024. Além disso, houve também redução da exportação de granito (chapa) devido à baixa demanda nos principais centros consumidores (EUA), afetado pelo contexto geopolítico adverso no período;

¹ Movimentação de contêiner por hora.

- O volume de importação de contêineres ficou em linha com o período comparativo, +0,4% vs. 3T24. Houve omissões de escalas de armadores no trimestre, decorrentes de conflitos geopolíticos internacionais, que afetaram indiretamente o fluxo de importações;
- Redução na linha de vazios e remoções, reflexo da demanda dos clientes para reposicionamento² de boxes de/para Vitória no período.

Movimentação de Carga Geral (Mil Toneladas)



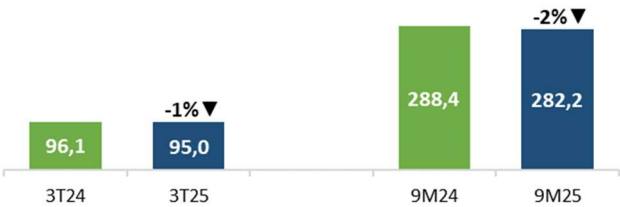
3T25 x 3T24

- No 3T25, a movimentação de carga geral apresentou crescimento de 88%, beneficiada principalmente pelas linhas de granel, granito, veículos e produtos siderúrgicos:
 - O granel registrou 156,1 mil tons (+77,1% vs. 3T24), impulsionado pela recuperação de cargas no mercado e a operação do maior navio já operado no terminal, como comentado anteriormente. A embarcação vinda da China trouxe uma carga de 33 mil tons de fertilizantes, que contou com o apoio de guindastes MHC do TVV na operação;
 - O volume de granito foi maior em 613,9% (vs. 3T24), através do esforço comercial de recuperação de clientes que estavam operando em outros berços durante o período do *retrofit*, encerrado em setembro/2024;
 - Na linha de veículos, o volume cresceu 121,6% (vs. 3T24), pela atuação comercial de recuperação de clientes que não operavam no terminal nos últimos anos;
 - Houve crescimento de 9,3% na linha de produtos siderúrgicos, com destaque para o volume de tubos para indústria *offshore*.

² 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.

Receita TVV (ROL)

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



3T25 x 3T24

A ROL do TVV teve redução de 1% em relação ao período comparativo, sobretudo por:

- Redução da receita de movimentação de contêineres e receita dos serviços acessórios, diretamente relacionada à redução de volumes;
- A receita de carga geral cresceu 71,0% no trimestre, dada retomada dos volumes, comentada acima, e receita da operação de tubos, que tem maior valor agregado, compensando parcialmente a queda da ROL do TVV.

Custo dos Serviços Prestados (CSP) TVV

Custo dos Serviços Prestados R\$ MM	3T25	3T24	3T25 vs. 3T24	9M25	9M24	9M25 vs. 9M24
Custo dos Serviços Prestados	(53,1)	(50,0)	6,2%	(159,4)	(155,5)	2,5%
Carga e descarga	(22,7)	(23,2)	-2,1%	(69,1)	(75,9)	-8,9%
Pessoal	(19,1)	(16,7)	14,3%	(57,3)	(50,1)	14,3%
Outros	(11,2)	(10,0)	11,9%	(33,0)	(29,6)	11,8%

3T25 x 3T24

O CSP aumentou 6,2% no período, conforme descrito a seguir:

- A linha de Pessoal foi impactada, sobretudo, pelo acordo coletivo de 2024, refletido no 3T25, e reajuste de benefícios;
- Na linha de carga e descarga, o menor custo está atrelado a redução do volume de movimentação de contêineres, comentado anteriormente.

EBITDA TVV

EBITDA TVV R\$ MM	3T25	3T24	3T25 vs. 3T24	9M25	9M24	9M25 vs. 9M24
Receita Operacional Líquida	95,0	96,1	-1,2%	282,2	288,4	-2,1%
Custo dos Serviços Prestados	(53,1)	(50,0)	6,2%	(159,4)	(155,5)	2,5%
Despesas Operacionais	(3,0)	(4,7)	-36,5%	(6,0)	(5,9)	0,5%
Depreciação e Amortização	(8,5)	(7,2)	17,5%	(24,7)	(19,3)	28,2%
EBIT	30,5	34,2	-11,0%	92,1	107,6	-14,4%
<i>Margem EBIT</i>	<i>32,1%</i>	<i>35,6%</i>	<i>-3,6 p.p.</i>	<i>32,6%</i>	<i>37,3%</i>	<i>-4,7 p.p.</i>
(+) Depreciação e Amortização	8,5	7,2	17,5%	24,7	19,3	28,2%
EBITDA	39,0	41,5	-6,1%	116,9	126,9	-7,9%
<i>Margem EBITDA</i>	<i>41,0%</i>	<i>43,2%</i>	<i>-2,1 p.p.</i>	<i>41,4%</i>	<i>44,0%</i>	<i>-2,6 p.p.</i>
Ajuste de Eventos Não-recorrentes	0,0	0,0	n.a.	0,0	0,0	n.a.
EBITDA Ajustado	39,0	41,5	-6,1%	116,9	126,9	-7,9%
<i>Margem EBITDA Ajustado</i>	<i>41,0%</i>	<i>43,2%</i>	<i>-2,1 p.p.</i>	<i>41,4%</i>	<i>44,0%</i>	<i>-2,6 p.p.</i>

3T25 x 3T24 e 9M25 x 9M24

O EBITDA e margem EBITDA apresentaram redução de 6,1% e 2,2 p.p., respectivamente, relacionados à queda de volume de movimentação de contêineres, que possui margem de contribuição maior, e aumento dos custos, sobretudo, pelo impacto do acordo coletivo (ACT).



Transporte Rodoviário de Cargas

O terceiro trimestre de 2025 foi marcado pela continuidade do processo de *turnaround* da Tecmar e pela implementação da estratégia de transformação em operador multimodal, com foco na diversificação dos negócios. No segmento de carga fracionada (*Less than Truckload* – LTL), especialidade da Tecmar, foi dada continuidade ao plano de reestruturação baseado 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 8 p.p. vs. 3T24, e aumento da carteira de clientes em 6,6% vs. 3T24. Destaque também para a continuidade do ganho de sinergias da Tecmar com a Log-In e recorde na atuação de forma conjunta, movimentando 1.676 TEUs, um crescimento de 45,8% em relação ao mesmo período do ano anterior.

Entre as linhas de negócio, destaca-se a Tecmar Norte (antiga Oliva Pinto), que vem contribuindo para a integração das empresas do grupo por meio da oferta de serviços de armazenagem na região Norte. Por outro lado, os segmentos de carga lotação (*Full Truckload* – FTL) e carga fracionada (*Less than Truckload* – LTL) continuam enfrentando um ambiente competitivo, com volumes ainda abaixo dos registrados no 3T24, embora apresentem sinais de recuperação desde o primeiro trimestre de 2025. A carga fracionada, relevante pela sua capilaridade — com 750 rotas e 52 filiais — apresentou melhora no nível de serviço, como citado acima, desde o final de 2024.

EBITDA Transporte Rodoviário de Cargas

EBITDA Transporte Rodoviário de Cargas R\$ MM	3T25	3T24	3T25 vs. 3T24	9M25	9M24	9M25 vs. 9M24
Receita Operacional Líquida	148,6	151,0	-1,6%	407,0	430,3	-5,4%
Custos dos Serviços Prestados	(137,3)	(132,0)	4,0%	(365,8)	(364,7)	0,3%
Outras Receitas (Despesas) Operacionais	(13,0)	(19,5)	-33,4%	(41,1)	(49,5)	-17,1%
Depreciação e Amortização	(7,8)	(13,9)	-43,9%	(28,7)	(31,9)	-9,9%
Mais Valia ¹	(2,4)	(2,4)	0,0%	(7,3)	(6,5)	13,0%
EBIT	(12,0)	(16,8)	-28,7%	(35,8)	(22,2)	61%
Margem EBIT	-8,1%	-11,1%	3,1 p.p.	-8,8%	-5,2%	-3,6 p.p.
(+) Depreciação e Amortização	7,8	13,9	-43,9%	28,7	31,9	-10%
(+) Mais Valia ¹	2,4	2,4	0,0%	7,3	6,5	13,0%
EBITDA	(1,7)	(0,5)	278,7%	0,2	16,1	-99,0%
Margem EBITDA	-1,2%	-0,3%	-0,9 p.p.	0,0%	3,7%	-3,7 p.p.
Cut off	(0,7)	0,9	n.a.	(1,2)	2,8	n.a.
Ajustes de Eventos Não-recorrentes	0,0	0,9	-100%	(3,5)	3,8	n.a.
Revisão da Aquisição - Oliva Pinto	0,0	0,0	n.a.	4,0	2,8	41%
EBITDA Ajustado ²	(2,4)	1,3	-278,9%	(0,6)	25,5	-102,4%
Margem EBITDA Ajustado	-1,6%	0,9%	-2,5 p.p.	-0,1%	5,9%	-6,1 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 3T25 é composto pelo EBITDA mais o cut off de -R\$ 0,7 milhão 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.

3T25 x 3T24 e 9M25 x 9M24

- A ROL do Transporte Rodoviário de Cargas apresentou uma leve redução 1,6%, 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 3T24;
- No 3T25, mesmo com os custos dos novos caminhões operando plenamente no período, o CSP da Tecmar apresentou aumento de apenas 4,0%, demonstrando o aprimoramento dos processos de gestão de custos mencionado no plano de *turnaround*;
- O EBITDA ajustado do 3T25 ficou inferior ao 3T24 em função, principalmente, da queda de receita da carga fracionada e lotação. Apesar dos resultados positivos da Tecmar Norte e demais linhas de negócio, o resultado abaixo do esperado 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	3T25	3T24	9M25	9M24
Investimentos de capital	0,9	19,1	1,2	226,3
Investimentos recorrentes	26,0	10,7	51,9	52,8
Total	26,9	29,9	53,2	279,1

3T25 x 3T24

No 3T25, ocorreram investimentos de capital em tecnologia, como melhorias nos sistemas da Companhia e no ERP da Tecmar. O montante de investimentos recorrentes foi, sobretudo, pela compra de materiais para as docagens dos navios que estão programadas para 2026, modernização de sistemas de faturamento e continuidade operacional dos navios.

No 3T24, ocorreram investimentos de capital de R\$19,1 milhões, decorrentes principalmente da execução do Projeto de Expansão da Frota (Tecmar e Oliva Pinto), e da etapa final de *retrofit* do projeto de modernização do TVV. O montante de investimentos recorrentes decorreu da docagem programada do navio Log-In Discovery e continuidade operacional dos navios.

9M25 x 9M24

No 9M25, 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.

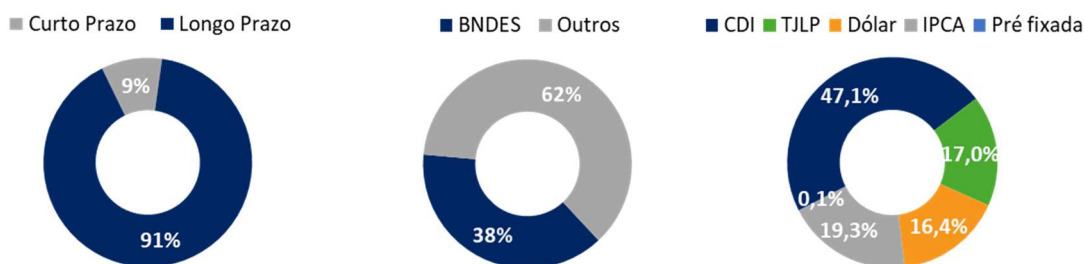
Já no 9M24, o CAPEX foi composto principalmente pela parcela de pagamento do navio contêiner Log-In Experience e o Projeto de Expansão da Frota (Tecmar e Oliva Pinto).

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

Dívida R\$ MM	30/09/2024	31/12/2024	31/03/2025	30/06/2025	30/09/2025
BNDES - Construção Naval Descontinuada	399,9	413,3	386,2	365,1	349,2
BNDES - Navios em Operação	207,4	214,0	196,8	183,3	172,7
Capital de Giro	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Debêntures	236,9	212,4	220,1	219,1	513,8
Notas Comerciais	724,1	728,9	753,8	712,0	443,6
Tecmar	0,0	0,0	0,0	89,7	88,6
Dívida Bruta ¹	1.568,4	1.568,6	1.556,9	1.569,2	1.568,0
Caixa	381,9	328,9	367,5	328,1	301,7
Dívida Líquida	1.186,5	1.239,7	1.189,4	1.241,1	1.266,2
Ebitda UDM	544,8	633,1	654,9	685,3	687,2
Dívida Líquida/EBITDA UDM	2,2 x	2,0 x	1,8 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.

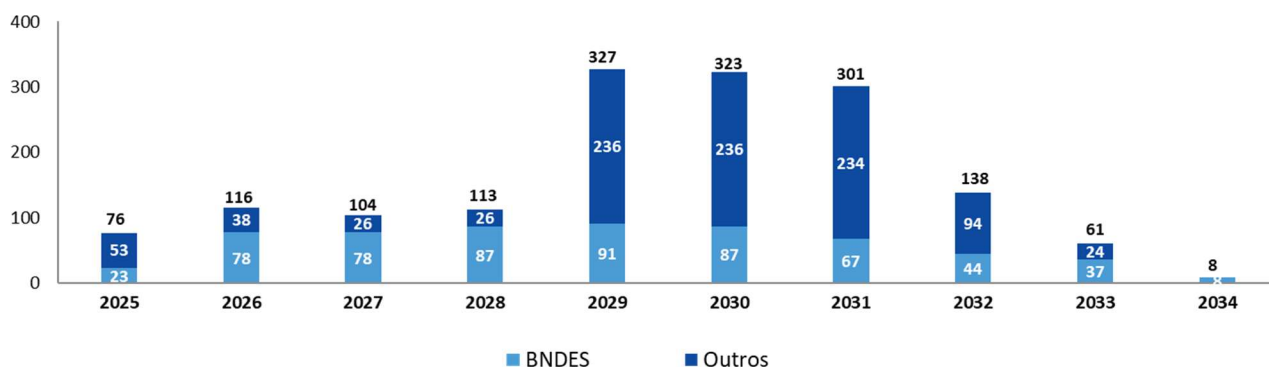
Abertura da Dívida por Prazo, por Credor e por Indexador



Em 30 de setembro de 2025, a Companhia possuía uma dívida líquida de R\$ 1.266,2 milhão e uma dívida bruta de R\$ 1.568,0 milhão, com custo médio de 11,55% a.a., sendo 91% 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) - 3T25³



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.

³ Saldo em 30/09/2025.

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 aos 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)

- Participação no D°GREES Symposium 2025 (*Corporate Decarbonization: Five Years Of Reflection And Future Outlook*), promovido pela Universidade de Hamburgo, sendo a Log-In parte do estudo de 19 empresas de distintas regiões do mundo ao longo dos últimos 5 anos;
- Conformidade total da Tecmar na auditoria de certificação SASSMAQ (sistema de avaliação da ABIQUIM que avalia a performance de Saúde, Segurança, Meio Ambiente e Qualidade na cadeia logística).

Social (S)

- Programa +: 2º lugar na categoria Melhor Estratégia de *Employer Branding* aliada à inclusão e diversidade;
- A Unilog-In foi reconhecida internacionalmente como *Best Corporate Learning University* pelo *Brandon Hall Group*. Em parceria com a CrossKnowledge, conquistou o prêmio prata;
- 2º Lugar no prêmio das melhores práticas em gestão de pessoas no segmento do transporte e logística;
- Primeiro programa de estágio na Tecmar.

Governança (G)

- Pelo 4º ano consecutivo, o Jurídico da Log-In recebeu o Certificado AB2L Infinite de Inovação Jurídica;
- Aprovação da Política Interna de Direitos Humanos com normativas internas e treinamento para toda Companhia;
- Envio dos planos de ação da Companhia para concorrer ao selo do Pacto pela Sustentabilidade do Ministério de Portos e Aeroportos, iniciativa criada para promover práticas ESG e reduzir impactos ambientais no setor portuário e aeroportuário.

Eventos Subsequentes

Aquisição Imobiliária

Em 20 de outubro de 2025, a Log-In informou ao mercado que sua subsidiária, Tecmar Transportes Ltda., celebrou o Instrumento Particular de Compromisso de Compra e Venda de Bem Imóvel para adquirir um imóvel comercial localizado em Manaus de propriedade da Gradiente S.A.

O montante da Operação é de até R\$ 40 milhões (quarenta milhões de reais), deduzidos os encargos, tributos e demais custos incidentes, os quais serão pagos após o cumprimento de todas as condições precedentes necessárias para a conclusão da operação.

A Companhia entende que a operação vai capturar sinergias estratégicas e necessárias para a expansão dos negócios da Tecmar na região, permitindo ampliar a oferta de serviços logísticos, incluindo transporte, armazenagem, *pré-stacking* de contêineres, se consolidando ainda mais como uma solução logística relevante e eficiente para indústria e varejo no polo industrial de Manaus.

Anexo I - Composição do EBITDA Consolidado

Composição do EBITDA R\$ MM	3T25	3T24	3T25 vs. 3T24	9M25	9M24	9M25 vs. 9M24
Navegação Costeira	98,8	114,9	-14,0%	333,2	311,8	6,9%
Terminal de Vila Velha (TVV)	39,0	41,5	-6,1%	116,9	126,9	-7,9%
Soluções Integradas	6,4	5,5	16,1%	19,4	20,7	-6,3%
Transporte Rodoviário de Cargas	(1,7)	(0,5)	278,7%	0,2	16,1	-99,0%
G&A e Outras Despesas ¹	7,2	(13,8)	-152,6%	9,7	(50,3)	n.a.
EBITDA	149,6	147,7	1,3%	479,3	425,2	12,7%
Cut off ²	5,6	15,8	-64,8%	9,8	25,5	-61,6%
Ajustes de Eventos Não-recorrentes ³	0,0	0,9	-100,0%	(3,5)	3,8	n.a.
Revisão da aquisição - Oliva Pinto ⁴	0,0	0,0	n.a.	4,0	2,8	5,7%
EBITDA Ajustado	155,2	164,3	-5,6%	489,5	457,3	7,1%

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 de R\$ 5,6 milhões, sendo R\$ 6,2 milhões na Navegação Costeira e -R\$ 0,7 milhão no Transporte Rodoviário de Cargas.

³ **Ajustes de Eventos Não-Recorrentes**: Não houve ajustes de efeitos não-recorrentes no 3T25.

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	3T25	3T24	9M25	9M24
Lucro (Prejuízo)	19,4	(13,0)	70,9	2,7
IR/CSLL	18,6	25,8	84,7	13,5
Resultado Financeiro	42,8	58,6	110,4	202,4
Depreciação e Amortização	68,7	76,3	213,1	206,5
EBITDA	149,6	147,7	479,3	425,2
Ajustes de Eventos Não-recorrentes ¹	0,0	0,9	(3,5)	3,8
Cut off ²	5,6	15,8	9,8	25,5
Revisão da aquisição - Oliva Pinto ³	0,0	0,0	4,0	2,8
EBITDA Ajustado	155,2	164,3	489,5	457,3

¹ **Ajustes de Eventos Não-Recorrentes**: Não houve ajustes de efeitos não-recorrentes no 3T25.

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 de R\$ 5,6 milhões, sendo R\$ 6,2 milhões na Navegação Costeira e -R\$ 0,7 milhão 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	30/09/2025	30/09/2024
R\$ MM		
Lucro (Prejuízo) do exercício	70,9	2,7
Ajustes por:		
Resultado de equivalência patrimonial	-	-
Depreciação e amortização	212,9	206,9
Imposto de renda e contribuição social	84,7	(32,5)
Provisão (reversão) para riscos e correção monetária	(117,9)	(7,1)
Constituição (reversão) para perda de crédito esperada – PCE	(0,1)	(4,1)
Provisão de operacionais	33,5	5,2
Despesa com plano de opção de ações	0,0	0,6
Juros, encargos e variação cambial, líquidas	196,7	138,0
Recursos com subvenção – AFRMM aplicados	(60,8)	62,2
Rendimentos sobre aplicações financeiras	(27,4)	(38,1)
Provisão de participação no resultado	24,9	19,2
Sinistro a recuperar	(2,2)	(0,1)
Realização de mais e menos valia pela aquisição de novos negócios	10,0	11,8
Outros	8,4	(7,2)
Variações de ativos e passivos:		
Contas a receber de clientes e valores a receber de partes relacionadas	(51,0)	(27,1)
Estoques	(6,3)	(12,8)
Tributos a recuperar ou compensar	(45,6)	(32,2)
Fundo da Marinha Mercante - AFRMM	16,9	(69,9)
Outros ativos	(59,4)	(36,2)
Depósitos judiciais	7,2	(4,0)
Salários e encargos sociais	(8,0)	(12,9)
Impostos e contribuições a recolher	(6,1)	65,5
Fornecedores e valores a pagar a partes relacionadas	124,8	578,8
Pagamentos de provisão para riscos	(3,9)	(4,0)
Outros passivos	(6,6)	9,6
Imposto de renda e contribuição social pagos	(24,1)	(36,5)
Fluxo de caixa das atividades operacionais	371,5	775,8
Aquisição de participação acionária	(29,2)	(13,4)
Adições ao imobilizado e intangível	(121,8)	(295,7)
Aplicações financeiras e resgates, líquidas	4,4	103,7
Fluxo de caixa das atividades de investimento	(146,6)	(205,5)
Fluxo de caixa das atividades de financiamento	(275,1)	(685,5)
Aumento (redução) no caixa e equivalentes	(50,2)	(115,1)
Caixa e equivalentes no início do exercício	289,8	436,4
Caixa e equivalentes no final do exercício	239,6	321,3

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

Ativo			Passivo		
	30/09/25	30/09/24		30/09/25	30/09/24
CIRCULANTE			CIRCULANTE		
Caixa e Equivalentes de Caixa	239,6	321,3	Empréstimos, Financiamentos e Debêntures	283,6	249,5
Aplicações Financeiras	29,7	28,5	Obrigações com Arrendamento Mercantil	106,0	86,3
Contas a Receber	402,0	351,0	Fornecedores e Provisões Operacionais	311,0	232,2
Partes Relacionadas	48,5	41,7	Partes Relacionadas	20,4	15,7
Estoques	77,5	73,6	Impostos e Contribuições a Recolher	113,2	74,5
Tributos a Recuperar ou Compensar	130,9	84,1	Salários e Encargos Sociais	90,8	76,6
AFRMM	14,1	15,4	Aquisição de participação acionária	35,2	40,7
Sinistros a recuperar	4,7	2,3	Outros	7,6	16,7
Outros	148,7	83,0		968,0	792,2
	1.095,8	1.000,9			
NÃO CIRCULANTE			NÃO CIRCULANTE		
Aplicações Financeiras	32,4	32,2	Empréstimos, Financiamentos e Debêntures	1.407,0	1.424,7
Contas a Receber	68,5	-	Aquisição de participação acionária	76,4	95,9
Imposto de Renda e Contribuição Social Diferidos	523,7	487,9	Obrigações com Arrendamento Mercantil	242,1	187,4
Tributos a Recuperar ou Compensar	-	-	Provisões para Riscos	136,0	268,2
Depósitos Judiciais	22,1	29,0	Imposto de Renda e Contrib. Social Diferidos	93,3	33,7
Ativo indenizável	206,6	214,3	Provisões Operacionais	-	-
AFRMM	173,3	105,5	Outros	3,1	3,9
Direito de Uso - Arrendamento Mercantil	347,6	260,2		1.957,9	2.013,8
Outros	0,1	3,9			
	1.374,3	1.132,9	PATRIMÔNIO LÍQUIDO		
Investimentos			Capital Social	1.324,2	1.324,2
Imobilizado	1.408,1	1.492,0	Reservas	38,4	38,4
Ativos Intangíveis	113,7	115,7	Ações em Tesouraria	(50,9)	(50,9)
	1.521,9	1.607,7	Prejuízos Acum. e Ajuste de Conversão	(246,3)	(368,0)
	2.896,1	2.740,7	Reserva de hedge	10,2	0,0
			Ajustes acumulados de conversão	(9,8)	(8,3)
				1.065,8	935,4
			Não Controladores	0,2	0,2
TOTAL DO ATIVO	3.991,9	3.741,5	TOTAL DO PASSIVO	3.991,9	3.741,5



Anexo V – Conciliação do EBITDA 3T25

Dados Econômico-Financeiros R\$ MM	3T25	3T24	3T25 vs. 3T24
Consolidado			
Receita Operacional Líquida	794,4	707,3	12,3%
<i>Cut off</i>	5,6	15,8	-64,8%
Ajustes de Eventos Não-recorrentes	0,0	0,9	-100,0%
Revisão da aquisição - Oliva Pinto	0,0	0,0	n.a.
EBITDA Ajustado ¹	155,2	164,3	-5,6%
Margem EBITDA Ajustado ²	19,5%	23,2%	-3,7 p.p.
Navegação Costeira			
Receita Operacional Líquida	533,4	447,8	19,1%
<i>Cut off</i>	6,2	14,9	-58,1%
Ajustes de Eventos Não-recorrentes	0,0	0,0	n.a.
EBITDA Ajustado ¹	105,0	129,8	-19,1%
Margem EBITDA Ajustado	19,7%	29,0%	-9,3 p.p.
TVV			
Receita Operacional Líquida	95,0	96,1	-1,2%
EBITDA	39,0	41,5	-6,1%
Ajustes de Eventos Não-recorrentes	0,0	0,0	n.a.
EBITDA Ajustado ¹	39,0	41,5	-6,1%
Margem EBITDA Ajustado ²	41,0%	43,2%	-2,1 p.p.
Soluções Integradas			
Receita Operacional Líquida	17,3	12,4	39,6%
EBITDA	6,4	5,5	16,1%
Margem EBITDA	36,8%	44,3%	-7,5 p.p.
Transporte Rodoviário de Cargas			
Receita Operacional Líquida	148,6	151,0	-1,6%
EBITDA	(1,7)	(0,5)	278,7%
<i>Cut off</i>	(0,7)	0,9	n.a.
Ajustes de Eventos Não-recorrentes	0,0	0,9	-100,0%
Revisão da aquisição - Oliva Pinto	0,0	0,0	n.a.
EBITDA Ajustado ¹	(2,4)	1,3	-278,9%
Margem EBITDA Ajustado	-1,6%	0,9%	-2,5 p.p.

¹ EBITDA Ajustado no 3T25 é composto pelo EBITDA mais o *cut off* de R\$ 5,6 milhões, sendo R\$ 6,2 milhões na Navegação Costeira e -R\$ 0,7 milhão 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 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 setembro 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	Serviço Expresso Amazonas (SEA)
Log-In Experience	Próprio	3.158	
Log-In Jacarandá	Próprio	2.800	
Log-In Evolution	Próprio	3.158	
Log-In Discovery	Próprio	2.550	Serviço Atlântico Sul (SAS)
Log-In Endurance	Próprio	2.800	
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.

