



login.



Release de Resultados

4T25

APRESENTAÇÃO DOS RESULTADOS

Quinta-feira, 12 de março de 2026 – 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 12/03/2026 no website de Relações com Investidores <https://ri.loginlogistica.com.br/>

Marcus Voloch

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 2025

Consolidado

- ROL do consolidado: R\$ 3.081,0 milhões (+10,2% vs. 2024);
- Ebitda Ajustado do consolidado: R\$ 687,2 milhões (+16,7% vs. 2024);
- Oitavo ano consecutivo de lucro na Companhia.

Navegação Costeira e Soluções Integradas

- Volume do transporte de contêineres¹: 776,9 Mil TEUS (+6,0% vs. 2024);
- Volume de operações intermodais: 146,2 mil operações (+15,2% vs. 2024);
- ROL da Navegação Costeira: R\$ 2.069,6 milhões (+19,9% vs. 2024);
- EBITDA Ajustado da Navegação Costeira: R\$487,0 milhões (+2,2% vs. 2024).

Terminal Portuário (TVV)

- Volume de carga geral: 929,7 mil tons (+30,1% vs. 2024);
- Volume de granel: 665,5 mil tons (+55,7% vs. 2024);
- Primeira operação de 15 mil tons de briquete, com integração entre transporte rodoviário, armazenagem e operação portuária, contribuindo para a diversificação de cargas do TVV.

Transporte Rodoviário de Cargas

- Volume de rodo cabotagem, 5,2 mil TEUs (+39% vs. 2024), reforçando a sinergia entre Tecmar e Navegação Costeira Log-In;
- Aumento de 5 p.p. do nível de serviço, comparado a 2024;
- Aquisição de imóvel com 30 mil m² em Manaus, aumentando a capacidade da Tecmar Norte;
- Tecmar reconhecida pelo compromisso com o Programa Na Mão Certa no enfrentamento à exploração sexual de crianças e adolescentes nas rodovias brasileiras.

ESG

- Selo Prata do Pacto pela Sustentabilidade do Ministério de Portos e Aeroportos;
- Avanço na agenda climática, com pontuação B no CDP *Climate Change*;
- Obtenção do selo OEA-Conformidade, certificação da Receita Federal que reconhece empresas da cadeia logística internacional com alto padrão de conformidade aduaneira e segurança física de cargas.

¹ Cabotagem, Feeder e Mercosul.

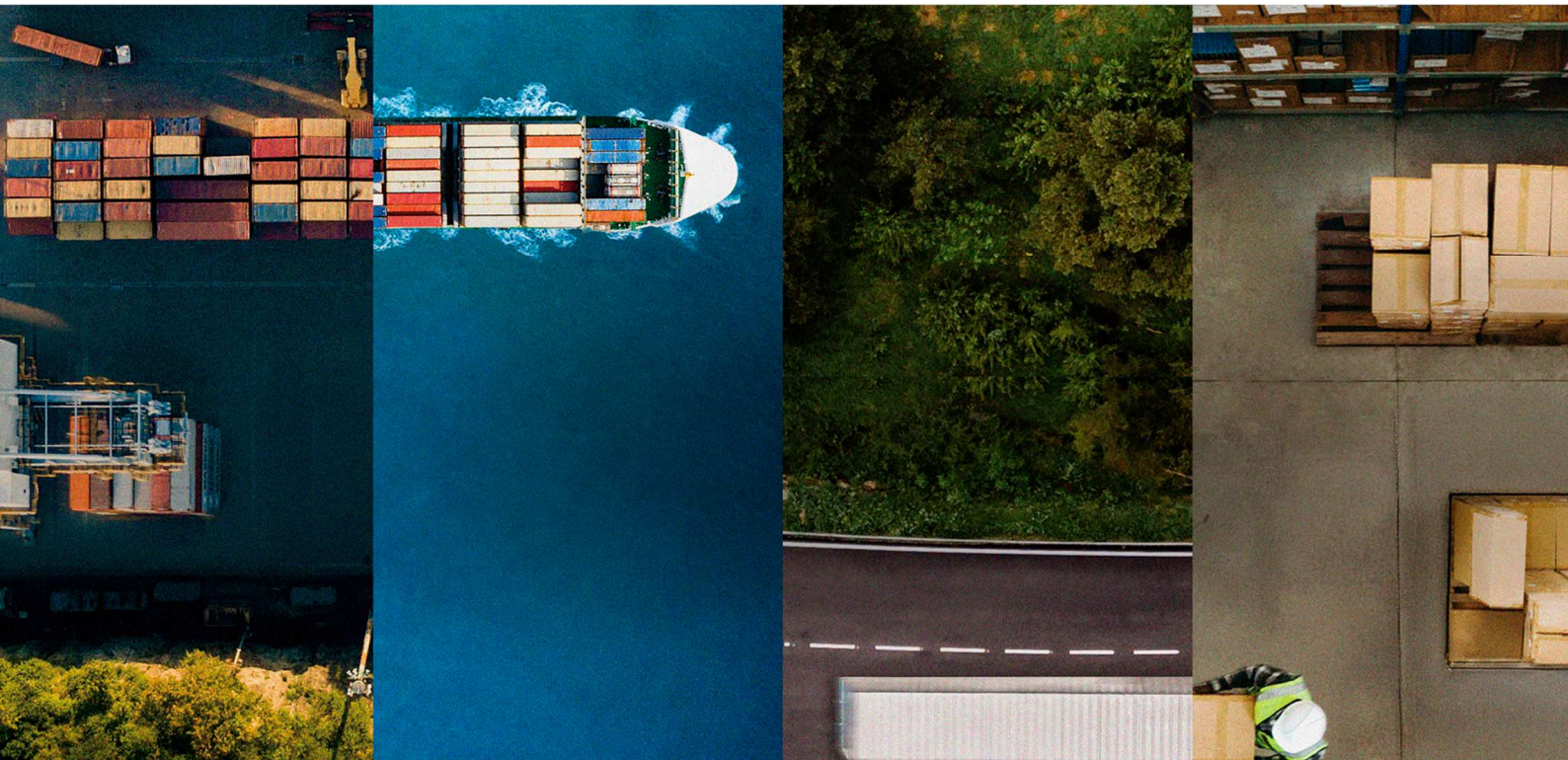
RESUMO FINANCEIRO E OPERACIONAL¹

Dados Econômico-financeiros R\$ MM	4T25	4T24	4T25 vs. 4T24	2025	2024	2025 vs. 2024
Consolidado						
Receita Operacional Líquida	863,8	784,9	10,1%	3.081,0	2.795,8	10,2%
EBITDA Ajustado ²	197,8	131,6	50,3%	687,2	588,9	16,7%
Margem EBITDA Ajustado ³	22,9%	16,8%	6,1 p.p.	22,3%	21,5%	0,8 p.p.
Navegação Costeira						
Receita Operacional Líquida	586,7	476,8	23,0%	2.069,6	1.726,0	19,9%
EBITDA Ajustado ²	142,9	142,2	0,5%	487,0	476,7	2,2%
Margem EBITDA Ajustado ³	24,4%	29,8%	-5,5 p.p.	23,5%	27,6%	-4,1 p.p.
TVV						
Receita Operacional Líquida	113,8	148,7	-23,4%	396,0	437,0	-9,4%
EBITDA Ajustado ²	51,1	38,6	32,4%	168,0	165,5	1,5%
Margem EBITDA Ajustado	44,9%	43,1%	1,8 p.p.	42,4%	43,8%	-1,4 p.p.
Soluções Integradas						
Receita Operacional Líquida	19,4	11,6	67,7%	64,5	54,6	18,1%
EBITDA	6,9	6,2	11,9%	26,3	26,9	-2,1%
Margem EBITDA	35,7%	53,5%	-17,8 p.p.	40,8%	49,2%	-8,4 p.p.
Transporte Rodoviário de Cargas						
Receita Operacional Líquida	143,9	147,8	-2,7%	550,9	578,2	-4,7%
EBITDA Ajustado ²	(7,6)	(21,4)	n.a.	(8,2)	4,1	n.a.
Margem EBITDA Ajustado	-5,3%	-14,5%	9,2 p.p.	-1,5%	0,7%	-2,2 p.p.
Dados Operacionais	4T25	4T24	4T25 vs. 4T24	2025	2024	2025 vs. 2024
Navegação - Contêineres Transportados (Mil TEUs)	200,1	173,3	15,5%	776,9	732,6	6,0%
TVV - Movimentação de Contêineres (Mil)	53,2	52,2	2,0%	218,2	228,7	-4,6%
TVV - Movimentação de Carga Geral (Mil Ton)	387,4	280,8	37,9%	929,7	714,3	30,1%
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 4T25 é composto pelo EBITDA mais o *cut off* de -R\$ 25,4 milhões, sendo -R\$ 24,6 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. Os ajustes de efeitos não-recorrentes foram na Navegação Costeira no valor de -R\$ 122,9 milhões devido à decisão judicial que confirmou a não incidência de PIS/COFINS sobre as operações de transporte para a Zona Franca de Manaus, acumulado de 2018 até 2024.



RESULTADO CONSOLIDADO

Resultado Consolidado R\$ MM	4T25	4T24	4T25 vs. 4T24	2025	2024	2025 vs. 2024
Receita Operacional Líquida	863,8	784,9	10,1%	3.081,0	2.795,8	10,2%
Custo dos Serviços Prestados	(607,4)	(561,6)	8,2%	(2.290,4)	(2.086,7)	9,8%
Despesas Operacionais ¹	62,2	(39,0)	n.a.	(53,7)	(161,8)	-66,8%
AFRMM	27,5	23,6	16,8%	88,3	85,8	3,0%
EBITDA	346,1	207,9	66,5%	825,2	633,1	30,3%
EBITDA (Ajustado) ²	197,8	131,6	50,3%	687,2	588,9	16,7%
Depreciação e Amortização	(72,6)	(75,1)	-3,4%	(285,8)	(281,6)	1,5%
EBIT	273,4	132,8	106,0%	539,4	351,5	53,5%
Resultado Financeiro	(28,0)	(66,3)	-57,8%	(138,3)	(268,8)	-48,5%
Receita Financeira	48,7	28,0	73,7%	79,7	71,9	10,8%
Despesa Financeira	(69,4)	(65,1)	6,6%	(248,6)	(267,2)	-7,0%
Variação Cambial	(7,2)	(29,2)	-75,2%	30,6	(73,4)	n.a.
EBT	245,5	66,5	269,4%	401,1	82,7	385,0%
IR / CSLL	(222,6)	(15,5)	1339,5%	(307,4)	(29,0)	960,0%
Lucro (Prejuízo)	22,9	51,0	-55,1%	93,7	53,7	74,5%

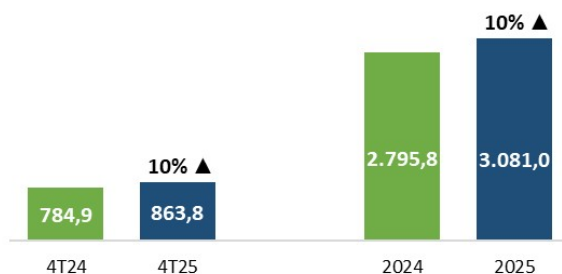
¹ A linha de Despesas Operacionais no 4T25 foi beneficiada pela receita operacional no valor de R\$ 122,9 milhões devido à decisão judicial que confirmou a não incidência de PIS/COFINS sobre as operações de transporte para a Zona Franca de Manaus, acumulado de 2018 até 2024, gerando um impacto financeiro positivo no período.

² EBITDA Ajustado no 4T25 é composto pelo EBITDA mais o *cut off* de -R\$ 25,4 milhões, sendo -R\$ 24,6 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. Os ajustes de efeitos não-recorrentes foram na Navegação Costeira no valor de -R\$ 122,9 milhões, referente ao acumulado de não incidência de PIS/COFINS de 2018 até 2024.



Receita Operacional Líquida

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



4T25 x 4T24

ROL do consolidado, R\$ 863,8 milhões (+ 10,1% vs. 4T24), beneficiada pela Navegação Costeira, conforme descrito a seguir:

- ROL da Navegação Costeira: R\$ 586,7 milhões (+ 23,0% vs. 4T24), positivamente impactada por:
 - Maior receita da Cabotagem para um quarto trimestre, atingindo +23,6% vs. 4T24, impulsionada pelo incremento de volume, apesar da menor receita média por contêiner transportado, como consequência da estratégia comercial de ampliação da base de clientes e mudança no mix de carga;
 - Maior ROL do *Feeder* para um quarto trimestre, um crescimento de 3,7% vs. 4T24, diretamente relacionada ao crescimento de volume (+4,1% vs. 4T24).

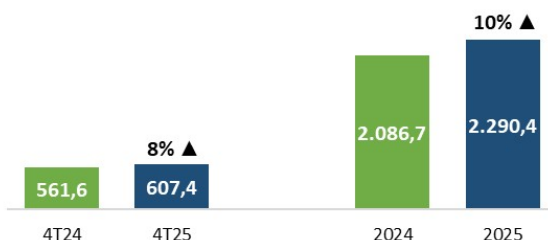
2025 x 2024

ROL do consolidado, R\$ 3.081,0 milhões (+ 10,2% vs. 2024), explicado pelos seguintes eventos:

- ROL da Navegação Costeira, R\$2.069,6 milhões (+ 19,9% vs. 2024), com destaque para a ROL do *Feeder*, crescimento de 45,7% vs. 2024, relacionado ao aumento de demanda *Feeder* em rotas com melhor ROL unitária, a partir do 2T25.

Custo dos Serviços Prestados

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



4T25 x 4T24

Aumento do CSP derivado, principalmente, da Navegação Costeira, com acréscimo de R\$ 90,5 milhões (+27,6%):

- Na Navegação Costeira, os custos variáveis cresceram em R\$ 67,6 milhões (+36,2% vs. 4T24). Parte relevante é explicada por 2 linhas: 1) maior custo de movimentação de contêineres decorrente do incremento de volume e operação em terminais com custos de *handling* mais elevados; e 2) no transporte rodoviário de curta distância, atrelado ao incremento de volume nas operações intermodais, as quais suportaram o aumento do volume da Cabotagem com modalidade porta-a-porta;
- Os custos fixos da Navegação Costeira tiveram um incremento de R\$ 22,9 milhões (+16,2% vs. 4T24), explicado principalmente por 2 fatores: 1) maior custo portuário do trimestre, impactado pela mudança no mix de portos e pela reformulação do Serviço Expresso Amazonas (SEA), após o fim do Serviço Shuttle Navegantes (SSN), no 2T25. Adicionalmente, os custos portuários do 4T24 haviam sido menores devido ao impacto das omissões de escalas, diante do cenário de portos congestionados no Brasil naquele período; e 2) maior custo em *running costs* (custos com marítimos, manutenção, suprimentos e seguros), principalmente pelo reajuste salarial de marítimos em setembro de 2025, com reflexo no 3T25;
- Por outro lado, o CSP da Tecmar apresentou uma redução de R\$ 28,5 milhões (-17,6% vs. 4T24), demonstrando o aprimoramento do processo de gestão de custos do plano de *turnaround*. Tal redução de custos compensou parcialmente o aumento do CSP do consolidado.

2025 x 2024

Aumento do CSP no acumulado explicado por:

- A variação no CSP da Navegação (+21,2% vs. 2024) se deve principalmente ao aumento dos custos variáveis a partir do 2T25, pelas mesmas linhas comentadas acima: movimentação de contêineres e transporte rodoviário de curta distância;
- No sentido oposto, no CSP da Tecmar, a redução apresentada no 4T25, mencionada anteriormente, ajudou a compensar parcialmente o aumento do CSP do consolidado no ano.

Despesas Operacionais

4T25 x 4T24

No 4T25, houve variação nas despesas operacionais de R\$ 101,1 milhões, revertendo a linha para um valor positivo, explicada pela receita operacional no valor de R\$122,9 milhões devido à decisão judicial que confirmou a não incidência de PIS/COFINS sobre as operações de transporte para a Zona Franca de Manaus, acumulado de 2018 até 2024, efeito não recorrente, gerando um impacto financeiro positivo no período.

Desconsiderando o impacto de tal evento não recorrente, as despesas operacionais cresceram R\$ 21,9 milhões, em relação ao 4T24, sobretudo por:

- No 4T24, as despesas operacionais foram positivamente impactadas pelo prêmio do BID relativo à folha de pagamento em novembro de 2024. Adicionalmente, na Tecmar, receitas não operacionais provenientes de créditos fiscais e reembolsos de seguros também contribuíram para uma menor despesa operacional no período.

AFRMM

(Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante)

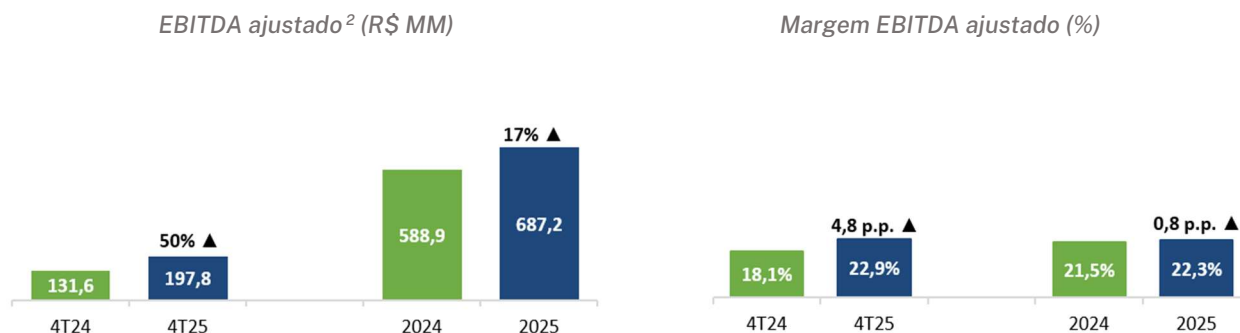
AFRMM R\$ MM	4T25	4T24	4T25 vs. 4T24	2025	2024	2025 vs. 2024
AFRMM do período	27,5	23,6	16,8%	88,3	85,8	3,0%
AFRMM Total	27,5	23,6	16,8%	88,3	85,8	3,0%

- Aumento de 16,8% na geração de AFRMM em comparação com o 4T24, motivado pelo incremento de volume das rotas geradoras de AFRMM.

EBITDA

EBITDA R\$ MM	4T25	4T24	4T25 vs. 4T24	2025	2024	2025 vs. 2024
EBITDA	346,1	207,9	66,5%	825,2	633,1	30,3%
Margem EBITDA	40,1%	26,5%	13,6 p.p.	26,8%	22,6%	4,1 p.p.
EBITDA Ajustado ¹	197,8	131,6	50,3%	687,2	588,9	16,7%
Margem EBITDA Ajustado	22,9%	18,1%	4,8 p.p.	22,3%	21,5%	0,8 p.p.

¹ EBITDA Ajustado no 4T25 é composto pelo EBITDA mais o *cut off* de -R\$ 25,4 milhões, sendo -R\$ 24,6 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. Os ajustes de efeitos não-recorrentes foram na Navegação Costeira no valor de -R\$ 122,9 milhões, referente ao acumulado de não incidência de PIS/COFINS de 2018 até 2024.



² Valores referentes ao EBITDA Ajustado

4T25 x 4T24

EBITDA ajustado e a Margem EBITDA ajustado cresceram 50,3% e 4,8 p.p, respectivamente, em relação ao período comparativo, devido aos seguintes fatores:

- No TVV, o EBITDA Ajustado apresentou aumento de 32,4%, beneficiado pela receita de carga geral, com destaque para o granel, que teve uma receita média maior;
- O EBITDA Ajustado foi beneficiado pela linha de Despesas Gerais e Administrativas (G&A), que variou positivamente em R\$ 38,4 milhões vs. 4T24, devido à reversão de despesas com contingências não materializadas, provisionadas no período da aquisição da Tecmar;
- O EBITDA ajustado da Tecmar apresentou uma melhora no trimestre, embora o resultado tenha continuado negativo. Essa melhora é justificada pelos resultados positivos da Tecmar Norte e uma leve retomada da carga fracionada (*Less than Truckload* – LTL). Ainda, a melhor gestão de custos, comentada acima, colaborou para o resultado do período;
- O EBITDA Ajustado da Navegação Costeira se manteve em linha com o período comparativo (+0,5% vs. 4T24), beneficiado pela desoneração de PIS/COFINS sobre as operações de transporte para a Zona Franca de Manaus, recorrente do período. Em contrapartida, a margem Ebitda Ajustado da Navegação Costeira apresentou redução de 5,5 p.p. vs 4T24, sobretudo pela Cabotagem que, embora tenha alcançado o maior volume para um quarto trimestre, sofreu com o desequilíbrio entre oferta e demanda, o que pressionou 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 (CSP).

2025 x 2024

EBITDA ajustado anual cresceu 16,7% e a Margem EBITDA ajustada aumentou 0,8 p.p, frente ao 2024, sobretudo por:

- No ano de 2025, 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\$ 114,1 milhões no período;
- A variação positiva do EBITDA ajustado da Navegação Costeira e do TVV compensaram a queda do EBITDA ajustado do Transporte Rodoviário de Cargas.

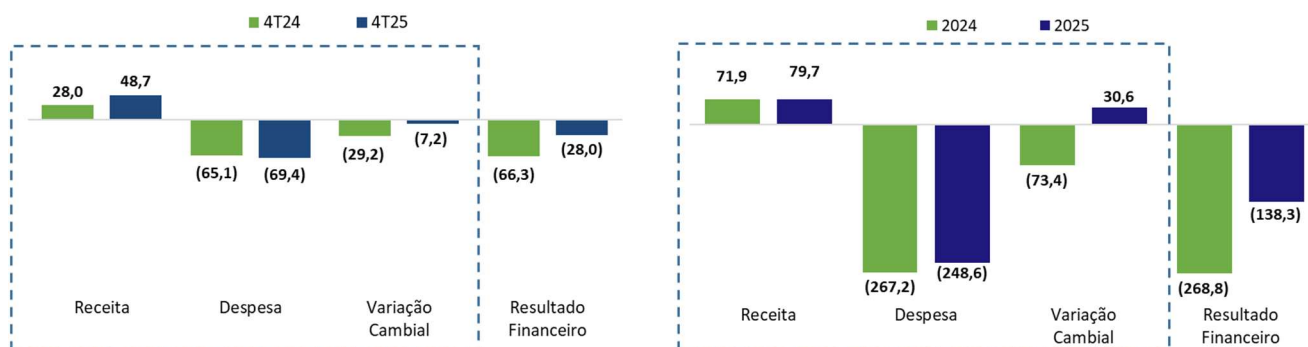
Receita e Custos atrelados ao dólar

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	4T25	4T24
Receitas atreladas ao Dólar (US\$)	273,3	312,8
Custos atrelados ao Dólar (US\$)	(92,9)	(106,7)
Saldo Operacional	180,5	206,0

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:

4T25 x 4T24

O Resultado Financeiro do 4T25 apresentou variação positiva de R\$ 38,3 milhões em comparação ao 4T24. O principal impacto no Resultado Financeiro veio da variação cambial sobre ativos e passivos, a qual foi maior em R\$ 22,0 milhões, 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 3T24 x 4T24 (+13,7%) *versus* uma valorização, porém em menor proporção, do Dólar perante o Real no 3T25 x 4T25 (+3,5%). A receita financeira variou positivamente em R\$ 20,7 milhões, relacionada à atualização da taxa Selic. As despesas financeiras, por sua vez, aumentaram em R\$ 4,3 milhões, em decorrência da realização de um *swap* do indexador da debênture do TVV, com o objetivo de otimizar o custo da dívida no longo prazo.

2025 x 2024

Em 2025, o Resultado Financeiro variou positivamente em R\$ 130,4 milhões, sobretudo pelo impacto positivo da variação cambial em R\$ 104,0 milhões, principalmente, assim como no trimestre, pelo ganho de variação cambial não realizada de parte do saldo da dívida de longo prazo junto ao BNDES e *leasing* de contêineres, atrelados ao Dólar. A despesa financeira diminuiu em R\$ 18,6 milhões, devido à reversão da atualização monetária da menos valia das contingências, reconhecidas no momento da aquisição da Tecmar. Por fim, houve aumento da receita financeira em R\$ 7,8 milhões, devido ao efeito comentado no 4T25.

Composição da Variação Cambial R\$ MM	4T25	4T24	2025	2024
Financiamentos BNDES em Dólar para construção de navios	(8,5)	(40,1)	36,1	(75,4)
Hedge Accounting	3,3	31,5	(31,1)	45,0
Leasing de contêineres	(6,2)	(15,8)	13,5	(29,5)
Sale and Lease Back	(0,1)	0,8	(0,2)	1,8
Contas Receber/Pagar e outros	4,3	(5,6)	12,3	(15,2)
Variação Cambial Total	(7,2)	(29,2)	30,6	(73,3)

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	4T25	4T24	4T25 vs. 4T24	2025	2024	2025 vs. 2024
Receita Operacional Líquida	863,8	784,9	10,1%	3.081,0	2.795,8	10,2%
Custo dos Serviços Prestados	(675,5)	(632,8)	6,7%	(2.559,3)	(2.351,6)	8,8%
Custos	(607,4)	(561,6)	8,2%	(2.290,4)	(2.086,7)	9,8%
Depreciação e Amortização	(68,0)	(71,2)	-4,4%	(268,8)	(264,9)	1,5%
Lucro Bruto	188,4	152,1	23,8%	521,8	444,1	17,5%
Receitas (Despesas) Operacionais	85,1	(19,4)	n.a.	17,7	(92,7)	n.a.
Comerciais e Administrativas	(39,9)	(25,3)	57,5%	(139,3)	(127,3)	9,5%
Outras	102,1	(13,6)	n.a.	85,6	(34,5)	n.a.
AFRMM	27,5	23,6	16,8%	88,3	85,8	3,0%
Depreciação e Amortização	(4,6)	(4,0)	15,2%	(16,9)	(16,7)	1,4%
Lucro Operacional	273,4	132,8	106,0%	539,4	351,5	53,5%
Resultado Financeiro	(28,0)	(66,3)	-57,8%	(138,3)	(268,8)	-48,5%
Receita Financeira	48,7	28,0	73,7%	79,7	71,9	10,8%
Despesa Financeira	(69,4)	(65,1)	6,6%	(248,6)	(267,2)	-7,0%
Variação Cambial	(7,2)	(29,2)	-75,2%	30,6	(73,4)	n.a.
Lucro antes do IR/CSLL	245,5	66,5	269,4%	401,1	82,7	385,0%
IR / CSLL	(222,6)	(15,5)	1339,5%	(307,4)	(29,0)	960,0%
Lucro (Prejuízo) Líquido	22,9	51,0	-55,1%	93,7	53,7	74,5%

4T25 x 4T24

Lucro Líquido do período explicado por três linhas:

- No Lucro Operacional, crescimento de 106,6% em relação ao 4T24, refletindo maior eficiência nas operações e aumento na linha de Receitas (Despesas) Operacionais pelo impacto de R\$ 122,9 milhões, na Navegação Costeira, devido à decisão judicial que confirmou a não incidência de PIS/COFINS sobre as operações de transporte para a Zona Franca de Manaus, acumulado de 2018 até 2024, efeito não recorrente;
- No resultado financeiro, dois principais impactos beneficiaram o lucro líquido do trimestre: a variação cambial de R\$ 22,0 milhões, dada variação positiva dos ativos e passivos indexados em dólar, e a receita financeira, que variou positivamente em R\$ 20,7 milhões, relacionada à atualização da taxa Selic;
- Na linha de IR/CSLL, a variação negativa de R\$ 207,2 milhões, refere-se sobretudo à parcela do IR diferido, sem efeito caixa, pela redução da expectativa de utilização de compensação de prejuízo fiscal, conforme estudo técnico aprovado pela administração.

2025 x 2024

Lucro Líquido do período explicado por:

- No Lucro Operacional, crescimento de 53,5% em relação ao 2024, refletindo maior eficiência nas operações e a variação positiva na linha de Receitas (Despesas) Operacionais no 4T25, comentada na análise do trimestre;
- A variação cambial foi de R\$ 104,0 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, atrelados ao Dólar, explicada no resultado financeiro;

- Na linha de IR/CSLL, a variação negativa de R\$ 278,4 milhões, refere-se sobretudo à redução da expectativa de utilização de compensação de prejuízo fiscal conforme estudo técnico aprovado pela administração.



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 quarto trimestre de 2025, o principal destaque da Navegação Costeira foi o volume da Cabotagem, que totalizou 61,8 mil TEUs, aumento de aproximadamente 50%, incremento superior ao do setor (+41,6% vs. 4T24), conforme dados da ABAC¹ (Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem). No 4T24, o volume de Cabotagem havia sido impactado pelo congestionamento nos portos, omissões de escala que afetaram os principais serviços (SAS e SEA) e a seca no rio Amazonas. Já no 4T25, o cenário portuário apresentou melhora, com restrições de navegação consideravelmente menores na região Norte, visto que, em 2024, houve a interrupção do acesso e a necessidade de instalação de um píer flutuante.

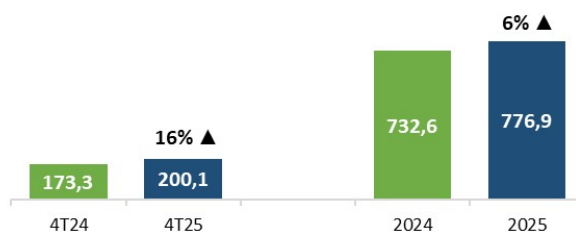
Em termos operacionais, a Companhia ampliou sua atuação na Cabotagem no 2T25, refletindo positivamente no desempenho do 4T25. Com o encerramento do Serviço Shuttle Navegantes (SSN) em abril, a embarcação foi realocada para o Serviço Expresso Amazonas, que passou a operar com quatro navios e incluiu uma nova escala no Nordeste.

No *Feeder*, os volumes cresceram como resposta a 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:

¹ <https://abac-br.org.br/cabotagem/numeros-do-setor/>

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).

4T25 x 4T24

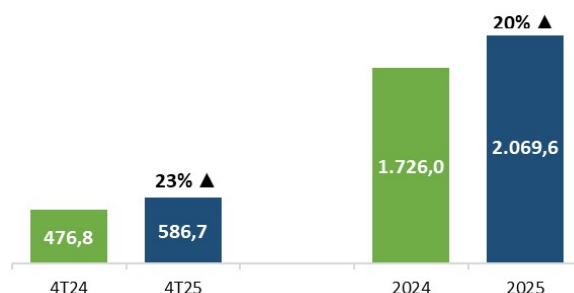
- Aumento de 16% no volume da Navegação, explicada pelos seguintes fatores:
 - Maior volume da Cabotagem para um quarto trimestre, com 61,8 mil TEUs (+50% vs. 4T24). Tal incremento de volume reflete o esforço comercial na ampliação da base de clientes, através do trabalho contínuo de conversão de carga do modal rodoviário para Cabotagem, e a recuperação do nível de serviço da Companhia. O período comparativo, 4T24, havia sido afetado pelo congestionamento dos portos, omissões de escala e maiores restrições de navegação devido à seca no rio Amazonas, o que prejudicou o volume;
 - O Mercosul registrou um aumento de 13,7%, principalmente pela continuidade da recuperação econômica da Argentina, sobretudo pelo crescente volume de importações do país;
 - O volume do Feeder cresceu 4,1% (vs. 4T24) pela crescente demanda Feeder de-para Manaus;
 - No 4T25, os segmentos de destaque foram eletroeletrônicos e alimentos e bebidas no trade Cabotagem, enquanto no Mercosul foram químicos e petroquímicos, têxtil, calçados e similares e eletroeletrônicos.

2025 x 2024

- No ano de 2025, o volume de transporte de contêineres cresceu 6,0%, atingindo 776,9 mil TEUs, Feeder e Cabotagem como destaques:
 - O volume da Cabotagem foi de 233,7 mil TEUs (+15,2% vs. 2024), reflexo, assim como no trimestre, do esforço comercial na ampliação da base de clientes e da recuperação do nível de serviço da Companhia, mesmo diante de um mercado mais competitivo em 2025. Tal incremento foi superior ao crescimento do setor (+14,9% vs. 2024), conforme dados da ABAC (Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem);
 - O volume do Feeder totalizou 497,8 mil TEUs (+1,9% vs. 2024), impulsionado principalmente pela crescente demanda de cargas de-para Manaus. Esse aumento compensou a redução de volume decorrente do encerramento do Serviço Shuttle Navegantes em abril/2025;
 - O volume do Mercosul cresceu 10,2% vs. 2024, demonstrando a recuperação da economia argentina, sobretudo pelo crescente volume de importações do país, apesar de impactos pontuais de eventos climáticos observados no 1T25.

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.

4T25 x 4T24

- ROL da Navegação Costeira, R\$ 586,7 milhões (+23,0% vs. 4T24), impulsionada por:
 - Maior receita da Cabotagem para um quarto trimestre, aumento de 23,6% vs. 4T24, impulsionada pelo incremento de volume, apesar da menor receita média por contêiner transportado, devido a uma mudança no mix de carga e desbalanceamento entre oferta e demanda;
 - Maior ROL do *Feeder* para um quarto trimestre, R\$ 186,6 milhões (+3,7% vs. 4T24), diretamente relacionada ao crescimento de volume (+4,1% vs. 4T24), comentado anteriormente.

2025 x 2024

- ROL da Navegação Costeira, R\$ 2.069,6 milhões (+19,9% vs. 2024), impulsionado por:
 - A receita de *Feeder* foi de R\$ 833,9 milhões (+45,7% vs. 2024), diretamente relacionada ao aumento da demanda *Feeder* em rotas com melhor ROL unitária, a partir do 2T25. Adicionalmente, por ser uma receita atrelada ao dólar, foi beneficiada pela valorização dessa moeda no ano;
 - Aumento da receita do Mercosul (+15,9% vs. 2024), sobretudo pelo incremento de volume, favorecido pela recuperação econômica da Argentina e pela valorização do câmbio.

Custo dos Serviços Prestados (CSP) Navegação Costeira

Custo dos Serviços Prestados R\$ MM	4T25	4T24	4T25 vs. 4T24	2025	2024	2025 vs. 2024
Custo dos Serviços Prestados	(418,4)	(327,9)	27,6%	(1.573,6)	(1.297,9)	21,2%
Custo dos Serviços Prestados (Contêiner)	(418,4)	(327,9)	27,6%	(1.573,6)	(1.297,9)	21,2%
Custo Variável (Contêiner)¹	(254,6)	(187,0)	36,2%	(926,8)	(722,2)	28,3%
<i>Margem de Contribuição (Contêiner)²</i>	<i>56,6%</i>	<i>60,8%</i>	<i>-4,2 p.p.</i>	<i>55,2%</i>	<i>58,2%</i>	<i>-2,9 p.p.</i>
Custo Fixo (Contêineres)³	(163,8)	(140,9)	16,2%	(646,8)	(575,7)	12,4%

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.

O CSP aumentou principalmente devido aos custos variáveis, com a maior movimentação de cheios, crescimento das operações intermodais e o reposicionamento de vazios para atender ao aumento do volume de navegação no trimestre, conforme o detalhamento a seguir:

4T25 x 4T24

- **Custo Variável (Contêineres)**
- Custo Variável de Contêineres 36,2% superior vs. 4T24, explicado pelos seguintes fatores:
 - Aumento nos custos de movimentação de contêineres (+63,2% vs. 4T24), diretamente relacionado ao aumento de volume movimentado no período e operação em terminais com custos de *handling* mais elevados;

- Incremento de 46,6% na linha de transporte rodoviário de curta distância, em linha com o aumento do volume das operações intermodais (+46,2% vs. 4T24), sustentando o crescimento da Cabotagem porta-a-porta sem prejuízo do nível de serviço, refletido na melhoria do indicador de OTIF (*On Time In Full*) no trimestre.

■ **Custo Fixo (Contêineres)**

- Custos fixos aumentaram 16,2% no 4T25, principalmente por:
 - Os custos portuários apresentaram aumento de aproximadamente 100% vs. 4T24, 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 no Nordeste. Além disso, os custos portuários do 4T24 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;
 - Incremento de 22,9% na linha de *running costs* (custos com marítimos, manutenção, suprimentos e seguros), principalmente pelo reajuste salarial de marítimos em setembro de 2025, com reflexo no 3T25;
 - Destaque positivo para a redução de custos com combustível, decorrente principalmente da redução no preço do *bunker*, conforme tabela abaixo. Observa-se, ainda, a melhora do indicador de toneladas de *bunker* por milhas navegadas, reflexo da alta disponibilidade dos navios e melhoria do nível de serviço.

Bunker

Preço Médio do Bunker MM	4T25	4T24	4T25 vs. 4T24	2025	2024	2025 vs. 2024
Bunker (US\$)	456	543	-16,0%	510	614	-16,9%
Taxa de câmbio (R\$)	5,39	5,84	-7,7%	5,59	5,39	3,7%
Bunker (R\$)	2.459	3.173	-22,5%	2.850	3.309	-13,9%

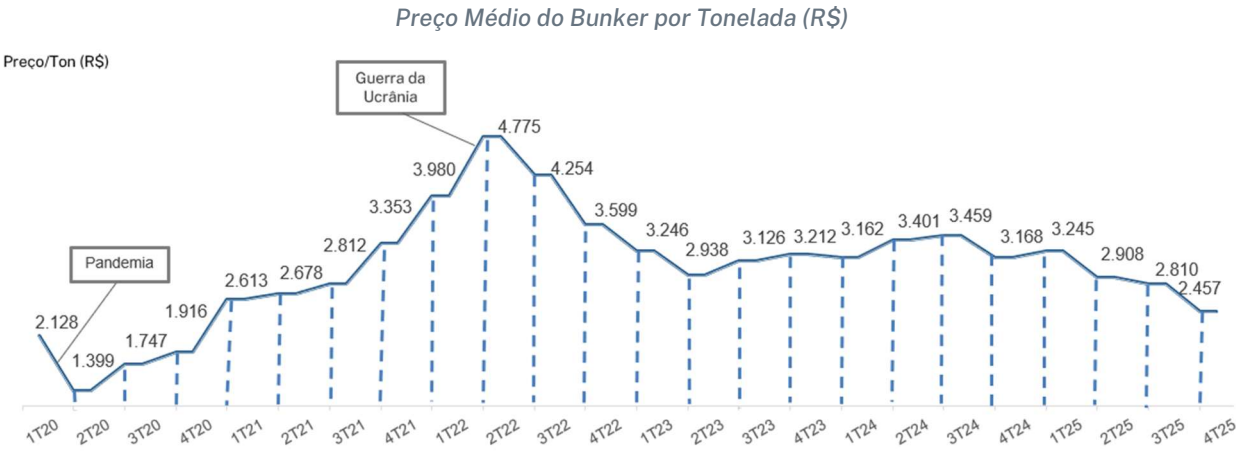


Gráfico de jan/20 até dez/25. Fontes: Petrobras (cotação do *bunker* no porto de Santos em dólares) e Banco Central (taxa de câmbio Real x Dólar – PTAX).

EBITDA

Navegação Costeira

EBITDA Navegação Costeira R\$ MM	4T25	4T24	4T25 vs. 4T24	2025	2024	2025 vs. 2024
Receita Operacional Líquida	586,7	476,8	23,0%	2.069,6	1.726,0	19,9%
Custo dos Serviços Prestados	(418,4)	(327,9)	27,6%	(1.573,6)	(1.297,9)	21,2%
Despesas Operacionais	94,6	(14,3)	n.a.	39,2	(44,0)	n.a.
AFRMM	27,5	23,6	16,8%	88,3	85,8	3,0%
Depreciação e Amortização	(41,8)	(44,0)	-5,0%	(166,5)	(163,4)	1,9%
EBIT	248,6	114,2	117,8%	457,0	306,5	49,1%
<i>Margem EBIT</i>	<i>42,4%</i>	<i>23,9%</i>	<i>18,4 p.p.</i>	<i>22,1%</i>	<i>17,8%</i>	<i>4,3 p.p.</i>
(+) Depreciação e Amortização	41,8	44,0	-5,0%	166,5	163,4	1,9%
EBITDA	290,4	158,2	83,6%	623,6	469,9	32,7%
<i>Margem EBITDA</i>	<i>49,5%</i>	<i>33,2%</i>	<i>16,3 p.p.</i>	<i>30,1%</i>	<i>27,2%</i>	<i>2,9 p.p.</i>
Ajustes de Eventos Não Recorrentes	(122,9)	0,0	n.a.	(122,9)	0,0	n.a.
Cut off	(24,6)	(16,0)	54,2%	(13,6)	6,7	n.a.
EBITDA Ajustado ¹	142,9	142,2	0,5%	487,0	476,7	2,2%
<i>Margem EBITDA Ajustado</i>	<i>24,4%</i>	<i>29,8%</i>	<i>-5,5 p.p.</i>	<i>23,5%</i>	<i>27,6%</i>	<i>-4,1 p.p.</i>

¹EBITDA Ajustado no 4T25 é composto pelo EBITDA mais o *cut off* de -R\$ 24,6 milhões. 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\$ 122,9 milhões, referente ao acumulado de não incidência de PIS/COFINS de 2018 até 2024.

4T25 x 4T24

O EBITDA do 4T25 foi afetado pelo evento não recorrente de R\$ 122,9 milhões de desoneração de PIS/COFINS sobre as operações de transporte para a Zona Franca de Manaus, do período de 2018 até 2024, e *cut off* de R\$ 24,6 milhões. O EBITDA Ajustado se manteve em linha com o período comparativo, beneficiado pela desoneração de PIS/COFINS recorrente do período. A margem EBITDA Ajustado da Navegação, por sua vez, apresentou redução de 5,5 p.p., em relação ao 4T24, impactada, principalmente, pela Cabotagem que, embora tenha atingido o maior volume para um quarto 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 74,7% do aumento do CSP da Navegação.

2025 x 2024

No acumulado do ano, excluindo-se, assim como no trimestre, o evento não recorrente e o *cut off*, o EBITDA Ajustado da Navegação cresceu 2,2%, beneficiado pelo aumento da ROL, com destaque para a receita do *Feeder*, que aumentou 47,7% vs. 2024, enquanto a receita da Cabotagem ficou em linha. Por outro lado, a margem EBITDA Ajustado reduziu 4,1 p.p, impactada principalmente por dois efeitos: pela menor margem registrada na Cabotagem ao longo do ano, decorrente do mesmo motivo apresentado na comparação trimestral, e de um *Feeder* com margem de contribuição inferior no 1T25, ainda que a participação desse *trade* tenha aumentado nos demais trimestres do ano.

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), sendo responsável por toda a cadeia logística do cliente.

No 4T25, houve 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	4T25	4T24	4T25 vs. 4T24	2025	2024	2025 vs. 2024
Receita Operacional Líquida	19,4	11,6	67,7%	64,5	54,6	18,1%
Custos dos Serviços Prestados	(11,8)	(5,3)	121,1%	(36,0)	(27,3)	32,0%
Outras Receitas (Despesas) Operacionais	(0,7)	(0,1)	1065,6%	(2,1)	(0,4)	407,6%
Depreciação e Amortização	(1,0)	(0,9)	6,6%	(4,0)	(5,9)	-31,4%
EBIT	5,9	5,3	12,9%	22,3	21,0	6,1%
<i>Margem EBIT</i>	<i>30,5%</i>	<i>45,3%</i>	<i>-14,8 p.p.</i>	<i>34,5%</i>	<i>38,4%</i>	<i>-3,9 p.p.</i>
(+) Depreciação e Amortização	1,0	0,9	6,6%	4,0	5,9	-31,4%
EBITDA	6,9	6,2	11,9%	26,3	26,9	-2,1%
<i>Margem EBITDA</i>	<i>35,7%</i>	<i>53,5%</i>	<i>-17,8 p.p.</i>	<i>40,8%</i>	<i>49,2%</i>	<i>-8,4 p.p.</i>

4T25 x 4T24

No 4T24, o resultado dos novos projetos era predominantemente de projetos *spot* para atender clientes durante a seca na região Norte, algo que não ocorreu em 2025 devido à menor severidade da seca. No 4T25, o resultado foi beneficiado, sobretudo, por novos projetos (recorrentes), os quais representaram 50% do aumento do EBITDA do trimestre, assim como no 3T25. Em contrapartida, o esforço comercial para ampliação da base de clientes, teve como impacto a redução da Margem EBITDA do período.

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)

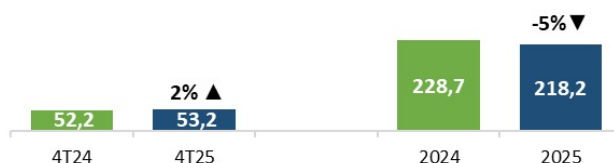
No quarto trimestre de 2025, o TVV apresentou avanços operacionais relevantes que reforçam sua estratégia de ser um terminal multipropósito. A produtividade² do terminal aumentou 4% vs. 4T24, impulsionada pela conclusão das obras de *retrofit* em setembro de 2024. Houve a primeira operação de 15 mil tons de briquete de minério de ferro, na qual o TVV implementou uma solução logística integrada, abrangendo o transporte rodoviário, armazenagem e operação portuária. Essa iniciativa contribuiu para a diversificação das cargas movimentadas pelo terminal e possibilitou a ampliação do seu escopo de atuação.

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 por um período de menor demanda e pelo atual cenário geopolítico.

Os volumes de carga geral, por sua vez, registraram crescimento acima da média histórica, impulsionados pelos volumes na movimentação de granel, resultado de melhorias operacionais no porto que possibilitaram a atracação de navios maiores, e veículos, pelo esforço comercial de captação de novos clientes, fortalecendo a competitividade do terminal no cenário regional.

Volumes TVV

Movimentação de Contêineres (Mil boxes)



4T25 x 4T24

- No 4T25, houve leve aumento de 2% no volume de movimentação de contêineres, sobretudo na linha de importações devido a escalas extras de um armador;
- Em contrapartida, houve queda no volume de exportação de café e granito. O primeiro, um dos principais produtos exportados pelo Espírito Santo, foi afetado pelo preço do café no mercado internacional que, em 2025, não favoreceu a realização das exportações, quando comparado aos níveis de 2024. Já o granito em chapa foi impactado pela baixa demanda nos principais centros consumidores (EUA);

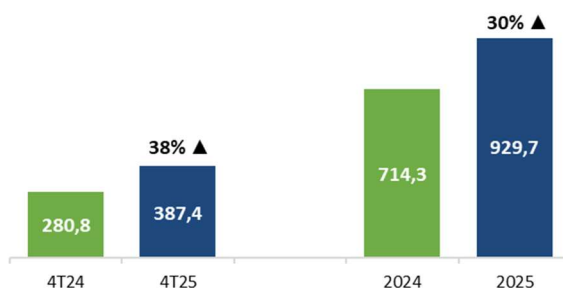
² Movimentação de contêiner por hora.

- O volume de vazios e remoções ficou em linha com o período comparativo, reflexo da manutenção da demanda dos clientes para reposicionamento³ de boxes de/para Vitória no período.

2025 x 2024

- O volume anual de movimentação de contêineres apresentou redução de 5%, sobretudo pela linha de exportação de contêineres, baseada em dois produtos: café e granito (chapa). A entressafra do café afetou o primeiro semestre do ano, enquanto o preço do café no mercado internacional não favoreceu a realização das exportações no segundo semestre, quando comparado a 2024. A redução da exportação de granito (chapa) foi pela baixa demanda nos principais centros consumidores (EUA), pontualmente afetada pelo contexto geopolítico adverso no 3T25.

Movimentação de Carga Geral (Mil Toneladas)



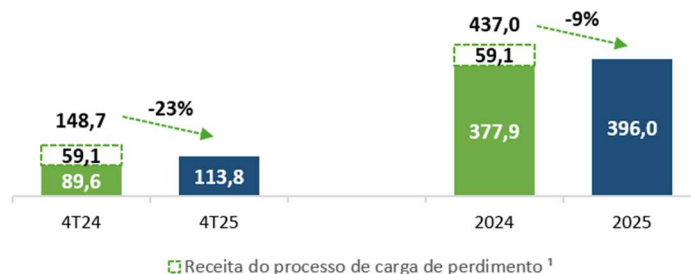
4T25 x 4T24

- No 4T25, a movimentação de carga geral apresentou crescimento de 38%, beneficiada principalmente pelas linhas de granel e veículos:
 - O volume de granel atingiu 327,1 mil tons, aumento de 52,9% vs. 4T24. Tal volume foi impulsionado por aprimoramentos operacionais que possibilitaram entrada de navios com maior volumetria após melhoria no canal de acesso no porto, alavancando as operações de granel no período;
 - Na linha de veículos, o volume cresceu 94,2% vs. 4T24, pela atuação comercial de recuperação de clientes que não operavam no terminal nos últimos anos, atrelada à consolidação do estado do Espírito Santo como centro de distribuição de veículos.

³ 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)



¹ Reconhecimento de R\$ 59,1 milhões de receita de armazenagem proveniente do processo de carga de perdimento contra a Receita Federal, referente a períodos anteriores, que transitou em julgado no 4T24.

4T25 x 4T24

No período comparativo, 4T24, a ROL do TVV foi beneficiada principalmente por R\$ 59,1 milhões de receita de armazenagem, demonstrada no gráfico acima pela linha pontilhada, relacionada ao processo de carga de perdimento contra a Receita Federal. Na comparação, tal evento não recorrente refletiu em uma ROL 23% menor 4T25 vs. 4T24. Desconsiderando o impacto de tal evento não recorrente, a ROL do TVV cresceu 27,0% em relação ao 4T24, sobretudo por:

- A receita de carga geral cresceu 54,4% no trimestre, atrelado principalmente ao incremento de volume de granel no período, 327,1 mil tons (+52,9% vs. 4T24), comentado anteriormente;
- Aumento de 12,9% na receita de movimentação de contêineres, relacionado ao incremento de volume e reajustes contratuais com armadores.

2025 x 2024

Desconsiderando novamente o evento não recorrente do 4T24, comentado acima, a variação da ROL de 2025 vs. 2024 foi 4,8% explicado por:

- A receita dos serviços acessórios cresceu 5,6% impulsionada pela armazenagem de cargas com alto valor agregado no primeiro semestre do ano;
- A receita de carga geral cresceu 4,7% no ano, beneficiada principalmente pelo incremento de volume de granel, granito e veículos, sobretudo no segundo semestre do ano.

Custo dos Serviços Prestados (CSP) TVV

Custo dos Serviços Prestados R\$ MM	4T25	4T24	4T25 vs. 4T24	2025	2024	2025 vs. 2024
Custo dos Serviços Prestados	(61,2)	(51,6)	18,6%	(220,6)	(207,1)	6,5%
Carga e descarga	(29,9)	(24,4)	22,3%	(99,0)	(100,3)	-1,3%
Pessoal	(20,0)	(17,8)	12,2%	(77,3)	(67,9)	13,7%
Outros	(11,3)	(9,4)	20,9%	(44,4)	(38,9)	14,0%

4T25 x 4T24

O CSP aumentou 18,6% no período, conforme descrito a seguir:

- Na linha de carga e descarga, o maior custo está atrelado ao aumento do volume de movimentação de contêineres e carga geral, comentado anteriormente;
- A linha de Pessoal foi impactada, sobretudo, pelo acordo coletivo de 2025, refletido no 4T25, e reajuste de benefícios.

EBITDA TVV

EBITDA TVV R\$ MM	4T25	4T24	4T25 vs. 4T24	2025	2024	2025 vs. 2024
Receita Operacional Líquida	113,8	148,7	-23,4%	396,0	437,0	-9,4%
Custo dos Serviços Prestados	(61,2)	(51,6)	18,6%	(220,6)	(207,1)	6,5%
Despesas Operacionais	(1,5)	0,7	n.a.	(7,5)	(5,3)	41,9%
Depreciação e Amortização	(9,1)	(8,7)	4,3%	(33,9)	(28,0)	20,7%
EBIT	42,0	89,0	-52,8%	134,1	196,6	-31,8%
<i>Margem EBIT</i>	36,9%	59,8%	-23,0 p.p.	33,9%	45,0%	-11,1 p.p.
(+) Depreciação e Amortização	9,1	8,7	4,3%	33,9	28,0	20,7%
EBITDA	51,1	97,7	-47,7%	168,0	224,6	-25,2%
<i>Margem EBITDA</i>	44,9%	65,7%	-20,8 p.p.	42,4%	51,4%	-9,0 p.p.
Ajuste de Eventos Não-recorrentes	0,0	(59,1)	-100,0%	0,0	(59,1)	-100,0%
EBITDA Ajustado¹	51,1	38,6	32,4%	168,0	165,5	1,5%
<i>Margem EBITDA Ajustado²</i>	44,9%	43,1% ¹	1,8 p.p.	42,4%	43,8% ¹	-1,4 p.p.

¹ EBITDA Ajustado do 4T24 é composto pelo EBITDA mais ajustes de efeitos não-recorrentes no valor de -R\$ 59,1 milhões no TVV devido ao reconhecimento de R\$ 59,1 milhões de receita de armazenagem proveniente do processo de carga de perdimento contra a Receita Federal, referente a períodos anteriores, que transitou em julgado no período.

² A margem EBITDA ajustada do 4T24 é composta da divisão do EBITDA ajustado (conforme explicado no ponto 1) pela receita líquida menos a receita de armazenagem proveniente de carga de perdimento de R\$ 59,1 milhões, evento esse não recorrente.

4T25 x 4T24

Na tabela acima, com a retirada do evento não recorrente, no 4T24, de R\$ 59,1 milhões de receita de armazenagem, relacionado ao processo de carga de perdimento contra a Receita Federal, o EBITDA Ajustado e margem EBITDA Ajustado apresentaram aumento de 32,4% e 1,8 p.p., respectivamente. Tal resultado foi beneficiado pela receita de carga geral, com destaque para o granel com uma receita média maior.

2025 x 2024

Em 2025, o EBITDA Ajustado do TVV cresceu 1,5%, impactado sobretudo pela ROL que, desconsiderando o ajuste de evento não recorrente de receita de armazenagem, no valor de R\$ 59,1 milhões, cresceu 4,8%. A ROL foi beneficiada principalmente por 2 linhas: 1) receita dos serviços acessórios, pela armazenagem de cargas com alto valor agregado, no primeiro semestre do ano; e 2) pela receita de carga geral, dado incremento de volume, sobretudo no segundo semestre do ano. A redução da margem EBITDA Ajustado em 1,4 p.p. está relacionada à queda de volume de movimentação de contêineres, que possui margem de contribuição maior, e ao aumento dos custos, +6,5% vs. 2024, puxados pela linha de pessoal.



Transporte Rodoviário de Cargas

O quarto 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 3 p.p. vs. 4T24. A carga fracionada, relevante pela sua capilaridade — com 750 rotas e 52 filiais — apresentou melhora no nível de serviço desde o final de 2024. Destaque também para a continuidade do ganho de sinergias da Tecmar com a Log-In e recorde na atuação de forma conjunta, movimentando 1.722 TEUs, um crescimento de 268% 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 de contêineres na região Norte. Por outro lado, os segmentos de carga lotação (*Full Truckload* – FTL) e carga fracionada (*Less than Truckload* - LTL) seguem enfrentando um ambiente competitivo. O volume da carga fracionada apresentou leve recuperação no período, enquanto o volume de lotação ficou abaixo do registrado no 4T24.

EBITDA Transporte Rodoviário de Cargas

EBITDA Transporte Rodoviário de Cargas R\$ MM	4T25	4T24	4T25 vs. 4T24	2025	2024	2025 vs. 2024
Receita Operacional Líquida	143,9	147,8	-2,7%	550,9	578,2	-4,7%
Custos dos Serviços Prestados	(133,4)	(161,9)	-17,6%	(499,2)	(526,5)	-5,2%
Outras Receitas (Despesas) Operacionais	(17,3)	(6,1)	181,8%	(58,4)	(55,7)	4,9%
Depreciação e Amortização	(10,0)	(10,9)	-8,3%	(38,7)	(42,8)	-9,5%
Mais Valia ¹	(2,4)	(2,4)	0,0%	(9,7)	(8,9)	9,4%
EBIT	(19,3)	(33,5)	-42,5%	(55,1)	(55,7)	-1%
Margem EBIT	-13,4%	-22,7%	9,3 p.p.	-10,0%	-9,6%	-0,4 p.p.
(+) Depreciação e Amortização	10,0	10,9	-8,3%	38,7	42,8	-10%
(+) Mais Valia ¹	2,4	2,4	0,0%	9,7	8,9	9,4%
EBITDA	(6,8)	(20,2)	n.a.	(6,7)	(4,1)	n.a.
Margem EBITDA	-4,7%	-13,6%	8,9 p.p.	-1,2%	-0,7%	-0,5 p.p.
<i>Cut off</i>	(0,7)	(1,3)	-41,6%	(2,0)	1,5	n.a.
<i>Ajustes de Eventos Não-recorrentes</i>	0,0	0,0	n.a.	(3,5)	3,8	n.a.
<i>Revisão da Aquisição - Oliva Pinto</i>	0,0	0,0	n.a.	4,0	2,8	41%
EBITDA Ajustado ²	(7,6)	(21,4)	n.a.	(8,2)	4,1	n.a.
Margem EBITDA Ajustado	-5,3%	-14,5%	9,2 p.p.	-1,5%	0,7%	-2,2 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 4T25 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.

4T25 x 4T24

- A ROL do Transporte Rodoviário de Cargas apresentou uma leve redução de 2,7%, sobretudo por uma redução de volume em um dos principais negócios da Tecmar: carga de lotação (*Full Truckload* - FTL), impactado por um mercado mais competitivo se comparado ao 4T24. A receita da carga fracionada (*Less than Truckload* - LTL) apresentou sinais de recuperação, resultado da continuidade do processo de reposicionamento da Tecmar em novos segmentos e dos esforços voltados à retomada de clientes;
- No 4T25, o CSP da Tecmar apresentou uma redução de 17,6%, percentual superior à queda de receita. Tal ganho de eficiência demonstra o aprimoramento dos processos de gestão de custos mencionado no plano de *turnaround*;
- O EBITDA ajustado do 4T25 apresentou uma melhora no período, embora o resultado tenha continuado negativo. A recuperação está relacionada principalmente ao resultado positivo da Tecmar Norte e leve retomada do fracionado. Ainda, a melhor gestão de custos, comentada acima, colaborou para o resultado do período.



Investimentos e Dívida

Investimentos (CAPEX)

CAPEX R\$ MM	4T25	4T24	2025	2024
Investimentos de capital	2,4	3,5	3,6	229,9
Investimentos recorrentes	30,6	41,0	82,5	93,7
Total	33,0	44,5	86,2	323,6

4T25 x 4T24

No 4T25, 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 Log-In Resiliente e Log-In Jatobá, que estão programadas para 2026, continuidade operacional dos navios e manutenção do TVV.

No 4T24, ocorreram investimentos de capital decorrentes principalmente do pagamento da etapa final de *retrofit* do projeto de modernização do TVV. O montante de investimentos recorrentes foi sobretudo pela renovação de *scanner* do TVV, da continuidade operacional dos navios e manutenção do TVV.

2025 x 2024

No ano de 2025, o CAPEX foi composto principalmente por investimentos recorrentes como a compra de materiais para as docagens dos navios que estão programadas para 2026, manutenção do TVV, modernização dos escritórios, e continuidade operacional dos navios.

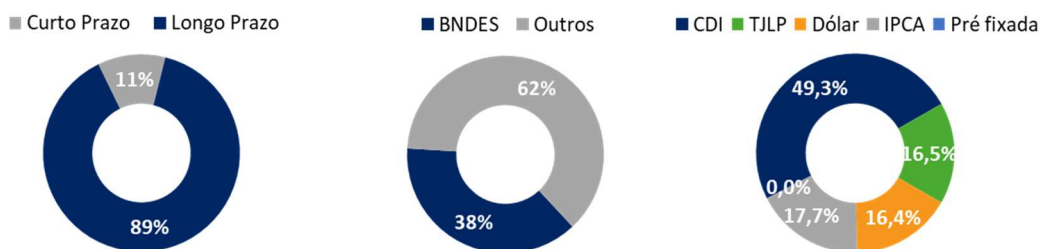
Em 2024, o CAPEX foi composto principalmente pelas parcelas de pagamento do navio contêiner Log-In Experience e o Projeto de Expansão da Frota da Tecmar. O montante de investimentos recorrentes decorreu da docagem programada do navio Log-In Discovery e continuidade operacional dos navios. Adicionalmente, houve a renovação do scanner do TVV, comentada acima.

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

Dívida R\$ MM	31/12/2024	31/03/2025	30/06/2025	30/09/2025	31/12/2025
BNDIS - Construção Naval Descontinuada	413,3	386,2	365,1	349,2	343,1
BNDIS - Navios em Operação	214,0	196,8	183,3	172,7	167,7
Capital de Giro	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Debêntures	212,4	220,1	219,1	513,8	498,1
Notas Comerciais	728,9	753,8	712,0	443,6	461,3
Tecmar	0,0	0,0	89,7	88,6	88,1
Dívida Bruta ¹	1.568,6	1.556,9	1.569,2	1.568,0	1.558,3
Caixa	328,9	367,5	328,1	301,7	339,5
Dívida Líquida	1.239,7	1.189,4	1.241,1	1.266,2	1.218,8
Ebitda UDM	633,1	654,9	685,3	687,2	825,2
Dívida Líquida/EBITDA UDM	2,0 x	1,8 x	1,8 x	1,8 x	1,5 x

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

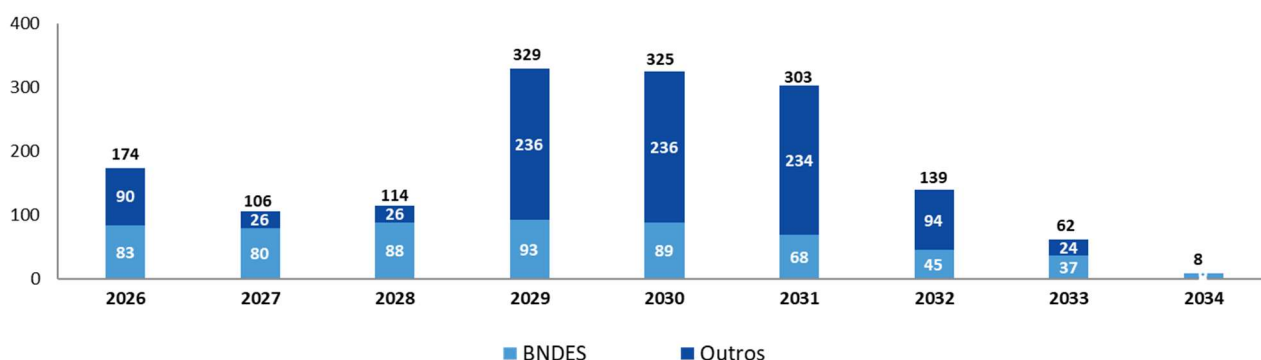
Abertura da Dívida por Prazo, por Credor e por Indexador



Em 31 de dezembro de 2025, a Companhia possuía uma dívida líquida de R\$ 1.218,8 milhão e uma dívida bruta de R\$ 1.558,3 milhão, com custo médio de 11,55% a.a., sendo 89% da mesma com amortização no longo prazo. A redução da alavancagem (Dívida Líquida/EBITDA UDM), deve-se a efeitos não recorrentes que impactaram positivamente o EBITDA do período. Ainda assim, tal nível de alavancagem reforça a solidez financeira e a disciplina na gestão de capital.

Cronograma de Amortização da Dívida

Cronograma de Amortização do Principal (R\$ MM) - 4T25⁴



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.

⁴ Saldo em 31/12/2025.

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)

- Avanço na agenda climática, com pontuação B no CDP *Climate Change*.

Social (S)

- Reconhecimento com o Selo Destaque no Prêmio Ser Humano, concedido a iniciativas que alcançam excelência na avaliação técnica;
- 2º lugar na categoria ESG no Prêmio Ser Humano ABRH-ES, com o projeto Comunidade a Bordo: Reconectando Porto e Cidade, reforçando a integração entre porto e comunidade;
- Implementação de sistema na avaliação de maturidade (compliance, integridade, direitos humanos e certificações) dos principais fornecedores.

Governança (G)

- Obtenção do Selo Prata no Pacto pela Sustentabilidade do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), iniciativa criada para promover práticas ESG e reduzir impactos ambientais no setor portuário e aeroportuário;
- Obtenção do selo OEA-Conformidade, certificação da Receita Federal que reconhece empresas da cadeia logística internacional com alto padrão de conformidade aduaneira e segurança física de cargas;
- Reconhecimento da Tecmar pelo compromisso com o Pacto Empresarial do Programa Na Mão Certa no enfrentamento à exploração sexual de crianças e adolescentes nas rodovias brasileiras.

Evento Subsequente

Conclusão da Aquisição Imobiliária

Em 04 de fevereiro de 2026, em continuidade ao Comunicado ao Mercado divulgado em 20 de outubro de 2025, a Log-In informou ao mercado que, cumpridas as condições precedentes previstas no Compromisso de Compra e Venda de Bem Imóvel firmada entre sua subsidiária, Tecmar Transportes Ltda. e a Gradiente S.A., ocorreu a lavratura da Escritura de Compra e Venda do imóvel, concretizando a sua transferência em definitivo para a Tecmar.

De acordo com os valores informados no último Comunicado ao Mercado, o montante a ser pago na Operação será de R\$ 40.000.000,00 (quarenta milhões de reais), deduzidos os encargos, tributos e demais custos incidentes.

Com a conclusão, a Companhia reitera o entendimento de que a Operação irá capturar sinergias estratégicas e necessárias para a expansão dos negócios da Tecmar na região.

Anexo I - Composição do EBITDA Consolidado

Composição do EBITDA R\$ MM	4T25	4T24	4T25 vs. 4T24	2025	2024	2025 vs. 2024
Navegação Costeira	290,4	158,2	83,6%	623,6	469,9	32,7%
Terminal de Vila Velha (TVV)	51,1	97,7	-47,7%	168,0	224,6	-25,2%
Soluções Integradas	6,9	6,2	11,9%	26,3	26,9	-2,1%
Transporte Rodoviário de Cargas	(6,8)	(20,2)	-66,1%	(6,7)	(4,1)	64,5%
G&A e Outras Despesas ¹	4,5	(34,0)	-113,2%	14,0	(84,3)	n.a.
EBITDA	346,1	207,9	66,5%	825,2	633,1	30,3%
Cut off ²	(25,4)	(17,2)	47,2%	(15,6)	8,2	n.a.
Ajustes de Eventos Não-recorrentes ³	(122,9)	(59,1)	107,9%	(126,4)	(55,3)	128,5%
Revisão da aquisição - Oliva Pinto ⁴	0,0	0,0	n.a.	4,0	2,8	n.a.
EBITDA Ajustado	197,8	131,6	50,3%	687,2	588,9	16,7%

¹ **G&A e Outras Despesas - valores não alocados aos negócios:** Despesas Gerais e Administrativas do grupo no 4T25 foi beneficiada pela receita operacional no valor de R\$ 122,9 milhões devido à decisão judicial que confirmou a não incidência de PIS/COFINS sobre as operações de transporte para a Zona Franca de Manaus, acumulado de 2018 até 2024, gerando um impacto financeiro positivo no período.

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\$ 25,4 milhões, sendo -R\$ 24,6 milhões na Navegação Costeira e -R\$ 0,7 milhão no Transporte Rodoviário de Cargas.

³ **Ajustes de Eventos Não-Recorrentes:** Os ajustes de efeitos não-recorrentes foram na Navegação Costeira no valor de -R\$ 122,9 milhões devido à decisão judicial que confirmou a não incidência de PIS/COFINS sobre as operações de transporte para a Zona Franca de Manaus, acumulado de 2018 até 2024, gerando um impacto financeiro positivo no período.

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	4T25	4T24	2025	2024
Lucro (Prejuízo)	22,9	51,0	93,7	53,7
IR/CSLL	222,6	15,5	307,4	29,0
Resultado Financeiro	28,0	66,3	138,3	268,8
Depreciação e Amortização	72,6	75,1	285,8	281,6
EBITDA	346,1	207,9	825,2	633,1
Ajustes de Eventos Não-recorrentes ¹	(122,9)	(59,1)	(126,4)	(55,3)
Cut off ²	(25,4)	(17,2)	(15,6)	8,2
Revisão da aquisição - Oliva Pinto ³	0,0	0,0	4,0	2,8
EBITDA Ajustado	197,8	131,6	687,2	588,9

¹ **Ajustes de Eventos Não-Recorrentes:** Os ajustes de efeitos não-recorrentes foram na Navegação Costeira no valor de -R\$ 122,9 milhões devido à decisão judicial que confirmou a não incidência de PIS/COFINS sobre as operações de transporte para a Zona Franca de Manaus, acumulado de 2018 até 2024, gerando um impacto financeiro positivo no período.

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\$ 25,4 milhões, sendo -R\$ 24,6 milhões na Navegação Costeira e -R\$ 0,7 milhão no Transporte Rodoviário de Cargas.

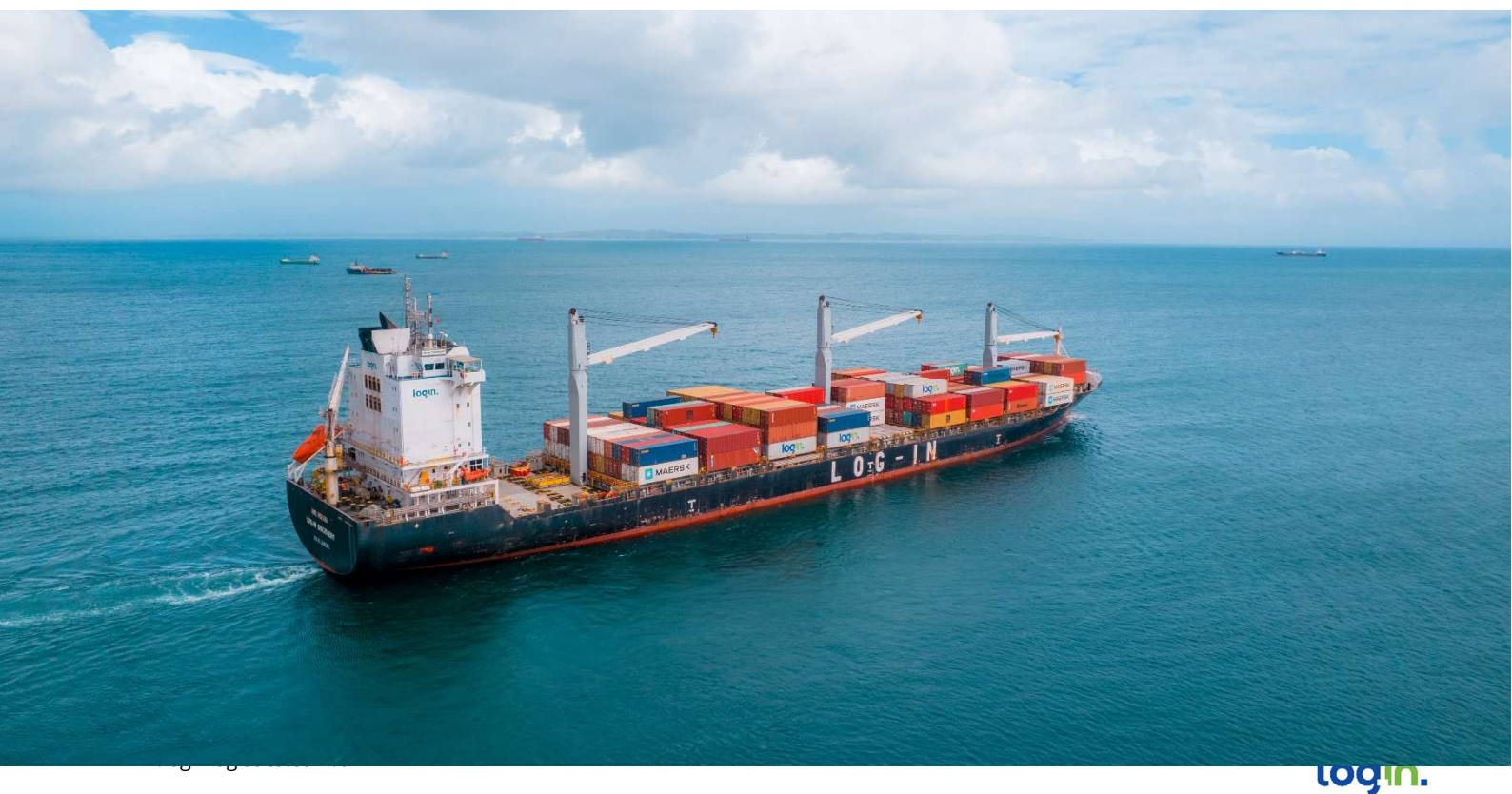
³ **Revisão da aquisição - Oliva Pinto:** Reconhecimento contábil de valores não recebíveis na Oliva Pinto referente a gastos entre antigas partes relacionadas.

Anexo III - Fluxo de Caixa Consolidado

Demonstrativo de Fluxo de Caixa	31/12/2025	31/12/2024
R\$ MM		
Lucro (Prejuízo) do exercício	93,7	53,7
Ajustes por:		
Resultado de equivalência patrimonial	-	-
Depreciação e amortização	285,6	278,6
Imposto de renda e contribuição social	307,4	29,0
Provisão (reversão) para riscos e correção monetária	(166,1)	(14,7)
Constituição (reversão) para perda de crédito esperada – PCE	0,2	(4,0)
Provisão de operacionais	1,5	(5,2)
Despesa com plano de opção de ações	0,0	0,6
Juros, encargos e variação cambial, líquidas	294,9	449,6
Recursos com subvenção – AFRMM aplicados	(88,3)	(85,8)
Rendimentos sobre aplicações financeiras	(36,9)	(49,3)
Provisão de participação no resultado	34,0	26,1
Sinistro a recuperar	(1,8)	(0,2)
Realização de mais e menos valia pela aquisição de novos negócios	6,2	9,5
Outros	2,9	(15,1)
Variações de ativos e passivos:		
Contas a receber de clientes e valores a receber de partes relacionadas	(102,5)	(102,5)
Estoques	(1,7)	(9,1)
Tributos a recuperar ou compensar	(188,2)	(33,5)
Fundo da Marinha Mercante - AFRMM	138,0	55,5
Outros ativos	(14,9)	(39,9)
Depósitos judiciais	7,5	(4,2)
Salários e encargos sociais	(23,7)	(22,5)
Impostos e contribuições a recolher	(39,1)	25,7
Fornecedores e valores a pagar a partes relacionadas	14,0	563,3
Pagamentos de provisão para riscos	(4,4)	(6,6)
Outros passivos	5,1	10,5
Imposto de renda e contribuição social pagos	(55,9)	(51,9)
Fluxo de caixa das atividades operacionais	467,2	1.057,4
Aquisição de participação acionária	(29,2)	(13,4)
Adições ao imobilizado e intangível	(69,3)	(309,5)
Aplicações financeiras e resgates, líquidas	36,7	136,4
Fluxo de caixa das atividades de investimento	(61,9)	(186,5)
Fluxo de caixa das atividades de financiamento	(395,0)	(1.017,6)
Aumento (redução) no caixa e equivalentes	10,3	(146,6)
Caixa e equivalentes no início do exercício	289,8	436,4
Caixa e equivalentes no final do exercício	300,1	289,8

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

Ativo			Passivo		
	31/12/25	31/12/24		31/12/25	31/12/24
CIRCULANTE			CIRCULANTE		
Caixa e Equivalentes de Caixa	300,1	289,8	Empréstimos, Financiamentos e Debêntures	326,0	317,1
Aplicações Financeiras	7,3	7,4	Obrigações com Arrendamento Mercantil	113,7	93,3
Contas a Receber	449,4	337,2	Fornecedores e Provisões Operacionais	255,5	233,8
Partes Relacionadas	52,4	62,3	Partes Relacionadas	19,2	12,1
Estoques	72,8	71,1	Impostos e Contribuições a Recolher	87,7	95,0
Tributos a Recuperar ou Compensar	273,5	85,3	Salários e Encargos Sociais	84,1	73,9
AFRMM	62,9	48,4	Aquisição de participação acionária	37,3	41,9
Sinistros a recuperar	4,2	2,4	Outros	13,9	18,4
Outros	104,2	86,5		937,5	885,5
	1.327,0	990,4			
NÃO CIRCULANTE			NÃO CIRCULANTE		
Aplicações Financeiras	32,0	31,7	Empréstimos, Financiamentos e Debêntures	1.373,7	1.372,0
Contas a Receber	68,5	-	Aquisição de participação acionária	79,1	94,3
Imposto de Renda e Contribuição Social Diferidos	341,0	528,6	Obrigações com Arrendamento Mercantil	227,0	181,0
Tributos a Recuperar ou Compensar	-	-	Provisões para Riscos	87,5	257,9
Depósitos Judiciais	21,7	29,2	Imposto de Renda e Contrib. Social Diferidos	92,6	49,7
Ativo indenizável	210,4	216,6	Provisões Operacionais	-	-
AFRMM	30,9	95,1	Outros	3,6	3,6
Direito de Uso - Arrendamento Mercantil	347,1	244,2		1.863,6	1.958,5
Outros	0,1	71,5			
	1.051,9	1.216,9	PATRIMÔNIO LÍQUIDO		
Investimentos			Capital Social	1.324,2	1.324,2
Imobilizado	1.395,7	1.490,4	Reservas	38,4	38,4
Ativos Intangíveis	116,2	115,1	Ações em Tesouraria	(50,9)	(50,9)
	1.511,9	1.605,5	Prejuízos Acum. e Ajuste de Conversão	(223,5)	(317,1)
	2.563,7	2.822,4	Reserva de hedge	10,8	(17,4)
			Ajustes acumulados de conversão	(9,6)	(8,5)
				1.089,4	968,7
			Não Controladores	0,2	0,2
TOTAL DO ATIVO	3.890,7	3.812,8	TOTAL DO PASSIVO	3.890,7	3.812,8



Anexo V – Conciliação do EBITDA 4T25

Dados Econômico-Financeiros R\$ MM	4T25	4T24	4T25 vs. 4T24
Consolidado			
Receita Operacional Líquida	863,8	784,9	10,1%
EBITDA	346,1	207,9	66,5%
<i>Cut off</i>	(25,4)	(17,2)	47,2%
Ajustes de Eventos Não-recorrentes	(122,9)	(59,1)	107,9%
EBITDA Ajustado ¹	197,8	131,6	50,3%
Margem EBITDA Ajustado	22,9%	18,1%	4,8 p.p.
Navegação Costeira			
Receita Operacional Líquida	586,7	476,8	23,0%
EBITDA	290,4	158,2	83,6%
<i>Cut off</i>	(24,6)	(16,0)	54,2%
Ajustes de Eventos Não-recorrentes	(122,9)	0,0	n.a.
EBITDA Ajustado ¹	142,9	142,2	0,5%
Margem EBITDA Ajustado	24,4%	29,8%	-5,5 p.p.
TVV			
Receita Operacional Líquida	113,8	148,7	-23,4%
EBITDA	51,1	97,7	-47,7%
Ajustes de Eventos Não-recorrentes	0,0	(59,1)	-100,0%
EBITDA Ajustado	51,1	38,6	32,4%
Margem EBITDA Ajustado	44,9%	43,1%	1,8 p.p.
Soluções Integradas			
Receita Operacional Líquida	19,4	11,6	67,7%
EBITDA	6,9	6,2	11,9%
Margem EBITDA	35,7%	53,5%	-17,8 p.p.
Transporte Rodoviário de Cargas			
Receita Operacional Líquida	143,9	147,8	-2,7%
EBITDA	(6,8)	(20,2)	-66,1%
<i>Cut off</i>	(0,7)	(1,3)	-41,6%
Ajustes de Eventos Não-recorrentes	0,0	0,0	n.a.
EBITDA Ajustado ¹	(7,6)	(21,4)	n.a.
Margem EBITDA Ajustado	-5,3%	-14,5%	9,2 p.p.

¹ EBITDA Ajustado no 4T25 é composto pelo EBITDA mais o *cut off* de -R\$ 25,4 milhões, sendo -R\$ 24,6 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. Os ajustes de efeitos não-recorrentes foram na Navegação Costeira no valor de -R\$ 122,9 milhões devido à decisão judicial que confirmou a não incidência de PIS/COFINS sobre as operações de transporte para a Zona Franca de Manaus, acumulado de 2018 até 2024, gerando um impacto financeiro positivo no período.

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 31 de dezembro 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.

