



login.

# Release de RESULTADOS 4T24

## APRESENTAÇÃO DOS RESULTADOS

**Quinta-feira, 27 de fevereiro 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 27/02/2025 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](mailto:ri@loginlogistica.com.br)  
<https://ri.loginlogistica.com.br/>

## DESTAQUES 2024

### Consolidado



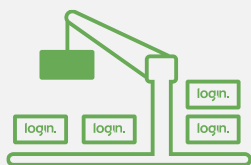
- Recorde histórico anual de ROL: R\$ 2.795,8 milhões;
- Recebimento e início de operação dos novos navios Log-In Evolution e Log-In Experience no ano de 2024;
- Lançamento do Serviço Shuttle Navegantes (SSN) no 2T24, para atender uma demanda sinalizada pelo mercado.

### Navegação Costeira e Soluções Integradas



- Recorde histórico anual de volume de transporte de contêineres: 732,6 mil TEUs;
- Recorde histórico anual de ROL da Navegação Costeira: R\$ 1.726 milhão;
- Recorde histórico anual de EBITDA Ajustado da Navegação Costeira: R\$ 476,7 milhões;
- Aumento de 16% da conversão rodoviária, comparado ao ano de 2023.

### Terminal Portuário (TVV)



- Recorde histórico anual de ROL do TVV: R\$ 437,0 milhões;
- Recorde histórico anual de volume de movimentação de contêineres do TVV: 228,7 mil boxes;
- Aumento de 39% na produtividade operacional do TVV após a conclusão do *retrofit*, finalizado em setembro de 2024.

### Transporte Rodoviário de Cargas



- Recorde histórico anual de ROL da Tecmar: R\$ 578,2 milhões;
- Continuidade do ganho de sinergia da Tecmar com Log-In com 51 mil operações de contêineres no ano, considerando Tecmar e Tecmar Norte (antiga Oliva Pinto);
- Modernização de oito filiais da Tecmar com localização estratégica para garantir agilidade, segurança e maior produtividade;
- Plano de *turnaround*: criação da Diretoria de Armazenagem e Distribuição e contratação de dois novos diretores com experiência no mercado.



- Log-In entre as 500 Melhores Empresas do Mundo em Crescimento Sustentável 2025, segundo o *ranking* da revista TIME<sup>1</sup>;
- Log-In conquistou o 3º lugar no Prêmio ANTAQ 2024, na categoria Conformidade Regulatória.

<sup>1</sup> Fonte: <https://time.com/collection/worlds-best-companies-sustainable-growth-2025/>.

## RESUMO FINANCEIRO E OPERACIONAL<sup>1</sup>

| Dados Econômico-financeiros<br>R\$ MM            | 4T24   | 4T23   | 4T24 vs.<br>4T23 | 2024    | 2023    | 2024 vs.<br>2023 |
|--------------------------------------------------|--------|--------|------------------|---------|---------|------------------|
| <b>Consolidado</b>                               |        |        |                  |         |         |                  |
| Receita Operacional Líquida                      | 784,9  | 601,5  | 30,5%            | 2.795,8 | 2.338,6 | 19,5%            |
| EBITDA Ajustado <sup>2</sup>                     | 131,6  | 101,0  | 30,2%            | 588,9   | 583,9   | 0,8%             |
| Margem EBITDA Ajustado <sup>3</sup>              | 18,1%  | 16,8%  | 1,3 p.p.         | 21,5%   | 25,0%   | -3,5 p.p.        |
| <b>Navegação Costeira</b>                        |        |        |                  |         |         |                  |
| Receita Operacional Líquida                      | 476,8  | 350,7  | 36,0%            | 1.726,0 | 1.375,2 | 25,5%            |
| EBITDA Ajustado <sup>2</sup>                     | 142,2  | 61,8   | 129,9%           | 476,7   | 424,3   | 12,3%            |
| Margem EBITDA Ajustado                           | 29,8%  | 17,6%  | 12,2 p.p.        | 27,6%   | 30,9%   | -3,2 p.p.        |
| <b>TVV</b>                                       |        |        |                  |         |         |                  |
| Receita Operacional Líquida                      | 148,7  | 93,8   | 58,5%            | 437,0   | 350,7   | 24,6%            |
| EBITDA Ajustado <sup>2</sup>                     | 38,6   | 44,4   | -13,1%           | 165,5   | 169,0   | -2,0%            |
| Margem EBITDA Ajustado <sup>3</sup>              | 43,1%  | 47,3%  | -4,2 p.p.        | 43,8%   | 48,2%   | -4,4 p.p.        |
| <b>Soluções Integradas</b>                       |        |        |                  |         |         |                  |
| Receita Operacional Líquida                      | 11,6   | 13,0   | -11,1%           | 54,6    | 54,8    | -0,4%            |
| EBITDA                                           | 6,2    | 6,4    | -2,8%            | 26,9    | 29,2    | -8,2%            |
| Margem EBITDA                                    | 53,5%  | 48,9%  | 4,6 p.p.         | 49,2%   | 53,3%   | -4,1 p.p.        |
| <b>Transporte Rodoviário de Cargas</b>           |        |        |                  |         |         |                  |
| Receita Operacional Líquida                      | 147,8  | 144,0  | 2,7%             | 578,2   | 553,4   | 4,5%             |
| EBITDA Ajustado <sup>2</sup>                     | (21,4) | 10,0   | -314,1%          | 4,1     | 49,5    | -91,8%           |
| Margem EBITDA Ajustado                           | -14,5% | 6,9%   | -21,4 p.p.       | 0,7%    | 9,0%    | -8,2 p.p.        |
| Dados Operacionais                               | 4T24   | 4T23   | 4T24 vs.<br>4T23 | 2024    | 2023    | 2024 vs.<br>2023 |
| Navegação - Contêineres Transportados (Mil TEUs) | 173,3  | 132,8  | 30,5%            | 732,6   | 472,1   | 55,2%            |
| TVV - Movimentação de Contêineres (Mil)          | 52,2   | 60,4   | -13,5%           | 228,7   | 188,4   | 21,4%            |
| TVV - Movimentação de Carga Geral (Mil Ton)      | 280,8  | 216,9  | 29,5%            | 714,3   | 874,3   | -18,3%           |
| Frota - Capacidade Nominal (TEU)*                | 24.366 | 21.550 | 13,1%            | 24.366  | 21.550  | 13,1%            |

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

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> EBITDA Ajustado no 4T24 é composto pelo EBITDA mais o *cut off* de -R\$ 17,2 milhões, sendo -R\$ 16,0 milhões na Navegação Costeira e -R\$ 1,3 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 no valor de -R\$ 59,1 milhões no TVV devido à receita de armazenagem proveniente do processo de carga de perdimento contra a Receita Federal, que transitou em julgado no período.

<sup>3</sup> A margem EBITDA ajustada consolidada e do TVV em 2024 é composta da divisão do EBITDA ajustado (conforme explicado no ponto 2) pela receita líquida menos a receita de armazenagem proveniente de carga de perdimento de R\$ 59,1 milhões, evento esse não recorrente.





## RESULTADO CONSOLIDADO

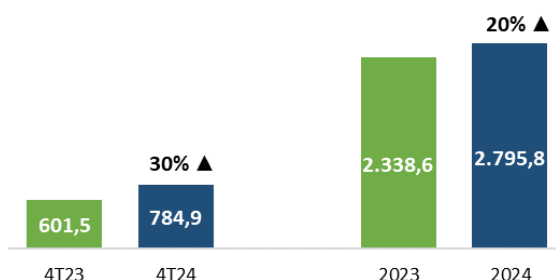
| Resultado Consolidado<br>R\$ MM       | 4T24          | 4T23          | 4T24 vs.<br>4T23 | 2024           | 2023           | 2024 vs.<br>2023 |
|---------------------------------------|---------------|---------------|------------------|----------------|----------------|------------------|
| <b>Receita Operacional Líquida</b>    | <b>784,9</b>  | <b>601,5</b>  | <b>30,5%</b>     | <b>2.795,8</b> | <b>2.338,6</b> | <b>19,5%</b>     |
| Custo dos Serviços Prestados          | (561,6)       | (459,8)       | 22,1%            | (2.086,7)      | (1.665,3)      | 25,3%            |
| Despesas Operacionais                 | (39,0)        | (39,2)        | -0,7%            | (161,8)        | (188,7)        | -14,3%           |
| AFRMM                                 | 23,6          | 17,2          | 37,1%            | 85,8           | 84,0           | 2,1%             |
| <b>EBITDA</b>                         | <b>207,9</b>  | <b>119,6</b>  | <b>73,9%</b>     | <b>633,1</b>   | <b>568,6</b>   | <b>11,3%</b>     |
| <b>EBITDA (Ajustado) <sup>1</sup></b> | <b>131,6</b>  | <b>101,0</b>  | <b>30,2%</b>     | <b>588,9</b>   | <b>583,9</b>   | <b>0,8%</b>      |
| Depreciação e Amortização             | (75,1)        | (60,1)        | 24,9%            | (281,6)        | (227,7)        | 23,7%            |
| <b>EBIT</b>                           | <b>132,8</b>  | <b>59,4</b>   | <b>123,3%</b>    | <b>351,5</b>   | <b>341,0</b>   | <b>3,1%</b>      |
| <b>Resultado Financeiro</b>           | <b>(66,3)</b> | <b>(50,5)</b> | <b>31,2%</b>     | <b>(268,8)</b> | <b>(196,3)</b> | <b>36,9%</b>     |
| Receita Financeira                    | 28,0          | 14,1          | 99,1%            | 71,9           | 70,6           | 1,8%             |
| Despesa Financeira                    | (65,1)        | (59,1)        | 10,1%            | (267,2)        | (249,6)        | 7,1%             |
| Variação Cambial                      | (29,2)        | (5,5)         | 435,1%           | (73,4)         | (17,2)         | 325,8%           |
| <b>EBT</b>                            | <b>66,5</b>   | <b>8,9</b>    | <b>645,2%</b>    | <b>82,7</b>    | <b>144,7</b>   | <b>-42,8%</b>    |
| IR / CSLL                             | (15,5)        | (44,8)        | -65,5%           | (29,0)         | (84,5)         | -65,7%           |
| <b>Lucro (Prejuízo)</b>               | <b>51,0</b>   | <b>(35,9)</b> | <b>n.a.</b>      | <b>53,7</b>    | <b>60,2</b>    | <b>-10,8%</b>    |

<sup>1</sup> EBITDA Ajustado no 4T24 é composto pelo EBITDA mais o *cut off* de -R\$ 17,2 milhões, sendo -R\$ 16,0 milhões na Navegação Costeira e -R\$ 1,3 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 no valor de -R\$ 59,1 milhões no TVV devido à receita de armazenagem proveniente do processo de carga de perdimento contra a Receita Federal, que transitou em julgado no período.



## Receita Operacional Líquida

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



### 4T24 x 4T23

Recorde histórico da ROL do consolidado, R\$ 784,9 milhões, beneficiada pelos resultados em todas as torres de negócio, conforme descrito a seguir:

- Recorde histórico de ROL total da Navegação Costeira, R\$ 476,8 milhões, positivamente impactada por:
  - Recorde histórico de receita do *Feeder*, R\$ 187,7 milhões, beneficiada sobretudo pelo crescimento do volume, impulsionado pelo Serviço Shuttle Navegantes (SSN), lançado no 2T24, e pelo aumento na movimentação de cargas de armadores internacionais, o que gerou necessidades de embarques contingenciais, em função do congestionamento dos portos;
  - A receita da Cabotagem cresceu (+6,8 vs. 4T23) mesmo diante do cenário de congestionamento dos portos, omissões de escala e da seca na região Norte. Em relação à seca, a Log-In utilizou a solução do píer flutuante de Itacoatiara, amenizando as perdas para os clientes e gerando receita para a Companhia;
  - Aumento da receita do Mercosul (+51,6 vs. 4T23), decorrente do incremento de volume, favorecido pela recuperação econômica da Argentina, além da valorização do câmbio e melhor mix de cargas;
- Recorde de ROL do TVV, R\$ 148,7 milhões, sobretudo pelo reconhecimento de R\$ 59,1 milhões de receita de armazenagem, não recorrente, proveniente do processo de carga de perdimento contra a Receita Federal, referente a períodos anteriores, que transitou em julgado no período.

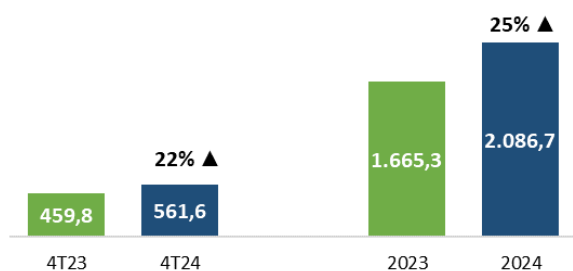
### 2024 x 2023

Recorde histórico anual de ROL do consolidado, R\$ 2.795,8 milhões no acumulado do ano, explicado pelos seguintes eventos:

- Na Navegação Costeira, destaque para o crescimento de 94,2% da receita do *Feeder*, beneficiada pelo incremento de volume com o Serviço Shuttle Navegantes (SSN), lançado no 2T24, além da alta demanda na movimentação de cargas de armadores internacionais, gerando necessidades de embarques contingenciais ao longo do ano;
- Recorde anual de ROL do TVV, R\$ 437 milhões atrelado, principalmente, à receita R\$ 59,1 milhões do processo de carga de perdimento contra a Receita Federal, comentada anteriormente.



## Custo dos Serviços Prestados (CSP)



### 4T24 x 4T23

Aumento do CSP derivado, principalmente, dos seguintes fatores no Transporte Rodoviário de Cargas, aumento de R\$ 51,2 milhões (+46,2%), e na Navegação Costeira, aumento de R\$ 34,5 milhões (+11,8 %):

- No Transporte Rodoviário de Cargas, o aumento dos custos é devido ao crescimento da frota na operação de transporte de contêineres para Log-In, modernização de filiais, frete de terceiros e custos com agentes de cargas. Ainda, o negócio de carga fracionada (*Less than Truckload* - LTL), na qual a Tecmar tem *expertise*, continua em processo de saneamento da base de cliente e ajuste da política comercial;
- Na Navegação Costeira, parte relevante dos custos variáveis é explicada principalmente por um aumento no transporte rodoviário de curta distância (+24,4% vs. 4T23) pelo incremento de volume de operações (+5,2%) e aumento do custo médio do transporte (+29,6%), relacionado a uma maior distância média percorrida e impacto da Lei do Motorista. Além disso, para manutenção do atendimento aos clientes diante da seca da região Norte, houve custos com balsas no píer flutuante de Itacoatiara, impactando sobretudo a linha de compra de *slots* (+28,4% vs. 4T23) e custos com movimentação de contêineres (+7,2% vs. 4T23). Adiciona-se ainda, o cenário de portos congestionados no Brasil, gerando atrasos e omissões das escalas, e os custos vinculados às contingências operacionais, como transbordos não programados e armazenagem.

### 2024 x 2023

Aumento do CSP explicado sobretudo pelo CSP da Navegação e do Transporte Rodoviário de Cargas:

- Os custos da Navegação foram impactados principalmente pelos custos atrelados ao Serviço Shuttle Navegantes (SSN), iniciado no 2T24, e maior quantidade média de navios em operação comparado ao ano de 2023. Ainda, houve custos com contingências operacionais, vinculados ao cenário já citado de portos congestionados no Brasil e seca na região Norte;
- Em 2024, no Transporte Rodoviários de Cargas, houve início da prestação de serviço de transporte de contêiner para Log-In, com 148 carros dedicados (+127% vs. 2023), considerando Tecmar e Tecmar Norte (antiga Oliva Pinto), o que gerou custos relacionado às despesas pré-operacionais da expansão da frota no primeiro semestre do ano, sem ainda total contrapartida na receita. Já no segundo semestre do ano, somado aos custos



de expansão da frota para o transporte de contêiner, o negócio de carga fracionada (*Less than Truckload - LTL*), que apresentou redução de volume, continuou a impactar os custos fixos do período, como comentado acima. Adicionalmente, houve custos com a modernização e substituição de 8 filiais ao longo do ano.

## Despesas Operacionais

### 4T24 x 4T23

Redução de R\$ 0,2 milhão nas Despesas Operacionais no 4T24:

- Impacto positivo nas despesas operacionais do 4T24 devido ao prêmio do BID da folha de pagamento em novembro/24. Ainda, o 4T23 foi impactado negativamente por provisões administrativas adicionais. Esses efeitos compensaram o crescimento das despesas administrativas do período resultantes de ajustes de acordo coletivo.

## AFRMM (Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante)

| AFRMM<br>R\$ MM      | 4T24        | 4T23        | 4T24 vs.<br>4T23 | 2024        | 2023        | 2024 vs.<br>2023 |
|----------------------|-------------|-------------|------------------|-------------|-------------|------------------|
| AFRMM do período     | 23,6        | 17,2        | 37,1%            | 85,8        | 73,0        | 17,5%            |
| AFRMM não recorrente | 0,0         | 0,0         | n.a.             | 0,0         | 11,0        | -100,0%          |
| <b>AFRMM Total</b>   | <b>23,6</b> | <b>17,2</b> | <b>37,1%</b>     | <b>85,8</b> | <b>84,0</b> | <b>2,1%</b>      |

- Aumento de 37,1% na geração de AFRMM em comparação com o 4T23, dado o crescimento na Receita Operacional Bruta (ROB) das rotas geradoras de AFRMM;
- AFRMM não recorrente em 2023 devido a recuperação de AFRMM no valor de R\$ 11 milhões em agosto/2023 pelo rateio da conta especial, evento esse não recorrente.

## EBITDA

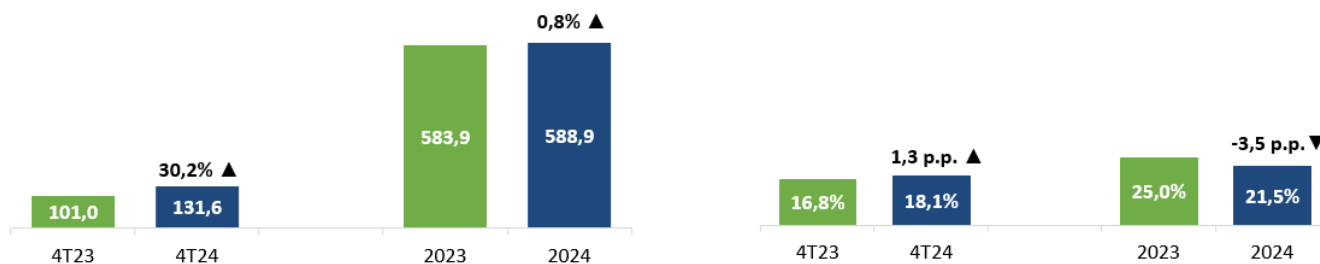
| EBITDA<br>R\$ MM                    | 4T24  | 4T23  | 4T24 vs.<br>4T23 | 2024  | 2023  | 2024 vs.<br>2023 |
|-------------------------------------|-------|-------|------------------|-------|-------|------------------|
| EBITDA                              | 207,9 | 119,6 | 73,9%            | 633,1 | 568,6 | 11,3%            |
| Margem EBITDA                       | 26,5% | 19,9% | 6,6 p.p.         | 22,6% | 24,3% | -1,7 p.p.        |
| EBITDA Ajustado <sup>1</sup>        | 131,6 | 101,0 | 30,2%            | 588,9 | 583,9 | 0,8%             |
| Margem EBITDA Ajustado <sup>2</sup> | 18,1% | 16,8% | 1,3 p.p.         | 21,5% | 25,0% | -3,5 p.p.        |

<sup>1</sup> EBITDA Ajustado no 4T24 é composto pelo EBITDA mais o *cut off* de -R\$ 17,2 milhões, sendo -R\$ 16,0 milhões na Navegação Costeira e -R\$ 1,3 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 no valor -R\$ 59,1 milhões no TVV devido à receita de armazenagem proveniente do processo de carga de perdimento contra a Receita Federal, que transitou em julgado no período.

<sup>2</sup> A margem EBITDA ajustada em 2024 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.

EBITDA ajustado <sup>2</sup> (R\$ MM)

Margem EBITDA ajustado (%)



<sup>2</sup> Valores referentes ao EBITDA Ajustado

### 4T24 x 4T23

Aumento do EBITDA ajustado, R\$ 131,6 milhões (+30,2%), e da Margem EBITDA ajustado em 1,3 p.p., em relação ao período comparativo pelos seguintes fatores:

- Recorde histórico de EBITDA ajustado da Navegação, R\$ 142,2 milhões, beneficiado, sobretudo, pelos motivos já mencionados na receita, como a ROL da Navegação, R\$ 476,8 milhões, com destaque para o crescimento do *Feeder* e da Cabotagem. A margem EBITDA ajustado melhorou em 12,2 p.p., impulsionada pela valorização do dólar, beneficiando a receita do *Feeder* e do Mercosul.

### 2024 x 2023

Aumento do EBITDA ajustado em 0,8%, quando comparado ao ano anterior, explicado sobretudo pelo resultado da Navegação Costeira:

- O EBITDA ajustado da Navegação Costeira alcançou R\$ 476,6 milhões em 2024, atrelado ao recorde de receita dessa torre de negócio, com destaque para o *Feeder*, como comentado acima. Já a margem EBITDA, apresentou leve redução de 3,2 p.p., impactada principalmente pela receita do *Feeder* que, embora significativa no ano, possui margem menor, e pelos custos variáveis com as contingências operacionais para atendimento dos clientes diante do cenário de portos congestionados e seca na região Norte. Os custos fixos também aumentaram devido à maior quantidade de navios em operação, comparado ao 2023, e ao novo serviço Shuttle Navegantes (SSN), iniciado no 2T24.

### Receita e Custos atrelados ao dólar

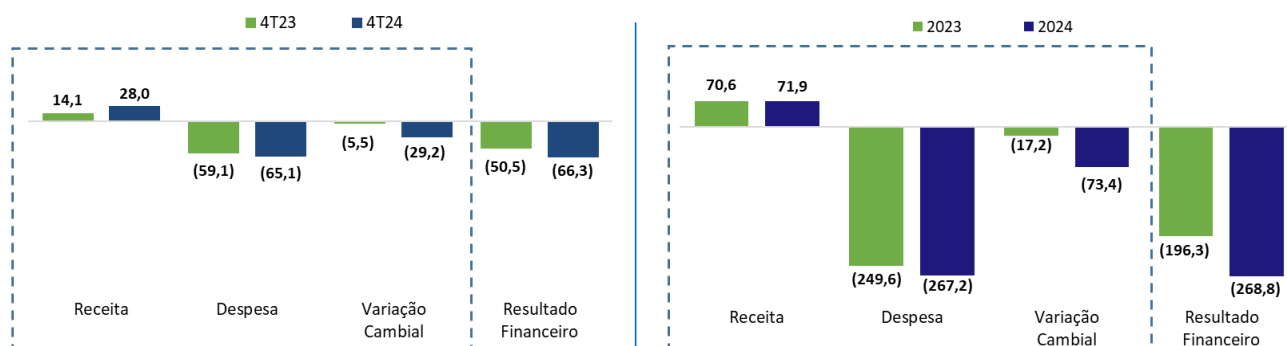
A Log-In possui receitas atreladas ao dólar nos *trades* Mercosul e *Feeder* na Navegação Costeira. Sob a perspectiva de custos, os principais são *bunker*, *leasing* de contêineres e taxas portuárias do Mercosul. Conforme a tabela, há um saldo operacional positivo em dólar, o qual é capaz de proteger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

| R\$ MM                             | 4T24         | 4T23        |
|------------------------------------|--------------|-------------|
| Receitas atreladas ao Dólar (US\$) | 312,8        | 136,0       |
| Custos atrelados ao Dólar (US\$)   | (106,7)      | (94,0)      |
| <b>Saldo Operacional</b>           | <b>206,0</b> | <b>41,9</b> |



## Resultado Financeiro

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



### 4T24 x 4T23

O Resultado Financeiro do 4T24 variou negativamente em R\$ 15,8 milhões, em comparação ao 4T23. As receitas financeiras foram maiores em cerca de R\$ 13,9 milhões, relacionado ao ajuste inflacionário da Log-In Mercosul, e as despesas financeiras aumentaram em R\$ 6,0 milhões, decorrente dos encargos financeiros da 2ª emissão de Notas Comerciais, a qual estava em período de carência até novembro/2024. A variação cambial sobre ativos e passivos nesse trimestre foi maior em R\$ 23,7 milhões, principalmente pelo impacto no saldo da dívida de longo prazo junto ao BNDES atrelado ao Dólar, conforme tabela a seguir, dada a valorização dessa moeda frente ao Real no período em 18%.

### 2024 x 2023

Em 2024, o Resultado Financeiro variou negativamente em R\$ 72,5 milhões, quando comparado ao ano de 2023. A receita financeira ficou em linha, sobretudo por uma combinação de menor saldo médio de caixa durante o ano, compensado pela receita financeira do Mercosul, explicada anteriormente. A despesa financeira aumentou R\$ 17,1 milhões, impactada principalmente por encargos financeiros das notas comerciais no 1T24 e 3T24, somado à liquidação antecipada da 1ª Nota Comercial e da 4ª debênture no 2T24. A variação cambial representou o maior impacto, variando R\$ 56,2 milhões, relacionado principalmente ao saldo da dívida de longo prazo junto ao BNDES atrelado ao Dólar dada a valorização dessa moeda frente ao Real no período.

| Composição da Variação Cambial<br>R\$ MM                | 4T24          | 4T23         | 2024          | 2023          |
|---------------------------------------------------------|---------------|--------------|---------------|---------------|
| Financiamentos BNDES em Dólar para construção de navios | (40,1)        | 7,2          | (75,4)        | 13,1          |
| Hedge Accounting                                        | 31,5          | (0,5)        | 45,0          | (10,3)        |
| Leasing de contêineres                                  | (15,8)        | 10,4         | (29,5)        | 15,1          |
| Sale and Lease Back                                     | 0,8           | 0,2          | 1,8           | 1,0           |
| Contas Receber/Pagar e outros                           | (5,6)         | (22,8)       | (15,3)        | (36,1)        |
| <b>Variação Cambial Total</b>                           | <b>(29,2)</b> | <b>(5,5)</b> | <b>(73,4)</b> | <b>(17,2)</b> |

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. O efeito do *hedge* vem compensando parcela significativa de variação cambial desde o 2º trimestre de 2021, demonstrando a efetividade da estratégia em um cenário de variação cambial.

## Lucro (Prejuízo) do Período

| Demonstrativo de Resultado<br>R\$ MM    | 4T24           | 4T23           | 4T24 vs.<br>4T23 | 2024             | 2023             | 2024 vs.<br>2023 |
|-----------------------------------------|----------------|----------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| <b>Receita Operacional Líquida</b>      | <b>784,9</b>   | <b>601,5</b>   | <b>30,5%</b>     | <b>2.795,8</b>   | <b>2.338,6</b>   | <b>19,5%</b>     |
| <b>Custo dos Serviços Prestados</b>     | <b>(632,8)</b> | <b>(515,9)</b> | <b>22,7%</b>     | <b>(2.351,6)</b> | <b>(1.871,5)</b> | <b>25,7%</b>     |
| Custos                                  | (561,6)        | (459,8)        | 22,1%            | (2.086,7)        | (1.665,3)        | 25,3%            |
| Depreciação e Amortização               | (71,2)         | (56,0)         | 27,0%            | (264,9)          | (206,2)          | 28,5%            |
| <b>Lucro Bruto</b>                      | <b>152,1</b>   | <b>85,6</b>    | <b>77,7%</b>     | <b>444,1</b>     | <b>467,1</b>     | <b>-4,9%</b>     |
| <b>Receitas (Despesas) Operacionais</b> | <b>(19,4)</b>  | <b>(26,2)</b>  | <b>-26,0%</b>    | <b>(92,7)</b>    | <b>(126,2)</b>   | <b>-26,5%</b>    |
| Comerciais e Administrativas            | (16,9)         | (32,1)         | -47,5%           | (118,8)          | (130,1)          | -8,7%            |
| Outras                                  | (22,1)         | (7,1)          | 210,9%           | (43,0)           | (58,7)           | -26,7%           |
| AFRMM                                   | 23,6           | 17,2           | 37,1%            | 85,8             | 84,0             | 2,1%             |
| Depreciação e Amortização               | (4,0)          | (4,1)          | -3,1%            | (16,7)           | (21,5)           | -22,2%           |
| <b>Lucro Operacional</b>                | <b>132,8</b>   | <b>59,4</b>    | <b>123,3%</b>    | <b>351,5</b>     | <b>341,0</b>     | <b>3,1%</b>      |
| <b>Resultado Financeiro</b>             | <b>(66,3)</b>  | <b>(50,5)</b>  | <b>31,2%</b>     | <b>(268,8)</b>   | <b>(196,3)</b>   | <b>36,9%</b>     |
| Receita Financeira                      | 28,0           | 14,1           | 99,1%            | 71,9             | 70,6             | 1,8%             |
| Despesa Financeira                      | (65,1)         | (59,1)         | 10,1%            | (267,2)          | (249,6)          | 7,1%             |
| Variação Cambial                        | (29,2)         | (5,5)          | 435,1%           | (73,4)           | (17,2)           | 325,8%           |
| <b>Lucro antes do IR/CSLL</b>           | <b>66,5</b>    | <b>8,9</b>     | <b>645,2%</b>    | <b>82,7</b>      | <b>144,7</b>     | <b>-42,8%</b>    |
| <b>IR / CSLL</b>                        | <b>(15,5)</b>  | <b>(44,8)</b>  | <b>-65,5%</b>    | <b>(29,0)</b>    | <b>(84,5)</b>    | <b>-65,7%</b>    |
| <b>Lucro (Prejuízo) Líquido</b>         | <b>51,0</b>    | <b>(35,9)</b>  | <b>n.a.</b>      | <b>53,7</b>      | <b>60,2</b>      | <b>-10,8%</b>    |

### 4T24 x 4T23

Lucro Líquido explicado pelos fatores:

- O lucro líquido do trimestre foi beneficiado pela receita de armazenagem do TVV, dado o reconhecimento de R\$ 59,1 milhões proveniente do processo de carga de perdimento contra a Receita Federal, evento não recorrente, referente a períodos anteriores, que transitou em julgado no período;
- No 4T23, houve o reconhecimento de R\$ 33,3 milhões referente a realização de diferenças temporárias, principalmente devido a provisões operacionais e administrativas, e da revisão do ativo fiscal diferido decorrente da estimativa de créditos fiscais de longo prazo mensurados pela Companhia em dezembro de 2023. Adicionalmente, houve a compensação de R\$ 6,2 milhões de prejuízo fiscal.

### 2024 x 2023

O Lucro Líquido do período explicado por:

- No ano, a receita de armazenagem do TVV, com o reconhecimento de R\$ 59,1 milhões de carga de perdimento contra a Receita Federal, evento não recorrente, também impactou positivamente o lucro líquido acumulado.
- Na linha de IRPJ/CSLL, o impacto de -R\$ 29 milhões é explicado pelo reconhecimento de tributos diferidos a compensar referente ao aumento das perdas com a variação cambial não realizada.



## Soluções Logísticas Integradas (Navegação Costeira e Soluções Integradas)

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

### Navegação Costeira

A Navegação Costeira no Brasil, composta pelas empresas brasileiras de navegação (EBNs) associadas à Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (ABAC), cresceu 19,7% na movimentação de contêineres no 4T24 (vs. 4T23), conforme quadro a seguir:

| Movimentação de Contêineres pelas EBNs Associadas à ABAC (TEUS mil) |       |       |               |         |         |               |
|---------------------------------------------------------------------|-------|-------|---------------|---------|---------|---------------|
| Segmento                                                            | 4T24  | 4T23  | 4T24 vs. 4T23 | 2024    | 2023    | 2024 vs. 2023 |
| Cabotagem <sup>1</sup>                                              | 159,8 | 133,2 | 20,0%         | 761,9   | 694,9   | 9,6%          |
| Cargas Feeder                                                       | 172,2 | 148,6 | 15,9%         | 710,0   | 530,6   | 33,8%         |
| Cargas Mercosul <sup>1</sup>                                        | 24,1  | 15,8  | 52,5%         | 85,1    | 74,3    | 14,5%         |
| Total                                                               | 356,1 | 297,6 | 19,7%         | 1.557,0 | 1.299,8 | 19,8%         |

EBN - Empresa Brasileira de Navegação  
Fonte: ABAC - Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem  
<sup>1</sup> Os dados da ABAC não representam a totalidade do mercado de Cabotagem e Mercosul.

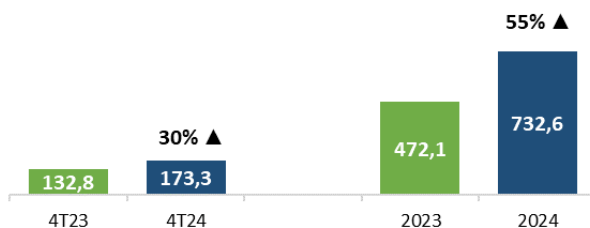
A seguir, serão apresentados os principais indicadores da Log-In nas operações de Navegação Costeira que, se comparados aos dados da indústria acima, confirmam a resiliência dos negócios da Companhia, mantendo crescimento de volume superior ao setor no trimestre.

No quarto trimestre, o mercado de Navegação Costeira continuou a apresentar forte demanda de armadores internacionais, cargas *Feeder*, em meio a um cenário de congestionamento de portos e pressão sobre a infraestrutura portuária, afetando, por outro lado, a Cabotagem. Isso pressionou a eficiência do mercado e aumentou os custos logísticos devido às omissões e atrasos de escala. Além disso, desde setembro o período de seca do Rio Amazonas começou a restringir o volume transportado de/para Manaus. Para dar continuidade ao atendimento dos clientes, a Log-In utilizou a solução do píer flutuante de Itacoatiara (AM). Contudo, a operação deste píer exigiu movimentações adicionais das cargas, resultando em um aumento nos custos do serviço prestado.

No 4T24, o volume da Navegação Costeira registrou 173,3 mil TEUs. Destaque principalmente para o crescimento do volume *Feeder* no trimestre, impulsionado pelo novo Serviço Shuttle Navegantes (SSN), lançado no 2T24. Esse serviço foi criado para atender uma demanda sinalizada pelo mercado em função do aumento do volume no longo curso e um cenário de portos congestionados. O SSN contou com a utilização imediata do novo navio Log-In Evolution, reforçando a versatilidade de um armador brasileiro com frota relevante, colaborando para o desenvolvimento do comércio exterior. Em comparação ao 4T23, houve incremento de 1 navio (entrada do Log-In Evolution, do Log-In Experience e devolução do navio afretado MSC Belmonte), o que representou um aumento da capacidade nominal de 13,1%. A Companhia manteve seu foco estratégico na ampliação dos serviços, visando capturar uma maior participação na cadeia logística de seus clientes, solidificando sua posição no mercado e aproveitando as oportunidades de crescimento do setor.

## Volumes

Contêineres <sup>(1)</sup> (Mil TEUs)



(1) Total de Contêineres transportados nos serviços: Serviço Atlântico Sul (SAS), que realiza rota regular que atende portos entre o Nordeste do Brasil e a Argentina; Serviço Expresso Amazonas (SEA) que faz o transporte expresso de Manaus a Santos, e os Serviços *Shuttle* que são voltados para cargas *Feeder*: *Shuttle Vitória* (SSV), *Shuttle Rio* (SSR) e *Shuttle Navegantes* (SSN). Os volumes transportados podem ser divididos nas seguintes modalidades: Cabotagem (entre portos brasileiros), Mercosul (entre o Brasil e outros países do Mercosul) e *Feeder* (viagem complementar das cargas de longo curso entre os portos escalados pela Log-In).

### 4T24 x 4T23

- Maior volume da Navegação, 173,3 mil TEUS, para um quarto trimestre, com destaque para o *Feeder* e Mercosul:
  - O volume do *Feeder* foi o maior para um quarto trimestre, 121,8 mil TEUS, devido ao novo serviço Shuttle Navegantes, lançado em maio/2024; e ao atendimento das necessidades de embarques contingenciais das cargas de armadores internacionais, diante de um cenário de portos congestionados no Brasil;
  - Crescimento do volume do Mercosul (+9,8% vs. 4T23), beneficiado pela recuperação econômica da Argentina;
  - A Cabotagem cresceu marginalmente no período comparativo (+1,6% vs. 4T23). O volume transportado usando a solução do píer de Itacoatiara foi maior (+153,9%), quando comparado ao volume do ano anterior, no qual a Log-In usou a solução das balsas para manutenção do atendimento aos clientes durante a seca. Apesar disso, o momento atual de congestionamento dos portos e consequentes omissões de escala continuam afetando os principais serviços de Cabotagem (SAS e SEA);
  - No 4T24, químicos, petroquímicos, alimentos, bebidas e eletroeletrônicos foram alguns dos segmentos em destaque no *trade* Cabotagem, enquanto no Mercosul os segmentos de destaque foram químicos e petroquímicos, eletroeletrônicos e têxtil.

### 2024 x 2023

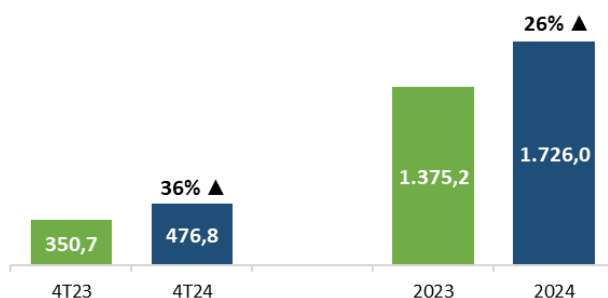
- No ano de 2024, recorde histórico anual de volume de transporte de contêineres, 732,6 mil TEUs, *Feeder* e Cabotagem também como destaques:
  - Recorde anual de volume do *Feeder*, 488,6 mil TEUs, sobretudo pelo lançamento de um novo serviço dedicado ao *Feeder*, o Serviço Shuttle Navegantes, e a continuidade dos embarques contingenciais das cargas de armadores internacionais, diante do contexto do ano com portos congestionados no Brasil;
  - Mesmo diante de um mercado mais competitivo em 2024, a Cabotagem apresentou um incremento de volume de +11,2%, superior ao do setor que foi de +9,6%, *versus* 2023, conforme tabela da ABAC apresentada anteriormente. Adicionalmente, houve aumento de 16% da conversão rodoviária, incremento do *market share* da Companhia no eixo Norte com o Serviço Expresso Amazonas (SEA), iniciado no 2T23,

ampliação da quantidade de navios e capacidade operacional, explicando o aumento de volume no acumulado do ano;

- Embora tenha apresentado leve recuperação de volume a partir do segundo semestre do ano, o volume do Mercosul para o ano foi inferior ao de 2023 em 5,9%, ainda afetado pela crise argentina no primeiro semestre do ano.

## Receita Navegação Costeira (ROL)

ROL Total Navegação Costeira<sup>1</sup> (R\$ MM)

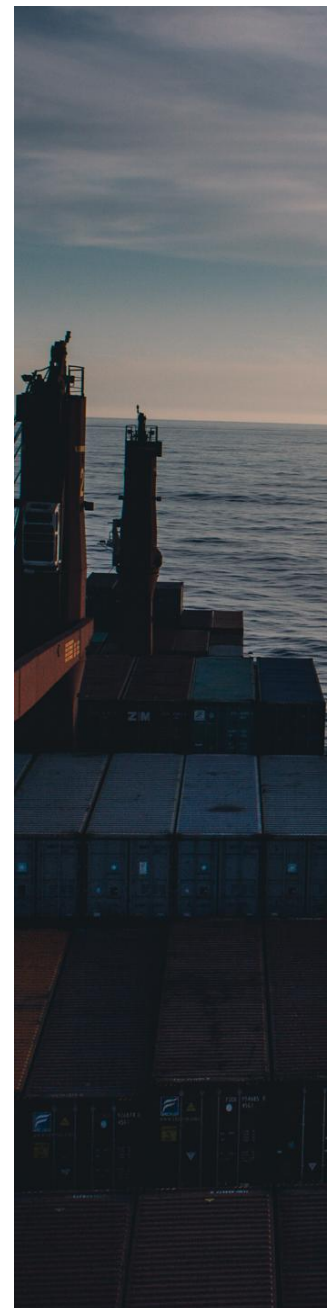


<sup>1</sup> A ROL Total Navegação Costeira considera as receitas referentes à Cabotagem, Mercosul e Feeder.

### 4T24 x 4T23 e 2024 x 2023

#### ■ ROL Total da Navegação Costeira:

- Recorde histórico de ROL total da Navegação Costeira, que foi positivamente impactada por:
  - Recorde histórico de receita do Feeder, R\$ 187,7 milhões, com o crescimento do volume, o qual foi impulsionado pelo serviço Shuttle Navegantes (SSN), lançado no 2T24, pelo aumento na movimentação de cargas de armadores internacionais, o que gerou necessidades de embarques contingenciais e aumento de carga para Manaus. Além disso, a receita do Feeder, que é atrelada ao dólar, foi beneficiada com a valorização do mesmo no trimestre;
  - A receita da Cabotagem cresceu (+6,8% vs. 4T23), diante de um panorama complexo no trimestre com congestionamento dos portos, omissões de escala e seca na região Norte. Em relação à seca, a Log-In utilizou a solução do píer flutuante de Itacoatiara, amenizando as perdas para os clientes e gerando receita para a Companhia;
  - Aumento da receita do Mercosul (+51,6% vs. 4T23), pela valorização do câmbio, melhor mix de cargas e incremento de volume, favorecido pela recuperação econômica da Argentina;
- Em 2024, houve recorde histórico na ROL total da Navegação Costeira, R\$ 1.726 milhão, com destaque para o recorde na receita do Feeder com crescimento de 94%, na comparação com 2023, pelos motivos apresentados anteriormente.





## Custo dos Serviços Prestados (CSP) Navegação Costeira

| Custo dos Serviços Prestados<br>R\$ MM                | 4T24           | 4T23           | 4T24 vs.<br>4T23 | 2024             | 2023             | 2024 vs.<br>2023 |
|-------------------------------------------------------|----------------|----------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| <b>Custo dos Serviços Prestados</b>                   | <b>(327,9)</b> | <b>(293,4)</b> | <b>11,8%</b>     | <b>(1.297,9)</b> | <b>(1.016,4)</b> | <b>27,7%</b>     |
| <b>Custo dos Serviços Prestados (Contêiner)</b>       | <b>(327,9)</b> | <b>(293,4)</b> | <b>11,8%</b>     | <b>(1.297,9)</b> | <b>(1.016,4)</b> | <b>27,7%</b>     |
| <b>Custo Variável (Contêiner)<sup>1</sup></b>         | <b>(187,0)</b> | <b>(159,5)</b> | <b>17,2%</b>     | <b>(722,2)</b>   | <b>(535,8)</b>   | <b>34,8%</b>     |
| <i>Margem de Contribuição (Contêiner)<sup>2</sup></i> | <i>60,8%</i>   | <i>54,5%</i>   | <i>6,3 p.p.</i>  | <i>58,2%</i>     | <i>61,0%</i>     | <i>-2,9 p.p.</i> |
| <b>Custo Fixo (Contêiner)</b>                         | <b>(140,9)</b> | <b>(133,8)</b> | <b>5,3%</b>      | <b>(575,7)</b>   | <b>(480,6)</b>   | <b>19,8%</b>     |
| <i>Running Costs</i>                                  | <i>(60,7)</i>  | <i>(52,1)</i>  | <i>16,3%</i>     | <i>(240,5)</i>   | <i>(202,0)</i>   | <i>19,1%</i>     |
| Combustíveis                                          | (53,4)         | (45,1)         | 18,4%            | (224,7)          | (163,5)          | 37,4%            |
| Custos Portuários                                     | (17,1)         | (22,3)         | -23,3%           | (79,3)           | (88,4)           | -10,3%           |
| Afretamento de Navios Contêineiros                    | 0,0            | (6,6)          | -100,0%          | (10,4)           | (14,0)           | -25,7%           |
| Outros Custos Fixos                                   | (9,7)          | (7,6)          | 27,8%            | (20,7)           | (12,7)           | 63,1%            |

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

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

Aumento de **CSP** por conta do aumento de volume, em função do novo Serviço Shuttle Navegantes (SSN), lançado no 2T24, e maior quantidade de navios em operação (9 navios no 4T24 x 8 navios no 4T23), conforme detalhamento a seguir:

### 4T24 x 4T23

#### ■ Custo Variável (Contêineres)

Custo Variável de Contêineres no 4T24 *versus* 4T23, 17,2% maior devido a:

- Incremento de 24,4% na linha de transporte rodoviário de curta distância principalmente por dois fatores: aumento do custo médio do transporte (+29,6%), atrelado a uma maior distância média percorrida e a Lei do Motorista, e aumento de volume de operações rodoviárias (+5,2%). Esse impacto está relacionado a uma ampliação da distância média percorrida em comparação ao 4T23, devido à intensificação das operações rodoviárias como alternativa para atender à demanda dos clientes diante de um cenário de portos congestionados no Brasil e atrasos nas escalas;
- Aumento do custo com compra de *slots* (+28,4% vs. 4T23) sobretudo pela operação com balsas no píer flutuante de Itacoatiara, diante da seca de Manaus, como contingência operacional para manutenção do atendimento aos clientes;
- Aumento nos custos de movimentação de contêineres (+7,2% vs. 4T23) devido ao aumento de volume movimentado no período, reajustes contratuais em alguns portos, custos com a utilização do píer flutuante em Itacoatiara e maior custo de transbordo vinculado às contingências já citadas.

#### ■ Custo Fixo (Contêineres)

Custos fixos aumentaram 5,3%, especialmente pelo incremento na linha de Combustíveis:

- Aumento na linha de Combustível (+18,4% vs. 4T23), devido à maior quantidade de navios e um serviço a mais (Serviço Shuttle Navegantes, SSN, lançado em 2T24) *versus* 4T23. Adiciona-se a isso o fato das contingências operacionais, citadas anteriormente, influenciarem no aumento do consumo dos navios;

- Incremento de 16,3% na linha de *Running Costs* (custo com marítimos, manutenção, suprimento e seguros), principalmente pelo aumento da frota, a qual foi composta por 9 navios no 4T24 x 8 navios no 4T23. Isso representou uma maior capacidade operacional (+13% vs. 4T23) e aumentou a presença da Log-In no mercado, apesar da contrapartida nos custos pelo Log-In Experience (LOEX), o navio adicional, gerando custo com a contratação de novas tripulações. Adiciona-se a isso, o reajuste salarial dos marítimos;
- Ausência do custo de afretamento do navio MSC Belmonte, devolvido em julho/2024, compensando parcialmente os custos fixos do trimestre;
- Os custos portuários apresentaram redução de 23,3% (vs. 4T23) impactados pelas omissões de escalas devido ao cenário de portos congestionados no Brasil. Tal linha também compensou parcialmente os custos fixos totais do trimestre.

Bunker

| Preço Médio do Bunker<br>MM | 4T24  | 4T23  | 4T24 vs.<br>4T23 | 2024  | 2023  | 2024 vs.<br>2023 |
|-----------------------------|-------|-------|------------------|-------|-------|------------------|
| Bunker (US\$)               | 543   | 648   | -16,2%           | 614   | 627   | -2,1%            |
| Taxa de câmbio (R\$)        | 5,84  | 4,95  | 18,0%            | 5,39  | 4,99  | 7,9%             |
| Bunker (R\$)                | 3.173 | 3.209 | -1,1%            | 3.309 | 3.131 | 5,7%             |

A Companhia divulga periodicamente a seus clientes o reajuste da tarifa emergencial do *Bunker* (*Emergency Bunker Surcharges - EBS*), com a variação do preço do frete marítimo para refletir a variação do valor do *bunker*, através da tarifa emergencial, período de até 90 dias (com base no preço médio dos 90 dias anteriores).

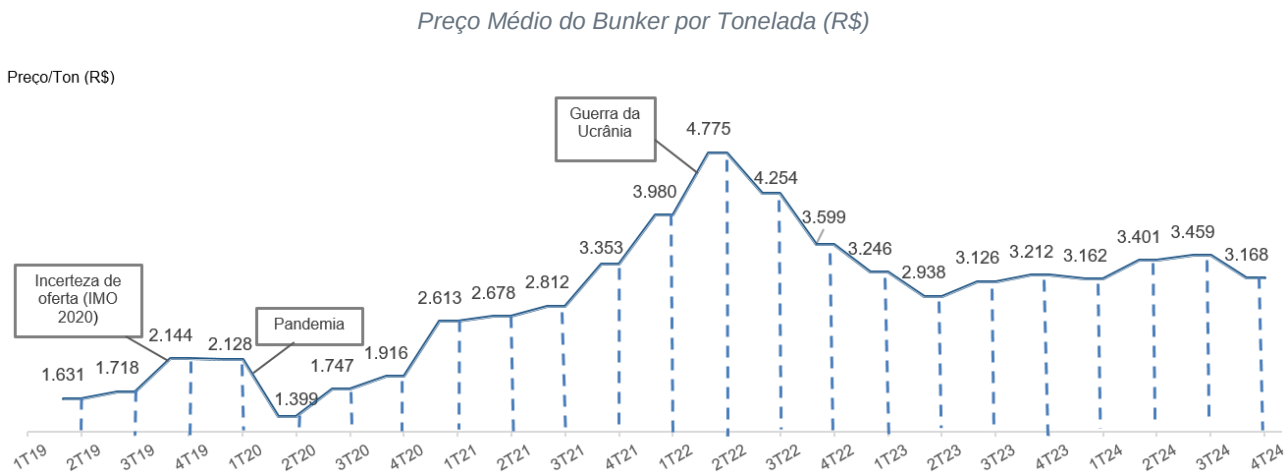


Gráfico de mar/19 até dez/24. Fontes: Petrobras (cotação do *bunker* no porto de Santos em dólares) e Banco Central (taxa de câmbio Real x Dólar – PTAX).

## EBITDA Navegação Costeira

| EBITDA Navegação Costeira<br>R\$ MM | 4T24         | 4T23         | 4T24 vs.<br>4T23 | 2024         | 2023         | 2024 vs.<br>2023 |
|-------------------------------------|--------------|--------------|------------------|--------------|--------------|------------------|
| Receita Operacional Líquida         | 476,8        | 350,7        | 36,0%            | 1.726,0      | 1.375,2      | 25,5%            |
| Custo dos Serviços Prestados        | (327,9)      | (293,4)      | 11,8%            | (1.297,9)    | (1.016,4)    | 27,7%            |
| Despesas Operacionais               | (14,3)       | (2,6)        | 453,4%           | (44,0)       | (30,3)       | 45,1%            |
| AFRMM                               | 23,6         | 17,2         | 37,1%            | 85,8         | 84,0         | 2,1%             |
| Depreciação e Amortização           | (44,0)       | (34,8)       | 26,4%            | (163,4)      | (127,8)      | 27,9%            |
| <b>EBIT</b>                         | <b>114,2</b> | <b>37,1</b>  | <b>207,7%</b>    | <b>306,5</b> | <b>284,7</b> | <b>7,7%</b>      |
| <i>Margem EBIT</i>                  | <i>23,9%</i> | <i>10,6%</i> | <i>13,4 p.p.</i> | <i>17,8%</i> | <i>20,7%</i> | <i>-2,9 p.p.</i> |
| (+) Depreciação e Amortização       | 44,0         | 34,8         | 26,4%            | 163,4        | 127,8        | 27,9%            |
| <b>EBITDA</b>                       | <b>158,2</b> | <b>71,9</b>  | <b>120,0%</b>    | <b>469,9</b> | <b>412,5</b> | <b>13,9%</b>     |
| <i>Margem EBITDA</i>                | <i>33,2%</i> | <i>20,5%</i> | <i>12,7 p.p.</i> | <i>27,2%</i> | <i>30,0%</i> | <i>-2,8 p.p.</i> |
| AFRMM Não Recorrente                | 0,0          | 0,0          | n.a.             | 0,0          | (11,0)       | n.a.             |
| Cut off                             | (16,0)       | (10,1)       | 59,0%            | 6,7          | 22,8         | -70,5%           |
| <b>EBITDA Ajustado <sup>1</sup></b> | <b>142,2</b> | <b>61,8</b>  | <b>129,9%</b>    | <b>476,7</b> | <b>424,3</b> | <b>12,3%</b>     |
| <i>Margem EBITDA Ajustado</i>       | <i>29,8%</i> | <i>17,6%</i> | <i>12,2 p.p.</i> | <i>27,6%</i> | <i>30,9%</i> | <i>-3,2 p.p.</i> |

<sup>1</sup> EBITDA Ajustado no 4T24 é composto pelo EBITDA mais o *cut off* de -R\$ 16 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.

### 4T24 x 4T23 e 2024 x 2023

Recorde histórico de EBITDA ajustado da Navegação, R\$ 142,2 milhões, atrelado ao recorde de ROL da Navegação, com destaque para o crescimento de volume e receita do *Feeder*. O volume do *Feeder* foi beneficiado por dois fatores: o serviço Shuttle Navegantes (SSN) e o aumento na movimentação de cargas de armadores internacionais, o que gerou necessidades de embarques contingenciais. Sob a ótica da margem EBITDA ajustado, houve aumento de 12,2 p.p, explicado, sobretudo, pela valorização do dólar, beneficiando a receita do *Feeder* e do Mercosul

No ano de 2024, o EBITDA Ajustado da Navegação também foi recorde histórico, registrando R\$ 476,6 milhões. A diminuição da margem em 3.2 p.p. deve-se sobretudo a receita *Feeder*, maior impulsionador de receita no ano, o qual possui margem de contribuição menor. Além disso, os custos variáveis sofreram forte pressão ao longo do ano, dado o cenário desafiador de congestionamentos dos portos. Os custos fixos de 2024 também foram afetados pela maior quantidade de navios em operação e o novo serviço *Shuttle Navegantes* (SSN), a partir do 2T24. Pontualmente, houve custo extra de operações relacionado às contingências operacionais da seca do Rio Amazonas remanescentes de 2023, incidindo sobre o 1T24, e a seca de 2024 no 3T24 e 4T24.



## Soluções Integradas

Em 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.

Em 2024, houve recorde de novas operações realizadas, decorrente do aumento de sinergia entre as torres de negócio, dado que a torre de Soluções Integradas é fruto da coordenação de diferentes serviços que incluem outras torres e empresas do Grupo Log-In, gerando assim resultado indireto significativo para o negócio como um todo.

## EBITDA Soluções Integradas

| EBITDA Soluções Integradas<br>R\$ MM    | 4T24         | 4T23         | 4T24 vs.<br>4T23 | 2024         | 2023         | 2024 vs.<br>2023 |
|-----------------------------------------|--------------|--------------|------------------|--------------|--------------|------------------|
| Receita Operacional Líquida             | 11,6         | 13,0         | -11,1%           | 54,6         | 54,8         | -0,4%            |
| Custos dos Serviços Prestados           | (5,3)        | (6,5)        | -18,1%           | (27,3)       | (25,2)       | 8,3%             |
| Outras Receitas (Despesas) Operacionais | (0,1)        | (0,1)        | -58,4%           | (0,4)        | (0,4)        | 14,7%            |
| Depreciação e Amortização               | (0,9)        | (2,4)        | -60,5%           | (5,9)        | (10,1)       | -41,9%           |
| <b>EBIT</b>                             | <b>5,3</b>   | <b>4,0</b>   | <b>31,8%</b>     | <b>21,0</b>  | <b>19,1</b>  | <b>9,7%</b>      |
| <i>Margem EBIT</i>                      | <i>45,3%</i> | <i>30,6%</i> | <i>14,8 p.p.</i> | <i>38,4%</i> | <i>34,9%</i> | <i>3,5 p.p.</i>  |
| (+) Depreciação e Amortização           | 0,9          | 2,4          | -60,5%           | 5,9          | 10,1         | -41,9%           |
| <b>EBITDA</b>                           | <b>6,2</b>   | <b>6,4</b>   | <b>-2,8%</b>     | <b>26,9</b>  | <b>29,2</b>  | <b>-8,2%</b>     |
| <i>Margem EBITDA</i>                    | <i>53,5%</i> | <i>48,9%</i> | <i>4,6 p.p.</i>  | <i>49,2%</i> | <i>53,3%</i> | <i>-4,1 p.p.</i> |

### 4T24 x 4T23

No 4T24, diante do cenário de seca na região Norte, novos projetos foram realizados através da prestação de serviços customizados para atender os clientes, como forma de evitar o desabastecimento da região, gerando também receita de armazenagem. Além disso, em comparação com o 4T23, houve rebalanceamento da carteira de clientes, com encerramento de contratos antigos que tinham custo mais alto, gerando uma melhora da margem EBITDA.

### 2024 x 2023

Em comparação com o ano de 2023, o ano de 2024 teve encerramento de contratos antigos e recorde de novas operações, com aumento da estrutura de custos devido aos novos projetos e reajustes de fornecedores.

Em Soluções Logísticas Integradas estão contemplados os negócios de Navegação e Soluções Integradas, que contabilizaram juntos na Receita Líquida o montante de R\$ 488,4 milhões no 4T24.

## Terminal de Vila Velha (TVV)

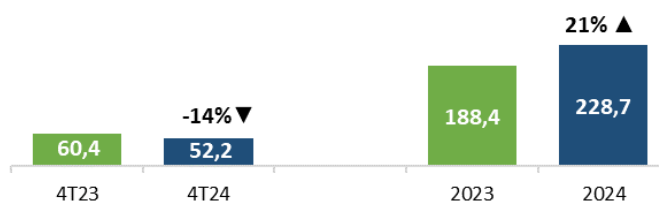
O último trimestre do ano para o TVV foi marcado pela restauração da disponibilidade dos ativos destinados à movimentação de carga no costado do terminal, dada conclusão do *retrofit* do terminal em setembro de 2024. Reflexo disso foi o aumento da produtividade operacional em 39% e redução de 18% no tempo médio de permanência das embarcações, aumentando a rotatividade e capacidade de atendimento.

Os volumes de movimentação de contêineres, por sua vez, apresentaram redução decorrente de alguns fatores externos, como questões de sazonalidade da safra do café, refletindo em menor exportação, e a menor importação de veículos elétricos no país, comparado ao 4T23. Já a movimentação de carga geral, apresentou aumento de 29%, beneficiada, sobretudo, pela retomada do volume de granel mesmo diante de um mercado mais competitivo durante o ano de 2024, demonstrando uma boa estratégia comercial do TVV e consequente aumento do *market share*.

No acumulado do ano, o TVV teve recorde de volume anual de movimentação de contêiner, 228,7 mil boxes, com destaque para a forte importação de veículos elétricos em contêiner *flat rack* pelo estado do Espírito Santo. De acordo com a Folha Vitória<sup>1</sup>, dos 135 mil carros elétricos que chegaram ao Brasil em 2024, 70% foram pelos portos capixabas. Em contrapartida, os volumes de carga geral no ano a redução de 18% no volume de carga geral foram impactados pela restrição temporária de capacidade do terminal que ocorreu nos três primeiros trimestres do ano por causa do *retrofit*, mas com sinais de melhora dada sua conclusão em setembro/2024.

## Volumes TVV

Movimentação de Contêineres (Mil boxes)



### 4T24 x 4T23

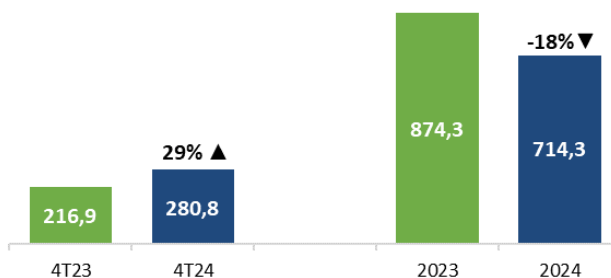
- No 4T24, houve queda no volume de movimentação de contêineres devido a uma redução de importação de veículos elétricos, conforme demanda de mercado. Adiciona-se a isso o fato que o período comparativo, 4T23, foi marcado por um *boom* de importação de veículos elétricos em contêiner *flat rack*;
- Na linha de exportação, o café, um dos principais produtos exportados pelo Espírito Santo, teve uma menor movimentação no trimestre, por questões de sazonalidade da safra, afetando também os portos de São Paulo e Rio de Janeiro. Ainda que o volume do café tenha apresentado volume forte no ano, isso não se repetiu no 4T24.

<sup>1</sup> <https://www.folhavitoria.com.br/economia/byd-garante-importacao-de-carros-pelos-portos-do-espirito-santo/>

### 2024 x 2023

- Recorde anual de volume de movimentação de contêineres, 228,7 mil boxes, sobretudo por dois fatores: aumento da importação de veículos elétricos em contêiner *flat rack* e café, com a continuidade da forte exportação desse produto pelo estado do Espírito Santo, dada a boa safra em 2024, principalmente no 1T24, 2T24 e 3T24;
- Aumento na linha de vazios e remoções como reflexo do crescimento nos volumes de importação e exportação, o que cria a necessidade de reposicionamento<sup>2</sup> de boxes de/para Vitória. Além disso, houve devolução dos contêineres *flat rack* de importação de veículos elétricos.

Movimentação de Carga Geral (Mil Toneladas)



### 4T24 x 4T23

- No 4T24, houve aumento na movimentação de carga geral em 29%, principalmente pela retomada dos volumes de granel, com maior captura de carga do mercado, mesmo num cenário mais competitivo com novos entrantes;
- As demais linhas, como granito, produto siderúrgico e carga geral, apresentaram redução de volume no 4T24. Ainda que o *retrofit* tenha finalizado em setembro/2024 e o terminal tenha recuperado sua capacidade operacional (berço e pátio), existe um processo de recuperação das cargas que estavam sendo operadas em outros berços, somado ao desafio de novos *players* no mercado.

### 2024 x 2023

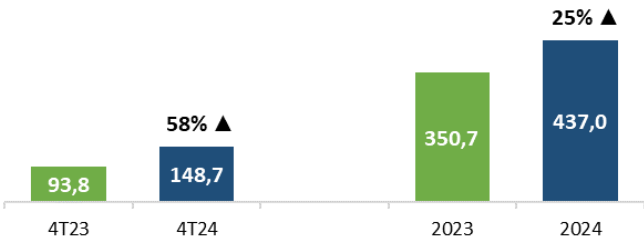
- Em 2024, houve redução na movimentação de carga geral em 18%, principalmente nas linhas de granito (bloco) (-36,0%), veículos (-44,3%) e produtos siderúrgicos (-28,8%), afetados pela restrição temporária de capacidade do terminal durante nove meses do ano, comentada anteriormente. Adiciona-se a isso, o mercado de granel mais competitivo com novos entrantes em 2024.

## Receita TVV (ROL)

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

<sup>2</sup> 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.





4T24 x 4T23

- Recorde de ROL do TVV, R\$ 148,7 milhões, beneficiada principalmente por R\$ 59,1 milhões de receita de armazenagem, relacionado ao processo de carga de perdimento contra a Receita Federal, evento não recorrente, referente a períodos anteriores, que transitou em julgado no período;
- A receita da movimentação de carga geral foi positivamente impactada pela recuperação dos volumes de granel no trimestre, dada captura de carga no mercado, num cenário mais competitivo com novos *players*;
- Em contrapartida, a receita de movimentação de contêineres reduziu 13% em linha com a redução de volume no período;

2024 x 2023

- Em 2024, houve recorde histórico de ROL do TVV atrelado, principalmente, ao reconhecimento de R\$ 59,1 milhões de receita de carga de perdimento contra a Receita Federal, citado anteriormente;
- Houve ainda aumento na receita de movimentação de contêiner em 21%, em linha com o aumento de volume ao longo do ano, sobretudo a importação de veículos elétricos em contêiner *flat rack* e exportação de café que foram muito fortes em 2024, principalmente no 1T24 e 2T24.

Custo dos Serviços Prestados (CSP) TVV

| Custo dos Serviços Prestados<br>R\$ MM | 4T24   | 4T23   | 4T24 vs.<br>4T23 | 2024    | 2023    | 2024 vs.<br>2023 |
|----------------------------------------|--------|--------|------------------|---------|---------|------------------|
| Custo dos Serviços Prestados           | (51,6) | (46,7) | 10,5%            | (207,1) | (174,0) | 19,1%            |
| Carga e descarga                       | (24,4) | (21,8) | 12,2%            | (100,3) | (78,4)  | 28,0%            |
| Pessoal                                | (17,8) | (15,5) | 14,6%            | (67,9)  | (59,8)  | 13,6%            |
| Outros                                 | (9,4)  | (9,4)  | -0,3%            | (38,9)  | (35,8)  | 8,6%             |

4T24 x 4T23

- Aumento do CSP afetado, principalmente, pela operação de carga e descarga para suportar a retomada do volume de granel no trimestre. A operação dessa carga é feita fora do TVV, o que gerou custos extras no período;
- Incremento na linha de Pessoal com aumento do quadro operacional em função da maior demanda operacional e reajuste salarial.

## EBITDA TVV

| EBITDA TVV<br>R\$ MM                       | 4T24         | 4T23         | 4T24 vs.<br>4T23 | 2024         | 2023         | 2024 vs.<br>2023 |
|--------------------------------------------|--------------|--------------|------------------|--------------|--------------|------------------|
| Receita Operacional Líquida                | 148,7        | 93,8         | 58,5%            | 437,0        | 350,7        | 24,6%            |
| Custo dos Serviços Prestados               | (51,6)       | (46,7)       | 10,5%            | (207,1)      | (174,0)      | 19,1%            |
| Despesas Operacionais                      | 0,7          | (2,7)        | n.a.             | (5,3)        | (6,7)        | -21,2%           |
| Depreciação e Amortização                  | (8,7)        | (5,9)        | 48,3%            | (28,0)       | (22,7)       | 23,7%            |
| <b>EBIT</b>                                | <b>89,0</b>  | <b>38,5</b>  | <b>131,0%</b>    | <b>196,6</b> | <b>147,4</b> | <b>33,4%</b>     |
| <i>Margem EBIT</i>                         | <i>59,8%</i> | <i>41,1%</i> | <i>18,8 p.p.</i> | <i>45,0%</i> | <i>42,0%</i> | <i>3,0 p.p.</i>  |
| (+) Depreciação e Amortização              | 8,7          | 5,9          | 48,3%            | 28,0         | 22,7         | 23,7%            |
| <b>EBITDA</b>                              | <b>97,7</b>  | <b>44,4</b>  | <b>120,0%</b>    | <b>224,6</b> | <b>170,0</b> | <b>32,1%</b>     |
| <i>Margem EBITDA</i>                       | <i>65,7%</i> | <i>47,3%</i> | <i>18,4 p.p.</i> | <i>51,4%</i> | <i>48,5%</i> | <i>2,9 p.p.</i>  |
| Ajuste de Eventos Não-recorrentes          | (59,1)       | 0,0          | n.a.             | (59,1)       | (1,0)        | 5637,9%          |
| <b>EBITDA Ajustado <sup>1</sup></b>        | <b>38,6</b>  | <b>44,4</b>  | <b>-13,1%</b>    | <b>165,5</b> | <b>169,0</b> | <b>-2,0%</b>     |
| <i>Margem EBITDA Ajustado <sup>2</sup></i> | <i>43,1%</i> | <i>47,3%</i> | <i>-4,2 p.p.</i> | <i>43,8%</i> | <i>48,2%</i> | <i>-4,4 p.p.</i> |

<sup>1</sup> EBITDA Ajustado em 2024 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. Já em 2023, ele é composto pelo EBITDA mais ajustes de efeitos não-recorrentes no valor de -R\$ 1,0 milhão por créditos de PIS/COFINS.

<sup>2</sup> A margem EBITDA ajustada em 2024 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.

### 4T24 x 4T23 e 2024 x 2023

Na tabela acima, com a retirada do evento não recorrente de R\$ 59,1 milhões de receita de armazenagem, relacionado ao processo de carga de perdimento contra a Receita Federal, o EBITDA ajustado e a margem EBITDA ajustado apresentaram redução de 13,1% e 4,2 p.p., respectivamente. Tal resultado foi impactado pela queda da receita de movimentação de contêineres relacionada à redução de volume no trimestre (-13,5% vs. 4T23). Ainda, houve aumento da receita advinda da movimentação de carga geral, embora ainda esteja em fase de recuperação após o fim do *retrofit* do terminal. Sob a ótica dos custos dos serviços prestados, carga e descarga e pessoal explicam o impacto do trimestre, como comentado anteriormente.

Em 2024, o EBITDA Ajustado do TVV ficou em linha com o ano de 2023. Este resultado é considerado positivo, tendo em vista que em boa parte do ano o terminal passou por uma redução temporária de capacidade operacional (berço e pátio), pressionando os custos operacionais, sobretudo os custos de carga e descarga, diante do cenário do *retrofit*. O *retrofit* dos 3 portêineres, concluído em setembro de 2024, está alinhado com o projeto de modernização para reafirmar o perfil do TVV como um terminal multipropósito e aumentar sua produtividade, a qual registrou um aumento de 39% no 4T24.



## Transporte Rodoviário de Cargas

A Tecmar vem passando por um processo de turnaround, implementando uma estratégia para se tornar um operador multimodal e diversificar o negócio. Dentro de suas linhas de negócio, destaque para as operações de transporte com 148 cavalos mecânicos e mais de 360 porta contêineres dedicados a esta operação, o que representou aproximadamente 51 mil operações (+34% vs. 2023) ao longo de 2024. Os negócios de lotação (*Full Truckload* - FTL) e armazenagem também cresceram ao longo do ano, fazendo da Tecmar uma opção para os clientes desse segmento. Em contrapartida, o negócio de carga fracionada (*Less than Truckload* - LTL), no qual a Tecmar tem *expertise*, vem sofrendo com redução de volume e continua em processo de saneamento da base de clientes e revisão, tanto da política comercial quanto do perfil de carga. Esse tipo de carga tem relevância no negócio dado seu volume e abrangência do território com 750 rotas e 52 filiais da Tecmar.

O plano de reestruturação do negócio de carga fracionada foi elaborado com foco em três pilares: nível de serviço, focado na experiência do cliente e eficiência do serviço nas principais rotas; revisão dos custos, com implantação de tecnologia e decisões baseadas em dados; e incremento de volume, com foco em clientes com menor complexidade operacional.

Outro destaque foi a Tecmar Norte, antiga Oliva Pinto, que, durante a seca da região Norte no 4T24, suportou boa parte da operação local da Log-In com a armazenagem de carga em Manaus, contribuindo para a viabilização dos projetos estratégicos da torre de Soluções Integradas na região, promovendo a integração eficaz das empresas do grupo.



## EBITDA Transporte Rodoviário de Cargas

| EBITDA Transporte Rodoviário de Cargas<br>R\$ MM | 4T24          | 4T23         | 4T24 vs.<br>4T23  | 2024          | 2023         | 2024 vs.<br>2023  |
|--------------------------------------------------|---------------|--------------|-------------------|---------------|--------------|-------------------|
| Receita Operacional Líquida                      | 147,8         | 144,0        | 2,7%              | 578,2         | 553,4        | 4,5%              |
| Custos dos Serviços Prestados                    | (161,9)       | (110,7)      | 46,2%             | (526,5)       | (441,6)      | 19,2%             |
| Outras Receitas (Despesas) Operacionais          | (6,1)         | (14,8)       | -58,5%            | (55,7)        | (66,8)       | -16,6%            |
| Depreciação e Amortização                        | (10,9)        | (6,2)        | 75,6%             | (42,8)        | (24,5)       | 74,7%             |
| Mais Valia <sup>1</sup>                          | (2,4)         | (2,6)        | -7,9%             | (8,9)         | (10,6)       | -15,9%            |
| <b>EBIT</b>                                      | <b>(33,5)</b> | <b>9,6</b>   | <b>-448%</b>      | <b>(55,7)</b> | <b>9,9</b>   | <b>-660%</b>      |
| <i>Margem EBIT</i>                               | <i>-22,7%</i> | <i>6,7%</i>  | <i>-29,3 p.p.</i> | <i>-9,6%</i>  | <i>1,8%</i>  | <i>-11,4 p.p.</i> |
| (+) Depreciação e Amortização                    | 10,9          | 6,2          | 76%               | 42,8          | 24,5         | 75%               |
| (+) Mais Valia <sup>1</sup>                      | 2,4           | 2,6          | -7,9%             | 8,9           | 10,6         | -15,9%            |
| <b>EBITDA</b>                                    | <b>(20,2)</b> | <b>18,5</b>  | <b>-209%</b>      | <b>(4,1)</b>  | <b>45,0</b>  | <b>-109%</b>      |
| <i>Margem EBITDA</i>                             | <i>-13,6%</i> | <i>12,8%</i> | <i>-26,5 p.p.</i> | <i>-0,7%</i>  | <i>8,1%</i>  | <i>-8,8 p.p.</i>  |
| <i>Cut off</i>                                   | <i>(1,3)</i>  | <i>(4,6)</i> | <i>-72,8%</i>     | <i>1,5</i>    | <i>(1,4)</i> | <i>n.a.</i>       |
| <i>Ajustes de Eventos Não-recorrentes</i>        | <i>0,0</i>    | <i>(3,9)</i> | <i>-100%</i>      | <i>6,6</i>    | <i>(5,3)</i> | <i>n.a.</i>       |
| <i>Revisão da Aquisição - Oliva Pinto</i>        | <i>0,0</i>    | <i>0,0</i>   | <i>n.a.</i>       | <i>0,0</i>    | <i>11,2</i>  | <i>-100%</i>      |
| <b>EBITDA Ajustado <sup>2</sup></b>              | <b>(21,4)</b> | <b>10,0</b>  | <b>-314%</b>      | <b>4,1</b>    | <b>49,5</b>  | <b>-91,8%</b>     |
| <i>Margem EBITDA Ajustado</i>                    | <i>-14,5%</i> | <i>6,9%</i>  | <i>-21,4 p.p.</i> | <i>0,7%</i>   | <i>9,0%</i>  | <i>-8,2 p.p.</i>  |

<sup>1</sup> 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.



<sup>2</sup> EBITDA Ajustado no 4T24 é composto pelo EBITDA mais o *cut off* de -R\$ 1,3 milhão. 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.

### 4T24 x 4T23

- A ROL do Transporte Rodoviário de Cargas cresceu (+2,7% vs. 4T23) sobretudo por dois fatores: pela ampliação do transporte de contêiner para Log-In, dado o aumento de operações citado anteriormente, e pela receita de armazenagem da Tecmar Norte, antiga Oliva Pinto, que suportou boa parte da operação da Log-In em Manaus durante o período de seca. Por outro lado, a receita de carga fracionada (*Less than Truckload* - LTL) foi menor, dada redução de volume atrelada ao saneamento da base de clientes e ajuste da política comercial, comentado acima;
- Os custos foram afetados pelo crescimento da frota na operação de transporte de contêineres para Log-In, modernização de filiais, frete de terceiros, custos com agentes de cargas e custos com faltas e avarias do ano, registrados no trimestre. Adicionalmente, não houve diluição do custo fixo da carga fracionada, dada perda de volume devido à revisão da política comercial em curso;
- O EBITDA ajustado do 4T24 ficou inferior ao 4T23 em função, principalmente, da queda de receita da carga fracionada, sem total diluição dos custos fixos no trimestre, e do aumento da linha de custos pelos motivos explicados acima. Apesar dos resultados positivos nas demais frentes de negócio, o resultado negativo do negócio de carga fracionada tem impacto significativo no acumulado, dada sua relevância para a Tecmar.



## Investimentos e Dívida

### Investimentos (CAPEX)

| CAPEX<br>R\$ MM           | 4T24        | 4T23         | 2024         | 2023         |
|---------------------------|-------------|--------------|--------------|--------------|
| Investimentos de capital  | 3,5         | 134,2        | 229,9        | 228,8        |
| Investimentos recorrentes | 41,0        | 13,1         | 93,7         | 41,4         |
| <b>Total</b>              | <b>44,5</b> | <b>147,4</b> | <b>323,6</b> | <b>270,2</b> |

### 4T24 x 4T23

No 4T24, ocorreram investimentos de capital de R\$ 3,5 milhões, decorrentes principalmente do pagamento da etapa final de *retrofit* do projeto de modernização do TVV. O montante de investimentos recorrentes decorreu sobretudo da renovação de scanner do TVV, da continuidade operacional dos navios e manutenção do TVV.

No 4T23, ocorreram investimentos de capital de R\$ 134,2 milhões, decorrentes principalmente pela última parcela de construção do novo navio Log-In Evolution. O montante de investimentos recorrentes decorreu da manutenção da frota de navios do TVV e de tecnologia de informação.

### 2024 x 2023

Em 2024, o CAPEX foi composto principalmente pelas parcelas de pagamento do navio contêiner Log-In Experience e o Projeto de Expansão da Frota (Tecmar e Oliva Pinto). 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.

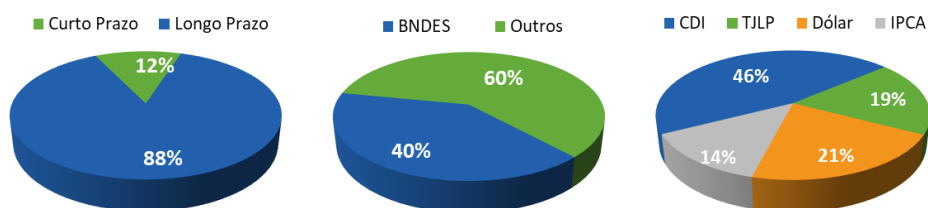
Em 2023, o CAPEX foi composto principalmente pela parcela da construção dos novos navios, Log-In Evolution e Log-In Experience, e pelo projeto de modernização e expansão da capacidade no TVV.

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

| Dívida<br>R\$ MM                       | 31/12/2023     | 31/03/2024     | 30/06/2024     | 30/09/2024     | 31/12/2024     |
|----------------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| BNDIS - Construção Naval Descontinuada | 412,3          | 406,9          | 415,7          | 399,9          | 413,3          |
| BNDIS - Navios em Operação             | 218,0          | 213,8          | 217,9          | 207,4          | 214,0          |
| Capital de Giro                        | 0,0            | 0,0            | 0,0            | 0,0            | 0,0            |
| Debêntures                             | 502,3          | 492,8          | 276,7          | 236,9          | 212,4          |
| Notas Comerciais                       | 413,3          | 426,2          | 652,6          | 724,1          | 728,9          |
| <b>Dívida Bruta <sup>1</sup></b>       | <b>1.545,9</b> | <b>1.539,6</b> | <b>1.562,8</b> | <b>1.568,4</b> | <b>1.568,6</b> |
| Caixa                                  | 562,6          | 522,7          | 324,6          | 381,9          | 328,9          |
| <b>Dívida Líquida</b>                  | <b>983,3</b>   | <b>1.016,9</b> | <b>1.238,3</b> | <b>1.186,5</b> | <b>1.239,7</b> |
| Ebitda UDM                             | 568,6          | 556,4          | 550,8          | 544,8          | 633,1          |
| <b>Dívida Líquida/EBITDA UDM</b>       | <b>1,7 x</b>   | <b>1,8 x</b>   | <b>2,2 x</b>   | <b>2,2 x</b>   | <b>2,0 x</b>   |

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

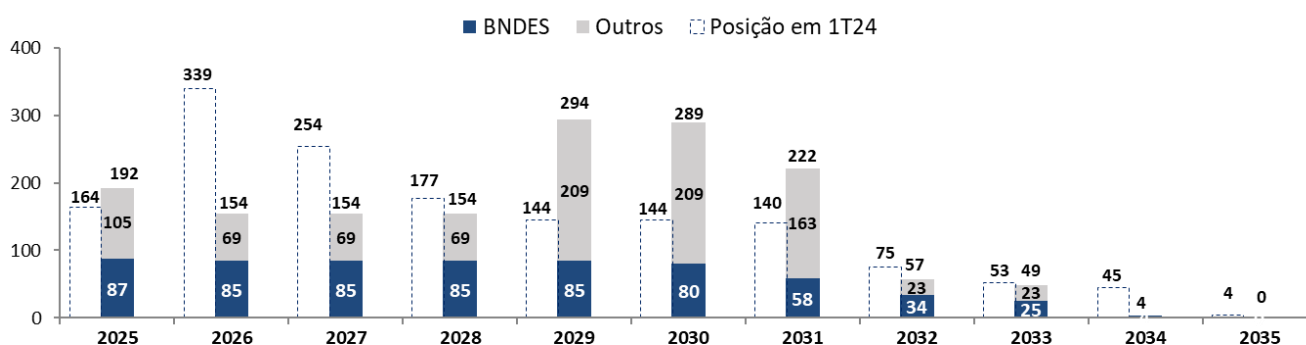
*Abertura da Dívida por Prazo, por Credor e por Indexador*



Em 31 de dezembro de 2024, a Companhia possuía uma dívida líquida de R\$ 1.239,7 milhão e uma dívida bruta de R\$ 1.568,6 milhão, com custo médio de 11,65% a.a., sendo 88% da mesma com amortização no longo prazo. A Dívida Líquida/EBITDA UDM da Companhia está em 2,0x.

### Cronograma de Amortização da Dívida

*Cronograma de Amortização do Principal (R\$ MM) - 4T24<sup>3</sup>*



A Companhia acompanha os movimentos de mercado e está sempre buscando oportunidades para o gerenciamento das dívidas vigentes.

<sup>3</sup> Saldo em 31/12/2024.

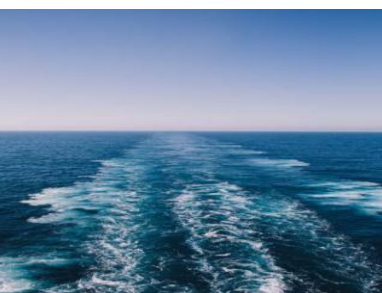


## ESG

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

Alguns dos principais destaques do 4T24:

- Log-In ficou entre as 500 Melhores Empresas do Mundo em Crescimento Sustentável 2025, segundo o ranking da revista TIME;
- Log-In conquistou o 3º lugar no Prêmio ANTAQ 2024, na categoria Conformidade Regulatória.



### Meio Ambiente (E – Environment)

- Realização da Semana Interna de Prevenção de Acidentes do Trabalho (SIPAT) em todas as empresas do grupo;
- Atualização e Certificação da Calculadora de emissões de GEE disponível no site da Log-In.



### Social (S)

- Ações do Programa Comunidade a Bordo (CAB): Campanha Outubro Rosa de prevenção ao Câncer de Mama, com a realização de uma roda de conversa com o grupo Mulheres da Ilha; Campanha Novembro Azul voltada para conscientizar sobre a saúde masculina;
- Instituto Arte sem Limites: mais de 800 atendimentos em atividades como ballet, violão, aula de bateria, inglês, matemática, pintura em tecido, português, judô e teclado;
- Instituto Social Esperança: mais de 564 atendimentos em atividades como a Ação de Limpeza em Praias e Coleta de Lixo, aulas de futebol, capoeira e artesanato para mulheres;
- Nova turma do Programa de Estágio Primeira Geração (PriG);
- 4º encontro do programa ELLAS – programa de liderança feminina da Log-In que impacta 37 mulheres do administrativo e porto.



### Governança (G)

- Log-In conquistou o 3º lugar no Prêmio ANTAQ 2024, na categoria Conformidade Regulatória.

## Eventos Subsequentes

### TVV celebra contrato de exploração de nova área no porto de vitória

No dia 24 de fevereiro 2025, a subsidiária da Log-In, TVV – Terminal de Vila Velha S.A. (“TVV”) celebrou um contrato para a exploração de instalação portuária localizada em retroárea do Porto Organizado de Vitória/ES, pelo prazo de 6 (seis) anos, junto à autoridade portuária Vports Autoridade Portuária S.A.

A nova instalação possui aproximadamente 70.000 m<sup>2</sup>, correspondente a 60% da área total do TVV. Estão previstos investimentos estimados em R\$ 35 milhões (trinta e cinco milhões reais) para adequação da instalação, com início das operações em até 9 (nove) meses.

Este investimento estratégico visa atender à crescente demanda do mercado de importação e exportação de cargas, incluindo contêineres, granito, produtos siderúrgicos e fertilizantes. Além disso, a nova instalação permitirá melhorias significativas no nível de serviço e na eficiência operacional.

De acordo com o Diretor de Terminais da Log-In Logística Integrada, Gustavo Paixão, essa iniciativa reforça o compromisso do TVV em crescer junto com os clientes e o mercado, oferecendo soluções inovadoras, ágeis e eficientes. “Nosso objetivo é fortalecer nossa presença no Porto de Vitória e impulsionar a logística regional, beneficiando não só nossos parceiros, mas toda a comunidade capixaba”, explica Gustavo.





## Anexo I - Composição do EBITDA Consolidado

| Composição do EBITDA<br>R\$ MM                  | 4T24         | 4T23         | 4T24 vs.<br>4T23 | 2024         | 2023         | 2024 vs.<br>2023 |
|-------------------------------------------------|--------------|--------------|------------------|--------------|--------------|------------------|
| Navegação Costeira                              | 158,2        | 71,9         | 120,0%           | 469,9        | 412,5        | 13,9%            |
| Terminal de Vila Velha (TVV)                    | 97,7         | 44,4         | 120,0%           | 224,6        | 170,0        | 32,1%            |
| Soluções Integradas                             | 6,2          | 6,4          | -2,8%            | 26,9         | 29,2         | -8,2%            |
| Transporte Rodoviário de Cargas                 | (20,2)       | 18,5         | n.a.             | (4,1)        | 45,0         | n.a.             |
| G&A e Outras Despesas <sup>1</sup>              | (34,0)       | (21,6)       | 57,4%            | (84,3)       | (88,1)       | -4,4%            |
| <b>EBITDA</b>                                   | <b>207,9</b> | <b>119,6</b> | <b>73,9%</b>     | <b>633,1</b> | <b>568,6</b> | <b>11,3%</b>     |
| Cut off <sup>2</sup>                            | (17,2)       | (14,7)       | 17,4%            | 8,2          | 21,4         | -61,5%           |
| Ajustes de Eventos Não-recorrentes <sup>3</sup> | (59,1)       | (3,9)        | 1429,1%          | (52,5)       | (17,3)       | 202,9%           |
| Revisão da aquisição - Oliva Pinto <sup>4</sup> | 0,0          | 0,0          | n.a.             | 0,0          | 11,2         | -100,0%          |
| <b>EBITDA Ajustado</b>                          | <b>131,6</b> | <b>101,0</b> | <b>30,2%</b>     | <b>588,9</b> | <b>583,9</b> | <b>0,8%</b>      |

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

<sup>2</sup> **Cut off**: conforme o CPC 47, o cut off é um ajuste contábil por conta da contabilização apenas da parcela do serviço prestado, anulando o efeito da parcela não concluída no período, e que por sua vez teve o seu documento de transporte registrado pelo montante total no início da prestação do serviço. Nesse trimestre, houve o reconhecimento do diferimento -R\$ 17,2 milhões, sendo -R\$ 16,0 milhões na Navegação Costeira e -R\$ 1,3 milhão no Transporte Rodoviário de Cargas.

<sup>3</sup> **Ajustes de Eventos Não-Recorrentes**: Nesse trimestre, houve -R\$ 59,1 milhões no TVV devido à receita de armazenagem proveniente do processo de carga de perdimento contra a Receita Federal, que transitou em julgado no período.

<sup>4</sup> **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<br>R\$ MM                  | 4T24         | 4T23         | 2024         | 2023         |
|-------------------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Lucro (Prejuízo)                                | 51,0         | (35,9)       | 53,7         | 60,2         |
| IR/CSLL                                         | 15,5         | 44,8         | 29,0         | 84,5         |
| Resultado Financeiro                            | 66,3         | 50,5         | 268,8        | 196,3        |
| Depreciação e Amortização                       | 75,1         | 60,1         | 281,6        | 227,7        |
| <b>EBITDA</b>                                   | <b>207,9</b> | <b>119,6</b> | <b>633,1</b> | <b>568,6</b> |
| Ajustes de Eventos Não-recorrentes <sup>1</sup> | (59,1)       | (3,9)        | (52,5)       | (17,3)       |
| Cut off <sup>2</sup>                            | (17,2)       | (14,7)       | 8,2          | 21,4         |
| Revisão da aquisição - Oliva Pinto <sup>3</sup> | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 11,2         |
| <b>EBITDA Ajustado</b>                          | <b>131,6</b> | <b>101,0</b> | <b>588,9</b> | <b>583,9</b> |

<sup>1</sup> **Ajustes de Eventos Não-Recorrentes:** Nesse trimestre, houve -R\$ 59,1 milhões no TVV devido à receita de armazenagem proveniente do processo de carga de perdimento contra a Receita Federal, que transitou em julgado no período.

<sup>2</sup> **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\$ 17,2 milhões, sendo -R\$ 16,0 milhões na Navegação Costeira e -R\$ 1,3 milhão no Transporte Rodoviário de Cargas.

<sup>3</sup> **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<br>R\$ MM                               | 31/12/24         | 31/12/23       |
|-------------------------------------------------------------------------|------------------|----------------|
| <b>Lucro (Prejuízo) do exercício</b>                                    | <b>53,7</b>      | <b>60,2</b>    |
| <b>Ajustes por:</b>                                                     |                  |                |
| Resultado de equivalência patrimonial                                   | 0,0              | 0,0            |
| Depreciação e amortização                                               | 278,6            | 227,7          |
| Imposto de renda e contribuição social                                  | (46,7)           | 84,5           |
| Provisão para riscos e correção monetária                               | (14,7)           | (0,2)          |
| Constituição para perda de crédito esperada – PCE                       | (4,0)            | (0,4)          |
| Provisão de operacionais                                                | (5,2)            | 44,3           |
| Despesa com plano de opção de ações                                     | 0,6              | 6,9            |
| Juros, encargos e variação cambial, líquidas                            | 449,6            | 198,3          |
| Recursos com subvenção – AFRMM aplicados                                | 85,8             | (84,0)         |
| Rendimentos sobre aplicações financeiras                                | (49,3)           | (65,0)         |
| Provisão de participação no resultado                                   | 26,1             | 46,2           |
| Sinistro a recuperar                                                    | (0,2)            | 7,0            |
| Realização das mais e menos valia pela aquisição de novos negócios      | 9,5              | 6,6            |
| Outros                                                                  | (15,1)           | 10,1           |
| <b>Variações de ativos e passivos:</b>                                  |                  |                |
| Contas a receber de clientes e valores a receber de partes relacionadas | (102,5)          | (57,1)         |
| Estoques                                                                | (9,1)            | (8,2)          |
| Tributos a recuperar ou compensar                                       | (33,5)           | 6,1            |
| Fundo da Marinha Mercante - AFRMM                                       | (116,1)          | 30,0           |
| Outros ativos                                                           | (39,9)           | 11,7           |
| Depósitos judiciais                                                     | (4,2)            | (2,3)          |
| Salários e encargos sociais                                             | (22,5)           | 19,2           |
| Impostos e contribuições a recolher                                     | 101,4            | 53,5           |
| Fornecedores e valores a pagar a partes relacionadas                    | 563,3            | (19,5)         |
| Pagamentos de provisão para riscos                                      | (6,6)            | (3,8)          |
| Outros passivos                                                         | 10,5             | (1,2)          |
| Imposto de renda e contribuição social pagos                            | (51,9)           | (64,9)         |
| <b>Fluxo de caixa das atividades operacionais</b>                       | <b>1.057,4</b>   | <b>505,6</b>   |
| Aquisição de participação acionária                                     | (13,4)           | (40,7)         |
| Adições ao imobilizado e intangível                                     | (309,5)          | (286,5)        |
| Aplicações financeiras                                                  | 136,4            | 184,1          |
| <b>Fluxo de caixa das atividades de investimento</b>                    | <b>(186,5)</b>   | <b>(143,1)</b> |
| <b>Fluxo de caixa das atividades de financiamento</b>                   | <b>(1.017,6)</b> | <b>(263,4)</b> |
| <b>Aumento (redução) no caixa e equivalentes</b>                        | <b>(146,6)</b>   | <b>99,1</b>    |
| Caixa e equivalentes no início do exercício                             | <b>436,4</b>     | <b>337,3</b>   |
| Caixa e equivalentes no final do exercício                              | <b>289,8</b>     | <b>436,4</b>   |

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

| Ativo                                            |                |                | Passivo                                      |                |                |
|--------------------------------------------------|----------------|----------------|----------------------------------------------|----------------|----------------|
|                                                  | 31/12/24       | 31/12/23       |                                              | 31/12/24       | 31/12/23       |
| <b>CIRCULANTE</b>                                |                |                | <b>CIRCULANTE</b>                            |                |                |
| Caixa e Equivalentes de Caixa                    | 289,8          | 436,4          | Empréstimos, Financiamentos e Debêntures     | 317,1          | 259,7          |
| Aplicações Financeiras                           | 7,4            | 126,2          | Obrigações com Arrendamento Mercantil        | 93,3           | 57,3           |
| Contas a Receber                                 | 337,2          | 346,0          | Fornecedores e Provisões Operacionais        | 233,8          | 204,5          |
| Partes Relacionadas                              | 62,3           | 15,4           | Partes Relacionadas                          | 12,1           | 12,5           |
| Estoques                                         | 71,1           | 62,0           | Impostos e Contribuições a Recolher          | 95,0           | 45,5           |
| Tributos a Recuperar ou Compensar                | 85,3           | 51,9           | Salários e Encargos Sociais                  | 73,9           | 70,3           |
| AFRMM                                            | 48,4           | 19,6           | Aquisição de participação acionária          | 41,9           | 58,0           |
| Sinistros a recuperar                            | 2,4            | 8,5            | Outros                                       | 18,3           | 7,2            |
| Outros                                           | 86,5           | 43,1           |                                              | <b>885,4</b>   | <b>715,1</b>   |
|                                                  | <b>990,4</b>   | <b>1.109,1</b> |                                              |                |                |
| <b>NÃO CIRCULANTE</b>                            |                |                | <b>NÃO CIRCULANTE</b>                        |                |                |
| Aplicações Financeiras                           | 31,7           | -              | Empréstimos, Financiamentos e Debêntures     | 1.372,0        | 1.366,8        |
| Imposto de Renda e Contribuição Social Diferidos | 528,6          | 451,3          | Aquisição de participação acionária          | 94,3           | 90,3           |
| Tributos a Recuperar ou Compensar                | -              | -              | Obrigações com Arrendamento Mercantil        | 181,0          | 188,3          |
| Depósitos Judiciais                              | 29,2           | 25,0           | Provisões para Riscos                        | 257,9          | 279,2          |
| Ativo indenizável                                | 216,6          | 226,1          | Imposto de Renda e Contrib. Social Diferidos | 49,7           | 34,9           |
| AFRMM                                            | 95,1           | 93,6           | Provisões Operacionais                       | -              | -              |
| Direito de Uso - Arrendamento Mercantil          | 244,2          | 252,6          | Outros                                       | 3,6            | 5,5            |
| Outros                                           | 71,5           | 0,4            |                                              | <b>1.958,5</b> | <b>1.965,0</b> |
|                                                  | <b>1.216,9</b> | <b>1.049,0</b> | <b>PATRIMÔNIO LÍQUIDO</b>                    |                |                |
| <b>Investimentos</b>                             |                |                | Capital Social                               | 1.324,2        | 1.322,7        |
| Imobilizado                                      | 1.490,4        | 1.344,1        | Reservas                                     | 38,4           | 37,7           |
| Ativos Intangíveis                               | 115,1          | 117,2          | Ações em Tesouraria                          | (50,9)         | (50,9)         |
|                                                  | <b>1.605,5</b> | <b>1.461,2</b> | Prejuízos Acum. e Ajuste de Conversão        | (317,1)        | (370,7)        |
|                                                  | <b>2.822,4</b> | <b>2.510,2</b> | Reserva de hedge                             | (17,4)         | 10,3           |
|                                                  |                |                | Ajustes acumulados de conversão              | (8,5)          | (10,1)         |
|                                                  |                |                |                                              | <b>968,7</b>   | <b>939,0</b>   |
|                                                  |                |                | Não Controladores                            | 0,2            | 0,1            |
| <b>TOTAL DO ATIVO</b>                            | <b>3.812,8</b> | <b>3.619,3</b> | <b>TOTAL DO PASSIVO</b>                      | <b>3.812,8</b> | <b>3.619,3</b> |





## Anexo V – Conciliação do EBITDA 4T24

| Dados Econômico-Financeiros<br>R\$ MM  | 4T24   | 4T23   | 4T24 vs.<br>4T23 |
|----------------------------------------|--------|--------|------------------|
| <b>Consolidado</b>                     |        |        |                  |
| Receita Operacional Líquida            | 784,9  | 601,5  | 30,5%            |
| <i>Cut off</i>                         | (17,2) | (14,7) | 17,4%            |
| Ajustes de Eventos Não-recorrentes     | (59,1) | (3,9)  | 1429,1%          |
| Revisão da aquisição - Oliva Pinto     | 0,0    | 0,0    | n.a.             |
| EBITDA Ajustado <sup>1</sup>           | 131,6  | 101,0  | 30,2%            |
| Margem EBITDA Ajustado <sup>2</sup>    | 18,1%  | 16,8%  | 1,3 p.p.         |
| <b>Navegação Costeira</b>              |        |        |                  |
| Receita Operacional Líquida            | 476,8  | 350,7  | 36,0%            |
| <i>Cut off</i>                         | (16,0) | (10,1) | 59,0%            |
| Ajustes de Eventos Não-recorrentes     | 0,0    | 0,0    | n.a.             |
| EBITDA Ajustado <sup>1</sup>           | 142,2  | 61,8   | 129,9%           |
| Margem EBITDA Ajustado                 | 29,8%  | 17,6%  | 12,2 p.p.        |
| <b>TVV</b>                             |        |        |                  |
| Receita Operacional Líquida            | 148,7  | 93,8   | 58,5%            |
| EBITDA                                 | 97,7   | 44,4   | 120,0%           |
| Ajustes de Eventos Não-recorrentes     | (59,1) | 0,0    | n.a.             |
| EBITDA Ajustado <sup>1</sup>           | 38,6   | 44,4   | -13,1%           |
| Margem EBITDA Ajustado <sup>2</sup>    | 43,1%  | 47,3%  | -4,2 p.p.        |
| <b>Soluções Integradas</b>             |        |        |                  |
| Receita Operacional Líquida            | 11,6   | 13,0   | -11,1%           |
| EBITDA                                 | 6,2    | 6,4    | -2,8%            |
| Margem EBITDA                          | 53,5%  | 48,9%  | 4,6 p.p.         |
| <b>Transporte Rodoviário de Cargas</b> |        |        |                  |
| Receita Operacional Líquida            | 147,8  | 144,0  | 2,7%             |
| EBITDA                                 | (20,2) | 18,5   | n.a.             |
| <i>Cut off</i>                         | (1,3)  | (4,6)  | -72,8%           |
| Ajustes de Eventos Não-recorrentes     | 0,0    | (3,9)  | -100,0%          |
| Revisão da aquisição - Oliva Pinto     | 0,0    | 0,0    | n.a.             |
| EBITDA Ajustado <sup>1</sup>           | (21,4) | 10,0   | -314,1%          |
| Margem EBITDA Ajustado                 | -14,5% | 6,9%   | -21,4 p.p.       |

<sup>1</sup> EBITDA Ajustado no 4T24 é composto pelo EBITDA mais o *cut off* de -R\$ 17,2 milhões, sendo -R\$ 16,0 milhões na Navegação Costeira e -R\$ 1,3 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 no valor -R\$ 59,1 milhões no TVV devido à receita de armazenagem proveniente do processo de carga de perdimento contra a Receita Federal, que transitou em julgado no período.

<sup>2</sup> A margem EBITDA ajustada consolidada e do TVV em 2024 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.

## A Log-In Logística Intermodal S.A.



A Log-In planeja, gerencia e opera soluções logísticas, através de malha intermodal com abrangência geográfica em todo o Brasil e o Mercosul. Com soluções customizadas e uma equipe qualificada, a Log-In é capaz de reduzir os custos logísticos dos seus clientes, redesenhando suas operações e otimizando todo o processo de movimentação de cargas.

Os Serviços Intermodais da Companhia compreendem as atividades de:

- **Navegação Costeira:** transporte marítimo compreendendo portos localizados na costa brasileira e no Mercosul, integrados com o transporte rodoviário de curta distância para atender o cliente porta-a-porta;
- **Terminal Portuário:** administração e operação de um terminal portuário de contêineres, o Terminal de Vila Velha (TVV), no estado do Espírito Santo;
- **Soluções Integradas:** a Log-In oferece soluções customizadas para os clientes em complemento ao transporte marítimo, aos serviços portuários (TVV) e as operações rodoviárias (Tecmar e Oliva Pinto), sendo responsável por toda a cadeia logística do cliente. Atualmente, são um Terminal Intermodal (Itajaí) com operações de armazenagem e *cross-docking* integradas aos serviços da Navegação Costeira e Terminais;
- **Transporte Rodoviário de carga fracionada e contêineres** - Tecmar e Oliva Pinto – empresas adquiridas ao longo de 2022.

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

Em 31 de dezembro de 2024, 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 Jatobá     | Próprio    | 2.800                    |                                  |
| Log-In Jacarandá  | Próprio    | 2.800                    |                                  |
| Log-In Discovery  | Próprio    | 2.550                    | Serviço Atlântico Sul (SAS)      |
| Log-In Endurance  | Próprio    | 2.800                    |                                  |
| Log-In Experience | Próprio    | 3.158                    |                                  |
| Log-In Pantanal   | Próprio    | 1.700                    | Serviço Shuttle Rio (SSR)        |
| Log-In Resiliente | Próprio    | 2.700                    | Serviço Shuttle Vitória (SSV)    |
| Log-In Evolution  | Próprio    | 3.158                    | Serviço Shuttle Navegantes (SSN) |

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

A Log-In utiliza uma extensa e integrada malha de transporte que lhe permite atender às principais regiões do Brasil, que representam, em conjunto, 70% do PIB brasileiro, e o fluxo de comércio entre estas regiões, bem como oferecer soluções



inovadoras e eficientes para o transporte dos produtos dos mais de 1,5 mil clientes da Log-In, dentre os quais, estão as principais empresas brasileiras e multinacionais com operações no Brasil e no Mercosul.

O transporte marítimo é o mais indicado para o transporte de cargas em grandes distâncias e contribui também para reduzir os impactos ao meio ambiente. No Brasil, excluindo o desmatamento das florestas, o setor de transportes é o principal emissor de CO<sup>2</sup> 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.

