

login._____

RESULTADOS 1T20

Sumário

Resumo Financeiro e Operacional	3
Resultado Consolidado	3
Receita Operacional Líquida	4
Custo dos Serviços Prestados (CSP)	4
Despesas Operacionais	4
AFRMM (Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante)	5
EBITDA	5
Resultado Financeiro	5
Lucro (Prejuízo) do Período	6
Navegação Costeira	7
Terminal de Vila Velha (TVV)	11
Terminais Intermodais	13
Investimentos (CAPEX).....	13
Dívida	13
Eventos Subsequentes	15

Destaques do trimestre

- ✓ Receita líquida de R\$271,3 milhões, especialmente em função da Navegação Costeira.
- ✓ EBITDA de R\$53,2 MM (margem EBITDA de 19,6%), com destaque para o TVV.
- ✓ EBITDA da Navegação Costeira totalizou R\$43,2 milhões.
- ✓ EBITDA do TVV somou R\$26,1 milhões. 🏆
- ✓ Resultado positivamente impactado pelo melhor mix de cabotagem e margem de contribuição no contêiner, especialmente pelos serviços de porta-a-porta.
- ✓ Resultado afetado por efeitos pontuais tais como o descasamento de custo do bunker e o seu repasse aos clientes, de custos fixos de tripulação e de afretamento; bem como pelo efeito contábil negativo de variação cambial, sem efeito caixa relevante.
- ✓ Aquisição do navio porta-contêiner Log-In Endurance em 05/03/20, em operação no Serviço Atlântico Sul (SAS) desde 01/05/20, em substituição à embarcação afretada.

Marco Antônio Souza Cauduro
Diretor Presidente

Gisomar Francisco de Bittencourt Marinho
Diretor Financeiro e de Relações com Investidores

Contato RI
Sandra Calçado
Fábio Ornellas
+55 21 21116762 - ri@loginlogistica.com.br
www.loginlogistica.com.br/ri


Teleconferência

Terça-feira, 12 de maio de 2020 – **11h (horário de Brasília)** - Português (tradução simultânea em inglês)
Conexão: Brasil **+55 (11) 3181-8565** e Outros países **+1 412 717-9627** - Código de Acesso: **Log-In**

O áudio e a apresentação serão transmitidos também pela Internet em www.loginlogistica.com.br/ri
O replay da teleconferência estará disponível até **18/05/2020**. Número de Acesso: +55 (11) 3193-1012. Código: 1993244#



Resumo Financeiro e Operacional

Dados Econômico-financeiros R\$ MM	1T20	1T19	1T20 vs. 1T19
Receita Líquida	271,3	238,7	13,7%
EBITDA	53,2	63,8	-16,6%
Margem EBITDA	19,6%	26,7%	-7,1 p.p.
Receita Líquida Navegação Costeira	218,1	186,9	16,7%
EBITDA Navegação Costeira	43,2	54,0	-20,0%
Margem EBITDA Navegação Costeira	19,8%	28,9%	-9,1 p.p.
Receita Líquida TVV	46,1	44,1	4,5%
EBITDA TVV	26,1 	19,9	31,2%
Margem EBITDA TVV	56,6%	45,1%	11,5 p.p.

Dados Operacionais	1T20	1T19	1T20 vs. 1T19
Navegação - Contêineres Transportados (Mil TEUs)	86,7	84,0	3,2%
TVV - Movimentação de Contêineres (Mil)	37,5	39,3	-4,6%
TVV - Movimentação de Carga Geral (Mil Ton)	114,2	65,4	74,6%
Frota - Capacidade Nominal (TEUs)*	15.500	15.300	1,3%

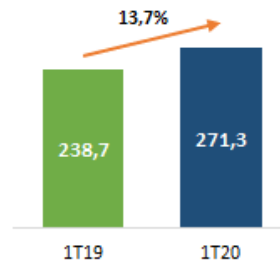
*Capacidade da frota em operação ao final do período abordado no relatório.

Resultado Consolidado

Resultado Consolidado R\$ MM	1T20	1T19	1T20 vs. 1T19
Receita Líquida	271,3	238,7	13,7%
Custo dos Serviços Prestados	(213,8)	(172,0)	24,3%
Despesas Operacionais	(14,1)	(16,7)	-15,6%
AFRMM	9,8	13,8	-29,0%
EBITDA	53,2	63,8	-16,6%
Depreciação e Amortização	(22,3)	(18,3)	21,9%
EBIT	30,9	45,5	-32,1%
Resultado Financeiro	(137,0)	(29,2)	369,2%
EBT	(106,1)	16,3	n.a.
IR / CSLL	(8,5)	(11,1)	-23,4%
Lucro (Prejuízo)	(114,6)	5,2	n.a.

Receita Operacional Líquida

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



O crescimento da ROL reflete, principalmente, o aumento de R\$31,2 milhões da receita da Navegação Costeira, explicado pelos seguintes fatores:

- Aumento de volume de contêineres transportados (+R\$21,6 milhões);
- Aumento da participação da Cabotagem no mix de volumes (+2,8 p.p., para 42,4%), gerando melhor margem de contribuição (+2,4p.p., para 60,2%). As cargas da Cabotagem possuem maior valor unitário (Receita/TEU);
- Maior participação de serviços porta-a-porta - que inclui o transporte rodoviário - que geram maior valor agregado;
- Maior taxa emergencial de *bunker* (*EBS – Emergency Bunker Surcharge*), combustível dos navios, vigente ao longo do 1T20. Importante destacar que essas taxas são reajustadas junto ao cliente a cada 90 dias. A taxa que reajustou o período de maior alta do insumo, entre novembro e fevereiro, foi fixada já na metade do trimestre, em 15/02/2020, com base no custo médio dos 90 dias anteriores (R\$2.246 por tonelada); já a taxa vigente até essa data havia sido fixada em 15/11/20, com base no custo médio de R\$1.825 por tonelada;
- Impacto positivo da desvalorização do Real nas receitas fixadas em Dólar, nos segmentos Mercosul e *Feeder*;
- Aumento da receita do transporte de veículos no Mercosul, por volume e em preço (em dólares) (de R\$12,5 milhões).

Custo dos Serviços Prestados (CSP)

O CSP somou **R\$213,8 milhões**, um aumento de 24,3% na comparação com o 1T19, devido ao maior custo da Navegação Costeira, em função dos seguintes fatores:

- Aumento do preço do combustível dos navios (*bunker*) e de custos portuários indexados ao Dólar. Importante destacar que há um descasamento entre a receita gerada pelo bunker cobrado do cliente (negociado a cada 90 dias) e o custo. O custo foi afetado pela desvalorização cambial do trimestre, visto que é adquirido no período de sua utilização. O custo de combustível foi R\$8,7 milhões maior do que 1T19;
- Custo com embarcação adicional (navio afretado Bomar) até o início de março durante manutenção do Log-In Jatobá. Ou seja, houve efeito negativo, apenas neste trimestre, pela Companhia ter operado 7 embarcações (2 afretadas, 5 próprias), porém com uma delas em manutenção, consumindo *running costs* (+R\$7,0 milhões vs. 1T19) sem a contrapartida da receita. Esse efeito foi de R\$3,9 milhões em tripulação, R\$1,4 milhão em seguros e R\$1,7 milhão de materiais e serviços, impacto este não recorrente;
- Crescimento do serviço porta-a-porta, que inclui o transporte rodoviário. Essas operações possuem melhores margens.
- Maiores taxas portuárias no serviço do Mercosul (+R\$4,0 milhões), principalmente pelo efeito da variação cambial;
- Afretamento de navios *Ro Ro*, utilizados no transporte de veículos no Mercosul (+R\$12,9 milhões).

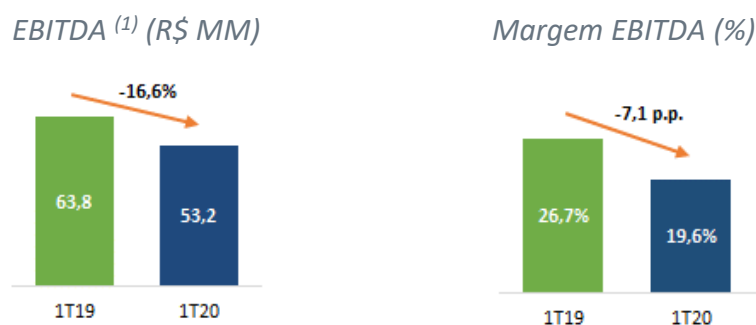
Despesas Operacionais

As Despesas Operacionais somaram **R\$14,1 milhões**, valor 15,6% inferior às despesas do 1T19, devido principalmente ao impacto positivo líquido de reversões de provisões de contingências judiciais e de PIS/COFINS, no valor de R\$6,1 milhões neste trimestre.

AFRMM (Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante)

No 1T20, a receita de AFRMM atingiu **R\$9,8 milhões**. Já no 1T19, essa receita somou R\$13,8 milhões, devido ao impacto positivo de R\$8,0 milhões, referente a um processo judicial de decisão favorável à Log-In. Se for excluído esse valor, é observado um crescimento de 69,0% no 1T20, devido à entrada em operação do navio próprio Log-In Polaris em dezembro de 2019, em substituição ao Bomar, navio afretado, que não estava habilitado a gerar AFRMM.

EBITDA

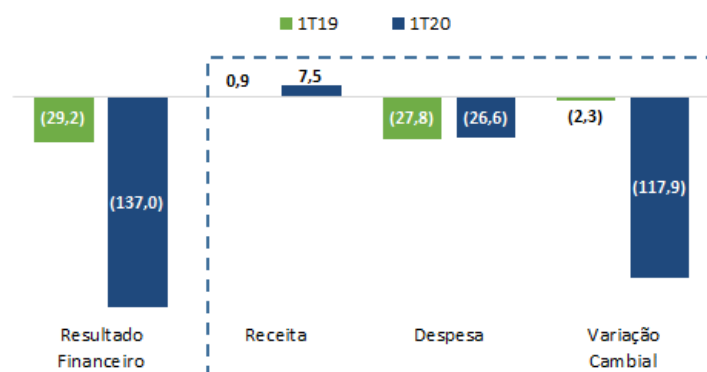


⁽¹⁾ Demonstramos no Anexo II a este relatório a Composição do EBITDA e no Anexo III a Reconciliação do Lucro (Prejuízo) com o EBITDA.

A queda na comparação com o EBITDA do 1T19 é explicada pelo reconhecimento de AFRMM judicializado (R\$8,0 milhões) no primeiro trimestre de 2019 e por outros fatores pontuais que impactaram negativamente o resultado da Navegação Costeira do 1T20, tais quais:

- O aumento do custo de combustível (+R\$8,7 milhões vs. 1T19), devido à alta de preços do *bunker* entre dezembro 2019 e fevereiro de 2020 e o descasamento no repasse desses custos para os clientes. Esse custo foi repassado em seguida, através da taxa emergencial de *bunker* (EBS), fixada em 15 de fevereiro de 2020, entretanto apenas parte dessa taxa emergencial foi capturada dentro do 1T20, pois a taxa é renegociada a cada 90 dias, em função do custo incorrido nos 90 dias anteriores;
- Custo com embarcação adicional (navio afretado Bomar) até o início de março durante manutenção do Log-In Jatobá. Ou seja, houve efeito negativo, apenas neste trimestre, pela Companhia estar operando 7 embarcações (2 afretadas, 5 próprias), porém com uma delas em manutenção, consumindo *running costs* (+R\$7,0 milhões) sem a contrapartida na receita.

Resultado Financeiro



Nesta abertura isolamos as receitas e despesas de variações cambiais.



O Resultado Financeiro totalizou uma despesa de **R\$137,0 milhões**, impactado pela variação cambial negativa (R\$117,9 milhões), em função da desvalorização do Real ocorrida no 1T20, que foi de aproximadamente 29% (passando de R\$4,03 em 31/12/19 para R\$5,20 em 31/03/20).

Essa variação cambial é basicamente um efeito contábil e não tem efeito relevante no caixa da Companhia no curto prazo, sendo o efeito caixa sobre a dívida amortizada, no 1T20, de R\$0,6 milhão.

Isso ocorre porque essa variação cambial incide, principalmente sobre:

- Financiamentos que têm parcelas indexadas ao Dólar junto ao BNDES (no valor total de R\$425,0 milhões) com vencimentos de longo prazo (amortizações mensais até 2034) para a construção de navios; e
- Outros passivos com amortizações escalonadas ao longo dos próximos anos, como obrigações de Sale & Lease Back (no valor total de R\$18,6 milhões) e contratos de leasing de contêineres (no montante de R\$19,9 milhões), conforme demonstrado a seguir:

Composição da Variação Cambial R\$ MM	1T20
Financiamentos BNDES em Dólar para construção de navios	(96,2)
Leasing de contêineres	(19,9)
Sale and Lease Back	(4,4)
Contas Receber/Pagar e outros	2,6
Variação Cambial Total	(117,9)

Vale destacar que a Log-In possui receitas atreladas ao Dólar nos segmentos Mercosul e *Feeder* da Navegação Costeira e nos serviços acessórios do TVV. No quadro abaixo, apresentamos o resultado operacional das receitas e os custos atrelados ao Dólar no 1T20:

R\$ MM	1T20
Receitas atreladas a US\$	102,6
Custos atrelados a US\$	(86,7)
Saldo Operacional	15,9

Lucro (Prejuízo) do Período

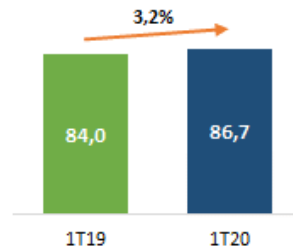
No 1T20, foi registrado o prejuízo de **R\$114,6 milhões**, versus o lucro de R\$5,2 milhões no 1T19. Apesar do resultado operacional (EBIT) de R\$30,9 milhões no 1T20, à despesa da variação cambial decorrente da desvalorização do Real ocorrida no período foi o grande ofensor do Resultado Financeiro, que representou uma despesa de R\$137,0 milhões, conforme já mencionado acima.



Navegação Costeira

Volumes

Contêineres ⁽¹⁾ (Mil TEUs)

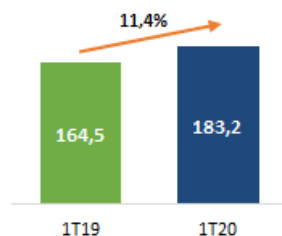


⁽¹⁾ Total de Contêineres transportados nos serviços: Serviço Amazonas (SAM), que percorre rota regular escalando portos entre as regiões Sul e Norte do Brasil; Serviço Atlântico Sul (SAS), que realiza rota regular que atende portos entre o Nordeste do Brasil e a Argentina e os Serviços *Shuttle* que são voltado para cargas *Feeder* e atendem os portos de Santos, Rio de Janeiro e Vitória. Os volumes transportados podem ser divididos nas seguintes modalidades: Cabotagem (entre portos brasileiros), Mercosul (entre o Brasil e a Argentina) e *Feeder* (viagem final da carga de longo curso entre os portos escalados pela Log-In).

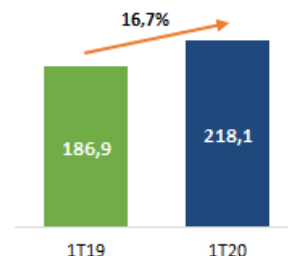
- Aumento dos volumes de Cabotagem via conversão de volumes do modal rodoviário, de novos clientes e de clientes que aumentaram a alocação do transporte de mercadorias nos nossos navios;
- Crescimento decorrente do foco da Log-In no nível de serviço em todas as etapas da cadeia logística do cliente.

Receita Navegação Costeira (ROL)

ROL Contêineres (R\$ MM)



ROL Total Navegação Costeira ⁽¹⁾ (R\$ MM)



⁽¹⁾ A ROL Total Navegação Costeira considera também as receitas referentes à atividade de transporte de veículos.

ROL Contêineres:

- Aumento da participação da Cabotagem no mix de volumes (+2,8 p.p., para 42,4%), gerando melhor margem de contribuição (+2,4p.p., para 60,2%). As cargas da Cabotagem possuem maior valor unitário (Receita/TEU);
- Maior participação de serviços porta-a-porta - que inclui o transporte rodoviário - que geram maior valor agregado;
- Impacto positivo da desvalorização do Real nas receitas fixadas em Dólar, nos segmentos Mercosul e *Feeder*: taxa de câmbio média de R\$4,47, 18,6% superior à taxa média de R\$3,77 do 1T19, afetando a ROL Contêineres em R\$21,6 milhões;
- Aumento da taxa emergencial de *bunker*, combustível dos navios, que é aplicada ao preço do frete, devido ao aumento do custo deste insumo. A taxa emergencial de *bunker* é ajustada, em função das oscilações do custo em reais do insumo, a cada 90 dias. Como o último reajuste ocorreu em 15/02/20, o impacto positivo teve efeito positivo apenas na metade do trimestre. Sendo assim, a taxa refletiu um *bunker* médio de 01/01/20 a 15/02/20 que foi de R\$1.825 por tonelada e um *bunker* médio de R\$2.246 por tonelada de 16/02/20 até o final do trimestre, taxa esta que fica vigente até 15/05/20;
- A ROL de Contêineres Média (por TEU) foi de R\$2.113, a maior desde de o 4T14, e 7,9% superior à obtida no 1T19 (R\$1.958).

ROL Total da Navegação Costeira:

- Crescimento da ROL Contêineres, conforme explicado nos itens acima;



- Aumento da receita do transporte de veículos entre o Brasil e a Argentina no 1T20 (R\$34,9 milhões), que foi 55,8% superior à receita do 1T19 (R\$22,4 milhões) devido ao aumento de volume e pela cobrança em dólares.

Custo dos Serviços Prestados (CSP) Navegação Costeira

Custo dos Serviços Prestados R\$ MM	1T20	1T19	1T20 vs. 1T19
Custo dos Serviços Prestados	(178,1)	(141,2)	26,1%
Custo dos Serviços Prestados (Contêineres)	(144,1)	(120,1)	20,0%
Custo Variável (Contêineres) ⁽¹⁾	(72,9)	(69,4)	5,0%
Margem de Contribuição (Contêineres)	60,2%	57,8%	2,4 p.p.
Custo Fixo (Contêineres)⁽²⁾	(71,2)	(50,7)	40,4%
Combustíveis	(26,9)	(18,2)	47,8%
Pessoal (Marítimos)	(13,5)	(9,6)	40,6%
Custos Portuários	(11,1)	(8,8)	26,1%
Afretamento de Navios Contêineres	(7,4)	(8,6)	-14,0%
Outros Custos Fixos	(12,3)	(14,1)	-12,8%
Custo Fixo Afretamento Navios Roll-on/Roll-off (Veículos)	(34,0)	(21,1)	61,1%

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

⁽²⁾ Custo Fixo (Contêineres) – Composto pelos custos com combustível, *running costs* (marítimos, manutenção, suprimentos e seguros dos navios), custos portuários, afretamento de navios porta-contêineres e outros custos fixos.

O CSP aumentou 26,1% no 1T20, em função, principalmente, de custos fixos não-recorrentes relativos a tripulação, afretamento, combustível, e a eventos que tiveram contrapartida positiva na receita.

CSP (Contêineres)

▪ Custo Variável (Contêineres):

- Aumento no volume de operações rodoviárias, devido ao crescimento da contratação dos serviços porta-a-porta, no qual a Log-In faz a gestão completa da cadeia logística do cliente e possui melhores margens. Esse incremento foi positivo sob a ótica de valor, tendo a contrapartida na receita gerando melhores resultados. Essa modalidade atingiu uma representatividade média de 54% das cargas transportadas na cabotagem no 1T20.

▪ Margem de Contribuição:

- Incremento relevante na Margem de Contribuição de Contêineres - aumento de 2,8p.p. (para 60,2%) – em função da prestação de serviços de melhor valor agregado, bem como de melhor gestão dos seus recursos.

▪ Custo Fixo (Contêineres):

- Aumento do custo de combustível (*bunker*) em R\$8,0 milhões (47,8%), devido ao maior preço do ativo em dólares e à desvalorização cambial ao longo do 1T20. Apesar da queda do preço do bunker ao longo do trimestre, o custo do período reflete, principalmente, as compras realizadas no período da alta dos preços compreendida entre dezembro de 2019 e fevereiro de 2020;
- Aumento de custo de pessoal (marítimos) em R\$ 3,9 milhões (40,6%), devido ao início da operação, em dezembro de 2019, do navio Log-In Polaris, ainda sem a contrapartida completa da redução do custo de afretamento do navio Bomar. Essa embarcação foi devolvida ao fretador no início de março, após retorno do Log-In Jatobá, que estava em manutenção e retornou à operação em fevereiro. Ou seja, comparando com 1T19, o impacto no custo foi dos *running costs* de uma embarcação adicional até o início de março;
- Aumento dos custos portuários em R\$2,3 milhões (26,1%), devido à desvalorização cambial.

Custo Fixo de Afretamento (Veículos)

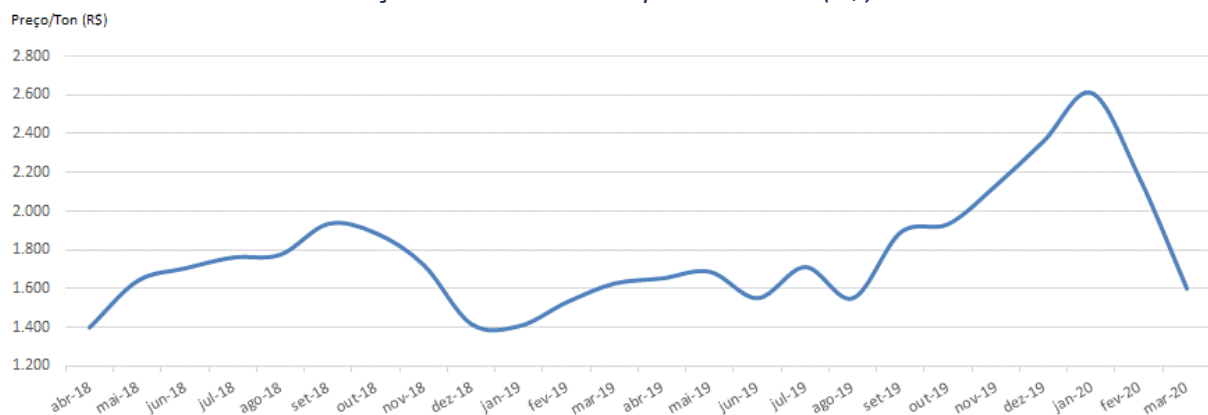
- Aumento do custo com afretamento de navios *Ro Ro*, em função da maior atividade no transporte de veículos no Mercosul, no valor de (+R\$12,9 milhões), com a contrapartida na receita.

Bunker

No 1T20, o *bunker* (combustível dos navios), apresentou um preço médio, em dólares de US\$486, 20,6% superior ao preço médio verificado no 1T19 (US\$403). O preço médio em reais no 1T20 foi de R\$2.172, 43,0% maior do que o preço no 1T19 (R\$1.519). Conforme mencionado, sob a ótica da receita, a Companhia reajusta o repasse do valor do bunker aos seus clientes a cada 90 dias. Entretanto, no lado do custo, de forma geral, a aquisição é feita à medida em que há o consumo. Sendo assim, há um descasamento entre a receita com a taxa adicional de bunker e despesa do bunker, que sofre o impacto do valor em dólares no momento da compra e da variação cambial.

O gráfico abaixo apresenta o movimento de alta do preço do *bunker* iniciado em outubro de 2019, devido ao IMO 2020, regulamentação que determinou um limite de 0,5% em emissões de enxofre a partir de 1º de janeiro de 2020 e demandou um ajuste do combustível ofertado ao novo parâmetro, o que elevou os preços no final do ano de 2019. Entretanto, já nos primeiros meses de 2020 nota-se uma descontinuidade desta alta, com a adaptação do combustível ofertado e, posteriormente, uma queda no preço no mercado internacional como desdobramento dos efeitos econômicos provocados pela pandemia do COVID19.

Preço Médio do Bunker por Tonelada (R\$)



Nota: Gráfico de 01/04/18 até 31/03/20. Fontes: Petrobras (cotação do bunker no porto de Santos em dólares) e Banco Central (taxa de câmbio Real x Dólar – PTAX)

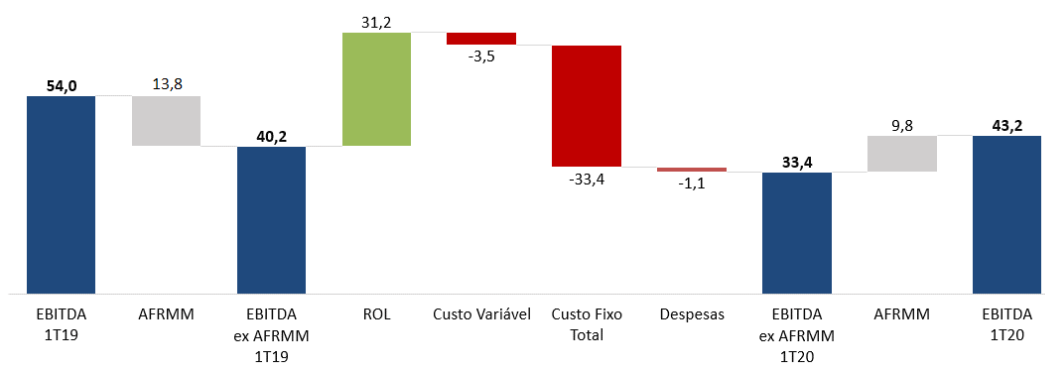


EBITDA NAVEGAÇÃO COSTEIRA

EBITDA Navegação Costeira R\$ MM	1T20	1T19	1T20 vs. 1T19
Receita Operacional Líquida	218,1	186,9	16,7%
Custo dos Serviços Prestados	(178,1)	(141,2)	26,1%
Despesas Operacionais	(6,6)	(5,5)	20,0%
AFRMM	9,8	13,8	-29,0%
Depreciação e Amortização	(15,7)	(11,3)	38,9%
EBIT	27,5	42,7	-35,6%
<i>Margem EBIT</i>	12,6%	22,8%	-10,2 p.p.
(+) Depreciação e Amortização	15,7	11,3	38,9%
EBITDA	43,2	54,0	-20,0%
<i>Margem EBITDA</i>	19,8%	28,9%	-9,1 p.p.
EBITDA (ex-AFRMM)	33,4	40,2	-16,9%
<i>Margem EBITDA (ex-AFRMM)</i>	15,3%	21,5%	-6,2 p.p.

EBITDA Navegação Costeira (R\$ MM)

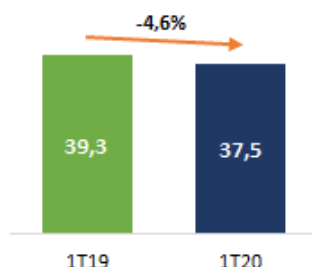
1T20 vs. 1T19



Terminal de Vila Velha (TVV)

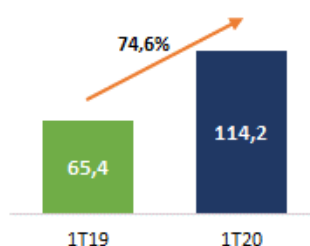
Volumes TVV

Movimentação de Contêineres (Mil)



- Do volume total, foram movimentados 24 mil contêineres cheios (65,6% do total), versus 25,5 mil no 1T19 (64,9% do total);
- Esses números ocorreram, principalmente, devido à forte demanda por café na virada de 2018 para o ano 2019, quando os exportadores aproveitaram a alta dos preços da commodity e a demanda internacional para escoar sua produção no 1T19;
- Em 2020, esse mesmo efeito está previsto para o 2T20.

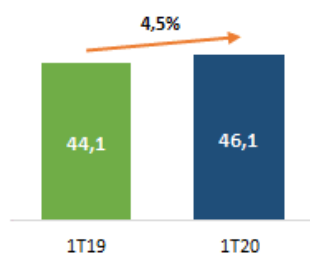
Carga Geral (Mil Toneladas)



- Impacto positivo de novos negócios de descarga e embarque de granéis, em Vitória, cujo processo iniciou no segundo semestre de 2019;
- Demanda mais forte de granito em blocos da Ásia.

Receita TVV (ROL)

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



- O crescimento da receita é explicado pelo maior volume de carga geral, conforme já mencionado anteriormente.



Custo dos Serviços Prestados (CSP) TVV

Custo dos Serviços Prestados R\$ MM	1T20	1T19	1T20 vs. 1T19
Custo dos Serviços Prestados	(27,2)	(27,4)	-0,7%
Carga e descarga	(10,5)	(9,5)	10,5%
Pessoal	(9,2)	(9,8)	-6,1%
Outros	(7,5)	(8,1)	-7,4%

- Trabalho na redução de custos, otimização de processos e projetos de automatização;
- Menor custo operacional com volumes de carga geral de melhor rentabilidade.

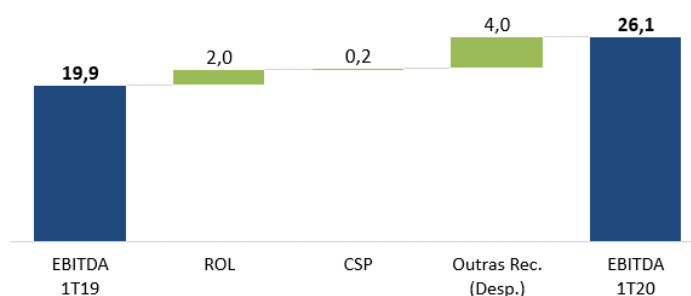
EBITDA TVV

EBITDA TVV R\$ MM	1T20	1T19	1T20 vs. 1T19
Receita Operacional Líquida	46,1	44,1	4,5%
Custo dos Serviços Prestados	(27,2)	(27,4)	-0,7%
Despesas Operacionais	7,2	3,2	125,0%
Depreciação e Amortização	(2,8)	(2,9)	-3,4%
EBIT	23,3	17,0	37,1%
Margem EBIT	50,5%	38,5%	12,0 p.p.
(+) Depreciação e Amortização	2,8	2,9	-3,4%
EBITDA	26,1	19,9	31,2%
Margem EBITDA	56,6%	45,1%	11,5 p.p.

O melhor EBITDA reflete a diluição dos custos, devido ao aumento das receitas e novos negócios. Adicionalmente, teve o impacto positivo das reversões de contingências judiciais e de PIS/COFINS superior ao verificado no 1T19.

EBITDA TVV (R\$ MM)

1T20 vs. 1T19



Terminais Intermodais

EBITDA Terminais Intermodais R\$ MM	1T20	1T19	1T20 vs. 1T19
Receita Operacional Líquida	7,1	7,7	-7,8%
Custos dos Serviços Prestados	(3,2)	(3,4)	-5,9%
Outras Receitas (Despesas)	(0,1)	0,0	n.a.
Depreciação e Amortização	(0,8)	(1,4)	-42,9%
EBIT	3,0	2,9	3,4%
<i>Margem EBIT</i>	<i>42,3%</i>	<i>37,7%</i>	<i>4,6 p.p.</i>
(+) Depreciação e Amortização	0,8	1,4	-42,9%
EBITDA	3,8	4,3	-11,6%
<i>Margem EBITDA</i>	<i>53,5%</i>	<i>55,8%</i>	<i>-2,3 p.p.</i>

Nos Terminais Intermodais (Itajaí e Guarujá) a Log-In oferece soluções de armazenagem e gestão logística das mercadorias em complemento ao transporte marítimo e rodoviário, sendo responsável por toda a cadeia logística do cliente (3 PL).

Investimentos (CAPEX)

CAPEX R\$ MM	1T20	1T19
Investimentos de Capital	69,0	0,9
Investimentos Correntes	6,0	4,7
Total	75,0	5,6

No 1T20, O CAPEX somou **R\$75,0 milhões**, com a representatividade dos Investimentos de Capital referente à aquisição do navio Log-In Endurance que entrou em operação em 01/05/20, e aos Investimentos Correntes de continuidade operacional dos navios e do TVV, e de projetos de TI.

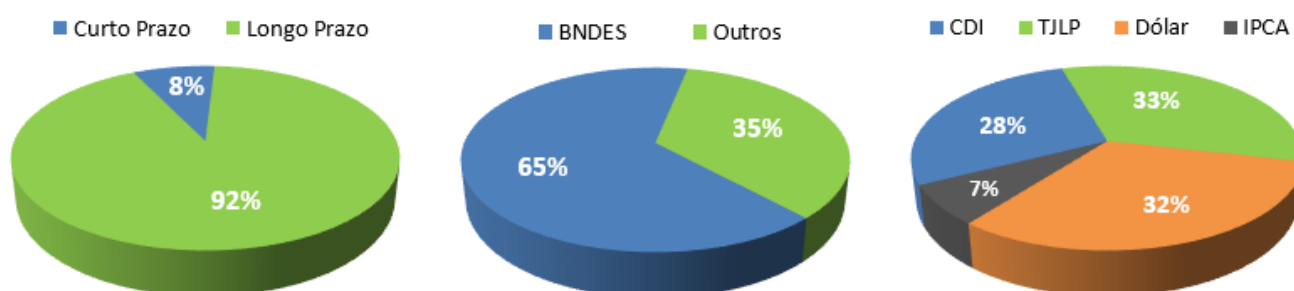
Dívida

Em 31 de março de 2020, a Companhia possuía uma dívida líquida de **R\$753,1 milhões** e uma dívida bruta de **R\$1.334,2 milhões**, com custo médio de 6,4% a.a., sendo 92% da mesma com amortização no longo prazo.

As dívidas de Construção Naval Descontinuada e de Navios em Operação correspondem aos financiamentos junto ao BNDES com recursos do Fundo da Marinha Mercado (FMM) para construção de navios no Brasil. Conforme mencionado anteriormente, parte desses financiamentos são fixados em Dólar (R\$425,0 milhões) com vencimentos mensais até 2034. Sendo assim, apesar do impacto contábil relevante, essa variação cambial teve impacto caixa de apenas R\$0,6 milhão nas parcelas do 1T20.

Dívida R\$ MM	31/03/19	31/12/19	31/03/20
Construção Naval Descontinuada	528,0	506,4	555,0
Navios em Operação	273,2	277,2	314,1
Capital de Giro	418,4	383,4	374,1
Debêntures	0,0	87,9	89,4
Outras	3,3	1,7	1,6
Dívida Bruta	1.222,9	1.256,6	1.334,2
Caixa	24,1	663,5	581,1
Dívida Líquida	1.198,8	593,1	753,1

Abertura da Dívida por Prazo, por Credor e por Indexador



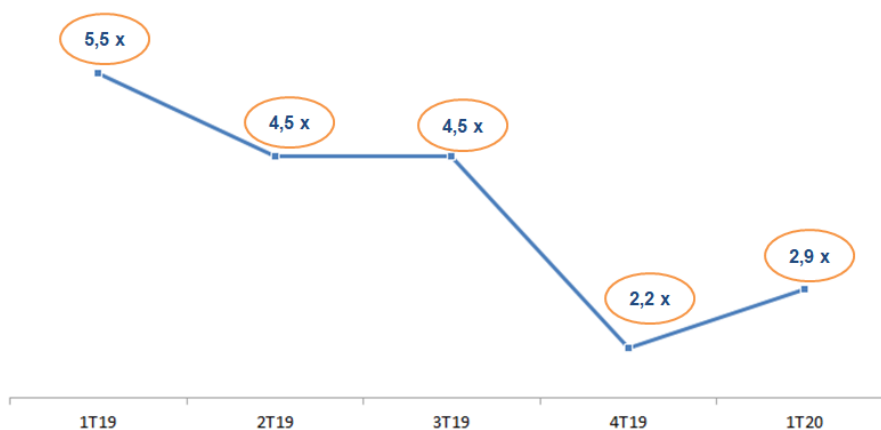
Nível de Alavancagem

No quadro e no gráfico abaixo, apresentamos o histórico do nível de alavancagem da Companhia ocorrida ao longo dos últimos 12 meses.

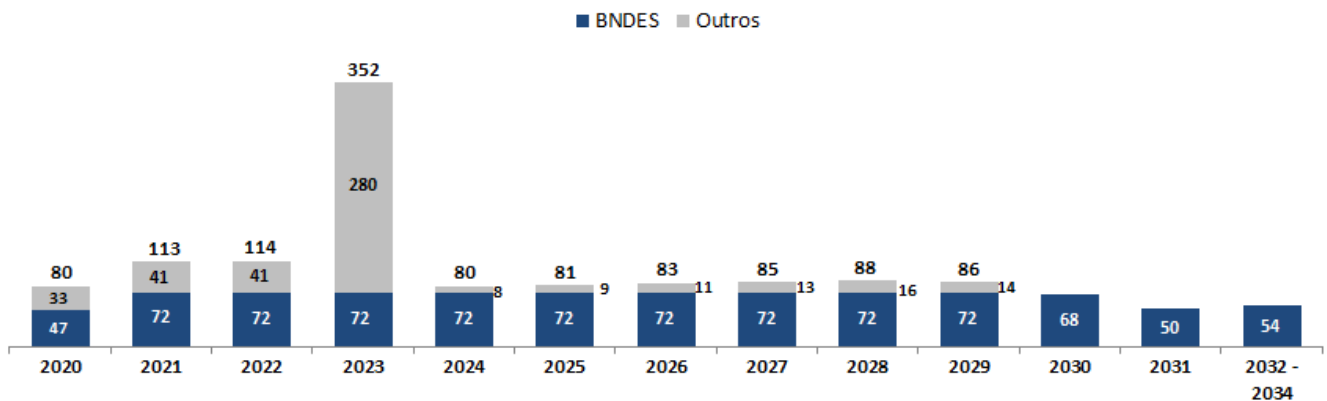
Nível de Alavancagem R\$ MM	31/03/19	31/12/19	31/03/20
Dívida Líquida	1.198,8	593,1	753,1
EBITDA Ajustado (UDM)	219,7	271,2	260,6
Dívida Líquida/EBITDA Ajustado (UDM)	5,5 x	2,2 x	2,9 x

UDM = Últimos Doze Meses.

Dívida Líquida / EBITDA Ajustado (UDM)



Cronograma de Amortização do Principal (R\$ MM)



Eventos Subsequentes

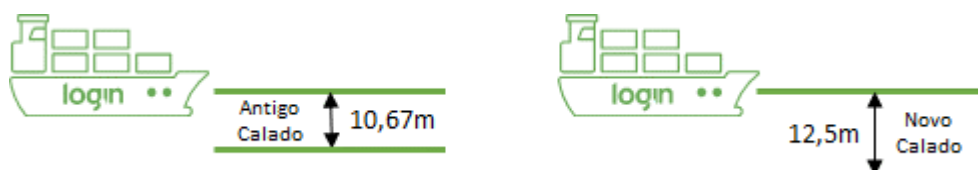
▪ Enquadramento na linha *Standstill* COVID19 do BNDES

Em 14 abril de 2020, o Banco Nacional de Desenvolvimento e Social (BNDES) deferiu a nossa solicitação de enquadramento na linha *Standstill* COVID-19, com data retroativa à 13 de abril de 2020, referente aos pagamentos do serviço da dívida (principal + juros) das parcelas do financiamento efetuado para construção de embarcações, compreendendo os meses de abril a setembro 2020 (inclusive). O montante aproximado será de R\$50 milhões que serão pagos pelo prazo remanescente do contrato, ou seja, nas parcelas vincendas de outubro de 2020 até junho de 2034.

Para a obtenção da referida prorrogação, as informações financeiras consolidadas foram analisadas pelo BNDES e os indicadores dos *covenants* financeiros foram classificados como atingidos.

▪ Novo calado do Porto de Vitória

Em 30 de abril de 2020, a autoridade portuária CODESA - Companhia Docas do Espírito Santo - autorizou o início das manobras testes para novo calado do Porto de Vitória, que passará a ser de 12,5m.



O novo calado possibilita o aumento da capacidade de carregamento nas rotas atuais, o que traz mais competitividade e flexibilidade operacional ao Terminal de Vila Velha.



▪ **Início da operação do navio Log-In Endurance**

Em 1º de maio de 2020, o navio Log-In Endurance entrou em operação. Ele iniciou sua primeira viagem em Salvador, na linha do Serviço Atlântico Sul (SAS: rota que liga o Brasil - regiões do Nordeste, Sudeste e Sul - aos países do Mercosul) da Log-In, em substituição à embarcação afretada (navio Aldebaran), que foi devolvida ao fretador em seguida. Com a entrada do Log-In Endurance em operação, a Companhia concluiu o plano de recomposição da sua frota, passando possuir 6 navios próprios.



▪ **Efeitos do COVID19**

A Companhia avaliou os eventuais efeitos do Coronavírus (COVID-19) em suas demonstrações financeiras encerradas em 31 de março de 2020. Desde o início do 2T20, a Companhia teve uma forte presença no transporte de bens de consumo essenciais, tais como alimentos, bebidas, químicos, farmacêuticos; e uma desaceleração, especialmente na movimentação de bens de consumo não duráveis (e não-vitais), como eletrônicos e linhas branca e marrom, impactados pela paralisação de parte dessas indústrias. A Log-In segue trabalhando arduamente para compensar eventuais perdas de volume e mitigar efeitos nas margens operacionais da Companhia.



Anexo I - Demonstrativo de Resultado Consolidado

Demonstrativo de Resultado R\$ MM	1T20	1T19	1T20 vs. 1T19
Receita Líquida	271,3	238,7	13,7%
Custo dos Serviços Prestados	(233,1)	(187,6)	24,3%
Custos	(213,8)	(172,0)	24,3%
Depreciação e Amortização	(19,3)	(15,6)	-49,2%
Lucro Bruto	38,2	51,1	-25,2%
Despesas Operacionais Líquidas	(7,3)	(5,6)	30,4%
Comerciais e Administrativas	(12,3)	(16,0)	-23,1%
Outras	(1,8)	(0,7)	157,1%
AFRMM	9,8	13,8	-29,0%
Depreciação e Amortização	(3,0)	(2,7)	11,1%
Lucro Operacional	30,9	45,5	-32,1%
Resultado Financeiro	(137,0)	(29,2)	369,2%
Receita Financeira	7,5	0,9	733,3%
Despesa Financeira	(26,6)	(27,8)	-4,3%
Variação Cambial	(117,9)	(2,3)	5026,1%
Lucro antes do IR/CSLL	(106,1)	16,3	n.a.
IR / CSLL	(8,5)	(11,1)	-23,4%
Lucro (Prejuízo) Líquido	(114,6)	5,2	n.a.

Anexo II - Composição do EBITDA Consolidado

Composição do EBITDA R\$ MM	1T20	1T19	1T20 vs. 1T19
Navegação Costeira	43,2	54,0	-20,0%
Terminal de Vila Velha (TVV)	26,1	19,9	31,2%
Terminais Intermodais	3,8	4,3	-11,6%
G&A e Outras Desp. Líquidas ⁽¹⁾	(19,9)	(14,4)	38,2%
EBITDA	53,2	63,8	-16,6%

⁽¹⁾ G&A e Outras Despesas Líquidas – Valores não alocados aos negócios: Despesas Gerais e Administrativas do grupo.



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

Reconciliação EBITDA R\$ MM	1T20	1T19
Lucro (Prejuízo)	(114,6)	5,2
IR/CSLL	8,5	11,1
Resultado Financeiro	137,0	29,2
Depreciação e Amortização	22,3	18,3
EBITDA	53,2	63,8



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

Ativo			Passivo		
	31/03/20	31/12/19		31/03/20	31/12/19
CIRCULANTE			CIRCULANTE		
Caixa e Equivalentes de Caixa	34,5	55,3	Empréstimos, Financiamentos e Debêntures	108,4	98,7
Aplicações Financeiras	546,6	608,2	Obrigações com Arrendamento Mercantil	37,6	30,6
Contas a Receber	164,8	145,5	Fornecedores e Provisões Operacionais	179,8	155,9
Estoques	20,8	21,5	Impostos e Contribuições a Recolher	21,2	16,7
Tributos a Recuperar ou Compensar	56,0	54,8	Salários e Encargos Sociais	21,2	28,6
AFRMM	15,2	14,0	Outros	3,7	0,7
Outros	25,6	13,5		<u>371,9</u>	<u>331,2</u>
	<u>863,5</u>	<u>912,8</u>			
NÃO CIRCULANTE			NÃO CIRCULANTE		
Aplicações Financeiras	10,9	10,8	Empréstimos, Financiamentos e Debêntures	1.225,8	1.157,9
Imposto de Renda e Contrib. Social Diferidos	170,8	171,8	Obrigações com Arrendamento Mercantil	83,2	57,9
Tributos a Recuperar ou Compensar	33,2	34,5	Provisões para Riscos	22,9	35,5
Depósitos Judiciais	19,3	36,6	Imposto de Renda e Contrib. Social Diferidos	9,2	7,9
AFRMM	19,4	13,9	Outros	2,8	4,6
Direito de Uso - Arrendamento Mercantil	108,6	100,3		<u>1.343,9</u>	<u>1.263,8</u>
Outros	1,7	1,6			
	<u>363,9</u>	<u>369,5</u>	PATRIMÔNIO LÍQUIDO		
Investimentos			Capital Social	1.309,7	1.310,3
Imobilizado	661,5	599,2	Reservas	102,7	100,8
Intangível	30,9	30,6	Ações em Tesouraria	(50,9)	(50,9)
	<u>692,4</u>	<u>629,8</u>	Prejuízos Acum. e Ajuste de Conversão	(1.157,6)	(1.043,2)
	<u>1.056,3</u>	<u>999,3</u>		<u>203,9</u>	<u>317,0</u>
TOTAL DO ATIVO	<u>1.919,8</u>	<u>1.912,1</u>	Participações de Não Controladores	0,1	0,1
			TOTAL DO PASSIVO	<u>1.919,8</u>	<u>1.912,1</u>

Anexo V - Fluxo de Caixa Consolidado

Demonstrativo de Fluxo de Caixa R\$ MM	31/03/20	31/03/19
Lucro (Prejuízo) do exercício	(114,6)	5,2
Ajustes para reconciliar o resultado	155,8	40,0
Variação de ativos e passivos	(14,4)	10,4
Fluxo de caixa das atividades operacionais	26,8	55,6
Adições ao imobilizado e intangível líquidas	(75,0)	(5,6)
Outros	77,3	(0,3)
Fluxo de caixa das atividades de investimento	2,3	(5,9)
Fluxo de caixa das atividades de financiamento	(49,9)	(49,3)
Aumento (redução) no caixa e equivalentes	(20,8)	0,4
Caixa e equivalentes no início do exercício	55,3	17,0
Caixa e equivalentes no final do exercício	34,5	17,4



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 serviço contratado para o transporte rodoviário de curta distância;
- Terminal Portuário: administração e operação de um terminal portuário de contêineres, o Terminal de Vila Velha (TVV), no estado do Espírito Santo;
- Terminais Intermodais: operações de terminais terrestres intermodais (Guarujá e Itajaí) integrados aos serviços da Navegação Costeira.

A Companhia opera atualmente com os seguintes serviços na Navegação Costeira: Serviço Amazonas (SAM), que percorre rota regular entre as regiões Sul e Norte do Brasil; Serviço Atlântico Sul (SAS), que realiza rota ligando o Brasil (regiões do Nordeste, Sudeste e Sul) aos países do Mercosul e os Serviços *Shuttle* que ligam os portos de Santos, Rio de Janeiro e Vitória.

Em 31 de março de 2020, a frota da Companhia somava uma capacidade nominal de 15.500 TEUs. Os navios estavam alocados aos serviços, conforme detalhado no quadro abaixo:

Navio	Modalidade	Capacidade Nominal	Serviço
Log-In Polaris	Próprio	2.700 TEU	Serviço Amazonas (SAM)
Log-In Jacarandá	Próprio	2.800 TEU	
Log-In Jatobá	Próprio	2.800 TEU	Serviço Atlântico Sul (SAS)
Aldebaran	Afretado por tempo	2.800 TEU	
Log-in Resiliente	Próprio	2.700 TEU	
Log-In Pantanal	Próprio	1.700 TEU	Serviço Shuttle

Nota 1: O navio Bomar, afretado por tempo, operou no SAS até 15 de fevereiro de 2020, em substituição ao navio próprio Log-In Jatobá, que estava em manutenção. Com o retorno do Log-In Jatobá à operação, foi encerrado o afretamento do navio Bomar.

Nota 2: No dia 1º de maio de 2020, o navio próprio Log-In Endurance iniciou sua primeira viagem, substituindo o Aldebaran, afretado por tempo que foi devolvido para o seu proprietário.

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.

No Brasil, excluindo o desmatamento das florestas, o setor de transportes é o principal emissor de CO² na atmosfera, sendo o modal rodoviário o maior responsável por essas emissões. Em um país de dimensões continentais como o Brasil, é possível reduzir consideravelmente os níveis de emissão de gases poluentes no setor de transporte. A opção pelo uso racional da malha intermodal, utilizando mais os transportes marítimos, que são os mais indicados para o transporte de cargas em grandes distâncias, contribui, conseqüentemente, para uma cultura de eficiência ambiental mais limpa e segura.

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.