

login._____

RESULTADOS

3T20/9M20

Sumário

Resumo Financeiro e Operacional	3
Resultado Consolidado	3
Receita Operacional Líquida	4
Custo dos Serviços Prestados (CSP)	4
Despesas Operacionais	5
AFRMM (Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante)	5
EBITDA.....	6
Resultado Financeiro	7
Lucro (Prejuízo) do Período	9
Navegação Costeira	10
Terminal de Vila Velha (TVV)	16
Terminais Intermodais	19
Investimentos (CAPEX).....	19
Dívida	20
Eventos Subsequentes	22

Destaques

- ✓ **Resultados recordes** em 3T20 e 9M20:
 - EBITDA Ajustado recorde de R\$83,9 MM no 3T20 (19,9% superior ao 3T19) e de R\$204,8 MM nos 9M20 (9,3% superior aos 9M19);
 - Margem EBITDA Ajustado de 28,1% no 3T20, um crescimento de 2,9 p.p., em função da alta eficiência na operação dos navios, do crescimento da receita e da otimização dos custos e despesas frente ao cenário de pandemia;
 - EBITDA Ajustado da Navegação Costeira recorde de R\$76,9 MM no 3T20 (37,6% acima do 3T19) e de R\$179,3 MM nos 9M20 (14,9% superior ao EBITDA Ajustado nos 9M19);
 - EBITDA do TVV recorde de R\$67,2 MM nos 9M20 (7,3% acima dos 9M19).
- ✓ A Log-In atingiu Lucro Líquido de R\$9,1 MM no 3T20 (R\$26,3 MM superior ao resultado do 3T19).
- ✓ ROL da Navegação Costeira recorde de R\$241,2 milhões no 3T20, 10,0% superior ao 3T19.
- ✓ Em 16 de julho de 2020, a Fitch Ratings atribuiu à Log-In, pela primeira vez, o rating nacional de longo prazo 'BBB+ (bra)', com perspectiva estável.
- ✓ Em 22 de setembro de 2020, o TVV celebrou aditamento do contrato de arrendamento portuário, prorrogando seu prazo de vigência por mais 25 anos, até setembro de 2048.

Marcio Arany da Cruz Martins
Diretor Presidente

Pascoal Cunha Gomes
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

Apresentação dos Resultados

Quarta-feira, 11 de novembro de 2020 – **11h (horário de Brasília)** - Português (tradução simultânea em inglês)
A conferência será realizada no webinar do Zoom em <https://us02web.zoom.us/j/83985638065> (Zoom ID: 839 8563 8065)

O áudio da apresentação estará disponível a partir de **12/11/2020** no website de relações com investidores em www.loginlogistica.com.br/ri

Resumo Financeiro e Operacional

Dados Econômico-financeiros R\$ MM	3T20	3T19	3T20 vs. 3T19	9M20	9M19	9M20 vs. 9M19
Consolidado						
Receita Operacional Líquida	298,5	278,3	7,3%	804,4	786,8	2,2%
EBITDA Ajustado	83,9	70,0	19,9%	204,8	187,3	9,3%
Margem EBITDA Ajustado	28,1%	25,2%	2,9 p.p.	25,5%	23,8%	1,7 p.p.
Navegação Costeira						
Receita Operacional Líquida Navegação Costeira	241,2	219,3	10,0%	642,5	614,2	4,6%
EBITDA Navegação Costeira Ajustado	76,9	55,9	37,6%	179,3	156,1	14,9%
Margem EBITDA Navegação Costeira Ajustado	31,9%	25,5%	6,4 p.p.	27,9%	25,4%	2,5 p.p.
TVV						
Receita Operacional Líquida TVV	50,2	52,4	-4,2%	139,9	151,0	-7,4%
EBITDA TVV	21,8	22,2	-1,8%	67,2	62,6	7,3%
Margem EBITDA TVV	43,4%	42,4%	1,0 p.p.	48,0%	41,5%	6,5 p.p.

Dados Operacionais	3T20	3T19	3T20 vs. 3T19	9M20	9M19	9M20 vs. 9M19
Navegação - Contêineres Transportados (Mil TEUs)	94,8	93,6	1,3%	265,3	269,1	-1,4%
TVV - Movimentação de Contêineres (Mil)	51,5	46,8	10,0%	127,4	132,5	-3,8%
TVV - Movimentação de Carga Geral (Mil Ton)	165,8	103,6	60,0%	394,2	397,4	-0,8%
Frota - Capacidade Nominal (TEU)*	15.500	15.300	1,3%	15.500	15.300	1,3%

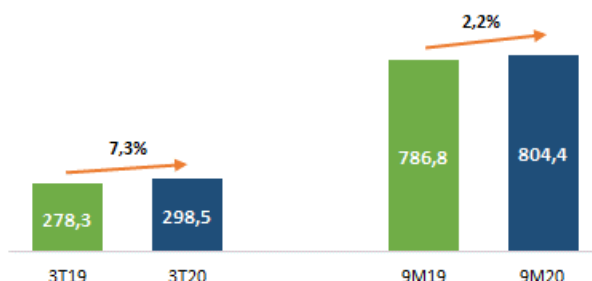
*Capacidade da frota em operação ao final do período abordado no relatório.

Resultado Consolidado

Resultado Consolidado R\$ MM	3T20	3T19	3T20 vs. 3T19	9M20	9M19	9M20 vs. 9M19
Receita Operacional Líquida	298,5	278,3	7,3%	804,4	786,8	2,2%
Custo dos Serviços Prestados	(211,2)	(194,8)	8,4%	(587,2)	(556,4)	5,5%
Despesas Operacionais	(17,6)	(20,4)	-13,7%	(57,9)	(63,0)	-8,1%
AFRMM	14,2	6,9	105,8%	35,3	42,9	-17,7%
EBITDA	83,9	70,0	19,9%	194,6	210,3	-7,5%
EBITDA Ajustado	83,9	70,0	19,9%	204,8	187,3	9,3%
Depreciação e Amortização	(27,9)	(24,1)	15,8%	(78,1)	(70,9)	10,2%
EBIT	56,0	45,9	22,0%	116,5	139,4	-16,4%
Resultado Financeiro	(44,1)	(67,5)	-34,7%	(224,2)	(132,7)	69,0%
EBT	11,9	(21,6)	n.a.	(107,7)	6,7	n.a.
IR / CSLL	(2,8)	4,4	n.a.	(12,6)	(9,0)	40,0%
Lucro (Prejuízo)	9,1	(17,2)	n.a.	(120,3)	(2,3)	5130,4%

Receita Operacional Líquida

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



3T20 x 3T19

Crescimento de 7,3% da ROL, devido ao aumento da receita da Navegação Costeira (Contêiner), +R\$26,7 milhões, pelos seguintes fatores:

- Maior volume transportado pelos navios na Cabotagem (+5,5%) e no Mercosul (28,2%); e
- Impacto positivo da desvalorização do Real nas receitas em dólares dos segmentos *Feeder* e Mercosul, que cresceram 31,5% e 41,4%, respectivamente.

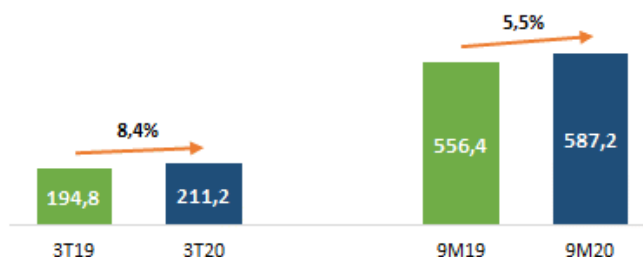
9M20 x 9M19

Crescimento de 2,2% da ROL, devido ao aumento da receita da Navegação Costeira (Contêiner), +R\$44,2 milhões, que reflete, principalmente:

- Maior volume transportado pelos navios na Cabotagem (+2,0%); e
- Impacto positivo da desvalorização do Real nas receitas atreladas ao Dólar de *Feeder* e Mercosul, que cresceram 27,2% e 13,7%, respectivamente.

Apesar das restrições impostas pela pandemia no 2T20, o crescimento registrado se deve ao sucesso da estratégia comercial adotada pela Companhia, que focou em captar cargas de setores que sofreram menor impacto no período. A partir do 3T20, com a flexibilização das medidas que haviam restringido as atividades comerciais, esses setores mais afetados voltaram a escoar seus produtos com a Companhia.

Custo dos Serviços Prestados (CSP)



3T20 x 3T19

O aumento do CSP de 8,4% reflete, principalmente, os seguintes fatores:

- Aumento de *running costs*, devido à entrada em operação dos navios próprios Log-In Polaris, em 2 de dezembro de 2019, e Log-In Endurance, em 1 maio de 2020, tendo como contrapartida a redução do custo de afretamento, pois esses navios substituíram as embarcações operadas sob contrato de afretamento;



- Os *running costs* aumentaram também, devido aos custos adicionais (R\$2,5 milhões) com a adoção de medidas especiais de prevenção à COVID-19, iniciadas em abril de 2020, visando garantir a proteção de nosso time e das operações, tais medidas como a quarentena de pré-embarque com o isolamento social para os marítimos e outras;
- Custos portuários com rebocadores e escalas no Mercosul, em função da desvalorização do Real; e
- Custo de movimentação de contêineres, em função do maior volume transportado na Navegação Costeira.

9M20 x 9M19

O aumento do CSP de 5,5% reflete, principalmente, os seguintes fatores:

- Incremento de *running costs* dos navios, devido à entrada em operação dos navios próprios Log-In Polaris e Log-In Endurance e ao planejamento especial de prevenção à COVID-19 (R\$3,8 milhões), conforme comentado anteriormente;
- Maior custo de *bunker* (combustível dos navios), devido à alta do preço que vinha desde outubro de 2019, em função da expectativa de pouca oferta do combustível com a implementação do IMO 2020, conforme explicado na seção *Bunker* desse relatório;
- Custos portuários com rebocadores e escalas no Mercosul, em função da desvalorização do Real; e
- Custo com transporte de contêineres vazios para equilibrar a disponibilidade desse item ao longo da costa.

Despesas Operacionais

3T20 x 3T19

As Despesas Operacionais somaram **R\$17,6 milhões**, 13,7% inferiores às registradas no 3T19, principalmente, devido ao “plano de stress”, conjunto de medidas para redução de despesas gerais e administrativas visando a preservação do caixa durante a pandemia.

9M20 x 9M19

As Despesas Operacionais somaram **R\$57,9 milhões**, 8,1% inferiores aos R\$63,0 milhões nos 9M19, principalmente, pelos seguintes motivos:

- “Plano de stress” com redução significativa de despesas gerais e administrativas, conforme informado acima;
- Reversões de contingências judiciais e PIS/COFINS (+R\$3,6 milhões);

Por outro lado, foi reconhecida despesa não recorrente no 2T20, sem impacto no caixa, de R\$10,2 milhões, em função do reconhecimento antecipado de custo de programa de plano de opções.

AFRMM (Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante)

AFRMM R\$ MM	3T20	3T19	3T20 vs. 3T19	9M20	9M19	9M20 vs. 9M19
AFRMM do período	14,2	6,9	105,8%	35,3	19,9	77,4%
AFRMM não recorrente	0,0	0,0	n.a.	0,0	23,0	n.a.
AFRMM Total	14,2	6,9	105,8%	35,3	42,9	-17,7%

3T20 x 3T19

A entrada em operação dos navios próprios Log-In Polaris, em 2 dezembro de 2019, e do Log-In Endurance, em 1 de maio de 2020 contribuiu para um aumento de 105,8% da receita de AFRMM no 3T20. . Essas embarcações substituíram dois navios afretados por tempo, que não geravam AFRMM.

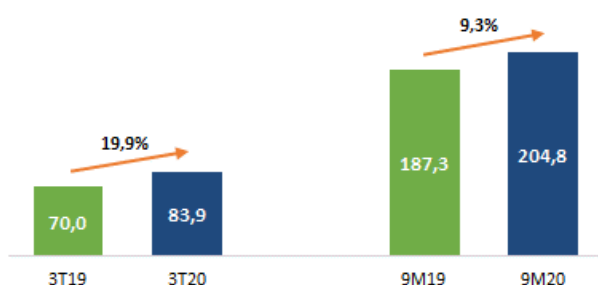
9M20 x 9M19

- Impacto positivo, não recorrente, na receita de AFRMM num montante total de R\$23,0 milhões: reconhecimento de AFRMM extemporâneo (R\$7,1 milhões) no 1T19 e de AFRMM judicializado (R\$15,9 milhões) no 2T19.;
- O AFRMM 9M20, excluindo o efeito positivo não recorrente, teve crescimento de 77,4%, devido à entrada em operação dos navios próprios Log-In Polaris e Log-In Endurance, conforme já mencionado.

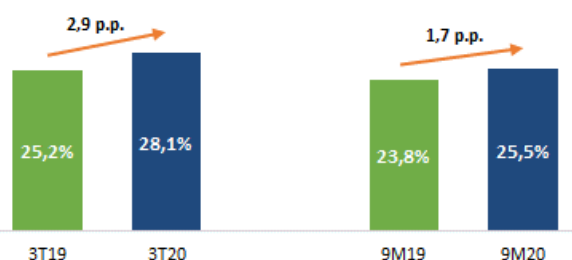
EBITDA

EBITDA R\$ MM	3T20	3T19	3T20 vs. 3T19	9M20	9M19	9M20 vs. 9M19
EBITDA	83,9	70,0	19,9%	194,6	210,3	-7,5%
Margem EBITDA	28,1%	25,2%	2,9 p.p.	24,2%	26,7%	-2,5 p.p.
EBITDA Ajustado	83,9	70,0	19,9%	204,8	187,3	9,3%
Margem EBITDA Ajustado	28,1%	25,2%	2,9 p.p.	25,5%	23,8%	1,7 p.p.

EBITDA Ajustado ⁽¹⁾ (R\$ MM)



Margem EBITDA Ajustado (%)



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

3T20 x 3T19

A Log-In atingiu o **EBITDA recorde** de R\$83,9 milhões, superando em **19,9%** o 3T19.

- Crescimento dos volumes de contêiner na Cabotagem e no Mercosul;
- Impacto positivo da desvalorização do Real nas receitas fixadas em Dólar;
- Foco na redução dos custos e das despesas gerais e administrativas frente às incertezas do cenário de pandemia;
- Aumento das receitas de AFRMM, em função do crescimento da frota própria;
- Resiliência do TVV no cenário adverso, mantendo resultado operacional em linha com o 3T19.

Em abril de 2020, com o planejamento especial de prevenção à COVID-19 para os marítimos, a Companhia passou a ter custos adicionais que somaram R\$2,5 milhões no 3T20, decorrentes da quarentena de pré-embarque e de outras medidas como remuneração do período em isolamento (dobra), hospedagem, cuidados médicos e psicológicos, alimentação e testes. Esses cuidados com os funcionários, além de evitarem paralisações de navios, são essenciais para garantir qualidade de vida e a segurança a todos.

9M20 x 9M19

O EBITDA nos 9M20 é explicado pelo impacto dos seguintes eventos não recorrentes:



Composição do EBITDA R\$ MM	3T20	3T19	3T20 vs. 3T19	9M20	9M19	9M20 vs. 9M19
EBITDA	83,9	70,0	19,9%	194,6	210,3	-7,5%
<i>Stock Options</i> ⁽¹⁾	0,0	0,0	n.a.	10,2	0,0	n.a.
<i>AFRMM Não Recorrente</i> ⁽²⁾	0,0	0,0	n.a.	0,0	(23,0)	n.a.
EBITDA Ajustado	83,9	70,0	19,9%	204,8	187,3	9,3%

⁽¹⁾ *Stock Options*: despesa não recorrente (R\$10,2 MM), sem impacto no caixa, devido ao reconhecimento antecipado do custo do 1º Programa do 2º Plano de Opções da Companhia no 2T20.

⁽²⁾ *AFRMM Não Recorrente*: valor de R\$23,0 milhões nos 9M19, composto pelo reconhecimento de AFRMM judicializado líquido de baixa de provisão que havia sido constituída em virtude desse processo (R\$15,9 milhões) no 2T19 e pelo reconhecimento de AFRMM extemporâneo (R\$7,1 milhões) no 1T19.

Se excluídos os eventos não recorrentes, a Log-In obteve **EBITDA Ajustado recorde** de R\$204,8 milhões, superando em **9,3%** os 9M19, através dos principais eventos:

- Crescimento dos volumes de contêiner na Cabotagem;
- Impacto positivo da desvalorização do Real nas receitas fixadas em Dólar;
- Foco na redução dos custos e das despesas gerais e administrativas frente às incertezas do cenário de pandemia;
- Aumento das receitas de AFRMM, em função do crescimento da frota própria;
- Medidas de otimização operacional no TVV que permitiram expandir sua margem.

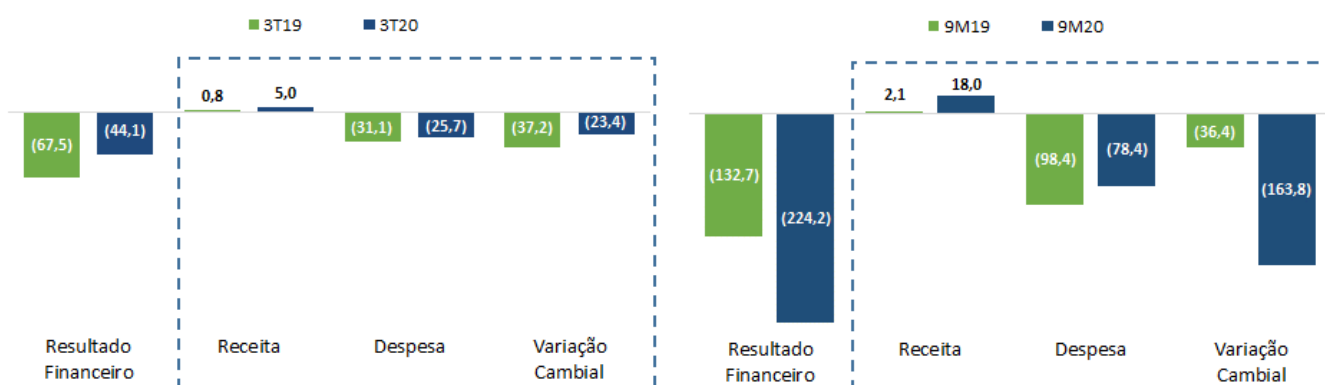
Conforme mencionado, ocorreram custos adicionais decorrentes do planejamento especial de prevenção à COVID-19 para os marítimos (R\$3,8 milhões).

Receita e Custos atrelados ao Dólar

Além disso, 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 3T20 e nos 9M20:

R\$ MM	3T20	9M20
Receitas atreladas ao Dólar (US\$)	102,3	279,8
Custos atrelados ao Dólar (US\$)	(68,9)	(204,0)
Saldo Operacional	33,4	75,8

Resultado Financeiro



Nesta abertura isolamos as receitas e despesas de variações cambiais.



3T20 x 3T19

O Resultado Financeiro incluindo a variação cambial totalizou uma despesa de **R\$44,1 milhões**, inferior à despesa de R\$67,5 milhões do 3T19, principalmente, devido à menor variação cambial negativa no período.

- No 3T20, a desvalorização do Real foi de aproximadamente 2,9% (R\$5,48 em 30/06/20 e R\$5,64 em 30/09/20);
- A variação cambial é basicamente um efeito contábil (ajuste a valor presente de dívidas de longo prazo) e não tem efeito relevante no caixa da Companhia. O efeito caixa sobre a dívida amortizada no 3T20 foi de R\$0,2 milhão;
- Os pagamentos mensais do serviço da dívida (principal + juros) junto ao BNDES, no período de julho a setembro de 2020, ficaram suspensos devido à adesão à linha *Standstill* COVID-19, cujos valores serão pagos nas parcelas vincendas de outubro de 2020 até junho de 2034;
- Aumento da receita financeira (+R\$4,2 milhões), devido aos recursos do follow-on preservados no caixa.

9M20 x 9M19

O Resultado Financeiro incluindo a variação cambial totalizou uma despesa de **R\$224,2 milhões**, superior à despesa de R\$132,7 milhões nos 9M19, devido à variação cambial negativa que foi maior em R\$127,4 milhões.

- Nos 9M20, a desvalorização do Real foi de aproximadamente 40,0% (R\$4,03 em 31/12/19 e R\$5,64 em 30/09/20). O efeito caixa sobre a dívida amortizada nos 9M20 foi de R\$1,0 milhão.
- Os pagamentos mensais do serviço da dívida (principal + juros) junto ao BNDES, no período de abril a setembro de 2020, ficaram suspensos devido à adesão à linha *Standstill* COVID-19, cujos valores serão pagos nas parcelas vincendas de outubro de 2020 até junho de 2034;
- Aumento da receita financeira (+R\$15,9 milhões), devido aos recursos do follow-on preservados no caixa.

A variação cambial incide sobre:

- Financiamentos que têm parcelas indexadas ao Dólar junto ao BNDES (no valor total de R\$469,7 milhões), com vencimentos de longo prazo (amortizações mensais até 2034) obtidos para a construção de navios; e
- Outros passivos com amortizações escalonadas ao longo dos próximos anos, tais quais contratos de leasing de contêineres, obrigação de Sale & Lease Back e outras.

Composição da Variação Cambial R\$ MM	3T20	9M20
Financiamentos BNDES em Dólar para construção de navios	(13,6)	(132,5)
Leasing de contêineres	(6,1)	(28,4)
Sale and Lease Back	(0,9)	(6,1)
Contas Receber/Pagar e outros	(2,8)	3,2
Variação Cambial Total	(23,4)	(163,8)

Os valores apresentados da variação cambial na tabela acima são basicamente efeito contábil e não têm efeito relevante no caixa da Companhia. O efeito caixa de amortização de dívida foi de R\$0,2 milhão no 3T20 e de R\$ 1,0 milhão nos 9M20.

Lucro (Prejuízo) do Período

No 3T20, a Companhia obteve o lucro de **R\$9,1 milhões** versus o prejuízo de R\$17,2 milhões no 3T19. O resultado R\$26,3 milhões superior é explicado pelo melhor resultado operacional (EBIT) que superou em R\$10,1 milhões o 3T19 e pela menor despesa de variação cambial que foi R\$13,8 milhões inferior, em função da menor desvalorização do Real no período.

Nos 9M20, foi registrado o prejuízo de R\$120,3 milhões, versus o prejuízo de R\$2,3 milhões nos 9M19. O resultado R\$118,0 milhões inferior é explicado, principalmente, pela variação cambial maior em R\$127,4 milhões nos 9M20, refletindo a desvalorização do Real no período, resultado esse sem impacto relevante no caixa da Companhia. e por eventos não recorrentes que impactaram positivamente os 9M19 no montante de R\$23,0 milhões.



Navegação Costeira

No quadro abaixo são apresentados dados da ABAC - Associação Brasileira de Armadores de Cabotagem - referentes à movimentação de contêineres em TEUs para as EBNs - Empresas brasileiras de navegação associadas à instituição. Os volumes totais transportados pelas EBNs reduziram 4,3% no 3T20 (vs. 3T19) e 4,5% nos 9M20 (vs. 9M19).

Movimentação de Contêineres em TEUs pelas EBNs Associadas à ABAC

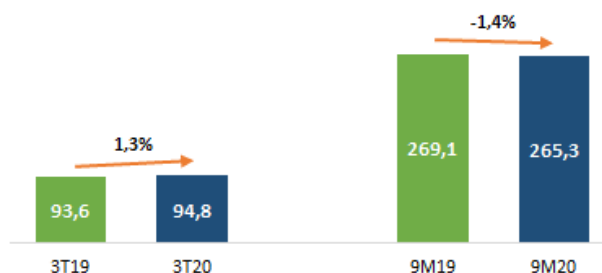
Segmento	3T20	3T19	3T20 vs. 3T19	9M20	9M19	9M20 vs. 9M19
Cargas Domésticas	188.232	173.616	8,4%	481.482	487.425	-1,2%
Cargas "Feeder"	101.733	123.853	-17,9%	296.445	344.033	-13,8%
Sub-Total Cabotagem	289.965	297.469	-2,5%	777.927	831.458	-6,4%
Cargas Mercosul	61.910	70.029	-11,6%	208.572	201.252	3,6%
Quantidade Total	351.875	367.498	-4,3%	986.499	1.032.710	-4,5%

Fonte: ABAC

A seguir, são apresentados os principais indicadores da Log-In nas operações de Navegação Costeira que, se comparados aos dados da indústria acima, confirmam a sua performance superior e a resiliência de seus negócios.

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 voltados 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 outros países do Mercosul) e Feeder (viagem final da carga de longo curso entre os portos escalados pela Log-In, exceto Mercosul).

3T20 x 3T19

- As cargas captadas no 2T20 de setores que foram menos afetados pela pandemia, como: alimentos, higiene e limpeza, se somaram à retomada das cargas de eletroeletrônicos, linha branca e linha marrom, destinadas a abastecer o varejo e shoppings centers.
- Em relação ao 2T20, o crescimento foi 13%, saindo de um total de 83,8mil TEUs no 2T20 para os 94,8mil TEUs no 3T20.
- Crescimento puxado pelos volumes na Cabotagem (+5,5%) e no Mercosul (+28,2%).
- A Log-In obteve a marca de 94,5% no Indicador de Pontualidade Rodoviária¹, mantendo como prioritário o foco no nível de serviço.

9M20 x 9M19

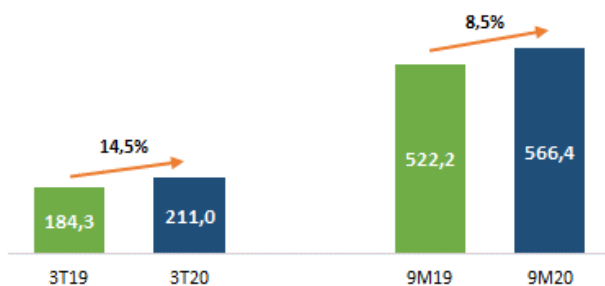
- Queda de volume de Feeder no período, mitigada pelo crescimento da Cabotagem (+2,2%), como resultado da conversão de volumes do modal rodoviário. Os volumes da Cabotagem possuem maior valor unitário, o que representa uma melhoria do mix.

¹ Indicador que mede o % de entrega das mercadorias na porta do cliente no horário agendado, sem qualquer atraso.

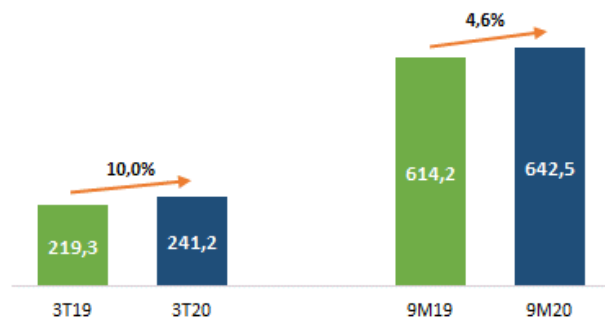


Receita Navegação Costeira (ROL)

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.

3T20 x 3T19

ROL Contêineres:

- Crescimento dos volumes de Cabotagem e Mercosul, que possuem maior valor unitário em relação ao Feeder, em função da retomada de alguns setores afetados na pandemia, aliado ao forte esforço comercial na captura de cargas;
- Impacto positivo da desvalorização do Real nas receitas fixadas em Dólar, nos segmentos Mercosul e *Feeder*: taxa de câmbio média de R\$5,38, valor 35,5% superior à taxa média de R\$3,97 do 3T19;
- A ROL/TEU foi de R\$2.226, 13,0% superior à obtida no 3T19 (R\$1.969).

ROL Total da Navegação Costeira:

- Crescimento da ROL Contêineres, conforme explicado nos itens acima;
- Menor receita do transporte de veículos entre o Brasil e a Argentina em navios *Ro-Ro* (R\$30,2 milhões), 13,7% inferior à receita do 3T19 (R\$35,0 milhões), em função da menor demanda da indústria de automóveis.

9M20 x 9M19

ROL Contêineres:

- Aumento da participação da Cabotagem, que possui maior valor unitário (ROL/TEU), no mix de volumes transportados pela Companhia;
- Impacto positivo da desvalorização do Real nas receitas fixadas em Dólar, nos segmentos Mercosul e *Feeder*: taxa de câmbio média de R\$5,08, valor 30,6% superior à taxa média de R\$3,89 nos 9M19;
- A ROL/TEU foi de R\$2.135, e 10,0% superior à obtida nos 9M19 (R\$1.941).

ROL Total da Navegação Costeira:

- Crescimento da ROL Contêineres, conforme explicado nos itens acima;
- Menor receita do transporte de veículos entre o Brasil e a Argentina (R\$76,1 milhões), que foi 17,3% inferior à receita dos 9M19 (R\$92,0 milhões), em função da menor demanda da indústria de automóveis.



Custo dos Serviços Prestados (CSP) Navegação Costeira

Custo dos Serviços Prestados R\$ MM	3T20	3T19	3T20 vs. 3T19	9M20	9M19	9M20 vs. 9M19
Custo dos Serviços Prestados	(174,2)	(163,8)	6,3%	(485,5)	(459,3)	5,7%
Custo dos Serviços Prestados (Contêiner)	(144,8)	(129,9)	11,5%	(411,3)	(372,2)	10,5%
Custo Variável (Contêiner)¹	(77,2)	(72,4)	6,6%	(211,8)	(206,1)	2,8%
Margem de Contribuição (Contêiner)³	63,4%	60,7%	2,7 p.p.	62,6%	60,5%	2,1 p.p.
Custo Fixo (Contêiner)²	(67,6)	(57,5)	17,6%	(199,5)	(166,1)	20,1%
<i>Running Costs</i>	(30,9)	(18,8)	64,4%	(78,6)	(51,3)	53,2%
Combustíveis	(18,3)	(19,1)	-4,2%	(63,5)	(56,4)	12,6%
Custos Portuários	(13,3)	(10,4)	27,9%	(36,7)	(27,8)	32,0%
Afretamento de Navios Contêineiros	0,0	(6,7)	-100,0%	(9,1)	(22,3)	-59,2%
Outros Custos Fixos	(5,1)	(2,5)	104,0%	(11,6)	(8,3)	39,8%
Custo Fixo de Afretamento de Navios Ro-Ro (Veículos)	(29,4)	(33,9)	-13,3%	(74,2)	(87,1)	-14,8%

⁽¹⁾ Custo Variável (Contêineres) – Composto pelos custos de movimentação de contêineres nos portos (*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 (rebocadores, praticagem e tarifas), afretamento de navios porta-contêineres e outros custos fixos.

⁽³⁾ Margem de Contribuição (Contêineres) – Custo Variável da Navegação Costeira (Contêiner) dividido pela Receita Operacional Líquida da Navegação Costeira (Contêiner).

3T20 x 3T19

Aumento do **CSP** de 6,3%, refletindo o aumento dos custos fixos e variáveis da operação dos navios porta-contêiner.

O **CSP (Contêineres)** aumentou 11,5%, devido aos fatores comentados abaixo:

▪ O Custo Variável (Contêineres)

- Os custos variáveis aumentaram 6,6%, devido ao crescimento do volume de contêineres transportados na Cabotagem e no Mercosul, como resultado do esforço comercial de recuperação e captura de novas cargas;
- No 3T20, a margem de contribuição foi de 63,4%, com um crescimento de 2,7 p.p. (margem de 60,7% no 3T19), refletindo o trabalho de gestão do custo variável, no qual foram realizadas renegociações com fornecedores e prestadores de serviços devido ao cenário de pandemia.

▪ Custo Fixo (Contêineres)

- Os custos fixos aumentaram 17,6% na comparação com os 3T19 devido a:
 - Entrada em operação dos navios próprios Log-In Polaris, em 2 de dezembro de 2019, e do Log-In Endurance, em 1 maio de 2020 também aumentaram os *running costs*, com a contrapartida da eliminação dos custos de afretamento das embarcações que operaram no 3T19;
 - Aumento nos custos portuários com rebocadores e escalas no Mercosul, em função da desvalorização do Real;
 - Custos adicionais (R\$2,5 milhões) decorrentes do planejamento especial de prevenção à COVID-19 para os marítimos, implementado em abril de 2020, elevando os *running costs*;
 - Custo com combustível diminuiu, apesar do aumento do preço médio (R\$) do *bunker* de 1,7%, refletindo a eficiência operacional da Companhia na gestão operacional dos navios.

Custo Fixo de Afretamento de Navios Ro-Ro (Veículos)

- Queda do custo de afretamento de navios *Ro-Ro* para o transporte de veículos entre o Brasil e a Argentina de 13,3%, em função do menor volume de automóveis transportado no período.

9M20 x 9M19

Aumento do **CSP** de 5,7%, devido ao aumento da operação dos navios porta-contêiner.

CSP (Contêineres) aumentou 10,5%, devido aos fatores comentados abaixo:

▪ Custo Variável (Contêineres):

- Os custos variáveis aumentaram 2,8% na comparação com o mesmo período do ano anterior:
 - Aumento do volume de contêineres transportados na Cabotagem;
 - Custo com transporte de contêineres vazios para equilibrar a disponibilidade desse item ao longo da costa.
- Nos 9M20, a margem de contribuição foi de 62,6%, com um crescimento de 2,1 p.p. (margem de 60,5% nos 9M19), pelos mesmos motivos citados anteriormente.

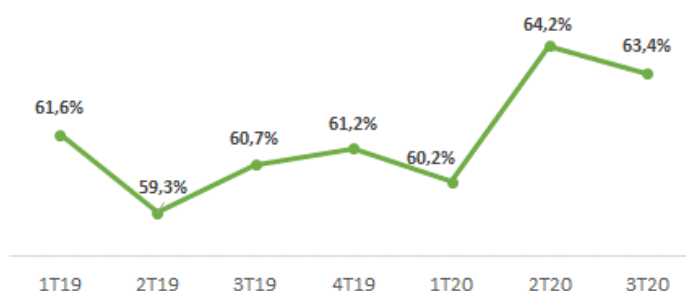
▪ **Custo Fixo (Contêineres):**

- Os custos fixos aumentaram 20,1% na comparação com os 9M19:
 - Custos adicionais (R\$3,8 milhões) decorrentes do planejamento especial de prevenção à COVID-19 para os marítimos que, implementado em abril de 2020, elevando os *running costs*;
 - Duplicação temporária de custos, pois os navios próprios entraram em operação dezembro de 2019 e em maio de 2020, para substituir embarcações afretadas que foram devolvidas aos fretadores em março de 2020 e maio de 2020, respectivamente, tendo a contrapartida de redução dos custos de afretamento somente após estas datas;
 - Custos portuários com rebocadores e escalas no Mercosul aumentam, em função da desvalorização do Real;
 - Custo com combustível aumenta 12,6%, devido ao aumento do preço médio do *bunker*.

Custo Fixo de Afretamento de Navios Ro-Ro (Veículos)

- Queda do custo de afretamento de navios *Ro-Ro* para o transporte de veículos entre o Brasil e a Argentina de 14,8%, em função do menor volume de automóveis transportado no período.

Margem de Contribuição da Navegação Costeira (Contêineres)



O gráfico acima apresenta histórico da margem de contribuição da navegação. Conforme mencionado anteriormente, a evolução dessa margem é resultado da otimização dos custos variáveis, da melhoria do mix das cargas transportadas e do impacto positivo da desvalorização cambial sobre as receitas atreladas ao dólar (Feeder e Mercosul).

Bunker

Preço Médio do Bunker MM	3T20	3T19	3T20 vs. 3T19	9M20	9M19	9M20 vs. 9M19
Bunker (US\$)	325	433	-24,9%	357	417	-14,4%
Taxa de câmbio (R\$)	5,38	3,97	35,5%	5,08	3,89	30,6%
Bunker (R\$)	1.749	1.719	1,7%	1.814	1.622	11,8%

A Companhia alinha com seus clientes um modelo de reajuste do preço do frete marítimo para refletir o valor do *bunker* a cada intervalo de 90 dias (com base no preço médio dos 90 dias anteriores). Sendo assim, podem haver descasamentos temporários entre a taxa de *bunker* aplicada ao preço do frete e o custo das compras de combustível realizadas em um mesmo período. O último reajuste da taxa de *bunker* até a data deste relatório foi realizado em 15 de agosto de 2020.



Preço Médio do Bunker por Tonelada (R\$)

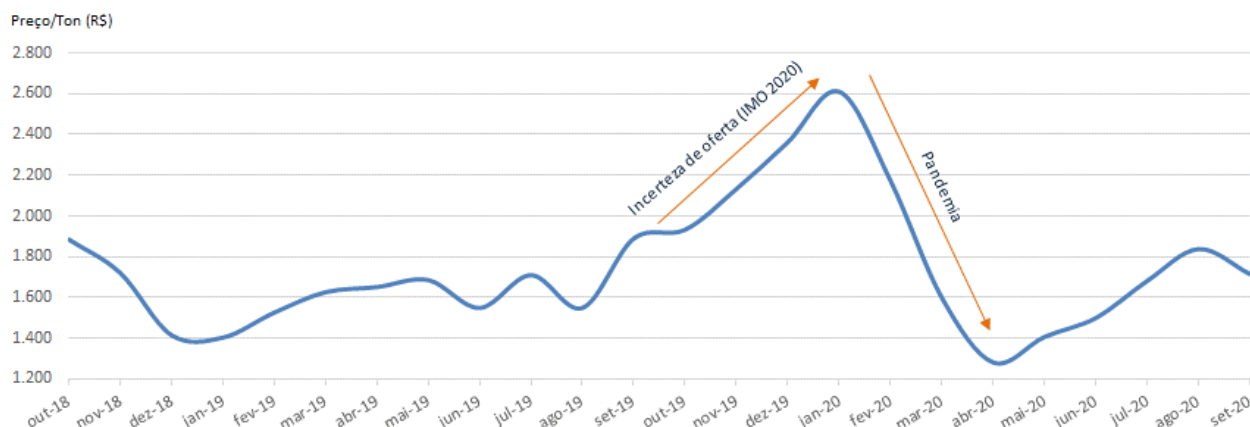


Gráfico de 01/10/18 até 30/09/20. Fontes: Petrobras (cotação do bunker no porto de Santos em dólares) e Banco Central (taxa de câmbio Real x Dólar – PTAX)

Despesas Operacionais

- No 3T20, as Despesas Operacionais totalizaram R\$4,3 milhões, uma redução de 33,8% na comparação com o 3T19, devido às restrições aos deslocamentos comerciais e aos esforços para redução de despesas gerais e administrativas.
- Nos 9M20, essas despesas somaram R\$13,0 milhões, 30,5% inferiores aos 9M19, pelos mesmos motivos informados acima.

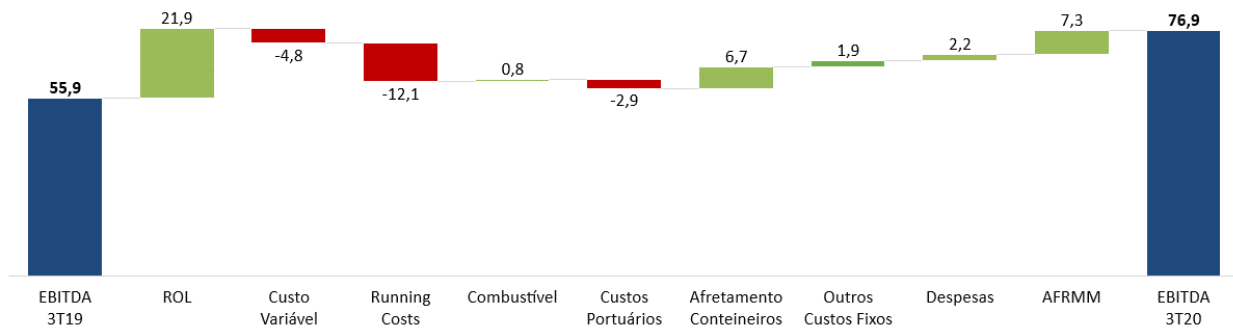
EBITDA NAVEGAÇÃO COSTEIRA

EBITDA Navegação Costeira R\$ MM	3T20	3T19	3T20 vs. 3T19	9M20	9M19	9M20 vs. 9M19
Receita Operacional Líquida	241,2	219,3	10,0%	642,5	614,2	4,6%
Custo dos Serviços Prestados	(174,2)	(163,8)	6,3%	(485,5)	(459,3)	5,7%
Despesas Operacionais	(4,3)	(6,5)	-33,8%	(13,0)	(18,7)	-30,5%
AFRMM	14,2	6,9	105,8%	35,3	42,9	-17,7%
Depreciação e Amortização	(20,4)	(17,8)	14,6%	(57,3)	(50,5)	13,5%
EBIT	56,5	38,1	48,3%	122,0	128,6	-5,1%
Margem EBIT	23,4%	17,4%	6,0 p.p.	19,0%	20,9%	-1,9 p.p.
(+) Depreciação e Amortização	20,4	17,8	14,6%	57,3	50,5	13,5%
EBITDA	76,9	55,9	37,6%	179,3	179,1	0,1%
Margem EBITDA	31,9%	25,5%	6,4 p.p.	27,9%	29,2%	-1,3 p.p.
AFRMM Não Recorrente ⁽¹⁾	0,0	0,0	n.a.	0,0	(23,0)	n.a.
EBITDA Ajustado	76,9	55,9	37,6%	179,3	156,1	14,9%
Margem EBITDA	31,9%	25,5%	6,4 p.p.	27,9%	25,4%	2,5 p.p.

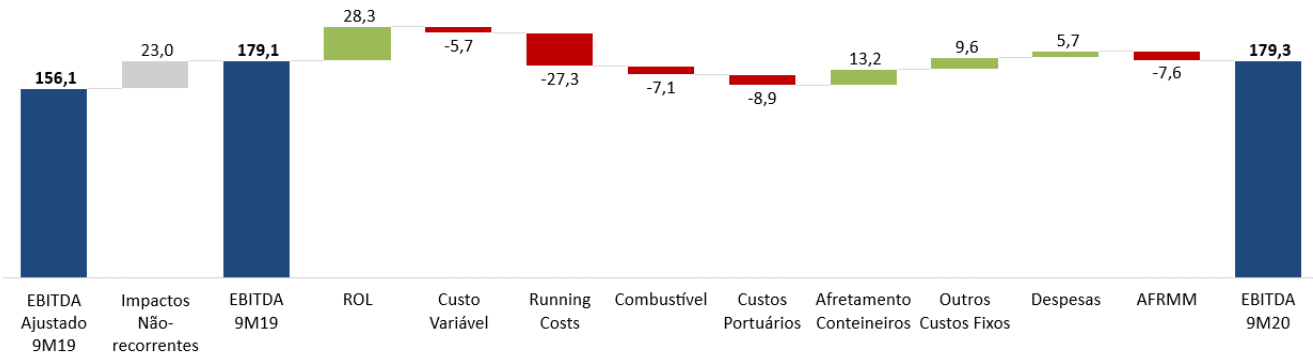
⁽¹⁾ **AFRMM Não Recorrente:** valor de R\$23,0 milhões nos 9M19, composto pelo reconhecimento de AFRMM judicializado líquido de baixa de provisão que havia sido constituída em virtude desse processo (R\$15,9 milhões) no 2T19 e pelo reconhecimento de AFRMM extemporâneo (R\$7,1 milhões) no 1T19.



EBITDA Navegação Costeira (R\$ MM)
3T20 vs. 3T19



9M20 vs. 9M19



Terminal de Vila Velha (TVV)

Segundo dados da Findes - Federação das Indústrias do Espírito Santo, considerando apenas os 10 principais produtos exportados pelo Espírito Santo no terceiro trimestre de 2020, a queda de valor foi de 36,5% na comparação com o mesmo período do ano anterior. O valor das exportações dos outros produtos caiu 92,0%.

As indústrias extrativas retraíram 50,6% no valor exportado no terceiro trimestre de 2020 devido às fortes quedas dos principais produtos deste setor, tais como o minério de ferro (-50,8%) e o óleo bruto de petróleo (-55,7%).

Do lado positivo, as exportações de café cresceram 14,8% em valor e 22,2% em quantidade na comparação com o ano anterior. O valor das exportações de pedras de cantaria cresceu 7,0% no trimestre, com aumento na quantidade exportada (17,2%).

A lista dos principais produtos exportados e importados pelo estado do Espírito Santo e seu comportamento neste trimestre versus 2019 encontra-se abaixo:

Principais produtos exportados de julho a setembro - Espírito Santo

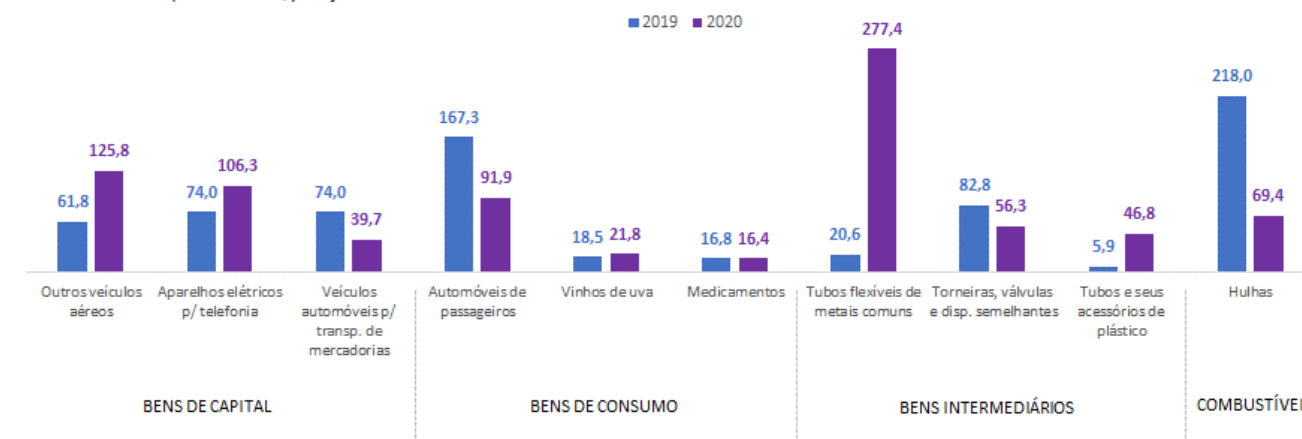
Segmento	Valor (US\$ milhões)		Quantidade (mil ton)	
	3T20	3T20 vs. 3T19	3T20	3T20 vs. 3T19
Minérios de ferro	302,0	-50,8%	3.106	-43,8%
Pedras de cantaria	221,3	7,0%	323	17,2%
Café	184,3	14,8%	135	22,2%
Pastas químicas de madeira	133,7	-10,4%	413	44,1%
Óleos brutos de petróleo	117,1	-55,7%	493	-29,3%
Produtos semimanuf. de ferro ou aço	44,1	-58,5%	126	-47,3%
Tubos flexíveis de metais comuns	38,1	-53,4%	2	-54,7%
Produtos laminados planos	24,2	-79,8%	64	-73,9%
Pimenta	20,4	36,0%	10	37,6%
Granito	20,0	-17,8%	202	-1,1%
Outros	135,8	-92,0%	546	18,4%
Total	1.240,9	-63,8%	5.422	-32,8%

Fonte: SECEX/ME. Elaboração IDEIES.

No gráfico abaixo, são apresentados os principais produtos importados no estado do Espírito Santo de julho a setembro de 2020 comparados a 2019. Nota-se a redução principalmente de veículos de passageiros, veículos para transporte de mercadorias e torneiras, válvulas e outros dispositivos semelhantes. Por outro lado, houve aumento substancial de tubos flexíveis e aparelhos elétricos para a telefonia.

Principais produtos importados, Espírito Santo

Valor acumulado (milhões US\$) de julho a setembro

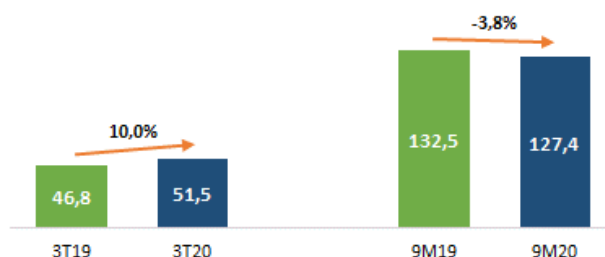


Fonte: SECEX/ME. Elaboração IDEIES.

Nas próximas páginas, encontram-se os principais indicadores do TVV, que, frente as informações da corrente de comércio no Espírito Santos aqui apresentadas, tiveram melhor desempenho.

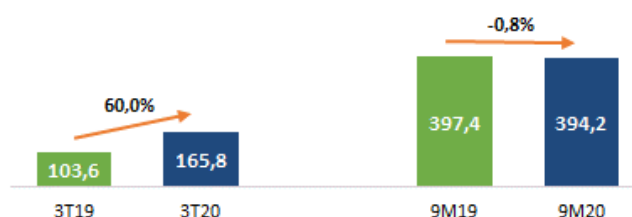
Volumes TVV

Movimentação de Contêineres (Mil)



- No 3T20, há aumento dos volumes de contêineres na exportação escoando a produção de café, com a demanda aquecida na Europa, e na exportação de granito, principalmente, para abastecer o mercado de construção civil nos Estados Unidos;
- Menor volume de contêineres na importação, que fica mais cara para o importador, em função da desvalorização cambial.
- Maior volume de contêineres vazios que são trazidos para suprir o crescimento de cargas na exportação;
- Nos 9M20, ocorrem os mesmos efeitos, entretanto há redução dos volumes totais (3,8%), pois a redução na importação supera o crescimento na exportação.

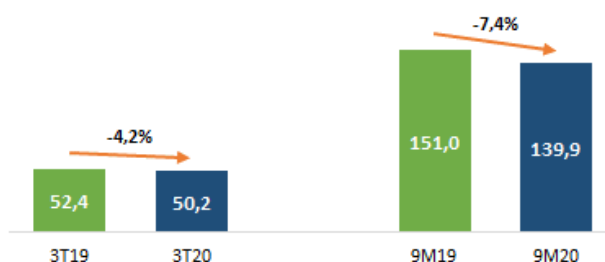
Movimentação de Carga Geral (Mil Toneladas)



- Forte volume de granito em blocos com destino na Ásia, que se mostrou resiliente desde o início do ano;
- Crescimento dos novos negócios de descarga de granéis em Vitória, cujo processo se iniciou no segundo semestre de 2019 como um novo produto do TVV;
- Nos 9M20, a movimentação de carga geral está ligeiramente abaixo do mesmo período de 2019, em função dos efeitos da pandemia no 2T20 e devido ao forte 2T19, onde foram movimentados grandes volumes de tubos.

Receita TVV (ROL)

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



- ROL afetada pela redução das receitas de movimentação e das receitas acessórias de armazenagem e outros serviços, em função da redução de volumes na importação, já mencionada anteriormente.

Custo dos Serviços Prestados (CSP) TVV

Custo dos Serviços Prestados R\$ MM	3T20	3T19	3T20 vs. 3T19	9M20	9M19	9M20 vs. 9M19
Custo dos Serviços Prestados	(30,0)	(28,8)	4,2%	(82,0)	(89,2)	-8,1%
Carga e descarga	(13,1)	(10,7)	22,4%	(33,9)	(34,9)	-2,9%
Pessoal	(8,9)	(9,3)	-4,3%	(27,1)	(28,6)	-5,2%
Outros	(8,0)	(8,8)	-9,1%	(21,0)	(25,7)	-18,3%

- No 3T20, aumento dos custos de Carga e Descarga, principalmente com mão de obra indireta, devido ao maior volume de contêineres e de carga geral;
- Redução dos demais custos, incluindo pessoal, devido à redução de gastos gerais e administrativos, em função da otimização de processos, internalização de serviços e da migração da grande maioria dos funcionários não operacionais para o *home office*.
- Nos 9M20, o CSP registra queda de 8,1%, como resultado de medidas adotadas para redução dos custos (fixos e variáveis) visando mitigar os impactos da pandemia e que geraram aprendizados e otimização de processos que perdurarão para o futuro.

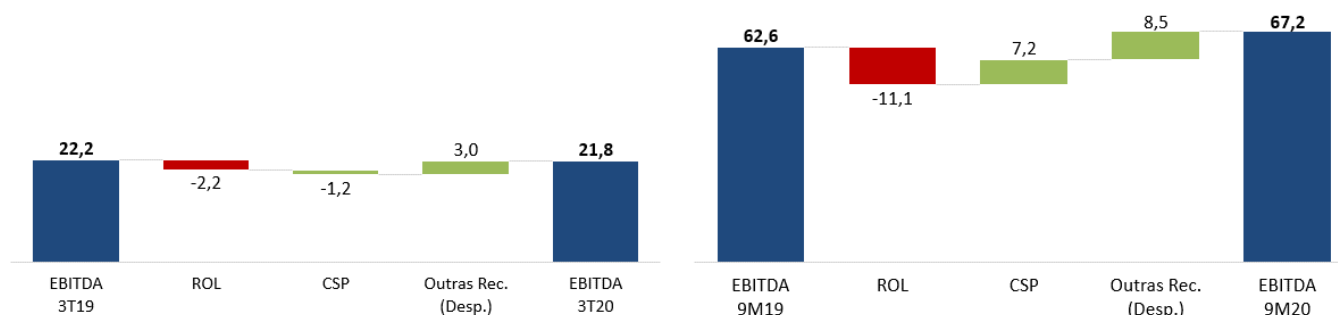
Despesas Operacionais

- No 3T20, as Despesas Operacionais tiveram o impacto positivo de reversões de contingências judiciais, R\$1,3 milhão superior ao registrado no 3T19.
- Nos 9M20, o impacto positivo de reversões de contingências judiciais e o reconhecimento de indêbitos de PIS/COFINS foi R\$3,6 milhões superior ao verificado nos 9M19.

EBITDA TVV

EBITDA TVV R\$ MM	3T20	3T19	3T20 vs. 3T19	9M20	9M19	9M20 vs. 9M19
Receita Operacional Líquida	50,2	52,4	-4,2%	139,9	151,0	-7,4%
Custo dos Serviços Prestados	(30,0)	(28,8)	4,2%	(82,0)	(89,2)	-8,1%
Despesas Operacionais	1,6	(1,4)	n.a.	9,3	0,8	1062,5%
Depreciação e Amortização	(2,9)	(2,8)	3,6%	(8,6)	(8,5)	1,2%
EBIT	18,9	19,4	-2,6%	58,6	54,1	8,3%
Margem EBIT	37,6%	37,0%	0,6 p.p.	41,9%	35,8%	6,1 p.p.
(+) Depreciação e Amortização	2,9	2,8	3,6%	8,6	8,5	1,2%
EBITDA	21,8	22,2	-1,8%	67,2	62,6	7,3%
Margem EBITDA	43,4%	42,4%	1,0 p.p.	48,0%	41,5%	6,5 p.p.

O TVV demonstrou resiliência em seus resultados perante o cenário desafiador da pandemia, atingindo o **maior EBITDA de sua história** nos 9M20 (R\$67,2 milhões).

EBITDA TVV (R\$ MM)
3T20 vs. 3T19
9M20 vs. 9M19


Terminais Intermodais

EBITDA Terminais Intermodais R\$ MM	3T20	3T19	3T20 vs. 3T19	9M20	9M19	9M20 vs. 9M19
Receita Operacional Líquida	7,1	6,6	7,6%	22,0	21,6	1,9%
Custos dos Serviços Prestados	(2,5)	(2,2)	13,6%	(8,3)	(7,9)	5,1%
Outras Receitas (Despesas)	(0,1)	(0,4)	-75,0%	(0,2)	(0,5)	-60,0%
Depreciação e Amortização	(0,9)	(1,5)	-40,0%	(2,5)	(3,6)	-30,6%
EBIT	3,6	2,5	44,0%	11,0	9,6	14,6%
Margem EBIT	50,7%	37,9%	12,8 p.p.	50,0%	44,4%	5,6 p.p.
(+) Depreciação e Amortização	0,9	1,5	-40,0%	2,5	3,6	-30,6%
EBITDA	4,5	4,0	12,5%	13,5	13,2	2,3%
Margem EBITDA	63,4%	60,6%	2,8 p.p.	61,4%	61,1%	0,3 p.p.

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 – Third-party Logistics).

Investimentos (CAPEX)

CAPEX R\$ MM	3T20	3T19	9M20	9M19
Investimentos de Capital	0,4	77,6	70,2	80,8
Investimentos Correntes	6,2	1,7	17,3	9,7
Total	6,6	79,3	87,5	90,5

No 3T20, o CAPEX de **R\$6,6 milhões** é composto basicamente por investimentos correntes referentes à continuidade operacional dos navios, do TVV e de projetos de tecnologia. No 3T19, o CAPEX somou R\$79,3 milhões, principalmente, devido ao pagamento de parcela final para aquisição do navio Log-In Polaris, que entrou em operação em 2 de dezembro de 2019.

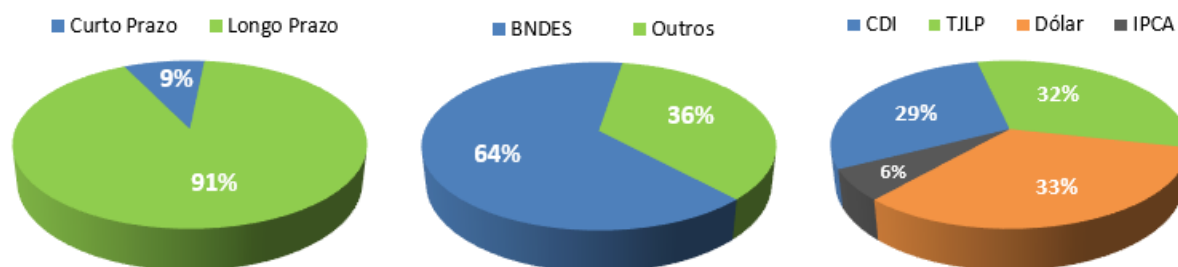


Nos 9M20, o CAPEX somou **R\$87,5 milhões**, sendo composto, principalmente, por investimentos de capital referentes à aquisição do navio Log-In Endurance, que entrou em operação em 1 de maio de 2020. Nos 9M19, o CAPEX totalizou R\$90,5 milhões, principalmente, devido aos investimentos destinados ao pagamento de parcelas do navio Log-In Polaris.

Dívida

Dívida R\$ MM	30/09/19	31/12/19	30/06/20	30/09/20
BNDES - Construção Naval Descontinuada	522,8	506,4	578,7	597,3
BNDES - Navios em Operação	281,7	277,2	326,8	336,0
Capital de Giro	395,0	383,4	364,5	355,3
Debêntures	87,2	87,9	158,8	158,3
Outras	0,0	1,7	1,2	0,7
Dívida Bruta	1.286,7	1.256,6	1.430,0	1.447,6
Caixa	91,3	663,5	658,7	703,0
Dívida Líquida	1.195,4	593,1	771,3	744,6

Abertura da Dívida por Prazo, por Credor e por Indexador



Em 30 de setembro de 2020, a Companhia possuía uma dívida líquida de **R\$744,6 milhões** e uma dívida bruta de **R\$1.447,6 milhões**, com custo médio de 5,5% a.a., sendo 91% da mesma com amortização no longo prazo.

As dívidas de Construção Naval Descontinuada e dos Navios em Operação correspondem aos financiamentos junto ao BNDES com recursos do Fundo da Marinha Mercado (FMM) para construção de navios no Brasil. Parte desses financiamentos são fixados em Dólar (R\$469,7 milhões), com vencimentos mensais até 2034. Sendo assim, apesar do impacto contábil relevante, essa variação cambial teve impacto caixa de apenas R\$1,0 milhão nas parcelas dos 9M20.

Em 10 de junho de 2020, a Log-In encerrou a sua 3ª Emissão de Debêntures Simples, com a captação do montante de R\$71,4 milhões e vencimento em maio de 2025. A operação teve como finalidade a reposição de caixa da Companhia, em virtude da aquisição do navio Log-In Endurance.

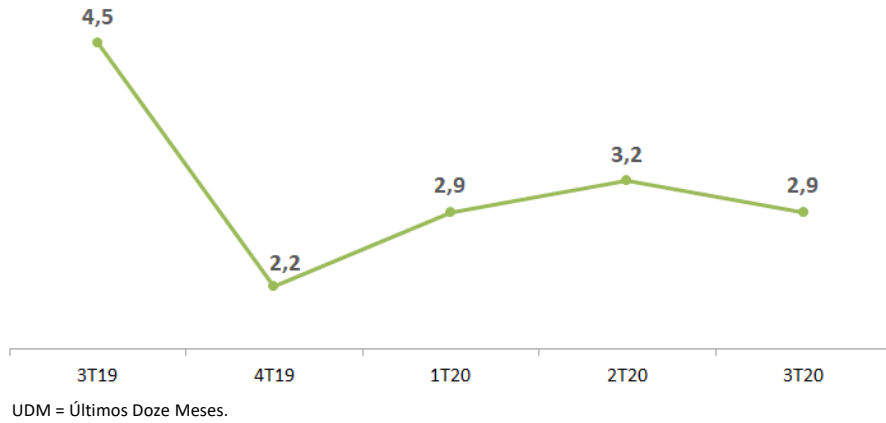
Nível de Alavancagem

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

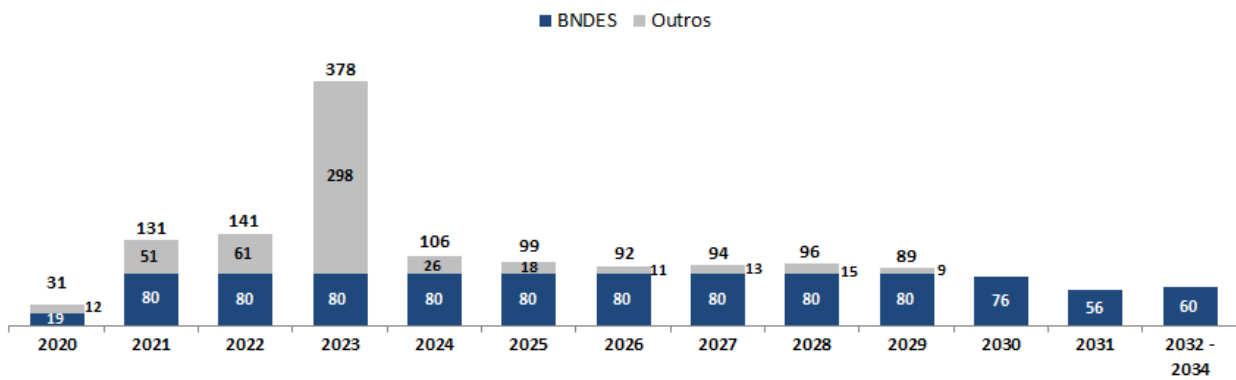
Nível de Alavancagem R\$ MM	30/09/19	31/12/19	30/06/20	30/09/20
Dívida Líquida	1.195,4	593,1	771,3	744,6
EBITDA UDM	265,8	271,2	241,6	255,5
Dívida Líquida/EBITDA UDM	4,5 x	2,2 x	3,2 x	2,9 x

UDM = Últimos Doze Meses.

Dívida Líquida / EBITDA UDM (x)



Cronograma de Amortização do Principal (R\$ MM)



Eventos Subsequentes

▪ Log-In Amplia atuação no Mercosul

Em 8 de outubro de 2020, a Log-In divulgou sua nova escala no porto de Assunção, com conexão marítima em Buenos Aires, possibilitando a ligação dos principais portos do Brasil ao Paraguai. Com a ampliação de seu serviço de Navegação Costeira, a Log-In passa a atender o porto de Assunção, no Paraguai. A linha irá conectar os principais portos brasileiros ao Mercosul, de Manaus à Assunção, utilizando os serviços marítimos regulares já em operação. Buenos Aires será o porto de conexão da carga em contêineres dos navios da Log-In para embarcações menores que farão a travessia via Rio Paraná através de uma parceria com o armador Independencia Shipping Lines (ISL). A ISL operará o trecho Assunção x Buenos Aires x Assunção utilizando três navios, inicialmente com escala quinzenal. Com essa nova linha, os clientes poderão escoar seus produtos diretamente com a Log-In, numa rota regular, desde Manaus até a Argentina e o Paraguai. Além da importância econômica, o trecho entre Buenos Aires e Paraguai tem grande potencial para navegação. Hoje, 92% de tudo que é transportado do Paraguai para o Brasil é feito por caminhão, e apenas 8% utiliza o transporte marítimo.



Anexo I - Demonstrativo de Resultado Consolidado

Demonstrativo de Resultado R\$ MM	3T20	3T19	3T20 vs. 3T19	9M20	9M19	9M20 vs. 9M19
Receita Líquida	298,5	278,3	7,3%	804,4	786,8	2,2%
Custo dos Serviços Prestados	(235,4)	(216,9)	8,5%	(655,6)	(619,0)	5,9%
Custos	(211,2)	(194,8)	8,4%	(587,2)	(556,4)	5,5%
Depreciação e Amortização	(24,2)	(22,1)	9,5%	(68,4)	(62,6)	9,3%
Lucro Bruto	63,1	61,4	2,8%	148,8	167,8	-11,3%
Despesas Operacionais Líquidas	(7,1)	(15,5)	-54,2%	(32,3)	(28,4)	13,7%
Comerciais e Administrativas	(21,1)	(25,7)	-17,9%	(66,5)	(69,9)	-4,9%
Outras	3,5	5,3	-34,0%	8,6	6,9	24,6%
AFRMM	14,2	6,9	105,8%	35,3	42,9	-17,7%
Depreciação e Amortização	(3,7)	(2,0)	85,0%	(9,7)	(8,3)	16,9%
Lucro Operacional	56,0	45,9	22,0%	116,5	139,4	-16,4%
Resultado Financeiro	(44,1)	(67,5)	-34,7%	(224,2)	(132,7)	69,0%
Receita Financeira	5,0	0,8	525,0%	18,0	2,1	757,1%
Despesa Financeira	(25,7)	(31,1)	-17,4%	(78,4)	(98,4)	-20,3%
Variação Cambial	(23,4)	(37,2)	-37,1%	(163,8)	(36,4)	350,0%
Lucro antes do IR/CSLL	11,9	(21,6)	n.a.	(107,7)	6,7	n.a.
IR / CSLL	(2,8)	4,4	n.a.	(12,6)	(9,0)	40,0%
Lucro (Prejuízo) Líquido	9,1	(17,2)	n.a.	(120,3)	(2,3)	5130,4%

Anexo II - Composição do EBITDA Consolidado

Composição do EBITDA R\$ MM	3T20	3T19	3T20 vs. 3T19	9M20	9M19	9M20 vs. 9M19
Navegação Costeira	76,9	55,9	37,6%	179,3	179,1	0,1%
Terminal de Vila Velha (TVV)	21,8	22,2	-1,8%	67,2	62,6	7,3%
Terminais Intermodais	4,5	4,0	12,5%	13,5	13,2	2,3%
G&A e Outras Despesas ⁽¹⁾	(19,3)	(12,1)	59,5%	(65,4)	(44,6)	46,6%
EBITDA	83,9	70,0	19,9%	194,6	210,3	-7,5%
<i>Stock Options</i> ⁽²⁾	0,0	0,0	n.a.	10,2	0,0	n.a.
AFRMM Não Recorrente ⁽³⁾	0,0	0,0	n.a.	0,0	(23,0)	n.a.
EBITDA Ajustado	83,9	70,0	19,9%	204,8	187,3	9,3%

⁽¹⁾ **G&A e Outras Despesas** - valores não alocados aos negócios: Despesas Gerais e Administrativas do grupo.

⁽²⁾ **Stock Options**: despesa não recorrente (R\$10,2 MM), sem impacto no caixa, devido ao reconhecimento antecipado do custo do 1º Programa do 2º Plano de Opções da Companhia no 2T20.

⁽³⁾ **AFRMM Não Recorrente**: valor de R\$23,0 milhões nos 9M19, composto pelo reconhecimento de AFRMM judicializado líquido de baixa de provisão que havia sido constituída em virtude desse processo (R\$15,9 milhões) no 2T19 e pelo reconhecimento de AFRMM extemporâneo (R\$7,1 milhões) no 1T19.

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

Reconciliação EBITDA R\$ MM	3T20	3T19	9M20	9M19
Lucro (Prejuízo)	9,1	(17,2)	(120,3)	(2,3)
IR/CSLL	2,8	(4,4)	12,6	9,0
Resultado Financeiro	44,1	67,5	224,2	132,7
Depreciação e Amortização	27,9	24,1	78,1	70,9
EBITDA	83,9	70,0	194,6	210,3
Ajuste de Eventos Não-recorrentes	0,0	0,0	10,2	(23,0)
EBITDA Ajustado	83,9	70,0	204,8	187,3

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

Ativo			Passivo		
	30/09/20	31/12/19		30/09/20	31/12/19
CIRCULANTE			CIRCULANTE		
Caixa e Equivalentes de Caixa	96,6	55,3	Empréstimos, Financiamentos e Debêntures	127,7	98,7
Aplicações Financeiras	606,4	608,2	Obrigações com Arrendamento Mercantil	43,7	30,6
Contas a Receber	175,2	145,5	Fornecedores e Provisões Operacionais	141,7	155,9
Estoques	27,1	21,5	Impostos e Contribuições a Recolher	26,9	16,7
Tributos a Recuperar ou Compensar	55,1	54,8	Salários e Encargos Sociais	26,8	28,6
AFRMM	17,2	14,0	Outros	0,3	0,7
Outros	16,8	13,5		<u>367,1</u>	<u>331,2</u>
	<u>994,4</u>	<u>912,8</u>			
NÃO CIRCULANTE			NÃO CIRCULANTE		
Aplicações Financeiras	3,9	10,8	Empréstimos, Financiamentos e Debêntures	1.319,8	1.157,9
Imposto de Renda e Contrib. Social Diferidos	179,0	171,8	Obrigações com Arrendamento Mercantil	161,2	57,9
Tributos a Recuperar ou Compensar	26,2	34,5	Provisões para Riscos	17,2	35,5
Depósitos Judiciais	15,2	36,6	Imposto de Renda e Contrib. Social Diferidos	10,1	7,9
AFRMM	13,2	13,9	Outros	-	4,6
Direito de Uso - Arrendamento Mercantil	194,9	100,3		<u>1.508,3</u>	<u>1.263,8</u>
Outros	1,6	1,6			
	<u>434,0</u>	<u>369,5</u>	PATRIMÔNIO LÍQUIDO		
Investimentos			Capital Social	1.312,5	1.310,3
Imobilizado	638,3	599,2	Reservas	118,1	100,8
Intangível	25,9	30,6	Ações em Tesouraria	(50,9)	(50,9)
	<u>664,2</u>	<u>629,8</u>	Prejuízos Acum. e Ajuste de Conversão	(1.162,6)	(1.043,2)
	<u>1.098,2</u>	<u>999,3</u>		<u>217,1</u>	<u>317,0</u>
TOTAL DO ATIVO	<u>2.092,6</u>	<u>1.912,1</u>	Participações de Não Controladores	0,1	0,1
			TOTAL DO PASSIVO	<u>2.092,6</u>	<u>1.912,1</u>

Anexo V - Fluxo de Caixa Consolidado

Demonstrativo de Fluxo de Caixa R\$ MM	30/09/20	30/09/19
Lucro (Prejuízo) do exercício	(120,4)	(2,3)
Ajustes para reconciliar o resultado	281,6	113,3
Variação de ativos e passivos	0,8	111,3
Fluxo de caixa das atividades operacionais	162,0	222,3
Adições ao imobilizado e intangível líquidas	(87,5)	(90,5)
Outros	8,7	(31,1)
Fluxo de caixa das atividades de investimento	(78,8)	(121,6)
Fluxo de caixa das atividades de financiamento	(41,9)	(57,5)
Aumento (redução) no caixa e equivalentes	41,3	43,2
Caixa e equivalentes no início do exercício	55,3	17,0
Caixa e equivalentes no final do exercício	96,6	60,2



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;
- Terminais Intermodais: operações de armazenagem e *cross-docking* em terminais intermodais terrestres (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 30 de setembro 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 (TEU)	Serviço
Log-In Polaris	Próprio	2.700	Serviço Amazonas (SAM)
Log-In Jacarandá	Próprio	2.800	
Log-In Jatobá	Próprio	2.800	Serviço Atlântico Sul (SAS)
Log-In Endurance	Próprio	2.800	
Log-in Resiliente	Próprio	2.700	
Log-In Pantanal	Próprio	1.700	Serviço Shuttle

A Log-In utiliza uma extensa e integrada malha de transporte que lhe permite atender às principais regiões do Brasil, que representam, em conjunto, 70% do PIB brasileiro, e o fluxo de comércio entre estas regiões, bem como oferecer soluções inovadoras e eficientes para o transporte dos produtos dos mais de 1,5 mil clientes da Log-In, dentre os quais, estão as principais empresas brasileiras e multinacionais com operações no Brasil e no Mercosul.

O transporte marítimo é o mais indicado para o transporte de cargas em grandes distâncias e contribui também para reduzir os impactos ao meio ambiente. No Brasil, excluindo o desmatamento das florestas, o setor de transportes é o principal emissor de CO² na atmosfera, sendo o modal rodoviário o maior responsável por essas emissões. Em um país de dimensões continentais como o Brasil, é possível reduzir consideravelmente os níveis de emissão de gases poluentes, através de uma matriz de transportes mais diversificada, que utilize mais os transportes marítimos.

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.