

Cabotagem – A alternativa logística eficiente para a indústria brasileira

Resultados do trimestre findo em 31 de março de 2014



Volumes 1T14 – Navegação

Destaque – Cabotagem (+20,9%)

1T14 → 28,1 mil TEUS

1T13 → 23,2 mil TEUS



Ativos de Classe Mundial

Disponibilidade Operacional 1T14

Log-In Jacarandá → 96%

Log-In Jatobá → 99%

Log-In Tambaqui → 100%



EBITDA TVV

1T14 → R\$ 21,6 M (+19,0%)

1T13 → R\$ 18,2 M



Log-In Jatobá (SAM)

Margem EBITDA

1T14 → 27%

1T13 → 26%

TELECONFERÊNCIA / WEBCAST:

APRESENTAÇÃO: **Vital Jorge Lopes** - Diretor-Presidente e de Relações com Investidores
Quinta-Feira, 15 de maio de 2014 – PORTUGUÊS Horário: **11h (horário de Brasília)**
Conexão: **+55 (11) 4688-6361** - Código de Acesso: **Login**

O áudio da teleconferência será transmitido também pela Internet, acompanhado de apresentação de *slides*.

Acesso pelo site: www.loginlogistica.com.br/ri

INGLÊS: Posteriormente, será disponibilizada a transcrição na versão em inglês



Ambiente de Negócios

O modal de cabotagem manteve trajetória positiva no 1T14, e neste contexto, a Log-In acelerou sua velocidade de crescimento de volumes, com expressiva movimentação de contêineres, atingindo 28,1 mil TEUS, representando um acréscimo de 21% em relação ao mesmo período do ano anterior. Destaque para os volumes em alguns setores como “Construção e Cerâmicas” e “Higiene e Limpeza”, que cresceram, respectivamente, 327% e 57%. As operações de cabotagem no Porto de Santos evidenciam a cada trimestre um ambiente mais propício. O novo patamar de eficiência e escala no Terminal da Embraport tem permitido que a Log-In ofereça serviços de qualidade diferenciada aos clientes com cargas com origem ou destino ao Estado de São Paulo, permitindo à indústria e ao comércio paulista condições mais competitivas. Com o foco cada vez maior em ativos para o atendimento à Cabotagem, a partir de maio/14, a Log-In iniciou nova rota entre Manaus/AM e Santos/SP, trata-se de uma inovação do seu modelo operacional, visando proporcionar aos clientes melhores e mais eficientes processos logísticos. Este novo serviço, batizado de Costa Norte Express - SCN, alcançará o período de viagem semelhante ao transporte rodoviário de apenas 10 dias entre Manaus e São Paulo, utilizando-se do porte e qualidade dos serviços do Terminal da Embraport, em Santos, para receber e expedir as cargas em tempo recorde. Desta forma, atingiremos cerca de 4 dias a menos que os serviços de cabotagem atuais, em condições comerciais competitivas.

As sucessivas quedas de volumes no MERCOSUL refletem as dificuldades nas relações comerciais entre os países do bloco econômico, em especial na Argentina, que vive conturbada situação política e econômica. Nos últimos trimestres, a Log-In tem ajustado seu *schedule* operacional, reduzindo e otimizando o número de atracções dos navios nos portos desta região. A partir de janeiro de 2014, a Log-In deixou de escalar o porto de Zarate na Argentina, mantendo operações exclusivamente no porto de Buenos Aires.

O desempenho robusto na linha de *Feeder*¹ (+25,6% versus 1T13) é reflexo da captura de sinergias, em função dos volumes com destino ao porto de Vitória, principalmente do Terminal de Vila Velha (TVV), onde foi implementado um *feeder-shuttle-service*, que recebe e envia cargas ao mercado internacional.

No Serviço de Granel, o navio Log-In Tambaqui segue alcançando seguidos recordes operacionais, tanto em disponibilidade (100% no 1T14) quanto em consumo de combustível. No segundo semestre de 2014, receberemos o segundo graneleiro, Log-In Tucunaré, onde teremos a base de ativos completa para atender com mais eficiência o contrato da Alunorte. A partir deste momento, deixaremos de afretar navios para este contrato e iremos conseguir capturar as sinergias da operação conjunta dos dois navios próprios (Log-In Tambaqui e Log-In Tucunaré). A Log-In permanece buscando novas oportunidades de contratos similares ao celebrado com a Alunorte, utilizando-o como *case* de sucesso, e demonstrando a capacitação da Companhia no desenvolvimento de soluções logísticas mais eficientes e menos onerosas, tornando o conjunto de toda a produção brasileira mais competitiva.

O ano de 2014 tende a ser de recuperação dos volumes do TVV, e já no 1T14 foi possível visualizar crescimento na linha de contêineres. Um novo armador iniciou escalas regulares no terminal no 1T14; a homologação do novo calado do porto de Vitória tem previsão ainda para o 1S14; o *feeder-shuttle-service* passará a conectar o TVV e o Porto de Santos (via terminal BTP - Brasil Terminal Portuário) no 2T14, com adição de capacidade, utilizando um navio da Log-In de maior porte; e avançamos no processo dos estudos para adensamento (aditivo) do berço 202 da CODESA ao contrato de arrendamento vigente do TVV. O retorno dos fluxos marítimos de longo curso ao Estado do Espírito Santo tende a proporcionar maiores volumes ao TVV.

2014 está sendo um ano de profundas mudanças para a Log-In, com a nova composição acionária solidificamos a característica de sermos uma *Corporation*, a nova formação do Conselho de Administração, composta integralmente por conselheiros independentes e profissionais (*expertise* do setor e *general management*), tem proporcionado uma revisitação do Planejamento Estratégico. Uma consultoria especializada foi contratada para este trabalho fazendo a interface entre os Conselheiros e os Executivos. Também estão em andamento planos para difusão da cultura de meritocracia. Concomitantemente foram instituídos os Comitês de Governança e Gente, liderados por conselheiros. A Log-In vivencia novos tempos e 2014 será marcado por grandes oportunidades e desafios. São muitas as oportunidades e estas serão perseveradas enfaticamente em 2014 e nos próximos anos.

¹ *Feeder* é a alimentação do navio de maior porte por navios menores, levando e/ou entregando cargas de portos não escalados diretamente pelo navio maior, ou navio-mãe, para o seu porto de escala direto.



Volumes – 1T14

Navegação Costeira

A Cabotagem continuou apresentando robusto crescimento de 20,9% no 1T14, quando comparado ao mesmo período do ano anterior, somando 28,1 mil TEUS. Destaque para o forte crescimento obtido nos segmentos de Construção e Cerâmica (+327%), Higiene e Limpeza (+ 57%), Metalurgia e Siderurgia (+31%), Eletroeletrônicos (+29%) e Químicos e Petroquímicos (+21%).

No 1T14, a Navegação Costeira como um todo (Cabotagem, MERCOSUL e *Feeder*) obteve crescimento consolidado de 6,3% em termos de volumes, em comparação ao primeiro trimestre de 2013, atingindo movimentação de 55,6 mil TEUS. Esse resultado foi impactado por um novo incidente operacional com o navio RREuropa (afretado na modalidade *bareboat* no SAS), que sofreu *off-hire*, devido à falha mecânica na turbina do motor e, em sequência, de seus respectivos sobressalentes. Consequentemente, novas peças tiveram que ser adquiridas do fabricante no exterior, gerando indisponibilidade operacional do navio por cerca de 25 dias. O incidente ocorreu em janeiro de 2014, e em seguida foi executado o reparo definitivo, de forma que o navio não mais apresentasse problemas. A perda estimada de volumes foi da ordem de 10 mil TEUS, majoritariamente nas linhas de cabotagem e MERCOSUL.

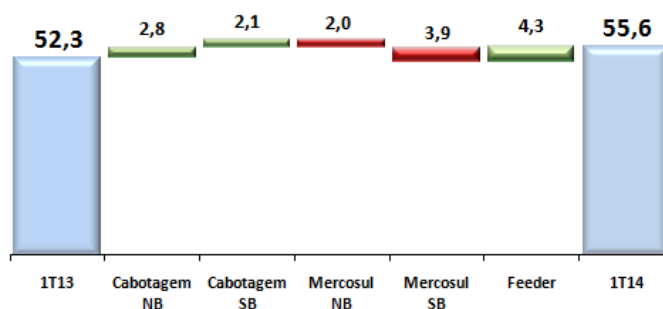
TEUS mil	A	B	VAR % (A x B)
	1T14	1T13	
<i>Cabotagem</i>	28,1	23,2	20,9%
<i>Mercosul</i>	6,3	12,2	-48,3%
<i>Feeder</i>	21,2	16,9	25,6%
TOTAL	55,6	52,3	6,3%

No 1T14, a Log-In operou com uma capacidade estática de 16.700 TEUS. Cabe destacar que, neste período, operamos com 99% de disponibilidade operacional do navio Log-In Jatobá (2800 TEUS) e com 96% do Log-In Jacarandá (2800 TEUS), respectivamente alocados no SAM (Serviço Amazonas) e no SAS (Serviço Atlântico Sul).

A forte demanda e os expressivos volumes de cabotagem mantiveram o SAM em linha de crescimento. Neste trimestre, o crescimento ocorreu na rota *Southbound* (SB) com 5%. No SAS, os volumes de cabotagem no 1T14 cresceram 27% na rota *Northbound* (NB). No SCN (Serviço Costa Norte), os volumes da cabotagem cresceram 412% em comparação ao 1T13.

A taxa de ocupação por TEU (no porto de gargalo) no 1T14 para o SAS atingiu 44% (1T13 = 41%), sendo 58% na rota *Northbound* (1T13 = 56%) e 29% *Southbound* (1T13 = 26%). No SAM a taxa no 1T14 foi de 78% (1T13 = 79%), sendo cerca de 90% na rota *Northbound* (1T13 = 97%) e 66% *Southbound* (1T13 = 61%).

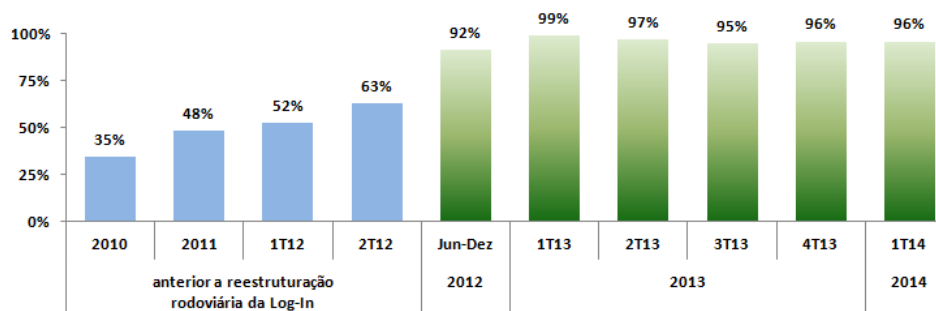
Volumes da Navegação Contêiner (TEUS mil)



No 1T14, a Log-In manteve elevado patamar de desempenho na aderência das coletas e entregas rodoviárias, atingindo, no período, o índice de 96% para mais de 20 mil operações realizadas. Esse patamar de eficiência se enquadra na estratégia da Companhia em elevar a qualidade e a competitividade da cabotagem, alavancando sua eficiência operacional e se destacando como a empresa de navegação costeira com os melhores indicadores na aderência rodoviária.



Aderência Rodoviária nas Coletas e Entregas



A movimentação de Granel teve recuo de volumes no 1T14 de 9,2%, totalizando 1.059,7 mil toneladas, basicamente em função da programação operacional da Alunorte. Apesar da queda no período, o desempenho operacional do navio Log-In Tambaqui foi eficiente em custos e consumo de combustível, tendo atingido 100% de disponibilidade operacional neste trimestre.

TVV – Terminal de Vila Velha

Durante o 1T14, foi possível verificar o início da recuperação dos volumes no TVV, especialmente pelo início das escalas regulares de um novo armador no terminal. Foram movimentados 57,5 mil TEUS no trimestre, representando um acréscimo de 6,4% em relação ao 1T13 (+8,4% em contêineres cheios e +2,9% em contêineres vazios). Nos volumes movimentados de cheios, ocorreram crescimento de 23% na exportação e queda de 2,4% na importação.

Apesar do crescimento dos volumes de contêineres movimentados no 1T14, as restrições se mantiveram em decorrência dos atrasos na execução das obras de dragagem e derrocagem do canal de acesso do porto de Vitória, obras estas de responsabilidade da autoridade portuária. As perspectivas para 2014 são positivas em função do novo calado do porto de Vitória, que passarão dos atuais 10,7 metros para 12,5 metros (com previsão para o fim do primeiro semestre).

		A	B	VAR %
		1T14	1T13	(A x B)
Movimentação de Contêineres				
	TEUS	57,5	54,1	6,4%
Cheios	mil	36,5	33,7	8,4%
Vazios		21,0	20,4	2,9%
Movimentação de Contêineres				
	BOX	41,8	38,6	8,2%
Cheios	mil	27,6	25,1	10,1%
Vazios		14,2	13,5	4,7%

Na linha de carga geral, em granito (exportação) o crescimento foi de 284,8%. No entanto, em função da concentração de embarcações e indisponibilidade de berços, ocorreu redução do volume de cargas de projetos e veículos.

		A	B	VAR %
		1T14	1T13	(A x B)
Carga Geral				
	mil toneladas	130,0	89,7	44,9%
Carga de Projetos		12,1	26,8	-54,6%
Granito		106,1	27,6	284,8%
Veículos		11,8	24,8	-52,5%
Produtos Siderúrgicos		0,0	10,6	n/a

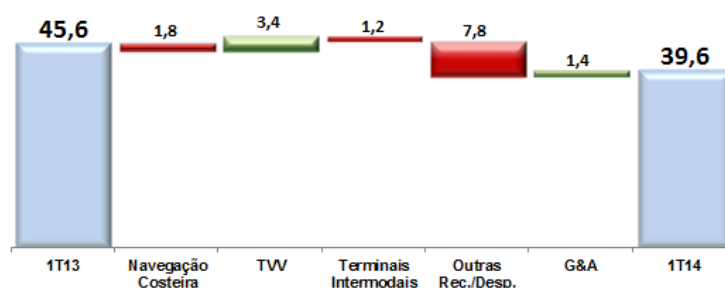
Avançamos nos estudos para o adensamento (aditivo) do berço 202 da CODESA ao contrato de arrendamento vigente. Com base no aditivo, poderemos agregar área complementar de cerca de 40 mil metros quadrados, além de um berço de 200 metros de comprimento. A área adicional representará novos tempos ao terminal, tendo em vista que o TVV opera com mais 90% de taxa de ocupação de pátios.



EBITDA Consolidado 1T14

Composição do EBITDA R\$ milhões	1T14	1T13	Indicadores R\$ milhões			
			A 1T14	B 1T13	VAR % A x B	
. Lucro líquido	20,1	29,2				
. IR/CSLL	5,7	7,0				
. Resultado financeiro líquido	-2,1	-3,0				
. Depreciação e Amortização	15,8	12,3				
EBITDA	39,6	45,5				
. Participação em investimentos	0,0	0,04				
EBITDA AJUSTADO	39,6	45,6				
			Navegação Costeira	28,1	29,9	-6%
			TVV	21,6	18,2	19%
			Terminais Intermodais	1,4	2,6	-45%
			Outras Receitas/Despesas	(3,1)	4,7	n/a
			G&A - Despesas Gerais e Administrativas	(8,4)	(9,8)	14%
			EBITDA Ajustado	39,6	45,6	-13%
			Margem %	17,9%	24,8%	-6,9 p.p.

INDICADOR DE EBITDA (R\$ milhões)



Navegação Costeira

A Navegação Costeira obteve R\$ 28,1 milhões de EBITDA no 1T14, representando recuo de 6,0% em comparação ao 1T13. A margem EBITDA do trimestre foi de 16,2%. O AFRMM no 1T14 totalizou R\$ 22,6 milhões (R\$ 18,0 milhões no 1T13). O recuo do EBITDA da navegação costeira em R\$ 1,8 milhão ocorreu principalmente em função de:

(i) novo incidente operacional com o navio RREuropa (afretado na modalidade *bareboat* no SAS), que sofreu *off-hire* devido à falha mecânica em um dos componentes do motor e, em sequência, de seus respectivos sobressalentes. Novas peças tiveram que ser adquiridas do fabricante no exterior, gerando indisponibilidade operacional do navio por cerca de 25 dias. O incidente ocorreu em janeiro de 2014, e em seguida foi executado o reparo definitivo, de forma que o navio não mais apresentasse problemas.

(ii) efeito em cascata no *schedule* operacional dos demais navios do SAS (contingências rodoviárias e marítimas para entrega dos contêineres, operações em *overtime* nos terminais portuários, acionamento de *full speed* nos navios ocasionando consumo excessivo de *bunker* e custo com armazenagem de cargas nos portos, além do *freetime*).

(iii) sucessivas quedas de volumes no MERCOSUL (-48,3% em relação ao 1T13), refletindo as dificuldades nas relações comerciais entre o Brasil e a Argentina. Consequentemente, a Log-In tem ajustado seu *schedule* operacional, reduzindo e otimizando o número de atracações dos navios nos portos desta região. A partir de janeiro de 2014, a Log-In deixou de escalar o porto de Zarate na Argentina, mantendo operações exclusivamente no Porto de Buenos Aires.

O EBITDA não é uma medida definida pelas práticas contábeis internacionais (IFRS) e representa o lucro antes dos juros, imposto de renda e contribuição social, depreciação e amortização. A Companhia divulga seu EBITDA ajustado conforme Instrução CVM n° 527 de 4 de outubro de 2012, excluindo a participação em investimentos e perdas de capital em operações descontinuadas, para proporcionar melhores informações sobre sua capacidade de pagamento de dívidas, manutenção de seus investimentos e da capacidade de cobrir sua necessidade de capital de giro. A margem EBITDA é igual ao EBITDA ajustado dividido pela receita operacional líquida.

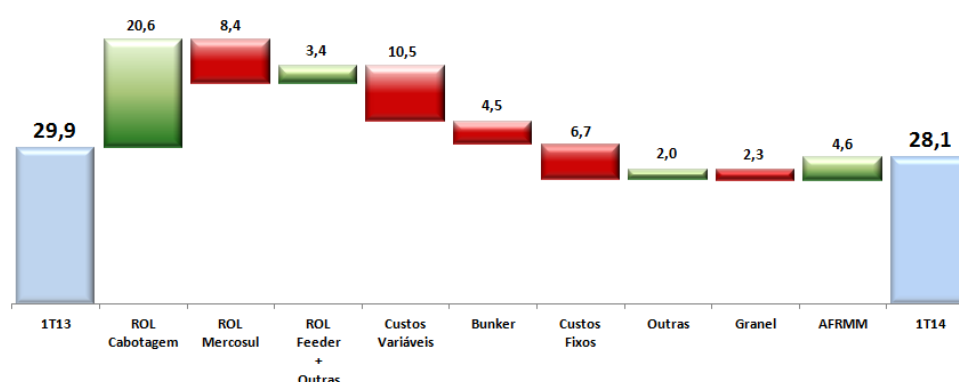


Apesar da indisponibilidade do navio afretado RREuropa³ em janeiro de 2014 (com perda estimada de 10 mil TEUS, majoritariamente na linha de cabotagem e MERCOSUL), afetando os resultados do SAS, a rentabilidade dos demais serviços de navegação costeira mantiveram crescimento. A elevada demanda e os expressivos volumes de cabotagem permitiram a contínua ascensão dos resultados do SAM (Log-In Jatobá). O navio Log-In Amazônia, dedicado a volumes *feeder* na região Sudeste, manteve desempenho superior em custos e em consumo de combustível.

O Serviço Costa Norte (SCN) que, a partir de meados de 2013 passou a operar com o Log-In Pantanal, obteve crescimento de 412% na Cabotagem, em comparação ao 1T13. No entanto, apesar do expressivo avanço, o serviço ainda não atingiu o ponto de equilíbrio e passará por ajustes operacionais. A Log-In lançará em maio deste ano nova rota expressa entre Manaus e Santos e, adicionando capacidade nos serviços que atendem à região Norte. Serão utilizados neste novo serviço os navios Log-In Pantanal (1700 TEUS) e Log-In Amazônia (1700 TEUS). O novo serviço, Costa Norte Express, aumentará a capacidade de transporte de cargas entre os portos do Sul, Sudeste, Nordeste e Norte do país, tendo como principal benefício aos clientes a rota de Manaus a Santos, com um “*transit time*” de apenas 10 dias, o que representa cerca de quatro dias a menos que os serviços de cabotagem atuais. Além disso, uma nova opção de transporte para conectar os portos de Salvador e Fortaleza a região de Manaus e Belém. O serviço Costa Norte Express terá frequência quinzenal e, somado com outra rota da Log-In – o Serviço Amazonas –, a empresa fará seis escalas por mês em Manaus. Já a conexão do novo serviço com o Serviço Atlântico Sul permitirá o envio de carga para Buenos Aires.

O serviço de granel manteve elevado desempenho no 1T14, no entanto, comparado ao 1T13 apresentou leve queda (-R\$ 2,3 milhões), basicamente em função do aumento dos custos de afretamento de navios. Destaque positivo ao consecutivo crescimento dos resultados e rentabilidade do navio Log-In Tambaqui, especialmente pelos excelentes indicadores de consumo de combustível, elevado índice de disponibilidade operacional e baixo custo de manutenção.

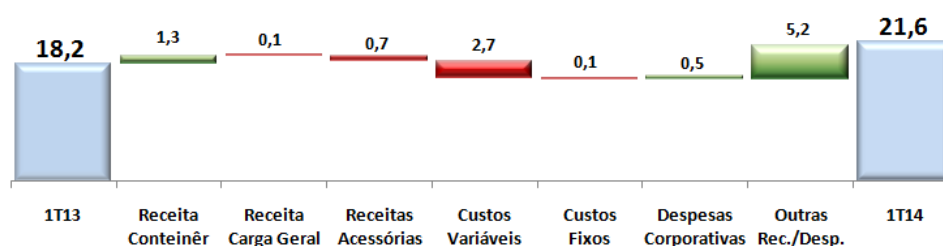
INDICADOR DE EBITDA NAVEGAÇÃO COSTEIRA (R\$ milhões)



TVV – Terminal de Vila Velha

No 1T14 o TVV apresentou crescimento de 19% no EBITDA (1T14 = R\$ 21,6 milhões), e a margem atingiu 53,4% no mesmo período. A melhoria dos resultados são decorrentes do crescimento dos volumes de movimentação de contêineres, da recuperação de créditos de impostos, do êxito em disputas judiciais (processos tributários e trabalhistas), além de intenso programa de otimização de custos e aumento de eficiência nas operações.

INDICADOR DE EBITDA TVV (R\$ milhões)



³ Navio Afretado na modalidade *bareboat*



Terminais Intermodais

Os Terminais Intermodais possuem como ativos o TERCAM (Terminal Multimodal de Camaçari), o TRSFS (Terminal retro-portuário de São Francisco do Sul) e o Terminal de Paulínia. O EBITDA dos Terminais Intermodais no 1T14 foi de R\$ 1,4 milhão e a margem EBITDA de 22,2%.

Outras Receitas e Despesas

Na linha de outras receitas e despesas tivemos no 1T14 cerca de R\$ 3,0 milhões de despesas em função de constituições de provisões decorrentes de mudanças de prognósticos de processos judiciais. Comparativamente, no 1T13, tivemos reversões de provisões de contingências judiciais e de encerramento de contratos onerosos, totalizando R\$ 4,9 milhões.

G&A Corporativo (Despesas Gerais e Administrativas)

Os gastos com as despesas gerais e administrativas corporativas atingiram R\$ 8,4 milhões no 1T14 contra R\$ 9,8 milhões no 1T13, representando queda dos gastos em 14%.

Resultado Consolidado Log-In

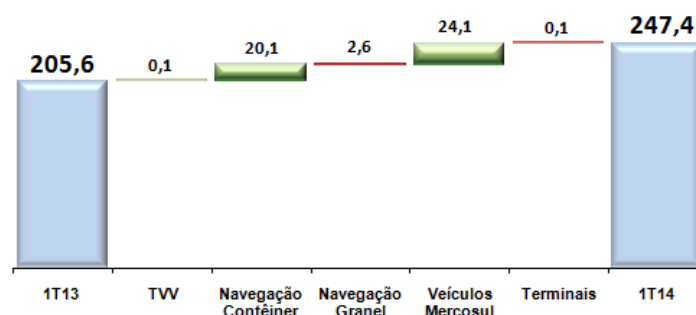
DEMONSTRAÇÃO DO RESULTADO Em milhões de reais	1T14	1T13	Var %
Receita Bruta	247,4	205,6	20%
Impostos	(27,3)	(22,3)	22%
Receita Líquida	220,1	183,3	20%
Custos	(195,0)	(146,7)	33%
Depreciação - Custos	(12,8)	(9,7)	31%
Lucro Bruto	12,3	26,9	-54%
Receitas (Despesas) Operacionais	11,4	6,3	81%
Lucro antes da Equivalência	23,8	33,2	-28%
Equivalência Patrimonial	-	(0,0)	-
Resultado Financeiro	2,1	3,0	-29%
Receita Financeira	8,0	3,2	152%
Despesa Financeira	(28,9)	(12,6)	129%
Varição Cambial	14,1	1,5	833%
Varição Cambial - CPC 20	9,0	11,0	-18%
Lucro antes do IR/CSLL	25,9	36,2	-28%
IR / CSLL	(5,7)	(7,0)	-18%
Lucro Líquido	20,1	29,2	-31%

Receita Bruta

A receita bruta totalizou R\$ 247,4 milhões no 1T14, 20% superior ao 1T13 (R\$ 205,6 milhões). O aumento de faturamento está diretamente ligado à captura de volumes na navegação costeira, influenciado principalmente pelo crescimento robusto de 20,9% na cabotagem, representando recorde histórico para o período com 28,1 mil TEUS. Adicionalmente, a Log-In tem realizado operações de afretamento de navios para transporte de veículos entre o Brasil e os países do MERCOSUL, proporcionando significativo aumento do faturamento no período. Entretanto, esta operação com navios afretados detém margem bruta equivalente a cerca de 4,0%, o que gera impacto na margem bruta consolidada da Companhia, mas, cabe pontuar que, constitui importante iniciativa para um novo serviço que poderá ser implantado na cabotagem brasileira, tornando a indústria automobilística local mais competitiva.



FATURAMENTO CONSOLIDADO (R\$ milhões)



Custos

Os custos totalizaram R\$ 207,8 milhões no 1T14, 33% superior em relação ao mesmo trimestre do ano anterior, e contemplam cerca de R\$ 23,1 milhões de afretamento de navios *Roll-on Roll-off* para o transporte de veículos no MERCOSUL.

Custos - R\$ milhões	1T14	1T13	VAR %
Pessoal, encargos e benefícios	(20,5)	(19,5)	5%
Materiais	(3,2)	(1,5)	116%
Combustíveis e gases	(27,9)	(23,7)	18%
Afretamento, locações e arrendamento	(45,1)	(19,3)	134%
Serviços contratados	(86,9)	(74,3)	17%
Depreciação e amortização	(12,8)	(9,7)	32%
Outros	(11,5)	(8,5)	36%
	(207,8)	(156,4)	33%

Lucro Bruto

No 1T14, o lucro bruto atingiu R\$ 12,3 milhões, queda de 54% comparado ao 1T13, afetado fundamentalmente pelo incidente operacional com o navio afretado RREuropa, conforme mencionado anteriormente, que gerou custos adicionais e perda de receitas no período em que o navio ficou em manutenção.

Receitas (Despesas) Operacionais

No 1T14, os valores das receitas e despesas operacionais totalizaram R\$ 11,4 milhões de receitas, contra R\$ 6,3 milhões de receitas registradas no 1T13. No período, foram reconhecidas receitas de AFRMM no valor de R\$ 22,6 milhões, comparativamente a R\$ 18,0 milhões no 1T13.

Receitas (despesas) Operacionais - R\$ milhões	1T14	1T13	VAR %
Pessoal e encargos sociais	(6,9)	(6,7)	2%
Benefícios	(1,4)	(1,4)	-1%
Locações e Arrendamentos	(0,9)	(0,9)	7%
Desmobilização de Ativos	-	0,7	n/a
Depreciação e Amortização	(3,0)	(2,7)	14%
Despesas com Consultoria	(0,4)	(0,2)	88%
Contingências Judiciais	1,7	3,6	-53%
Receita de AFRMM	22,6	18,0	26%
Despesas Administrativas	(1,5)	(4,3)	-64%
Outras Receitas (despesas)	1,4	0,2	n/a
	11,4	6,3	81%



Resultado Financeiro

O resultado financeiro líquido no 1T14 foi positivo em R\$ 2,1 milhões, contido neste valor R\$ 28,9 milhões de despesas financeiras (R\$ 6,5 milhões sobre os financiamentos de embarcações junto ao FMM/BNDES, R\$ 5,3 milhões das operações de capital de giro e R\$ 13,1 milhões de outras linhas – operações de *swap* cambial e financiamentos de investimentos correntes, e R\$ 4,0 milhões de outras despesas financeiras). Adicionalmente, reconhecemos reversões de R\$ 9,0 milhões de variação cambial (aplicação do CPC 20) sobre os saldos dos financiamentos de ativos em construção, complementado por R\$ 14,1 milhões dos ativos em operação, além de R\$ 8,0 milhões de receitas financeiras. Cabe ressaltar que os financiamentos indexados em dólar (US\$ 233,7 milhões, data-base: 31/03/2014) têm prazo de cerca de 20 anos, com custo de 2,5% a.a., decorrentes exclusivamente da construção das embarcações no estaleiro EISA.

Lucro Líquido

No 1T14, o lucro líquido consolidado atingiu R\$ 20,1 milhões contra R\$ 29,2 milhões apresentado no 1T13. A queda do lucro nos períodos comparados ocorreu em função dos efeitos negativos do incidente operacional com o navio afretado RREuropa.

Plano de Investimentos

Do plano de investimentos de R\$ 1,3 bilhão, iniciado em 2007, foram previstos para 2014 desembolsos de R\$ 129,3 milhões. No 1T14, foram executados R\$ 13,4 milhões nos projetos de investimentos de capital, sendo a maior parte dos valores aplicados na construção do navio bauxiteiro (Log-In Tucunaré), que está em fase final de acabamento e tem previsão de entrada em operação no final do ano de 2014. Os valores de desembolsos menores que os planejados ocorreram basicamente em função dos atrasos na construção dos navios. Em relação aos desembolsos com investimentos correntes, no 1T14, foram desembolsados R\$ 3,8 milhões.

Investimentos R\$ Milhões	1T14 Real	1T14 Plan	Δ %
Projeto Bauxiteiro	10,4	14,8	-30%
Projeto Contêineres	2,3	8,6	-73%
Scanner TVV	0,5	1,2	-61%
Outros Projetos	0,2	2,2	-91%
Investimentos de Capital	13,4	26,8	-50%
TI	2,8	4,6	-38%
Navios (continuidade operacional)	0,0	0,0	n/a
TVV (continuidade operacional)	0,0	0,2	n/a
Outros Projetos	1,0	3,4	-71%
Investimentos Correntes	3,8	8,2	-53%
Total	17,2	35,0	-51%



Especificamente quanto ao acompanhamento da execução do investimento na construção dos navios, nos últimos trimestres o cronograma foi ajustado aumentando os prazos de construção, segue abaixo quadro com detalhamento recebido do estaleiro do andamento das obras e dos marcos contratuais estabelecidos entre a Log-In, o estaleiro construtor (EISA) e o BNDES. As datas de entregas das embarcações, abaixo informadas, poderão sofrer ajustes mediante cronograma indicativo do estaleiro.

Ano	2009		2010				2011				2012				2013				2014				2015				2016			
Casco	1S	2S	1T	2T	3T	4T	1T	2T	3T	4T	1T	2T	3T	4T	1T	2T	3T	4T	1T	2T	3T	4T	1T	2T	3T	4T	1T	2T	3T	4T
EI-510 Log-In Tucunaré			IP				LC				EC				EPr				Nova EPr											
EI-506 Log-In Jequitibá			IP				LC				EC				EPr				Nova EPr											
EI-507							IP				LC				EC				EPr				Nova EPr							
EI-508							IP				LC				EC				EPr				Nova EPr							

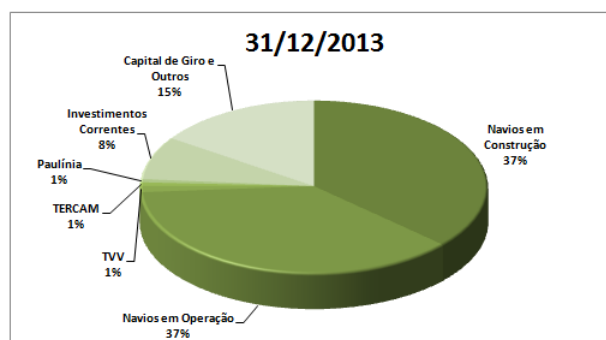
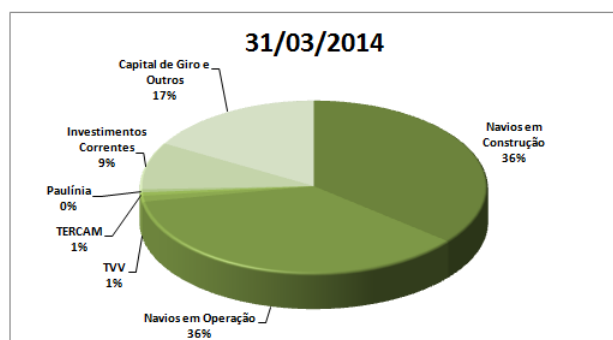
Legenda:	IP - Início do Processamento	EC - Entrega Contratual
	LC - Lançamento Contratual	Aço Processado
	L - Lançamento	EPr - Entrega Prevista (anterior)
	EPr - Nova Entrega Prevista	

Obs.: Após o processamento do aço temos o período de montagem, edificação, lançamento, acabamento e provas de cais e mar.

Endividamento

Continuamos a manter um balanço equilibrado, com uma estruturação de dívida de baixo risco, prazo médio da dívida superior a 18 anos com baixo custo, e uma posição em caixa de cerca de R\$ 60,0 milhões. Em 31 de março de 2014, a dívida total da Log-In somava R\$ 1.284,0 milhões, sendo que desse montante R\$ 925,6 milhões referem-se ao Projeto de Construção dos navios. Além dos financiamentos em face da construção das embarcações, os demais itens correspondem a desembolsos para a expansão e modernização do TVV - Terminal de Vila Velha (R\$ 14,1 milhões), do TERCAM (R\$ 8,2 milhões), do terminal de Paulínia (R\$ 7,2 milhões), investimentos correntes (R\$ 114,1 milhões) e capital de giro (R\$ 214,8 milhões).

R\$ milhões	A		B		31/03/2013	31/12/2012	30/09/2012	30/06/2012	Var % A x B
	31/03/2014	31/12/2013	30/09/2013	30/06/2013					
Navios em Construção	462,1	475,5	465,7	456,8	415,4	555,9	511,4	458,0	-2,8%
Navios em Operação	463,5	479,8	472,7	477,5	458,7	271,1	274,3	277,6	-3,4%
TVV	14,1	15,1	15,4	15,8	16,6	17,5	17,8	18,1	-6,5%
TERCAM	8,2	8,6	9,0	9,4	9,8	10,2	10,6	11,0	-4,6%
PAULÍNIA	7,2	7,8	8,2	8,7	9,1	9,6	10,1	10,2	-7,6%
Investimentos Correntes	114,1	105,0	75,2	52,8	56,6	59,8	63,0	62,8	8,7%
Capital de Giro e Outros	214,8	201,5	181,1	191,2	177,4	192,4	152,1	107,4	6,6%
TOTAL	1.284,0	1.293,3	1.227,4	1.212,3	1.143,6	1.116,4	1.039,2	945,1	-0,7%



Imobilizações em curso

As imobilizações em curso totalizaram R\$ 580,1 milhões em 31 de março de 2014, tendo como principal item os adiantamentos para construção de quatro navios pelo Estaleiro Ilha S.A (três porta-contêineres e um graneleiro), no valor de R\$ 554,8 milhões.



Resumo de Volumes

Volumes			1T14	1T13	VAR % (A x B)
Navegação Costeira	Navegação Contêiner (TEUS)	<i>Cabotagem</i>	28.081	23.229	20,9%
		<i>Mercosul</i>	6.317	12.209	-48,3%
		<i>Feeder</i>	21.226	16.893	25,6%
			55.624	52.332	6,3%
	Produção Navegação Contêiner	<i>milhões de TEUxMilha</i>	80,0	75,3	6,3%
	Movimentação de Granel	<i>mil toneladas</i>	1.059,7	1.167,6	-9,2%
TVV Terminal de Vila Velha	Movimentação de Contêineres		57.511	54.075	6,4%
	<i>Cheios</i>	<i>TEUS</i>	36.526	33.685	8,4%
	<i>Vazios</i>		20.985	20.390	2,9%
	Movimentação de Contêineres		41.808	38.642	8,2%
	<i>Cheios</i>	<i>BOX</i>	27.643	25.117	10,1%
	<i>Vazios</i>		14.165	13.525	4,7%
	Carga Geral		130,0	89,7	44,9%
	<i>Cargas de Projetos</i>		12,1	26,8	-54,6%
<i>Granito</i>	<i>mil toneladas</i>	106,1	27,6	284,8%	
<i>Veículos</i>		11,8	24,8	-52,5%	
<i>Produtos Siderúrgicos</i>		0,0	10,6	N/A	



Indicador de EBITDA Navegação

1T14 x 1T13

Dados Financeiros – Navegação Costeira (em R\$ milhões, exceto %)	1T14	1T13	Var. %
Receita Operacional Bruta	195,6	153,9	27,1%
Cabotagem	110,8	85,6	29,4%
Mercosul	13,2	22,0	-39,7%
Feeder	7,9	5,0	58,9%
Granel e outras	39,6	41,3	-4,2%
Veículos Mercosul	24,1	0,0	N/A
Receita Operacional Líquida	173,8	137,4	26,5%
Custos dos Serviços Prestados	-174,2	-126,6	37,6%
Ajuste de Eliminação de custos Intercia	-0,4	-0,2	89,6%
Movimentação de contêineres	-31,1	-26,0	19,7%
Combustíveis	-26,1	-20,1	29,9%
Transporte rodoviário de curta distância	-27,5	-22,4	23,0%
Pessoal marítimo	-10,2	-8,7	17,2%
Despesas com contêineres	-9,9	-9,0	10,1%
Fretamento de navios	-35,3	-13,4	162,9%
Custos portuários	-12,8	-11,3	13,6%
Manutenção e outros custos	-21,2	-15,7	34,8%
Manutenção, Suprimentos e Seguros	-7,9	-3,6	119,2%
Depreciação	-9,9	-7,2	38,0%
Outros	-3,4	-5,0	-31,0%
Outras Receitas (Despesas) Operacionais	-3,7	-5,9	-37,1%
Depreciação e Amortização	9,9	7,2	38,0%
AFRMM	22,6	18,0	25,6%
EBITDA	28,1	29,9	-6,0%
Margem EBITDA	16,2%	21,8%	-5,6 p.p.

Consoante com a instrução CVM nº 527 de 4 de outubro de 2012, foram necessárias reclassificações de valores entre as linhas dos indicadores de EBITDA nos períodos examinados, portanto, fez-se necessário a inclusão de linhas de ajustes com os valores acima destacados.



Indicador de EBITDA TVV

1T14 x 1T13

Dados Financeiros - TVV (R\$ milhões, exceto %)	1T14	1T13	Var. %
Receita Operacional Bruta	44,9	44,8	0,2%
Ajuste de Eliminação Receita Bruta Intercia	-0,4	-0,2	89,6%
Movimentação de contêineres	24,0	22,8	5,6%
Movimentação de carga geral	2,5	2,8	-9,6%
Armazenagem e outros serviços	18,4	19,3	-4,7%
Receita Operacional Líquida	40,4	39,9	1,2%
Ajuste de Eliminação Receita Líquida Intercia	-0,4	-0,2	89,6%
Custos dos Serviços Prestados	-26,1	-23,5	11,4%
Carga e descarga	-9,5	-8,1	16,8%
Pessoal	-7,6	-8,1	-6,0%
Serviços contratados	-2,0	-3,0	-34,0%
Arrendamento	-1,0	0,3	-461,3%
Outros custos	-6,1	-4,5	33,8%
Outras Receitas (Despesas) Operacionais	5,5	0,1	N/A
Depreciação e Amortização	2,2	1,9	18,2%
EBITDA	21,6	18,2	18,7%
<i>Margem EBITDA</i>	<i>53,4%</i>	<i>45,5%</i>	<i>7,9 p.p.</i>

As informações acima não consideram o contrato de fruição para ajuste de despesas administrativas entre o TVV e a LOG-IN.



Indicador de EBITDA Terminais Intermodais

1T14 x 1T13

Dados Financeiros - Terminais Intermodais (em R\$ milhões, exceto %)	1T14	1T13	Var. %
Receita Operacional Bruta	7,2	7,1	1,9%
Receita Operacional Líquida	6,3	6,2	1,7%
Custos dos Serviços Prestados	-5,5	-5,3	4,9%
Outras Receitas (Despesas) Operacionais	-0,1	1,0	-106,6%
Depreciação e Amortização	0,7	0,7	7,4%
EBITDA	1,4	2,6	-45,5%
<i>Margem EBITDA</i>	<i>22,2%</i>	<i>41,4%</i>	<i>-19,2 p.p.</i>

Consoante com a instrução CVM nº 527 de 4 de outubro de 2012, foram necessárias reclassificações de valores entre as linhas dos indicadores de EBITDA nos períodos examinados, portanto, fez-se necessário a inclusão de linhas de ajustes com os valores acima destacados.



Balanco Patrimonial Consolidado (R\$ milhões)

ATIVO	B		A	Var % A x B		B		A	Var % A x B
	31/03/13	31/12/13	31/03/14			31/03/13	31/12/13	31/03/14	
CIRCULANTE					CIRCULANTE				
Caixa e equivalentes de caixa	94,7	82,5	59,7	-27,6%	Financiamentos BNDES	51,2	61,1	60,8	-0,5%
Contas a receber de clientes terceiros	112,4	157,5	174,3	10,7%	Financiamentos - Outros	86,1	79,3	74,3	-6,3%
Provisão para créditos de liquidação duvidosa	(14,6)	(14,3)	(16,7)	16,8%	Fornecedores terceiros	42,1	50,4	47,2	-6,3%
Contas a receber partes relacionadas	4,4	2,9	-	-100,0%	Fornecedores partes relacionadas	3,7	3,9	0,0	-100,0%
Estoques	7,2	11,2	11,9	6,3%	Impostos e contribuições a recolher	12,2	9,1	13,1	44,0%
Seguros a receber	5,0	1,3	5,1	292,3%	Provisões operacionais	30,1	42,4	58,7	38,4%
Tributos a recuperar ou compensar	18,0	25,3	28,5	12,6%	Salários e encargos sociais	11,1	9,8	10,4	6,1%
AFRMM	43,9	93,5	111,4	19,1%	Outros	17,0	16,6	18,6	12,0%
Outros	10,0	6,5	13,4	106,2%		253,5	272,6	283,1	3,9%
	281,0	366,4	387,6	5,8%					
NÃO CIRCULANTE					NÃO CIRCULANTE				
Imposto de renda e contribuição social diferidos	128,0	186,3	186,2	-0,1%	Financiamentos BNDES	858,3	925,7	894,3	-3,4%
Tributos a recuperar ou compensar	10,5	13,1	12,3	-6,1%	Financiamentos - Outros	148,0	227,2	254,6	12,1%
Depósitos judiciais	35,5	29,4	30,7	4,4%	AFRMM a aplicar	92,4	30,7	17,1	-
Fundo da Marinha Mercante-AFRMM	92,4	30,7	17,1	-44,3%	Provisões para contingências	12,6	29,1	30,0	3,1%
Outros (contas a receber/despesas antecipadas)	4,9	19,1	16,7	-12,6%	Provisões operacionais e outros	13,6	18,3	17,1	-6,6%
	271,3	278,6	263,0	-5,6%		1.124,9	1.231,0	1.213,1	-1,5%
Investimentos	-	-	-		PATRIMÔNIO LÍQUIDO				
Imobilizado, líquido	1.321,4	1.349,2	1.358,8	0,7%	Capital social	527,0	527,0	527,0	0,0%
Intangível, líquido	63,8	65,7	62,8	-4,4%	Reservas	54,4	73,5	79,7	8,4%
	1.385,2	1.414,9	1.421,6	0,5%	Ações em tesouraria	(50,9)	(50,9)	(50,9)	0,0%
					Lucros acumulados	29,2	6,6	20,1	204,5%
						559,7	556,2	575,9	3,5%
					Não controladores	(0,6)	0,1	0,1	0,0%
TOTAL DO ATIVO	1.938	2.060	2.072	0,6%	TOTAL DO PASSIVO	1.938	2.060	2.072	0,6%

Declarações contidas neste comunicado 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 comunicado decorrentes de informações ou eventos futuros.