



RESULTADOS 4T15/2015

Flexibilidade operacional com foco no resultado

TELECONFERÊNCIA / WEBCAST:

Apresentação: **Vital Lopes – CEO** e **Gustavo Freitas – CFO**

Sexta-feira, 18 de março de 2016 –

PORTUGUÊS Horário: **11h (horário de**

Brasília) Conexão Brasil: **+55 (11) 3193-1001 / 2820-4001** - EUA: **+1 786 924-6977**

Código de Acesso: **Log-In**

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.

O replay da teleconferência estará disponível até 24/03/2016. Números de Acesso: (11) 3193-1002 / 2820-4012. Código: 2052277#

DESTAQUES DO 4T15/2015

EBITDA Navegação (ex-AFRMM)

Crescimento (+63%)

2015 ➔ R\$ 80,9 Milhões

2014 ➔ R\$ 49,8 Milhões

Volumes Navegação Costeira (Contêiner)

Crescimento (+20%)

2015 ➔ 329,5 mil TEUS

2014 ➔ 272,1 mil TEUS

Ativos de Classe Mundial

Disponibilidade Operacional 4T15

Log-In Jacarandá ➔ 100%

Log-In Jatobá ➔ 100%

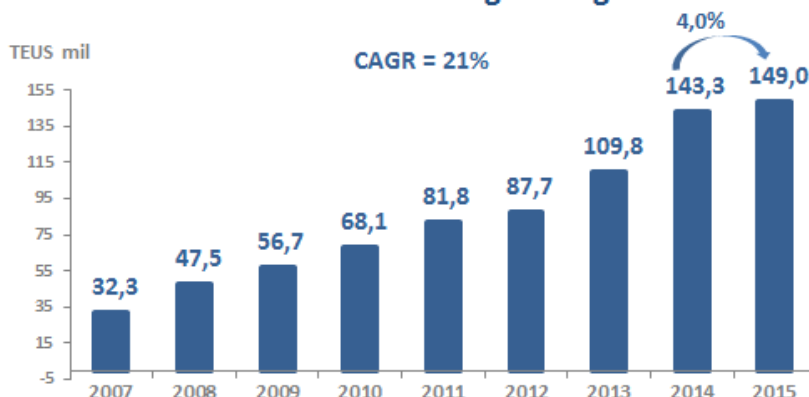
Log-In Tambaqui ➔ 98%

Construção Naval

Lançamento ao Mar do Casco 506 – 09/dez/2015

Recebimento do Casco 510 – 05/jan/2016

Volumes de Cabotagem Log-In



Ambiente de Negócios

Ao longo de 2015, agravaram-se as incertezas econômicas e políticas que vinham desde o ano anterior, quando a produção industrial havia encolhido 3,2%, o que acarretou a queda da confiança dos consumidores e empresários na economia do país. A produção da indústria brasileira teve uma queda de 8,3% em 2015 frente à produção de 2014. Foi o pior desempenho da atual série histórica da pesquisa do IBGE, iniciada em 2003. A retração teve um caráter amplo, verificado na queda em 25 dos 26 setores pesquisados e em 78% dos produtos avaliados pelo instituto.

A persistente retração da economia ao longo de 2015 levou relevantes produtores de setores como eletroeletrônicos, construção civil e químico e petroquímico, a reduzir sua produção e, conseqüentemente, a embarcar menores volumes na cabotagem. Mesmo diante deste cenário, a Log-In manteve a trajetória de crescimento, através da conversão de volumes de novos clientes trazidos do modal rodoviário, e soluções logísticas a nossos clientes que viabilizaram um impulso extra às necessidades de reduzir custos de entrega e criaram uma oportunidade para acelerarmos a disseminação da intermodalidade através da cabotagem.

A Log-In, através da oferta de cabotagem com ponta rodoviária, incentiva e viabiliza a integração racional dos diferentes modais, de forma que cada prestador logístico desempenhe o serviço no qual é mais eficiente, contribuindo para que a matriz de transporte, que hoje é muito concentrada no modal rodoviário, se torne mais eficiente e sustentável. É notório que as empresas que possuem um nível mais avançado de planejamento logístico optam pela cabotagem em busca de menores custos, melhores índices de segurança, maior integridade das cargas e menor emissão de poluentes.

Em relação à estratégia da companhia, o serviço de *feeder* (cargas de importação e exportação entre portos brasileiros) cumpre função importante, à medida que exploramos seu potencial para incrementar de forma relevante a taxa de ocupação dos navios, com volumes complementares aos da cabotagem, viabilizando também a criação de novos serviços exclusivos (*shuttle feeder service*). O *feeder* tem apresentado um crescimento expressivo e constante, em especial a partir da resolução normativa emitida pela ANTAQ (Agência Nacional de Transportes Aquaviários) ao final do 1T15, que estabeleceu novos procedimentos para o afretamento de embarcações na cabotagem. A resolução corrige distorções identificadas no mercado, definindo condições criteriosas para afretamento de embarcações estrangeiras, estimulando as empresas que investem no setor, comprometidas com o seu desenvolvimento de longo prazo, e restringindo as empresas que não possuem ativos próprios (embarcações) no Brasil e operavam exclusivamente através de documentos (“venda de bandeira”).

A política externa da Argentina afetou negativamente o desempenho no Mercosul nos últimos anos. As operações foram negativamente afetadas pelas restrições na pauta de importações impostas pelo governo Cristina Kirchner na Argentina, que hoje caminha para uma maior abertura aos importados, após a eleição do presidente Mauricio Macri.

Em relação ao segmento portuário, com o impacto da recessão da economia brasileira e a desvalorização cambial, o TVV foi afetado pelo enfraquecimento do comércio exterior. No Brasil como um todo, as importações caíram 24,3%, e as exportações 14,1% em relação a 2014, conforme dados do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. Adicionalmente, a redução do ritmo de obras de infraestrutura no Brasil, também impactaram as importações de máquinas e equipamentos, importante segmento de atuação do TVV.

Nossas operações no 4T15, especificamente, foram marcadas por dificuldades resultantes de adversidades climáticas (tempestades, alagamentos, enchentes e nevoeiros) na região sul do Brasil, que afetaram também o sudeste, nos meses de outubro e novembro gerando impactos negativos nos volumes na navegação costeira (contêineres) e acréscimos aos custos operacionais. Os terminais portuários em Santa Catarina e Rio Grande do Sul ficaram vários dias sem possibilidades de operação e as vias de acesso rodoviário ficaram inacessíveis. Dessa forma, os clientes precisaram utilizar emergencialmente o modal rodoviário para escoar seus produtos, em detrimento da Cabotagem. Ainda, em decorrência da redução da velocidade da demanda, a partir da primeira semana de dezembro de 2015, várias indústrias anteciparam as férias coletivas, principalmente em Manaus/AM, que normalmente ocorrem uma semana antes do Natal, para ajuste de estoques.

No ano de 2015, a Log-In superou importantes marcos no projeto de construção da sua frota própria de navios *taylor made*. No dia 9 de dezembro de 2015, foi lançado ao mar o quinto navio (Log-In Jequitibá) de sete que foram encomendados, o Log-In Jequitibá é o terceiro navio porta-contêiner a ser lançado. No mesmo dia, o navio graneleiro Log-In Tucunaré foi liberado para provas de mar. A Log-In já possui em sua frota de navios *taylor made*, os porta-contêineres Log-In Jacarandá e Log-In Jatobá, que operam desde maio e dezembro de 2011, respectivamente, e o graneleiro Log-In Tambaqui, em operação desde fevereiro de 2013. Posteriormente, em 14 de fevereiro de 2016, o graneleiro Log-In Tucunaré seguiu rumo à região norte para se unir ao navio Log-In Tambaqui e substituir duas embarcações afretadas no transporte do minério de bauxita para atender contrato de 25 anos com a Alunorte.

No cenário desafiador desenhado para as empresas que realizam negócios no Brasil, a Log-In mostrou capacidade de ajustar-se ao ambiente adverso, aproveitando as oportunidades e usando sua flexibilidade para adequar as operações ao ritmo da economia, sempre com foco no resultado e no compromisso com a qualidade dos nossos serviços. As iniciativas, principalmente

nos âmbitos operacional, comercial e financeiro, garantiram resiliência no cenário adverso e evidenciaram que a companhia tem plenas condições para superar os desafios e obter grandes resultados através da gestão ativa dos seus negócios.

Cenário para 2016

Entendemos que o cenário macroeconômico segue desafiador em 2016. O crescimento do desemprego, os baixos índices de confiança, os recentes cortes do rating soberano e a consequente perda do grau de investimento indicam que a sociedade e as agências internacionais de risco concordam quanto às dificuldades para a recuperação da economia brasileira no curto prazo. O ambiente político tenso tem tirado o foco da agenda legislativa e postergado a instauração de medidas voltadas para equacionar a questão fiscal, que poderiam criar condições para a recuperação da confiança, gerar a retomada do investimento e do crescimento.

No contexto de recessão econômica, a Log-In segue focada em ampliar sua base de clientes na cabotagem, em busca de empresas que estão revisando sua estrutura de custos logísticos. Entendemos que em um cenário de maior estabilidade, os novos volumes convertidos do modal rodoviário, em meio à crise, se somarão aos embarques de clientes que diminuiram a produção recentemente, devido ao acúmulo de estoques, mas que já possuem a intermodalidade incorporada ao seu planejamento logístico e podem levar o serviço de cabotagem para um novo patamar.

O preço internacional do petróleo, referencial para o preço do bunker combustível, segue em baixos patamares históricos e deve continuar sendo um incentivo para a navegação em 2016, já o preço do óleo diesel e a rigidez regulatória do transporte rodoviário seguem pressionando os custos deste modal.

No caso do Mercosul, as restrições na pauta de importações impostas pelo governo anterior que prejudicaram o comércio entre Brasil e Argentina nos últimos anos, após a eleição do presidente Mauricio Macri, há sinais de uma política comercial mais aberta, e a expectativa de uma potencial melhora neste segmento e no serviço de transporte de veículos entre os países.

A inflação resistente e a forte redução do volume de investimentos ampliaram o desemprego e indicam a possibilidade de haver um aprofundamento da crise, antes que se inicie uma recuperação, portanto, não visualizamos uma sinalização de que o Real caminhe para um movimento alicerçado de valorização em relação ao Dólar Americano no curto prazo. Neste cenário, apesar de a variação cambial dos financiamentos afetarem os resultados econômicos, seguiremos obtendo uma geração de saldo positivo em moeda estrangeira, dado que os embolsos dos serviços de Granel, *Feeder*, Mercosul e transporte de veículos tendem a seguir superiores aos desembolsos.

Em 2016, estamos ampliando nossos estudos para redesenho dos serviços na Navegação Costeira (Contêiner) com vistas a reduzir custos fixos, avaliando otimizações do número de navios, especialmente os afretados. Paralelamente, estamos avaliando a rentabilidade de cada uma das escalas portuárias, onde poderemos reduzir operações em portos com custos não compatíveis com a geração de cargas. Estes movimentos integrados também podem possibilitar a redução de custo com bunker, além da otimização de gastos administrativos e de suporte às operações.

Volumes

Navegação Costeira

Contêineres

- Durante o ano de 2015 o volume na **Navegação Contêineres** manteve o crescimento de dois dígitos, com suporte no crescimento do *feeder* e da Cabotagem. No 4T15 transportou 87,8 mil TEUS (Cabotagem, Mercosul e *Feeder*), um crescimento de 12,8% em relação ao mesmo período do ano anterior. O indicador de produção TEUxMilha foi de 124,7 milhões no 4T15, 2,0% inferior ao 4T14.

TEUS mil	4T15	4T14	4T15 vs. 4T14	2015	2014	2015 vs. 2014
<i>Cabotagem</i>	37,2	44,2	-15,8%	149,0	143,3	4,0%
<i>Mercosul</i>	6,7	6,8	-0,9%	25,5	26,2	-2,8%
<i>Feeder</i>	43,8	26,8	63,3%	155,0	102,6	51,1%
TOTAL	87,8	77,8	12,8%	329,5	272,1	21,1%
TEUxMilha milhões	124,7	127,3	-2,0%	476,4	419,0	13,7%

Os volumes da **Cabotagem** totalizaram 37,2 mil TEUS um decréscimo de 15,8% no 4T15/4T14. A redução do volume nesta comparação ocorre após seguidos períodos de crescimento resiliente. Abaixo destacamos os principais fatores que provocaram inédita queda dos volumes da Cabotagem:

- Adversidades climáticas (tempestades, enchentes e nevoeiros) nas regiões Sul e Sudeste nos meses de outubro e novembro provocaram impactos negativos nos volumes de Cabotagem e acréscimos aos custos operacionais. Os terminais portuários em Santa Catarina e Rio Grande do Sul ficaram dias sem operações e com vias de acesso rodoviário inacessíveis.
- Nossos clientes, principalmente dos setores de eletroeletrônicos, da construção civil e de químicos e petroquímicos reduziram os volumes embarcados, motivados pela desaceleração da produção, frente a menor demanda por seus produtos.
- A partir do início de dezembro de 2015 várias indústrias realizaram antecipação das férias coletivas, que normalmente ocorrem uma semana antes do Natal, para ajuste de estoques, reduzindo fortemente a demanda para transporte via cabotagem.

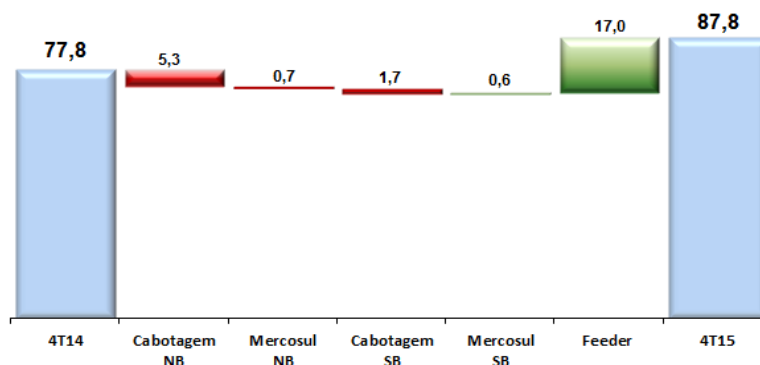
Os volumes no **Mercosul** ficaram praticamente estáveis no 4T15, em relação ao mesmo período do ano anterior, movimentando 6,7 mil TEUS, um volume -0,9% inferior. Verificamos uma queda mais suave nos volumes no Mercosul no 4T15/4T14, após seguidos períodos de forte retração. Cabe salientar que os volumes do Mercosul também sofreram impacto negativo devido as condições climáticas nas regiões Sul e Sudeste nos meses de outubro a dezembro de 2015.

Feeder - a ANTAQ (Agência Nacional de Transportes Aquaviários) emitiu ao final do 1T15 resolução normativa estabelecendo novos procedimentos para o afretamento de embarcações na cabotagem, incluindo as cargas de importação e exportação entre portos brasileiros (*feeder*). Esta resolução corrige distorções identificadas no mercado, definindo condições criteriosas para afretamento de embarcações estrangeiras, estimulando as empresas que investem no setor comprometidas com o seu desenvolvimento de longo prazo, e restringindo as empresas que não possuem ativos próprios (embarcações) no Brasil e operavam exclusivamente através de documentos (“venda de bandeira”).

- Essa importante evolução normativa aliada ao aumento do porte dos navios de longo curso com cargas de importação e exportação que passaram a escalar determinados portos no Brasil (hub ports), compõe um significativo vetor para o aumento de volumes *feeder* na costa brasileira, o que beneficia a Log-In, player sem restrições em atender a quaisquer armadores internacionais de longo curso que tenham a necessidade de distribuir as cargas de importação ou capturar cargas de exportações para os diversos portos brasileiros.
- Nesta modalidade de transporte a Log-In atingiu o volume de 43,8 mil TEUS no 4T15, representando crescimento de 63,3% no 4T15/4T14. O aumento contínuo e expressivo é viabilizado pela versatilidade dos serviços que atendem aos diversos portos brasileiros com frequência e qualidade.
- Foi iniciado em outubro de 2015, um novo contrato de prestação de serviços de *feeder*, de volumes garantidos, com um importante armador de atuação global no Serviço Atlântico Sul (SAS), entre os portos do Mercosul e os portos das regiões Sul e Sudeste. Novos contratos de *feeder* estão sendo estruturados e ao longo de 2016 poderão prover suporte nas taxas de ocupação dos serviços de navegação costeira (contêiner).

A Log-In monitora constantemente as performances dos serviços e dispõe de flexibilidade operacional para, eventualmente, realocar navios ou reavaliar rotas, de forma a otimizar as operações. Levando em consideração o cenário adverso econômico, agravado pelas férias coletivas antecipadas pelas indústrias em Manaus - AM, suspendemos temporariamente no mês de dezembro/2015, o SCN Express (Serviço Costa Norte Express) com a realocação dos navios: Log-In Pantanal (do SCN para o SAS), Log-In Jacarandá (do SAS para o SAM, atuando em conjunto neste serviço com o Log-In Jatobá). O Log-In Amazônia, que também estava no SCN, foi retirado da operação para adequação da oferta ao volume do período.

Volumes da Navegação Contêineres (TEUS mil)



Granel

O volume de bauxita movimentada para a Alunorte no 4T15 totalizou 1.229,6 mil toneladas, volume 15,0% superior ao verificado no 4T14, mediante programação operacional do cliente para o período.

Navios – Capacidade e disponibilidade

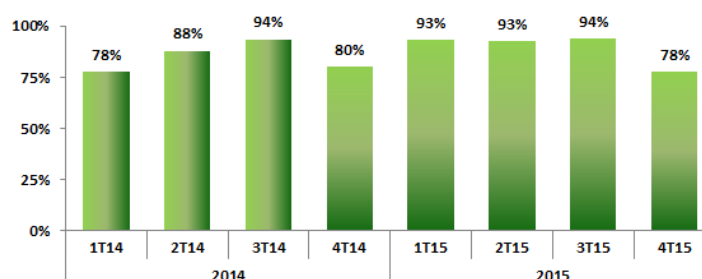
A Log-In segue com elevada taxa de disponibilidade operacional dos navios em mais um trimestre consecutivo. O quadro apresenta os navios relacionados aos serviços que ficaram alocados a maior parte do tempo durante o 4T15.

Navio	Capacidade Nominal	Serviço	Disponibilidade Operacional 4T15
Jatobá	2800 TEUS	SAM	100%
Jacarandá	2800 TEUS		100%
Frisia Kiel	2500 TEUS	SAS	100%
Frisia Wismar	2500 TEUS		100%
Aldebaran	2800 TEUS		100%
Pantanal	1700 TEUS	SCN	98%
Amazônia	1700 TEUS		100%
RR Europa	2400 TEUS	Feeder	100%
Tambaqui	80 mil t	Granel	98%

Aderência das Escalas Portuárias

O índice de aderência das escalas portuárias foi prejudicado pelas más condições climáticas nas regiões Sul e Sudeste ao longo do trimestre. Foi registrado um índice de 78% no 4T15. Não computamos escalas do SCN (Costa Norte Express) no 4T15, o que agravaria ainda mais o indicador, pois o serviço foi muito afetado pelas condições climáticas e ainda suspenso no mês de dez/15. No gráfico abaixo, podemos verificar a evolução trimestre a trimestre do indicador.

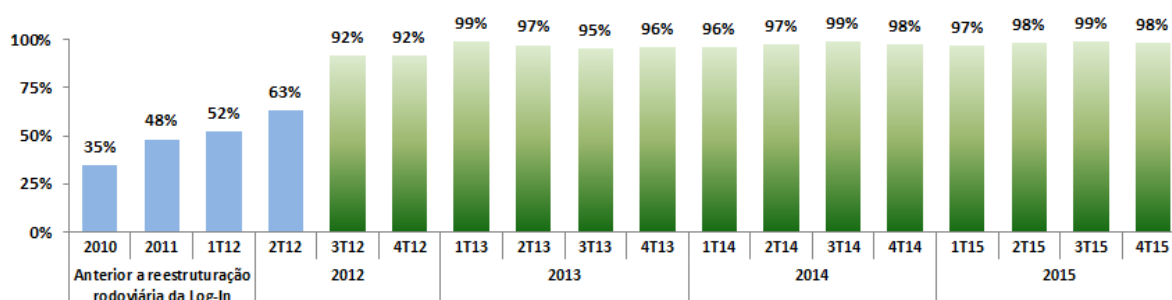
Aderência das Escalas Portuárias
(% de atracções realizadas na janela programada)



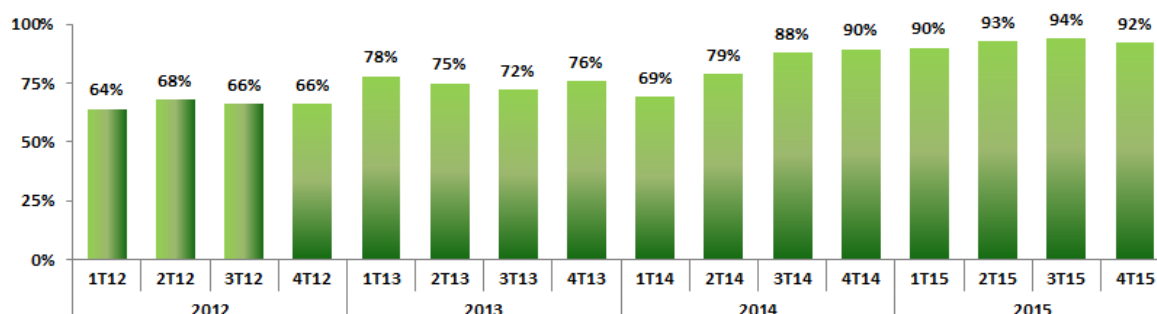
Aderência das Coletas e Entregas

O índice de desempenho na aderência diária das coletas e entregas rodoviárias da Log-In atingiu 98% no 4T15. Caímos para 92% de aderência no índice de pontualidade, basicamente devido os reflexos dos problemas climáticos na região Sul. Este patamar de eficiência é um dos pilares de sustentação da estratégia da Companhia, que visa evoluir continuamente a qualidade e a competitividade do serviço de cabotagem, elevando a eficiência operacional e destacando-se como a empresa de navegação costeira com os melhores serviços prestados e indicadores superiores de aderência rodoviária.

Aderência Rodoviária nas Coletas e Entregas (% de coletas e entregas realizadas no dia programado)



Pontualidade Rodoviária nas Coletas e Entregas (% de coletas e entregas realizadas na hora programada)



TVV – Terminal de Vila Velha

Contêineres

No **TVV (Terminal de Vila Velha)**, o volume total de **Contêineres** movimentados no 4T15 foi de 49,4 mil TEUS, 16,6% inferior ao registrado no mesmo período do ano anterior. A movimentação de contêineres cheios totalizou 32,9 mil TEUS, um volume 13,8% menor no 4T15/4T14. Em relação à movimentação de contêineres cheios na importação, houve redução de 23,7%. A movimentação de contêineres cheios nas exportações apresentou queda de 4,9% na comparação 4T15/4T14. As quedas de volumes na importação e exportação refletem o enfraquecimento do comércio exterior brasileiro, especialmente de bens e mercadorias de maior valor agregado.

TVV Terminal de Vila Velha		4T15	4T14	4T15 vs. 4T14	2015	2014	2015 vs. 2014
Movimentação de Contêineres		49,4	59,3	-16,6%	221,0	237,0	-6,7%
Cheios	TEUS mil	32,9	38,2	-13,8%	147,2	150,3	-2,1%
Vazios		16,5	21,0	-21,5%	73,8	86,7	-14,8%
Movimentação de Contêineres		38,8	47,0	-17,4%	176,7	183,2	-3,6%
Cheios	BOX mil	26,6	30,4	-12,4%	118,4	117,3	1,0%
Vazios		12,1	16,6	-26,7%	58,3	66,0	-11,7%

Cargas Gerais

Na movimentação de Cargas Gerais no 4T15/4T14, houve redução no volume de Cargas de Projetos (-30,3%), basicamente devido à retração do mercado nacional e do ritmo de obras de infraestrutura que impactam as importações de máquinas e equipamentos. A movimentação de Veículos e os volumes de Produtos Siderúrgicos cresceram 11,6% e 192,7%, respectivamente, enquanto o volume de Granito apresentou queda de 36,6% frente ao mesmo período do ano anterior.

TVV Terminal de Vila Velha		4T15	4T14	4T15 vs. 4T14	2015	2014	2015 vs. 2014
Cargas Gerais		95,7	127,3	-24,8%	337,9	547,0	-38,2%
Cargas de Projetos		6,7	9,7	-30,3%	21,8	52,5	-58,5%
Granito	mil toneladas	68,9	108,7	-36,6%	241,9	432,7	-44,1%
Veículos		3,7	3,3	11,6%	21,3	36,4	-41,5%
Produtos Siderúrgicos		16,4	5,6	192,7%	52,9	25,3	108,8%

Resultado

EBITDA¹

Consolidado

O **EBITDA consolidado** da Log-In atingiu R\$ 13,3 milhões no 4T15. A margem EBITDA consolidada do trimestre foi de 5,0%. As condições climáticas adversas nas regiões Sul e Sudeste do Brasil nos meses de outubro e novembro de 2015 provocaram intensa queda de resultados da Navegação de Contêineres, devido aos menores volumes na Cabotagem e no Mercosul e ao aumento de custos operacionais (contingências rodoviárias, rolagem de cargas e escalas portuárias extras). Destaque importante, também para o efeito do menor reconhecimento de AFRMM, resultado da situação pontual do vencimento das autorizações de afretamento por direito de tonelagem (36 meses), pelo atraso nas obras de construção naval realizadas no Estaleiro Ilha S.A. (EISA), que nos limitou na tomada de créditos de AFRMM, e em complemento registramos a despesa não recorrente (R\$ 4,9 milhões) com provisões para perdas referentes a resgates de depósitos judiciais. No 4T15, o Departamento da Marinha Mercante indeferiu processos de ressarcimento de AFRMM de períodos em que a Log-In realizou afretamentos de embarcações com prazo inferior a cento e oitenta dias em substituição às embarcações em construção. No 4T15, a Cia incorreu em dispêndios de R\$ 1,2 milhão nas linhas de "G&A e Outras", decorrente de serviços especializados de escritórios de advocacia, assessores financeiros e consultores com as iniciativas de avaliação de alternativas estratégicas para o desenvolvimento dos negócios e eventual reestruturação de seu endividamento.

Indicadores R\$ milhões	4T15	4T14	4T15 vs 4T14	2015	2014	2015 vs 2014
Navegação Costeira	19,0	44,6	-57,4%	116,1	141,5	-17,9%
Operacional (ex AFRMM)	16,8	23,3	-27,8%	80,9	49,8	62,5%
AFRMM	2,2	21,4	-89,7%	35,2	91,6	-61,6%
TVV	6,3	15,3	-59,1%	48,9	81,8	-40,2%
Terminais Intermodais	1,3	2,0	-32,8%	8,7	8,0	9,5%
Outras Receitas/Despesas	(3,5)	(4,2)	-17,1%	(1,5)	(11,9)	-87,4%
G&A - Despesas Gerais e Administrativas	(9,8)	(9,7)	1,8%	(36,4)	(32,1)	13,5%
EBITDA	13,3	48,1	-72,3%	135,9	187,2	-27,4%
Margem %	5,0%	17,4%	-12,4 p.p.	12,8%	19,2%	-6,3 p.p.
EBITDA (ex AFRMM)	11,1	26,7	-58,5%	100,7	95,5	5,4%
Margem (ex AFRMM) %	4,2%	10,5%	-6,3 p.p.	9,8%	10,8%	-1,0 p.p.

¹ 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 nº 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.

O **EBITDA Operacional (ex-AFRMM)** da Navegação Costeira cresceu 62,5% em relação ao ano de 2014. O forte crescimento ocorreu, principalmente, devido aos maiores volumes com *feeder* e à receita da operação de Granel. O fato de estas operações terem suas receitas em Dólar contribuiu para impulsionar os ganhos. A queda (27,8%) no 4T15/4T14, é explicada, em grande parte, pelas condições climáticas adversas nas regiões Sul e Sudeste do Brasil no 4T15, que provocaram intensa queda no resultado da navegação costeira (contêiner), que teve menores volumes na Cabotagem e Mercosul, além do aumento de custos operacionais (contingências rodoviárias, rolagem de cargas e escalas portuárias extras).

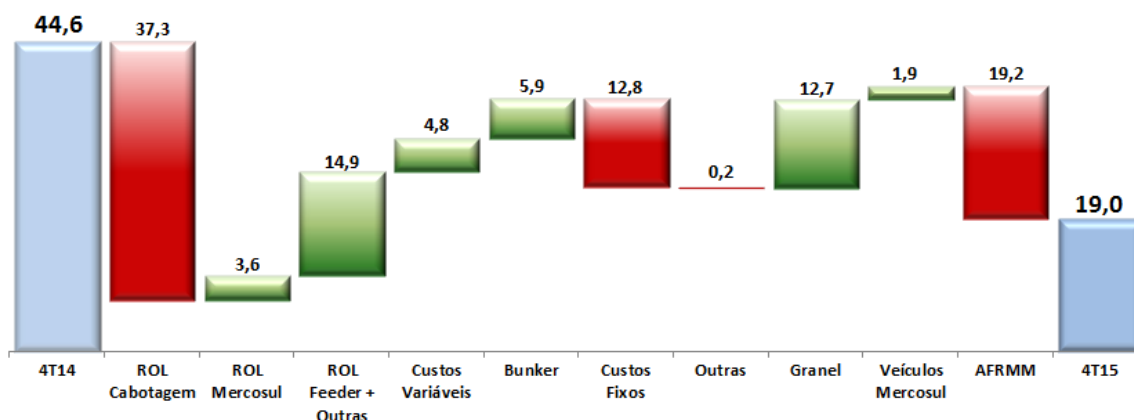
Reconciliação EBITDA R\$ milhões	4T15	4T14	2015	2014
Lucro (prejuízo) líquido	-39,5	-64,4	-375,3	-84,2
IR/CSLL	-2,8	9,5	31,7	45,4
Resultado financeiro líquido	34,9	86,8	409,6	161,5
Depreciação e Amortização	20,7	16,2	69,8	64,5
EBITDA	13,3	48,1	135,9	187,2

Navegação Costeira

O EBITDA da **Navegação Costeira** no 4T15 foi de R\$ 19,0 milhões, 57,4% inferior ao 4T14.

- O **SAS, SAM e SCN**, apresentaram queda do EBITDA em relação ao 4T14. As receitas dos serviços reduziram em função de adversidades climáticas nas regiões Sul e Sudeste do Brasil, menor atividade econômica no período e antecipação de férias coletivas nos polos de produção de eletro-eletrônicos. Em dezembro/2015, suspendemos o SCN Express (Serviço Costa Norte Express) e realocamos os navios para ajustes da oferta de capacidade à demanda de transportes, com vistas a mitigar os efeitos negativos do período no resultado operacional.
- O **Shuttle Feeder Service** manteve o patamar da relação de receitas e custos em comparação ao 4T14.
- No serviço de **Granel**, o EBITDA foi superior ao 4T14, pelo fato de as receitas serem indexadas ao Dólar Americano. Cabe destacar também o excelente desempenho operacional do navio Log-In Tambaqui, que opera com baixo custo e ótimo consumo de *bunker*.
- O faturamento de **transporte de veículos** entre Brasil e Argentina, utilizando-se do afretamento de navios *Roll-on Roll-off*, atingiu R\$ 28,1 milhões (R\$ 26,9 milhões no 4T14), com margem líquida de 5,4% (0,0% no 4T14). Esse é um projeto embrionário, a partir do qual, a Log-In pretende introduzir a cabotagem de veículos no Brasil.
- O **AFRMM** totalizou R\$ 2,2 milhões no 4T15, R\$ 19,2 milhões inferior aos R\$ 21,4 milhões no 4T14. O principal ofensor no trimestre para o menor reconhecimento de AFRMM foram indeferimentos extemporâneos (ref. anos anteriores) de processos de ressarcimento de AFRMM pelo Departamento da Marinha Mercante, decorrentes de períodos em que a Log-In realizou afretamentos de embarcações com prazo inferior a cento e oitenta dias em substituição às embarcações em construção. Adicionalmente, por atrasos na evolução das obras realizadas no Estaleiro EISA, tal como nos últimos trimestres, 3 navios afretados não estão gerando AFRMM, pois conforme a legislação prevê, apenas os navios afretados em direito de tonelagem permitem a geração de AFRMM e os 3 navios afretados na operação de contêiner estão operando com autorização da ANTAQ em "Interesse Público". Com a entrada em operação do navio Log-In Tucunará (510), substituindo dois navios afretados no 1T16 teremos incremento de AFRMM gerado no negócio de granel.

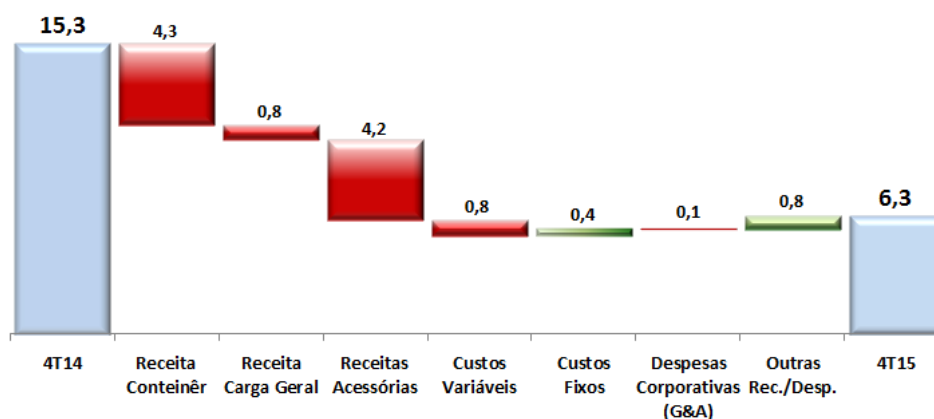
EBITDA Navegação Costeira (R\$ milhões)



TVV – Terminal de Vila Velha

O EBITDA do TVV no 4T15 totalizou R\$ 6,3 milhões (-59,1% 4T15/4T14) contra R\$ 15,3 milhões no 4T14. A queda comparativa do EBITDA é explicada, basicamente, pela menor movimentação de contêineres na importação e redução da armazenagem de carga geral, como cargas de projetos, cujos volumes são, em geral, muito correlacionados ao nível de atividade econômica do país.

EBITDA TVV (R\$ milhões)



Terminais Intermodais

Os Terminais Intermodais possuem como ativos o TERCAM (Terminal Multimodal de Camaçari), o TSFS (Terminal de São Francisco do Sul), o Terminal do Guarujá e o Terminal de Paulínia. No 4T15, o EBITDA dos Terminais Intermodais foi de R\$ 1,3 milhão, inferior aos R\$ 2,0 milhões apresentados no 4T14, refletindo o menor volume de negócios no período, basicamente em função da queda de atividade econômica no Brasil.

Outras Receitas/Despesas

Outras Receitas/Despesas apresentaram um saldo de despesas de R\$ 3,5 milhões no 4T15 contra saldo de despesas de R\$ 4,2 milhões no 4T14. Também no 4T15 a CIA incorreu em dispêndios de R\$ 750 mil decorrente de despesas com serviços especializados de escritórios de advocacia, assessores financeiros e consultores nas iniciativas de avaliação de alternativas estratégicas para o desenvolvimento dos negócios e eventual reestruturação de seu endividamento.

G&A – Despesas Gerais e Administrativas Corporativas

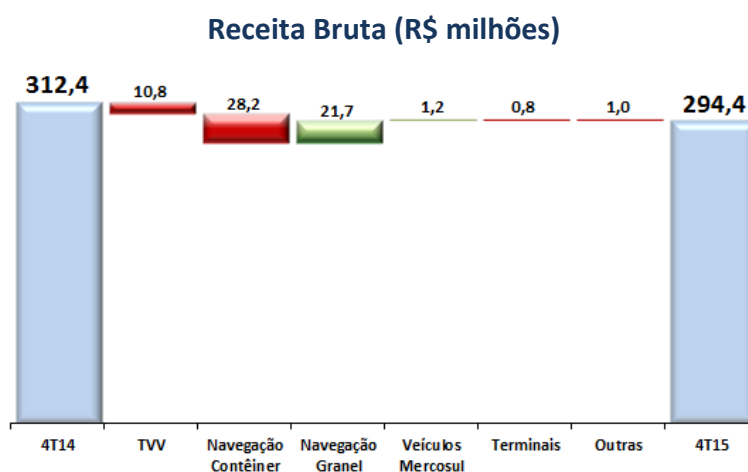
No 4T15, foram registrados R\$ 9,8 milhões no G&A Corporativo, praticamente em linha com as despesas de R\$ 9,7 milhões verificadas no mesmo período do ano anterior. Também no 4T15 a CIA incorreu em dispêndios de R\$ 400 mil decorrente de despesas com serviços especializados de escritórios de advocacia, assessores financeiros e consultores nas iniciativas de avaliação de alternativas estratégicas para o desenvolvimento dos negócios e eventual reestruturação de seu endividamento.

Demonstração de Resultados - Consolidada (R\$ milhões)

DEMONSTRAÇÃO DO RESULTADO Em milhões de reais	4T15	4T14	4T15 vs. 4T14	2015	2014	2015 vs. 2014
Receita Bruta	294,4	312,4	-5,8%	1.175,8	1.096,5	7,2%
Impostos	(28,7)	(36,5)	-21,5%	(121,4)	(122,2)	-0,7%
Receita Líquida	265,8	275,9	-3,7%	1.054,4	974,3	8,2%
Custos	(232,7)	(228,7)	1,7%	(902,3)	(846,2)	6,6%
Depreciação - Custos	(17,4)	(13,3)	30,5%	(57,6)	(52,6)	9,5%
Lucro Bruto	15,6	33,8	-53,8%	94,6	75,5	25,2%
Receitas (Despesas) Operacionais	(23,1)	(2,0)	1077,9%	(28,5)	47,2	n.a.
Administrativas e comerciais	(14,3)	(15,3)	-6,2%	(53,4)	(48,0)	11,2%
Reversões (Provisões) para riscos trabalhistas, cíveis e fiscais	(0,8)	(3,7)	-78,2%	0,8	(0,0)	n.a.
AFRMM	2,2	21,4	-89,7%	35,2	91,6	-61,6%
Outras	(6,8)	(1,5)	360,4%	1,1	15,5	-93,0%
Depreciação - Despesas	(3,3)	(2,9)	15,0%	(12,3)	(11,9)	2,7%
Lucro Operacional Antes do Resultado Financeiro Líquido	(7,4)	31,9	n.a.	66,0	122,7	-46,2%
Resultado Financeiro	(34,9)	(86,8)	-59,7%	(409,6)	(161,5)	153,6%
Receita Financeira	7,0	16,1	-56,6%	174,1	46,5	274,2%
Despesa Financeira	(53,3)	(44,0)	21,1%	(193,2)	(120,5)	60,3%
Variação Cambial	94,9	(48,7)	n.a.	(267,6)	(54,0)	395,9%
Variação Cambial - CPC 20	(83,5)	(10,2)	715,8%	(122,9)	(33,6)	266,0%
Lucro antes do IR/CSLL	(42,4)	(54,9)	-22,8%	(343,6)	(38,8)	784,9%
IR / CSLL	2,8	(9,5)	n.a.	(31,7)	(45,4)	-30,1%
Lucro (Prejuízo) Líquido	(39,5)	(64,4)	-38,6%	(375,3)	(84,2)	345,8%

Receita Bruta

No 4T15, a Receita Bruta totalizou R\$ 294,4 milhões, valor 5,8% inferior ao registrado no 4T14, quando atingiu R\$ 312,4 milhões. O decréscimo do faturamento no 4T15/4T14 é explicado, principalmente, pela menor receita de Navegação Contêineres (14,4%) e do TVV (24,3%), parcialmente compensado pela maior receita do Granel (58,3%).



Custos

Os custos totalizaram R\$ 250,1 milhões no 4T15, 3,3% superior ao mesmo período do ano anterior. Os custos com afretamento de navios foram 13,2% maiores na comparação 4T15/4T14. Nessa linha, os custos totalizaram R\$ 60,9 milhões, sendo R\$ 26,6 milhões referentes aos navios *Roll-on Roll-off*, contratados para o transporte de veículos no Mercosul. Os Serviços contratados, (R\$ 101,4 milhões) foram 5,3% inferiores ao 4T14, como resultado das iniciativas de redução de custos na cabotagem para adequação da operação ao volume do período. Os custos de óleos combustíveis e gases montaram um valor de R\$ 21,5 milhões, 21,9% inferior ao 4T14. A redução desse custo decorre principalmente da queda dos preços do *bunker* e do menor consumo dos navios.

Custos - R\$ milhões	4T15	4T14	4T15 vs. 4T14	2015	2014	2015 vs. 2014
Pessoal, encargos e benefícios	25,8	20,3	27,1%	97,4	84,7	15,0%
Material	3,1	2,4	26,4%	12,6	11,2	12,2%
Óleo combustível e gases	21,5	27,6	-21,9%	91,3	117,4	-22,2%
Afretamento, locações e arrendamento	60,9	53,8	13,2%	243,8	195,4	24,7%
Serviços contratados	101,4	107,1	-5,3%	406,2	388,4	4,6%
Depreciação e amortização	17,4	13,3	30,9%	57,6	43,3	32,9%
Outros	20,0	17,5	14,0%	51,0	58,3	-12,6%
TOTAL	250,1	242,1	3,3%	959,9	898,8	6,8%

Lucro Bruto

O Lucro Bruto atingiu R\$ 15,6 milhões no 4T15, R\$ 18,2 milhões inferior ao mesmo período do ano anterior, basicamente, devido às severas condições climáticas que prejudicaram a cabotagem e o resultado mais fraco no TVV.

Receitas (Despesas) Operacionais

No 4T15, as Receitas (Despesas) Operacionais totalizaram uma despesa de R\$ 23,1 milhões, frente a uma despesa de R\$ 2,0 milhões registrada no 4T14. A variação é explicada, basicamente, pela redução da receita com AFRMM, que foi R\$ 19,2 milhões inferior ao montante verificado no 4T14.

Receitas (Despesas) Operacionais - R\$ milhões	4T15	4T14	4T15 vs. 4T14	2015	2014	2015 vs. 2014
Administrativas e Comerciais						
Pessoal, encargos sociais e benefícios	(10,1)	(8,8)	13,9%	(37,7)	(31,4)	20,0%
Depreciação e amortização	(3,4)	(2,9)	14,0%	(12,3)	(11,9)	2,8%
Reversão (constituição) da PCLD	0,1	(2,3)	n.a.	(0,6)	(4,7)	-87,3%
Locações, consultoria, serviços públicos e MKT	(2,3)	(2,2)	2,9%	(9,0)	(8,3)	8,7%
Serviços contratados e outros	(1,1)	1,5	n.a.	(3,4)	0,3	n.a.
Materiais de consumo	(0,2)	(0,1)	341,8%	(0,4)	(0,2)	143,5%
Provisões para despesas administrativas	(0,7)	(3,2)	-78,3%	(2,2)	(3,6)	-40,0%
	(17,6)	(18,2)	-2,8%	(65,6)	(59,9)	9,5%
Reversão (constituição) de provisões para contingências	(0,8)	(3,7)	-78,2%	0,8	(0,0)	n.a.
Receita com subvenção-AFRMM aplicados	2,2	21,4	-89,7%	35,2	91,6	-61,6%
Outras receitas (despesas), líquido	(6,9)	(1,3)	425,9%	1,1	15,6	-93,1%
Perdas de recebíveis não cobráveis	0,1	-	n.a.	-	-	n.a.
Perda com alienação de participação societária e outras	-	(0,2)	-100,0%	-	(0,2)	-100,0%
TOTAL	(23,1)	(2,0)	1077,9%	(28,5)	47,2	n.a.

Resultado Financeiro

O Resultado Financeiro totalizou despesas de R\$ 34,9 milhões no 4T15, composto por: receitas financeiras de R\$ 7,0 milhões, despesas financeiras de R\$ 53,3 milhões e variações monetárias e cambiais que montaram um saldo positivo de R\$ 11,4 milhões.

As receitas financeiras são compostas por R\$ 6,0 milhões referentes a ganhos de operações de swap incidentes sobre financiamentos de capital de giro, R\$ 0,4 milhão de rendimentos de aplicações financeiras e R\$ 0,6 milhão de outras receitas.

As despesas financeiras são compostas por R\$ 7,1 milhões referentes a financiamentos de embarcações junto ao FMM/BNDES, R\$ 9,8 com operações de capital de giro e investimentos correntes, R\$ 6,5 milhões com operações de *hedge* de *bunker* em 31/12/2015, R\$ 25,0 milhões de operações de swap cambial incidentes sobre financiamentos de capital de giro e R\$ 5,0 milhões de outras despesas.

Resultado Financeiro - R\$ milhões	4T15	4T14	2015	2014
Receitas Financeiras				
Aplicações Financeiras	0,4	0,5	1,7	4,0
Ganhos com operações de Swap	6,0	15,1	171,1	40,2
Outras	0,6	0,5	1,3	2,3
	7,0	16,1	174,1	46,5
Variações monetárias e cambiais	(1,1)	3,9	9,0	8,4
	5,9	20,1	183,1	55,0
Despesas Financeiras				
Encargos sobre empréstimos e financiamentos	(16,9)	(16,0)	(64,2)	(58,2)
Operações com derivativos de hedge bunker	(6,5)	(17,7)	(17,0)	(22,6)
Encargos com operações de swap	(25,0)	(7,6)	(95,5)	(31,8)
Outras	(5,0)	(2,7)	(16,5)	(7,9)
	(53,3)	(44,0)	(193,2)	(120,5)
Variações monetárias e cambiais	12,5	(62,8)	(399,6)	(96,0)
	(40,8)	(106,8)	(592,7)	(216,5)
Resultado Financeiro Líquido	(34,9)	(86,8)	(409,6)	(161,5)

Variações Monetárias e Cambiais

As variações monetárias e cambiais apresentaram um efeito líquido positivo de R\$ 11,4 milhões. Este saldo é composto basicamente pelas reversões parciais de despesas de variação cambial no valor de R\$ 13,7 milhões sobre os financiamentos de longo prazo indexados ao Dólar Americano (fechamento em 31/12/2015 = R\$ 3,9048 e 30/09/2015 = R\$ 3,9729) para a construção de embarcações (R\$ 7,8 milhões referente aos navios em operação e de R\$ 5,9 milhões correspondentes aos navios em construção em face do CPC 20), e de reversão parcial de despesas de variação cambial de R\$ 8,2 milhões em operações de swap cambial incidentes sobre financiamentos de capital de giro, parcialmente compensado por perdas líquidas de R\$ 10,5 milhões, referentes a variações cambiais de contas a receber, fornecedores e outros. Cabe ressaltar que parcela substancial do impacto cambial é contábil e não caixa, pois os financiamentos para construção dos navios obtidos junto ao BNDES/FMM têm prazo contratado de amortização de 20 anos.

Importante considerar, que a companhia possui contratos e operações ativas, de longo prazo, com receitas denominadas em Dólar Americano. No 4T15, o faturamento em Dólar totalizou R\$ 137,3 milhões de um total de R\$ 294,4 milhões. As receitas em dólares são oriundas das seguintes operações: *Feeder* (R\$ 22,5 milhões), Mercosul (R\$ 18,8 milhões), Granel (R\$ 59,0 milhões), Veículos Mercosul (R\$ 28,1 milhões) e receitas do TVV (R\$ 9,0 milhões), que correspondem a 47% do faturamento da Companhia.

Conforme detalhado no quadro abaixo, informamos os valores que tem como moeda de origem o Dólar Americano, indicando que embora economicamente nossos resultados sejam fortemente afetados pela variação cambial dos financiamentos para a construção de embarcações, com prazos de vencimento no longo prazo (BNDES/FMM), nossos embolsos e desembolsos em moeda estrangeira (dólares americanos) são favoráveis à Companhia. No 4T15, apuramos uma geração líquida positiva em moeda estrangeira de cerca de R\$ 33,2 milhões.

				R\$ milhões			
		Moeda de Origem		4T15		2015	
Navegação Receitas	US\$	Mercosul		18,8	14%	66,9	13%
		Feeder		22,5	16%	72,2	14%
		Granel		59,0	43%	196,4	39%
		Veículos Mercosul		28,1	20%	117,6	23%
		TOTAL		128,4	93%	453,2	90%
Receitas TVV	US\$	Receitas Acessórias		9,0	7%	48,7	10%
TOTAL				137,3	100%	501,9	100%
				4T15		2015	
Navegação Custos e Despesas	US\$	Combustíveis		21,2	20%	86,5	22%
		Fretamento de navios		49,2	47%	187,1	47%
		Despesas com contêineres		15,6	15%	39,3	10%
		Movimentação de contêineres		3,8	4%	14,3	4%
		Custos portuários		2,7	3%	9,5	2%
		Manutenção, Suprimentos e Seguros		1,7	2%	6,9	2%
				94,3	91%	343,5	86%
Amortizações	US\$	Porta-contêineres		3,4	3%	19,9	5%
		Graneliros		6,5	6%	36,7	9%
		TOTAL		9,8	9%	56,7	14%
TOTAL				104,2	100%	400,1	100%
RESUMO GERAL				4T15		2015	
Embolsos totais com moeda de origem US\$				137,3		501,9	
Dembolsos totais com moeda de origem US\$				104,2		400,1	
Saldo				33,2		101,8	

Resultado Líquido

O prejuízo no 4T15 (R\$ 39,5 milhões) foi menor em relação prejuízo registrado no 4T14 (R\$ 69,4 milhões), principalmente, devido à linha de variações cambiais (receita de R\$ 11,4 milhões no 4T15, contra despesa de R\$ 58,9 milhões no 4T14).

Plano de Investimentos

Do plano de investimentos de R\$ 1,3 bilhão, iniciado em 2007, foram previstos para 2015 desembolsos de R\$ 171,1 milhões, e foram realizados R\$ 154,8 milhões. No 4T15, foram executados R\$ 24,1 milhões nos projetos de investimentos de capital. A maior parte dos investimentos se concentrou na construção dos três navios contêineres, cujos valores no trimestre atingiram R\$ 11,6 milhões, e na aquisição de empilhadeiras *Reach Stacker* para a completa renovação da frota operacional do TVV (R\$ 7,9 milhões).

Investimentos R\$ Milhões	4T15	4T15	VAR %	2015	2015	VAR %
	Real	Plan	Real vs. Plan	Real	Plan	Real vs. Plan
Projeto Bauxiteiro	3,7	16,4	-77,6%	34,1	40,3	-15,5%
Projeto Contêineres	11,6	20,0	-41,9%	85,7	95,6	-10,4%
Scanner TVV	0,6	0,2	217,8%	2,6	2,0	27,9%
Reach Stacker - TVV	7,9	0,0	0,0%	7,9	0,0	0,0%
Outros Projetos - Capital	0,3	0,6	-57,8%	1,9	2,2	-15,7%
Investimentos de Capital	24,1	37,3	-35,5%	132,1	140,2	-5,7%
Adequação Infraestrutura TERCAM	0,0	0,0	n/a	0,1	0,0	0,0%
TI	3,6	3,1	17,2%	13,1	15,5	-15,8%
Navios (continuidade operacional)	0,0	0,6	-100,0%	2,5	5,6	-54,6%
TVV (continuidade operacional)	2,3	0,1	1573,6%	2,2	5,4	-58,5%
Outros Projetos - Corrente	0,0	0,3	-100,0%	4,8	4,5	5,7%
Investimentos Correntes	8,2	4,1	98,3%	22,7	31,0	-26,9%
Total	32,3	41,4	-22,1%	154,8	171,1	-9,6%

No dia 09 de dezembro de 2015, foi lançado ao mar o Log-In Jequitibá, o terceiro navio porta-contêiner. Este navio faz parte da encomenda de sete navios ao Estaleiro Ilha S/A (EISA), sendo que quatro já se encontram em operação: os porta-contêineres Log-In Jacarandá e Log-In Jatobá, em maio e dezembro de 2011 e os graneleiros Log-In Tambaqui, em fevereiro de 2013 e, recentemente, em fevereiro de 2016, o Log-In Tucunaré, que começará a operar no 1T16 junto ao Log-In Tambaqui na região Norte, substituindo duas embarcações afretadas para atender contrato de 25 anos com a Alunorte.

Em função do protocolo de pedido de Recuperação Judicial do Estaleiro Ilha S/A (EISA) no dia 15 de dezembro de 2015 e deferimento do Pedido de Recuperação Judicial pelo judiciário no dia 29 de janeiro de 2016, a Log-In aguarda apresentação dos planos detalhados das obras pelo EISA, para avaliação dos eventuais impactos operacionais e financeiros.

Endividamento ²

A Companhia mantém um balanço com amortização de dívida de prazo médio superior a 14 anos com baixo custo. Em 31 de dezembro de 2015, a posição em caixa era de R\$ 25,6 milhões e a dívida bruta somava R\$ 1.884,1 milhões, distribuídos conforme tabela abaixo. Os valores de capital de giro destinados ao financiamento das operações comerciais e ao período intermediário do desembolso para as obras de construção naval e a liberação dos recursos do FMM através do BNDES montam R\$ 458,1 milhões.

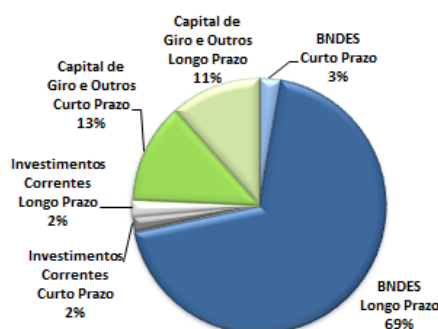
No 4T15 o BNDES/FMM realizou liberações de financiamentos no montante de R\$ 23,8 milhões para os navios em construção.

R\$ milhões	2013		2014			2015			
	4T	1T	2T	3T	4T	1T	2T	3T	4T
Navios em Construção	475,5	462,1	449,8	471,4	487,5	574,1	576,0	710,1	737,3
Navios em Operação	479,8	463,5	449,6	471,9	488,5	543,4	523,4	610,6	593,8
TVV	15,1	14,1	13,3	12,9	12,6	11,7	10,8	10,5	10,2
TERCAM	8,6	8,2	7,9	7,5	7,1	6,7	6,3	5,9	5,5
PAULÍNIA	7,8	7,2	6,6	6,3	5,8	5,6	5,0	4,7	4,1
Investimentos Correntes	105,0	114,1	108,1	95,9	82,7	77,3	76,9	74,9	75,1
Capital de Giro e Outros	201,5	214,8	303,4	314,3	338,8	406,3	431,1	466,5	458,1
TOTAL	1.293,3	1.284,0	1.338,8	1.380,2	1.423,0	1.625,0	1.629,4	1.883,2	1.884,1

Obs.: Na linha de “navios em construção” em 31/12/2015 consta o navio Log-In Tucunaré, pois o mesmo foi recebido oficialmente pela Log-In do estaleiro EISA no dia 06/01/2016.

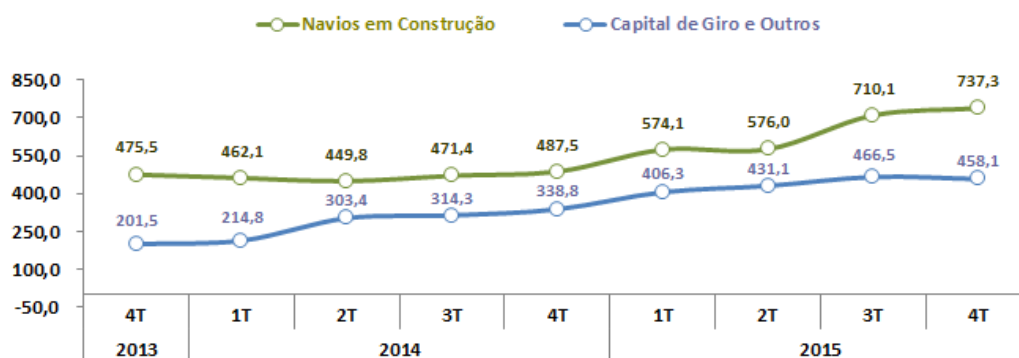
Composição do endividamento – (R\$ milhões e %)

R\$ milhões 31/12/2015	Curto Prazo	Longo Prazo	TOTAL
BNDES	51,1	1.299,9	1.351,0
Investimentos Correntes	35,7	39,3	75,1
Capital de Giro e Outros	239,7	218,3	458,1
TOTAL	326,5	1.557,6	1.884,1



² O “Anexo I – Reclassificações conforme CPC 26” deste relatório possui informações detalhadas sobre a reclassificação contábil das parcelas dos financiamentos e empréstimos junto ao Banco Nacional de Desenvolvimento Social de longo prazo para o curto prazo.

Saldo de endividamento – Navios em construção e capital de giro (R\$ milhões)



Movimentação consolidada do endividamento (R\$ milhões)

R\$ milhões	Saldo em 30.09.2015	ADIÇÕES	ENCARGOS		AMORTIZAÇÃO		Saldo em 31.12.2015
			Capitalizado	Resultado	Principal	Encargos	
I) Construção de embarcações (FMM/BNDES)	1.320,7	23,8	11,0	-7,1	-10,3	-6,9	1.331,1
Navios em construção	710,1	23,8	11,0	-5,9	-1,1	0,0	737,8
Navios em Operação	610,6	0,0	0,0	-1,2	-9,2	-6,9	593,3
II) Terminais (BNDES)	21,1	0,0	0,0	0,5	-1,5	-0,3	19,8
III) Investimentos Correntes, Capital de Giro e Outros	541,4	52,5	0,0	20,5	-69,5	-11,8	533,1
Investimentos Correntes	74,9	0,0	0,0	3,2	0,0	-3,1	75,1
Capital de Giro e Outros	466,5	52,5	0,0	17,3	-69,5	-8,7	458,1
TOTAL	1.883,2	76,4	11,0	13,9	-81,3	-19,1	1.884,1

- ❖ A Companhia, com apoio de assessores financeiros, deu início a um processo de renegociação de suas dívidas e da controlada TVV - Terminal de Vila Velha S.A. com instituições financeiras credoras (Itaú Unibanco S.A., o Banco Santander Brasil S.A., o HSBC Bank Brasil - Banco Múltiplo S.A. e o Banco do Brasil S.A.) de dívidas de curto prazo. Conforme divulgado no Fato Relevante de 16 de fevereiro de 2016 e em Comunicado ao Mercado de 17 de fevereiro de 2016, contendo Carta Resposta ao ofício CVM/BM&FBovespa nº 373/2016-SAE, em 22 de janeiro de 2016, foi celebrado um “Compromisso de Inação e Outras Avenças (Standstill Agreement)” com as mencionadas instituições financeiras que se comprometeram em não realizar determinados atos com relação às dívidas por elas detidas contra a Companhia e a sua subsidiária.

Imobilizações em curso

As imobilizações em curso totalizaram R\$ 894,2 milhões em 31 de dezembro de 2015, tendo como principal item as imobilizações com embarcações referentes a quatro navios em construção pelo Estaleiro EISA (três contêineres e um graneleiro), no valor de R\$ 894,2 milhões (desembolsos de R\$ 697,2 milhões e encargos capitalizados de R\$ 125,9 milhões).

R\$ milhões	2015	2014	2013
Navios em construção	823,2	651,8	549,4
Desembolsos	697,2	587,5	504,1
Encargos capitalizados	125,9	64,3	45,3
Outras imobilizações em curso	71,1	60,3	15,5
Imobilizações em curso	894,2	712,1	564,9
Intangíveis em desenvolvimento	6,1	6,1	31,9

Obs.: Na linha de “navios em construção” em 31/12/2015 consta o navio Log-In Tucunaré, pois o mesmo foi recebido oficialmente pela Log-In do estaleiro EISA no dia 06/01/2016.

Anexo I – Reclassificações conforme CPC-26

COMITÊ DE PRONUNCIAMENTOS CONTÁBEIS

PRONUNCIAMENTO TÉCNICO CPC 26 (R1)

Apresentação das Demonstrações Contábeis

Correlação às Normas Internacionais de Contabilidade – IAS 1 (IASB – BV 2011)

Apresentação das demonstrações contábeis, para avaliação do tema de empréstimos e financiamentos (parágrafo 74)

“74. Quando a entidade quebrar um acordo contratual (covenant) de um empréstimo de longo prazo (índice de endividamento ou de cobertura de juros, por exemplo) ao término ou antes do término do período de reporte, tornando o passivo vencido e pagável à ordem do credor, o passivo deve ser classificado como circulante mesmo que o credor tenha concordado, após a data do balanço e antes da data da autorização para emissão das demonstrações contábeis, em não exigir pagamento antecipado como consequência da quebra do covenant. O passivo deve ser classificado como circulante porque, à data do balanço, a entidade não tem o direito incondicional de diferir a sua liquidação durante pelo menos doze meses após essa data.”

Processo gerado: Reclassificação das contas de balanço (BNDES) da Log-In do Longo Prazo para Curto Prazo, conforme apresentado no “Anexo VIII – Balanço Patrimonial Consolidado - Reclassificado Conforme CPC-26” deste relatório.

NOTAS EXPLICATIVAS NAS DEMONSTRAÇÕES CONTÁBEIS 31/12/2015

1. CONTEXTO OPERACIONAL

...

A Companhia avalia periodicamente estratégias para o desenvolvimento de seu negócio. Nesse sentido, ao final de 2014, a Companhia contratou assessoria financeira especializada para avaliação de alternativas estratégicas de negócios. Em linha com o conteúdo dos fatos relevantes divulgados pela Companhia em 26 de fevereiro de 2015 e 21 de maio de 2015, bem como com as respostas da Companhia de 22 de junho de 2015 ao Ofício 2195/2015-SAE e de 8 de outubro de 2015 ao Ofício 3054/2015-SAE, a Companhia está avaliando alternativas estratégicas junto a potenciais investidores, mas não há, no entanto, até a presente data, qualquer desenvolvimento, incluindo a negociação ou celebração de acordo, que confira segurança quanto à conclusão de uma transação com qualquer investidor.

Em 31 de dezembro de 2015, a Companhia apresentava capital circulante líquido negativo de R\$1.410.333 e R\$1.400.558, consolidado e controladora, respectivamente. Parcela significativa do capital circulante líquido negativo da Companhia decorre da reclassificação para o curto prazo de parcelas vincendas de financiamentos e empréstimos de longo prazo, em atendimento as diretrizes do Pronunciamento Técnico CPC 26 (R1) – Apresentação de Demonstrações Financeiras (“CPC 26”), no que se refere ao não atendimento de cláusulas restritivas constantes no contrato de financiamento celebrado junto ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES, e no Aditívio nº 1 ao referido contrato (Nota 13.1).

A Administração da Companhia, tendo em vistas as ações em curso, avalia que não será declarado o vencimento antecipado dos financiamentos junto ao BNDES pelo não cumprimento de determinadas cláusulas restritivas - Índice de Cobertura do Serviço da Dívida (ISCD) e Índice de Capitalização.

Neste sentido a Administração destaca os seguintes fatos precedentes:

(i) em 30 de setembro de 2015 foi concluído e formalizado o aditamento ao contrato de financiamento que reescalou e postergou o vencimento do montante aproximado de R\$ 300.000 originalmente previsto de outubro de 2015 até dezembro de 2018, para o período compreendido entre 2019 e 2034; (ii) entre outubro e dezembro de 2015, BNDES efetuou liberações de recursos no montante total de R\$23.831, referentes às linhas de crédito anteriormente contratadas entre a Log-In e aquela instituição. Em fevereiro de 2016 o BNDES efetuou novas liberações de recursos no montante total de R\$10.271, referentes às linhas de crédito anteriormente contratadas entre a Log-in e aquela instituição; (iii) entre janeiro e março de 2016, a Companhia manteve seu fluxo e valor de amortização de empréstimos conforme previstos nos contratos em vigor com o BNDES; e (iv) em 16 de fevereiro de 2016 a Administração divulgou Fato Relevante ao mercado indicando que a Companhia contratou assessor financeiro, que deu início a um processo de renegociação de suas dívidas e, em 22 de janeiro de 2016, a Companhia celebrou um “Compromisso de Inação e Outras Avenças (Standstill Agreement)” com o Itaú Unibanco S.A., o Banco Santander (Brasil) S.A., o HSBC Bank Brasil – Banco Múltiplo S.A. e o Banco do Brasil S.A., instituições financeiras credoras da Log-In e do TVV de dívidas a curto prazo.

Até a data de conclusão destas demonstrações financeiras a Administração da Companhia não havia recebido nenhuma comunicação do BNDES indicando a declaração de vencimento antecipado de sua dívida. A Companhia está em processo de negociação para obtenção de anuência (waiver) do BNDES pelo descumprimento dos índices de Cobertura de Serviço de Dívida e de Capitalização e tendo em vista as discussões em andamento a Administração espera ter a anuência do banco ainda no primeiro trimestre de 2016. Em se obtendo a anuência do BNDES a Log-in reclassificará o referido financiamento para o passivo não circulante, melhor refletindo a expectativa da Administração e o cronograma provável de desembolsos relacionados ao fluxo de pagamento destas obrigações (Nota 13).

A Log-In, visando o fortalecimento de suas operações, também tem atuado na negociação da reestruturação de seu endividamento junto às demais instituições financeiras, não havendo, nesta data, obrigações vencidas. A Administração espera concluir as negociações ainda no primeiro trimestre de 2016.

As demonstrações financeiras do exercício findo em 31 de dezembro de 2015 foram aprovadas e autorizadas para emissão pelo Conselho de Administração em reunião de 17 de março de 2016.

13. FINANCIAMENTOS E EMPRÉSTIMOS

13.1 Financiamentos e empréstimos junto ao Banco Nacional de Desenvolvimento Social – reclassificação de parcela de longo prazo para o curto prazo

Os saldos dos financiamentos e empréstimos relativos aos financiamentos para construção de embarcações classificados no curto e longo prazo totalizam R\$1.350.968 no consolidado e R\$1.340.766 na controladora. Esses recursos foram tomados e aplicados para construção de sete embarcações contratadas junto ao Estaleiro Ilha S.A., das quais quatro já foram entregues e estão em operação.

A movimentação desses financiamentos e empréstimos no exercício de 2015 segue conforme abaixo (consolidado):

Saldo em 31.12.2014	1.001.475
Liberações de recursos pelo BNDES/FMM	116.088
Encargos financeiros capitalizados (navios em construção)	59.767
Encargos financeiras apropriados	289.491
Amortização de principal e encargos	(115.853)
Saldo em 31.12.2015	1.350.968

Em consequência da depreciação do “Real” frente à moeda norte-americana, nos dois últimos exercícios foi adicionado ao saldo desses financiamentos e empréstimos o montante de R\$331.019 de encargos de variação cambial (R\$261.338 em 2015 e R\$69.681 em 2014), e de R\$471.034 nos últimos cinco anos.

Os efeitos cambiais mencionados acima impactaram na medição do Índice de Cobertura do Serviço da Dívida (ISCD) mínimo, no exercício de 2015, o qual é calculado ao final de cada exercício, não inferior a 1,3, ao longo de todo o prazo dos contratos ($ISCD = \frac{EBITDA - (IR + CSLL + \text{Variação Capital de Giro})}{\text{Serviço da Dívida do Exercício}}$). Adicionalmente, a partir da assinatura do primeiro aditivo ao contrato de financiamento junto ao BNDES, a Companhia deve observar também um índice de capitalização (patrimônio líquido/ativo total) maior ou igual a 25%.

Até o último período de cálculo (dezembro de 2014), a Companhia atendeu ao limite mínimo de ISCD; contudo, em 31 de dezembro de 2015, a Log-In não atingiu as coberturas mínimas, e, como consequência, os financiamentos e empréstimos de longo prazo relativos aos contratos de construção dos navios, no montante de R\$1.287.224 foram reclassificados para o curto prazo, bem como os saldos dos financiamentos de longo prazo dos terminais, em atendimento ao disposto no parágrafo 74 do CPC 26. Como mencionado na Nota 1, até 31 de dezembro de 2015 e até a data de conclusão destas demonstrações financeiras, todas as parcelas de financiamentos e empréstimos de curto prazo vem sendo liquidadas nos seus respectivos vencimentos, bem como não foi declarado pelo BNDES o vencimento antecipado da dívida em função do não atendimento das referidas cláusulas restritivas do contrato de financiamento.

...

Anexo II - Resumo de Volumes

Volumes por negócio			4T15	4T14	4T15 vs. 4T14	2015	2014	2015 vs. 2014
Navegação Costeira	Navegação Contêiner (TEUS)	<i>Cabotagem</i>	37.223	44.187	-15,8%	149.006	143.254	4,0%
		<i>Mercosul</i>	6.745	6.808	-0,9%	25.492	26.229	-2,8%
		<i>Feeder</i>	43.784	26.817	63,3%	154.989	102.568	51,1%
			87.752	77.812	12,8%	329.487	272.051	21,1%
	Produção Navegação Contêiner	<i>milhões de TEUsMilha</i>	124,7	127,3	-2,0%	476,4	419,0	13,7%
	Movimentação de Granel	<i>mil toneladas</i>	1.229,6	1.069,2	15,0%	4.466,8	4.426,5	0,9%
TVV Terminal de Vila Velha	Movimentação de Contêineres		49.446	59.260	-16,6%	221.039	236.989	-6,7%
	<i>Cheios</i>	TEUS	32.945	38.236	-13,8%	147.221	150.334	-2,1%
	<i>Vazios</i>		16.501	21.024	-21,5%	73.818	86.655	-14,8%
	Movimentação de Contêineres		38.768	46.962	-17,4%	176.676	183.221	-3,6%
	<i>Cheios</i>	BOX	26.627	30.393	-12,4%	118.422	117.250	1,0%
	<i>Vazios</i>		12.141	16.569	-26,7%	58.254	65.971	-11,7%
	Carga Geral		95,7	127,3	-24,8%	337,9	547,0	-38,2%
	<i>Cargas de Projetos</i>		6,7	9,7	-30,3%	21,8	52,5	-58,5%
	<i>Granito</i>	<i>mil toneladas</i>	68,9	108,7	-36,6%	241,9	432,7	-44,1%
	<i>Veículos</i>		3,7	3,3	11,6%	21,3	36,4	-41,5%
<i>Produtos Siderúrgicos</i>		16,4	5,6	192,7%	52,9	25,3	108,8%	

Anexo III – Indicador de EBITDA Navegação

Dados Financeiros – Navegação Costeira (em R\$ milhões, exceto %)	4T15	4T14	4T15 vs. 4T14	2015	2014	2015 vs. 2014
Receita Operacional Bruta	254,2	259,5	-2,0%	983,2	888,2	10,7%
Cabotagem	125,8	170,5	-26,2%	530,0	549,5	-3,6%
Mercosul	18,8	14,4	30,1%	66,9	55,0	21,6%
Feeder	22,5	10,3	118,4%	72,2	38,2	89,2%
Granel e outras	59,0	37,3	58,3%	196,4	147,8	32,9%
Veículos Mercosul	28,1	26,9	4,3%	117,6	97,7	20,4%
Receita Operacional Líquida	228,3	228,1	0,1%	878,1	785,2	11,8%
Custos dos Serviços Prestados	-212,8	-205,6	3,5%	-815,4	-756,8	7,7%
Ajuste de Eliminação de custos Intercia	-0,6	-0,6	0,0%	-2,0	-2,0	-0,7%
Movimentação de contêineres	-38,3	-40,1	-4,5%	-143,0	-139,1	2,8%
Combustíveis	-21,2	-26,9	-21,2%	-86,5	-112,5	-23,1%
Transporte rodoviário de curta distância	-32,3	-40,9	-21,0%	-133,6	-134,0	-0,3%
Pessoal marítimo	-13,3	-11,2	18,5%	-49,9	-42,3	17,9%
Despesas com contêineres	-15,6	-10,7	46,3%	-56,5	-40,2	40,4%
Fretamento de navios	-49,2	-44,0	12,0%	-187,1	-152,9	22,4%
Custos portuários	-19,5	-12,6	54,9%	-67,7	-52,6	28,6%
Manutenção e outros custos	-23,3	-19,3	21,0%	-91,3	-83,1	9,8%
Manutenção, Suprimentos e Seguros	-7,6	-5,6	36,8%	-29,9	-28,0	6,6%
Depreciação	-10,1	-9,2	9,8%	-40,0	-39,2	2,1%
Outros	-5,6	-4,5	24,8%	-21,4	-16,0	34,1%
Outras Receitas (Despesas) Operacionais	-8,3	-7,8	6,0%	-19,7	-15,8	24,9%
Depreciação e Amortização	10,1	9,2	9,8%	40,0	39,2	2,1%
AFRMM	2,2	21,4	-89,7%	35,2	91,6	-61,6%
EBITDA	19,0	44,6	-57,4%	116,1	141,5	-17,9%
Margem EBITDA	8,3%	19,6%	-11,2 p.p.	13,2%	18,0%	-4,8 p.p.
EBITDA Operacional (ex-AFRMM)	16,8	23,3	-27,8%	80,9	49,8	62,5%
Margem EBITDA operacional (ex-AFRMM)	7,4%	11,3%	-3,8 p.p.	9,6%	7,2%	2,4 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 necessária a inclusão de linhas de ajustes com os valores acima destacados.

Anexo IV – Indicador de EBITDA TVV

Dados Financeiros – TVV (em R\$ milhões, exceto %)	4T15	4T14	4T15 vs. 4T14	2015	2014	2015 vs. 2014
Receita Operacional Bruta	33,7	44,5	-24,3%	158,6	180,7	-12,2%
Ajuste de Eliminação Receita Bruta Intercia	-0,6	-0,6	0,0%	-2,0	-2,0	-0,7%
Movimentação de contêineres	22,7	27,7	-18,0%	102,9	107,1	-3,8%
Movimentação de carga geral	2,0	3,0	-31,3%	6,9	12,0	-42,4%
Armazenagem e outros serviços	9,0	13,9	-35,4%	48,7	61,6	-20,9%
Receita Operacional Líquida	31,3	40,6	-22,9%	146,3	165,1	-11,4%
Ajuste de Eliminação Receita Líquida Intercia	-0,6	-0,6	0,0%	-2,0	-2,0	-0,7%
Custos dos Serviços Prestados	-28,3	-26,7	5,9%	-110,3	-110,1	0,1%
Carga e descarga	-9,1	-8,4	7,8%	-35,0	-38,5	-9,1%
Pessoal	-8,9	-9,4	-4,6%	-35,2	-32,3	9,0%
Serviços contratados	-2,2	-2,1	5,2%	-8,6	-8,6	0,2%
Arrendamento	-1,0	-1,1	-7,9%	-4,1	-4,3	-4,0%
Outros custos	-7,1	-5,7	23,1%	-27,4	-26,4	3,5%
Outras Receitas (Despesas) Operacionais	1,0	0,3	286,7%	3,9	19,7	-80,1%
Depreciação e Amortização	2,8	1,7	61,6%	11,0	9,2	19,4%
EBITDA	6,3	15,3	-59,1%	48,9	81,8	-40,2%
Margem EBITDA	20,0%	37,8%	-17,7 p.p.	33,4%	49,5%	-16,1 p.p.

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

Anexo V – Indicador de EBITDA Terminais Intermodais

Dados Financeiros – Terminais Intermodais (em R\$ milhões, exceto %)	4T15	4T14	4T15 vs. 4T14	2015	2014	2015 vs. 2014
Receita Operacional Bruta	8,1	8,9	-9,1%	37,9	29,6	28,2%
Receita Operacional Líquida	7,1	7,8	-9,5%	33,2	26,0	27,8%
Custos dos Serviços Prestados	-6,3	-6,6	-4,6%	-27,1	-22,5	20,2%
Outras Receitas (Despesas) Operacionais	-0,1	0,1	n.a.	-0,2	1,7	n.a.
Depreciação e Amortização	0,7	0,7	-1,3%	2,8	2,8	-0,8%
EBITDA	1,3	2,0	-32,8%	8,7	8,0	9,5%
<i>Margem EBITDA</i>	<i>19,1%</i>	<i>25,7%</i>	<i>-6,6 p.p.</i>	<i>26,4%</i>	<i>30,8%</i>	<i>-4,4 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.

Anexo VI – Outras Receitas/Despesas G&A

Outras Receitas/Despesas G&A (em R\$ milhões, exceto %)	4T15	4T14	4T15 vs. 4T14	2015	2014	2015 vs. 2014
G&A (Despesas Gerais e Administrativas)	-9,8	-9,7	1,8%	-36,4	-32,1	13,5%
Outras Receitas/Despesas Não Alocadas	-3,5	-4,2	-17,1%	-1,5	-11,9	-87,4%
EBITDA	-13,3	-13,9	0,5 p.p.	-37,9	-44,0	6,1 p.p.

Anexo VII - Balanço Patrimonial Consolidado (R\$ milhões)

ATIVO					PASSIVO				
	31/12/14	30/09/15	31/12/15	DEZ 15 vs. SET 15		31/12/14	30/09/15	31/12/15	DEZ 15 vs. SET 15
CIRCULANTE					CIRCULANTE				
Caixa e equivalentes de caixa	15,4	27,9	25,6	-8,3%	Financiamentos BNDES	65,8	53,6	51,1	-4,7%
Contas a receber de clientes terceiros	187,4	162,2	162,5	0,2%	Financiamentos - Outros	169,7	232,4	275,4	18,5%
Provisão para créditos de liquidação duvidosa	(18,6)	(18,2)	(16,0)	-12,0%	Fornecedores terceiros	94,9	87,4	114,7	31,2%
Estoques	14,7	13,8	15,3	10,8%	Impostos e contribuições a recolher	8,5	10,2	11,6	13,3%
Seguros a receber	1,7	1,0	1,0	-2,8%	Provisões operacionais	31,5	39,4	51,7	31,3%
Tributos a recuperar ou compensar	39,1	44,4	45,0	1,4%	Salários e encargos sociais	8,8	12,6	12,8	1,3%
AFRMM	168,1	178,5	179,8	0,7%	Outros	35,3	11,1	14,4	29,6%
Outros	13,6	20,7	8,1	-60,7%					
	421,4	430,3	421,3	-2,1%		414,5	446,7	531,7	19,0%
NÃO CIRCULANTE					NÃO CIRCULANTE				
Imposto de renda e contribuição social diferidos	160,6	134,3	135,9	1,2%	Financiamentos BNDES	935,6	1.288,2	1.299,9	0,9%
Tributos a recuperar ou compensar	5,9	5,7	6,0	6,1%	Financiamentos - Outros	251,9	309,0	257,7	-16,6%
Depósitos judiciais	35,1	35,0	26,1	-25,4%	Obrigações c/ instrumentos financeiros	19,5	95,2	100,9	6,0%
Ganhos não realizados c/ instrumentos financeiros	19,5	95,2	100,9	6,0%	Provisões para contingências	27,7	28,3	32,7	15,6%
Outros (contas a receber/outros ativos longo prazo)	12,4	12,9	15,7	22,1%	Provisões operacionais e outros	12,1	10,3	9,9	-3,9%
	233,5	283,1	284,6	0,5%		1.246,8	1.731,0	1.701,1	-1,7%
Investimentos					Patrimônio líquido				
Imobilizado, líquido	1.442,4	1.564,5	1.582,6	1,2%	Capital social	600,0	600,0	600,0	0,0%
Intangível, líquido	35,9	36,5	41,0	12,3%	Reservas	6,3	6,3	6,3	0,0%
	1.478,3	1.601,0	1.623,6	1,4%	Ações em tesouraria	(50,9)	(50,9)	(50,9)	0,0%
					Lucros acumulados e ajuste de conversão	(83,6)	(418,8)	(458,7)	9,5%
						471,8	136,6	96,6	-29,2%
					Não controladores	0,1	0,1	0,1	-18,0%
TOTAL DO ATIVO	2.133,2	2.314,4	2.329,5	0,7%	TOTAL DO PASSIVO	2.133,2	2.314,4	2.329,5	0,7%

Anexo VIII - Balanço Patrimonial Consolidado – Reclassificado Conforme CPC-26 (R\$ milhões)

ATIVO					PASSIVO				
	31/12/14	30/09/15	31/12/15	DEZ 15 vs. SET 15		31/12/14	30/09/15	31/12/15	DEZ 15 vs. SET 15
CIRCULANTE					CIRCULANTE				
Caixa e equivalentes de caixa	15,4	27,9	25,6	-8,3%	Financiamentos BNDES	65,8	53,6	51,1	-4,7%
Contas a receber de clientes terceiros	187,4	162,2	162,5	0,2%	Reclassificação Financiamento LP BNDES (CPC 26)	0,0	0,0	1.299,9	n.a.
Provisão para créditos de liquidação duvidosa	(18,6)	(18,2)	(16,0)	-12,0%	Financiamentos - Outros	169,7	232,4	275,4	18,5%
Estoques	14,7	13,8	15,3	10,8%	Fornecedores terceiros	94,9	87,4	114,7	31,2%
Seguros a receber	1,7	1,0	1,0	-2,8%	Impostos e contribuições a recolher	8,5	10,2	11,6	13,3%
Tributos a recuperar ou compensar	39,1	44,4	45,0	1,4%	Provisões operacionais	31,5	39,4	51,7	31,3%
AFRMM	168,1	178,5	179,8	0,7%	Salários e encargos sociais	8,8	13,9	12,8	-8,2%
Outros	13,6	20,7	8,1	-60,7%	Outros	35,3	5,7	14,4	152,1%
	421,4	430,3	421,3	-2,1%		414,5	446,7	1.831,6	310,0%
NÃO CIRCULANTE					NÃO CIRCULANTE				
Imposto de renda e contribuição social diferidos	160,6	134,3	135,9	1,2%	Financiamentos BNDES	935,6	1.288,2	(0,0)	n.a.
Tributos a recuperar ou compensar	5,9	5,7	6,0	6,1%	Financiamentos - Outros	251,9	309,0	257,7	-16,6%
Depósitos judiciais	35,1	35,0	26,1	-25,4%	Obrigações c/ instrumentos financeiros	19,5	95,2	100,9	6,0%
Ganhos não realizados c/ instrumentos financeiros	19,5	95,2	100,9	6,0%					
Outros (contas a receber/outros ativos longo prazo)	12,4	12,9	15,7	22,1%	Provisões para contingências	27,7	28,3	32,7	15,6%
					Provisões operacionais e outros	12,1	10,3	9,9	-3,9%
	233,5	283,1	284,6	0,5%		1.246,8	1.731,0	401,2	-76,8%
Investimentos					Patrimônio líquido				
Imobilizado, líquido	1.442,4	1.564,5	1.582,6	1,2%	Capital social	600,0	600,0	600,0	0,0%
Intangível, líquido	35,9	36,5	41,0	12,3%	Reservas	6,3	6,3	6,3	0,0%
	1.478,3	1.601,0	1.623,6	1,4%	Ações em tesouraria	(50,9)	(50,9)	(50,9)	0,0%
					Lucros acumulados e ajuste de conversão	(83,6)	(418,8)	(458,7)	9,5%
						471,8	136,6	96,6	-29,2%
TOTAL DO ATIVO	2.133,2	2.314,4	2.329,5	0,7%	Não controladores	0,1	0,1	0,1	-18,0%
					TOTAL DO PASSIVO	2.133,2	2.314,4	2.329,5	0,7%

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 comunicado decorrentes de informações ou eventos futuros.