

**CABOTAGEM – alternativa de redução de custos e aumento da eficiência logística para a indústria brasileira**

## Resultados do trimestre findo em 30 de junho de 2014



### Volumes 2T14 – Navegação

Destaque – Cabotagem (+17%)

2T14 → 31,9 mil TEUS

2T13 → 27,3 mil TEUS



### Ativos de Classe Mundial

Disponibilidade Operacional 1S14

Log-In Jacarandá → 96%

Log-In Jatobá → 98%

Log-In Tambaqui → 100%



### EBITDA TVV

2T14 → R\$ 23,4 M

2T13 → R\$ 12,4 M



### Log-In Jatobá (SAM)

Margem EBITDA

2T14 → 25%

2T13 → 30%

### TELECONFERÊNCIA / WEBCAST:

APRESENTAÇÃO: **Vital Jorge Lopes - Diretor-Presidente e de Relações com Investidores**  
 Quinta-Feira, 14 de agosto de 2014 – PORTUGUÊS Horário: **11h (horário de Brasília)**  
 Conexão: **+55 (11) 3193-1001 / +55 (11) 2820-4001** - 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](http://www.loginlogistica.com.br/ri)

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



## Ambiente de Negócios

A economia brasileira apresentou sinais de arrefecimento no 2T14, com queda da atividade econômica e redução da produção industrial, impactando diretamente o consumo de bens e serviços. Segundo dados do IBGE, o setor de bens intermediários, bens de capital e de consumos duráveis foram os mais afetados.

A Log-In acelerou seus esforços de vendas no 2T14 com o objetivo de compensar os efeitos econômicos negativos sobre suas atividades. Tais efeitos foram acentuados pela concentração de paralisações e greves que se estenderam pelos portos do país, além do maior número de feriados decorrentes da Copa do Mundo, que reduziu o número de dias úteis. Operando com uma capacidade nominal de 19.500 TEUS, os serviços de cabotagem da Log-In continuaram crescendo, pois proporcionam à indústria local uma alternativa de redução de custos com aumento da eficiência logística. Com o crescimento das operações de navegação de cabotagem, a tendência é que a atuação da frota de caminhões brasileiros fique concentrada em rotas com distâncias mais curtas, até 400 km, enquanto que as distâncias maiores, acima de 1.500 km, serão executadas pelo modal da cabotagem, favorecendo o principal negócio da Companhia.

No 2T14, em relação à navegação costeira, especialmente na cabotagem, o crescimento atingiu 17,1% em comparação ao 2T13. No semestre acumulado, o crescimento foi ainda maior, 18,8%. De acordo com o IBGE, a retração da produção industrial brasileira atingiu -5,4% no 2T14 e -2,6% no acumulado do ano, em comparação aos mesmos períodos do ano anterior. Entre as grandes categorias econômicas, visualizou-se no 2T14 expressiva queda em bens de consumo duráveis (-19,3%), bens de capital (-15,0%), bens de consumo semi e não-duráveis (-2,0%) e de bens intermediários (-3,5%).

Por outro lado, o mercado do MERCOSUL manteve-se retraído no 2T14, ainda devido às dificuldades econômicas enfrentadas na Argentina. Segundo a Confederação Nacional da Indústria (CNI), os itens que apresentaram as maiores quedas nas exportações brasileiras para Argentina foram automóveis, partes e peças para veículos, motores e veículos de carga.

O desempenho na linha de *Feeder*<sup>1</sup> manteve-se positivo no 2T14, apresentando crescimento de volume de 13,1% comparado ao 2T13, com destaque para a rota *Southbound* (SB) do SAS, que apresentou crescimento de 673,4% no 2T14.

No Serviço de Granel, o navio Log-In Tambaqui, com capacidade de 80 mil toneladas, segue atendendo ao contrato de 25 anos com a Alunorte, para transporte de bauxita. Destaca-se que este navio atingiu 100% de disponibilidade operacional neste trimestre. Pontualmente, tivemos queda de volumes e rentabilidade no serviço no 2T14, basicamente em função da programação operacional da Alunorte, no entanto, devido às características deste contrato a cláusula de *take or pay* mitigará os efeitos.

Em relação ao TVV, com a menor movimentação de contêineres no Estado do Espírito Santo, novas ações de desenvolvimento de serviços para carga geral foram implementadas no trimestre, dentre elas, operações com grandes equipamentos, possibilitando a obtenção de receitas relevantes com serviços especializados. Ademais, durante o 2T14, a CODESA anunciou que a homologação do novo calado do Porto de Vitória deverá ocorrer até novembro de 2014. O TVV aguarda com grande expectativa as novas condições operacionais, em que o calado deste porto sairá dos atuais 10,7 metros para 12,5 metros, possibilitando o recebimento de navios de maior porte, e alçando novamente o Estado do Espírito Santo na rota ativa do *trade* internacional de mercadorias de forma direta.

<sup>1</sup> *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 – 2T14

### Navegação Costeira

No 2T14, a Navegação Costeira como um todo (Cabotagem, MERCOSUL e *Feeder*) obteve crescimento consolidado de 2,3% nos volumes em comparação ao 2T13, atingindo movimentação de 62,1 mil TEUS. No 1S14, o crescimento da navegação foi de 4,2% comparado ao mesmo período do ano anterior, totalizando uma movimentação de 117,7 mil TEUS. O indicador de produção TEUxMilha apresentou alta de 16,2% no 2T14, saindo de 83,9 milhões no 2T13 para 97,5 milhões. No 1S14, cresceu 11,5%, atingiu 177,5 milhões versus 159,1 milhões no mesmo período do ano anterior.

	A	B		C	D	
TEUS mil	2T14	2T13	Var % (A x B)	2S14	2S13	Var % (C x D)
<i>Cabotagem</i>	31,9	27,3	17,1%	60,0	50,5	18,8%
<i>Mercosul</i>	6,0	12,0	-50,0%	12,3	24,3	-49,1%
<i>Feeder</i>	24,2	21,4	13,1%	45,4	38,3	18,6%
<b>TOTAL</b>	<b>62,1</b>	<b>60,7</b>	<b>2,3%</b>	<b>117,7</b>	<b>113,0</b>	<b>4,2%</b>
<b>TEUxMilha - milhões</b>	<b>97,5</b>	<b>83,9</b>	<b>16,2%</b>	<b>177,5</b>	<b>159,1</b>	<b>11,5%</b>

Os volumes de cabotagem obtiveram crescimento de 17,1% no 2T14 em comparação ao 2T13, atingindo 31,9 mil TEUS. No semestre, o crescimento foi de 18,8%. Destaque para os segmentos de Construção e Cerâmicas (+37,8%) e Eletroeletrônicos (+24,3%). Mesmo em um ambiente econômico onde se verifica queda da atividade e reduções consecutivas da produção industrial brasileira, os serviços de cabotagem da Log-In permanecem crescendo a taxas expressivas.

No MERCOSUL, os volumes apresentaram queda de 50,0% no 2T14 em relação ao 2T13, sendo -43,6% na rota NB e -55,7% na rota SB. As dificuldades econômicas enfrentadas pela Argentina têm provocado sucessivas quedas do *trade* de mercadorias, arrefecendo os volumes transportados entre os países. A Log-In, visando otimizar custos, reduziu o número de atracções na região, mantendo exclusivamente as operações no Porto de Buenos Aires.

Os volumes de *Feeder* cresceram 13,1% em comparação ao 2T13, acompanhando a tendência de crescimento do semestre, que foi de 18,6% quando comparado ao 1S13, puxado pelo crescimento de 673,4% do volume no SAS, na rota SB. Adicionalmente, manteve-se o volume *Feeder* entre os portos da região sudeste via *feeder-shuttle-service*, com origem e destino ao TVV, no Estado do Espírito Santo. Cabe destacar que, a partir de maio de 2014, a Log-In substituiu o navio Log-In Amazônia (1700 TEUS) pelo RREuropa (2.400 TEUS) no *feeder-shuttle-service*, proporcionando maior capacidade ao sistema de atendimento ao Estado do Espírito Santo.

No 2T14, a Log-In registrou o seguinte desempenho por serviço:

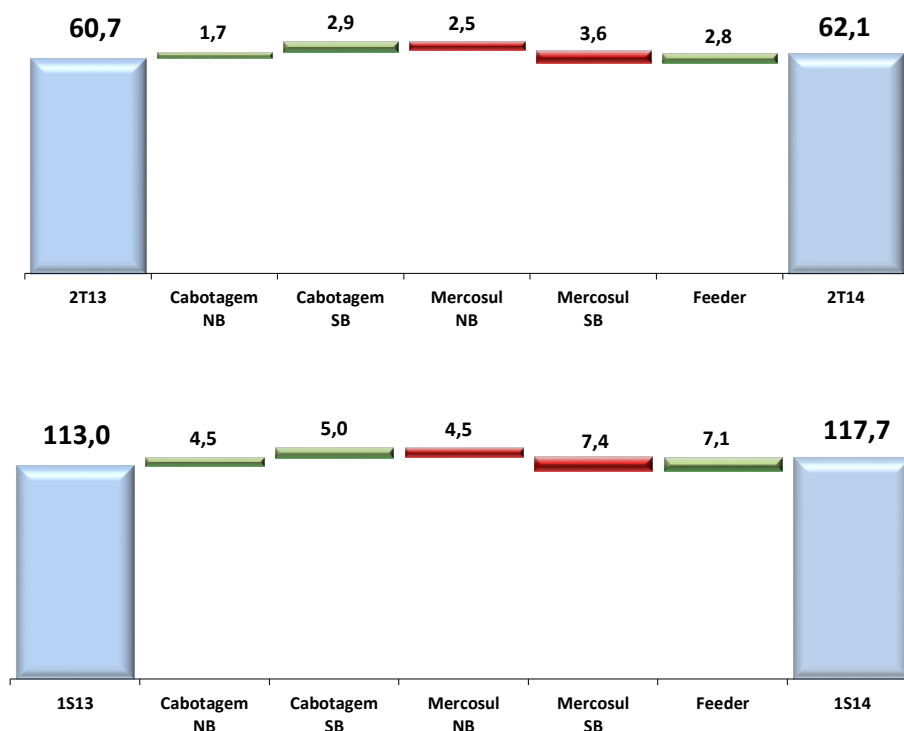
- i. SAM (Serviço Amazonas) – o volume consolidado (NB+SB) manteve-se praticamente constante comparado ao 2T13. O destaque foi o crescimento de 31,3% do volume de cabotagem na rota *Southbound* (SB). Do ponto de vista operacional, em mais um trimestre consecutivo, o desempenho do navio Jatobá (2.800 TEUS) manteve patamar acima do *benchmarking* internacional, atingindo 98% de disponibilidade operacional. Neste trimestre, a taxa de ocupação por TEU (no porto de gargalo) do SAM foi de 85% na rota NB e de 83% na SB.
- ii. SAS (Serviço Atlântico Sul) - o volume sofreu queda de 9,0% em relação ao 2T13, devido basicamente à queda de volumes do MERCOSUL nas duas rotas, com queda mais acentuada na rota SB (isto é, exportações brasileiras para a Argentina). O volume de cabotagem na rota *Northbound* (NB) manteve-se no mesmo patamar do 2T13, enquanto o volume do *Feeder* na rota SB cresceu 673,4%. No 2T14, a taxa de ocupação por TEU (no porto de gargalo) do SAS atingiu 44%, sendo 52% na rota NB e 36% na rota SB.



- iii. SCN (Serviço Costa Norte) – o volume total cresceu significativamente no período quando comparado ao 2T13, 671,5%, em decorrência especialmente do crescimento de 555,5% dos volumes da cabotagem, sendo +521,1% na rota NB e +600,0% na rota SB. O SCN na modalidade *Express* foi lançado em meados do 2T14, com o objetivo de ter uma rota Santos-Manaus com mais agilidade e eficiência, fazendo o percurso em 10 dias. No 2T14, a taxa de ocupação por TEU (no porto de gargalo) do SCN atingiu 50% na rota NB e 60% na rota SB. As expectativas de conquista de mercado com o SCN Express são promissoras. Novos clientes estão em fase de testes e, nos próximos meses, poderão agregar volume substancial ao serviço.

No 2T14, a Log-In operou com capacidade nominal de 19.500 TEUS na navegação costeira. Cabe destacar que, neste período, operamos com 98% 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). Tivemos um incremento de capacidade na rota SAS com o afretamento do navio Aldebaran, com capacidade de 2800 TEUS, substituindo o navio afretado RREuropa (2400 TEUS), que foi alocado no *feeder-shuttle-service*, no lugar do navio Log-In Amazônia (1700 TEUS). Somando-se aos outros três navios (Jacarandá, Angol e Frizia), a capacidade nominal total no SAS atingiu 10.900 TEUS, proporcionando maior oferta de serviços e maior regularidade operacional para os clientes.

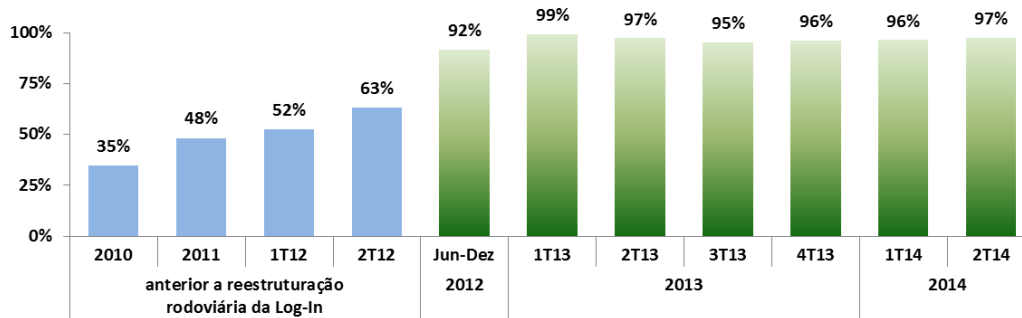
### Volumes da Navegação Contêiner (TEUS mil)



Neste trimestre, a Log-In manteve elevado índice de desempenho na aderência das coletas e entregas rodoviárias, atingindo 97% no período, para mais de 20 mil operações realizadas. Esse patamar de eficiência é um dos pilares de sustentação da estratégia da Companhia de elevar continuamente a qualidade e a competitividade do serviço de cabotagem, alavancando a eficiência operacional e destacando-se como a empresa de navegação costeira com os melhores indicadores de aderência rodoviária.



### Aderência Rodoviária nas Coletas e Entregas



A movimentação de Granel teve recuo de volumes de 16,2% no 2T14, quando comparado ao 2T13, totalizando 1.137,1 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, tendo atingido 100% de disponibilidade operacional neste trimestre.

### TVV – Terminal de Vila Velha

Na movimentação de contêineres, houve queda de 3,6% em TEUS no 2T14 em comparação ao 2T13 (+1,1% no 1S14), refletindo os problemas encontrados devido às greves e paralisações no Porto de Vitória (cerca de nove dias).

TVV - Terminal de Vila Velha		A	B	VAR %	C	D	VAR %
		2T14	2T13	(A x B)	1S14	1S13	(C x D)
<b>Movimentação de Contêineres</b>		<b>57.208</b>	<b>59.346</b>	<b>-3,6%</b>	<b>114.719</b>	<b>113.421</b>	<b>1,1%</b>
Cheios	TEUS	36.262	39.929	-9,2%	72.788	73.614	-1,1%
Vazios		20.946	19.417	7,9%	41.931	39.807	5,3%
<b>Movimentação de Contêineres</b>		<b>44.387</b>	<b>46.427</b>	<b>-4,4%</b>	<b>86.195</b>	<b>85.069</b>	<b>1,3%</b>
Cheios	BOX	28.006	31.036	-9,8%	55.649	56.153	-0,9%
Vazios		16.381	15.391	6,4%	30.546	28.916	5,6%

No 2T14, o TVV movimentou 172,8 mil toneladas de carga geral, um aumento de 93,2% em relação ao 2T13 (+69,0% no 1S14). As cargas de projeto tiveram aumento de 26,3% no 2T14 e, para o granito (exportação), foi obtido crescimento de 129,2% (+181,1% no 1S14). No entanto, registramos queda de 39,6% no trimestre do volume de cargas de veículos, comparado ao mesmo período do ano anterior, decorrente do número de feriados com a Copa do Mundo e das manifestações ocorridas neste trimestre, que postergaram os volumes nesse segmento.

As perspectivas para o TVV são positivas em função da ampliação do calado do Porto de Vitória, que deve passar dos atuais 10,7 metros para 12,5 metros. Com o novo calado e com melhores condições operacionais, o TVV poderá receber navios de maior porte e, conseqüentemente, criar um ambiente competitivo favorável ao retorno do patamar de volumes de anos anteriores. Cabe destacar que a CODESA anunciou no mês de julho que a homologação do novo calado ocorrerá até novembro de 2014.

TVV - Terminal de Vila Velha		A	B	VAR %	C	D	VAR %
		2T14	2T13	(A x B)	1S14	1S13	(C x D)
<b>Carga Geral</b>		<b>172,8</b>	<b>89,4</b>	<b>93,2%</b>	<b>302,7</b>	<b>179,1</b>	<b>69,0%</b>
Cargas de Projetos	mil toneladas	17,7	14,0	26,3%	29,8	40,8	-26,9%
Granito		126,3	55,1	129,2%	232,4	82,7	181,1%
Veículos		12,3	20,3	-39,6%	24,0	45,1	-46,7%
Produtos Siderúrgicos		16,5	0,0	n/a	16,5	10,6	55,2%



A Log-In avançou nos estudos para o adensamento (aditivo) do berço 202, da CODESA - Companhia Docas do Espírito Santo, ao contrato de arrendamento vigente do TVV, com o objetivo de agregar uma área complementar de cerca de 40 mil metros quadrados, além de um berço de 200 metros de comprimento. A área adicional ampliaria a área de armazenagem, que atualmente tem 90% de ocupação, possibilitando operar novas cargas. A estimativa de conclusão do processo e início das operações na área adicional deve ocorrer no 1S15.

## EBITDA Consolidado 2T14

O EBITDA consolidado da Log-In alcançou R\$ 49,1 milhões no 2T14, crescimento de 4,2% em comparação ao 2T13. A margem EBITDA consolidada do trimestre foi de 21,1%. No 1S14, o EBITDA foi de R\$ 88,7 milhões ante R\$ 92,7 milhões no 1S13.

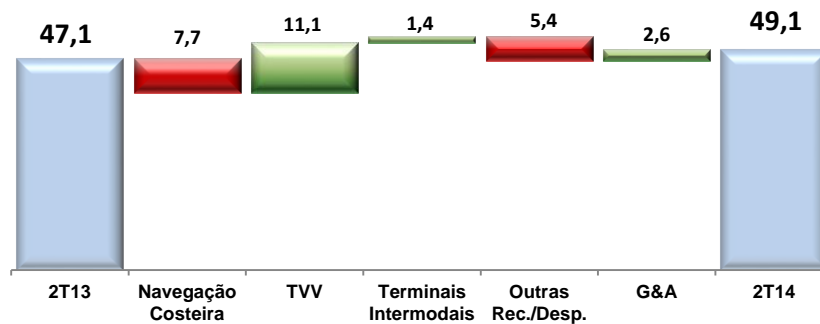
Composição do EBITDA R\$ milhões	2T14	2T13	1S14	1S13
. Lucro Líquido	7,8	-19,4	27,9	9,8
. IR/CSLL	24,3	-18,1	30	-11,1
. Resultado Financeiro Líquido	0,8	67,6	-1,3	64,6
. Depreciação e Amortização	16,2	17	32	29,4
<b>EBITDA</b>	<b>49,1</b>	<b>47,1</b>	<b>88,7</b>	<b>92,6</b>
. Participação em Investimentos	0	0,02	0	0,1
<b>EBITDA AJUSTADO</b>	<b>49,1</b>	<b>47,1</b>	<b>88,7</b>	<b>92,7</b>

Indicadores R\$ milhões	A	B	VAR % A x B	C	D	VAR % C x D
	2T14	2T13		1S14	1S13	
Navegação Costeira	31,5	39,2	-20%	59,6	69,1	-14%
TVV	23,4	12,4	90%	45,0	30,5	47%
Terminais Intermodais	2,3	0,9	155%	3,7	3,5	6%
Outras Receitas/Despesas	(2,3)	3,1	n/a	(5,4)	7,9	n/a
G&A - Despesas Gerais e Administrativas	(5,8)	(8,5)	-31%	(14,3)	(18,3)	-22%
<b>EBITDA Ajustado</b>	<b>49,1</b>	<b>47,1</b>	<b>4%</b>	<b>88,7</b>	<b>92,7</b>	<b>-4%</b>
<b>Margem %</b>	<b>21,2%</b>	<b>23,8%</b>	<b>-2,6 p.p.</b>	<b>19,6%</b>	<b>24,3%</b>	<b>-4,7 p.p.</b>

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.



### INDICADOR DE EBITDA (R\$ milhões)



## Navegação Costeira

O EBITDA da Navegação Costeira no 2T14 foi de R\$ 31,5 milhões. As receitas de AFRMM totalizaram R\$ 23,4 milhões no trimestre (R\$ 19,2 milhões no 2T13). A queda do EBITDA na comparação com o 2T13 ocorreu principalmente em função de:

- (i) Maior número de feriados e paralisações ocorridas no Brasil neste período, com reflexos diretos na produção industrial e no consumo, reduzindo a velocidade do crescimento dos volumes de cabotagem de contêineres da Log-In. Dada a característica da matriz de custos da navegação com foco em movimentação de contêineres, que tem predominância de custos fixos, com a entrada em operação do navio afretado Aldebaran (2800 TEUS), representando aumento de capacidade nos serviços, ocorreu aumento dos custos fixos e o percentual de crescimento dos volumes de cabotagem no trimestre (+17,1% vs 2T13) não foram suficientes para evitar a queda de rentabilidade comparativa com o 2T13;
- (ii) Queda dos volumes do MERCOSUL devido à retração do mercado na Argentina. A Log-In vem reduzindo suas escalas nos portos daquele país, visando a otimização de custos;
- (iii) Programação operacional da Alunorte que refletiu no menor volume de granel;

O serviço SAM manteve o patamar de rentabilidade verificado nos trimestres anteriores, apesar da queda da produção industrial verificada no período. A margem EBITDA do SAM no 2T14 foi de 25,1% contra 29,7% no 2T13. Os volumes se mantiveram praticamente constantes, ainda assim, a receita operacional líquida cresceu 6,2%, enquanto os custos totais evoluíram 12,5%, impactados basicamente pela maior participação no *mix* de venda dos volumes com operações porta-a-porta (maiores custos com transporte rodoviário de curta distância).

No SAS, o volume sofreu queda de 9,0% no 2T14 em relação ao 2T13, devido basicamente à retração intensa dos volumes e preços no MERCOSUL nas duas rotas. Os principais custos variáveis unitários, entre eles, *handling* e transporte rodoviário de curta distância, foram menores no 2T14 em relação ao mesmo período do ano anterior, 14,3% e 14,6%, respectivamente. Em relação aos custos fixos, especialmente combustível (*bunker*) e portuárias, estes apresentaram pequeno aumento no 2T14, sendo em parte compensados pelos custos operacionais do navio Log-In Jacarandá "*running costs*", que tiveram redução de 25%, quando comparado com o mesmo período do ano anterior.

O Serviço Costa Norte vem passando por ajustes estruturais, e em maio/14 a Log-In iniciou uma nova rota entre Manaus/Santos. O novo serviço, Costa Norte Express, estabelece um prazo de 10 dias para a rota com frequência quinzenal e deve gerar mais eficiência e agilidade na capacidade de transporte de cargas entre os portos do Sul, Sudeste, Nordeste e Norte do país. A partir da adoção da modalidade Express, os resultados do serviço estão em ascensão, os volumes cresceram mais de 670% no 2T14 comparado ao mesmo período do ano anterior, e a receita operacional líquida, no trimestre avançou 270,6%.

Em relação ao serviço de *Shuttle-Feeder*, no 2T14, a margem EBITDA apresentou pequena redução devido aos custos de transição entre os navios Log-In Amazônia (1700 TEUS) e RREuropa-afretado (2400 TEUS), e por leve retração do período devido aos feriados e greves no período da Copa do Mundo.

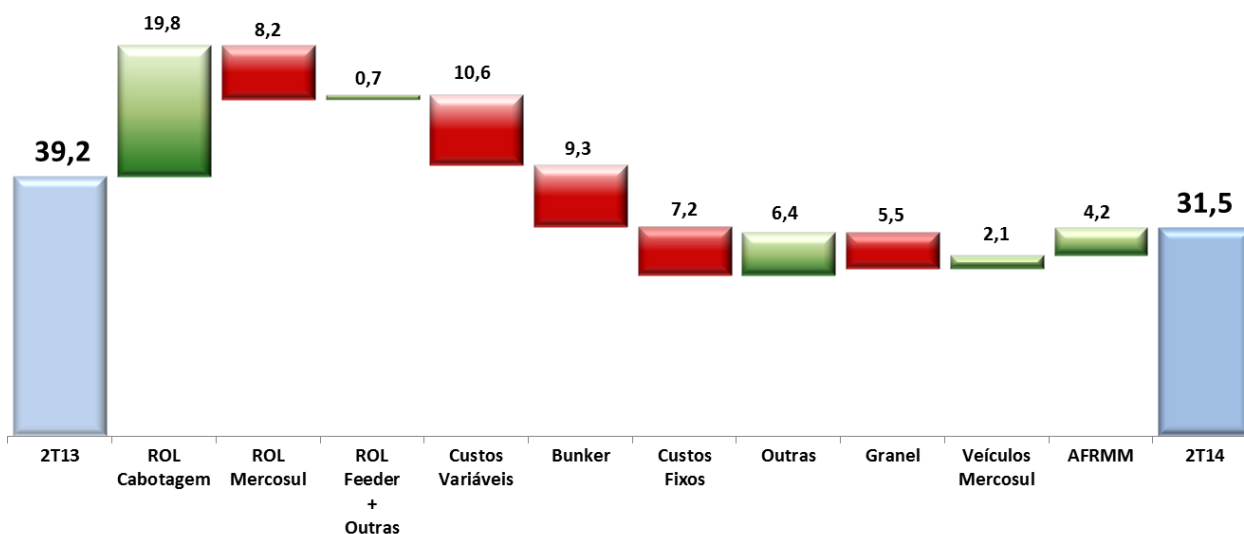
Em relação ao serviço de Granel, verificamos queda da margem em comparação ao 2T13, basicamente em função dos menores volumes transportados devido à programação operacional da Alunorte. No entanto, com o efeito da cláusula de *take or pay* previsto no contrato, será possível verificar a equalização dos resultados no segundo semestre de 2014. Atualmente, a Companhia utiliza nesse serviço o navio Log-In Tambaqui e dois navios afretados. A Log-In espera que, com a entrega do



segundo navio graneleiro (Tucunaré), em substituição aos navios afretados que atendem ao contrato da Alunorte, ocorrerá avanço operacional em função de melhores indicadores de consumo de combustível e baixo custo de manutenção dos navios *taylormade*.

No 2T14, destacamos a evolução da operação de transporte de veículos em navios “*Roll On, Roll Off*” entre a Argentina e o Brasil, que apresentou avanço nos volumes e na margem EBITDA em comparação aos dois últimos trimestres, visto que o serviço se iniciou ao final de 2013. Os veículos são transportados por empilhadeiras dentro do navio, tal qual uma garagem onde um veículo fica um sob o outro.

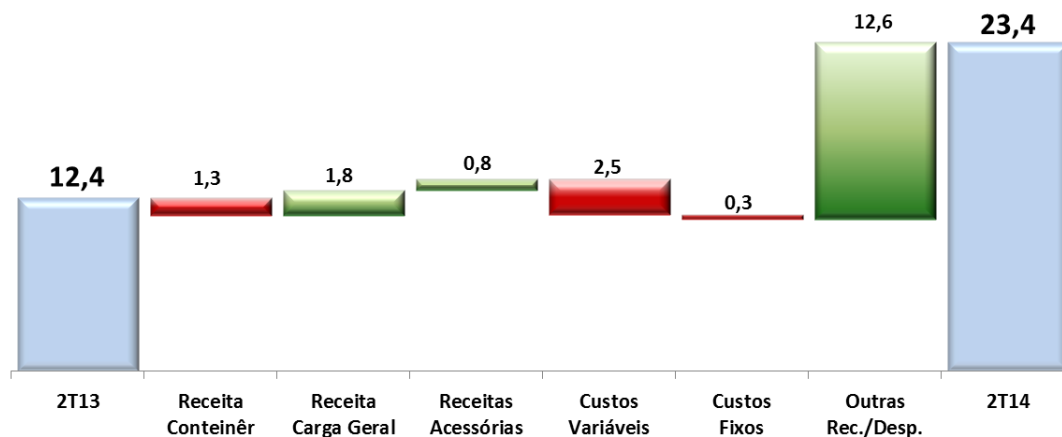
### INDICADOR DE EBITDA NAVEGAÇÃO COSTEIRA (R\$ milhões)



### TVV – Terminal de Vila Velha

No 2T14, o TVV obteve R\$ 23,4 milhões de EBITDA, representando crescimento de 89,8% comparativamente ao 2T13. A margem EBITDA atingiu 57,4% no trimestre. Parte do crescimento ocorreu em função dos volumes de carga geral, em especial das cargas de projetos, onde o terminal realizou inúmeras operações de grandes equipamentos e máquinas de elevado valor agregado, possibilitando geração de maiores receitas com armazenagem, estocagem e serviços especializados. O aspecto mais relevante no resultado do trimestre foi a apropriação de recuperação de créditos junto a importadores e de impostos, no montante de R\$ 12,4 milhões. Por outro lado, as atividades operacionais do 2T14 foram negativamente afetadas em função de greves, feriados extraordinários e paralisações em percentual superior a 10% dos dias disponíveis para trabalho no trimestre.

### INDICADOR DE EBITDA TVV (R\$ milhões)





## 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 2T14 foi de R\$ 2,3 milhões, comparado a R\$ 0,9 milhão apresentado no 2T13, representando um crescimento de 154,9%, sendo que os itens mais relevantes do crescimento do resultado foram as receitas de novos contratos de aluguel de armazéns no TERCAM, além da otimização de gastos no terminal de Paulínia. A margem EBITDA no período foi de 40,6% (2T13: 15,5%). No semestre, o EBITDA atingiu R\$ 3,7 milhões e a margem EBITDA, 30,9%.

## Outras Receitas e Despesas

Na linha de outras receitas e despesas, a Log-In registrou, no 2T14, cerca de R\$ 2,3 milhões de despesas decorrentes de constituições de provisões em processos tributários. No mesmo período de 2013, esta linha havia sido favorecida pela reversão de contingências trabalhistas no valor R\$ 4,5 milhões.

## G&A Corporativo (Despesas Gerais e Administrativas)

Os gastos com as despesas gerais e administrativas corporativas atingiram R\$ 5,8 milhões no 2T14 contra R\$ 8,5 milhões no 2T13, representando queda de 31,2%. A Companhia mantém programas contínuos de otimização de processos internos, aumentando a eficiência e produtividade nas suas atividades. Nos últimos anos, foram realizados inúmeros investimentos em tecnologia da informação, possibilitando automatização de processos com consequente redução de gastos administrativos.

## Resultado Consolidado Log-In

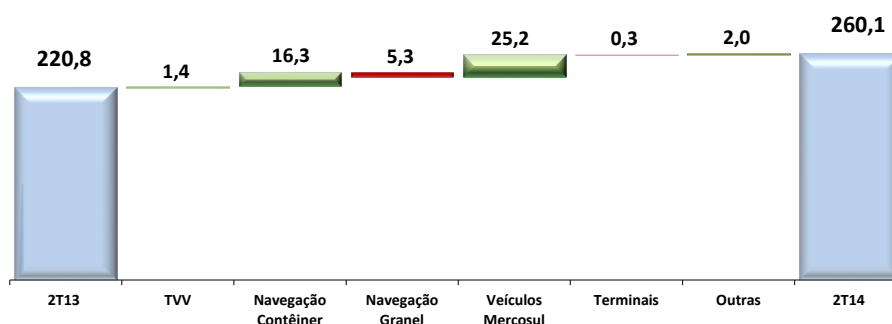
<b>DEMONSTRAÇÃO DO RESULTADO</b> Em milhões de reais	<b>2T14</b>	<b>2T13</b>	<b>Var %</b>	<b>1S14</b>	<b>1S13</b>	<b>Var %</b>
<b>Receita Bruta</b>	<b>260,1</b>	<b>220,8</b>	18%	<b>507,5</b>	<b>426,4</b>	19%
Impostos	(28,5)	(25,1)	14%	(55,8)	(47,4)	18%
<b>Receita Líquida</b>	<b>231,6</b>	<b>195,8</b>	18%	<b>451,8</b>	<b>379,0</b>	19%
Custos	(212,1)	(160,4)	32%	(407,1)	(307,1)	33%
Depreciação - Custos	(13,2)	(14,1)	-6%	(26,0)	(23,8)	9%
<b>Lucro Bruto</b>	<b>6,3</b>	<b>21,3</b>	-70%	<b>18,6</b>	<b>48,2</b>	-61%
<b>Receitas (Despesas) Operacionais</b>	<b>26,6</b>	<b>8,9</b>	200%	<b>38,0</b>	<b>15,2</b>	150%
<b>Lucro antes da Equivalência</b>	<b>32,9</b>	<b>30,1</b>	9%	<b>56,6</b>	<b>63,3</b>	-11%
Equivalência Patrimonial	-	(0,0)	n/a	-	(0,1)	n/a
<b>Resultado Financeiro</b>	<b>(0,8)</b>	<b>(67,6)</b>	-99%	<b>1,3</b>	<b>(64,6)</b>	n/a
Receita Financeira	2,5	4,6	-46%	10,5	7,8	35%
Despesa Financeira	(22,8)	(16,3)	40%	(51,7)	(28,9)	79%
Variação Cambial	12,6	(25,5)	n/a	26,7	(63,4)	n/a
Variação Cambial - CPC 20	6,8	(30,4)	n/a	15,8	19,9	-21%
<b>Lucro antes do IR/CSLL</b>	<b>32,1</b>	<b>(37,5)</b>	n/a	<b>57,9</b>	<b>(1,3)</b>	n/a
IR / CSLL	(24,3)	18,1	n/a	(30,0)	11,1	n/a
<b>Lucro (Prejuízo) Líquido</b>	<b>7,8</b>	<b>(19,4)</b>	n/a	<b>27,9</b>	<b>9,8</b>	184%



## Receita Bruta

A receita bruta totalizou R\$ 260,1 milhões no 2T14, 17,8% superior ao 2T13 (R\$ 220,8 milhões). O aumento do faturamento está relacionado, em parte, pelo maior volume na navegação costeira, influenciado pelo crescimento de 17,1% dos volumes na cabotagem. No 1S14, a receita bruta atingiu R\$ 507,5 milhões, 19,0% superior ao do 1S13. Também contribuiu para o aumento do faturamento as operações de transporte de veículos entre o Brasil e os países do MERCOSUL através de afretamento de navios *Roll-on Roll-off*. Esse novo nicho de mercado vem sendo explorado pela Companhia nos últimos meses e pode se tornar, nos próximos trimestres, um serviço de cabotagem de veículos no Brasil, gerando valor para a Log-In e inegavelmente uma via de redução de custos e aumento da eficiência logística para a indústria automobilística local.

### FATURAMENTO BRUTO CONSOLIDADO (R\$ milhões)



## Custos

Os custos totalizaram R\$ 225,4 milhões no 2T14, 29,1% superior em relação ao 2T13, e contemplam cerca de R\$ 49,1 milhões de custos com afretamento de navios, que inclui os navios *Roll-on Roll-off* para o transporte de veículos no MERCOSUL. O aumento dos custos de combustíveis no 2T14, notadamente o *bunker*, ocorreu em função do aumento da capacidade na frota dos serviços de navegação costeira (basicamente devido à entrada em operação do navio afretado Aldebaran – 2800 TEUS). Ocorreu também aumento dos custos de serviços contratados, em função do aumento de volumes da cabotagem. Cabe destacar que, em sua grande maioria, os custos variáveis unitários se mantiveram estáveis nos períodos comparativos.

Custos - R\$ milhões						
	2T14	2T13	VAR %	1S14	1S13	VAR %
Pessoal, Encargos e Benefícios	(22,3)	(19,4)	15,2%	(42,8)	(38,9)	10,2%
Material	(2,0)	(1,8)	15,4%	(5,2)	(3,2)	61,2%
Óleo Combustíveis e Gases	(31,8)	(20,6)	54,1%	(59,6)	(44,3)	34,6%
Afretamento, Locações e Arrendamento	(49,1)	(23,0)	113,7%	(94,2)	(42,3)	122,9%
Serviços Contratados	(94,4)	(81,2)	16,2%	(181,3)	(155,5)	16,5%
Depreciação e Amortização	(13,2)	(14,0)	-5,7%	(26,0)	(23,7)	9,7%
Outros	(12,4)	(14,5)	-14,1%	(24,0)	(23,0)	4,3%
	<b>(225,4)</b>	<b>(174,5)</b>	<b>29,1%</b>	<b>(433,1)</b>	<b>(330,9)</b>	<b>30,9%</b>

## Lucro Bruto

No 2T14, o lucro bruto atingiu R\$ 6,3 milhões, representando uma queda de 70% em comparação ao 2T13. É importante ressaltar que a maior ocorrência de feriados no 2T14 em função da Copa do Mundo provocou, em alguns setores, a postergação das entregas por alguns clientes, de modo que a receita bruta tenha apresentado crescimento, porém, inferior ao de um cenário de economia e produção industrial aquecida. É esperado que esta queda de volume seja compensada no segundo semestre de 2014. Adicionalmente, a forte queda da lucratividade no trimestre foi causada pelo menor volume de granel e pelo aumento de



custos com afretamento de navios, *bunker* e serviços contratados, devido ao aumento da frota de navios e dos volumes de cabotagem. No 1S14, o lucro bruto atingiu R\$ 18,6 milhões contra R\$ 48,2 milhões no 1S13.

## Receitas (Despesas) Operacionais

Neste trimestre, os valores das receitas (despesas) operacionais totalizaram R\$ 26,6 milhões de receitas, contra R\$ 8,9 milhões de receitas registradas no 2T13 devido, basicamente, às maiores receitas de AFRMM e à recuperação de créditos tributários sobre receitas de importação e impostos no TVV (R\$ 12,4 milhões). Em relação ao 1S14, as receitas (despesas) operacionais totalizaram R\$ 38,0 milhões, comparativamente a R\$ 15,2 milhões ao 1S13.

Receitas (Despesas) Operacionais - R\$ milhões	2T14	2T13	VAR %	1S14	1S13	VAR %
Administrativas e Comerciais - despesas						
Pessoal, Encargos Sociais e Benefícios	(6,3)	(7,3)	-13,2%	(14,6)	(15,4)	
Depreciação e Amortização	(3,0)	(3,0)	1,6%	(6,0)	(5,7)	6,9%
Provisão de Créditos de Liquidação Duvidosa	(0,7)	(0,7)	-0,3%	(3,0)	(1,8)	66,5%
Locações, Consultoria, Serviços Públicos e Marketing	(1,7)	(2,2)	-24,2%	(3,9)	(4,5)	-13,2%
Serviços Contratados e Outros	(0,9)	(0,7)	15,5%	(1,4)	(0,8)	79,8%
Materiais de Consumo	(0,0)	(0,1)	n/a	(0,1)	(0,1)	-11,0%
Provisões para despesas administrativas	(1,0)	(2,7)	n/a	(1,0)	(2,7)	n/a
	<b>(13,6)</b>	<b>(16,7)</b>	<b>-18,6%</b>	<b>(30,0)</b>	<b>(31,0)</b>	<b>-3,2%</b>
Reversão (constituição) de provisões para contingências	(1,0)	1,1	-187,9%	0,7	4,7	-85,2%
Receita com subvenção-AFRMM aplicados	23,4	19,2	22,1%	46,1	37,2	23,8%
Recuperação de créditos tributários	15,0	0,0	n/a	19,9	0,0	n/a
Outras Receitas (Despesas), Líquido	2,6	5,2	-49,7%	1,3	4,3	-68,7%
	<b>26,5</b>	<b>8,9</b>	<b>199,5%</b>	<b>38,0</b>	<b>15,2</b>	<b>150,5%</b>

## Resultado Financeiro

O resultado financeiro líquido no 2T14 foi negativo em R\$ 0,8 milhão. Está contido neste valor R\$ 22,8 milhões de despesas financeiras (R\$ 7,2 milhões sobre os financiamentos de embarcações junto ao FMM/BNDES, R\$ 6,8 milhões das operações de capital de giro e R\$ 7,3 milhões de outras linhas – operações de swap cambial e financiamentos de investimentos correntes, e R\$ 1,5 milhão de outras despesas financeiras). Adicionalmente, foram reconhecidas reversões de R\$ 6,8 milhões de variação cambial (aplicação do CPC 20) sobre os saldos dos financiamentos de ativos em construção, complementado por R\$ 7,4 milhões dos ativos em operação, além de R\$ 2,5 milhões de receitas financeiras. Cabe ressaltar que os financiamentos indexados em dólar (US\$ 230,5 milhões, data-base: 30/06/2014) têm prazo de cerca de 20 anos, com custo de 2,5% a.a., decorrentes exclusivamente de construção das embarcações no estaleiro EISA.

## Lucro Líquido

O lucro líquido consolidado no 2T14 foi de R\$ 7,8 milhões, influenciado positivamente pelo resultado financeiro advindo de reversão de variação cambial sobre os saldos dos financiamentos de navios em construção. O lucro líquido no 1S14 foi de R\$ 27,9 milhões.

## 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 2T14, foram executados R\$ 22,5 milhões nos projetos de investimentos de capital, aplicados principalmente na construção do navio bauxiteiro e dos três navios contêineres. Os valores de desembolsos menores que os planejados ocorreram basicamente em função dos atrasos na construção dos navios. O projeto bauxiteiro (Log-In Tucunará), que está em fase final de acabamento, totalizou investimentos de R\$ 6,7 milhões no 2T14. Em relação aos desembolsos com investimentos correntes, no trimestre, totalizaram R\$ 4,7 milhões.



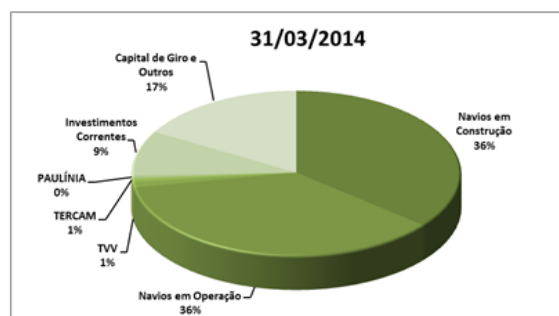
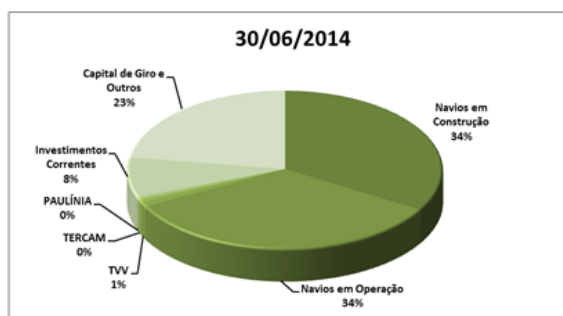
Investimentos R\$ Milhões	2T14 Real	2T14 Plan	Δ %	1S14 Real	1S14 Plan	Δ %
Projeto Bauxiteiro	6,7	10,5	-36%	17,2	25,4	-32%
Projeto Contêineres	13,3	18,0	-26%	15,6	26,6	-41%
Projeto DOW - Guarujá	1,5	0,8	98%	1,6	1,7	-5%
Scanner TVV	0,7	1,2	-39%	1,2	2,4	-50%
Outros Projetos - Capital	0,1	1,4	-94%	0,2	2,7	-92%
<b>Investimentos de Capital</b>	<b>22,5</b>	<b>31,9</b>	<b>-30%</b>	<b>35,9</b>	<b>58,7</b>	<b>-39%</b>
TI	3,2	3,7	-14%	6,0	8,3	-27%
Navios (continuidade operacional)	0,0	0,0	n/a	0,0	0,0	n/a
TVV (continuidade operacional)	0,2	0,0	n/a	0,2	0,2	-27%
Outros Projetos - Corrente	1,4	3,1	-57%	2,3	6,5	-64%
<b>Investimentos Correntes</b>	<b>4,7</b>	<b>6,8</b>	<b>-31%</b>	<b>8,5</b>	<b>15,0</b>	<b>-43%</b>
<b>Total</b>	<b>27,1</b>	<b>38,7</b>	<b>-30%</b>	<b>44,4</b>	<b>73,7</b>	<b>-40%</b>

Especificamente quanto ao acompanhamento da execução do investimento na construção dos navios, nos últimos trimestres o cronograma foi ajustado aumentando os prazos de construção. Em função das dificuldades do estaleiro EISA, não foi apresentado para a Log-In, neste trimestre, um cronograma atualizado. Conforme divulgado pela Companhia em Comunicados ao Mercado, a Log-In está acompanhando a situação e tomará as medidas que se fizerem necessárias com o objetivo de manter a construção das embarcações através de garantias contratuais e de assessoria técnica especializada para contínua identificação de alternativas estratégicas de curto e longo prazo.

## Endividamento

A Companhia mantém um balanço 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\$ 77,2 milhões. Em 30 de junho de 2014, a dívida total da Log-In somava R\$ 1.338,8 milhões, sendo que, desse montante, R\$ 899,4 milhões referem-se ao Projeto de Construção/Operação 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\$ 13,3 milhões), do TERCAM (R\$ 7,9 milhões), e do terminal de Paulínia (R\$ 6,6 milhões), além de investimentos correntes (R\$ 108,1 milhões) e capital de giro ponte (R\$ 303,4 milhões).

R\$ milhões	A		B		C		D		E		Var % A x B
	30/06/2014	31/03/2014	31/12/2013	30/09/2013	30/06/2013	31/03/2013	31/12/2012	30/09/2012	30/06/2012		
Navios em Construção	449,8	462,1	475,5	465,7	456,8	415,4	555,9	511,4	458,0	-2,7%	
Navios em Operação	449,6	463,5	479,8	472,7	477,5	458,7	271,1	274,3	277,6	-3,0%	
TVV	13,3	14,1	15,1	15,4	15,8	16,6	17,5	17,8	18,1	-5,8%	
TERCAM	7,9	8,2	8,6	9,0	9,4	9,8	10,2	10,6	11,0	-4,8%	
PAULÍNIA	6,6	7,2	7,8	8,2	8,7	9,1	9,6	10,1	10,2	-7,9%	
Investimentos Correntes	108,1	114,1	105,0	75,2	52,8	56,6	59,8	63,0	62,8	-5,2%	
Capital de Giro e Outros	303,4	214,8	201,5	181,1	191,2	177,4	192,4	152,1	107,4	41,3%	
<b>TOTAL</b>	<b>1.338,8</b>	<b>1.284,0</b>	<b>1.293,3</b>	<b>1.227,4</b>	<b>1.212,3</b>	<b>1.143,6</b>	<b>1.116,4</b>	<b>1.039,2</b>	<b>945,1</b>	<b>4,3%</b>	





## Imobilizações em curso

As imobilizações em curso totalizaram R\$ 627,7 milhões em 30 de junho 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\$ 605,8 milhões.



## Resumo de Volumes

Volumes por negócio			A	B	VAR % (A x B)	C	VAR % (A x C)	D	E	VAR % (D x E)
			2T14	2T13		1T14		1S14	1S13	
Navegação Costeira	Navegação Contêiner ( TEUS )	Cabotagem	31.905	27.251	17,1%	28.081	13,6%	59.987	50.480	18,8%
		Mercosul	6.022	12.048	-50,0%	6.317	-4,7%	12.339	24.257	-49,1%
		Feeder	24.189	21.393	13,1%	21.226	14,0%	45.415	38.286	18,6%
		<b>62.116</b>	<b>60.692</b>	<b>2,3%</b>	<b>55.624</b>	<b>11,7%</b>	<b>117.741</b>	<b>113.024</b>	<b>4,2%</b>	
	Produção Navegação Contêiner	milhões de TEUsMilha	97,5	83,9	16,2%	80,0	21,8%	177,5	159,1	11,5%
	Movimentação de Granel	mil toneladas	1.137,1	1.356,4	-16,2%	1.059,7	7,3%	2.196,8	2.524,0	-13,0%
TVV Terminal de Vila Velha	Movimentação de Contêineres		<b>57.208</b>	<b>59.346</b>	<b>-3,6%</b>	<b>57.511</b>	<b>-0,5%</b>	<b>114.719</b>	<b>113.421</b>	<b>1,1%</b>
	Cheios	TEUS	36.262	39.929	-9,2%	36.526	-0,7%	72.788	73.614	-1,1%
	Vazios		20.946	19.417	7,9%	20.985	-0,2%	41.931	39.807	5,3%
	Movimentação de Contêineres		<b>44.387</b>	<b>46.427</b>	<b>-4,4%</b>	<b>41.808</b>	<b>6,2%</b>	<b>86.195</b>	<b>85.069</b>	<b>1,3%</b>
	Cheios	BOX	28.006	31.036	-9,8%	27.643	1,3%	55.649	56.153	-0,9%
	Vazios		16.381	15.391	6,4%	14.165	15,6%	30.546	28.916	5,6%
	Carga Geral		<b>172,8</b>	<b>89,4</b>	<b>93,2%</b>	<b>130,0</b>	<b>32,9%</b>	<b>302,7</b>	<b>179,1</b>	<b>69,0%</b>
	Cargas de Projetos		17,7	14,0	26,3%	12,1	45,7%	29,8	40,8	-26,9%
Granito	mil toneladas	126,3	55,1	129,2%	106,1	19,1%	232,4	82,7	181,1%	
Veículos		12,3	20,3	-39,6%	11,8	4,2%	24,0	45,1	-46,7%	
Produtos Siderúrgicos		16,5	0,0	N/A	0,0	N/A	16,5	10,6	55,2%	



## Indicador de EBITDA Navegação

2T14 x 2T13 / 1S14 x 1S13

Dados Financeiros – Navegação Costeira (em R\$ milhões, exceto %)	2T14	2T13	Var. %	1S14	1S13	Var. %
Receita Operacional Bruta	208,9	170,3	22,7%	404,5	324,1	24,8%
Cabotagem	128,2	104,0	23,3%	239,0	189,6	26,1%
Mercosul	13,1	21,9	-40,1%	26,4	43,9	-39,9%
Feeder	9,5	5,3	77,9%	17,5	10,3	68,7%
Granel e outras	33,9	39,0	-13,0%	73,5	80,3	-8,5%
Veículos Mercosul	24,1	0,0	n/a	48,2	0,0	n/a
Receita Operacional Líquida	185,5	150,4	23,4%	359,3	287,8	24,9%
Custos dos Serviços Prestados	-187,2	-137,9	35,8%	-361,4	-264,5	36,6%
Ajuste de Eliminação de custos Intercia	0,5	0,2	160,9%	0,9	0,4	125,2%
Movimentação de contêineres	-31,7	-28,9	9,6%	-62,8	-54,9	14,4%
Combustíveis	-30,0	-21,5	39,7%	-56,2	-41,6	34,9%
Transporte rodoviário de curta distância	-32,9	-24,4	34,9%	-60,4	-46,7	29,2%
Pessoal marítimo	-11,5	-9,5	20,7%	-21,7	-18,2	19,0%
Despesas com contêineres	-9,5	-9,0	5,7%	-19,4	-17,9	7,9%
Fretamento de navios	-38,0	-12,3	209,0%	-73,3	-25,7	184,9%
Custos portuários	-12,9	-12,0	8,3%	-25,8	-23,3	10,9%
Manutenção e outros custos	-20,7	-20,3	1,8%	-41,9	-36,0	16,2%
Manutenção, Suprimentos e Seguros	-6,6	-4,4	50,9%	-14,5	-8,0	81,6%
Depreciação	-10,0	-11,5	-13,2%	-19,9	-18,7	6,5%
Outros	-4,1	-4,4	-8,1%	-7,5	-9,4	-20,2%
Outras Receitas (Despesas) Operacionais	-0,7	-4,2	-83,2%	-5,2	-10,5	-50,7%
Depreciação e Amortização	10,0	11,5	-13,2%	19,9	18,7	6,5%
AFRMM	23,4	19,2	22,1%	46,1	37,2	23,8%
<b>EBITDA</b>	<b>31,5</b>	<b>39,2</b>	<b>-19,6%</b>	<b>59,6</b>	<b>69,1</b>	<b>-13,7%</b>
Margem EBITDA	17,0%	26,1%	-9,1 p.p.	16,6%	24,0%	-7,4 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 necessário a inclusão de linhas de ajustes com os valores acima destacados.



## Indicador de EBITDA TVV

2T14 x 2T13 / 1S14 x 1S13

Dados Financeiros - TVV (R\$ milhões, exceto %)	2T14	2T13	Var. %	1S14	1S13	Var. %
Receita Operacional Bruta	45,3	43,9	3,2%	90,2	88,7	1,7%
Ajuste de Eliminação Receita Bruta Intercia	-0,5	0,1	n/a	-0,9	-0,1	514,9%
Movimentação de contêineres	26,1	27,4	-4,9%	50,1	50,2	-0,1%
Movimentação de carga geral	3,7	1,7	112,9%	6,2	4,5	37,1%
Armazenagem e outros serviços	15,6	14,7	5,6%	33,9	34,0	-0,2%
Receita Operacional Líquida	40,9	39,5	3,4%	81,2	79,4	2,3%
Ajuste de Eliminação Receita Líquida Intercia	-0,5	0,1	n/a	-0,9	-0,1	514,9%
Custos dos Serviços Prestados	-31,4	-25,2	24,2%	-57,5	-48,7	18,0%
Carga e descarga	-10,9	-8,5	28,0%	-20,4	-16,6	22,5%
Pessoal	-8,6	-8,5	1,0%	-16,1	-16,5	-2,4%
Serviços contratados	-2,2	-3,1	-28,6%	-4,2	-6,1	-31,3%
Arrendamento	-1,1	-1,0	7,0%	-2,1	-0,7	189,7%
Outros custos	-8,7	-4,2	105,3%	-14,7	-8,8	68,3%
Outras Receitas (Despesas) Operacionais	11,8	-4,0	n/a	17,3	-3,9	n/a
Depreciação e Amortização	2,7	2,0	36,4%	4,9	3,8	27,5%
<b>EBITDA</b>	<b>23,4</b>	<b>12,4</b>	<b>89,8%</b>	<b>45,0</b>	<b>30,5</b>	<b>47,5%</b>
<i>Margem EBITDA</i>	<i>57,4%</i>	<i>31,2%</i>	<i>26,1 p.p.</i>	<i>55,4%</i>	<i>38,4%</i>	<i>17,0 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

2T14 x 2T13 / 1S14 x 1S13

Dados Financeiros - Terminais Intermodais (em R\$ milhões, exceto %)	2T14	2T13	Var. %	1S14	1S13	Var. %
Receita Operacional Bruta	6,5	6,6	-1,7%	13,7	13,7	0,2%
Receita Operacional Líquida	5,6	5,8	-2,6%	11,9	11,9	-0,4%
Custos dos Serviços Prestados	-5,1	-5,5	-7,8%	-10,6	-10,8	-1,6%
Outras Receitas (Despesas) Operacionais	1,1	0,0	n/a	1,0	1,0	-0,6%
Depreciação e Amortização	0,7	0,7	8,1%	1,4	1,3	7,8%
<b>EBITDA</b>	<b>2,3</b>	<b>0,9</b>	<b>154,9%</b>	<b>3,7</b>	<b>3,5</b>	<b>6,4%</b>
<i>Margem EBITDA</i>	<i>40,6%</i>	<i>15,5%</i>	<i>25,1 p.p.</i>	<i>30,9%</i>	<i>28,9%</i>	<i>2,0 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	PASSIVO	B		A	Var % A x B
	30/06/13	31/12/13	30/06/14			30/06/13	31/12/13	30/06/14	
<b>CIRCULANTE</b>					<b>CIRCULANTE</b>				
Caixa e equivalentes de caixa	90,2	82,5	77,2	-6,4%	Financiamentos BNDES	54,9	61,1	59,5	-2,6%
Contas a receber de clientes terceiros	117,5	157,5	155,3	-1,4%	Financiamentos - Outros	96,7	79,3	113,7	43,4%
Provisão para créditos de liquidação duvidosa	(15,3)	(14,3)	(17,2)	20,3%	Fornecedores terceiros	46,4	50,4	50,9	1,0%
Contas a receber partes relacionadas	3,9	2,9	-	-	Fornecedores partes relacionadas	3,3	3,9	0,0	-
Estoques	8,9	11,2	13,2	17,9%	Impostos e contribuições a recolher	3,1	9,1	8,2	-9,9%
Seguros a receber	3,3	1,3	4,5	246,2%	Provisões operacionais	28,7	42,4	33,6	-20,8%
Tributos a recuperar ou compensar	13,7	25,3	36,1	42,7%	Salários e encargos sociais	9,4	9,8	17,0	73,5%
AFRMM	57,9	93,5	128,3	37,2%	Outros	18,3	16,6	4,1	-75,3%
Outros	12,3	6,5	16,7	156,9%		<b>260,8</b>	<b>272,6</b>	<b>287,0</b>	5,3%
	<b>292,4</b>	<b>366,4</b>	<b>414,1</b>	13,0%					
<b>NÃO CIRCULANTE</b>					<b>NÃO CIRCULANTE</b>				
Imposto de renda e contribuição social diferidos	145,3	186,3	168,2	-9,7%	Financiamentos BNDES	913,4	925,7	867,8	-6,3%
Tributos a recuperar ou compensar	12,4	13,1	11,7	-10,7%	Financiamentos - Outros	147,3	227,2	297,8	31,1%
Depósitos judiciais	35,2	29,4	31,6	7,5%	AFRMM a aplicar	51,7	30,7	3,7	-87,9%
Fundo da Marinha Mercante-AFRMM	51,7	30,7	3,7	-87,9%	Provisões para contingências	10,2	29,1	32,3	11,0%
Outros (contas a receber/despesas antecipadas)	4,2	19,1	16,9	-11,5%	Provisões operacionais e outros	13,2	18,3	13,5	-26,2%
	<b>248,8</b>	<b>278,6</b>	<b>232,1</b>			<b>1.135,8</b>	<b>1.231,0</b>	<b>1.215,1</b>	-1,3%
Investimentos	-	-	-	-	<b>Patrimônio líquido</b>				
Imobilizado, líquido	1.333,7	1.349,2	1.374,5	1,9%	Capital social	527,0	527,0	600,0	13,9%
Intangível, líquido	61,5	65,7	64,9	-1,2%	Reservas	54,5	73,5	6,5	-91,2%
	<b>1.395,2</b>	<b>1.414,9</b>	<b>1.439,4</b>	1,7%	Ações em tesouraria	(50,9)	(50,9)	(50,9)	0,0%
					Lucros acumulados	9,8	6,6	27,8	321,2%
						<b>540,4</b>	<b>556,2</b>	<b>583,4</b>	4,9%
					Não controladores	(0,6)	0,1	0,1	0,0%
<b>TOTAL DO ATIVO</b>	<b>1.936,4</b>	<b>2.059,9</b>	<b>2.085,6</b>	1,2%	<b>TOTAL DO PASSIVO</b>	<b>1.936,4</b>	<b>2.059,9</b>	<b>2.085,6</b>	1,2%

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.