



RESULTADOS 2T15

Recorde de Volumes na Navegação Contêiner

TELECONFERÊNCIA / WEBCAST:

Apresentação: **Vital Lopes – CEO e**

Gustavo Freitas – CFO

Sexta-feira, 14 de agosto de 2015 –

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

Brasília) Conexão Brasil: **+55 (11)**

3194-1330 - EUA: +1 212 561-5006

Código de Acesso: **Login**

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

Acesso pelo site:

www.loginlogistica.com.br/ri

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

O replay da teleconferência estará disponível até 20/08/2015. Números de Acesso: (11)

3194-1342. Código: 3210419#

DESTAQUES DO 2T15

Volumes Navegação

2T15 vs 2T14

Cabotagem (+14,5%)

Mercosul (+10%)

Feeder (+46%)

EBITDA Navegação (ex-AFRMM)

Crescimento (+98%)

2T15 ➔ R\$ 16,1 M

2T14 ➔ R\$ 8,1 M

Ativos de Classe Mundial

Disponibilidade Operacional 2T15

Log-In Jacarandá ➔ 97%

Log-In Jatobá ➔ 99%

Log-In Tambaqui ➔ 100%

Construção Naval

Evolução das Obras – out/14 à jun/15

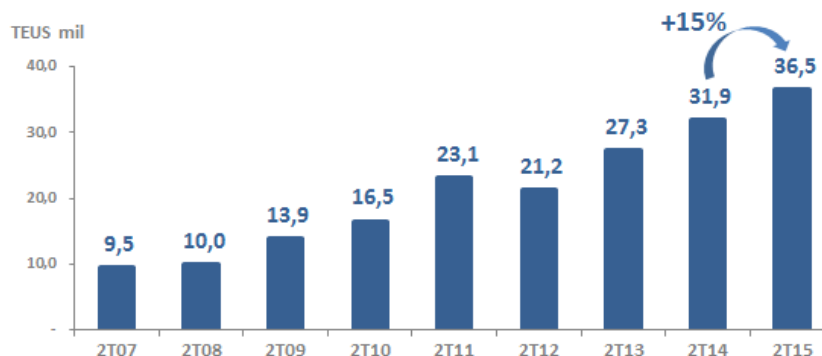
510 ➔ Previsto = 96,8% x Realizado = 98,1%

506 ➔ Previsto = 88,5% x Realizado = 90,6%

507 ➔ Previsto = 76,3% x Realizado = 75,6%

508 ➔ Previsto = 64,4% x Realizado = 63,1%

Volumes de Cabotagem Log-In



Ambiente de Negócios

A queda de confiança da indústria e do varejo somada às incertezas econômicas coloca o mercado de logística e especialmente o de transportes em estado de alerta para 2015. Diante dessa perspectiva, a Log-In buscará otimizar suas operações e explorar novos nichos de mercado. O ano de 2015 se apresenta repleto de desafios, mas como sabemos, desafios e oportunidades caminham juntos. Por isso, é importante estarmos atentos a estes desafios procurando atuar no sentido de transformá-los em oportunidades. Apesar das adversidades, o cenário para o segmento de logística ainda apresenta expectativas promissoras, especialmente nas regiões nordeste e norte, onde o custo logístico é ainda maior.

Momentos de menor crescimento e até mesmo retração permitem que as empresas foquem na eficiência e redução de custos, que podem ser atingidas com o uso de novas soluções logísticas estruturadas. Isso se reflete em uma demanda crescente para o modal da Cabotagem. O Brasil passa por um cenário de mudança nos padrões de exigência na logística e transportes, o que é promissor para a Cabotagem e especialmente para a Log-In.

As longas distâncias no Brasil favorecem o modal cabotagem com aderentes condições naturais e distribuição demográfica. Trata-se de um país com uma costa navegável de mais de 7.500 km de extensão, com mais de 30 portos organizados e inúmeros terminais de uso privativo. Além disso, o país possui uma forte concentração costeira dos setores produtivos e consumidor, com cerca de 80% da população vivendo em até 200 km distante da costa. Mas até bem pouco tempo os navios não conseguiam competir com o caminhão. Hoje as empresas de navegação que operam na cabotagem têm frotas modernas, com porte e capacidade adequada para transportar grandes volumes de contêineres em apenas uma viagem, e foram favorecidas pela Lei do Motorista que busca racionalizar o uso do transporte rodoviário. Vários terminais portuários brasileiros se tornaram eficientes na movimentação de contêineres, a ponto de, em Santos, já se equipararem aos melhores do mundo, como Roterdã, Cingapura e Xangai, no número de unidades embarcadas e desembarcadas por hora.

Neste cenário, desde o 2T14 a Log-In vem conquistando expressivo volume com novos clientes na Cabotagem, e o mais importante é que estes clientes detêm forte potencial de migração de seus transportes para o modal da Cabotagem.

Na atividade portuária ocorreu queda de transações de comércio exterior no 1S15. Dados do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior mostram que, de janeiro a junho de 2015, houve queda de 14,6% das exportações em comparação com igual período de 2014. Do lado das importações, a queda no mesmo período de comparação foi mais acentuada, de 18,5%. A diminuição das importações, em primeiro lugar, deve-se à retração econômica, e, em segundo, ao dólar valorizado. Visualizou-se no 1S15 intensa queda na compra de bens intermediários e a de bens de capital, feita pela indústria brasileira. Em se tratando das exportações, os indicativos são que o principal motivo para o Brasil estar capitalizando menos é a queda de preços das commodities (produtos primários com cotação internacional), fenômeno em curso desde 2014. A maior parte da pauta de exportações são commodities e os preços apresentaram queda no período. Por outro lado, na parte dos manufaturados, que têm como principal mercado o argentino, o país poderia apresentar crescimento, mas a Argentina está em crise.

A queda do comércio exterior no 1S15 afetou os volumes do TVV, em especial nas operações de carga geral na linha de máquinas e equipamentos importados.

Volumes

Navegação Costeira

Contêineres

No 2T15, a **Navegação Contêineres** registrou novo recorde de volume trimestral, com a movimentação de 78,5 mil TEUS (Cabotagem, Mercosul e Feeder), crescimento de 26,3% em relação a 2T14. O indicador de produção TEUxMilha saiu de 97,5 milhões no 2T14 para 113,8 milhões no 2T15, o que representa elevação de 16,8%.

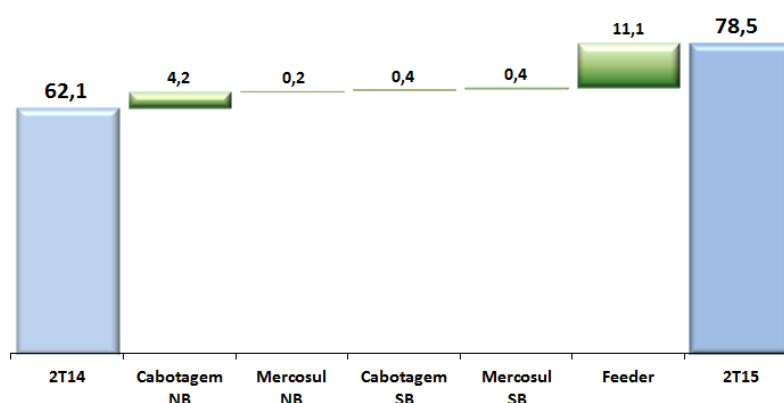
TEUS mil	2T15	2T14	2T15 vs. 2T14	1S15	1S14	1S15 vs. 1S14
<i>Cabotagem</i>	36,5	31,9	14,5%	72,1	60,0	20,2%
<i>Mercosul</i>	6,6	6,0	10,0%	12,3	12,3	-0,1%
<i>Feeder</i>	35,3	24,2	46,0%	69,5	45,4	53,0%
TOTAL	78,5	62,1	26,3%	153,9	117,7	30,7%
TEUxMilha milhões	113,8	97,5	16,8%	226,1	177,5	27,4%

Os volumes da **Cabotagem** mantiveram a trajetória de crescimento e totalizaram 36,5 mil TEUS no 2T15, o que representa um acréscimo de 14,5% em relação ao 2T14. É importante observar que o crescimento contínuo da Log-In neste modal se dá em cenário de forte retração da produção industrial, do comércio e dos serviços, assim como algumas questões pontuais como as contínuas chuvas na região Norte e no extremo Nordeste, somadas à retração de volumes decorrentes de férias coletivas de clientes do setor de eletroeletrônicos no período. Seguimos conquistando um maior número de clientes interessados em qualidade de serviços, integridade das cargas, menor emissão de poluentes, menores custos *all in* e que optam por migrar do modal rodoviário em busca de eficiência logística.

Os volumes no **MERCOSUL** totalizaram 6,6 mil TEUS no 2T15, o que representa um aumento de 10,0% em relação ao mesmo período do ano anterior. O crescimento se deu a despeito do recrudescimento da crise econômica na Argentina e das restrições da pauta de importações daquele país. Os segmentos do MERCOSUL com maior crescimento no 2T15/2T14 foram: Químicos & Petroquímicos (62%) e Têxtil & Calçados (4%).

Os volumes no **Feeder** atingiram 35,3 mil TEUS no 2T15, representando crescimento de 46,0% no 2T15/2T14. O aumento contínuo e expressivo na modalidade é viabilizado pela versatilidade do serviço que atende a diferentes armadores nos diversos portos brasileiros. Vale destacar que a ANTAQ (Agência Nacional de Transportes Aquaviários) emitiu ao final do 1T15 resolução normativa estabelecendo novos procedimentos e critérios para o afretamento de embarcações. A resolução define restrições às empresas que não possuem ativos próprios (embarcações) no Brasil e operavam exclusivamente através de documentos. Essa evolução normativa aliada ao aumento do porte dos navios que passaram a atracar em determinados portos no Brasil (*hub ports*), compõe um importante vetor para o aumento de volumes *feeder* na costa brasileira, o que favorece diretamente a Log-In, *player* com possibilidade de atender quaisquer armadores de longo curso que tenham a necessidade de distribuir as cargas de importação ou remeter cargas de exportações para os diversos portos brasileiros.

Volumes da Navegação Contêiner (TEUS mil)



Informações adicionais de Cabotagem:

Os segmentos na Cabotagem com maior variação no 2T15/2T14 foram: Alimentos & Bebidas (+19%), Químicos & Petroquímicos (+18%); Metalurgia, Mineração e Siderurgia (+45%); Embalagens (+71%) e Eletroeletrônicos (-9%).

Abaixo segue o desempenho dos volumes de Cabotagem em cada serviço:

- SAS (Serviço Atlântico Sul) - crescimento de 4,8% no 2T15/2T14, com aumento de 10,3% nos volumes da rota *Northbound* (NB), que é sensivelmente mais representativa nesse serviço, e um decréscimo de 12,3% na rota *Southbound* (SB);
- SAM (Serviço Amazonas) - no 2T15, houve crescimento de 6,3% no serviço comparado ao 2T14. A rota NB apresentou crescimento de 14,4%, enquanto a rota SB registrou uma leve redução de 2,4%;
- SCN Express (Serviço Costa Norte Express) – novamente verificamos expressivo crescimento (+46,1%) nesse serviço. Houve aumento de 61,2% nos volumes da rota NB e de 28,7% na rota SB.

Granel

O volume de bauxita movimentada para a Alunorte no 2T15 totalizou 1.077,6 mil toneladas, volume 5,2% inferior ao verificado no 2T14, mediante programação operacional do cliente para o período.

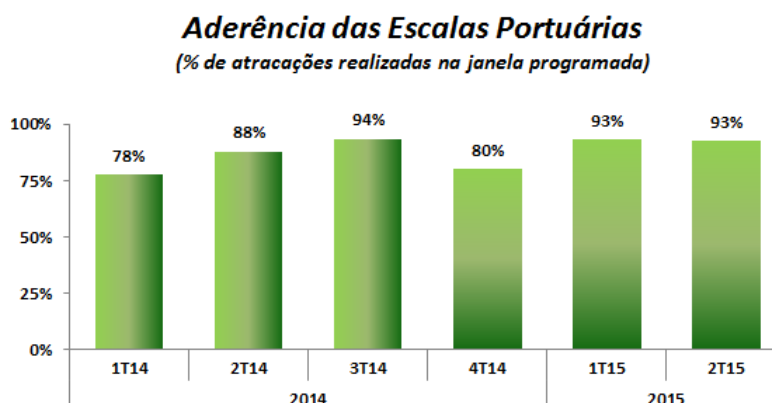
Navios – Capacidade e disponibilidade

A elevada disponibilidade operacional dos navios da Companhia em mais um trimestre consecutivo, apresenta uma taxa acima do *benchmarking* internacional:

Navio	Capacidade Nominal	Serviço	Disponibilidade Operacional 2T15
Jatobá	2800 TEUS	SAM	99%
Pantanal	1700 TEUS		100%
Frisia Kiel	2500 TEUS	SAS	100%
Frisia Wismar	2500 TEUS		100%
Aldebaran	2800 TEUS		100%
Jacarandá	2800 TEUS	SCN	97%
Amazônia	1700 TEUS		99%
RR Europa	2400 TEUS	Feeder	100%
Tambaqui	80 mil t	Granel	100%

Aderência das Escalas Portuárias

O índice de aderência das escalas portuárias atingiu 93% no 2T15. No gráfico abaixo, podemos verificar a evolução trimestre a trimestre do indicador.

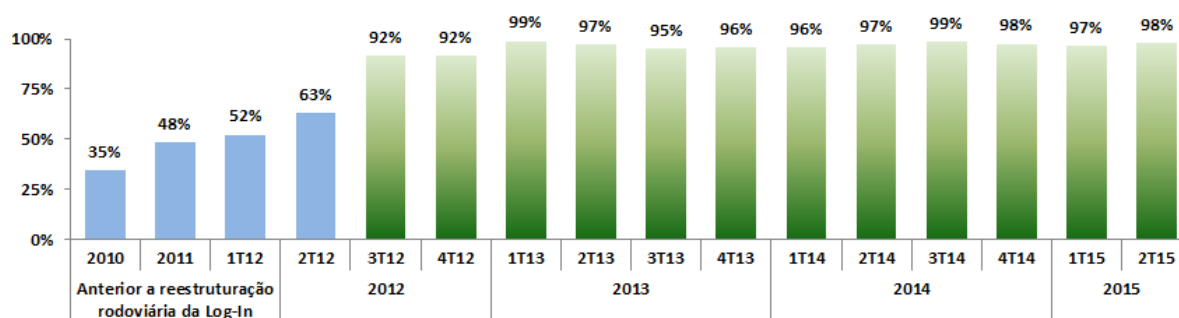


Aderência das Coletas e Entregas

O índice de desempenho na aderência diária das coletas e entregas rodoviárias da Log-In atingiu 98% no 2T15, para mais de 25 mil operações realizadas. Atingimos 93% de aderência no índice de pontualidade, que é utilizado para medirmos os acertos nas coletas e entregas na data e hora programada versus a data e hora executada e, conforme gráfico abaixo, podemos verificar os avanços trimestre a trimestre. Este 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 serviços prestados e indicadores superiores de aderência rodoviária.

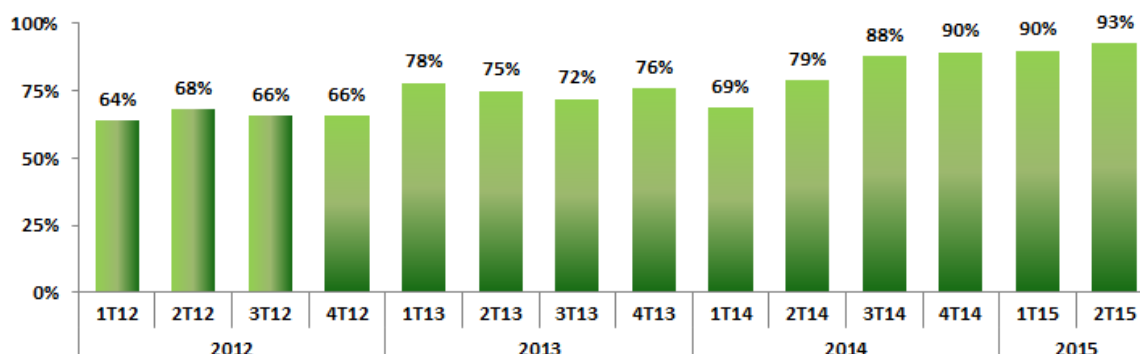
Aderência Rodoviária nas Coletas e Entregas

(% 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 2T15 foi de 59,2 mil TEUS, 3,5% superior ao registrado no mesmo período do ano anterior. Os contêineres cheios atingiram 39,2 mil TEUS, um crescimento de 8,1% no 2T15/2T14. Na importação, a movimentação de contêineres cheios foi menor em 2,5%, enquanto nas exportações houve acréscimo de 17,0%, em decorrência dos esforços próprios disponibilizando um maior número de escalas dos serviços de navegação costeira e também da desvalorização do Real em relação ao Dólar Americano.

TVV Terminal de Vila Velha		2T15	2T14	2T15 vs. 2T14	1S15	1S14	1S15 vs. 1S14
Movimentação de Contêineres							
Cheios	TEUS mil	59,2	57,2	3,5%	113,2	114,7	-1,3%
Vazios		39,2	36,3	8,1%	75,9	72,8	4,3%
		20,0	20,9	-4,5%	37,3	41,9	-11,1%
Movimentação de Contêineres							
Cheios	BOX mil	48,7	44,4	9,7%	90,8	86,2	5,4%
Vazios		32,0	28,0	14,2%	61,1	55,6	9,8%
		16,7	16,4	2,2%	29,7	30,5	-2,7%

Cargas Gerais

A movimentação de **Cargas Gerais** totalizou 91,3 mil toneladas, volume 47,1% menor, que no mesmo período do ano anterior. Houve redução no volume de Cargas de Projetos (-64,7%), substancialmente devido à retração do mercado nacional com a redução do ritmo de obras de infraestrutura que impactam as importações de máquinas e equipamentos, adicionalmente as empresas brasileiras postergaram o recebimento de equipamentos e máquinas buscando ter melhor visibilidade das condições de câmbio e da economia brasileira para o segundo semestre de 2015. Na movimentação de veículos a queda foi de 35,3% e em granito de 60,4%, já os Produtos Siderúrgicos (+64%) registraram aumento, devido à maior movimentação de trilhos.

TVV <i>Terminal de Vila Velha</i>	2T15	2T14	2T15 vs. 2T14	1S15	1S14	1S15 vs. 1S14
Cargas Gerais	91,3	172,8	-47,1%	166,6	302,7	-45,0%
<i>Cargas de Projetos</i>	6,2	17,7	-64,7%	13,2	29,8	-55,6%
<i>Granito</i>	50,0	126,3	-60,4%	103,0	232,4	-55,7%
<i>Veículos</i>	7,9	12,3	-35,3%	14,9	24,0	-38,1%
<i>Produtos Siderúrgicos</i>	27,1	16,5	64,2%	35,5	16,5	115,0%

Resultado

EBITDA¹

Consolidado

O **EBITDA consolidado** da Log-In atingiu R\$ 35,2 milhões no 2T15, um montante 28,3% inferior ao registrado no 2T14. A margem EBITDA consolidada do trimestre foi de 13,3%. A redução decorre principalmente pelo efeito do menor reconhecimento de AFRMM no período (R\$ 10,1 milhões no 2T15 versus R\$ 23,4 milhões no 2T14), devido ao vencimento das autorizações de afretamento de três embarcações por direito de tonelagem (36 meses), decorrente do atraso nas obras de construção naval realizadas no Estaleiro Ilha S.A. (EISA), que nos habilitavam a tomada de créditos de AFRMM. Para a continuidade de nossos serviços regulares de cabotagem, obtivemos, pontualmente, autorização junto à ANTAQ em caráter especial de “Interesse Público”, para o afretamento de navios estrangeiros até a entrega definitiva das embarcações em construção.

Reconciliação EBITDA R\$ milhões	2T15	2T14	1S15	1S14
Lucro (prejuízo) líquido	0,3	7,8	-130,7	27,9
IR/CSLL	17,0	24,3	26,1	30,0
Resultado financeiro líquido	1,3	0,8	157,1	-1,3
Depreciação e Amortização	16,6	16,2	32,7	32,1
EBITDA	35,2	49,1	85,2	88,7

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.

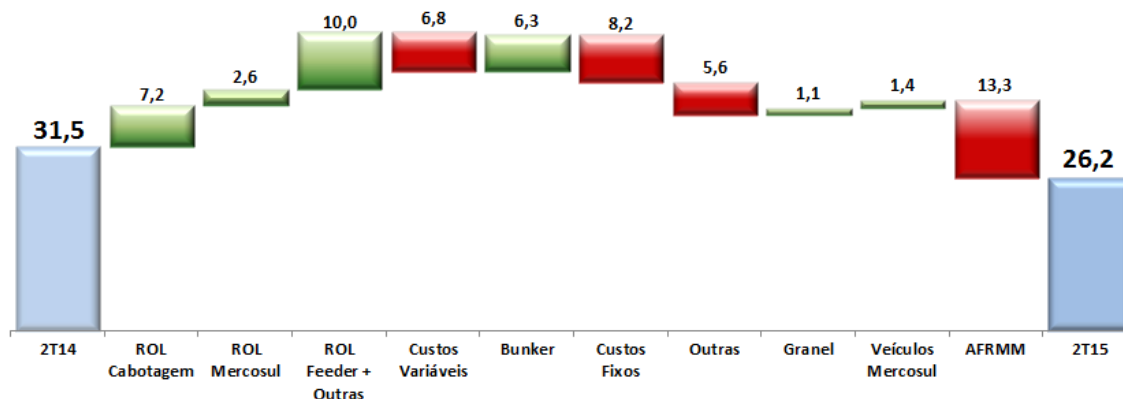
Indicadores R\$ milhões	2T15	2T14	2T15 vs 2T14	1S15	1S14	1S15 vs 1S14
Navegação Costeira	26,2	31,5	-16,9%	69,1	59,6	15,8%
Operacional (ex AFRMM)	16,1	8,1	98,3%	41,7	13,5	207,8%
AFRMM	10,1	23,4	-56,8%	27,4	46,1	-40,6%
TVV	13,3	23,4	-43,1%	26,6	45,0	-40,9%
Terminais Intermodais	1,9	2,3	-14,8%	4,8	3,7	31,0%
Outras Receitas/Despesas	2,0	(2,3)	n.a.	2,4	(5,4)	n.a.
G&A - Despesas Gerais e Administrativas	(8,3)	(5,8)	42,6%	(17,7)	(14,3)	24,1%
EBITDA	35,2	49,1	-28,3%	85,2	88,7	-3,9%
Margem %	13,3%	21,2%	-7,9 p.p.	16,1%	19,6%	-3,5 p.p.

Navegação Costeira

O EBITDA da **Navegação Costeira** no 2T15 foi de R\$ 26,2 milhões, 16,9% inferior ao 2T14. Vale observar que o EBITDA Operacional (ex AFRMM) atingiu R\$ 16,1 milhões no 2T15, 98,3% maior no 2T15/2T14.

- O serviço **SAS** apresentou melhor resultado operacional em relação ao 2T14, com importante aumento de volume na rota NB. A receita do serviço cresceu 11% no 2T15/2T14, principalmente devido aos maiores volumes com o *Feeder* (+65,5% 2T15/2T14) e um leve crescimento no MERCOSUL. Os custos variáveis cresceram 5,9% em relação ao mesmo período do ano anterior, devido ao mix de volumes com maior presença de *feeder*, já os custos fixos apresentaram queda de 8,3% no 2T15/2T14, majoritariamente devido ao menor custo com o óleo combustível (*bunker*), que teve forte queda (-35,1% 1T15/1T14) em função dos menores preços internacionais do petróleo e pela otimização do consumo dos navios.
- O **SAM** apresentou resultado operacional em linha com o apresentado no 2T14. Apesar das chuvas na região Norte e no extremo Nordeste, houve aumento de volumes de 6,3% na Cabotagem, principalmente na rota NB (14,4% 2T15/2T14), enquanto a rota SB registrou leve queda de 2,4% entre 2T15/2T14. A receita operacional líquida ficou em linha (-0,2%) com a verificada no mesmo período do ano anterior. Em relação aos custos variáveis e fixos, também não houve variação relevante na comparação 2T15/1T14 para o serviço. Vale notar que a indisponibilidade de *bunker* no porto de Suape (PE), onde a alíquota de ICMS é inferior, impossibilitaram uma maior redução de custos.
- O **SCN Express** apresentou melhora no EBITDA com forte aumento de volume e diluição dos custos fixos, apesar da indisponibilidade de *bunker* no porto de Suape (PE), onde a alíquota de ICMS é inferior. A adição de um navio em meados do período comparativo, maio de 2014, refletiu um aumento de 44,9% da receita operacional líquida, frente a um aumento de 29%,0 nos custos no 2T15/2T14.
- O **Shuttle Feeder Service** segue crescendo e capturando resultado operacional. A partir maio/14, passamos a operar o serviço com o navio RREuropa, de 2.400 TEUS, com mais capacidade para atender os crescentes volumes. No 2T14 operávamos com o navio próprio Log-In Amazônia de 1.700 TEUS.
- No serviço de **Granel**, o EBITDA foi superior ao 2T14, 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\$ 36,2 milhões (R\$ 25,2 milhões no 2T14), com margem líquida próxima a 9,5% (8,1% no 2T14). Esse é um projeto embrionário, a partir do qual, a Log-In pretende introduzir a cabotagem de veículos no Brasil.

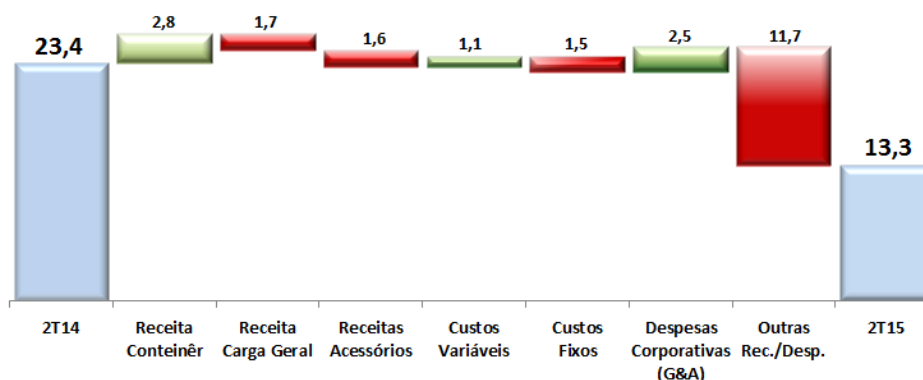
EBITDA Navegação Costeira (R\$ milhões)



TVV – Terminal de Vila Velha

O EBITDA do TVV no 2T15 totalizou R\$ 13,3 milhões (-43,1% 2T15/2T14) contra R\$ 23,4 milhões no 2T14. A queda comparativa do EBITDA é explicada em parte pela menor movimentação e armazenagem de carga geral, notadamente cargas de projetos (grandes máquinas e equipamentos) e devido aos valores reconhecidos não recorrentes no resultado do 2T14 de cerca de R\$ 12,4 milhões, relativos à recuperação de créditos de impostos e também êxito em disputas judiciais (processos tributários e trabalhistas).

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 2T15, o EBITDA dos Terminais Intermodais foi de R\$ 1,9 milhão, que comparado aos R\$ 2,3 milhões apresentados no 2T14 representa um decréscimo de 14,8%. Essa redução no resultado reflete, basicamente, as receitas indenizatórias no 2T14 do Terminal do Guarujá referente ao contrato com o cliente DOW. O EBITDA dos Terminais de Camaçari e São Francisco do Sul no 2T15 foram superiores em 49,4% e 45,5%, respectivamente, em relação ao mesmo período do ano anterior.

Outras Receitas/Despesas

Outras Receitas/Despesas apresentaram um saldo de receitas de R\$ 2,0 milhões no 2T15 contra saldo de despesas de R\$ 2,3 milhões no 2T14, principalmente, devido a provisões para Participações no Resultado e Programa de *Matching* constituídas no 2T14 frente a reversões de Participações no Resultado no 2T15.

G&A – Despesas Gerais e Administrativas

Essa linha apresentou despesas R\$ 8,3 milhões no 2T15 contra R\$ 5,8 milhões no 2T14, basicamente, devido ao efeito não recorrente de cobrança feita pela Log-In ao TVV para cobrir gastos corporativos com o processo de pedido de renovação antecipada do contrato de arrendamento e expansão do terminal no valor de R\$ 2,5 milhões no 2T14, se desconsideramos este efeito a linha de G&A teria se mantido no mesmo patamar entre os períodos.

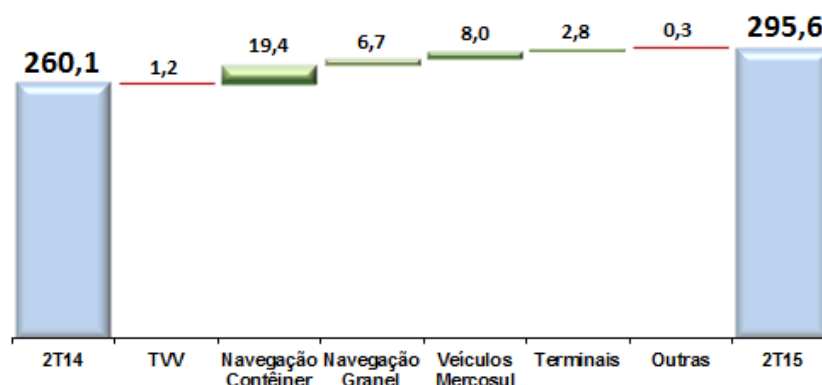
Resultado Consolidado (R\$ milhões)

DEMONSTRAÇÃO DO RESULTADO Em milhões de reais	2T15	2T14	2T15 vs. 2T14	1S15	1S14	1S15 vs. 1S14
Receita Bruta	295,6	260,1	13,6%	588,2	507,5	15,9%
Impostos	(29,7)	(28,5)	4,3%	(59,1)	(55,8)	5,8%
Receita Líquida	265,9	231,6	14,8%	529,2	451,8	17,1%
Custos	(228,8)	(212,1)	7,9%	(445,0)	(407,1)	9,3%
Depreciação - Custos	(13,7)	(13,2)	3,6%	(27,0)	(26,0)	3,8%
Lucro Bruto	23,4	6,3	271,3%	57,2	18,6	207,0%
Receitas (Despesas) Operacionais	(4,8)	26,6	n.a.	(4,7)	38,0	n.a.
Administrativas e comerciais	(12,4)	(10,5)	17,5%	(25,1)	(23,9)	4,9%
Reversão de provisões para riscos trabalhistas, cíveis e fiscais	(0,3)	(1,0)	-66,1%	0,2	0,7	-72,6%
AFRMM	10,1	23,4	-56,9%	27,4	46,1	-40,6%
Outras	0,7	17,7	-95,8%	(1,4)	21,2	n.a.
Depreciação - Despesas	(3,0)	(3,0)	-1,5%	(5,7)	(6,0)	-5,4%
Lucro Operacional Antes do Resultado Financeiro Líquido	18,5	32,9	-43,6%	52,5	56,6	-7,3%
Resultado Financeiro	(1,3)	(0,8)	59,3%	(157,0)	1,3	n.a.
Receita Financeira	35,2	2,5	1303,9%	87,6	10,5	735,6%
Despesa Financeira	(66,8)	(22,8)	193,3%	(105,4)	(51,7)	104,0%
Variação Cambial	16,6	12,6	31,2%	(92,5)	26,7	n.a.
Variação Cambial - CPC 20	13,8	6,8	101,9%	(46,7)	15,8	n.a.
Lucro antes do IR/CSLL	17,3	32,1	-46,2%	(104,5)	57,9	n.a.
IR / CSLL	(16,9)	(24,3)	-30,2%	(26,1)	(30,0)	-13,1%
Lucro (Prejuízo) Líquido	0,3	7,8	-96,0%	(130,7)	27,9	n.a.

Receita Bruta

No 2T15, a Receita Bruta totalizou R\$ 295,6 milhões, valor superior em 13,6% ao registrado no 2T14, quando atingiu R\$ 260,1 milhões. O crescimento da receita reflete o aumento dos volumes na navegação costeira (volumes atingiram 78,5 mil TEUS, +26,3% 2T15/2T14). No serviço Granel, o crescimento do faturamento é decorrente da desvalorização do Real em relação ao Dólar Americano nos períodos comparados. Também contribuíram para o aumento da receita, as operações de transporte de veículos entre o Brasil e a Argentina, utilizando-se do afretamento de navios *Roll-on Roll-off* que, no 2T15, atingiu R\$ 33,3 milhões (+32% 2T15/2T14). Esse nicho de mercado é ainda um projeto embrionário que a Companhia vem explorando nos últimos meses e, em um futuro próximo, pretende introduzir o serviço de cabotagem de veículos no Brasil, o que possibilitará a redução de custos e aumento da eficiência logística para a indústria automobilística brasileira.

Receita Bruta (R\$ milhões)



Custos

Os custos totalizaram R\$ 242,5 milhões no 2T15, 7,6% superior ao 2T14.

Os custos com afretamento de navios representaram a principal variação absoluta em relação ao 2T14. Essa linha totalizou R\$ 59,9 milhões, sendo R\$ 32,7 milhões decorrente dos navios *Roll-on Roll-off* (R\$ 23,2 milhões no 2T14), contratados para o transporte de veículos no MERCOSUL. Os serviços contratados totalizaram R\$ 103,4 milhões no 2T15, um crescimento de 14,0%, devido principalmente aos maiores volumes da cabotagem com predominância de operações porta-a-porta. Já os custos de óleos combustíveis e gases montaram um valor de R\$ 24,4 milhões, 23,3% inferiores ao 2T14. A redução desse custo decorre principalmente da queda dos preços do *bunker* e do menor consumo dos navios.

Custos - R\$ milhões	2T15	2T14	2T15 vs. 2T14	1S15	1S14	1S15 vs. 1S14
Pessoal, encargos e benefícios	25,2	22,3	12,8%	47,8	42,8	11,5%
Material	3,1	2,0	52,0%	5,7	5,2	10,3%
Óleo combustível e gases	24,4	31,8	-23,3%	46,0	59,6	-22,9%
Afretamento, locações e arrendamento	59,9	49,1	22,0%	123,5	94,2	31,0%
Serviços contratados	103,4	94,4	9,6%	202,5	181,3	11,7%
Depreciação e amortização	13,6	13,2	2,7%	26,9	26,0	3,4%
Outros	12,9	12,4	3,6%	19,7	24,0	-17,8%
TOTAL	242,5	225,4	7,6%	472,0	433,1	9,0%

Lucro Bruto

O Lucro Bruto atingiu R\$ 23,4 milhões no 2T15, o que representa um crescimento de 271% em relação ao 2T14, que naquele período totalizou R\$ 6,2 milhões. O melhor desempenho é reflexo do crescimento significativo nos volumes da Cabotagem, com melhor taxa de ocupação dos navios e consequente diluição dos custos da companhia.

Receitas (Despesas) Operacionais

No 2T15, as Receitas (Despesas) Operacionais totalizaram uma despesa de R\$ 4,8 milhões, contra receita de R\$ 26,6 milhões registrada no 2T14. A variação é explicada basicamente pela receita com AFRMM, R\$ 13,3 milhões inferior em relação ao 2T14 e devido a recuperação de créditos tributários de R\$ 15,0 milhões ocorrida no 2T14.

Receitas (Despesas) Operacionais - R\$ milhões	2T15	2T14	2T15 vs. 2T14	1S15	1S14	1S15 vs. 1S14
Administrativas e Comerciais						
Pessoal, encargos sociais e benefícios	(9,5)	(6,3)	50,0%	(18,4)	(14,6)	25,8%
Depreciação e amortização	(3,1)	(3,0)	2,0%	(5,8)	(6,0)	-3,5%
Reversão (constituição) da PCLD	0,7	(0,6)	n.a.	1,3	(3,0)	n.a.
Locações, consultoria, serviços públicos e MKT	(2,2)	(1,9)	14,7%	(4,6)	(3,9)	15,9%
Serviços contratados e outros	(1,3)	(0,8)	63,7%	(4,1)	(1,4)	199,9%
Materiais de consumo	(0,1)	(0,0)	70,5%	(0,1)	(0,1)	44,9%
Provisões para despesas administrativas	0,1	(0,8)	n.a.	0,8	(1,0)	n.a.
	(15,3)	(13,5)	13,3%	(30,8)	(30,0)	2,9%
Reversão (constituição) de provisões para contingências	(0,3)	(1,0)	-66,1%	0,2	0,7	-72,6%
Receita com subvenção-AFRMM aplicados	10,1	23,4	-56,9%	27,4	46,1	-40,6%
Recuperação de créditos tributários	-	15,0	-100,0%	-	19,9	-100,0%
Outras receitas (despesas), líquido	(0,6)	3,0	n.a.	(1,0)	1,9	n.a.
Perdas de recebíveis não cobráveis	1,3	(0,4)	n.a.	(0,3)	(0,6)	-39,3%
TOTAL	(4,8)	26,6	n.a.	(4,7)	38,0	n.a.

Resultado Financeiro

O Resultado Financeiro foi negativo em R\$ 1,3 milhão no 2T15, composto por Receitas Financeiras de R\$ 35,2 milhões, Despesas Financeiras de R\$ 66,8 milhões e Variações Monetárias e Cambiais que montaram o saldo positivo de R\$ R\$ 30,4 milhões.

As receitas financeiras são compostas por R\$ 32,0 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\$ 2,8 milhões de outras receitas.

As despesas financeiras são compostas por R\$ 4,9 milhões referentes a financiamentos de embarcações junto ao FMM/BNDES, R\$ 8,3 milhões com operações de capital de giro e investimentos correntes, R\$ 53,6 milhões de operações de swap cambial incidentes sobre financiamentos de capital de giro e R\$ 5,6 milhões de outras despesas, parcialmente compensadas por operações de hedge de *bunker* que registraram ganhos de R\$ 5,5 milhões em 30/06/2015.

Resultado Financeiro - R\$ milhões	2T15	2T14	1S15	1S14
Receitas Financeiras				
Aplicações Financeiras	0,4	1,1	0,6	1,9
Ganhos com operações de Swap	32,0	0,3	83,6	6,7
Outras	2,8	1,1	3,4	1,8
	35,2	2,5	87,6	10,5
Variações monetárias e cambiais	(8,3)	1,3	(4,7)	0,5
	26,8	3,8	82,9	11,0
Despesas Financeiras				
Encargos sobre empréstimos e financiamentos	(13,2)	(14,0)	(29,1)	(25,8)
Operações com derivativos de hedge bunker	5,5	0,2	(0,1)	(0,7)
Encargos com operações de swap	(53,6)	(7,3)	(66,6)	(20,4)
Outras	(5,6)	(1,7)	(9,6)	(4,8)
	(66,8)	(22,8)	(105,4)	(51,7)
Variações monetárias e cambiais	38,7	18,2	(134,5)	42,0
	(28,1)	(4,6)	(239,9)	(9,7)
Resultado Financeiro Líquido	(1,3)	(0,8)	(157,1)	1,3

Variações Monetárias e Cambiais

As variações monetárias e cambiais apresentaram um efeito líquido positivo de R\$ 30,4 milhões. Este saldo foi composto principalmente pela reversão de despesas de variação cambial no valor de R\$ 25,9 milhões sobre os financiamentos de longo prazo indexados ao Dólar Americano (fechamento de 31/03/2015 = R\$ 3,2080 e de 30/06/2015 = R\$ 3,1026) para a construção de embarcações (R\$ 12,1 milhões referente a navios em operação e R\$ 13,8 milhões em construção em face do CPC 20), reversão de despesa de variação cambial de R\$ 9,6 milhões em operações de swap cambial incidentes sobre financiamentos de capital de giro e despesas de variação cambial de R\$ 5,1 milhões. 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.

Vale destacar, que a companhia possui contratos e operações ativas, de longo prazo, com receitas denominadas em Dólar Americano. No 2T15, o faturamento em Dólar totalizou R\$ 120,5 milhões de um total de R\$ 295,6 milhões. As receitas em dólares são oriundas das seguintes operações: *feeder* (R\$ 18,2 milhões), Mercosul (R\$ 14,9 milhões), Granel (R\$ 40,4 milhões), Veículos MERCOSUL (R\$ 33,3 milhões) e receitas do TVV (R\$ 13,8 milhões), que correspondem a 41% do faturamento bruto da Companhia.

		Faturamento - R\$ milhões		2T15	
Moeda de Origem R\$	Navegação	Cabotagem	136,3	46%	
		TVV	Movimentação de Contêineres	27,6	9%
	Movimentação Carga Geral		1,9	1%	
	Terminais		Terminais Intermodais	9,3	3%
		Sub-Total		175,1	59%
Moeda de Origem US\$	Navegação	Mercosul	14,9	5%	
		Feeder	18,2	6%	
		Granel e Outras	40,4	14%	
		Veículos Mercosul	33,3	11%	
	TVV	Receita Acessórias	13,8	5%	
	Sub-Total		120,5	41%	
Total Consolidado			295,6	100%	

Resultado Líquido

O resultado líquido consolidado no 2T15 foi de R\$ 0,3 milhão, inferior aos R\$ 7,8 milhões registrados no 2T14, principalmente, devido ao menor patamar de Receitas (Despesas) Operacionais, notadamente receitas com AFRMM.

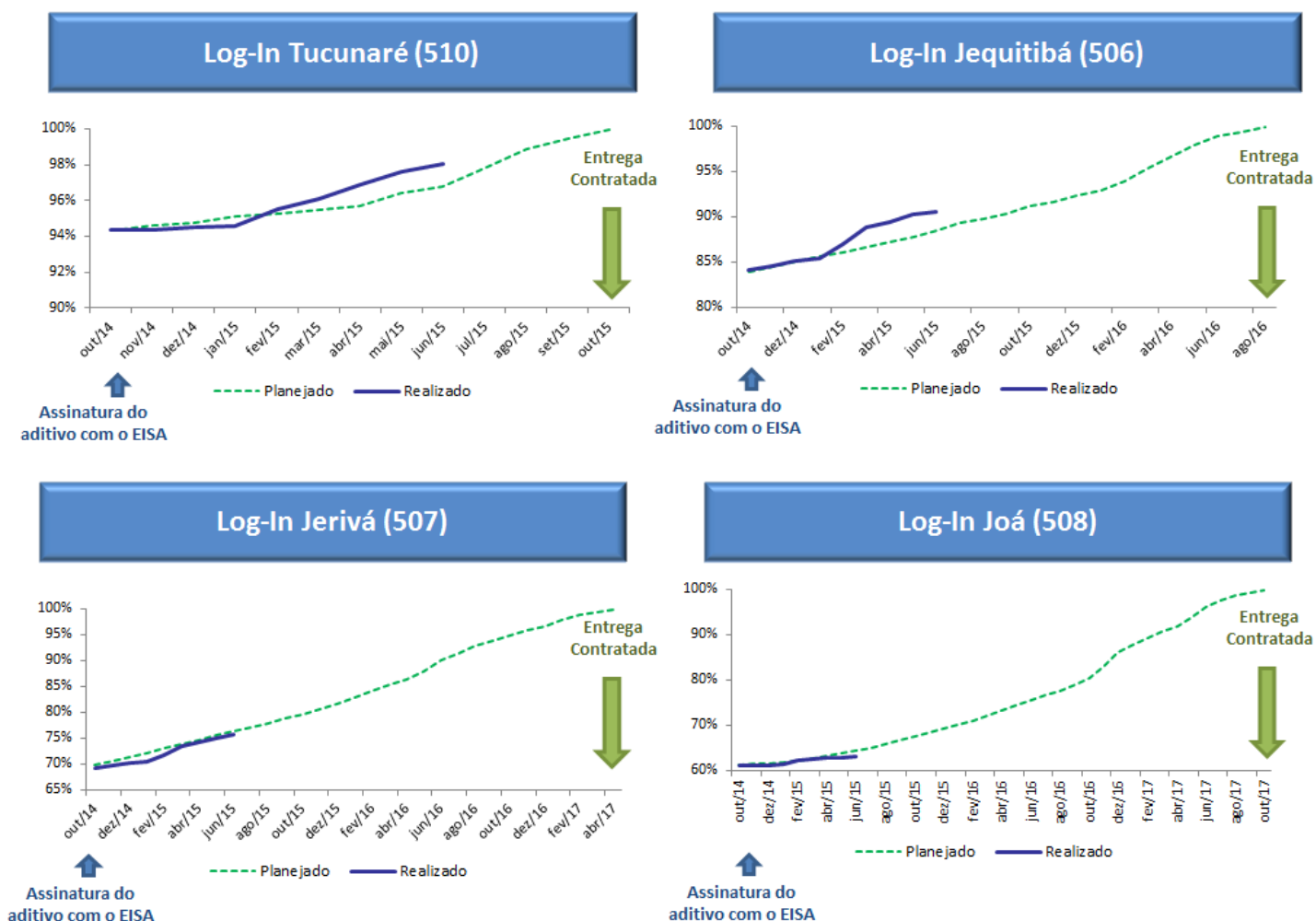
Plano de Investimentos

Do plano de investimentos de R\$ 1,3 bilhão, iniciado em 2007, foram previstos para 2015 desembolsos de R\$ 171,1 milhões. No 2T15, foram executados R\$ 42,1 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\$ 25,2 milhões, e R\$ 11,1 milhões na construção do navio bauxiteiro, que está em fase final de acabamento. Os valores desembolsados na construção do navio bauxiteiro foram 109% superiores ao planejado devido ao avanço físico das obras e pela contratação de empreiteiras especializadas para execução da fase de acabamento.

Investimentos R\$ Milhões	2T15		VAR % Real vs. Plan
	Real	Plan	
Projeto Bauxiteiro	11,1	5,3	109%
Projeto Contêineres	25,2	27,4	-8%
Scanner TVV	0,6	0,5	11%
Outros Projetos - Capital	0,2	0,3	-20%
Investimentos de Capital	37,1	33,5	11%
TI	3,2	4,3	-26%
Navios (continuidade operacional)	1,2	1,3	-5%
TVV (continuidade operacional)	0,0	2,3	-100%
Outros Projetos - Corrente	0,5	1,4	-61%
Investimentos Correntes	5,0	9,3	-47%
Total	42,1	42,8	-2%

Com relação às obras no Estaleiro da Ilha S.A. (EISA), a Companhia informa o avanço do empreendimento (navios) demonstrado abaixo:

Mapa de acompanhamento das obras de construção naval – base junho/15



Endividamento

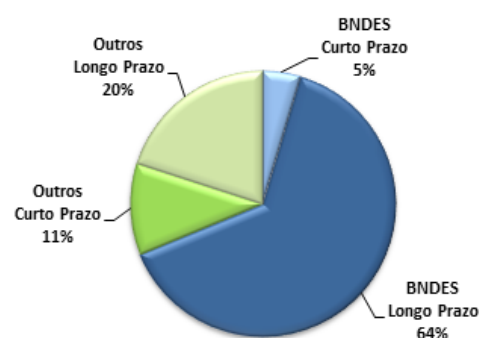
A Companhia mantém um balanço com amortização de dívida de prazo médio superior a 15 anos com baixo custo. Em 30 de junho de 2015, a posição em caixa era de R\$ 17,8 milhões e a dívida bruta somava R\$ 1.629,4 milhões, distribuídos conforme tabela abaixo. Os valores de capital de giro destinados ao financiamento 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\$ 431,1 milhões.

No 2T15 o BNDES/FMM realizou liberações de financiamentos no montante de R\$ 21,5 milhões para os navios em construção.

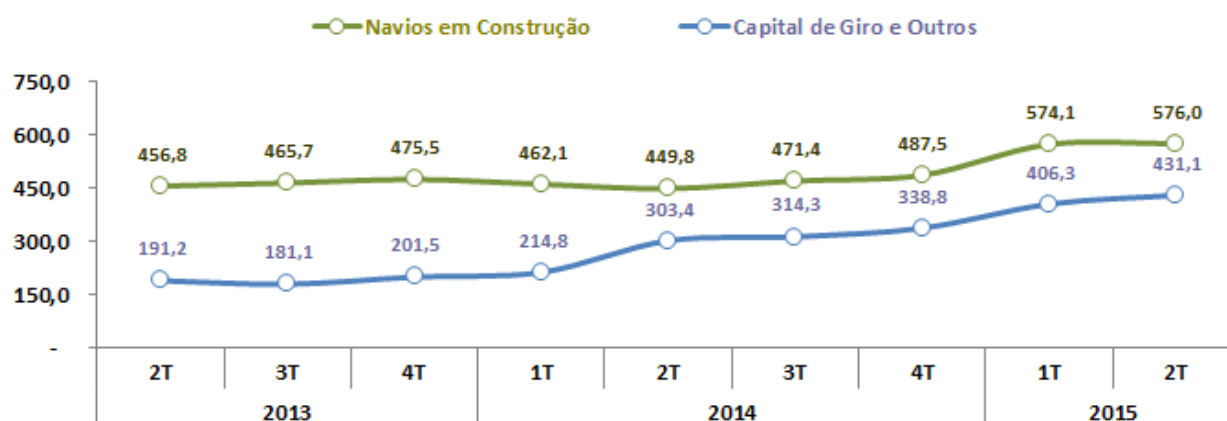
R\$ milhões	2013				2014			2015	
	2T	3T	4T	1T	2T	3T	4T	1T	2T
Navios em Construção	456,8	465,7	475,5	462,1	449,8	471,4	487,5	574,1	576,0
Navios em Operação	477,5	472,7	479,8	463,5	449,6	471,9	488,5	543,4	523,4
TVV	15,8	15,4	15,1	14,1	13,3	12,9	12,6	11,7	10,8
TERCAM	9,4	9,0	8,6	8,2	7,9	7,5	7,1	6,7	6,3
PAULÍNIA	8,7	8,2	7,8	7,2	6,6	6,3	5,8	5,6	5,0
Investimentos Correntes	52,8	75,2	105,0	114,1	108,1	95,9	82,7	77,3	76,9
Capital de Giro e Outros	191,2	181,1	201,5	214,8	303,4	314,3	338,8	406,3	431,1
TOTAL	1.212,3	1.227,4	1.293,3	1.284,0	1.338,8	1.380,2	1.423,0	1.625,0	1.629,4

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

R\$ milhões 30/06/2015	Curto Prazo	Longo Prazo	TOTAL
BNDES	74,9	1.046,6	1.121,4
Outros bancos	181,1	326,9	508,0
TOTAL	255,9	1.373,5	1.629,4



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



Movimentação consolidada do endividamento (R\$ milhões)

R\$ milhões	Saldo em 31.03.2015	ADIÇÕES	ENCARGOS		AMORTIZAÇÃO		Saldo em 30.06.2015
			Capitalizado	Resultado	Principal	Encargos	
I) Construção de embarcações (FMM/BNDES)	1.117,5	21,5	11,4	-21,5	-15,8	-13,7	1.099,4
Navios em construção	574,1						576,0
Navios em Operação	543,4						523,4
II) Terminais (BNDES)	23,9	0,0	0,0	0,5	-1,8	-0,5	22,1
III) Investimentos Correntes, Capital de Giro e Outros	483,6	114,5	0,0	20,4	-104,0	-6,5	508,0
Investimentos Correntes	77,3						76,9
Capital de Giro e Outros	406,3						431,1
TOTAL	1.625,0	136,0	11,4	-0,6	-121,6	-20,7	1.629,4

Imobilizações em curso

As imobilizações em curso totalizaram R\$ 807,9 milhões em 30 de junho de 2015, tendo como principal item os gastos com embarcações referentes a quatro navios em construção pelo Estaleiro Ilha S.A (três porta-contêineres e um graneleiro), no valor de R\$ 733,5 milhões.

Anexo I - Resumo de Volumes

Volumes por negócio			2T15	2T14	2T15 vs. 2T14	1S15	1S14	1S15 vs. 1S14	
Navegação Costeira	Navegação Contêiner (TEUS)	Cabotagem	36.539	31.905	14,5%	72.096	59.987	20,2%	
		Mercosul	6.622	6.022	10,0%	12.327	12.339	-0,1%	
		Feeder	35.306	24.189	46,0%	69.507	45.415	53,0%	
			78.467	62.116	26,3%	153.930	117.741	30,7%	
	Produção Navegação Contêiner	milhões de TEUsMilha	113,8	97,5	16,8%	226,1	177,5	27,4%	
	Movimentação de Granel	mil toneladas	1.077,6	1.137,1	-5,2%	2.114,9	2.196,8	-3,7%	
TVV Terminal de Vila Velha	Movimentação de Contêineres		59.203	57.208	3,5%	113.207	114.719	-1,3%	
		Cheios	TEUS	39.206	36.262	8,1%	75.925	72.788	4,3%
		Vazios		19.997	20.946	-4,5%	37.282	41.931	-11,1%
	Movimentação de Contêineres		48.710	44.387	9,7%	90.824	86.195	5,4%	
		Cheios	BOX	31.970	28.006	14,2%	61.109	55.649	9,8%
		Vazios		16.740	16.381	2,2%	29.715	30.546	-2,7%
	Carga Geral		91,3	172,8	-47,1%	166,6	302,7	-45,0%	
		Cargas de Projetos		6,2	17,7	-64,7%	13,2	29,8	-55,6%
		Granito	mil toneladas	50,0	126,3	-60,4%	103,0	232,4	-55,7%
Veículos			7,9	12,3	-35,3%	14,9	24,0	-38,1%	
Produtos Siderúrgicos			27,1	16,5	64,2%	35,5	16,5	115,0%	

Anexo II – Indicador de EBITDA Navegação

Dados Financeiros – Navegação Costeira (em R\$ milhões, exceto %)	2T15	2T14	2T15 vs. 2T14	1S15	1S14	1S15 vs. 1S14
Receita Operacional Bruta	243,0	208,9	16,3%	486,2	404,5	20,2%
Cabotagem	136,3	128,2	6,3%	264,8	239,0	10,8%
Mercosul	16,1	13,1	22,6%	29,3	26,4	11,2%
Feeder	18,2	9,5	91,5%	34,4	17,5	97,3%
Granel e outras	39,1	32,8	19,3%	95,6	72,4	32,1%
Veículos Mercosul	33,3	25,2	31,8%	62,1	49,3	25,8%
Receita Operacional Líquida	216,3	185,5	16,6%	433,7	359,3	20,7%
Custos dos Serviços Prestados	-204,3	-187,2	9,2%	-401,2	-361,4	11,0%
Ajuste de Eliminação de custos Intercia	-0,9	-0,5	66,8%	-1,4	-0,9	58,5%
Movimentação de contêineres	-34,6	-31,7	9,1%	-69,4	-62,8	10,6%
Combustíveis	-23,6	-30,0	-21,5%	-43,4	-56,2	-22,8%
Transporte rodoviário de curta distância	-33,6	-32,9	2,1%	-69,0	-60,4	14,2%
Pessoal marítimo	-12,5	-11,5	8,7%	-24,0	-21,7	10,6%
Despesas com contêineres	-12,5	-9,5	31,9%	-24,9	-19,4	28,8%
Fretamento de navios	-48,9	-38,0	28,6%	-95,7	-73,3	30,5%
Custos portuários	-16,5	-12,9	27,8%	-30,2	-25,8	17,0%
Manutenção e outros custos	-22,2	-20,7	7,4%	-44,7	-41,9	6,6%
Manutenção, Suprimentos e Seguros	-7,0	-6,6	4,9%	-14,3	-14,5	-1,5%
Depreciação	-9,7	-10,0	-2,9%	-19,7	-19,9	-0,9%
Outros	-5,6	-4,1	36,5%	-10,6	-7,5	42,1%
Outras Receitas (Despesas) Operacionais	-4,7	0,4	n.a.	-9,0	-3,3	168,6%
Depreciação e Amortização	9,7	10,0	-2,9%	19,7	19,9	-0,9%
AFRMM	10,1	23,4	-56,9%	27,4	46,1	-40,6%
EBITDA	26,2	31,5	-16,9%	69,1	59,6	15,8%
<i>Margem EBITDA</i>	<i>12,1%</i>	<i>17,0%</i>	<i>-4,9 p.p.</i>	<i>15,9%</i>	<i>16,6%</i>	<i>-0,7 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 necessária a inclusão de linhas de ajustes com os valores acima destacados.

Anexo III – Indicador de EBITDA TVV

Dados Financeiros – TVV (em R\$ milhões, exceto %)	2T15	2T14	2T15 vs. 2T14	1S15	1S14	1S15 vs. 1S14
Receita Operacional Bruta	44,1	45,3	-2,6%	83,1	90,2	-7,9%
Ajuste de Eliminação Receita Bruta Intercia	-0,9	-0,5	66,8%	-1,4	-0,9	58,5%
Movimentação de contêineres	28,5	26,1	9,1%	53,4	50,1	6,5%
Movimentação de carga geral	1,9	3,7	-48,5%	3,5	6,2	-43,4%
Armazenagem e outros serviços	13,8	15,6	-11,4%	26,2	33,9	-22,7%
Receita Operacional Líquida	40,4	40,9	-1,1%	76,4	81,2	-5,9%
Ajuste de Eliminação Receita Líquida Intercia	-0,9	-0,5	66,8%	-1,4	-0,9	58,5%
Custos dos Serviços Prestados	-29,3	-31,4	-6,7%	-54,1	-57,5	-5,9%
Carga e descarga	-9,7	-10,9	-11,3%	-17,6	-20,4	-13,7%
Pessoal	-9,1	-8,6	6,8%	-17,4	-16,1	7,7%
Serviços contratados	-2,1	-2,2	-5,5%	-4,1	-4,2	-0,6%
Arrendamento	-1,0	-1,1	-9,0%	-2,1	-2,1	0,1%
Outros custos	-7,4	-8,7	-14,2%	-12,9	-14,7	-12,4%
Outras Receitas (Despesas) Operacionais	0,3	11,8	-97,5%	0,3	17,3	-98,4%
Depreciação e Amortização	2,6	2,7	-1,5%	5,3	4,9	7,5%
EBITDA	13,3	23,4	-43,3%	26,5	45,0	-41,2%
Margem EBITDA	32,9%	57,4%	-24,5 p.p.	34,6%	55,4%	-20,8 p.p.

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

Anexo IV – Indicador de EBITDA Terminais Intermodais

Dados Financeiros – Terminais Intermodais (em R\$ milhões, exceto %)	2T15	2T14	2T15 vs. 2T14	1S15	1S14	1S15 vs. 1S14
Receita Operacional Bruta	9,3	6,5	43,7%	20,4	13,7	48,9%
Receita Operacional Líquida	8,1	5,6	44,6%	17,8	11,9	50,0%
Custos dos Serviços Prestados	-6,6	-5,1	30,0%	-14,1	-10,6	33,1%
Outras Receitas (Despesas) Operacionais	0,0	1,1	n.a.	-0,1	1,0	n.a.
Depreciação e Amortização	0,5	0,7	-33,8%	1,2	1,4	-17,0%
EBITDA	1,9	2,3	-14,8%	4,8	3,7	31,0%
<i>Margem EBITDA</i>	<i>23,9%</i>	<i>40,6%</i>	<i>-16,7 p.p.</i>	<i>27,0%</i>	<i>30,9%</i>	<i>-3,9 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 V – Outras Receitas/Despesas G&A

Outras Receitas/Despesas G&A (em R\$ milhões, exceto %)	2T15	2T14	2T15 vs. 2T14	1S15	1S14	1S15 vs. 1S14
G&A (Despesas Gerais e Administrativas)	-8,3	-5,8	42,6%	-17,7	0,2	n.a.
Outras Receitas/Despesas Não Alocadas	2,0	-2,3	n.a.	2,4	-1,5	n.a.
EBITDA	-6,3	-8,1	1,9 p.p.	-15,3	-1,2	-14,1 p.p.

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

ATIVO				PASSIVO					
	30/06/14	31/03/15	30/06/15	JUN 15 vs. MAR 15		30/06/14	31/03/15	30/06/15	JUN 15 vs. MAR 15
CIRCULANTE					CIRCULANTE				
Caixa e equivalentes de caixa	77,2	43,5	17,8	144,4%	Financiamentos BNDES	59,5	75,1	74,9	0,3%
Contas a receber de clientes terceiros	155,3	183,9	163,0	12,8%	Financiamentos - Outros	113,7	213,3	181,1	17,8%
Provisão para créditos de liquidação duvidosa	(17,2)	(18,1)	(17,3)	4,6%	Fornecedores terceiros	50,9	82,5	88,1	-6,4%
Estoques	13,2	13,8	15,9	-13,2%	Impostos e contribuições a recolher	8,2	9,7	8,3	16,9%
Seguros a receber	4,5	1,9	1,9	0,0%	Provisões operacionais	33,6	39,0	37,5	4,0%
Tributos a recuperar ou compensar	36,1	39,4	36,8	7,1%	Salários e encargos sociais	11,3	9,9	13,9	-28,8%
AFRMM	128,3	169,4	179,1	-5,4%	Outros	9,8	29,9	5,7	424,6%
Outros	16,7	18,4	19,7	-6,6%					
	414,1	452,2	416,9	8,5%		287,0	459,4	409,5	12,2%
NÃO CIRCULANTE					NÃO CIRCULANTE				
Imposto de renda e contribuição social diferidos	168,2	154,5	138,5	11,6%	Financiamentos BNDES	867,8	1.066,3	1.046,6	1,9%
Tributos a recuperar ou compensar	11,7	4,4	4,6	-4,3%	Financiamentos - Outros	297,8	270,3	326,9	-17,3%
Depósitos judiciais	31,6	35,1	36,6	-4,1%	Obrigações c/ instrumentos financeiros	-	55,7	28,1	98,2%
Fundo da Marinha Mercante-AFRMM	3,7	-	-	n.a.	AFRMM a aplicar	3,7	-	-	n.a.
Ganhos não realizados c/ instrumentos financeiros	-	55,7	28,1	98,2%	Provisões para contingências	32,3	27,1	29,3	-7,5%
Outros (contas a receber/despesas antecipadas)	16,9	12,2	13,0	-6,2%	Provisões operacionais e outros	13,5	11,6	10,7	
	232,1	261,9	220,8	18,6%		1.215,1	1.431,0	1.441,6	-0,7%
Investimentos	-	-	-	n.a.	Patrimônio líquido				
Imobilizado, líquido	1.374,5	1.484,3	1.518,7	-2,3%	Capital social	600,0	600,0	600,0	0,0%
Intangível, líquido	64,9	33,3	36,1	-7,8%	Reservas	6,5	(76,9)	(77,1)	-0,3%
	1.439,4	1.517,6	1.554,8	-2,4%	Ações em tesouraria	(50,9)	(50,9)	(50,9)	0,0%
					Lucros acumulados	27,8	(131,0)	(130,7)	0,2%
						583,4	341,2	341,3	0,0%
					Não controladores	0,1	0,1	0,1	0,0%
TOTAL DO ATIVO	2.085,6	2.231,7	2.192,5	1,8%	TOTAL DO PASSIVO	2.085,6	2.231,7	2.192,5	1,8%

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.