

Intermodalidade: Cabotagem - solução estrutural

Resultados do trimestre e exercício findos em 31 de dezembro de 2014



Volumes Navegação

Destaque – Cabotagem (+42%)

4T14 → 44,2 mil TEUS

4T13 → 31,0 mil TEUS



Ativos de Classe Mundial

Disponibilidade Operacional 4T14

Log-In Jacarandá → 100%

Log-In Jatobá → 99%

Log-In Tambaqui → 100%



EBITDA TVV

4T14 → R\$ 15,3 M

4T13 → R\$ 9,1 M



Log-In Jatobá (SAM)

Margem EBITDA

4T14 → 25%

4T13 → 22%

TELECONFERÊNCIA / WEBCAST:

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

Quinta-Feira, 19 de março de 2015 – PORTUGUÊS Horário: **11h (horário de Brasília)**

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

Código de Acesso: **Login**

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

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

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



Ambiente de Negócios

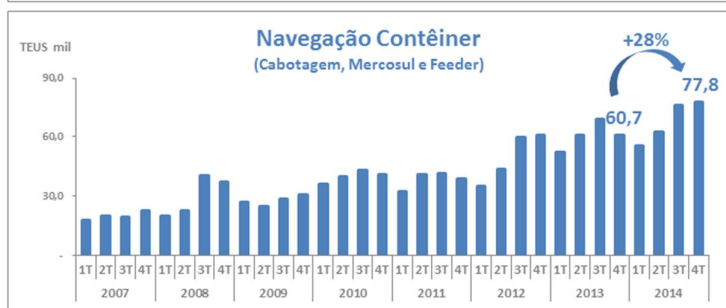
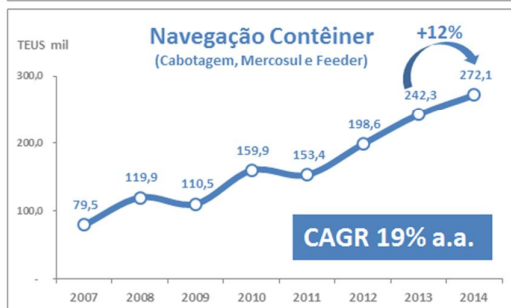
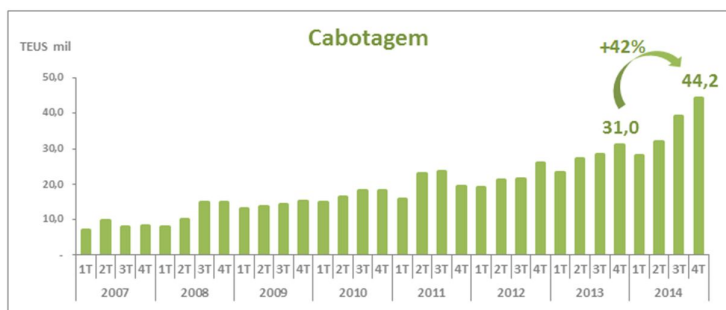
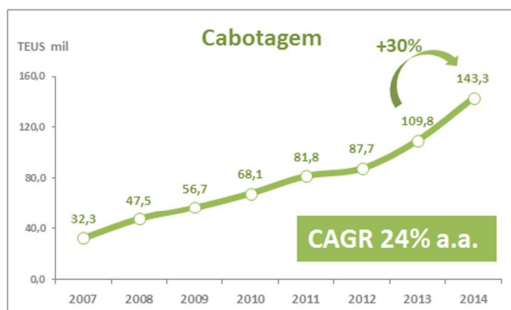
A recente greve dos caminhoneiros, fenômeno recorrente em nosso País, traz novamente à tona a discussão sobre a necessidade de não apenas realizar investimentos na infraestrutura do País mas, sobretudo, avaliar a distribuição da logística de transporte brasileira, fortemente concentrada no transporte rodoviário. Em um momento de cenário político e econômico delicado em que as empresas visualizam sua competitividade comprometida, olhar para os principais problemas que envolvem sua logística de distribuição de abastecimento e expedição concentradas no modal rodoviário é tão fundamental quanto discutir a necessidade de uma mudança de cultura empresarial que valorize a intermodalidade.

No meio empresarial, fica claro perceber que as empresas que optam por pulverizar suas escolhas em relação aos outros modais, são aquelas que possuem um planejamento logístico mais avançado e acabam colhendo benefícios desta escolha. Reconhecem que adequar as cargas ao modal correto tem a ver com a rentabilidade do negócio. O transporte por caminhões, por exemplo, é mais rentável quando utilizado em várias viagens curtas do que uma longa, quando o mais recomendável e competitivo seria utilizar a cabotagem - modal realizado por via marítima entre portos de um mesmo país complementado com transporte rodoviário de curta distância.

Sobre a cabotagem, verificou-se, nos últimos anos, que o modal cresce acima do PIB nacional. De acordo com estudo do Instituto de Logística e Supply Chain (ILOS) de 2013, para cada 1% de crescimento no PIB, a movimentação de contêineres cheios na cabotagem cresce, em média, 3,5%, enquanto o setor de transporte como um todo alcança 1,5%. Adicionalmente a Cabotagem em comparação ao modal rodoviário proporciona uma redução de 65% na emissão de poluentes, é 8 vezes mais eficiente do ponto de vista de integridade das cargas transportadas e proporciona a redução de acidentes em 90% nas estradas.

Por outro lado, embora o volume venha crescendo, a cabotagem ainda possui baixa representatividade na matriz de transporte brasileira, menos de 2% quando considerados apenas contêineres, o que evidencia o grande potencial do modal. E se considerarmos que existe, hoje, cerca de 6,5 contêineres equivalentes transportados pelo modal rodoviário que tem perfeita aderência à navegação de cabotagem fica evidente o potencial de crescimento. Em um cenário de mudança de cultura que volte os olhos para este outro modal, teríamos um movimento que permitiria a redução de custos logísticos da cadeia de transportes, eficiência ambiental e segurança para as cargas e estradas. E isto quando apenas citamos a cabotagem, fora os demais, como ferrovias e hidrovias que, se receberem também os investimentos e incentivos adequados, igualmente podem ajudar na versatilidade da malha viária brasileira.

Volumes da Log-In na Navegação Costeira (contêiner)





Números, estudos e intenções não faltam para sinalizar que a intermodalidade é o caminho viável para tornar mais eficiente a logística do Brasil. E se falamos em cabotagem - ela novamente - já é possível perceber o movimento de muitas empresas que estão migrando o transporte parcial ou total de suas mercadorias do modal rodoviário para as vias marítimas, principalmente em momentos de maior dificuldade econômica em que as empresas priorizam custos. Um exemplo dessa busca por outros modais mais competitivos é o caso das indústrias de Manaus/AM cuja rota Manaus-Santos apresentou crescimento expressivo nos últimos anos. Estudos do ILOS (Instituto de Logística e Supply Chain) indicam que, em 2010, o percentual que utilizava a cabotagem neste trecho era de 42%. Em 2013, este percentual passou para 55%. É um número que tende a crescer ainda mais já que, aproximadamente, 45% das empresas que já usam a cabotagem declararam que pretendem aumentar mais ainda a utilização do modal.

O foco na cabotagem nesta introdução é para sinalizar a lição que podemos tirar do ocorrido com a greve dos caminhoneiros. Foi o momento de pararmos e nos darmos conta de que precisamos tratar de forma planejada e estruturada este que é um dos maiores entraves para a plena competitividade e desenvolvimento do país: o transporte e a infraestrutura do País. Se a cultura de utilização da intermodalidade fosse mais internalizada, retirando a sobrecarga do modal rodoviário, todos os agentes e a cadeia produtiva sofreriam menos com qualquer contratempo como o noticiado nas últimas semanas.



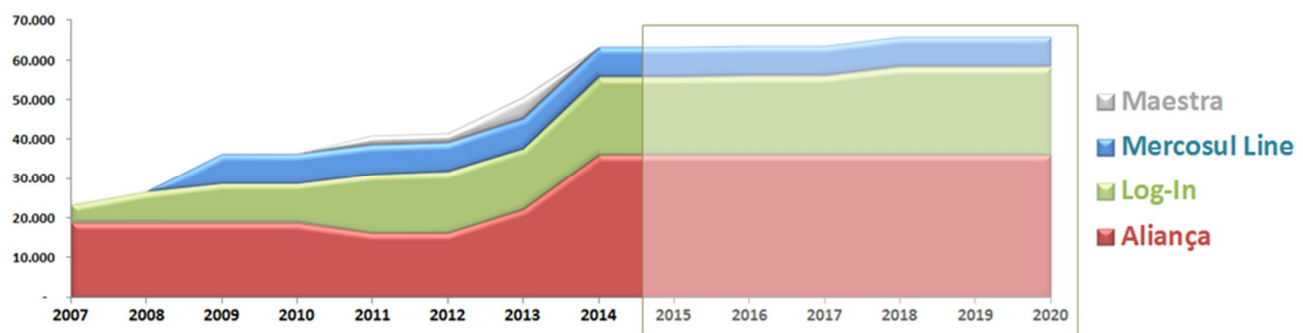
Cenário Competitivo para 2015

O cenário de crise econômica, alta do preço do óleo diesel, aprovação da “Lei dos Caminhoneiros” e a crescente rigidez regulatória do modal rodoviário, proporcionam a cabotagem boas expectativas para 2015. Nosso entusiasmo de crescimento de volumes acontece lado a lado da forte queda do preço internacional do petróleo, referencial para o preço do bunker (combustível utilizado nos navios de Cabotagem no Brasil). Esse contexto torna a cabotagem uma forma de logística mais competitiva e atrativa. O modal já oferece custos eficientes, maior segurança, menores avarias e emissões de poluentes.

Com a desaceleração econômica, as empresas procuram não apenas reduzir os gastos, mas também otimizar suas operações, incluindo, dessa forma, a logística. Esta reavaliação de processos logísticos beneficia a Cabotagem e abre oportunidades ainda maiores para aceleração da conversão do rodoviário de longa distância. Também é conhecido que os custos das transportadoras rodoviárias encontram-se em patamares insustentáveis, com intensa pressão de aumento de preços junto às indústrias, para o repasse do crescimento do valor de seus insumos, já a cabotagem tem uma matriz definida e estável de custos, devido aos massivos investimentos na renovação da frota de navios nos últimos anos.

Participantes do Modal da Cabotagem - Navegação de Contêineres

Estimativas para a Capacidade Nominal Setorial – em TEUS nominais





Volumes – 4T14

Navegação Costeira

No 4T14, a Navegação Costeira obteve novo recorde de volume, atingindo movimentação de 77,8 mil TEUs (Cabotagem, Mercosul e Feeder) e de 272,1 mil TEUs em 2014. O indicador de produção TEUxMilha apresentou alta de 35,9% no 4T14, saindo de 93,6 milhões no 4T13 para 127,3 milhões no 4T14.

A Cabotagem manteve trajetória de expressivo crescimento no 4T14, atingindo 44,2mil TEUs (+42,4% 4T14/4T13). Em 2014, o volume totalizou 143,3 mil TEUs, crescimento de 30,4% A/A. Nos últimos sete anos os volumes de cabotagem cresceram em média 24% a.a. É importante observar que o crescimento forte e contínuo da Log-In neste modal se dá em um cenário de baixo crescimento da produção industrial, do comércio e dos serviços. Esse fato evidencia a capacidade da companhia em atrair cada vez mais clientes, que migraram do modal rodoviário, em busca de eficiência logística e menores custos.

Os volumes no MERCOSUL continuaram deprimidos, chegando a 6,8 mil TEUs no 4T14 (-31,4% 4T14/4T13). No acumulado de 2014, o recuo foi de 39,9%, devido à crise econômica da Argentina e às decisões de comércio exterior e da pauta de importações feita pelo governo argentino. De acordo com a Secretaria de Comércio Exterior, o *trade* entre Brasil e Argentina apresentou recuo no 4T14, as importações argentinas recuaram 30,8% em comparação ao 4T13, enquanto as exportações retraíram 6,5%. No acumulado do ano, o recuo foi de 27,2% nas importações e 14,1% nas exportações argentinas para o Brasil. Nesse cenário, ao longo do ano, a Log-In realizou um trabalho de ajuste de seu *schedule* operacional de forma a reduzir o número de atracções dos navios nos portos desta região, atracando apenas no Porto de Buenos Aires.

Houve melhora na performance dos volumes de *Feeder*, que no 4T14 cresceram 35,5% comparado ao 4T13, atingindo 26,8 mil TEUs, destaque para o crescimento de 181,2% no SAS rota SB e de 27,7% no *shuttle feeder service*. No ano, o aumento foi de 15,4%, alcançando 102,6 mil TEUs, destaque para o crescimento de 59,2% no SAS rota SB e de 12,3% no *shuttle feeder service*.

	A	B		C	D	
TEUS mil	4T14	4T13	VAR % (A x B)	2014	2013	VAR % (C x D)
Cabotagem	44,2	31,0	42,4%	143,3	109,8	30,4%
Mercosul	6,8	9,9	-31,4%	26,2	43,6	-39,9%
Feeder	26,8	19,8	35,5%	102,6	88,8	15,4%
TOTAL	77,8	60,7	28,1%	272,1	242,3	12,3%
TEUxMilha - milhões	127,3	93,6	35,9%	419,0	349,2	20,0%

Os segmentos com maior crescimento na Cabotagem no 4T14 em relação ao 4T13 foram: Alimentos e bebidas (+36%) Metalurgia, Mineração e Siderurgia (+202%), Químicos e Petroquímicos (+137%) e Eletroeletrônicos (48%).

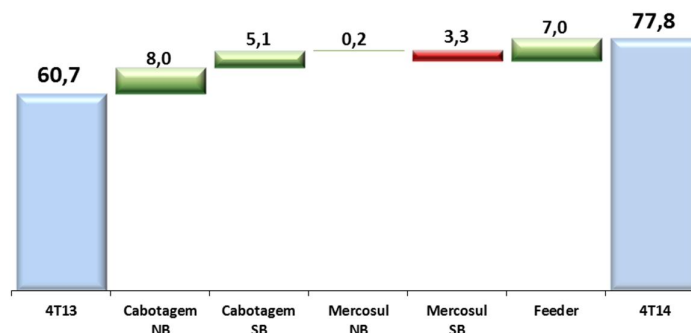
Abaixo o desempenho dos volumes de Cabotagem em cada serviço:

SAS (Serviço Atlântico Sul) – o crescimento no 4T14 ocorreu nas duas rotas, sendo 15,7% na rota Northbound (NB) e 7,4% na rota Southbound (SB). No ano de 2014, o crescimento foi de 9,9% em relação a 2013;

SAM (Serviço Amazonas) – no 4T14, houve um crescimento de 7,7% na rota NB. Em 2014, o volume da cabotagem no SAM manteve-se estável em comparação a 2013;

SCN Express (Serviço Costa Norte Express) – a cabotagem neste serviço tem apresentado um crescimento contínuo e expressivo.

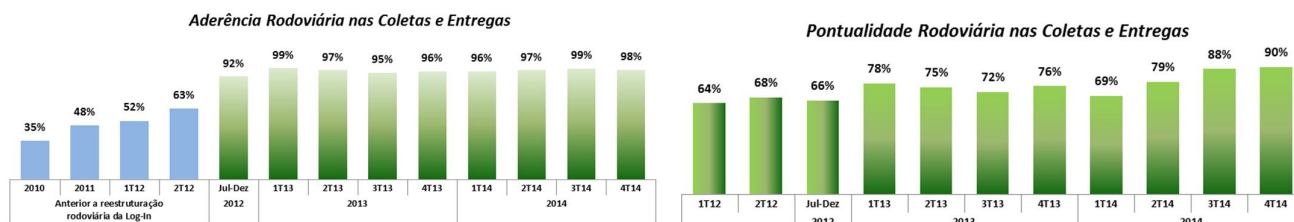
Volumes da Navegação Contêiner (TEUs mil)



Do ponto de vista operacional, destaca-se a elevada taxa de disponibilidade operacional dos navios da Companhia em mais um trimestre consecutivo, percentual acima do *benchmarking* internacional:

Navio	Capacidade Nominal	Serviço	Disponibilidade Operacional 4T14
Jatobá	2.800 TEUS	SAM	99%
Jacarandá	2.800 TEUS		100%
Angol	2.800 TEUS	SAS	100%
Aldebaran	2.800 TEUS		100%
Frisia	2.500 TEUS		100%
Pantanal	1.700 TEUS	SCN	100%
Amazônia	1.700 TEUS		100%
RR Europa	2.400 TEUS	Feeder	100%
Tambaqui	80 mil t	Granel	100%

O índice de desempenho na aderência diária das coletas e entregas rodoviárias da Log-In se manteve elevado neste trimestre, atingindo 98% no período, para mais de 30 mil operações realizadas. Como parte de nosso programa de melhoria contínua, temos melhor controlado o indicador de pontualidade rodoviária, onde medimos 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, chegando a 90% no 4T14. 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.



A movimentação de Granel feita pela Log-In, para a Alunorte, apresentou queda nos volumes transportados, alcançando 1.069,2 mil toneladas no 4T14, representando um recuo de 26,8% em relação ao 4T13, e 4.426,5 mil toneladas em 2014, representando uma queda de 16,3% comparado a 2013. Essa diminuição dos volumes transportados ocorreu exclusivamente pela programação operacional da Alunorte. O contrato entre as empresas prevê a movimentação de seis milhões de toneladas de bauxita por ano e condição de *take or pay* de 90%.



TVV – Terminal de Vila Velha

No 4T14, o Terminal de Vila Velha atingiu 59,3 mil TEUs na movimentação de contêineres, representando um crescimento de 1,4% em relação ao 4T13 (queda de 6,6% na movimentação de contêineres cheios e aumento de 20,0% na movimentação de contêineres vazios) e de 2,4% em 2014 vis-a-vis 2013. No 4T14 os contêineres de importações diminuíram 2,0% enquanto as exportações se elevaram em 6,9%, em parte em função da desvalorização do Real frente ao Dólar Norte Americano.

TVV Terminal de Vila Velha		A	B	VAR % (A x B)	C	D	VAR % (C x D)
		4T14	4T13		2014	2013	
Movimentação de Contêineres		59,3	58,5	1,4%	237,0	231,3	2,4%
Cheios	TEUSmil	38,2	40,9	-6,6%	150,3	155,3	-3,2%
Vazios		21,0	17,5	20,0%	86,7	76,0	14,0%
Movimentação de Contêineres		47,0	44,6	5,3%	183,2	174,4	5,1%
Cheios	BOXmil	30,4	31,1	-2,4%	117,3	118,0	-0,6%
Vazios		16,6	13,4	23,2%	66,0	56,4	16,9%

O destaque no TVV foi a movimentação de cargas gerais, que atingiu 127,3 mil toneladas no trimestre, representando um aumento de 36,5%. A movimentação de granito passou de 61,7 mil toneladas no 4T13 para 108,7 mil toneladas no 4T14, dado que no trimestre anterior alguns navios do mês de setembro foram reprogramados para outubro. No entanto, houve redução da movimentação de Cargas de Projetos e de Veículos, em 44,1% e 76,7%, respectivamente, em linha com a queda do trade importação no mercado brasileiro.

TVV Terminal de Vila Velha		A	B	VAR % (A x B)	C	D	VAR % (C x D)
		4T14	4T13		2014	2013	
Carga Geral		127,3	93,3	36,5%	547,0	417,1	31,2%
Cargas de Projetos		9,7	17,3	-44,1%	52,5	77,1	-31,8%
Granito	mil toneladas	108,7	61,7	76,1%	432,7	258,5	67,4%
Veículos		3,3	14,2	-76,7%	36,4	70,9	-48,6%
Produtos Siderúrgicos		5,6	0,0	-	25,3	10,6	138,1%

As operações do terminal continuam afetadas pelas restrições do calado do canal do Porto de Vitória em decorrência dos atrasos nas obras de dragagem e derrocagem. A última atualização das autoridades responsáveis indicam que as obras e autorizações estarão concluídas no 2S15.



EBITDA Consolidado 4T14

O EBITDA consolidado da Log-In atingiu R\$ 48,1 milhões no 4T14, o que significa um crescimento de 137% em comparação ao 4T13. A margem EBITDA consolidada do trimestre foi de 17,4%. No ano de 2014, o EBITDA alcançou R\$ 187,2 milhões e a margem EBITDA foi de 19,2%.

Composição do EBITDA R\$ milhões	4T14	4T13	2014	2013
	. Lucro (prejuízo) líquido	-64,4	-15,4	-84,2
. IR/CSLL	9,5	-17,1	45,4	-30,7
. Resultado financeiro líquido	86,8	37,4	161,5	117,5
. Depreciação e Amortização	16,2	15,4	64,5	59,0
EBITDA	48,1	20,3	187,2	152,5
. Participação em investimentos	0,0	0,0	0,0	0,1
. Perdas de capital e de resultado na alienação de investimento	0,0	7,0	0,0	7,0
EBITDA AJUSTADO	48,1	27,3	187,2	159,5

Indicadores R\$ milhões	A	B	VAR % A x B	C	D	VAR % C x D
	4T14	4T13		2014	2013	
Navegação Costeira	44,6	30,6	46%	141,5	135,0	5%
TVV	15,3	9,1	68%	81,8	54,4	50%
Terminais Intermodais	2,0	1,8	12%	8,0	5,9	36%
Outras Receitas/Despesas	(4,2)	(12,0)	-65%	(11,9)	(5,7)	109%
G&A - Despesas Gerais e Administrativas	(9,7)	(9,2)	5%	(32,1)	(37,0)	-13%
EBITDA	48,1	20,3	137%	187,2	152,6	23%
Margem %	17,4%	8,7%	8,7 p.p.	19,2%	18,6%	0,5 p.p.

¹O EBITDA não é uma medida definida pelas práticas contábeis internacionais (IFRS) e representa o lucro antes dos juros, imposto de renda e contribuição social, depreciação e amortização. A Companhia divulga seu EBITDA ajustado conforme Instrução CVM n° 527 de 4 de outubro de 2012, excluindo a participação em investimentos e perdas de capital em operações descontinuadas, para proporcionar melhores informações sobre sua capacidade de pagamento de dívidas, manutenção de seus investimentos e da capacidade de cobrir sua necessidade de capital de giro. A margem EBITDA é igual ao EBITDA ajustado dividido pela receita operacional líquida.



Navegação Costeira

O EBITDA da Navegação Costeira no 4T14 foi de R\$ 44,6 milhões, representando um aumento de 45,6% em comparação ao 4T13, suportado pelo aumento dos volumes transportados na cabotagem, consequentemente proporcionando aumento da taxa de ocupação dos navios, que compensa a queda dos volumes do MERCOSUL. No 4T14, os serviços SAS, SAM e SCN apresentaram melhoria de resultados, enquanto o *shuttle feeder service* manteve mesmo patamar do 4T13.

Ocorreu significativa melhora no resultado do SAS em relação ao 4T13. Conforme menção acima, os volumes de Cabotagem cresceram nas duas rotas (+15,7% NB e +7,4% SB), bem como forte crescimento de *Feeder* nesse serviço (+103,6% no 4T14/4T13) permitindo estabilizar o patamar de receita líquida no serviço, apesar do recuo de 32,5% nos volumes no MERCOSUL. Os custos variáveis, por sua vez, apresentaram redução de 7,4% no 4T14 em relação ao mesmo período do ano anterior, o que se deve basicamente queda acentuada de custos de *handling* (-15,2% 4T14/4T13) especialmente em termos de custos de atração pela mudança do *schedule* operacional com eliminação de escalas nos portos de Zarate e Montevideo. Em relação aos custos fixos, o custo com óleo combustível (*bunker*) caiu 26,4% em função da redução do preço de aquisição e pela otimização de velocidade dos navios com correspondente queda do consumo de combustível, por conta da mudança de *schedule* operacional. Ainda na parte de custos fixos, vale destacar a queda acentuada dos custos de *running costs*.

No SAM, verificou-se aumento de rentabilidade em relação a 4T13. No 4T14 ocorreu aumento de volumes de 3,1% na Cabotagem, com destaque para aumento de 7,7% nos volumes na rota NB, mais rentável. Na rota SB, houve queda de 1,5% no trimestre. A receita operacional líquida cresceu 4,8% no período. Em relação aos custos variáveis, houve crescimento de 7,9% 4T14/4T13, impactados pelo mix de cargas com maior presença de operações com ponta rodoviária. Os custos fixos diminuíram em cerca de 13,0% na comparação 4T14/4T13, com destaque para a queda acentuada dos custos de *running costs* (materiais, serviços e pessoal marítimo) e nos custo com óleo combustível (*bunker*).

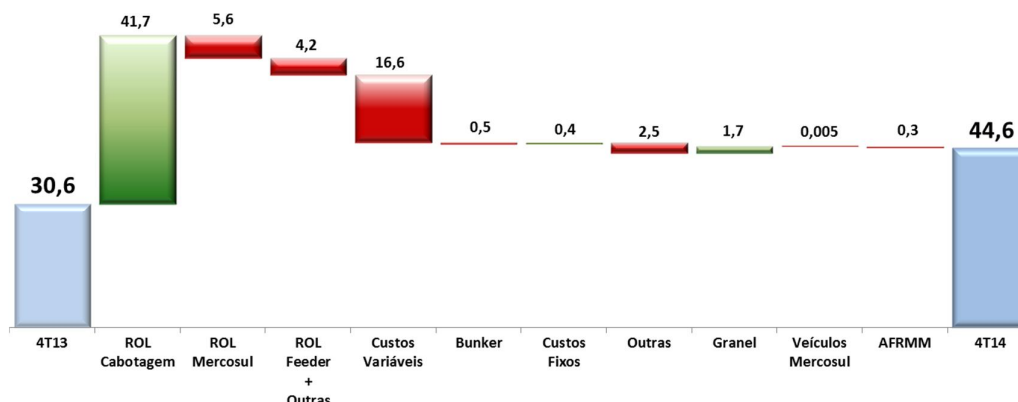
O SCN Express fechou o 4T14 com resultado positivo. Apesar do forte crescimento em volumes e de receita líquida, a adição de um navio adicional a partir de meados de maio de 2014 praticamente duplicou a base de custos fixos, gerando uma necessidade significativa de alavancagem dos volumes ao longo ano, fato este materializado no 4T14.

Em relação ao serviço de *Shuttle-Feeder*, no 4T14, o EBITDA apresentou estabilidade em comparação com igual período do ano anterior. Ao longo de 2014 ocorreu transição de navio alocado, no qual o Log-In Amazônia (próprio) foi substituído pelo RREuropa (afretado na modalidade *bareboat*).

No serviço de Granel, o EBITDA apresentou crescimento de 24%, comparado ao 4T13. A despeito da queda de volumes de 27% no 4T14/4T13, a receita líquida cresceu 26% pelo fato de 100% das receitas serem denominadas em dólar norte-americano, cuja cotação média foi de R\$ 2,52 no 4T14 e R\$ 2,26 no 4T13 (valorização de 11,5%). Os custos operacionais do navio Log-In Tambaqui atingiram o menor nível desde sua entrada em operação e este navio tem obtido excepcionais indicadores de consumo de combustível.

O faturamento do transporte de veículos entre Brasil e Argentina, utilizando-se do afretamento de navios *Roll-on Roll-off*, atingiu R\$ 26,4 milhões, com margem líquida próxima a 1%. Esse é um projeto embrionário pelo qual, em data próxima, a Log-In pretende introduzir no Brasil a cabotagem de veículos.

INDICADOR DE EBITDA NAVEGAÇÃO COSTEIRA (R\$ milhões)

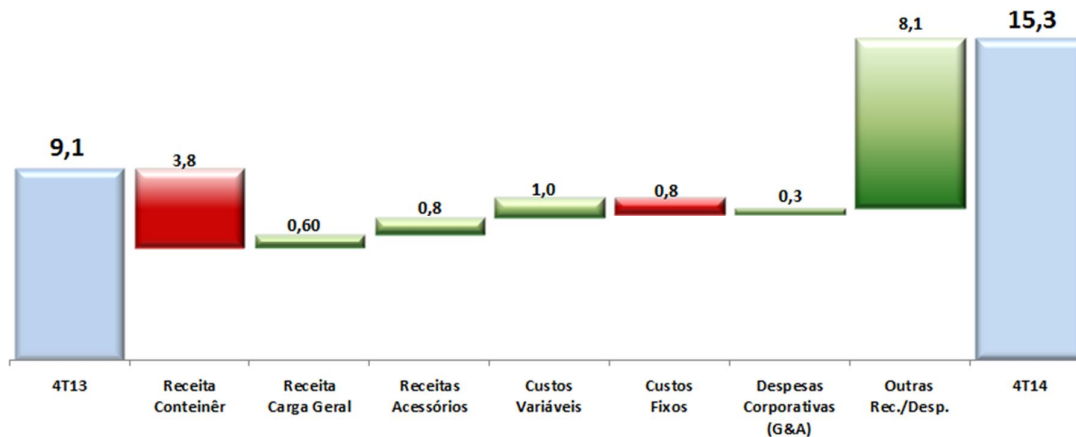




TVV – Terminal de Vila Velha

EBITDA do TVV cresceu 68% no trimestre, comparado ao 4T13, passando de R\$ 9,1 milhões para R\$ 15,3 milhões, com margem EBITDA de 37,8% no trimestre contra 21,3% no 4T13. No 4T14, a receita total se manteve em linha com o 4T13, os custos ficaram estáveis, basicamente pela queda dos custos unitários variáveis, queda esta decorrente do programa de otimização implementado durante o ano de 2014, e com maturação no 4T14, e destacamos ainda neste trimestre o aumento de 29,1% nas receitas de carga geral e de 7,3% na receita de serviços assessoriais. No 4T14 tivemos cerca de R\$ 2,2 milhões de créditos previdenciários decorrentes de decisão judicial favorável e R\$ 1,0 milhão de reversão de provisões para perdas.

INDICADOR DE 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 4T14, o EBITDA dos Terminais Intermodais foi de R\$ 2,0 milhões, comparado a R\$ 1,8 milhão apresentado no 4T13, representando um crescimento de 12,0%. O principal fator que explica a melhora do EBITDA no período é o início das operações do Terminal do Guarujá.

Outras Receitas e Despesas

Na linha de outras receitas e despesas, a Log-In registrou, no 4T14, R\$ 4,2 milhões de despesas, sendo R\$ 2,9 milhões de provisões com contingências judiciais, notadamente processos trabalhistas.

G&A Corporativo (Despesas Gerais e Administrativas)

Os gastos com as despesas gerais e administrativas corporativas atingiram R\$ 9,7 milhões no 4T14 contra R\$ 9,2 milhões no 4T13 (+5% 4T14/4T13). O crescimento verificado é decorrente de correções inflacionárias, basicamente nas linhas de aluguéis, e no 4T14 incorremos em despesas com consultorias para avaliação de oportunidades de negócios.



Resultado Consolidado Log-In

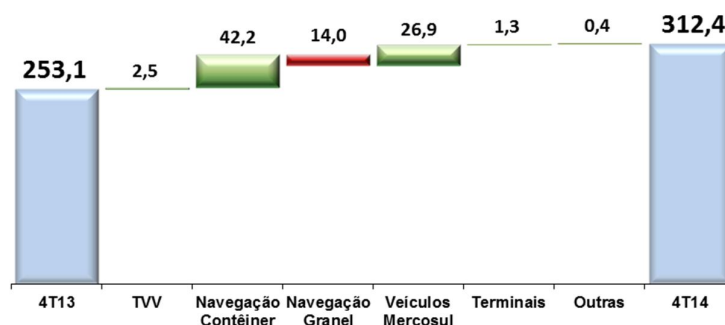
DEMONSTRAÇÃO DO RESULTADO Em milhões de reais	4T14	4T13	Var %	2014	2013	Var %
Receita Bruta	312,4	253,1	23%	1.096,5	910,7	20%
Impostos	(36,5)	(25,6)	43%	(122,2)	(100,0)	22%
Receita Líquida	275,9	227,5	21%	974,3	810,7	20%
Custos	(228,7)	(201,3)	14%	(846,2)	(673,8)	26%
Depreciação - Custos	(13,3)	(12,4)	8%	(52,6)	(47,6)	10%
Lucro Bruto	33,8	13,8	144%	75,5	89,3	-15%
Receitas (Despesas) Operacionais	(2,0)	(9,0)	-78%	47,2	4,2	1013%
Administrativas e comerciais	(15,3)	(12,0)	27%	(48,0)	(47,5)	1%
Reversão de provisões para riscos trabalhistas, cíveis e fiscais	(3,7)	(1,9)	89%	(0,0)	0,9	-104%
Provisões Operacionais / Desmobilizações de ativos	(0,2)	(7,0)	98%	4,4	(6,3)	-170%
AFRMM	21,4	21,7	-1%	91,6	79,1	16%
Outras	(1,3)	(6,6)	-80%	11,1	(10,5)	-205%
Depreciação - Despesas	(2,9)	(3,1)	-6%	(11,9)	(11,5)	4%
Lucro antes da Equivalência	31,9	4,9	553%	122,7	93,5	31%
Equivalência Patrimonial	-	(0,0)	-	-	(0,1)	-
Resultado Financeiro	(86,8)	(37,4)	132%	(161,5)	(117,5)	37%
Receita Financeira	16,1	8,4	93%	46,5	21,1	121%
Despesa Financeira	(44,0)	(22,3)	98%	(120,5)	(69,6)	73%
Variação Cambial	(37,0)	(13,6)	173%	(54,0)	(37,4)	44%
Variação Cambial - CPC 20	(21,8)	(9,9)	121%	(33,6)	(31,6)	6%
Lucro (Prejuízo) antes do IR/CSLL	(54,9)	(32,5)	69%	(38,8)	(24,1)	61%
IR / CSLL	(9,5)	17,1	-156%	(45,4)	30,7	-248%
Lucro (Prejuízo) Líquido	(64,4)	(15,4)	317%	(84,2)	6,6	-1382%

Receita Bruta

No 4T14, a receita bruta totalizou R\$ 312,4 milhões, valor superior em 23% ao apresentado no 4T13, quando atingiu R\$ 253,1 milhões. O crescimento da receita se deve basicamente ao recorde de volume da navegação costeira, sendo ainda mais expressivo quando comparamos apenas a Cabotagem, onde os volumes atingiram 44,2 mil TEUs e o crescimento em relação ao mesmo trimestre do ano passado foi de 42,4%. Em 2014, a receita bruta da Companhia alcançou R\$1.096,5 milhões (+20% 2014/2013). Também contribuiu para o aumento da receita, em relação ao ano de 2013, o incremento obtido com as operações de transporte de veículos entre o Brasil e a Argentina, utilizando-se do afretamento de navios *Roll-on Roll-off* que, no trimestre, atingiu R\$ 26,4 milhões. 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.



FATURAMENTO BRUTO CONSOLIDADO (R\$ milhões)



Custos

Os custos totalizaram R\$ 242,1 milhões no 4T14, 13,3% superior em relação ao 4T13.

Desse montante total, R\$ 53,8 milhões correspondem aos custos com afretamento de navios, incluindo os navios *Roll-on Roll-off* (R\$ 26 milhões), contratados para o transporte de veículos no MERCOSUL. Como essa é uma operação nova que a Companhia está realizando, em 2013 esses custos não existiam para esse tipo de navio, o que justifica a elevação dessa linha de custos.

Os custos de óleo combustíveis e gases encerrou o trimestre em R\$ 27,6 milhões (-6,5% 4T14/4T13) já refletindo parcialmente os efeitos positivos da queda do *bunker*, apesar do aumento da capacidade na frota de navios dos serviços de navegação costeira, evidenciado no aumento em 16,9% nos custos de óleo combustíveis quando se compara o ano encerrado de 2014 vs. 2013.

Os custos de serviços contratados também apresentaram crescimento, de 14,7%, em função do incremento de volumes da cabotagem. Cabe destacar que, em sua grande maioria, os custos variáveis unitários se mantiveram estáveis nos períodos comparativos.

Custos - R\$ milhões	4T14			2014		
	4T14	4T13	VAR %	2014	2013	VAR %
Pessoal, Encargos e Benefícios	(20,3)	(22,6)	-10,4%	(84,7)	(83,1)	1,9%
Material	(2,4)	(4,1)	-40,3%	(11,2)	(10,7)	4,8%
Óleo Combustíveis e Gases	(27,6)	(29,5)	-6,5%	(117,4)	(100,4)	16,9%
Afretamento, Locações e Arrendamento	(53,8)	(39,2)	37,4%	(195,4)	(103,9)	88,1%
Serviços Contratados	(107,1)	(93,4)	14,7%	(388,4)	(338,7)	14,7%
Depreciação e Amortização	(4,0)	(12,4)	-67,4%	(43,3)	(47,5)	-8,8%
Outros	(26,8)	(12,5)	114,5%	(58,3)	(37,1)	57,4%
	(242,1)	(213,7)	13,3%	(898,8)	(721,4)	24,6%

Lucro Bruto

O lucro bruto no 4T14 atingiu R\$ 33,8 milhões, representando um crescimento de 144% em comparação ao 4T13, quando totalizou R\$13,8 milhões. O melhor desempenho é reflexo do crescimento significativo nos volumes de cabotagem, da melhor taxa de ocupação dos navios e conseqüente maior diluição dos custos da companhia, que cresceram proporcionalmente menos que as receitas no 4T14. Em 2014 o lucro bruto atingiu R\$ 75,5 milhões ante R\$ 89,3 milhões em 2013. Ainda que o TVV tenha apresentado um melhor resultado e que os volumes da navegação de contêiner na cabotagem tenham apresentado uma trajetória ascendente, a queda de volumes do MERCOSUL e a adição de um navio no sistema no SCN com correspondente base adicional de custos fixos provocaram queda do lucro bruto no exercício de 2014 vis-à-vis 2013.



Receitas (Despesas) Operacionais

No 4T14, as receitas (despesas) operacionais totalizaram R\$ 2,0 milhões de despesas, contra R\$ 9,0 milhões de despesas registradas no 4T13. As principais variações ocorreram nas linhas de provisões para despesas administrativas (+R\$ 5,0 milhões vs 4T13), reversão provisões para contingências judiciais (-R\$ 1,8 milhão s vs 4T13) e de reversão (constituição) de outras despesas (-R\$ 12,1 milhões vs 4T13). Em relação a 2014, o resultado das receitas (despesas) operacionais totalizou um valor positivo de R\$ 47,2 milhões, comparativamente aos R\$ 4,2 milhões apresentado em 2013, cuja variação se deve de forma relevante à maior receita de AFRMM e à recuperação de créditos tributários sobre receitas de importação e impostos no TVV no 2T14, que atingiu R\$ 12,4 milhões.

Receitas (Despesas) Operacionais - R\$ milhões	4T14	4T13	VAR %	2014	2013	VAR %
Administrativas e Comerciais - Despesas						
Pessoal, Encargos Sociais e Benefícios	(8,8)	(9,2)	-3,8%	(31,4)	(32,8)	-4,1%
Depreciação e Amortização	(2,9)	(3,1)	-4,5%	(11,9)	(11,6)	3,2%
Provisão de Créditos de Liquidação Duvidosa	(2,3)	0,5	n/a	(4,7)	(0,9)	455,4%
Locações, Consultoria, Serviços Públicos e Marketing	(2,2)	(2,5)	-12,5%	(8,3)	(8,9)	-6,8%
Serviços Contratados e Outros	1,5	(2,6)	n/a	0,3	0,3	n/a
Materiais de Consumo	(0,06)	(0,05)	5,8%	(0,2)	(0,2)	-9,4%
Provisões para despesas administrativas	(3,2)	1,8	n/a	(3,6)	(5,0)	-26,8%
	(18,2)	(15,1)	20,2%	(59,9)	(59,0)	1,6%
Reversão (constituição) de provisões para contingências	(3,7)	(1,9)	n/a	(0,0)	0,9	n/a
Receita com subvenção-AFRMM aplicados	21,4	21,7	-1,4%	91,6	79,1	15,8%
Outras Receitas (Despesas), Líquido	(1,5)	(13,6)	n/a	15,5	(16,8)	n/a
	(2,0)	(9,0)	-78,1%	47,2	4,2	-

Resultado Financeiro

O resultado financeiro líquido no 4T14 foi negativo em R\$ 86,8 milhões, impactado basicamente por R\$ 58,9 milhões de despesas com variações cambiais e monetárias, R\$ 44,0 milhões de despesas financeiras e de R\$ 16,1 milhões de receitas financeiras.

O montante das despesas de variações cambiais e monetárias (R\$ 58,9 milhões) decorre, basicamente, do impacto da variação cambial sobre os financiamentos de longo prazo indexados a moeda norte americana dos navios em operação (R\$ 23,7 milhões) e dos navios em construção (R\$ 21,8 milhões) em face do CPC 20, R\$ 13,6 milhões de operações de swap cambial incidentes sobre financiamentos de capital de giro e R\$ 0,2 milhões de outras receitas de variação cambial. Cabe ressaltar que parcela substancial do impacto cambial é somente contábil e não caixa, pois os financiamentos para construção dos navios obtidos junto ao BNDES/FMM têm prazo total contratado de amortização de 20 anos; adicionalmente, há contratos e operações ativas, de longo prazo, com receitas denominadas em dólar.

A Log-In obteve em 2014 receitas equivalentes em dólar americano na ordem de R\$ 400,3 milhões de um total de faturamento bruto de R\$ 910,7 milhões. O valor de R\$ 400,3 milhões tem como componentes as linhas de feeder (R\$ 38,2 milhões), mercosul (R\$ 55,0 milhões), granel (R\$ 147,8 milhões), veículos mercosul (R\$ 97,7 milhões) e receitas acessórias do TVV (R\$ 61,6 milhões), e que correspondem a 44% do faturamento bruto da Cia. Em 2014 a geração de receitas equivalentes em moeda estrangeira foram suficientes para suprir nossos custos e amortizações de empréstimos em dólar equivalentes.



		FATURAMENTO - R\$ milhões		4T14		2014	
Moeda de Origem R\$	Navegação	Cabotagem	170,5	55%	549,5	50%	
	TVV	Movimentação de contêineres	27,7	9%	107,1	10%	
		Movimentação de carga geral	3,0	1%	12,0	1%	
	Terminais	Terminais Intermodais	8,4	3%	27,6	3%	
		Sub-total		209,6	67%	696,2	63%
Moeda de Origem US\$	Navegação	Mercosul	14,4	5%	55,0	5%	
		Feeder	10,3	3%	38,2	3%	
		Granel e outras	37,3	12%	147,8	13%	
		Veículos Mercosul	26,9	9%	97,7	9%	
	TVV	Receitas Acessórias	13,9	4%	61,6	6%	
		Sub-total		102,8	33%	400,3	37%
TOTAL Consolidado			312,4	100%	1.096,5	100%	

No 4T14 as despesas financeiras totalizaram R\$ 44,0 milhões, sendo R\$7,8 milhões sobre os financiamentos de embarcações junto ao FMM/BNDES, R\$8,2 milhões das operações de capital de giro e investimentos correntes, R\$6,5 milhões de operações de swap cambial incidentes sobre financiamentos de capital de giro e R\$21,5 milhões de outras despesas financeiras dentre estas R\$15,6 relativas a provisionamento para estimativas de perdas com operações hedge de bunker marcadas a mercado em 31/12/2014.

As receitas financeiras totalizaram R\$16,1 milhões no 4T14 compostas por R\$15,1 milhões de ganhos com operações de swap incidentes sobre financiamentos de capital de giro, R\$0,5 milhão com aplicações financeiras e R\$0,5 de outras receitas financeiras.

Resultado Líquido

O resultado líquido consolidado no 4T14 foi negativo em R\$ 64,4 milhões, em função principalmente do impacto negativo do resultado financeiro de R\$ 86,8 milhões. O resultado líquido no acumulado do ano de 2014 foi negativo em R\$ 84,2 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 4T14, foram executados R\$ 28,8 milhões nos projetos de investimentos de capital. A maior parte dos investimentos se concentraram na construção dos três navios contêineres, cujos investimentos no trimestre atingiram R\$ 23,1 milhões, e R\$ 4,1 milhões na construção do navio bauxiteiro, que está em fase final de acabamento. O valor de desembolso no projeto dos navios contêineres foi inferior ao planejado devido aos atrasos na retomada das atividades do estaleiro EISA. Em relação aos desembolsos com investimentos correntes, no trimestre, totalizaram R\$ 8,2 milhões.

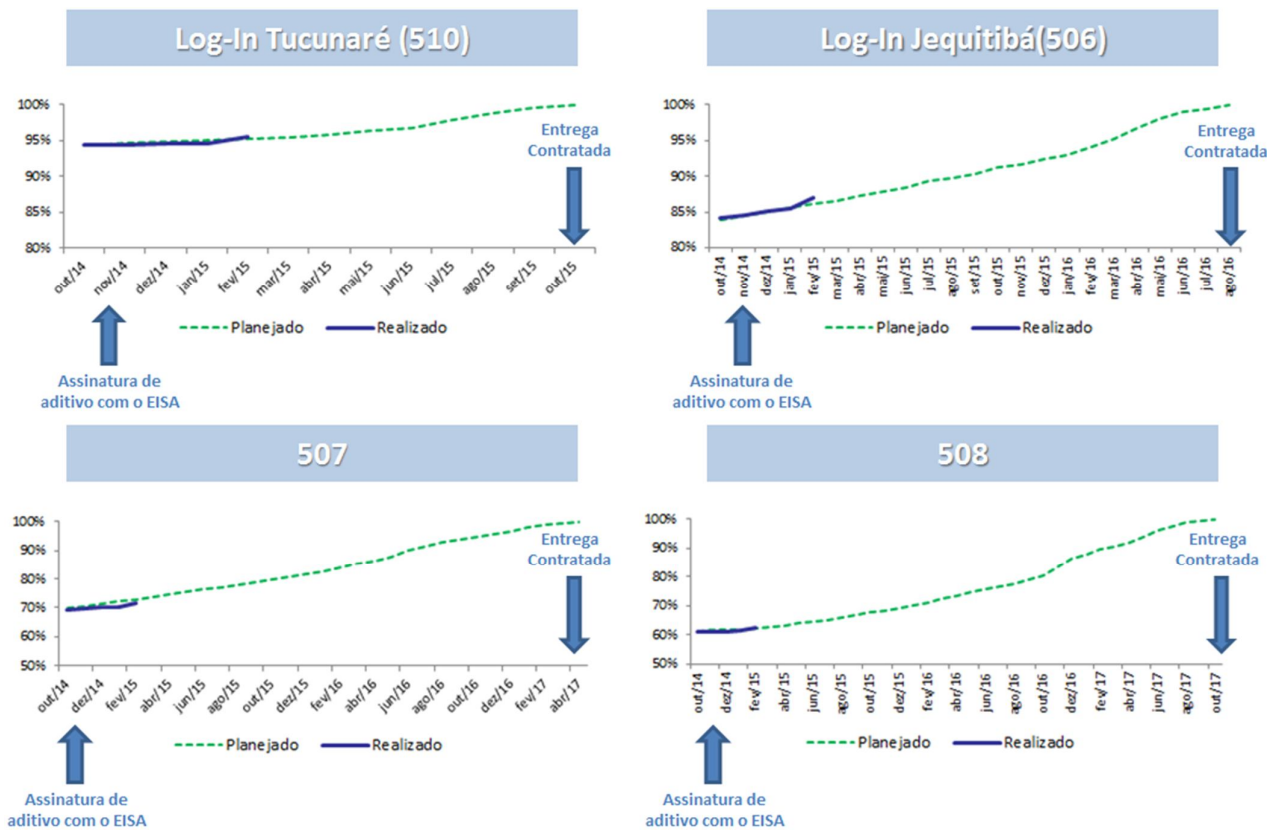
Investimentos R\$ Milhões	4T14 Real	4T14 Plan	Δ %	2014 Real	2014 Plan	Δ %
Projeto Bauxiteiro	4,1	0,1	2758%	23,9	25,7	2758%
Projeto Contêineres	23,1	33,1	-30%	51,2	94,4	-30%
Projeto DOW - Guarujá	0,01	0,0	N/A	2,51	1,9	N/A
Scanner TVV	1,2	1,2	-2%	3,3	4,8	-2%
Outros Projetos - Capital	0,4	0,5	-31%	1,4	4,0	-31%
Investimentos de Capital	28,8	35,0	-18%	82,2	130,8	-18%
TI	4,5	3,1	48%	15,5	16,6	48%
Navios (continuidade operacional)	1,4	0,0	N/A	2,3	0,0	N/A
Outros Projetos - Corrente	2,2	2,4	-6%	5,7	11,8	-6%
Investimentos Correntes	8,2	5,4	50%	23,7	28,6	50%
Total	36,9	40,4	-9%	105,9	159,4	-9%



Ao longo do 4T14, a Log-In concluiu o termo aditivo contratual contendo cronograma atualizado da construção dos quatro navios, mediante as seguintes novas datas de entrega: 510 (out/15), 506 (ago/16), 507 (abr/17) e 508 (out/17). No mesmo aditivo foram inseridas novas cláusulas de medição do avanço das obras e condições de pagamento mediante avanço físico. Os valores adicionais de investimentos serão desembolsados conforme avanço físico das obras e serão objeto de pedido de suplementação de financiamento através dos recursos do FMM, tendo o BNDES como agente financeiro. A Log-In, dado o aceite do novo cronograma de construção, por meio de instrumentos jurídicos, manteve o seu direito às multas contratuais, por parte do EISA, que poderão ser exigidas em razão de descumprimento das obrigações de entrega das embarcações, nos novos prazos, pelo estaleiro.

A Log-In entende que a efetivação do aditivo com o estaleiro EISA proporcionará retomada do ritmo contratual do projeto de construção, com horizonte realista e factível de conclusão.

Conforme detalhamento abaixo do avanço físico das obras, nota-se que o estaleiro EISA, tem conseguido atender o % de obras contratual, e já no mês de fevereiro/2015 superou a expectativas conforme quadro abaixo:

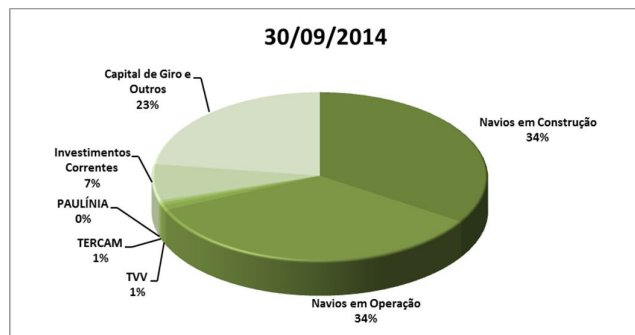
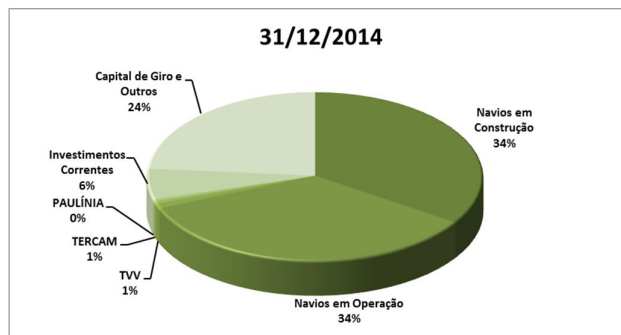


Endividamento

A Companhia mantém um balanço com uma estruturação de dívida de prazo médio superior a 18 anos com baixo custo, e uma posição em caixa de cerca de R\$ 15,4 milhões. Em 31 de dezembro de 2014, a dívida total da Log-In somava R\$ 1.420,5 milhões, sendo que, desse montante, R\$ 976,0 milhões referem-se ao Projeto de Construção Naval com recursos do Fundo de Marinha Mercante - FMM, repassados através do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico - BNDES. Além dos financiamentos expansão e modernização do TVV (R\$ 12,6 milhões), do TERCAM (R\$ 7,1 milhões), e do Terminal de Paulínia (R\$ 5,8 milhões), além de investimentos correntes (R\$ 82,7 milhões) e 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 (R\$ 336,3 milhões).

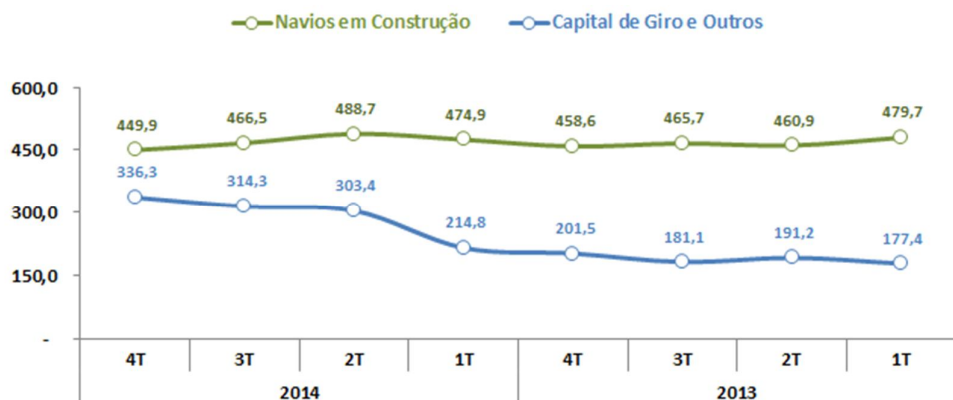


R\$ milhões	2014				2013			
	4T	3T	2T	1T	4T	3T	2T	1T
Navios em Construção	487,5	471,4	449,8	462,1	475,5	465,7	456,8	415,4
Navios em Operação	488,5	471,9	449,6	463,5	479,8	472,7	477,5	458,7
TVV	12,6	12,9	13,3	14,1	15,1	15,4	15,8	16,6
TERCAM	7,1	7,5	7,9	8,2	8,6	9,0	9,4	9,8
PAULÍNIA	5,8	6,3	6,6	7,2	7,8	8,2	8,7	9,1
Investimentos Correntes	82,7	95,9	108,1	114,1	105,0	75,2	52,8	56,6
Capital de Giro e Outros	336,3	314,3	303,4	214,8	201,5	181,1	191,2	177,4
TOTAL	1.420,5	1.380,2	1.338,8	1.284,0	1.293,3	1.227,4	1.212,3	1.143,6



Em função da reduzida evolução física das obras dos navios em construção no estaleiro EISA, as liberações de financiamento do BNDES/FMM foram impactadas desde o início de 2013, mas em especial à partir do 4T13, de out/13 à dez/14 a Log-In não recebeu nenhuma liberação de financiamento BNDES/FMM. A partir da assinatura do termo aditivo aos contratos de construção de navios sob encomenda junto ao Estaleiro Ilha S/A "EISA" em 27 de novembro de 2014, os processos de solicitação de liberações de financiamento do BNDES/FMM se normalizaram e em jan/15 a Log-In voltou a receber valores e ao longo de 2015 estimamos reduzir substancialmente os montantes de capital giro mediante liberações do BNDES/FMM.

SALDO DE ENDIVIDAMENTO (R\$ milhões)



Imobilizações em curso

As imobilizações em curso totalizaram R\$712,2 milhões em 31 de dezembro de 2014, tendo como principal item gastos com embarcações referentes a quatro navios em construção pelo Estaleiro Ilha S.A (três porta-contêineres e um graneleiro), no valor de R\$ 651,8 milhões.



Resumo de Volumes

Volumes por negócio		2014	2013	VAR % (A X B)	4T14	4T13	VAR % (C X D)		
Navegação Costeira	Navegação Contêiner (TEUS)	<i>Cabotagem</i>	143.254	109.820	30,4%	44.187	31.032	42,4%	
		<i>Mercosul</i>	26.229	43.642	-39,9%	6.808	9.922	-31,4%	
		<i>Feeder</i>	102.568	88.842	15,4%	26.817	19.788	35,5%	
			272.051	242.304	12,3%	77.812	60.742	28,1%	
	Produção Navegação Contêiner	<i>milhões de TEUsMilha</i>	419,0	349,2	20,0%	127,3	93,6	35,9%	
	Movimentação de Granel	<i>mil toneladas</i>	4.426,5	5.289,0	-16,3%	1.069,2	1.460,6	-26,8%	
TVV Terminal de Vila Velha	Movimentação de Contêineres		236.989	231.336	2,4%	59.260	58.459	1,4%	
		<i>Cheios</i>	TEUS	150.334	155.326	-3,2%	38.236	40.935	-6,6%
		<i>Vazios</i>		86.655	76.010	14,0%	21.024	17.524	20,0%
	Movimentação de Contêineres		183.221	174.398	5,1%	46.962	44.581	5,3%	
		<i>Cheios</i>	BOX	117.250	117.965	-0,6%	30.393	31.134	-2,4%
		<i>Vazios</i>		65.971	56.433	16,9%	16.569	13.447	23,2%
	Carga Geral		547,0	417,1	31,2%	127,3	93,3	36,5%	
<i>Cargas de Projetos</i>			52,5	77,1	-31,8%	9,7	17,3	-44,1%	
<i>Granito</i>		<i>mil toneladas</i>	432,7	258,5	67,4%	108,7	61,7	76,1%	
<i>Veículos</i>			36,4	70,9	-48,6%	3,3	14,2	-76,7%	
<i>Produtos Siderúrgicos</i>			25,3	10,6	138,1%	5,6	0,0	-	



Indicador de EBITDA Navegação

4T14 x 4T13 / 2014 x 2013

Dados Financeiros – Navegação Costeira (em R\$ milhões, exceto %)	4T14	4T13	Var. %	2014	2013	Var. %
Receita Operacional Bruta	259,5	204,4	27,0%	888,2	706,5	25,7%
Cabotagem	170,5	121,7	40,2%	549,5	421,8	30,3%
Mercosul	14,4	20,6	-30,0%	55,0	84,4	-34,8%
Feeder	10,3	7,5	37,9%	38,2	30,4	25,4%
Granel e outras	37,3	54,6	-31,7%	147,8	169,8	-13,0%
Veículos Mercosul	26,9	0,0	n/a	97,7	0,0	n/a
Receita Operacional Líquida	228,1	183,7	24,1%	785,2	627,8	25,1%
Custos dos Serviços Prestados	-205,6	-178,4	15,2%	-756,8	-587,4	28,8%
Ajuste de Eliminação de custos Intercia	-0,6	-0,9	-35,9%	-2,0	-0,3	713,2%
Movimentação de contêineres	-40,1	-34,4	16,5%	-139,1	-119,0	16,9%
Combustíveis	-26,9	-29,3	-8,1%	-112,5	-95,6	17,7%
Transporte rodoviário de curta distância	-40,9	-30,8	32,6%	-134,0	-104,9	27,8%
Pessoal marítimo	-11,2	-11,1	1,2%	-42,3	-40,7	4,0%
Despesas com contêineres	-10,7	-9,6	11,1%	-40,2	-37,8	6,3%
Fretamento de navios	-44,0	-27,5	59,8%	-152,9	-65,3	134,0%
Custos portuários	-12,6	-12,4	1,2%	-52,6	-48,1	9,6%
Manutenção e outros custos	-19,3	-23,2	-17,0%	-83,1	-76,1	9,3%
Manutenção, Suprimentos e Seguros	-5,6	-8,5	-34,5%	-28,0	-24,2	15,8%
Depreciação	-9,2	-9,6	-4,3%	-39,2	-37,1	5,5%
Outros	-4,5	-5,1	-12,2%	-16,0	-14,7	8,4%
Outras Receitas (Despesas) Operacionais	-7,8	-5,1	54,3%	-15,8	-21,5	-26,6%
Depreciação e Amortização	9,2	9,6	-4,3%	39,2	37,1	5,5%
AFRMM	21,4	21,7	-1,4%	91,6	79,1	15,8%
EBITDA	44,6	30,6	45,6%	141,5	135,0	4,8%
Margem EBITDA	19,6%	16,7%	2,9 p.p.	18,0%	21,5%	-3,5 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.

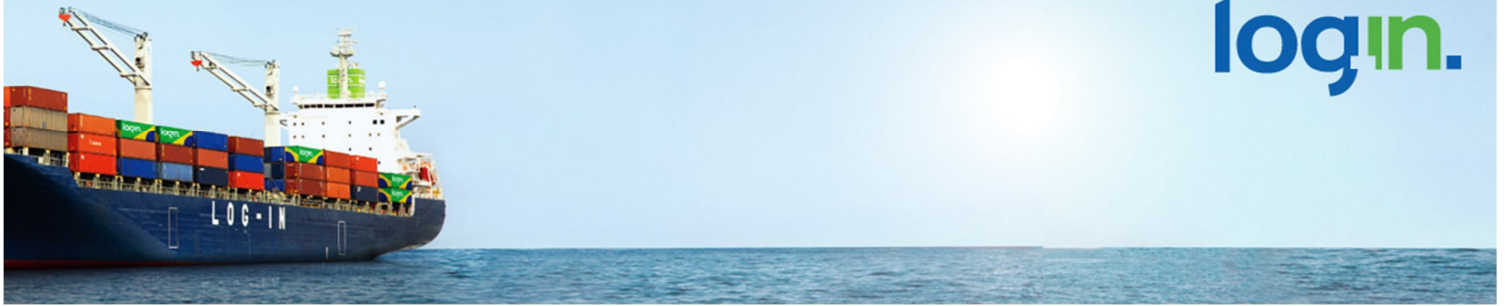


Indicador de EBITDA TVV

4T14 x 4T13 / 2014 x 2013

Dados Financeiros - TVV (R\$ milhões, exceto %)	4T14	4T13	Var. %	2014	2013	Var. %
Receita Operacional Bruta	44,5	42,0	6,0%	180,7	176,3	2,5%
Ajuste de Eliminação Receita Bruta Intercia	-0,6	-0,9	-35,9%	-2,0	0,0	-
Movimentação de contêineres	27,7	26,8	3,2%	107,1	104,0	3,0%
Movimentação de carga geral	3,0	2,2	33,0%	12,0	9,6	25,8%
Armazenagem e outros serviços	13,9	12,9	7,2%	61,6	62,8	-1,8%
Receita Operacional Líquida	40,6	43,0	-5,5%	165,1	163,5	0,9%
Ajuste de Eliminação Receita Líquida Intercia	-0,6	-0,9	-35,9%	-2,0	0,0	-
Custos dos Serviços Prestados	-27,7	-27,6	0,5%	-111,1	-102,7	8,3%
Carga e descarga	-8,4	-9,8	-14,1%	-38,5	-36,7	5,0%
Pessoal	-9,4	-8,7	7,1%	-32,3	-34,0	-4,8%
Serviços contratados	-2,1	-3,1	-32,9%	-8,6	-11,0	-21,7%
Arrendamento	-1,1	-1,0	9,7%	-4,3	-2,7	56,9%
Outros custos	-6,7	-4,9	37,3%	-27,4	-18,3	49,9%
Outras Receitas (Despesas) Operacionais	0,3	-7,5	n/a	19,7	-14,4	n/a
Depreciação e Amortização	2,7	2,1	28,6%	10,2	7,9	28,6%
EBITDA	15,3	9,1	67,8%	81,8	54,4	50,2%
Margem EBITDA	37,8%	21,3%	16,5 p.p.	49,5%	33,3%	16,2 p.p.

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

4T14 x 4T13 / 2014 x 2013

Dados Financeiros - Terminais Intermodais (em R\$ milhões, exceto %)	4T14	4T13	Var. %	2014	2013	Var. %
Receita Operacional Bruta	8,9	7,6	16,4%	29,6	27,8	6,3%
Receita Operacional Líquida	7,8	6,7	17,1%	26,0	24,3	6,8%
Custos dos Serviços Prestados	-6,6	-6,1	8,4%	-22,5	-22,0	2,6%
Outras Receitas (Despesas) Operacionais	0,1	0,5	n/a	1,7	1,4	25,8%
Depreciação e Amortização	0,7	0,7	1,8%	2,8	2,7	5,2%
EBITDA	2,0	1,8	12,0%	8,0	6,4	24,5%
<i>Margem EBITDA</i>	<i>25,7%</i>	<i>26,9%</i>	<i>-1,2 p.p.</i>	<i>30,8%</i>	<i>26,4%</i>	<i>4,4 p.p.</i>

Consoante com a instrução CVM n° 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.



Balço Patrimonial Consolidado (R\$ milhes)

ATIVO	B		A		Var % A x B	PASSIVO	B		A		Var % A x B
	31/12/13	31/12/14	31/12/13	31/12/14			31/12/13	31/12/14			
CIRCULANTE						CIRCULANTE					
Caixa e equivalentes de caixa	82,5	15,4	-81,3%			Financiamentos BNDES	61,1	65,8	7,7%		
Contas a receber de clientes terceiros	157,5	187,4	19,0%			Financiamentos - Outros	79,3	169,7	114,0%		
Provisão para créditos de liquidação duvidosa	(14,3)	(18,6)	30,1%			Fornecedores terceiros	50,4	94,9	88,3%		
Contas a receber partes relacionadas	2,9	-	-			Fornecedores partes relacionadas	3,9	0,0	-		
Estoques	11,2	14,7	31,3%			Impostos e contribuições a recolher	9,1	8,5	-6,6%		
Seguros a receber	1,3	1,7	30,8%			Provisões operacionais	42,4	31,5	-25,7%		
Tributos a recuperar ou compensar	25,3	39,1	54,5%			Salários e encargos sociais	9,8	8,8	-10,2%		
AFRMM	93,5	168,1	79,8%			Outros	16,6	35,3	112,7%		
Outros	6,5	13,6	109,2%				272,6	414,5	52,1%		
	366,4	421,4	15,0%								
NÃO CIRCULANTE						NÃO CIRCULANTE					
Imposto de renda e contribuição social diferidos	186,3	160,6	-13,8%			Financiamentos BNDES	925,7	935,6	1,1%		
Tributos a recuperar ou compensar	13,1	5,9	-55,0%			Financiamentos - Outros	227,2	251,9	10,9%		
Depósitos judiciais	29,4	35,1	19,4%			AFRMM a aplicar	30,7	0,0	-		
Fundo da Marinha Mercante-AFRMM	30,7	0,0	-			Provisões para contingências	29,1	27,7	-4,8%		
Outros (contas a receber/despesas antecipadas)	19,1	31,9	67,0%			Provisões operacionais e outros	18,3	31,6	72,7%		
	278,6	233,5					1.231,0	1.246,8	1,3%		
Investimentos	-	-	-			Patrimônio líquido					
Imobilizado, líquido	1.349,2	1.442,4	6,9%			Capital social	527,0	600,0	13,9%		
Intangível, líquido	65,7	35,9	-45,4%			Reservas	73,5	6,9	-90,6%		
	1.414,9	1.478,3	4,5%			Ações em tesouraria	(50,9)	(50,9)	0,0%		
						Lucros acumulados	6,6	(84,2)	-1375,8%		
							556,2	471,8	-15,2%		
						Não controladores	0,1	0,1	0,0%		
TOTAL DO ATIVO	2.060	2.133	3,6%			TOTAL DO PASSIVO	2.060	2.133	3,6%		

Declarações contidas neste comunicado relativas às perspectivas dos negócios, projeções de resultados operacionais e financeiros e referências ao potencial de crescimento da Log-In constituem meras previsões e foram baseadas nas expectativas e estimativas da Administração em relação ao desempenho futuro da Companhia. Embora a Companhia acredite que tais previsões sejam baseadas em suposições razoáveis, ela não assegura que elas sejam alcançadas. As expectativas e estimativas que baseiam as perspectivas futuras da Log-In são altamente dependentes do comportamento do mercado, da situação econômica e política do Brasil, de regulações estatais existentes e futuras, da indústria e dos mercados internacionais e, portanto, estão sujeitas a mudanças que fogem ao controle da Companhia e de sua Administração. A Log-In não se compromete a publicar atualizações ou revisar as expectativas, estimativas e previsões contidas neste comunicado decorrentes de informações ou eventos futuros.