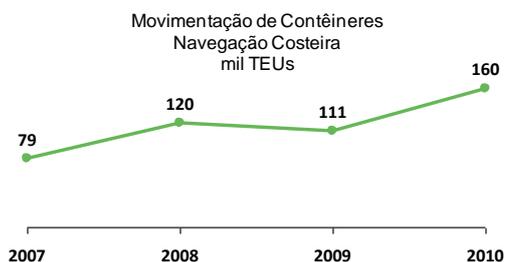


Rumo Certo

Conquistando mercados para a entrada dos navios em construção



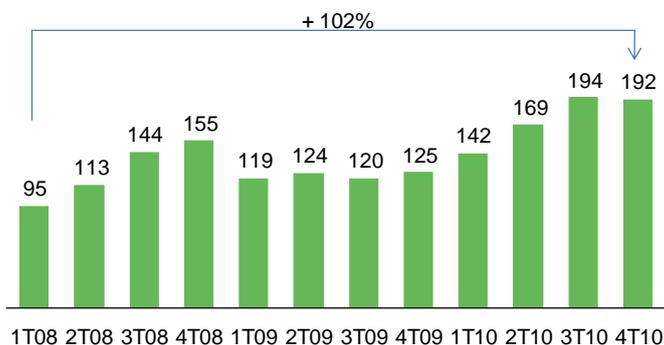
2010: ano marcado pela captura de mercado, com reflexo direto em resultados



A Companhia alcançou recorde em volumes de contêineres na Navegação Costeira

A Log-In conquistou novos clientes, desenvolveu soluções intermodais, explorou novas rotas e novos mercados, o que se traduziu em volume recorde de contêineres movimentados em todos os segmentos da Navegação – cabotagem, mercosul e feeder, e consequentemente, em ganhos de *market share* sobre o modal rodoviário.

Faturamento Trimestral Log-In R\$ milhões



Maior faturamento de sua história

A Navegação Costeira foi o grande destaque no crescimento de receita da Log-In no ano de 2010, atingindo crescimento de 71%, de R\$ 273 milhões em 2009 para R\$ 468 milhões. A movimentação de contêineres cresceu cerca de R\$ 80 milhões. Em 2010, a Log-In iniciou as operações de um dos maiores contratos dedicados de transporte de granéis na América do Sul, para a movimentação de minério de bauxita para a Alunorte, proporcionando um incremento significativo das receitas da Companhia. O TVV apresentou crescimento em todas as linhas de receitas (movimentação de contêineres, carga geral e serviços acessórios), com destaque especial para o crescimento de 86% na receita obtida com carga geral. Verificou-se redução da participação dos Serviços de Logística nas receitas em 2010, que teve como principal fator a desmobilização da rota ferroviária São Paulo- Bahia.

TELECONFERÊNCIA / WEBCAST

APRESENTAÇÃO:

Vital Jorge Lopes
Diretor-Presidente e de Relações com Investidores

Quarta-feira, 02 de março de 2011

PORTUGUÊS:

Horário: 11:00h (horário de Brasília)
Conexão: (55 11) 4688 6361
Código de Acesso: Login Logística

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

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

INGLÊS:

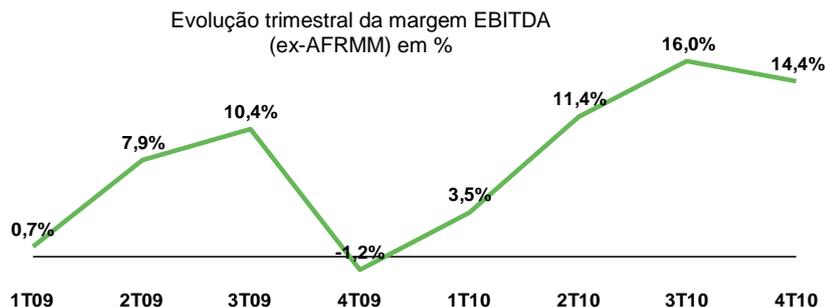
Posteriormente, será disponibilizada a transcrição para inglês da teleconferência realizada em português.

Relações com Investidores:

Daniela Tinoco – tel: (5521) 2111 6596
Flavia Tavares – tel: (5521) 2111 6597

Performance operacional ascendente

O EBITDA alcançou R\$ 74 milhões, quase quatro vezes a geração de caixa obtida em 2009, e a margem EBITDA foi de 11,9%: o melhor resultado na história da Log-In.





Ambiente de negócios: cenário de gargalo nos portos brasileiros



A competitividade das empresas brasileiras tende a ser prejudicada pela inadequada oferta de infraestrutura de transporte e logística existente no País, em especial devido a situação de gargalos nos portos. Os investimentos que vem sendo realizados no setor, essenciais para a movimentação da economia, não conseguem acompanhar a expansão da atividade econômica. Enquanto a economia cresceu cerca de 7,5% em 2010, o aumento na movimentação de contêineres no Brasil foi de pelo menos 40%.



As características geográficas do Brasil e a distribuição de renda entre as regiões brasileiras geram desafios no setor de logística, que ainda é dependente do transporte rodoviário de longa distância. De acordo com o Plano Nacional de Logística e Transportes do Governo Federal, para uma matriz de transporte equilibrada é recomendável que o modal rodoviário responda por 33% e o aquaviário por 29%. Atualmente, esses modais respondem por 58% e 12%, respectivamente.

Em 2010, as operações da Log-In foram afetadas pelas condições críticas dos portos brasileiros, próximos ao colapso operacional, e por inúmeros eventos climáticos, como o baixo nível do calado no Rio Amazonas no último trimestre do ano, bem como tufões, ventanias e ondas intensas desde a Argentina até o litoral sul do Brasil. No que diz respeito aos custos, a Log-In sofreu com o aumento do tempo de espera para atracação de seus navios e com a crescente pressão nos gastos portuários para carga e descarga de contêineres. Para uma empresa como a Log-In, que ainda opera com limitação de ativos de navegação em um mercado onde a oferta de serviços regulares é uma necessidade, o cancelamento de escalas em função da fila de navios em espera para atracação nos portos provoca queda de faturamento e conseqüentemente, menor utilização da capacidade instalada. Adicionalmente, como a Log-In trabalha com soluções intermodais, as enormes filas de caminhões nos portos e o aumento do frete dos mesmos, causa pressões adicionais nos custos, refletindo-se também em perda de receita. Se os gargalos dos portos brasileiros não fosse tão marcante, a Companhia poderia oferecer serviços de Navegação Costeira com maior regularidade, avançando ainda mais sua competitividade frente ao modal rodoviário.

Esta situação pode ser vista por dois prismas: o primeiro como sendo um impeditivo para um crescimento econômico mais intenso e sustentável do País. Por outro lado, na visão da Log-In, lê-se como um potencial muito grande para captura de ganhos, conquista de novos clientes e negócios à medida que estes gargalos forem sendo superados.

Em 2011, o crescimento econômico deve se manter e as perspectivas para a economia nacional seguem positivas, tanto pelo aumento no consumo das famílias, quanto pelo fluxo estimado de investimentos diretos e expectativa de maior atividade nas áreas de mercado de capitais. Espera-se maior desenvolvimento do mercado consumidor nas regiões Norte e Nordeste do País com a conseqüente necessidade de movimentação de cargas industrializadas para estas regiões.



Cabotagem: Log-In segue conquistando espaço em mercado com amplo potencial de crescimento

A adoção de modais mais eficientes para longas distâncias por parte dos embarcadores de carga é de importância fundamental para a transformação da atual matriz de transporte no País. Considerando as dimensões continentais do Brasil, para distâncias superiores a 1.500 quilômetros, o modal de transporte mais eficiente é a navegação costeira, sendo os benefícios advindos da sua adoção substanciais para o desenvolvimento do País. Adicionalmente, há uma crescente tendência do processo de contêinerização de cargas, onde a padronização no acondicionamento de produtos se traduz em menores custos envolvidos na sua movimentação.

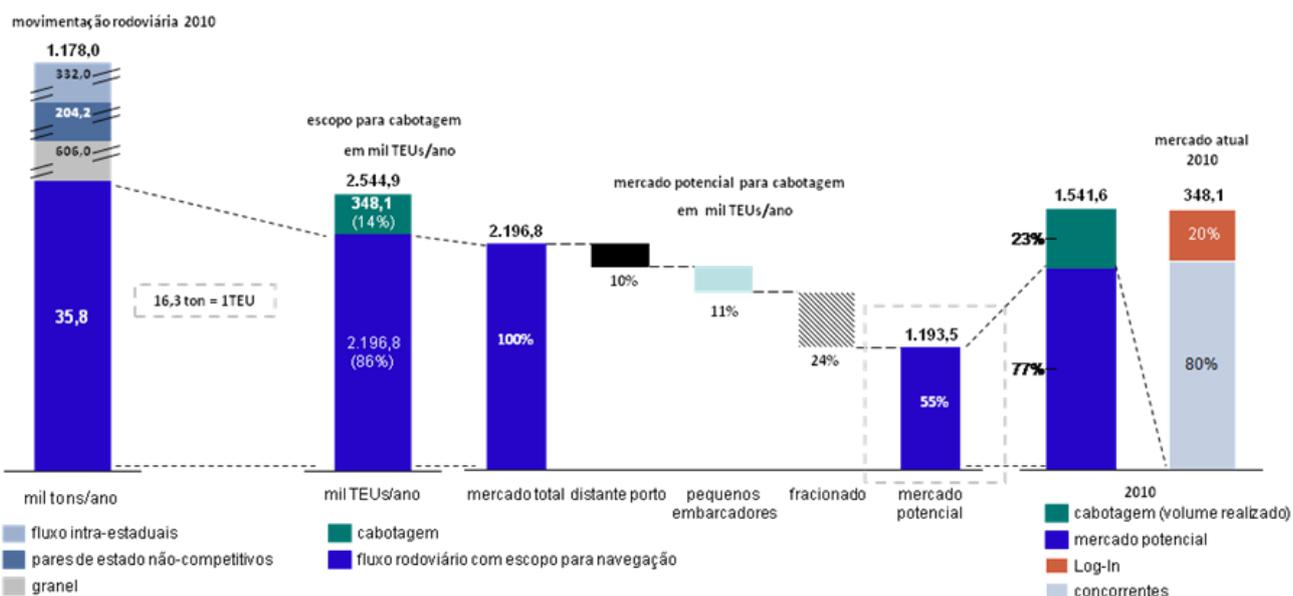
Um dos desafios da Log-In é migrar o transporte de mercadorias por longa distância do modal rodoviário para modais mais eficientes, que possuem maior confiabilidade e menores índices de avarias e roubos, mas isto depende, entre outros fatores, de uma mudança no planejamento logístico das empresas que atuam no Brasil.

Em 2010, foram movimentadas pelas rodovias brasileiras cerca de 1,2 bilhão de toneladas de diversos tipos de cargas. Excluindo desse volume a movimentação de graneis, os fluxos de cargas intra-estaduais e entre estados não competitivos para o modal marítimo, 36 milhões de toneladas de cargas com escopo para cabotagem foram movimentadas durante o ano por caminhões. Isto corresponde a cerca de 2,2 milhões de TEUs. Se deste universo ainda forem desconsideradas as cargas que estão distantes dos portos, as pequenas empresas que não tem regularidade em seus embarques e o mercado de cargas fracionadas, o mercado potencial para cabotagem não atendido por este modal em 2010 correspondia a 1,2 milhão de TEUs.



Estima-se que as empresas que fazem cabotagem no Brasil movimentaram 348 mil TEUs em 2010, portanto, 23% do mercado total potencial para cabotagem do País. Isto indica que há um grande mercado, de cerca de três vezes o atual, ainda não atendido, ou melhor, ainda não desenvolvido, que apresenta possibilidades de captura de participação de mercado sobre o modal rodoviário.

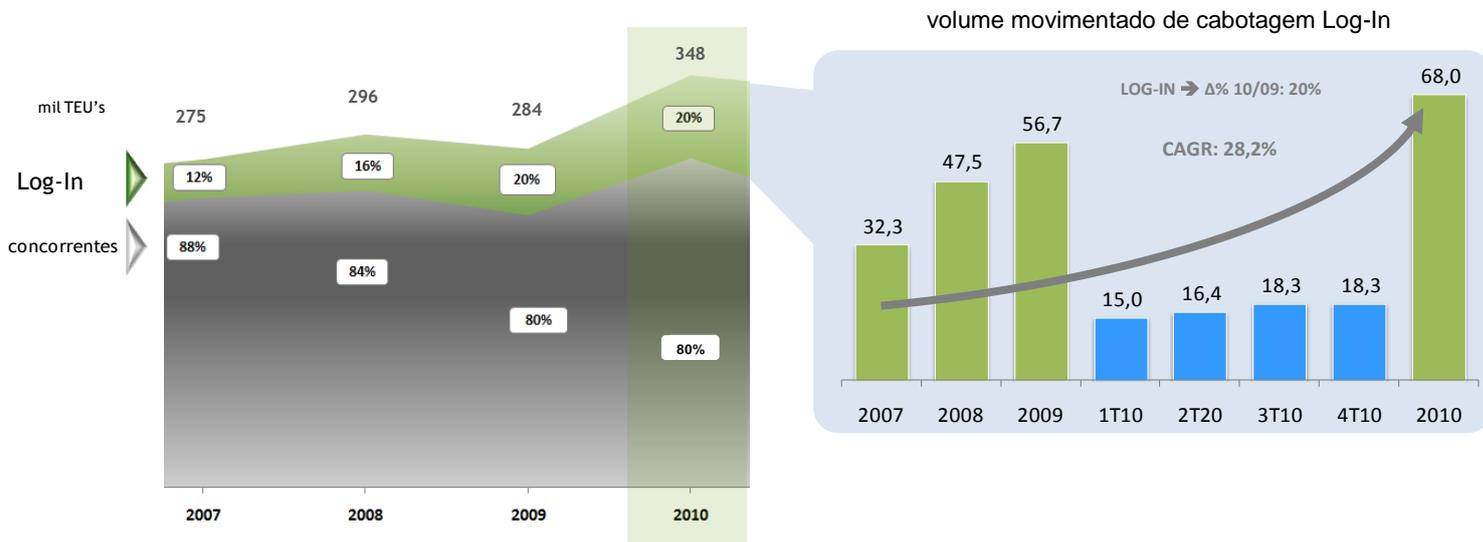
Potencial estimado para a movimentação de cargas de cabotagem



fonte: IDET/FIPE, Datamar, análises Log-In

Materializando essa tendência, todas as vezes que a Log-In adicionou capacidade ao seu segmento de Navegação Costeira, novas cargas foram capturadas, confirmando a existência de demanda por este modal de transporte.

Market share de cabotagem – Brasil e evolução do volume movimentado pela Log-In (considera o embarque de contêineres cheios nos portos de origem)



Fonte: Datamar (Compcont)

Em 2010, a Companhia registrou crescimento de 20% nos volumes movimentados por cabotagem em comparação a 2009 e o dobro em relação a 2007, início das operações, atingindo um marco recorde em sua história.

A execução da estratégia da Log-In: Plano de Investimentos em Navegação segue cronograma, capturando oportunidades estratégicas em seu processo de construção



A missão da Log-In é “Desenvolver e implementar soluções inovadoras de logística, suportadas pela maior malha intermodal da América do Sul, contribuindo para uma matriz de transporte eficiente e sustentável”. Dessa forma, a Companhia segue com a execução de seu plano de investimentos de R\$ 1,3 bilhão iniciado em 2007, onde o principal pilar é a navegação de cabotagem, um mercado com intenso potencial de crescimento nos anos vindouros.

Em paralelo ao desenvolvimento do Plano de Investimentos, a Administração da Companhia permanece atenta às oportunidades de captura de valor neste período de transição, avaliando sistematicamente seu modelo operacional e buscando alternativas que fortaleçam sua posição competitiva, inclusive a otimização da base de custos.

Nesse sentido, 2010 foi o ano de início de ajustes nas operações de contêineres da Navegação Costeira. Ainda operando com navios de menor porte, parte deles afretados, a Log-In buscou novas alternativas com vistas ao fortalecimento da sua presença em mercados estratégicos, como Manaus, e em regiões de maior crescimento de fluxo de cargas no País (regiões Nordeste e Norte), com ênfase na exploração de rotas de longo percurso (maximizando a movimentação de cargas entre as áreas de produção industrial e as áreas de consumo). Como parte de um forte e rápido movimento de mercado, no quarto trimestre foi iniciado um acordo de operação compartilhada (*vessel sharing agreement* - VSA) para atendimento regular ao



mercado de Manaus, no qual a Log-In emprega um de seus navios. Para manter a regularidade do Serviço Atlântico Sul, a Companhia afretou no final de 2010 o navio Santa Giulietta.

Outros ajustes operacionais estão programados para 2011. Ao longo do primeiro semestre o navio Log-In Jacarandá entrará em operação e no semestre seguinte, será a vez do navio Log-In Jatobá. O Log-In Jacarandá está em fase final de provas de cais e em preparação para as provas de mar. O Log-In Jatobá está em fase de instalação de equipamentos e de acabamentos internos. Essas embarcações são os maiores e mais eficientes navios porta-contêiner já construídos no Brasil e permitirão a cada viagem retirar das estradas brasileiras cerca de 2.800 caminhões, contribuindo para a redução das emissões de CO₂ no meio ambiente. Com a entrada em operação das novas embarcações, está programada a devolução de dois navios afretados ao longo de 2011.

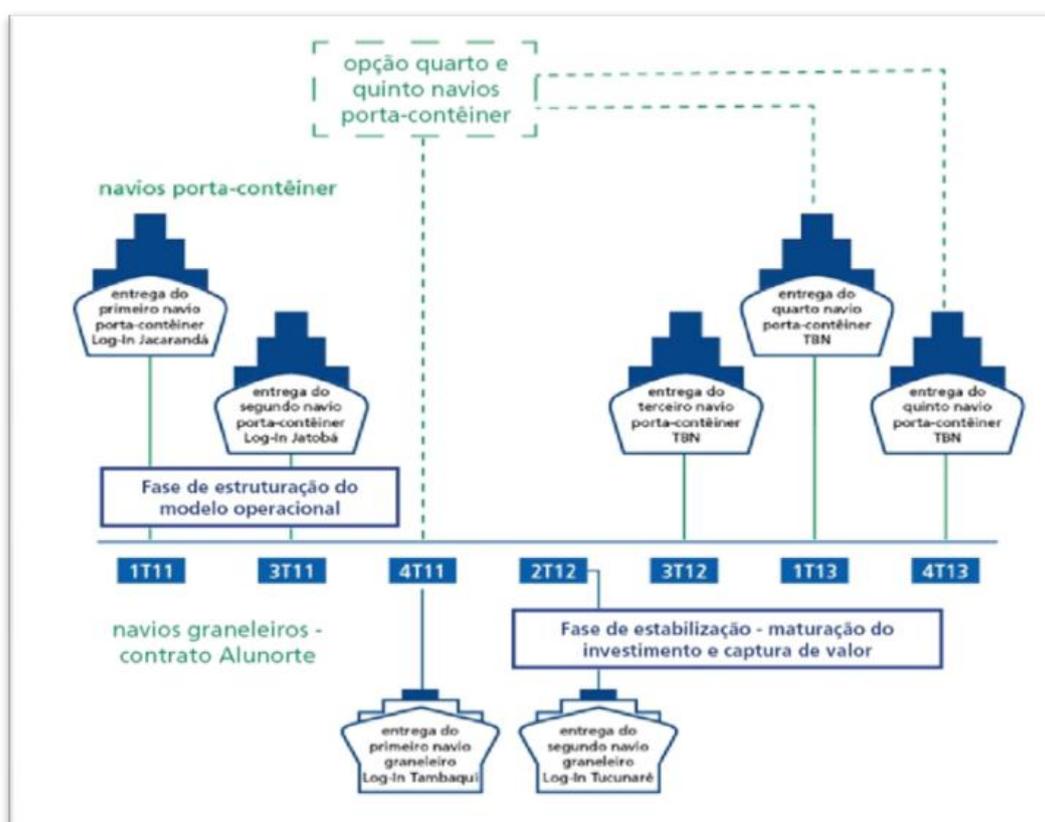


Log-In Jacarandá

A Log-In acredita que a transição dos ativos alocados na movimentação de contêineres irá proporcionar aumento de capacidade e evolução na sua participação de mercado. Ainda assim, é importante ressaltar que essa fase se traduz em sobreposição de alguns custos e gastos e um período de adequação operacional, cuja captura de benefícios deverá se refletir a partir de 2012.

Maior e mais eficiente navio porta-contêiner construído no Brasil

Cronograma de entrega dos navios em construção no EISA



Novos mercados e projetos estratégicos

A partir de janeiro de 2010, a Log-In iniciou as operações de um dos maiores contratos dedicados de transporte de granéis na América do Sul, para a movimentação de minério de bauxita para a Alunorte – Alumina do Norte do



Log-In Tambaqui



Brasil S.A. Esse contrato será inicialmente atendido com embarcações afretadas até a entrega de dois navios graneleiros próprios que estão em construção no estaleiro Ilha S.A. – EISA. A construção destes dois navios também segue o cronograma determinado. Com a entrada em operação das novas embarcações graneleiras, maiores e mais eficientes, prevista para meados de 2012, a execução deste contrato terá uma nova base de custos, permitindo expressiva captura de valor. O contrato com a Alunorte é parte da estratégia da Log-In em desenvolver soluções especializadas para logística de cargas na cabotagem brasileira, mediante contratos de longo prazo.

Integração intermodal e sinergias

Vislumbrando a maximização de sinergias e integração de seus ativos, a Log-In vem construindo bases para dar suporte ao crescimento da Navegação Costeira e promover a integração entre os modais utilizados no desenvolvimento de soluções logísticas para os seus clientes.

No Terminal Intermodal de Paulínia, em São Paulo, as obras de expansão tiveram início na primeira semana de janeiro e englobarão pátio de contêineres e arruamentos internos, pátio de cargas gerais, portaria, áreas de apoio e oficinas de manutenção. As operações neste Terminal permitirão captura de cargas com origem/destino ao porto de Santos, integração com a rota ferroviária São Paulo – Centro-Oeste e com o PSC – Porto Seco do Cerrado, podendo ainda ser utilizado como *depot* de contêineres para a Navegação Costeira. Os investimentos da Log-In em Paulínia estão estimados em cerca de R\$ 20 milhões e a conclusão das obras, prevista para o último trimestre de 2011.

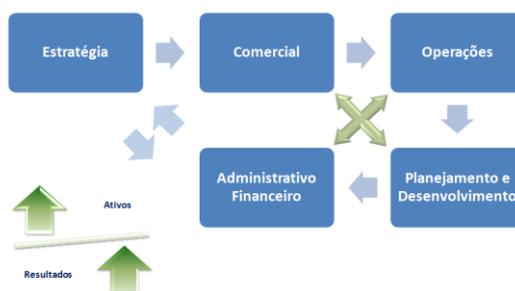
Outra iniciativa para captura de oportunidades e sinergias com a Navegação Costeira se materializa através da conquista via modelo de licitação para execução de serviço de transporte e logística para a Dow Brasil S.A. - PBBpolisur S.A. (Dow Química Argentina). O serviço compreende a cadeia integrada de logística de plásticos da PBBpolisur e terá início no primeiro semestre de 2011, envolvendo a planta em Bahía Blanca, Argentina, as operações dos *sites* de distribuição de Buenos Aires, também na Argentina, e Santa Catarina, no Brasil (aliando intermodalidade e Navegação Costeira).



Reestruturação Organizacional

Em 2010, a Log-In deu início a Reestruturação Organizacional com o objetivo do amadurecimento de seu modelo de gestão para a entrada em operação dos ativos próprios de alta performance nos próximos anos. Esta reestruturação se fundamenta em três grandes pilares: Gente, Processos e Modelo de Gestão, com a clara missão de integração das operações e melhorias de processos. Ao final de 2010 a Companhia adequou a Diretoria Comercial, com foco em permanentes estudos e mapeamento de mercados, adoção de modelo dinâmico e estratégico de “Pricing”, buscando atendimento personalizado e segmentado de serviços com visão intermodal. As diretorias de Navegação, Portos e Logística se fundiram na nova Diretoria de Operações com foco absoluto em gestão estratégica de custos, regularidade de serviços, disponibilidade e confiabilidade de ativos operacionais.

visão de integração intermodal



Os benefícios iniciais já foram percebidos ao longo do último trimestre de 2010, tendo a Companhia apresentado o melhor resultado operacional desde a sua criação em 2007. Espera-se que ao longo de 2011, a captura de valor ocorra de forma mais contundente, com investimentos na gestão e automação de processos, através do Projeto Integra. O Projeto Integra foi criado para implementar o OTM - Oracle Transportation Management, entrará em operação a partir do segundo semestre de 2011 e será o novo sistema de gestão operacional da Companhia,



integrando todas as informações relativas a transportes marítimo, ferroviário e rodoviário, e proporcionando substancial melhoria de processos em toda a cadeia de negócios da Log-In.

A Administração da Log-In acredita que o Projeto Integra desencadeará um novo e robusto horizonte para a criação de valor para seus clientes e parceiros estratégicos.

Performance operacional crescente

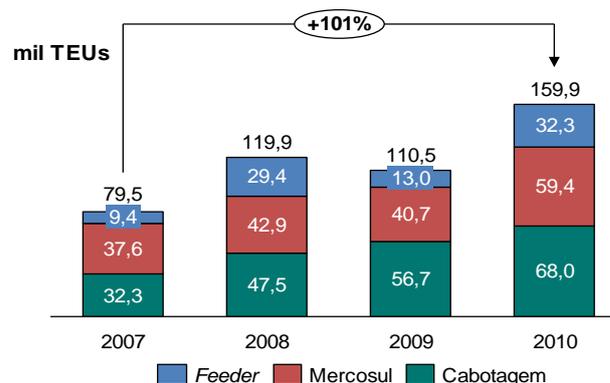
No âmbito das mudanças contábeis para o padrão internacional IFRS (International Financial Reporting Standards), para efeito de manutenção de comparabilidade, a Administração da Companhia manteve neste preâmbulo inicial a base de comparação em formato da Legislação Societária "BRGAAP". Não obstante, é constante nas Demonstrações Contábeis Completas arquivadas na Comissão de Valores Mobiliários – CVM (Nota Explicativa 4: efeitos da adoção das IFRS e dos novos pronunciamentos emitidos pelo CPC) e disponível no *website* da Companhia e ainda inseriu ao final deste documento, na seção Informações Adicionais, dados em IFRS consoante aos princípios contábeis previstos na legislação brasileira e as normas e pronunciamentos estabelecidos pela CVM e os novos pronunciamentos contábeis dos CPCs.

A Log-In registrou sólido desempenho operacional e econômico em 2010, fruto da recuperação que determinou incremento em praticamente todos os indicadores se comparados com os auferidos em 2009.

Evolução dos Volumes

		unidade (mil)	4T10	4T09	var %	2010	2009	var %
Navegação Costeira	Contêiner	TEU	41,0	30,5	34,4%	159,9	110,5	44,7%
	Granel	TON	1.162,0	-	-	4.571,0	-	-
TVV	Contêiner	BOX	50,9	44,9	13,4%	182,9	154,9	18,1%
	Carga Geral	TON	39,6	16,6	138,6%	150,3	70,0	114,7%
Serviços de Logística	Ferrovário	TEU	9,7	11,0	(11,8%)	38,7	41,5	(6,7%)

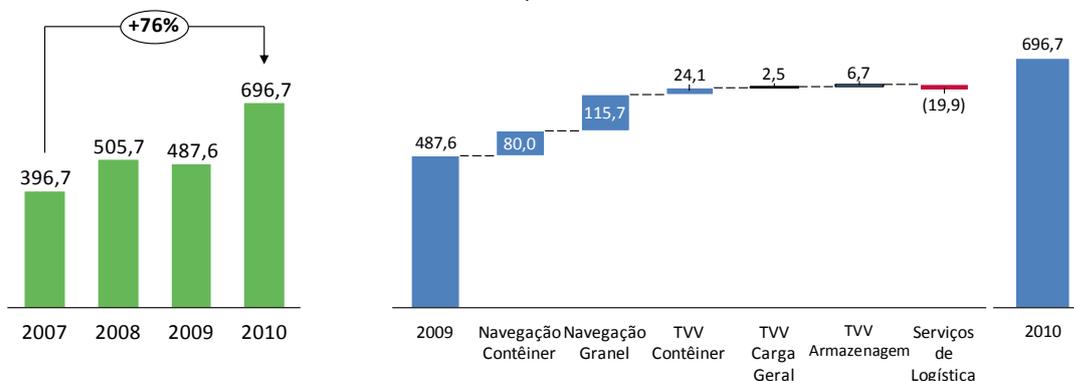
- Navegação Costeira: movimentação recorde de contêineres, aumento de 44,7% sobre 2009, o dobro em relação a 2007.



- Cabotagem: volumes cresceram 20% sobre 2009: captura de novos clientes, novos segmentos atendidos, conquista de *market share* sobre o modal rodoviário, maior representatividade em cadeias logísticas de clientes já existentes.
- TVV: movimentação de contêineres e de carga geral refletem a recuperação do fluxo de comércio exterior e o aumento da demanda por produtos importados, captura de valor nos serviços de armazenagem com maior retenção de cargas de importação. O Terminal possui estrutura operacional capaz de capturar volumes adicionais de contêineres tendo em vista o processo de maturação dos investimentos realizados entre 2008 e 2010.

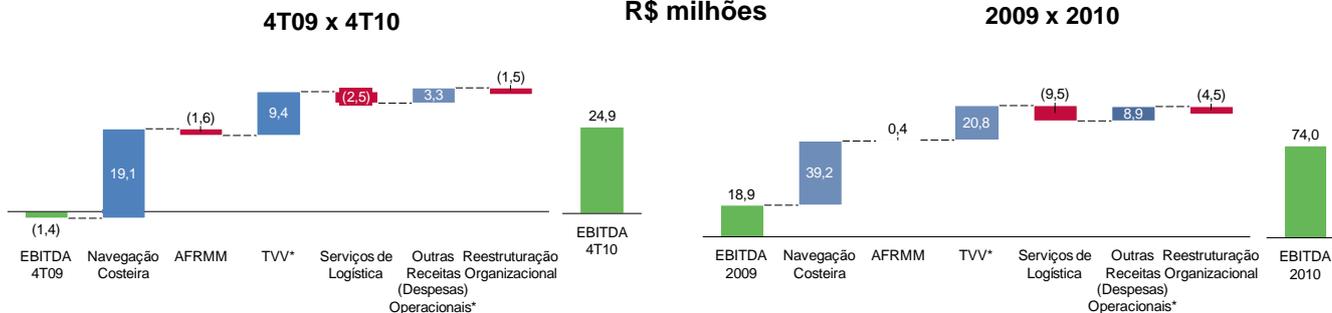
- As operações da Log-In geraram receita operacional bruta recorde em 2010: R\$ 696,7 milhões, 42,9% acima de 2009.

Evolução do Faturamento Consolidado 2010 x 2009 R\$ milhões



- Performance operacional ascendente: EBITDA alcançou R\$ 74 milhões, e a margem EBITDA foi de 11,9%: o melhor resultado na história da Log-In (excluindo os valores referentes ao AFRMM e reversões de provisões não operacionais).
- No 4T10, o EBITDA da Log-In somou R\$ 24,8 milhões, com margem EBITDA de 14,4%. A performance neste trimestre foi caracterizada pela forte geração de caixa na movimentação de contêineres pela Navegação Costeira e pelas atividades do TVV.

Evolução do EBITDA Log-In R\$ milhões



*não considera o contrato de fruição de despesas administrativas

- O Programa de Redução de Custos, iniciado em 2009, gerou ganhos de eficiência nas despesas administrativas e nos custos dos serviços prestados pela Companhia durante 2010, abrangendo aproximadamente R\$ 20 milhões dentro dos macro-objetivos do Projeto Eficiência.

Os resultados alcançados pela Log-In ao longo do ano de 2010 mostram o acerto na sua estratégia de crescimento, que tem na navegação de cabotagem o principal pilar de desenvolvimento e de criação de valor para seus acionistas.

Apesar dos resultados obtidos, a capacidade de geração de caixa da Companhia foi duramente atingida pela situação de gargalos nos portos brasileiros, gerando custos adicionais para as operações e prejudicando a regularidade dos serviços de Navegação Costeira.

Composição do EBITDA R\$ milhões	2010	2009	Varição %
Navegação Costeira	42,0	2,9	1.348,3%
AFRMM	4,4	3,8	15,8%
TVV(*)	67,5	46,5	45,2%
Serviços de Logística	(7,3)	2,2	-
Outras receitas (despesas) operacionais(*)	(28,0)	(36,6)	-
Reestruturação Organizacional	(4,5)	-	-
EBITDA	74,0	18,9	291,5%

(*) não considera contrato de fruição de despesas corporativas

Navegação Costeira



O bom desempenho macroeconômico verificado no Brasil durante o ano, aliado à necessidade da redução da dependência do transporte rodoviário na movimentação de cargas por médias e longas distâncias, contribuiu para os resultados obtidos pela Log-In.

Sendo o Brasil um país com dimensões continentais, o transporte marítimo pela costa mostrou-se eficiente para grandes volumes e factível para menores volumes de alto valor agregado. Apesar das condições portuárias e climáticas terem prejudicado a captura de valor da Log-In, a Companhia conseguiu apurar o melhor resultado operacional desde sua criação com destaque especial para o quarto trimestre do ano e para o

mês de dezembro, que tradicionalmente caracteriza-se pela desaceleração das indústrias na segunda quinzena, motivadas em grande parte por férias coletivas.

No segmento de cabotagem, foram movimentados 68.090 TEUs, um recorde na história da Log-In. A evolução na movimentação dessas cargas, 20% acima do volume realizado em 2009, reflete também a intensificação da estratégia de atendimento ao mercado de Manaus, Amazonas, que culminou com o início do acordo de operação compartilhada, VSA, a partir do 4T10 e que tende a prover a Companhia maior acesso ao estratégico mercado de Manaus. As expectativas para a economia nos próximos anos continuam favoráveis, devendo se refletir numa maior demanda por movimentação de cargas industrializadas.

As cargas de Mercosul refletem maiores volumes transportados nos segmentos de linha branca, alimentos e petroquímico, além de crescimento na movimentação entre os portos do Nordeste do Brasil e a Argentina. O incremento nos fluxos entre o Brasil e a Argentina também colaborou para o melhor resultado obtido no Mercosul.

A evolução na corrente de comércio exterior, aliado à desvalorização cambial do Dólar frente ao Real, contribuiu para incrementar a demanda no Brasil por produtos importados, o que proporcionou oportunidades junto a armadores internacionais capturadas pela Log-In no segmento *feeder*, onde foi movimentado mais que o dobro do ano anterior.

Em janeiro de 2010, a Companhia iniciou o serviço dedicado de movimentação de minério de bauxita para a Alunorte e o volume transportado no ano totalizou 4,6 milhões de toneladas. Conforme os termos contratuais, durante o período de construção dos navios próprios, são utilizadas embarcações afretadas, o que afeta as margens auferidas. A partir do segundo semestre de 2012, com a utilização de embarcações próprias, haverá melhoria de rentabilidade.

As operações de Navegação Costeira renderam receita operacional bruta de R\$ 468,4 milhões, 71,7% acima da auferida em 2009. As

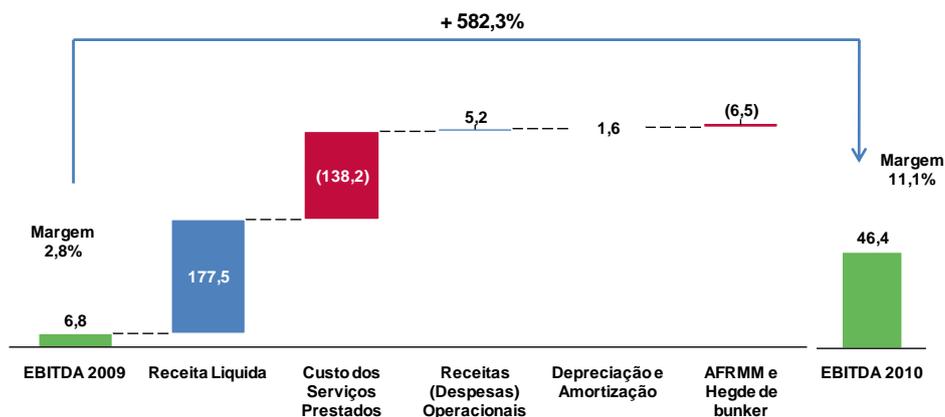


receitas obtidas com as operações nos segmentos de cabotagem e de Mercosul refletem melhores tarifas praticadas pela Log-In. Por outro lado, a desvalorização cambial do Dólar frente ao Real entre 2010 e 2009 impactou negativamente as receitas oriundas dos segmentos de Mercosul e de *feeder*.

Já os custos dos serviços prestados na Navegação Costeira apresentaram aumento de 57% sobre os gastos em 2009, refletindo as alterações no modelo operacional de transporte de contêineres realizadas ao longo de 2010 e o início das operações de movimentação de bauxita a granel. Maiores volumes movimentados de contêineres e maiores preços médios de aquisição de *bunker* também impactaram os gastos no ano.

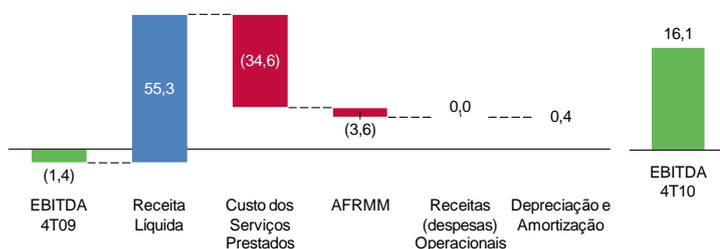
Os fatores acima indicados, aliados a uma disciplina operacional em processo de amadurecimento contribuíram para que se alcançasse EBITDA de R\$ 46,4 milhões, com margem EBITDA de 11,1%, o melhor resultado da Navegação Costeira na história da Log-In.

Navegação Costeira evolução do EBITDA 2009 x 2010 R\$ milhões

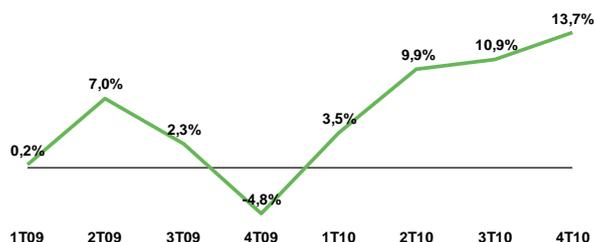


No 4T10, foram movimentados 40.980 TEUs, 34,3% superior ao 4T09, apresentando evolução em todos os segmentos – cabotagem, Mercosul e *feeder*. A receita obtida com as operações de contêineres registrou aumento de 38,5% entre esses períodos. O EBITDA atingiu R\$ 16,1 milhões, o melhor resultado operacional da Navegação Costeira em um trimestre (excluindo os valores referentes ao AFRMM recebidos relativo aos ressarcimentos dos investimentos em manutenção e construção de navios e às reversões de provisões não operacionais).

Navegação Costeira evolução do EBITDA 4T09 x 4T10 R\$ milhões



Navegação Costeira evolução trimestral da margem EBITDA (movimentação de contêineres, ex AFRMM) em %



Terminal de Vila Velha – TVV

No TVV, as operações da Log-In foram positivamente impactadas pela recuperação do fluxo de comércio exterior, aliado a maior demanda por produtos importados, reforçada pelos benefícios fiscais concedidos às importações realizadas através do estado do Espírito Santo (FUNDAP).

Foram movimentados 182.916 boxes em 2010, crescimento de 18,1% sobre 2009, em linha com o total de contêineres movimentados nos portos associados à ABRATEC. Também de acordo com a ABRATEC, o Terminal obteve a melhor produtividade por equipamento no Brasil em 2010.

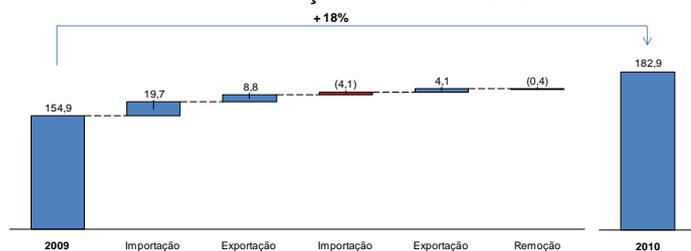


Cerca de 72% dos contêineres movimentados referem-se a contêineres cheios (com maior rentabilidade em relação aos vazios e às remoções), contribuindo para o *mix* de equipamentos e conseqüentemente para o resultado obtido no Terminal. Em 2010, houve aumento de 28,5 mil boxes cheios em relação a 2009.

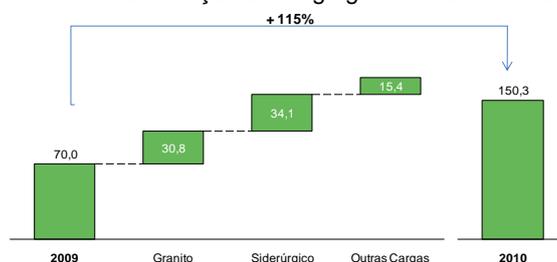
O volume de contêineres com cargas importadas cresceu 41% sobre 2009 e a maior retenção dessas cargas causa efeitos positivos nas receitas com armazenagem e outros serviços acessórios.

A movimentação de carga geral no TVV somou 150.319 toneladas, outro recorde operacional. A Log-In capturou oportunidades que surgiram devido a problemas operacionais que aconteceram em outros terminais portuários localizados no estado do Espírito Santo.

TVV - movimentação em boxes – unidades



TVV - movimentação de carga geral – mil toneladas

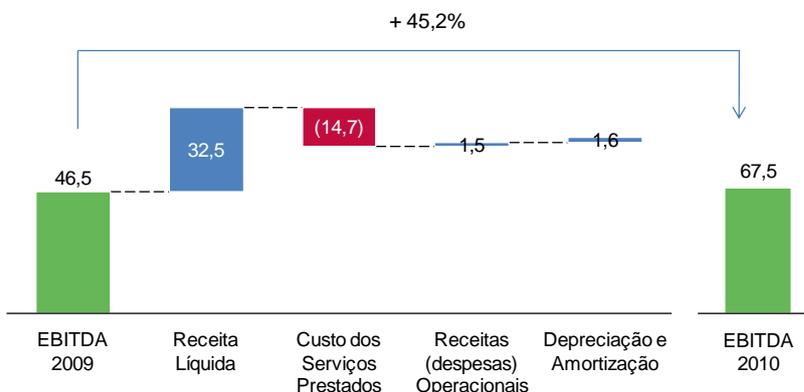


A receita operacional bruta relativa às operações do TVV somou R\$ 161,7 milhões, 25,9% maior que em 2009, refletindo também tarifas em ascensão a partir do 2T10 e a forte demanda por serviços acessórios, em especial armazenagem de cargas de alto valor agregado.

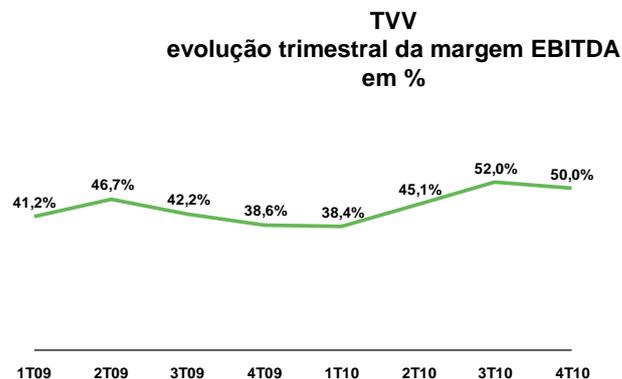
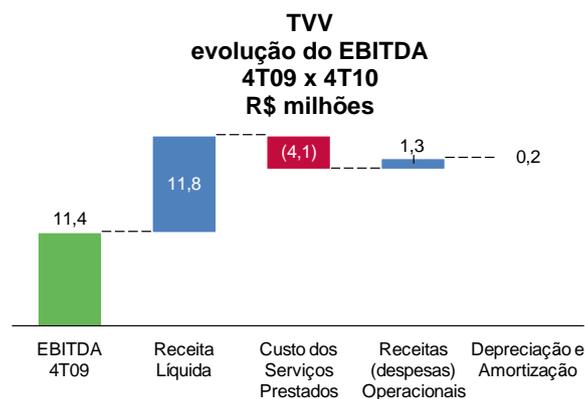
O aumento no volume movimentado no Terminal – tanto de contêineres como de carga geral - impactou positivamente as margens do terminal corroborando com a diluição dos custos fixos. Cabe mencionar que o contrato de fruição para o ajuste de despesas administrativas comuns com a Log-In, que não afeta as despesas da Companhia como um todo, estão refletidos no TVV desde o 3T10.

As operações do Terminal resultaram em EBITDA de R\$ 67,5 milhões e margem EBITDA de 47,3% em 2010. Considerando o contrato de fruição para o ajuste de despesas administrativas comuns com a Log-In em 2010 as operações do TVV apresentaram EBITDA de R\$ 58,4 milhões em 2010, com margem EBITDA de 40,9%.

TVV
evolução do EBITDA
2009 x 2010
R\$ milhões



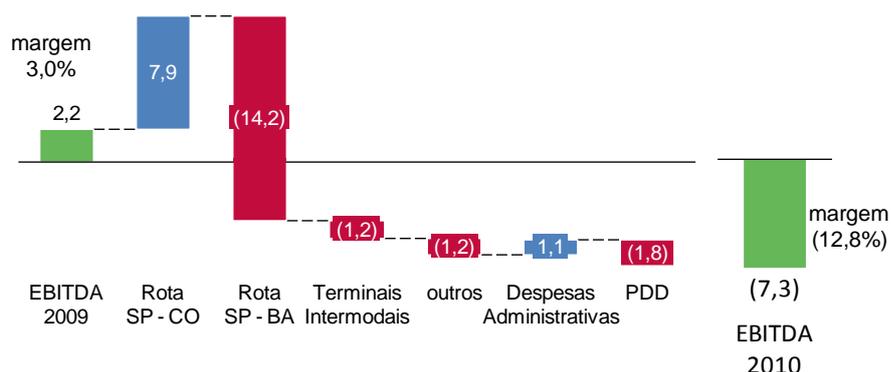
No 4T10, a receita operacional bruta atingiu R\$ 44,6 milhões, 31,3% acima do 4T09, impactada positivamente pela maior movimentação de contêineres (aumento de 18,1% em boxes) e de carga geral, que foi mais que o dobro em relação ao mesmo trimestre do ano anterior. O EBITDA somou R\$ 20,6 milhões e a margem EBITDA foi de 50%. Considerando o contrato de fruição para o ajuste de despesas administrativas comuns com a Log-In, as operações do TVV geraram EBITDA de R\$ 18 milhões e margem EBITDA de 43,4%.



Serviços de Logística

Os resultados obtidos nos Serviços de Logística foram impactados pela desmobilização da rota ferroviária São Paulo – Bahia, realizada durante o primeiro semestre de 2010, com geração de EBITDA negativo de R\$ 7,3 milhões. O 4T10 caracterizou-se como o pior desempenho da Companhia nestas atividades, que registraram EBITDA negativo de R\$ 2,5 milhões.

Serviços de Logística
evolução do EBITDA
2009 x 2010
R\$ milhões



Em 2011, o foco dos Serviços de Logística estará concentrado na busca por intermodalidade com as cargas capturadas pelos serviços de Navegação Costeira.



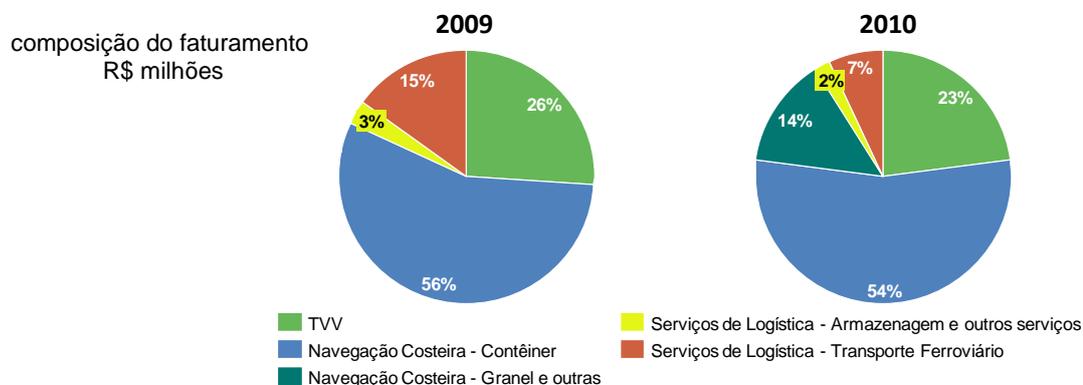
Resultado Consolidado informações em IFRS

Demonstração dos Resultados: IFRS				BRGAAP		
R\$ milhões	2010	2009	Var.	2010	2009	Var.
Receita Operacional Bruta	696,7	487,6	42,9%	696,7	487,6	42,9%
Receita Operacional Líquida	620,9	426,3	45,6%	620,9	426,3	45,6%
Custos dos Serviços Prestados	(531,2)	(371,9)	42,8%	(534,1)	(375,9)	42,1%
Lucro Bruto	89,7	54,5	64,6%	86,7	50,5	71,7%
Desp. Vendas e Administrativas	(53,0)	(61,5)	13,8%	(53,0)	(61,5)	13,8%
Outras Despesas (Receitas)	9,5	(0,8)	-	9,5	(0,8)	-
Equivalência Patrimonial	(5,7)	-	-	(5,7)	-	-
Resultado Financeiro Líquido	(5,4)	5,3	-	(1,7)	4,8	-
Result. Líquido antes de IR/CSLL	35,2	(2,5)	-	35,8	(7,0)	-
IR/CSLL	(16,9)	(1,5)	-	(17,1)	-	-
Resultado Líquido	18,3	(4,0)	-	18,8	(6,5)	-
Resultado Líquido por Ação (R\$)	0,21	(0,05)	-	0,21	(0,08)	-
Investimentos	260,1	203,9	27,6%	260,1	203,9	27,6%
EBITDA	77,5	23,6	228,4%	74,0	18,9	291,5%
Margem EBITDA	12,5%	5,5%	7,0 p.p.	12,0%	4,4%	7,6 p.p.

As principais diferenças entre as demonstrações financeiras apuradas em BRGAAP e em IFRS são decorrentes de ajustes a valor presente de afretamento de navios e de concessões de terminal portuário (TVV) e intermodal (PSC) detalhadas na Nota Explicativa 4 constante nas Demonstrações Contábeis Completas.

Receita Operacional Bruta

Em 2010, a receita bruta somou R\$ 696,7 milhões. As operações da Navegação Costeira foram o grande destaque no crescimento do faturamento da Log-In, saltando de R\$ 272,8 milhões para R\$ 468,4 milhões, sendo que a movimentação de contêineres respondeu por R\$ 80 milhões desse incremento. O início das operações do contrato dedicado de transporte de bauxita a granel também proporcionou incremento significativo nas receitas da Companhia.



Custos dos Serviços Prestados

Os custos dos serviços prestados totalizaram R\$ 531,2 milhões. As operações de Navegação Costeira se caracterizam por apresentarem parte substancial dos seus custos como sendo fixos, sendo os principais: *bunker*, despesas portuárias, custos com tripulação dos navios, manutenção preventiva e seguros. Ressalta-se que pelo fato da Log-In disponibilizar rotas marítimas pré-definidas, ou seja, serviços regulares, os custos não variam em função das milhas percorridas ou em função das escalas em portos. Os principais custos variáveis na Navegação Costeira



são decorrentes do transporte rodoviário de curta distância e da movimentação dos contêineres dentro dos portos (chamados *handling*).

Em 2010, os custos operacionais da Log-In foram impactados pelo incremento dos custos portuários e pela baixa eficiência operacional nos principais portos brasileiros. Com o aumento do tempo de embarque e desembarque de contêineres e as crescentes filas de navios aguardando atracação, houve pressão nos custos e queda do nível de serviço nos portos, ocasionando perda de rentabilidade para a Companhia. Adicionalmente, como a Log-In trabalha com soluções intermodais, as enormes filas de caminhões nos portos e o aumento dos custos de frete dos mesmos, provocou custos adicionais para a execução dos serviços porta-a-porta.

A Administração da Companhia com foco permanente em otimização de resultados, tem investido recursos em programas de maximização de eficiência energética, formação de mão-de-obra técnica (tripulantes para os navios), manutenção otimizada via confiabilidade, controle e planejamento da produção e segurança.

Receitas (Despesas) Operacionais

As despesas operacionais totalizaram R\$ 43,5 milhões em 2010, apresentando redução em comparação ao ano anterior devido aos ganhos obtidos com o Programa de Redução de Custos, que teve início em 2009. A Log-In tem envidado esforços e recursos para revisar amplamente cada componente de suas despesas, buscando melhoria de processos e eliminação de duplicidade de atividades e de posições.

Resultado de Equivalência Patrimonial

O resultado de equivalência patrimonial referente à participação da Log-In na Log.Star foi negativo em R\$ 5,7 milhões em 2010.

Resultado Financeiro

O resultado financeiro, composto por receitas financeiras de R\$ 11,2 milhões, despesas financeiras de R\$ 18,6 milhões e variações monetárias e cambiais positivas de R\$ 2 milhões, foi negativo em R\$ 5,4 milhões em 2010.

As operações com derivativos contratadas pela Log-In durante 2010 por meio de instrumento a termo de combustível (*bunker*, referência US Gulf Coast FO 3%) e que foram liquidadas no decorrer do ano registraram resultado positivo de R\$ 0,2 milhão.

Resultado Líquido

O lucro líquido, em 2010, totalizou R\$ 18,3 milhões, equivalente a lucro líquido por ação em circulação de R\$ 0,21, apresentando substancial crescimento que demonstra a rápida capacidade de recuperação dos negócios e resposta às demandas do mercado.

Investimentos

Em 2010, foram investidos R\$ 260,1 milhões, sendo R\$ 134,4 milhões na construção dos navios porta-contêiner, R\$ 87,2 milhões na construção dos navios graneleiros para transporte de bauxita, R\$ 10,6 milhões nas obras de ampliação do TVV, R\$ 5,1 milhões de outros projetos de capital e R\$ 22,9 milhões em investimentos correntes.

Para 2011 estão previstos desembolsos de R\$ 401,3 milhões.

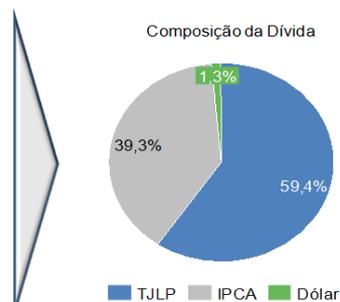


Investimentos estimados R\$ milhões	2011
Navios porta-contêiner	190,4
Navios graneleiros	82,5
Expansão do Tercam	12,7
Terminal de Paulínia	17,5
Investimentos correntes	25,9
Outros	72,3
Total	401,3

Capital de Giro e Endividamento

Em 31 de dezembro de 2010, a dívida bruta era de R\$ 406,3 milhões, sendo 98% relativo a financiamentos de longo prazo. O prazo médio de liquidação do endividamento da Companhia é de 19,5 anos. A dívida líquida somava R\$ 341,3 milhões, considerando a posição de caixa de R\$ 64,9 milhões naquela data.

Aging da Dívida	
Vencimento	R\$ milhões
< 1 ano	7,8
> 1 ano e < 3 anos	42,6
> 3 anos e < 5 anos	46,8
> 5 anos	309,0
Total	406,2



R\$ milhões



LOG.STAR

Investimento constituído em janeiro de 2010 em parceria com o Grupo TBS, no qual a Log-In participa com 30% e a TBS com os outros 70%. A Log.Star atua no transporte marítimo de carga geral se utilizando de embarcações subafretadas da Log-In, e é considerada como uma empresa coligada, em fase de estruturação de seus ativos e construindo parceria e contratos perante o mercado brasileiro. O início das operações da Log.Star aconteceu no terceiro trimestre de 2010. Os resultados advindos da Log.Star via equivalência patrimonial, R\$ 5,7 milhões, impactaram negativamente o lucro líquido da Log-In em 2010.

Rio de Janeiro, 01 de março de 2011 – A Log-In Logística Intermodal S.A. (BM&FBovespa: LOGN3) apresenta seus resultados relativos ao quarto trimestre (4T10) e ao exercício findo em 31 de dezembro de 2010. Todas as informações apresentadas neste relatório, exceto quando indicado de outra forma, são expressas em moeda corrente nacional (Reais ou R\$) e estão em conformidade com as Normas Internacionais de Relatório Financeiro - IFRS (*International Financial Reporting Standards*).

A Log-In atua na área de logística oferecendo ao mercado soluções integradas para movimentação portuária e transporte de contêineres porta-a-porta, por meio marítimo ou ferroviário, complementado por transporte rodoviário de curta distância, bem como para a armazenagem de contêineres em seus terminais terrestres intermodais de carga.



Balço Patrimonial

(milhares de R\$)
(informações em IFRS)

ATIVO			PASSIVO		
	31.12.2010	Consolidado 31.12.2009		31.12.2010	Consolidado 31.12.2009
CIRCULANTE			CIRCULANTE		
Disponibilidades	64.954	112.859	Financiamentos - curto prazo	7.190	672
Contas a receber de clientes	61.996	51.544	Arrendamento mercantil	619	-
Partes relacionadas	16.614	3.022	Fornecedores	22.581	18.533
Estoques	8.919	5.699	Salários e encargos sociais	8.045	10.044
Seguros a receber	18.970	15.141	Partes relacionadas	3.885	5.516
Adiant. fornec. e agentes multimodais	5.333	15.573	IR e CS a recolher	3.310	948
Tributos a recuperar ou compensar	17.237	19.512	Impostos e contrib. a recolher	1.750	10.292
Fundo da Marinha Mercante - AFRMM	8.020	10.562	Credores por adiantamento	1.115	1.218
Outros	7.312	6.221	Provisões operacionais	15.629	18.586
	209.355	240.133	Outros	2.440	39
				66.564	65.848
NÃO CIRCULANTE			NÃO CIRCULANTE		
Partes relacionadas	463	-	Financiamentos - longo prazo	396.343	201.119
Tributos a recuperar	10.694	13.713	Arrendamento mercantil	2.140	-
IR e CS diferidos	45.383	44.251	Provisões para contingências	22.802	32.322
Depósitos judiciais	12.915	11.183	Obrig. c/ concessões portuárias	7.060	4.510
Outros	384	138	AFRMM a aplicar	8.089	10.562
	69.839	69.285	AFRMM aplicado na construção de embarcações – receita diferida	30.639	28.897
Investimentos, outros	8	8	Outros	972	416
				468.045	277.826
Imobilizado, líquido	834.971	600.379	PATRIMÔNIO LÍQUIDO		
Intangível, líquido	32.351	22.165	Capital social	469.543	469.543
	937.169	691.837	Reservas de capital	59.638	51.607
			Reservas de lucros	134.208	118.420
			Ações em tesouraria	(50.922)	(50.922)
			Ajustes acumul. de conversão	(180)	(133)
			Particip. acionistas não control.	(372)	(219)
			Resultado acumulado	611.915	588.296
TOTAL	1.146.524	931.970	TOTAL	1.146.524	931.970



Fluxo de Caixa (milhares de R\$) (informações em IFRS)		
	2010	2009
Fluxo de caixa das operações:		
Lucro (prejuízo) líquido do período	18.409	(3.672)
Ajustes para reconciliar o lucro líquido do período com recursos provenientes de atividades operacionais:		
Resultado de Equivalência Patrimonial	5.705	-
Depreciação e amortização	29.377	22.952
Imposto de renda e contribuição social diferidos	(619)	(14.425)
Juros e variações monetárias e cambiais, líquidas	730	3.688
Participações de minoritários	(109)	(393)
Reversão de provisão para contingências	(10.702)	560
Provisões operacionais	(521)	(268)
Outros	(2.212)	3
Total do Fluxo de Caixa das Operações	40.058	8.445
Redução (aumento) nos ativos:		
Contas a receber de clientes	(30.406)	7.531
Estoques	(3.219)	(490)
Tributos a recuperar	4.780	(9.324)
Armadores e agentes - adiantamento a fornecedores e agentes multimodais	10.289	6.535
Seguros a receber	(3.829)	(5.352)
Outros	(1.464)	(835)
Total da redução (aumento) nos ativos	(23.849)	(1.935)
Aumento (redução) nos passivos:		
Contas a pagar a fornecedores	6.850	(6.534)
Salários e encargos sociais	(1.999)	(348)
Tributos e contribuições	(6.689)	332
Credores por agenciamento	(125)	(3.046)
Outros	1.119	(10.072)
Total do aumento (redução) nos passivos	(844)	(19.668)
Recursos líquidos provenientes das (aplicados nas) atividades operacionais	15.365	(13.158)
Fluxo de caixa das atividades de investimentos:		
Depósitos e garantias	(816)	(1.383)
Adições ao imobilizado	(260.048)	(203.867)
Redução (Adições) de Investimentos	(3.300)	-
Recursos líquidos provenientes das (utilizados nas) atividades de investimentos	(264.164)	(205.250)
Fluxo de caixa proveniente das atividades de financiamentos:		
AFRMM aplicado na construção de embarcações e reparos	9.774	3.838
Empréstimos e financiamentos – empresas ligadas	192.933	166.959
Pagamento de empréstimos tomados	(2.265)	(20)
JCP e dividendos pagos e recebidos	(40)	(19.805)
Empréstimos tomados por empresa ligada	492	-
Recursos líquidos provenientes das (aplicados nas) atividades de financiamentos	200.894	150.972
Aumento (Redução) no caixa e equivalentes	(47.905)	(67.436)
Caixa e equivalentes no início do período	112.859	180.295
Caixa e equivalentes no final do período	64.954	112.859
Pagamentos efetuados durante o período por:		
Imposto de renda e contribuição social	(13.638)	(13.861)
Transações que não envolveram caixa:		
Imposto de renda e contribuição social compensados	(1.603)	(278)
Juros e variações cambiais capitalizados	(9.504)	(189)



Informações Adicionais em BRGaap Resultado Consolidado

R\$ milhões	2010	2009	Var.	4T10	3T10	Var.	4T09	Var.
Receita Operacional Bruta	696,7	487,6	42,7%	191,8	193,9	(1,1%)	124,8	53,7%
Receita Operacional Líquida	620,9	426,3	45,6%	173,0	174,0	(0,6%)	108,9	58,9%
Custos dos Serviços Prestados	(534,1)	(375,9)	42,1%	(143,3)	(147,0)	(2,5%)	(100,9)	42,0%
Lucro Bruto	86,7	50,5	71,7%	29,7	27,0	10,0%	8,0	271,2%
Desp. Vendas e Administrativas	(53,0)	(61,5)	13,8%	(10,8)	(9,5)	13,7%	(17,3)	37,6%
Outras Despesas (Receitas)	9,5	(0,8)	-	(1,6)	3,5	-	(1,8)	11,1%
Lucro Operacional	43,2	(11,8)	-	17,3	21,1	(18,0%)	(11,1)	-
Equivalência Patrimonial	(5,7)	-	-	(0,7)	(1,2)	41,7%	-	-
Resultado Financeiro Líquido	(1,7)	4,8	-	(1,9)	0,5	-	(0,4)	375,0%
Result. Líquido antes de IR/CSLL	35,8	(7,0)	-	14,7	20,5	(28,3%)	(9,9)	-
Provisão para IR/CSLL	(17,1)	-	-	(7,2)	(8,1)	11,1%	4,3	-
Participação de Minoritário	0,1	0,4	-	-	-	-	0,4	-
Resultado Líquido	18,8	(6,5)	-	7,5	12,3	(39,0%)	(6,7)	-
Resultado Líquido por Ação (R\$)	0,21	(0,08)	-	0,09	0,14	(35,7%)	(0,08)	-
Investimentos	260,2	203,9	27,6%	74,2	59,5	24,7%	67,6	9,8%
EBITDA	74,0	18,9	291,5%	24,8	27,9	(11,1%)	(1,4)	-
Margem EBITDA	12,0%	4,4%	7,6 p.p.	14,2%	16,0%	(1,8 p.p.)	(1,2%)	15,4 p.p.

Navegação Costeira

Volume por serviço em TEUs	2010	2009	Var.	4T10	3T10	Var.	4T09	Var.
Cabotagem	68.090	56.741	20,0%	18.320	18.251	0,4%	15.339	19,4%
Mercosul	59.463	40.715	46,0%	15.888	16.249	(2,2%)	11.632	36,6%
Feeder	32.303	13.091	146,8%	6.772	8.554	(20,8%)	3.532	91,7%
Volume total em TEUs	159.856	110.547	44,6%	40.980	43.054	(4,8%)	30.503	34,3%

Produção total em milhões de TEUs-Milha	2010	2009	Var.	4T10	3T10	Var.	4T09	Var.
	226,7	167,9	35,0%	59,8	62,9	(4,9%)	46,0	30,0%

Granel em mil toneladas	2010	2009	Var.	4T10	3T10	Var.	4T09	Var.
	4.571,4	-	-	1.161,9	1.499,5	(22,5%)	-	-

Dados Financeiros (em R\$ milhões, exceto %)	2010	2009	Var.	4T10	3T10	Var.	4T09	Var.
Receita Operacional Bruta	468,4	272,8	71,7%	130,9	131,4	(0,5%)	69,9	87,1%
Cabotagem	229,4	192,0	19,5%	63,5	63,0	0,8%	50,8	25,0%
Mercosul	104,4	72,2	44,6%	29,8	28,4	4,9%	16,9	76,3%
Feeder	19,0	8,7	118,4%	3,5	4,7	(25,5%)	2,1	66,7%
Granel e outras receitas	115,7	-	-	34,1	35,3	(3,4%)	-	-
Receita Operacional Líquida	419,9	242,4	73,2%	117,2	118,4	(1,0%)	61,9	89,3%
Custos dos Serviços Prestados	(380,6)	(242,5)	57,0%	(100,7)	(104,8)	(3,9%)	(66,1)	52,3%
Movimentação de contêineres	(65,8)	(54,9)	19,8%	(18,7)	(17,5)	6,8%	(13,6)	37,5%
Combustíveis	(56,7)	(29,0)	95,5%	(16,9)	(15,2)	11,1%	(7,4)	128,3%
Transporte rodoviário de curta distância	(67,0)	(42,0)	59,5%	(18,1)	(16,9)	7,1%	(13,7)	32,1%
Pessoal marítimo	(26,0)	(28,2)	(7,8%)	(6,2)	(6,8)	(8,8%)	(7,0)	(11,4%)
Despesas com contêineres	(20,1)	(17,7)	13,5%	(5,0)	(5,6)	(10,7%)	(4,3)	16,2%
Fretamento de navios	(62,6)	(15,6)	301,3%	(18,6)	(19,0)	(2,1%)	(5,0)	272,0%
Custos portuários	(35,1)	(17,0)	106,5%	(9,3)	(9,9)	(6,0%)	(3,3)	181,8%
Manutenção	(8,7)	(15,4)	(43,5%)	(2,6)	(2,1)	23,8%	(3,9)	(33,3%)
Outros custos	(38,6)	(22,7)	70,0%	(5,4)	(11,7)	(53,9%)	(8,1)	33,3%
Receitas (Despesas) Operacionais	(10,2)	(15,7)	(35,0%)	(4,3)	(3,9)	(10,3%)	(4,3)	-
Depreciação e Amortização	15,5	13,9	11,5%	4,0	3,9	2,6%	3,6	11,1%
AFRMM e Hedge de Bunker	2,0	8,5	(76,5%)	-	(0,5)	-	3,6	-
EBITDA	46,4	6,8	582,3%	16,1	13,2	21,9%	(1,4)	-
Margem EBITDA	11,1%	2,8%	8,3 p.p.	13,8%	11,1%	2,7 p.p.	(2,2%)	16,0 p.p.

Terminal de Vila Velha – TVV

Movimentação de Contêineres em Boxes	2010	2009	Var.	4T10	3T10	Var.	4T09	Var.
Terminal de Vila Velha – TVV	182.916	154.872	18,1%	50.892	51.435	(1,1%)	44.881	13,4%
Contêineres cheios	127.349	98.854	28,8%	35.558	34.639	2,7%	29.815	19,3%
Contêineres vazios	50.417	50.441	-	14.204	15.115	(6,0%)	13.273	7,0%
Remoção	5.150	5.577	(7,7%)	1.130	1.681	(32,8%)	1.793	(37,0%)

Movimentação de Contêineres em TEUs	2010	2009	Variação	4T10	3T10	Var.	4T09	Var.
Terminal de Vila Velha – TVV	249.072	211.387	17,8%	71.768	68.958	4,1%	58.948	21,7%
Contêineres cheios	169.359	133.398	27,0%	48.491	45.711	6,1%	39.161	23,8%
Contêineres vazios	71.380	68.816	3,7%	21.530	20.547	4,8%	17.042	26,3%
Remoção	8.333	9.173	(9,2%)	1.747	2.700	(35,3%)	2.745	(36,4%)

Dados Financeiros (R\$ milhões, exceto %)	2010	2009	Variação	4T10	3T10	Var.	4T09	Var.
Receita Operacional Bruta	161,7	128,4	25,9%	44,6	45,7	(2,4%)	34,0	31,2%
Movimentação de contêineres	105,6	81,5	29,5%	30,1	29,0	3,8%	24,8	21,3%
Movimentação de carga geral	5,4	2,9	86,2%	1,3	2,4	(45,8%)	0,7	85,7%
Armazenagem e outros serviços acessórios	50,6	44,0	15,0%	13,3	14,3	(7,0%)	8,5	56,5%
Receita Operacional Líquida	142,8	110,3	29,6%	41,4	40,4	2,5%	29,5	40,3%
Custos dos Serviços Prestados	(90,8)	(67,0)	35,6%	(25,0)	(27,7)	9,8%	(18,1)	(38,1%)
Carga e descarga	(22,7)	(16,4)	38,4%	(6,5)	(6,6)	(1,5%)	(5,0)	30,0%
Pessoal	(26,7)	(23,6)	13,1%	(6,6)	(6,7)	(1,5%)	(5,8)	13,8%
Serviços contratados	(9,6)	(7,7)	23,3%	(2,6)	(2,4)	8,3%	(2,0)	30,0%
Arrendamento	(8,0)	(6,6)	21,2%	(2,6)	(2,0)	30,0%	(2,1)	23,8%
Outros custos	(23,8)	(12,5)	90,4%	(6,7)	(10,0)	(33,0%)	(3,1)	116,1%
Receitas (Despesas) Operacionais	0,3	(1,1)	-	0,1	0,5	(80,0%)	(1,2)	-
Depreciação e Amortização	5,9	4,2	40,5%	1,5	1,5	-	1,2	25,0%
EBITDA	58,4	46,5	25,6%	18,0	14,7	22,5%	11,4	57,9%
Margem EBITDA	40,8%	42,1%	(1,3 p.p.)	43,4%	36,4%	7,0 p.p.	38,6%	4,8 p.p.

As informações apresentadas acima consideram o contrato de fruição para o ajuste de despesas administrativas entre o TVV e a Log-In.

Serviços de Logística

Trem Expresso	2010	2009	Var.	4T10	3T10	Var.	4T09	Var.
Volume rota SP-CO (TEUs)	36.072	25.942	39,1%	9.725	11.035	(11,9%)	7.207	34,9%
Volume total (TEUs)	38.684	41.475	(6,7%)	9.725	11.035	(11,9%)	10.984	(11,5%)
Produção porta-a-porta rota SP-CO (MM TKUs)	527,3	376,1	40,2%	125,2	162,5	(23,0%)	98,6	27,0%

Dados Financeiros (em R\$ milhões, exceto %)	2010	2009	Var.	4T10	3T10	Var.	4T09	Var.
Receita Operacional Bruta	66,4	86,4	(23,1%)	16,2	16,9	(4,1%)	20,8	(22,1%)
Transporte terrestre intermodal	48,7	70,8	(31,2%)	10,6	12,6	(15,9%)	17,9	(40,8%)
Armazenagem e outros serviços de logística	17,8	15,6	14,1%	5,7	4,3	(32,6%)	2,9	96,6%
Receita Operacional Líquida	58,1	73,7	(21,1%)	14,5	15,2	(4,6%)	17,6	(17,6%)
Custos dos Serviços Prestados	(62,6)	(66,7)	(6,1%)	(17,5)	(14,5)	20,7%	(16,8)	4,2%
Transporte terrestre intermodal	(50,0)	(58,4)	(14,4%)	(13,7)	(11,6)	18,1%	(14,0)	(2,1%)
Armazenagem e outros serviços de logística	(12,6)	(8,3)	(51,8%)	(3,8)	(2,9)	31,0%	(2,8)	35,7%
Receitas (Despesas) Operacionais	(6,9)	(7,2)	(4,7%)	(0,4)	(2,7)	(85,1%)	(1,5)	(73,9%)
Depreciação e Amortização	4,0	2,3	75,6%	1,0	1,1	(9,1%)	0,7	42,9%
EBITDA	(7,3)	2,2	-	(2,4)	(0,9)	166,7%	0,0	-
Transporte terrestre intermodal	(8,7)	(2,3)	(278,3%)	(2,4)	(1,4)	71,4%	0,1	-
Armazenagem e outros serviços de logística	1,2	4,6	(73,9%)	(0,1)	0,5	-	(0,1)	-
Margem EBITDA	(12,6%)	3,0%	(15,6 p.p.)	(16,0%)	(6,1%)	(9,9 p.p.)	-	-
Transporte terrestre intermodal	(19,6%)	(4,0%)	(15,6 p.p.)	(21,8%)	(12,1%)	(9,7 p.p.)	0,5%	(22,3 p.p.)
Armazenagem e outros serviços de logística	8,8%	34,6%	(25,8 p.p.)	(2,8%)	11,9%	(14,7 p.p.)	(2,2%)	(0,6 p.p.)

Declarações contidas neste comunicado relativas às perspectivas dos negócios, projeções de resultados operacionais e financeiros e referências ao potencial de crescimento da Companhia 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 Companhia 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 Companhia não se compromete a publicar atualizações ou revisar as expectativas, estimativas e previsões contidas neste comunicado decorrentes de informações ou eventos futuros.