

2012 - Oportunidades e Desafios

Resultados Financeiros - período findo em 30 de junho de 2012



Lei 12.599/2012 – AFRMM

AFRMM aplicado - Trânsito pelo resultado e amortização dos financiamentos (construção naval) – página 14



Ambiente de Negócios Desafiador

Retração da Produção Industrial Brasileira
Recuo do Trade Argentina ↔ Brasil



Flexibilidade Operacional

Volume Feeder 1S12 – 15,8 mil TEUS
Volume Cabotagem 1S12 - 40,2 mil TEUS



Lei nº 12.619 - Rodoviário

Regulamentação da profissão de Motorista
Normatização da jornada de trabalho

TELECONFERÊNCIA / WEBCAST:

APRESENTAÇÃO: Vital Jorge Lopes - Diretor-Presidente e de Relações com Investidores

Quarta-Feira, 08 de agosto de 2012 - PORTUGUÊS

Horário: 10:30h (horário de Brasília)

Conexão: (55 11) 4688 6341 - 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 para inglês



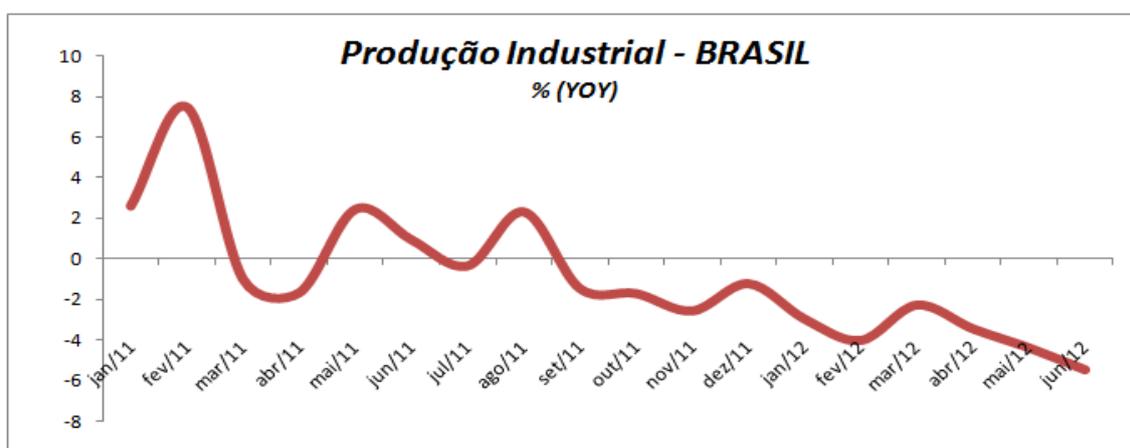


Ambiente de Negócios 2T12/1S12

• MERCADO DE FRETES

No primeiro semestre de 2012 a produção industrial brasileira apresentou retração acumulada de 3,8 % em relação ao mesmo período de 2011, conforme dados do IBGE.

Destaque negativo para os segmentos de material eletrônico, aparelhos e equipamentos de comunicações (-17,1%), máquinas, aparelhos e materiais elétricos (-9,5%), vestuário e acessórios (-13,1%) e borracha e plástico (-5,1%). Além disso, conforme dados do CAGED (Cadastro Geral de Empregados e Desempregados), houve queda de 25,9% na criação de empregos no primeiro semestre deste ano quando comparado ao mesmo período de 2011.



Durante o 1S12, especialmente no 2T12, a velocidade da demanda por transporte de cargas entre as regiões Sul/Sudeste e Norte/Nordeste recuou com intensidade superior ao verificado no consumo e produção industrial no Brasil.

Estudos e pesquisas recentes de entidades representativas do setor industrial constataram que o potencial e representatividade do consumo das famílias no PIB brasileiro foi superestimado ao longo do ano de 2011, conseqüentemente gerando uma expectativa de crescimento, implicando em aceleração da produção ao final de 2011 e nos primeiros meses de 2012. Com a desaceleração da demanda, elevados estoques foram formados na indústria, forçando as empresas a reduzir drasticamente a produção para baixar os estoques nos Centros de Distribuição, exatamente o local de destino prioritário das cargas transportadas pela Navegação de Cabotagem.

Durante o 2T12 o governo brasileiro anunciou novas medidas de incentivo à economia. Destaque para a prorrogação da redução da alíquota do IPI para linha branca e veículos e para o corte na Taxa de Juros de Longo Prazo (TJLP), que baliza os empréstimos do BNDES, de 6% para 5,5% ao ano.

Também no trade Brasil x Argentina verificou-se retração nos primeiros seis meses do ano de 2012. Barreiras impostas pelo governo Argentino aos produtos brasileiros, por meio do regime das DJAI (Declarações Juramentadas Antecipadas de Importação), impactando o trade entre os países e conseqüentemente os volumes da navegação. Somando aos fatores comerciais, ocorreram greves de rebocadores em Buenos Aires.

Vale lembrar que as exportações à Argentina, terceiro maior parceiro comercial do Brasil, após China e Estados Unidos, recuaram 34% em base anualizada em junho após o governo argentino impor barreiras às importações para deter a redução do superávit comercial e esfriar a demanda por dólares.



No mesmo período o Governo brasileiro respondeu eliminando as licenças automáticas para dezenas de produtos, como maçãs, batatas e vinhos, o que reduziu em 30 por cento as exportações argentinas. O intercâmbio comercial entre Brasil e Argentina foi de 39,7 bilhões de dólares em 2011, com um saldo de 5,803 bilhões de dólares favorável ao Brasil.

Contudo, pode-se observar potenciais avanços nas negociações entre os países. As exportações brasileiras à Argentina começaram a dar sinais de recuperação em julho, conforme anunciado pelo Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (Mdic). O inventário de produtos brasileiros barrados nas aduanas está reduzindo. O fluxo comercial apresentou indicativos de recuperação no mês de julho de 2012. As exportações do Brasil à Argentina atingiram uma média de 72,4 milhões de dólares por dia útil durante o mês de julho, valor 10,4 por cento acima da média no mesmo período em junho.

● **ATIVOS OPERACIONAIS (LOG-IN)**

Em função das docagens programadas dos navios LOG-IN Amazônia e Pantanal para o 1º semestre de 2012, foram afretados os navios de bandeira estrangeira Frizia Wismar de 2500 TEUS e Port Said de 1700 TEUS em time charter. O navio Santos (1.200) substitui o LOG-IN Pantanal (1700 TEUS) no 1T12 e em abril foi sub-afretado a um armador local. Também foi concluída a devolução dos 4 (quatro) navios afretados da Frota Oceânica S/A, que impactavam negativamente as operações. Em maio/12 foi iniciada a operação feeder dedicada com o navio LOG-IN Amazônia (1700 TEUS).

		A		B	C			
TEUS Nominal		2T12	2T11		1T12		VAR %	VAR %
							A x B	A x C
SAS	Jacarandá	2.800			2.800			
	Santa Giuletta		2.100					
	RR Europa	2.400	2.400		2.400			
	Amazônia		1.700		1.700			
	Pantanal		1.700		1.700			
	Frizia / Port Said / Pantanal	2.500 / 1.700						
		9.400	7.900		8.600		19%	9%
SAM	Jatobá	2.800			2.800			
	Amazônia		1.700					
		2.800	1.700		2.800		65%	0%
TOTAL		12.200	9.600		11.400		27%	7%
Feeder	Amazônia	1.700						

1) No período de docagem do Pantanal (1700 TEUS) afretamos o Port Said (1700) para substituí-lo.

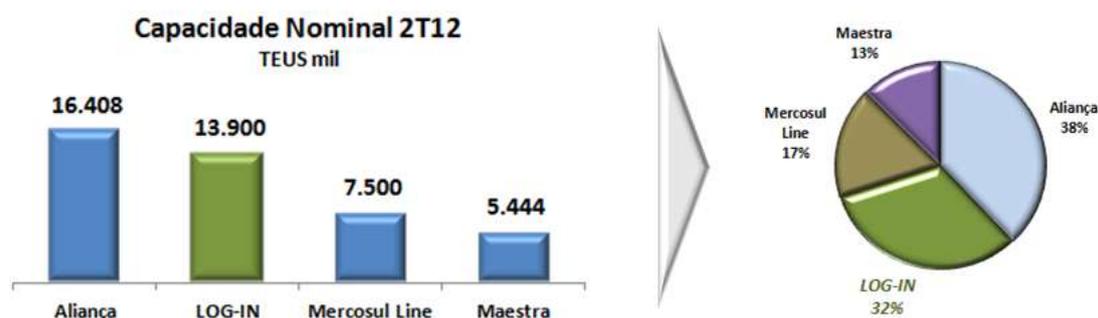
2) Com a abração da Amazônia no feeder afretamos o Frizia de 2500 TEUS para substituí-lo.



No granel (transporte de bauxita) a LOG-IN operou alternadamente com 3 (três) e 4 (quatro) navios afretados com capacidade de 75 mil toneladas cada um para atender a demanda da Alunorte.

- ANÁLISE CONCORRENCIAL (armadores locais)**

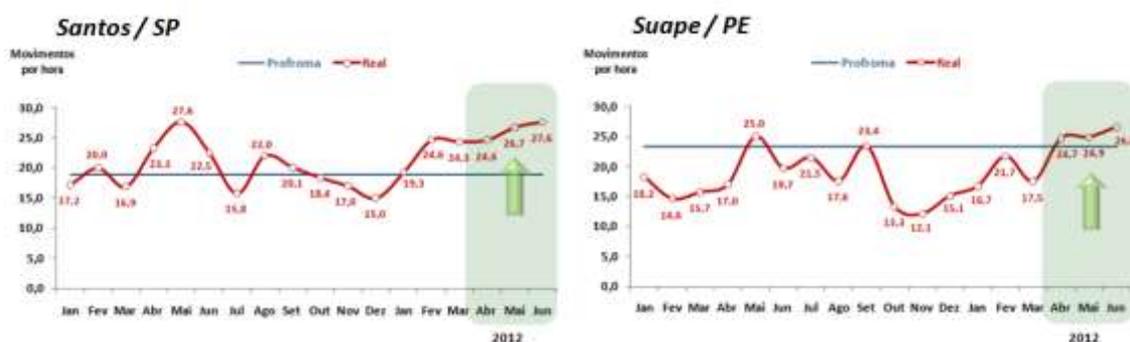
Em um cenário macroeconômico adverso os armadores locais intensificaram suas ações para captura de clientes na cabotagem visando manutenção das taxas de ocupação dos seus navios. Dentre as principais ações foi verificado movimento de corte de tarifas.



Em relação a capacidade ofertada ao mercado, comparativamente ao mesmo período de 2011, no 2T12 a LOG-IN adicionou 500 TEUS capacidade no SAS, 1300 TEUS no SAM pela entrada em operação do Jacarandá no ano de 2011 e 1700 TEUS para operação de feeder. Também ocorreu adição de capacidade de 3000 TEUS pelo armador MAESTRA que passou a operar com 4 (quatro) navios.

- CONDIÇÕES OPERACIONAIS EXTERNAS (terminais portuários e ponta rodoviária)**

A produtividade dos portos escalados pela LOG-IN apresentou melhorias no 2T12, tal qual observado no 1T12, destaque para boa produtividade de dois importantes portos, Santos e Suape.



Em abril de 2012 foi sancionada a Lei 12.619 que regulamenta a profissão de motorista. A nova lei disciplina a jornada de trabalho e normatiza o funcionamento de viagens de longa duração. A legislação produz mudanças importantes no transporte rodoviário. Os mais relevantes ou aparentes neste momento são: a redução da capacidade operacional das transportadoras, a necessidade de mais motoristas para transportar as mesmas quantidades de cargas, o aumento nos prazos de entrega e potencial aumento dos fretes em decorrência do aumento de custos para o transportador. A escassez de motoristas já é conhecida do setor, ainda mesmo anterior a nova lei. De acordo com especialistas em transporte rodoviário, o impacto maior da lei será sentido nas rotas longas o que pode abrir oportunidades para um desenvolvimento de outros modais de transporte, mais econômicos e com menor emissão de poluentes. A cabotagem ganha mais competitividade nos aspectos de custos e *leadtime*.



Vale destacar que a legislação tende a não impactar de forma relevante o custo das operações de ponta rodoviária de curtas distâncias necessárias para o serviço porta-a-porta com pilar na cabotagem, pois curtas distâncias podem ser percorridas dentro da carga horária estabelecida na legislação.

Adicionalmente, após substancial período de tempo ocorreram dois reajustes de preços seguidos para o diesel utilizado no transporte rodoviário, sendo o primeiro ainda no 2T12 e o segundo no mês de julho. Apesar da ainda existente disparidade entre o preço do diesel e o preço do *bunker* (atrelado às cotações internacional do petróleo), verifica-se tendência para atingimento da isonomia competitiva de custos de combustíveis utilizados nos modais rodoviário e aquaviário.

Tendências da Matriz de Custos

 	Modal Rodoviário  <i>(longa distância)</i>
<i>. Custos Portuários - handling e armazenagem (oferta de capacidade adicional de serviço portuário) novo terminal em Suape, BTP e Embraport em Santos e etc</i>	<i>. Normalização da jornada de trabalho da profissão "motorista" LEI Nº 12.619, DE 30 DE ABRIL DE 2012.</i>
<i>. Busca de Isonomia Fiscal do bunker para cabotagem (longo curso isento e cabotagem taxada ICMS)</i>	<i>. Tendência crescente do pedágio das estradas e forte aumento dos custos de seguro das cargas</i>
<i>. Normalização da Oferta da Mão-de-obra de marítimos (ações efetivas do governo para aparelhar as escolas) . Desoneração da Folha de Pagamento (1% do faturamento - INSS)</i>	<i>. Redução do "gap" de preços entre o preço do bunker (cotações de petróleo int'l) e o diesel (subsidiado pelo governo brasileiro)</i>

• ESTRATÉGIAS COMERCIAIS E OPERACIONAIS (LOG-IN)

Apesar do ambiente de negócios desafiador na primeira metade do ano de 2012, condição que reduziu a velocidade do crescimento dos volumes da LOG-IN que até então acumulava em média 25% ano nos últimos 5 anos, a Companhia conseguiu manter crescimento nos períodos comparativos, com 7% em comparação ao 1S11, 6,4% comparativo ao 2T11 e 24,3% comparando ao 1T12.

O crescimento foi alicerçado na busca pela conversão do rodoviário de longa distância para cabotagem e atuação em regiões ainda não exploradas pelo modal. A Companhia manteve o movimento de prospecção de clientes tendo apenas no 2T12 a aproximação com mais de 600 empresas dos maiores variados portes e setores. Cabe destacar que no período cerca de 100 novos clientes realizaram os seus primeiros embarques com a LOG-IN para conhecer o funcionamento da cabotagem e seus benefícios.

No período a LOG-IN intensificou frentes comerciais, tais como: adição de força de vendas junto aos clientes recebedores de cargas nas regiões Norte e Nordeste, reforço da equipe de vendas na região Sul com potencial nos setores moveleiro e de processamento de arroz, força de vendas especialidade ao mercado de feeder aproveitando a extensão de malha geográfica de atendimento dos serviços de navegação da LOG-IN e eventos de aproximação com entidades representativas dos setores industriais nas principais origens e destinos de cargas.



Em agosto de 2012 a LOG-IN iniciará um novo serviço, o Costa Norte (SCN). Este será o único serviço de cabotagem, para o transporte de contêineres, nos Estados do Maranhão (Vila do Conde) e Maranhão (Itaqui).

O novo serviço terá frequência quinzenal nos portos de Suape, Fortaleza, Itaqui e Vila do Conde, através do LOG-IN Pantanal de 1.700 TEUS e servirá de conexão dos Serviços Amazonas e Atlântico Sul. O serviço atenderá a demanda da região principalmente focado nos setores de bens de consumo, alimentos, higiene e limpeza e escoamento da produção de alumínio e madeira.

SERVIÇO COSTA NORTE (SCN)



Destaques Operacionais e Financeiros – 2T12/1S12

• VOLUMES

- Os volumes na **Navegação Costeira – contêiner** aumentaram 6,4% quando comparados ao 2T11. Destaque positivo para o aumento de 225,7% no segmento feeder, em virtude da flexibilidade operacional proporcionada pela abrangência dos serviços regulares existentes (SAM e SAS). Observou-se queda na cabotagem (-8,1%) em decorrência da desaceleração econômica do país e no Mercosul (-24,7%), impactado pelas barreiras econômicas argentinas. No 1S12 os volumes da Navegação Costeira atingiram 78.181 TEUS, representando um crescimento de 7,0% em comparação ao mesmo período do ano anterior.
- No **Serviço de Granel** observou-se queda de 7,2% em relação ao 2T11, e aumento de 2,3% em relação ao 1T12. No 1S12 os volumes de transporte de Granel recuaram 8,0% em comparação ao mesmo período do ano anterior.
- No **TVV – Terminal de Vila Velha** a movimentação de contêineres foi praticamente estável em relação ao 2T11, em função de pontuais cancelamentos de escalas não previstas. Em relação ao volume de carga geral foram movimentadas 56,1 mil toneladas, com destaque para veículos leves, locomotivas e trilhos. No acumulado do ano os volumes de movimentação de contêineres cresceram 3,1%, comparados com ao 1S11, com destaque para as importações.

• FINANCEIROS

- Geração de caixa da LOG-IN, no 2T12, medida pelo EBITDA Consolidado de R\$ 30,4 milhões, crescimento de 97,4% em relação ao mesmo período do ano anterior, com margem de 17,9%. No 1S12 o EBITDA atingiu o valor de R\$ 51,4 milhões, contra R\$ 17,8 milhões no 1S11.
- Na Navegação Costeira, a companhia atingiu no 2T12 EBITDA Consolidado (inclui AFRMM) de R\$ 9,7 milhões e margem de 7,9%. Crescimento de 3,3% do faturamento da Navegação Costeira, com destaque para Feeder que atingiu o valor de R\$ 4,3 milhões. No 1S12 o EBITDA alcançou o montante de R\$ 22,9 milhões, contra R\$ 4,9 milhões no 1S11.



- EBITDA consistente no 2T12 de R\$ 20,1 milhões no TVV com margem EBITDA de 45,4%. No 1S12 o EBITDA atingiu o valor de R\$ 38,1 milhões, contra R\$ 40,7 milhões no 1S11.
- Prejuízo Líquido de R\$ 31,9 milhões no 2T12, equivalente a R\$ 0,37 por ação, fundamentalmente em função do impacto do resultado financeiro negativo de R\$ 58,4 milhões, devido ao perfil dos financiamentos de longo prazo, que não geram efeito caixa até o efetivo pagamento. No acumulado do ano de 2012 o prejuízo atingiu o valor de R\$ 29,5 milhões.
- Investimentos atingindo o montante de R\$ 69,1 milhões no 2T12 e acumulado no ano de R\$ 140,2 milhões.



Demonstrativos de Volumes 2T12/1S12

Navegação

Os volumes da LOG-IN na Navegação Costeira aumentaram 6,4%, de 40.710 TEUS no 2T11 para 43.319 TEUS no 2T12. Um dos destaques foi o crescimento de volume de Feeder que tem como foco atendimento a distribuição das cargas de importação ao longo da costa brasileira. No 1S12, verificou-se aumento de 7,0%, comparado ao 1S11.

Já a Cabotagem apresentou queda de 8,1% em relação ao 2T11, esta queda está atrelada a redução do ritmo de produção industrial do país, contudo em relação ao trimestre anterior observa-se aumento de 11,7%. Vale lembrar que devido a efeitos de sazonalidade, normalmente, observa-se crescimento dos volumes transportados na segunda metade do ano. No acumulado do ano, a cabotagem cresceu 3,6% em relação ao mesmo período do ano anterior.

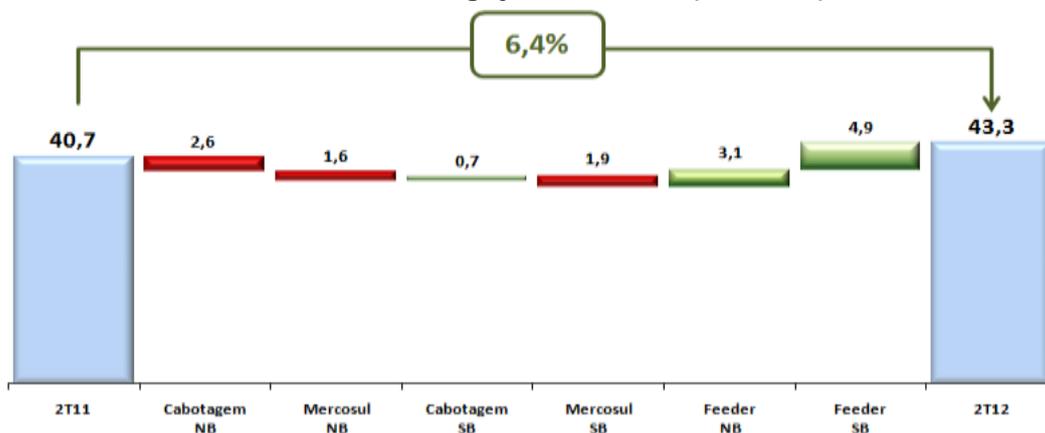
Os volumes do 2T12 do Serviço Amazonas (SAM) apresentaram no sentido SB (*Southbound*) crescimento de 14% enquanto no NB (*Northbound*) queda de 14%, na comparação semestral o sentido SB (*Southbound*) cresceu 54% enquanto o NB (*Northbound*) queda de 3%. Já no Serviço Atlântico Sul (SAS) os volumes apresentaram queda de 12% comparados ao 2T11, com destaque negativo para o Mercosul que caiu 27% na rota *northbound* e 22% na rota *southbound*, na comparação semestral o sentido SB (*Southbound*) caiu 23% enquanto o NB (*Northbound*) queda de 10%. Na Cabotagem, visualizou-se uma retração comparada ao 2T11 em 16% na rota *northbound* e crescimento de 9% na rota *southbound*, no acumulado do ano a rota *northbound* caiu 13% enquanto a *southbound* cresceu 24%, quando comparada ao mesmo período do ano anterior. As variações positivas nas rotas *southbound* são decorrentes da captura de novos clientes e estratégia comercial da LOG-IN em atender o crescimento da região Norte e Nordeste.

Volumes por negócio			A	B	C		
			2T12	2T11	VAR % (A x B)	1T12	VAR % (A x C)
Navegação Costeira	Navegação Contêiner (TEUS)	Cabotagem	21.219	23.094	-8,1%	19.000	11,7%
		Mercosul	10.610	14.088	-24,7%	11.565	-8,3%
		Feeder	11.490	3.528	225,7%	4.297	167,4%
			43.319	40.710	6,4%	34.862	24,3%
	Produção Navegação Contêiner	milhões de TEUs/MWh	70,0	70,2	-0,3%	60,5	15,7%
	Movimentação de Granel	mil toneladas	1.357,6	1.463,3	-7,2%	1.326,6	2,3%



Volumes por negócio		1S12	1S11	VAR %	
Navegação Costeira	Navegação Contêiner (TEUS)	Cabotagem	40.219	38.806	3,6%
		Mercosul	22.175	27.081	-18,1%
		Feeder	15.787	7.189	119,6%
		78.181	73.075	7,0%	
	Produção Navegação Contêiner	milhões de TEUsMilha	130,5	122,1	6,9%
	Movimentação de Granel	mil toneladas	2.684,2	2.916,4	-8,0%

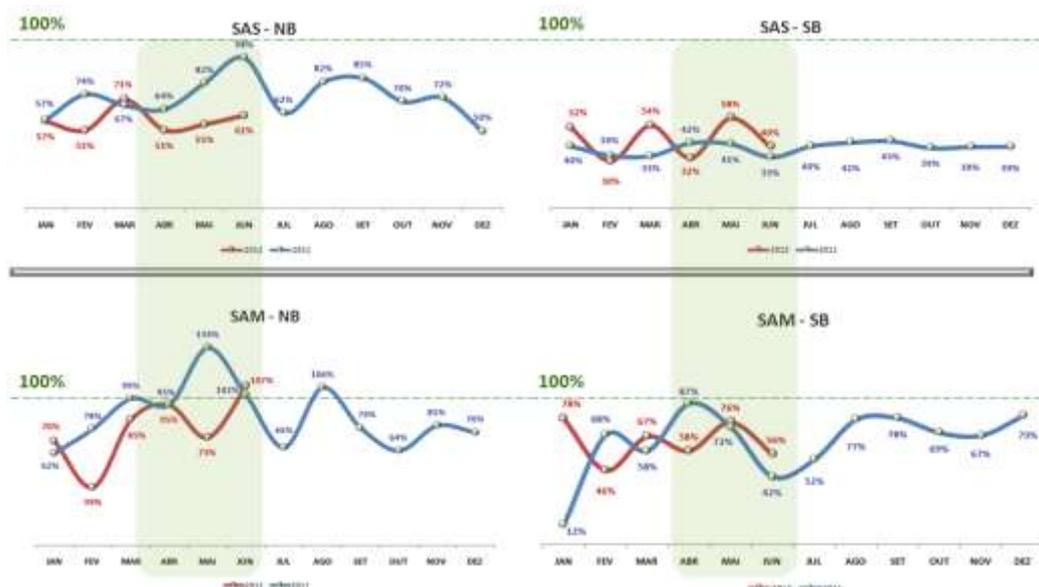
Volumes da Navegação Contêiner (TEUS mil)



O indicador de produção TEUsMilha apresentou leve queda de 0,3%, de 70,2 para 70,0 no 2T12. No acumulado do ano atingiu 130,5 versus 122,1 do mesmo período do ano anterior.

Utilização da Capacidade Instalada – por Serviço e Rota

% por porto de gargalo (TEUS)





Os volumes transportados de bauxita no serviço de Granel alcançaram 1.357 mil toneladas, que apesar da queda de 7,2% em relação ao mesmo período do ano anterior, indica a gradativa normalização dos volumes transportados em relação ao 4T11 (935 mil toneladas), período em que o baixo nível dos rios, por causa da seca na região, afetou negativamente as operações. No 1S12 os volumes apresentaram queda de 8% quando comparados ao mesmo período do ano anterior.

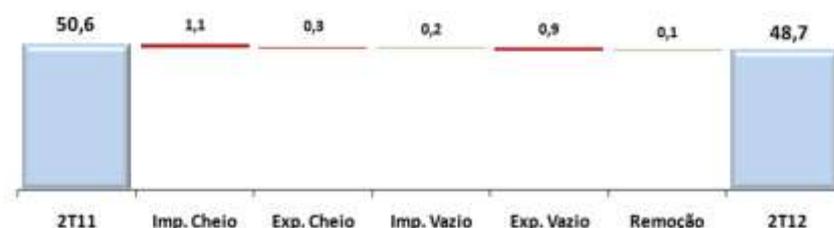
TVV – Terminal de Vila Velha

Os volumes movimentados no TVV no 2T12 foram praticamente estáveis quando comparados ao trimestre do ano anterior, sendo 44.773 mil de cheios e 22.217 mil de vazios. No 1S12 a movimentação de contêineres cresceu 3,1% em relação ao 1S11. Os volumes movimentados de Carga Geral atingiram 56,1 mil toneladas, 1,8% a menos que no 2T11. No 2T12 não ocorreram embarques de blocos de granito, enquanto no 2T11 foram movimentadas 50,1 mil toneladas. Em contrapartida, foram descarregados e embarcados 15,5 mil veículos, totalizando 20,7 mil toneladas. Destaque no 2T12 para descarga de 10,1 mil toneladas de trilhos e 15 locomotivas. Na comparação semestral verificou-se queda de 41,4%.

Volumens por negócio			A		VAR % (A x B)	C		
			2T12	2T11		1T12	VAR % (A x C)	
TVV Terminal de Vila Velha	Movimentação de Contêineres			67.012	69.245	-3,2%	70.405	-4,8%
	Cheios	TEUS	44.773	47.028	-4,8%	45.510	-1,6%	
	Vazios		22.239	22.217	0,1%	24.895	-10,7%	
	Movimentação de Contêineres			48.710	50.599	-3,7%	48.712	0,0%
	Cheios	BOX	34.264	35.621	-3,8%	33.406	2,6%	
	Vazios		14.446	14.978	-3,6%	15.306	-5,6%	
	Carga Geral		mil toneladas	56,1	57,1	-1,8%	44,3	26,7%

Volumens por negócio			A		VAR % (A x B)	
			1S12	1S11		
TVV Terminal de Vila Velha	Movimentação de Contêineres			137.417	133.287	3,1%
	Cheios	TEUS	90.283	91.233	-1,0%	
	Vazios		47.134	42.054	12,1%	
	Movimentação de Contêineres			97.422	94.571	3,0%
	Cheios	BOX	67.670	67.272	0,6%	
	Vazios		29.752	27.299	9,0%	
	Carga Geral		mil toneladas	100,4	171,2	-41,4%

VOLUMES (TEUS mil) - 2T12 x 2T11

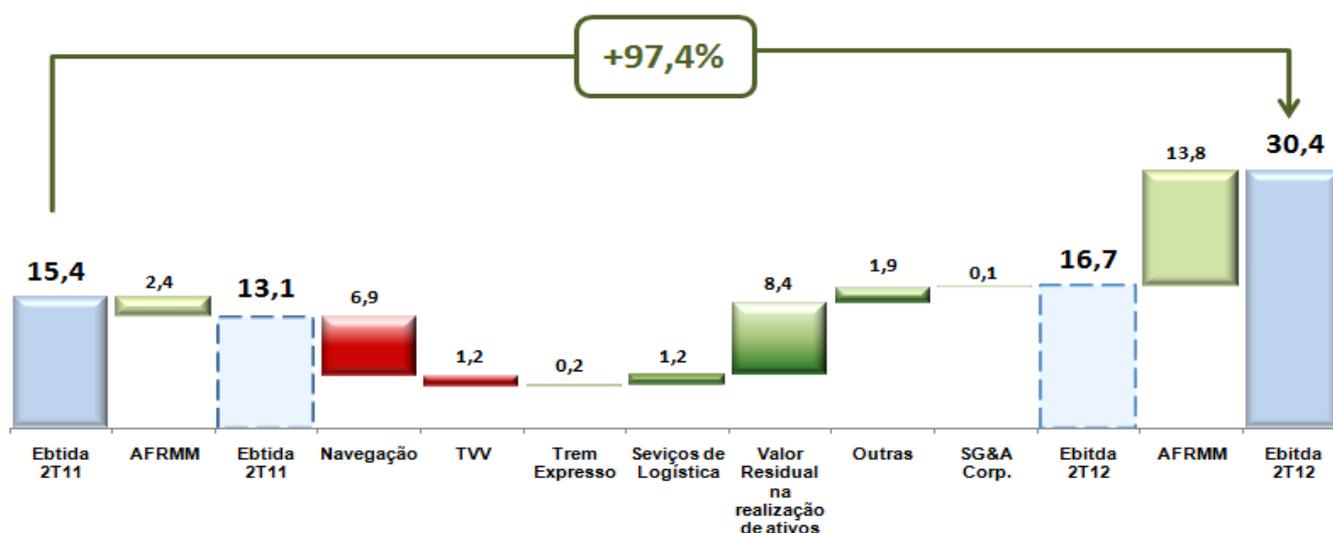




EBITDA

EBITDA Consolidado (R\$ milhões)	2T12	2T11	VAR %	1S12	1S11	VAR%
Navegação Costeira	-4,6	5,7	-181%	-3,7	10,5	-135%
Log-In Santos / Rio	0,6	-2,8	120%	0,6	-8,0	107%
TVV	20,1	21,3	-6%	38,1	40,7	-6%
Trem Expresso	0,0	-0,2	100%	0,0	-3,8	100%
Terminais Intermodais	0,6	-0,5	213%	2,2	-1,3	274%
Outras Receitas/despesas	8,0	-2,2	458%	4,7	-5,6	183%
Valor residual na realização de ativos	8,4	0,0	-	6,4	0,0	-
Outras	-0,4	-2,2	84%	-1,7	-5,6	70%
SG&A	-8,0	-8,1	-2%	-16,5	-17,1	-4%
EBITDA	16,7	13,1	28%	25,4	15,4	64%
AFRMM	13,8	2,4	482%	26,0	2,4	999%
EBITDA	30,4	15,4	97%	51,4	17,8	189%

EBITDA (R\$ milhões)
2T12 x 2T11



Navegação

No Serviço Atlântico Sul (SAS) os resultados foram impactados pela combinação de menores volumes, especialmente no Mercosul e na Cabotagem rota *Northbound*. Estas reduções foram mitigados pela captura de volumes feeder, que apesar de margens menores, contribuem para diluição dos custos fixos.

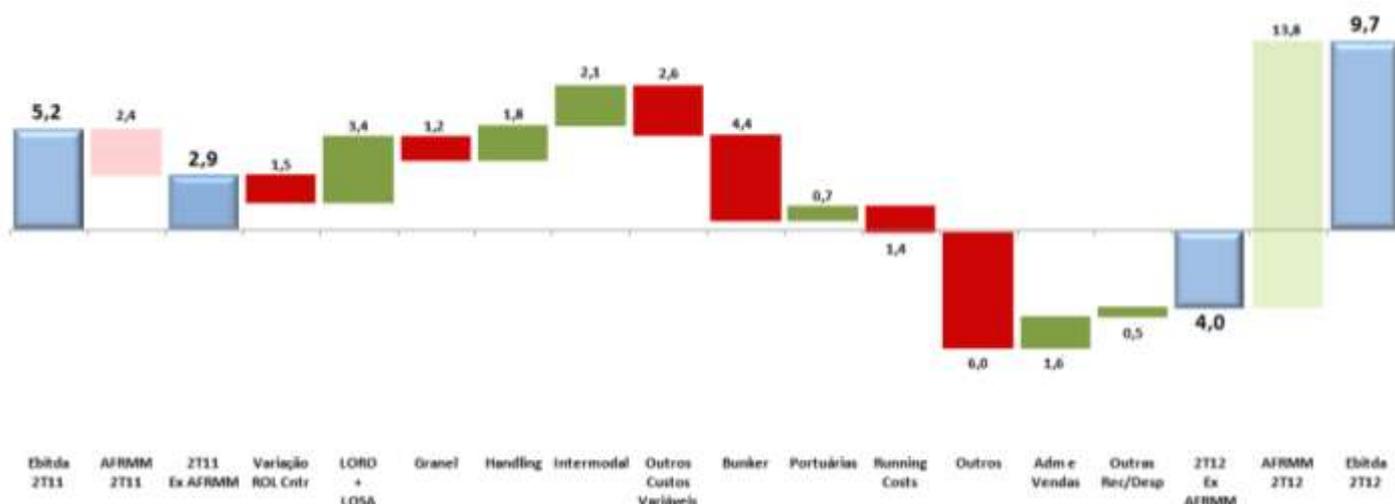


Na parte de custos fixos pode-se observar um aumento com afretamento em decorrência da necessidade de afretamento de navios estrangeiros para substituição dos navios LOG-IN Amazônia e Pantanal nos seus períodos de docagem quinquenal. Conseqüentemente observa-se um aumento do custo com *bunker* devido ao posicionamento (phase-in phase-out) dos navios estrangeiros afretados nos serviços regulares da LOG-IN.

No Serviço Amazonas (SAM) os resultados foram afetados pelos volumes de cabotagem na rota *Northbound*, que apesar de parcialmente compensados pelo crescimento de volumes de cabotagem na rota *Southbound*, não foram suficientes para atingir a receita esperada para maximização da rentabilidade do LOG-IN Jatobá no 2T12.

O EBITDA da navegação costeira totalizou no 2T12 o montante de R\$ 9,7 milhões, considerado a aplicação do AFRMM. No acumulado do ano a Navegação atingiu R\$ 22,9 milhões, considerando a aplicação do AFRMM, contra os R\$ 4,9 milhões do mesmo período do ano anterior, este valor representa um aumento de 8 p.p. de margem EBITDA.

EBITDA Navegação Consolidado (R\$ milhões)



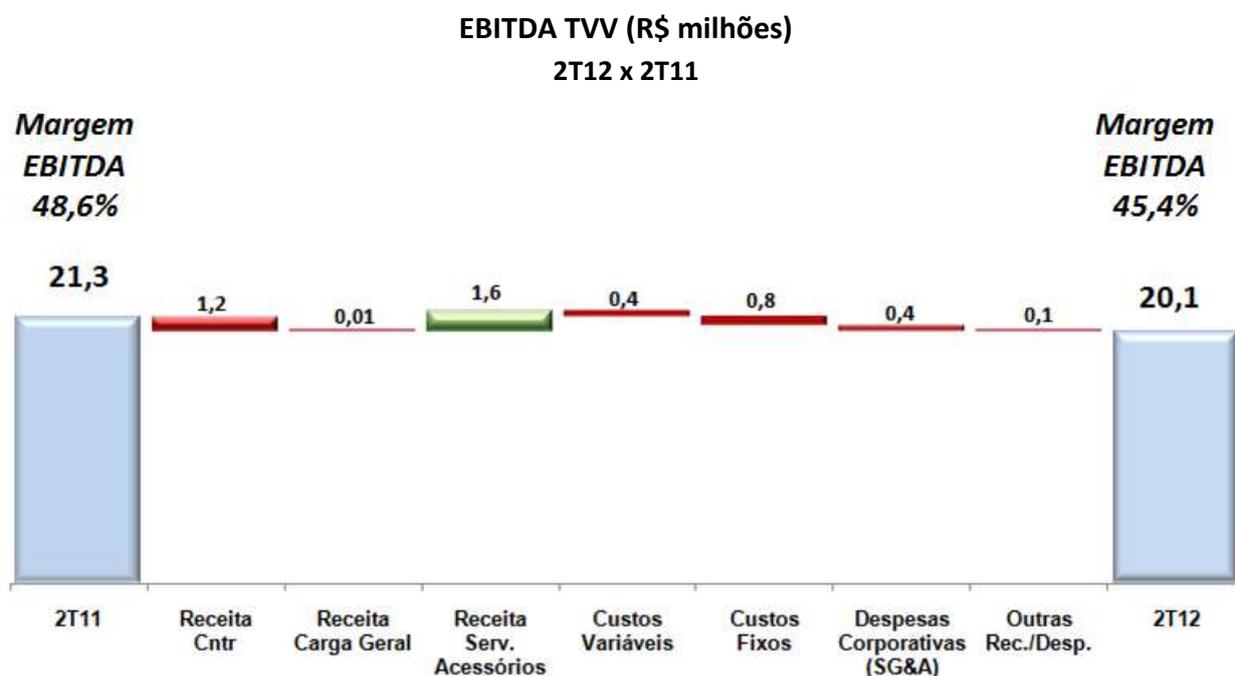
Margens EBITDA – Navegação Contêiner (%)





TVV – Terminal de Vila Velha

O TVV apesar do ambiente desafiador do comércio internacional atingiu EBITDA de R\$ 20,1 milhões e margem de 45,4% e a marca de produtividade equivalente a 44,1 movimentos por hora. Destaque para o crescimento no faturamento dos serviços de armazenagem e estocagem que atingiram R\$ 18,9 milhões, o que representa uma variação de 14,0% comparada ao trimestre anterior. No 1S12 o terminal atingiu EBITDA de R\$ 38,1 milhões, valor que representa uma queda de 6,4% em relação ao 1S11.



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

Serviços de Logística

Os serviços de Logísticas possuem como ativo o TERCAM (Terminal Multimodal de Camaçari) e o TRSFS – Terminal Retro-portuário de São Francisco do Sul. Ambos os terminais tem como foco a integração com a navegação costeira com ênfase na multimodalidade. O EBITDA do 2T12 foi de R\$ 0,6 milhão, com faturamento de R\$ 4,6 milhões. No 1S12 atingiu-se o montante de R\$ 2,2 milhões, enquanto o 1S11 apresentou o valor negativo de R\$ 1,3 milhão.

Outras Receitas e Despesas

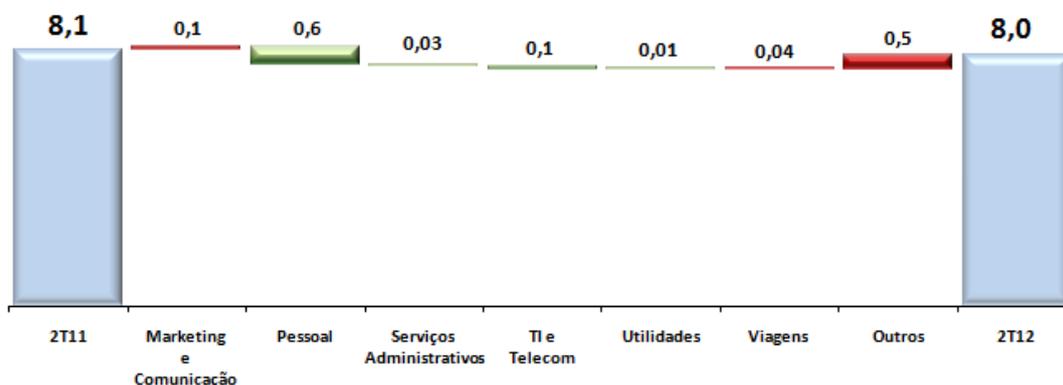
O montante de R\$ 8,0 milhões compõe a linha de outras receitas e despesas não alocadas, onde estão contidos os valores residuais da realização de ativos (ganho de capital com a venda do PSC e dos semi-reboques).

SG&A Corporativo

As despesas administrativas corporativas apresentaram queda de 1,6% atingindo o montante de R\$ 8,0 milhões no 2T12. Desde 2010 a LOG-IN vem otimizando sua estrutura organizacional, conseqüentemente atingindo redução de despesas. No acumulado do ano de 2012 verificou-se queda de 4% em relação ao mesmo período do ano anterior.



SG&A Corporativo (R\$ milhões) 2T12 x 2T11



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

Resultado Consolidado LOG-IN

DEMONSTRAÇÃO DO RESULTADO Em milhões de reais	2T12	2T11	Var %	1S12	1S11	Var %
Receita Bruta	191,4	192,6	-1%	364,2	368,1	-1%
Impostos	(21,2)	(19,9)	6%	(39,5)	(36,9)	7%
Receita Líquida	170,2	172,7	-1%	324,7	331,2	-2%
Custos	(147,7)	(146,0)	1%	(290,7)	(281,5)	3%
Depreciação - Custos	(14,2)	(7,2)	97%	(28,3)	(13,8)	105%
Lucro Bruto	8,3	19,4	-57%	5,7	35,9	-84%
Receitas (Despesas) Operacionais	4,0	(12,3)	133%	10,4	(33,9)	131%
Administrativas e comerciais	(14,4)	(10,7)	34%	(25,3)	(23,4)	8%
Reversão de provisões para riscos trabalhistas, cíveis e fiscais	0,4	(0,3)	260%	7,8	-	-
Valor residual na realização de ativos	3,1	-	-	5,5	-	-
Recursos com AFRMM aplicados	13,8	2,4	482%	26,0	2,4	999%
Outras	3,8	(2,7)	240%	1,5	(10,9)	114%
Depreciação - Despesas	(2,6)	(1,0)	161%	(5,1)	(2,0)	158%
Lucro antes da Equivalência	12,3	7,1	73%	16,2	2,0	-725%
Equivalência Patrimonial	(1,5)	(1,6)	-5%	(1,9)	(4,0)	-53%
Resultado Financeiro	(58,5)	(2,6)	2178%	(57,4)	(4,9)	1061%
Receita Financeira	5,5	2,3	133%	12,4	3,5	255%
Despesa Financeira	(17,8)	(4,9)	261%	(27,3)	(8,5)	222%
Variação Cambial	(10,5)	0,0	-	(6,7)	0,0	-17837%
Variação Cambial - CPC 20	(35,8)	-	-	(35,8)	-	-
Lucro antes do IR/CSLL	(47,7)	3,0	-1712%	(43,1)	(7,0)	517%
IR / CSLL	15,8	(2,7)	684%	13,7	(1,5)	991%
Lucro (Prejuízo) Líquido	(31,9)	0,2	-12944%	(29,5)	(8,5)	246%

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



Receita Bruta

A receita bruta totalizou R\$ 191,4 milhões no 2T12, 1% abaixo do mesmo período do ano anterior. A queda trimestral ocorreu fundamentalmente em decorrência das quedas de volumes dos serviços de cabotagem e Mercosul na navegação costeira e em consequência do encerramento do serviço Trem Expresso, ocorrido no 3T11. Na comparação semestral verificou-se o mesmo percentual de queda, tendo o faturamento atingido o montante de R\$ 364,2 milhões.

Custos

No 2T12, os custos cresceram R\$ 8,7 milhões em relação ao mesmo trimestre do ano anterior, totalizando R\$ 161,9 milhões. Em termos líquidos, se descontarmos a depreciação pela entrada em operação dos navios próprios, os custos apresentaram um acréscimo de 1% em relação ao 2T11, somente em depreciação ocorreu um acréscimo de R\$ 7,0 milhões comparativamente. No 1S12 observou-se elevação dos custos de 3% em relação ao mesmo período do ano anterior, quando líquido da depreciação.

A matriz de custos da Companhia sofreu mudança significativa a partir do momento que os novos navios (próprios) foram recebidos do estaleiro EISA e entraram em operação comercial (Jacarandá → junho/2011 e Jatobá → dezembro/2012). Estes novos navios substituíram os navios estrangeiros afretados, nos quais a LOG-IN incorria em custos de afretamento na modalidade “*time charter*” onde os custos operacionais (tripulação, manutenção, e sobressalentes) eram de responsabilidade do afretador. Este novo cenário trás para a Companhia vantagem competitiva no fluxo de caixa, pois transforma desembolsos imediatos de afretamento, pagos principalmente à armadores estrangeiros, em depreciação (amortização dos financiamento dos navios construídos em 20 anos).

Receitas (Despesas) Operacionais

As receitas e despesas operacionais no 2T12 apresentaram resultado positivo de R\$ 4,0 milhões em comparação a R\$ 12,3 milhões negativos no 2T11. A principal variação ocorreu em decorrência do registro de R\$ 13,8 milhões de AFRMM (Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante). Adicionalmente a linha de receitas (despesas) operacionais foi favorecida no 2T12 pelo valor de R\$ 3,1 milhões decorrente do valor residual na realização de ativos.

No 1S12 a aplicação de R\$ 26,0 milhões de AFRMM representou a maior variação quanto ao mesmo período do ano anterior. As receitas (despesas) operacionais no 1S12 totalizaram R\$ 10,4 milhões positivos contra R\$ 33,9 milhões negativos no 1S11.

Mudança de prática contábil e reclassificações das cifras comparativas:

Em 2012, em atendimento ao CPC 7, a Companhia passou a reconhecer o benefício do AFRMM no resultado na medida em que cumulativamente ocorre a aplicação pela Companhia e registro pelo Fundo da Marinha Mercante desses recursos. Esses valores são confrontados com os custos e despesas correspondentes a geração do benefício, que até 31 de dezembro de 2011 era diferido na proporção da vida útil dos navios construídos pela Companhia (vide nota explicativa 4 do ITR 2T12).

No primeiro semestre de 2012, houve realização no montante de R\$ 26 milhões aplicados pela Companhia na amortização de financiamentos junto ao FMM, registrados na rubrica Outras receitas (despesas) operacionais. Os incentivos gerados que ainda não foram aplicados pela Companhia ou liberados pelo FMM montam R\$ 90,9 milhões em 30 de junho de 2012. Os valores de AFRMM registrados no passivo serão reconhecidos no resultado, à medida em que cumulativamente ocorrem :



(i) a prestação de serviço de navegação (cabotagem) executados com embarcação própria ou afretada de registro brasileiro e (ii) os recursos tenham sido aplicados pela Companhia na construção, docagem, reparos, manutenção das embarcações e amortização de financiamentos e registrados pelo Fundo da Marinha Mercante. Esses valores são confrontados com os custos e despesas correspondentes à geração do incentivo.

Resultado de Equivalência Patrimonial

A participação da LOG-IN na Log.Star Navegação S/A gerou resultados de equivalência patrimonial negativo de R\$ 1,5 milhões no 2T12, totalizando R\$ 1,9 milhões de equivalência no 1S12.

Resultado Financeiro

O resultado financeiro líquido no 2T12 foi negativo em R\$ 58,5 milhões, sendo que estão contidos neste montante R\$ 46,3 milhões de variação cambial – CPC 20 (Cotação do Dólar → R\$ 1,82 em 31/03/2011 para R\$ 2,02 em 29/06/2012) e R\$ 17,8 milhões de despesas financeiras basicamente incidentes sobre financiamentos (FMM/BNDES) dos 2 (dois) navios já em operação e uma receita financeira de R\$ 5,5 milhões substancialmente em função de ganhos com aplicações financeiras e operação de hedge por meio de swap cambial de operação financeira. O aumento nas despesas financeiras, observado no 1S12 comparado ao 1S11, está atrelado ao início das amortizações do financiamento contratado junto ao BNDES e FMM. Variações monetárias fazem parte do resultado financeiro líquido, que também inclui os efeitos de receitas e despesas financeiras, marcação a mercado das posições em derivativos. O efeito não caixa determinado pela marcação a mercado das posições em derivativos R\$ 3,9 milhões, contribuindo para aumentar as despesas financeiras, mas sem impacto no fluxo de caixa.

Lucro (Prejuízo) Líquido

A LOG-IN registrou prejuízo líquido consolidado de R\$ 31,9 milhões (equivalente a um prejuízo de R\$ 0,35 por ação) comparado ao lucro de R\$ 0,2 milhão no 2T11. E no 1S12 prejuízo acumulado somou R\$ 29,5 milhões no 1S12. O resultado financeiro líquido reduziu o lucro antes de impostos em R\$ 58,5 milhões, ou seja, o LAIR do período teria sido R\$ 10,8 milhões. O lucro líquido sofreu forte impacto contábil não caixa decorrente da desvalorização do real, nossa moeda funcional para fins contábeis, contra o dólar norte-americano.

Plano de Investimentos

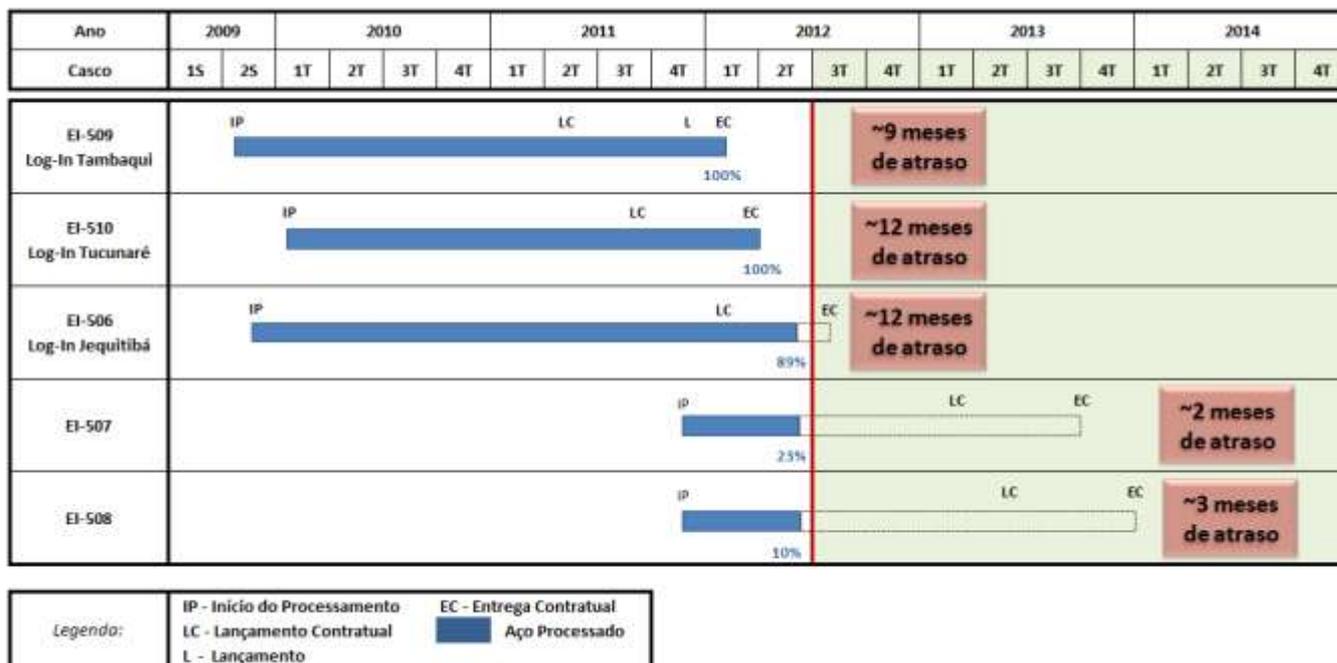
Do plano de investimentos de R\$ 1,3 bilhão iniciado em 2007, foram previstos desembolsos de R\$ 259,1 milhões em 2012. Neste trimestre foram executados R\$ 69,1 milhões, sendo que a maior parte dos valores desembolsados foram aplicados na construção dos 3 navios contêineres na ordem de R\$ 36,4 milhões. Para os bauxiteiros foram desembolsados no 2T12 R\$ 19,2 milhões. No primeiro semestre realizou-se 54% do valor projetado para o ano, com destaque para o Projeto Contêineres que atingiu 67%. O primeiro bauxiteiro, anteriormente previsto para entrada em operação em julho, entrará em operação no final do 3T12 enquanto o segundo possui previsão para janeiro/2013. Vale lembrar que maiores desembolsos para o projeto de construção dos navios porta-contêiner em função da aceleração das obras dos 2 (dois) navios, cuja opção de construção foi exercida no 4T11, apesar do atraso da construção do 3º navio porta-contêiner (LOG-IN Jequitibá). Os menores desembolsos no projeto dos navios são em decorrência do atraso de até 12 (doze) meses no cronograma de construção dos 2 (dois) navios bauxiteiros.

O crescimento dos desembolsos em investimentos correntes é decorrente dos gastos com docagem dos navios LOG-IN Amazônia e Pantanal.



R\$ mil	2T12 Orç	2T12 Real	Δ % Real x Orç	1S12 Real	2012 Orç	Realizado %
Projeto Contêineiros	38.110	36.376	-5%	81.434	121.257	67%
Projeto Bauxiteiro	30.466	19.181	-37%	36.616	72.484	51%
Projeto DOW - TERSFS	0	248	-	794	886	90%
Ampliação TVV	2.161	371	-83%	581	8.517	7%
Adequação Infraestrutura Tercam	840	0	-100%	0	3.135	0%
Outros	8.931	691	-92%	2.675	20.235	13%
Capital	80.508	56.867	-29%	122.100	226.514	54%
Correntes	7.760	12.218	57%	18.067	32.602	55%
Total	88.268	69.085	-22%	140.167	259.116	54%

Especificamente quanto ao acompanhamento da execução do investimento na construção dos navios, segue abaixo quadro com detalhamento do andamento das obras e dos marcos contratuais estabelecidos entre a LOG-IN, EISA e BNDES.



Obs.: Após o processamento do aço temos o período de montagem, edificação, lançamento, acabamento e provas de cais e mar.

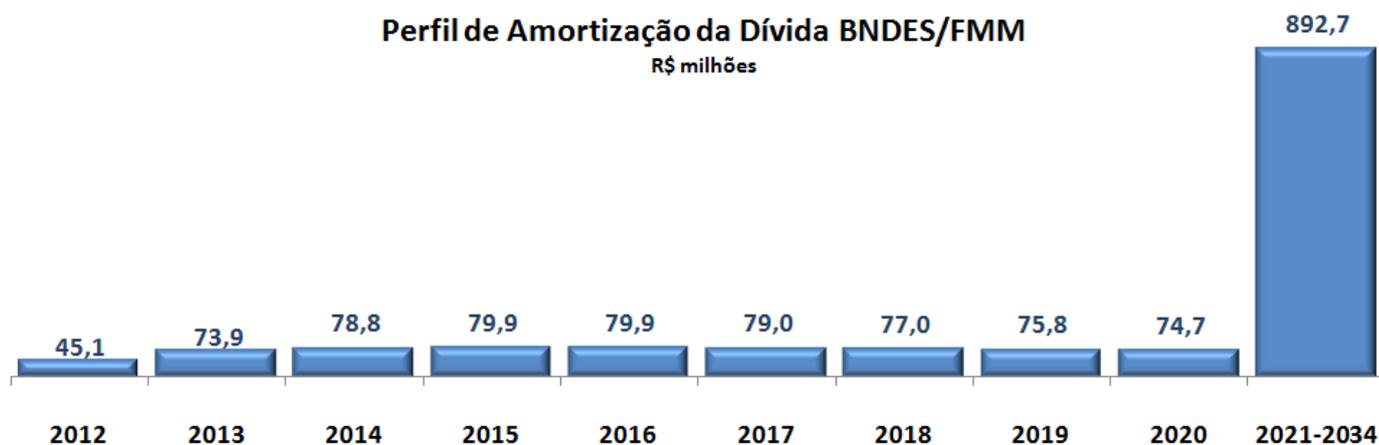
Endividamento

A dívida da LOG-IN possui reduzido custo de financiamento, perfil alongado de desembolsos (20 anos) e alinhamento de geração de caixa e amortização. Os cinco navios contêineiros em construção estão atrelados a TJLP (Taxa de Juros de Longo Prazo), que a partir de julho passa a vigorar com a taxa de 5,5% a.a. Os dois graneleiros estão atrelados a variação cambial do dólar americano.



Em 30 de junho de 2012 a dívida total da LOG-IN contabilizava R\$ 946,8 milhões, sendo que desse montante R\$ 602,7 milhões refere-se ao Projeto de Construção dos navios. Além das imobilizações em face da construção das embarcações, outros itens correspondem a desembolsos para fornecedores para a expansão do TVV - Terminal de Vila Velha e do TERCAM.

	30/Jun/11	31/Dez/11	30/Jun/12
CAPITAL DE GIRO	72,0	73,8	62,8
.Ativo Circulante Operacional (ACO)	113,3	112,0	120,8
.Passivo Circulante Operacional (PCO)	41,3	38,2	58,0
Índice de Capital Circulante	2,7	2,9	2,1
ENDIVIDAMENTO	541,3	757,6	946,8
.Financiamentos de Curto Prazo	52,1	28,4	92,1
.Financiamentos de Longo Prazo	489,1	729,2	854,7
. Imobilizado em Curso	504,6	458,1	602,7
Índice de Endividamento	1,2	1,9	2,3
.Passivo Total (PC + PNC)	694,8	1.051,7	1.203,0
.Patrimônio Líquido	603,7	555,5	526,0



Nos financiamentos contratados junto ao Fundo da Marinha Mercante (FMM) sendo o BNDES o agente financeiro, a LOG-IN se obriga a manter um índice de cobertura do serviço da dívida (ICSD) mínimo, calculado ao final de cada exercício, não inferior a um patamar mínimo estipulado pelo BNDES, ao longo de todo o prazo dos contratos, cujo índice é apurado pela fórmula $ICD = \frac{EBITDA - (IR + CSLL + \text{Variação Capital de Giro})}{\text{Serviço da Dívida do Exercício}}$.



Perspectivas para os Negócios 2S12

- **Navegação Costeira - Contêiner**

Tendo em vista o ambiente macroeconômico desafiador, a LOG-IN demonstrou flexibilidade diante das condições do mercado brasileiro e do Mercosul. Neste trimestre, por meio de seus serviços regulares e através de afretamento de navios estrangeiros, via direito de tonelagem, capturou substancial volume de feeder. A partir do 3T12 a LOG-IN, iniciará o Serviço Costa Norte (SCN), atendendo localidades onde a cabotagem não se fazia presente (Itaqui/MA e Vila do Conde/PA), além de proporcionar integração e conexão deste novo serviço com o SAM e SAS no porto de Suape em Recife/PE. Com estas ações a LOG-IN mantém sua estratégia comercial que é centrada na conversão do transporte rodoviário de longa distância para cabotagem e atuação em regiões não exploradas pelo modal.

Apesar do desempenho da economia brasileira no primeiro semestre do ano ter ficado abaixo da expectativa do mercado e do governo, a sazonalidade inerente ao final do ano e as recentes medidas de estímulo à produção e consumo tendem a proporcionar recuperação do ritmo de crescimento da economia e por consequência aquecer o mercado de fretes.

Com a entrada em vigor da nova Lei 12.619/12, o transporte de carga nas rodovias brasileiras tem nova e importante regulação. Datada de 30 de abril de 2012, a Lei definiu regras para a duração da jornada de trabalho e criou períodos obrigatórios de descanso, além de prever o respectivo controle durante as viagens, para fins de fiscalização. De acordo com o texto legal, as jornadas de trabalho dos motoristas de caminhões devem respeitar períodos de descanso de 11 horas a cada período de 24 horas. Além disso, a cada quatro horas seguidas na direção, é obrigatório o descanso mínimo de 30 minutos. O controle terá de ser feito pelo próprio motorista, por meio de aparelhos de rastreamento ou tacógrafo. A partir de agosto, o não atendimento à Lei nº 12.619/12 será considerada infração grave, passível de multa e retenção do veículo até que o período de descanso seja cumprido. A expectativa e o empenho do Ministério Público do Trabalho estão no sentido de fazer-se cumprir a Lei, pois de acordo com o ministério o respeito às leis trabalhistas no setor de transportes levará à redução no número de acidentes, maior segurança às cargas e inegáveis benefícios para toda a sociedade.

O transporte porta-a-porta com pilar na Cabotagem tende a se beneficiar com a aplicação da lei. O novo cenário cria enorme oportunidade para captura de cargas e reforça as vantagens competitivas da cabotagem, institucionalizando a aderência dos modais de transportes em função do perfil das distâncias percorridas e da proximidade das regiões costeiras. Adicionalmente os recentes reajustes no preço do diesel representam redução da disparidade entre os custos de combustíveis utilizados na modal rodoviário e aquaviário, adicionando mais competitividade ao segundo.

Quanto às expectativas macroeconômicas para o Mercosul, segundo o MDIC, as exportações do Brasil à Argentina atingiram uma média de 72,4 milhões de dólares por dia útil durante as três primeiras semanas de julho, valor 10,4% acima da média no mesmo período em junho, indicando uma tendência de recuperação no trade internacional entre Brasil e Argentina. Vale lembrar que a Argentina, é terceiro maior parceiro comercial do Brasil, atrás da China e Estados Unidos. Cabe destacar que as exportações recuaram 34,0% em base anualizada em junho após medidas protecionistas adotadas pelo governo argentino no ano de 2011.

- **Navegação Costeira - Granel**

No **Serviço de Granel** a Companhia contará no segundo semestre de 2012 com o primeiro navio próprio para transporte de bauxita. Por se tratar de um navio de porte bruto de 80 mil toneladas e maior eficiência operacional espera-se o início de captura de valor do projeto. Cabe ressaltar que neste período ainda teremos a necessidade de afretar navios para complemento dos volumes contratuais acordados com a Alunorte, o segundo bauxiteiro somente entrará em operação em 2013 e portanto representando duplicidade de custos e ponto de inflexão de eficiência no 2S12.



- **TVV – Terminal de Vila Velha**

A instabilidade do cenário internacional vem afetando o ritmo comercial e as movimentações de contêineres no TVV. Com isso, observou-se no 2T12 um rearranjo da capacidade dos players internacionais, por meio de reorganização de *joints services* e *vessel share agreements*. Tal fato acarreta alterações sistêmicas pontuais nas rotas e portos, ocasionando irregularidades nos sistema de escalas e agravando a performance de volumes.

Mediante este cenário, foram intensificadas ações comerciais no TVV em outros nichos de cargas, especificamente na área de cargas gerais e em navios de veículos leves e equipamentos pesados – navios roll on / roll off . Para o segundo semestre de 2012, mediante expectativa de reaquecimento econômico, espera-se melhora na movimentação de cargas especificamente na área de importação.

- **Terminais Intermodais**

PSC – Porto Seco do Cerrado – Em junho de 2012, a Secretaria da Receita Federal anuiu a transferência do controle acionário da empresa PSC Terminais Intermodais LTDA para LIBRA.

- **Recursos necessários para amortização dos financiamentos da construção naval - AFRMM**

Nos próximos anos com a entrada dos novos navios em construção e com a montagem da frota da LOG-IN com 8 (oito) embarcações de porte uniforme de 2800 TEUS de capacidade cada um e 2 (dois) graneleiros de 80 mil toneladas de capacidade cada um, os valores gerados de AFRMM crescerão exponencialmente lado a lado com os volumes transportados na cabotagem e no serviço de granel. Isto significa que o caixa gerado na operação dos navios será “caixa livre”, já que a dívida poderá ser amortizada com os recursos do AFRMM de direito da LOG-IN, que atualmente já somam no Balanço Patrimonial a cifra de R\$ 90,9 milhões.

Perfil de Amortização de Dívida BNDES/FMM R\$ milhões





Através da legislação concernente às empresas de navegação brasileiras “EBN’s”, especificamente quanto a Lei nº 10.893/2004 que dispõe quanto AFRMM que em 2012 foi alterada pela Lei nº 12.599/2012 atribuindo à Secretaria da Receita Federal a administração e gestão do AFRMM e que manteve o artigo Art. 17 - § 7º que versa quanto à utilização dos direitos de AFRMM já classificados pela Secretaria da Receita Federal do Brasil e ainda não depositados na conta vinculada para compensação dos débitos relativos às prestações de financiamentos de construção naval advindo dos recursos do FMM. Os recursos do AFRMM, conforme legislação acima descrita, serão utilizados para amortização das parcelas dos financiamentos da construção naval contratados pela LOG-IN junto BNDES e que montam em 30 de junho de 2012 R\$ 735 milhões e que atingirão cerca de R\$ 1,0 bilhão até 2015.

DISCLAIMER

As declarações contidas neste material sobre eventos futuros estão expostas a riscos e incertezas e sujeitas a alterações, decorrentes, entre outros fatores: do comportamento do mercado, da situação econômica e política do Brasil, da indústria, dos mercados internacionais e de modificações legislativas e regulamentares. As informações aqui apresentadas são inteiramente baseadas nas expectativas da Administração da Companhia quanto ao seu desempenho futuro, não constituindo qualquer garantia de resultados e criação de valor ao acionista da Log-In. Nesse sentido, tais informações não devem ser consideradas como uma recomendação de investimento, devendo os potenciais investidores realizarem sua própria análise e avaliação. A Empresa esclarece, ainda, que as previsões não são obrigatoriamente atualizadas, devendo ser consideradas apenas na data em que foram feitas. Ademais, as informações de terceiros contidas neste material são de exclusiva responsabilidade dos mesmos.



Resumo de Volumes
2T12 x 2T11 / 1S12 x 1S11

Volumes por negócio			A	B	VAR % (A x B)	C	VAR % (A x C)	D	E	VAR % (D x E)
			2T12	2T11		1T12		1S12	1S11	
Navegação Costeira	Navegação Contêiner (TEUS)	Cabotagem	21.219	23.094	-8,1%	19.000	11,7%	40.219	38.806	3,6%
		Mercosul	10.610	14.088	-24,7%	11.565	-8,3%	22.175	27.081	-18,1%
		Feeder	11.490	3.528	225,7%	4.297	167,4%	15.787	7.189	119,6%
			43.319	40.710	6,4%	34.862	24,3%	78.181	73.075	7,0%
	Produção Navegação Contêiner	milhões de TEUxMilha	70,0	70,2	-0,3%	60,5	15,7%	130,5	122,1	6,9%
	Movimentação de Granel	mil toneladas	1.357,6	1.463,3	-7,2%	1.326,6	2,3%	2.684,2	2.916,4	-8,0%
TVV Terminal de Vila Velha	Movimentação de Contêineres		67.012	69.245	-3,2%	70.405	-4,8%	137.417	133.287	3,1%
		Cheios	44.773	47.028	-4,8%	45.510	-1,6%	90.283	91.233	-1,0%
		Vazios	22.239	22.217	0,1%	24.895	-10,7%	47.134	42.054	12,1%
	Movimentação de Contêineres		48.710	50.599	-3,7%	48.712	0,0%	97.422	94.571	3,0%
		Cheios	34.264	35.621	-3,8%	33.406	2,6%	67.670	67.272	0,6%
		Vazios	14.446	14.978	-3,6%	15.306	-5,6%	29.752	27.299	9,0%
	Carga Geral	mil toneladas	56,1	57,1	-1,8%	44,3	26,7%	100,4	171,2	-41,4%

□



EBITDA Navegação
2T12 x 2T11 / 1S12 x 1S11

Dados Financeiros – Navegação Costeira (em R\$ milhões, exceto %)	2T12	2T11	Var. %	1S12	1S11	Var. %
Receita Operacional Bruta	137,3	132,9	3,3%	261,4	249,8	4,6%
Cabotagem	73,3	73,8	-0,7%	140,5	128,4	9,4%
Mercosul	19,2	19,9	-3,4%	39,0	39,8	-1,9%
Feeder	4,3	2,2	99,4%	6,3	4,0	59,3%
Granel e outras	40,5	37,1	9,2%	75,6	77,7	-2,7%
Receita Operacional Líquida	122,0	118,4	3,0%	233,0	224,1	4,0%
Custos dos Serviços Prestados	-135,4	-115,0	17,7%	-266,0	-219,5	21,2%
Movimentação de contêineres	-22,4	-23,3	-3,9%	-45,0	-44,2	1,8%
Combustíveis	-23,9	-19,1	25,1%	-46,3	-33,9	36,6%
Transporte rodoviário de curta distância	-20,2	-22,0	-8,3%	-42,6	-42,1	1,1%
Pessoal marítimo	-5,3	-5,6	-5,7%	-12,6	-10,7	17,5%
Despesas com contêineres	-9,5	-7,7	23,5%	-18,6	-14,2	31,0%
Fretamento de navios	-22,1	-17,2	28,1%	-37,9	-42,1	-10,1%
Custos portuários	-12,0	-12,2	-2,0%	-22,1	-22,1	-0,2%
Manutenção e outros custos	-20,1	7,9	-354,2%	-41,1	5,6	-833,6%
Outras Receitas (Despesas) Operacionais	-4,2	-5,5	-24,1%	4,0	-11,3	135,6%
Depreciação e Amortização	12,0	4,6	157,9%	23,6	8,6	172,8%
Afrmm e Hedge de Bunker	15,3	2,7	468,8%	28,4	2,9	882,5%
EBITDA	9,7	5,2	86,3%	22,9	4,9	365,7%
<i>Margem EBITDA</i>	<i>8%</i>	<i>4%</i>	<i>4,0 p.p.</i>	<i>10%</i>	<i>2%</i>	<i>8,0 p.p.</i>



EBITDA TVV 2T12 x 2T11 / 1S12 x 1S11

Dados Financeiros - TVV (R\$ milhões, exceto %)	2T12	2T11	Var. %	1S12	1S11	Var. %
Receita Operacional Bruta	49,5	48,2	2,6%	93,7	95,4	-1,8%
Movimentação de contêineres	28,8	29,9	-3,9%	56,7	55,4	2,2%
Movimentação de carga geral	1,8	1,7	7,1%	3,1	4,7	-33,9%
Armazenagem e outros serviços	18,9	16,6	14,0%	33,9	35,2	-3,6%
Receita Operacional Líquida	44,1	43,8	0,7%	83,7	86,5	-3,2%
Custos dos Serviços Prestados	-25,2	-23,3	8,1%	-48,8	-45,6	7,0%
Carga e descarga	-8,4	-7,0	20,0%	-16,2	-13,9	16,5%
Pessoal	-8,5	-8,0	5,6%	-16,1	-14,8	8,4%
Serviços contratados	-2,8	-2,8	2,1%	-5,5	-5,5	1,1%
Arrendamento	-0,9	-1,8	-49,2%	-2,2	-4,1	-46,0%
Outros custos	-4,6	-3,7	24,0%	-8,7	-7,3	19,0%
Outras Receitas (Despesas) Operacionais	-0,7	-0,8	-3,9%	-0,4	-3,3	-86,9%
Depreciação e Amortização	1,9	1,6	19,6%	3,6	3,1	15,0%
EBITDA	20,1	21,3	-5,8%	38,1	40,7	-6,4%
<i>Margem EBITDA</i>	<i>45,4%</i>	<i>48,6%</i>	<i>-3,2 p.p.</i>	<i>45,5%</i>	<i>47,0%</i>	<i>-1,5p.p.</i>

EBITDA Serviços de Logística 2T12 x 2T11 / 1S12 x 1S11

Dados Financeiros - Serviços de Logística (em R\$ milhões, exceto %)	2T12	2T11	Var. %	1S12	1S11	Var. %
Receita Operacional Bruta	4,6	11,5	-59,7%	9,4	23,4	-59,7%
Receita Operacional Líquida	4,1	10,5	-60,6%	8,3	21,1	-60,5%
Custos dos Serviços Prestados	-3,5	-11,8	29,7%	-7,1	-26,2	-72,9%
Outras Receitas (Despesas) Operacionais	-0,5	-0,5	-102,9%	-0,3	-2,0	-85,9%
Depreciação e Amortização	0,5	1,1	55,9%	1,3	2,2	-41,3%
EBITDA	0,6	-0,7	81,8%	2,2	-5,0	143,7%
<i>Margem EBITDA</i>	<i>141%</i>	<i>-7%</i>	<i>133,6 p.p.</i>	<i>26%</i>	<i>-24%</i>	<i>210,6%</i>
<i>EBITDA Transporte Ferroviário</i>	<i>0,0</i>	<i>-0,2</i>	<i>-</i>	<i>0,0</i>	<i>-3,8</i>	<i>-</i>
<i>EBITDA Terminais Intermodais</i>	<i>0,6</i>	<i>-0,5</i>	<i>110,9%</i>	<i>2,2</i>	<i>-1,2</i>	<i>-277,3%</i>



Balço Patrimonial Consolidado (R\$ milhões)

ATIVO				PASSIVO			
	30/jun/2011	31/Dez/2011	30/jun/2012		30/jun/2011	31/Dez/2011	30/jun/2012
CIRCULANTE				CIRCULANTE			
Caixa e equivalentes de caixa	50,0	63,8	46,3	Financiamentos-CP + arrendamento	52,1	28,4	92,1
Contas a receber de clientes terceiros	84,9	92,0	92,5	Fornecedores terceiros	34,5	33,7	52,6
Provisão para créditos de liquidação duvidosa	(7,0)	(11,2)	(11,2)	Fornecedores partes relacionadas	6,8	4,5	5,4
Contas a receber partes relacionadas	16,3	7,4	17,7	Impostos e contribuições a recolher	7,0	6,1	5,3
Bens destinados à venda	-	-	-	Provisões operacionais	17,8	33,0	38,7
Estoques	12,2	12,6	10,6	Salários e encargos sociais	10,4	10,9	13,4
Seguros a receber	18,6	11,4	11,4	Outros	8,1	4,5	11,6
Tributos a recuperar ou compensar	19,6	19,7	20,3				
Fundo da Marinha Mercante - AFRMM	8,0	15,7	13,0				
Outros	9,9	3,5	8,3				
	212,5	214,9	208,9		136,7	121,2	219,1
NÃO CIRCULANTE				NÃO CIRCULANTE			
Imposto de renda e contribuição social diferidos	45,6	98,1	121,5	Financiamentos-LP + arrendamento	489,1	729,2	854,7
Tributos a recuperar ou compensar	11,3	12,0	12,9	AFRMM aplicado na construção de embarcações	-	0,0	0,0
Depósitos judiciais	13,1	29,1	30,9	Fundo da Marinha Mercante - AFRMM	8,0	106,4	90,9
Fundo da Marinha Mercante - AFRMM	-	97,3	90,7	Provisões para riscos	21,7	34,4	21,6
Outros (contas a receber/despesas antecipadas)	2,0	0,1	4,2	Provisões operacionais e outros	8,5	60,6	16,8
	72,0	236,6	260,2		527,4	930,6	983,9
Investimentos	-	-	-	Patrimônio líquido			
Imobilizado, líquido	985,0	1.085,8	1.191,0	Capital social	527,0	527,0	527,0
Intangível, líquido	18,2	69,4	68,4	Reservas	156,6	79,5	79,4
	1.003,2	1.155,2	1.259,4	Ações em tesouraria	(50,9)	(50,9)	(50,9)
				Lucros acumulados	(8,7)	-	(29,4)
					624,0	555,5	526,0
				Não controladores	(0,4)	(0,5)	(0,5)
TOTAL DO ATIVO	1.287,7	1.606,8	1.728,5	TOTAL DO PASSIVO	1.287,7	1.606,8	1.728,5

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.