Resultados do trimestre findo em 31 de março de 2015

Volumes Navegação
Destaque – Cabotagem (+27%)
1T15 ➡ 35,6 mil TEUS
1T14 ➡ 28,1 mil TEUS

Ativos de Classe Mundial
Disponibilidade Operacional 1T15
Log-In Jacarandá ➡ *100%*
Log-In Jatobá ➡ 100%
Log-In Tambaqui ➡ 100%

EBITDA Navegação
1T15 ➡ R$ 42,9 M (margem EBITDA 19,7 %)
1T14 ➡ R$ 28,1 M (margem EBITDA 16,2 %)

Construção Naval
Evolução das Obras – out/14 à abr/15
EI-510 ➡ Previsto =95,7% x Realizado = 96,9%
EI-506 ➡ Previsto = 87,2% x Realizado = 89,4%
EI-507 ➡ Previsto = 74,6% x Realizado= 74,1%
EI-508 ➡ Previsto = 63,3% x Realizado = 62,8%

TELECONFERÊNCIA / WEBCAST:

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

Sexta-feira, 15 de maio de 2015 – PORTUGUÊS Horário: **11h (horário de Brasília)**

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

Código de Acesso: **Login**

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

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

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

Relações com Investidores: **Gustavo Perez** | Tel.: 55 11 2196-1824 e **Fábio Ornellas** | Tel.: 55 21 2111-6762

Ambiente de Negócios

Melhorar e otimizar a movimentação e distribuição de bens e mercadorias no país é condição primordial para um mercado competitivo. Não basta ao país ser rico em recursos naturais e matérias primas, perseguir menores custos de produção, aumentar sua capacidade industrial e desenvolver os marcos regulatórios setoriais. Há de haver um esforço direcionado aos enormes desafios na prestação de serviços logísticos, e destravar o nó da ausência de adequada infraestrutura de transportes e os entraves de distribuição física de nossos produtos. Esse ponto é central na busca de maior competitividade do mercado brasileiro e mais que nunca 2015 é um ano crucial devido às adversidades no cenário macro.

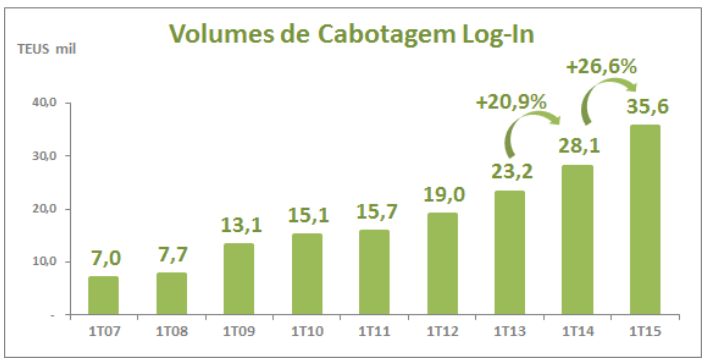
O Brasil é um país extremamente favorecido para a navegação de cabotagem por suas condições naturais e distribuição demográfica. Trata-se de um país com uma costa navegável de 7.500 km de extensão, com mais de 30 portos organizados e inúmeros terminais de uso privativo. Além disso, o país possui uma forte concentração costeira dos setores produtivos e consumidor, com cerca de 80% da população vivendo em até 200 km distante da costa.

O transporte de mercadorias por via marítima pela costa brasileira vem conquistando cada vez mais usuários. Nos últimos anos, o setor de cabotagem tem apresentado taxas de crescimento superiores a 2 dígitos, principalmente no carregamento de contêineres com produtos que até então vinham sendo transportados majoritariamente pelo sistema rodoviário. Voltado durante décadas ao transporte apenas de granéis líquidos e sólidos, o modal de cabotagem tornou-se uma alternativa eficiente e atrativa após a modernização dos portos brasileiros, notadamente Santos/SP, e da maior formalização e regulamentação do setor rodoviário, em especial a Lei do Caminhoneiro, que limitou a carga horária dos motoristas, pondo fim a jornadas exaustivas, arriscadas e não equânimes em relação ao modal da cabotagem.

Não se trata de uma disputa entre modais, mas, pelo contrário, é uma oportunidade concreta de complementariedade e colaboração multimodal. Para migração e colaboração entre os modais, é necessário coletar a mercadoria na origem e entregar no seu destino final com a participação de um modal flexível, como o rodoviário, para cobrir as pontas de *last mile*. Em outras palavras, nem o navio, nem o trem, nem o avião e nem o duto conseguem unir o produtor até o consumidor final diretamente. A integração racional dos diferentes modais de forma que cada prestador logístico desempenhe o serviço que lhe seja mais eficiente otimiza a cadeia de suprimentos nacional, propicia planejamento logístico bem como desenvolvimento de multimodalidade e competividade ao embarcador usuário.

Em 2015 a situação econômica e política do país está produzindo efeitos desafiadores para as empresas. A queda na atividade econômica, neste momento abrupta, tem afetado a percepção dos empresários, e estes estão cada vez mais em busca de otimização de custos e aumento da eficiência das cadeias produtivas. Números, estudos e intenções não faltam para comprovar que a intermodalidade é o melhor caminho para tornar mais eficiente a logística do Brasil.

Neste cenário de adversidades, a cabotagem está posicionada como a vertente mais óbvia e acessível de solução. Não por acaso a Log-In obteve crescimento dos volumes de Cabotagem em 26,6% no 1T15, contrapondo a queda de 5,9% da produção industrial brasileira no mesmo período. As condições de mercado são propícias aos provedores de soluções logísticas com estrutura de custos controlada, equipe preparada e motivada e com capacidade de prospecção e identificação de novas cargas e nichos. A Log-In acredita e colocará todos os esforços possíveis para avançar ainda mais na cadeia de logística dos clientes atuais de Cabotagem e buscará cada oportunidade de trazer novos clientes para esse modal. Em 2015 a Companhia busca superar a marca superior a 2.000 clientes ativos na Cabotagem, número muito superior aos cerca de 300 usuários de 2010.



Volumes – 1T15

Navegação Costeira

No 1T15, a Navegação Costeira obteve novo recorde de volume, atingindo movimentação de 75,5 mil TEUs (Cabotagem, Mercosul e *Feeder*), crescimento de 35,7% em relação a 1T14. O indicador de produção TEUxMilha apresentou alta de 40,3% no 1T15, saindo de 80,0 milhões no 1T14 para 112,3 milhões no 1T15.

A Cabotagem manteve trajetória de expressivo crescimento no 1T15, atingindo 35,6mil TEUs (+26,6% 1T15/1T14). É importante observar que o crescimento forte e contínuo da Log-In neste modal se dá em um cenário de baixo crescimento da produção industrial, do comércio e dos serviços. Esse fato evidencia a capacidade da companhia em atrair cada vez mais clientes, que migraram do modal rodoviário, em busca de eficiência logística e menores custos.

Os volumes no MERCOSUL seguiram com redução no período comparativo, porém o recuo foi menor do que os registrados em trimestres anteriores. Os volumes no 1T15 foram de 5,7 mil TEUs (-9,7% 1T15/1T14), em vista da continuidade da crise econômica da Argentina e das restrições na pauta de importações impostas pelo governo argentino.

Pode-se destacar a performance dos volumes de Feeder, que no 1T15 cresceram 61,1% comparado ao 1T14, atingindo 34,2 mil TEUs. Este crescimento demonstra a versatilidade no atendimento a diversos portos brasileiros servindo à diferentes armadores internacionais. Com o aumento do porte dos navios que começaram a atracar em determinados portos no Brasil (*hub ports*), torna-se cada vez mais latentes as possibilidade do aumento de volumes feeder na costa brasileira e a Log-In é o *player* com capacidade de atender quaisquer armadores de longo curso que necessitem distribuir as cargas de importação ou enviar cargas de exportações para os demais portos brasileiros. Adicionalmente, a ANTAQ (Agência Nacional de Transportes Aquaviários) recentemente emitiu resolução normativa estabelecendo novos procedimentos e critérios para o afretamento de embarcações. A resolução define restrições às operações popularmente chamadas de “venda de bandeira”.

	A	B	
TEUS mil	1T15	1T14	VAR % (A x B)
Cabotagem	*35,6*	*28,1*	26,6%
Mercosul	*5,7*	*6,3*	-9,7%
Feeder	*34,2*	*21,2*	61,1%
TOTAL	***75,5***	***55,6***	35,7%
TEUxMilha - milhões	***112,2***	***80,0***	40,3%

Os segmentos na Cabotagem com maior crescimento no 1T15 em relação ao 1T14 foram: Eletroeletrônicos (+20%), Alimentos e bebidas (+26%); Metalurgia, Mineração e Siderurgia (+48%), Químicos e Petroquímicos (+49%) e Embalagens (+156%).

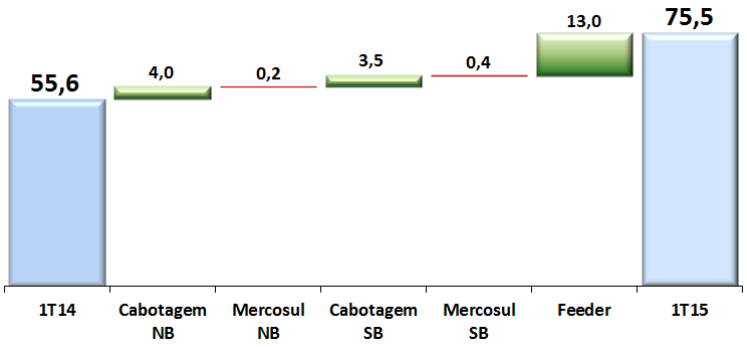
Abaixo segue o desempenho dos volumes de Cabotagem em cada serviço:

- SAS (Serviço Atlântico Sul) – os volumes de cabotagem se mantiveram estáveis nas duas rotas Northbound (NB) e Southbound (SB);

- SAM (Serviço Amazonas) - crescimento de 12,3% no serviço em relação ao 1T14, dos quais a rota SB apresentou crescimento de 39,1% entre 1T15/1T14;

- SCN Express (Serviço Costa Norte Express) - no 1T15, com o aumento da capacidade ofertada, o serviço obteve expressivo crescimento de 150,4% em relação ao 1T14.

Volumes da Navegação Contêiner (TEUs mil)

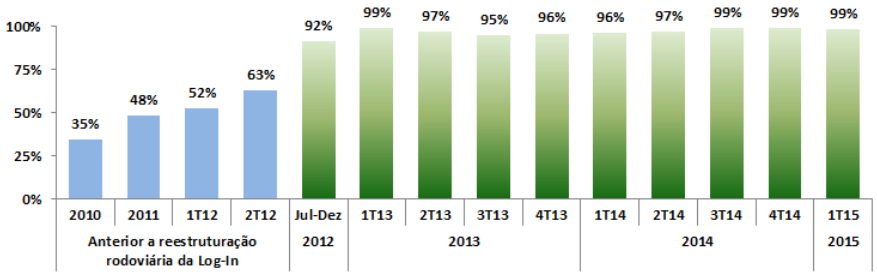


Do ponto de vista operacional, destaca-se a elevada taxa de disponibilidade operacional dos navios da Companhia em mais um trimestre consecutivo, percentual acima do *benchmarking* internacional:

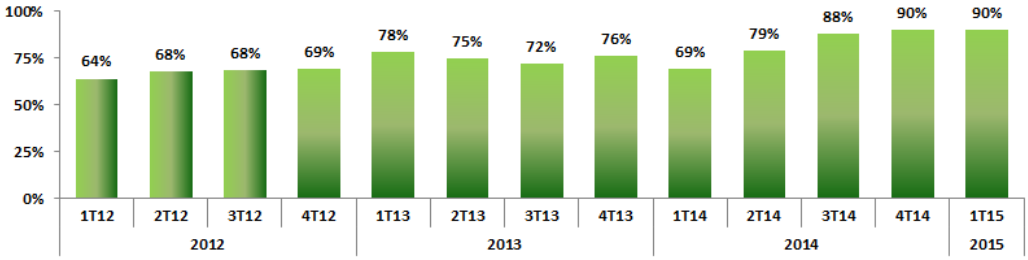
Navio	Capacidade Nominal	Serviço	Disponibilidade Operacional 1T15
Jatobá	2800 TEUS	SAM	100%
Pantanal	1700 TEUS	SAS	100%
Frisia Kiel	2500 TEUS		100%
Frisia Wismar	2500 TEUS		100%
Aldebaran	2800 TEUS		100%
Jacarandá	2800 TEUS	SCN	100%
Amazônia	1700 TEUS		100%
RR Europa	2400 TEUS	Feeder	100%
Tambaqui	80 mil t	Granel	100%

O índice de desempenho na aderência diária das coletas e entregas rodoviárias da Log-In se manteve elevado neste trimestre, atingindo 99% no período, para mais de 25 mil operações realizadas. Como parte de nosso programa de melhoria contínua, temos melhor controlado o indicador de pontualidade rodoviária, onde medimos os acertos nas coletas e entregas na data e hora programada versus a data e hora executada e, conforme gráfico abaixo, podemos verificar os avanços trimestre a trimestre, mantendo-se a 90% no 1T15. Este patamar de eficiência é um dos pilares de sustentação da estratégia da Companhia de elevar continuamente a qualidade e a competitividade do serviço de cabotagem, alavancando a eficiência operacional e destacando-se como a empresa de navegação costeira com os melhores serviços prestados e indicadores superiores de aderência rodoviária.

Aderência Rodoviária nas Coletas e Entregas



Pontualidade Rodoviária nas Coletas e Entregas



A movimentação de Granel feita pela Log-In, para a Alunorte, apresentou leve queda nos volumes transportados, alcançando 1.037,3 mil toneladas no 1T15, representando um recuo de 2,1% em relação ao 1T14, em linha com a programação operacional do cliente no período.

TVV – Terminal de Vila Velha

No 1T15, o Terminal de Vila Velha atingiu 54,0 mil TEUs na movimentação de contêineres, representando um decréscimo de 6,1% em relação ao 1T14 (aumento de 0,5% na movimentação de contêineres cheios e queda de 17,6% na movimentação de contêineres vazios). No 1T15 os contêineres de importações diminuíram 9,2% enquanto as exportações se elevaram em 11,5%, em parte em função da desvalorização do Real frente ao Dólar Norte Americano.

		A	B	
TVV *Terminal de Vila Velha*		**1T15**	**1T14**	**VAR % (A x B)**
Movimentação de Contêineres		***54,0***	***57,5***	-6,1%
Cheios	*TEUS mil*	*36,7*	*36,5*	0,5%
Vazios		*17,3*	*21,0*	-17,6%
Movimentação de Contêineres		***42,1***	***41,8***	0,7%
Cheios	*BOX mil*	29,1	*27,6*	5,4%
Vazios		13,0	*14,2*	-8,4%

As movimentações de cargas gerais ficaram 42,1% abaixo quando comparadas ao 1T14. Foram movimentadas 75,3 mil toneladas no 1T15, enquanto no mesmo período do ano anterior foram movimentadas 130,0 mil toneladas. A movimentação de Granito decresceu em 50,1%, saindo de 106,1 mil toneladas no 1T14 para 52,9 mil toneladas no trimestre. O volume de Cargas de Projetos (-42,4%) e de Veículos (-40,9%) também ficou abaixo em relação ao 1T14. Estas reduções são em parte reflexo da retração do mercado nacional aliadas à redução do ritmo de grandes obras de infraestrutura, que impactam diretamente nas importações de máquinas e equipamentos.

		A	B	
TVV *Terminal de Vila Velha*		**1T15**	**1T14**	**VAR % (A x B)**
Carga Geral		***75,3***	***130,0***	-42,1%
Cargas de Projetos		*7,0*	*12,1*	-42,4%
Granito	*mil toneladas*	*52,9*	*106,1*	-50,1%
Veículos		*7,0*	*11,8*	-40,9%
Produtos Siderúrgicos		***8,4***	***0,0***	N/A

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

EBITDA[1] Consolidado 1T15

O EBITDA consolidado da Log-In atingiu R$ 50,0 milhões no 1T15, o que significa um crescimento de 26% em comparação ao 1T14. A margem EBITDA consolidada do trimestre foi de 19,0% (+1,1 p.p. no 1T15/1T14).

Composição do EBITDA R$ milhões	1T15	1T14
. Lucro (prejuízo) líquido	-131,0	20,1
. IR/CSLL	9,1	5,7
. Resultado financeiro líquido	155,7	-2,1
. Depreciação e Amortização	16,0	15,8
EBITDA	**50,0**	**39,6**

	A	B	
Indicadores R$ milhões	**1T15**	**1T14**	**VAR % A x B**
Navegação Costeira	42.9	28.1	52.5%
TVV	13.3	21.6	-38.5%
Terminais Intermodais	2.9	1.4	105.8%
Outras Receitas/Despesas	0.4	(3.1)	-112.8%
G&A - Despesas Gerais e Administrativas	(9.4)	(8.4)	11.3%
EBITDA	**50.0**	**39.6**	26.5%
Margem %	19.0%	17.9%	1.1 p.p.

Navegação Costeira

O EBITDA da Navegação Costeira no 1T15 foi de R$ 42,9 milhões, representando um aumento de 52,5% em comparação ao 1T14, suportado pelo aumento dos volumes transportados na cabotagem, consequentemente proporcionando aumento da taxa de ocupação dos navios, e pela boa performance do serviço de granel decorrente das receitas atreladas às cotações do dólar americano e do desempenho operacional do navio Log-In Tambaqui.

- Ocorreu significativa melhora no resultado do SAS em relação ao 1T14. Os volumes de cabotagem se mantiveram estáveis e ocorreu forte crescimento de *Feeder* nesse serviço (+232,2% 1T15/1T14) permitindo estabilizar o patamar de receita líquida no serviço, apesar do recuo de 9,7% nos volumes no MERCOSUL. Os custos variáveis se mantiveram estáveis devido ao mix de volumes com maior presença de *feeder*. Em relação aos custos fixos, dois fatores foram preponderantes: ao longo de 2014 a mudança do *schedule* operacional no SAS com eliminação de escalas nos portos de Zarate e Montevideo, reduzindo gastos com atracações portuárias e bunker. Ainda no que tange ao custo com óleo combustível (*bunker*), este sofreu forte queda (-42,1% 1T15/1T14) pela queda dos preços do petróleo e pela otimização das operações dos navios com correspondente queda do consumo de combustível. Ainda na parte de custos fixos, vale destacar a queda dos *running costs* devido a 100% de disponibilidade operacional dos navios.

- O SAM apresentou recuo de rentabilidade em relação ao 1T14. No 1T15 ocorreu aumento de volumes de 12,3% na Cabotagem, sendo que na rota SB registrou aumento de quase 40% no período, mas a rota NB, de maior rentabilidade, registrou queda de 5,3% entre 1T15/1T14. A receita operacional líquida caiu 6,1% no período. Em relação aos custos variáveis, houve crescimento de 19,2% 1T15/1T14, impactados pelo mix de cargas com maior presença de operações com ponta rodoviária. Os custos fixos diminuíram em cerca de 11,4% na comparação 1T15/1T14, com destaque para a queda acentuada do custo com *bunker*, apesar da alta das cotações do dólar americano e da indisponibilidade de *bunker* no porto de Suape (PE), onde a alíquota de ICMS é inferior.

- O SCN Express apresentou leve melhoria apesar do forte crescimento em volumes e de receita líquida. A adição de um navio a partir de meados de maio de 2014 praticamente duplicou a base de custos fixos.

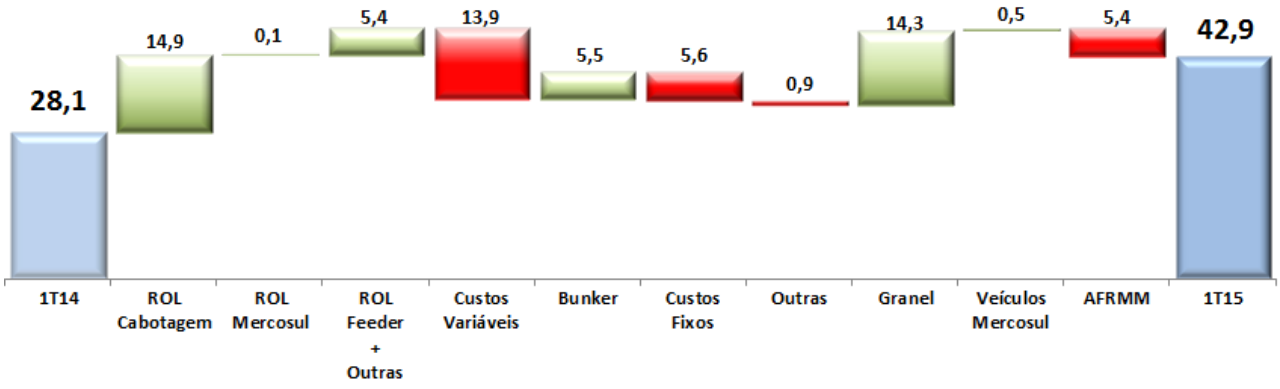
- Em relação ao serviço de *Shuttle Feeder Service,* no 1T15, operamos com o navio RREuropa de 2.400 TEUS afretado na modalidade *bareboat* visando proporcionar maior disponibilidade de capacidade deste serviço tendo em vista que no 1T14 operávamos com o navio próprio Log-In Amazônia de 1700 TEUS.

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

- No serviço de Granel, EBITDA de 1T15 foi substancialmente maior que o do 1T14 devido ao crescimento nos volumes transportados e às receitas indexadas à moeda norte americana (mais valorizada), além do excelente desempenho operacional do navio Log-In Tambaqui, baixo custo e ótimo consumo de bunker.

- O faturamento do transporte de veículos entre Brasil e Argentina, utilizando-se do afretamento de navios *Roll-on Roll-off*, atingiu R$ 28,8 milhões (R$ 24,1 milhões no 1T14), com margem líquida próxima a 1,7% (2,8% no 1T14). Esse é um projeto embrionário pelo qual, em data próxima, a Log-In pretende introduzir no Brasil a cabotagem de veículos.

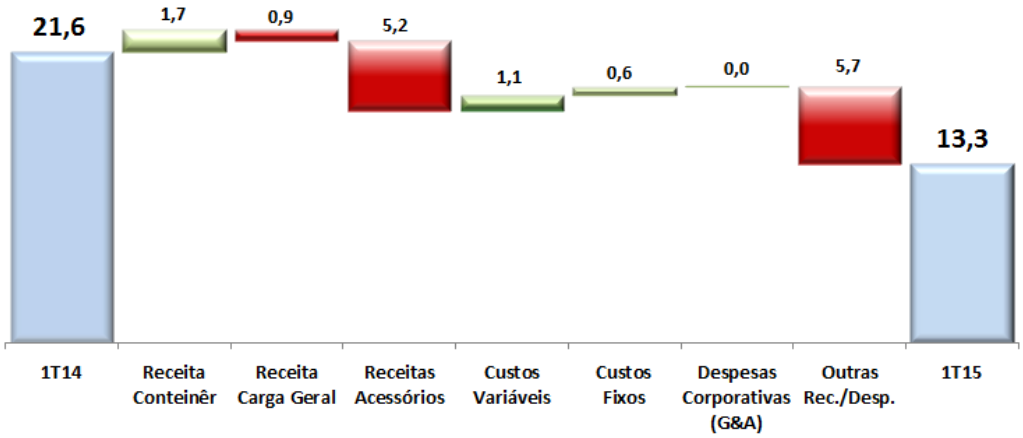
INDICADOR DE EBITDA NAVEGAÇÃO COSTEIRA (R$ milhões)



TVV – Terminal de Vila Velha

O EBITDA do TVV no 1T15 atingiu R$ 13,3 milhões contra R$ 21,6 milhões no 1T14 (-38,5% 1T15/1T14). O menor volume de carga geral movimentada impactou a geração de receitas de armazenagem e estocagem, ocasionando a queda do EBITDA em comparação ao 1T14. Adicionalmente, no 1T14 foram reconhecidos no resultado cerca de R$ 5,2 milhões relativos à recuperação de créditos de impostos e êxito em disputas judiciais (processos tributários e trabalhistas).

INDICADOR DE EBITDA TVV (R$ milhões)



Terminais Intermodais

Os Terminais Intermodais possuem como ativos o TERCAM (Terminal Multimodal de Camaçari), o TSFS (Terminal de São Francisco do Sul), o Terminal do Guarujá e o Terminal de Paulínia. No 1T15, o EBITDA dos Terminais Intermodais foi de R$ 2,9 milhões, comparado a R$ 1,4 milhão apresentado no 1T14, representado um crescimento de 105,8%. Os principais fatores que explicam a melhora do EBITDA no período são as operações do Terminal do Guarujá e o maior percentual de locação dos armazéns no TERCAM.

Outras Receitas e Despesas

Na linha de outras receitas e despesas, a Log-In registrou, no 1T15, receita de R$ 0,4 milhão, vis-à-vis despesa de R$ 3,1 milhões no 1T14.

G&A Corporativo (Despesas Gerais e Administrativas)

Os gastos com as despesas gerais e administrativas corporativas atingiram R$ 9,4 milhões no 1T15 contra R$ 8,4 milhões no 1T14 (+11,3% 1T15/1T14). O crescimento verificado se da por contratação de serviços de consultoria e reajustes de contratos em vigor.

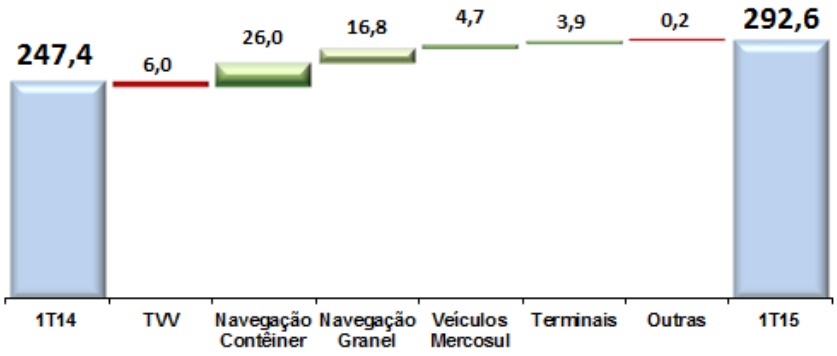
Resultado Consolidado Log-In

DEMONSTRAÇÃO DO RESULTADO Em milhões de reais	1T15	1T14	Var %
Receita Bruta	**292.6**	**247.4**	18%
Impostos	(29.3)	(27.3)	7%
Receita Líquida	**263.3**	**220.1**	20%
Custos	(216.2)	(195.0)	11%
Depreciação - Custos	(13.3)	(12.8)	4%
Lucro Bruto	**33.8**	**12.3**	174%
Receitas (Despesas) Operacionais	**0.2**	**11.4**	-98%
Administrativas e comerciais	(12.7)	(13.4)	-5%
Reversão de provisões para riscos trabalhistas, cíveis e fiscais	0.5	1.7	-69%
AFRMM	17.3	22.6	-24%
Outras	(2.1)	3.6	n/a
Depreciação - Despesas	(2.8)	(3.0)	-9%
Lucro Operacional Antes do Resultado Financeiro Líquido	**34.0**	**23.8**	43%
Resultado Financeiro	**(155.7)**	**2.1**	n/a
Receita Financeira	52.4	8.0	557%
Despesa Financeira	(38.6)	(28.9)	34%
Variação Cambial	(109.1)	14.1	n/a
Variação Cambial - CPC 20	(60.5)	9.0	n/a
Lucro (Prejuízo) antes do IR/CSLL	**(121.7)**	**25.9**	n/a
IR / CSLL	(9.1)	(5.7)	59%
Lucro (Prejuízo) Líquido	**(131.0)**	**20.1**	n/a

Receita Bruta

No 1T15, a receita bruta totalizou R$ 292,6 milhões, valor superior em 18% ao apresentado no 1T14, quando atingiu R$ 247,4 milhões. O crescimento da receita se deve em grande parte ao forte crescimento de volume da navegação costeira (volumes atingiram 75,5mil TEUs, + 35,7% 1T15/1T14). No serviço Granel, o crescimento do faturamento é decorrente das cotações dólar americano e dos volumes de *take or pay* transportados. Por fim, contribuiu para o aumento da receita o incremento obtido com as operações de transporte de veículos entre o Brasil e a Argentina, utilizando-se do afretamento de navios *Roll-on Roll-off* que, no trimestre, atingiu R$ 28,8 milhões (+20% 1T15/1T14). Esse nicho de mercado é ainda um projeto embrionário que a Companhia vem explorando nos últimos meses e, em um futuro próximo, pretende introduzir o serviço de cabotagem de veículos no Brasil, o que possibilitará a redução de custos e aumento da eficiência logística para a indústria automobilística brasileira.

RECEITA BRUTA (R$ milhões)



Custos

Os custos totalizaram R$ 229,5 milhões no 1T15, 10,5% superior ao 1T14.

Os custos com afretamento de navios apresentaram a principal variação absoluta em relação ao 1T14. Essa linha totalizou R$ 63,5 milhões, sendo R$ 28,8 milhões decorrente dos navios *Roll-on Roll-off* (R$ 23,4 milhões no 1T14), contratados para o transporte de veículos no MERCOSUL. Os serviços contratados totalizaram R$ 99,0 milhões no 1T15, um crescimento de 14,0%, devido principalmente aos maiores volumes da cabotagem com predominância de operações porta-a-porta. Os custos de óleos combustíveis e gases montaram um valor de R$ 21,6 milhões, inferior em 22,4% ao 1T14. A redução desse custo decorre principalmente da queda do preço do *bunker*.

Custos - R$ milhões	1T15	1T14	VAR %
Pessoal e encargos	17,4	16,2	7,2%
Benefícios	5,2	4,3	20,9%
Material	2,7	3,2	-16,3%
Óleo combustível e gases	21,6	27,9	-22,4%
Afretamento, locações e arrendamento	63,5	45,1	40,9%
Serviços contratados	99,0	86,9	14,0%
Depreciação e amortização	13,3	12,8	4,1%
Outros	6,8	11,5	-40,8%
	229,5	**207,8**	**10,5%**

Lucro Bruto

O lucro bruto no 1T15 atingiu R$ 33,8 milhões, representando um crescimento de 174% em comparação ao 1T14, quando totalizou R$12,3 milhões. O melhor desempenho é reflexo do crescimento significativo nos volumes de cabotagem, da melhor taxa de ocupação dos navios e consequente maior diluição dos custos da companhia, que cresceram proporcionalmente menos que as receitas no 1T15.

Receitas (Despesas) Operacionais

No 1T15, as receitas (despesas) operacionais totalizaram R$ 0,2 milhão de receitas, contra R$ 11,4 milhões de receitas registradas no 1T14. As principais variações ocorreram nas linhas de receita com AFRMM (R$ 5,0 milhões menor), outras despesas líquidas (R$ 4,3 milhões maior) e reversão (constituição) da provisão de créditos de liquidação duvidosa (R$ 2,9 milhões em receita).

Receitas (Despesas) Operacionais - R$ milhões	1T15	1T14	VAR %
Administrativas e Comerciais			
Pessoal, encargos sociais e benefícios	(8,9)	(8,3)	7,3%
Depreciação e amortização	(2,8)	(3,0)	-8,9%
Reversão (constituição) PDD	0,6	(2,3)	n/a
Locações, consultoria, serviços públicos e MKT	(2,3)	(2,0)	17,2%
Serviços contratados e outros	(1,3)	(0,6)	120,0%
Materiais de consumo	(0,1)	(0,0)	20,0%
Provisões para despesas administrativas	(0,8)	(0,2)	364,5%
	(15,5)	**(16,4)**	-5,7%
Reversão (constituição) de provisões para contingências	0,5	1,7	-68,9%
Receita com subvenção - AFRMM	17,3	22,6	-23,8%
Outras receitas (despesas), líquido	(0,5)	3,8	n/a
Perdas de recebíveis não cobráveis	(1,6)	(0,2)	691,7%
	0,2	**11,4**	**-98,4%**

Resultado Financeiro

O resultado financeiro líquido no 1T15 foi negativo em R$ 155,8 milhões, impactado basicamente por R$ 169,6 milhões de despesas com variações cambiais e monetárias (TJLP e CDI), R$ 38,6 milhões de despesas financeiras e de R$ 52,4 milhões de receitas financeiras. O montante das despesas de variações cambiais e monetárias decorre, basicamente, do impacto da variação cambial (cotação do dólar americano - fechamento de **31/12/2014 = R$ 2,66** e de **31/03/2015 = R$ 3,21**) sobre os financiamentos de longo prazo indexados a moeda norte americana dos navios em operação (R$ 62,8 milhões) e dos navios em construção (R$ 60,5 milhões) em face do CPC 20, R$ 45,6 milhões de operações de swap cambial incidentes sobre financiamentos de capital de giro e R$ 0,7 milhão de outras despesas de variação cambial, líquida. Cabe ressaltar que parcela substancial do impacto cambial é somente contábil e não caixa (**variação cambial incidente sobre os financiamento com efeito caixa no 1T15 = R$ 927 mil**), pois os financiamentos para construção dos navios obtidos junto ao BNDES/FMM têm prazo total contratado de amortização de 20 anos; adicionalmente, há contratos e operações ativas, de longo prazo, com receitas denominadas em dólar.

A Log-In obteve no 1T15 receitas equivalentes em dólar americano na ordem de R$ 62,0 milhões de um total de faturamento bruto de R$ 292,6 milhões. O valor de R$ 62,0 milhões tem como componentes as linhas de *feeder* (R$ 16,2 milhões), Mercosul (R$ 13,2 milhões), granel (R$ 56,5 milhões), veículos Mercosul (R$ 28,8 milhões) e receitas do TVV (R$ 12,4 milhões), que correspondem a 43% do faturamento bruto da Cia. No 1T15 a geração de receitas equivalentes em moeda estrangeira foram suficientes para suprir nossos custos e amortizações de empréstimos em dólar equivalentes.

	FATURAMENTO - R$ milhões		1T15	
Moeda de Origem R$	Navegação	Cabotagem	128,4	44%
	TVV	Movimentação de contêineres	24,3	8%
		Movimentação de carga geral	1,6	1%
	Terminais	Terminais Intermodais	11,1	4%
		Sub-total	**165,4**	**57%**
Moeda de Origem US$	Navegação	Mercosul	13,2	5%
		Feeder	16,2	6%
		Granel e outras	56,5	19%
		Veículos Mercosul	28,8	10%
	TVV	Receitas Acessórias	12,4	4%
		Sub-total	**127,2**	**43%**
		TOTAL Consolidado	**292,6**	**100%**

No 1T15 as despesas financeiras totalizaram R$ 38,6 milhões, sendo R$ 7,4 milhões sobre os financiamentos de embarcações junto ao FMM/BNDES, R$ 8,5 milhões das operações de capital de giro e investimentos correntes, R$ 13,0 milhões de operações de swap cambial incidentes sobre financiamentos de capital de giro e R$ 9,7 milhões de outras despesas financeiras dentre estas R$ 5,7 relativas à provisionamento para estimativas de perdas com operações hedge de bunker marcadas a mercado em 31/03/2015.

As receitas financeiras totalizaram R$52,4 milhões no 1T15 compostas por R$ 51,7 milhões de ganhos com operações de swap incidentes sobre financiamentos de capital de giro, R$ 0,2 milhão com aplicações financeiras e R$ 0,5 milhão de outras receitas financeiras.

R$ milhões	1T15	1T14
Receitas financeiras:		
Aplicações financeiras	0,2	0,9
Ganhos com operações de swap	51,7	6,4
Outras	0,6	0,7
	52,4	**8,0**
Variações monetárias e cambiais	3,6	-0,8
	56,0	**7,2**
Despesas financeiras:		
Encargos sobre empréstimos e financiamentos	-15,9	-11,8
Operações com derivativos de hedge bunker	-5,7	-0,9
Encargos com operações de swap	-13,0	-13,1
Outras	-4,0	-3,1
	-38,6	**-28,9**
Variações monetárias e cambiais	-173,2	23,8
	-211,8	**-5,1**
Resultado financeiro líquido	**-155,8**	**2,1**

Resultado Líquido

O resultado líquido consolidado no 1T15 foi negativo em R$ 131,0 milhões, em função do impacto negativo do resultado financeiro de R$ 155,8 milhões.

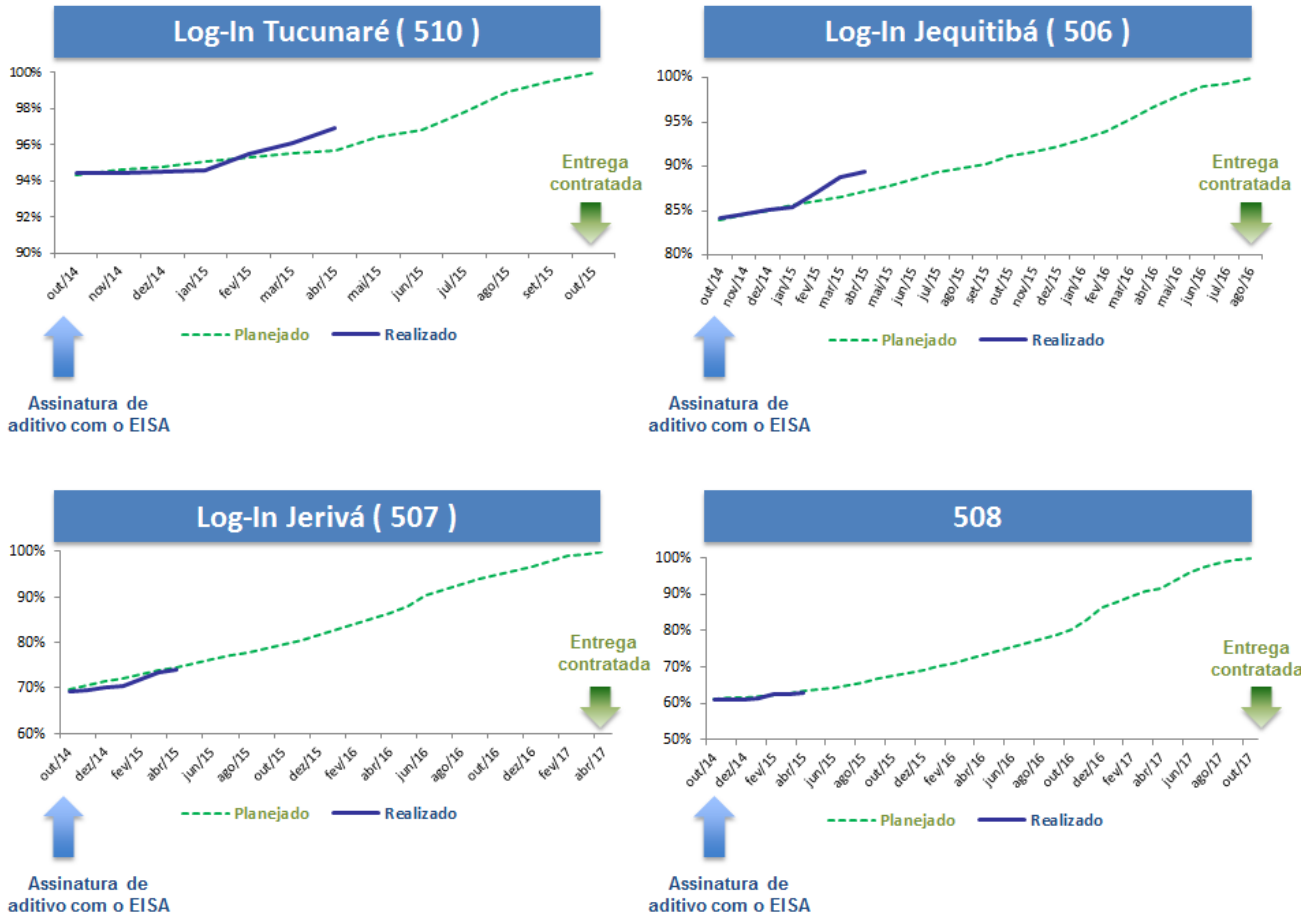
Plano de Investimentos

Do plano de investimentos de R$ 1,3 bilhão, iniciado em 2007, foram previstos para 2015 desembolsos de R$ 171,1 milhões. No 1T15, foram executados R$ 43,9 milhões nos projetos de investimentos de capital. A maior parte dos investimentos se concentrou na construção dos três navios conteineiros, cujos valores no trimestre atingiram R$ 32,4 milhões, e R$ 9,7 milhões na construção do navio bauxiteiro, que está em fase final de acabamento. O valor de desembolso no projeto dos navios conteineiros foi 29% superior ao planejado, devido ao forte avanço das obras do navio Log-In Jequitibá (506). Os valores desembolsados na construção do navio bauxiteiro foram 7% superiores ao planejado devido ao avanço físico das obras e pela contratação de empreiteiras especializadas para execução da fase de acabamento.

Investimentos - R$ Milhões	1T15 Real	1T15 Plan	VAR %
Projeto Bauxiteiro	9,7	9,1	7%
Projeto Conteineiros	32,4	25,1	29%
Scanner TVV	0,8	1,1	-31%
Outros Projetos - Capital	1,0	0,8	24%
Investimentos de Capital	**43,9**	**36,0**	22%
TI	3,1	4,6	-32%
Navios (continuidade operacional)	0,0	2,8	n/a
TVV (continuidade operacional)	0,0	2,0	n/a
Outros Projetos - Corrente	1,0	2,1	-51%
Investimentos Correntes	**4,1**	**11,5**	-64%
Total	**48,1**	**47,5**	**1%**

Com relação às obras no Estaleiro da Ilha S.A. (EISA), a Companhia destaca o avanço físico demonstrado abaixo. Observa-se que o realizado supera o planejado, com destaque para o mês de março, em que o estaleiro apresentou consecutivamente produtividade superior aos níveis contratados.

MAPA DE ACOMPANHAMENTO DAS OBRAS DE CONSTRUÇÃO NAVAL – base abril/15



Endividamento

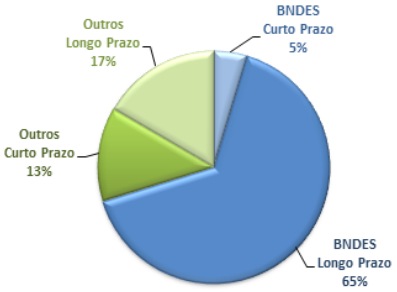
A Companhia mantém um balanço com amortização de dívida de prazo médio superior a 15 anos com baixo custo. Em 31 de março de 2015, a posição em caixa era de R$ 43,5 milhões e a dívida bruta da Log-In somava R$ 1.625,0 milhões, distribuídos conforme tabela abaixo. Os valores de capital de giro destinados ao financiamento das operações comerciais e ao período intermediário do desembolso para as obras de construção naval e a liberação dos recursos do FMM através do BNDES montam R$ 406,3 milhões.

No 1T15 o BNDES/FMM realizou liberações de financiamentos no montante de R$ 32,0 milhões para os navios em construção.

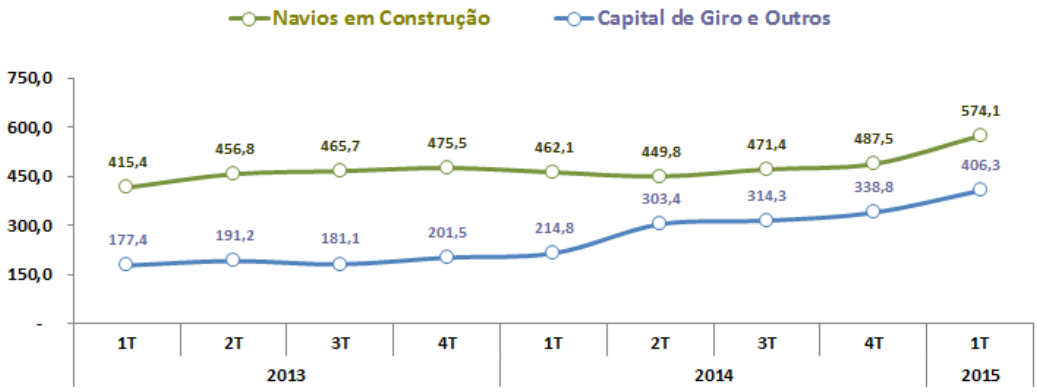
	2013				2014				2015
R$ milhões	**1T**	**2T**	**3T**	**4T**	**1T**	**2T**	**3T**	**4T**	**1T**
Navios em Construção	415,4	456,8	465,7	475,5	462,1	449,8	471,4	487,5	574,1
Navios em Operação	458,7	477,5	472,7	479,8	463,5	449,6	471,9	488,5	543,4
TVV	16,6	15,8	15,4	15,1	14,1	13,3	12,9	12,6	11,7
TERCAM	9,8	9,4	9,0	8,6	8,2	7,9	7,5	7,1	6,7
PAULÍNIA	9,1	8,7	8,2	7,8	7,2	6,6	6,3	5,8	5,6
Investimentos Correntes	56,6	52,8	75,2	105,0	114,1	108,1	95,9	82,7	77,3
Capital de Giro e Outros	177,4	191,2	181,1	201,5	214,8	303,4	314,3	338,8	406,3
TOTAL	**1.143,6**	**1.212,3**	**1.227,4**	**1.293,3**	**1.284,0**	**1.338,8**	**1.380,2**	**1.423,0**	**1.625,0**

COMPOSIÇÃO DO ENDIVIDAMENTO – (R$ milhões e %)

R$ milhões	Curto Prazo	Longo Prazo	TOTAL
BNDES	75,1	1.066,3	**1.141,4**
Outros bancos	213,3	270,3	**483,6**
TOTAL	**288,4**	**1.336,6**	**1.625,0**



SALDO DE ENDIVIDAMENTO – Navios em construção e capital de giro (R$ milhões)



MOVIMENTAÇÃO CONSOLIDADA DO ENDIVIDAMENTO 1T15 (R$ milhões)

R$ milhões	Saldo em 31.12.2014	ADIÇÕES	ENCARGOS		AMORTIZAÇÃO		Saldo em 31.03.2015
			Capitalizado	Resultado	Principal	Encargos	
I) Construção de embarcações (FMM/BNDES)	**975,9**	32,0	7,3	129,8	-15,0	-12,5	**1.117,5**
Navios em construção	487,5						574,1
Navios em Operação	488,5						543,4
II) Terminais (BNDES)	**25,5**	0,0	0,0	0,9	-1,9	-0,6	**23,9**
III) Investimentos Correntes, Capital de Giro e Outros	**421,6**	120,5	0,0	15,5	-68,5	-5,4	**483,6**
Investimentos Correntes	82,7						77,3
Capital de Giro e Outros	338,8						406,3
	1.423,0	152,5	7,3	146,2	-85,4	-18,5	**1.625,0**

Imobilizações em curso

As imobilizações em curso totalizaram R$ 764,7 milhões em 31 de março de 2015, tendo como principal item os gastos com embarcações referentes a quatro navios em construção pelo Estaleiro Ilha S.A (três porta-contêineres e um graneleiro), no valor de R$ 684,6 milhões.

Resumo de Volumes

			A	B	
Volumes por negócio			**1T15**	**1T14**	**VAR % (A x B)**
Navegação Costeira	***Navegação Contêiner (TEUS)***	*Cabotagem*	*35.557*	*28.081*	26,6%
		Mercosul	*5.705*	*6.317*	-9,7%
		Feeder	*34.201*	*21.226*	61,1%
			75.463	***55.624***	35,7%
	Produção Navegação Contêiner	*milhões de TEUxMilha*	*112,2*	*80,0*	40,3%
	Movimentação de Granel	*mil toneladas*	*1.037,3*	*1.059,7*	-2,1%
TVV *Terminal de Vila Velha*	***Movimentação de Contêineres***		***54.004***	***57.511***	-6,1%
	Cheios	*TEUS*	*36.719*	*36.526*	0,5%
	Vazios		*17.285*	*20.985*	-17,6%
	Movimentação de Contêineres		***42.114***	***41.808***	0,7%
	Cheios	*BOX*	*29.139*	*27.643*	5,4%
	Vazios		*12.975*	*14.165*	-8,4%
	Carga Geral		***75,3***	***130,0***	-42,1%
	Cargas de Projetos		7,0	*12,1*	-42,4%
	Granito	*mil toneladas*	52,9	*106,1*	-50,1%
	Veículos		7,0	*11,8*	-40,9%
	Produtos Siderúrgicos		8,4	*0,0*	N/A

Indicador de EBITDA Navegação

1T15 x 1T14

Dados Financeiros – Navegação Costeira (em R$ milhões, exceto %)	1T15	1T14	Var. %
Receita Operacional Bruta	243,2	195,6	24,3%
Cabotagem	128,4	110,8	15,9%
Mercosul	13,2	13,2	-0,2%
Feeder	16,2	7,9	104,3%
Granel e outras	56,5	39,6	42,8%
Veículos Mercosul	28,8	24,1	19,6%
Receita Operacional Líquida	217,3	173,8	25,0%
Custos dos Serviços Prestados	-196,9	-174,2	13,0%
Ajuste de Eliminação de custos Intercia	-0,6	-0,6	0,0%
Movimentação de contêineres	-34,8	-31,1	12,1%
Combustíveis	-19,8	-26,1	-24,2%
Transporte rodoviário de curta distância	-35,4	-27,5	28,7%
Pessoal marítimo	-11,5	-10,2	12,8%
Despesas com contêineres	-12,4	-9,9	25,9%
Fretamento de navios	-46,8	-35,3	32,5%
Custos portuários	-13,6	-12,8	6,1%
Manutenção e outros custos	-22,5	-21,2	5,8%
Manutenção, Suprimentos e Seguros	-7,3	-7,9	-6,9%
Depreciação	-10,0	-9,9	1,1%
Outros	-5,1	-3,4	48,8%
Outras Receitas (Despesas) Operacionais	-4,3	-3,5	22,2%
Depreciação e Amortização	10,0	9,9	1,1%
AFRMM	17,3	22,6	-23,8%
EBITDA	**42,9**	**28,1**	**52,5%**
Margem EBITDA	*19,7%*	*16,2%*	3,6 p.p.

Consoante com a instrução CVM n° 527 de 4 de outubro de 2012, foram necessárias reclassificações de valores entre as linhas dos indicadores de EBITDA nos períodos examinados, portanto, fez-se necessário a inclusão de linhas de ajustes com os valores acima destacados.

Indicador de EBITDA TVV

1T15 x 1T14

Dados Financeiros - TVV (R$ milhões, exceto %)	1T15	1T14	Var. %
Receita Operacional Bruta	38,9	44,9	-13,4%
Ajuste de Eliminação Receita Bruta Intercia	-0,6	-0,6	0,0%
Movimentação de contêineres	24,9	24,0	3,5%
Movimentação de carga geral	1,6	2,5	-35,9%
Armazenagem e outros serviços	12,4	18,4	-32,3%
Receita Operacional Líquida	36,0	40,4	-10,7%
Ajuste de Eliminação Receita Líquida Intercia	-0,6	-0,6	0,0%
Custos dos Serviços Prestados	-24,8	-26,1	-5,1%
Carga e descarga	-7,9	-9,5	-16,6%
Pessoal	-8,2	-7,6	8,7%
Serviços contratados	-2,1	-2,0	4,9%
Arrendamento	-1,1	-1,0	9,7%
Outros custos	-5,5	-6,1	-9,9%
Outras Receitas (Despesas) Operacionais	0,0	5,7	N/A
Depreciação e Amortização	2,6	2,2	18,3%
EBITDA	**13,3**	**21,6**	**-38,5%**
Margem EBITDA	*36,8%*	*53,4%*	-16,6 p.p.

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

Indicador de EBITDA Terminais Intermodais

1T15 x 1T14

Dados Financeiros - Terminais Intermodais (em R$ milhões, exceto %)	1T15	1T14	Var. %
Receita Operacional Bruta	11,1	7,2	53,5%
Receita Operacional Líquida	9,7	6,3	54,9%
Custos dos Serviços Prestados	-7,5	-5,5	35,9%
Outras Receitas (Despesas) Operacionais	-0,05	-0,07	-20,0%
Depreciação e Amortização	0,7	0,7	0,0%
EBITDA	**2,9**	**1,4**	**105,8%**
Margem EBITDA	*29,5%*	*22,2%*	7,3 p.p.

Consoante com a instrução CVM n° 527 de 4 de outubro de 2012, foram necessárias reclassificações de valores entre as linhas dos indicadores de EBITDA nos períodos examinados, portanto, fez-se necessário a inclusão de linhas de ajustes com os valores acima destacados.

Outras Receitas/ Despesas e G&A

1T15 x 1T14

Outras Receitas/Despesas e G&A (em milhões de reais)	1T15	1T14	Var %
Outras Receitas/Despesas	0,4	(3,1)	N/A
G&A	(9,4)	(8,4)	11,3%

Balanço Patrimonial Consolidado (R$ milhões)

Período findo em 31.03.2015

ATIVO	31/03/14	31/12/14	31/03/15	DEZ 14 x MAR 15
CIRCULANTE				
Caixa e equivalentes de caixa	59,7	15,4	43,5	182%
Contas a receber de clientes terceiros	174,3	187,4	183,9	-2%
Provisão para créditos de liquidação duvidosa	(16,7)	(18,6)	(18,1)	-3%
Contas a receber partes relacionadas	-	-	-	0%
Estoques	11,9	14,7	13,8	-6%
Seguros a receber	5,1	1,7	1,9	12%
Tributos a recuperar ou compensar	28,5	39,1	39,4	1%
AFRMM	111,4	168,1	169,4	1%
Outros	13,4	13,6	18,4	35%
	387,6	**421,4**	**452,2**	7%
NÃO CIRCULANTE				
Imposto de renda e contribuição social diferidos	186,2	160,6	154,5	-4%
Tributos a recuperar ou compensar	12,3	5,9	4,4	-25%
Depósitos judiciais	30,7	35,1	35,1	0%
Fundo da Marinha Mercante-AFRMM	17,1	0,0	0,0	0%
Ganhos não realizados com instrumentos financeiros	0,0	19,5	55,7	-100%
Outros (contas a receber/despesas antecipadas)	16,7	12,4	12,2	-2%
	263,0	**233,5**	**261,9**	12%
Investimentos	-	-	-	
Imobilizado, líquido	1.358,8	1.442,4	1.484,3	3%
Intangível, líquido	62,8	35,9	33,3	-7%
	1.421,6	**1.478,3**	**1.517,6**	3%
TOTAL DO ATIVO	**2.072,2**	**2.133,2**	**2.231,7**	5%

PASSIVO	31/03/14	31/12/14	31/03/15	DEZ 14 x MAR 15
CIRCULANTE				
Financiamentos BNDES	60,8	65,8	75,1	14%
Financiamentos - Outros	74,3	169,7	213,3	26%
Fornecedores terceiros	47,2	94,9	82,5	-13%
Fornecedores partes relacionadas	0,0	0,0	0,0	0%
Impostos e contribuições a recolher	13,1	8,5	9,7	14%
Provisões operacionais	58,7	31,5	39,0	24%
Salários e encargos sociais	10,4	8,8	9,9	13%
Outros	18,6	35,3	29,9	-15%
	283,1	**414,5**	**459,4**	11%
NÃO CIRCULANTE				
Financiamentos BNDES	894,3	935,6	1.066,3	14%
Financiamentos - Outros	254,6	251,9	270,3	7%
Obrigações com instrumentos financeiros	0,0	19,5	55,7	-100%
AFRMM a aplicar	17,1	0,0	0,0	0%
Provisões para contingências	30,0	27,7	27,1	-2%
Provisões operacionais e outros	17,1	12,1	11,6	-4%
	1.213,1	**1.246,8**	**1.431,0**	15%
Patrimônio líquido				
Capital social	527,0	600,0	600,0	0%
Reservas	79,7	6,9	(76,9)	-1214%
Ações em tesouraria	(50,9)	(50,9)	(50,9)	0%
Lucros acumulados	20,1	(84,2)	(131,0)	56%
	575,9	**471,8**	**341,2**	-28%
Não controladores	**0,1**	**0,1**	**0,1**	0%
TOTAL DO PASSIVO	**2.072,2**	**2.133,2**	**2.231,7**	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.