






RESULTADOS 3T15

Navegação Costeira – resiliência e geração de valor

TELECONFERÊNCIA / WEBCAST:
Apresentação: **Vital Lopes – CEO e Gustavo Freitas – CFO**
Sexta-feira, 13 de novembro de 2015 – PORTUGUÊS Horário: **11h (horário de Brasília)** Conexão Brasil: **+55 (11) 3194-1330** - EUA: **+1 212 561-5006**
Código de Acesso: **Login**

O áudio da teleconferência será transmitido também pela Internet, acompanhado de apresentação de *slides*. Acesso pelo site: **www.loginlogistica.com.br/ri**

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

O replay da teleconferência estará disponível até 19/11/2015. Números de Acesso: (11) 3194-1342. Código: 3210419#

DESTAQUES DO 3T15

EBITDA Navegação (ex-AFRMM)

Crescimento (+73%)
3T15 ➡ R$ 22,4 M
3T14 ➡ R$ 13,0 M

Volumes Feeder

Crescimento (+38%)
3T15 ➡ R$ 41,7 M
3T14 ➡ R$ 30,3 M

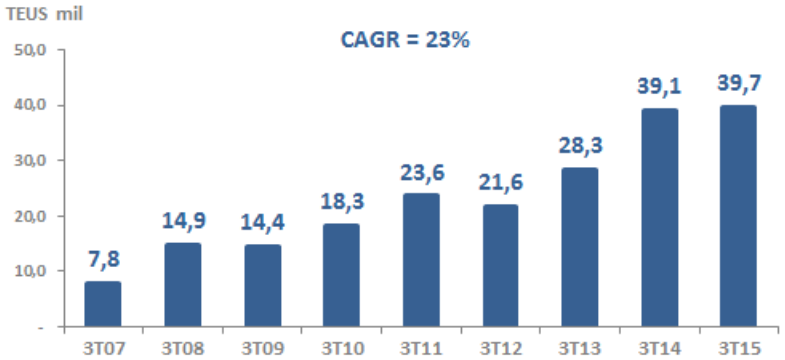
Ativos de Classe Mundial

Disponibilidade Operacional 3T15
Log-In Jacarandá ➡ 98%
Log-In Jatobá ➡ 100%
Log-In Tambaqui ➡ 100%

Construção Naval

Evolução das Obras – out/14 a set/15
510 ➡ Previsto =99,5% x Realizado = 99,2%
506 ➡ Previsto = 90,3% x Realizado = 91,9%
507 ➡ Previsto = 78,8% x Realizado= 78,5%
508 ➡ Previsto = 66,7% x Realizado = 63,9%

Volumes de Cabotagem Log-In

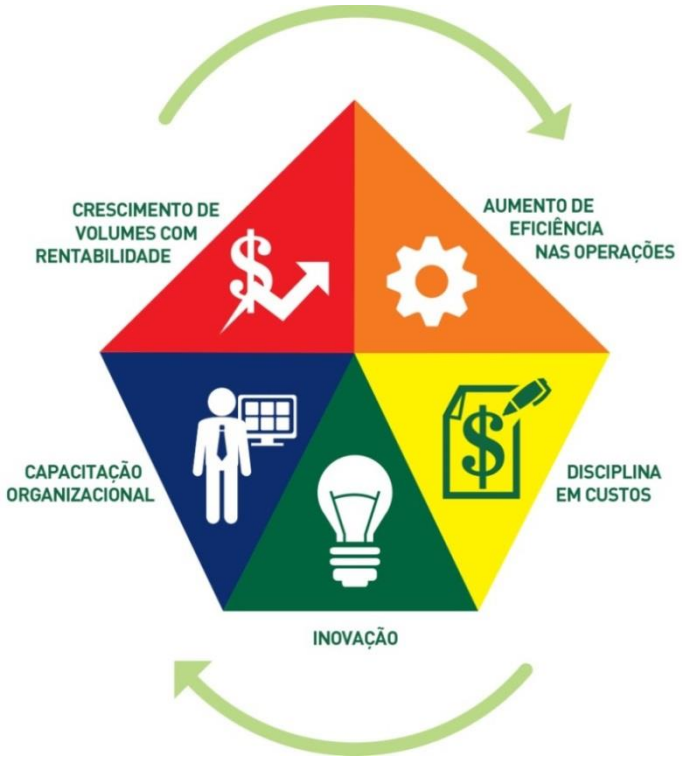


LOGN3 NOVO MERCADO BM&FBOVESPA

Ambiente de Negócios

Em meio ao cenário recessivo da economia brasileira com expressiva queda da produção industrial no 3T15, a Log-In buscou otimizar ainda mais suas operações com o desenvolvimento de novos nichos de mercado na prestação de serviços de logística. Neste cenário adverso, o ambiente para o desenvolvimento de soluções logísticas nunca foi tão promissor. As indústrias brasileiras aumentaram a busca por reduções de custos logísticos e ampliaram o raio geográfico do alcance da venda de seus produtos; a cabotagem porta-a-porta tem plena aderência para o atendimento desses objetivos. O modal rodoviário de maior utilização no Brasil vem apresentando aumentos de custos contínuos, com o aumento dos preços do diesel e formalização das atividades do setor, principalmente as trabalhistas.

A Log-In mantém uma estrutura organizacional leve e ágil, processos de S&OP (*Sales and Operations Planning*) maduros e ágeis com decisões fluídas e simples, *key performance drivers* estruturados e permeados na organização, e constantes investimentos em tecnologia da informação e automatização para o atendimento à soluções desenvolvidas a cada uma das necessidade de nossos clientes. Estes componentes integrados criam ambiente de incentivo à inovação, obsessão por otimização de custos e aumento de eficiência das operações. Como efeito prático deste posicionamento somente no 3T15 foram mais de 150 clientes adicionados ao portfólio da Companhia na Cabotagem, no pipeline da equipe de vendas e desenvolvimentos de soluções logísticas existem mais de 120 projetos/operações que em curtíssimo espaço de tempo irão proporcionar novos volumes na navegação e no TVV.



Mantemos nosso entusiasmo com o modal da cabotagem e visualizamos potencial de crescimento de volumes. A queda do preço internacional do petróleo, referencial para o preço do bunker (combustível utilizado nos navios de Cabotagem no Brasil), impulsiona a cabotagem como uma forma de logística competitiva e atrativa. O modal já oferece custos eficientes, segurança, menores avarias e emissões de poluentes. O movimento sem volta de reavaliação de processos logísticos pelas empresas brasileiras adquirentes dos serviços logísticos, buscando eficiência em custos, segurança e redução de emissão de gases, beneficia diretamente a Cabotagem e abre oportunidades ainda maiores para aceleração da conversão do rodoviário de longa distância. A cultura de utilização da intermodalidade está cada vez mais internalizada e a Log-In se mantém ativa neste processo interagindo com os agentes da cadeia produtiva.

Visualizamos nos momentos de adversidades oportunidade de novos negócios por todos os lados, estando os profissionais da Log-In engajados em analisar as múltiplas situações com olhos de empreendedor.

Acreditamos que o 4T15 e o ano de 2016 estão repletos de oportunidades e com inovação, planejamento, criatividade e ousadia, buscaremos transformar o cenário adverso e aumentar ainda mais o portfólio de soluções logísticas para nossos clientes.

Volumes

Navegação Costeira

Contêineres

O volume na **Navegação Contêineres** registrou novo recorde de volume trimestral, mesmo diante da evidente retração da economia, com a movimentação de 87,8 mil TEUS (Cabotagem, Mercosul e *Feeder*), crescimento de 14,8% em relação a 3T14. O indicador de produção TEUxMilha saiu de 114,3 milhões no 3T14 para 125,7 milhões no 3T15, elevação de 10,0%.

TEUS mil	3T15	3T14	3T15 vs. 3T14	9M15	9M14	9M15 vs. 9M14
Cabotagem	*39,7*	*39,1*	1,6%	*111,8*	*99,1*	12,8%
Mercosul	*6,4*	*7,1*	-9,3%	*18,7*	*19,4*	-3,5%
Feeder	*41,7*	*30,3*	37,5%	*111,2*	*75,8*	46,8%
TOTAL	***87,8***	***76,5***	**14,8%**	***241,7***	***194,2***	**24,5%**
TEUxMilha milhões	***125,7***	***114,3***	**10,0%**	***351,7***	***291,8***	**20,6%**

Os volumes da **Cabotagem** mantiveram a trajetória de crescimento no 3T15, quando foram transportados 39,7 mil TEUS, um acréscimo de 1,6% em relação ao mesmo período do ano anterior. É importante observar que a Log-In permanece crescendo no modal, apesar do cenário de intensa retração da produção industrial, do comércio e dos serviços, além dos efeitos climáticos adversos sobre nossas operações decorrentes das contínuas chuvas na região Sul ao final do 3T15. Nossos clientes, principalmente dos setores de eletroeletrônicos e construção civil, apresentaram forte redução de volumes, devido à adequação da produção a menor demanda de seus produtos. Para mitigar estes efeitos sobre nossos volumes transportados seguimos convertendo uma grande quantidade de novos clientes interessados em um conceito de soluções logísticas, suportado pela navegação, qualidade dos serviços, segurança, integridade das cargas, menor emissão de poluentes e menores custos, que optam por migrar do modal rodoviário em busca desta eficiência.

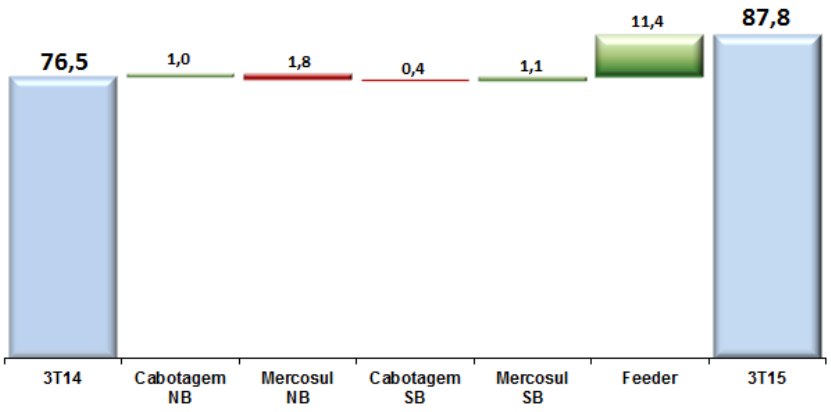
Abaixo segue o desempenho dos volumes de Cabotagem em cada serviço:

- SAS (Serviço Atlântico Sul) - redução de 3,8% no 3T15/3T14, com aumento de 2,9% nos volumes da rota Northbound (NB), que é sensivelmente mais representativa nesse serviço, e um decréscimo de 25,1% na rota Southbound (SB);
- SAM (Serviço Amazonas) - no 3T15, houve importante crescimento de 6,8% no serviço comparado ao 3T14. O aumento dos volumes foi de 9,3% na rota NB e de 4,0% na rota SB;
- SCN Express (Serviço Costa Norte Express) - os volumes se mantiveram em crescimento (3,8%) nesse serviço. Houve aumento de 1,5% nos volumes na rota NB e de 6,2% na rota SB.

Os volumes no **Mercosul** totalizaram 6,4 mil TEUS no 3T15, 9,3% inferior ao mesmo período do ano anterior. O menor volume reflete o recrudescimento da crise econômica na Argentina e as restrições da pauta de importações daquele país.

Feeder - A ANTAQ (Agência Nacional de Transportes Aquaviários) emitiu ao final do 1T15 resolução normativa estabelecendo novos procedimentos para o afretamento de embarcações na cabotagem, incluindo as cargas de importação e exportação entre portos brasileiros (feeder). Esta resolução corrige distorções identificadas no mercado, definindo condições mais criteriosas para afretamento de embarcações estrangeiras, estimulando as empresas que investem no setor e tem compromisso com seu desenvolvimento no longo prazo, restringindo as empresas que não possuem ativos próprios (embarcações) no Brasil e operavam exclusivamente através de documentos ("venda de bandeira"). Essa importante evolução normativa aliada ao aumento do porte dos navios de longo curso com cargas de importação e exportação que passaram a escalar determinados portos no Brasil (hub ports), compõe um significativo vetor para o aumento de volumes *feeder* na costa brasileira, o que beneficia a Log-In, player sem restrições em atender a quaisquer armadores internacionais de longo curso que tenham a necessidade de distribuir as cargas de importação ou capturar cargas de exportações para os diversos portos brasileiros. Nesta modalidade de transporte a Log-In atingiu o volume de 41,7 mil TEUS no 3T15, representando crescimento de 37,5% no 3T15/3T14. O aumento contínuo e expressivo é viabilizado pela versatilidade dos serviços que atendem aos diversos portos brasileiros com frequência e qualidade. Vale destacar, que foi iniciado a partir de outubro um novo contrato de prestação de serviços de *feeder de volumes garantidos*, com um importante armador de atuação global, que representará substancial crescimento na ocupação do Serviço Atlântico Sul (SAS), entre os portos do Mercosul e os das regiões Sul e Sudeste do Brasil.

Volumes da Navegação Contêineres (TEUS mil)



Granel

O volume de bauxita movimentada para a Alunorte no 3T15 totalizou 1.122,3 mil toneladas, volume 3,3% inferior ao verificado no 3T14, mediante programação operacional do cliente para o período.

Navios – Capacidade e disponibilidade

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

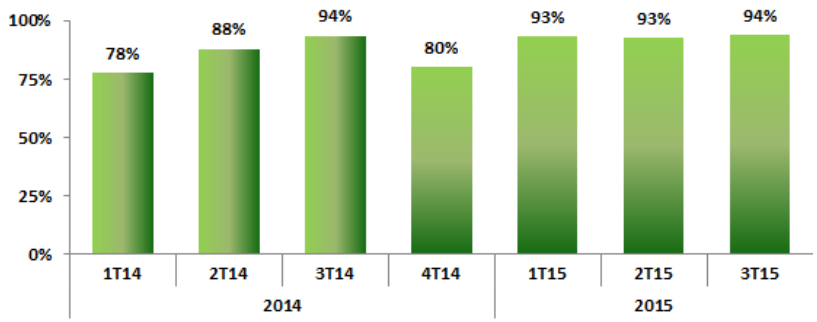
Navio	Capacidade Nominal	Serviço	Disponibilidade Operacional 3T15
Jatobá	2800 TEUS	SAM	100%
Jacarandá	2800 TEUS	SAS	98%
Frisia Kiel	2500 TEUS		100%
Frisia Wismar	2500 TEUS		100%
Aldebaran	2800 TEUS		100%
Pantanal	1700 TEUS	SCN	99%
Amazônia	1700 TEUS		100%
RR Europa	2400 TEUS	Feeder	100%
Tambaqui	80 mil t	Granel	100%

Aderência das Escalas Portuárias

O índice de aderência das escalas portuárias atingiu 94% no 3T15. No gráfico abaixo, podemos verificar a evolução trimestre a trimestre do indicador.

Aderência das Escalas Portuárias

(% de atracações realizadas na janela programada)

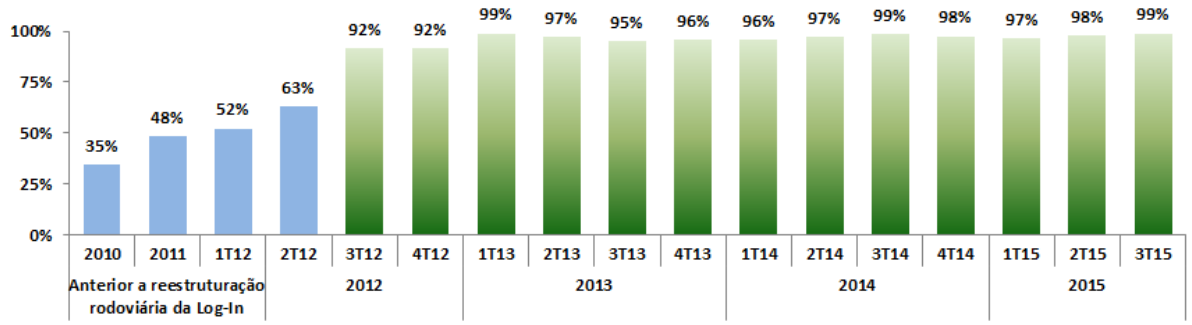


Aderência das Coletas e Entregas

O índice de desempenho na aderência diária das coletas e entregas rodoviárias da Log-In atingiu 99% no 3T15, para mais de 25 mil operações realizadas. Atingimos 94% de aderência no índice de pontualidade, que é utilizado para medirmos os acertos nas coletas e entregas na data e hora programada versus a data e hora executada e, conforme gráfico abaixo, podemos verificar os avanços trimestre a trimestre. Este patamar de eficiência é um dos pilares de sustentação da estratégia da Companhia, que visa evoluir continuamente a qualidade e a competitividade do serviço de cabotagem, elevando a eficiência operacional e destacando-se como a empresa de navegação costeira com os melhores serviços prestados e indicadores superiores de aderência rodoviária.

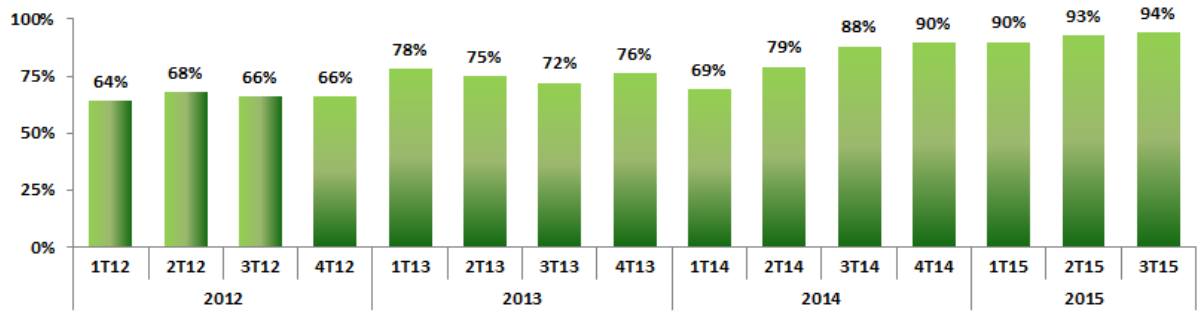
Aderência Rodoviária nas Coletas e Entregas

(% de coletas e entregas realizadas no dia programado)



Pontualidade Rodoviária nas Coletas e Entregas

(% de coletas e entregas realizadas na hora programada)



TVV – Terminal de Vila Velha

Contêineres

No **TVV (Terminal de Vila Velha)**, o volume total de **Contêineres** movimentados no 3T15 foi de 58,4 mil TEUS, 7,3% inferior ao registrado no mesmo período do ano anterior. Os contêineres cheios atingiram 38,4 mil TEUS, um decréscimo de 2,4% no 3T15/3T14. Na importação, a movimentação de contêineres cheios foi menor em 6,7%, enquanto nas exportações houve acréscimo de 1,2%, em decorrência dos esforços próprios disponibilizando um maior número de escalas dos serviços de navegação costeira e também da desvalorização do Real em relação ao Dólar Americano.

TVV *Terminal de Vila Velha*		3T15	3T14	3T15 vs. 3T14	9M15	9M14	9M15 vs. 9M14
Movimentação de Contêineres		***58,4***	***63,0***	-7,3%	***171,6***	***177,7***	-3,5%
Cheios	*TEUS mil*	*38,4*	*39,3*	-2,4%	*114,3*	*112,1*	1,9%
Vazios		*20,0*	*23,7*	-15,5%	*57,3*	*65,6*	-12,7%
Movimentação de Contêineres		***47,1***	***50,1***	-6,0%	***137,9***	***136,3***	1,2%
Cheios	*BOX mil*	30,7	31,2	-1,7%	91,8	86,9	5,7%
Vazios		16,4	18,9	-13,0%	46,1	49,4	-6,7%

Cargas Gerais

A movimentação de **Cargas Gerais** totalizou 75,6 mil toneladas, volume 35,4% menor, comparado ao mesmo período do ano anterior. Houve redução no volume de Cargas de Projetos (-85,9%), substancialmente devido à retração do mercado nacional com a redução do ritmo de obras de infraestrutura que impactam as importações de máquinas e equipamentos. Adicionalmente, as empresas brasileiras passaram a postergar os recebimentos de equipamentos e máquinas buscando ter melhor visibilidade das condições de câmbio e da economia brasileira. Na movimentação de Veículos, a queda foi de 70,1%, refletindo a forte retração da indústria automobilística. O volume de Granito apresentou queda de 23,6% e os Produtos Siderúrgicos, menos representativos, apresentaram volume 69,1% inferior.

TVV *Terminal de Vila Velha*		3T15	3T14	3T15 vs. 3T14	9M15	9M14	9M15 vs. 9M14
Cargas Gerais		***75,6***	***116,9***	-35,4%	***242,2***	***419,7***	-42,3%
Cargas de Projetos		1,8	*13,0*	-85,9%	15,1	*42,8*	-64,9%
Granito	*mil toneladas*	70,0	*91,6*	-23,6%	173,0	*324,0*	-46,6%
Veículos		2,7	*9,1*	-70,1%	17,6	*33,1*	-46,9%
Produtos Siderúrgicos		1,0	*3,2*	-69,1%	36,5	*19,7*	84,9%

Resultado

EBITDA[1]

Consolidado

O **EBITDA consolidado** da Log-In atingiu R$ 37,3 milhões no 3T15. A margem EBITDA consolidada do trimestre foi de 14,2%. A redução no trimestre decorre principalmente do efeito de menor reconhecimento de AFRMM devido ao vencimento das autorizações de afretamento por direito de tonelagem (36 meses), em função do atraso nas obras de construção naval realizadas no Estaleiro Ilha S.A. (EISA), que nos limitaram na tomada de créditos de AFRMM.

Para a manutenção de nossos serviços regulares de cabotagem, obtivemos, pontualmente, autorização junto à ANTAQ em caráter de "Interesse Público", para o afretamento de navios estrangeiros até a entrega definitiva das embarcações em construção. Adicionalmente, no 3T15 o Departamento da Marinha Mercante indeferiu processos de ressarcimento de AFRMM decorrentes de período em que a Log-In realizou afretamentos de embarcações com prazo inferior a cento e oitenta dias em substituição às embarcações em construção.

Reconciliação EBITDA R$ milhões	**3T15**	**3T14**	**9M15**	**9M14**
Lucro (prejuízo) líquido	-205,1	-47,7	-335,7	-19,8
IR/CSLL	8,4	5,9	34,5	35,9
Resultado financeiro líquido	217,6	76,0	374,7	74,7
Depreciação e Amortização	16,4	16,2	49,1	48,3
EBITDA	**37,3**	**50,4**	**122,6**	**139,1**

[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.

Indicadores R$ milhões	3T15	3T14	3T15 vs 3T14	9M15	9M14	9M15 vs 9M14
Navegação Costeira	**28,1**	**37,2**	**-24,6%**	**97,1**	**96,8**	**0,3%**
Operacional (ex AFRMM)	22,4	13,0	**72,7%**	64,1	26,5	**141,5%**
AFRMM	5,7	24,2	**-76,6%**	33,0	70,3	**-53,0%**
TVV	**16,0**	**21,4**	**-25,2%**	**42,6**	**66,4**	**-35,8%**
Terminais Intermodais	**2,6**	**2,3**	**11,8%**	**7,4**	**6,0**	**23,6%**
Outras Receitas/Despesas	**(0,4)**	**(2,3)**	**-81,6%**	**2,0**	**(7,7)**	**n.a.**
G&A - Despesas Gerais e Administrativas	**(8,9)**	**(8,2)**	**8,8%**	**(26,6)**	**(22,4)**	**18,5%**
EBITDA	**37,3**	**50,4**	**-25,9%**	**122,6**	**139,1**	**-11,9%**
Margem %	**14,2%**	**20,4%**	**-6,2 p.p.**	**15,5%**	**19,9%**	**-4,4 p.p.**

Navegação Costeira

O EBITDA da **Navegação Costeira** no 3T15 foi de R$ 28,1 milhões, 24,6% inferior ao 3T14. Vale observar que o EBITDA Operacional (ex AFRMM) atingiu R$ 22,4 milhões no 3T15, 72,7% superior ao mesmo período do ano anterior.

- O **SAS** apresentou forte crescimento do EBITDA em relação ao 3T14. A receita do serviço cresceu 14,4% no 3T15/3T14, principalmente devido aos volumes com o *Feeder* (+15,5%). Os custos variáveis e os custos fixos cresceram 6,9% e 17,4%, respectivamente no 3T15/3T14, majoritariamente devido à desvalorização do Real (custos de afretamento de embarcações), que foi compensada pela queda (-28,2%) do custo com óleo combustível (*bunker*), em função dos menores preços internacionais do petróleo e pela otimização do consumo dos navios.

- No **SAM**, apesar do maior volume na rota *NB* (9,3%) e na rota *SB* (4,0%) em relação ao 3T14, o resultado operacional foi inferior, principalmente devido à piora no *mix* de cargas. Os custos totais cresceram 0,3% no 3T15/3T14. Não houve variação relevante nos custos variáveis e fixos para o serviço na comparação 3T15/3T14. Vale notar que a indisponibilidade de *bunker* no porto de Suape (PE), onde a alíquota de ICMS é inferior, impossibilitaram uma maior redução de custos.

- O **SCN Express** apresentou um resultado operacional inferior no 3T15/3T14. A receita foi 5,0% menor, principalmente devido aos menores volumes de mercadorias da cadeia de construção civil na rota *NB*. Os custos variáveis cresceram (11,2%), principalmente devido a cargas com maior presença de pontas rodoviárias, compensados parcialmente pelo menor custo fixo (7,4%) com *bunker*, este poderia ser ainda menor caso houvesse disponibilidade do óleo combustível no porto de Suape (PE), onde a alíquota de ICMS é inferior.

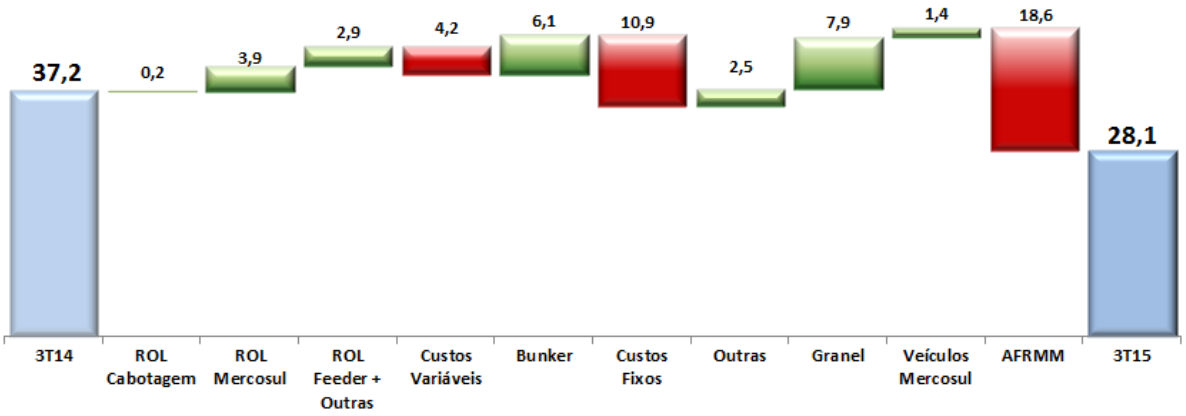
- O ***Shuttle Feeder Service*** manteve o patamar da relação de receitas e custos em comparação ao 3T14.

- No serviço de **Granel**, o EBITDA foi superior ao 3T14, pelo fato de as receitas serem indexadas ao Dólar Americano. Cabe destacar também o excelente desempenho operacional do navio Log-In Tambaqui, que opera com baixo custo e ótimo consumo de *bunker*.

- O faturamento de **transporte de veículos** entre Brasil e Argentina, utilizando-se do afretamento de navios *Roll-on Roll-off*, atingiu R$ 27,5 milhões (R$ 21,4 milhões no 3T14), com margem líquida de 0,9% (1,1% no 3T14). Esse é um projeto embrionário, a partir do qual, a Log-In pretende introduzir a cabotagem de veículos no Brasil.

- O **AFRMM** totalizou R$ 5,7 milhões no 3T15, R$ 18,6 milhões inferior aos R$ 24,2 milhões no 3T14. A legislação prevê que apenas os navios afretados em direito de tonelagem permitem a geração de AFRMM, portanto, após a entrega dos três em construção no EISA (506 = ago/16, 507 = abr/17 e 508 = out/17), será reestabelecida a intensidade da geração de AFRMM.

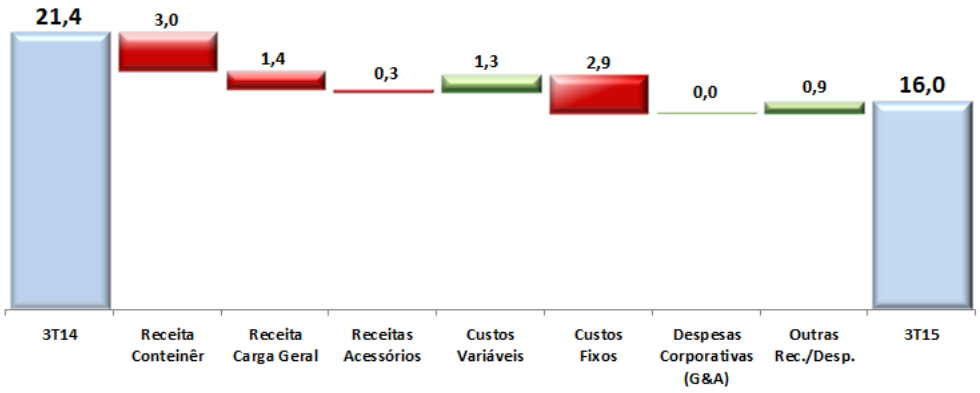
EBITDA Navegação Costeira (R$ milhões)



TVV – Terminal de Vila Velha

O EBITDA do TVV no 3T15 totalizou R$ 16,0 milhões (-25,2% 3T15/3T14) contra R$ 21,4 milhões no 3T14. A queda comparativa do EBITDA é explicada, basicamente, pela menor movimentação de contêineres na importação e redução da armazenagem de carga geral, como cargas de projetos (grandes máquinas e equipamentos), cujos volumes são, em geral, muito correlacionados ao nível de atividade econômica do país.

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 3T15, o EBITDA dos Terminais Intermodais foi de R$ 2,6 milhões, que comparado aos R$ 2,3 milhões apresentados no 3T14 representa um acréscimo de 11,8%. O melhor resultado reflete, principalmente, o crescimento no EBITDA do TERCAM (70,2%), com trabalho de otimização dos custos e do Guarujá (38,1%), que estava iniciando a operação ao longo do 3T14.

Outras Receitas/Despesas

Outras Receitas/Despesas apresentaram um saldo de despesas de R$ 0,4 milhão no 3T15 contra saldo de despesas de R$ 2,3 milhões no 3T14, principalmente, devido a reversões de provisões para perdas em processos trabalhistas no 3T15.

G&A – Despesas Gerais e Administrativas Corporativas

No 3T15, foram registrados R$ 8,9 milhões no G&A, um montante R$ 0,7 milhão superior à despesa de R$ 8,2 milhões verificada nessa linha no mesmo período do ano anterior.

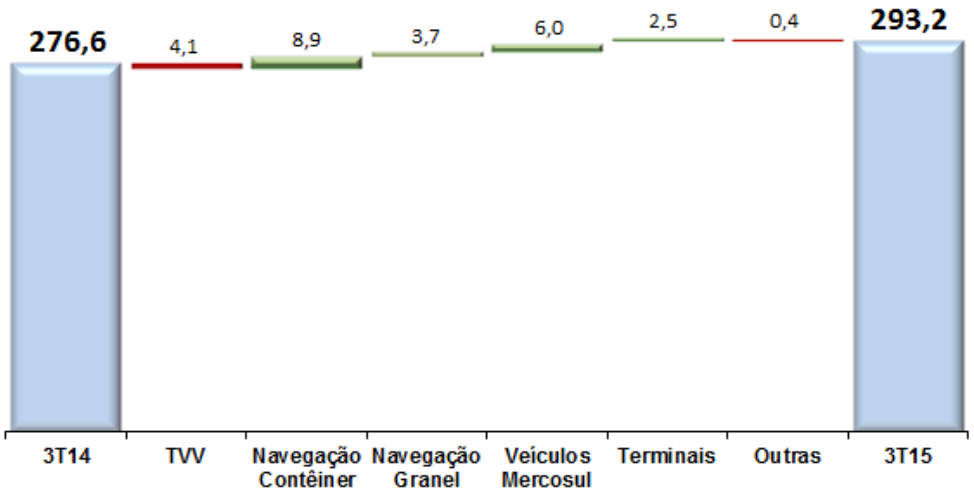
Demonstração de Resultados - Consolidado (R$ milhões)

DEMONSTRAÇÃO DO RESULTADO Em milhões de reais	3T15	3T14	3T15 vs. 3T14	9M15	9M14	9M15 vs. 9M14
Receita Bruta	**293,2**	**276,6**	**6,0%**	**881,4**	**784,1**	**12,4%**
Impostos	(33,7)	(29,9)	12,6%	(92,7)	(85,7)	8,2%
Receita Líquida	**259,5**	**246,7**	**5,2%**	**788,7**	**698,4**	**12,9%**
Custos	(224,6)	(210,4)	6,7%	(669,6)	(617,5)	8,4%
Depreciação - Custos	(13,2)	(13,2)	-0,5%	(40,2)	(39,2)	2,4%
Lucro Bruto	**21,8**	**23,1**	**-5,7%**	**78,9**	**41,7**	**89,3%**
Receitas (Despesas) Operacionais	**(0,8)**	**11,1**	**n.a.**	**(5,5)**	**49,1**	**n.a.**
Administrativas e comerciais	(14,0)	(8,8)	58,7%	(39,1)	(32,7)	19,5%
Reversões (Provisões) para riscos trabalhistas, cíveis e fiscais	1,4	2,9	-51,3%	1,6	3,6	-55,4%
AFRMM	5,7	24,2	-76,6%	33,0	70,3	-53,0%
Outras	9,3	(4,2)	n.a.	7,9	17,0	-53,4%
Depreciação - Despesas	(3,2)	(3,0)	6,8%	(8,9)	(9,0)	-1,6%
Lucro Operacional Antes do Resultado Financeiro Líquido	**21,0**	**34,2**	**-38,7%**	**73,5**	**90,8**	**-19,1%**
Resultado Financeiro	**(217,6)**	**(76,1)**	**186,1%**	**(374,7)**	**(74,7)**	**401,3%**
Receita Financeira	79,5	19,9	299,6%	167,1	30,4	450,0%
Despesa Financeira	(34,5)	(24,8)	39,1%	(139,9)	(76,5)	82,9%
Variação Cambial	(180,5)	(43,6)	313,8%	(273,1)	(16,9)	1513,9%
Variação Cambial - CPC 20	(82,2)	(27,5)	198,4%	(128,8)	(11,7)	996,7%
Lucro antes do IR/CSLL	**(196,6)**	**(41,8)**	**369,9%**	**(301,2)**	**16,1**	**n.a.**
IR / CSLL	(8,5)	(5,9)	44,3%	(34,5)	(35,9)	-3,7%
Lucro (Prejuízo) Líquido	**(205,1)**	**(47,7)**	**329,9%**	**(335,7)**	**(19,8)**	**1595,4%**

Receita Bruta

No 3T15, a Receita Bruta totalizou R$ 293,2 milhões, valor 6,0% superior ao registrado no 3T14, quando atingiu R$ 276,6 milhões. O crescimento do faturamento no 3T15/3T14 é explicado, principalmente, pela maior receita de *feeder* (46,5%) e Mercosul (32,4%), pela maior receita no serviço Granel (9,7%) e também pelas operações de transporte de veículos entre o Brasil e a Argentina, utilizando-se do afretamento de navios *Roll-on Roll-off* que, no 3T15, atingiram R$ 27,5 milhões (28,1% 3T15/3T14). 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$ 237,7 milhões no 3T15, 6,3% superior ao 3T14. Os custos com afretamento de navios representaram a principal variação absoluta em relação ao 3T14. Essa linha totalizou R$ 59,4 milhões, sendo R$ 27,2 milhões decorrente dos navios *Roll-on Roll-off* (R$ 21,2 milhões no 3T14), contratados para o transporte de veículos no Mercosul. Os serviços contratados totalizaram R$ 102,3 milhões no 3T15, 2,3% superior ao 3T14. Já os custos de óleos combustíveis e gases montaram um valor de R$ 23,8 milhões, 21,1% inferiores ao 3T14. A redução desse custo decorre principalmente da queda dos preços do *bunker* e do menor consumo dos navios.

Custos - R$ milhões	3T15	3T14	3T15 vs. 3T14	9M15	9M14	9M15 vs. 9M14
Pessoal, encargos e benefícios	23,9	21,6	10,7%	71,7	64,4	11,2%
Material	3,8	3,6	5,4%	9,5	8,8	8,3%
Óleo combustível e gases	23,8	30,2	-21,1%	69,8	89,8	-22,3%
Afretamento, locações e arrendamento	59,4	47,4	25,3%	182,8	141,6	29,1%
Serviços contratados	102,3	100,0	2,3%	304,8	281,3	8,4%
Depreciação e amortização	13,3	13,3	0,0%	40,2	39,3	2,2%
Outros	11,3	7,6	48,6%	31,0	31,5	-1,8%
TOTAL	**237,7**	**223,6**	**6,3%**	**709,7**	**656,7**	**8,1%**

Lucro Bruto

O Lucro Bruto atingiu R$ 21,8 milhões no 3T15, montante 5,7% inferior aos R$ 23,1 milhões registrados no mesmo período do ano anterior.

Receitas (Despesas) Operacionais

No 3T15, as Receitas (Despesas) Operacionais totalizaram uma despesa de R$ 0,8 milhão, contra receita de R$ 11,1 milhões registrada no 3T14. A variação é explicada, basicamente, pela queda na receita com AFRMM, R$ 18,6 milhões inferior ao mesmo período do ano anterior.

Receitas (Despesas) Operacionais - R$ milhões	3T15	3T14	3T15 vs. 3T14	9M15	9M14	9M15 vs. 9M14
Administrativas e Comerciais						
Pessoal, encargos sociais e benefícios	(9,3)	(8,0)	16,2%	(27,7)	(22,6)	22,4%
Depreciação e amortização	(3,1)	(2,9)	4,7%	(8,9)	(9,0)	-0,8%
Reversão (constituição) da PCLD	(2,0)	0,5	n.a.	(0,7)	(2,4)	-71,2%
Locações, consultoria, serviços públicos e MKT	(2,2)	(2,1)	1,4%	(6,7)	(6,1)	10,8%
Serviços contratados e outros	1,7	0,2	858,8%	(2,3)	(1,2)	97,7%
Materiais de consumo	(0,1)	(0,0)	90,0%	(0,2)	(0,1)	58,9%
Provisões para despesas administrativas	(2,3)	0,6	n.a.	(1,5)	(0,4)	277,9%
	(17,2)	**(11,8)**	**45,5%**	**(48,0)**	**(41,8)**	**14,9%**
Reversão (constituição) de provisões para contingências	1,4	2,9	-51,3%	1,6	3,6	-55,4%
Receita com subvenção-AFRMM aplicados	5,7	24,2	-76,6%	33,0	70,3	-53,0%
Recuperação de créditos tributários	-	-	n.a.	-	19,9	-100,0%
Outras receitas (despesas), líquido	9,1	(4,8)	n.a.	8,0	(2,9)	n.a.
Perdas de recebíveis não cobráveis	0,2	0,6	-59,2%	(0,1)	-	n.a.
TOTAL	**(0,8)**	**11,1**	**n.a.**	**(5,5)**	**49,1**	**n.a.**

Resultado Financeiro

O Resultado Financeiro totalizou despesas de R$ 217,6 milhões no 3T15, composto por: receitas financeiras de R$ 79,5 milhões, despesas financeiras de R$ 34,5 milhões e variações monetárias e cambiais que montaram o saldo de R$ R$ 262,7 milhões em despesas.

As receitas financeiras são compostas por R$ 81,5 milhões referentes a ganhos de operações de swap incidentes sobre financiamentos de capital de giro e R$ 0,8 milhão de rendimentos de aplicações financeiras, parcialmente compensados por reversões no valor de R$ 2,8 milhões, basicamente, em função de reversões de ganhos provisionados com operações de *hedge* de *bunker* (R$ 2,3 milhões).

As despesas financeiras são compostas por R$ 8,2 milhões referentes a financiamentos de embarcações junto ao FMM/BNDES, R$ 10,1 milhões com operações de capital de giro e investimentos correntes, R$ 10,4 milhões com operações de *hedge* de *bunker* em 30/09/2015, R$ 4,0 milhões de operações de swap cambial incidentes sobre financiamentos de capital de giro e R$ 1,9 milhão de outras despesas.

Resultado Financeiro - R$ milhões	3T15	3T14	9M15	9M14
Receitas Financeiras				
Aplicações Financeiras	0,8	1,5	1,3	3,4
Ganhos com operações de Swap	81,5	18,4	165,1	25,1
Outras	(2,7)	0,0	0,7	1,8
	79,5	**19,9**	**167,1**	**30,4**
Variações monetárias e cambiais	14,8	4,0	10,1	4,5
	94,4	**23,9**	**177,2**	**34,9**
Despesas Financeiras				
Encargos sobre empréstimos e financiamentos	(18,3)	(16,4)	(47,3)	(42,2)
Operações com derivativos de hedge bunker	(10,4)	(4,2)	(10,5)	(4,9)
Encargos com operações de swap	(4,0)	(3,7)	(70,6)	(24,1)
Outras	(1,9)	(0,5)	(11,5)	(5,3)
	(34,5)	**(24,8)**	**(139,9)**	**(76,5)**
Variações monetárias e cambiais	(277,5)	(75,2)	(412,0)	(33,2)
	(312,0)	**(100,0)**	**(551,9)**	**(109,7)**
Resultado Financeiro Líquido	**(217,6)**	**(76,1)**	**(374,7)**	**(74,7)**

Variações Monetárias e Cambiais

As variações monetárias e cambiais apresentaram um efeito líquido de R$ 262,7 milhões em despesas. Este saldo é composto basicamente pelas despesas de variação cambial no valor de R$ 178,3 milhões sobre os financiamentos de longo prazo indexados ao Dólar Americano (fechamento em 30/09/2015 = R$ 3,9729 e 30/06/2015 = R$ 3,1026) para a construção de embarcações (R$ 96,2 milhões referente a navios em operação e R$ 82,1 milhões em construção em face do CPC 20), despesas de variação cambial de R$ 92,1 milhões em operações de swap cambial incidentes sobre financiamentos de capital de giro, parcialmente compensadas por ganhos líquidos de R$ 7,7 milhões, referentes a variações cambiais de contas a receber, fornecedores e outros. Cabe ressaltar que parcela substancial do impacto cambial é contábil e não caixa, pois os financiamentos para construção dos navios obtidos junto ao BNDES/FMM têm prazo contratado de amortização de 20 anos.

Vale destacar, que a companhia possui contratos e operações ativas, de longo prazo, com receitas denominadas em Dólar Americano. No 3T15, o faturamento em Dólar totalizou R$ 113,7 milhões de um total de R$ 293,2 milhões. As receitas em dólares são oriundas das seguintes operações: *feeder* (R$ 15,2 milhões), Mercosul (R$ 17,2 milhões), Granel (R$ 38,6 milhões), Veículos Mercosul (R$ 27,5 milhões), Log-In Mercosur - Agência Marítima (R$ 1,6 milhão) e receitas do TVV (R$ 13,6 milhões), que correspondem a 39% do faturamento bruto da Companhia.

Conforme detalhado no quadro abaixo, informamos os valores com moeda de origem no Dólar Americano, indicando que embora economicamente nossos resultados sejam fortemente afetados pela variação cambial dos financiamentos para a construção de embarcações, com prazos de vencimento no longo prazo (BNDES/FMM), nossos embolsos e desembolsos em moeda estrangeira (dólares americanos) são favoráveis à Companhia. No 3T15, apuramos uma geração líquida positiva em moeda estrangeira de cerca de R$ 6,4 milhões.

	Moeda de Origem		R$ Milhões 3T15	
Navegação Receitas	US$	Mercosul	17,2	15%
		Feeder	15,2	13%
		Granel	38,6	34%
		Veículos Mercosul	27,5	24%
		Log-In Mercosur (Agência Marítima)	1,6	1%
			100,1	**88%**
Receitas TVV	US$	Receitas Acessórias	**13,6**	**12%**
		TOTAL	**113,7**	**100%**

			3T15	
Navegação Custos e Despesas	US$	Combustíveis	21,9	20%
		Fretamento de navios	42,2	39%
		Despesas com contêineres	16,1	15%
		Movimentação de contêineres	2,9	3%
		Custos portuários	2,5	2%
		Manutenção, Suprimentos e Seguros	1,8	2%
		Outros	1,5	1%
			89,0	**83%**
Amortizações	US$	Porta-contêineres	6,5	6%
		Graneleiros	11,4	11%
		Outros	0,4	0%
			18,3	**17%**
		TOTAL	**107,3**	**100%**

RESUMO GERAL	3T15
Embolsos totais com moeda de origem US$	113,7
Dembolsos totais com moeda de origem US$	107,3
Saldo	**6,4**

Resultado Líquido

O resultado líquido consolidado no 3T15 (prejuízo de R$ 205,1 milhões) foi inferior ao resultado registrado no 3T14 (prejuízo de R$ 47,7 milhões), pelas variações anteriormente destacadas e em função, principalmente das despesas de variação cambial (R$ 262,7 milhões) no 3T15 frente à despesa de R$ 71,2 milhões verificada nesta linha no 3T14.

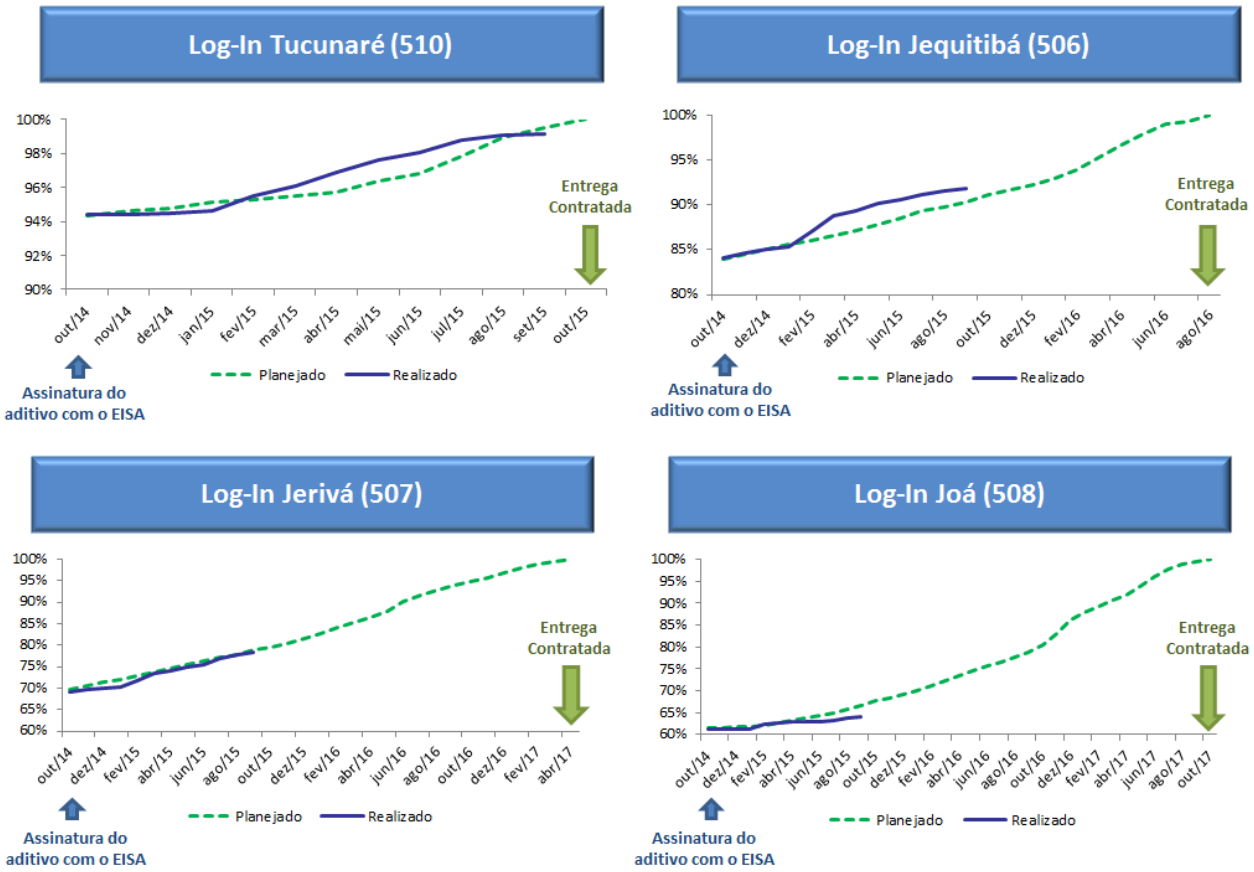
Plano de Investimentos

Do plano de investimentos de R$ 1,3 bilhão, iniciado em 2007, foram previstos para 2015 desembolsos de R$ 171,1 milhões. No 3T15, foram executados R$ 26,7 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$ 16,3 milhões, e na construção do navio bauxiteiro, que está em fase final de acabamento.

Investimentos R$ Milhões	3T15 Real	3T15 Plan	VAR % Real vs. Plan
Projeto Bauxiteiro	9,6	9,5	0,6%
Projeto Conteineiros	16,3	23,1	-29,7%
Scanner TVV	0,6	0,2	236,1%
Outros Projetos - Capital	0,3	0,5	-43,0%
Investimentos de Capital	**26,7**	**33,3**	**-19,8%**
Adequação Infraestrutura TERCAM	0,1	0,0	n/a
TI	3,3	3,5	-5,9%
Navios (continuidade operacional)	1,3	0,9	47,3%
TVV (continuidade operacional)	0,0	1,0	-100,0%
Outros Projetos - Corrente	0,8	0,7	21,3%
Investimentos Correntes	**5,5**	**6,1**	**-9,3%**
Total	**32,2**	**39,4**	**-18,2%**

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

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



Endividamento

A Companhia mantém um balanço com amortização de dívida de prazo médio superior a 15 anos com baixo custo. Em 30 de setembro de 2015, a posição em caixa era de R$ 27,9 milhões e a dívida bruta somava R$ 1.883,2 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$ 466,5 milhões.

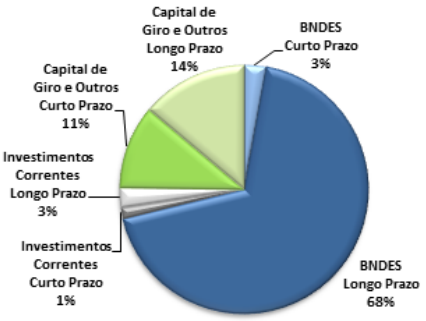
No 3T15 o BNDES/FMM realizou liberações de financiamentos no montante de R$ 38,7 milhões para os navios em construção.

	2013		2014				2015		
R$ milhões	**3T**	**4T**	**1T**	**2T**	**3T**	**4T**	**1T**	**2T**	**3T**
Navios em Construção	465,7	475,5	462,1	449,8	471,4	487,5	574,1	576,0	710,1
Navios em Operação	472,7	479,8	463,5	449,6	471,9	488,5	543,4	523,4	610,6
TVV	15,4	15,1	14,1	13,3	12,9	12,6	11,7	10,8	10,5
TERCAM	9,0	8,6	8,2	7,9	7,5	7,1	6,7	6,3	5,9
PAULÍNIA	8,2	7,8	7,2	6,6	6,3	5,8	5,6	5,0	4,7
Investimentos Correntes	75,2	105,0	114,1	108,1	95,9	82,7	77,3	76,9	74,9
Capital de Giro e Outros	181,1	201,5	214,8	303,4	314,3	338,8	406,3	431,1	466,5
TOTAL	**1.227,4**	**1.293,3**	**1.284,0**	**1.338,8**	**1.380,2**	**1.423,0**	**1.625,0**	**1.629,4**	**1.883,2**

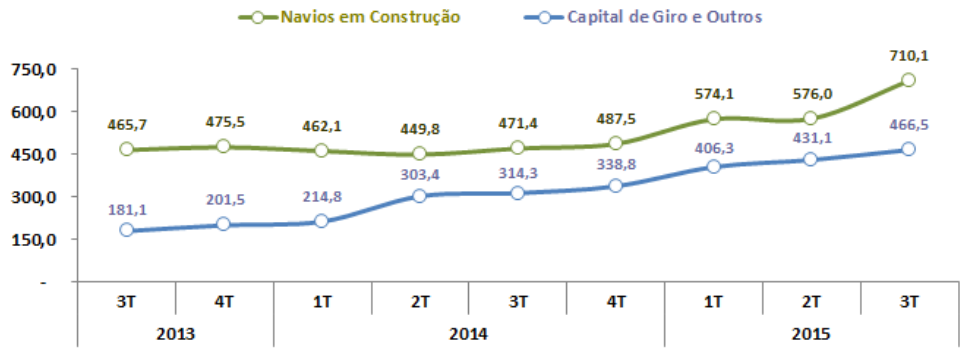
Em 30 de setembro de 2015 a Log-In formalizou alongamento dos prazos de sua dívida com o BNDES relativa aos navios em construção (cascos 506, 507, 508 e 510), no montante de R$ 674 milhões base agosto de 2015. Com isso, a Companhia desloca o montante que pode chegar a R$ 300 milhões com vencimentos previstos de outubro de 2015 até dezembro de 2018, para o período compreendido de 2019 a 2034.

Composição do endividamento – (R$ milhões e %)

R$ milhões 30/09/2015	Curto Prazo	Longo Prazo	TOTAL
BNDES	53,6	1.288,2	**1.341,8**
Investimentos Correntes	27,6	47,3	**74,9**
Capital de Giro e Outros	204,8	261,7	**466,5**
TOTAL	**286,0**	**1.597,2**	**1.883,2**



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



Movimentação consolidada do endividamento (R$ milhões)

R$ milhões	Saldo em 30.06.2015	ADIÇÕES	ENCARGOS		AMORTIZAÇÃO		Saldo em 30.09.2015
			Capitalizado	Resultado	Principal	Encargos	
I) Construção de embarcações (FMM/BNDES)	**1.099,4**	38,7	30,2	185,5	-18,0	-15,1	**1.320,7**
Navios em construção	576,0						710,1
Navios em Operação	523,4						610,6
II) Terminais (BNDES)	**22,1**	0,0	0,0	0,9	-1,5	-0,4	**21,1**
III) Investimentos Correntes, Capital de Giro e Outros	**508,0**	47,0	0,0	24,6	-30,6	-7,6	**541,4**
Investimentos Correntes	76,9						74,9
Capital de Giro e Outros	431,1						466,5
TOTAL	**1.629,4**	**85,7**	**30,2**	**211,0**	**-50,1**	**-23,1**	**1.883,2**

Imobilizações em curso

As imobilizações em curso totalizaram R$ 863,5 milhões em 30 de setembro de 2015, tendo como principal item as imobilizações com embarcações referentes a quatro navios em construção pelo Estaleiro EISA (três conteineiros e um graneleiro), no valor de R$ 801,0 milhões (desembolsos de R$ 684,2 milhões e capitalizações com encargos de R$ 116,8 milhões).

R$ milhões	9M15	2014	2013
Navios em construção	801,0	651,8	549,4
Desembolsos	684,2	587,5	504,1
Encargos capitalizados	116,8	64,3	45,3
Outras imobilizações em curso	62,5	60,3	15,5
Imobilizações em curso	**863,5**	**712,1**	**564,9**
Intangíveis em desenvolvimento	6,1	6,1	31,9

Anexo I - Resumo de Volumes

Volumes por negócio			3T15	3T14	3T15 vs. 3T14	9M15	9M14	9M15 vs. 9M14
Navegação Costeira	*Navegação Contêiner (TEUS)*	*Cabotagem*	*39.687*	*39.081*	1,6%	*111.784*	*99.067*	12,8%
		Mercosul	*6.420*	*7.082*	-9,3%	*18.747*	*19.421*	-3,5%
		Feeder	*41.698*	*30.336*	37,5%	*111.205*	*75.751*	46,8%
			87.805	***76.499***	**14,8%**	***241.736***	***194.239***	**24,5%**
	Produção Navegação Contêiner	*milhões de TEUxMilha*	*125,7*	*114,3*	**10,0%**	*351,7*	*291,8*	**20,6%**
	Movimentação de Granel	*mil toneladas*	*1.122,3*	*1.160,5*	**-3,3%**	*3.237,2*	*3.357,3*	**-3,6%**
TVV *Terminal de Vila Velha*	*Movimentação de Contêineres*		***58.386***	***63.010***	**-7,3%**	***171.593***	***177.729***	**-3,5%**
	Cheios	*TEUS*	*38.351*	*39.310*	-2,4%	*114.276*	*112.098*	1,9%
	Vazios		*20.035*	*23.700*	-15,5%	*57.317*	*65.631*	-12,7%
	Movimentação de Contêineres		***47.084***	***50.064***	**-6,0%**	***137.908***	***136.259***	**1,2%**
	Cheios	*BOX*	*30.686*	*31.208*	-1,7%	*91.795*	*86.857*	5,7%
	Vazios		*16.398*	*18.856*	-13,0%	*46.113*	*49.402*	-6,7%
	Carga Geral		***75,6***	***116,9***	**-35,4%**	***242,2***	***419,7***	**-42,3%**
	Cargas de Projetos		1,8	*13,0*	-85,9%	15,1	*42,8*	-64,9%
	Granito	*mil toneladas*	70,0	*91,6*	-23,6%	173,0	*324,0*	-46,6%
	Veículos		2,7	*9,1*	-70,1%	17,6	*33,1*	-46,9%
	Produtos Siderúrgicos		1,0	*3,2*	-69,1%	36,5	*19,7*	84,9%

Anexo II – Indicador de EBITDA Navegação

Dados Financeiros – Navegação Costeira (em R$ milhões, exceto %)	3T15	3T14	3T15 vs. 3T14	9M15	9M14	9M15 vs. 9M14
Receita Operacional Bruta	242,8	224,2	8,3%	729,0	628,7	16,0%
Cabotagem	139,5	140,0	-0,4%	404,2	379,0	6,7%
Mercosul	18,8	14,2	32,4%	48,1	40,6	18,6%
Feeder	15,2	10,4	46,5%	49,7	27,8	78,4%
Granel e outras	41,8	38,1	9,7%	137,4	110,5	24,4%
Veículos Mercosul	27,5	21,4	28,1%	89,5	70,8	26,5%
Receita Operacional Líquida	216,1	197,8	9,2%	649,8	557,2	16,6%
Custos dos Serviços Prestados	-201,4	-189,8	6,1%	-602,6	-551,2	9,3%
Ajuste de Eliminação de custos Intercia	-1,0	-0,5	74,4%	-2,4	-1,5	64,4%
Movimentação de contêineres	-35,3	-36,2	-2,7%	-104,7	-99,0	5,7%
Combustíveis	-21,9	-29,4	-25,6%	-65,3	-85,6	-23,7%
Transporte rodoviário de curta distância	-32,3	-32,7	-1,2%	-101,3	-93,1	8,8%
Pessoal marítimo	-12,6	-9,4	34,3%	-36,6	-31,1	17,7%
Despesas com contêineres	-15,9	-10,2	56,1%	-40,8	-29,5	38,2%
Fretamento de navios	-42,2	-35,6	18,4%	-137,9	-108,9	26,5%
Custos portuários	-18,0	-14,3	26,1%	-48,2	-40,1	20,3%
Manutenção e outros custos	-23,3	-22,0	6,0%	-68,0	-63,9	6,4%
Manutenção, Suprimentos e Seguros	-8,0	-7,9	0,5%	-22,3	-22,4	-0,8%
Depreciação	-10,1	-10,0	0,9%	-29,8	-29,9	-0,3%
Outros	-5,2	-4,0	29,7%	-15,8	-11,5	37,8%
Outras Receitas (Despesas) Operacionais	-1,5	-4,6	-68,1%	-10,4	-7,9	31,6%
Depreciação e Amortização	10,1	10,0	0,9%	29,8	29,9	-0,3%
AFRMM	5,7	24,2	-76,6%	33,0	70,3	-53,0%
EBITDA	**28,1**	**37,2**	**-24,6%**	**97,1**	**96,8**	**0,3%**
Margem EBITDA	*13,0%*	*18,8%*	*-5,8 p.p.*	*15,0%*	*17,4%*	*-2,4 p.p.*
EBITDA Operacional (ex-AFRMM)	**22,4**	**13,0**	**72,7%**	**64,1**	**26,5**	**141,5%**
Margem EBITDA operacional (ex-AFRMM)	*10,4%*	*6,6%*	*3,8 p.p.*	*9,9%*	*4,8%*	*5,1 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 necessária a inclusão de linhas de ajustes com os valores acima destacados.

Anexo III – Indicador de EBITDA TVV

Dados Financeiros – TVV (em R$ milhões, exceto %)	3T15	3T14	3T15 vs. 3T14	9M15	9M14	9M15 vs. 9M14
Receita Operacional Bruta	41,8	46,0	-9,0%	124,9	136,2	-8,3%
Ajuste de Eliminação Receita Bruta Intercia	-1,0	-0,5	74,4%	-2,4	-1,5	64,4%
Movimentação de contêineres	26,9	29,3	-8,1%	80,2	79,4	1,1%
Movimentação de carga geral	1,4	2,9	-51,8%	4,9	9,1	-46,0%
Armazenagem e outros serviços	13,6	13,9	-2,0%	39,8	47,8	-16,7%
Receita Operacional Líquida	38,5	43,2	-10,8%	115,0	124,4	-7,6%
Ajuste de Eliminação Receita Líquida Intercia	-1,0	-0,5	74,4%	-2,4	-1,5	64,4%
Custos dos Serviços Prestados	-27,7	-26,0	6,8%	-82,0	-83,4	-1,7%
Carga e descarga	-8,3	-9,7	-14,1%	-25,9	-30,1	-13,9%
Pessoal	-8,9	-6,8	30,7%	-26,3	-23,0	14,5%
Serviços contratados	-2,3	-2,3	-3,0%	-6,4	-6,5	-1,4%
Arrendamento	-1,0	-1,1	-7,9%	-3,1	-3,2	-2,7%
Outros custos	-7,2	-6,0	20,1%	-20,3	-20,7	-1,9%
Outras Receitas (Despesas) Operacionais	3,4	2,1	61,8%	3,9	19,4	-80,1%
Depreciação e Amortização	2,8	2,6	5,1%	8,2	7,5	9,7%
EBITDA	**16,0**	**21,4**	**-25,2%**	**42,6**	**66,4**	**-35,8%**
Margem EBITDA	*41,6%*	*49,6%*	*-8,0 p.p.*	*37,1%*	*53,4%*	*-16,3 p.p.*

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

Anexo IV – Indicador de EBITDA Terminais Intermodais

Dados Financeiros – Terminais Intermodais (em R$ milhões, exceto %)	3T15	3T14	3T15 vs. 3T14	9M15	9M14	9M15 vs. 9M14
Receita Operacional Bruta	9,5	7,0	35,1%	29,8	20,7	44,2%
Receita Operacional Líquida	8,3	6,3	31,9%	26,1	18,2	43,8%
Custos dos Serviços Prestados	-6,2	-5,3	16,5%	-20,5	-15,9	29,0%
Outras Receitas (Despesas) Operacionais	0,0	0,6	-97,8%	0,0	1,6	n.a.
Depreciação e Amortização	0,5	0,7	-34,1%	1,9	2,1	-11,7%
EBITDA	**2,6**	**2,3**	**11,8%**	**7,4**	**6,0**	**23,6%**
Margem EBITDA	*31,3%*	*36,9%*	*-5,6 p.p.*	*28,3%*	*33,0%*	*-4,6 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.

Anexo V – Outras Receitas/Despesas G&A

Outras Receitas/Despesas G&A (em R$ milhões, exceto %)	3T15	3T14	3T15 vs. 3T14	9M15	9M14	9M15 vs. 9M14
G&A (Despesas Gerais e Administrativas)	-8,9	-8,2	8,8%	-26,6	-22,4	18,5%
Outras Receitas/Despesas Não Alocadas	-0,4	-2,3	-81,6%	2,0	-7,7	n.a.
EBITDA	-9,3	-10,5	1,2 p.p.	-24,6	-30,1	5,6 p.p.

Anexo VI - Balanço Patrimonial Consolidado (R$ milhões)

ATIVO	30/09/14	30/06/15	30/09/15	SET 15 vs. JUN 15
CIRCULANTE				
Caixa e equivalentes de caixa	44,1	17,8	27,9	56,7%
Contas a receber de clientes terceiros	190,8	163,0	162,2	-0,5%
Provisão para créditos de liquidação duvidosa	(16,4)	(17,3)	(18,2)	5,2%
Estoques	15,0	15,9	13,8	-13,2%
Seguros a receber	1,4	1,9	1,0	-47,4%
Tributos a recuperar ou compensar	41,2	36,8	44,4	20,7%
AFRMM	148,3	179,1	178,5	-0,3%
Outros	11,4	19,7	20,7	5,0%
	435,8	**416,9**	**430,3**	**3,2%**
NÃO CIRCULANTE				
Imposto de renda e contribuição social diferidos	167,3	138,5	134,3	-3,0%
Tributos a recuperar ou compensar	6,8	4,6	5,7	23,9%
Depósitos judiciais	32,0	36,6	35,0	-4,4%
Fundo da Marinha Mercante-AFRMM	2,1	-	-	n.a.
Ganhos não realizados c/ instrumentos financeiros	-	28,1	95,2	238,8%
Outros (contas a receber/outros ativos longo prazo)	16,5	13,0	12,9	-0,8%
	224,7	**220,8**	**283,1**	**28,2%**
Investimentos				
Imobilizado, líquido	1.385,3	1.518,7	1.564,5	3,0%
Intangível, líquido	64,4	36,1	36,5	1,1%
	1.449,7	**1.554,8**	**1.601,0**	**3,0%**
TOTAL DO ATIVO	**2.110,2**	**2.192,5**	**2.314,4**	**5,6%**

PASSIVO	30/09/14	30/06/15	30/09/15	SET 15 vs. JUN 15
CIRCULANTE				
Financiamentos BNDES	62,9	74,9	53,6	-28,4%
Financiamentos - Outros	151,3	181,1	232,4	28,3%
Fornecedores terceiros	63,1	88,1	87,4	-0,8%
Impostos e contribuições a recolher	11,2	8,3	10,2	22,9%
Provisões operacionais	47,8	37,5	39,4	5,1%
Salários e encargos sociais	12,5	13,9	12,6	-9,4%
Outros	16,0	5,7	11,1	94,6%
	364,8	**409,5**	**446,7**	**9,1%**
NÃO CIRCULANTE				
Financiamentos BNDES	907,1	1.046,6	1.288,2	23,1%
Financiamentos - Outros	258,9	326,9	309,0	-5,5%
Obrigações c/ instrumentos financeiros	-	28,1	95,2	238,8%
AFRMM a aplicar	2,1	-	-	n.a.
Provisões para contingências	28,2	29,3	28,3	-3,4%
Provisões operacionais e outros	12,9	10,7	10,3	-3,7%
	1.209,2	**1.441,6**	**1.731,0**	**20,1%**
Patrimônio líquido				
Capital social	600,0	600,0	600,0	0,0%
Reservas	6,3	6,3	6,3	0,0%
Ações em tesouraria	(50,9)	(50,9)	(50,9)	0,0%
Lucros acumulados e ajuste de conversão	(19,3)	(214,1)	(418,8)	95,6%
	536,1	**341,3**	**136,6**	**-60,0%**
Não controladores	0,1	0,1	0,1	0,0%
TOTAL DO PASSIVO	**2.110,2**	**2.192,5**	**2.314,4**	**5,6%**

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