

ANUÁRIO DO TRANSPORTE DE CARGA 99

OTM
EDITORA LTDA.

Nº 4 - 1999

500
anos de
transporte

AÉREO

Qualidade maior na infra-estrutura

RODOVIÁRIO

Aumento de custos rouba a cena

FERROVIÁRIO

Crescimento aquém do estipulado

INDÚSTRIA DE CAMINHÕES

Mais produtos e menos compradores

FLUVIAL

Melhorias em compasso de espera

RASTREAMENTO

Menos negócios do que se imaginava

MARÍTIMO

Produtividade portuária alavanca setor

COURIER

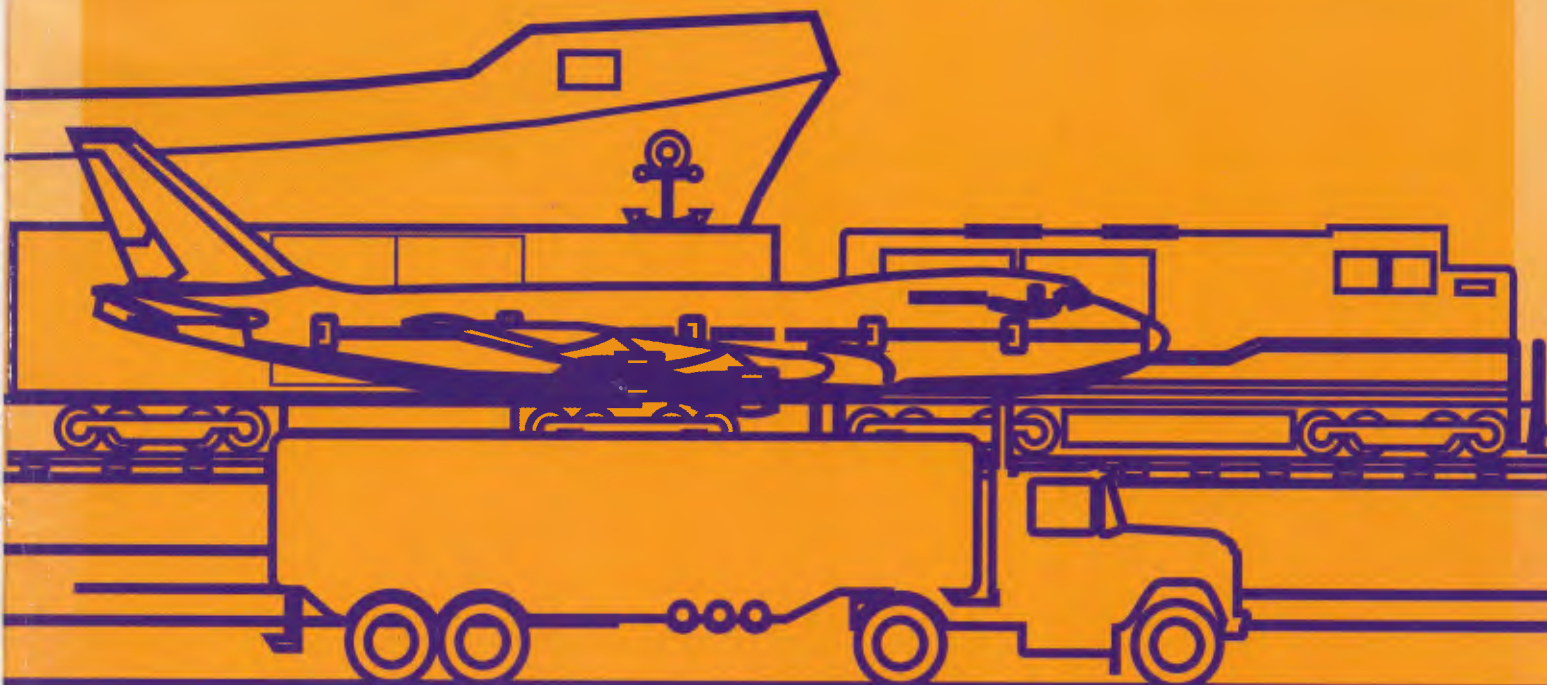
Exportações ganham mais fôlego

ESPECIAL

O conceito de operador logístico

EXCLUSIVO

Guias de montadoras de veículos, fabricantes de implementos, fornecedores, transportadores, operadores logísticos e entidades públicas e privadas de transporte



A SCANIA ULTRAPASSA A TECNOLOGIA

Official site

Dieta equilibrada. Evitar el alcohol. Evitar el consumo de drogas. Programa de Control de Potencia de Ar por Neumaticos Automotrices



- E ABRE DISTÂNCIA.



SCANIA

CLASSE EM TRANSPORTE PESADO

FENATRAN

99

FEIRA NACIONAL DO TRANSPORTE

Um segmento que responde por 6% do PIB brasileiro merece uma feira como esta

De 13 a 17 de setembro de 1999 o ExpoCenter Norte estará abrigando a **Fenatran'99**. Trata-se da maior exposição do setor de transporte de cargas da América Latina. Com um grande enfoque em todos os modais do transporte de carga, mostrará ao prestador deste tipo de serviço e ao comprador de frete, a intermodalidade como forma de agilizar a entrega da carga no seu destino pelos melhores meios e equipamentos. Montadoras, fabricantes de

implementos, peças, pneus, lubrificantes, equipamentos de oficina, distribuidoras de combustível, equipamentos para movimentação de carga, financeiras, bancos e seguros serão a vitrine neste evento único, dirigido especialmente a profissionais da área do Brasil e do exterior (estimativa de 40.000 visitantes). Mostra os principais lançamentos e evolução do setor, coloca em contato direto com potenciais compradores. É a direção certa para conduzir e fechar grandes negócios.

INFORMAÇÕES E VENDAS:

FONE: (011) 3662.0277 - FAX: (011) 3662.6120

INICIATIVA:

ORGANIZAÇÃO:

VEICULO OFICIAL:

APOIO:



Diretores
Marcelo Ricardo Fontana
Odair Vicente Locanto

REDAÇÃO

Editor
Cássio Schubsky

Redator Principal
Gilberto Penha de Araújo

Arte
Alexandre Henrique Batista

Fotografia
Paulo Igarashi

Secretária (Redação)
Márcia Penha da Silva

Assessora de Diretoria
Ho Yen de Castro

Administração e Contabilidade
Aquiles José Baffa

Departamento Comercial
São Paulo
Carlos A. Criscuolo, Vito Cardaci Neto,
Maria Rita Fleury Zani

Circulação
Cláudia Regina de Andrade

Representante R. de Janeiro
Sérgio Ribeiro
Tel.: (021) 262-8390 e 220-5515

Representante Paraná e Sta. Catarina
Gilberto A. Paulin
Tel.: (041) 222-1766

Representante R. Grande do Sul
Ivano Casagrande
Telefax: (051) 231-0157

Representante Brasília
Walter Filippetti
Telefax: (061) 327-2572

Redação, Administração, Publicidade
Av. Marquês de São Vicente, 10
CEP 01139-000 - Barra Funda
São Paulo - SP - Brasil
Tel.: (011) 3662-0277 (Sequencial)
Fax: (011) 3662-4630 (Redação)
825-6869 (Comercial)

Tiragem
10.000 exemplares

Assinatura
Anual: R\$ 94,00 (oito edições mais dois Anuários)
à vista. Pedidos com cheque ou vale postal a favor
de Editora TM Ltda. Exemplar avulso: R\$ 8,00.
Em estoque apenas as últimas edições. Dispensada
de emissão de documentação fiscal conforme
R.E.Proc.DRT.1 nº14498/85 de 06/12/85

Periodicidade
Circula no mês subsequente ao de capa

Registrado no 2º Ofício de Registro de Títulos
e Documentos sob o nº 705 em 23/07/1988.
As opiniões expressas nos artigos e pelos
entrevistados não são necessariamente as mesmas
de Transporte Moderno



Av. Marquês de São Vicente, 10, Barra Funda,
CEP 01139-000, São Paulo, SP
Tel.: (011) 3662-0277
Fax: (011) 825-6869 e 3662-6120

Filiada à ANATEC e à ABEMD

E-mail:

Redação: transporte@ibm.net

Arte/Marketing:

otmeditora@uol.com.br

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO	6
MERCADO DE CAMINHÕES Lançamento de produtos mais avançados não evita queda nas vendas	10
GUIA DE MONTADORAS As montadoras instaladas no país, com a ficha técnica de toda a linha de caminhões	15
GUIA DE IMPLEMENTOS Quais são e o que fabricam as empresas de implementos para caminhões	50
RODOVIÁRIO Aumento de custos coloca os transportadores em estado de alerta	56
GUIA DE TRANSPORTADORAS Informações completas sobre as empresas de transporte rodoviário de cargas	62
MARÍTIMO Aumento da produtividade nos portos alavanca desempenho do setor	86
FLUVIAL Modal recebe investimentos, mas problemas ecológicos adiam obras	92
FERROVIÁRIO Só quatro das seis ferrovias privadas atingiram razoável produtividade média	96
ÁEREO Investimentos em infra-estrutura aeroportuária garantem qualidade dos serviços	100
COURIER Setor espera crescimento de até 20% nas exportações de cargas expressas	103
RASTREAMENTO Negócios das empresas que atuam no setor tiveram crescimento moderado	106
GUIA DE FORNECEDORES As empresas que fornecem produtos e serviços para o transporte de cargas	109
LOGÍSTICA Empresas de transporte rodoviário ingressam em peso na operação logística	132
GUIA DE LOGÍSTICA Nova seção reúne as empresas especializadas em operação logística	133
ENTIDADES Uma relação completa de órgãos públicos e entidades privadas de transporte	136
ESPECIAL O que é o operador logístico segundo as associações mais representativas do setor	139

A diversidade e a profundidade

 derradeiro **Anuário do Transporte de Cargas** do século chega às mãos que o tocam e aos olhos que o vêem – como agora – repleto de boas novidades.

Sua marca diferencial, a diversidade, vem mais incrementada: todos os modais (rodoviário, marítimo, ferroviário, aéreo e fluvial), com novos guias e mais análises e informações, produzidas pela equipe de jornalistas da revista *Transporte Moderno*, a mais tradicional publicação do setor em atividade no país.

Veículos, transportadores rodoviários, implementos para o transporte rodoviário, agentes marítimos, portos brasileiros, companhias aéreas, empresas ferroviárias, empresas de courier, radio-comunicação e rastreamento via satélite, entidades do setor de transportes, entre outros assuntos, são mostras do ecletismo do Anuário.

Neste ano, novas seções vêm se somar às já existentes nas edições anteriores. Caso de um completo Guia de Operadores Logísticos, acompanhado de material explicativo sobre conceitos de logística, produzido pela ABML (Associação Brasileira de Movimentação e Logística), Aslog (Associação Brasileira de Logística) e FGV/SP (Fundação Getúlio Vargas de São Paulo).

O conteúdo também está mais rico, com realce para a quantidade de informações por empresa citada: endereço completo, fone e fax e, já em diversos casos, informações relativas à Internet (*e-mail e home page*). Nomes de executivos e características das empresas dão tempero especial ao anuário.

Merece destaque, ainda, a publicação dos balanços do setor, com dados sobre o segmento de transportes, gráficos, tabelas e ilustrações, que dão um retrato fiel das atividades relacionadas ao transporte de cargas.

O **Anuário do Transporte de Cargas**, por tudo isso, é hoje ferramenta indispensável de consulta para milhares de empresas – sejam elas transportadoras ou embarcadoras de cargas.

E, se o Anuário '99 está muito bom, ninguém perde por esperar o **Anuário do Transporte de Cargas do Ano 2000**, que, aliás, já começou a ser produzido...

A redação

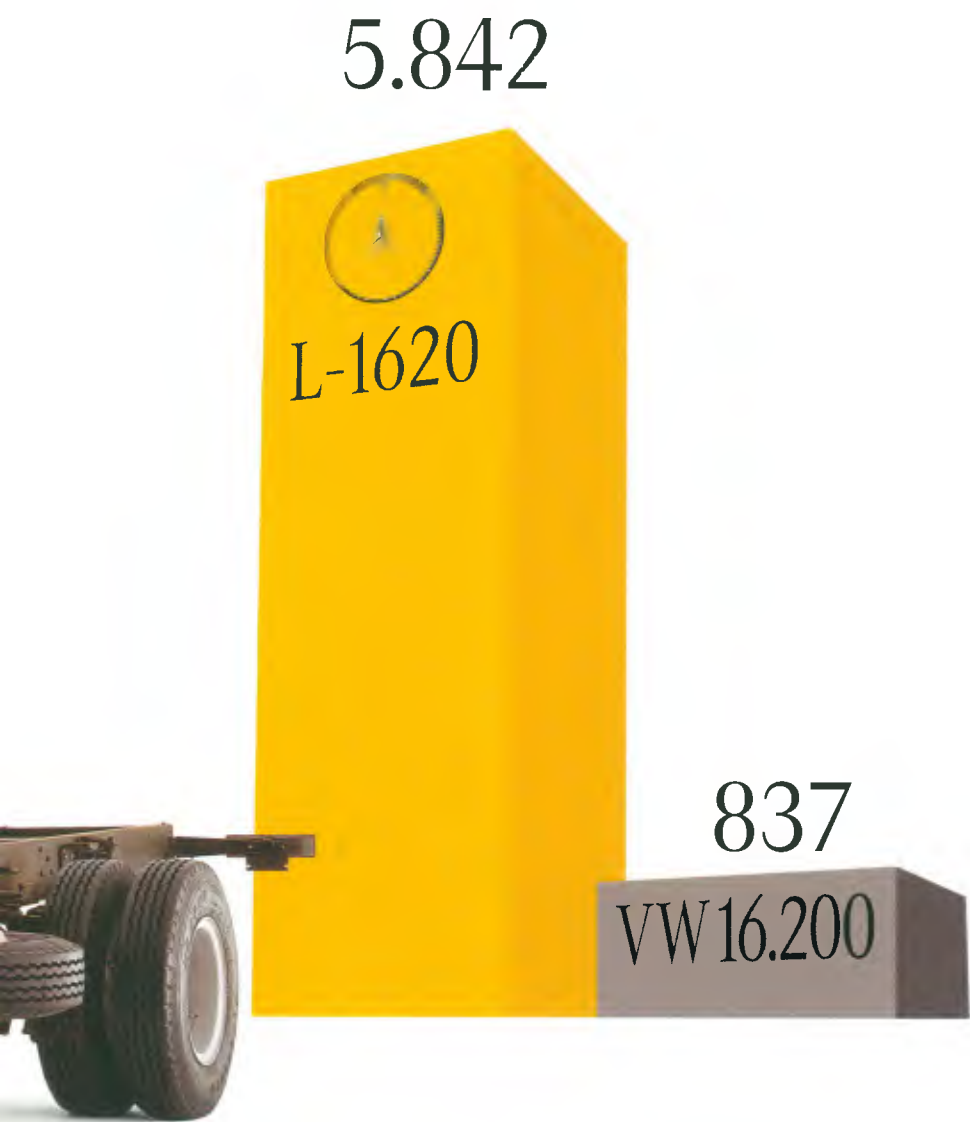
Agora
você vai ver
o posto que
todo caminhão
quer chegar.



O preferido

► Mercedes-Benz L-1620. Líder absoluto de vendas da categoria. Na hora de comprar o seu caminhão semipesado, peça a opinião de quem mais entende de caminhões: os

motoristas. Nove entre cada dez vai recomendar o L-1620. Um caminhão que é sucesso de crítica e público e o único com a capacidade de carregar todos estes títulos: Caminhão



Fonte: Anfavea - Vendas Atacado por modelo - jan-dez/98

dos clientes.

do Ano no Prêmio Lótus e, pelo 3º ano consecutivo, o caminhão mais vendido da sua categoria, ou seja, desde que foi lançado. Se você quer ultrapassar todas as expectativas,

siga os motoristas do L-1620. Eles estão na frente, até no gráfico de vendas.



Mercedes-Benz
O futuro em movimento

Caminhões melhores, vendas menores

As montadoras lançaram ou reformularam produtos com alta sofisticação tecnológica, mas as vendas ao mercado interno foram 1,49% menores em 1998, em comparação com 1997

Cássio Schubsky

Se o critério para analisar o desempenho da indústria de caminhões for o número de unidades comercializadas ao mercado interno no ano passado em relação a 1997, o setor não sofreu grandes alterações. Segundo dados divulgados pela Anfavea (Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores) e pelas montadoras, em 1998 foram vendidos dentro do país 52.991 caminhões contra 53.783 veículos comercializados no ano anterior, ou seja, houve uma diminuição de 1,49%. Mas o crescimento das exportações acabou compensando essa pequena retração. Enquanto no ano retrasado as vendas ao exterior ficaram em 12.438 caminhões, no ano passado elas atingiram a marca de 14.430 veículos, um significativo crescimento de 16,01% de um ano para outro. E, afinal de contas, se comparado ao mercado interno de veículos como um todo, até que os caminhões não decepcionaram. Porque, depois de um crescimento consistente nos anos imediatamente anteriores a 1997, no ano passado a queda foi vertiginosa: a comercialização caiu

de quase 1.650.000 unidades para pouco menos de 1.200.000 - uma retração superior a 20%. E tem mais: o ano de 1997 foi bastante positivo para as indústrias de caminhões, que produziram quase 64 mil veículos, um dos melhores resultados da década. Por isso, a



Os caminhões International, da Navistar, foram uma das sensações em 1998

pequena queda do ano passado deve ser ainda mais relativizada.

Como explicar, então, que o setor de caminhões não tenha sofrido tão intensamente as agruras que tanto vitimaram o mercado de veículos em geral? A crise na Rússia e no Japão, a forte desaceleração da atividade econômica e outros ingredientes de

um cenário econômico nada animador são fatos que certamente afetaram mais alguns segmentos de atividade econômica do que outros. Mas isso não explica tudo. O fato é que o setor de caminhões não é uma massa homogênea: ele próprio se subdivide em vários segmentos - seja por categoria de peso (leves, médios ou pesados), seja pela destinação a que se prestam (entregas urbanas, canavieiros, betoneiras, transporte de animais vivos ou veículos destinados à coleta de lixo, para nos determos em alguns poucos exemplos). Isto quer dizer que, num mercado relativamente restrito, em que se vendem hoje pouco mais de 50 mil unidades, oscilações em poucos segmen-

tos podem ter reflexos extremamente significativos no desempenho global do setor. Por isso, mesmo que determinadas atividades econômicas tenham se ressentido mais com os impactos do quadro recessivo que já se fazia sentir no ano passado, outros segmentos conseguiram se desenvolver satisfatoriamente, mantendo-se as vendas de caminhões mais ou menos nos mesmos patamares de um ano para outro. Facilidades de financiamento e preços convidativos também poderiam ajudar a explicar os resultados obtidos

pelas montadoras de veículos de carga.

No que tange ao *market share* por marca, isto é, à participação de cada montadora nas vendas ao mercado interno, de modo geral registraram-se poucas alterações importantes em 1998 na comparação com o ano anterior. A Mercedes-Benz, que comercializou um total de 18.420 cami-



Do Japão, a GMC importou o modelo 5-90, com capacidade de carga de 3.070 quilos

nhões no ano passado, manteve a já tradicional dianteira folgada, com 34,76%, ou mais de um terço do mercado. A vice-liderança foi conservada pela Ford, que vendeu um total de 10.723 unidades e ficou com *market share* de 20,23%. Em terceiro lugar pelo terceiro ano consecutivo - depois de ter conseguido ocupar a segunda posição em 1995, desbancando a Ford naquele ano -, a Volkswagen comercializou redondos 8.700 caminhões (16,41%). Depois veio a Scania, que vendeu 5.495 veículos - quase 25% menos que no ano anterior! -, detendo 10,36% do mercado. Em

VENDAS DE CAMINHÕES AO MERCADO NACIONAL POR MARCA

Montadora	1994	1995	1996	1997	1998
Agrale	1264	1138	399	445	550
Ford	6621	10215	7908	11334	10723
GMC	1852	1425	1041	3305	3413
Navistar	-	-	-	-	289
Iveco	-	-	-	-	1307
Mercedes-Benz	20668	22110	16351	19509	18420
Scania	6499	5098	5449	7284	5495
Volkswagen	8381	10636	7417	8337	8700
Volvo	5134	5531	3569	3569	4094
Total	50419	56153	42134	53783	52991

Fonte: Anfavea e montadoras

seguida, estão a Volvo (com 4.094 unidades comercializadas e 7,72% de participação) e a General Motors (com 3.413 veículos vendidos e participação de 6,44%). Na sétima posição, uma surpresa: a Iveco, que pela primeira vez aparece no ranking, vendeu 1.307 caminhões em 1998, abocanhando 2,46% do mercado. A Agrale,

acostumada a vendas seletas, deteve o maior crescimento relativo entre todas as montadoras: passou de 445 unidades vendidas em 1997 para 550 veículos negociados no ano seguinte; cresceu 23%, conquistando 1,03% do mercado. Por fim, a também estreante Navistar International ficou na lanterna, com 289 unidades comercializadas e participação de mercado de 0,55%. Vale dizer, no entanto, que a Navistar é a líder na fabricação de caminhões no mercado norte-americano e projeta chegar em 2002 produzindo cerca de 5 mil veículos no Brasil.

Mas, se as vendas e o *market share* não sofreram tantas oscilações - a não ser pela queda acentuada da Scania e pelo ingresso no mercado brasileiro da Iveco e da Navistar, além do expressivo crescimento relativo da Agrale -, o mesmo não se pode dizer dos produtos em si. Houve, no ano que passou, uma série de lançamentos importantes, que ajudaram a acirrar as disputas pelas vendas. Na categoria dos pesados, a Scania não deixou por menos e passou a produzir em solo brasileiro os modelos da Série 4, que, há mais de dois anos, já rodam na Europa. Entre outros aspectos que poderiam ser destacados, as novidades se fizeram sentir nos motores - que têm várias versões e chegam a ter 12 litros e potência de até 420 cv -, no quadro de chassi e no design.

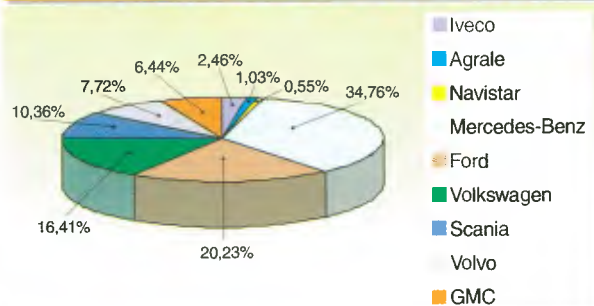
A Volvo, por seu turno, manteve a linha com o FH-12 de fabricação nacional, trazendo algumas modificações importantes. Principalmente o motor "Top Gun", ou D12 A, mais econômico e com 9% a mais de torque.

Atrativo que o Globetrotter continua mantendo, sobretudo na competição com os caminhões Série 4, da Scania, é no que se refere ao preço.

Grande novidade no ano passado foi o início da fabricação, em Caxias do Sul (RS), dos caminhões Navistar International das séries 4000, na categoria dos médios,

e 9000, de pesados. Os médios, com motores eletrônicos, chegam a alcançar potência de 250 cv a 2.300 rpm. Enquanto isso, os pesados 9200 e 9800, de 45 toneladas, atingem a potência de 405 cv a 1.900 rpm. As novidades tecnológicas trazidas pela

O MARKET SHARE DOS CAMINHÕES*



* Vendas ao mercado interno em 1998

Fonte: Anfavea e montadoras

International também fizeram bonito. Longarinas térmicas nos chassis dos pesados, que têm menor peso, por utilizar aço temperado, ampliam a capacidade de carga dos veículos.

A Mercedes-Benz, líder há décadas na comercialização de veículos rodoviários de carga no Brasil, mostrou, em 1998, novos modelos nas categorias de leves e extrapesados. Os leves 712C e 914C têm



A Série 4, da Scania, com motores de até 420 cv, passou a ser fabricada no Brasil



O tradicionalíssimo leve F-4000, da Ford, foi redesenhado...

cabine avançada e basculante, freios a disco nas quatro rodas com acionamento pneumático e capacidade de carga de 4.650 quilos e 5.900 quilos, respectivamente. Os extrapesados da estrela, L e LS-1632, L e LS-1938, L, LS e LK-2638 trazem como novidade o motor eletrônico da série BR-

cilindros em linha, turbodiesel aftercooler ar/ar e potência de 135 cv a 2.600 rpm, com menos peso e menos peças que outros motores utilizados em veículos da mesma categoria. Atenta às diversas aplicações dos veículos em áreas urbanas e também para o transporte de hortifrutigranjeiros, a engenharia da Ford permite que o "velho" F-4000 seja adapta-

do a várias finalidades, como o transporte de carga seca e frigorificada.

Mesmo com tantas novidades, como as mencionadas acima, as vendas de caminhões já aferidas pela Anfavea no primeiro quadrimestre de

1999 não trouxeram muito alento para o setor. De janeiro a abril deste ano, foram comercializadas no mercado interno um total de 14.409 unidades contra 16.657 veículos vendidos no mesmo período de 1998 - uma queda expressiva, de 13,50%. Nem as exportações, que deram um bom fôlego ao

mercado no ano passado, conseguiram salvar a pátria desta vez: a queda de janeiro a abril deste ano foi de 54,47% em comparação com o mesmo período de 1998 (ou, em outras palavras, 2.348 unidades exportadas agora contra 5.157 caminhões novos que saíram do país de janeiro a abril do ano passado). Um enigma ainda sem ex-

plicação, já que, ao que tudo indica, a desvalorização cambial, que deveria estimular as exportações, no nosso caso dos caminhões, parece ter tido o efeito contrário... Mas, como o cenário econômico já dá sinais de melhoras sensíveis após este fatídico início de 1999 e como o segundo semestre tradicionalmente apresenta índices de vendas de caminhões mais alentadores, não é de se duvidar que o quadro se reverta até a chegada do ano 2000. É no que o mercado de caminhões acredita. E todos estão trabalhando para construir esse cenário melhor, seja aperfeiçoando modelos tradicionais, através de profundas reformulações, seja lançando produtos inteiramente novos e cada vez melhores.

INDÚSTRIA BRASILEIRA DE CAMINHÕES

	Produção	Vendas*	Exportações
1989	62.699	48.178	15.429
1990	51.597	41.313	8.371
1991	49.295	41.464	6.416
1992	32.025	25.659	8.915
1993	47.876	37.769	11.049
1994	64.137	50.409	14.532
1995	70.495	56.963	8.700
1996	48.712	40.573	8.545
1997	63.744	52.305	12.439
1998	63.279	49.807	14.430

* Vendas ao mercado interno de produção nacional

Fonte: Anfavea

450, utilizado em todos os modelos. A eletrônica embarcada, com o motor gerenciado eletronicamente, a autodiagnose e os freios a disco são a sensação dos redesenhados modelos extrapesados L e LS-1938.

A General Motors importou do Japão o modelo leve GMC 5-90, de 5 toneladas e capacidade de carga de 3.070 quilos, que pode ser considerada bastante elevada para a sua categoria de peso. Visando ao tão disputado mercado de caminhões de aplicação em centros urbanos, o novo GMC deverá ser fabricado no Brasil ainda neste ano.

Nessa mesma categoria, a Ford lançou o F-350 e um modelo reestilizado do F-4000, tradicional líder de vendas no mercado brasileiro de caminhões leves. Os veículos, com motor Cummins 4BTAA, de quatro



...como ocorreu com o FH-12, fabricado pela Volvo...



...e com a linha de extrapesados L e LS, da Mercedes-Benz do Brasil

Frota de caminhões supera um milhão

No Brasil, saber o tamanho exato da frota de veículos circulante não é tarefa fácil. Até mesmo a estatística do Renavam (Registro Nacional de Veículos Automotores) apresenta limitações. Para alguns técnicos, o Renavam não dá baixa dos veículos sem licenciamento, com IPVA vencido ou fora de circulação. Assim, se um caminhão sofrer perda total e for sucateado, o mesmo continua registrado no Renavam.

Em julho de 1998, havia 21,445 milhões de veículos registrados no Renavam, porém, sem computar 4,841 milhões de placas amarelas. Somada, a frota nacional atingia 26,287 milhões veículos. "Não há condições técnicas de especificar que tipo de veículo compõe o universo de placas amarelas", disse José Augusto de Freitas, assessor de imprensa do Denatran (Depar-

tamento Nacional de Trânsito), em março.

No último levantamento do Renavam, havia 1,105 milhão de caminhões (não incluindo os de placas amarelas) em circulação. No Anuário Estatístico do Geipot (Empresa Brasileira de Planejamento dos Transportes) consta que, em 1995, foram licenciados 1,620 milhão caminhões no país.

Para a Subcomissão de Estatísticas Comerciais do Sindipeças (Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores), a frota circulante nacional continua sendo um enigma. Um estudo de 1998, com pesquisas em universidades, associações de classe, consultorias, seguradoras, órgãos governamentais e revistas especializadas, apontou "inconsistência de informações e grande divergência nos resultados, com a frota variando de 9 milhões até 17 milhões de veículos!".

Em razão de falhas nas informações encontradas sobre registros de veículos e taxa de sucateamento, um grupo de três empresas (Eaton, Cofap e Varga) propôs estudo probabilístico para mensurar não o sucateamento, mas a permanência dos veículos na frota, registrados ou não.

Segundo Maristela Castanho, gerente de Planejamento de Mercado da Eaton, a frota nacional circulante em 1998 (com veículos produzidos até 1997) totalizava 17,700 milhões de veículos, dos quais 1,213 milhão de caminhões (sendo 213 mil pesados e extrapesados, e 1 milhão de leves e médios), e 205 mil ônibus.

Em 1997 (com veículos produzidos até 1996), a frota circulante era de 16,850 milhões de veículos, dos quais 1,180 milhão de caminhões (sendo 200 mil pesados, 980 mil leves e médios) e 200 mil ônibus.

FROTA NACIONAL DE VEÍCULOS REGISTRADOS EM JULHO DE 1998 (*)

ESTADOS	Motocicletas, triciclos	Automóveis	Camionetas	Caminhões	Ônibus	Chassis e plataformas	Reboques e semi-reboques	TOTAL
Acre	1.048	3.279	1.088	364	47	0	61	5.887
Alagoas	11.717	71.169	14.043	6.589	2.080	3	1.717	107.318
Amapá	3	82	25	17	39	0	1	167
Amazonas	13.923	94.065	26.178	7.774	2.669	35	5.237	149.881
Bahia	40.927	360.689	74.217	28.660	10.904	161	6.335	521.893
Ceará	102.992	288.272	53.931	26.305	6.246	86	5.978	483.810
Distrito Federal	12.627	382.243	41.631	10.822	6.352	136	5.722	459.533
Espírito Santo	34.698	153.430	26.164	15.232	4.150	87	4.369	238.130
Goiás	120.897	424.360	102.755	46.303	7.561	112	17.184	719.172
Maranhão	25.920	79.122	21.166	9.922	3.312	65	1.172	140.679
Mato Grosso	42.460	123.633	41.895	21.786	3.193	90	7.840	240.897
Mato G. do Sul	45.863	184.639	48.201	25.255	2.766	70	8.048	314.842
Minas Gerais	349.624	1.691.036	263.003	151.433	30.586	1.044	43.673	2.530.399
Pará	26.657	131.539	28.779	15.981	4.417	104	3.870	211.347
Paraíba	24.624	105.640	19.645	10.440	2.185	32	1.279	163.845
Paraná	210.896	1.258.853	185.235	135.622	19.230	633	52.070	1.862.339
Pernambuco	59.821	368.663	54.280	33.176	7.837	94	6.146	530.017
Piauí	17.522	49.504	12.844	5.661	1.247	54	693	87.525
Rio de Janeiro	85.883	1.514.581	127.396	64.994	32.037	1.075	16.621	1.842.587
Rio G. do Norte	6.623	22.373	3.669	1.921	711	17	443	35.757
Rio G. do Sul	210.913	1.322.685	158.414	108.816	20.025	1.258	53.320	1.875.431
Rondônia	622	1.903	520	488	77	0	82	3.692
Roraima	1	85	41	48	4	1	7	187
Santa Catarina	143.997	673.310	80.757	59.608	7.383	690	23.854	989.599
São Paulo	756.684	5.827.859	651.607	309.739	95.422	2.883	117.444	7.761.638
Sergipe	21.193	84.896	11.380	8.647	2.249	52	3.143	131.560
Tocantins	8.390	18.969	8.628	276	507	4	507	37.281
BRASIL	2.376.325	15.236.879	2.057.492	1.105.879	273.236	8.786	386.816	21.445.413

(*) Não estão computados 4.841.646 veículos de placas amarelas.

Fonte: Renavam

320



Concurso de Comunicação Visual e Pintura de Frota



Estão abertas até 17 de setembro de 1999 as inscrições para o 31º Concurso de Comunicação Visual e Pintura de Frotas.

Poderão se inscrever empresas de transporte rodoviário de carga e passageiros que tenham em suas frotas no mínimo três veículos.

O Concurso, promovido pela revista Transporte Moderno há trinta e dois anos, tem como objetivo estimular a criatividade e a utilização dos veículos como instrumento de divulgação e marketing das empresas.



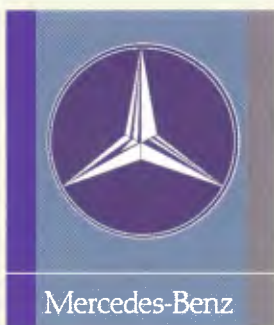
Mais informações com Maria Penha
pelo fone (011) 3662.0277
ou fax (011) 3662.4630

transporte
MODERNO

Ao apresentar toda a linha de caminhões comercializados por nove fabricantes no país, e suas principais características técnicas, este guia constata praticamente a repetição do desempenho produtivo da indústria de veículos pesados em 1998, em relação ao ano anterior. No ano passado, a produção alcançou 64.900 chassis de caminhões, enquanto que as vendas internas atingiram 52.991 unidades e as exportações, 14.430 unidades.

Esses números espelham, praticamente, o resultado obtido em 1997, o que indica certa desaceleração das linhas de montagem de veículos pesados. Pois, naquele ano, foram produzidos 63.742 caminhões, e as vendas internas somaram 53.783 unidades. As exportações, contu-

do, de 12.380 unidades, ficaram aquém das verificadas em 1998. Entretanto, é preciso considerar que o desempenho de 1997, ano marcado pela renovação de linhas de produtos por sete montadoras, esteve alicerçado em grandes investimentos na instalação de fábricas ou linhas de montagem. Mas o ano de 1998 também contou com iniciativas promissoras em termo de expansão do setor. Como exemplo, a Navistar, depois de instalar-se em Caxias do Sul (RS), fechou o ano com a produção de 289 caminhões International, e a Iveco Mercosul vendeu 1.307 caminhões no mercado interno. As duas novas fábricas dão sinais de alento num mercado com panorama geral recessivo, como se pôde observar no início deste ano.



Pág. 16



Pág. 20



Pág. 24



Pág. 25

VOLVO

Pág. 27



Pág. 28



Pág. 30



INTERNATIONAL®

NAVISTAR DO BRASIL®

Pág. 31



AGRALE

Pág. 34

MONTADORAS

Mercedes-Benz do Brasil S.A.

Av. Alfred Jurzykowski, 562, Vila Paulicéia,
CEP 09680-900, S.B. do Campo, SP
Tel.: (011) 758.6611 - Fax: (011) 758.7667

Data de fundação: 07/10/53

Ramo de atividade: indústria automobilística

Diretoria: Ben van Schaik (Presidente), Roberto Luiz Bógus (Dir.), Luiz Adelar Scheuer (Dir.), Volker Willi Schwarz (Dir.), Karsten Jan Weingarten (Dir.), Luiz Carlos Filippetti (Dir.), Horst Bergmann (Dir.), Goetz Kirchner (Dir.)

Número de funcionários: 12.300

Número de Fábricas: 3

Área da empresa: 5.938.987,36 m² (total), 792.284,61 m²



Modelo: 712 C, 4x2
Entre-eixos: 3.150 mm, 3.700 mm
Motor: OM-904 LA, 122 cv
PBT: 7.700 kg

PRODUÇÃO E VENDAS DE CHASSIS DE CAMINHÕES

Ano	1996	1997	1998
Produção	17.864	25.039	24.886
Vendas internas	16.351	19.509	18.420
Exportações	2.994	4.976	7.249

(em unidades)
n/ - não forneceu



Modelo: 2418, 6x4
Entre-eixos: 4.830 mm + 1350 mm
Motor: OM-366 A, 184 cv
PBT: 23.500 kg



Modelo: 914 C, 4x2
Entre-eixos: 3.750 mm
Motor: OM-904 LA, 136 cv
PBT: 9.100 kg



Modelo: LS-1938, 4x2
Entre-eixos: 4.600 mm
Motor: OM-457 LA, 380 cv
PBT: 19.500 kg