

# CRUZEIROS MARÍTIMOS

Temporada 2017 - 2018

**ESTUDO DE PERFIL E  
IMPACTOS ECONÔMICOS  
NO BRASIL**



# SUMÁRIO

<b>Introdução</b> .....	<b>05</b>
<b>Ambiente macroeconômico</b> .....	<b>07</b>
<b>O setor de cruzeiros</b> .....	<b>09</b>
<b>Impactos econômicos</b> .....	<b>17</b>
<b>Perfil e hábitos de viagem dos cruzeiristas</b> .....	<b>31</b>
<b>Oportunidades e fatores limitadores</b> .....	<b>41</b>



ACLIA Brasil vem acompanhando, desde a temporada 2010/2011, junto com a Fundação Getúlio Vargas (FGV), os dados do setor de Cruzeiros que, comprovadamente, tem impacto positivo significativo na economia turística de importantes destinos da costa brasileira.

O objetivo da CLIA Brasil é que esse estudo, sendo informação especializada, sirva para o setor como instrumento orientador de políticas públicas, formulação de estratégias, cenários e indicadores para o desenvolvimento do segmento de cruzeiros, otimizando os benefícios dessa importante atividade no País.

É importante ressaltar que esse ano não foi realizada pesquisa nos portos com os cruzeiristas. Portanto, os resultados apresentados no capítulo do perfil dos cruzeiristas é o mesmo da temporada anterior (2016/2017).



# INTRODUÇÃO

Após a temporada 2010/2011, constatou-se redução contínua do fluxo de cruzeiros na costa brasileira, com redução do número de navios e passageiros embarcados e, conseqüentemente, menor oferta de leitos e de roteiros por parte das armadoras. Essa diminuição se deve ao momento desfavorável que a economia brasileira vem enfrentando e à conseqüente redução de participação do mercado doméstico neste segmento. O setor vem tentando superar as dificuldades impostas pelo cenário e, nessa temporada, isso fica explícito com o aumento da oferta e da demanda sem aumento do número de navios.

A temporada de Cruzeiros 2017/2018 começou no dia 07 de novembro de 2017 e encerrou-se em 17 de abril de 2018. Sete navios realizaram rotas no litoral do País. As embarcações navegaram por 14 destinos no Brasil (Santos, Rio de Janeiro, Búzios, Salvador, Ilha Grande, Ilhabela, Ilhéus, Recife, Maceió, Angra dos Reis, Porto Belo, Cabo Frio, Fortaleza e Balneário Camboriú), e por outros 3 locais na América do Sul: Argentina (Buenos Aires); e Uruguai (Montevidéu e Punta del Este).

Nesta temporada (2017/2018) observou-se majoração do número de viajantes quando comparada à temporada anterior, totalizando 418.504 cruzeiristas em 7 navios. Os impactos na economia e na geração de empregos beneficiaram destinos turísticos e empresas de atividades características do setor do turismo, movimentando no setor R\$ 1,792 bilhão.

Em relação à demanda, os resultados da pesquisa com turistas de cruzeiros (cruzeiristas) apresentados nesse relatório, com análises características como perfil e hábitos de viagem, gastos realizados, serviços utilizados, intenção de realizar outra viagem de cruzeiro, dentre outras são do estudo de 2017, (temporada 2016/2017). As oportunidades de negócios geradas pelos cruzeiros marítimos não se restringem somente às cidades portuárias, mas também a diferentes cidades não litorâneas, em virtude de sua cadeia produtiva, que é movimentada pela contratação de serviços e compra de insumos em diferentes regiões do Brasil.

No que se refere à oferta, foram pesquisadas questões relacionadas à cadeia de suprimentos (alimentos e bebidas), geração de empregos, salários pagos, impostos e taxas portuárias pagas pelas armadoras, abastecimento dos navios, entre outras, que impactaram diversos setores da economia, tanto em nível local quanto nacional, de forma direta, indireta e induzida.

## PRINCIPAIS OBJETIVOS DO ESTUDO

1

Analisar o ambiente macroeconômico e o setor de cruzeiros

2

Avaliar o impacto econômico dos cruzeiros marítimos em cabotagem na costa brasileira durante a temporada 2017/2018

3

Avaliar a evolução dos números da atual temporada em comparação à temporada 2016 / 2017

4

Perfil e hábitos de viagem dos cruzeiristas nas cidades portuárias

# AMBIENTE MACROECONÔMICO

Após a economia global ter emergido da ampla e profunda recessão, ainda permanece incerto o retorno a uma expansão robusta e sincronizada. No início do ano de 2016, o Fundo Monetário Internacional (FMI) ressaltava que, nas economias avançadas, o crescimento econômico, no curto prazo, mostrava-se sólido (comparativamente ao detectado nos últimos meses, o mesmo não ocorrendo em diversos mercados emergentes e em desenvolvimento, os quais representam parcela crescente da produção mundial).

Em 2017, observou-se crescimento da economia de países desenvolvidos e emergentes. Nos Estados Unidos, por exemplo o impulso de 2016 se manteve em 2017 à medida que as empresas adquiriram mais confiança em relação à demanda futura. Em contrapartida, no Japão, após a surpreendente expansão das exportações em 2016, que contribuiu para o crescimento da economia, houve retração em 2017.

No que tange às economias de mercados emergentes e em desenvolvimento, o desempenho, em 2017, foi superior ao do ano anterior. Para China (em decorrência do apoio de políticas governamentais), Índia e Brasil a performance foi ainda mais forte do que de outros países, em relação ao ritmo da expansão da economia.

O FMI antevê ínfimo crescimento da economia mundial em 2018, prevendo a ocorrência de melhoras generalizadas nos dados de diversos países, apesar de vislumbrar que a expansão em algumas economias desenvolvidas deverá permanecer fraca e que os exportadores de matérias-primas (em geral) continuarão a enfrentar dificuldades.

No Brasil, a economia parece ter deixado para trás o período de recessão e, apresentou resultado positivo em 2017 (+1,0%), em resposta à queda do Produto Interno Bruto - PIB de 3,46% em 2016 e 3,55% em 2015.

Os dados mais recentes divulgados pelo IBGE revelam que o PIB do País apresentou crescimento de 1,2% no contraste entre o primeiro trimestre de 2018 com o último de 2017, levando-se em consideração a série com ajuste sazonal. É importante destacar que se trata do quarto resultado positivo consecutivo detectado após período de oito trimestres de quedas nesta base de comparação e estabilidade no primeiro trimestre de 2017.

Tendo em vista as medidas já adotadas (e as que, complementarmente, deverão ser tomadas) pelo Governo, conclui-se que a recuperação aguardada da economia vem aumentando o ímpeto, sendo vislumbrado resultado positivo novamente para 2018 (ainda que de pequena magnitude).

# O SETOR DE CRUZEIROS

De acordo com a Organização Mundial do Turismo – UNWTO, as expectativas otimistas do órgão em relação às viagens no mundo foram alcançadas, chegando ao patamar de 1,323 bilhão de chegadas internacionais de turistas em 2017, ante 1,235 bilhão em 2016 (7,1% superior). Isso representou um recorde, com crescimento pelo oitavo ano consecutivo, o que não ocorria desde a década de 1960.

Do total de 1,323 bilhão de chegadas internacionais de turistas em 2017, 671 milhões correspondem à Europa (8% a mais do que em 2016), 324 milhões à Ásia e Pacífico (um aumento de 25 milhões), 207 milhões às Américas (um acréscimo de 16%), 63 milhões à África (5% a mais) e 58 milhões ao Oriente Médio (4% a mais).

Com relação ao turismo nacional, as Sondagens de Intenção de Viagem, realizadas mensalmente (até novembro de 2017) pela FGV e pelo Ministério do Turismo, detectaram, ao longo de 2017, que, em relação ao destino escolhido, as preferências por viagens pelo Brasil superam amplamente aquelas a serem realizadas para o exterior. No caso específico da segmentação por renda familiar, por exemplo, os percentuais variam, em novembro de 2017, de cerca de 64,8% (aquela superior a R\$ 9.600) a 96,3% (renda até R\$ 2.100).

Em realidade, tal fato decorre, em grande parte, da alta cotação do dólar e do euro (apontada pela maior parcela dos pesquisados), do menor custo de realização de viagens pelo País, bem como do fortalecimento e majoração da competitividade do turismo interno, o que faz com que ponderável parcela dos brasileiros esteja trocando as viagens internacionais por viagens pelo Brasil, proporcionando maior movimento da economia nacional e, conseqüentemente, a geração de renda e empregos diretos e indiretos.

Os números de viagens no Brasil são relevantes para o setor de Cruzeiros, já que a maioria dos viajantes deste segmento são brasileiros praticando turismo doméstico. Apesar de apresentar números mais modestos a indústria de cruzeiros permanece como importante atividade de incentivo às viagens no País.

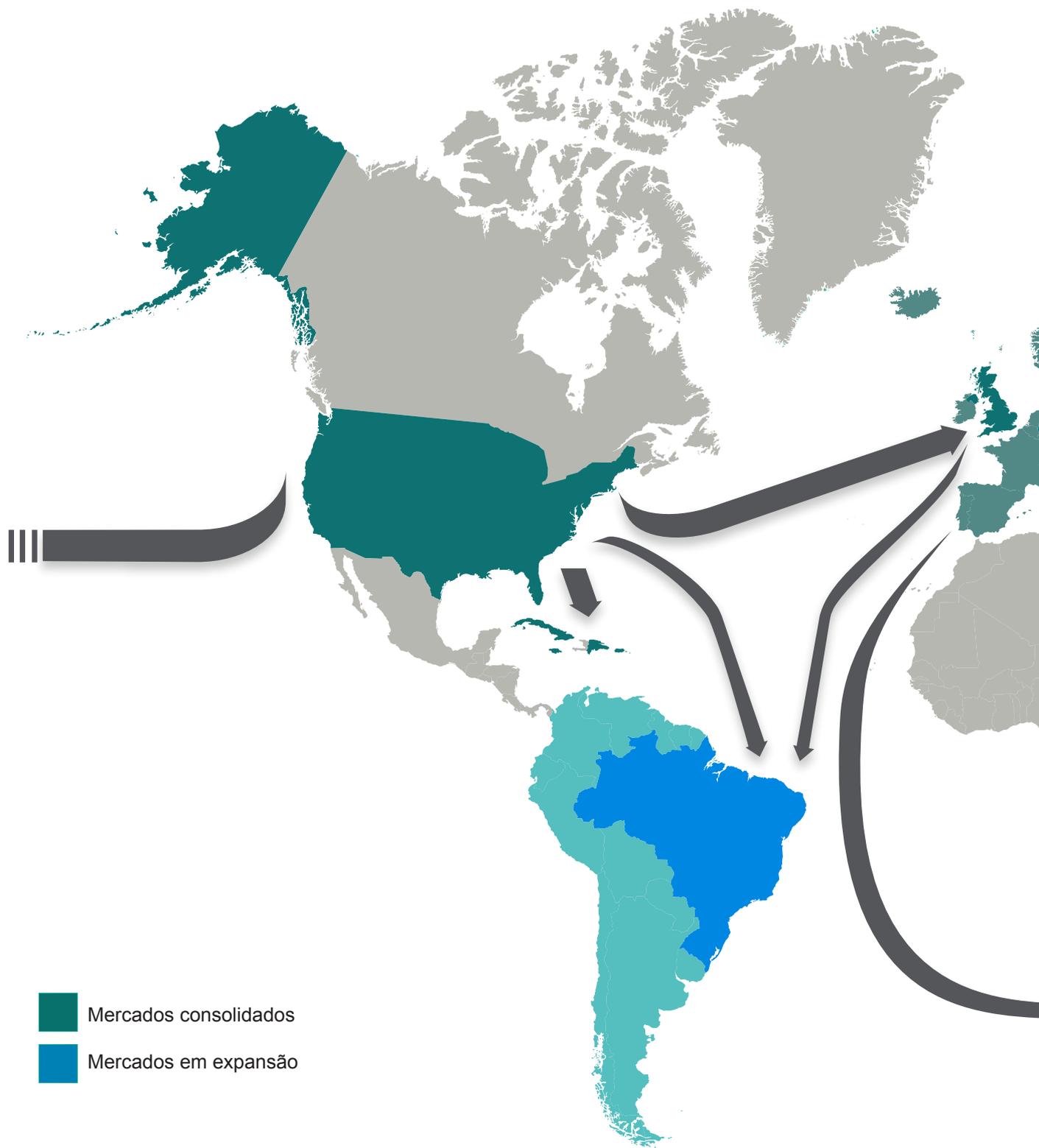
No mundo, o setor de cruzeiros continua crescendo ano a ano. Essa majoração é impulsionada, principalmente, pelo aumento da quantidade e diversificação de Cruzeiros, que em 2018 ganhará 13 novos navios e capacidade adicional total de 33.379 pessoas e, até 2020, mais 24 novos navios e capacidade adicional total de 66.515 pessoas (Cruise Market Watch).

Segundo a Associação Internacional de Cruzeiros (CLIA), em 2017, o número total de cruzeiristas foi de 26,7 milhões. A procura por cruzeiros aumentou 23% de 2011 a 2016, de acordo com a CLIA (2017).

**Gráfico 1 | NÚMERO DE PASSAGEIROS NO MUNDO (em milhões)**



Fonte: Cruise Lines Internacional Association (CLIA)



---

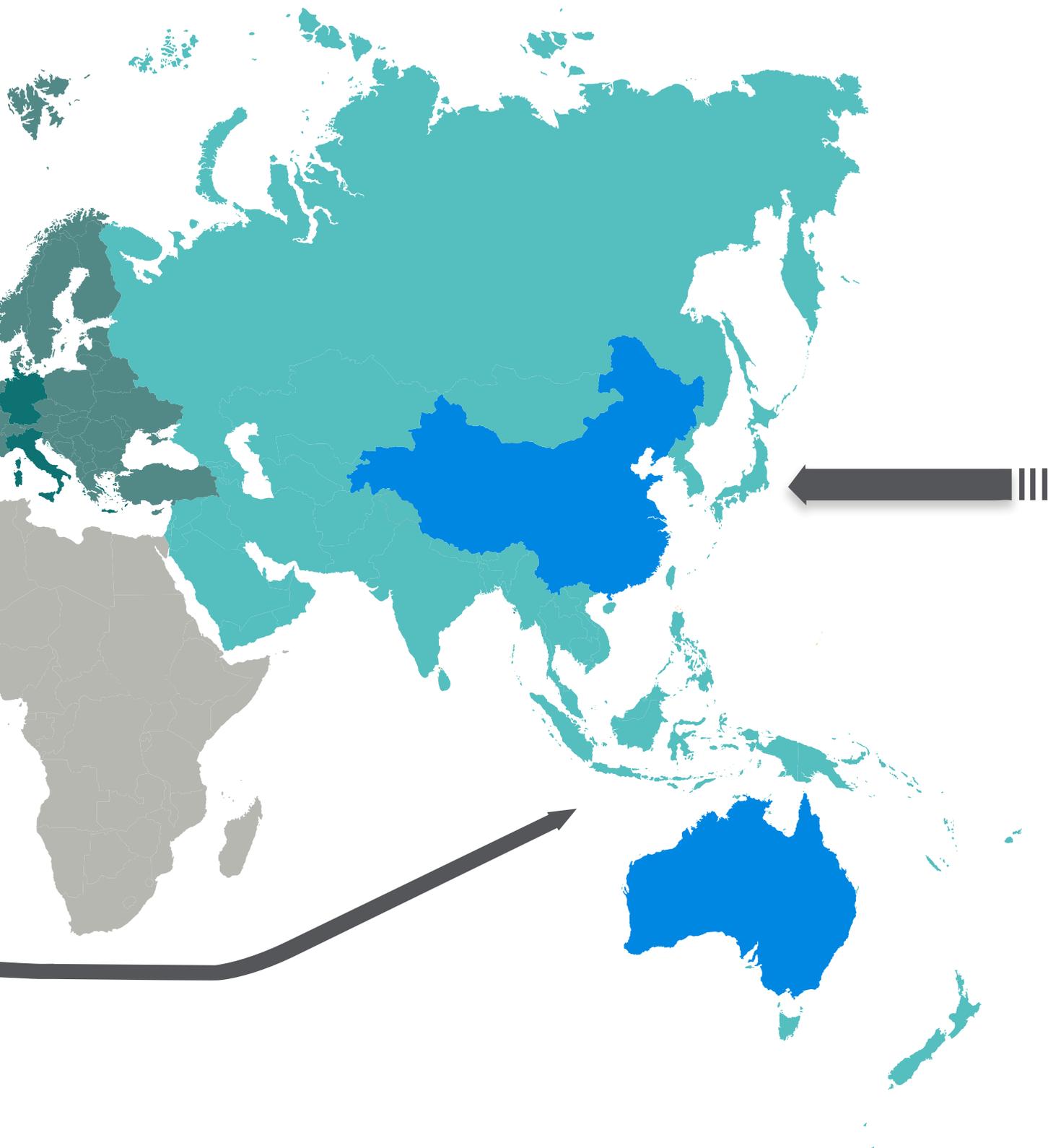
**134.888**  
Brasileiros realizam  
cruzeiros fora do Brasil  
em 2017

---

---

**R\$ 332,3**  
**milhões**  
receita gerada

---



Durante o ano de 2017, 134.888 turistas residentes no Brasil, realizaram viagens de cruzeiros no exterior, o que significou um aumento de 26,3% em relação a 2016, gerando uma receita de R\$ 332,3 milhões (40,4% a mais do que em 2016).

A Europa foi o destino de preferência para os brasileiros que viajam ao exterior por meio de cruzeiro.

## TEMPORADA BRASILEIRA 2017/2018

Na temporada 2017/2018, 7 navios operaram na costa brasileira, transportando um número total de, aproximadamente, 418 mil cruzeiristas. O aumento do total de cruzeiristas em relação à temporada anterior mesmo com igual número de navios pode ser explicado pelo aumento da eficiência dos navios e roteiros.

Apesar da redução do número de navios desde a temporada 2011/2012 e a consequente redução do número total de passageiros, o número de turistas por navio aumentou, o que, em parte pode ser explicado pela maior eficiência dos roteiros e o tamanho dos navios.

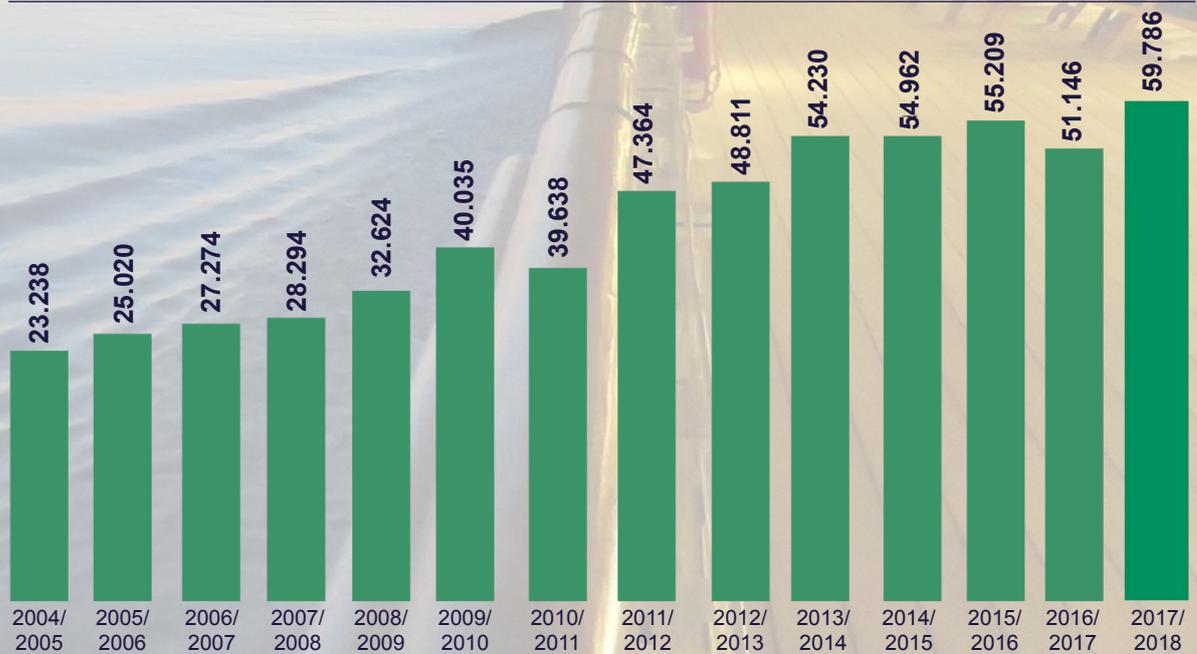
Comparando o número médio de cruzeiristas por navio da temporada 2017/2018 com o da temporada 2016/2017, percebe-se que a eficiência continua crescendo nos cruzeiros no Brasil, como é demonstrado no gráfico 4.

**Gráfico 2 | NÚMERO DE NAVIOS**



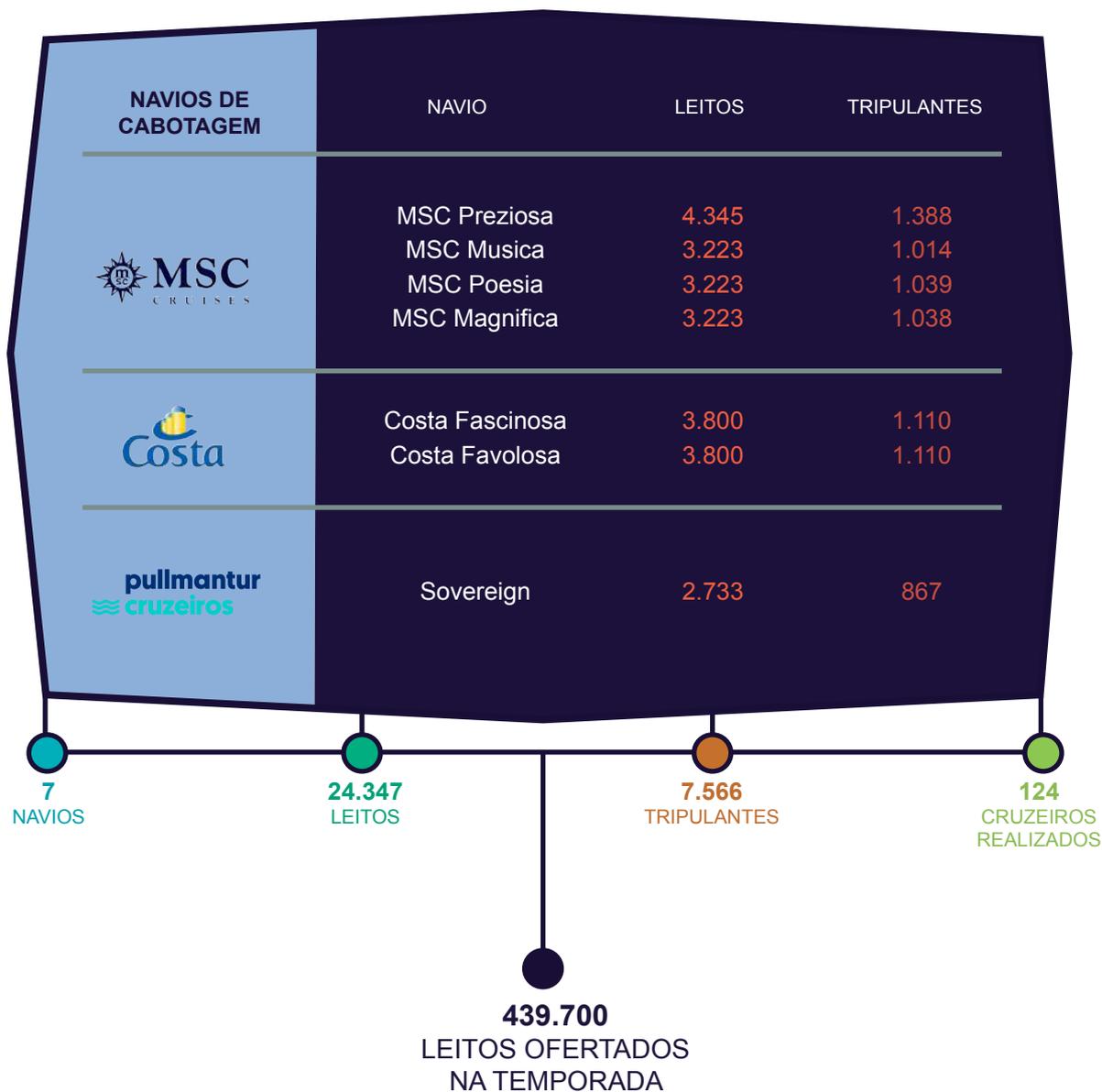
**Gráfico 3 | NÚMERO DE CRUZEIRISTAS EMBARCADOS**

Fontes: FGV / CLIA BRASIL

**Gráfico 4 | CRUZEIRISTAS POR NAVIO**

Fontes: FGV / CLIA BRASIL

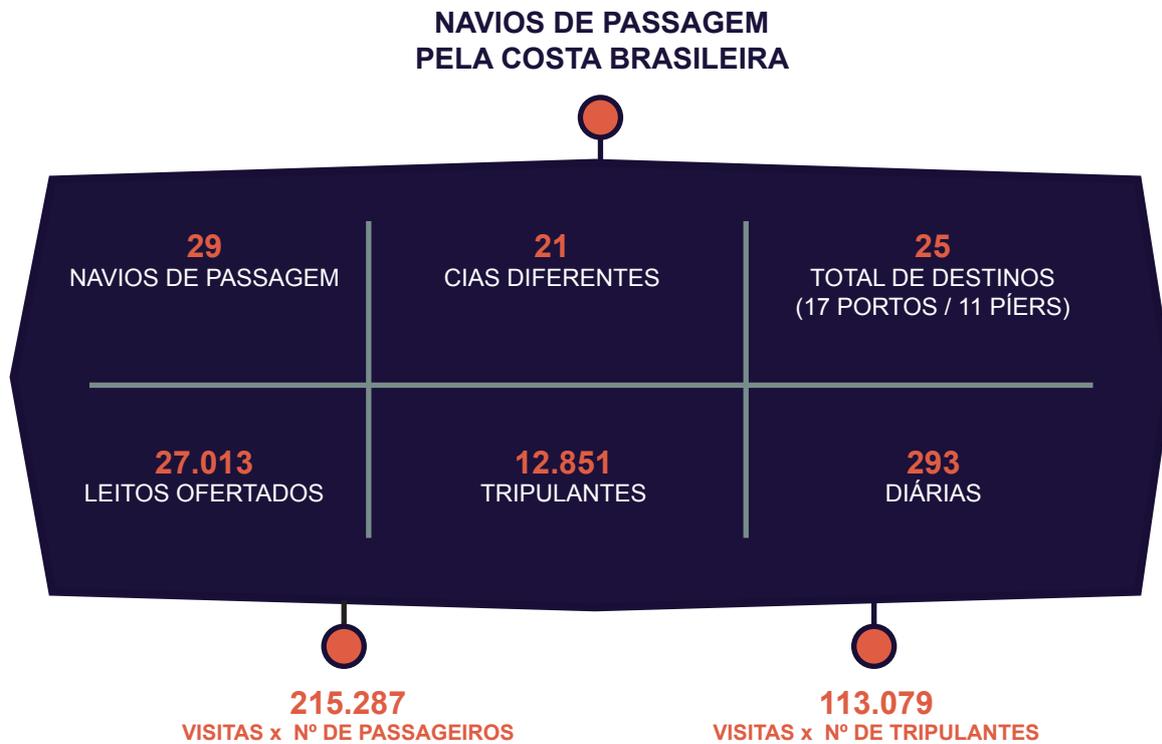
## TEMPORADA BRASILEIRA 2017/2018



Fontes: FGV / CLIA BRASIL



Na imagem a seguir apresentamos os dados dos navios de passagem pela costa brasileira na temporada 2017 / 2018. Esses navios saem do exterior, passam pelo Brasil e seguem seus roteiros mundo a fora (não fazem cabotagem, ou seja, não partem ou chegam de/em portos no Brasil, apenas fazem escalas). Diferentemente dos navios de cabotagem.



Fontes: FGV / CLIA BRASIL



# IMPACTOS ECONÔMICOS



Os destinos turísticos são beneficiados, em diferentes aspectos, pelos cruzeiros, com o aumento do fluxo de turistas nas cidades, o que movimenta a economia local e do entorno, gera empregos, estimula a entrada de divisas e promove o destino em âmbitos nacional e internacional.

Esses benefícios dependem dos seguintes aspectos:

Tipo de porto de referência (se é porto de embarque/desembarque ou de escala);

- Momento da viagem (início, meio ou fim);
- Tempo de permanência do cruzeiro no porto de escala;
- Quantidade de escalas previstas na rota;
- Infraestrutura existente no destino para atender às necessidades do navio e dos passageiros.



Os gastos gerados pelos viajantes, tripulantes e também pelas armadoras provocam impactos econômicos, que podem ser divididos em direto, indireto e induzido.

Os impactos diretos são os valores das despesas turísticas menos o valor das importações necessárias para fornecer esses bens e serviços. Os estabelecimentos que recebem diretamente as despesas turísticas também precisam comprar produtos e serviços de outros setores da economia local: esses são os impactos indiretos, e incluem, por exemplo, hotéis que compram os serviços de alimentos e bebidas. Durante as rodadas de impactos direto e indireto, receitas são revertidas para os moradores locais sob a forma de salários, lucros distribuídos, aluguéis, entre outros. Esses são os impactos induzidos.

Entre os gastos das armadoras, estão incluídos os salários pagos, gastos com alimentos e bebidas (suprimentos), água e lixo, combustíveis, comissão para agentes e operadoras de turismo, tarifas portuárias, impostos, marketing e outros.

Quanto aos gastos dos viajantes e tripulantes nos portos de embarque/desembarque e trânsito, a movimentação econômica engloba compras de passeios turísticos, suvenires, alimentos e bebidas e transporte durante, antes e/ou após a viagem. Segundo o informado pelas armadoras presentes no Brasil, o tíquete médio dos cruzeiristas foi de R\$ 2.214,00 - gasto médio por passageiro com a compra da viagem de cruzeiro – e o tempo médio dos cruzeiros foi de 5,9 dias (contra 6,4 dias da temporada passada).

---

**R\$ 2.214,00**

gasto médio por passageiro  
com a compra da viagem

---

---

**5,9 dias**

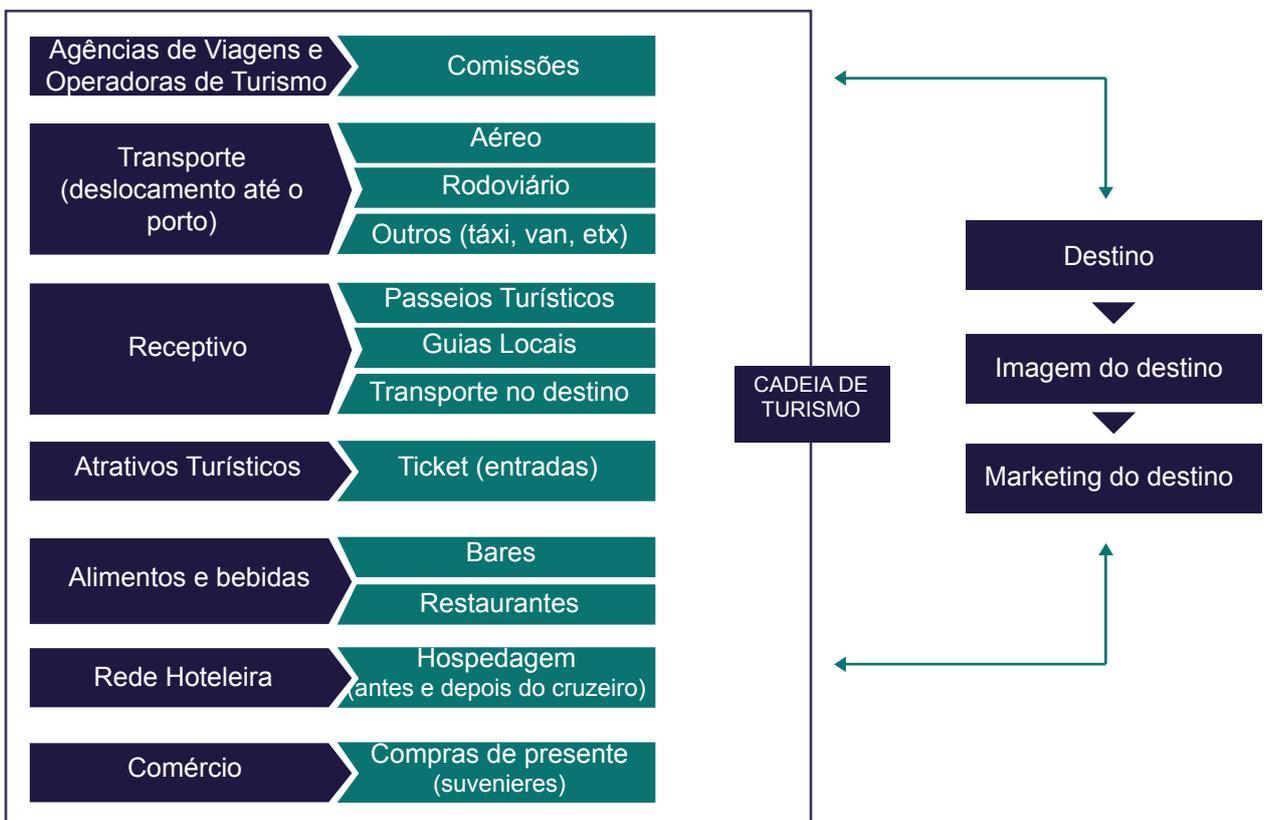
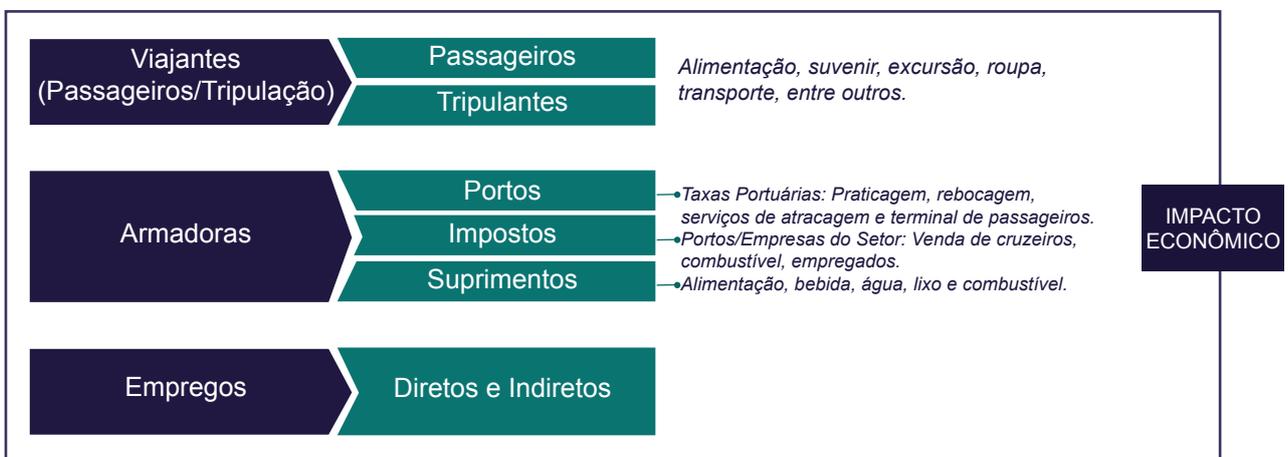
(contra 6,4 dias da temporada passada)  
tempo médio dos cruzeiros

---



## IMPACTO DO SEGMENTO DE CRUZEIROS NA ECONOMIA

A figura a seguir ilustra as atividades impactadas pelos Cruzeiros Marítimos



## RESULTADOS DA TEMPORADA 2017/2018

Para analisar o impacto econômico do segmento na temporada 2017/2018, foi realizada pesquisa com as principais armadoras em operação no Brasil.

Em relação aos cruzeiristas, os dados utilizados de perfil de gasto são da pesquisa realizada em 2017, com atualização monetária dos valores. São analisados somente os gastos dos cruzeiristas e tripulantes realizados fora do navio, antes e/ou depois da viagem e gastos realizados nas cidades em que o navio fez escala e que o turista e tripulante tenha descido para conhecer a cidade.

Como o objetivo do estudo é avaliar os impactos dos cruzeiristas na economia brasileira e nas cidades portuárias, não são considerados os valores dos pacotes pagos pelos cruzeiristas (uma parte desse recurso é utilizada para o pagamento dos navios estrangeiros), nem os gastos a bordo.



## ARMADORAS

Resultado da temporada 2017/2018 e variação percentual em relação à temporada 2016/2017



Combustível

2017 | 2018

R\$ 328,8 MM

2016 | 2017

R\$ 267,2 MM

Variação

+ 23,1 %



Fornecedores de alimentos e bebidas

2017 | 2018

R\$ 209,2 MM

2016 | 2017

R\$ 208,3 MM

Variação

+ 0,4 %



Taxas e Impostos

2017 | 2018

R\$ 138,9 MM

2016 | 2017

R\$ 124,0 MM

Variação

+ 12,0 %



Comissionamento para operadoras de agências

2017 | 2018

R\$ 64,4 MM

2016 | 2017

R\$ 62,8 MM

Variação

+ 2,6 %



Marketing, excursões e escritório

2017 | 2018

R\$ 35,9 MM

2016 | 2017

R\$ 38,8 MM

Variação

- 7,6 %



Salários pagos

2017 | 2018

R\$ 21,8 MM

2016 | 2017

R\$ 25,5 MM

Variação

- 14,4 %



Água e Lixo

2017 | 2018

R\$ 27,9 MM

2016 | 2017

R\$ 24,8 MM

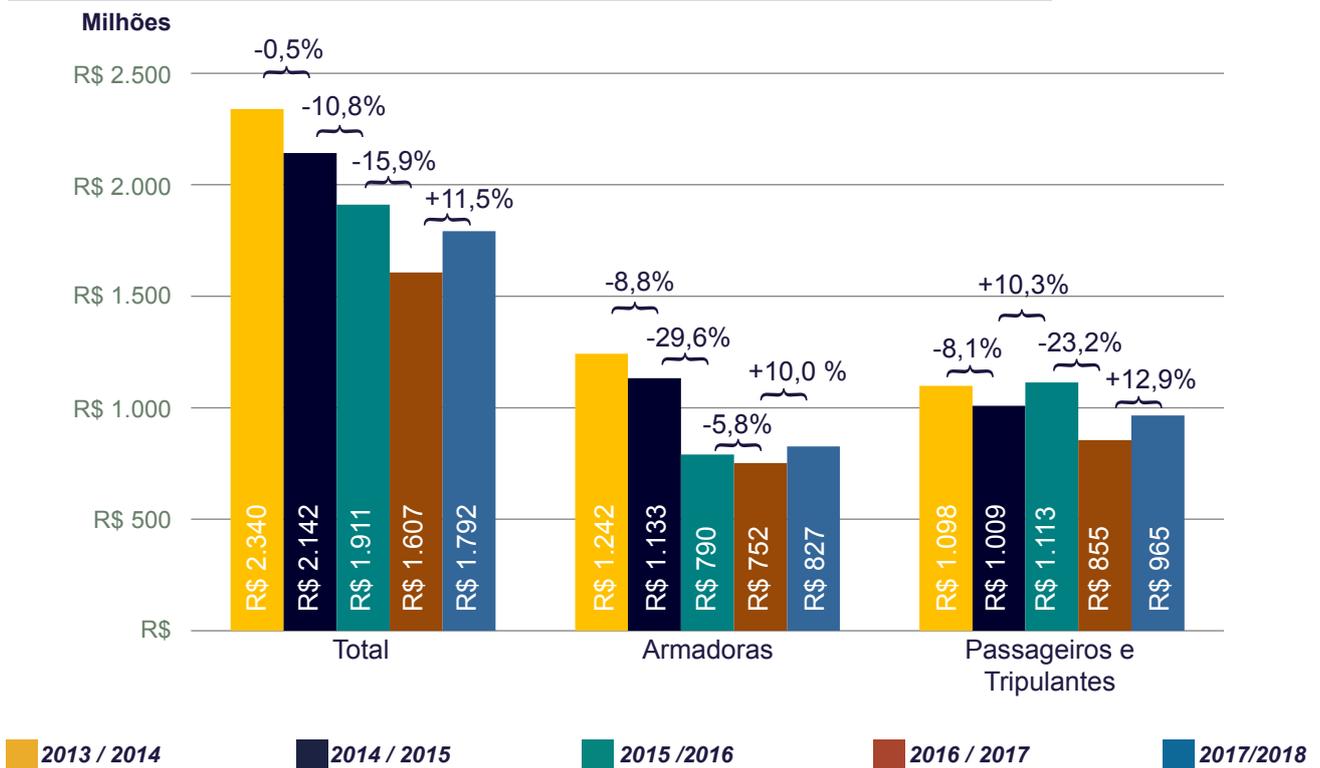
Variação

+ 12,4 %

CRUZEIRISTAS E TRIPULANTES	Resultado da temporada 2017/2018 e variação percentual em relação à temporada 2016/2017		
 Comércio Varejista	<b>2017   2018</b> R\$ 291,1 MM	<b>2016   2017</b> R\$ 262,1 MM	<b>Variação</b> +11,1 %
 Alimentos e Bebidas	<b>2017   2018</b> R\$ 288,6 MM	<b>2016   2017</b> R\$ 257,2 MM	<b>Variação</b> +12,2 %
 Transporte antes e/ou após a viagem	<b>2017   2018</b> R\$ 160,5 MM	<b>2016   2017</b> R\$ 134,8 MM	<b>Variação</b> +19,1 %
 Passeios Turísticos	<b>2017   2018</b> R\$ 124,6 MM	<b>2016   2017</b> R\$ 111,7 MM	<b>Variação</b> +11,6 %
 Transporte durante a viagem	<b>2017   2018</b> R\$ 61,9 MM	<b>2016   2017</b> R\$ 54,2 MM	<b>Variação</b> +14,4 %
 Hospedagem antes ou após o cruzeiro	<b>2017   2018</b> R\$ 38,4 MM	<b>2016   2017</b> R\$ 34,9 MM	<b>Variação</b> +10,2 %

## IMPACTO ECONÔMICO TOTAL

Evolução dos números



Fontes: FGV / CLIA BRASIL

**O impacto econômico total teve um aumento de 11,5% em relação à temporada 2016/2017, o que significa um aumento de R\$ 185 milhões.**

O total dos impactos econômicos diretos, indiretos e induzidos foi de R\$ 1,792 bilhão. Desse total, R\$ 827 milhões foram gerados pelos gastos das armadoras com combustíveis, taxas portuárias e impostos, compras de suprimentos, comissionamento de agências de viagens e operadoras de turismo, água e lixo, salários pagos, além de gastos com marketing e escritório, entre outros. Os gastos totais de cruzeiristas e tripulantes nas cidades e portos de embarque/ desembarque e trânsito, foram de R\$ 965 milhões.

## ARMADORAS

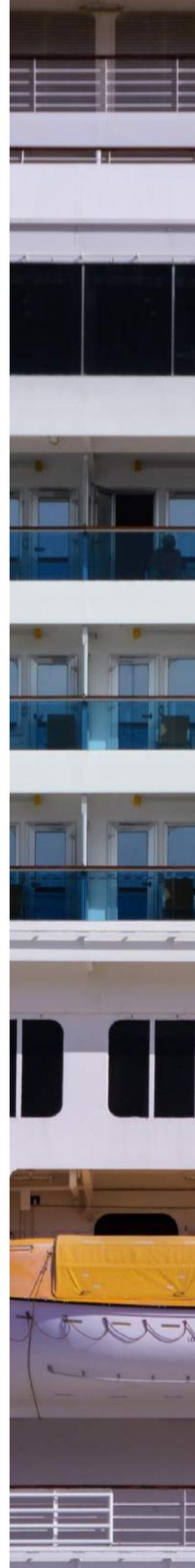
O impacto econômico direto gerado pelas armadoras na temporada 2017/2018, foi de, aproximadamente, R\$ 374,0 milhões, os indiretos R\$ 139,1 milhões e os induzidos R\$ 313,9 milhões, gerando R\$ 827,0 milhões em impactos totais. Dentre os gastos das armadoras, o impacto gerado pelas despesas com combustíveis foi o maior, de aproximados R\$ 328,8 milhões, seguido, em ordem de importância por alimentos e bebidas (R\$ 209,2 milhões), taxas portuárias e impostos (R\$ 138,9 milhões), comissões para agências de viagens e operadoras de turismo (R\$ 64,4 milhões), marketing e outros gastos (R\$ 35,9 milhões), água e lixo (R\$ 27,9 milhões) e salários pagos (R\$ 21,8 milhões), como mostra o gráfico a seguir.

**Gráfico 5 | IMPACTO TOTAL DAS ARMADORAS NA ECONOMIA BRASILEIRA, por tipo de gasto - Temporada 2017/2018 (em milhões R\$)**



Fontes: FGV / CLIA BRASIL

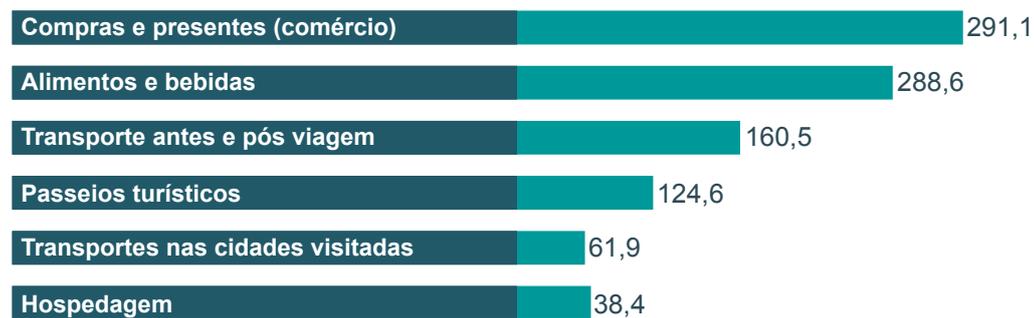
No que se refere à origem dos insumos para os navios de cabotagem pela costa brasileira na temporada 2017/2018, a maior parte vem de dentro do Brasil, principalmente Rio de Janeiro e São Paulo.



## PASSAGEIROS E TRIPULANTES

O total dos impactos (diretos, indiretos e induzidos) dos passageiros e tripulantes alcançou R\$ 965 milhões durante a temporada 2017/2018. O impacto gerado pela despesa com compras e presentes (comércio varejista) foi o maior, aproximadamente R\$ 291,1 milhões, seguido por alimentos e bebidas (R\$ 288,6 milhões), transporte antes e/ou após a viagem (R\$ 160,5 milhões), passeios turísticos (R\$ 124,6 milhões), transporte nas cidades visitadas (R\$ 61,9 milhões) e hospedagem (R\$ 38,4 milhões), como mostra o gráfico a seguir.

**Gráfico 6 | IMPACTOS DIRETO E INDIRETO DOS PASSAGEIROS E TRIPULANTES NA ECONOMIA BRASILEIRA, por tipo de gasto - Temporada 2017/2018 (em milhões R\$)**



Fontes: FGV / CLIA BRASIL

***O impacto econômico médio gerado por cada cruzeirista nas cidades de escala é de R\$ 515,07.***

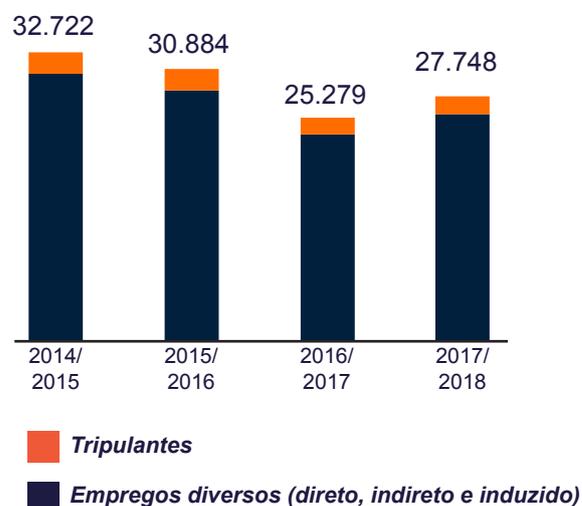
## GERAÇÃO DE POSTOS DE TRABALHO

Importantes impactos na criação de postos de trabalho foram gerados pelos gastos das armadoras e dos cruzeiristas, tanto dentro dos navios como na cadeia produtiva movimentada pelos cruzeiristas nas cidades portuárias e pelas armadoras em diferentes cidades do país.

O presente estudo se baseou na Matriz Insumo-Produto (MIP), do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) para desenvolver a movimentação econômica e assim capturar a totalidade dos impactos econômicos. O modelo representa a economia brasileira por meio de 68 setores econômicos e 128 categorias de produtos do sistema de Contas Nacionais da economia brasileira. Permite estimar, por meio de multiplicadores, os impactos totais (diretos, indiretos e induzidos) das atividades relacionadas aos cruzeiros marítimos sobre a produção nacional, emprego e renda consumo.

Na temporada 2017/2018 foram gerados 27.748 postos de trabalho na economia brasileira, o que representa um resultado 9,8% superior ao apurado na temporada 2016/2017. Do total de empregos criados pelo segmento, 2.014 foram de tripulantes dos navios (resultado 4,1% superior ao apurado na temporada anterior) e outros 25.734 empregos diversos, de forma direta, indireta e induzida (10,2% superior à temporada anterior), motivados pelos gastos dos turistas nas cidades portuárias de embarque/desembarque e visitadas, além dos gerados na cadeia produtiva de apoio ao setor.

**O setor de cruzeiros marítimos gerou 27.748 postos de trabalho na economia brasileira durante a temporada 2017/2018, 9,8% a mais que em 2016/2017.**





## FATORES DE INFLUÊNCIA

As oportunidades de expansão são observadas estrategicamente pelo setor de cruzeiros no Brasil, pois este é o setor do turismo que mais cresceu no mundo nos últimos 10 anos. A indústria colocará no mercado 37 navios até 2020.

Existem oportunidades de expansão que precisam ser trabalhadas por meio de políticas públicas e estratégias de mercado, como por exemplo:

- Ainda no ambiente de substituição de mercados, observa-se uma delicada situação vivida pelos cruzeiros que atendem ao mercado chinês nos mares do norte asiático, fazendo com que os navios não acessem a Coreia do Sul. Neste sentido, o Brasil poderia se beneficiar da necessidade de deslocamento de rotas;
- O Brasil já tem um novo destino em operação, Balneário Camboriú (SC), fato que levou os cruzeiristas a terem mais um fator de influência na hora de se decidirem pela viagem. A busca por novos destinos (mercados nacionais) continua e podem ser incluídos no calendário de Cruzeiros para as próximas temporadas brasileiras;
- Realização de eventos corporativos tem sido uma tendência de mercado com resultados positivos já que as organizações, cada vez mais, buscam sair do convencional;
- Outro nicho a ser trabalhado como uma grande oportunidade é a realização de casamentos em alto mar onde os convidados, além de participar de uma festa, aproveitam para realizar a viagem de navio ao lado de amigos.



# PERFIL E HÁBITOS DE VIAGEM DOS CRUZEIRISTAS<sup>1</sup>



<sup>1</sup> Dados referentes à pesquisa realizada em 2017.

## RESULTADO CONSOLIDADO / BRASILEIROS E ESTRANGEIROS

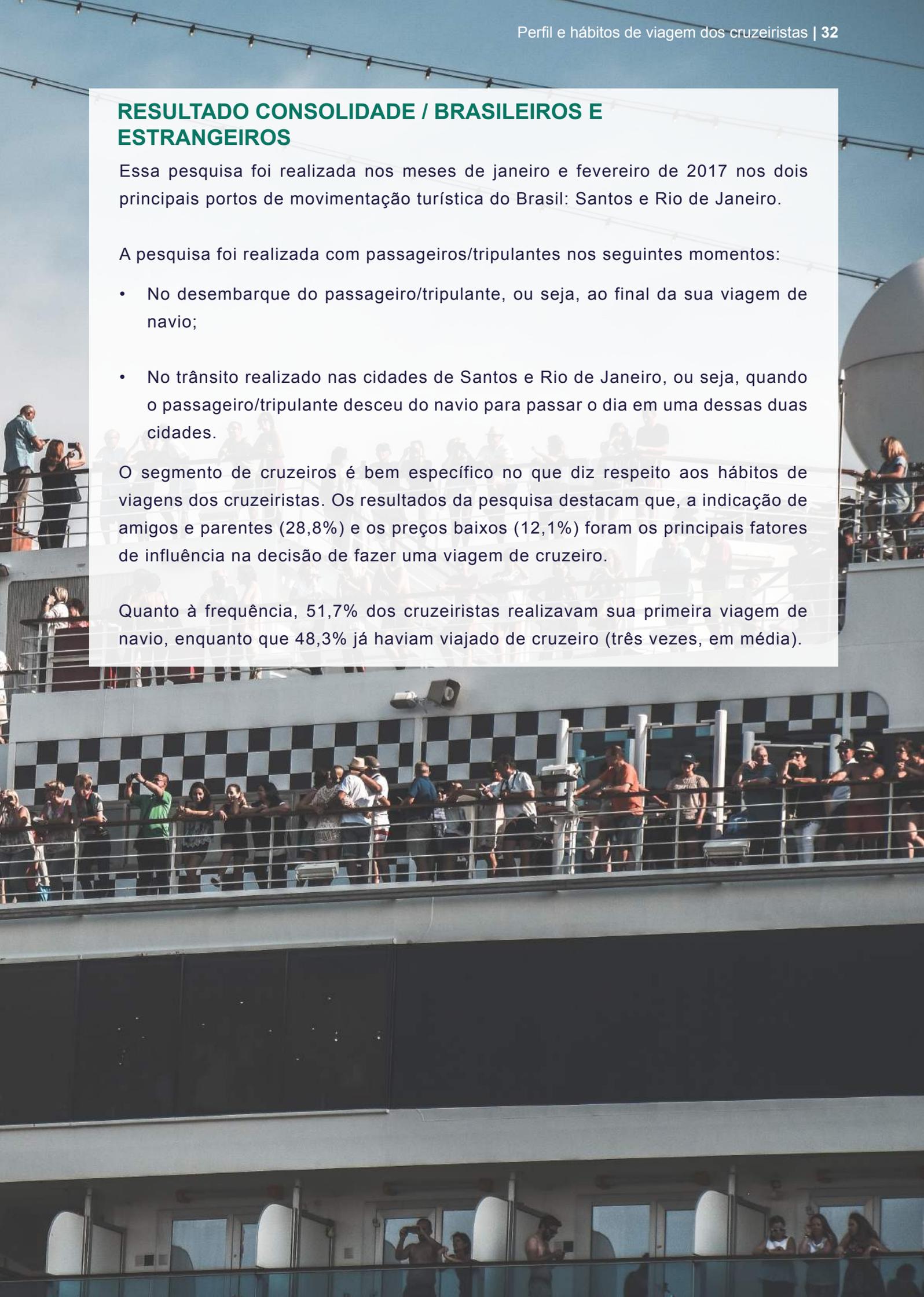
Essa pesquisa foi realizada nos meses de janeiro e fevereiro de 2017 nos dois principais portos de movimentação turística do Brasil: Santos e Rio de Janeiro.

A pesquisa foi realizada com passageiros/tripulantes nos seguintes momentos:

- No desembarque do passageiro/tripulante, ou seja, ao final da sua viagem de navio;
- No trânsito realizado nas cidades de Santos e Rio de Janeiro, ou seja, quando o passageiro/tripulante desceu do navio para passar o dia em uma dessas duas cidades.

O segmento de cruzeiros é bem específico no que diz respeito aos hábitos de viagens dos cruzeiristas. Os resultados da pesquisa destacam que, a indicação de amigos e parentes (28,8%) e os preços baixos (12,1%) foram os principais fatores de influência na decisão de fazer uma viagem de cruzeiro.

Quanto à frequência, 51,7% dos cruzeiristas realizavam sua primeira viagem de navio, enquanto que 48,3% já haviam viajado de cruzeiro (três vezes, em média).





No que diz respeito à origem dos turistas pesquisados, 90,9% residem no Brasil, sendo a maioria dos entrevistados procedentes do Estado de São Paulo (54,9%), seguido do Estado do Rio de Janeiro (16%) e do Estado de Minas Gerais (6,3%). Dentre os estrangeiros (9,1%), destaca-se a Argentina, com 55% dos pesquisados.

Já em relação ao perfil, 59,8% são do gênero feminino, portanto, 40,2% correspondem ao público masculino.

Quanto ao estado civil, 55,0% são casados ou moram juntos, enquanto que a faixa etária entre 45 e 54 anos representa 20,2% dos cruzeiristas que participaram dessa pesquisa.

De maneira geral, os turistas viajam acompanhados, sendo os principais acompanhantes cônjuge/namorado(a) (38,1%), filhos e parentes (35,4%) e amigos (23,3%). Possuem, ainda, em sua maioria, ensino superior completo (51,4%) e 42,9% trabalham em empresa particular ou pública. Dos entrevistados, 35,5% têm faixa de renda mensal familiar.

## PERFIL DOS CRUZEIRISTAS



**59,8%**  
sexo feminino



**40,2%**  
sexo masculino



**55,0%**  
são casados



**20,2%**  
entre 45 e 55 anos



**51,4%**  
ensino superior completo



**51,4%**  
trabalham em empresas  
particular ou pública

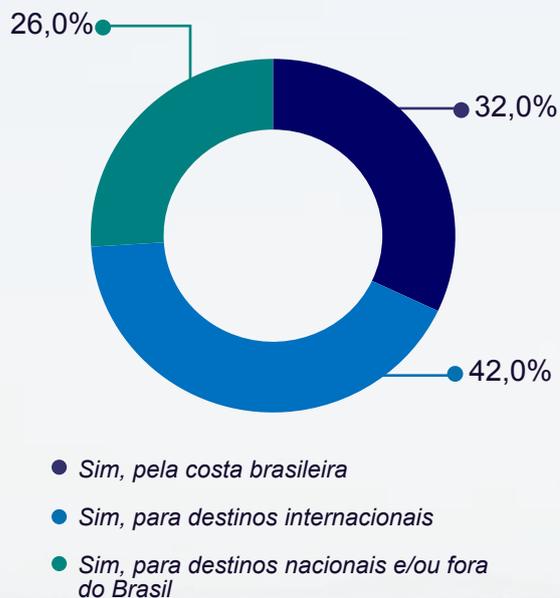
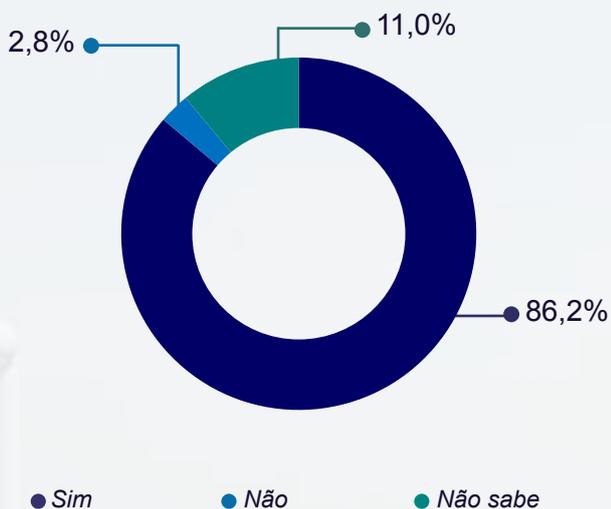
## RENDA FAMILIAR



10,3 %	Até R\$ 2.500
28,9 %	R\$ 2.501 a R\$ 5.000
35,6 %	R\$ 5.001 a R\$ 10.000
21,0 %	Acima de R\$ 10.000
0,8 %	Não possui renda
3,4 %	Não respondeu

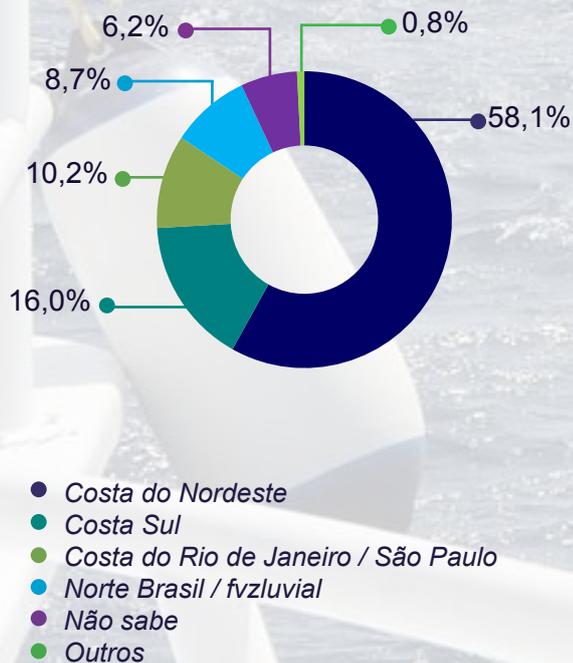
A maior parte dos pesquisados (mais precisamente 86,2%) deseja realizar uma nova viagem de cruzeiro, e quando perguntados sobre o destino de preferência no Brasil, 58,1% deles informaram o Litoral Nordeste, e 37,7% dos cruzeiristas indicaram o Caribe como preferência de viagem no exterior.

**Gráfico 7 | DESEJO DE REALIZAR NOVA VIAGEM DE CRUZEIRO**



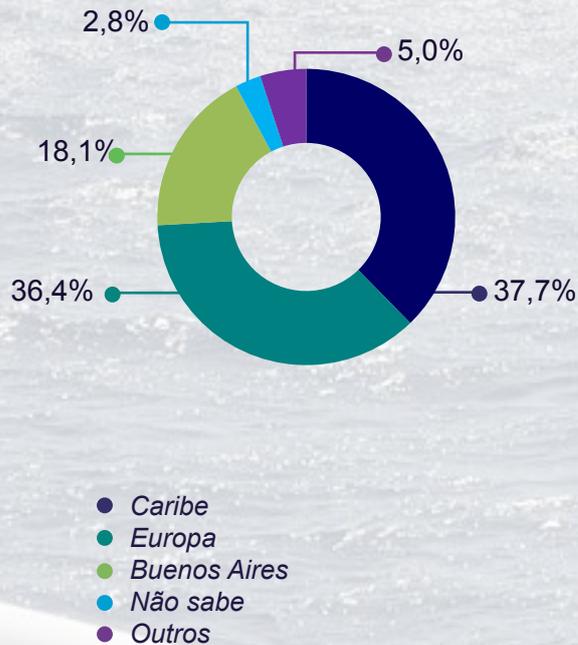
Fontes: FGV / CLIA BRASIL

**Gráfico 8 | DESTINO NACIONAL DE PREFERÊNCIA**



Fontes: FGV / CLIA BRASIL

**Gráfico 9 | DESTINO INTERNACIONAL DE PREFERÊNCIA**

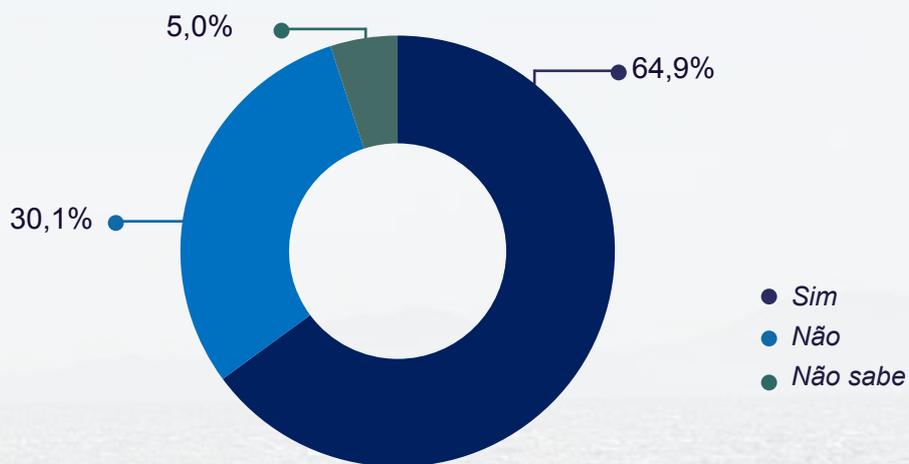


Fontes: FGV / CLIA BRASIL

A maioria dos entrevistados (94,4%) desceram em, pelo menos, uma escala do roteiro.

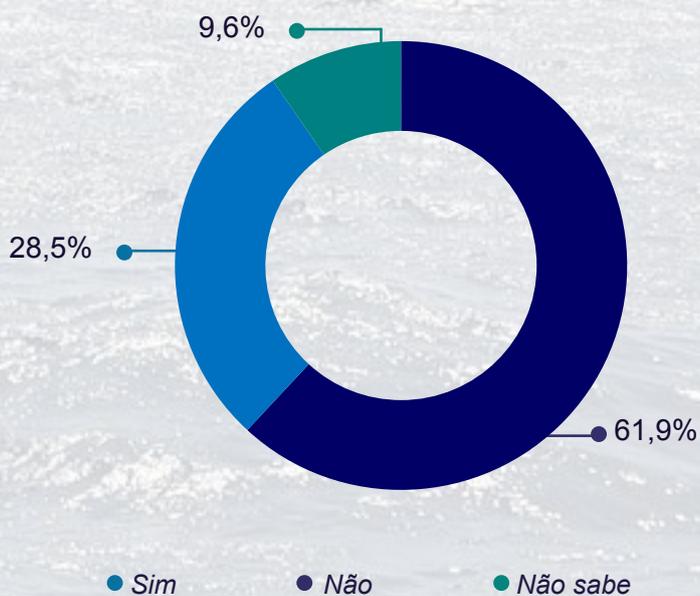
Mais da metade dos entrevistados (64,9%) informou ter disponibilidade de realizar cruzeiros pela costa brasileira durante a baixa temporada e 61,9% indicaram que não substituiriam uma viagem de cruzeiro por uma estada em resort ou hotel de luxo.

**Gráfico 10** | DISPONIBILIDADE DE REALIZAR CRUZEIRO NA BAIXA TEMPORADA



Fontes: FGV / CLIA BRASIL

**Gráfico 11** | SUBSTITUIRIA VIAGEM DE CRUZEIRO POR ESTADIA EM RESORT OU HOTEL DE LUXO?



Fontes: FGV / CLIA BRASIL

## BRASILEIROS

Como já destacado, grande parte dos turistas que viajaram em cruzeiros marítimos na temporada 2016/2017, são brasileiros (90,9% dos pesquisados). Sendo assim, a seguir são apresentados os resultados apenas desse público.



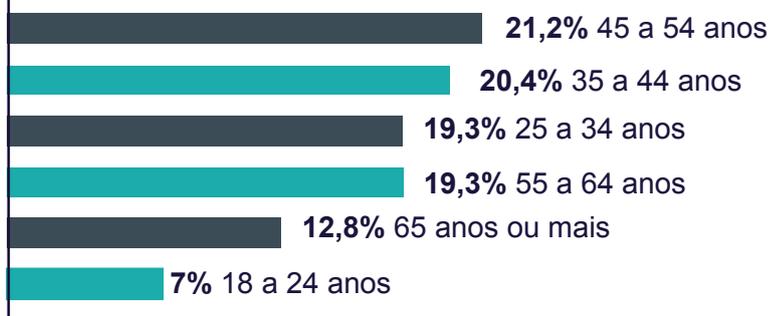
## GÊNERO (%)



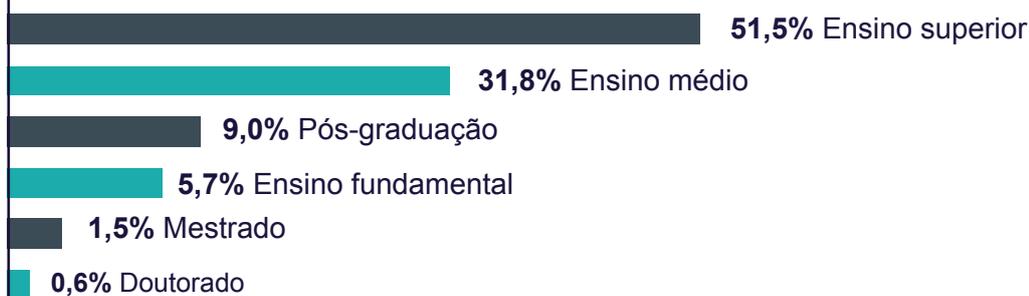
## ESTADO CIVIL (%)



## FAIXA ETÁRIA (%)

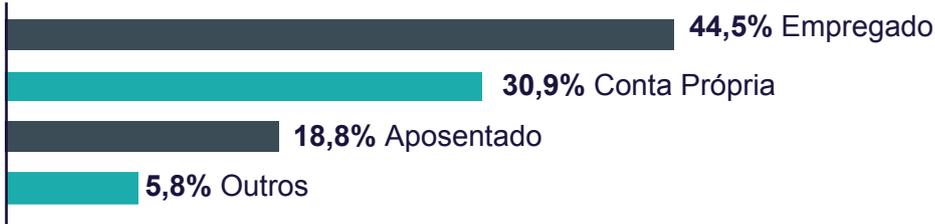


## GRAU DE INSTRUÇÃO (%)

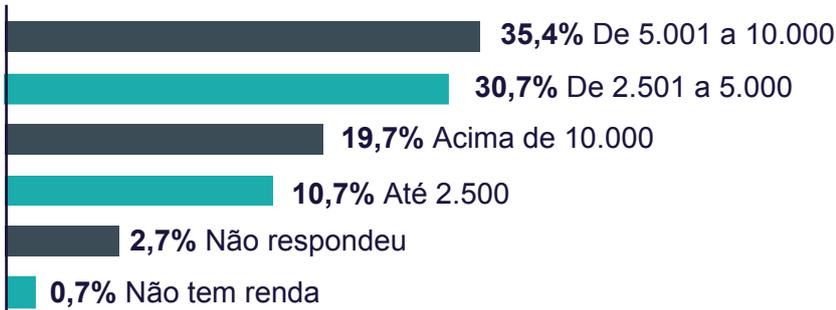




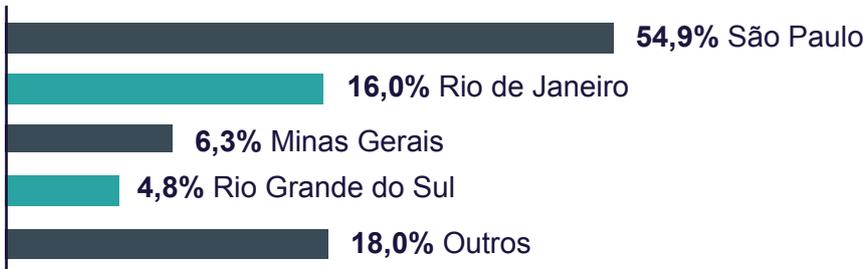
### OCUPAÇÃO PRINCIPAL (%)



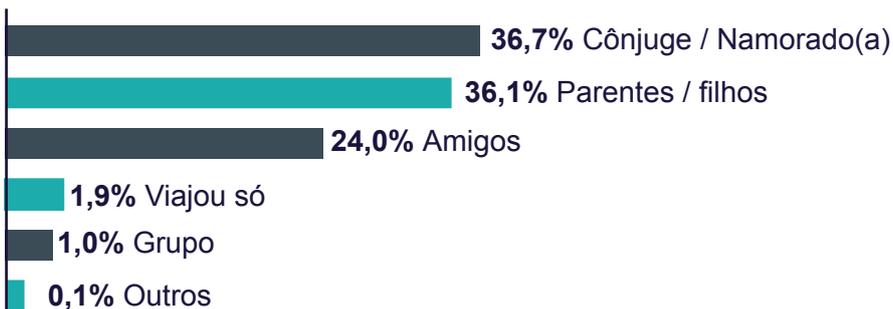
### FAIXA DE RENDA FAMILIAR (R\$) (%)



### ESTADO ONDE RESIDE (%)



### VIAJARAM ACOMPANHADOS (%)





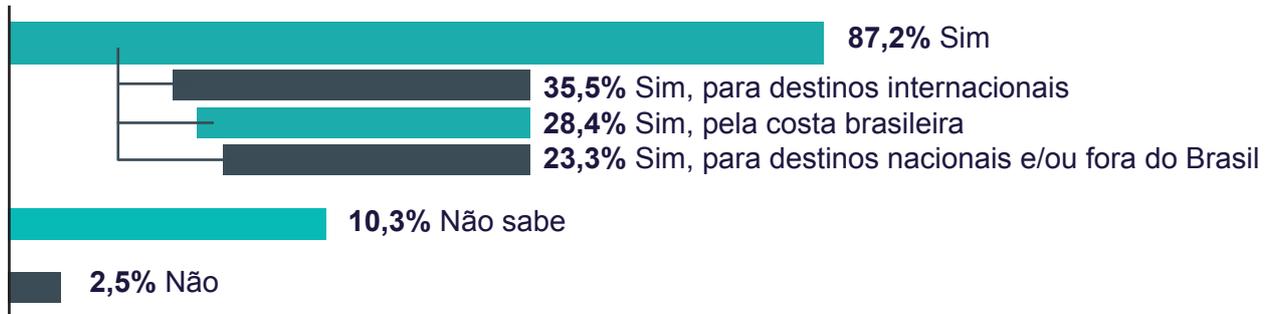
### PRIMEIRA VIAGEM DE NAVIO (%)



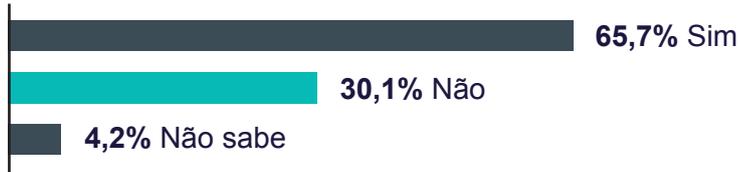
### ESCALAS (%)



### PRETENDE FAZER OUTRA VIAGEM DE CRUZEIRO (%)



### CRUZAR A COSTA BRASILEIRA NA BAIXA TEMPORADA (%)



### SUBSTITUIRIA CRUZEIRO POR RESORT OU HOTEL DE LUXO





# OPORTUNIDADES E FATORES LIMITADORES

## OPORTUNIDADES

O setor de cruzeiros oferece oportunidades de crescimento econômico para o Brasil, destacando-se:

## VANTAGENS COMPETITIVAS PARA OS TURISTAS

- **Comodidade** – Na viagem de cruzeiro, o turista encontra o equivalente a um pacote de serviços turísticos em apenas uma única viagem: hospedagem, transporte, alimentação e lazer (peças teatrais, dança, festas, arte, ginástica entre outras) além da viagem ter um custo benefício muito atraente;
- **Oportunidade de visitar vários destinos em uma mesma viagem** – O turista pode aproveitar a viagem de navio e conhecer as cidades de parada enquanto o navio fica fundeado ou atraca do no porto. Fazer um passeio turístico na cidade ou almoçar em um restaurante típico, por exemplo é parte das opções;
- **Conforto** - Os navios oferecem serviços de qualidade e possuem uma excelente estrutura para atender os turistas também no quesito conforto;
- **Custo benefício** – Os valores dos pacotes da viagem de cruzeiro são acessíveis e as condições de pagamento são cada vez mais facilitadas pelas armadoras. Por conta da grande extensão territorial, o uso de Navios se torna uma vantagem econômica também.

## EXPOSIÇÃO E PROMOÇÃO DOS DESTINOS TURÍSTICOS

A cada temporada de cruzeiros marítimos, milhares de passageiros e tripulantes desembarcam nos portos brasileiros e visitam as cidades de parada. Essas visitas costumam ser rápidas, porém de relevante influência para o retorno dos turistas. Além da divulgação de destinos brasileiros por meio do marketing “boca a boca” existe também a divulgação espontânea que acontece a partir das mídias sociais, onde as pessoas compartilham imagens e comentários sobre suas experiências. Portanto, cabe aos destinos aproveitarem essa oportunidade e disponibilizar, em suas prateleiras, produtos e serviços de qualidade para serem oferecidos aos turistas durante a estadia na cidade.

## GERAÇÃO DE POSTOS DE TRABALHO

Durante a temporada de cruzeiros, são gerados postos de trabalho nos terminais portuários e na cidade como um todo: comércio, bares e restaurantes, receptivo, transporte e atrativos turísticos, movimentando toda a cadeia de serviços locais.

O Ministério do Trabalho, segundo a lei de cabotagem, determina que os navios que permaneçam mais de 30 dias na costa brasileira devem ter 25% da tripulação composta por brasileiros. Adicionalmente, o ambiente do navio favorece o intercâmbio cultural com a tripulação de diferentes nacionalidades, a qualificação profissional e oportunidades de trabalho no exterior.

## MOVIMENTAÇÃO DA CADEIA DE SUPRIMENTOS E SERVIÇOS

As principais áreas de gestão nos navios que são as operações hoteleiras e as marítimas, que seguem critérios internacionais de qualidade e segurança de operação. Isso qualifica o bom serviço a bordo e padroniza a cadeia de suprimentos.

A cadeia de abastecimento de cruzeiros está relacionada à:

- Aquisição de combustível e derivados de petróleo (lubrificantes, óleos e outros);
- Compras corporativas (material de escritório, computadores etc.);
- Compras técnicas (peças de motor, tapetes etc.);
- Compras de hotel (alimentos, bebidas e itens de consumo geral);
- Parte dos insumos dos cruzeiros como alimentos perecíveis e hortifrutí.

## FATORES LIMITADORES

Existem ainda alguns fatores que são considerados limitadores para o crescimento da indústria de cruzeiros.

## TAXAS E CUSTOS PORTUÁRIOS

As taxas operacionais praticadas pelos portos brasileiros não são competitivas quando comparadas com outros mercados internacionais de cruzeiros. No Caribe, por exemplo, as taxas e impostos são inferiores. Exemplos de custos onerosos são:

- Taxas de pernoite do navio;
- Praticagem;
- Reboque;
- Taxas de embarque, desembarque e de trânsito por passageiro.

## INFAESTRUTURA DOS PORTOS BRASILEIROS

O sistema portuário tem evoluído no Brasil, principalmente nos portos utilizados nesta temporada (Rio de Janeiro e Santos). Porém, ainda se observa necessidade de intervenções e investimentos públicos e privados, especialmente nos setores de passageiros, estrutura para atracação e serviços gerais.

Parte dos destinos ofertados não possui porto para atracação de navios, sendo necessária a utilização de cais e marinas privadas. Entre os pontos críticos evidenciados nos terminais portuários, podem ser destacados, os seguintes fatores:

- Necessidade de melhoria da estrutura de alimentos e bebidas e lojas de souvenirs;
- Necessidade de integração com os transportes locais;
- Ampliar área de manobra;
- Tempo médio alto para recuperar a bagagem;
- Melhoria da informação externa sobre atracação do navio (painel de informações e sinalizações dentro dos portos).

## IMPOSTOS

Em relação a tributação, abaixo os principais impostos:

- Contribuição ao PIS, contribuição ao PIS-Importação, da COFINS e da COFINS-Importação sobre a venda e importação de óleo combustível marítimo (Bunker);
- Incidência de impostos locais (PIS e COFINS) importação sobre o fretamento de embarcações (ambos exclusivos do setor de cruzeiros, não impactando o setor de cargas, por exemplo);
- Cobrança de ISS pelo real valor do serviço prestado;
- Redução do Imposto nas Remessas Internacionais – IRRF;
- Redução ICMS.

## REGULAÇÃO (MLC 2006)

Identifica-se a necessidade de maior cooperação entre as Armadoras e o Governo Brasileiro, no sentido de se consolidar acordos sobre as convenções de trabalho dentro dos navios. A Maritime Labour Convention - MLC (Convenção do Trabalho Marítimo), por exemplo, é uma convenção da Organização Internacional do Trabalho (OIT), estabelecida em 2006, que consolida todas as normas e recomendações atualizadas, respectivas ao trabalho a bordo que precisa ser ratificada pelo Congresso Nacional.

## VISTOS

A isenção de vistos para estrangeiros no Brasil, em especial para os turistas americanos e canadenses, poderia causar impacto positivo para o setor de Cruzeiros e, conseqüentemente, para os destinos turísticos brasileiros. Estes dois países consomem grande parte dos leitos ofertados no mundo.

Essa prática foi adotada para turistas australianos, canadenses, norte-americanos e japoneses em viagem de turismo no Brasil durante os jogos Olímpicos e Paralímpicos Rio 2016 e teve resultado positivo com incremento do número de turistas internacionais no País.

## AGENTES ENVOLVIDOS NA OPERAÇÃO

A existência de diferentes stakeholders na operação, com suas respectivas competências e atribuições, tornam o processo mais custoso e burocrático. Uma maior flexibilidade operacional deve ir ao encontro do crescimento do setor.

# AGENTES ENVOLVIDOS NA OPERAÇÃO





Agência Nacional de Transportes Aquaviários Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ)

Regulação de tarifas e tráfego de navios.

Ministério do Turismo

Regulação do Setor.

Polícia Federal

Responsável pela emissão de passaporte e controle de fronteira.

Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa)

Controle sanitário de produção e comercialização dos produtos.

Ministério do Trabalho

Legislação dos funcionários.

Ministério dos Transportes

Regulação do setor de Transportes.

Secretaria Nacional de Portos

Apoio ao desenvolvimento da infraestrutura e superestrutura dos portos e instalações portuárias marítimos, fluviais e lacustres, com investimentos orçamentários e do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). Definição de diretrizes para a representação do País nos organismos internacionais e em convenções, metas e desempenho empresarial.

Guarda Portuária

Atendimento de ocorrências e fiscalização da faixa portuária, verificando e caracterizando os fatos que contrariem as normas da Companhia Docas e legislação penal em vigor.

Capitania dos Portos

Administração de todas as atividades marítimas e operações portuárias da Região.

Conselho Nacional de Imigração (CNIg)

Coordenar e orientar o trabalho de tripulantes estrangeiros.

Receita Federal

Controle e fiscalização da arrecadação de impostos.

Sindicatos

Estiva, Capatazia, Guarda, Vigia, Operadores de Empilhadeira, entre outros.

# FICHA TÉCNICA

## CLIA BRASIL

**Presidente do Conselho de Administração**  
Renê Hermann

**Conselheiro**  
Adrian Ursilli

**Conselheira**  
Estela Farina

**Conselheiro**  
Mário Franco

**Presidente Executivo**  
Marco Ferraz

**Coordenadora Técnica**  
Márcia Leite

**Gerente Executivo**  
João Tomaz

## FUNDAÇÃO GETULIO VARGAS

**Diretor Executivo**  
Cesar Cunha Campos

**Diretor do Projeto**  
Ricardo Simonsen

**Supervisor Técnico**  
Francisco Eduardo Torres de Sá

**Coordenação Geral**  
Luiz Gustavo Medeiros Barbosa

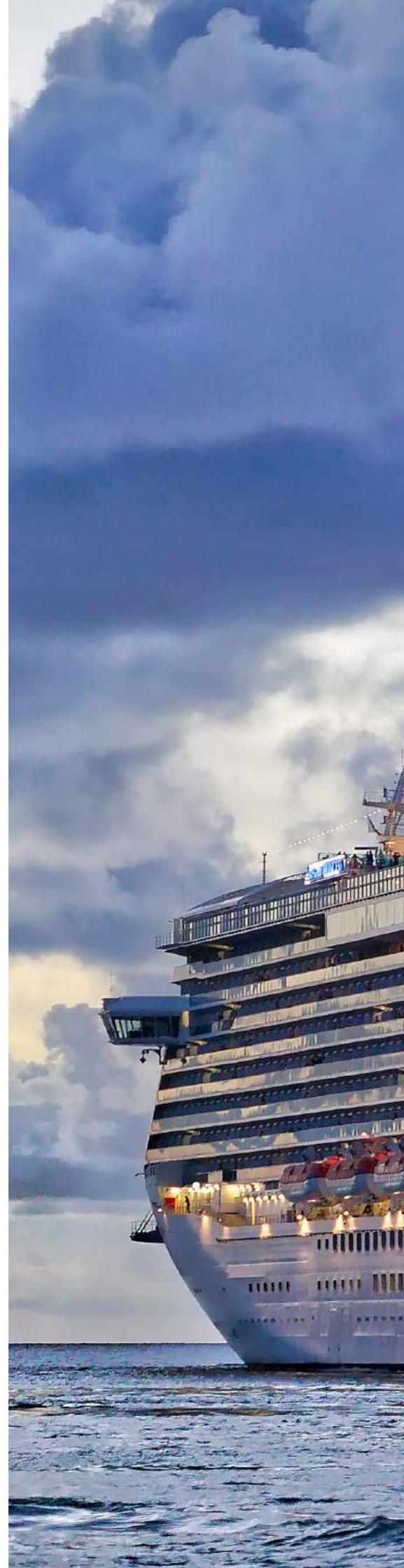
**Coordenação Executiva**  
André Meyer Coelho  
Ique Lavatori Guimarães

**Equipe Técnica**  
Erick Lacerda  
Fabiola Barros  
Luciana Vianna  
Marcel Levi  
Thays Venturim

Um agradecimento especial às autoridades portuárias e armadoras que colaboraram para execução desse valioso estudo.

CLIA BRASIL & FGV

*Todos os gráficos, quadros e figuras foram elaborados pela Fundação Getulio Vargas e CLIA BRASIL.*





Alameda Lorena, 800 - Conjunto 401 - São Paulo  
+55 11 3337-5000 | [abremar@abremar.com.br](mailto:abremar@abremar.com.br)  
[www.abremar.com.br](http://www.abremar.com.br)



Praia de Botafogo, 190 - 6º andar - Rio de Janeiro  
+55 21 3799-5475 | [fgvprojetos@fgv.br](mailto:fgvprojetos@fgv.br)  
[www.fgv.br/fgvprojetos](http://www.fgv.br/fgvprojetos)

