

CRUZEIROS

Marítimos

Estudo de
Perfil e Impactos
Econômicos
no Brasil

Temporada
2021/2022



Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
Ficha catalográfica elaborada pela Biblioteca Mario Henrique Simonsen/FGV

Cruzeiros marítimos [recurso eletrônico] : estudos de perfis e impactos econômicos no Brasil : temporada 2021/2022 / CLIA Brasil, Fundação Getúlio Vargas. - Rio de Janeiro : FGV Editora; São Paulo: Cruise Lines International Association, 2022.

1 recurso online (60 p.) : PDF, il.

Dados eletrônicos.

ISBN: 978-65-86289-32-9

1. Turismo – Aspectos econômicos. 2. Cruzeiros marítimos – Aspectos econômicos. 3. COVID-19 (Doença) – Aspectos econômicos. I. Fundação Getúlio Vargas. II. Cruise Lines International Association.

CDD – 338.4791

Elaborada por Mariane Pantana Alabarce – CRB-7/6992

CRUZEIROS MARÍTIMOS

ESTUDO DE PERFIL E IMPACTOS
ECONÔMICOS NO BRASIL

TEMPORADA 2021-2022





SUMÁRIO

SUMÁRIO EXECUTIVO	6
INTRODUÇÃO	11
AMBIENTE MACROECONÔMICO	15
A ATIVIDADE TURÍSTICA	19
O SETOR DE CRUZEIROS	21
IMPACTOS ECONÔMICOS	29
PERFIL E HÁBITOS DE VIAGEM DOS CRUZEIRISTAS	39
OPORTUNIDADES E FATORES LIMITADORES	49



SUMÁRIO EXECUTIVO

Após o início do período da pandemia de Covid-19, que afetou todo o mundo e diversas atividades econômicas, especialmente o setor de turismo, através das medidas de restrição de circulação de pessoas, o retorno gradual das atividades ocorreu, porém ainda com limitações, como no caso dos cruzeiros, com redução da capacidade de ocupação dos navios.

A Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA), entre as restrições impostas ao desenvolvimento do setor para a temporada 2021-2022 (como vacinação e realização de testes diários) limitou a capacidade de operação dos navios à 75% do total disponível.

O setor de turismo foi um dos mais afetados pela crise econômica resultante das medidas de contenção da Covid-19.

Além disso, o período da temporada não foi completo, em comparação aos parâmetros normais das temporadas brasileiras, ou seja, o período foi mais curto, não havendo atividades do setor entre o início de janeiro e o início de março de 2022.

Como o turismo é uma atividade muito relevante na geração de empregos em todas as faixas de renda no Brasil, e em áreas com diferentes graus de especialização, a redução de suas atividades gera consequências significativas ao país, deixando de gerar mais empregos e renda à população.

Para o caso específico do segmento de cruzeiros brasileiro, mesmo com o início das medidas de isolamento social e paralisação de diversas atividades no mês de março de 2020, o setor gerou impactos significativos, devido à interrupção já na reta final da temporada.

O impacto econômico gerado pelos gastos das armadoras para a realização da temporada 2021/2022, foi de aproximadamente R\$ 1,2 bilhão, resultado 3,1% superior ao da temporada anterior (2019/2020). Esse aumento se deu, exclusivamente, pelo aumento considerável dos gastos das armadoras com combustíveis.

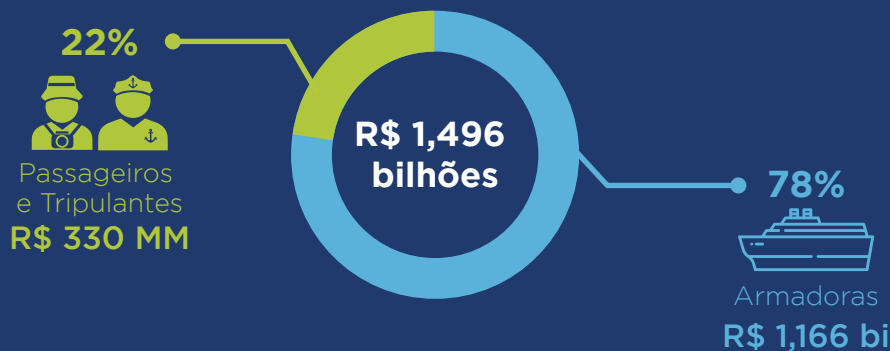
Já o impacto gerado pelos gastos dos cruzeiristas e tripulantes nas cidades e portos de embarque/desembarque e trânsito foi de R\$ 329,7 milhões, 70,3% inferior ao impacto gerado na temporada anterior, devido à redução de 69,9% no número total de cruzeiristas na temporada.

O impacto econômico total do setor de cruzeiros marítimos na temporada 2021/2022 foi de, aproximadamente, R\$ 1,5 bilhão (33,2% inferior ao resultado da temporada 2019/2020), com geração de mais de 23 mil empregos e mais de R\$ 212 milhões em tributos pagos

de embarque/desembarque e trânsito foi de R\$ 329,7 milhões, 70,3% inferior ao impacto gerado na temporada anterior, devido à redução de 69,9% no número total de cruzeiristas na temporada.

IMPACTO ECONÔMICO TOTAL

Evolução dos números | Em milhões (R\$)



Fonte: FGV/CLIA BRASIL

O Índice de Alavancagem Econômica (IAE) do setor, ou seja, o quanto foi gerado de movimentação econômica a partir das despesas realizadas pelas armadoras para realização da temporada (o quanto a realização da temporada impulsiona a atividade econômica brasileira) foi de R\$ 3,23.

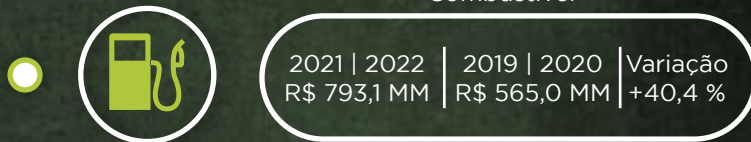
Na temporada 2021/2022 dos cruzeiros marítimos no Brasil, para cada R\$ 1,00 gasto pelas armadoras para a realização da temporada, foram movimentados R\$ 3,23 na economia brasileira

PRINCIPAIS RESULTADOS

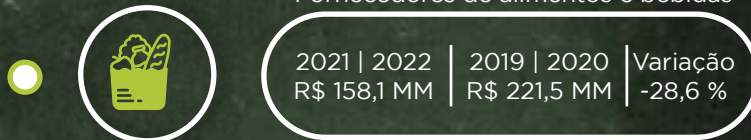
Resultado da temporada 2021/2022 e variação percentual em relação à temporada 2019/2020

ARMADORAS

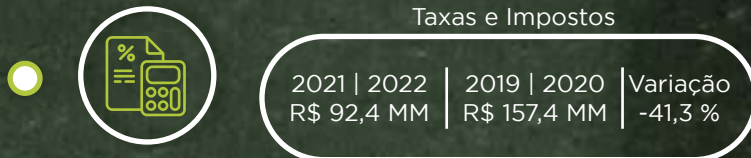
Combustível



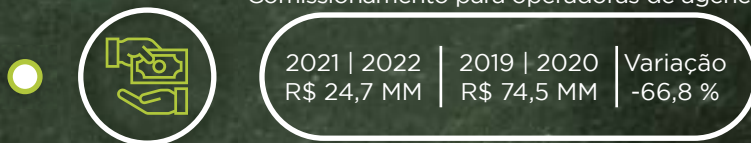
Fornecedores de alimentos e bebidas



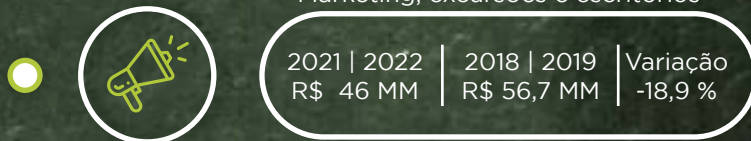
Taxas e Impostos



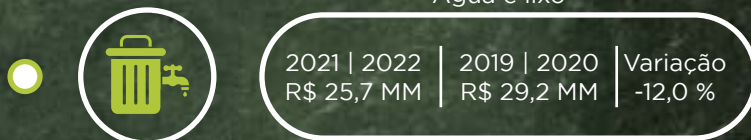
Comissionamento para operadoras de agências



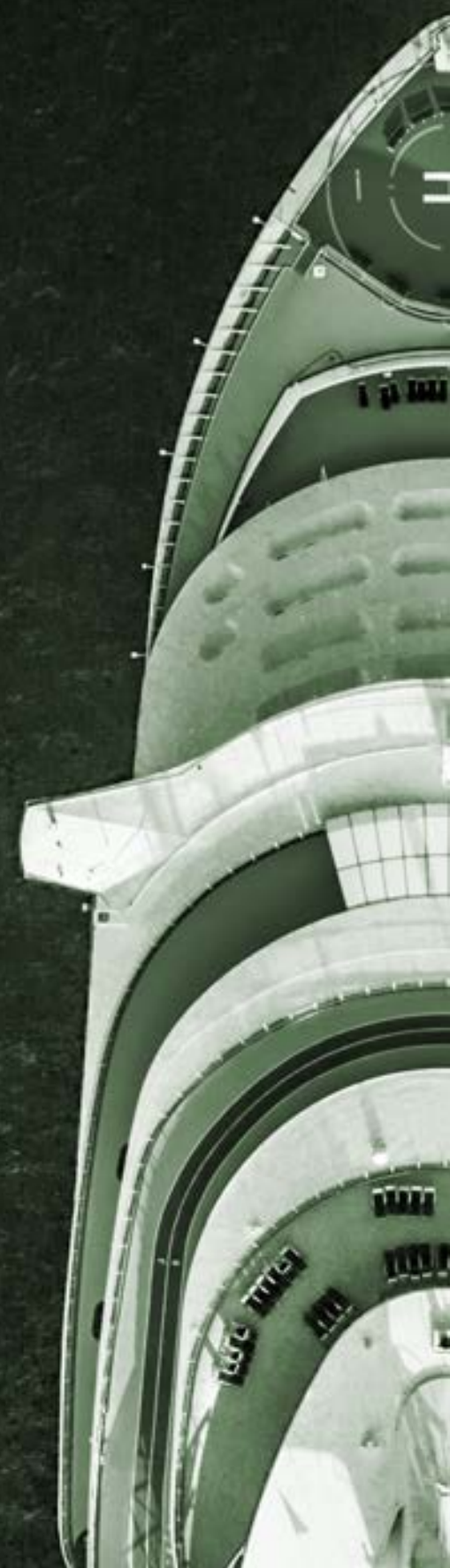
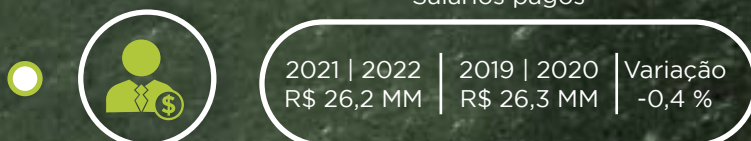
Marketing, excursões e escritórios



Água e lixo



Salários pagos



CRUZEIRISTAS E TRIPULANTES

Alimentos e bebidas

2021 2022	2019 2020	Variação
R\$ 101,5 MM	R\$ 333,4 MM	-69,6 %



Comércio varejista

2021 2022	2019 2020	Variação
R\$ 95,4 MM	R\$ 335,2 MM	-71,5 %



Transporte antes e/ou após a viagem

2021 2022	2019 2020	Variação
R\$ 56,3 MM	R\$ 177,8 MM	-68,3 %



Passeios turísticos

2021 2022	2019 2020	Variação
R\$ 39,8 MM	R\$ 146,0 MM	-72,7 %



Transporte durante a viagem

2021 2022	2019 2020	Variação
R\$ 22,4 MM	R\$ 71,3 MM	-68,6 %



Hospedagem antes e/ou após o cruzeiro

2021 2022	2019 2020	Variação
R\$ 14,3 MM	R\$ 46,4 MM	-69,2 %





INTRODUÇÃO

Desde a temporada 2011/2012, a CLIA BRASIL, em parceria com a Fundação Getúlio Vargas (FGV), vem acompanhando a evolução das informações sobre os significativos impactos do setor de Cruzeiros na economia do País. O resultado da atual temporada comprova, mesmo com as limitações impostas pelo momento vivido pelo mundo com a pandemia de Covid-19, que o setor tem impacto muito importante na economia turística de importantes destinos da costa brasileira.

Este trabalho tem como objetivo produzir insumos técnicos sobre as vantagens econômicas e sociais geradas pelo desenvolvimento do setor, para orientar políticas públicas e formular estratégias, cenários e indicadores que possibilitem a otimização e os benefícios dessa importante atividade no País.

Todo o levantamento e os resultados deste estudo são utilizados pela CLIA BRASIL como base para elaboração de seus planos de ação e de seus associados, visando a maximização dos efeitos positivos gerados pelos cruzeiros marítimos no Brasil, em conformidade com a missão institucional da instituição.

O setor de cruzeiros marítimos brasileiro vem superando as dificuldades impostas pelos variados cenários econômicos dos últimos anos. A crise econômica enfrentada por todo o mundo desde o início de 2020, devido à pandemia de Covid-19, certamente é o pior momento já enfrentado, quando uma temporada inteira não pôde ocorrer (2020/2021) e a temporada recém-finda (2021/2022) sofreu com as limitações impostas (como menor período total, com a interrupção por 2 meses) e redução da capacidade dos navios para 75% do total disponível.

Na série histórica é possível observar que entre as temporadas 2011/2012 e 2014/2015, ocorreu contínua redução do fluxo de cruzeiros na costa brasileira. Devido à diminuição do número de navios, com conseqüente queda de oferta de leitos e de roteiros por parte das armadoras, houve queda do número de passageiros embarcados no período. Essa redução

foi atribuída ao momento desfavorável que a economia brasileira atravessou no período e a consequente redução de participação do mercado doméstico neste segmento.

A partir da temporada 2017/2018 o setor passou a apresentar aumento da eficiência, apesar da estabilidade no número de navios, com aumento do total de cruzeiristas, fato que só não ocorreu nas duas últimas temporadas (2019/2020 e 2021/2022) devido à pandemia da Covid-19.

Na temporada 2021/2022, objeto de análise desse estudo, cinco navios percorreram 14 destinos dentro do Brasil.

Na temporada 2021/2022, houve expressiva queda do número de viajantes quando comparada à temporada anterior (2019/2020), totalizando 141.289 cruzeiristas (69,9% a menos). O impacto econômico total também registrou redução, movimentando aproximadamente R\$ 1,5 bilhão na economia brasileira.

A movimentação econômica gerada pelo setor de cruzeiros através dos gastos das armadoras e dos cruzeiristas, envolve diversas atividades econômicas que compõe a sua cadeia de valor. Dessa forma, o setor não só cria empregos nessas diferentes áreas, como gera receita para o governo em forma de tributos, impactando a economia local e nacionalmente.

Dessa forma, os negócios impactados pela atividade do setor não se restringem apenas às cidades que recebem os navios e seus passageiros. A cadeia de suprimentos relacionada ao setor contrata serviços e compra produtos em diferentes regiões do Brasil.

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 2021/2022
- 3 Avaliar a evolução dos números da atual temporada em comparação à temporada 2019/2020
- 4 Apresentar perfil e hábitos de viagem dos cruzeiristas





AMBIENTE MACROECONÔMICO

Após a desaceleração da economia global no segundo semestre de 2019, as previsões para 2020, que apontavam para um crescimento de 3,6%, foram surpreendidas negativamente pela pandemia da Covid-19, lançando a economia mundial na mais profunda recessão desde a 2ª Guerra Mundial.

Após o aumento da taxa de vacinação da população no mundo em 2021, e a diminuição das medidas de isolamento a economia global voltou a respirar. Porém, o surgimento da nova variante Ômicron e a explosão de casos ao final de 2021, trouxeram novamente um clima de incertezas. Apesar disso, as expectativas para 2022 são boas, com previsão de crescimento da economia mundial em 4,3%, de acordo com o Banco Mundial.

Porém, antes mesmo do mundo se recuperar de sua grande recessão econômica, em fevereiro de 2022 tiveram início os problemas entre Rússia e Ucrânia. O resultado foram as múltiplas sanções econômicas impostas à Rússia, e aumento significativo nos preços, como do barril de petróleo e seus derivados, o que gera aumento dos custos com combustíveis.

Além disso, houve aumento dos preços de diversos produtos alimentícios, como trigo, que acarreta não só no aumento do preço de seus derivados, mas também no preço da carne bovina, suína e de aves no geral, por ser insumo. Outro problema é a falta dos fertilizantes no Brasil, que geram o encarecimento de diversos produtos da indústria alimentícia.

As tensões nas relações comerciais da economia mundial prejudicaram a confiança das empresas e, dessa forma, a expectativa do mercado financeiro caiu, gerando piora das condições financeiras, inicialmente nos mercados emergentes mais vulneráveis e, posteriormente, nas economias avançadas, pesando sobre a demanda global.

Segundo dados estimados do Banco Mundial, a economia mundial cresceu 5,8% em 2021, um resultado melhor que o dos dois anos anteriores (+2,6% em 2019 e -3,3% em 2020). Em meio à guerra comercial e a problemas domésticos, a China obteve um crescimento de 8,1%, uma grande expansão quando comparada ao resto do mundo. Já os Estados Unidos tiveram um crescimento de 5,7%, maior do que a média das economias avançadas e da Zona do Euro, que cresceu 5,4% no ano.

Dados do IBGE mostram que, em 2021, o Brasil apresentou um crescimento de 4,5% do PIB, abaixo da média das economias emergentes, que foi de 6%, porém, superior aos dois anos anteriores. O Banco Central do Brasil aumentou a taxa de juros chegando a 9,15% (SELIC) no final do ano de 2021 (atualmente está em 13,25%). A Reforma da Previdência, aprovada no final de 2019, promete economizar cerca de 855 bilhões de reais nos próximos dez anos para os cofres públicos, e foi vista como uma notícia positiva, contribuindo para o ajuste das contas públicas do país. Apesar disso, o Brasil ainda fechou o ano com déficit no seu resultado primário, continuando a tendência que vem desde 2014. O real, por sua vez, continuou sua trajetória de depreciação, estando entre as moedas que mais se desvalorizaram no mundo, com valor médio, em relação ao dólar de R\$ 5,39/US\$ em 2021.

Segundo o Banco Mundial, a economia mundial deve sofrer uma queda de 2,9% em junho de 2022, um resultado 2,8 pontos percentuais menor do que o previsto em 2021. Está prevista uma desaceleração no ritmo de crescimento das economias avançadas, de 5,1% (2021) para 2,6% (2022), 1,2 p.p. abaixo das projeções de janeiro.

Entre os mercados emergentes e as economias em desenvolvimento, o crescimento também deve reduzir, passando de 6,6% (2021) para 3,4% (2022). Apesar da previsão de crescimento em 2022, ela ainda não seria suficiente para recuperar as perdas com a mais recente crise. Esse ritmo lento de crescimento deve se manter até 2023-2024, como reflexo da desarticulação das políticas fiscais oferecidas em meio a pandemia.







A ATIVIDADE TURÍSTICA

Sobre o turismo mundial, dados da Organização Mundial do Turismo (UNWTO) mostram que as viagens por todo mundo registraram 429 milhões de chegadas internacionais de turistas no ano de 2021 (70,7% a menos que 2019, último ano antes do início da pandemia).

Analisando as chegadas internacionais de turistas em 2021, comparativamente à 2019, percebe-se redução de 94% na região da Ásia e Pacífico, 74% no Oriente Médio, 71% na África, 62% nas Américas e 61% na Europa.

Porém o setor turístico já demonstra reação com os números dos cinco primeiros meses de 2022, com quase 250 milhões de chegadas, frente às 77 milhões do mesmo período em 2021, que significa uma recuperação de 46% em relação ao nível pré-pandemia (UNWTO).

O PIB do turismo internacional contabilizou US\$ 1,9 trilhão em 2021, acima dos US\$ 1,6 trilhão de 2020 e bem abaixo dos US\$ 3,5 trilhões de 2019. As receitas totais de exportação através do turismo internacional (viagens e transporte de passageiros) atingiram US\$ 700 bilhões em 2021, menos da metade do nível pré-pandemia (US\$ 1,7 trilhões, 2019).

Historicamente, entre os brasileiros, predomina a opção por viagens pelo território nacional, que superam amplamente aquelas a serem realizadas para o exterior, independentemente do nível de renda do turista, o que eleva ainda mais a importância dos cruzeiros marítimos de cabotagem no Brasil.

Os altos custos das viagens internacionais, principalmente devido ao câmbio (alta cotação do Dólar e do Euro em relação ao Real) e o fortalecimento da competitividade do turismo pelo Brasil, explicam a preferência dos brasileiros. Esses fatores proporcionam maior movimento da economia nacional e, conseqüentemente, maior geração de emprego e renda devido à atividade do turismo.

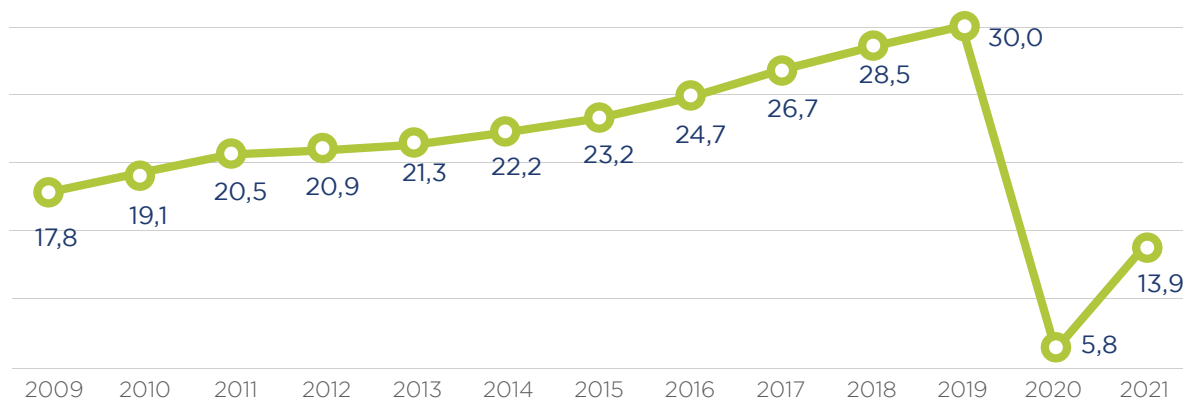


O SETOR DE CRUZEIROS

No mundo, o setor mostra a tendência de crescimento contínuo através dos investimentos em novos navios, com aumento da quantidade e diversificação dos cruzeiros. Em 2022, o setor tem previsão de entrada de 26 novos navios em operação em todo o mundo, com capacidade adicional total de 61.507 leitos. Para 2023, mais 22 novos navios já estão previstos em estaleiros, com capacidade adicional total de 43.289 pessoas (Cruise Industry News).

Dados da Associação Internacional de Cruzeiros (CLIA) mostram que o número total de cruzeiristas pelo mundo foi de 5,8 milhões em 2020 e, em 2021, foi de 13,9 milhões (de acordo com dados do Cruise Market Watch), muito inferior ao número de 2019.

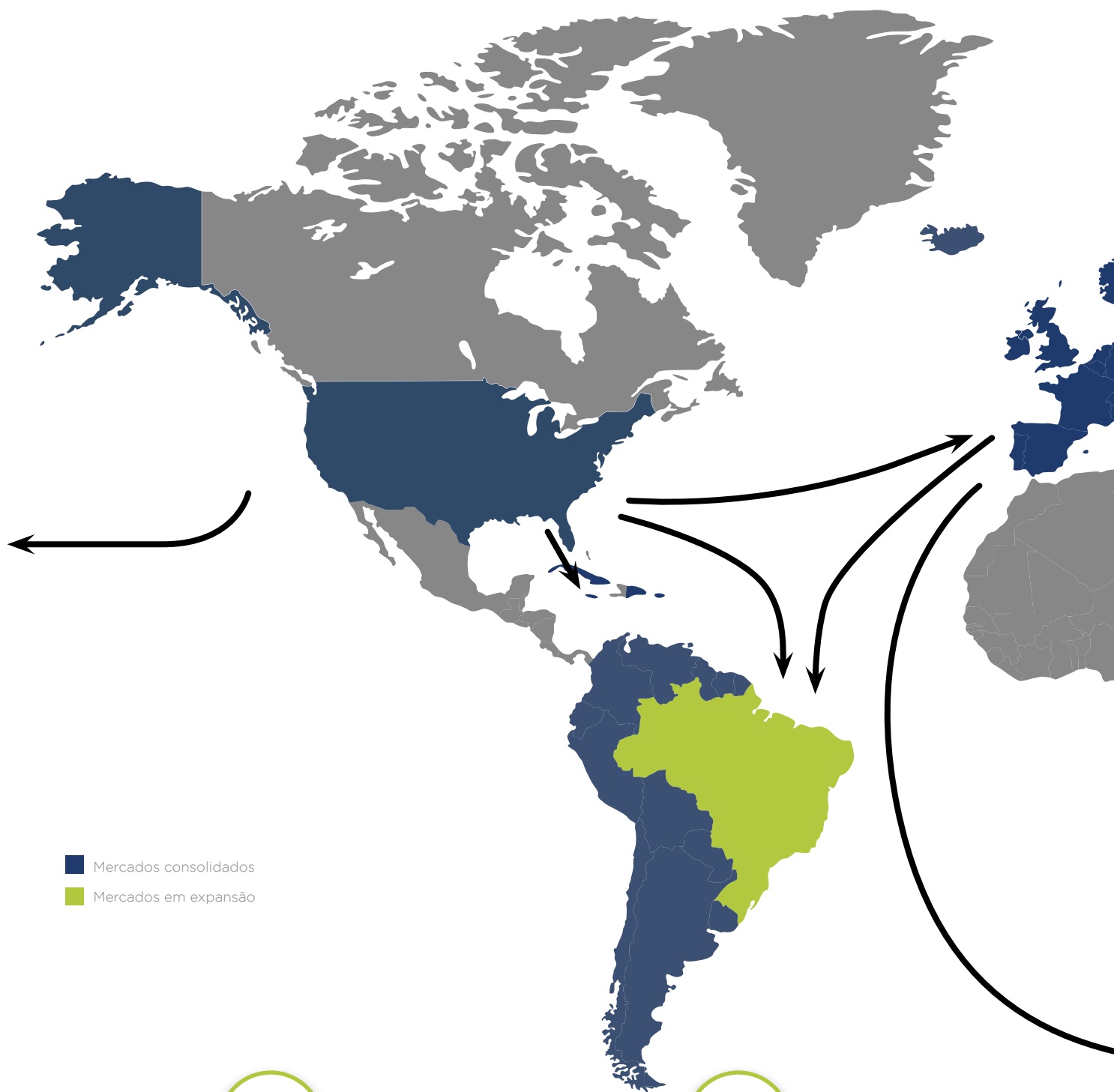
Gráfico 1 | NÚMERO DE PASSAGEIROS NO MUNDO (em milhões)



Fontes: Cruise Lines International Association (CLIA) e Cruise Market Watch.

Com isso, torna-se imprescindível analisar os números de viagens no Brasil para o setor de Cruzeiros Marítimos e comprovar a capacidade de geração de receita fiscal e empregos da atividade no país.

Entre os viajantes de cruzeiros de cabotagem no Brasil, normalmente a maioria é de brasileiros praticando turismo doméstico, o que reforça o argumento citado no item anterior do estudo. O setor é muito atraente aos brasileiros por suas características de serviços e possibilidades de visitar vários destinos em uma mesma viagem, com muito conforto e boa dinâmica.



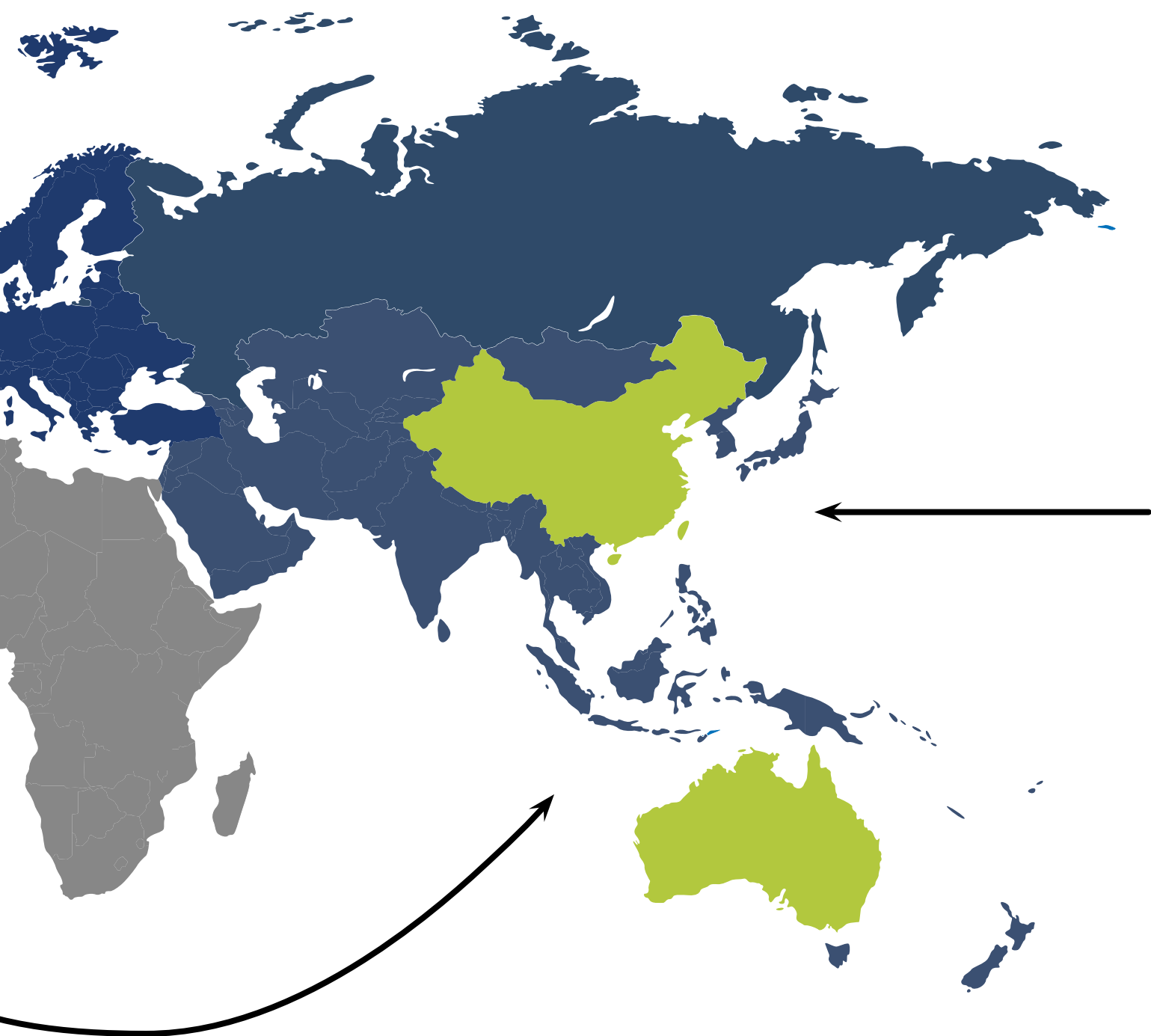
72 mil

Brasileiros realizaram cruzeiros
fora do Brasil em 2021



R\$ 233 milhões

Receita gerada



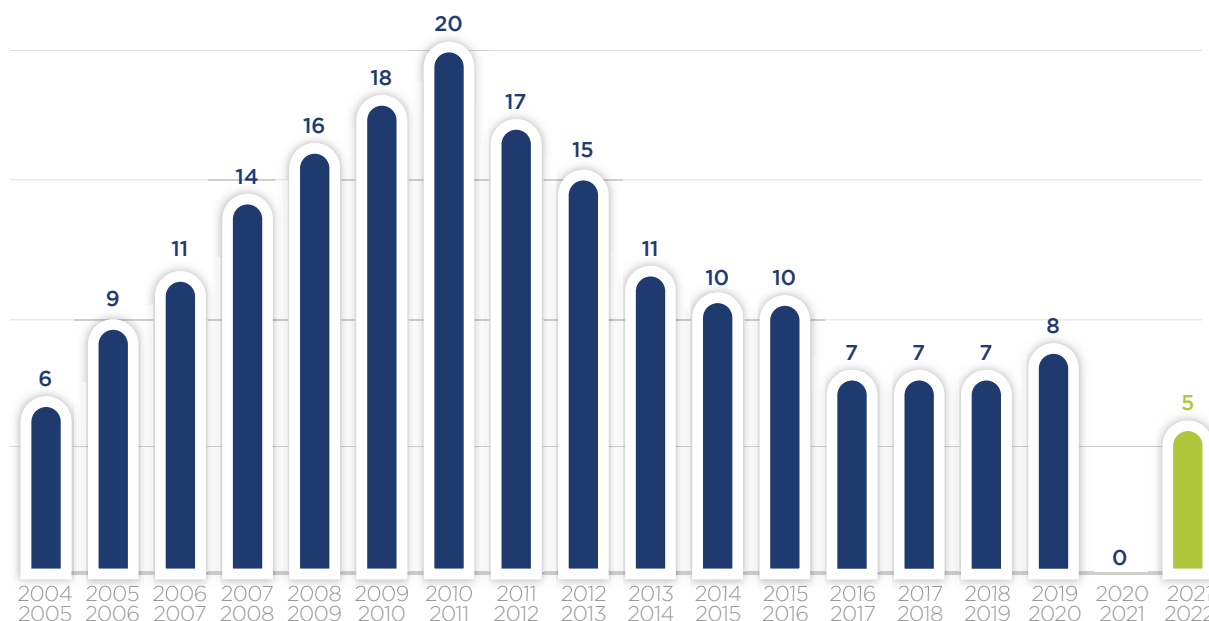
O número de turistas residentes no Brasil e que realizaram viagens de cruzeiros no exterior durante o ano de 2021 foi de 72 mil, o que significou uma redução de 66,9% em relação a 2019, com uma receita estimada de R\$ 233 milhões (R\$ 471 milhões a menos que em 2019).

Caribe, Mediterrâneo e Emirados Árabes Unidos foram os principais destinos de preferência para os brasileiros que viajam ao exterior para realizarem cruzeiros marítimos.

Temporada Brasileira 2021/2022

Após o aumento na quantidade de navios na temporada brasileira de cabotagem de 2019/2020, passando para 8 embarcações, a temporada de retorno das atividades após a paralisação total em 2020/2021 devido à pandemia de Covid-19 trouxe apenas 5 navios. Essa quantidade é a menor em toda a série histórica dos cruzeiros no Brasil, sendo inferior aos 6 navios da temporada 2004/2005.

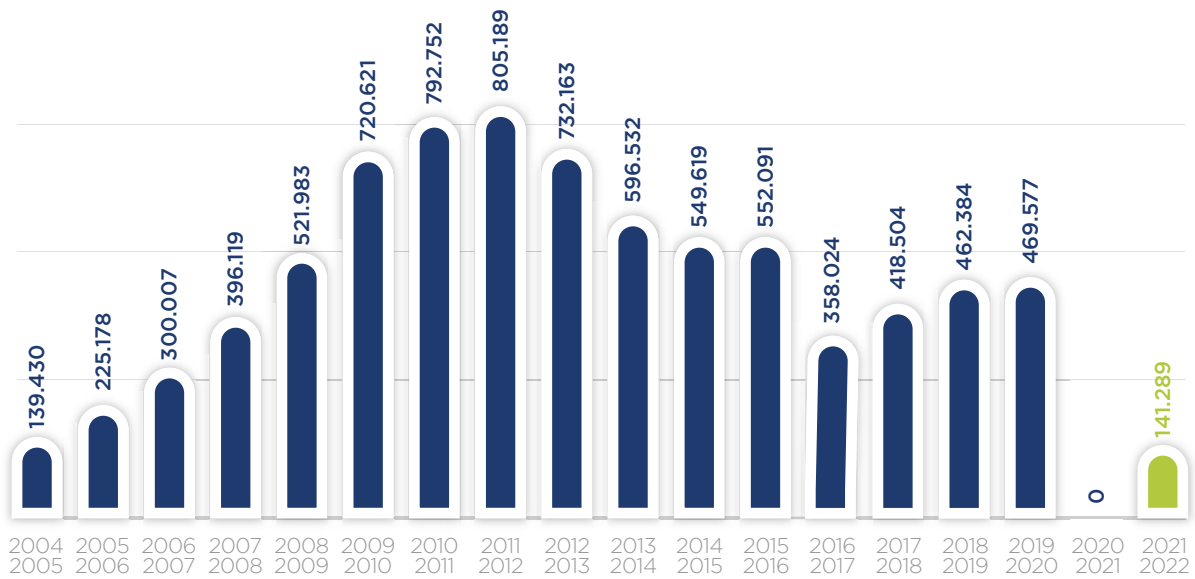
Gráfico 2 | NÚMERO DE NAVIOS



Fontes: FGV / CLIA BRASIL

Durante a temporada 2021/2022, 5 navios operaram na costa brasileira entre os meses de novembro de 2021 e abril de 2022 (com paralisação em janeiro e fevereiro de 2022), transportando pouco mais de 141 mil cruzeiristas.

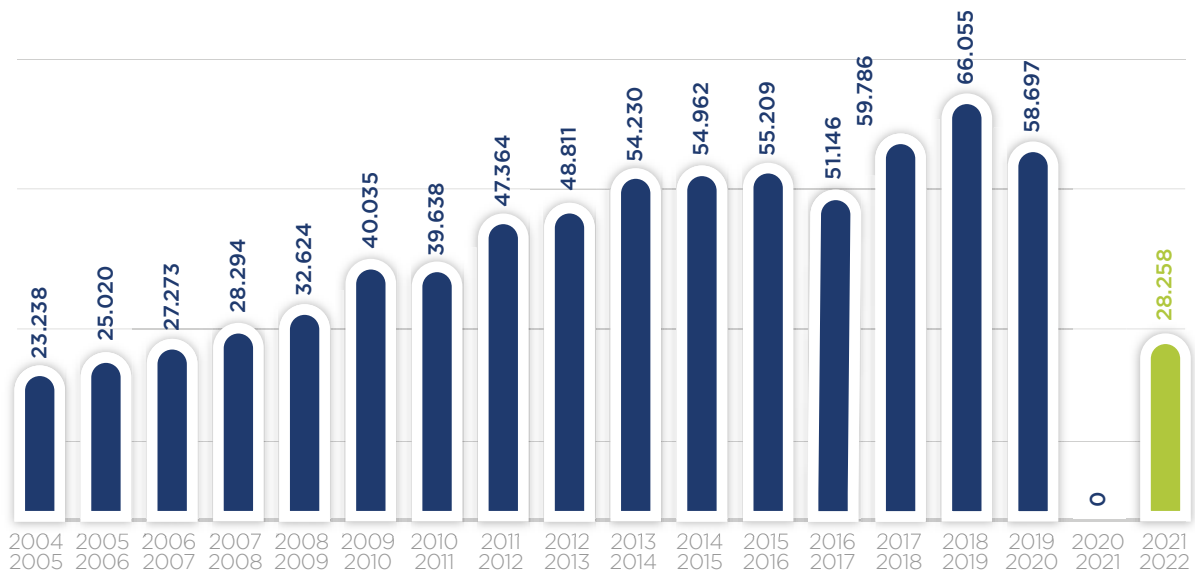
Gráfico 3 | NÚMERO DE CRUZEIRISTAS EMBARCADOS



Fontes: FGV / CLIA BRASIL

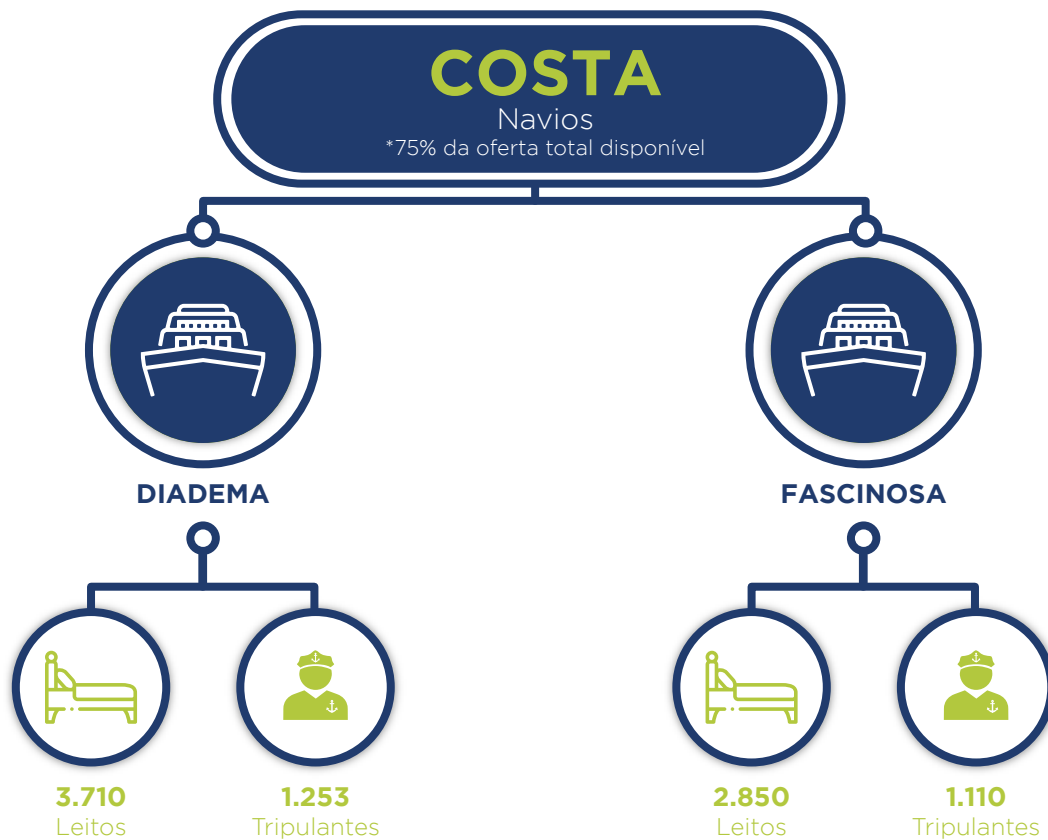
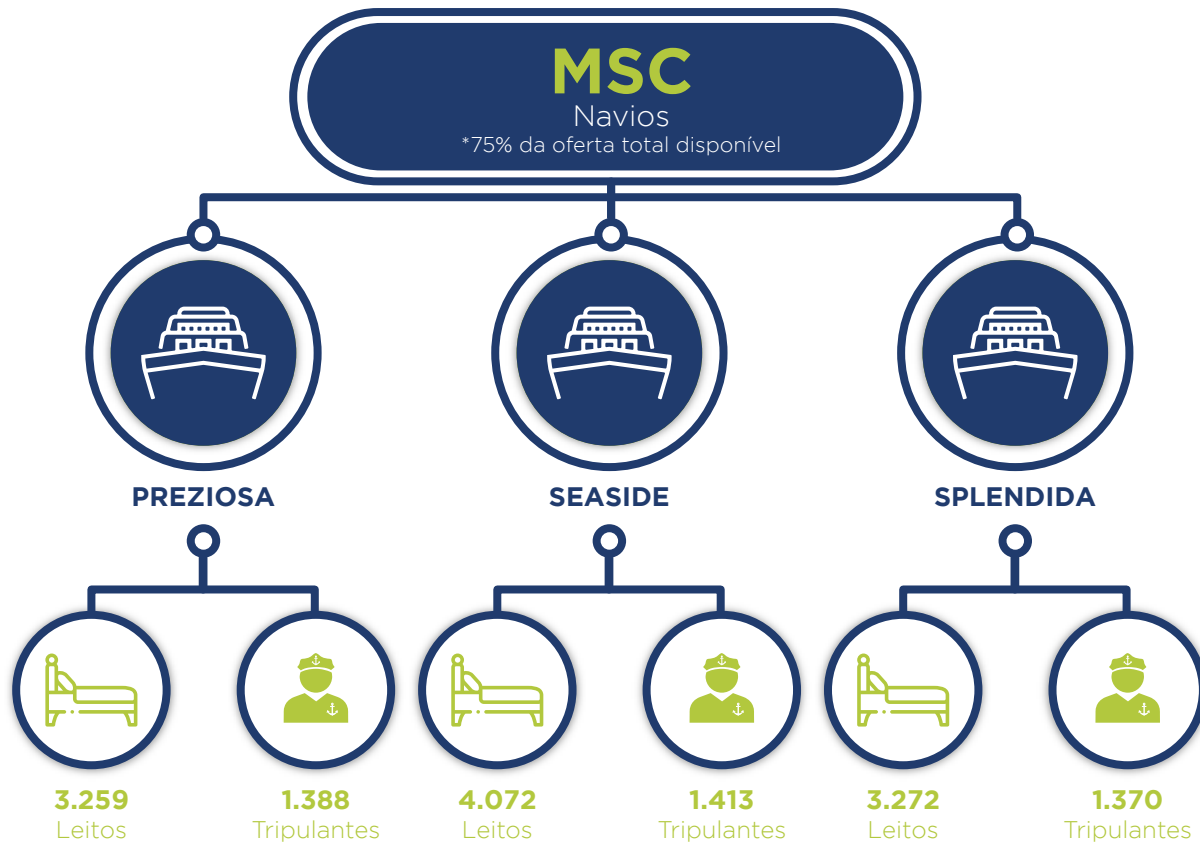
O gráfico 4 demonstra a evolução da eficiência dos navios, estatística importante de análise, que mostra o número médio de cruzeiristas por navio, por temporada. A única queda na série histórica havia ocorrido na temporada 2016/2017, porém a temporada de retorno das atividades do setor após o período mais agudo da pandemia de Covid-19 (2021/2022) registrou o menor nível histórico de eficiência dos navios, explicada pelas limitações/restrições impostas pelo momento vivido pelo mundo ainda em recuperação da pandemia.

Gráfico 4 | CRUZEIRISTAS POR NAVIO



Fontes: FGV / CLIA BRASIL

TEMPORADA BRASILEIRA 2021/2022





5 NAVIOS



57 CRUZEIROS REALIZADOS



17.163 LEITOS



6.534 TRIPULANTES

193.927

**LEITOS OFERTADOS
NA TEMPORADA**

(75% da capacidade oficial dos navios)





IMPACTOS ECONÔMICOS

Os cruzeiros marítimos beneficiam os destinos turísticos em diversos aspectos, estimulando a entrada de divisas e promovendo o destino nos âmbitos nacional e internacional, através do aumento do fluxo de turistas nas cidades, gerando movimentação da economia local e do entorno, gerando emprego e renda para a população.

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 no roteiro;
- Infraestrutura existente no destino para atender às necessidades dos navios e dos passageiros.

Os impactos econômicos do setor de cruzeiros marítimos são gerados pelos gastos realizados por viajantes e tripulantes durante a viagem, e pelos gastos realizados pelas armadoras durante a operação da temporada de cabotagem no Brasil. Esses impactos econômicos são divididos em diretos, indiretos e induzidos.

Os impactos diretos são os valores das despesas dos viajantes e tripulantes durante as viagens e das armadoras durante a temporada com os bens e serviços necessários. As empresas e estabelecimentos que recebem diretamente essas despesas também precisam comprar produtos e serviços de outros setores da economia local (fornecedores): esses são os impactos indiretos, que 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 dos viajantes e tripulantes nos portos de embarque/desembarque e trânsito, a movimentação econômica engloba compras de passeios turísticos, suvenires, alimentos e bebidas, transporte e hospedagem antes e/ou depois da viagem.

Os gastos das armadoras incluem 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.

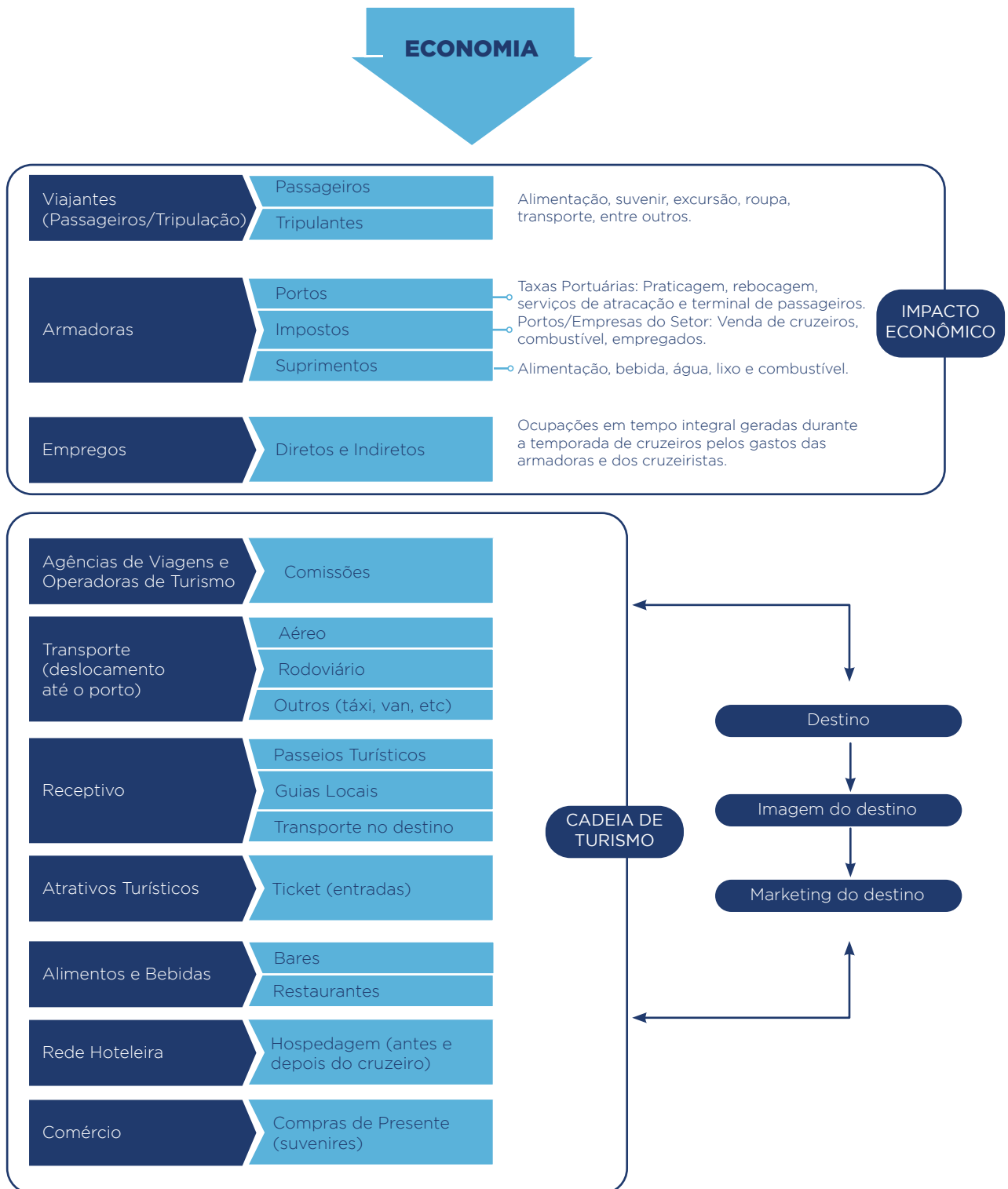
O estudo de impacto econômico dos cruzeiros marítimos no Brasil utilizou a Matriz Insumo-Produto (MIP), do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) para desenvolver a análise de movimentação econômica e assim capturar a totalidade dos impactos econômicos.

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.



IMPACTO DO SEGMENTO DE CRUZEIROS NA ECONOMIA

A figura a seguir ilustra as atividades impactadas pelos Cruzeiros Marítimos



RESULTADOS DA TEMPORADA 2021/2022

Para a temporada 2021/2022 foram utilizados os dados de perfil de gastos dos cruzeiristas e tripulantes da pesquisa realizada na temporada 2019/2020, atualizando monetariamente os valores através da inflação do período (IPCA).

Sobre os gastos dos cruzeiristas e tripulantes, são analisados somente os 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.

Não são considerados para o cálculo de impacto econômico os valores dos pacotes pagos pelos cruzeiristas (uma parte desse recurso é utilizada para o pagamento dos navios estrangeiros), nem os gastos a bordo. Porém, a informação é coletada com as armadoras para apresentação nesse relatório.



4,8 dias

(contra 5,2 dias da temporada passada)
tempo médio dos cruzeiros



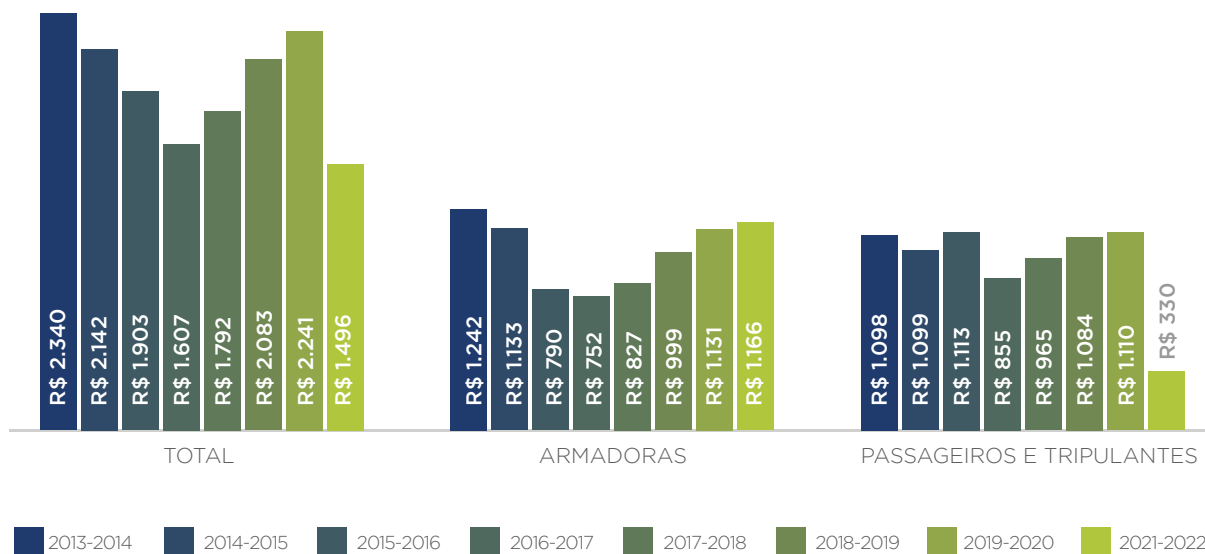
R\$ 4.523,84

gasto médio por passageiro
com a compra da viagem

De acordo com os dados da pesquisa de impacto econômico no Brasil, o tíquete médio dos cruzeiristas na temporada 2021/2022 foi de R\$ 4.523,84 - gasto médio por passageiro com a compra da viagem de cruzeiro. O tempo médio dos cruzeiros realizados nessa temporada foi de 4,8 dias.

IMPACTO ECONÔMICO TOTAL

Evolução dos números | Em milhões (R\$)



O impacto econômico total gerado pelas armadoras na temporada 2021/2022 foi de, aproximadamente, R\$ 1,166 bilhão, entre impactos diretos, indiretos e induzidos. Os gastos das armadoras com combustíveis são os mais significativos entre as despesas realizadas e, nessa temporada, foram os únicos que registraram crescimento, o que pode ser explicado pelo aumento do valor do barril de petróleo (com consequente aumento do valor dos combustíveis), além das características dos navios, como maior porte, por exemplo.



R\$ 213 milhões

Valor movimentado pelo setor de cruzeiros, em tributos, durante a temporada 2021/2022

Os gastos das armadoras na operação da temporada 2021/2022 e seus efeitos nas atividades econômicas do Brasil geraram receitas para o governo em forma de tributos. Esse valor foi de R\$ 174,8 milhões, entre tributos federais, estaduais e municipais.

Os gastos dos cruzeiristas e tripulantes geraram impacto econômico total de R\$ 329,7 milhões na temporada 2021/2022, menos 71% que o impacto gerado na temporada anterior, entre impactos diretos, indiretos e induzidos. Além do menor número de navios, houve menor período de realização (com a paralização de janeiro e fevereiro de 2022) e a limitação de 75% da capacidade real dos navios, que explicam a queda da quantidade de cruzeiristas e seu impacto.



R\$ 329,7 milhões

Impacto econômico total na temporada 2021/2022

A movimentação econômica das atividades relacionadas ao setor provocada pelos gastos dos cruzeiristas e tripulantes também geram receitas para o governo em forma de tributos. Na temporada 2021/2022, essa movimentação tributária foi de R\$ 37,9 milhões, nas esferas federal, estadual e municipal.



R\$ 605,90

Impacto econômico médio gerado por cruzeiristas nas cidades de escala



R\$ 770,97

Impacto econômico médio gerado por cruzeirista nas cidades de embarque e desembarque

ÍNDICE DE ALAVANCAGEM ECONÔMICA

A movimentação econômica total do setor de cruzeiros marítimos na temporada 2021/2022 (R\$ 1,496 bilhões) ocorre a partir dos gastos das armadoras para a realização e operação (R\$ 463 milhões). Dessa forma, pode ser calculado o Índice de Alavancagem Econômica (IAE) do setor, ou seja, o quanto foi gerado de movimentação econômica a partir das despesas realizadas pelas armadoras para realização da temporada.



R\$ 3,23

Movimentação econômica na economia brasileira, na temporada 2021/2022, para cada R\$1,00 gasto pelas armadoras

Este indicador é particularmente interessante por apresentar o quanto a realização da temporada impulsiona a atividade econômica. Para a temporada 2021/2022 dos cruzeiros marítimos, esse índice foi de 3,23, ou seja, para cada R\$ 1,00 gasto pelas armadoras, foram movimentados na economia brasileira R\$ 3,23.



Impacto
Econômico

R\$ 1,496 bilhão



Gasto total
na operação

R\$ 463 milhões



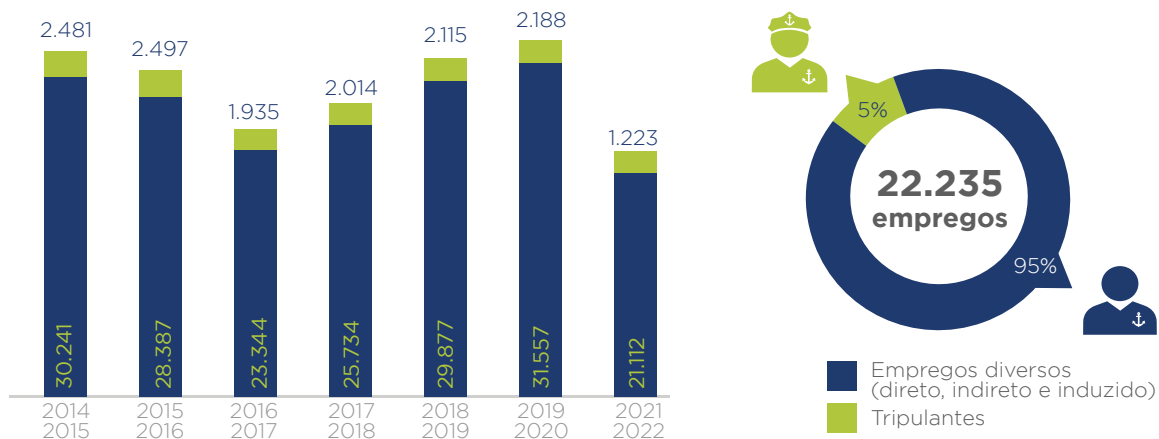
Índice de Alavancagem
Econômica

3,23

GERAÇÃO DE POSTOS DE TRABALHO

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

Durante a temporada 2021/2022 foram gerados 22.235 postos de trabalho na economia brasileira, o que representa um resultado 33,8% inferior ao apurado na temporada anterior. Do total de empregos criados pelo segmento, 1.223 foram de tripulantes dos navios (44,1% inferior ao gerado na temporada anterior) e outros 21.112 empregos diversos, de forma direta, indireta e induzida (-33,1%), motivados pelos gastos das armadoras e dos cruzeiristas e tripulantes nas cidades portuárias de embarque/desembarque e visitadas, além dos gerados na cadeia produtiva de apoio ao setor.



Fonte: FGV / CLIA BRASIL

NAVIOS DE PASSAGEM PELA COSTA BRASILEIRA

Complementarmente aos dados de cabotagem, na imagem a seguir são apresentados dados dos navios de passagem pela costa brasileira na temporada 2021/2022. Esses navios saem de outros destinos internacionais, passam pelo Brasil gerando impactos econômicos 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.

NAVIOS DE PASSAGEM PELA COSTA BRASILEIRA



Fontes: FGV / CLIA BRASIL.

Nota: Devido à pandemia da Covid-19, esses números foram estimados para a atual temporada com base na série histórica.

MEIO AMBIENTE

A preocupação com o meio ambiente é foco em diversos setores econômicos em todo o mundo, por isso o setor de cruzeiros marítimos vem realizando investimentos e implementando diversos mecanismos para a redução de poluição e melhorias de eficiência na operação dos navios.

Com a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (MARPOL), foram estabelecidas regras para a completa eliminação da poluição intencional do meio ambiente por substâncias oriundas dos navios, além da minimização de despejos acidentais de substâncias no ar e no mar.

Alguns mecanismos já foram implementados para limpar e tratar os gases e água e esgoto gerados no navio, de forma que haja a possibilidade de despejo dos resíduos sem impactos negativos ao meio ambiente.

Além deste, as companhias de cruzeiros também aplicam métodos de reciclagem, considerados os mais avançados e eficientes do país, com eliminação do plástico de uso único, combustão de outros resíduos para a geração de energia e a coleta seletiva dentro do próprio navio, cujo substrato é mandado para a reciclagem em empresas brasileiras terceirizadas.

Todas essas mudanças precisam ser pensadas de forma a aumentar a eficiência dos recursos

empregados nas embarcações. Para tanto, é importante a definição não só do combustível utilizado, que é uma medida a longo prazo, mas também em fazer o melhor uso do que se tem disponível atualmente. O aumento da efetividade do combustível utilizado atualmente também significa uma diminuição da emissão de gases poluentes. Dessa forma, vem sendo implementadas mudanças através de inovações tecnológicas, como a pintura dos cascos dos navios para proporcionar um melhor deslizamento na água, aumentando a eficiência do combustível usado em até 5% e uma estrutura com microbolhas que pode elevar a mesma em mais 3%.

Outras medidas gerais de melhorias na eficiência dos navios são quartos equipados com janelas escurecidas, que contribuem para manter os quartos em temperaturas adequadas, além de aparelhos de ar condicionado inteligentes onde até mesmo a água da refrigeração que normalmente seria desperdiçada é reutilizada nos banheiros, como água da descarga.

Com relação a energia elétrica dentro dos navios, todos os equipamentos elétricos são desligados quando o recinto esvazia ou equipamentos ociosos, o que é mais um ponto a favor da sustentabilidade e do aumento de eficiência de recursos.

Ainda sobre as matrizes energéticas, o tratado tem como meta reduzir em 40% a emissão de



gás carbônico na atmosfera, um dos gases responsáveis pelo efeito estufa, até 2030 e depois de atingida, reduzir em 100% a emissão desse gás até 2050, tendo como base a emissão de carbono no ano de 2008.

Uma das maneiras de reduzir a emissão desses gases poluentes é a utilização de combustíveis alternativos, que gerem energia limpa e que sejam capazes de garantir segurança energética no longo prazo. Dentre as opções hoje disponíveis no mercado internacional, o GNL (gás natural liquefeito), que emite gases poluentes em quantidade bem menor que o atualmente utilizado, já está presente em 44% dos novos navios lançados. No Brasil o combustível já existe, porém ainda não disponível para abastecimento dos navios.

Uma outra solução para redução dos gastos dos navios é a possibilidade de disponibilização de energia das empresas fornecedoras das cidades dos portos no berço dos navios, para que seja possível ligar completamente os navios ao atracarem nos portos.



PERFIL E HÁBITOS DE VIAGEM DOS CRUZEIRISTAS

Os dados apresentados nesse capítulo são de pesquisa realizada na temporada 2019/2020, nos meses de novembro e dezembro de 2019 e janeiro e fevereiro de 2020 nos dois principais portos de movimentação turística do Brasil: Santos e Rio de Janeiro.

A pesquisa foi realizada com passageiros e tripulantes em dois 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.

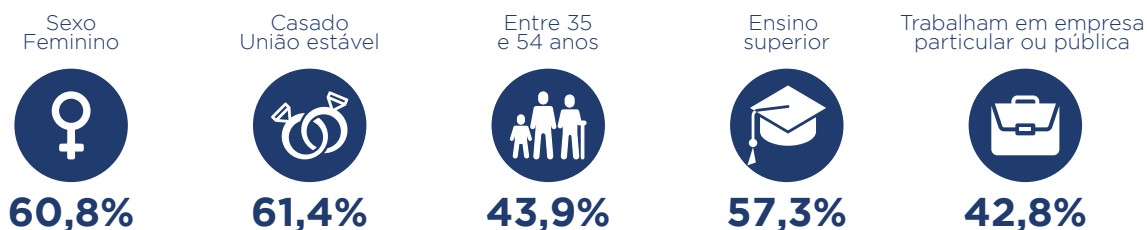
Existe bastante especificidade no que diz respeito aos hábitos de viagens dos cruzeiristas. Os resultados da pesquisa reforçam o argumento de que, a viagem de cruzeiro serve para os viajantes conhecerem diversos destinos de maneira dinâmica e voltarem aos destinos visitados em um outro momento. Os resultados dessa pesquisa apontaram que 78% dos cruzeiristas desceram em uma ou mais paradas durante a viagem, e 87,2% indicaram desejo de retornar ao(s) destino(s) visitado(s) em uma nova oportunidade.

Quanto à frequência de viagens, 66,1% dos cruzeiristas realizavam sua primeira viagem de navio, enquanto os 33,9% restantes já haviam viajado de cruzeiro, em média, aproximadamente quatro vezes, o que demonstra que os cruzeiros estão sempre levando novos turistas aos destinos dos roteiros.

Entre os cruzeiristas pesquisados, 87,5% residem no Brasil, sendo a maioria procedentes do Estado de São Paulo (com pouco mais de 60%), seguido do Estado do Rio de Janeiro (17%). Dentre os estrangeiros (12,5%), destaca-se a Argentina, com 87,2% dos pesquisados estrangeiros.

Quanto ao gênero dos pesquisados, 60,8% são mulheres, com 39,2% sendo do público masculino. Em relação ao estado civil, 61,4% informaram ser casados ou estar em união estável. Em relação à idade dos entrevistados, 43,9% dos cruzeiristas que participaram dessa pesquisa têm entre 35 e 54 anos.

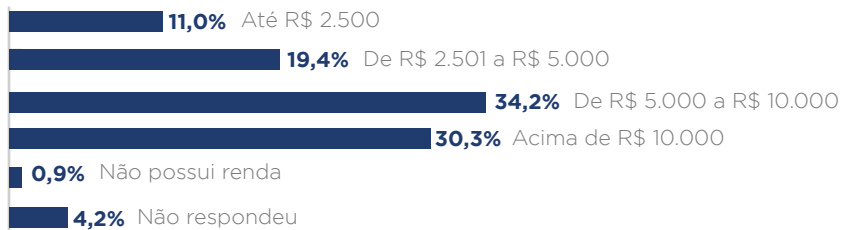
De maneira geral, os turistas viajam acompanhados (98,9%), sendo os principais acompanhantes filhos e parentes (51,9%), cônjuge (24,7%), e amigos (19,5%). Sobre a escolaridade dos cruzeiristas pesquisados, 57,3% têm o ensino superior completo e 42,8% estão empregados em empresa particular ou pública. Dos entrevistados, 64,5% têm faixa de renda mensal familiar acima de R\$ 5.000.



têm faixa de renda mensal familiar acima de R\$ 5.000

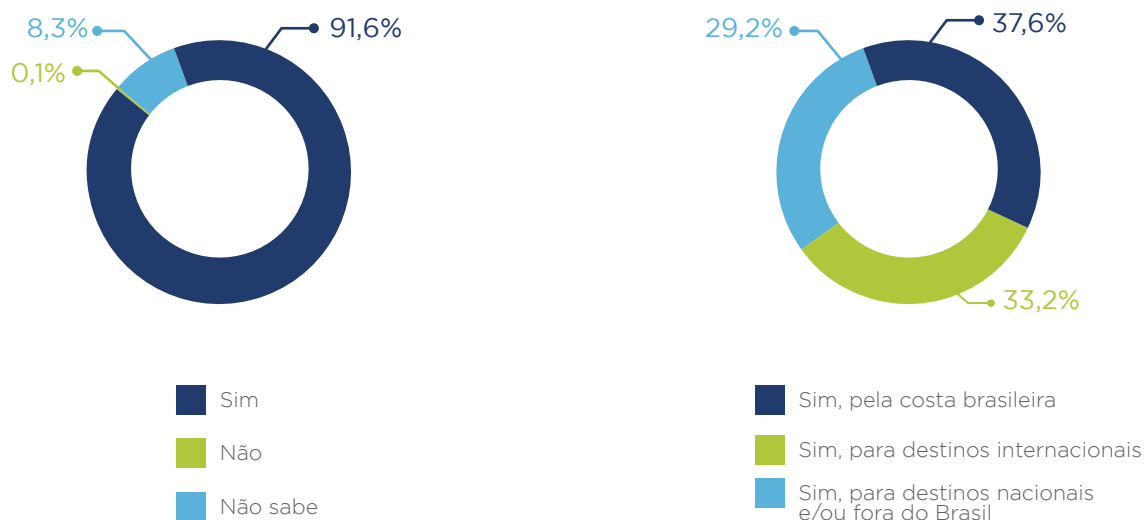


64,5%



A maior parte dos pesquisados (mais precisamente 91,6%) deseja realizar uma nova viagem de cruzeiro, e quando perguntados sobre o destino de preferência no Brasil, 66,2% deles informaram o Litoral Nordeste, e entre os que apontaram interesse em realizar cruzeiros no exterior, 41,8% indicaram o Caribe e 36,8% a Europa como preferência de viagem no exterior.

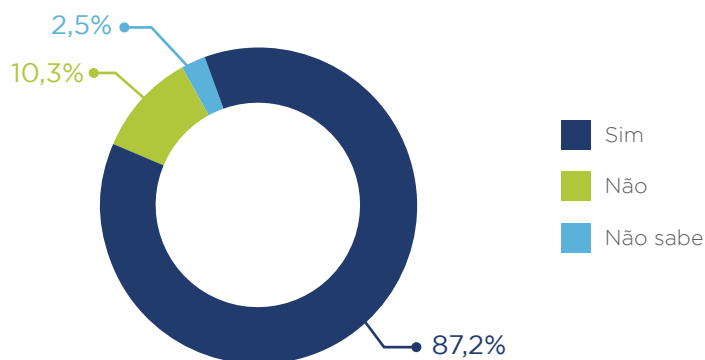
Gráfico 7 | Desejo de realizar nova viagem de cruzeiro



Fontes: FGV / CLIA BRASIL.

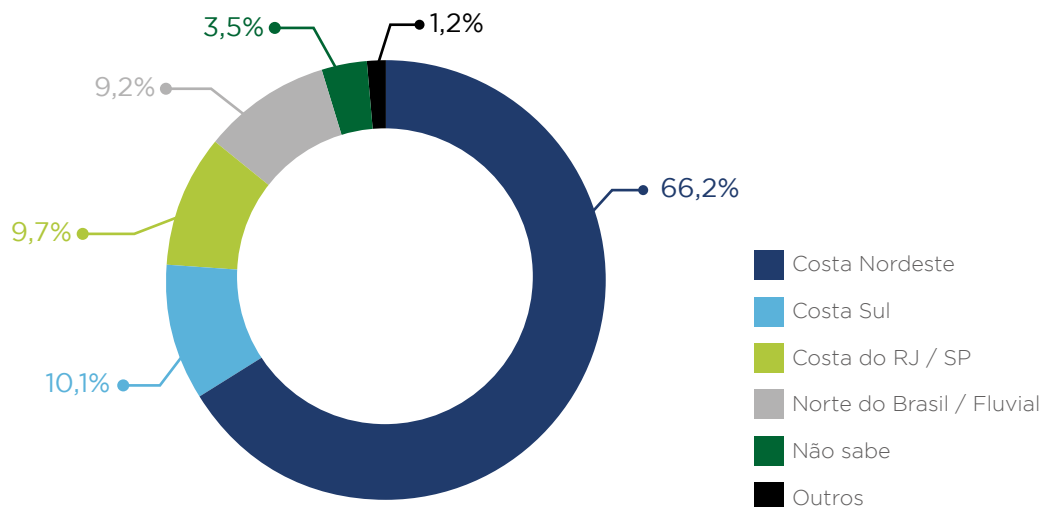
Como dito na abertura do capítulo, 87,2% dos entrevistados indicaram anseio de retornar ao(s) destino(s) visitado(s) a lazer, o que deixa evidente a positiva exposição dos destinos durante as viagens de cruzeiro.

Gráfico 8 | Desejo de retornar ao destino



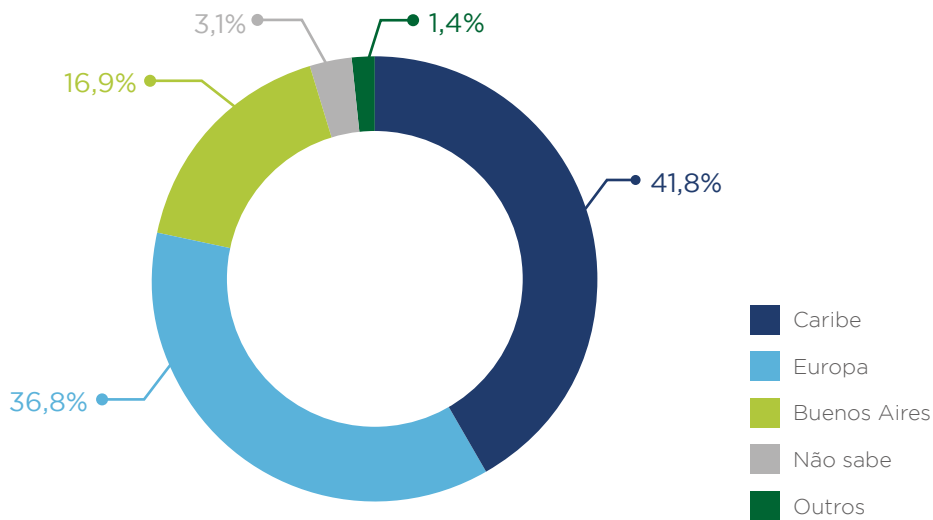
Fontes: FGV / CLIA BRASIL.

Gráfico 9 | Destino nacional de preferência



Fontes: FGV / CLIA BRASIL.

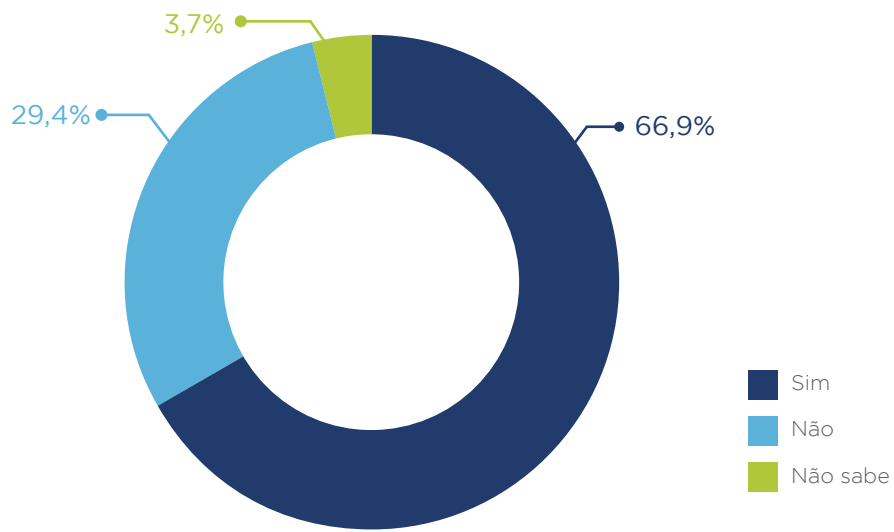
Gráfico 10 | Destino internacional de preferência



Fontes: FGV / CLIA BRASIL.

Ampla maioria dos entrevistados (78%) desceram em, pelo menos, uma escala do roteiro. Além disso, 66,9% dos entrevistados informou ter disponibilidade de realizar cruzeiros pela costa brasileira durante a baixa temporada.

Gráfico 11 | Disponibilidade de realizar cruzeiro na baixa temporada



Fontes: FGV / CLIA BRASIL.



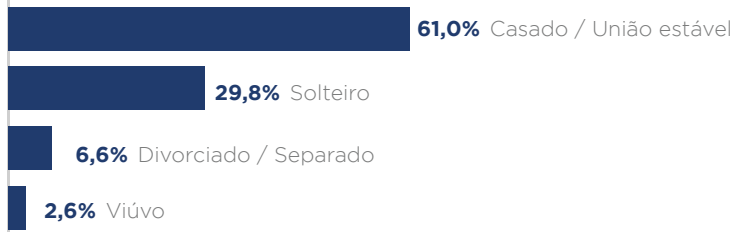


BRASILEIROS

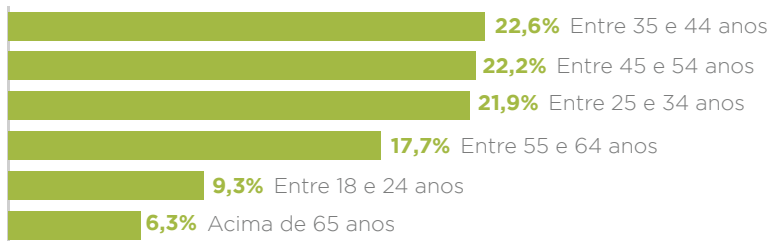
Como já destacado, a maior parte dos turistas que viajaram em cruzeiros marítimos na temporada 2019/2020 são brasileiros, representando 87,5% dos pesquisados. Devido à grande importância dos brasileiros para o setor, a seguir são apresentados os resultados da pesquisa sobre perfil apenas desse público.



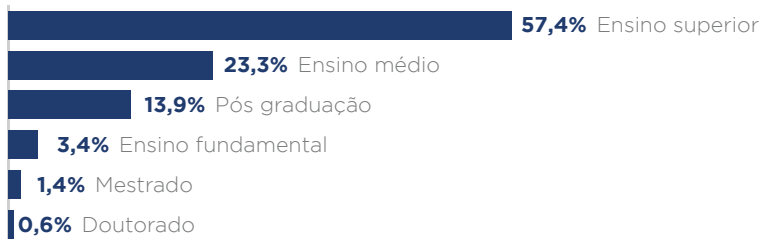
Estado civil



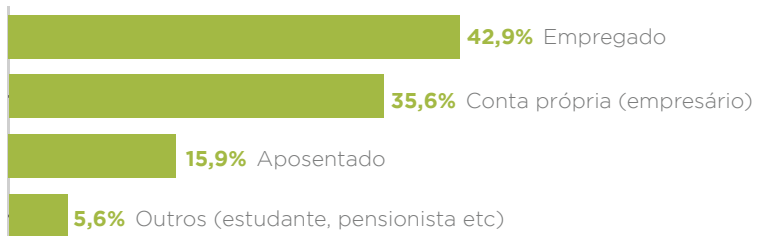
Faixa etária



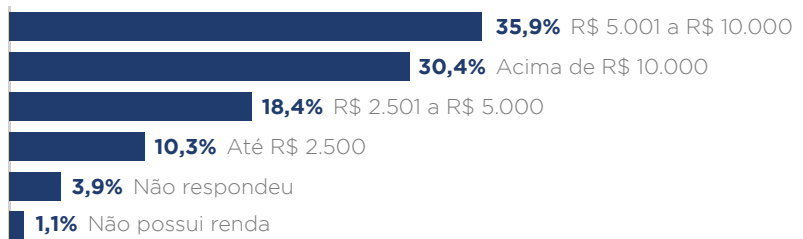
Escolaridade



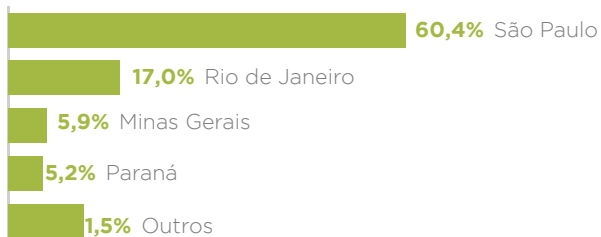
Ocupação principal



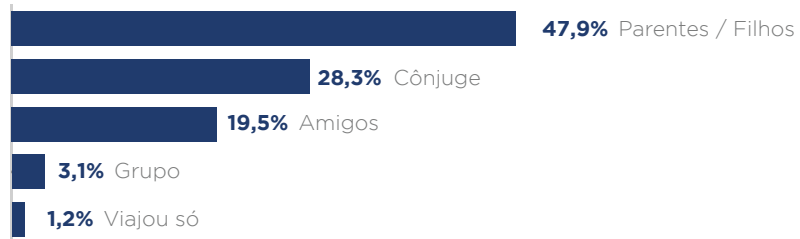
Faixa de renda familiar mensal (R\$)



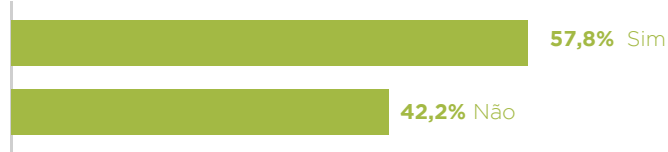
Estado de residência



Viajaram acompanhados



Primeira viagem de cruzeiro



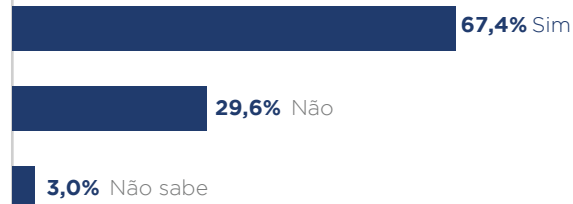
Escalas



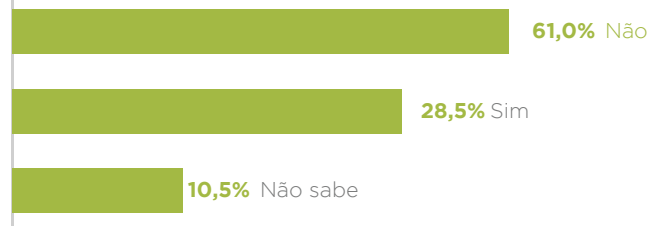
Pretende fazer outra viagem de cruzeiro



Disponibilidade de realizar cruzeiro na baixa temporada



Substituiria o cruzeiro por uma estadia em resort/hotel de luxo



FATORES DE INFLUÊNCIA PARA RECUPERAÇÃO DO SETOR DE CRUZEIROS

Em um cenário comum do mercado, as oportunidades de expansão são observadas estrategicamente pelo setor de cruzeiros no Brasil, o que fica evidente à medida que o setor cresce no mundo. A indústria receberá 26 novos navios em 2022 e mais 22 em 2023, com capacidade adicional de pouco mais de 104 mil leitos, com previsão de mais navios e leitos para os próximos anos (2024-2026).

Considerando um cenário pós pandemia e isolamento social, existem oportunidades de expansão que são continuamente trabalhadas pelo setor e que necessitam cada vez mais do apoio de políticas públicas e estratégias para o mercado, como por exemplo:

- Na arena internacional de oportunidades de desenvolvimento para o mercado brasileiro, cabe atenção às tensões estabelecidas entre mercados que possam provocar movimentação de substituição de destinos, gerando necessidade de transferência de navios para outros roteiros, além do já aproveitamento dos navios de maneira mais eficiente durante o inverno no hemisfério norte;
- Novos destinos para a temporada brasileira de cabotagem colaboram para que os cruzeiristas tenham mais fatores de influência na hora da decisão pela viagem e serão fundamentais de acordo com as empresas do setor para a recuperação no período pós pandemia;
- Com o retorno das atividades dos negócios no País, a volta da realização de eventos corporativos deve voltar a ser uma ótima opção para as armadoras, levando resultados positivos para o setor, como alternativa para as organizações que buscam sair do convencional;
- Como já mencionado em relatórios anteriores, o nicho de casamentos em alto mar deve ser trabalhado como uma grande oportunidade, onde os participantes do evento, além de participar da festa, aproveitam para realizar a viagem de navio ao lado de amigos e familiares.



OPORTUNIDADES E FATORES LIMITADORES

OPORTUNIDADES

O fator mais importante como argumento de esforço para recuperação do setor de cruzeiros no Brasil, após o período de pandemia, é que são identificadas oportunidades de crescimento e desenvolvimento econômico para o País, gerando emprego e renda para a população, com destaques para:

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, lazer e entretenimento (peças teatrais, dança, festas, arte, ginástica entre outras);
- **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 atracado 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 (crédito). Por conta da grande extensão territorial, o uso de navios se torna uma vantagem econômica também.



EXPOSIÇÃO E PROMOÇÃO DOS DESTINOS TURÍSTICOS

As temporadas de cruzeiros marítimos levam milhares de passageiros e tripulantes a diversos portos brasileiros, o que permite muitas visitas às cidades de parada. Essas visitas, apesar de serem consideradas rápidas, são importantes para os viajantes conhecerem as cidades e desejarem retornar em outras oportunidades, como demonstrado na pesquisa de perfil dos cruzeiristas.

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 viajantes durante a estadia na cidade.

GERAÇÃO DE POSTOS DE TRABALHO

O mesmo ocorre em relação aos postos de trabalho gerados nos portos e nas cidades como um todo durante as temporadas: comércio, bares e restaurantes, receptivo, transporte e atrativos turísticos, movimentando toda a cadeia de serviços locais.

Outro importante fator é que o Ministério da Economia, segundo a lei de cabotagem, determina que os navios que permaneçam mais de 30 dias na costa brasileira devem ter 15% 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 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 hortifruti;
- Contratação de serviços de entretenimento (shows, apresentações etc).

FATORES LIMITADORES

Mesmo com todas as oportunidades já explicitadas que o setor representa para a economia do País, existem ainda alguns fatores que são considerados limitadores para o crescimento do setor de cruzeiros marítimos, sendo os principais:

FATORES LIMITADORES

Mesmo com todas as oportunidades já explicitadas que o setor representa para a economia do País, existem ainda alguns fatores que são considerados limitadores para o crescimento do setor de cruzeiros marítimos, sendo os principais:

TAXAS E CUSTOS PORTUÁRIOS

As taxas operacionais praticadas pelos portos brasileiros não são competitivas quando comparadas a outros mercados internacionais de cruzeiros. No Caribe, por exemplo, as taxas e impostos são bastante inferiores, tornando o destino mais atrativo para as armadoras de todo o mundo. Alguns exemplos de custos onerosos são:

- Praticagem;
- Taxas de atracação;
- Reboque;
- Taxas de embarque, desembarque, trânsito e bagagem, por passageiro.

IMPOSTOS

Em relação à tributação aplicada ao setor, abaixo os principais impostos e possíveis melhorias, principalmente no momento de recuperação que o setor passará no período pós pandemia:

- Contribuição ao PIS, contribuição ao PIS-Importação, COFINS e COFINS-Importação sobre a venda e importação de óleo combustível marítimo (Bunker);
- Incidência de impostos locais (PIS e COFINS) sobre o fretamento de embarcações (ambos exclusivos do setor de cruzeiros, não impactando o setor de cargas, por exemplo);
- Cobrança de impostos à navios internacionais na passagem pelo país (o que não ocorre em nenhum outro país);
- Cobrança de ISS pelo real valor do serviço prestado;
- Redução do Imposto nas Remessas Internacionais – IRRF;
- Redução do ICMS para navios de cabotagem.

Maritime Labour Convention - MLC (Convenção do Trabalho Marítimo)

Necessidade de melhor interpretação e aplicação da legislação internacional (convenção essa já ratificada pelo congresso e sancionada pelo presidente, se tornando lei) aos contratos de tripulantes brasileiros, diminuindo a insegurança jurídica dos trabalhos a bordo dos navios de cruzeiro.

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, permitindo maior eficiência.



AGENTES ENVOLVIDOS NA OPERAÇÃO

Ministério do Turismo

Regulação do Setor

Ministério da Infraestrutura

Regulação do setor de Transportes

Polícia Federal

Responsável pela emissão de passaporte e controle de fronteira

Receita Federal

Controle e fiscalização da arrecadação de impostos

Sindicatos

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

Ministério da Economia (Secretaria de Trabalho)

Legislação dos funcionários

Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa)

Controle sanitário de produção e comercialização dos produtos

Conselho Nacional de Imigração (CNIg)

Coordenar e orientar o trabalho de tripulantes estrangeiros

Capitania dos Portos

Administração de todas as atividades marítimas e operações portuárias da Região

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.

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

Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ)

Regulação de tarifas e tráfego de navios

FICHA TÉCNICA





CLIA BRASIL

Presidente do Conselho de Administração

Adrian Ursilli

Conselheira

Estela Farina

Conselheiro

Renê Hermann

Conselheiro

Mário Franco

Presidente Executivo

Marco Ferraz

Coordenadora Técnica

Márcia Leite

Coordenadora Jurídica

Luciana Quintana

Gerente Executivo

João Tomaz

Assistente

Mônica Vicente

FUNDAÇÃO GETULIO VARGAS

Presidente

Carlos Ivan Simonsen Leal

Diretor Adjunto de Contratos

Luiz Carlos Guimarães Duque

Gerente Executivo

Luiz Gustavo Medeiros Barbosa

Equipe Técnica

André Meyer Coelho

Cintia Melchiori

Fabíola Barros

Ique Lavatori

Marcel Levi de Souto Barreto

Mateus Menezes

Natalia Soutosa

Thaís Barros

Thais Padinha

Thays Venturim Guimarães

Projeto Gráfico

Talitha Guimarães

Douglas Fernandes



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 FGV e CLIA BRASIL.



Alameda Lorena, 800 - Conjunto 602 - São Paulo
+55 11 3337-5000 | cliabrasil@cruising.org
www.abremar.com.br

Praia de Botafogo, 190 - 6º andar - Rio de Janeiro
+55 21 3799-5475
www.fgv.br