

TEMPORADA 2018-2019

CRUZEIROS MARÍTIMOS

ESTUDO DE PERFIL E IMPACTOS
ECONÔMICOS NO BRASIL

 **FGV PROJETOS**

TEMPORADA 2018-2019

CRUZEIROS MARÍTIMOS

ESTUDO DE PERFIL E IMPACTOS
ECONÔMICOS NO BRASIL





SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	8
AMBIENTE MACROECONÔMICO	10
O SETOR DE CRUZEIROS	12
IMPACTOS ECONÔMICOS	20
PERFIL E HÁBITOS DE VIAGEM DOS CRUZEIRISTAS	32
OPORTUNIDADES E FATORES LIMITADORES	40



Desde a temporada 2011/2012, a CLIA Brasil vem acompanhando, 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 seja utilizado 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, assim como na temporada anterior (2017/2018), para essa temporada não foi realizada pesquisa nos portos com os cruzeiristas.

Portanto, os resultados apresentados no capítulo do perfil dos cruzeiristas são os mesmos da temporada 2016/2017.





INTRODUÇÃO

Desde a temporada 2012/2013 foi percebida contínua redução do fluxo de cruzeiros na costa brasileira, com diminuição do número de navios e consequente menor oferta de leitos e de roteiros por parte das armadoras, levando a queda do número de passageiros embarcados. Essa diminuição se deve ao momento desfavorável que a economia brasileira vem enfrentando e à consequente 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.

Porém, desde a temporada 2017/2018, o setor vem demonstrando reação, apesar da estabilidade no número de navios, com aumento do número total de cruzeiristas.

A temporada de Cruzeiros 2018/2019 começou no dia 13 de novembro de 2018 e encerrou-se em 18 de abril de 2019. Sete navios realizaram roteiros 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, Ubatuba e Balneário Camboriú), e por outros 3 locais na América do Sul: Argentina (Buenos Aires) e Uruguai (Montevideu e Punta del Este).

Na temporada 2018/2019 observou-se crescimento do número de viajantes quando comparada à temporada anterior, totalizando 462.384 cruzeiristas em 7 navios. Os impactos na economia e na geração de empregos beneficiaram destinos turísticos e empresas de atividades características do setor de turismo e outros, movimentando R\$ 2,083 bilhões.



Analisando o setor pela ótica da oferta, ou seja, dos gastos realizados pelas armadoras durante a temporada brasileira de cabotagem, 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.

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, além das vendas de cruzeiros, que são feitas, em sua maioria, por agentes de viagens espalhados por todo o país.

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 2018/2019
- 3 Avaliar a evolução dos números da atual temporada em comparação à temporada 2017/2018
- 4 Perfil e hábitos de viagem dos cruzeiristas

AMBIENTE MACROECONÔMICO

Após um forte crescimento em 2017 e no início de 2018, a economia global desacelerou no segundo semestre do ano passado, refletindo uma confluência de fatores que afetam as principais economias do mundo. A previsão aponta para redução do crescimento global, que foi de 3,6% em 2018, para 3,3% em 2019, retornando a 3,6% em 2020.

O crescimento da economia chinesa sofreu redução após uma combinação de restrição regulatória necessária para conter o sistema bancário paralelo e um aumento nas tensões comerciais com os Estados Unidos.

Na área do Euro, a economia perdeu dinamismo além do esperado, uma vez que a confiança dos consumidores e das empresas enfraqueceu e a produção alemã de automóveis foi interrompida pela introdução de novas normas de emissão. Além disso, o investimento caiu na Itália, à medida que os spreads soberanos se alargaram e a demanda externa, especialmente da Ásia emergente, diminuiu.

As tensões nas relações comerciais prejudicaram cada vez mais a confiança das empresas e, dessa forma, a expectativa no mercado financeiro piorou. Com isso as condições financeiras apertaram inicialmente os mercados emergentes mais vulneráveis no início de 2018 e, posteriormente, economias avançadas no final do ano, pesando sobre a demanda global.





As condições abrandaram em 2019, à medida que o Federal Reserve (EUA) sinalizou com uma postura de política monetária mais acomodativa e os mercados tornaram-se mais otimistas em relação a um acordo comercial EUA-China, mas permanecendo ligeiramente mais restritivos que antes.

No Brasil, a economia continuou mostrando reação (ainda moderada) e, apresentou resultado positivo em 2018 (+1,1%), continuando crescimento de 2017 (+1,0%), deixando para trás as quedas do Produto Interno Bruto - PIB de 3,46% em 2016 e 3,55% em 2015.

No primeiro trimestre de 2019, o Produto Interno Bruto (PIB) recuou (-0,2%) em relação ao quarto trimestre de 2018, na série com ajuste sazonal. Na comparação com igual período de 2018, o PIB cresceu 0,5%. Já o acumulado nos quatro trimestres terminados em março de 2019 subiu 0,9%, comparado aos quatro trimestres imediatamente anteriores.

O valor adicionado de Serviços cresceu 1,2% em comparação entre os primeiros trimestres de 2019 e 2018, com variações positivas em todas as suas atividades. Os destaques foram para as atividades econômicas de Informação e comunicação (3,8%), Atividades Imobiliárias (3,0%) e outras atividades de serviços (1,4%), onde entram as atividades relacionadas ao turismo.

O SETOR DE CRUZEIROS

De acordo com a Organização Mundial do Turismo – UNWTO, as viagens no mundo chegaram ao patamar de 1,4 bilhão de chegadas internacionais de turistas no ano de 2018, 6% superior ao número de 1,3 bilhão de 2017. Isso representou um recorde, com crescimento pelo nono ano consecutivo, o que não ocorria desde a década de 1960.

Do total de 1,4 bilhão de chegadas internacionais de turistas em 2017, 713 milhões correspondem à Europa (6% a mais do que em 2017), 343 milhões à Ásia e Pacífico (+6% em relação à 2017), 217 milhões às Américas (um acréscimo de 3%), 67 milhões à África (+7%) e 64 milhões ao Oriente Médio (+10%).

As receitas totais de exportação através do turismo internacional (viagens e transporte de passageiros) atingiram US\$ 1,7 trilhão em 2018, o que representa 29% das exportações mundiais de serviços e 7% das exportações totais de bens e serviços. Pelo sétimo ano consecutivo, o crescimento das exportações de turismo (+4%) foi superior ao crescimento das exportações de mercadorias (+3%) em 2018.

Com relação ao turismo nacional, as Sondagens do Consumidor, de Intenção de Viagem, realizadas mensalmente pela FGV e pelo Ministério do Turismo até novembro de 2017, detectaram ao longo dos anos do estudo que as preferências por viagens pelo Brasil superam amplamente aquelas a serem realizadas para o exterior, em todas as faixas de renda, se tornando importante fator positivo para o segmento de cruzeiros marítimos de cabotagem no Brasil.

A escolha por viagem dentro do País pode ser explicada devido aos custos das viagens, pela alta cotação do Dólar e do Euro em relação ao Real, como pelo fortalecimento e majoração da competitividade do turismo interno, o que faz com que considerável parcela dos brasileiros esteja trocando as viagens internacionais por viagens pelo Brasil, proporcionando maior movimento da economia nacional e, consequentemente, a geração de renda e empregos diretos e indiretos.

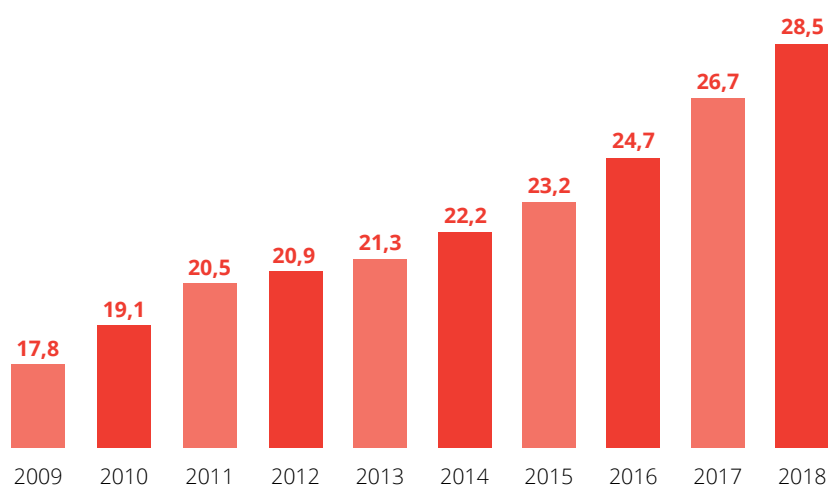


Analisar os números de viagens no Brasil é relevante para o setor de Cruzeiros Marítimos, isso porque a maioria dos viajantes deste segmento são brasileiros praticando turismo doméstico. O setor se torna bastante atraente aos brasileiros por suas características de serviços e possibilidades de visitar vários destinos em uma mesma viagem.

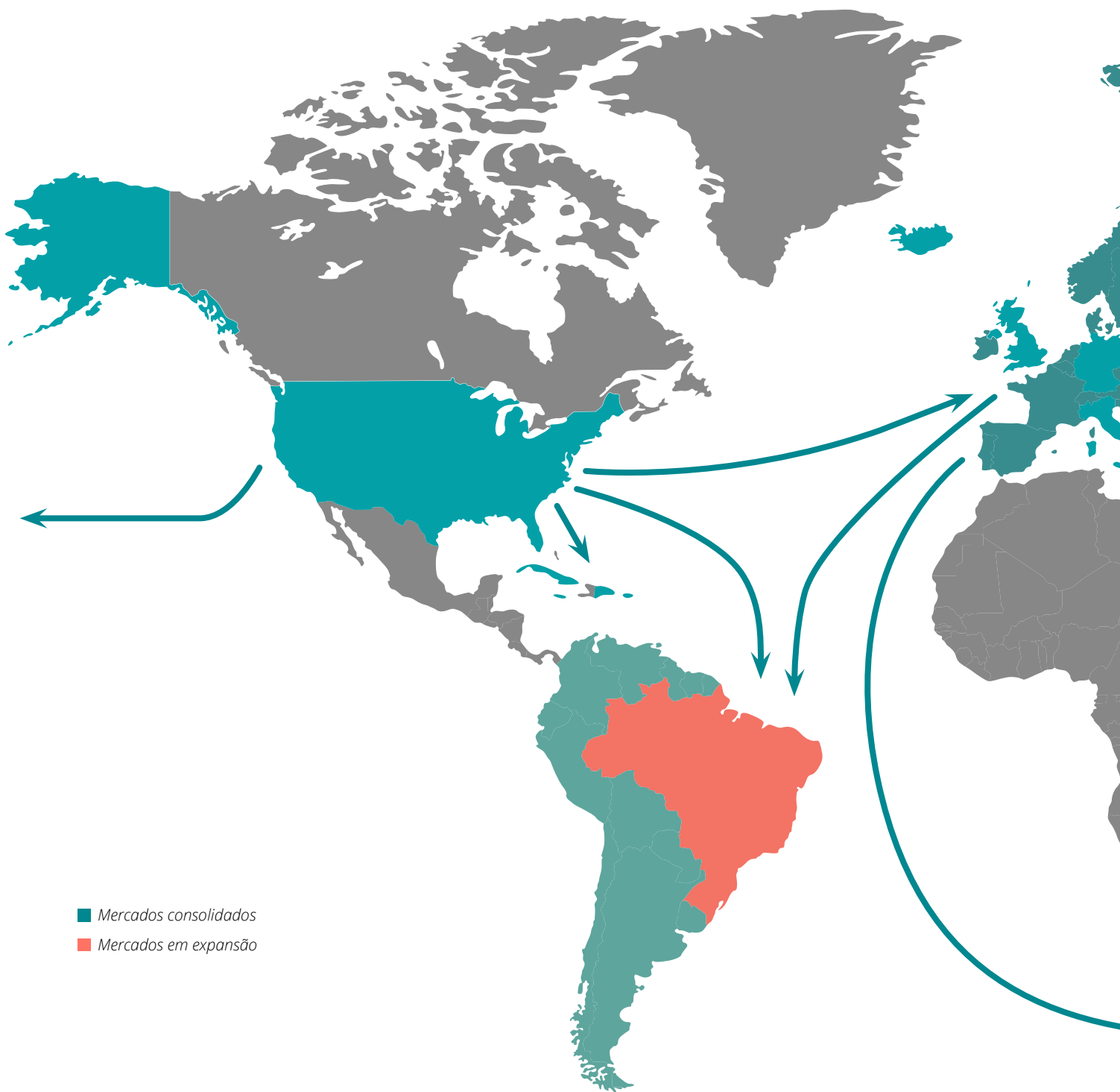
Como vem ocorrendo no mundo, ao longo dos anos, o setor de cruzeiros continua crescendo, impulsionado, principalmente, pelo aumento da quantidade e diversificação de Cruzeiros. Em 2019 o setor ganhará 24 novos navios e capacidade adicional total de 42.466 pessoas e, em 2020, mais 25 novos navios já estão previstos, com capacidade adicional total de 43.080 pessoas (Cruise Industry News).

Segundo a Associação Internacional de Cruzeiros (CLIA), em 2018, o número total de cruzeiristas no mundo foi de 28,5 milhões. Em 10 anos, a procura por cruzeiros aumentou pouco mais de 60%, passando de 17,8 milhões em 2009 para os 28,5 milhões atuais.

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



Fonte: Cruise Lines International Association (CLIA)



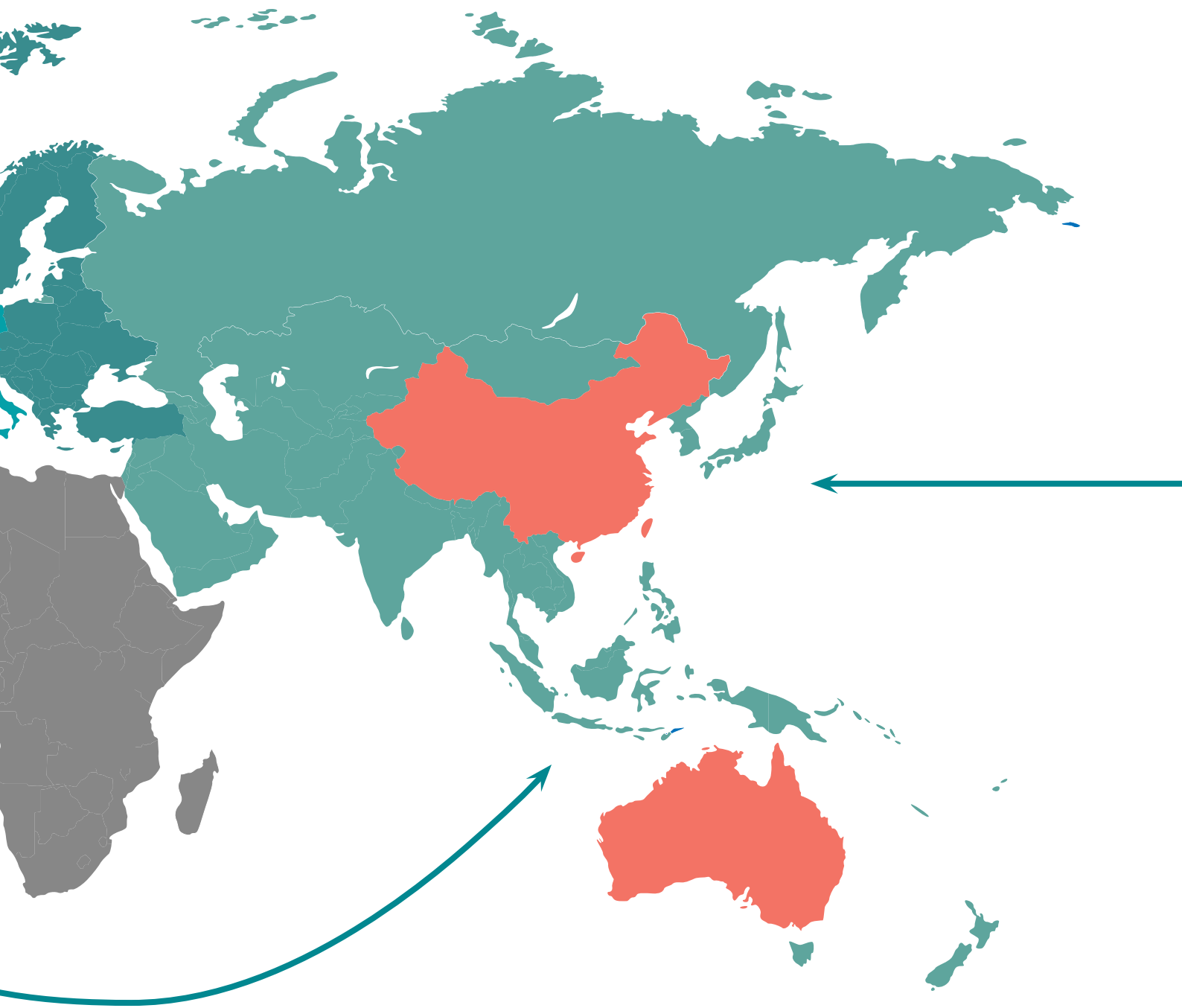
206.939

Brasileiros realizaram cruzeiros fora do Brasil em 2018



R\$ 570,1 milhões

Receita gerada



O número de turistas residentes no Brasil que realizaram viagens de cruzeiros no exterior durante o ano de 2018 foi de 206.939, o que significou um aumento de 32,8% em relação a 2017, gerando uma receita de R\$ 570,1 milhões (39,1% a mais do que em 2017).

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

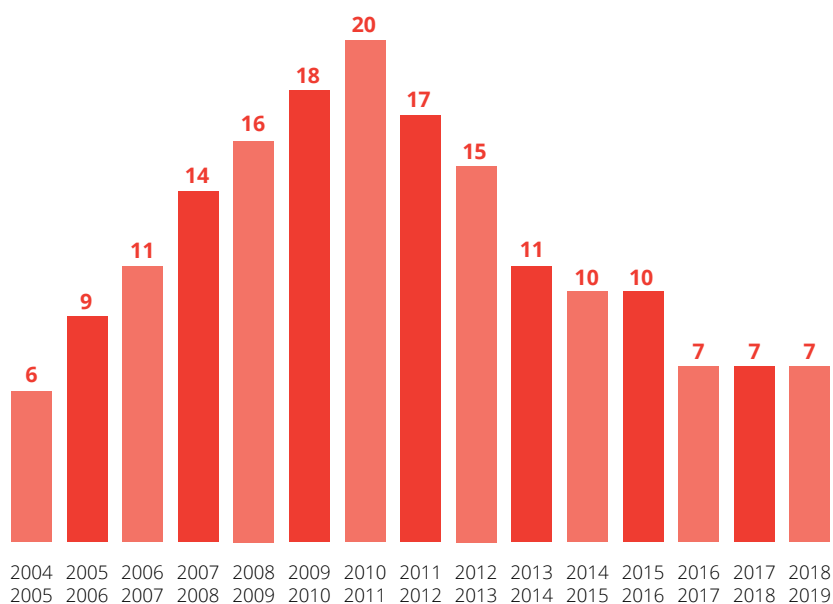
TEMPORADA BRASILEIRA 2018/2019

Durante a temporada 2018/2019, 7 navios operaram na costa brasileira durante 841 dias (5,4% a mais que na temporada anterior), transportando um número total de, aproximadamente, 462 mil cruzeiristas.

O número de navios na temporada brasileira de cabotagem começou a ser reduzido na temporada 2011/2012, até atingir o total de 7 navios em 2016/2017, número mantido até a atual temporada. O setor vem reagindo desde então aumentando a eficiência dos navios e roteiros, por exemplo, aumentando o número médio de cruzeiristas por navio por temporada.

O gráfico 4 mostra a evolução do número médio de cruzeiristas por navio por temporada, com crescimento entre as temporadas 2017/2018 e 2018/2019 de 10,5%, reforçando o argumento da evolução positiva da eficiência nos cruzeiros no Brasil.

Gráfico 2 | NÚMERO DE NAVIOS



Fontes: FGV / CLIA BRASIL

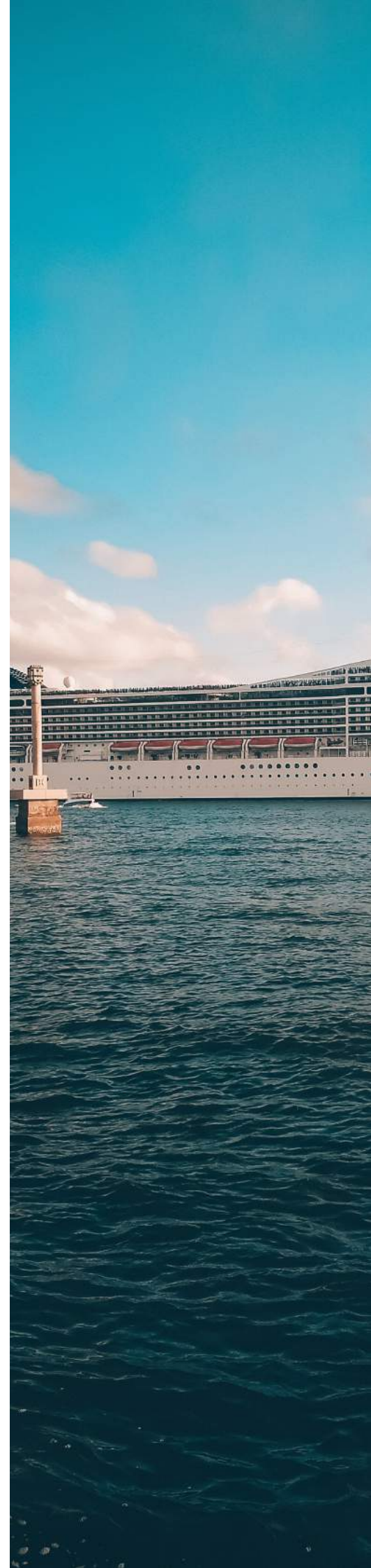
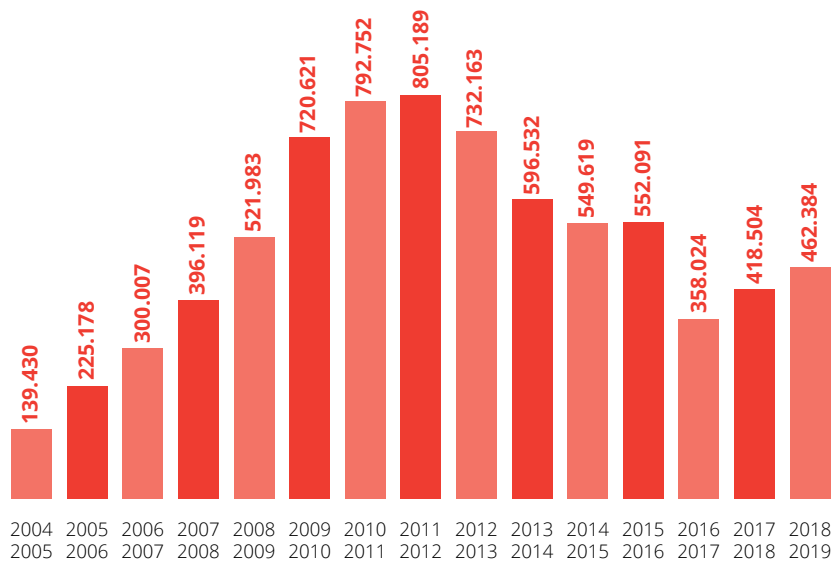
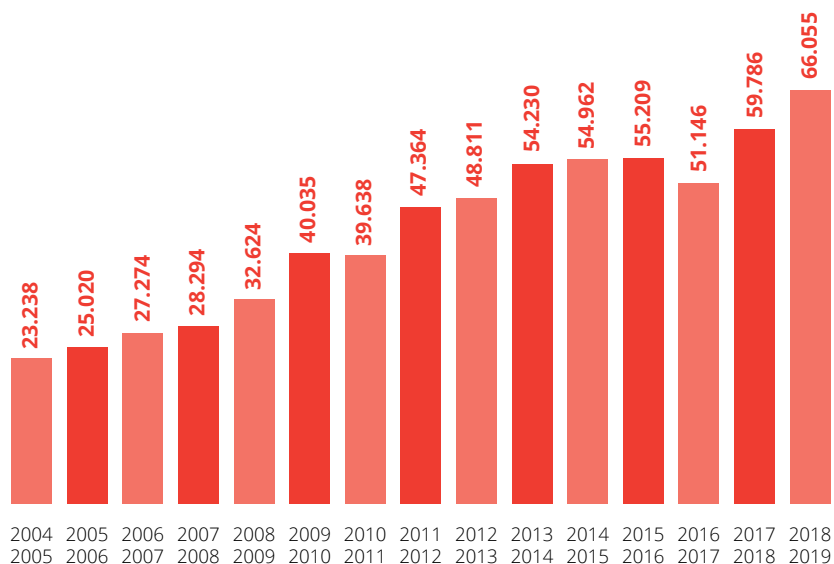


Gráfico 3 | NÚMERO DE CRUZEIRISTAS EMBARCADOS



Fontes: FGV / CLIA BRASIL

Gráfico 4 | CRUZEIRISTAS POR NAVIO

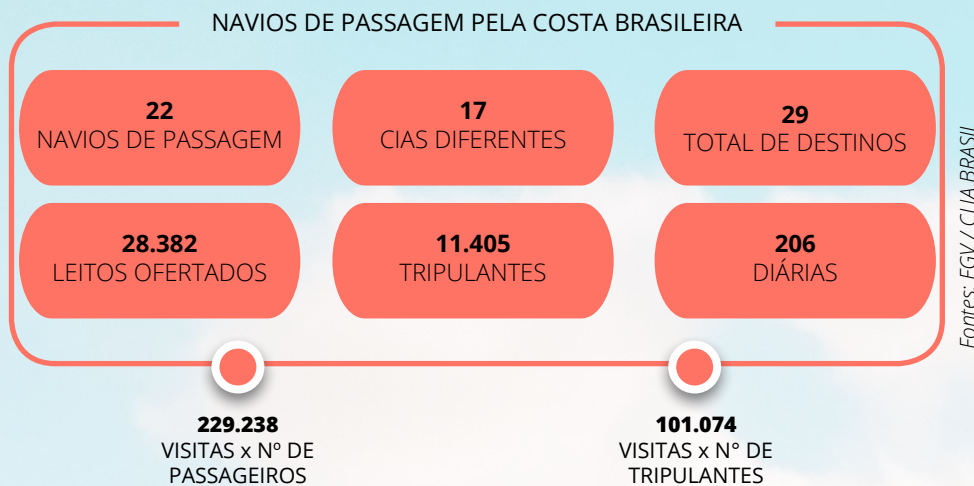


Fontes: FGV / CLIA BRASIL

TEMPORADA BRASILEIRA 2018/2019



Na imagem a seguir apresentamos os dados dos navios de passagem pela costa brasileira na temporada 2018/2019. 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 destinos no Brasil, apenas fazem escalas). Diferentemente dos navios de cabotagem.



IMPACTOS ECONÔMICOS

Os cruzeiros marítimos beneficiam os destinos turísticos em diversos aspectos, como aumento do fluxo de turistas nas cidades, o que gera movimentação da economia local e do entorno, gerando empregos e renda. Além de estimular a entrada de divisas, promove o destino nos 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 navio no porto de escala;
- ⚓ Quantidade de escalas previstas no roteiro;
- ⚓ Infraestrutura existente no destino para atender às necessidades do navio e dos passageiros.



O setor de cruzeiros marítimos gera impactos econômicos por meio de gastos realizados por viajantes, tripulantes e também pelas armadoras durante a 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, tripulantes e armadoras 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 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, souvenirs, alimentos e bebidas e transporte durante, antes e/ou após a viagem.

Segundo informado pelas armadoras presentes no Brasil, o tíquete médio dos cruzeiristas foi de R\$ 2.929,00 - gasto médio por passageiro com a compra da viagem de cruzeiro - e o tempo médio dos cruzeiros na temporada 2018/2019 foi de 5,5 dias.



R\$ 2.929,00

gasto médio por passageiro
com a compra da viagem

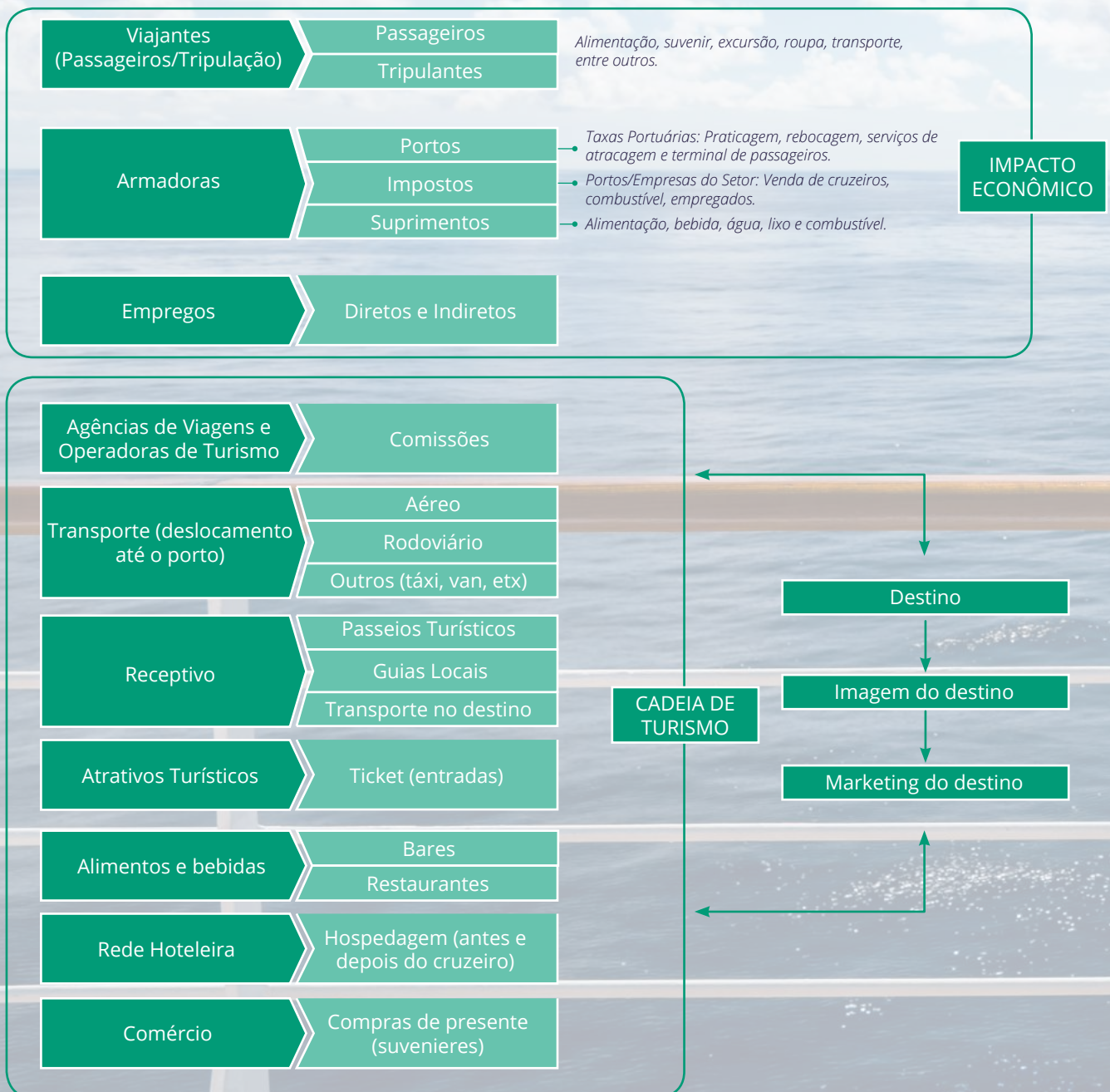


5,5 dias

(contra 5,9 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 2018/2019

Após o encerramento da temporada 2018/2019, foi realizada uma pesquisa com as principais armadoras presentes no Brasil para analisar o impacto econômico do segmento.

Em relação aos cruzeiristas, os dados utilizados de perfil de gasto são da pesquisa realizada em 2017, com atualização monetária dos valores e consideração do número total de pessoas informado pelas armadoras para a temporada analisada. 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 onde são feitas as escalas, 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 2018/2019 e variação percentual em relação à temporada 2017/2018



Combustível

2018 | 2019
R\$ 422,8 MM2017 | 2018
R\$ 328,8 MMVariação
+ 28,6 %

Fornecedores de alimentos e bebidas

2018 | 2019
R\$ 239,8 MM2017 | 2018
R\$ 209,2 MMVariação
+ 14,6 %

Taxas e impostos

2018 | 2019
R\$ 160,7 MM2017 | 2018
R\$ 138,9 MMVariação
+ 15,7 %

Comissionamento para operadoras de agências

2018 | 2019
R\$ 81,9 MM2017 | 2018
R\$ 64,4 MMVariação
+ 27,2 %

Marketing, excursões e escritório

2018 | 2019
R\$ 40,1 MM2017 | 2018
R\$ 35,9 MMVariação
+ 11,7 %

Salários pagos

2018 | 2019
R\$ 29,9 MM2018 | 2019
R\$ 27,9 MMVariação
+ 7,2 %

Água e lixo

2018 | 2019
R\$ 23,3 MM2018 | 2019
R\$ 21,8 MMVariação
+ 6,9 %

CRUZEIRISTAS E TRIPULANTES

Resultado da temporada 2018/2019 e variação percentual em relação à temporada 2017/2018



Comércio varejista

2018 2019	2017 2018	Variação
R\$ 329,7 MM	R\$ 291,1 MM	+ 13,3 %




Alimentos e bebidas

2018 2019	2017 2018	Variação
R\$ 325,1 MM	R\$ 288,6 MM	+ 12,6 %



Transporte antes e/ou após a viagem

2018 2019	2017 2018	Variação
R\$ 175,8 MM	R\$ 160,5 MM	+ 9,5 %



Passeios turísticos

2018 2019	2017 2018	Variação
R\$ 140,9 MM	R\$ 124,6 MM	+ 13,1 %



Transporte durante a viagem

2018 2019	2017 2018	Variação
R\$ 69,1 MM	R\$ 61,9 MM	+ 11,6 %



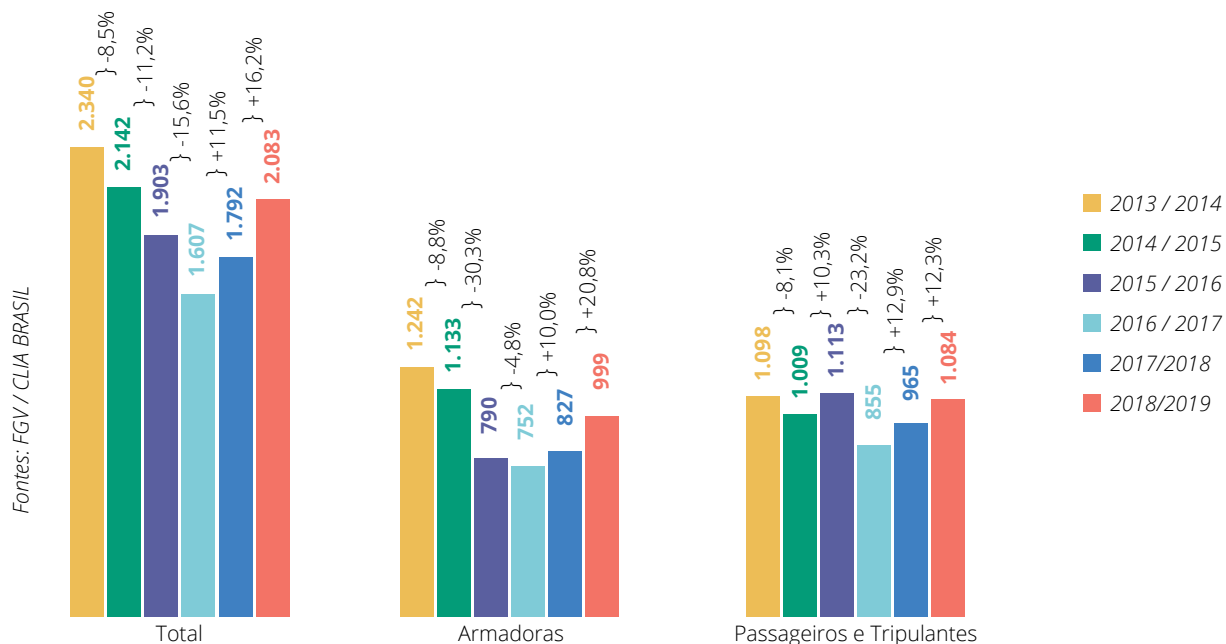
Hospedagem antes ou após o cruzeiro

2018 2019	2017 2018	Variação
R\$ 43,7 MM	R\$ 38,4 MM	+ 13,8 %

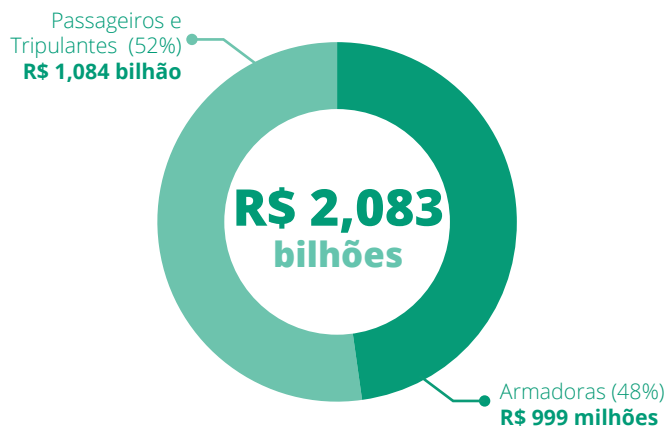


IMPACTO ECONÔMICO TOTAL

Evolução dos números | Em milhões (R\$)



O impacto econômico total (soma dos diretos, indiretos e induzidos) foi de R\$ 2,083 bilhões. Desse total, R\$ 999 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\$ 1,084 bilhão.

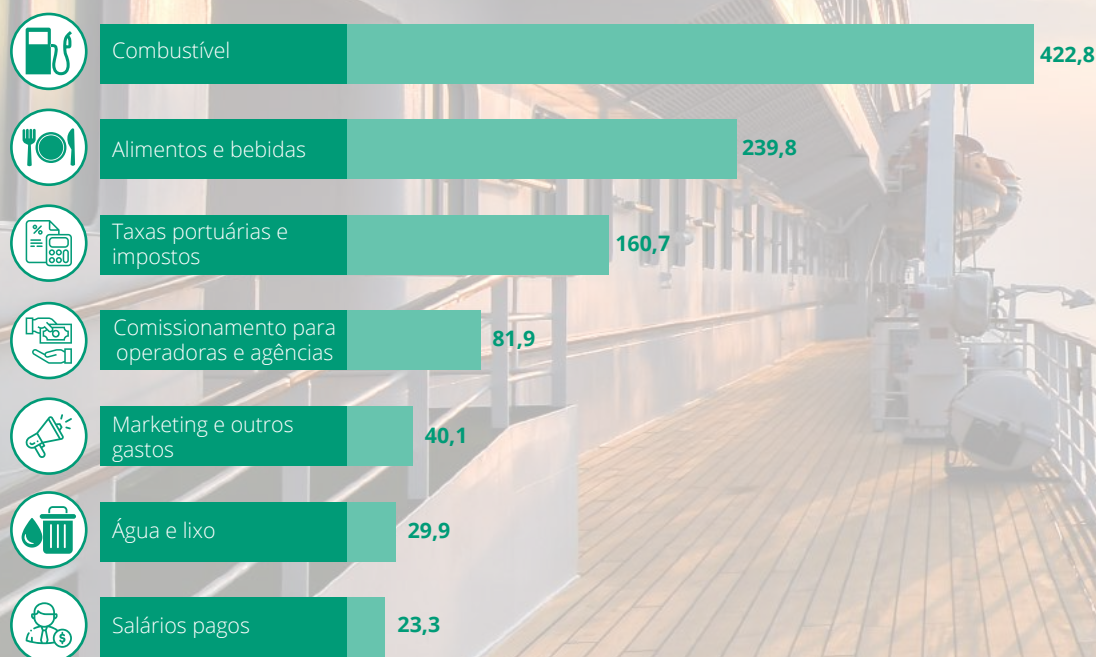


Em relação à temporada passada, em 2018/2019 houve aumento de 16,2% do impacto econômico total, o que significa um aumento de R\$ 291 milhões.

ARMADORAS

O impacto econômico total gerado pelas armadoras na temporada 2018/2019, foi de, aproximadamente, R\$ 998,5 milhões, sendo R\$ 447,3 milhões diretos, R\$ 159,4 milhões indiretos e R\$ 391,8 milhões induzidos. Dentre os gastos das armadoras, o impacto gerado pelas despesas com combustíveis foi o maior, com R\$ 422,8 milhões, seguido por alimentos e bebidas (R\$ 239,8 milhões), taxas portuárias e impostos (R\$ 160,7 milhões), comissões para agências de viagens e operadoras de turismo (R\$ 81,9 milhões), marketing e outros gastos (R\$ 40,1 milhões), água e lixo (R\$ 29,9 milhões) e salários pagos (R\$ 23,3 milhões), como mostra o gráfico a seguir.

Gráfico 5 | IMPACTO TOTAL DAS ARMADORAS NA ECONOMIA BRASILEIRA, por tipo de gasto - Temporada 2018/2019 (em milhões R\$)



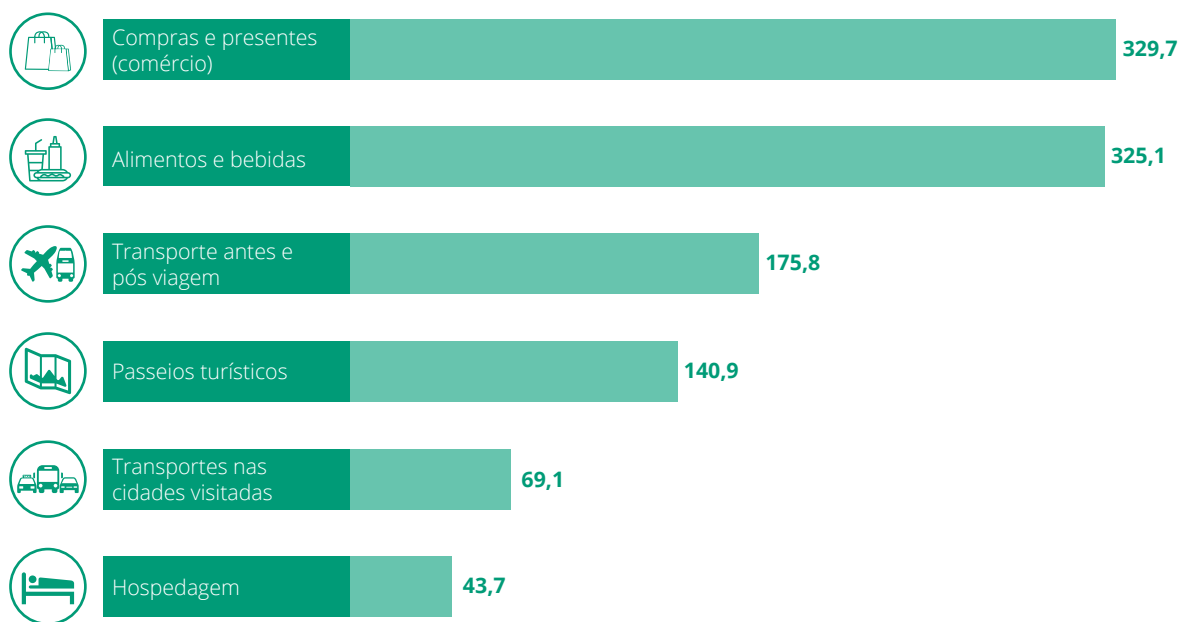
Fonte: FGV / CLIA BRASIL

No que se refere à origem dos insumos para os navios de cabotagem pela costa brasileira na temporada 2018/2019, a maior parte vem de dentro do Brasil, principalmente São Paulo e Rio de Janeiro.

PASSAGEIROS E TRIPULANTES

Os gastos dos cruzeiristas e tripulantes gerou um impacto econômico total de R\$ 1,084 bilhão na temporada 2018/2019, 12,4% superior ao impacto gerado na temporada anterior. O impacto gerado pela despesa com compras e presentes (comércio varejista) foi o de maior impacto, R\$ 329,7 milhões, seguido por alimentos e bebidas (R\$ 325,1 milhões), transporte antes e/ou após a viagem (R\$ 175,8 milhões), passeios turísticos (R\$ 140,9 milhões), transporte nas cidades visitadas (R\$ 69,1 milhões) e hospedagem antes ou após a viagem de cruzeiro (R\$ 43,7 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 2018/2019 (em milhões R\$)



Fonte: FGV / CLIA BRASIL

O impacto econômico médio gerado por cada cruzeirista nas cidades de escala é de R\$ 581,35.

GERAÇÃO DE POSTOS DE TRABALHO

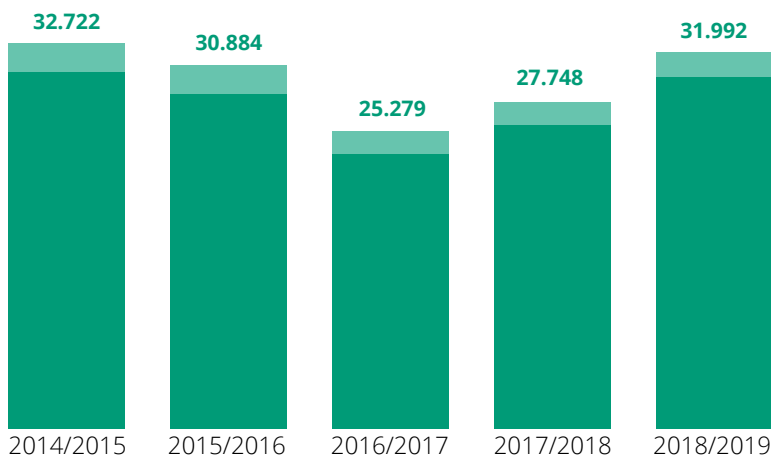
Os gastos das armadoras e dos cruzeiristas geram importantes impactos na criação de postos de trabalho, tanto dentro dos navios como na cadeia produtiva movimentada pelos cruzeiristas nas cidades de escala e pelas armadoras em diferentes cidades do país.

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.

Durante a temporada 2018/2019 foram gerados 31.992 postos de trabalho na economia brasileira, o que representa um resultado 15,3% superior ao apurado na temporada anterior. Do total de empregos criados pelo segmento, 2.115 foram de tripulantes dos navios (5,0% superior ao gerado na temporada anterior) e outros 29.877 empregos diversos, de forma direta, indireta e induzida (+16,1%), motivados pelos gastos das armadoras e dos cruzeiristas e tripulantes nas cidades de embarque/desembarque e visitadas, além dos gerados na cadeia produtiva de apoio ao setor.



O setor de cruzeiros marítimos gerou 31.992 postos de trabalho na economia brasileira durante a temporada 2018/2019, 15,3% a mais que em 2017/2018.



■ Tripulantes

■ Empregos diversos (direto, indireto e induzido)

Fontes: FGV / CLIA BRASIL

FATORES DE INFLUÊNCIA

As oportunidades de expansão são observadas estrategicamente pelo setor de cruzeiros no Brasil, pois este é o setor do turismo que vem crescendo bastante no mundo nos últimos anos. A indústria recebeu 28 novos navios de 2018 a 2019, tendo mais 9 navios já previstos para 2020.

Existem oportunidades de expansão que precisam ser trabalhadas por meio de políticas públicas e estratégias de 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 outras rotas: como nos exemplos de EUA/Cuba e cruzeiros que atendem ao mercado chinês nos mares do norte asiático, fazendo com que os navios não acessem a Coreia do Sul;
- ⚓ Novos destinos para a temporada brasileira de cabotagem (como Balneário Camboriú, já em operação), colaboram para que os cruzeiristas tenham mais fatores de influência na hora da decisão 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 a bordo 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

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

Sexo feminino



Sexo masculino



São casados



Entre 45 a 55 anos



Ensino superior completo

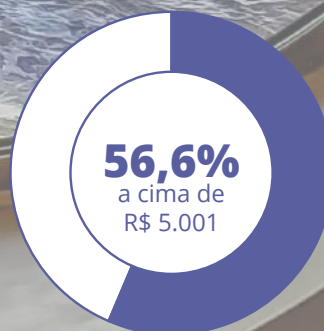


Trabalham em empresas particulares ou públicas



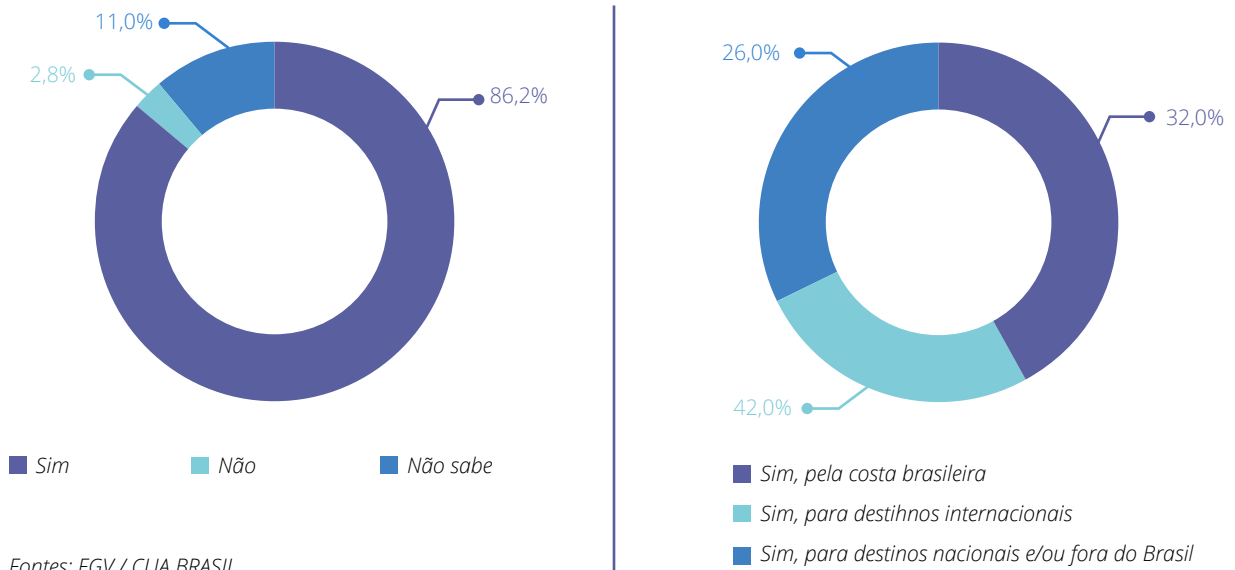
RENDA FAMILIAR

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 pesquisadores (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



Quanto a retornar ao destino a lazer, 82,8% dos entrevistados indicaram anseio, o que deixa evidente a positiva exposição dos destinos durante as viagens de cruzeiro (resultado da pesquisa realizada em 2014).

Gráfico 8 | Desejo de retornar ao destino

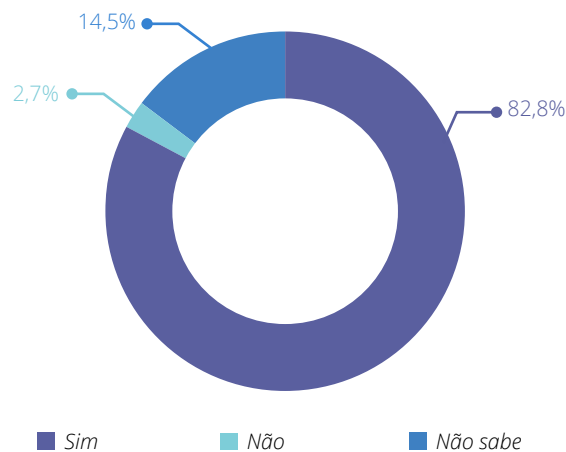


Gráfico 9 | Destino nacional de preferência

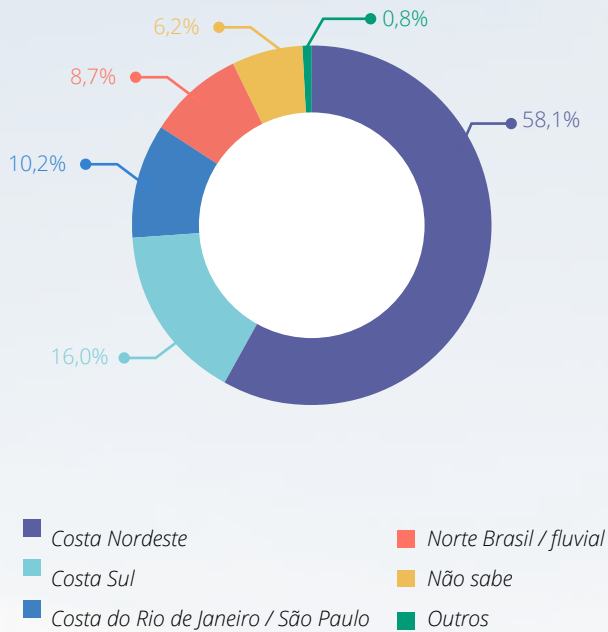
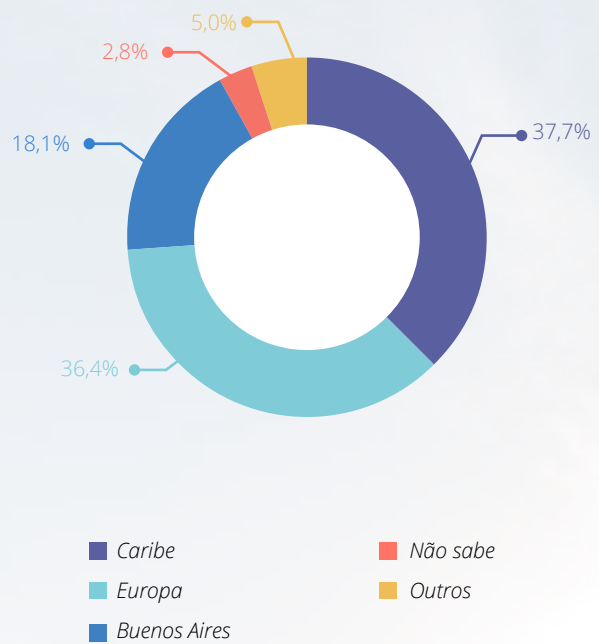


Gráfico 10 | Destino internacional de preferência



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 realiza cruzeiros pela costa brasileira durante a baixa temporada e 61,9% indicaram que não substituiriam uma viagem de cruzeiro por uma em resort ou hotel de luxo.

Gráfico 11 | Disponibilidade de realizar cruzeiro na baixa temporada

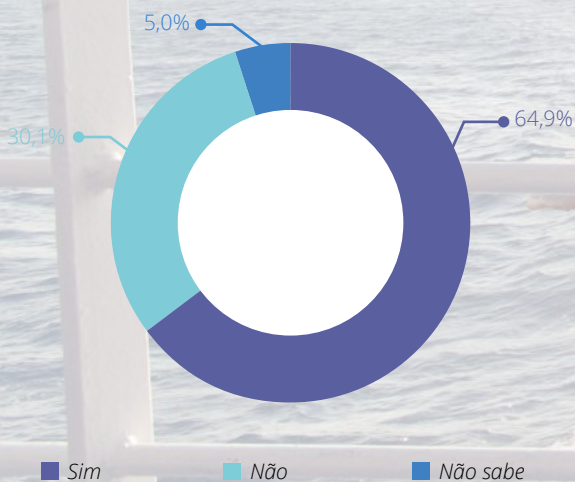
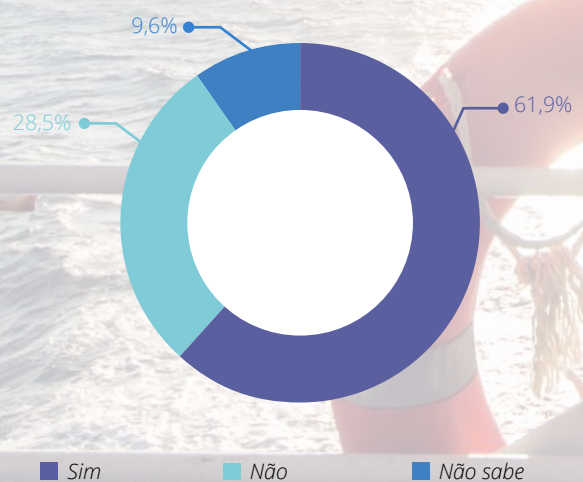


Gráfico 12 | Substituiria viagem de cruzeiro por estadia em resort ou hotel de luxo



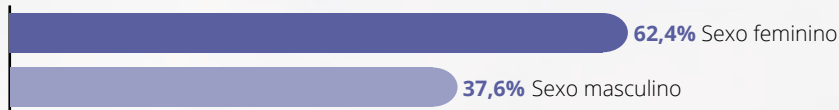
Fonte: FGV / CLIA BRASIL

BRASILEIROS

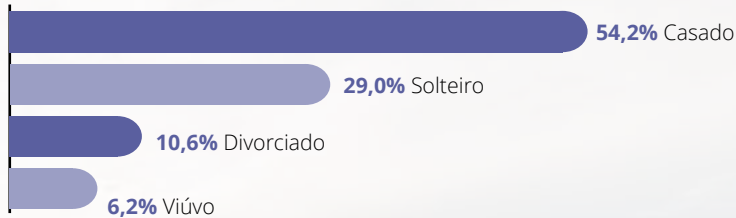
Como já destacado, grande parte dos turistas que viajaram em cruzeiros marítimos na temporada 2016/2017, são brasileiros (90,9% dos pesquisados). Sendo assim, a seguir são apresentados os resultados apenas desse público.



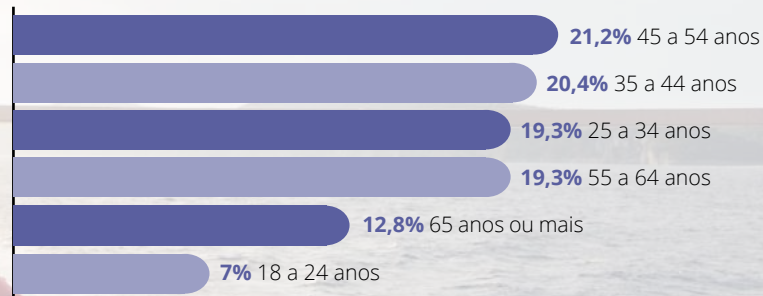
Gênero



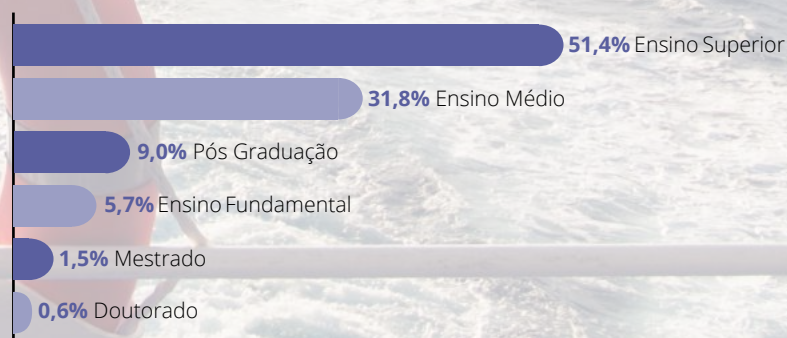
Estado Civil



Faixa etária

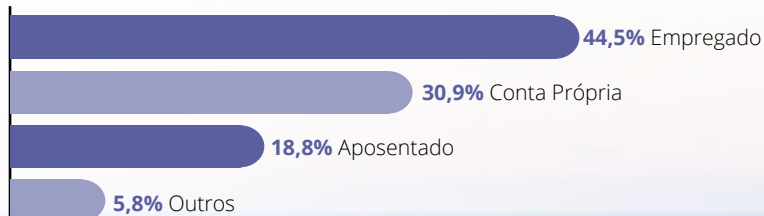


Grau de instrução

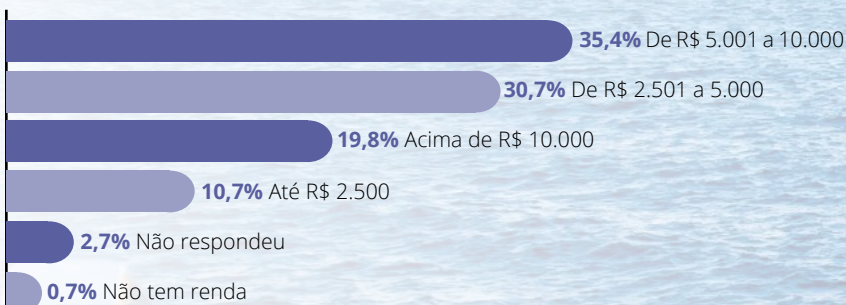




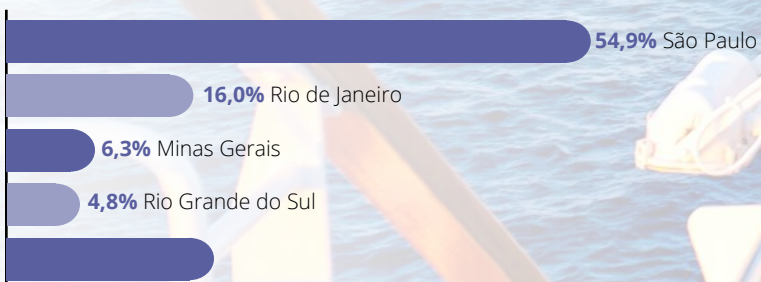
Ocupação principal



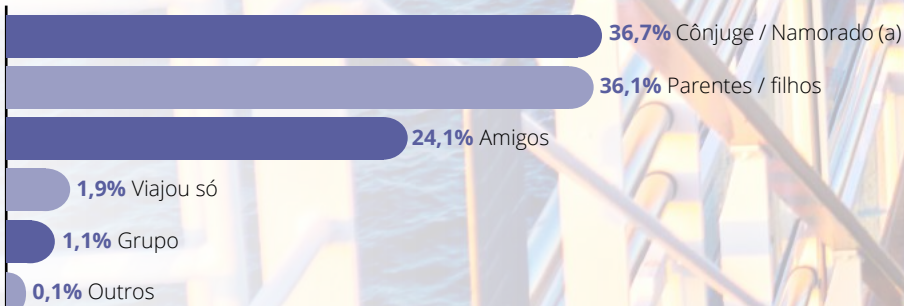
Faixa de renda familiar (R\$)



Estado onde reside



Viajaram acompanhados

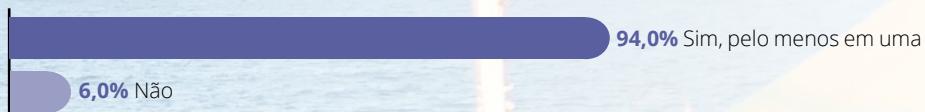




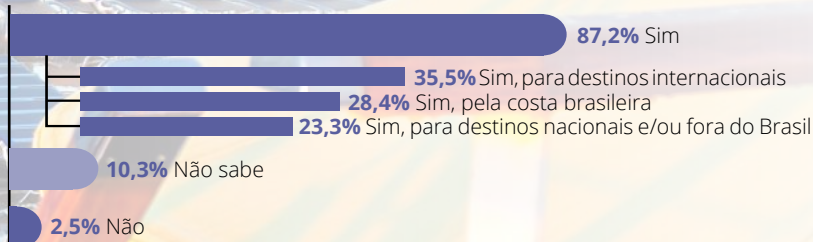
Primeira viagem de navio



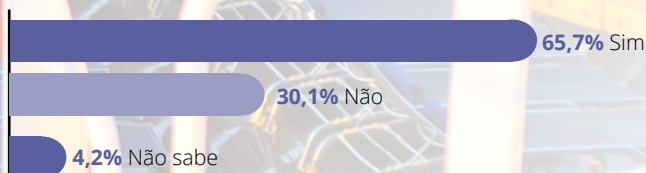
Escalas



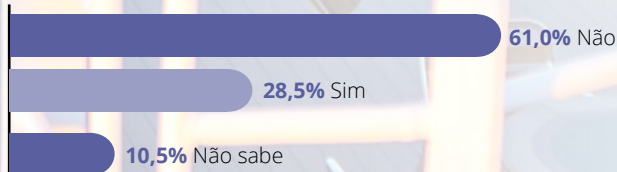
Pretende fazer outra viagem de cruzeiro



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);
- ⚓ **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 aos destinos brasileiros, o que permite muitas visitas às cidades de parada. Essas visitas, apesar de rápidas, são importantes 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

O mesmo ocorre em relação aos postos de trabalho gerados durante as temporadas: 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 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.

FATORES LIMITADORES

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 com 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:

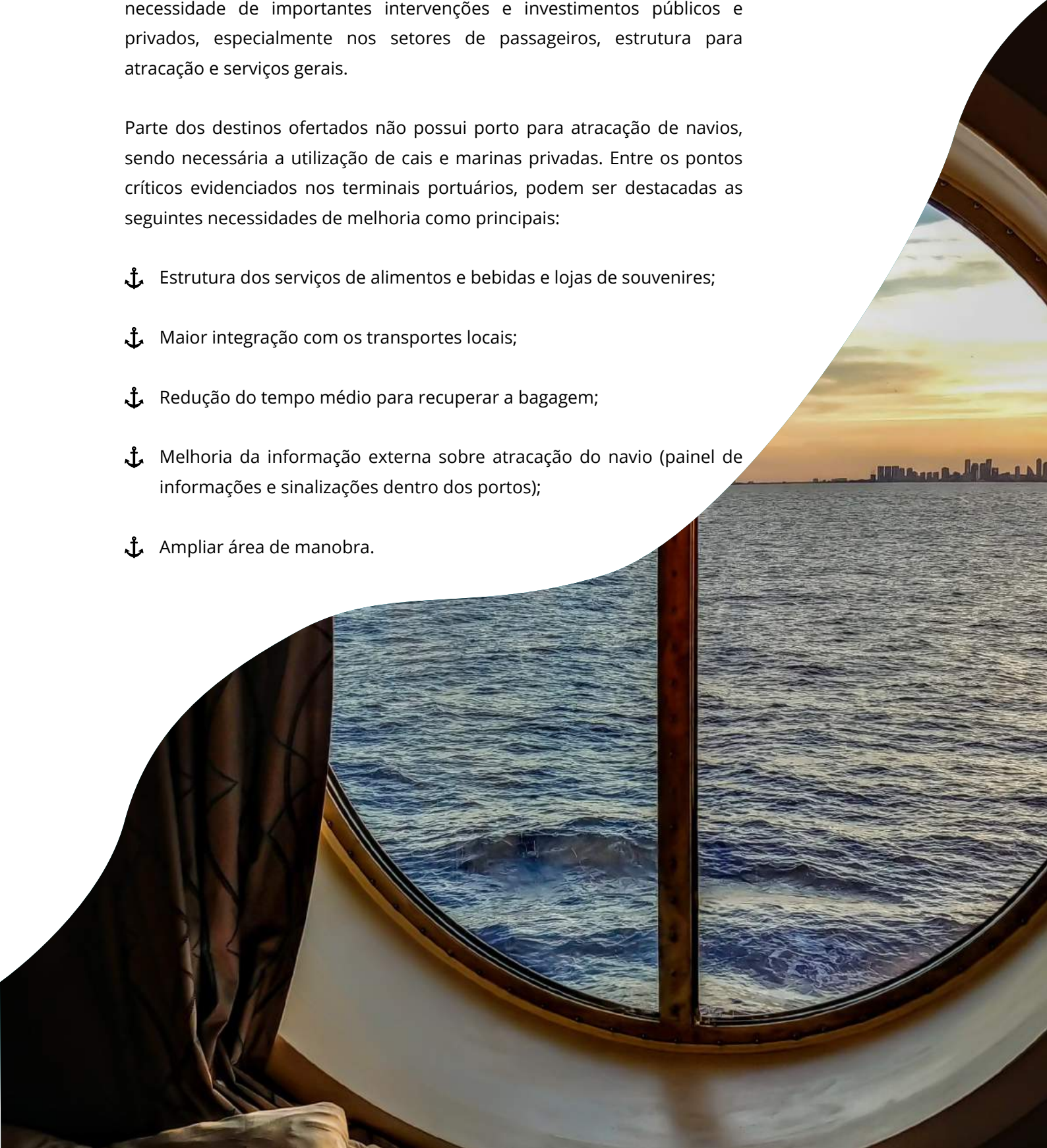
- ⚓ Praticagem;
- ⚓ Taxas de atracação;
- ⚓ Reboque;
- ⚓ Taxas de embarque, desembarque, trânsito e bagagem, por passageiro.

INFRAESTRUTURA DOS PORTOS BRASILEIROS

Mesmo com a evolução dos últimos anos do sistema portuário brasileiro, principalmente nos portos de Rio de Janeiro e Santos, ainda se observa necessidade de importantes 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 destacadas as seguintes necessidades de melhoria como principais:

- ⚓ Estrutura dos serviços de alimentos e bebidas e lojas de souvenirs;
- ⚓ Maior integração com os transportes locais;
- ⚓ Redução do tempo médio para recuperar a bagagem;
- ⚓ Melhoria da informação externa sobre atracação do navio (painel de informações e sinalizações dentro dos portos);
- ⚓ Ampliar área de manobra.



IMPOSTOS

Em relação a tributação aplicada ao setor, abaixo os principais impostos e possíveis melhorias:

- ⚓ 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 ISS pelo real valor do serviço prestado;
- ⚓ Redução do Imposto nas Remessas Internacionais – IRRF;
- ⚓ Redução ICMS.

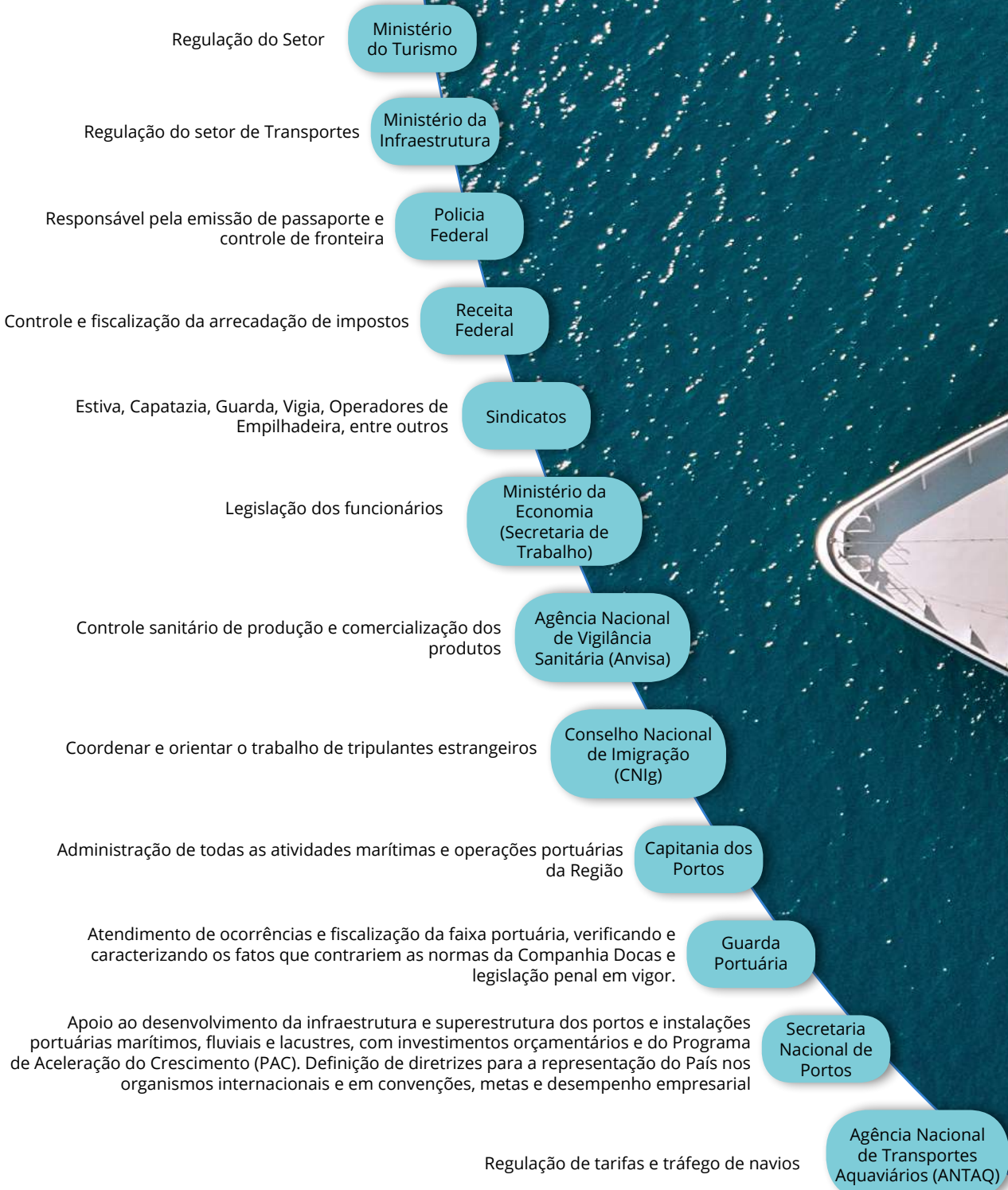
REGULAÇÃO (MLC 2006)

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.

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





FICHA TÉCNICA

CLIA BRASIL

Presidente do Conselho de Administração

Estela Farina

Conselheiro

Adrian Ursilli

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 da FGV Projetos

Luiz Carlos Guimarães Duque

Gerente Executivo da FGV Projetos

Luiz Gustavo Medeiros Barbosa

Equipe Técnica

André Meyer Coelho

Cíntia Ebner Melchiori

Fabíola Barros

Ique Lavatori

Luciana Vianna

Marcel Levi de Souto Barreto

Thays Venturim Guimarães

Projeto Gráfico

Talitha Guimarães



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 | cliabrasil@cruising.org

www.abremar.com.br

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

www.fgv.br/fgvprojetos

