

ESTUDO DE PERFIL E IMPACTOS
ECONÔMICOS NO BRASIL

CRUZEIROS MARÍTIMOS

Temporada 2023 - 2024

Cruzeiros marítimos [recurso eletrônico] : estudos de perfis e impactos econômicos no Brasil : temporada 2023/2024 / CLIA Brasil, Fundação Getúlio Vargas. - Rio de Janeiro : FGV Projetos; São Paulo: CLIA Brasil, 2024.

1 recurso online (64 p.) : PDF, il.

Dados eletrônicos.

ISBN

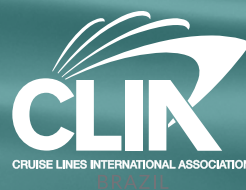
1. Turismo – Aspectos econômicos. 2. Cruzeiros marítimos – Aspectos econômicos. 3. COVID-19 (Doença) – Aspectos econômicos. I. Fundação Getúlio Vargas. II. Cruise Lines International Association.

CDD – 338.4791

ESTUDO DE PERFIL E IMPACTOS ECONÔMICOS NO BRASIL

CRUZEIROS MARÍTIMOS

TEMPORADA 2023-2024





Sumário


SUMÁRIO EXECUTIVO	06
INTRODUÇÃO	12
AMBIENTE MACROECONÔMICO	14
A ATIVIDADE TURÍSTICA	18
O SETOR DE CRUZEIROS	20
IMPACTOS ECONÔMICOS	28
OPORTUNIDADES E FATORES LIMITADORES	44
PERFIL E HÁBITOS DE VIAGEM DOS CRUZEIRISTAS NO BRASIL	52



SUMÁRIO EXECUTIVO

Em sua terceira temporada pós pandemia de COVID-19 (2023/2024), que afetou todo o mundo e diversas atividades econômicas, especialmente o turismo, o setor de cruzeiros marítimos apresentou um cenário positivo, estabilizando e superando os recordes de cruzeiristas alcançados na temporada anterior (2022/2023), se tornando o maior número registrado em toda série histórica superando até mesmo o total da temporada 2011/2012, apesar dos persistentes desafios dos últimos anos, e o desafios que se apresentam à frente.





A Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA), em suas orientações para a temporada 2023/2024, ainda manteve algumas medidas de precaução, mas a capacidade de operação dos navios foi restaurada ao seu total disponível, permitindo uma recuperação mais robusta do setor. Além disso, a temporada teve uma duração completa, comparável aos parâmetros normais das temporadas brasileiras anteriores a pandemia, com atividades do setor ocorrendo ininterruptamente ao longo de todo o período programado.

O setor de turismo, que foi um dos mais afetados pela crise econômica resultante das medidas de contenção da COVID-19 começa a mostrar sinais de estabilização com tendência de crescimento.

Como as atividades relacionadas ao turismo são muito relevantes na geração de empregos em todas as faixas de renda no Brasil com diferentes graus de especialização, o crescimento do setor de cruzeiros gera consequências imediatas e significativas ao país gerando postos de trabalho e aumentando a renda da população.

A temporada 2023/2024 recebeu cerca de **844 mil cruzeiristas**, o maior número da série histórica, iniciada na temporada 2004/2005.

O impacto econômico gerado pelos gastos das armadoras para a realização da temporada 2023/2024, foi de aproximadamente R\$ 2,8 bilhões resultado 6,8% inferior ao da temporada anterior (2022/2023). Essa queda deve-se, principalmente ao fato de que alguns navios aumentaram seus gastos com abastecimento, e alimentos e bebidas em outros países, reduzindo assim seus gastos no Brasil.

Já o impacto gerado pelos gastos dos cruzeiristas e tripulantes nas cidades e portos de embarque/desembarque e trânsito foi de R\$ 2,4 bilhões 15,7% superior ao impacto gerado na temporada anterior, devido ao recorde absoluto no número de cruzeiristas entre todas as temporadas.

Tanto o impacto econômico total do setor como o impacto de passageiros e tripulantes da temporada 2023/2024 bateram recordes, respectivamente de R\$ 5,184 bilhões e R\$ 2,389 bilhões. Foram os maiores já registrados desde o início dos estudos.

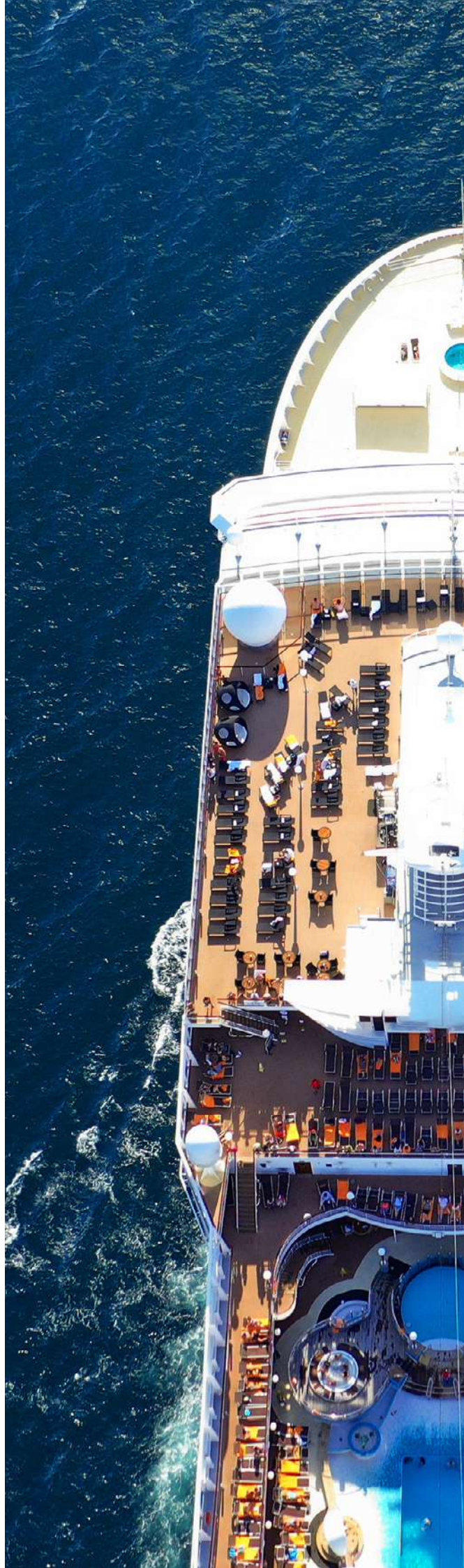
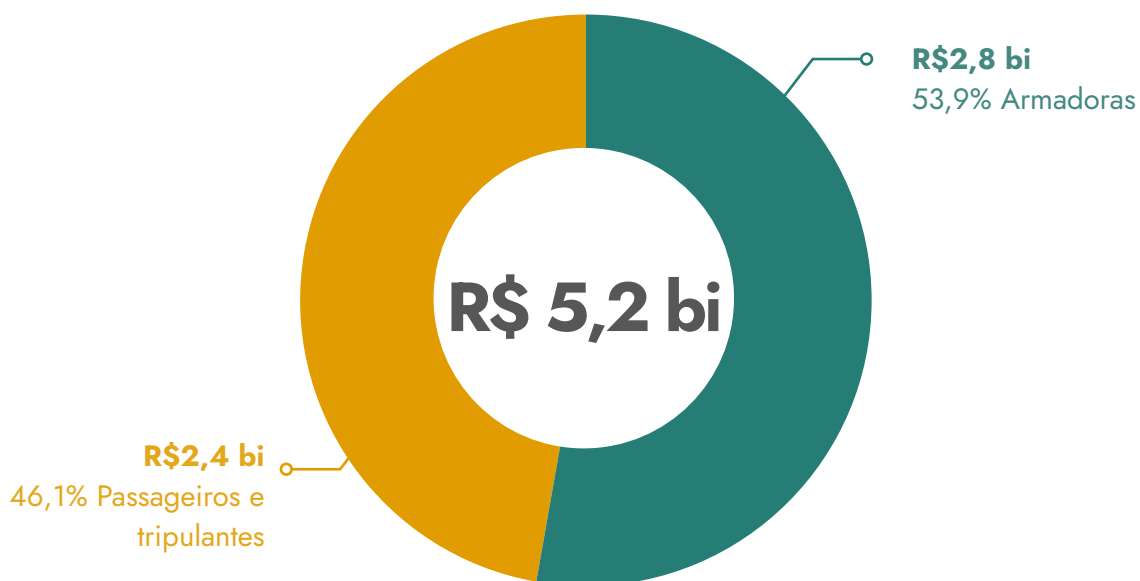


Gráfico 1 | Impacto econômico total - Evolução dos números (R\$)



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\$ 4,22.

R\$ 4,22

São movimentados na economia brasileira a cada R\$ 1,00 gasto pelas armadoras em sua operação na temporada 2023/2024.

Principais Resultados

Armadoras

Resultado da temporada 2023/2024 e variação percentual em relação à temporada 2022/2023.

	2023/2024	2022/2023	Varição
 Combustíveis	R\$ 1.153,9 MM	R\$ 1504,8 MM	-23,3%
 Alimentos e bebidas	R\$ 689,7 MM	R\$ 748,3 MM	-7,8%
 Taxas e impostos	R\$ 504,3 MM	R\$ 416,4 MM	21,1%
 Comissionamento para operadoras e agências	R\$ 162,3 MM	R\$ 139,7 MM	16,2%
 Marketing e outros gastos	R\$ 134,2 MM	R\$ 76,8 MM	74,7%
 Água e lixo	R\$ 90,8 MM	R\$ 70,1 MM	29,5%
 Salários pagos	R\$ 60,3 MM	R\$ 44,1 MM	36,7%

Cruzeiristas e tripulantes

Resultado da temporada 2023/2024 e variação percentual em relação à temporada 2022/2023

	2023/2024	2022/2023	Variação
 Compras (comércio varejista)	R\$ 716,1 MM	R\$ 618,4 MM	15,8%
 Alimentos e bebidas	R\$ 730,4 MM	R\$ 631,4 MM	15,7%
 Transporte antes e/ou após a viagem	R\$ 374,8 MM	R\$ 325,3 MM	15,2%
 Passeios turísticos	R\$ 301,0 MM	R\$ 260,0 MM	15,8%
 Transporte durante a viagem	R\$ 157,7 MM	R\$ 508,9 MM	15,6%
 Hospedagem antes ou após o cruzeiro	R\$ 108,7 MM	R\$ 93,4 MM	15,9%



INTRODUÇÃO

A CLIA Brasil, em parceria com a Fundação Getúlio Vargas (FGV) monitora a evolução dos impactos econômicos do setor de cruzeiros na economia do país desde a temporada 2011/2012. Os resultados da atual temporada mostram que, apesar dos desafios ainda existentes para o setor no país, a indústria se reestabeleceu por completo após a pandemia de COVID-19, mantendo o impacto significativo na economia dos destinos da costa brasileira.

O objetivo deste trabalho é fornecer informações técnicas sobre as vantagens econômicas e sociais geradas pelo desenvolvimento do setor, para orientar políticas públicas e formular estratégias, cenários e indicadores que otimizem os benefícios dessa atividade no País.

Os resultados deste estudo são utilizados pela CLIA Brasil como base para a elaboração de planos de ação, visando a maximização dos efeitos positivos gerados pelos cruzeiros marítimos no Brasil, em conformidade com a missão institucional da entidade.

O setor de cruzeiros marítimos brasileiro tem superado diversas dificuldades econômicas em seu processo de expansão. Entre as temporadas 2011/2012 e 2014/2015, houve uma redução contínua no fluxo de cruzeiros devido à diminuição do número de navios e conseqüentemente, da oferta de leitos e roteiros. Esse declínio foi atribuído ao momento econômico desfavorável no Brasil e à redução da participação do mercado doméstico no segmento.

A partir da temporada 2017/2018, o setor apresentou aumento contínuo de eficiência até a chegada da pandemia. A crise causada pela pandemia de COVID-19 foi o maior desafio enfrentado até o momento, resultando na suspensão da temporada 2020/2021 e com limitações impostas na capacidade dos navios e na duração da temporada 2021/2022.



Na temporada 2022/2023, o setor experimentou um forte crescimento chegando a bater alguns recordes históricos, como o impacto econômico total e número de cruzeiristas por navio (eficiência). **Na atual temporada (2023/2024), 09 navios percorreram 15 destinos no Brasil, registrando um total de 844.462 cruzeiristas, o maior número de cruzeiristas de toda a série histórica, superando a temporada 2011/2012, quando foram registrados 805.189. Além disso, o impacto econômico total foi de, aproximadamente, R\$ 5,2 bilhões.**

A atividade econômica gerada pelo setor de cruzeiros, por meio das despesas das operadoras e dos passageiros, abrange diversas atividades econômicas que integram sua cadeia de valor. O setor promove a geração de empregos em múltiplos segmentos, além de arrecadar receita tributária, impactando a economia tanto local quanto nacional.

Além das cidades que recebem os navios e passageiros, a cadeia de suprimentos associada ao setor contrata serviços e adquire produtos em várias regiões do Brasil, ampliando o alcance econômico das atividades do setor.

PRINCIPAIS OBJETIVOS DO ESTUDO

- 01** Analisar o ambiente macroeconômico e o setor de cruzeiros
- 02** Avaliar o impacto econômico dos cruzeiros marítimos em cabotagem na costa brasileira durante a temporada 2023/2024
- 03** Avaliar a evolução dos números da atual temporada em comparação à temporada 2022/2023
- 04** Apresentar perfil e hábitos de viagem dos cruzeiristas no Brasil e no Mundo
- 05** Apresentar os principais fatores limitadores e oportunidades do setor

AMBIENTE MACRO ECONÔMICO




A economia global atualmente está em um momento de incertezas influenciadas por uma combinação de fatores econômicos, geopolíticos e ambientais. Após um período de recuperação econômica pós-pandemia as economias avançadas enfrentam desafios como a inflação persistente, impulsionada pelos custos elevados de energia e interrupções nas cadeias de suprimentos. Segundo o Fundo Monetário Internacional (FMI), a economia mundial deve crescer cerca de 3,2% em 2024. **O momento é de solidificação da recuperação do setor após a pandemia.**

No entanto, apesar das perspectivas mundiais serem de equilíbrio, ainda existem receios de que tensões geopolíticas, como os conflitos entre Rússia e Ucrânia e Israel e Palestina, o lento crescimento pós-pandemia e a persistência da inflação em alguns países causem receio e incerteza do cenário econômico.

No Brasil, o cenário macroeconômico é igualmente complexo. A inflação, que chegou a dois dígitos em 2022, vem sendo combatida com uma política monetária restritiva. O Banco Central manteve a taxa Selic elevada, em 13,75%, de agosto de 2022 até junho de 2023, para conter a pressão inflacionária. Atualmente a Selic está fixada em 10,50%.

Recentemente, o real sofreu desvalorização significativa, chegando a R\$5,70 por dólar, e a curva de juros enfrentou certa pressão. Esses problemas foram causados pelas incertezas em relação às políticas monetária e fiscal do país. Embora muitos acreditem que essas preocupações sejam exageradas, já que os fundamentos econômicos atuais indicam uma economia com bases sólidas, que incluem fatores como o nível de inflação controlado, uma balança comercial favorável e reservas internacionais robustas.



Espera-se que, com a implementação de uma política fiscal que melhore as expectativas, e com uma condução técnica e bem comunicada da política monetária pelo Banco Central, haja uma reversão parcial na piora dos preços dos ativos. Ativos, nesse contexto, referem-se a investimentos financeiros como ações, títulos e moedas, cujos valores são influenciados pela percepção de risco e estabilidade econômica. Contudo, a aversão ao risco ainda é uma preocupação. As incertezas e o aumento dos riscos continuam a influenciar negativamente o cenário econômico. Assim, mesmo com possíveis melhorias é importante reconhecer que a previsão econômica ainda incorpora um grau considerável de incerteza.

Ademais o Brasil tem apresentado sinais de recuperação econômica após a recessão causada pela pandemia de COVID-19. A projeção do PIB para 2024 é de um crescimento de 2,5%, segundo o Ministério da Fazenda, favorecido por reformas econômicas e um ambiente de negócios mais favorável. Esse aspecto econômico gera um incentivo tanto para o turismo doméstico quanto o internacional.

A taxa de câmbio desempenha um papel muito importante no setor. A depreciação do real frente ao dólar em 2024 torna o Brasil um destino mais atrativo para turistas estrangeiros, ao mesmo tempo que encarece viagens internacionais para brasileiros. Isso impulsiona o turismo interno e ajuda a equilibrar a balança de pagamentos do setor.

O setor de turismo, tanto global quanto doméstico, continua a se recuperar dos efeitos da pandemia de COVID-19. Globalmente, a Organização Mundial do Turismo (OMT) prevê que as chegadas internacionais de turistas devem atingir os níveis pré-pandêmicos em 2024 impulsionadas pela reabertura de fronteiras e pela retomada das viagens de negócios e lazer. No entanto, os altos custos de transporte e a incerteza econômica podem limitar o crescimento do setor. Já no Brasil o turismo está mostrando sinais positivos de recuperação, com um aumento no fluxo de turistas domésticos e internacionais. Segundo o Ministério do Turismo, o país registrou um aumento de 7,4% nas chegadas de turistas estrangeiros em 2024 (de janeiro a abril), a terceira maior marca da história. A demanda por destinos turísticos internos também está em alta, refletindo uma mudança nos hábitos de viagem dos brasileiros, que buscam opções mais acessíveis e seguras.

O ambiente macroeconômico atual apresenta desafios e oportunidades para o crescimento global e nacional, com impactos diretos no setor de turismo. A resiliência e a adaptação às novas realidades de consumo serão cruciais para sustentar o crescimento do setor nos próximos anos.



A ATIVIDADE TURÍSTICA



Segundo dados da UNWTO, as viagens internacionais nos primeiros três meses de 2024 alcançaram aproximadamente 285 milhões de chegadas, um aumento de cerca de 20% em relação ao mesmo período de 2023. Este número representa cerca de 97% dos níveis pré-pandemia, indicando uma recuperação robusta do setor turístico global.

Em comparação com 2019, as chegadas internacionais de turistas nos primeiros meses de 2024 mostraram variações significativas nas diferentes regiões: Ásia e Pacífico registraram uma recuperação de 82% dos níveis pré-pandemia, África 105%, Américas 99%, Europa 101%, enquanto o Oriente Médio superou os níveis de 2019 em 36%.

O setor turístico global demonstrou uma recuperação substancial, com quase 1,3 bilhão de turistas viajando internacionalmente em 2023, atingindo 89% dos níveis pré-pandemia. A previsão é de que o turismo internacional recupere e até supere os níveis pré-pandemia até o final de 2024.

Além disso, o desempenho variou entre sub-regiões. A Ásia e o Pacífico, por exemplo atingiram 82% dos níveis pré-pandemia no primeiro trimestre de 2024, com a recuperação mais lenta devido à reabertura tardia das fronteiras internacionais. Em contrapartida, o Norte da África viu um aumento de 23% nas chegadas internacionais em comparação com antes da pandemia, enquanto a América Central teve um aumento de 8%.

Com esses dados, é evidente que o turismo está em uma trajetória de recuperação, embora desafios como a inflação, a recessão e as tensões geopolíticas possam afetar o ritmo e o

volume das chegadas internacionais. A previsão para 2024 é de que o turismo internacional recupere completamente os níveis pré-pandemia, respaldado pela forte demanda e conectividade aérea melhorada.

Historicamente, os brasileiros têm preferido viagens dentro do território nacional em vez de viagens internacionais, independentemente do nível de renda dos turistas. Essa preferência fortalece a importância dos cruzeiros marítimos de cabotagem no Brasil. De acordo com o Ministério do Turismo, cerca de 93% dos turistas brasileiros optam por destinos domésticos influenciados pelos altos custos das viagens internacionais e a valorização do dólar e do euro em relação ao real.

Os altos custos associados às viagens internacionais, especialmente devido às taxas de câmbio desfavoráveis, tornam as viagens ao exterior menos acessíveis para muitos brasileiros. Além disso, a competitividade do turismo doméstico no Brasil tem aumentado com melhorias na infraestrutura, diversificação de destinos turísticos e iniciativas de promoção do turismo interno.

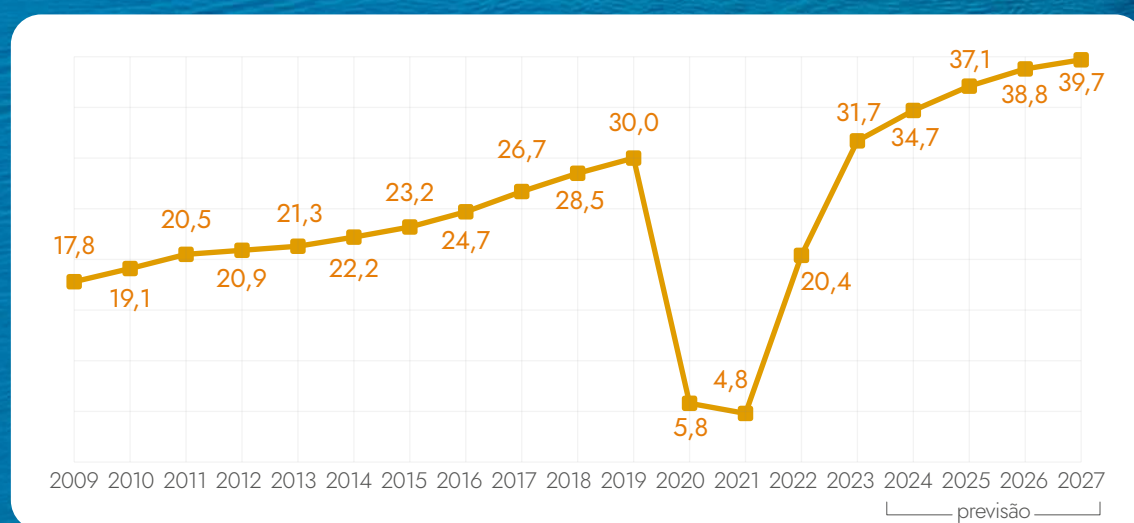
Essa tendência tem um impacto positivo significativo na economia nacional. O turismo doméstico gera movimentação econômica substancial, contribuindo para a criação de empregos e renda. Em 2023, o turismo no Brasil gerou cerca de 8 milhões de empregos representando aproximadamente 7,8% do PIB nacional, segundo dados do Conselho Mundial de Viagens e Turismo (WTTC). Além disso, o aumento do turismo interno ajuda a distribuir a renda por diversas regiões, promovendo o desenvolvimento regional e fortalecendo a economia local.

O SETOR DE CRUZEIROS

No mundo, o setor mostra tendência de crescimento contínuo através dos investimentos em novos navios, com aumento da quantidade e diversificação dos cruzeiros. Em 2024, o setor tem previsão de entrada de 07 novos navios de empresas membros da CLIA em todo o mundo. Até o ano de 2028, serão 44 novas embarcações, também integrantes da CLIA.

Dados da Associação Internacional de Cruzeiros (CLIA) mostram que o número total de cruzeiristas pelo mundo foi de 5,8 milhões em 2020 e 4,8 milhões em 2021. Em 2022, avançou significativamente para 20,4 milhões mostrando o início da retomada, superando, em 2023 o total de 2019, com 31,7 milhões, com previsão de 34,7 milhões para 2024. Número superior ao período pré-pandemia e a qualquer ano da série histórica.

Gráfico 2 | Número de passageiros no mundo (em milhões)



Fonte: Cruise Lines International Association (CLIA)



Até 2027, a indústria de cruzeiros deverá atender quase 40 milhões de passageiros anualmente, conforme dados da Cruise Lines International Association (CLIA).

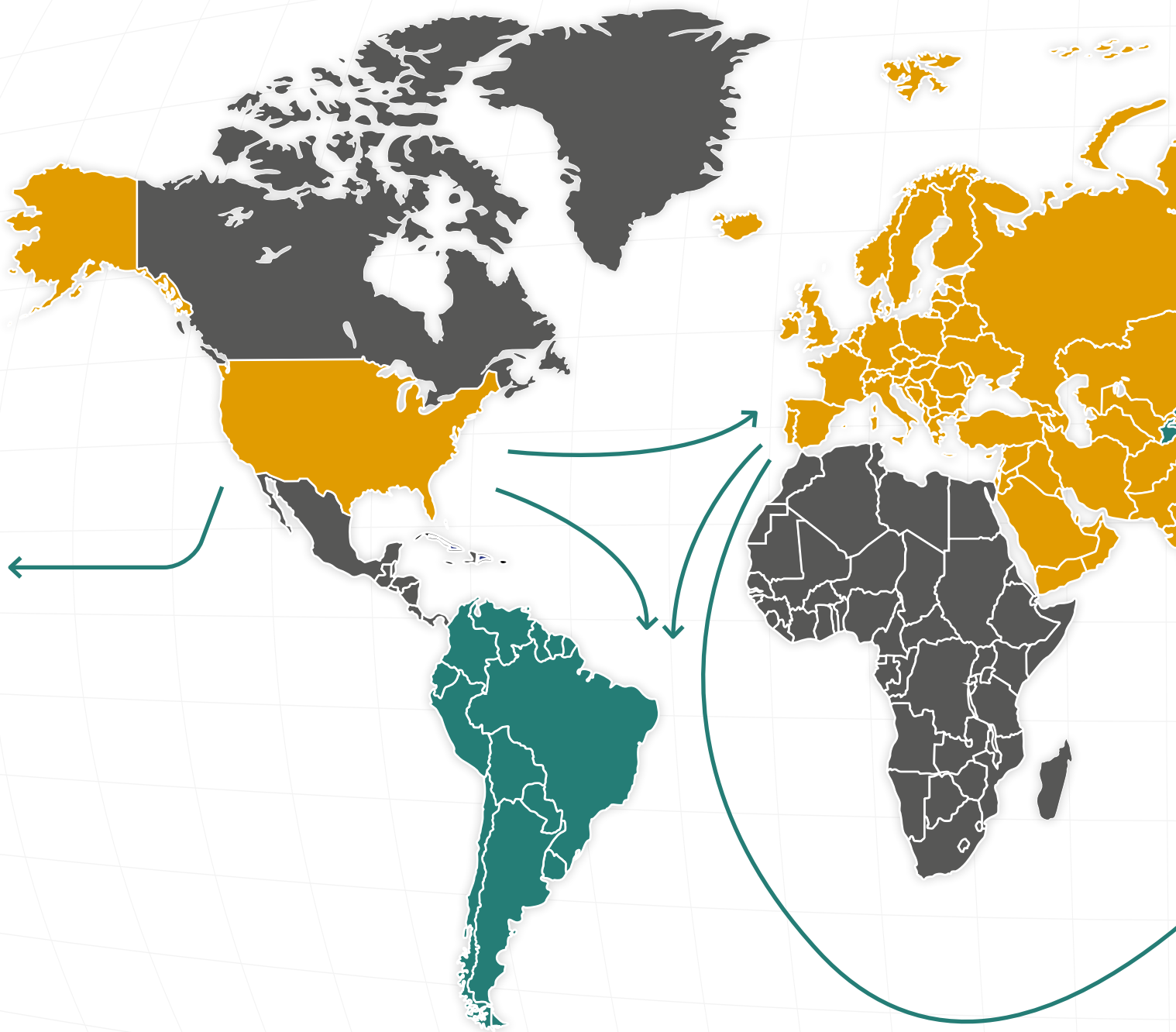
O Brasil é o país que mais cresceu percentualmente o número de cruzeiristas no mundo, em 2023. De acordo com um relatório da Cruise Lines International Association (CLIA), enquanto o número global de cruzeiristas cresceu 7% entre 2019 e 2023, o Brasil teve um crescimento de 31% no mesmo período. Em 2019, tínhamos 567,5 mil brasileiros embarcando em cruzeiros pelo mundo. Já em 2023, esse número saltou para 740,5 mil. No entanto, o mercado brasileiro ainda está muito distante de outros mercados, como os Estados Unidos, por exemplo.

Em 2023, a indústria registrou um aumento significativo, com 31,7 milhões de viajantes optando por cruzeiros, representando um crescimento de 7% em comparação a 2019. As viagens de cruzeiro superaram outras formas de viagens internacionais, atingindo 107% dos níveis de 2019. Em contraste as chegadas de turismo internacional global foram 12% menores.

O Caribe, o Mediterrâneo e a Europa mantiveram-se como os principais destinos de cruzeiros. O Caribe recebeu 12,9 milhões de passageiros um aumento absoluto de 1 milhão de cruzeiristas em relação a 2019. No Mediterrâneo, esse número foi de 5,5 milhões de passageiros (+25% em relação à 2019). Os portos europeus registraram 3 milhões de passageiros (7,1% superior à 2019).

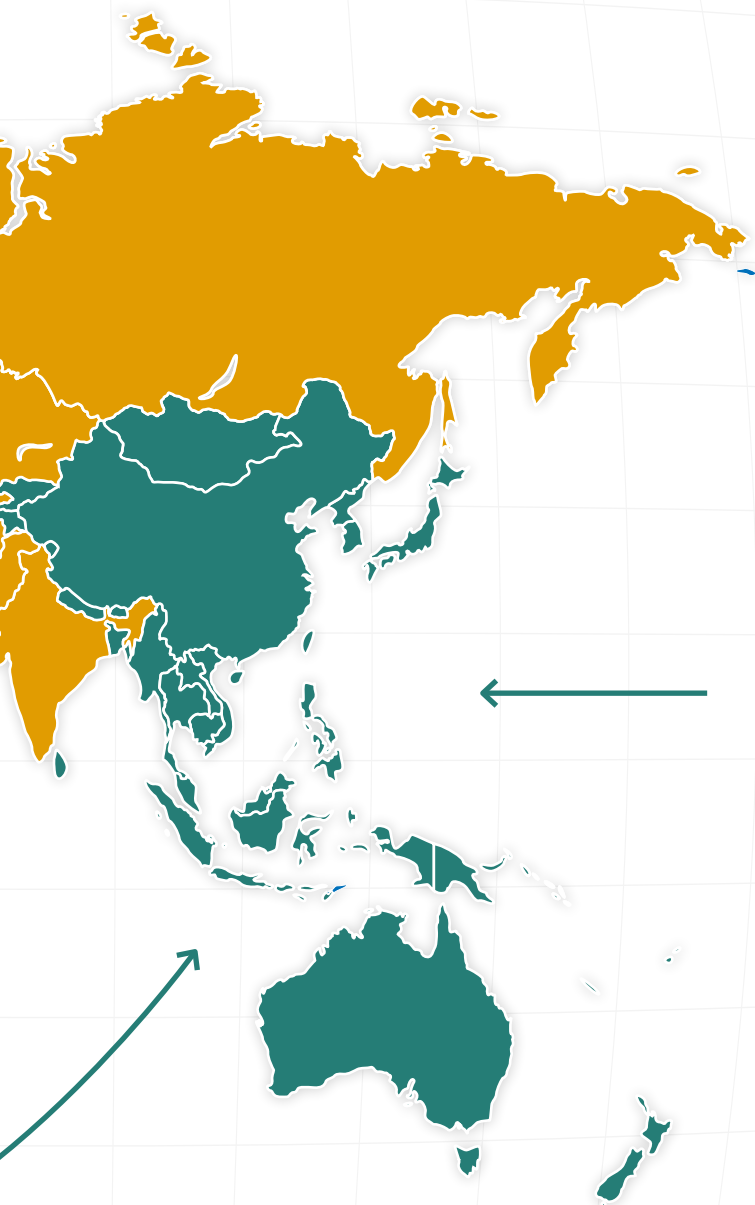
América do Norte, Europa e Ásia continuaram a ser os principais mercados de origem. América do Norte teve um aumento de 17,5%, atingindo 18,1 milhões de passageiros. Europa cresceu 6,5%, alcançando 8,2 milhões de passageiros. Ásia, no entanto, registrou um declínio de 37,7%, com o número de passageiros caindo de 3,7 milhões para 2,3 milhões, entre 2022 e 2023.

A CLIA identifica várias tendências importantes. A demanda por viagens em cruzeiros mantém-se forte no mundo, com 82% dos cruzeiristas anteriores planejando viajar novamente e 71% dos viajantes internacionais considerando essa opção pela primeira vez. A frota global de cruzeiros está em expansão, com um recorde de 300 navios em 2023. A capacidade de passageiros da frota está projetada para aumentar 10% entre 2024 e 2028.



■ Mercados consolidados

■ Mercados em expansão



O número de turistas residentes no Brasil e que realizaram viagens de cruzeiros no exterior durante o ano de 2023 foi de 173,4 mil, o que significou um aumento de 130% em relação a 2022, com uma receita estimada de R\$ 906,9 milhões (R\$353 milhões a mais que em 2022).

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



173.400 mil

Brasileiros realizaram cruzeiros
fora do Brasil em 2023



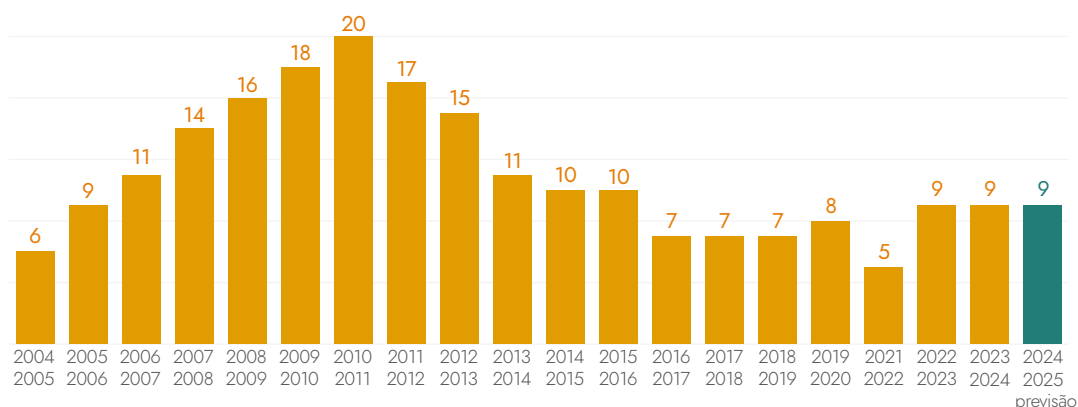
R\$ 906,9 milhões

Receita gerada

Temporada brasileira 2023/2024

Após a quantidade de navios na temporada brasileira de cabotagem de 2021/2022, chegar à 5 embarcações, devido ao período mais agudo da pandemia, a temporada 2023/2024 trouxe 9 navios, sendo a de maior quantidade de embarcações desde a temporada 2015/2016.

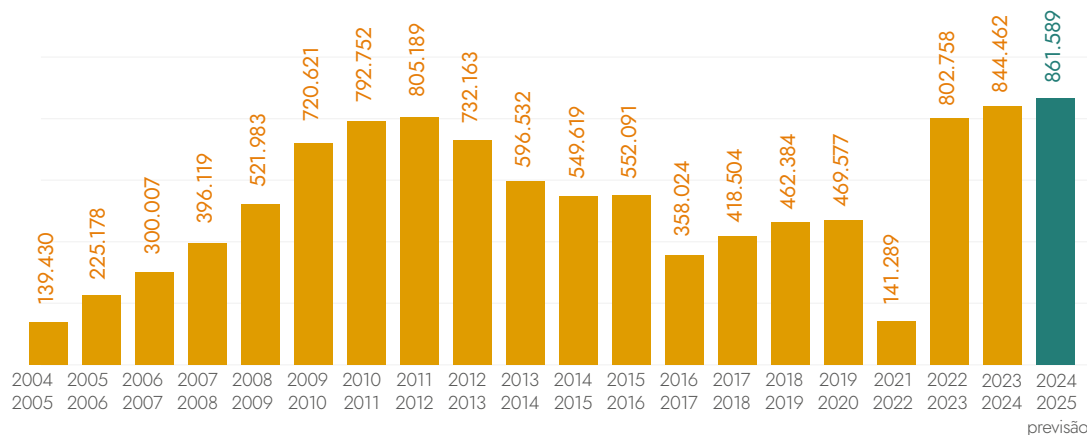
Gráfico 3 | Número de navios



Fonte: FGV/CLIA BRASIL.

Na última temporada (2023/2024), os 9 navios operaram na costa brasileira entre os meses de outubro de 2023 e maio de 2024, transportando 844.462 cruzeiristas, o que mostra a evolução e recuperação do setor após o período de pandemia de COVID-19, inclusive atingindo o recorde histórico da quantidade de cruzeiristas.

Gráfico 4 | Número de cruzeiristas embarcados



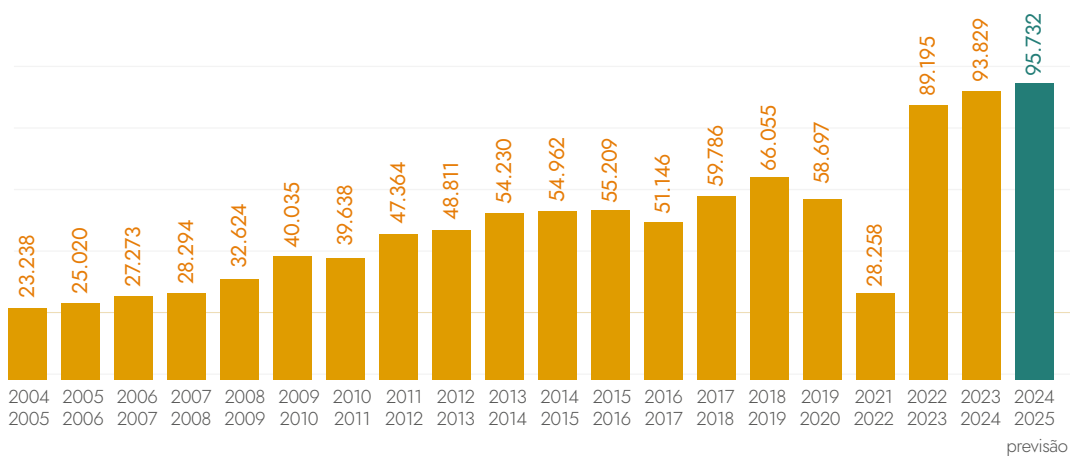
Fontes: FGV / CLIA BRASIL.

Apesar da quantidade total de cruzeiristas ter atingido o recorde de toda a série histórica na temporada 2023/2024, a expectativa para a próxima temporada é de novo recorde. São esperados, novamente, 9 navios, que devem transportar pouco mais de 861 mil cruzeiristas, o que representará novo recorde do setor, sendo 2% superior ao da atual temporada.

A eficiência dos navios é uma estatística importante de análise, que mostra o número médio de cruzeiristas por navio, por temporada. Em retrospecto, em 2016/2017 e em 2019/2020 foram temporadas marcadas por uma interrupção na tendência de crescimento dessa eficiência. Ademais, a temporada (2021/2022) de retorno das atividades do setor após o período mais agudo da pandemia de COVID-19, registrou o menor nível histórico de eficiência dos navios explicada pelas limitações/restrições impostas pelo momento vivido pelo mundo ainda em recuperação da pandemia.

Na atual temporada (2023/2024) houve novamente crescimento da eficiência, marcado por um recorde em toda série histórica, com 93.829 cruzeiristas, em média, por navio. Esse recorde é demonstrado a seguir, onde pode-se observar que, apesar da expectativa de redução do total de navios e cruzeiristas, a eficiência pode aumentar na próxima temporada.

Gráfico 5 | Cruzeiristas por navio



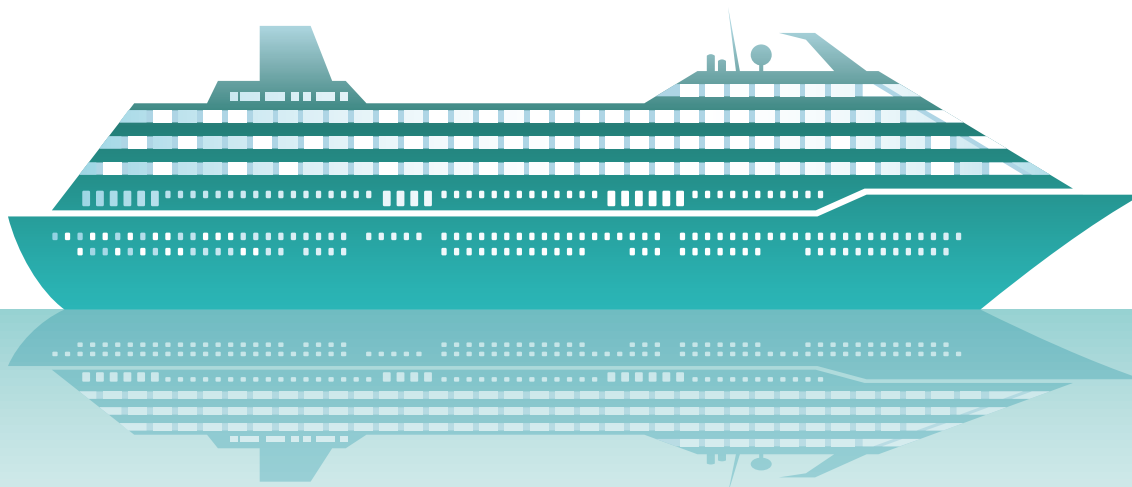
Fontes: FGV / CLIA BRASIL.

Os dados revelam ainda, a predominância de argentinos (62,8% do total de estrangeiros) entre os estrangeiros que realizaram cruzeiros de cabotagem no Brasil, seguidos por uruguaios (12,9%) e chilenos (8,3%). Americanos (5,0%), italianos (6,4%), espanhóis (2,7%), franceses (1,4%) e alemães (0,3%) também contribuíram para o fluxo turístico.

A importância econômica desse setor é substancial, gerando empregos e impulsionando a economia local. O câmbio favorável é um fator crucial que influencia a presença de turistas estrangeiros, tornando o Brasil um destino mais acessível. A proximidade geográfica e afinidades culturais explicam a maior presença de turistas sul-americanos, especialmente argentinos e uruguaios, enquanto a crescente popularidade de destinos brasileiros entre europeus e americanos destaca o apelo global do país.

Temporada brasileira 2023/2024





NAVIOS DE CABOTAGEM	NAVIO	LEITOS	TRIPULANTES
MSC	GRANDIOSA	6.334	1.704
	SEAVIEW	5.179	1.413
	PREZIOSA	4.345	1.388
	ARMONIA	2.579	780
	LIRICA	2.579	732
	MUSICA	3.013	987
COSTA	DIADEMA	4.947	1.253
	FASCINOSA	3.800	1.110
	FAVOLOSA	3.800	1.110

847.123

LEITOS OFERTADOS NA TEMPORADA

(A previsão de roteiro no início da temporada pode variar de acordo com questões comerciais de cada empresa, aumentando ou diminuindo.)

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.

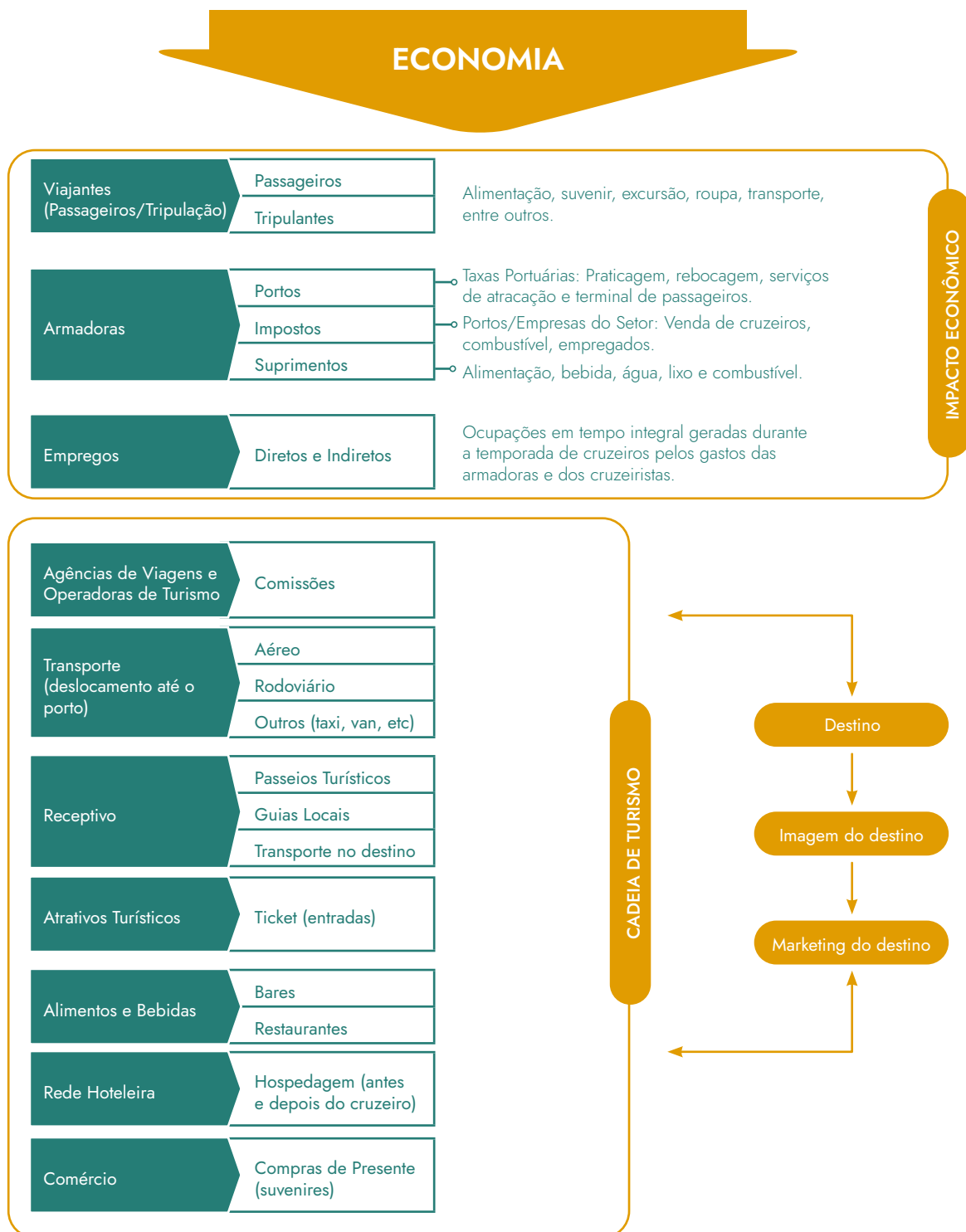
Os gastos das armadoras incluem os salários pagos, gastos com alimentos e bebidas (suprimentos), água e lixo, combustíveis, comissão para agentes e operadoras de turismo tarifas portuárias, impostos, marketing e outros.

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 2023/2024

Para a temporada 2023/2024 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.

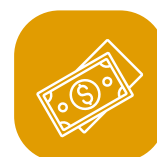
Não são considerados para o cálculo de impacto econômico os valores dos pacotes pagos pelos cruzeiristas (uma parte desse recurso é utilizada para o pagamento dos navios estrangeiros) nem os gastos a bordo. Porém, a informação é coletada com as armadoras para apresentação nesse relatório.

De acordo com os dados da pesquisa de impacto econômico no Brasil, o fiquete médio dos cruzeiristas na temporada 2023/2024 foi de R\$ 5.268,65 - gasto médio por passageiro com a compra da viagem de cruzeiro. O tempo médio dos cruzeiros realizados nessa temporada foi de 4,7 dias.



4,7 dias

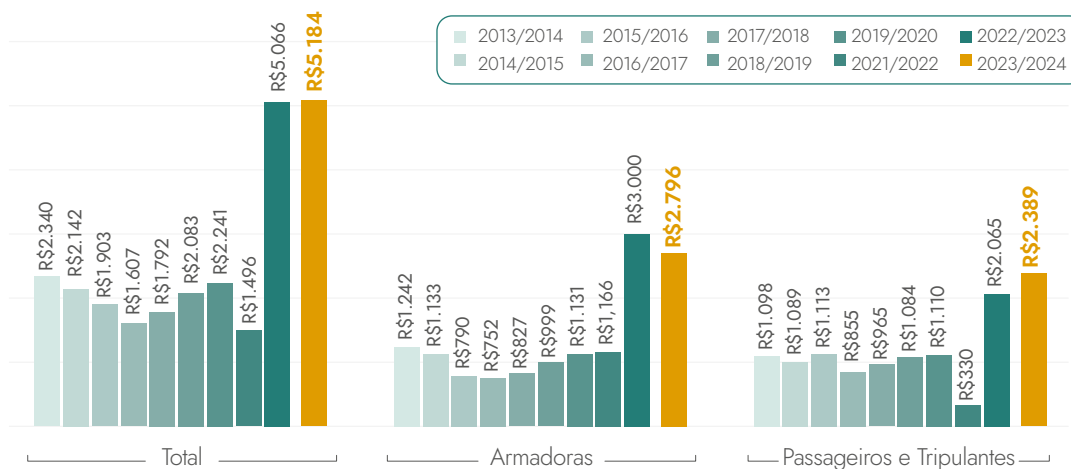
(contra 4,9 dias da temporada passada) tempo médio dos cruzeiros



R\$ 5.268,65

gasto médio por passageiro com a compra da viagem

Gráfico 6 | Impacto econômico total Evolução dos números - em milhões (R\$)



Fontes: FGV / CLIA BRASIL.



**R\$ 556,9
milhões**

Valor movimentado pelo setor de cruzeiros, em tributos, durante a temporada 2023/2024

O impacto econômico total na temporada 2023/2024 foi de R\$ 5,184 bilhões movimentados de forma direta, indireta e induzida, maior impacto de toda a série histórica. Desse impacto, R\$ 2,796 bilhões são resultado dos gastos da operação das armadoras e outros R\$ 2,389 dos gastos dos cruzeiristas na viagem.

O impacto econômico total gerado pelas armadoras na temporada 2023/2024, como dito anteriormente, foi de aproximadamente, R\$ 2,8 bilhões, entre impactos diretos indiretos e induzidos. Os gastos das armadoras na operação da temporada 2023/2024 e seus efeitos nas atividades econômicas do Brasil geraram receitas para o governo em forma de tributos. Esse valor foi de R\$ 310,2 milhões, entre tributos federais estaduais e municipais.

Os gastos dos cruzeiristas e tripulantes geraram impacto econômico total aproximado de R\$ 2,4 bilhões na temporada 2023/2024, mais 15,7% que o impacto gerado na temporada anterior, entre impactos diretos, indiretos e induzidos. 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 2023/2024, essa movimentação tributária foi de R\$ 246,7 milhões, nas esferas federal, estadual e municipal.**



R\$ 668,91

Impacto econômico médio gerado por cruzeiristas nas cidades de **escala**



R\$ 877,01

Impacto econômico gerado por cruzeiristas nas cidades de **embarque e desembarque**



Índice de alavancagem econômica

A movimentação econômica total do setor de cruzeiros marítimos (R\$ 5,2 bilhões) ocorre a partir dos gastos das armadoras para a realização e operação da temporada (R\$ 1,23 bilhão). 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.

Este indicador é particularmente interessante por apresentar o quanto a realização da temporada impulsiona a atividade econômica no País. Para a temporada 2023/2024 dos cruzeiros marítimos, esse índice foi de R\$ 4,22 movimentados na economia brasileira para cada R\$ 1,00 gasto pelas armadoras.



R\$ 5,184 bi

Impacto econômico



R\$ 1,228 bi

Gasto total na operação



R\$ 4,22

Índice de alavancagem econômica

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 2023/2024 foram gerados 80.311 postos de trabalho na economia brasileira o que representa um resultado 0,94% superior ao apurado na temporada anterior. Do total de empregos criados pelo segmento, 1572 foram de tripulantes dos navios (-4,8% em comparação a temporada anterior) e outros 78.739 empregos diversos, de forma direta, indireta e induzida (+1,1% em comparação a temporada anterior) 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.

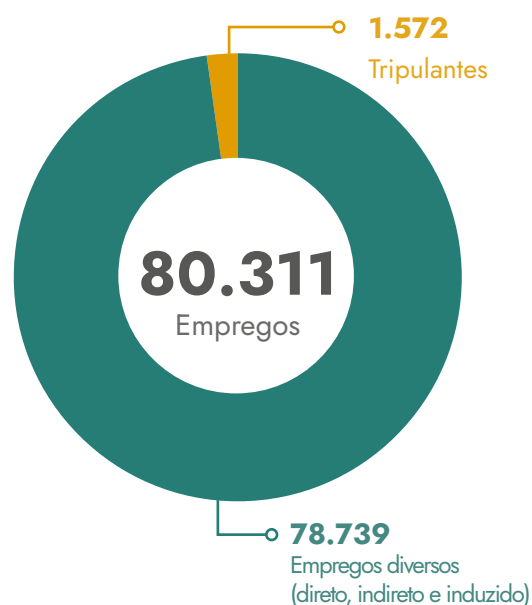
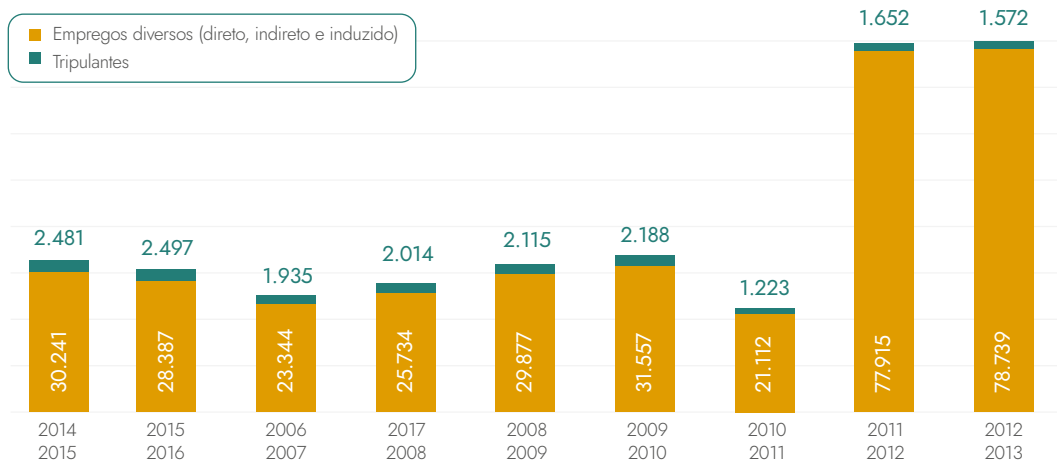


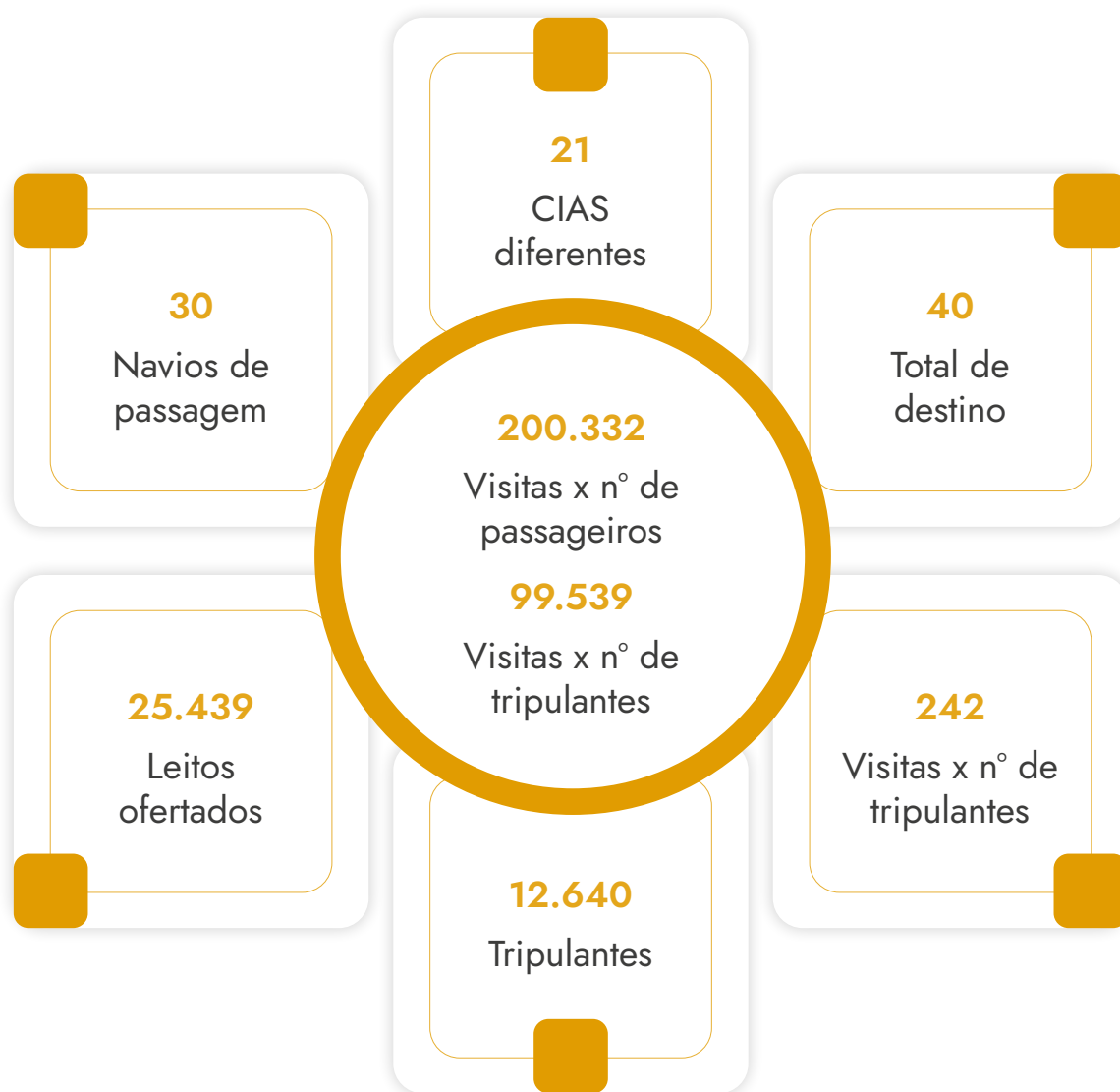
Gráfico 7 | Geração de postos de trabalho



Fontes: 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 2023/2024. 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.



Fontes: FGV / CLIA BRASIL.

Meio ambiente

As empresas de cruzeiros membros da CLIA utilizam uma variedade de tecnologias e inovações afim de tornar o setor de cruzeiros mais sustentável.

Investimentos vem sendo realizados e implementados diversos mecanismos para a sustentabilidade e melhoria de eficiência na operação dos navios. As companhias marítimas associadas a CLIA, por exemplo, têm estabelecido metas para zerar a emissão líquida de carbono até 2050. Além disso, a convenção internacional para a prevenção da poluição por navios (MARPOL) estabeleceu regras para eliminar a poluição intencional do meio ambiente por substâncias oriundas dos navios e minimizar despejos acidentais de substâncias no ar e no mar.

SISTEMAS AVANÇADOS DE TRATAMENTO DE ÁGUAS RESIDUAIS (AWTS)

Os membros da CLIA se comprometeram a não descartar esgoto não tratado em nenhum lugar do mundo durante as operações normais. Os cruzeiros adotaram o AWTS (Advanced Wastewater Treatment Systems), sistemas de tratamento de água e esgoto que operam com padrões mais elevados do que muitas estações de tratamento em cidades e até mesmo além dos requisitos internacionais.

REAPROVEITAMENTO E REDUÇÃO DE RESÍDUOS

Os navios têm eliminado o uso de plásticos de uso único e realizam coleta seletiva a bordo. Outros tipos de resíduos são enviados para reciclagem em empresas terceirizadas no Brasil, enquanto alguns são incinerados para gerar energia. Para resíduos de alimentos, são usados biodigestores. Alguns navios conseguem reaproveitar 100% dos resíduos produzidos a bordo.

SISTEMAS PROJETADOS PARA PROTEGER A VIDA MARINHA

Membros da CLIA concordam em evitar ou reduzir voluntariamente a velocidade da embarcação em áreas sensíveis a vida marinha. Além disso, muitos navios apresentam sistemas de redução de vibração e ruído subaquático, hélices que geram menos ruídos, bem como cientistas a bordo para apoiar pesquisas importantes sobre os oceanos e a vida marinha.

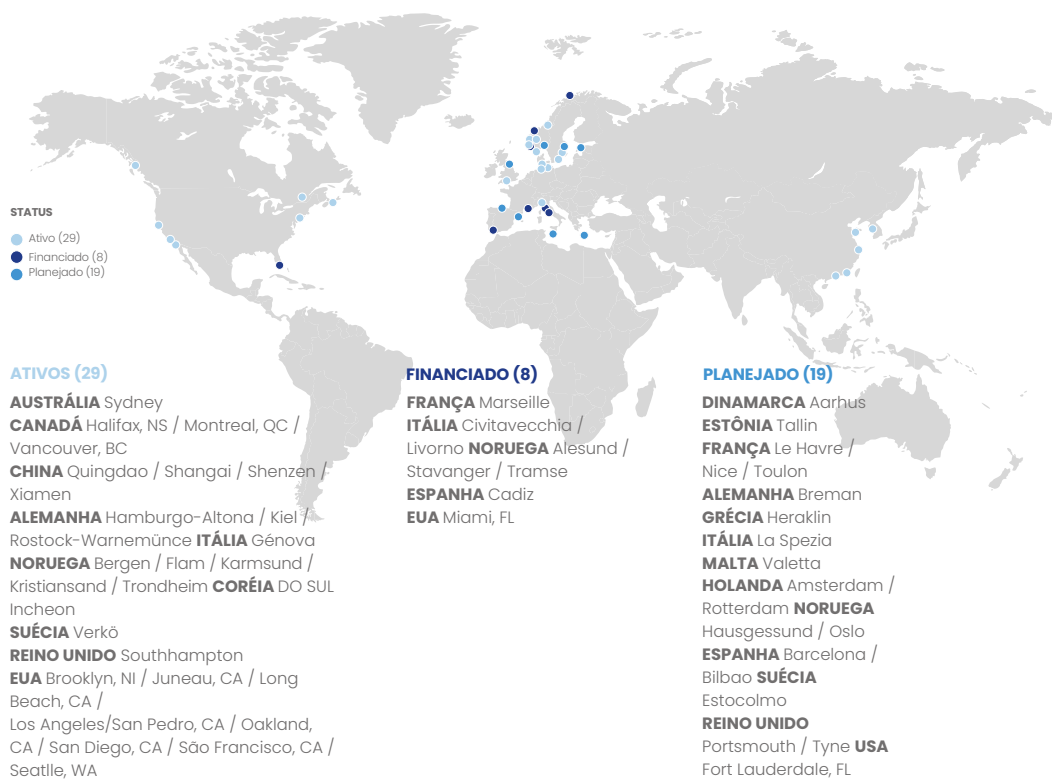
ELETRICIDADE EM TERRA/SISTEMAS DE ENERGIA ONSHORE (OPS)

Uma solução para reduzir os custos dos navios é o fornecimento de energia pelas empresas de eletricidade das cidades portuárias diretamente aos navios atracados. Isso permite que os navios sejam alimentados por energia em terra, possibilitando o desligamento dos motores e a redução significativa das emissões. Atualmente 120 navios (46% da frota e 52% da capacidade global) estão equipados para se conectar à energia em terra onde a infraestrutura está disponível.

As linhas de cruzeiro têm investido significativamente para conectar os navios à eletricidade em terra, com a maioria dos novos navios planejados para operar com essa opção até 2028. Cerca de 98% da capacidade global de construção de navios até 2028 será equipada com sistemas de eletricidade em terra ou configurada para adicionar essa opção no futuro.

Atualmente, cerca de 29 portos no mundo possuem pelo menos um berço de cruzeiro equipado com energia em terra, embora isso represente menos de 2% do total de portos globais. No geral, cerca de 52% da capacidade global de navios está preparada para operar com eletricidade em terra, reforçando o compromisso do setor de cruzeiros em buscar alternativas mais sustentáveis e reduzir o impacto ambiental durante as estadias nos portos.

Figura 1 | Portos com pelo menos um berço de navio com energia em terra



Fonte: Cruise Lines International Association (CLIA)

CONSERVAÇÃO E TRATAMENTO DA ÁGUA

Para lidar com os resíduos gerados a bordo, o setor de cruzeiros implementou avançados sistemas de purificação e tratamento de águas residuais. Esses sistemas permitem que as empresas produzam até 90% da água necessária a bordo evitando o uso de recursos em áreas onde são limitados. Atualmente, 100% dos novos navios são equipados com esses sistemas, e mais de 78% da frota de cruzeiros da CLIA já os utiliza.

TRATAMENTO DE GÁS DE ESCAPE

Considerando a importância de matrizes energéticas mais limpas, o setor de cruzeiros busca melhorar a qualidade do ar. Sistemas de limpeza de gases de escape (EGCS) foram adotados, beneficiando o meio ambiente marinho e os portos. Esses sistemas são projetados para remover 98% do enxofre, mais de 50% do material particulado e reduzir 12% de NOx.

Para reduzir a emissão de gás carbônico, um dos principais gases responsáveis pelo efeito estufa, o setor se comprometeu com metas estabelecidas em tratados internacionais. O objetivo é reduzir em 40% a emissão de CO2 até 2030 e eliminar 100% dessa emissão até 2050, com base nos níveis de 2008.

COMBUSTÍVEIS SUSTENTÁVEIS

Uma das estratégias adotadas pelo setor de cruzeiros para reduzir a emissão de gases poluentes é a utilização de combustíveis alternativos que gerem energia limpa e assegurem segurança energética a longo prazo. Entre as opções disponíveis, destaca-se o GNL (gás natural liquefeito), que emite consideravelmente menos poluentes. Atualmente, 44% dos novos navios já utilizam GNL. Embora esse combustível exista no Brasil, ainda não está disponível para abastecimento de navios.

As linhas de cruzeiro estão reconhecendo os benefícios do GNL como combustível de transição, pois ele praticamente não emite enxofre, reduz de 95% a 100% as emissões de partículas, 85% das emissões de NOx e até 20% dos gases de efeito estufa. Esses resultados positivos têm levado ao aumento do número de navios que utilizam o GNL como propulsão primária, e projeções indicam que 61% da nova capacidade de construção de navios dependerá do GNL.

A indústria de cruzeiros está investindo bilhões em novos navios e motores que permitem flexibilidade no uso de combustíveis com baixo ou zero emissão de gases de efeito estufa, como metanol verde, bioGNL, GNL sintético, células a combustível de hidrogênio, energia solar, baterias e vento. Atualmente, 24 navios estão testando biocombustíveis, e 10 navios estão usando ou incorporando células de combustível.

Além disso, motores energeticamente eficientes têm sido implementados, reduzindo o consumo de combustível e, conseqüentemente, as emissões de gases poluentes.

SISTEMAS DE LUBRIFICAÇÃO A AR E REVESTIMENTOS DE CASCO

Para alcançar o objetivo de responsabilidade ambiental, o setor tem investido em inovações tecnológicas, como sistemas de revestimento e lubrificação a ar para cascos de navios têm sido adotados para diminuir o arrasto e o consumo de combustível, aumentando ainda mais a eficiência operacional, como resultado aumenta a eficiência do combustível em quase 10%.

ECONOMIA ENERGÉTICA

Para aumentar a sustentabilidade e a eficiência, todos os equipamentos elétricos são programados para desligar automaticamente quando não estão em uso ou quando o recinto está vazio, otimizando o consumo de energia. A iluminação LED também é amplamente adotada devido à sua vida útil 25 vezes maior que a das lâmpadas tradicionais e ao consumo de energia cerca de 80% menor.

Além disso, o calor excedente das máquinas dos navios é reaproveitado para aquecer chuveiros e piscinas. Outras iniciativas incluem a instalação de vidros escurecidos o uso de aparelhos mais eficientes em termos energéticos e sistemas HVAC mais eficientes. As janelas são projetadas para captar e reciclar calor, e os aparelhos de ar-condicionado inteligentes reutilizam a água da refrigeração nos banheiros, reduzindo o consumo de água. Essas medidas maximizam o uso dos recursos disponíveis, contribuindo para a redução do consumo energético e promovendo a sustentabilidade a bordo dos navios.

Fatores de influência para o crescimento 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. Os membros da CLIA devem receber 37 novos navios até 2028, com capacidade adicional de pouco mais de 110 mil leitos, com previsão de lançamento de 7 novas embarcações em 2024.

- ⚓ 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;
- ⚓ Com o aquecimento das atividades dos negócios no País, a realização de eventos corporativos pode se tornar uma ótima opção para as armadoras, levando resultados positivos para o setor, como alternativa para as organizações que buscam sair do convencional;
- ⚓ Conforme mencionado em relatórios anteriores, o nicho de casamentos em alto-mar representa uma oportunidade significativa. Neste contexto, os participantes do evento não apenas desfrutam da celebração, mas também aproveitam 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 hortifrutis;
- ⚓ 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:

Taxas e custos portuários

As taxas operacionais praticadas pelos portos brasileiros não são competitivas quando comparadas a outros mercados internacionais de cruzeiros. O custo da praticagem, por exemplo nos portos brasileiros continua sendo um dos mais altos do mundo. Esses custos elevados incluem taxas de atracação e reboque, tornando o Brasil menos atrativo em comparação com outros destinos internacionais, como o Caribe, onde as taxas são significativamente menores. Isso afeta diretamente as tarifas oferecidas aos passageiros, impactando a demanda e o crescimento do setor.

Além disso, outros custos onerosos são:

- ⚓ 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:

- ⚓ 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.

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.

Falta de qualificação profissional

A escassez de profissionais qualificados no setor de cruzeiros limita a contratação de pessoal competente, impactando negativamente a qualidade dos serviços e a experiência dos passageiros.

Necessidade de guias bilíngues

A demanda por guias turísticos bilíngues é mais um custo extra para as empresas de cruzeiros. A contratação desses guias ajuda a promover o turismo local, incentivando a exploração de atrações e a economia das cidades portuárias, mas a escassez de uma segunda língua entre os profissionais contratados acaba se tornando uma barreira na qualidade de serviço e um mais um custo característico do país.

Acesso ao crédito

O acesso limitado a crédito pelas prefeituras que desejam receber cruzeiros marítimos impede a realização de investimentos necessários para a infraestrutura portuária e serviços de apoio. Sem recursos financeiros, as prefeituras não conseguem implementar melhorias essenciais, limitando a capacidade dos portos menores de se tornarem destinos possíveis para cruzeiros e se tornarem mais atrativos.





Digitalização do processo de vistos

Atualmente, a burocracia do processo de solicitação de vistos para tripulantes é majoritariamente analógica, resultando em atrasos e complicações logísticas para as companhias de cruzeiros. A digitalização desse processo, como já implementado em países como os Estados Unidos e Canadá, poderia reduzir significativamente o tempo de processamento.

Alfandegamento e imigração

O processo de alfandegamento e imigração realizado pela Receita Federal do Brasil apresenta diversas ineficiências que impactam negativamente a operação dos cruzeiros marítimos. Embora a iniciativa do sistema “Porto Sem Papel” tenha sido um avanço, ela ainda não funciona de maneira otimizada. A simplificação e modernização deste sistema são essenciais para reduzir o tempo de espera e os custos operacionais, facilitando o fluxo de passageiros e cargas nos portos brasileiros.

Impostos e complexidade tributária

A alta carga tributária e a complexidade na gestão do recolhimento de impostos são fatores que restringem o crescimento do setor de cruzeiros marítimos no Brasil. Empresas enfrentam dificuldades com a multiplicidade de tributos, como PIS, COFINS, ISS e ICMS, além de questões relacionadas à remessa internacional de valores (IRRF).

Insegurança jurídica

A quantidade de ações trabalhistas no setor de cruzeiros marítimos no Brasil gera insegurança jurídica para as empresas que operam no país. Essa situação resulta em custos adicionais e imprevisibilidade nas operações, desincentivando investimentos no setor. A adoção de uma legislação trabalhista mais clara e justa, juntamente com um sistema judicial eficiente, é fundamental para criar um ambiente de negócios mais estável e atrativo para as companhias de cruzeiros.



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 dos Portos - vinculada ao Ministério de Portos e Aeroportos


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.

A woman with long blonde hair, wearing a light blue backpack and a white straw hat with a black band, is seen from behind. She is looking towards a large white cruise ship docked at a pier. The background shows a clear blue sky and the ship's multiple decks. A large yellow semi-transparent box is overlaid on the image, containing the title text. A solid yellow circle is visible in the bottom left corner.

PERFIL E HÁBITOS DE VIAGEM DOS CRUZEIRISTAS NO BRASIL



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.

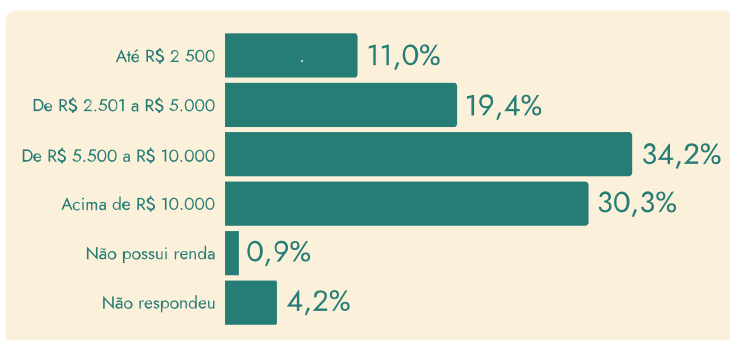
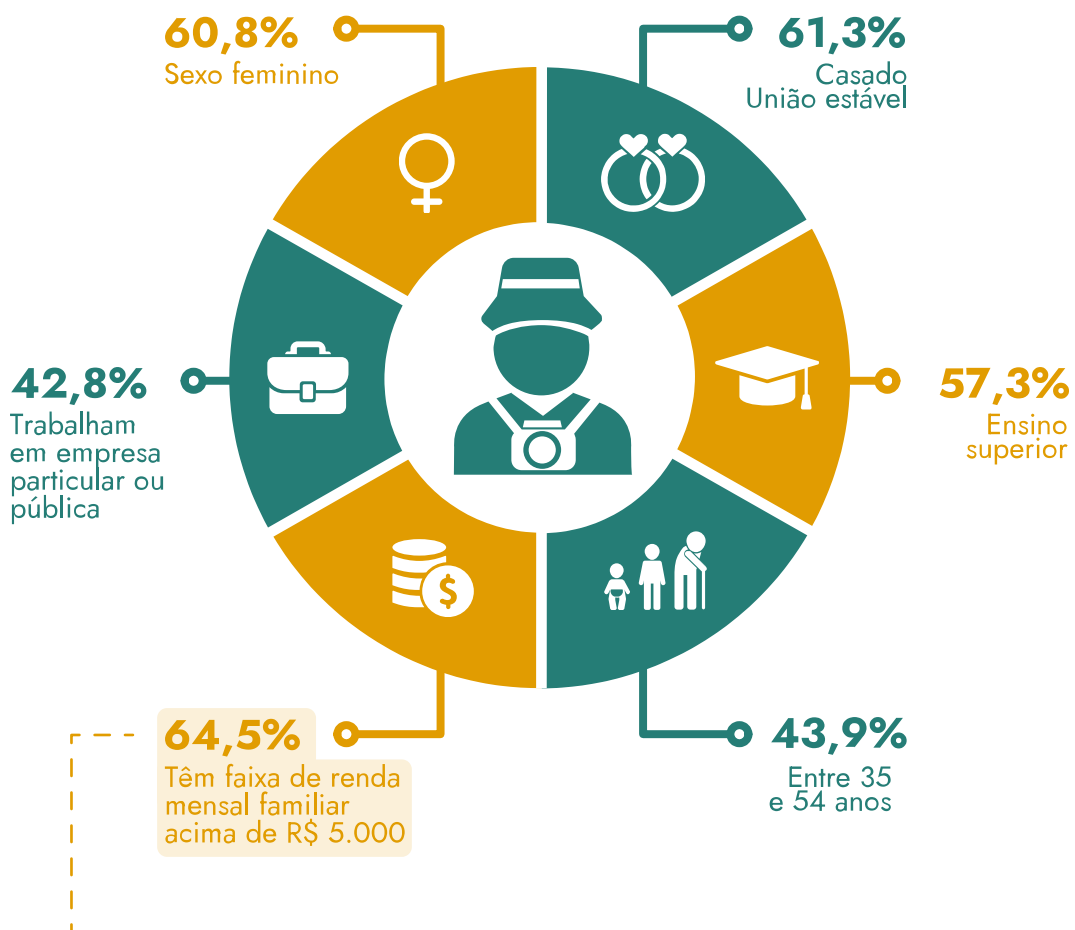
Existe bastante especificidade no que diz respeito aos hábitos de viagens dos cruzeiristas. Os resultados da pesquisa reforçam o argumento de que, a viagem de cruzeiro serve para os viajantes conhecerem diversos destinos de maneira dinâmica e voltarem aos destinos visitados em um outro momento. Os resultados 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.

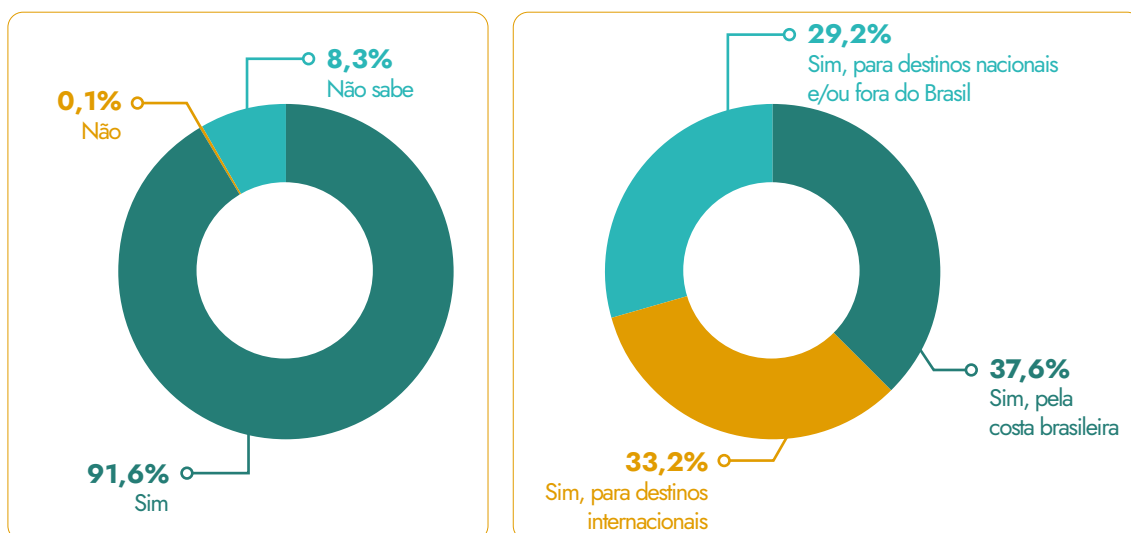
Quanto ao gênero dos pesquisados, 60,8% são mulheres, com 39,2% sendo do público masculino. Em relação ao estado civil, 61,4% informaram ser casados ou estar em união estável. Em relação à idade dos entrevistados, 43,9% dos cruzeiristas que participaram dessa pesquisa têm entre 35 e 54 anos.

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.



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.

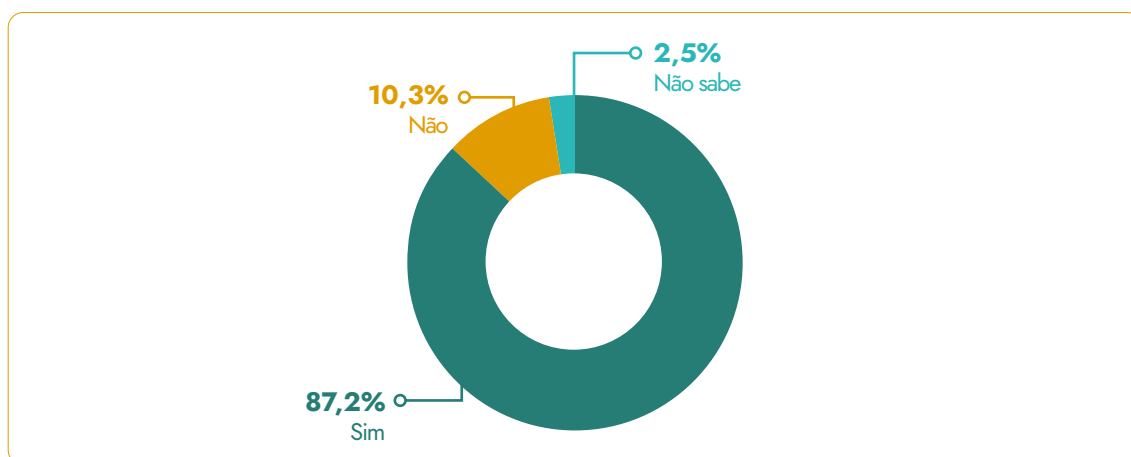
Gráfico 8 | Desejo de realizar nova viagem de cruzeiro



Fontes: FGV / CLIA BRASIL.

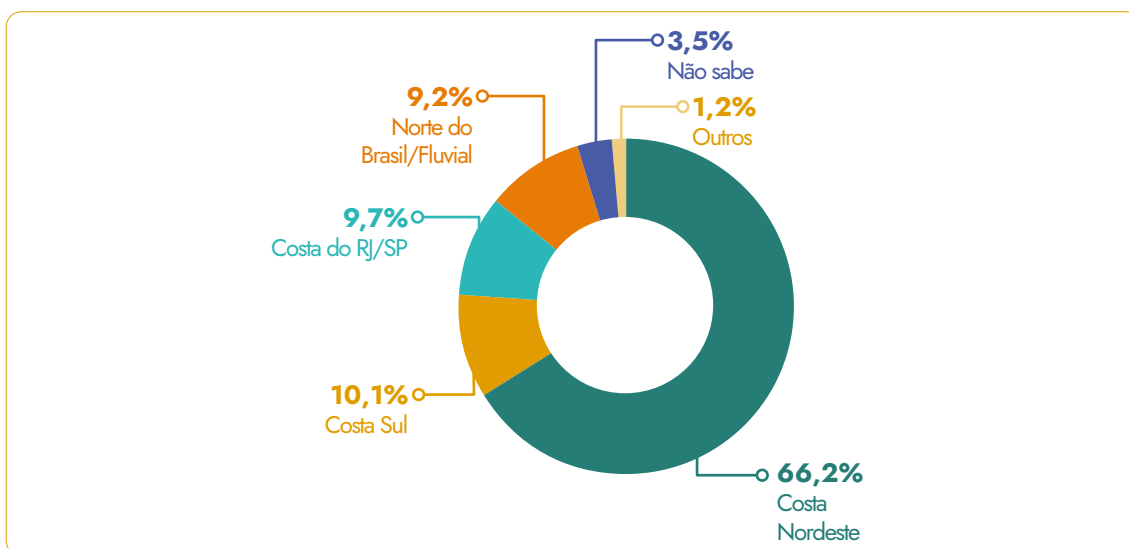
Como dito na abertura do capítulo, 87,2% dos entrevistados indicaram anseio de retornar ao(s) destino(s) visitado(s) a lazer, o que deixa evidente a positiva exposição dos destinos durante as viagens de cruzeiro.

Gráfico 9 | Desejo de retornar ao destino



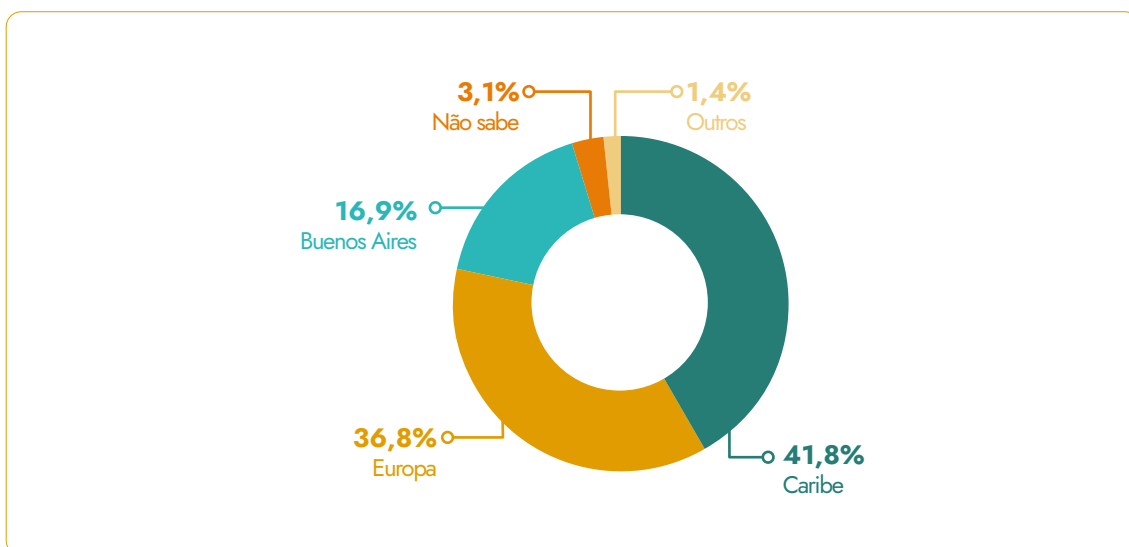
Fontes: FGV / CLIA BRASIL.

Gráfico 10 | Destino nacional de preferência



Fontes: FGV / CLIA BRASIL.

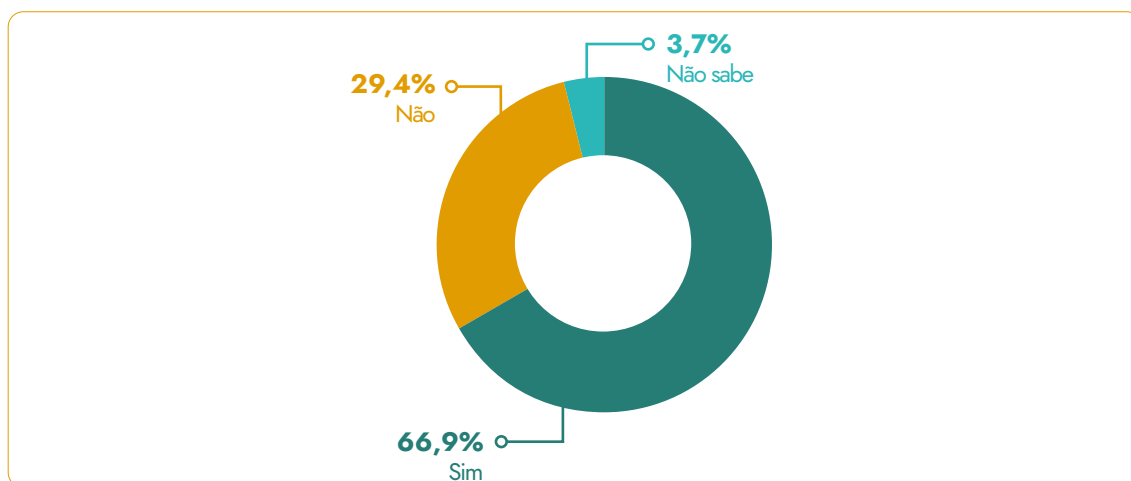
Gráfico 11 | Destino internacional de preferência



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.

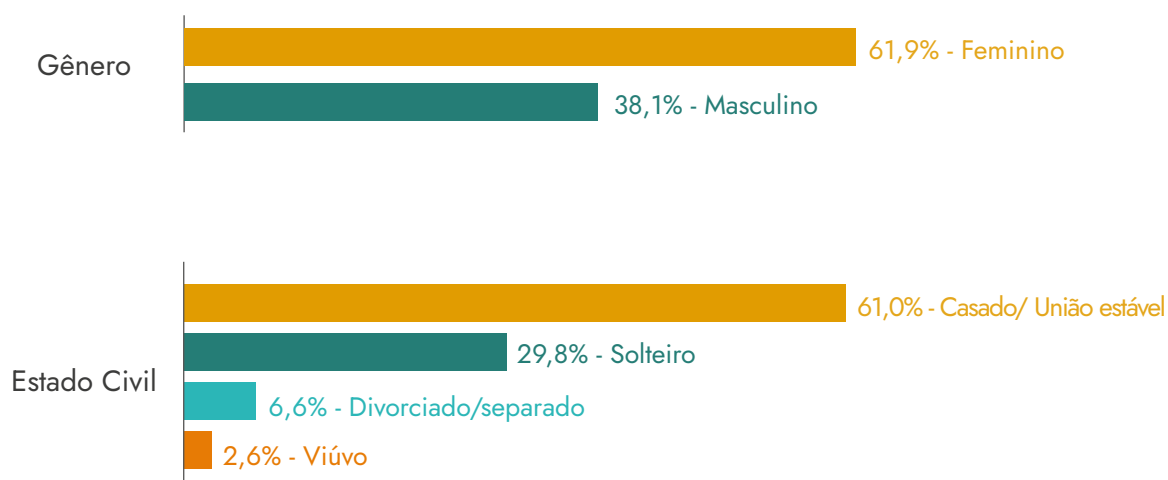
Gráfico 12 | Disponibilidade de realizar cruzeiro na baixa temporada

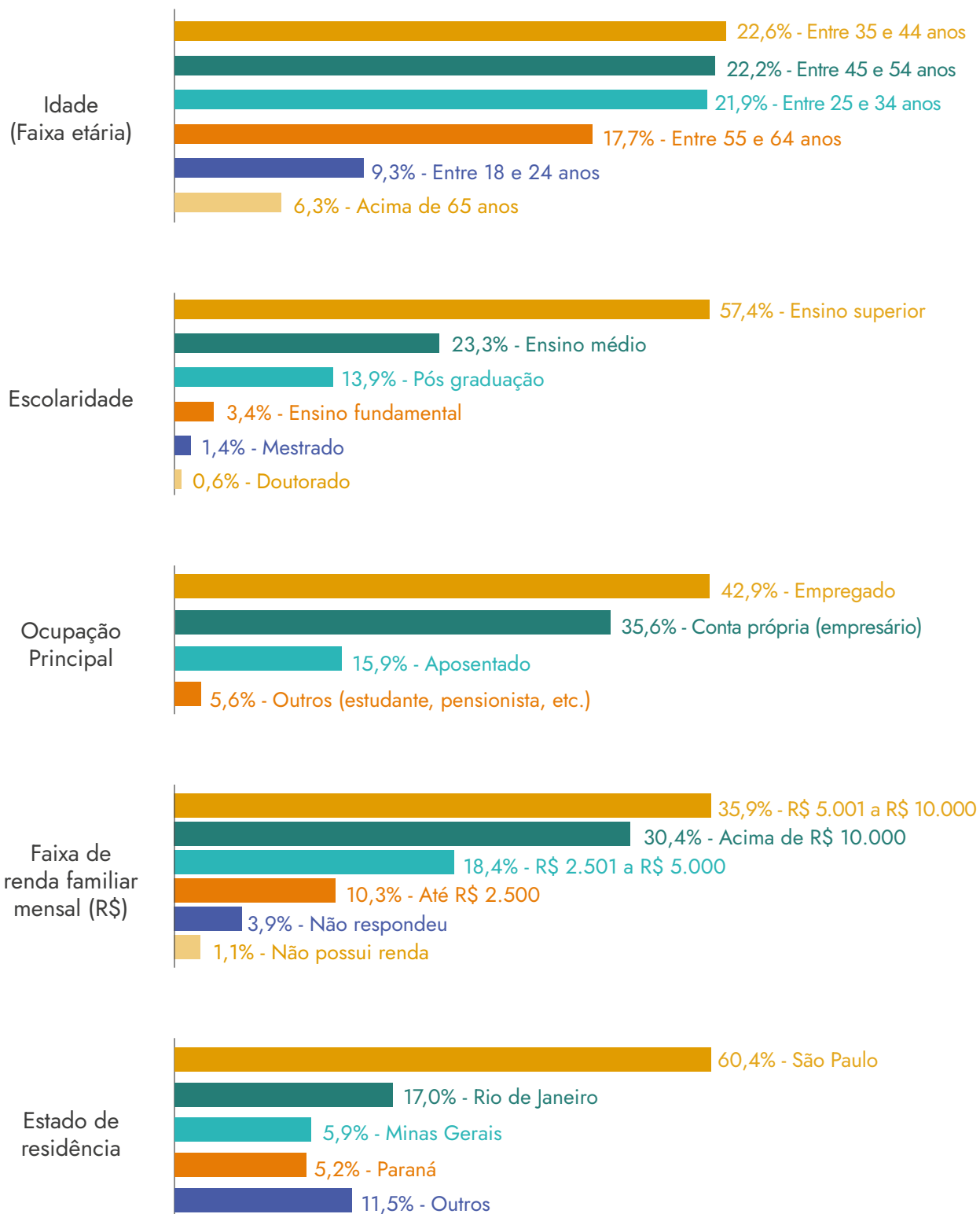


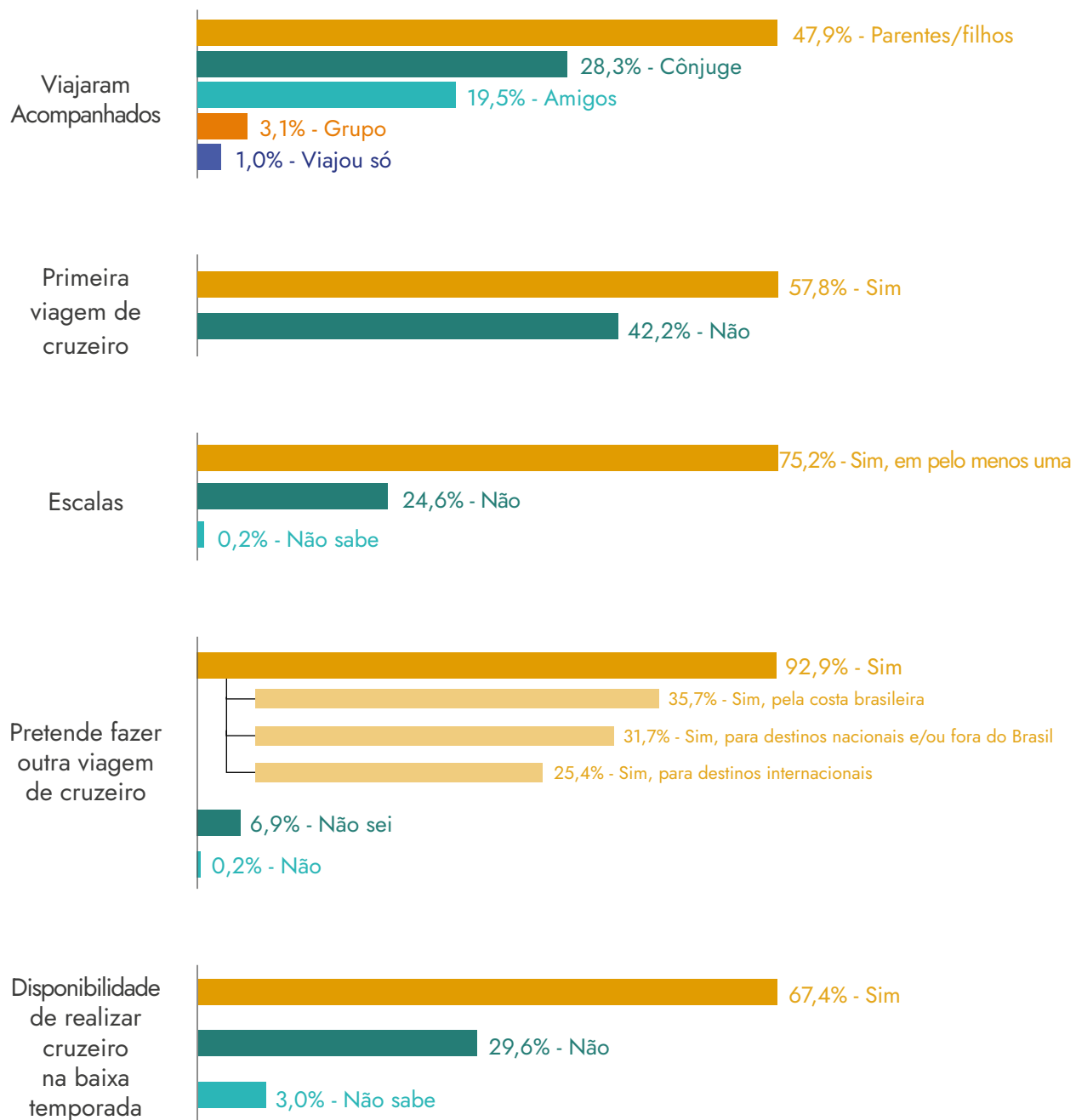
Fontes: FGV / CLIA BRASIL.

Perfil dos cruzeiristas no Brasil (brasileiros)

Conforme já destacado, a maioria dos turistas que viajaram em cruzeiros marítimos na temporada 2019/2020 são brasileiros, representando 87,5% dos entrevistados. Dada a grande importância desse público para o setor, a seguir são apresentados os resultados da pesquisa sobre o perfil exclusivamente dos turistas brasileiros.







Perfil dos cruzeiristas no mundo

Em 2023, identificou-se que 12% dos cruzeiristas realizam viagens de cruzeiro duas vezes ao ano em todo o mundo enquanto 10% optam por realizar de três a cinco cruzeiros por ano. A vasta maioria (82%), expressou o desejo de repetir a experiência, indicando uma alta taxa de satisfação e fidelidade com o segmento.

Um dado significativo é que 71% dos viajantes internacionais estão considerando realizar seu primeiro cruzeiro, refletindo um interesse crescente globalmente nessa forma de turismo.

A idade média dos cruzeiristas mundiais é de 46 anos, com uma parcela significativa (36%), tendo menos de 40 anos. Este perfil é composto por diversas gerações, com destaque para a presença de Millenials (22%) e Baby Boomers (24%).

Os Millenials se destacam como os mais entusiasmados na perspectiva de planejar férias de cruzeiro no futuro. Comparativamente, 81% deles planejam voltar a fazer cruzeiros, mostrando um comprometimento notável com o mercado de cruzeiros.

Nos últimos dois anos, observou-se um aumento de 27% no número de cruzeiristas de primeira viagem, indicando uma crescente popularidade dessa forma de turismo entre novos públicos. Millenials e Geração Z são particularmente mais propensos a viajar sozinhos, uma tendência que representa entre 10% e 13% dos viajantes de cruzeiros que partem de portos da América do Norte.

Os cruzeiros também se destacam como uma escolha popular para viagens multigeracionais, com um terço das famílias navegando com pelo menos duas gerações. Além disso, 28% dos viajantes de cruzeiro viajam com três a cinco gerações, aproveitando a oportunidade de compartilhar experiências em um ambiente familiar e diversificado.

Os itinerários de expedição e exploração estão em ascensão no setor de cruzeiros com um aumento notável de 71% no número de passageiros navegando nesses roteiros de 2019 a 2023. Esse crescimento reflete uma demanda crescente por experiências de viagem mais autênticas e exploratórias.

A influência dos consultores de viagem também é significativa com 73% dos cruzeiristas afirmando que esses profissionais têm um impacto significativo em suas decisões de cruzeiro. A expertise e o conhecimento desses consultores são altamente valorizados pelos viajantes, influenciando diretamente suas escolhas de itinerário e serviços a bordo.

Finalmente, a acessibilidade continua a ser um aspecto crucial para os cruzeiristas, com mais de 100 excursões em terra acessíveis disponíveis em portos de escala de cruzeiros. No último ano 45% dos viajantes de cruzeiros reservaram uma dessas excursões destacando a importância de tornar as experiências de viagem acessíveis a todos os públicos.



CLIA BRASIL

Presidente do Conselho de Administração

Adrian Ursilli

Conselheira

Estela Farina

Conselheiro

Renê Hermann

Conselheiro

Mário Franco

Presidente Executivo

Marco Ferraz

Coordenadora Técnica e de Operações

Márcia Leite

Coordenadora Jurídica

Luciana Quintana

Assessor Executivo

Firmino de Souza

Assistente

Mônica Vicente

FUNDAÇÃO GETULIO VARGAS

Presidente

Carlos Ivan Simonsen Leal

Diretor Executivo da FGV Projetos

Luiz Carlos Guimarães Duque

Gerente Executivo da FGV Projetos

Luiz Gustavo Medeiros Barbosa

Coordenador

Ique Lavatori

Equipe Técnica

André Meyer Coelho

Airton Pereira

Fabiola Barros

Gustavo Portella

Juliana Carneiro

Marcel Levi

Marília Tapajóz

Natalia Soutosa

Raquel Oliveira

Thaís Barros

Thais Padinha

Thays Venturim

Vinicius Gonçalves

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 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