

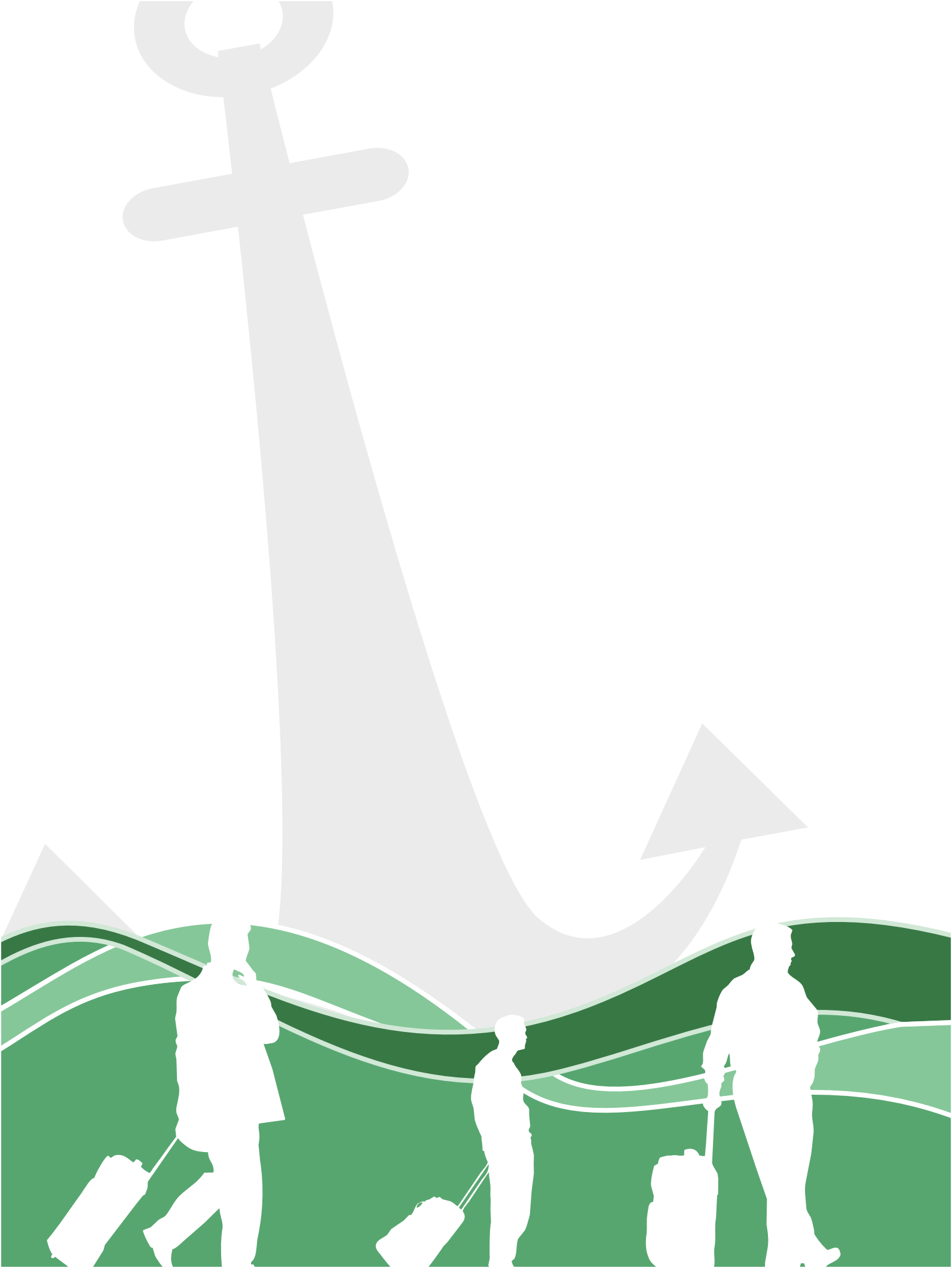
# Cruzeiros Marítimos

Estudo de Perfil e  
Impactos Econômicos  
no Brasil



 **FGV PROJETOS**

  
**CLIA**  
CRUISE LINES INTERNATIONAL ASSOCIATION  
ABREMAR-BRASIL



# SUMÁRIO

Apresentação	2
01. Evolução dos Impactos Econômicos	4
02. Panorama Geral	6
Armadores Presentes no Brasil	
03. Impactos Econômicos de Cruzeiros Marítimos no Brasil	12
Dinâmica dos Impactos Econômicos dos Cruzeiros Marítimos	
Número de Cruzeiros e Fluxo de Cruzeiristas na Costa Brasileira	
Impactos do Segmento de Cruzeiros Marítimos na Economia Brasileira	
04. Movimentação Econômica dos Cruzeiros Marítimos no Brasil	14
Impacto Econômico dos Armadores	
Impacto Econômico dos Cruzeiristas e Tripulantes	
Geração de Postos de Trabalho	
05. Perfil e Hábitos de Viagem do Cruzeirista Brasileiro e Estrangeiro	18
06. Oportunidades e Fatores Limitadores	22





# APRESENTAÇÃO

Diferentemente do que ocorreu até a temporada de 2010/2011 e a década que a antecedeu, nas que se seguiram constatou-se considerável queda do fluxo de cruzeiros marítimos na costa brasileira, com a redução da oferta de leitos nos navios e de rotas por parte das armadoras. Na temporada 2013/2014, foram contabilizados 596.532 cruzeiristas que geraram significativos impactos econômicos no país.

Face a esse cenário, a CLIA ABREMAR BRASIL contratou a Fundação Getulio Vargas (FGV) para elaborar um diagnóstico sobre os impactos econômicos dos cruzeiros marítimos no Brasil e a evolução desses impactos desde a edição anterior do estudo, realizada em 2011. Este estudo coloca em pauta relevantes aspectos de oferta e demanda que são de suma importância para o desenvolvimento do setor.

No que se refere à oferta, foram pesquisadas questões relacionadas à cadeia de suprimentos (alimentos e bebidas), geração de empregos, impostos e taxas portuárias pagas pelas armadoras, abastecimento dos cruzeiros, entre outros, que impactam diversos setores da economia, tanto em nível local quanto nacional. Quanto à demanda, foram analisadas características dos cruzeiristas, tais como perfil e hábitos de viagem, gastos realizados, serviços utilizados, intenção de retorno ao destino visitado, entre outras.

Cabe destacar que 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.

A CLIA ABREMAR BRASIL tem como objetivo principal que esse estudo sirva como instrumento orientador de políticas públicas do segmento de cruzeiros marítimos, no sentido de otimizar os benefícios dessa atividade no país.

*Boa leitura!*





## PRINCIPAIS OBJETIVOS DO ESTUDO

AVALIAR O IMPACTO ECONÔMICO DOS CRUZEIROS MARÍTIMOS EM CABOTAGEM NA COSTA BRASILEIRA DURANTE A TEMPORADA 2013/2014

AVALIAR A EVOLUÇÃO DOS DADOS DA ATUAL TEMPORADA EM COMPARAÇÃO À TEMPORADA 2010/2011

MENSURAR A MOVIMENTAÇÃO ECONÔMICA DAS ARMADORAS ATUANTES NO MERCADO BRASILEIRO, ASSIM COMO A DOS CRUZEIRISTAS DURANTE AS VIAGENS

IDENTIFICAR O PERFIL E HÁBITOS DE VIAGEM DOS CRUZEIRISTAS NAS CIDADES PORTUÁRIAS

# 01

## Evolução dos Impactos Econômicos

### CRUZEIRISTAS E TRIPULANTES

Resultado da temporada 2013/2014 e variação percentual em relação à temporada 2010/2011

Comércio Varejista



**R\$ 147 MM**  
(-14,9%)

Transporte antes e/ou após a viagem



**R\$ 74 MM**  
(-7,5%)

Transporte durante a viagem



**R\$ 26 MM**  
(-13,4%)

Alimentos e bebidas



**R\$ 133 MM**  
(-14,2%)

Passeios Turísticos

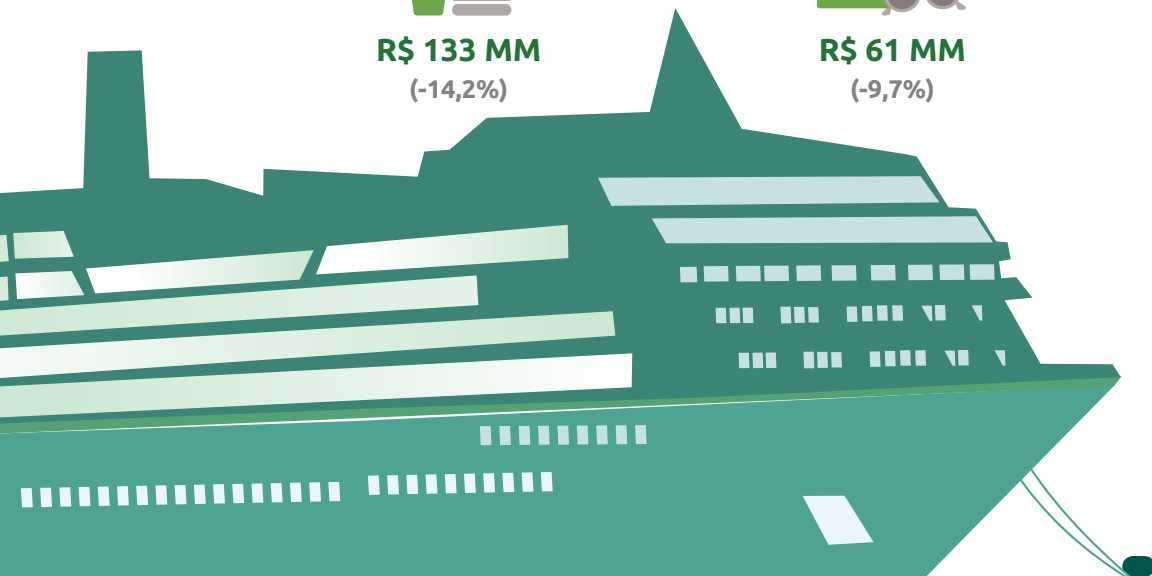


**R\$ 61 MM**  
(-9,7%)

Hospedagem antes ou após o cruzeiro



**R\$ 14 MM**  
(-16,5%)



### ARMADORES

Resultado Temporada 2013/2014 e variação percentual em relação à temporada 2010/2011



Comissionamento para operadoras de agências

**R\$ 90 MM**  
(-27,1%)



Combustíveis

**R\$ 232 MM**  
(-20,6%)

## Resultados da Temporada 2013/2014 e Comparação com a Temporada 2010/2011

### IMPACTO ECONÔMICO TOTAL

2013/2014 e variação percentual em relação a 2010/2011

#### Cruzeiristas e Tripulantes

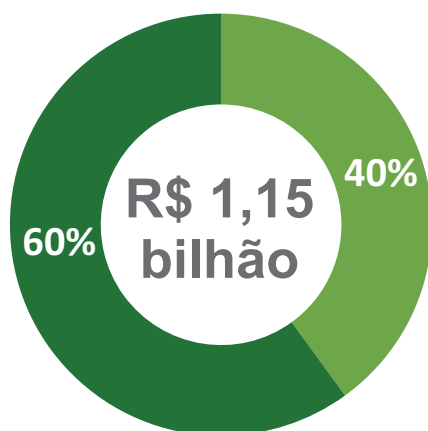


**R\$ 455 MM**  
(-12,9%)

#### Armadores



**R\$ 693 MM**  
(-22,4%)



- Cruzeiristas e Tripulantes
- Armadores

O impacto econômico total sofreu uma queda de 17,9% em relação à temporada 2010/2011, o que significa uma redução de R\$ 250 milhões.



Taxas e Impostos  
**R\$ 169 MM**  
(-21,4%)



Fornecedores de alimentos e bebidas  
**R\$ 117 MM**  
(-12,3%)



Marketing, excursões e escritório  
**R\$ 68 MM**  
(-33,8%)

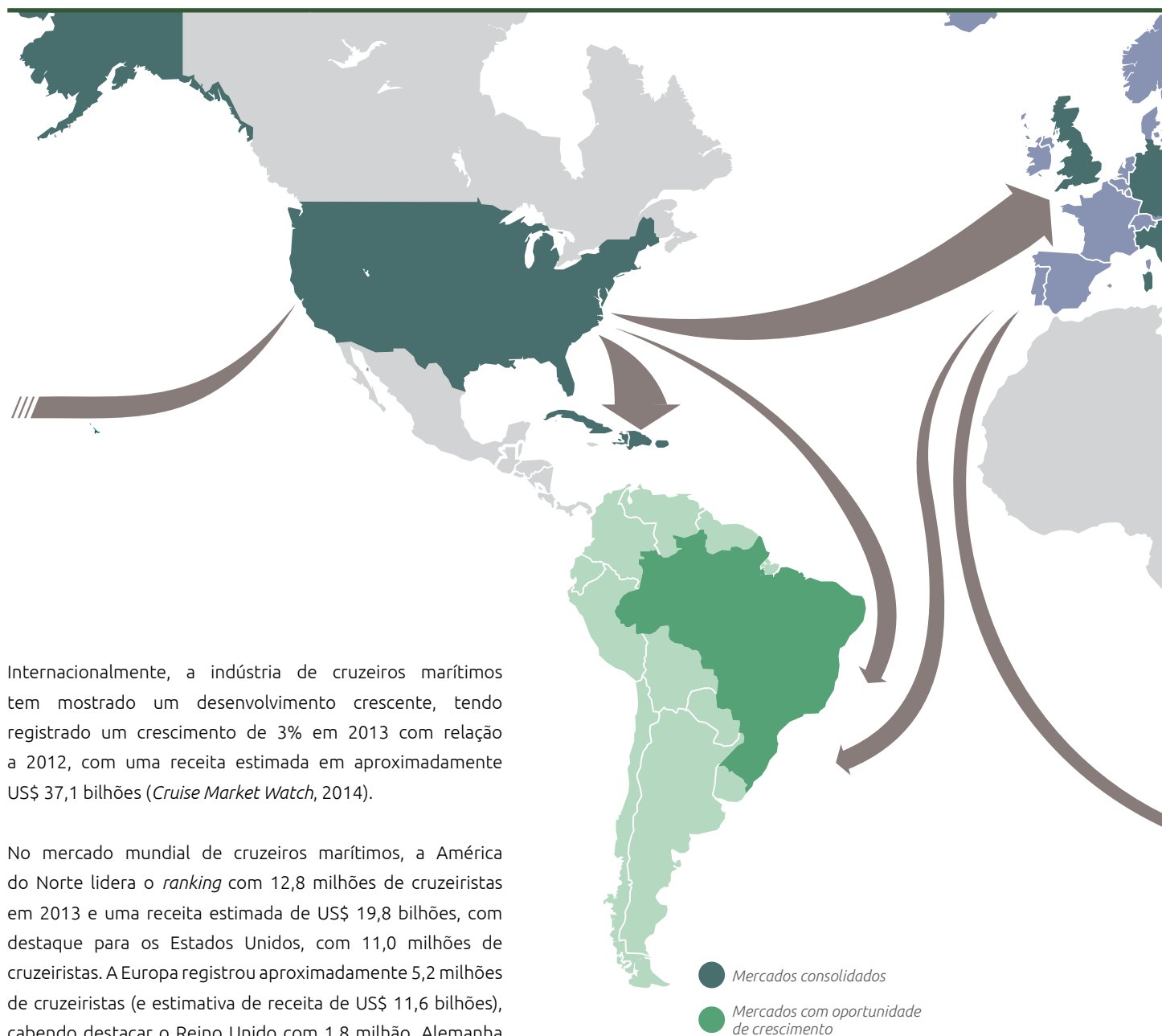


Água e lixo  
**R\$ 18 MM**  
(-35,5%)

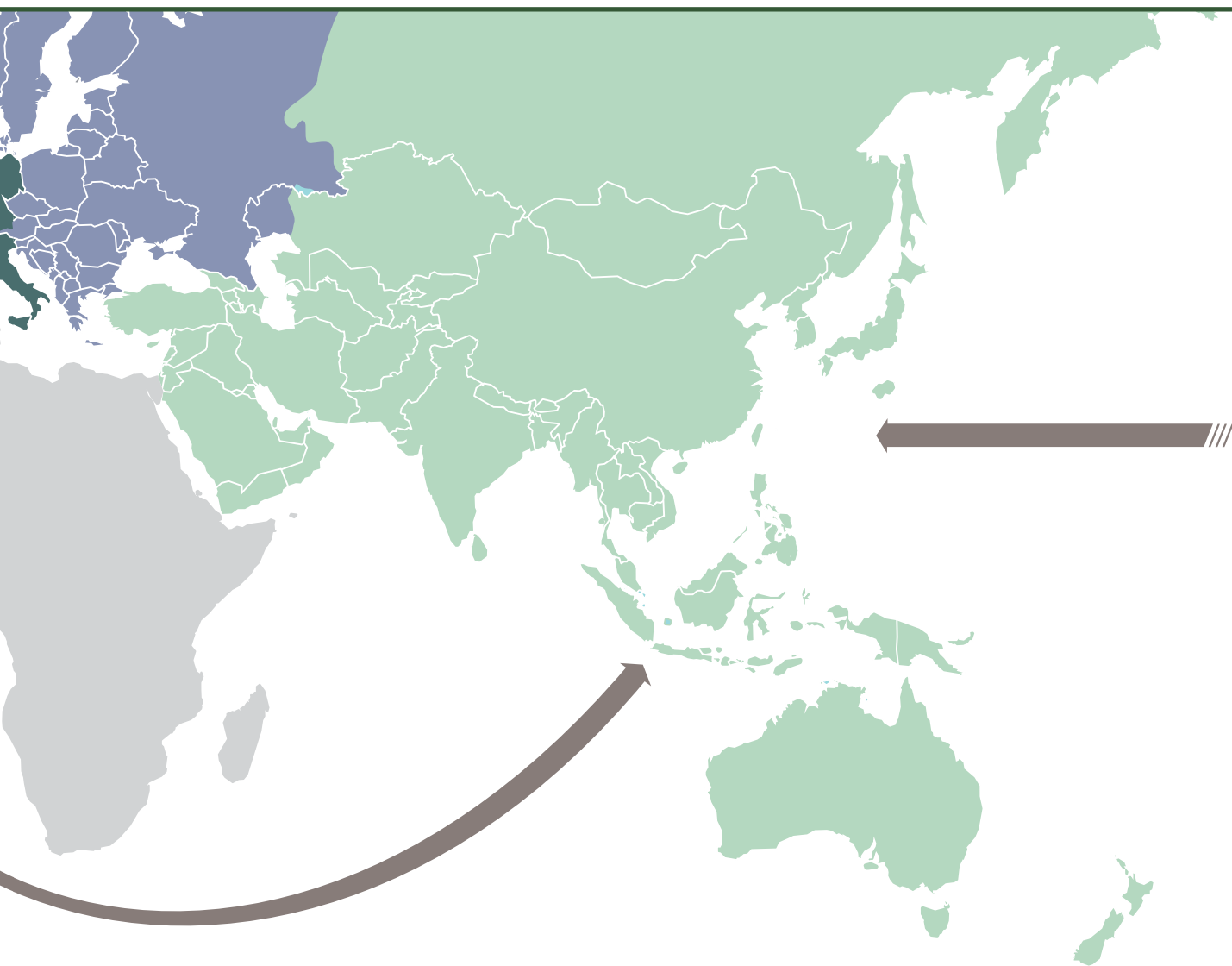


# 02

## Panorama Geral



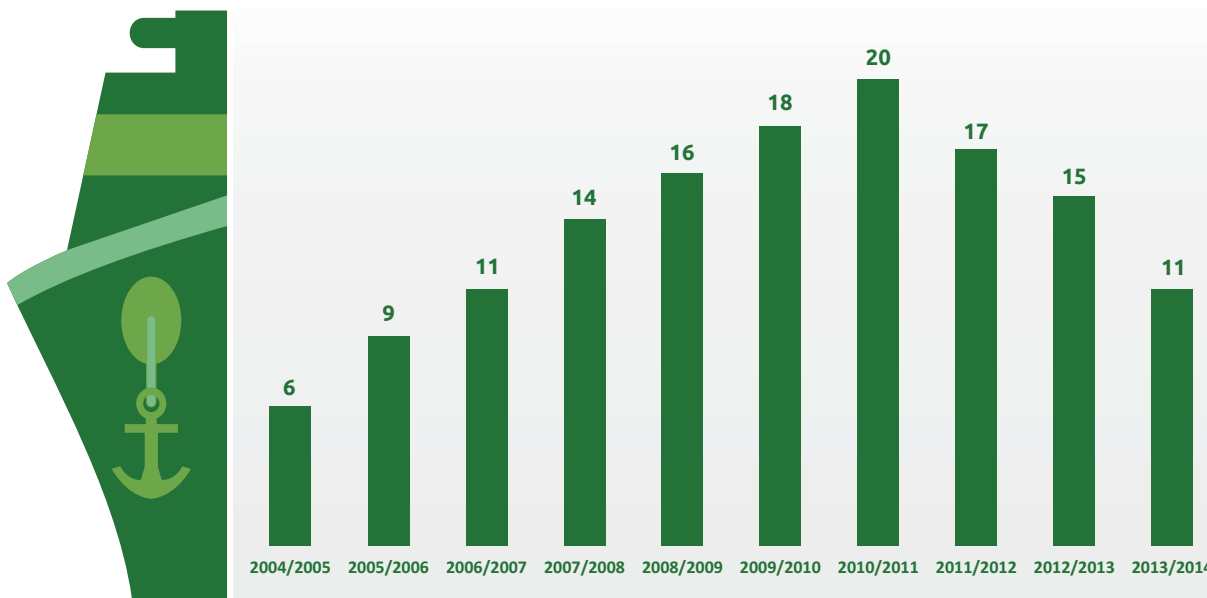


*Figura 1*

Quanto à importância dos cruzeiros marítimos no mercado nacional, entre as temporadas 2004/2005 e 2010/2011, houve um aumento considerável da quantidade de navios e de cruzeiristas. Tal evolução sofreu inversão dos resultados desde então. Para a atual temporada, que se encerrou no mês de abril, 596.532 cruzeiristas viajaram em 11 navios pela costa brasileira.

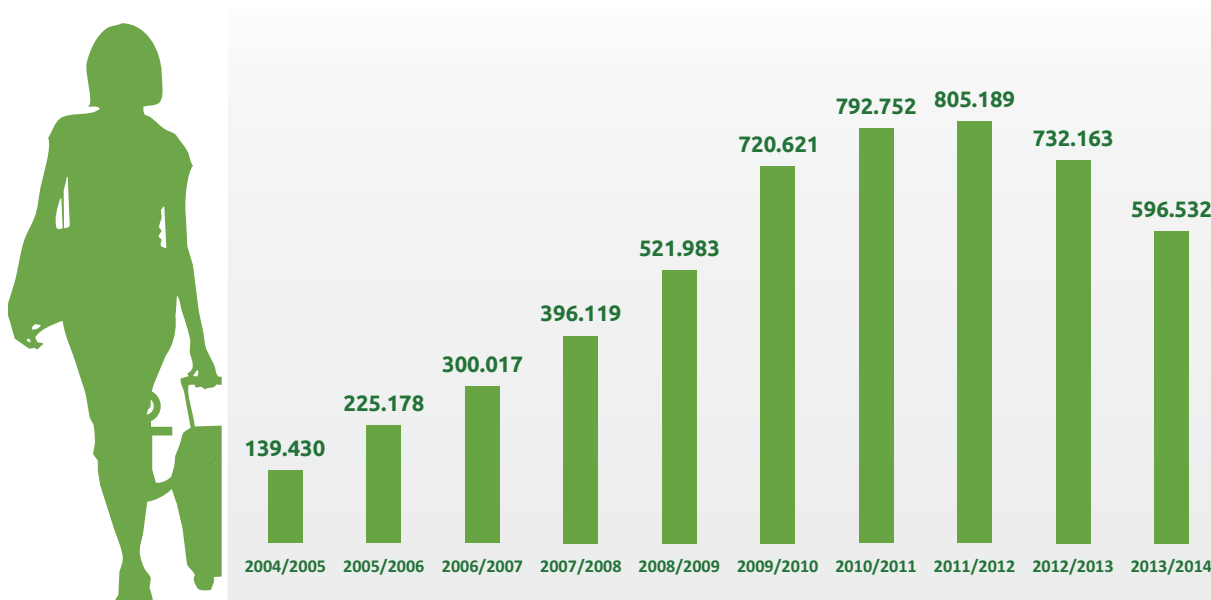
O número de cruzeiristas que viajaram no Brasil nos últimos anos foi significativo, mesmo sofrendo queda desde a temporada de 2010/2011. Este tipo de viagem continua sendo bastante procurada por brasileiros, não apenas da classe alta, mas também da classe média.

**Gráfico 1**  
NÚMERO DE NAVIOS



Fontes: FGV/CLIA ABREMAR BRASIL

**Gráfico 2**  
NÚMERO DE CRUZEIRISTAS



Fontes: FGV/CLIA ABREMAR BRASIL

Assim como no estudo anterior, realizado em 2011, o porto de Santos continua sendo o principal porto de embarque e desembarque do país, seguido do Rio de Janeiro. Existem ainda outros importantes portos de escala, bastante procurados pelos cruzeiristas, como Salvador (BA), Búzios (RJ), Ilhabela (SP) e Ilhéus (BA).

Os cruzeiros marítimos beneficiam os destinos em diferentes aspectos: aumentando o fluxo de turistas nas cidades, movimentando a economia local e do entorno, gerando empregos, estimulando a entrada de divisas, promovendo o destino em âmbitos nacional e internacional.

**Esses benefícios dependem dos seguintes aspectos:**

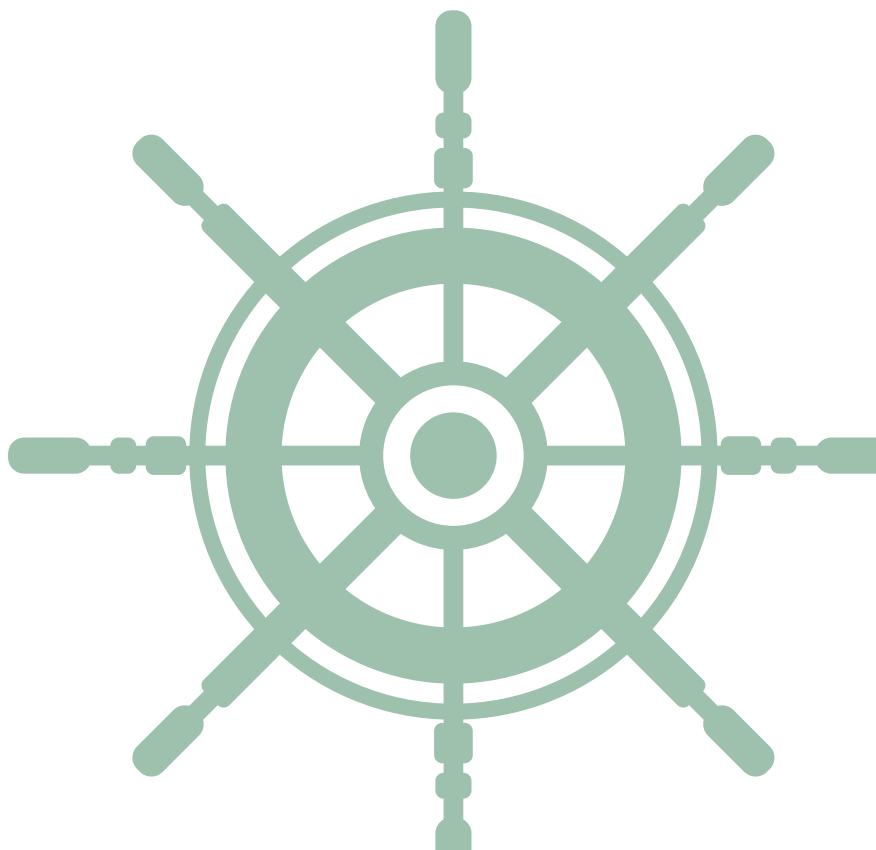
TIPO DE PORTO DE REFERÊNCIA (SE É PORTO DE EMBARQUE/DESEMBARQUE OU DE ESCALA);

MOMENTO DA VIAGEM (INÍCIO, MEIO OU FIM);

TEMPO DE PERMANÊNCIA DO CRUZEIRO NO PORTO DE ESCALA;

QUANTIDADE DE ESCALAS PREVISTAS NA ROTA;

INFRAESTRUTURA EXISTENTE NO DESTINO PARA ATENDER ÀS NECESSIDADES DO NAVIO E DOS PASSAGEIROS.








## Figura 2

### ARMADORES PRESENTES NO BRASIL



Os cinco armadores presentes no Brasil na temporada 2013/2014 contaram com o total de 11 navios, que representa um total de **31.636 leitos**. Levando em consideração o total de cruzeiros realizados (230) no período em questão, pode-se constatar o total de **648.573 leitos ofertados** na temporada.

			
 NAVIO	 LEITOS	NÚMERO DE CRUZEIROS NA TEMPORADA 2013/2014	NÚMERO DE LEITOS TOTAL OFERTADOS NA TEMPORADA
COSTA FASCINOSA	3.800	15	57.000
COSTA FAVOLOSA	3.800	15	57.000


			
 NAVIO	 LEITOS	NÚMERO DE CRUZEIROS NA TEMPORADA 2013/2014	NÚMERO DE LEITOS TOTAL OFERTADOS NA TEMPORADA
GRAND CELEBRATION	1.896	15	28.440

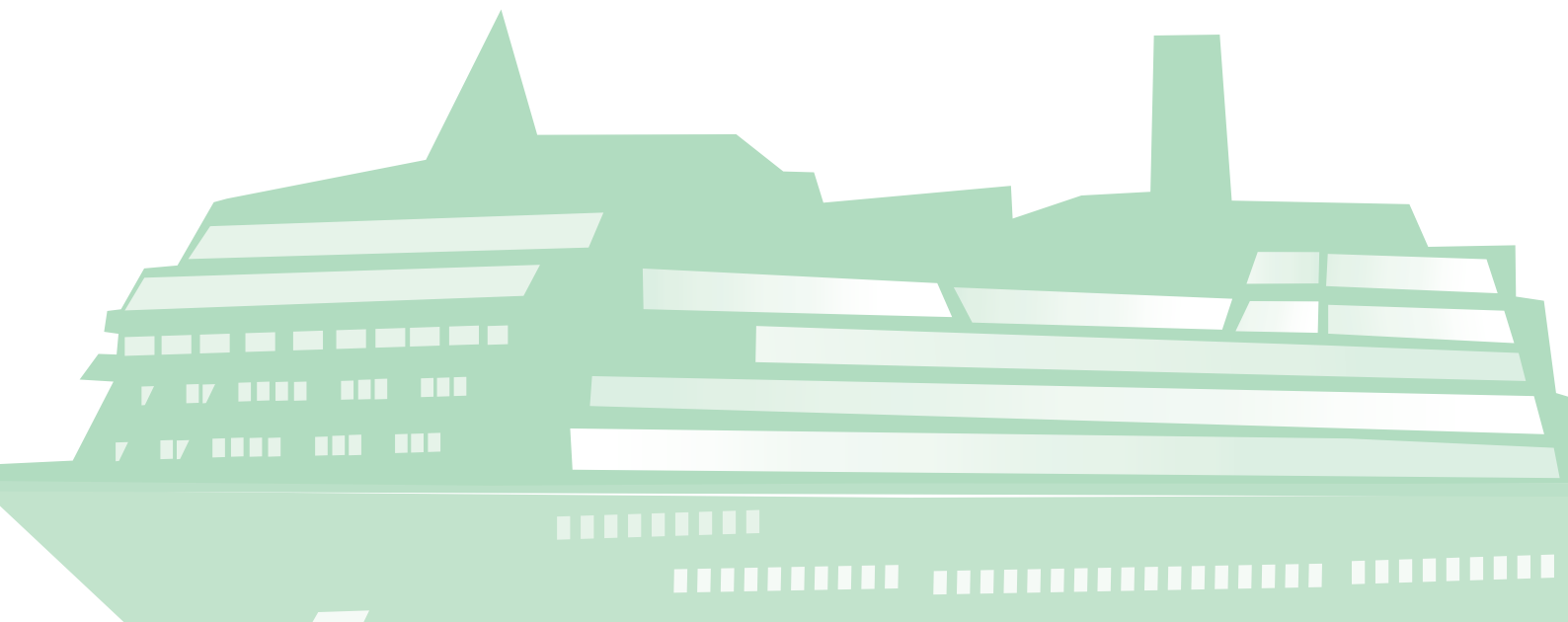
			
 NAVIO	 LEITOS	NÚMERO DE CRUZEIROS NA TEMPORADA 2013/2014	NÚMERO DE LEITOS TOTAL OFERTADOS NA TEMPORADA
MSC PREZIOSA	3.959	23	91.057
MSC MAGNIFICA	3.223	18	58.014
MSC ORCHESTRA	3.223	25	80.575
MSC POESIA	3.223	23	74.129



 NAVIO	 LEITOS	NÚMERO DE CRUZEIROS NA TEMPORADA 2013/2014	NÚMERO DE LEITOS TOTAL OFERTADOS NA TEMPORADA
<b>EMPRESS</b>	1.877	35	65.695
<b>SOVEREIGN</b>	2.733	21	57.393
<b>ZENITH</b>	1.828	15	27.420



 NAVIO	 LEITOS	NÚMERO DE CRUZEIROS NA TEMPORADA 2013/2014	NÚMERO DE LEITOS TOTAL OFERTADOS NA TEMPORADA
<b>SPLENDOUR OF THE SEAS</b>	2.074	25	51.850



# 03

## Impactos Econômicos de Cruzeiros Marítimos no Brasil

### DINÂMICA DOS IMPACTOS ECONÔMICOS DOS CRUZEIROS MARÍTIMOS

Já consolidado como importante segmento turístico, os cruzeiros apresentam impactos econômicos relevantes em nível local e nacional, pois seus impactos econômicos vão além das cidades onde se localizam os portos. Entre estes impactos destacam-se os gastos derivados dos cruzeiristas e tripulantes e os gastos das armadoras.

No que tange aos gastos das armadoras, estão incluídos alimentos e bebidas (suprimentos), gastos com água e lixo, combustíveis, comissão para agentes e operadoras de turismo, tarifas portuárias, impostos, marketing, entre outros.

Quanto aos gastos dos cruzeiristas e tripulantes nos portos de embarque/desembarque e trânsito, a movimentação econômica engloba compra de passeios turísticos, souvenirs, alimentos e bebidas, e transporte.

### NÚMERO DE CRUZEIROS E FLUXO DE CRUZEIRISTAS NA COSTA BRASILEIRA

Na temporada 2013/2014, estiveram na costa brasileira 11 navios, os quais transportaram 596.532 cruzeiristas, sendo 483.191 brasileiros (ou seja, 81% do total de cruzeiristas) e 113.341 estrangeiros (19%). Esses números demonstram, mesmo com a queda do número de cruzeiristas, como a atividade contribui para o turismo interno e como também para a entrada de turistas estrangeiros no País.

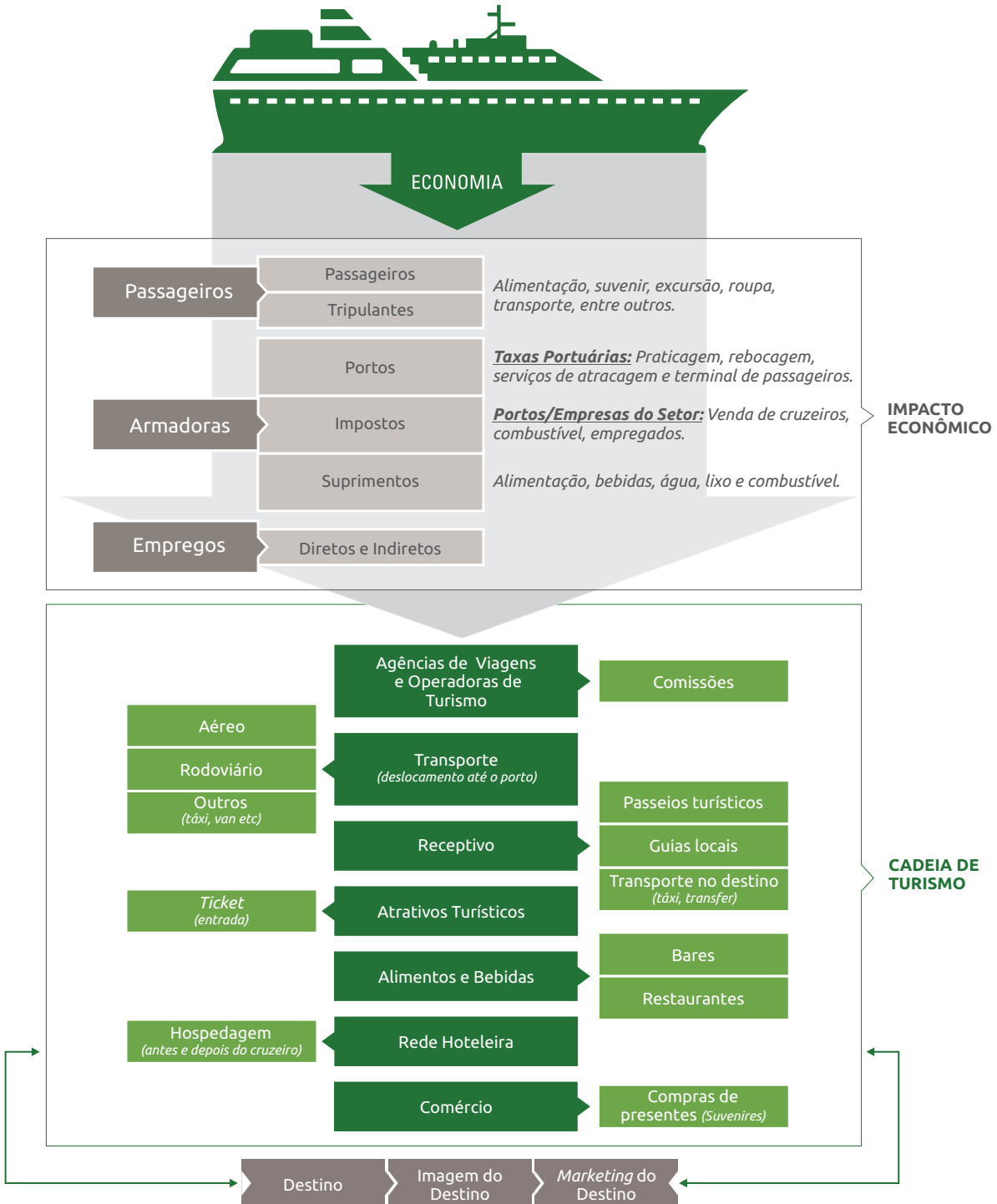
De acordo com os dados mais recentes do Anuário Estatístico do Ministério do Turismo (2013 – Ano base 2012), pode-se observar uma queda acumulada do número de chegadas de turistas internacionais, por via marítima, de 21,4%, no ano de 2012 com relação a 2010, enquanto que no mesmo período, o crescimento do número de chegadas de turistas estrangeiros, pelas diferentes vias de acesso (aéreo e terrestre) no Brasil, totalizou 10,3%. Tais chegadas internacionais têm impacto direto na entrada de divisas no país.

# IMPACTOS DO SEGMENTO DE CRUZEIROS MARÍTIMOS NA ECONOMIA BRASILEIRA

A figura a seguir ilustra as atividades impactadas pelos Cruzeiros Marítimos.

**Figura 3**

IMPACTO ECONÔMICO



## 04

# Movimentação Econômica dos Cruzeiros Marítimos no Brasil - temporada 2013/2014 <sup>1</sup>

No que diz respeito à **movimentação econômica total** (impactos diretos e indiretos das armadoras e dos cruzeiristas e tripulantes) foi contabilizado **R\$ 1,15 bilhão**. Desse total, **R\$ 693 milhões** foram gerados pelos gastos dos armadores com combustíveis, taxas portuárias e impostos, compras de suprimentos, comissionamento de agências de viagens e operadoras de turismo, água e lixo, além de gastos com marketing e escritório. Os gastos totais de cruzeiristas e tripulantes, nas cidades e portos de embarque/desembarque e de trânsito, foram de **R\$ 455 milhões**.

### Gráfico 3

IMPACTO TOTAL DO SETOR DE CRUZEIROS  
(armadoras e cruzeiristas) na economia brasileira  
Temporada 2013/2014 – (R\$)



Fontes: FGV/CLIA ABREMAR BRASIL

<sup>1</sup> Uma vez que o objetivo do estudo é avaliar os impactos dos cruzeiros na economia brasileira e nas cidades portuárias, não foram considerados os valores dos pacotes pagos pelos cruzeiristas, mesmo porque uma parte destes recursos é utilizada para o pagamento dos navios estrangeiros.

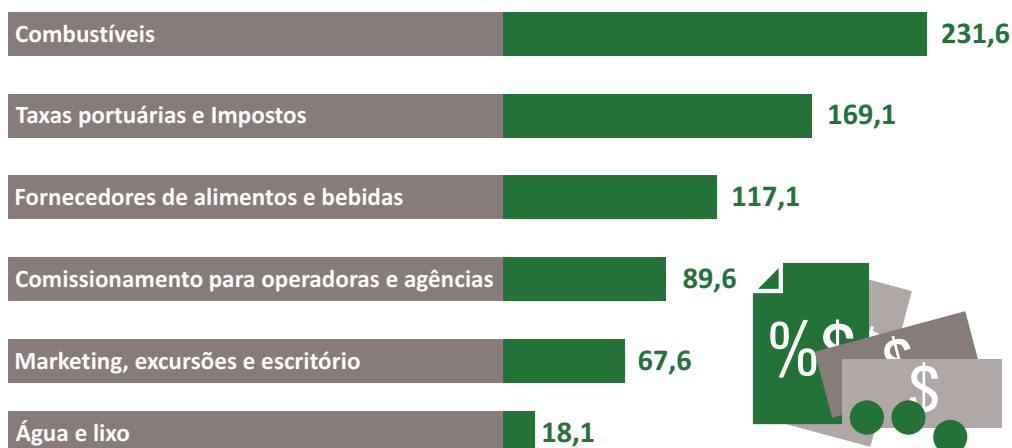


## IMPACTO ECONÔMICO DOS ARMADORES

O impacto econômico total gerado pelos Armadores na temporada 2013/2014 foi de aproximadamente R\$ 693 milhões, dos quais R\$ 510 milhões correspondem aos impactos diretos e R\$ 183 milhões aos impactos indiretos. O gasto dos Armadores com combustíveis foi o maior gerador de impacto econômico, que totalizou aproximadamente R\$ 232 milhões de impactos direto e indireto, seguido pelas taxas portuárias mais impostos, que somaram R\$ 169 milhões de impacto direto; alimentos bebidas, R\$ 117 milhões de impactos direto e indireto; comissões, R\$ 90 milhões de impacto direto; marketing, excursões e escritório, R\$ 68 milhões; e, finalmente, água e lixo, R\$ 18 milhões de impactos direto e indireto.

### Gráfico 4

IMPACTO TOTAL DOS ARMADORES NA ECONOMIA BRASILEIRA, por tipo de gasto  
Temporada 2013/2014 (em milhões R\$)



Fontes: FGV/CLIA ABREMAR BRASIL

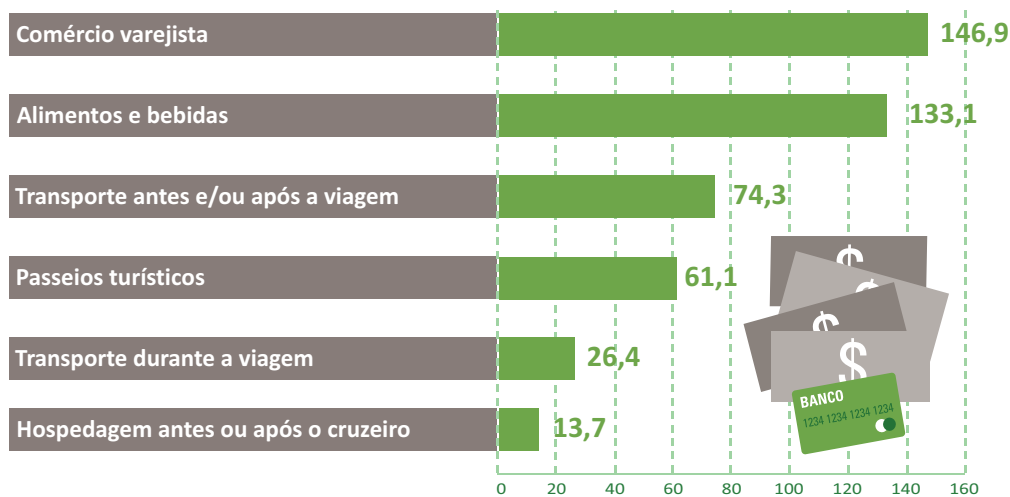
## IMPACTO ECONÔMICO DOS CRUZEIRISTAS E TRIPULANTES

Os impactos totais (diretos e indiretos) dos cruzeiristas e tripulantes alcançaram R\$ 455 milhões durante a temporada 2013/2014. A principal atividade favorecida foi a de comércio varejista, onde se registrou uma movimentação econômica de praticamente R\$ 147 milhões; R\$ 133 milhões com alimentos e bebidas; R\$ 74 milhões com transporte antes e/ou após a viagem; R\$ 61 milhões com passeios turísticos; R\$ 26 milhões com transporte durante a viagem (nas cidades de escala); e R\$ 14 milhões com hospedagem antes ou após a viagem.

Quanto à participação nos impactos econômicos dos cruzeiristas, os turistas nacionais foram responsáveis por 71,9% enquanto que os turistas internacionais e tripulantes foram responsáveis por 28,9% desse total.

### Gráfico 5

IMPACTOS DIRETO E INDIRETO DOS CRUZEIRISTAS E TRIPULANTES NA ECONOMIA BRASILEIRA, por tipo de gasto – Temporada 2013/2014 – (Em milhões R\$)



Fontes: FGV/CLIA ABREMAR BRASIL

## GERAÇÃO DE POSTOS DE TRABALHO

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

Com o auxílio dos denominados “efeitos multiplicadores”, que foram utilizados para capturar a totalidade desses impactos, o presente estudo desenvolveu um modelo de movimentação econômica, baseado na Matriz Insumo-Produto (MIP), do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). O modelo representa a economia brasileira por meio de 55 atividades econômicas, 110 categorias de produtos e 10 perfis de renda/consumo da população, e permite estimar os impactos totais (diretos, indiretos e induzidos) das atividades relacionadas aos Cruzeiros Marítimos sobre a produção nacional, emprego, renda, consumo e arrecadação tributária.

O setor de cruzeiros marítimos gerou, na temporada 2013/2014, aproximadamente 15.465 postos de trabalho na economia brasileira, o que representou um resultado 25,1% inferior ao apurado em 2010/2011, sendo 2.591 tripulantes dos navios (-53,8%) e 12.874 gerados, de forma direta e indireta (-14,4%), pelos gastos dos turistas nas cidades portuárias de embarque/desembarque e visitadas, além dos gerados na cadeia produtiva de apoio ao setor.

*O setor de cruzeiros marítimos gerou 15.465 postos de trabalho na economia brasileira durante a temporada 2013/2014, 25,1% a menos que em 2010/2011.*



- Tripulantes dos navios
- Empregos diretos e indiretos



## 05

# Perfil e Hábitos de Viagem do Cruzeirista Brasileiro e Estrangeiro

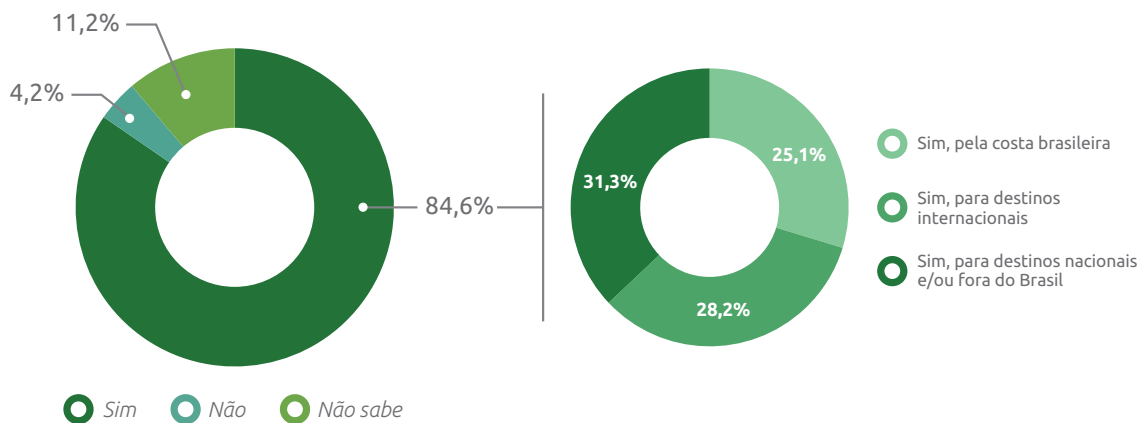
O segmento de cruzeiros marítimos é bem específico, envolvendo questões relacionadas a alguns setores, como transporte marítimo, hospedagem e hospitalidade. Segundo os resultados desta pesquisa, o fator de influência com relação à decisão de compra de uma viagem em cruzeiro marítimo é a experiência de viajar em um transatlântico, porém a data/período também tem impacto na decisão. Ainda, cabe destacar que, somado a esses fatores, os destinos que compõem o roteiro, favorecem na tomada de decisão dos turistas.

No que diz respeito aos fatores de influência na decisão de viajar de cruzeiro estão, indicação de amigos e parentes seguido pela data/período da viagem. Quanto à frequência, 63,4% dos cruzeiristas estavam em sua primeira viagem de navio. Ainda sobre o desejo de viajar em um cruzeiro, a maior parte dos cruzeiristas pesquisados, mais precisamente 84,6%, deseja realizar novamente viagem de cruzeiro.

A maior parte dos cruzeiristas pesquisados, mais precisamente **84,6%**, deseja **realizar novamente viagem de cruzeiro**.

## Gráfico 6

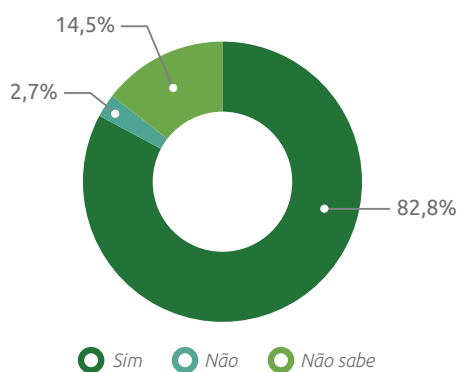
### DESEJO DE REALIZAR NOVA VIAGEM DE CRUZEIRO



No que se refere à ida ao destino, 44,1% dos cruzeiristas pesquisados informaram ser sua primeira visita. Quanto a retornar ao destino a lazer, 82,8% dos entrevistados indicaram tal anseio, o que deixa evidente a positiva exposição dos destinos de viagem durante as viagens de cruzeiro.

### Gráfico 7

#### DESEJO DE RETORNAR AO DESTINO



Fontes: FGV/CLIA ABREMAR BRASIL

Quanto às escalas, observa-se que 85,1% dos cruzeiristas pesquisados desceram em pelo menos uma escala do roteiro da viagem, resultando em uma média de 3 descidas por cruzeirista.

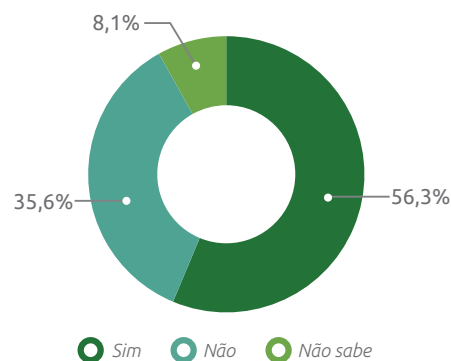
Mais da metade dos entrevistados, exatamente 56,4%, informou ter disponibilidade de realizar cruzeiros pela costa brasileira durante a baixa temporada. Sobre a preferência por tipo de viagem, 53,9% indicaram que não substituiriam uma viagem de cruzeiro por uma estadia em *resort* ou hotel de luxo.

No que diz respeito à origem dos passageiros, 82,7% residem no Brasil, sendo a maioria dos entrevistados procedentes do Estado de São Paulo (44,5%), seguida do Estado do Rio de Janeiro (20,1%) e do Estado de Minas Gerais (9,1%). Dentre os estrangeiros (17,3%), a grande maioria reside na Argentina, mais precisamente 90,4% dos pesquisados. Já em relação ao perfil dos cruzeiristas, 52,8% são do gênero feminino, portanto, 47,2% correspondem ao público masculino. Quanto ao estado civil, 51,9% são

casados, sendo ainda maioria os cruzeiristas que estão na faixa etária entre 25 e 34 anos (26,9%). De maneira geral, os turistas viajam acompanhados (70,7% indicaram viajar acompanhados), sendo os principais acompanhantes parentes/filhos (37,1%), cônjuge/namorado(a) (30,9%) e de amigos (24,5%). Possuem, ainda, em sua maioria, ensino superior completo (65,1%). Dos entrevistados, 30,0%, têm faixa de renda mensal familiar entre R\$ 5.001,00 e R\$ 10.000,00 e 28,1% entre R\$ 2.501,00 e R\$ 5.000,00.

### Gráfico 8

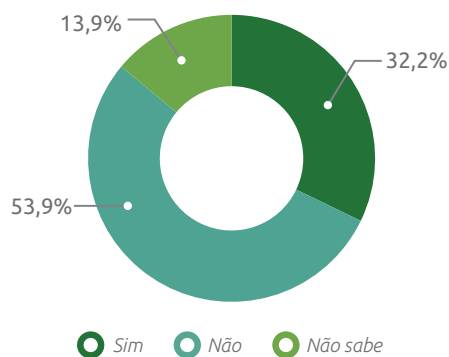
#### DISPONIBILIDADE DE REALIZAR CRUZEIRO NA BAIXA TEMPORADA



Fontes: FGV/CLIA ABREMAR BRASIL

### Gráfico 9

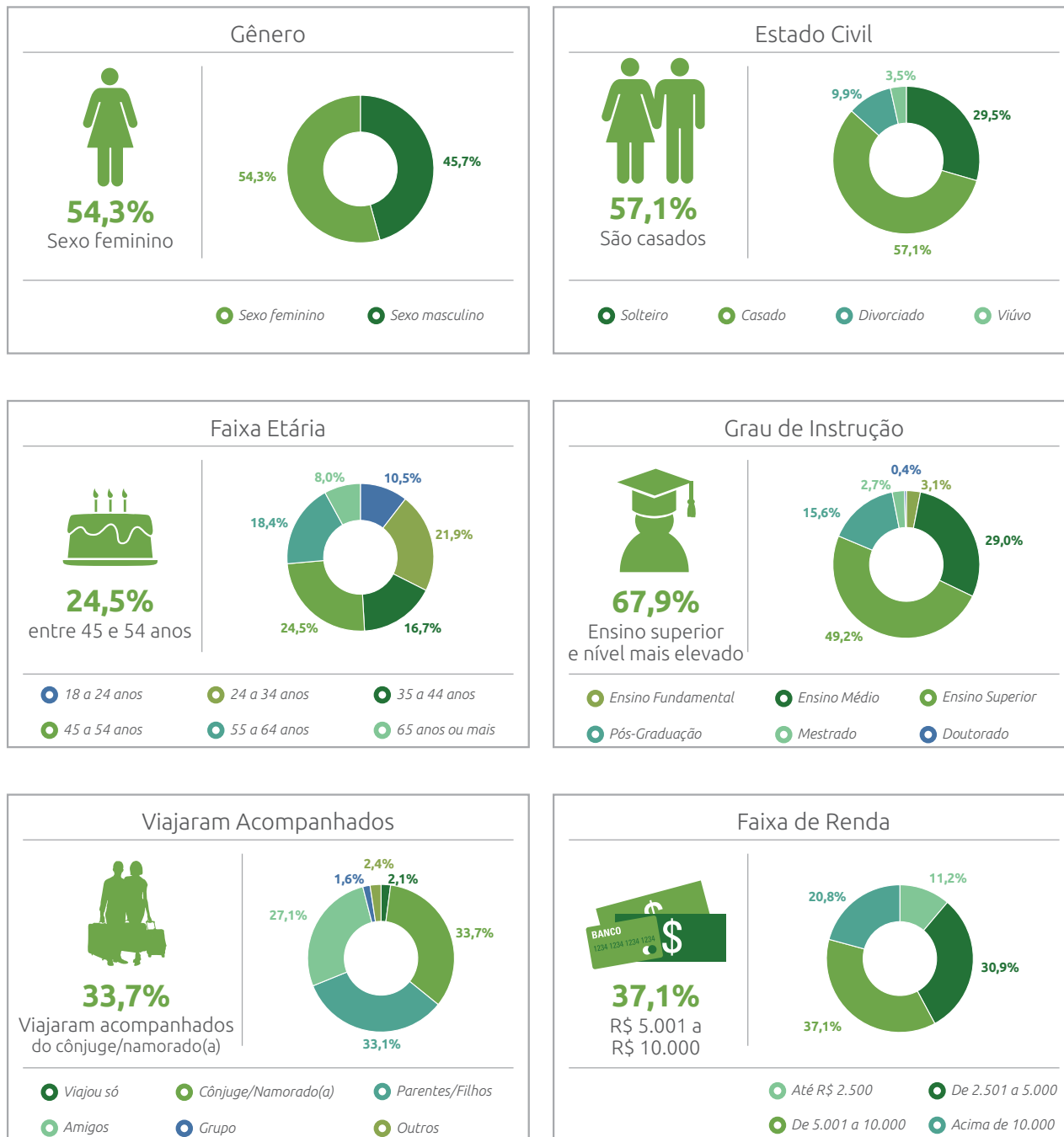
#### SUBSTITUIRIA A VIAGEM DE CRUZEIRO POR ESTADIA EM RESORT OU HOTEL DE LUXO?



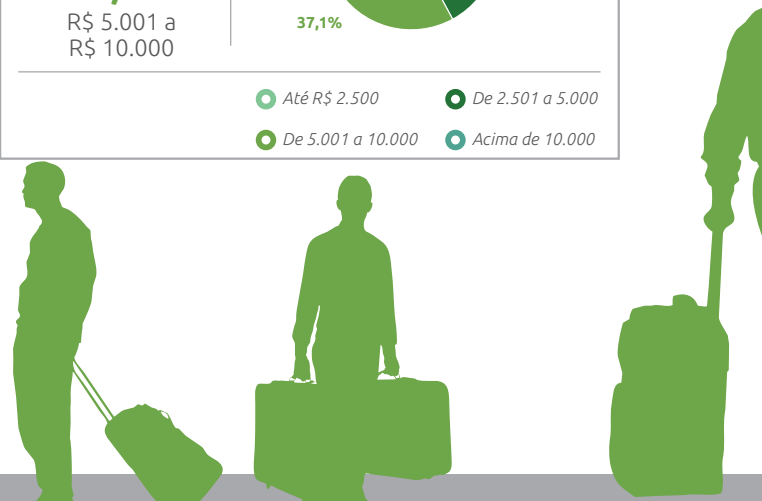
Fontes: FGV/CLIA ABREMAR BRASIL

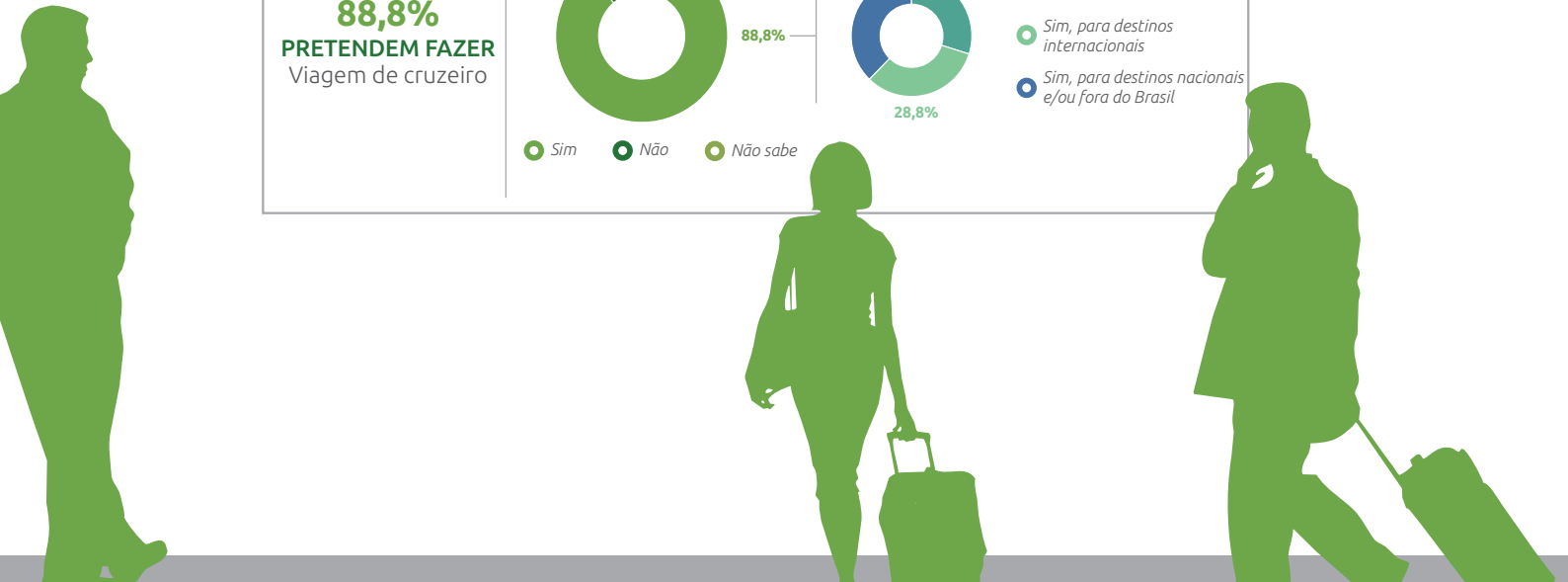
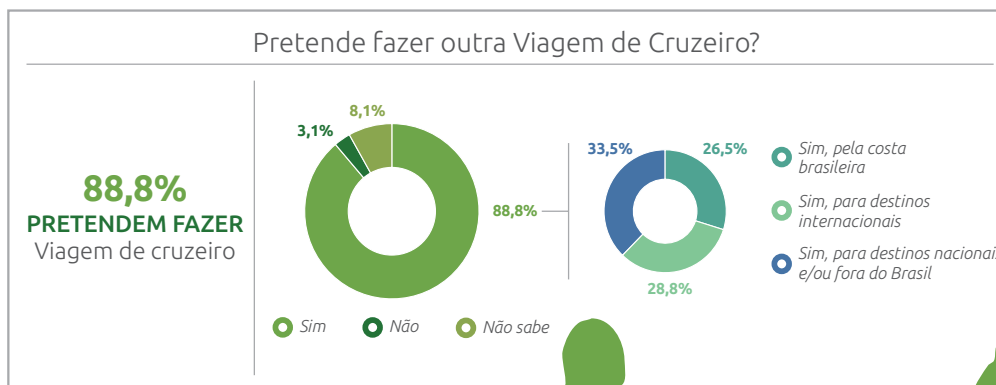
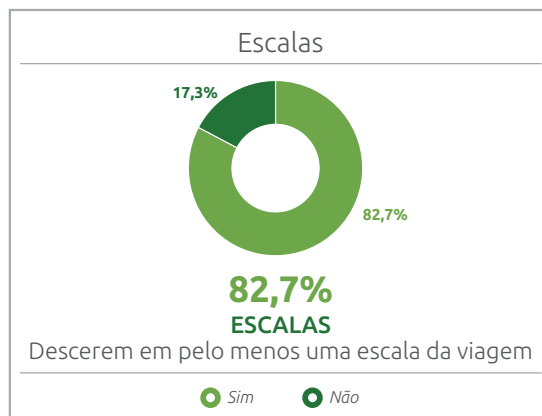
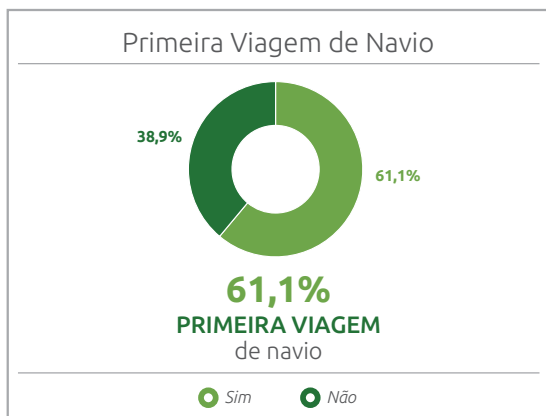
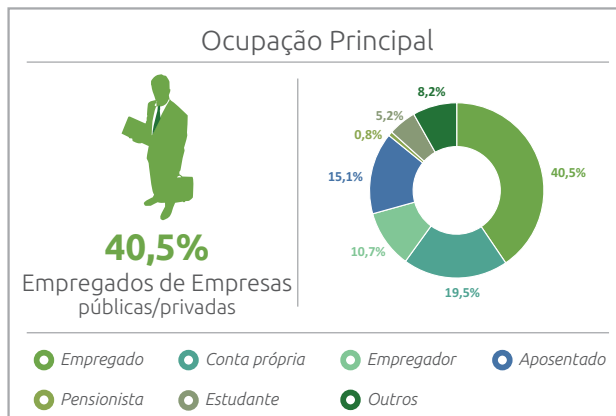
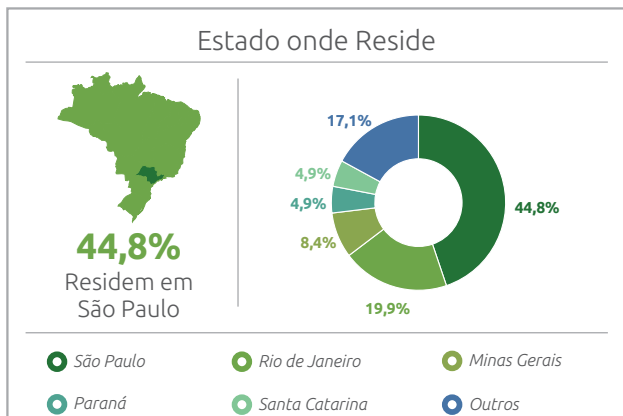
Figura 4

## Perfil do Turista Brasileiro que viajou em Cruzeiros Marítimos durante a Temporada 2013/2014



Nota: Resposta múltipla





## 06

# Oportunidades e Fatores Limitadores

## OPORTUNIDADES

Como é destacado nesse estudo, os impactos dos cruzeiros vão além da própria questão econômica. Serão apresentadas, a seguir, algumas oportunidades e desafios relacionados ao setor.

### EXPOSIÇÃO E PROMOÇÃO DOS DESTINOS TURÍSTICOS

Alguns destinos do sudeste e nordeste brasileiros constam em catálogos de cruzeiros marítimos, ofertados por agentes de turismo no Brasil e no exterior. Cabe destacar que milhares de cruzeiristas e tripulantes descem nos portos brasileiros e visitam as cidades a cada temporada, sendo tais visitas, de importante influência para futuros retornos dos turistas e para divulgar o destino pelo *marketing* "boca a boca". Portanto, cabe aos destinos aproveitar tal oportunidade e ter em sua prateleira, produtos e serviços formatados, que possam ser oferecidos aos turistas durante a estadia na cidade.

### GERAÇÃO DE POSTOS DE TRABALHO

A geração de empregos como impacto dos cruzeiros marítimos extrapola os originados em escritórios regionais das operadoras de vendas, marketing e atendimento a clientes dos cruzeiros, sendo gerados postos de trabalho em diversas áreas durante a temporada. Tal acontecimento decorre, em especial, nos terminais portuários e na cidade como um todo (comércio, bares e restaurantes, receptivo, transporte e atrativos turísticos), movimentando toda a cadeia de serviços locais.

No Brasil, segundo a lei de cabotagem, o Ministério do Trabalho determina que os navios que permaneçam mais de 45 dias na costa brasileira devem ter 25% da tripulação composta por brasileiros. Sendo o piso salarial a bordo acima da média brasileira, jovens se capacitam em turismo (como aperfeiçoamento em idiomas estrangeiros, por exemplo) para

concorrer a esses disputados postos de trabalho. Há ainda pessoas já com experiência em áreas como hospedagem, recepção, camareiros, bar, entre outros, que desejam ocupar tais vagas. Vale ressaltar que 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 compras para o abastecimento de cruzeiros estão relacionadas 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.) e compras de hotel (alimentos, bebidas e itens de consumo geral). Ainda são comprados aqui no Brasil parte dos insumos dos cruzeiros (como alimentos perecíveis e hortifrúti).

Nos navios, são duas as principais áreas de gestão: as operações hoteleiras e as marítimas. Ambas seguem critérios internacionais de qualidade e segurança de operação. O perfeito entendimento de tais requisitos por parte das empresas brasileiras é fundamental para que estas se tornem fornecedoras de suprimentos e serviços para os cruzeiros marítimos.

## FATORES LIMITADORES

Como abordou esse estudo, existem alguns fatores que são considerados limitadores para o crescimento da indústria de cruzeiros. Estão elencados a seguir alguns deles:

### TAXAS OPERACIONAIS

Um importante fator limitador para as armadoras está relacionado à elevada tributação. As taxas operacionais praticadas pelos portos brasileiros encarecem o preço final



do cruzeiro, principalmente quando se compara com outros mercados internacionais de cruzeiros, como os ofertados no Caribe, onde as taxas e impostos são mais baixos e, portanto, os preços repassados aos turistas são inferiores. Exemplos de custos onerosos são de taxas de pernoite e praticagem e também as taxas de embarque e desembarque por passageiro.

### INFRAESTRUTURA DOS PORTOS BRASILEIROS

Grande parte dos portos brasileiros não apresenta infraestrutura adequada para receber os navios e turistas previstos nas temporadas. O sistema portuário necessita de intervenções e investimentos públicos e privados, especialmente nos terminais de passageiros, estrutura para atracação e serviços gerais.

Cabe também destacar que alguns dos destinos ofertados não possuem porto para atracação de navios, sendo necessária a utilização de cais e marinas privadas. Na maior parte dos portos também não existe diferenciação de terminal de carga e terminal de passageiros.

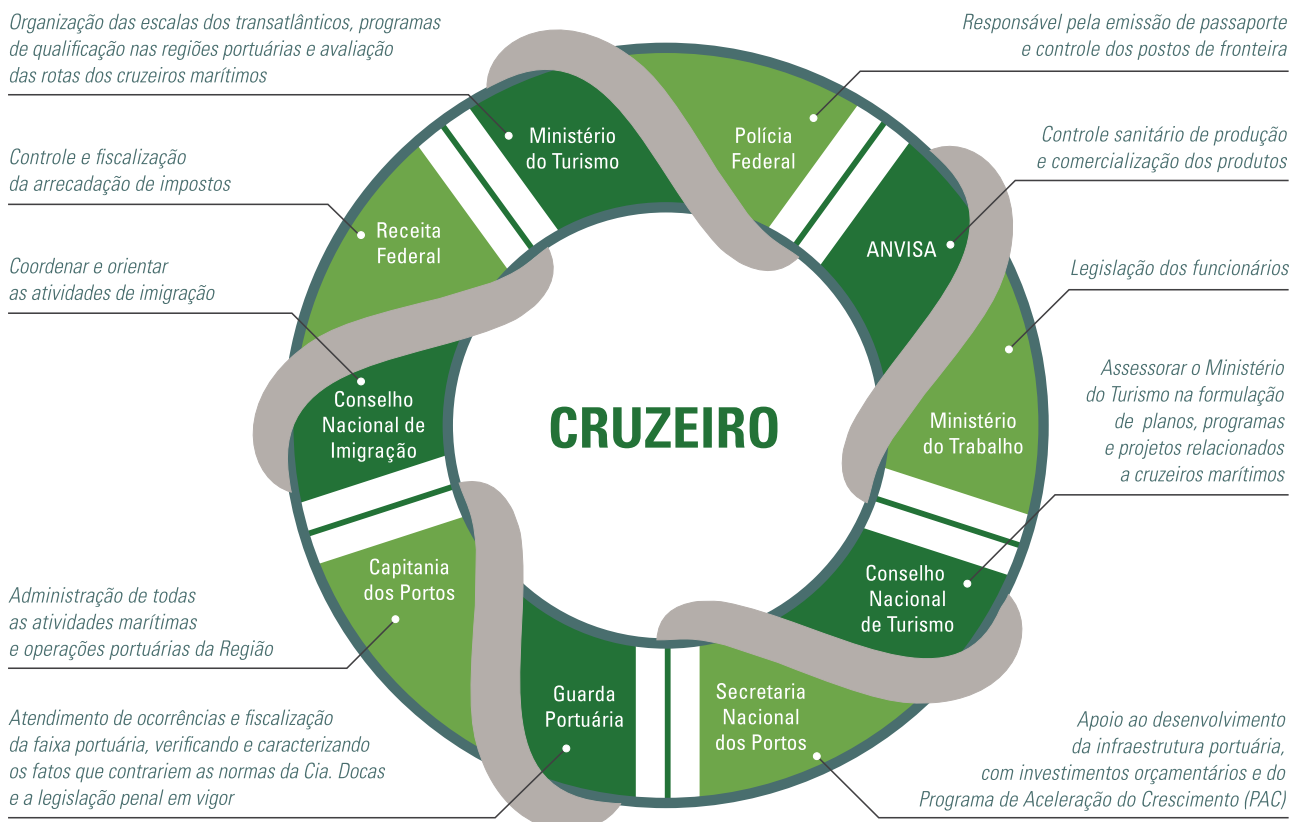
Podem ser destacados entre os pontos críticos evidenciados nos terminais portuários, os seguintes fatores: falta de divisão entre terminal de passageiros e de carga; problemas com logística, como acesso aos transportes de passeios no destino e de ida ao aeroporto, além de problemas para recuperar a bagagem; falta de informação sobre atracamento do navio; painel de informações e sinalizações dentro dos portos; estrutura de alimentos e bebida, comércio em geral; entre outros.

### AGENTES ENVOLVIDOS NA OPERAÇÃO

Para o recebimento por parte do Brasil dos cruzeiros marítimos em seu litoral e seus portos, existem inúmeras ações, regulamentações e controles que devem ser providenciados pelas armadoras e diferentes entidades e órgãos do País. A existência de diferentes *stakeholders* na operação, com suas respectivas competências e atribuições tornam o processo mais custoso, lento e burocrático. Na figura abaixo, são identificados os órgãos envolvidos e suas competências.

**Figura 5**

### AGENTES ENVOLVIDOS NA OPERAÇÃO



# FICHA TÉCNICA

## CLIA ABREMAR BRASIL

### Diretoria e Conselho

**Presidente**

Ricardo Amaral

**Vice-Presidente**

Renê Hermann

**Vice-Presidente**

Adrian Ursilli

**Vice-Presidente**

Alexandre Zachello

**Vice-Presidente Executivo**

Cláudio Carneiro

**Diretor Internacional**

Ilya Hirsch

**Assessor Jurídico**

Joandre Ferraz

**Diretor de Relações Institucionais**

Flávio Peruzzi

**Assessor de Comunicação**

Gaudêncio Torquato

## FUNDAÇÃO GETULIO VARGAS

**Diretor Executivo**

Cesar Cunha Campos

**Diretor do Projeto**

Ricardo Simonsen

**Supervisor Técnico**

Francisco Eduardo Torres de Sá

**Coordenação Geral**

Luiz Gustavo Medeiros Barbosa  
Airtton Pereira Barbosa

**Gestor do Projeto**

Ique Lavatori

**Equipe Técnica**

Paola Lohmann  
Paulo Cesar Stilpen

**Análise Econômica/Estatística**

Leonardo Vasconcelos

**Administrativo e Financeiro**

Erick Lacerda  
Fabiola Barros

### Colaboradores FGV

Agnes Dantas

André Coelho

Cristiane Rezende

Laura Monteiro

Luciana Vianna

Marcel Levi

Márcia Magalhães

Maria Clara Tenório

Roberto Pascarella

Thays Venturim

**Diagramação**

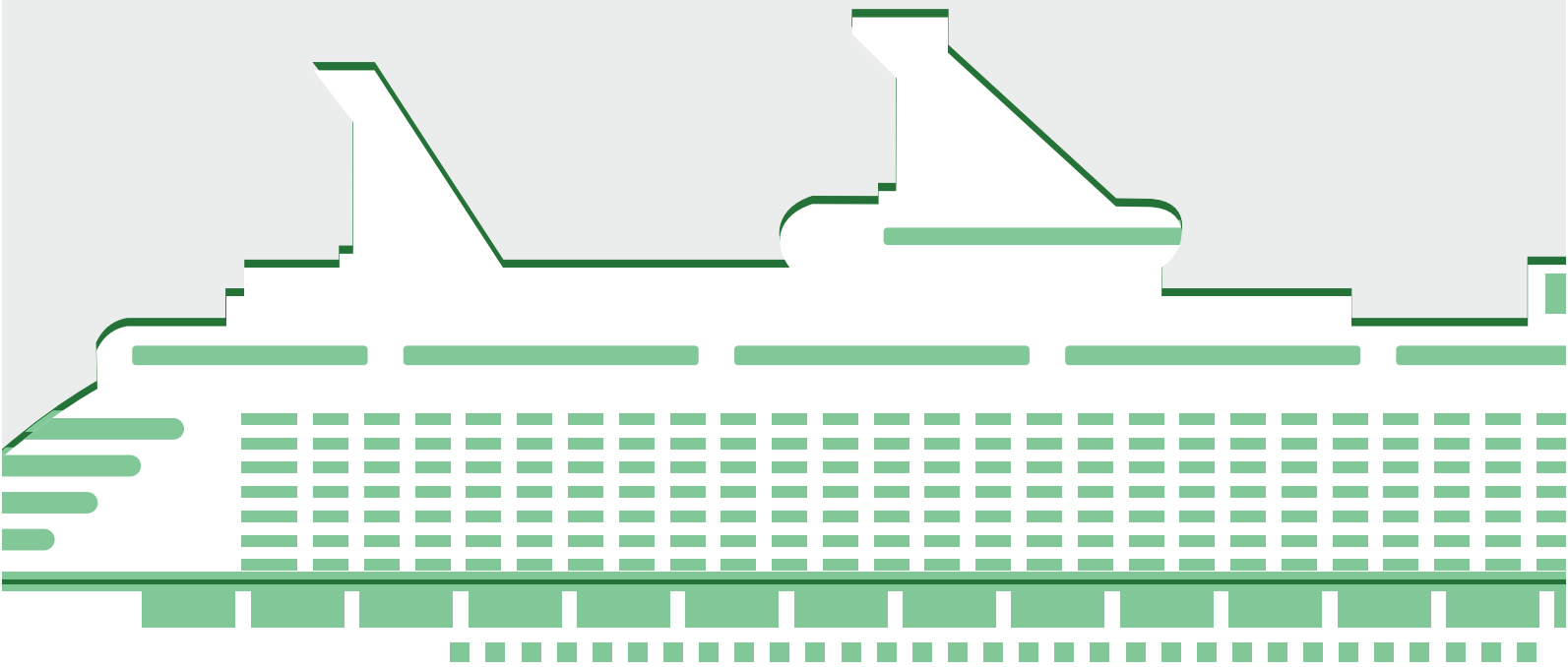
Marcelo de Oliveira Carneiro

Um agradecimento especial a todas as empresas que  
colaboraram para a execução do estudo.

CLIA ABREMAR BRASIL & FGV

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





## FGV PROJETOS

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

[www.fgv.br/fgvprojetos](http://www.fgv.br/fgvprojetos)



Alameda Lorena, 800 - Conjunto 401 - São Paulo  
+55 11 3337-5000 // abremar@abremar.com.br

[www.abremar.com.br](http://www.abremar.com.br)

