



Marítimos

# CRUZEIROS

Temporada  
2022/2023

**Estudo de perfil e impactos  
econômicos no Brasil**



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

Cruzeiros marítimos [recurso eletrônico] : estudos de perfis e impactos econômicos no Brasil : temporada 2022/2023 / CLIA Brasil, Fundação Getúlio Vargas. - Rio de Janeiro : FGV Projetos; São Paulo: CLIA Brasil, 2023.

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

Dados eletrônicos.

ISBN: 978-65-86289-32-9

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

CDD – 338.4791

# CRUZEIROS MARÍTIMOS

ESTUDO DE PERFIL E IMPACTOS  
ECONÔMICOS NO BRASIL

TEMPORADA 2022-2023





# SUMÁRIO

SUMÁRIO EXECUTIVO	6
INTRODUÇÃO	11
AMBIENTE MACROECONÔMICO	15
A ATIVIDADE TURÍSTICA	19
O SETOR DE CRUZEIROS	21
IMPACTOS ECONÔMICOS	29
MEIO AMBIENTE	36
FATORES DE INFLUÊNCIA PARA RECUPERAÇÃO DO SETOR DE CRUZEIROS	41
OPORTUNIDADES E FATORES LIMITADORES	43
PERFIL E HÁBITOS DE VIAGEM DOS CRUZEIRISTAS	51



## SUMÁRIO EXECUTIVO

A pandemia de COVID-19 foi encerrada oficialmente em 5 de maio de 2023, de acordo com a Organização Mundial da Saúde (OMS), mas o setor de turismo ainda está se recuperando, já que foi extremamente afetado no período. Entretanto, o segmento de cruzeiros marítimos mostrou força e resultados bastante significativos na temporada 2022/2023.

Apesar de ainda haver uma limitação imposta pela Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA), de separação de 2% da capacidade disponível dos navios para possíveis casos de COVID-19 durante as viagens, a temporada 2022/2023 foi a maior em número de cruzeiristas desde a temporada 2011/2012 (temporada de maior resultado nesse quesito), tendo recebido um total de 802.758 pessoas.

Como as atividades relacionadas ao turismo são bastante relevantes para a geração de emprego em todas as faixas de renda da população brasileira, com diferentes níveis de especialização, seu crescimento gera consequências imediatas e significativas ao País, criando mais postos de trabalho e aumentando a renda da população.

**A temporada 2022/2023 recebeu aproximadamente 803 mil cruzeiristas, sendo a maior desde a temporada 2011/2012 (maior da série histórica).**





O impacto econômico gerado pelos gastos das armadoras para a realização da temporada 2022/2023, foi de, aproximadamente, R\$ 3 bilhões, resultado 2,5 vezes superior ao da temporada 2021/2022. Esse aumento mostra a retomada e a força econômica do setor.

Já o impacto gerado pelos gastos dos cruzeiristas e tripulantes nas cidades e portos de embarque/desembarque e trânsito foi de R\$ 2,1 bilhões, mais de 6 vezes superior à temporada anterior, devido ao aumento do número total de cruzeiristas na temporada proporcionalmente ao impacto.

O impacto econômico das armadoras na temporada 2022/2023 foi de, aproximadamente, R\$ 3 bilhões.

## IMPACTO ECONÔMICO TOTAL

### Evolução dos números



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\$ 4,05.



**R\$ 4,05**

São movimentados na economia brasileira a cada R\$ 1,00 gasto pelas armadoras na temporada.

# PRINCIPAIS RESULTADOS

Resultado da temporada 2022/2023 e variação percentual em relação às temporadas 2021/2022 e 2019/2020

## ARMADORAS



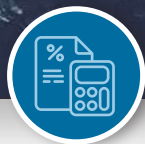
### Combustível

	2021   2022	Variação
2022   2023 R\$ 1.504,8 MM	R\$ 793,1 MM	89,7%
	2019   2020 R\$ 565,0 MM	166,3%



### Fornecedores de alimentos e bebidas

	2021   2022	Variação
2022   2023 R\$ 748,3 MM	R\$ 158,1 MM	373,3%
	2019   2020 R\$ 221,5 MM	237,8%



### Taxas e Impostos

	2021   2022	Variação
2022   2023 R\$ 416,4 MM	R\$ 92,4 MM	350,6%
	2019   2020 R\$ 157,4 MM	164,5%



### Comissionamento para operadoras de agências

	2021   2022	Variação
2022   2023 R\$ 139,7 MM	R\$ 24,7 MM	465,6%
	2019   2020 R\$ 74,5 MM	87,5%



### Marketing, excursões e escritórios

	2021   2022	Variação
2022   2023 R\$ 76,8 MM	R\$ 46,0 MM	67,0%
	2019   2020 R\$ 56,7 MM	35,4%



### Água e lixo

	2021   2022	Variação
2022   2023 R\$ 70,1 MM	R\$ 25,7 MM	172,8%
	2019   2020 R\$ 29,2 MM	140,1%



### Salários pagos

	2021   2022	Variação
2022   2023 R\$ 44,1 MM	R\$ 26,2 MM	68,3%
	2019   2020 R\$ 26,3 MM	67,7%



## CRUZEIRISTAS E TRIPULANTES

### Alimentos e bebidas

2022   2023 R\$ 631,4 MM	2021   2022 R\$ 95,4 MM	Variação 522,1%
	2019   2020 R\$ 335,2 MM	89,4%



### Comércio varejista

2022   2023 R\$ 618,4 MM	2021   2022 R\$ 101,5 MM	Variação 548,2%
	2019   2020 R\$ 333,4 MM	84,5%



### Transporte antes e/ou após a viagem

2022   2023 R\$ 325,3 MM	2021   2022 R\$ 56,3 MM	Variação 477,8%
	2019   2020 R\$ 177,8 MM	83,0%



### Passeios turísticos

2022   2023 R\$ 260,0 MM	2021   2022 R\$ 39,8 MM	Variação 553,3%
	2019   2020 R\$ 146,0 MM	78,1%



### Transporte durante a viagem

2022   2023 R\$ 508,9 MM	2021   2022 R\$ 22,4 MM	Variação 508,9%
	2019   2020 R\$ 71,3 MM	91,3%



### Hospedagem antes e/ou após o cruzeiro

2022   2023 R\$ 93,8 MM	2021   2022 R\$ 14,3 MM	Variação 555,9%
	2019   2020 R\$ 46,4 MM	102,2%





*MSC SEASIDE*

VALLETTA

# INTRODUÇÃO

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

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

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

O setor de cruzeiros marítimos brasileiro vem superando as dificuldades impostas pelos variados cenários econômicos dos últimos anos. A crise econômica enfrentada por todo o mundo desde início de 2020, devido à pandemia de Covid-19, certamente foi o pior momento já enfrentado, quando uma temporada inteira não pôde ocorrer (2020/2021) e a temporada seguinte (2021/2022) sofreu com as limitações impostas (como menor período total, com a interrupção por 2 meses) e redução da capacidade dos navios para 75% do total disponível. A atual temporada (2022/2023), em contraste com a anterior (2021/2022) teve resultado bastante significativo, com um número total de 802.758 cruzeiristas, sendo o segundo maior de toda a série histórica, ficando abaixo apenas das temporadas 2011/2012.

Na série histórica é possível observar que, entre as temporadas 2011/2012 e 2014/2015, ocorreu contínua redução do fluxo de cruzeiros na costa brasileira. Devido à diminuição do número de navios, com conseqüente queda de oferta de leitos e de roteiros por parte das armadoras, houve queda do número de passageiros embarcados no período. Essa redução foi atribuída ao momento desfavorável que a economia brasileira atravessou no período e a conseqüente redução de participação do mercado doméstico neste segmento.

A partir da temporada 2017/2018 o setor passou a apresentar aumento da eficiência, apesar da estabilidade no número de navios, com aumento do total de cruzeiristas, fato que só não ocorreu na temporada 2021/2022 devido à pandemia da Covid-19.

Na temporada 2022/2023, objeto de análise desse estudo, nove navios percorreram 17 destinos dentro do Brasil. Nesse período, houve expressivo aumento do número de viajantes quando comparado à temporada anterior (2021/2022), totalizando 802,758 cruzeiristas, resultado muito superior, inclusive, ao período pré-pandemia. O impacto econômico total também registrou aumento expressivo, movimentando, aproximadamente, R\$ 5,1 bilhões na economia brasileira.

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

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

## PRINCIPAIS OBJETIVOS DO ESTUDO

1

Analisar o ambiente macroeconômico e o setor de cruzeiros

2

Avaliar o impacto econômico dos cruzeiros marítimos em cabotagem na costa brasileira durante a temporada 2022/2023

3

Avaliar a evolução dos números da atual temporada em comparação à anterior (2021/2022)

4

Apresentar perfil e hábitos de viagem dos cruzeiristas

5

Apresentar principais fatores limitadores e oportunidades do setor





# AMBIENTE MACROECONÔMICO

Em 2022, a economia global deu seus primeiros passos para se recuperar da recessão provocada pela pandemia da Covid-19, a mais profunda crise desde a 2ª Guerra Mundial, com crescimento de 3,1%.

Ainda nesse contexto, a economia global apresentou um crescimento desigual, com alguns países experimentando recuperação robusta enquanto outros enfrentaram desafios e consequências da pandemia. Ela continuou a influenciar a trajetória econômica nessa temporada, mas avanços na vacinação ajudaram a aliviar restrições e impulsionar setores como turismo, transporte e varejo.

A inflação se tornou uma preocupação central, especialmente nos Estados Unidos e na Europa, levando bancos centrais a aumentarem as taxas de juros para conter pressões inflacionárias. As cadeias de abastecimento globais também foram afetadas por crises de oferta, impactando a produção e os preços de diversos produtos. A China enfrentou desafios relacionados à desaceleração do crescimento econômico e reorientou suas políticas para estimular o consumo interno.

No Brasil, a inflação também tem sido uma preocupação e conseqüentemente a política monetária tem sido rigorosa, levando o Banco Central a elevar e manter as taxas de juros elevadas para contê-la.

Após a campanha de vacinação global, e a diminuição e eventual encerramento das medidas de isolamento, a economia global voltou a respirar. Ainda nesse contexto, as expectativas para 2023 não são muito otimistas, com previsão de crescimento da economia mundial em 2,1%, de acordo com o Banco Mundial.

Em fevereiro de 2022, ocorreu o início o conflito entre Rússia e Ucrânia. Houve sérias consequências econômicas no mercado global de petróleo e alimentos. As tensões geopolíticas levaram à múltiplas sanções nas exportações russas, como produtos e o petróleo, resultando em uma redução na oferta global e, conseqüentemente, no aumento dos preços do petróleo e derivados internacionalmente. A Rússia ainda é uma grande fornecedora mundial de fertilizantes, e com o conflito e as restrições, a disponibilidade desses insumos tornou-se incerta e os preços dos fertilizantes aumentaram.

Além disso, a Ucrânia, importante produtora de grãos como trigo, enfrentou dificuldades na produção e exportação de alimentos devido às hostilidades em seu território, levando a aumentos nos preços dos grãos no mercado mundial. Essa situação não só encareceu os custos de produção e transporte, mas também no preço da carne bovina, suína e de aves no geral, por serem insumos, impactando indústrias e consumidores em todo o mundo e destacando a vulnerabilidade da economia global a eventos geopolíticos de grande escala.

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

Segundo dados estimados do Banco Mundial, a economia global cresceu 3,1% em 2022, um resultado pior que em 2021 (+6,0%), mas melhor que nos anos antecessores (+2,6% em 2019 e -3,3% em 2020). Esse grande crescimento pós-pandemia pode ser atribuído ao chamado efeito rebote, um grande pico de crescimento em função da reabertura dos negócios, retomada do consumo e de investimentos da iniciativa privada e do setor público. Em meio à guerra comercial e a problemas domésticos, a China obteve um crescimento de 3,0%, sinalizando uma forte desaceleração em comparação com seus anos anteriores. Já os Estados Unidos tiveram um crescimento de 2,1%, menor do que a média das economias avançadas (+2,7% é a média dos países membros da OCDE) e da Zona do Euro, que cresceu 3,5% no ano.

Dados do IBGE mostram que, em 2022, o Brasil apresentou um crescimento de 2,9% do PIB, abaixo da média das economias emergentes, que foi de 6%, porém, superior aos dois anos anteriores. O Banco Central do Brasil aumentou a taxa de juros chegando a 13,65% (SELIC) no final do ano de 2022 (atualmente se mantém em 13,65%). Ainda em 2022, o Brasil fechou o ano com superávit no seu resultado primário, encerrando a tendência de déficit que vinha desde 2014. O real, por sua vez, se posicionou como uma das moedas que mais se valorizaram no mundo, com valor médio, saindo de relação ao dólar de R\$ 5,39/US\$ em 2021 para R\$ 5,27/US\$ em 2022, um recuo de 5,32%.

Segundo o Banco Mundial, a economia global deve desacelerar em 2023 para 2,1%, um resultado 1,0 ponto percentual menor do que o previsto em 2022. Está prevista uma desaceleração no ritmo de crescimento das economias avançadas, de 2,6% (2022) para 0,7% (2023), 1,2 p.p. abaixo das projeções de janeiro.

Ainda segundo o Banco Mundial, a economia global corre o risco de entrar em uma recessão em 2023. Enquanto isso, o Brasil tem uma projeção de crescimento de 1,7% em 2023 e 2,7% em 2024.

Já entre os mercados emergentes e as economias em desenvolvimento, um pequeno crescimento deve ocorrer, passando de 3,7% (2022) para 4,0% (2023). Esse ritmo lento de crescimento deve se manter até 2023-2025, como reflexo da desarticulação das políticas fiscais oferecidas em meio a pandemia.







# A ATIVIDADE TURÍSTICA

Sobre o turismo mundial, dados da Organização Mundial do Turismo (UNWTO) mostram que as viagens nos três primeiros meses de 2023 já alcançaram 235 milhões de chegadas internacionais, mais que o dobro de 2022 no mesmo período. Os números mostram uma tendência de crescimento desde a retomada das temporadas em 2021/2022.

Analisando as chegadas internacionais de turistas nos primeiros meses de 2023, comparativamente à 2019, percebe-se redução de 46% na região da Ásia e Pacífico, 12% na África, 14% nas Américas, 10% na Europa e um crescimento de 10% no Oriente Médio, explicado, em partes, devido à recente copa do mundo no Qatar.

Porém, o setor turístico já demonstra reação com os números dos três primeiros meses de 2023, com quase 235 milhões de chegadas, mais que o dobro em relação ao mesmo período em 2022, o que significa uma recuperação de 80% em relação ao nível pré-pandemia (UNWTO).

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

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

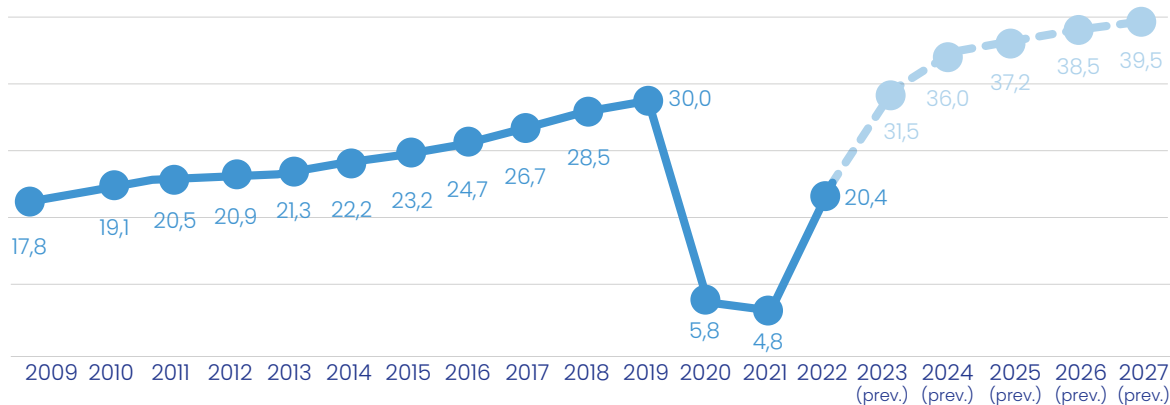


## O SETOR DE CRUZEIROS

No mundo, o setor mostra a tendência de crescimento contínuo através dos investimentos em novos navios, com aumento da quantidade e diversificação dos cruzeiros. Em 2023, o setor tem previsão de entrada de 14 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, de 4,8 milhões em 2021, e em 2022 foram de 20,4 milhões, o que evidencia uma tendência de crescimento do setor, mas que ainda é inferior ao número de 2019.

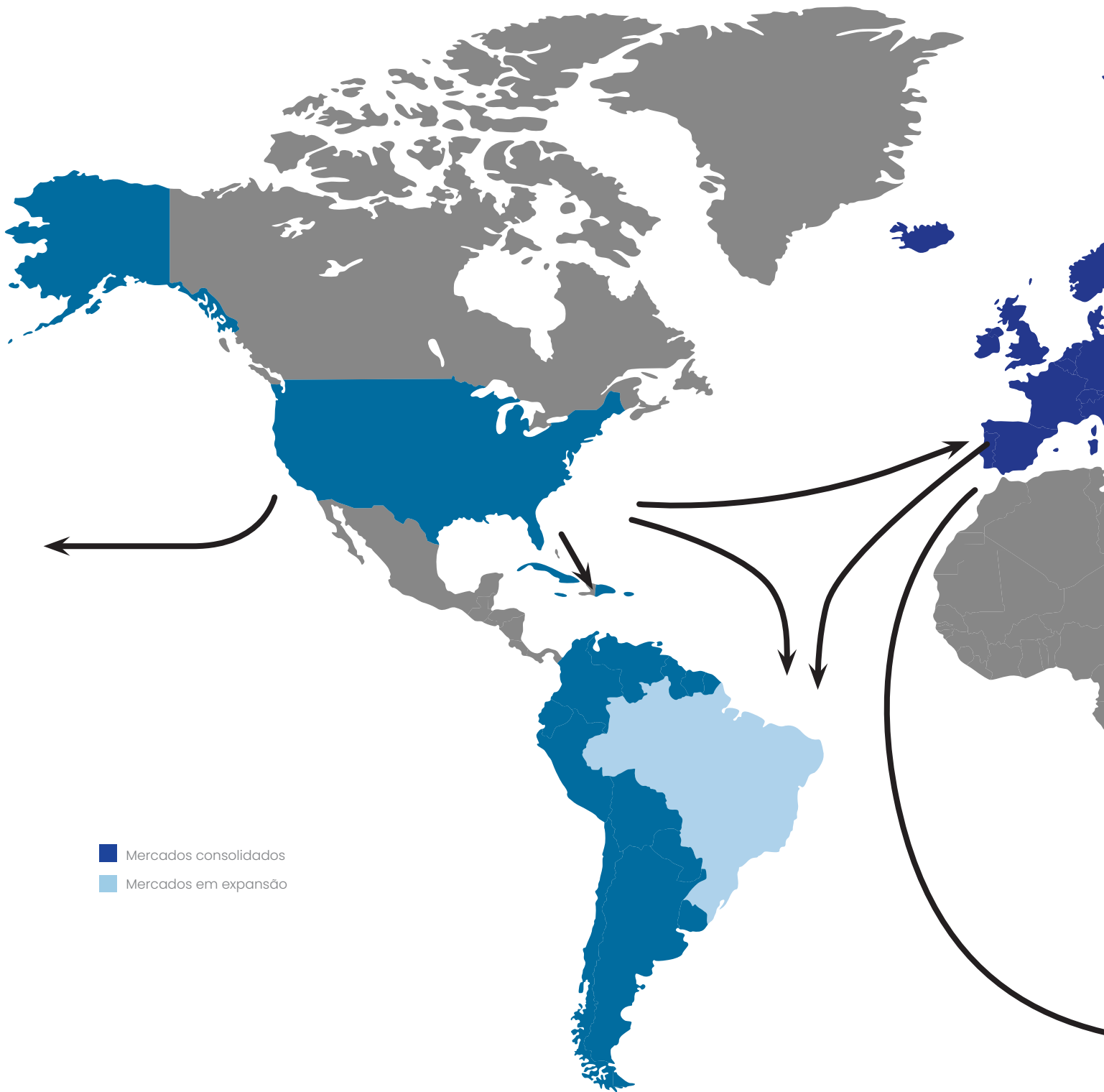
Gráfico 1 | NÚMERO DE PASSAGEIROS NO MUNDO (em milhões)



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

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

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



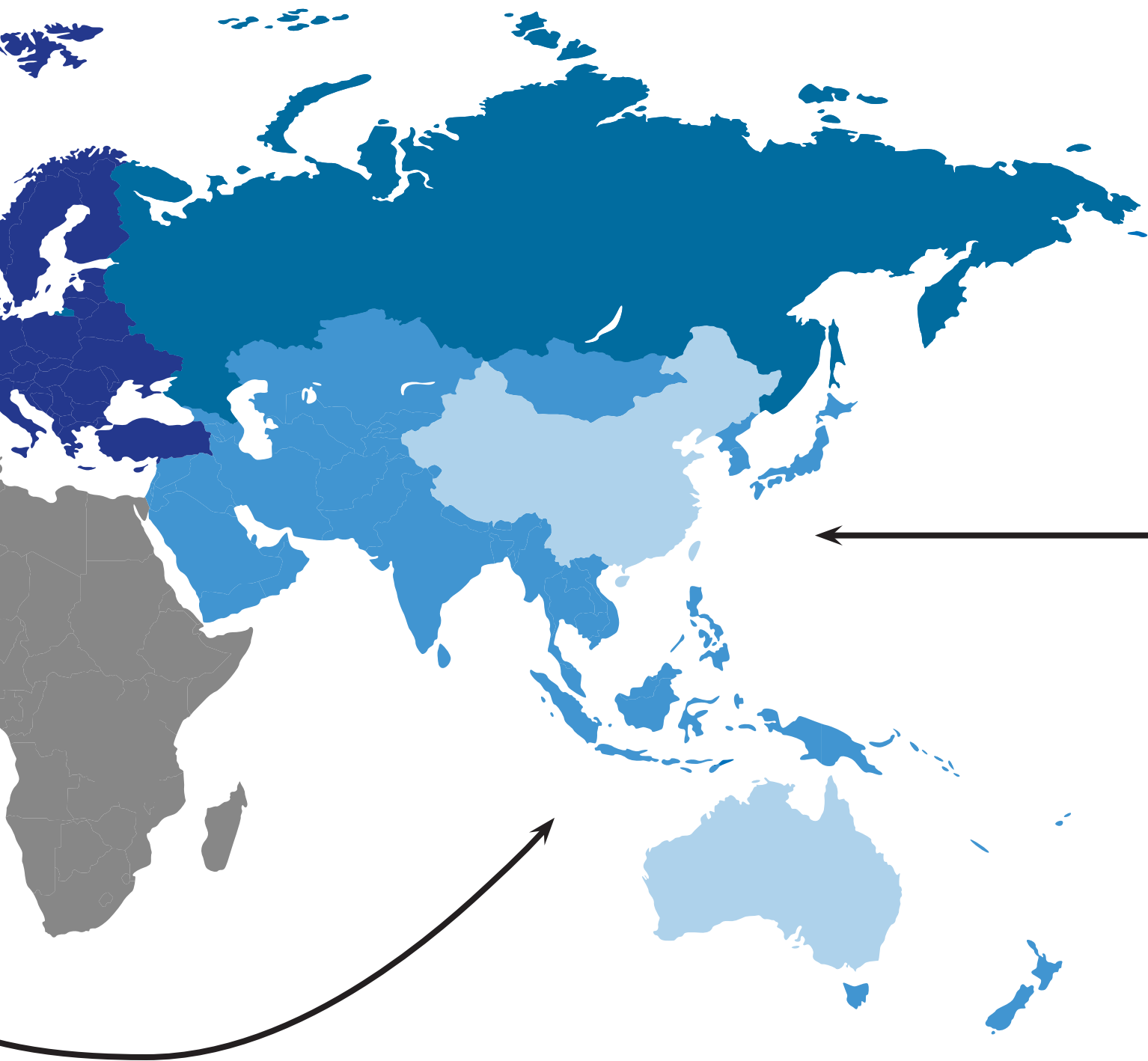
**75.300**

Brasileiros realizaram cruzeiros  
fora do Brasil em 2022



**R\$ 554 milhões**

Receita gerada



O número de turistas residentes no Brasil e que realizaram viagens de cruzeiros no exterior durante o ano de 2022 foi de 75.300, com uma receita estimada de R\$ 554 milhões (R\$ 320 milhões a mais que em 2021).

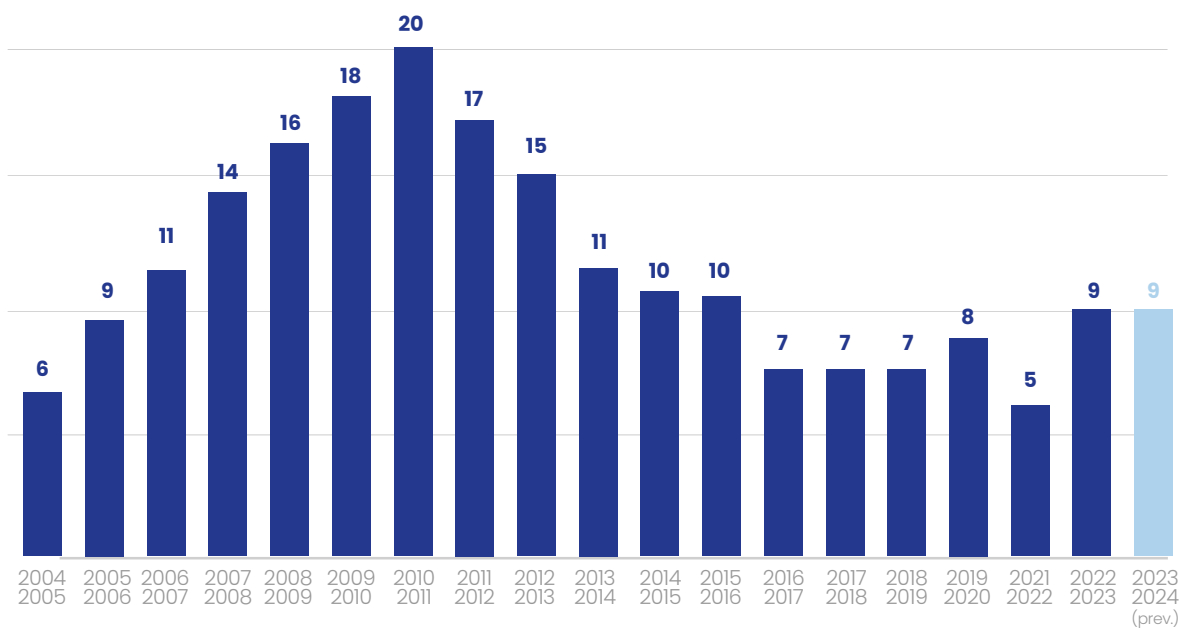
Caribe e Mediterrâneo foram os principais destinos de preferência para os brasileiros que viajam ao exterior para realizarem cruzeiros marítimos.

## Temporada Brasileira 2022/2023

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

Na temporada recém-finda (2022/2023 9 navios operaram na costa brasileira entre os meses de outubro de 2022 e abril de 2023, transportando 802.758 cruzeiristas, o que mostra a retomada do setor após o período de pandemia de covid-19, com número de embarcações maior, inclusive que a temporada 2019-2020. Para 2023/2024 também estão previsto 9 navios, como demonstrado no gráfico a seguir.

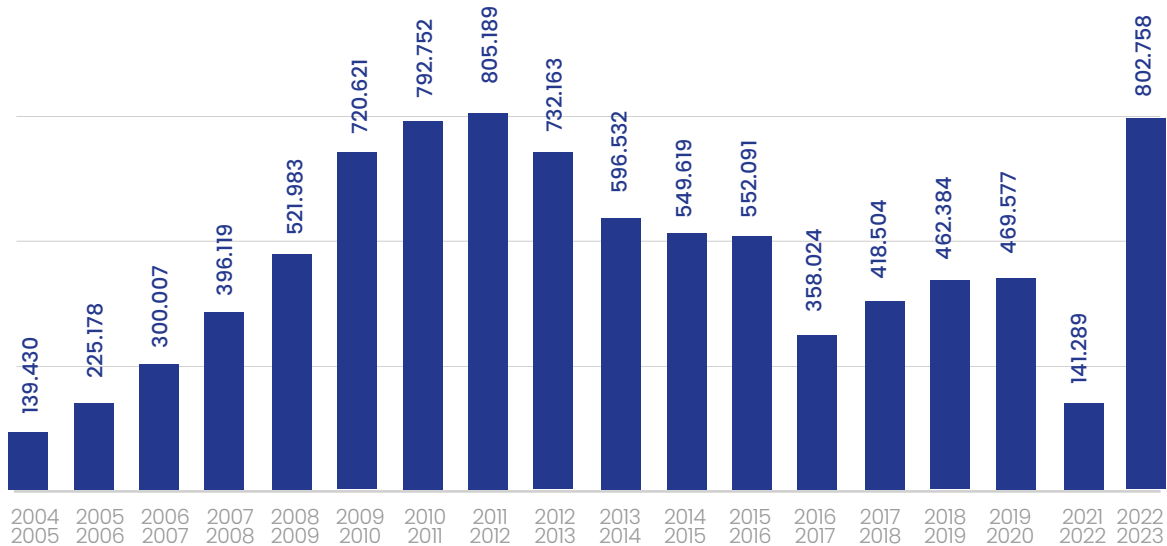
Gráfico 2 | NÚMERO DE NAVIOS



Fontes: FGV / CLIA BRASIL



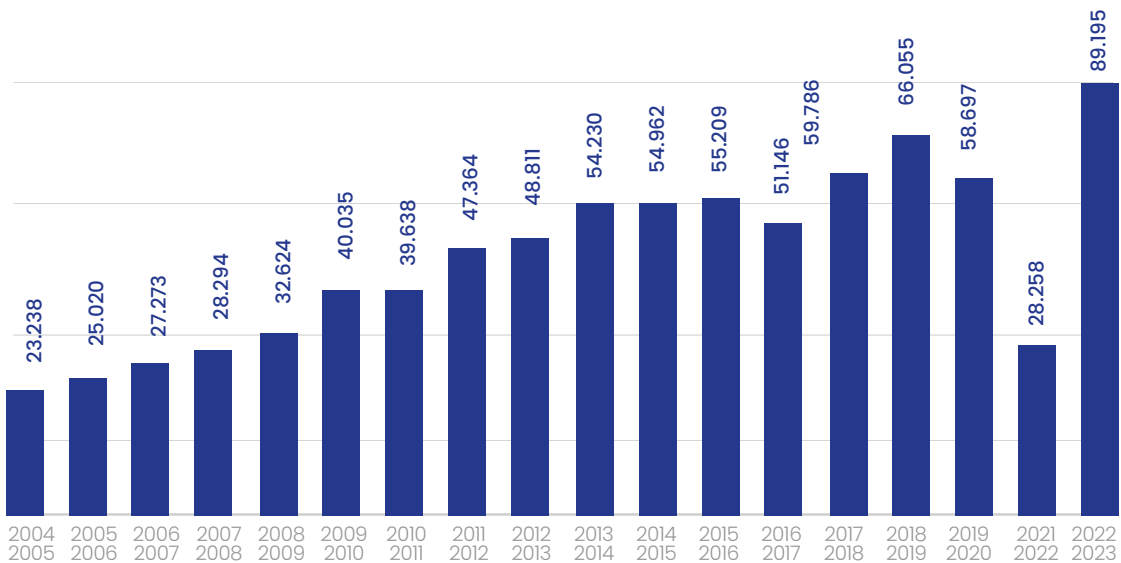
Gráfico 3 | NÚMERO DE CRUZEIRISTAS EMBARCADOS



Fontes: FGV / CLIA BRASIL



O gráfico 4 demonstra a evolução da eficiência dos navios, estatística importante de análise, que mostra o número médio de cruzeiristas por navio, por temporada. Em 2016/2017 e 2019/2020 foram marcadas por uma interrupção na tendência de crescimento, porém a temporada de retorno das atividades do setor após o período mais agudo da pandemia de Covid-19 (2021/2022) registrou o menor nível histórico de eficiência dos navios, explicada pelas limitações/restrições impostas pelo momento vivido pelo mundo ainda em recuperação da pandemia. Na atual temporada (2022/2023) é notável o crescimento da eficiência, marcado por um recorde em toda série histórica, ainda mais levando em conta o contexto de recuperação pós-pandemia.



Gráfico 4 | CRUZEIRISTAS POR NAVIO



Fontes: FGV / CLIA BRASIL

## TEMPORADA BRASILEIRA 2022/2023

MSC Navios		
	 Leitos	 Tripulantes
SEASHORE	5.632	1.648
SEAVIEW	5.079	1.413
PREZIOSA	4.345	1.388
FANTASIA	4.363	1.370
ARMONIA	2.520	780
MUSICA	3.013	987

COSTA Navios		
	 Leitos	 Tripulantes
FIRENZE	5.200	1.292
FORTUNA	3.470	1.027
FAVOLOSA	3.800	1.110



**9 NAVIOS**



**203 CRUZEIROS REALIZADOS**



**37.442 LEITOS**



**11.015 TRIPULANTES**

**859.922**

**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.)

**802.758**

**CRUZEIRISTA  
EMBARCADOS**

(93,4% dos leitos ofertados)





# 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, movimentando a 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, souvenirs, 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.

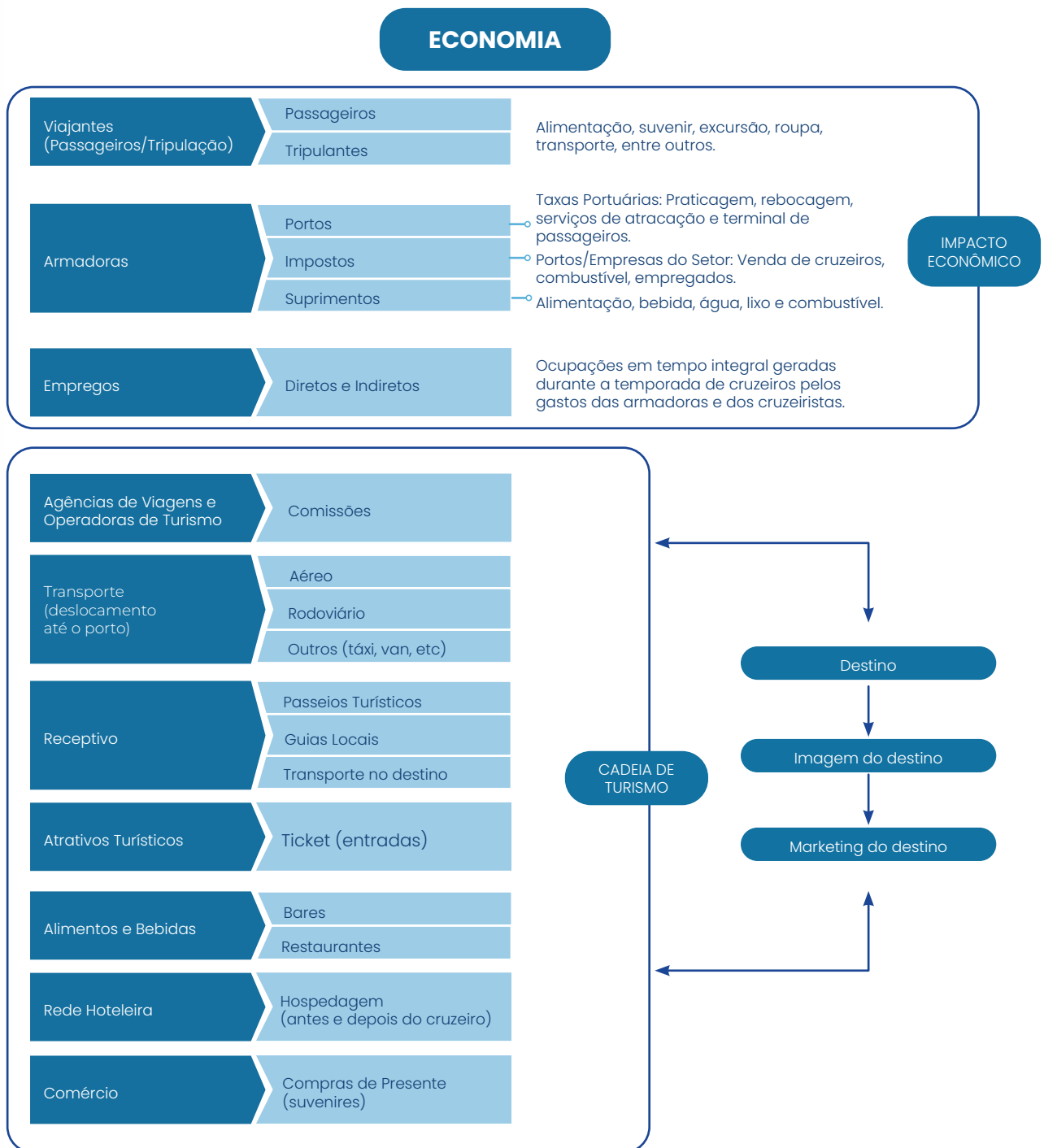
O estudo de impacto econômico dos cruzeiros marítimos no Brasil utilizou a Matriz Insumo-Produto (MIP), do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) para desenvolver a análise de movimentação econômica e assim capturar a totalidade dos impactos econômicos.

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 2022/2023

Para a temporada 2022/2023 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 tíquete médio dos cruzeiristas na temporada 2022/2023 foi de R\$ 5.073,51 - gasto médio por passageiro com a compra da viagem de cruzeiro. O tempo médio dos cruzeiros realizados nessa temporada foi de 4,9 dias.



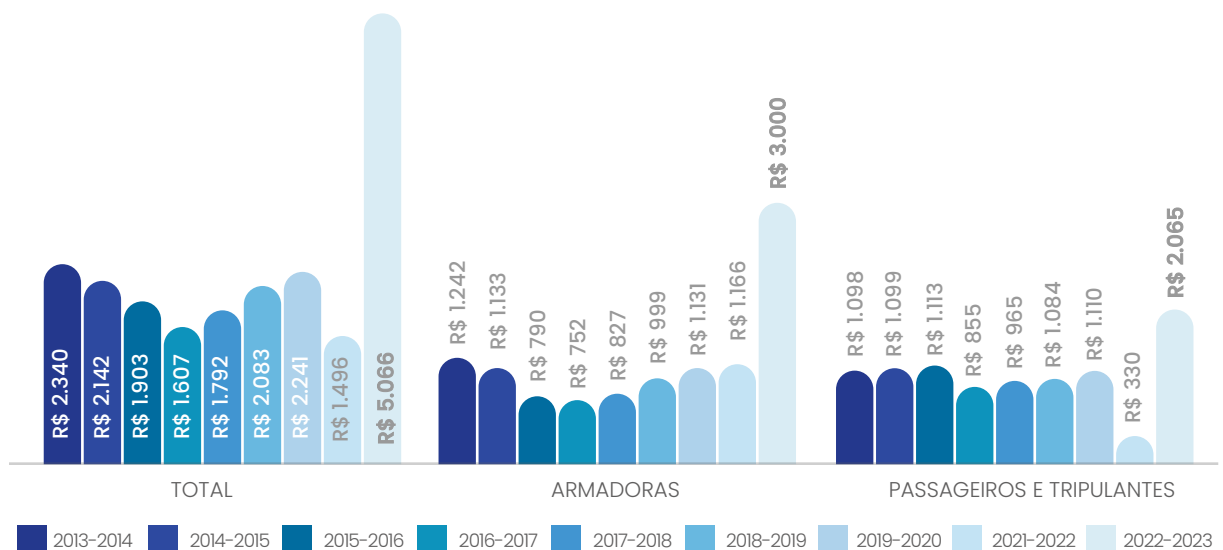
**4,9 dias**  
(contra 4,8 dias da temporada passada)  
tempo médio dos cruzeiros



**R\$ 5.073,51**  
gasto médio por passageiro  
com a compra da viagem

### IMPACTO ECONÔMICO TOTAL

Evolução dos números | Em milhões (R\$)





O impacto econômico total gerado pelas armadoras na temporada 2022/2023 foi de, aproximadamente, R\$ 3 bilhões, entre impactos diretos, indiretos e induzidos. Os gastos das armadoras com combustíveis são os mais significativos entre as despesas realizadas, o que pode ser explicado especialmente pelas características dos navios, como maior porte, por exemplo.

Os gastos das armadoras na operação da temporada 2022/2023 e seus efeitos nas atividades econômicas do Brasil geraram receitas para o governo em forma de tributos. Esse valor foi de R\$ 332,9 milhões, entre tributos federais, estaduais e municipais.



**R\$ 546,2 milhões**

Valor movimentado pelo setor de cruzeiros, em tributos, durante a temporada 2022/2023

Os gastos dos cruzeiristas e tripulantes geraram impacto econômico total de R\$ 2,1 bilhões na temporada 2022/2023, seis vezes maior que o impacto gerado na temporada anterior, entre impactos diretos, indiretos e induzidos. Além do maior número de navios, o aumento da eficiência destes também foi significativamente superior (quantidade média de cruzeiristas por navio) na temporada 2022/2023.

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 2022/2023, essa movimentação tributária foi de R\$ 213,3 milhões, nas esferas federal, estadual e municipal.



**R\$ 639,37**

Impacto econômico médio gerado por cruzeiristas nas cidades de escala



**R\$ 813,56**

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

## ÍNDICE DE ALAVANCAGEM ECONÔMICA

A movimentação econômica total do setor de cruzeiros marítimos na temporada 2022/2023 (R\$ 5,1 bilhões) ocorre a partir dos gastos das armadoras para a realização e operação (R\$ 1,25 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.

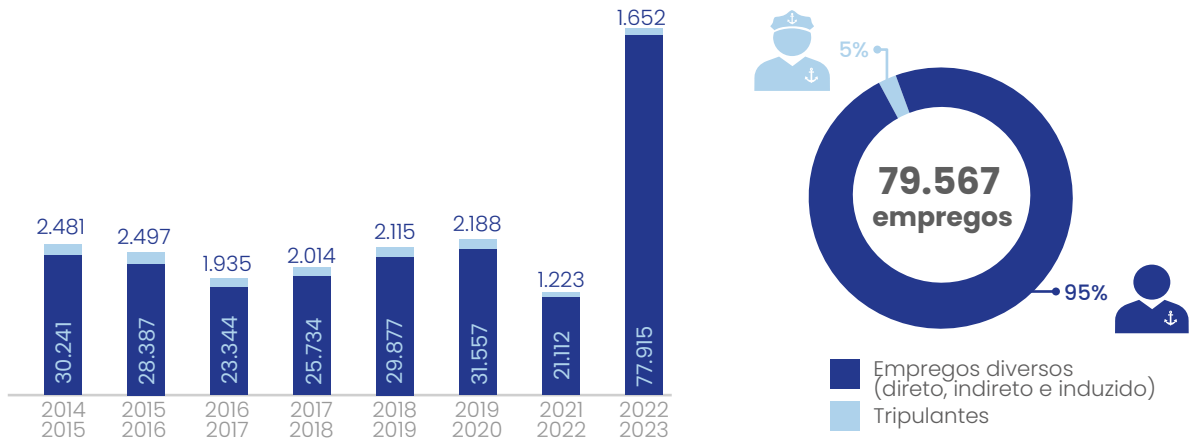
Este indicador é particularmente interessante por apresentar o quanto a realização da temporada impulsiona a atividade econômica. Para a temporada 2022/2023 dos cruzeiros marítimos, esse índice foi de 4,05, ou seja, para cada R\$ 1,00 gasto pelas armadoras, foram movimentados na economia brasileira R\$ 4,05.



## 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 2022/2023 foram gerados 79.567 postos de trabalho na economia brasileira, que representa um resultado 3,5 vezes superior ao apurado na temporada anterior. Do total de empregos criados pelo segmento, 1.652 foram de tripulantes dos navios (35,1% superior ao gerado na temporada anterior) e outros 77.915 empregos diversos, de forma direta, indireta e induzida (resultado quase quatro vezes maior que o observado na 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.



Fonte: FGV / CLIA BRASIL

## NAVIOS DE PASSAGEM PELA COSTA BRASILEIRA

Complementarmente aos dados de cabotagem, na imagem a seguir são apresentados dados dos navios de passagem pela costa brasileira na temporada 2022/2023. Esses navios saem de outros destinos internacionais, passam pelo Brasil gerando impactos econômicos e seguem seus roteiros mundo a fora (não fazem cabotagem, ou seja, não partem ou chegam de/em portos no Brasil, apenas fazem escalas), diferentemente dos navios de cabotagem.

### NAVIOS DE PASSAGEM PELA COSTA BRASILEIRA



Fontes: FGV / CLIA BRASIL

## MEIO AMBIENTE

A preocupação com o meio ambiente é foco em diversos setores econômicos em todo o mundo, por isso o setor de cruzeiros marítimos vem realizando investimentos e implementando diversos mecanismos para a sustentabilidade e melhorias de eficiência na operação dos navios. As companhias marítimas associadas a Clia, por exemplo, têm estabelecido metas ambiciosas, traçando o caminho para cruzeiros com emissão líquida zero 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.

### TRATAMENTO DE ÁGUA

Para lidar com resíduos gerados a bordo, o setor de cruzeiros marítimos implementou mecanismos avançados de purificação e tratamento de águas residuais. Esses sistemas são muitas vezes comparáveis às melhores estações de tratamento em terra e vão além dos requisitos internacionais.

Atualmente, 100% dos novos navios encomendados são especificados para ter esses sistemas, e aproximadamente 78% da capacidade da frota de cruzeiros marítimos da Clia já é atendida por eles, o que representa um aumento de 4% em relação a 2021.

### TRATAMENTO DE GÁS

Considerando a importância das matrizes energéticas mais limpas, o setor de cruzeiros também tem buscado soluções para melhorar a qualidade do ar. Sistemas de limpeza de gases de escape têm sido adotados, beneficiando tanto o meio ambiente marinho quanto os portos.

Com o objetivo de reduzir a emissão de gás carbônico na atmosfera, um dos gases responsáveis pelo efeito estufa, o setor se comprometeu com metas arrojadas estabelecidas em tratados internacionais. A meta é reduzir em 40% a emissão de CO<sub>2</sub> até 2030 e, posteriormente, eliminar 100% dessa emissão até 2050, tendo como base os níveis de emissão de carbono no ano de 2008.

### RECICLAGEM

As companhias de cruzeiros têm se empenhado em aplicar métodos avançados e eficientes de reciclagem, tornando-se referência no país nessa área. Para alcançar esse objetivo, têm sido eliminados o uso de plásticos de uso único, enquanto outros resíduos são submetidos à combustão para geração de energia.

Além disso, a coleta seletiva dentro do próprio navio é cuidadosamente realizada, sendo que o substrato resultante é encaminhado para a reciclagem em empresas brasileiras terceirizadas. Essas medidas têm contribuído significativamente para promover a economia circular e a sustentabilidade, permitindo que alguns navios alcancem a marca de reciclar 100% dos resíduos produzidos a bordo.



## OTIMIZAÇÃO DE TECNOLOGIAS

Todas essas mudanças visam aprimorar a eficiência dos recursos empregados nas embarcações, requerendo uma abordagem abrangente que considere tanto a definição do combustível utilizado, que é uma medida a longo prazo, quanto o melhor aproveitamento dos recursos disponíveis atualmente. A busca por maior efetividade no uso do combustível atual também é crucial para reduzir a emissão de gases poluentes.

Para alcançar esse objetivo, o setor tem investido em inovações tecnológicas, como pinturas especiais para os cascos dos navios, que proporcionam um melhor deslizamento na água, resultando em uma expressiva redução do consumo de combustível em até 5%.

Além disso, sistemas de 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.

Motores energeticamente eficientes também têm sido implementados, reduzindo o consumo de combustível e, conseqüentemente, as emissões de gases poluentes.

### ECONOMIA ENERGÉTICA

Em busca por maior sustentabilidade e eficiência, todos os equipamentos elétricos são programados para serem desligados automaticamente quando o recinto fica vazio ou quando os equipamentos estão ociosos, otimizando o consumo de energia.

Além disso, o uso de iluminação LED tem sido amplamente adotado, já que essa tecnologia possui uma vida útil 25 vezes maior que a das lâmpadas tradicionais e consome cerca de 80% menos energia.

Outras ações incluem a instalação de vidros escurecidos, a utilização de aparelhos de maior eficiência energética e sistemas HVAC (aquecimento, ventilação e ar-condicionado mais eficientes, além de janelas projetadas para captar e reciclar o calor, aparelhos de ar condicionado inteligentes projetados para reutilizar a água da refrigeração, que normalmente seria desperdiçada, nos banheiros como água da descarga, maximizando o uso dos recursos disponíveis, colaborando para a redução do consumo energético e a promoção da sustentabilidade a bordo dos navios.

### GNL E 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. Dentre as opções disponíveis no mercado internacional, destaca-se o GNL (gás natural liquefeito), que emite consideravelmente menos gases poluentes.

Atualmente, o GNL já está presente em 44% dos novos navios lançados. Embora no Brasil o combustível já exista, ainda não está disponível para abastecimento dos navios.

As linhas de cruzeiro estão percebendo os benefícios do GNL agora como um combustível de transição - que tem praticamente zero emissões de enxofre, uma redução de 95% a 100% nas emissões de partículas e uma redução de 85% nas emissões de NOx e até 20% nas emissões de gases de efeito estufa.

Esses resultados positivos têm levado ao aumento do número de navios capazes de utilizar o GNL como propulsão primária. De acordo com projeções, 61% da nova capacidade de construção de navios dependerá do GNL para propulsão primária.

### ELETRICIDADE EM TERRA

Uma solução adicional para reduzir os custos dos navios é a disponibilização de energia pelas empresas fornecedoras de eletricidade das cidades portuárias diretamente nos berços dos navios, permitindo que estes sejam totalmente alimentados por energia em terra ao atracar nos portos.

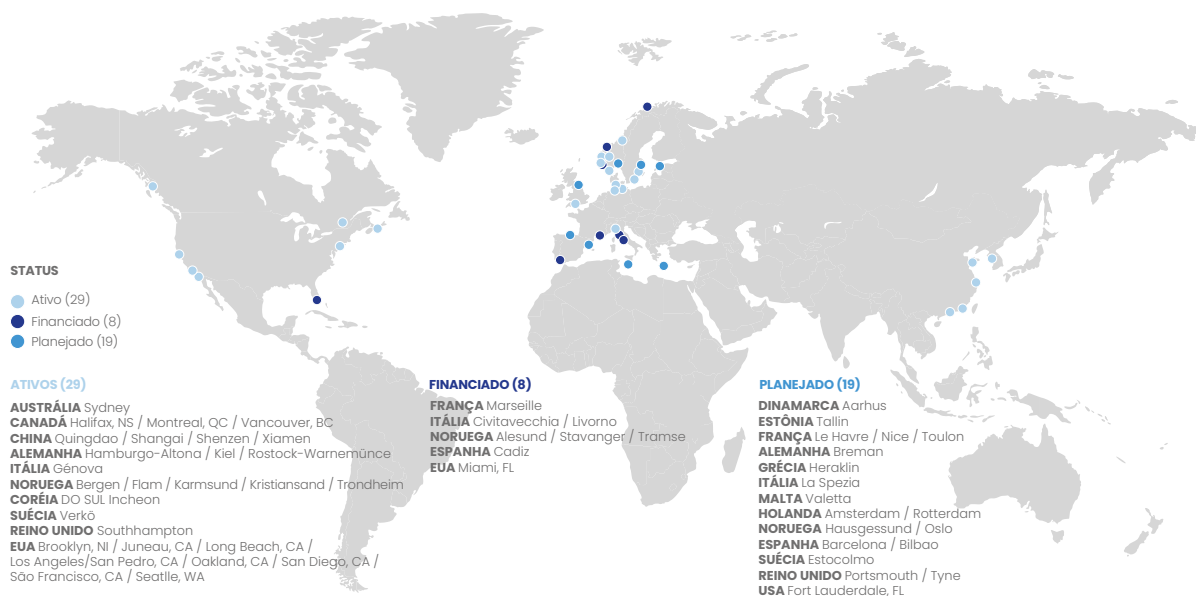
As linhas de cruzeiro têm realizado investimentos significativos para conectar os navios à eletricidade em terra, com a maioria dos novos navios planejados para operar com essa opção entre agora e 2028.

Cerca de 98% da capacidade global de construção de navios até 2028 tem a previsão de ser equipada com sistemas de eletricidade em terra ou configurada para adicionar essa opção no futuro.

Atualmente, cerca de 29 portos em todo o mundo já possuem pelo menos um berço de cruzeiro equipado com energia em terra, embora isso represente menos de 2% do total de portos no mundo com essa capacidade disponível em pelo menos um berço de cruzeiro.

No geral, cerca de 40% 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 para suas operações portuárias e reduzir o impacto ambiental durante as estadias nos portos.

#### Portos com pelo menos um berço de navio com energia *onshore*



Fonte: Cruise Lines International Association (CLIA)

## PROPULSÃO E COMBUSTÍVEIS MARÍTIMOS SUSTENTÁVEIS

A indústria de cruzeiros tem se destacado na busca por combustíveis marítimos sustentáveis, explorando diversas opções, como biocombustíveis, biodiesel, metanol, amônia, hidrogênio e baterias elétricas.

Essa busca inclui também a adoção de soluções híbridas, sendo que mais de 15% das novas embarcações programadas para os próximos cinco anos serão equipadas para incorporar células de combustível ou baterias, visando a uma abordagem híbrida que reduza a pegada de carbono das viagens.

Ademais, aproximadamente 75% da frota global de cruzeiros já possui a capacidade de utilizar combustível marítimo sustentável, o que representa um marco significativo no uso de alternativas mais amigas do meio ambiente, uma vez que esses combustíveis estiverem disponíveis em escala.





# FATORES DE INFLUÊNCIA PARA RECUPERAÇÃO DO SETOR DE CRUZEIROS

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

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

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



# OPORTUNIDADES E FATORES LIMITADORES

## OPORTUNIDADES

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

### VANTAGENS COMPETITIVAS PARA OS TURISTAS

- **Comodidade** – Na viagem de cruzeiro, o turista encontra o equivalente a um pacote de serviços turísticos em apenas uma única viagem: hospedagem, transporte, alimentação, lazer e entretenimento (peças teatrais, dança, festas, arte, ginástica entre outras);
- **Oportunidade de visitar vários destinos em uma mesma viagem** – O turista pode aproveitar a viagem de navio e conhecer as cidades de parada enquanto a embarcação fica fundeada ou atracada 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**

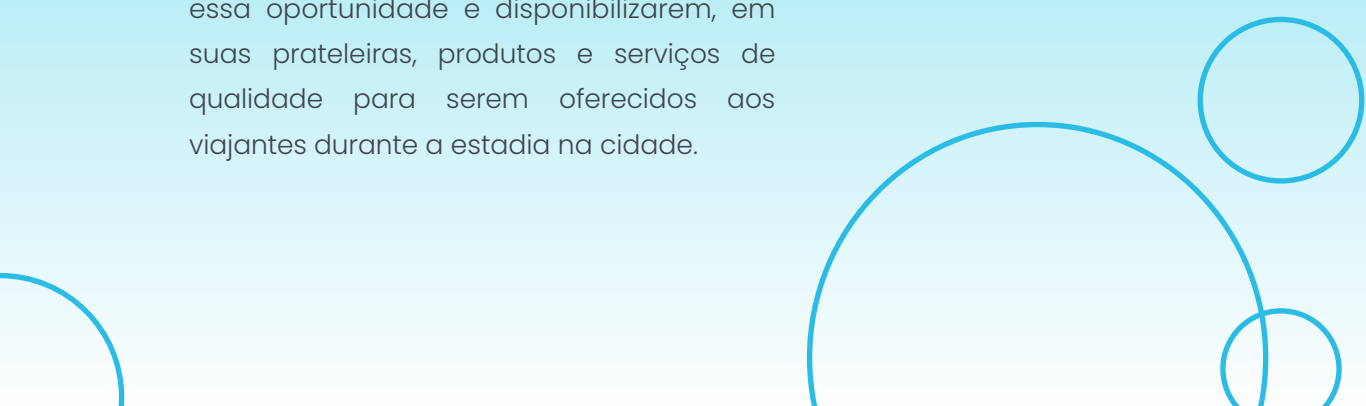
As temporadas de cruzeiros marítimos levam milhares de passageiros e tripulantes a diversos portos brasileiros, o que permite muitas visitas às cidades de parada. Essas visitas, apesar de serem consideradas rápidas, são importantes para os viajantes conhecerem as cidades e desejarem retornar em outras 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 disponibilizarem, em suas prateleiras, produtos e serviços de qualidade para serem oferecidos aos viajantes durante a estadia na cidade.

### **GERAÇÃO DE POSTOS DE TRABALHO**

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

Outro importante fator é que o Ministério da Economia, segundo a lei de cabotagem, determina que os navios que permaneçam mais de 30 dias na costa brasileira devem ter 15% da tripulação composta por brasileiros. Adicionalmente, o ambiente do navio favorece o intercâmbio cultural com a tripulação de diferentes nacionalidades, a qualificação profissional e oportunidades de trabalho no exterior.



## MOVIMENTAÇÃO DA CADEIA DE SUPRIMENTOS E SERVIÇOS

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

A cadeia de abastecimento de cruzeiros está relacionada à:

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

## FATORES LIMITADORES

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

### TAXAS E CUSTOS PORTUÁRIOS

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

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

### INFRAESTRUTURA DOS PORTOS BRASILEIROS

Mesmo com a evolução dos últimos anos do sistema portuário brasileiro, principalmente nos portos do Rio de Janeiro e Santos, ainda se observa necessidade de importantes intervenções e investimentos públicos e privados, especialmente nos setores de passageiros, estrutura para atracação e serviços gerais.

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

- Estrutura dos serviços de alimentos e bebidas e lojas de souvenirs;
- Maior integração com os transportes locais;
- Redução do tempo médio para recuperar a bagagem;
- Melhoria da informação externa sobre atracação do navio (painel de informações e sinalizações dentro dos portos);
- Ampliação da área de manobra;
- Aumento da capacidade dos terminais de passageiros, devido à capacidade atual dos navios.

## IMPOSTOS

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

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

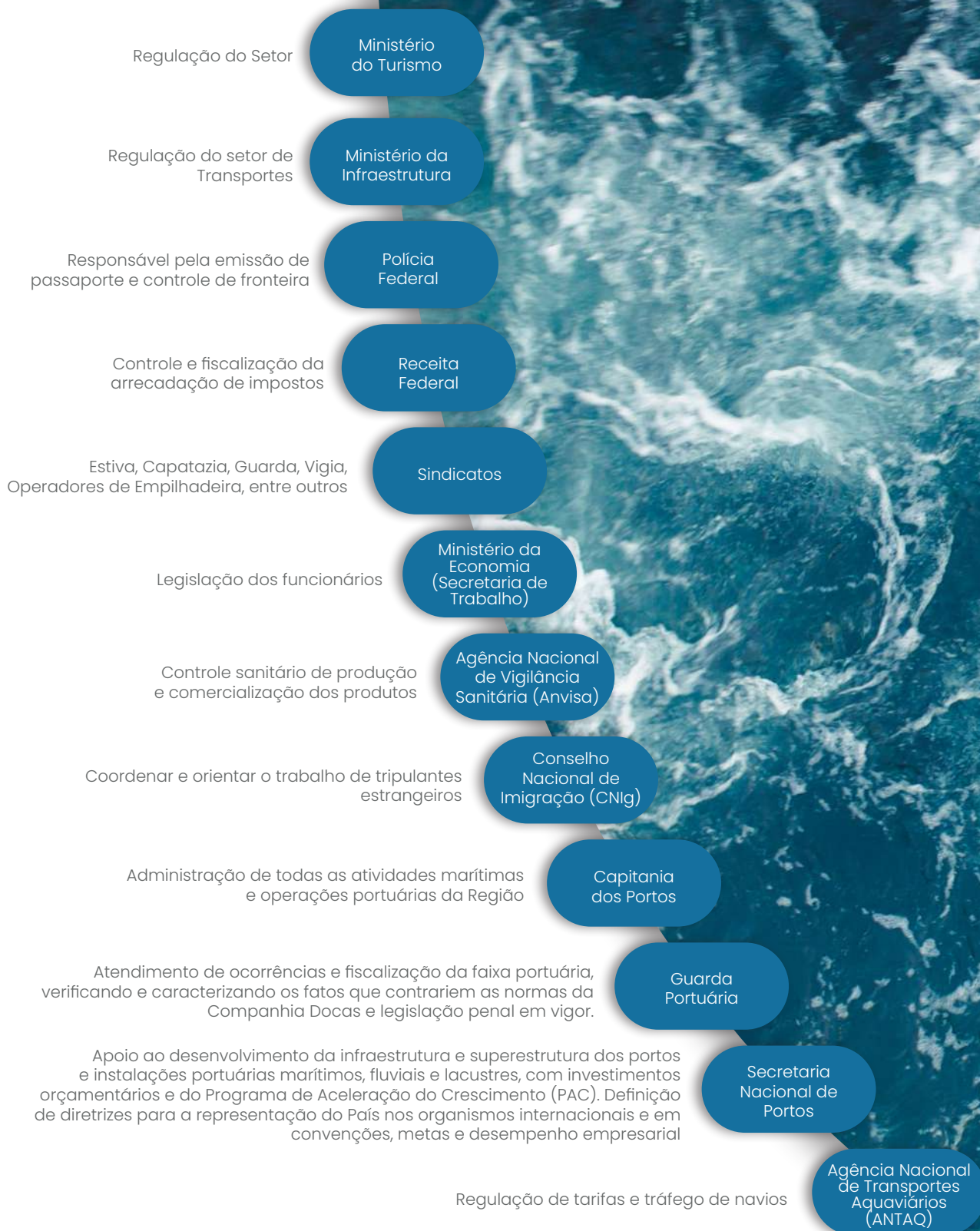
## REGULAÇÃO (MLC 2006)

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

## AGENTES ENVOLVIDOS NA OPERAÇÃO

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

## AGENTES ENVOLVIDOS NA OPERAÇÃO









# PERFIL E HÁBITOS DE VIAGEM DOS CRUZEIRISTAS

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

A pesquisa foi realizada com passageiros e tripulantes em dois momentos:

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

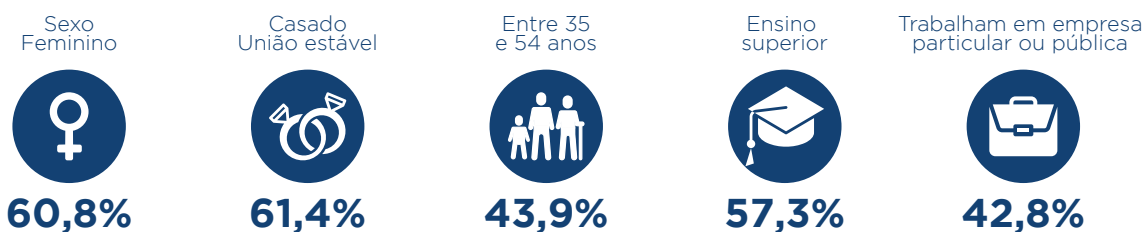
Existe bastante especificidade no que diz respeito aos hábitos de viagens dos cruzeiristas. Os resultados da pesquisa reforçam o argumento de que, a viagem de cruzeiro serve para os viajantes conhecerem diversos destinos de maneira dinâmica e voltarem aos destinos visitados em um outro momento. Os resultados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

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

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

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

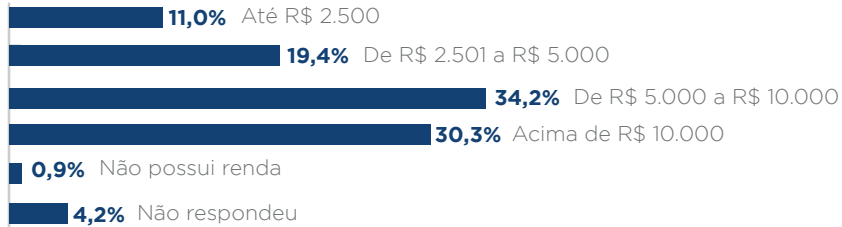
De maneira geral, os turistas viajam acompanhados (98,9%), sendo os principais acompanhantes filhos e parentes (51,9%), cônjuge (24,7%), e amigos (19,5%). Sobre a escolaridade dos cruzeiristas pesquisados, 57,3% têm o ensino superior completo e 42,8% estão empregados em empresa particular ou pública.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



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

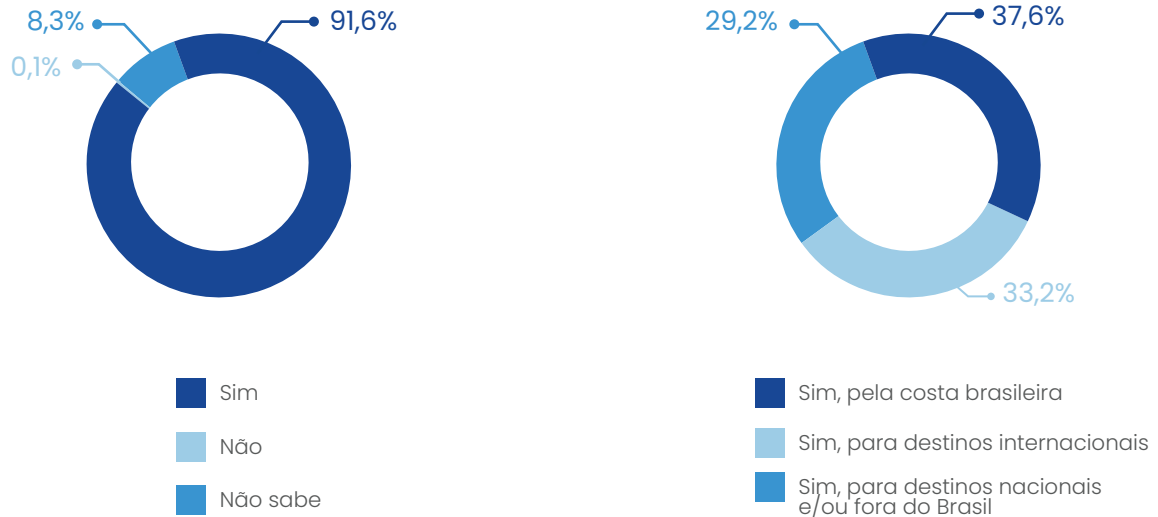


64,5%



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

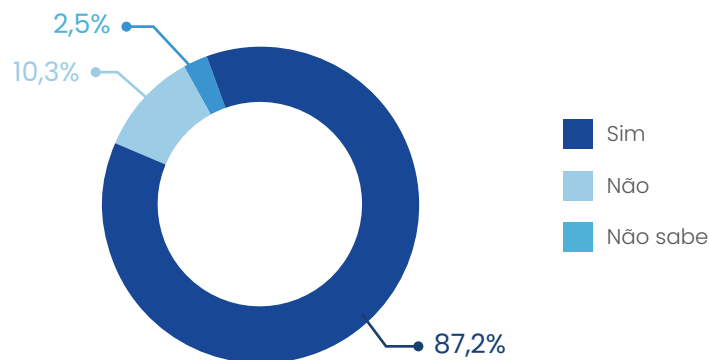
Gráfico 7 | Desejo de realizar nova viagem de cruzeiro



Fontes: FGV / CLIA BRASIL

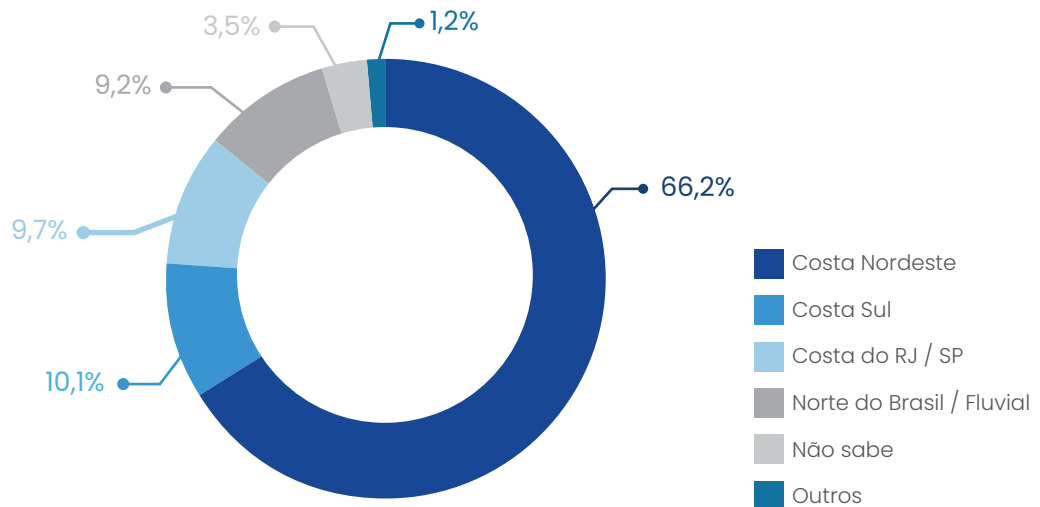
Como dito na abertura do capítulo, 87,2% dos entrevistados indicaram anseio de retornar ao(s) destino(s) visitado(s) a lazer, o que deixa evidente a positiva exposição dos destinos durante as viagens de cruzeiro.

Gráfico 8 | Desejo de retornar ao destino



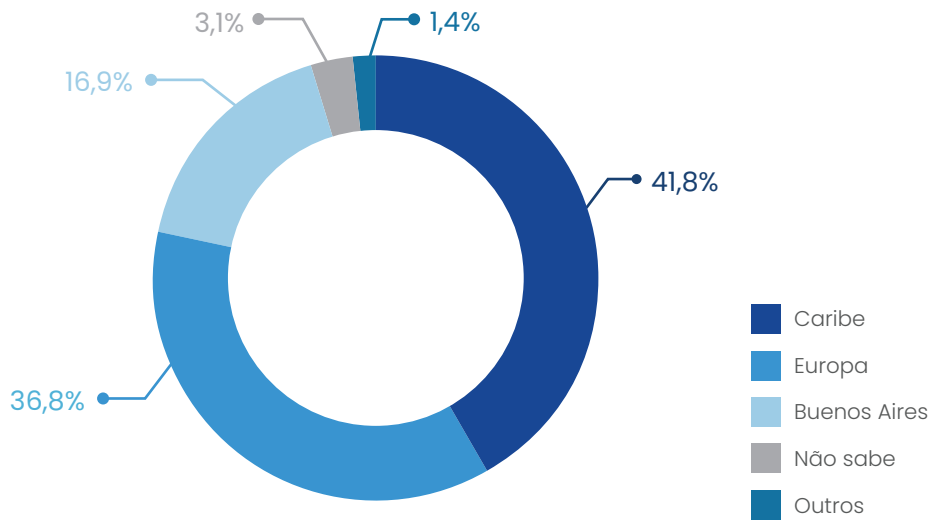
Fontes: FGV / CLIA BRASIL

Gráfico 9 | Destino nacional de preferência



Fontes: FGV / CLIA BRASIL

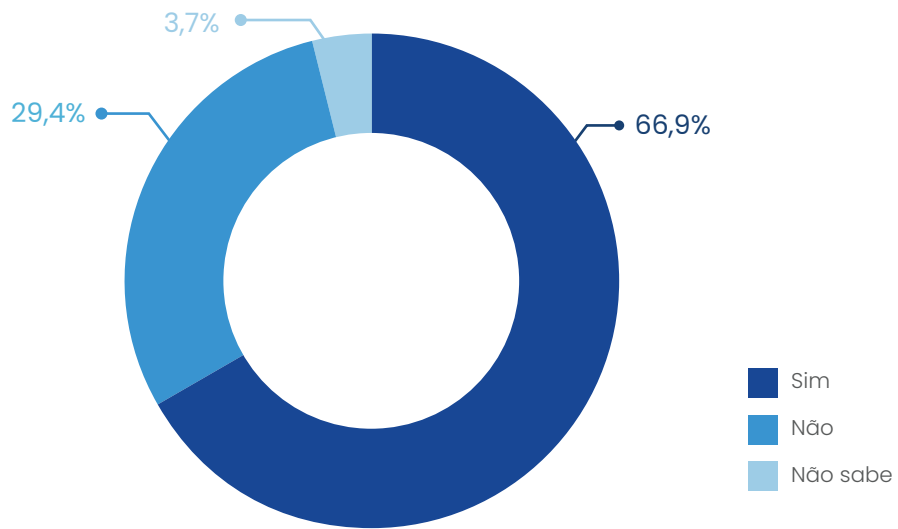
Gráfico 10 | Destino internacional de preferência



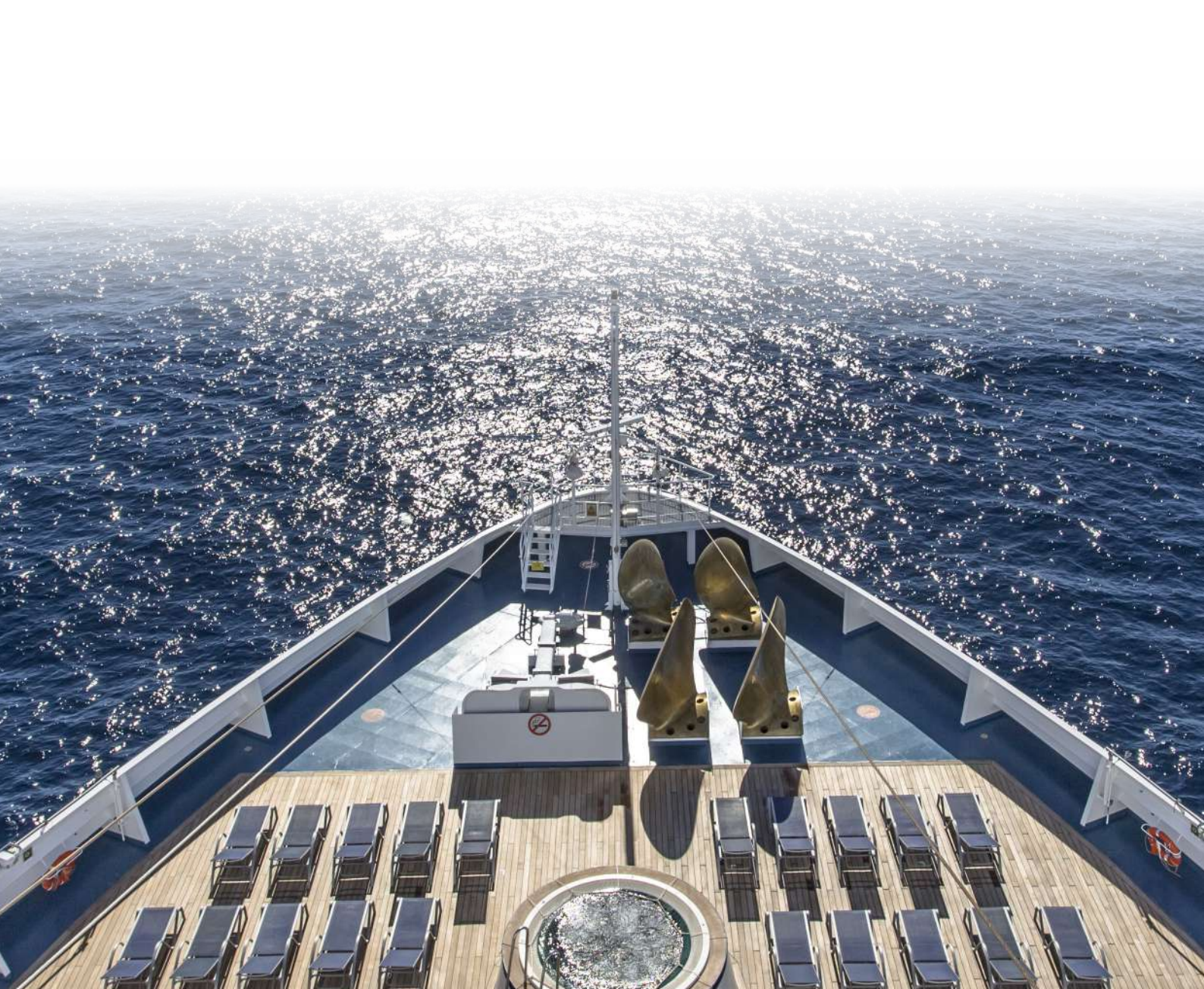
Fontes: FGV / CLIA BRASIL

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

Gráfico 11 | Disponibilidade de realizar cruzeiro na baixa temporada



Fontes: FGV / CLIA BRASIL





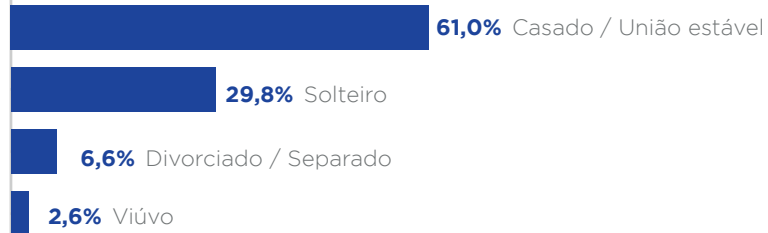
## BRASILEIROS

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

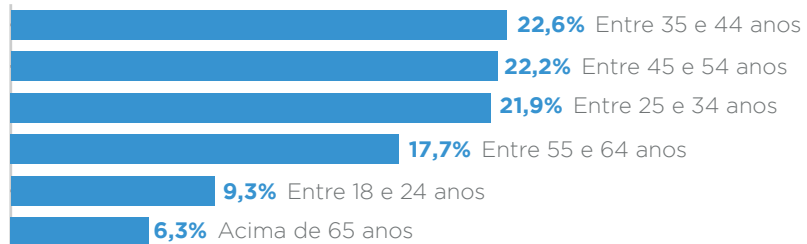




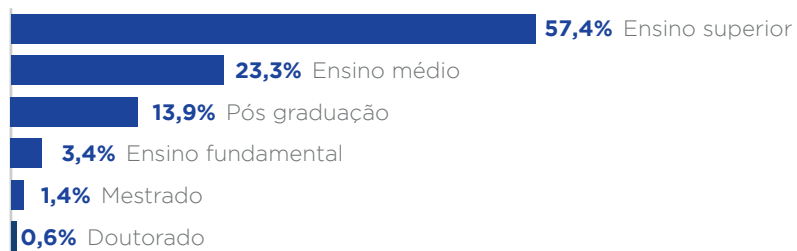
## Estado civil



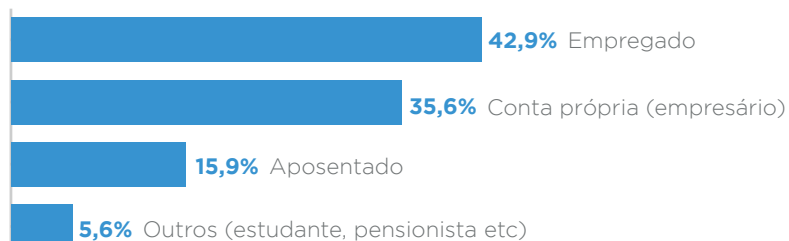
## Faixa etária



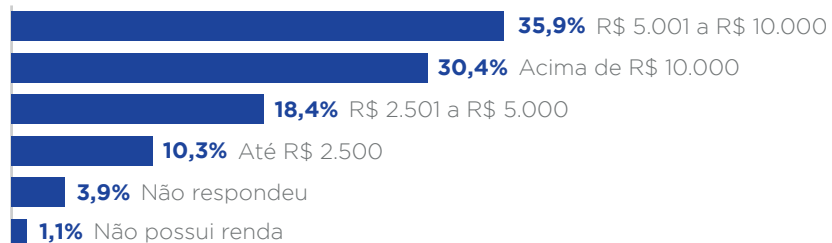
## Escolaridade



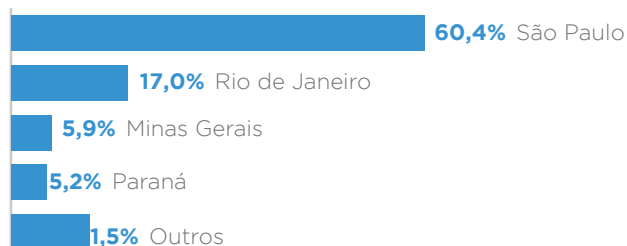
## Ocupação principal



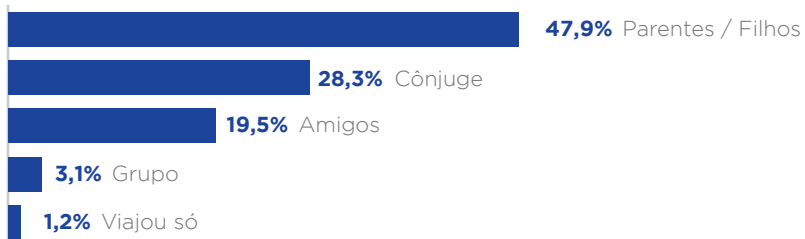
## Faixa de renda familiar mensal (R\$)



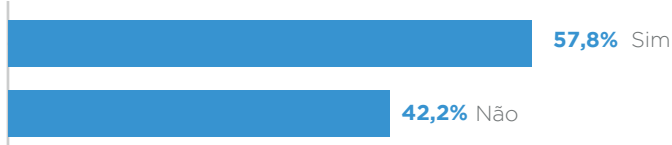
## Estado de residência



Viagem acompanhada



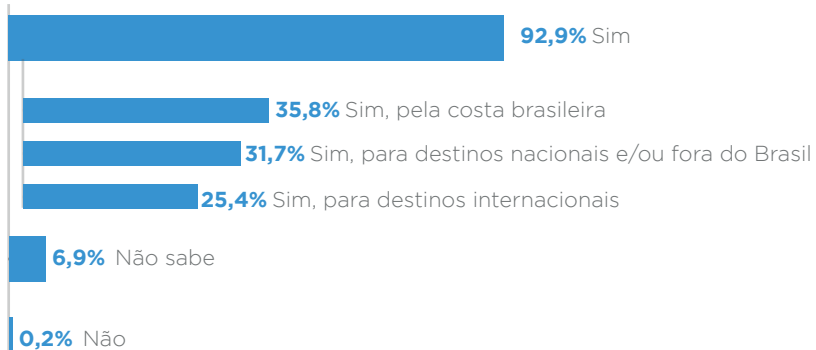
Primeira viagem de cruzeiro



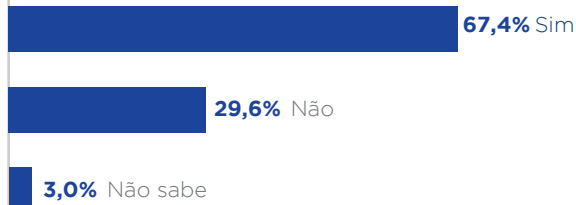
Escalas



Pretende fazer outra viagem de cruzeiro



Disponibilidade de realizar cruzeiro na baixa temporada







# FICHA TÉCNICA



## **CLIA BRASIL**

### **Presidente do Conselho de Administração**

Adrian Ursilli

### **Conselheira**

Estela Farina

### **Conselheiro**

Renê Hermann

### **Conselheiro**

Mário Franco

### **Presidente Executivo**

Marco Ferraz

### **Coordenadora Técnica**

Márcia Leite

### **Coordenadora Jurídica**

Luciana Quintana

### **Gerente Executivo**

João Tomaz

### **Assistente**

Mônica Vicente

## **FUNDAÇÃO GETULIO VARGAS**

### **Presidente**

Carlos Ivan Simonsen Leal

### **Diretor Executivo da FGV Projetos**

Luiz Carlos Guimarães Duque

### **Gerente Executivo da FGV Projetos**

Luiz Gustavo Medeiros Barbosa

### **Equipe Técnica**

André Meyer Coelho

Fabíola Barros

Ique Lavatori

Luciana Vianna

Marcel Levi

Mateus Menezes

Natalia Soutosa

Thaís Barros

Thais Padinha

Thays Venturim

Vinícius Teles

### **Projeto Gráfico**

Talitha Guimarães

Douglas Fernandes



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

CLIA BRASIL & FGV

Todos os gráficos, quadros e figuras foram elaborados pela FGV e CLIA BRASIL.





Alameda Lorena, 800 - Conjunto 602 - São Paulo  
+55 11 3337-5000 | [cliabrasil@cruising.org](mailto:cliabrasil@cruising.org)  
[www.abremar.com.br](http://www.abremar.com.br)

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