



# CRUZEIROS MARÍTIMOS

ESTUDO DE PERFIL E IMPACTOS  
ECONÔMICOS NO BRASIL

TEMPORADA 2019-2020



Dados internacionais de Catalogação na Publicação  
Ficha catalográfica elaborada pelo Sistema de Bibliotecas/FGV

Cruzeiros marítimos [recurso eletrônico] : estudo de perfil e impactos econômicos no Brasil : temporada 2019-2020 - Rio de Janeiro : FGV; São Paulo : Cruise Lines International Association, 2020. 1 recurso online (55 p.) : PDF

Dados eletrônicos.

ISBN: 978-65-86289-08-4

1.Turismo - Aspectos econômicos. 2. Cruzeiros marítimos -.Aspectos econômicos. 3. COVID-19 (Doença) - Aspectos econômicos. II. FGV. II. Cruise Lines International Association.

CDD - 338.4791

# CRUZEIROS MARÍTIMOS

ESTUDO DE PERFIL E IMPACTOS  
ECONÔMICOS NO BRASIL

**TEMPORADA 2019-2020**





# SUMÁRIO

SUMÁRIO EXECUTIVO **6**

INTRODUÇÃO **10**

AMBIENTE MACROECONÔMICO **14**

A ATIVIDADE TURÍSTICA **18**

O SETOR DE CRUZEIROS **20**

IMPACTOS ECONÔMICOS **28**

PERFIL E HÁBITOS DE VIAGEM DOS CRUZEIRISTAS **38**

OPORTUNIDADES E FATORES LIMITADORES **48**







# SUMÁRIO EXECUTIVO

Apesar das boas perspectivas para o setor de cruzeiros para a temporada 2019/2020, com expectativa de crescimento de demanda e de impacto econômico, a paralisação praticamente total do setor turístico no País em meados de março deste ano, mudou completamente o futuro desse importante setor econômico brasileiro, apresentando impacto imediato na temporada em curso.

*O mercado de viagens é uma das atividades mais afetadas pela crise econômica resultante das medidas de contenção da Covid-19.*

Esta doença é causada por um novo tipo de coronavírus, denominado SARS-CoV-2, que se alastrou de forma pandêmica pelo mundo. Nesse sentido, as medidas de proteção ao contágio pela Covid-19 demandaram o estabelecimento de regras de contenção e isolamento social, o que causou interrupção de grande parte das atividades econômicas do Brasil e do Mundo, afetando diretamente a dinâmica econômica do setor de viagens.

Como o turismo é uma atividade muito relevante na geração de empregos em todas as faixas de renda no Brasil, e em áreas com diferentes graus de especialização, sua paralisação traz consequências significativas ao país.

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

*O impacto econômico gerado pelos gastos das armadoras para a realização da temporada 2019/2020, foi de R\$ 1,130 bilhão, resultado 13,2% superior ao da temporada anterior (2018/2019).*

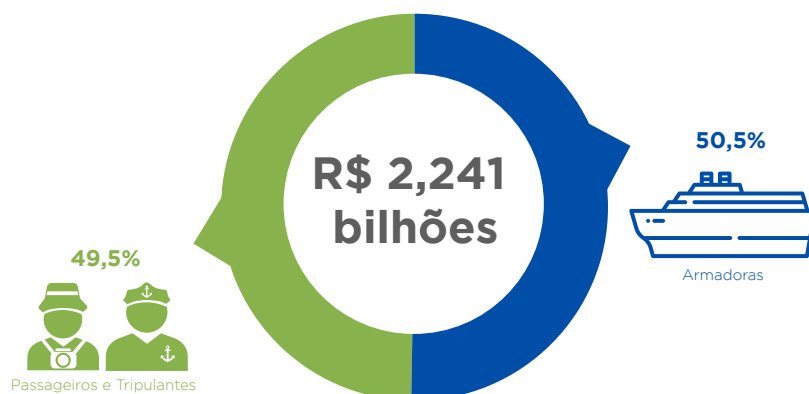
*Já o impacto gerado pelos gastos dos cruzeiristas e tripulantes nas cidades e portos de embarque/desembarque e trânsito foi de R\$ 1,110 bilhão, 2,4% superior ao impacto gerado na temporada anterior.*

Assim, o impacto econômico total do setor de cruzeiros marítimos na temporada 2019/2020 foi de, aproximadamente, R\$ 2,2 bilhões (7,6% superior ao resultado da temporada 2018/2019), com geração de mais de 33 mil empregos e movimentação superior a R\$ 296 milhões em tributos.



**IMPACTO ECONÔMICO TOTAL**

Evolução dos números | Em milhões (R\$)



Fonte: FGV/CLIA BRASIL.

Consequentemente, 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 foi positivo. Este indicador é particularmente interessante por apresentar o quanto a realização da temporada impulsiona a atividade econômica brasileira.

*Para a temporada 2019/2020 dos cruzeiros marítimos esse índice foi de 4,63, ou seja, para cada R\$ 1,00 gasto pelas armadoras para a realização da temporada 2019/2020, foram movimentados na economia brasileira R\$ 4,63.*

Considerando dados históricos do setor, caso a temporada não fosse afetada pela

pandemia de Covid-19, o resultado do setor poderia ser suavemente superior ao registrado (+2,1%), com impacto econômico total estimado em, aproximadamente, R\$ 2,3 bilhões, o que representaria um crescimento de 9,9% em relação a temporada passada.

O cenário econômico favorável se deu, principalmente, porque o período escalonado pelas autoridades públicas para interrupção de atividades foi implementado já na segunda quinzena do mês de março de 2020, ou seja, no final da temporada brasileira, fazendo com que grande parte das receitas já tivessem sido computadas. Em contrapartida, os números de reservas e previsões operacionais para a temporada 2020/2021 estão muito aquém das possibilidades mínimas de operação, o que indica que o setor poderá experimentar sua maior crise econômica e operacional desde o início das atividades no Brasil.

## PRINCIPAIS RESULTADOS

Resultado da temporada 2019/2020 e variação percentual em relação à temporada 2018/2019

### ARMADORAS

Combustível



2019   2020	2018   2019	Variação
R\$ 565,0 MM	R\$ 422,8 MM	+ 33,6 %

Fornecedores de alimentos e bebidas



2019   2020	2018   2019	Variação
R\$ 221,5 MM	R\$ 239,8 MM	- 7,6 %

Taxas e Impostos



2019   2020	2018   2019	Variação
R\$ 157,4 MM	R\$ 160,7 MM	- 2,1 %

Comissionamento para operadoras de agências



2019   2020	2018   2019	Variação
R\$ 74,5 MM	R\$ 81,9 MM	- 9,0 %

Marketing, excursões e escritórios



2019   2020	2018   2019	Variação
R\$ 56,7 MM	R\$ 40,1 MM	+ 41,4 %

Água e lixo



2019   2020	2018   2019	Variação
R\$ 29,2 MM	R\$ 29,9 MM	- 2,3 %

Salários pagos



2019   2020	2018   2019	Variação
R\$ 26,3 MM	R\$ 23,3 MM	+ 12,9 %



# CRUZEIRISTAS E TRIPULANTES

2019   2020	2018   2019	Variação
R\$ 335,2 MM	R\$ 329,7 MM	+ 1,7 %



Comércio varejista

2019   2020	2018   2019	Variação
R\$ 333,4 MM	R\$ 325,1 MM	+ 2,6 %



Alimentos e bebidas

2019   2020	2018   2019	Variação
R\$ 177,8 MM	R\$ 175,8 MM	+ 1,1 %



Transporte antes e/ou após a viagem

2019   2020	2018   2019	Variação
R\$ 146,0 MM	R\$ 140,9 MM	+ 3,6 %



Passeios turísticos

2019   2020	2018   2019	Variação
R\$ 71,3 MM	R\$ 69,1 MM	+ 3,2 %



Transporte durante a viagem

2019   2020	2018   2019	Variação
R\$ 46,4 MM	R\$ 43,7 MM	+ 6,2 %



Hospedagem antes e/ou após o cruzeiro





# INTRODUÇÃO





Para ter domínio de informações sobre os significativos impactos do setor do mercado de Cruzeiros na economia do País, a CLIA BRASIL, em parceria com a Fundação Getulio Vargas (FGV), vem acompanhando desde a temporada 2011/2012, os dados do setor que, comprovadamente, tem impacto muito positivo na economia turística de importantes destinos da costa brasileira.

O objetivo deste trabalho é produzir insumos técnicos para orientar políticas públicas e formular estratégias, cenários e indicadores que atestem as vantagens econômicas e sociais de continuação do desenvolvimento do setor, otimizando os benefícios dessa importante atividade no País.

Dessa forma, todas essas informações são utilizadas como base para elaboração de planos de ação da CLIA BRASIL e seus associados, visando a maximização dos efeitos positivos dos cruzeiros marítimos no Brasil, em conformidade com sua missão institucional.

O setor de cruzeiros marítimos brasileiro vem superando as dificuldades impostas pelos variados cenários econômicos passados e, ao longo das últimas temporadas, obteve aumento da oferta (principalmente a partir da temporada 2017/2018, mesmo sem aumento do número de navios), com aumento de apenas um navio na temporada 2019/2020.



Na série histórica, observa-se 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 consequente menor oferta de leitos e de roteiros por parte das armadoras, levando à queda do número de passageiros embarcados. Essa diminuição foi atribuída ao momento desfavorável que a economia brasileira atravessou no período e à consequente redução de participação do mercado doméstico neste segmento.

Desde a temporada 2017/2018 o setor vem demonstrando aumento da eficiência apesar da estabilidade no número de navios, com aumento do total de cruzeiristas, fato que só não ocorreu na atual temporada devido à pandemia da Covid-19.

Na temporada 2019/2020, objeto de análise desse estudo, oito navios percorreram 15 destinos brasileiros (Santos, Rio de Janeiro, Armação dos Búzios, Salvador, Ilha Grande, Ilhabela, Ilhéus, Itajaí, Recife, Maceió, Angra dos Reis, Porto Belo, Cabo Frio, Ubatuba e Balneário Camboriú), 2 uruguaios (Montevideu e Punta del Este) e 1 argentino (Buenos Aires).

Pela terceira temporada consecutiva, houve aumento do número de viajantes quando comparada à temporada anterior, totalizando 469.577 cruzeiristas. O impacto econômico total também registrou aumento, movimentando R\$ 2,241 bilhões na economia brasileira, resultado que poderia ter sido ainda melhor se o mundo não atravessasse período tão complicado, que atingiu o Brasil em meados de março de 2020.



A movimentação econômica gerada pelos cruzeiros marítimos (através dos gastos das armadoras e cruzeiristas) envolve diversas atividades da economia brasileira. Dessa forma, o setor não só cria empregos nessas diferentes áreas, como gera receita para o governo em forma de tributos, impactando a economia local e nacionalmente.

Por isso, os negócios movimentados pelo segmento não se restringem apenas às cidades portuárias. A cadeia de suprimentos contrata serviços e compra produtos em diferentes regiões do Brasil e as vendas de cruzeiros que, em sua maioria, são feitas por agentes de viagens, são realizadas em pontos de venda físicos e online em todo o país.

#### PRINCIPAIS OBJETIVOS DO ESTUDO

1

Analisar o ambiente macroeconômico e o setor de cruzeiros

2

Avaliar o impacto econômico dos cruzeiros marítimos em cabotagem na costa brasileira durante a temporada 2019/2020

3

Avaliar a evolução dos números da atual temporada em comparação à temporada 2018/2019

4

Identificar perfil e hábitos de viagem dos cruzeiristas

5

Estimar os impactos causados pela pandemia do Covid-19 aos Cruzeiros Marítimos no Brasil





# **AMBIENTE MACROECONÔMICO**



Após os crescimentos registrados em 2017 e 2018, a economia global desacelerou no segundo semestre de 2019, refletindo uma confluência de fatores que afetaram as principais economias do mundo. As previsões para 2020 apontavam para um crescimento de 3,6%, após 3,3% em 2019 e 3,6% em 2018.

Em 2019, o crescimento da economia chinesa sofreu redução após uma combinação de restrição regulatória necessária para conter o sistema bancário paralelo e um aumento nas tensões comerciais com os Estados Unidos. Já na zona do Euro, a economia perdeu dinamismo além do esperado, uma vez que a confiança dos consumidores e das empresas se enfraqueceu. Como exemplo, pode-se destacar a redução da produção alemã de automóveis, por conta da introdução de novas normas de emissões, e a queda do investimento privado na Itália, à medida que os *spreads* soberanos se alargaram e a demanda externa, especialmente da Ásia emergente, diminuiu.

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

Portanto, o ano de 2019 foi marcado pela desaceleração do crescimento da economia internacional. A questão foi acirrada pelas tensões comerciais entre as duas maiores potências do mundo, EUA e China, que impactaram o comércio mundialmente e a atividade econômica como um todo. Além disso, tensões geopolíticas e situações particulares em alguns países (tensões sociais, crises de financiamento, desastres ambientais, etc) afetaram a confiança dos investidores, a demanda por bens duráveis e, consequentemente, a atividade industrial.

Em resposta a isso, houve, por parte dos bancos centrais de importantes economias do mundo, a adoção de uma política de afrouxamento monetário, com taxas de juros mais baixas que, em alguns casos, chegam a ser negativas, o que contribuiu para a melhora da atividade econômica e para a manutenção da sua expansão.


Segundo dados estimados do Banco Mundial, a economia mundial cresceu 2,4% em 2019, um resultado pior que o dos dois anos anteriores, 3,3% em 2017 e 3% em 2018. Em meio à guerra comercial e a problemas domésticos, a China obteve seu pior crescimento dos últimos 29 anos, 6,1%, embora tenha sido uma grande expansão quando comparada ao resto do mundo. Já os Estados Unidos tiveram um crescimento de 2,3%, maior do que a média das economias avançadas e da Zona do Euro, que cresceu 1,2% no ano. Os EUA mantiveram a criação recorde de postos de trabalho, mantendo um nível próximo ao pleno emprego. Apesar disso, e do aumento de salários, os índices de inflação continuaram baixos na maior parte do mundo.

A retomada da demanda no segundo semestre de 2019 melhorou as expectativas econômicas para os anos seguintes. Isso se deu, principalmente, por uma política monetária mais expansionista e a expectativa da melhora das tensões comerciais entre China e EUA, com a assinatura da primeira parte de um acordo comercial,

O Brasil, em 2019, apresentou um crescimento de 1,1%, abaixo da média das economias emergentes, que foi de 3,5%, mas mantendo uma taxa semelhante à dos dois anos anteriores. A inflação também se manteve sob controle no país, 4,31%, acima do centro da meta de 4,25%, impulsionada principalmente pelo preço da carne, devido ao aumento da demanda chinesa, que enfrentou uma crise de gripe suína nos seus rebanhos.

A criação de empregos nacionais também foi positiva, porém, assim como a expansão da economia, em um ritmo insuficiente para repor os empregos perdidos durante a última crise econômica. O Banco Central do Brasil, seguindo a tendência mundial, abaixou a taxa de juros chegando a 4,5% no final do ano. A Reforma da Previdência, aprovada no final de 2019, promete economizar cerca de 855 bilhões de reais nos próximos dez anos para os cofres públicos, e foi vista como uma notícia positiva, contribuindo para o ajuste das contas públicas do país. Apesar disso, o Brasil ainda fechou o ano com déficit no seu resultado primário, continuando a tendência que vem desde 2014.

Em resposta às tensões comerciais no mundo, que fizeram os investidores tirarem capital de países emergentes, e da diminuição das taxas de juros no país, que fez o país se tornar menos atrativo para os investidores estrangeiros, o real apresentou uma grande depreciação em relação ao dólar, com a moeda americana atingindo o maior valor nominal da história do Real.

A person in a red shirt is leaning over the white railing of a ship's deck, looking out at the ocean. The ship is moving, as evidenced by the white wake in the blue water. The sky is overcast and grey.

Para o ano de 2020, contudo, as tendências de crescimento e expansão da economia foram interrompidas pela pandemia da Covid-19, que afetou todo o planeta e jogou as economias em profundas crises financeiras, interrompendo as atividades econômicas consideradas não-essenciais. Os governos ao redor do planeta implementaram políticas fiscais em pacotes de recuperação e manutenção da economia, visando a preservação dos empregos e evitando uma recessão profunda na economia, para que a retomada seja mais rápida com o possível fim da crise sanitária.

Segundo o Banco Mundial, em previsões realizadas em junho de 2020, a economia mundial deve sofrer uma queda de 5,2% em 2020, um resultado 7,7 pontos percentuais menor do que o previsto em janeiro de 2020. Ainda segundo a previsão, os países avançados teriam uma queda de 7% no PIB (os EUA cairiam 6,1% e a Zona do Euro cairia 9,1%) e as economias emergentes cairiam 2,5%. Apesar da previsão de crescimento em 2021, ela ainda não seria suficiente para repor as perdas com a crise atual, pois o formato da recuperação ainda é incerto e, provavelmente, dependerá do surgimento de um tratamento efetivo ou de uma vacina.

Ainda segundo o Banco Mundial, o Brasil teria uma queda de 8% no PIB em 2020 e um crescimento de 2,2% em 2021. As previsões do mercado são mais otimistas, contudo, de 5,6% de queda em 2020 e de 3,5% de expansão em 2021. Mesmo durante a crise, a trajetória de corte na taxa de juros continuou no Brasil, atingindo o seu valor mínimo de 2% em agosto de 2020. O real, por sua vez, continuou sua trajetória de depreciação, estando entre as moedas que mais se desvalorizaram no mundo, o dólar chegou a um pico de 5,89 reais em maio de 2020.





**A ATIVIDADE TURÍSTICA**



Segundo dados da Organização Mundial do Turismo (UNWTO), as viagens por todo mundo registraram 1,460 bilhão de chegadas internacionais de turistas no ano de 2019, resultado 3,6% superior aos 1,409 bilhão, de 2018, mantendo a sequência de recordes, com crescimento pelo décimo ano consecutivo.

Do total de 1,460 bilhão de chegadas internacionais de turistas em 2019, 745 milhões correspondem à Europa (4% a mais do que em 2018), 361 milhões à Ásia e Pacífico (+4%), 219 milhões às Américas (+2%), 73 milhões à África (+6%) e 61 milhões ao Oriente Médio (+2%).

As receitas totais de exportação através do turismo internacional (viagens e transporte de passageiros) atingiram US\$ 1,732 trilhão em 2019, o que representa 29% das exportações mundiais de serviços e 7% das exportações totais de bens e serviços.

Sobre o turismo doméstico brasileiro, historicamente, as preferências por viagens pelo território nacional 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.

A opção da maioria pela viagem doméstica pode ser explicada pelos altos custos das viagens internacionais, principalmente devido ao câmbio (alta cotação do Dólar e do Euro em relação ao Real), o que tem se intensificado mais recentemente. Outro importante ponto é o fortalecimento da competitividade do turismo pelo Brasil, o que somado ao alto custo das viagens internacionais, explica a considerável parcela dos brasileiros que optam por viagens pelo Brasil. Esses fatores proporcionam maior movimento da economia nacional e, consequentemente, maior geração de renda e empregos devido ao turismo.







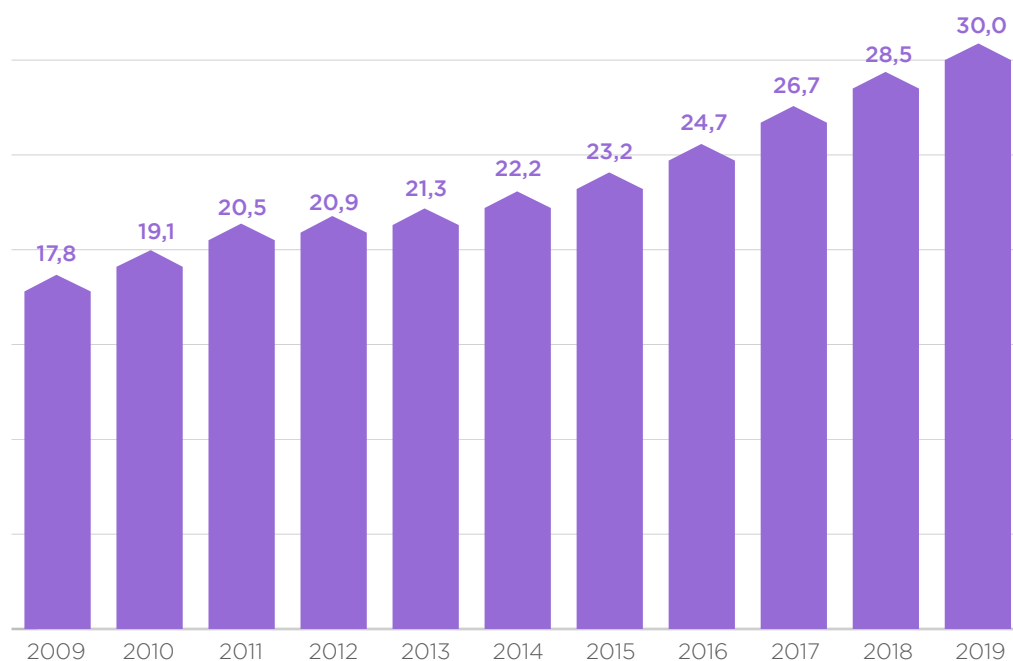
# O SETOR DE CRUZEIROS



Os investimentos em novos navios, com aumento da quantidade e diversificação dos cruzeiros ao longo dos últimos anos, vêm impulsionando o crescimento do setor internacionalmente. Em 2020, o setor tem previsão de entrada de 20 novos navios em operação em todo o mundo, com capacidade adicional total de 28.254 leitos. Para 2021, mais 29 novos navios já estão previstos em estaleiros, com capacidade adicional total de 54.442 pessoas (Cruise Industry News).

O número total de cruzeiristas pelo mundo, em 2019, foi superior a 30 milhões, segundo a Associação Internacional de Cruzeiros (CLIA BRASIL). De 2009 a 2019, a procura por cruzeiros aumentou 68,5%, passando de 17,8 milhões para os 30 milhões de cruzeiristas atuais.

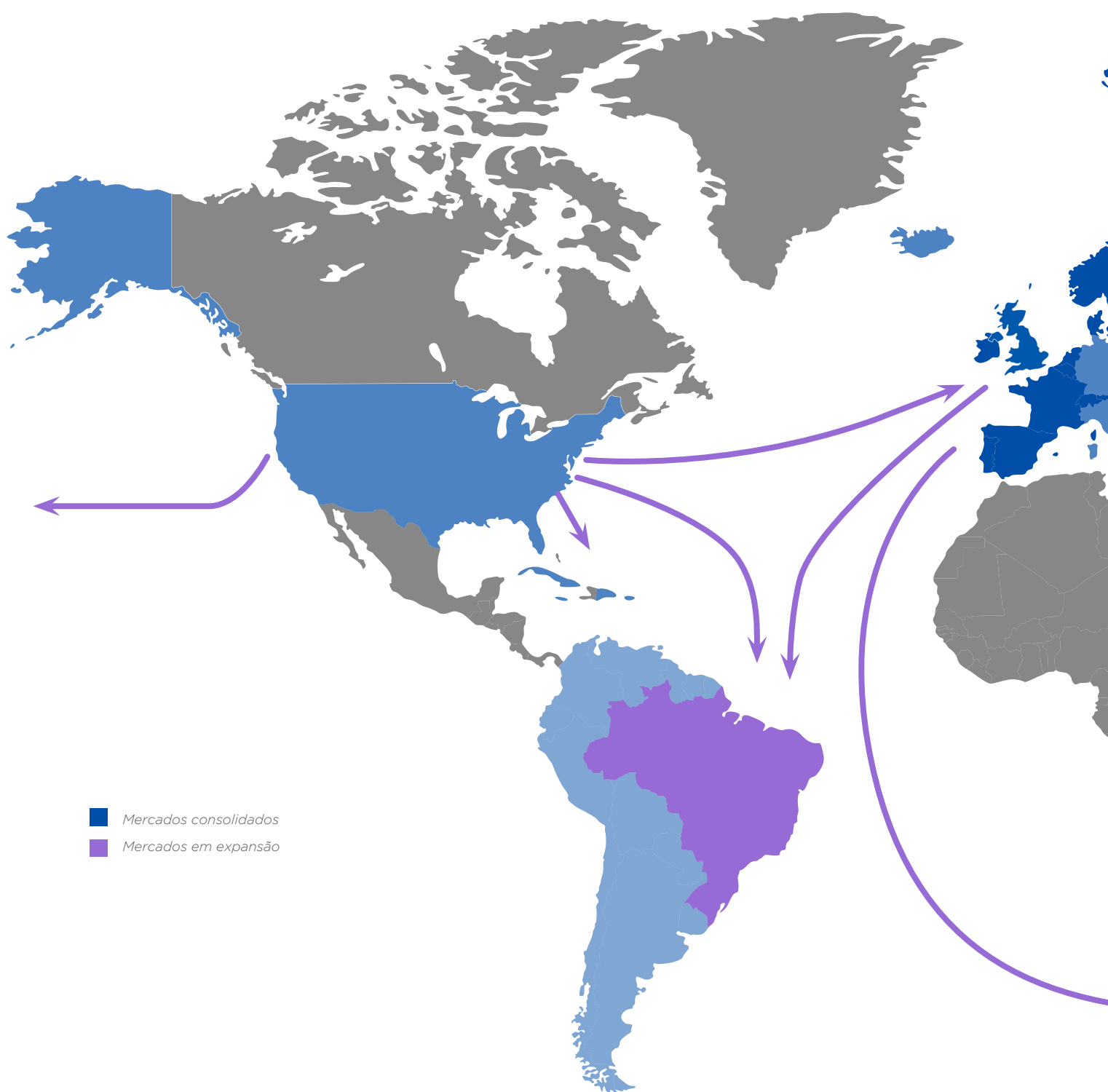
**Gráfico 1 | NÚMERO DE PASSAGEIROS NO MUNDO** (em milhões)



Fonte: Cruise Lines International Association (CLIA BRASIL).

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, a maioria é de brasileiros praticando turismo doméstico, o que reforça o argumento citado no item anterior. 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.



**217.313**

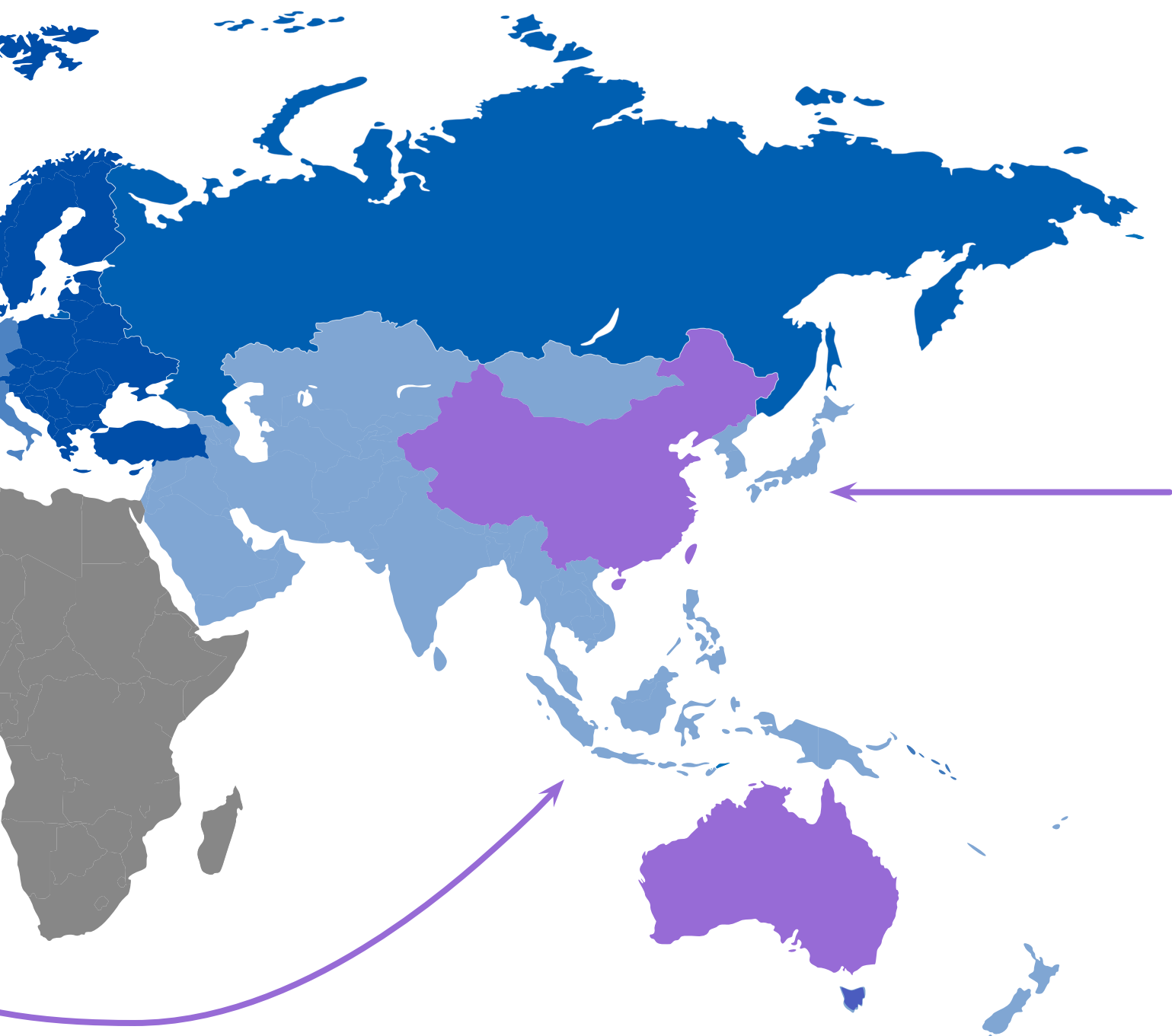
Brasileiros realizaram cruzeiros  
fora do Brasil em 2019



**R\$ 703,9 milhões**

Receita gerada





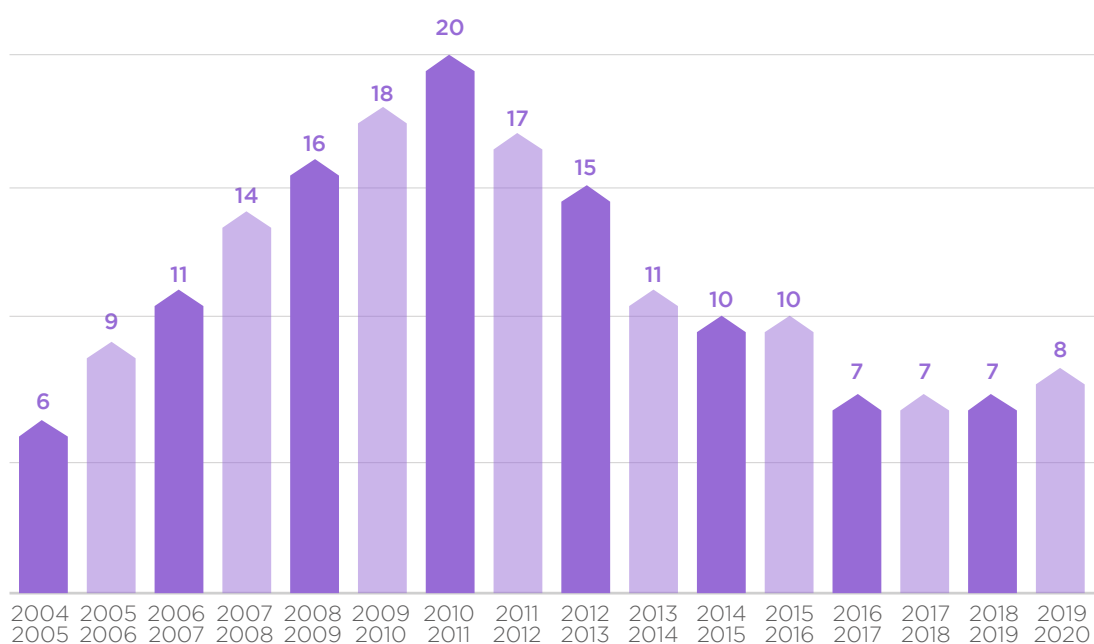
O número de turistas residentes no Brasil e que realizaram viagens de cruzeiros no exterior durante o ano de 2019 foi de 217.313, o que significou um aumento de 11,3% em relação a 2018, gerando uma receita de R\$ 703,9 milhões (23,5% a mais do que em 2018).

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

## TEMPORADA BRASILEIRA 2019/2020

Desde a temporada 2011/2012 o número de navios na temporada brasileira de cabotagem começou a sofrer redução, até atingir o platô de 7 navios em 2016/2017, número que foi mantido até a temporada 2018/2019. Na atual temporada (2019/2020), o número de navios voltou a crescer, passando para 8 embarcações. Essa medida comprova a reação do setor no Brasil, seja pelo incremento de equipamentos ou pelo aumento de eficiência ou número médio de cruzeiristas por navio.

**Gráfico 2 | Número de navios**

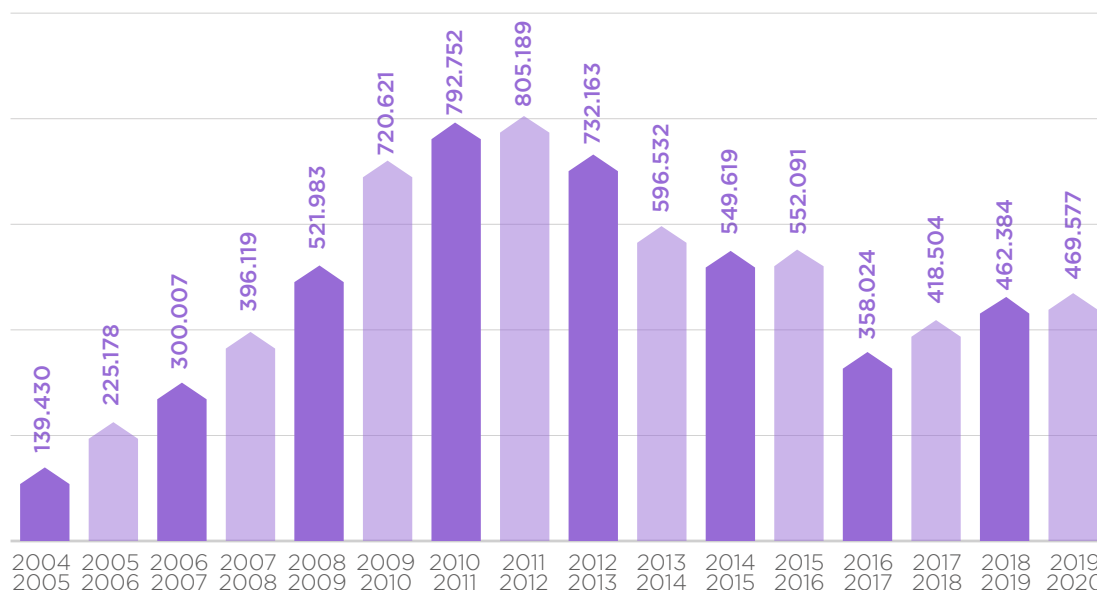


Fonte: Cruise Lines International Association (CLIA BRASIL).

Durante a temporada 2019/2020, 8 navios operaram na costa brasileira entre os meses de novembro de 2019 e março de 2020, transportando, aproximadamente, 470 mil cruzeiristas.



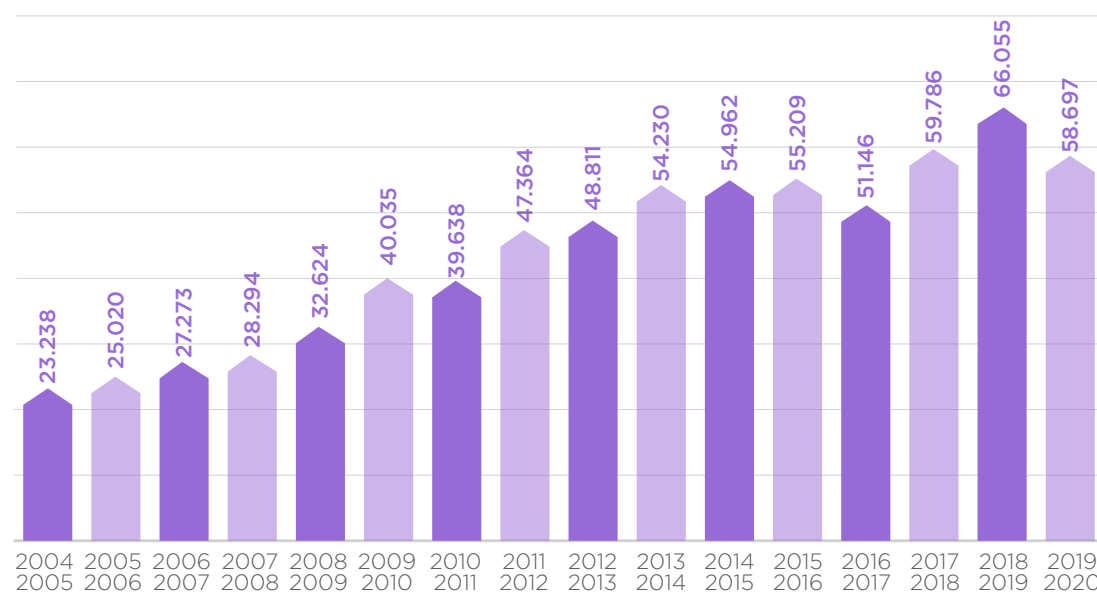
Gráfico 3 | Número de cruzeiristas embarcados



Fonte: Cruise Lines International Association (CLIA BRASIL).

O gráfico 4 demonstra exatamente a evolução da eficiência dos navios, através do número médio de cruzeiristas por navio por temporada, com crescimento entre as temporadas 2016/2017 e 2018/2019, reforçando o argumento da evolução positiva da eficiência nos cruzeiros no Brasil, ainda que com queda de 11,1% na temporada 2019/2020.

Gráfico 4 | Cruzeiristas por navios

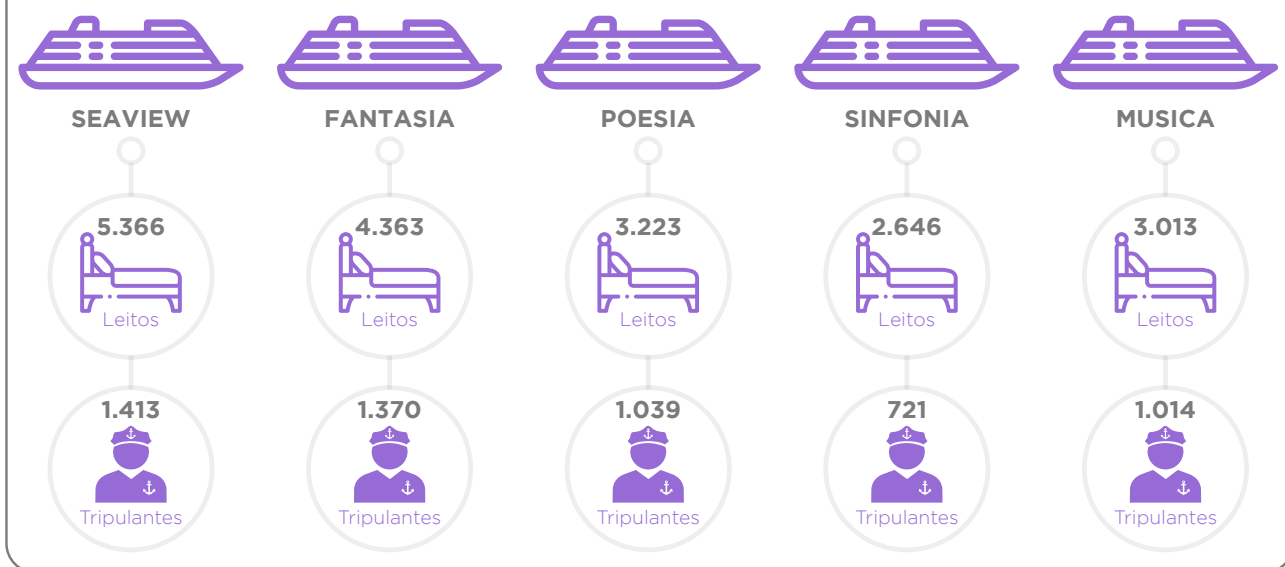


Fonte: Cruise Lines International Association (CLIA BRASIL).

## TEMPORADA BRASILEIRA 2019/2020

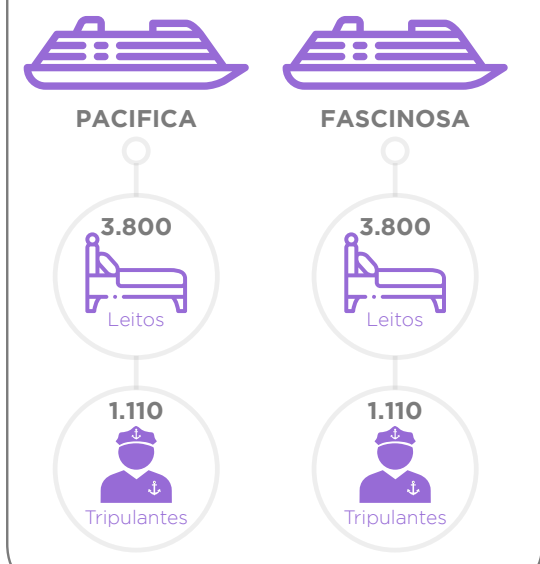
### MSC

Navios



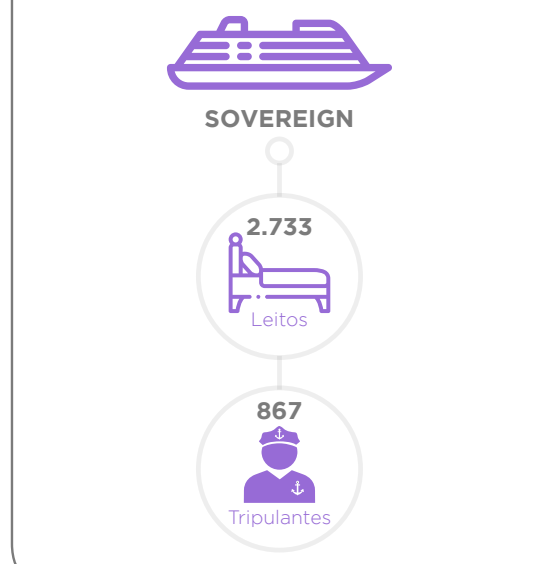
### COSTA

Navios



### PULLMANTUR

Navios







8 Navios



144 Cruzeiros realizados



28.730 Leitos



7.869 Tripulantes

**488.048\***  
LEITOS OFERTADOS  
NA TEMPORADA

*\*O número total previsto de leitos a serem ofertados antes do início da temporada foi de 530.121, porém não foi possível devido à interrupção antes do previsto por causa da pandemia do Covid-19.*








**IMPACTOS ECONÔMICOS**





Os cruzeiros marítimos beneficiam os destinos turísticos em diversos aspectos, como aumento do fluxo de turistas nas cidades, o que gera movimentação da economia local e do entorno, gerando empregos e renda. Além de estimular a entrada de divisas, promove o destino nos âmbitos nacional e internacional.

Esses benefícios dependem dos seguintes aspectos:

- Tipo de porto de referência (se é porto de embarque/desembarque ou de escala);
- Momento da viagem (início, meio ou fim);
- Tempo de permanência do 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 as viagens e das armadoras durante a temporada de cabotagem no Brasil. Esses impactos econômicos são divididos em diretos, indiretos e induzidos.

Os impactos diretos são os valores das despesas dos viajantes 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 comprem os serviços de alimentos e bebidas.



Durante as rodadas de impactos direto e indireto, receitas são revertidas para os moradores locais sob a forma de salários, lucros distribuídos, aluguéis, entre outros. Esses são os impactos induzidos.

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

Quanto aos gastos dos viajantes e tripulantes nos portos de embarque/desembarque e trânsito, a movimentação econômica engloba compras de passeios turísticos, suvenires, alimentos e bebidas, transporte e hospedagem antes e/ou depois da viagem.

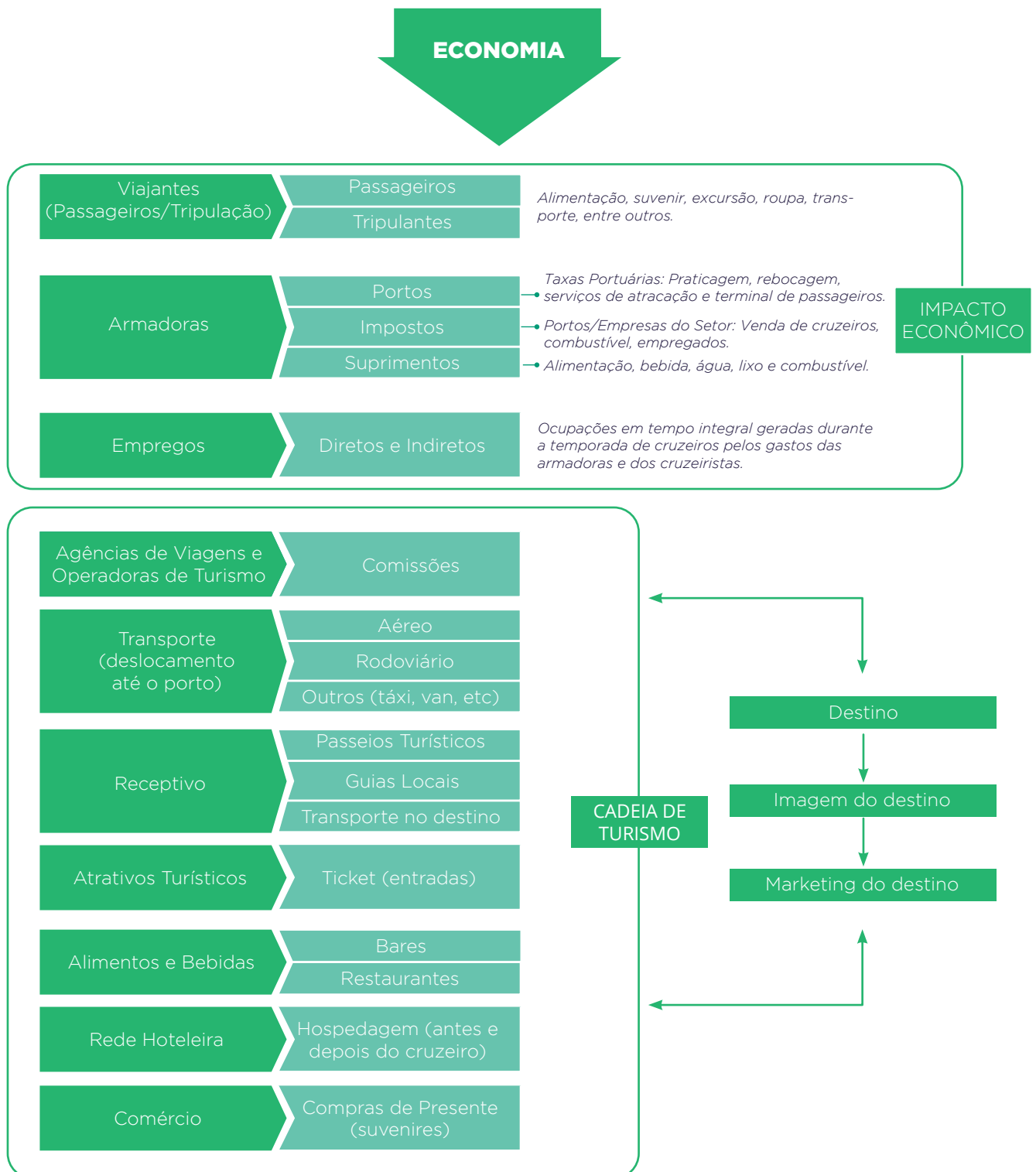
O presente estudo se baseou na Matriz Insumo-Produto (MIP), do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) para desenvolver a movimentação econômica e assim capturar a totalidade dos impactos econômicos. O modelo representa a economia brasileira por meio de 68 setores econômicos e 128 categorias de produtos do Sistema de Contas Nacionais da economia brasileira. Permite estimar, por meio de multiplicadores, os impactos totais (diretos, indiretos e induzidos) das atividades relacionadas aos cruzeiros marítimos sobre a produção nacional, emprego e renda.





# IMPACTO DO SEGMENTO DE CRUZEIROS NA ECONOMIA

A figura a seguir ilustra as atividades impactadas pelos Cruzeiros Marítimos



## RESULTADOS DA TEMPORADA 2019/2020

Durante a temporada 2019/2020 foi realizada pesquisa com os cruzeiristas nos portos de Santos e Rio de Janeiro e, após o encerramento da temporada com as principais armadoras presentes no Brasil, para analisar o impacto econômico do segmento.

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.



**5,2 dias**

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



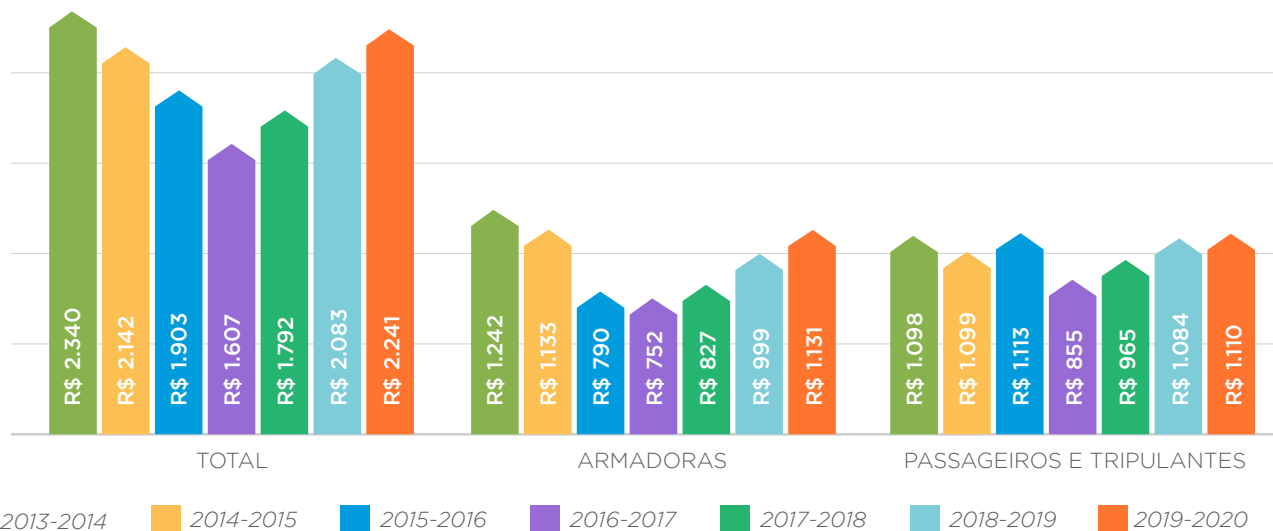
**R\$ 3.256,27**

gasto médio por passageiro  
com a compra da viagem

De acordo com os dados da pesquisa de impacto econômico no Brasil, o tíquete médio dos cruzeiristas na temporada 2019/2020 foi de R\$ 3.256,27 - gasto médio por passageiro com a compra da viagem de cruzeiro. O tempo médio dos cruzeiros realizados nessa temporada foi de 5,2 dias.

### IMPACTO ECONÔMICO TOTAL

Evolução dos números | Em milhões (R\$)







**R\$ 4,63**

Movimentação econômica na economia brasileira, na temporada 2019/2020, para cada R\$1,00 gasto pelas armadoras

O **impacto econômico total** gerado pelas armadoras na temporada 2019/2020 foi de, aproximadamente, R\$ 1,131 bilhão, entre impactos diretos, indiretos e induzidos. Os gastos das armadoras com combustíveis são os mais significativos entre as despesas realizadas e, nessa temporada, foram os que registraram maior crescimento, o que pode ser explicado pelo aumento do tempo de permanência dos navios no Brasil, maior número de roteiros e navios maiores, que geraram 6,1% a mais de oferta total na temporada 2019/2020.

Outros importantes itens que registraram aumento significativo foram investimentos em marketing e outras despesas operacionais como aluguéis, agenciamento portuário, transporte e logística, além de viagens e entretenimento.



**R\$ 296 milhões**

Valor movimentado pelo setor de cruzeiros, em tributos, durante a temporada 2019/2020

Os gastos das armadoras na operação da temporada 2019/2020 e seus efeitos nas atividades econômicas do Brasil geraram receitas para o governo em forma de tributos. Esse valor foi de R\$ 166,4 milhões, entre tributos federais, estaduais e municipais.

Os gastos dos cruzeiristas e tripulantes geraram **impacto econômico total** de R\$ 1,110 bilhão na temporada 2019/2020, 2,4% superior ao impacto gerado na temporada anterior, entre impactos diretos, indiretos e induzidos.



**R\$1,110 bilhão**

Impacto econômico total na temporada 2019/2020

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 2019/2020, essa movimentação tributária foi de R\$ 129,9 milhões, nas esferas federal, estadual e municipal.



**R\$ 557,32**

Impacto econômico médio gerado por cruzeiristas nas cidades de escala

## Índice de Alavancagem Econômica

Levando em consideração a movimentação econômica total do setor de cruzeiros marítimos na temporada 2019/2020 (R\$ 2,241 bilhões) e os gastos das armadoras para a realização da temporada 2019/2020 (R\$ 484,3 milhões), 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 2019/2020 dos cruzeiros marítimos, esse índice foi de 4,63, ou seja, para cada R\$ 1,00 gasto pelas armadoras, foram movimentados na economia brasileira R\$ 4,63.

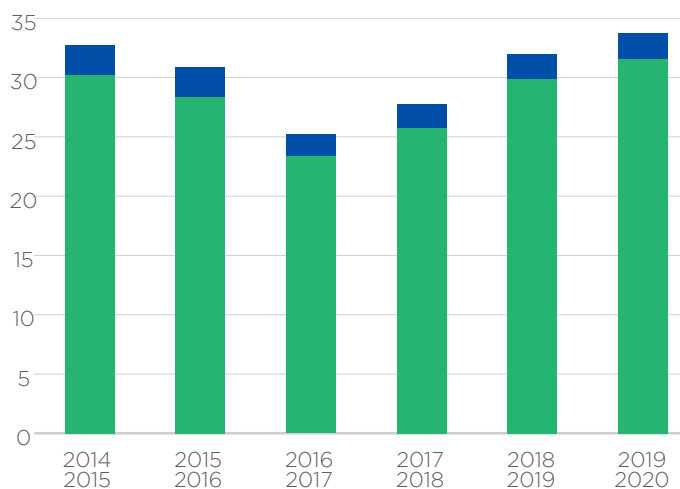


## GERAÇÃO DE POSTOS DE TRABALHO

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.

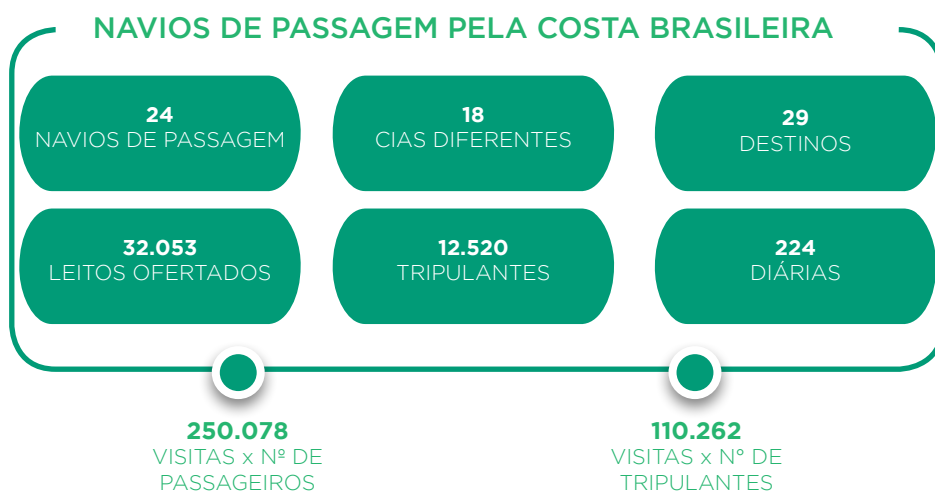
Durante a temporada 2019/2020 foram gerados 33.745 postos de trabalho na economia brasileira, o que representa um resultado 5,5% superior ao apurado na temporada anterior. Do total de empregos criados pelo segmento, 2.188 foram de tripulantes dos navios (3,5% superior ao gerado na temporada anterior) e outros 31.577 empregos diversos, de forma direta, indireta e induzida (+5,6%), 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.





## 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 2019/2020. 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.

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


## IMPACTOS DA PANDEMIA DE COVID-19 NO SETOR DE CRUZEIROS

As boas perspectivas para o turismo no início do ano de 2020, com expectativa de crescimento em várias atividades, especialmente para os cruzeiros marítimos, considerando a chegada de mais um navio e o aumento da oferta na temporada 2019/2020, foram prejudicadas pela paralisação praticamente total das atividades econômicas em meados de março deste ano, mudando completamente o futuro desse importante setor econômico brasileiro.

O mercado de viagens como um todo é, certamente, um dos setores mais afetados pela crise, pois a política de isolamento resultante das medidas de contenção ao contágio pela Covid-19 afeta frontalmente a dinâmica econômica do setor, restando quase nenhuma possibilidade de receita. Como é uma atividade fortemente geradora de empregos em todas as faixas de renda no Brasil, principalmente, e em grande escala, nas áreas de menor grau de especialização, seu enxugamento traz consequências significativas para o país.

Mesmo com as medidas de isolamento social e paralisação de diversas atividades econômicas praticamente no final da temporada 2019/2020 dos cruzeiros marítimos (meados de março), a pandemia da Covid-19 e seus impactos afetaram o resultado da temporada recém-finda e afetarão ainda mais a próxima temporada de cruzeiros marítimos no Brasil.





Considerando dados históricos de taxa de ocupação dos leitos ofertados por temporada, caso a pandemia e seus efeitos não tivessem afetado a temporada 2019/2020, o resultado seria suavemente superior ao registrado (+2,1%), com impacto econômico total estimado em, aproximadamente, R\$ 2,3 bilhões, o que representaria um crescimento de 9,9% em relação a temporada passada.

Na prática, a interrupção da temporada antes do prazo normal gerou cancelamento de roteiros, não atendimento de cruzeiristas e perda de receita. Como resultado desses fatores, o setor não pode evitar que ocorressem demissões já no fim da temporada 2019/2020, prevendo mais demissões para a próxima temporada (2020/2021). Uma medida de redução de impacto da crise gerada pela pandemia de Covid-19 sobre os empregos do setor foi a redução da carga horária e de salários, que permitiu manter parte significativa do quadro de funcionários das empresas do setor.

Entre cruzeiristas que realizariam viagens domésticas (cabotagem) e/ou internacionais, mais de 30 mil pessoas deixaram de ser atendidas devido à pandemia de Covid-19 (até o momento da realização da pesquisa). Isso gerou uma perda estimada de receita para as empresas de mais de R\$ 70 milhões de reais.

Visando a recuperação do setor da maneira mais breve possível, medidas urgentes precisam ser tomadas para que o impacto não seja ainda mais significativo, aliviando a pressão operacional e salvando empregos. Por isso, nas entrevistas com as armadoras, foram também identificadas políticas prioritárias para recuperação do setor.

Entre as possíveis medidas, a principal prioridade, na visão das empresas, deve ser a redução dos custos operacionais e portuários, que devem se adequar aos novos números de receita das empresas e taxa de ocupação de cruzeiros que as empresas terão na próxima temporada.

Outra ação muito importante para o setor, pensando no médio prazo, será a criação de novos destinos no Brasil, que somados às melhorias na eficiência dos custos portuários, pode tornar o setor, no Brasil, competitivo com os demais portos ao redor do mundo.





# PERFIL E HÁBITOS DE VIAGEM DOS CRUZEIRISTAS

Na temporada 2019/2020 foi realizada pesquisa 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.

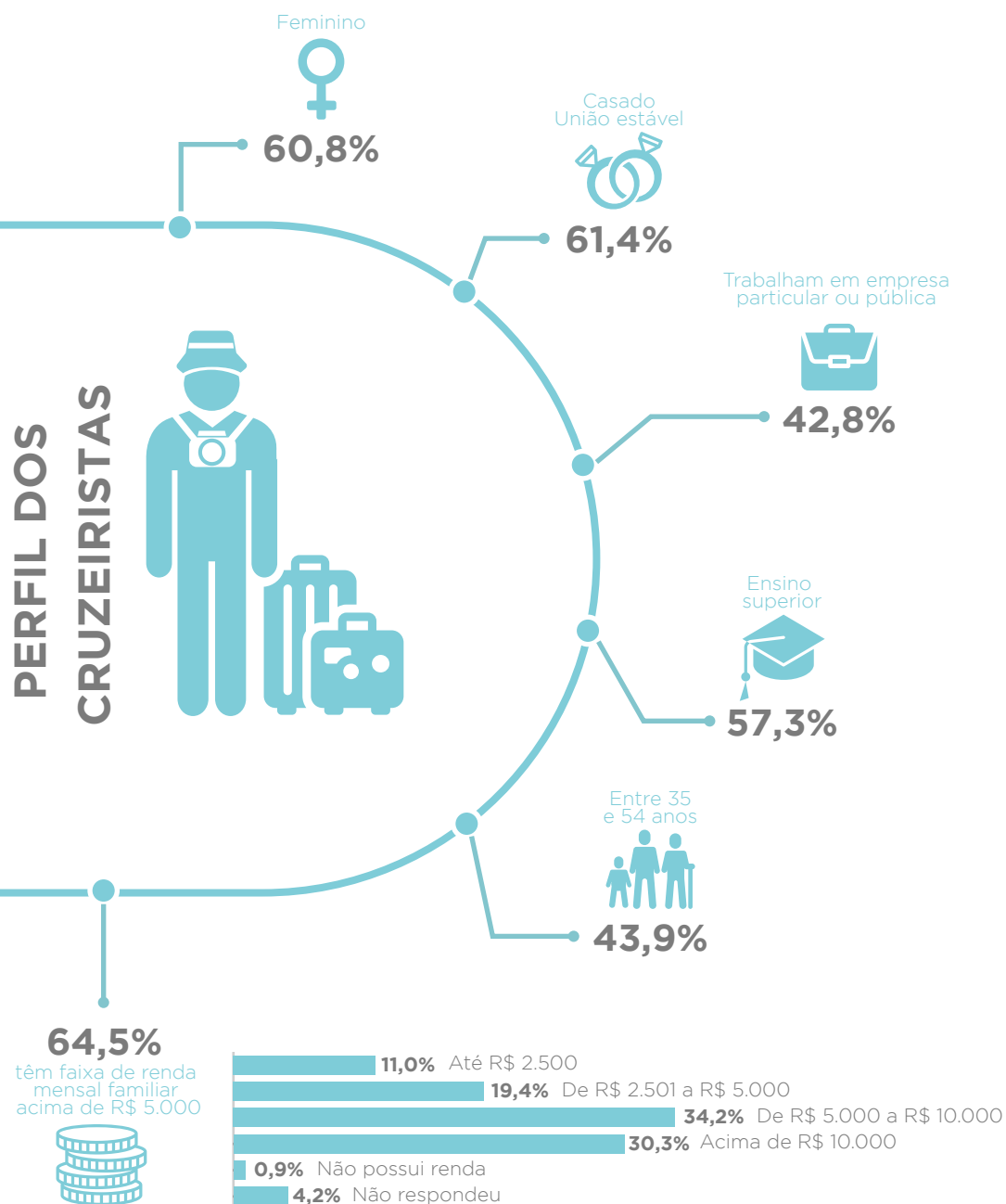
Quanto à frequência de viagens, 66,1% dos cruzeiristas realizavam sua primeira viagem de navio, enquanto os 33,9% restantes já haviam viajado de cruzeiro, em média, aproximadamente quatro vezes, o que demonstra que os cruzeiros estão sempre levando novos turistas aos destinos dos roteiros.

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.



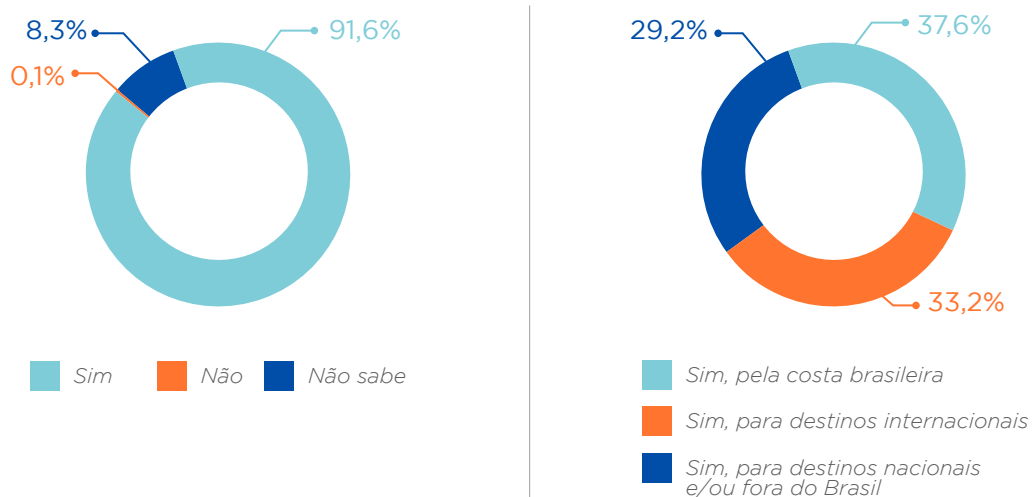
De maneira geral, os turistas viajam acompanhados (98,9%), sendo os principais acompanhantes filhos e parentes (51,9%), cônjuge (24,7%), e amigos (19,5%). Sobre a escolaridade dos cruzeiristas pesquisados, 57,3% têm o ensino superior completo e 42,8% estão empregados em empresa particular ou pública. 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 7 | Desejo de realizar nova viagem de cruzeiro



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

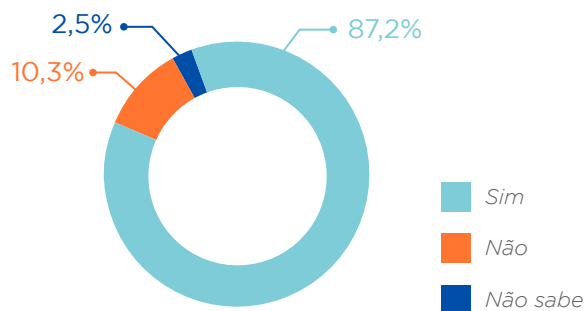


Gráfico 9 | Destino nacional de preferência

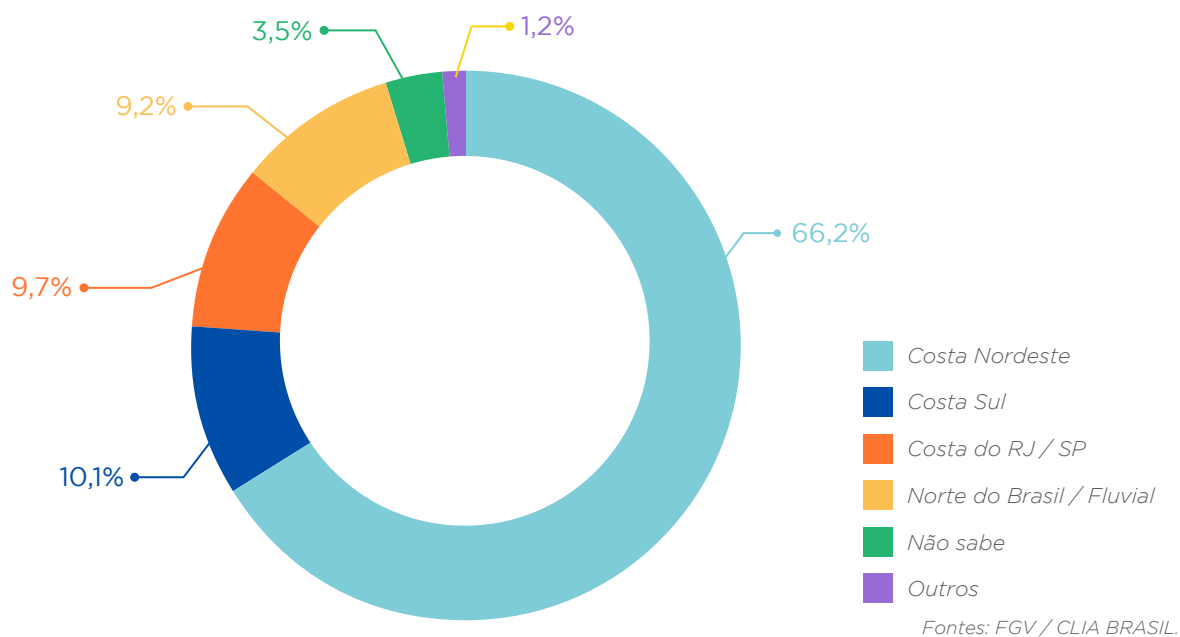
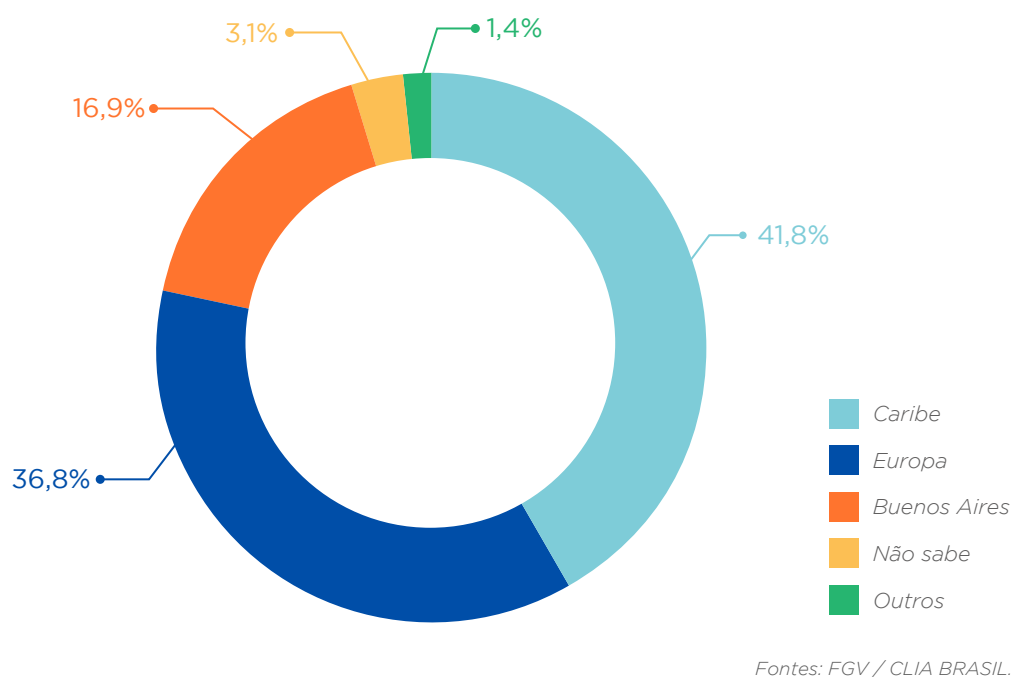


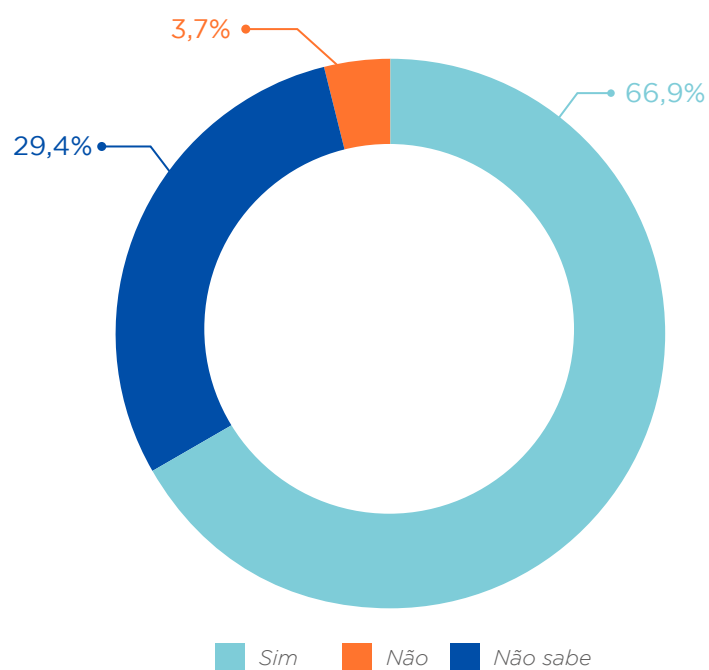
Gráfico 10 | Destino internacional de preferência



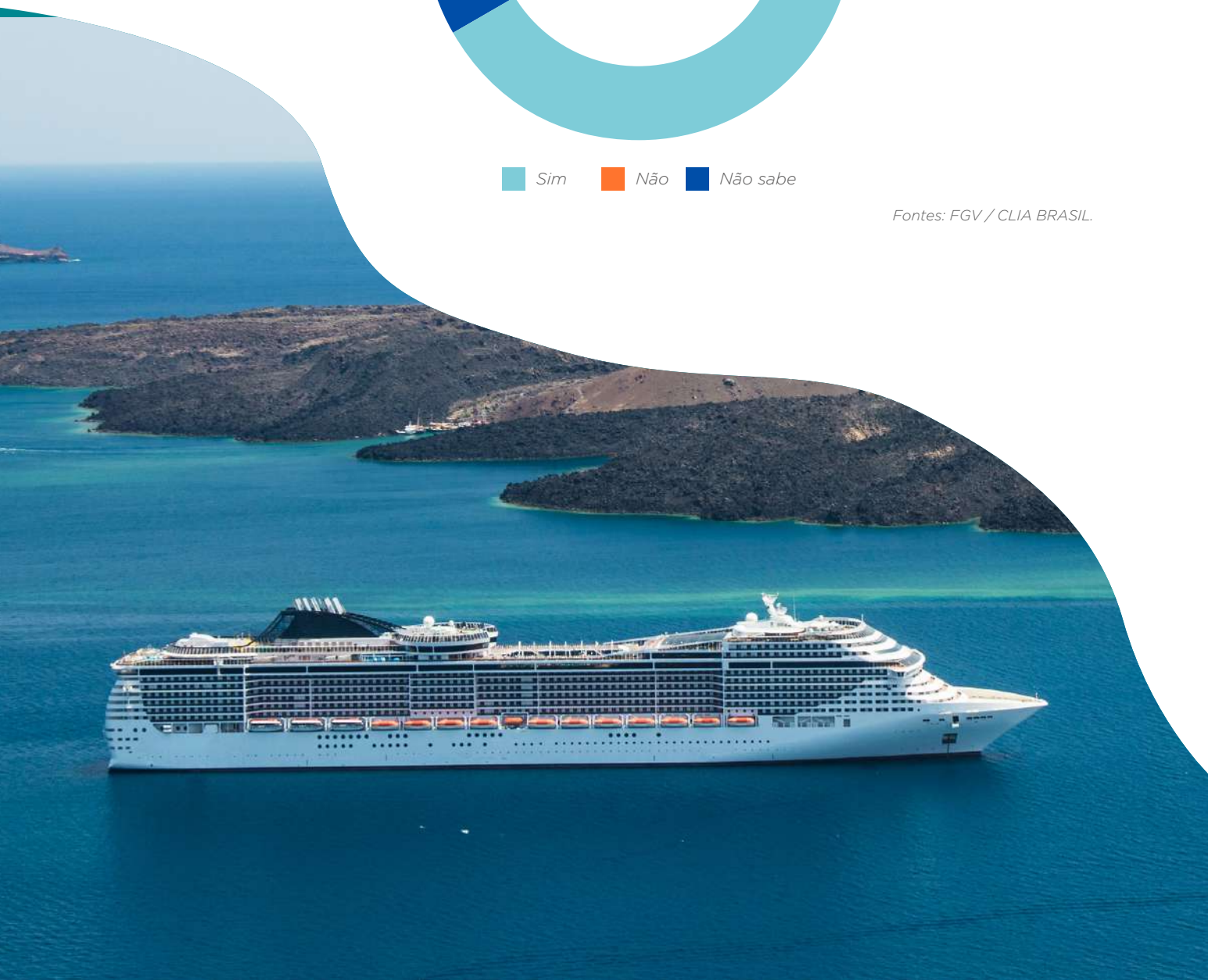


Ampla maioria dos entrevistados (78%) desceram em, pelo menos, uma escala do roteiro. Além disso, 66,9% dos entrevistados informou ter disponibilidade de realizar cruzeiros pela costa brasileira durante a baixa temporada.

**Gráfico 11 | Disponibilidade de realizar cruzeiro na baixa temporada**

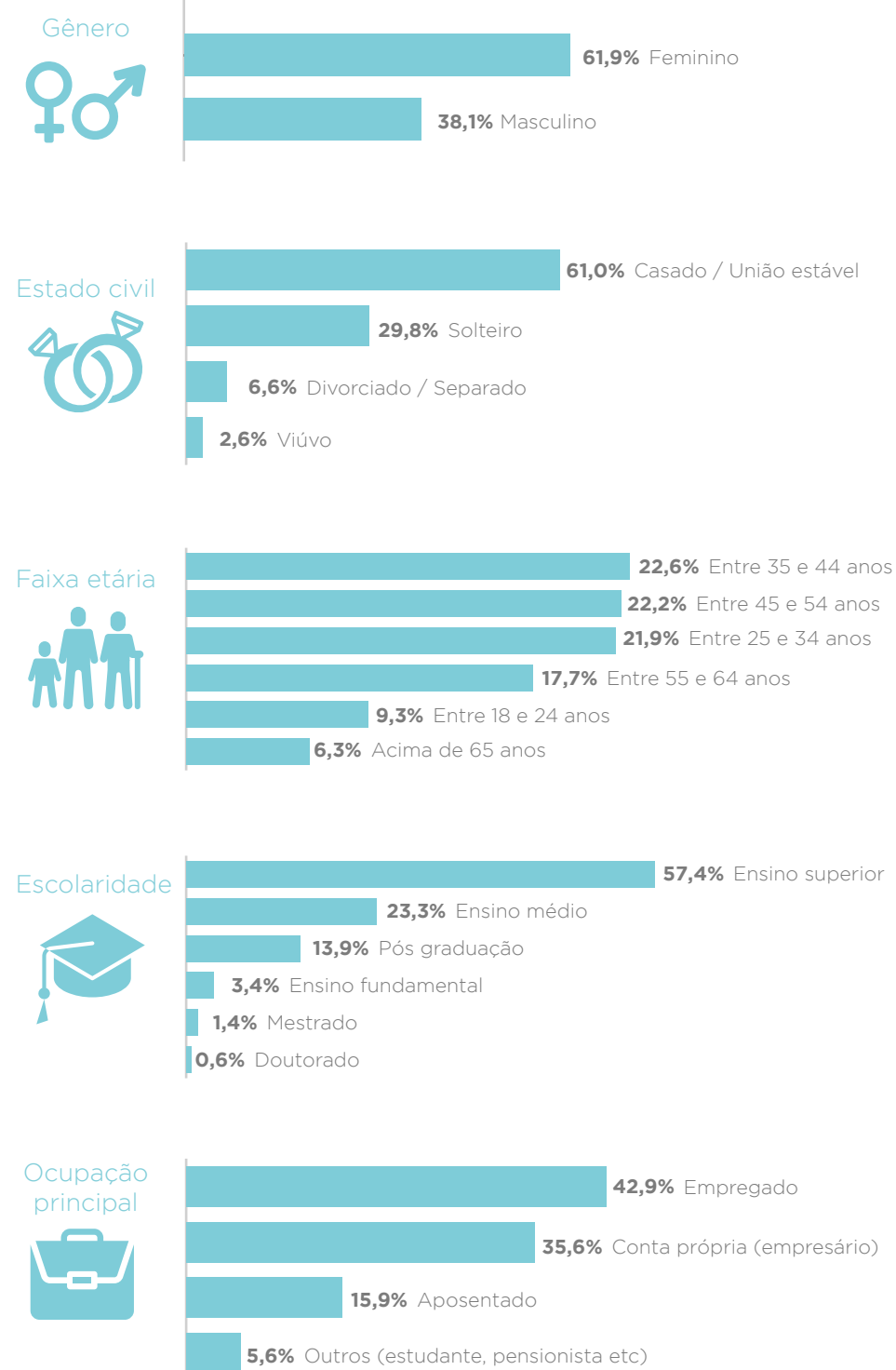


Fontes: FGV / CLIA BRASIL.



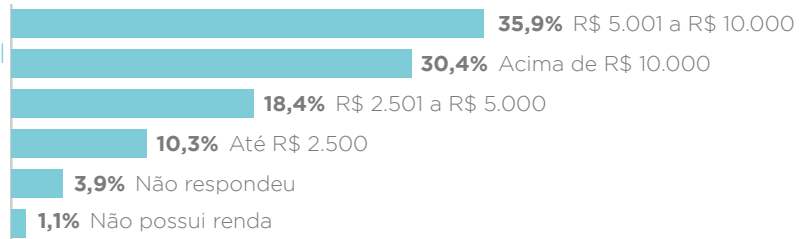
## BRASILEIROS

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.

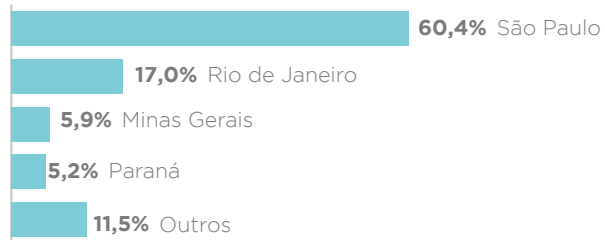




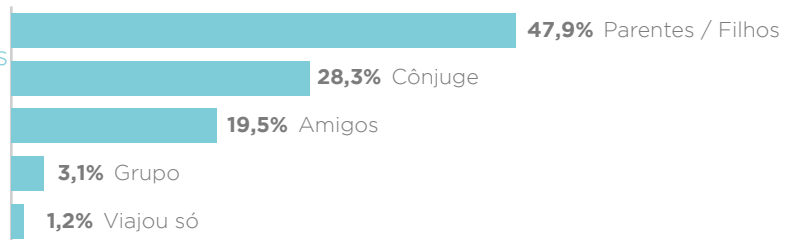
Faixa de renda familiar mensal (R\$)



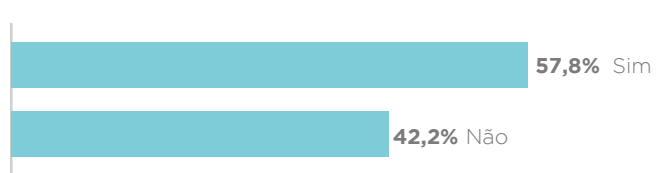
Estado de residência



Viajaram acompanhados



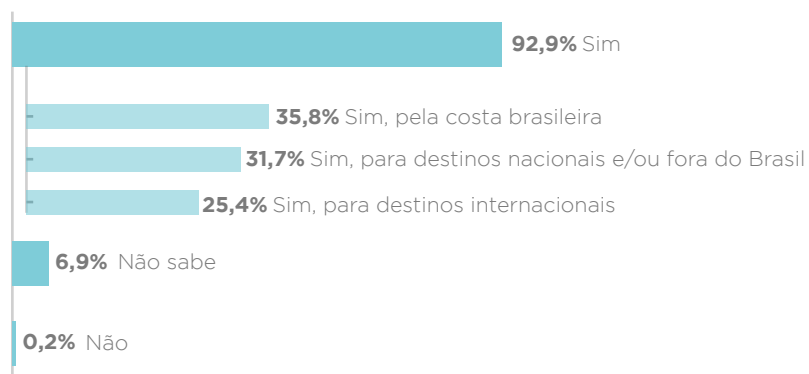
Primeira viagem de cruzeiro



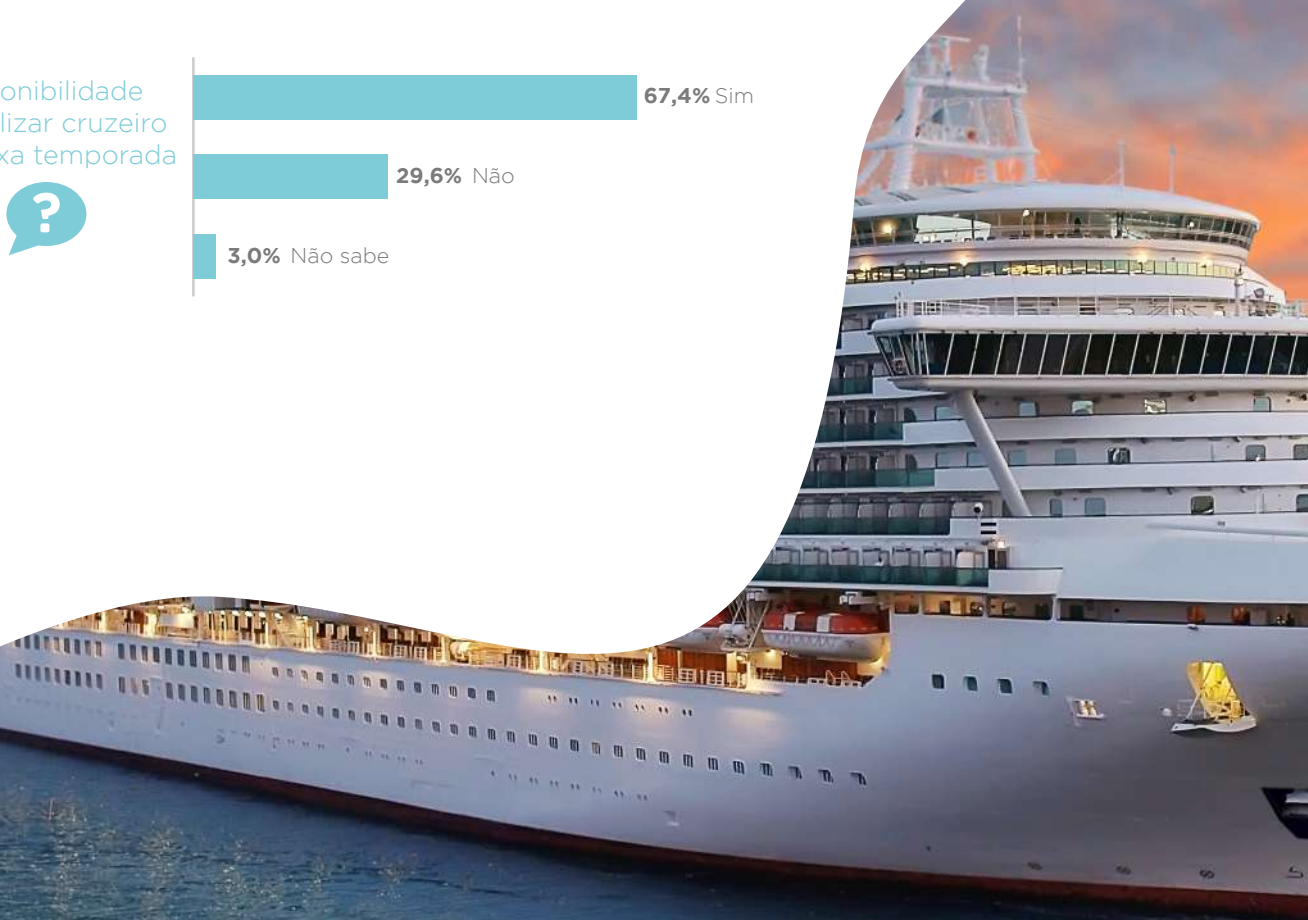
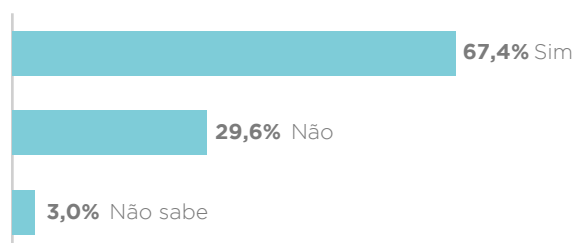
Escalas



Pretende fazer  
outra viagem  
de cruzeiro



Disponibilidade  
de realizar cruzeiro  
na baixa temporada



## 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 com o crescimento recente deste, no mundo, nos últimos anos. A indústria recebeu 20 novos navios em 2020, com capacidade adicional de pouco mais de 28 mil leitos, com previsão de mais navios e leitos para os próximos anos.

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

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







# **OPORTUNIDADES E FATORES LIMITADORES**

## OPORTUNIDADES

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

### VANTAGENS COMPETITIVAS PARA OS TURISTAS

- **Comodidade** – Na viagem de cruzeiro, o turista encontra o equivalente a um pacote de serviços turísticos em apenas uma única viagem: hospedagem, transporte, alimentação, lazer e entretenimento (peças teatrais, dança, festas, arte, ginástica entre outras);
- **Oportunidade de visitar vários destinos em uma mesma viagem** – O turista pode aproveitar a viagem de navio e conhecer as cidades de parada enquanto o navio fica fundeado ou atracado no porto. Fazer um passeio turístico na cidade ou almoçar em um restaurante típico, por exemplo, é parte das opções;
- **Conforto** – Os navios oferecem serviços de qualidade e possuem uma excelente estrutura para atender os turistas também no quesito conforto;
- **Custo benefício** – Os valores dos pacotes da viagem de cruzeiro são acessíveis e as condições de pagamento são cada vez mais facilitadas pelas armadoras (crédito). Por conta da grande extensão territorial, o uso de navios se torna uma vantagem econômica também.



## EXPOSIÇÃO E PROMOÇÃO DOS DESTINOS TURÍSTICOS

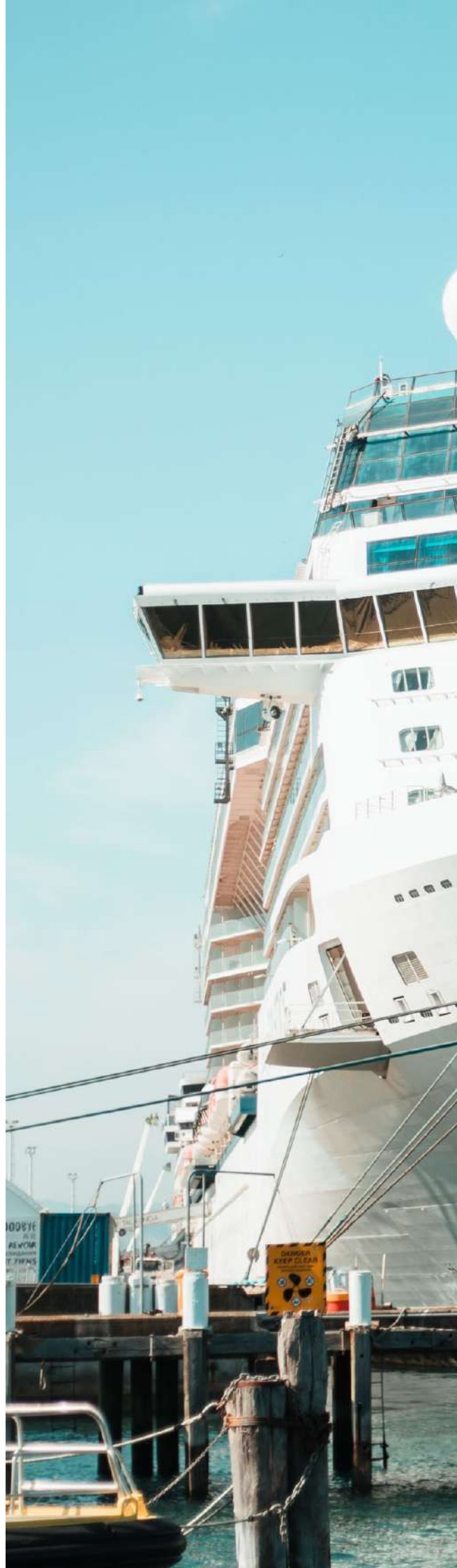
As temporadas de cruzeiros marítimos levam milhares de passageiros e tripulantes a diversos portos brasileiros, o que permite muitas visitas às cidades de parada. Essas visitas, apesar de serem consideradas rápidas, são importantes para os viajantes conhecerem as cidades e desejarem retornar em outras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

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.



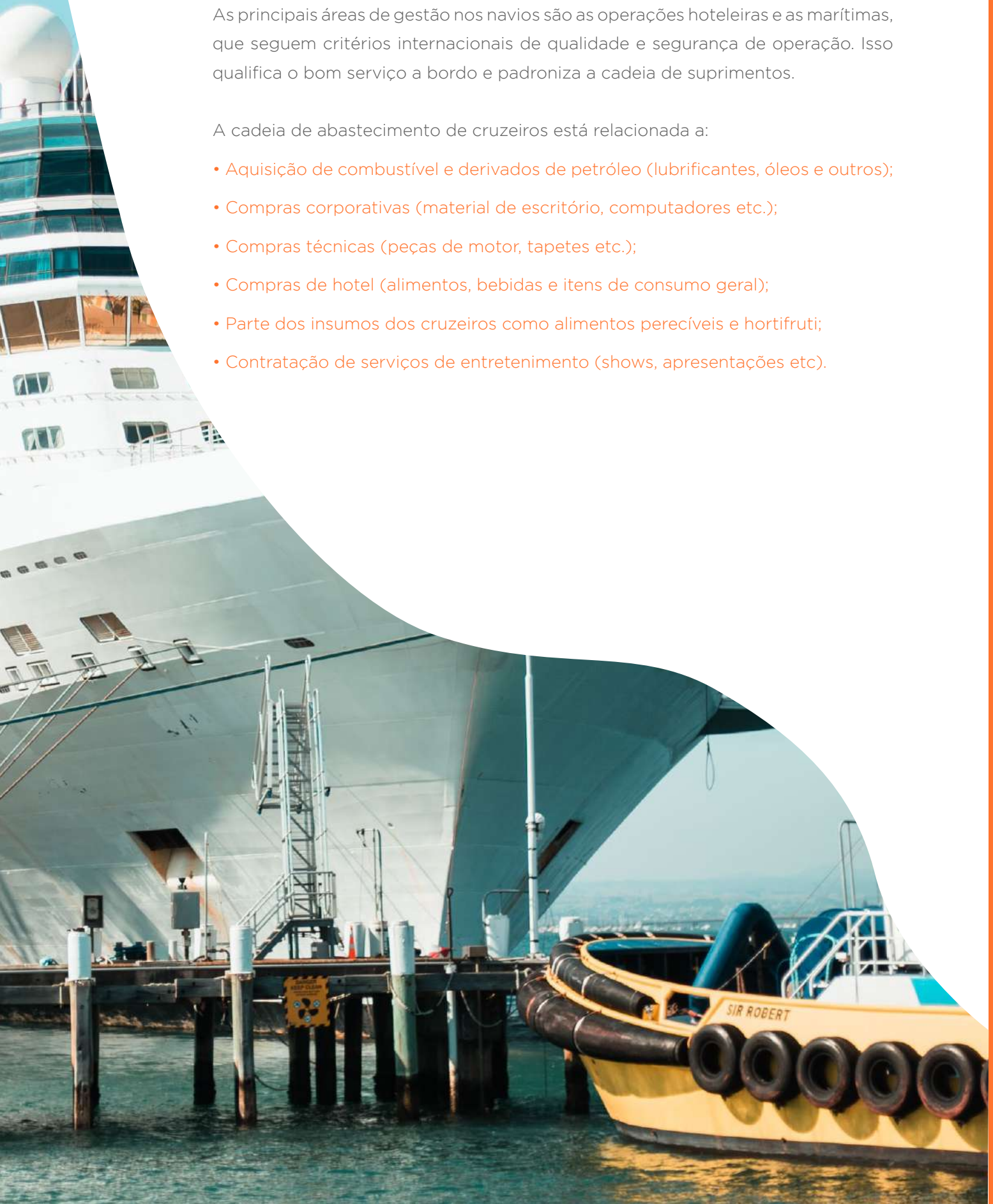


## MOVIMENTAÇÃO DA CADEIA DE SUPRIMENTOS E SERVIÇOS

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 a:

- 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.





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

## REGULAÇÃO (MLC 2006)

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

## AGENTES ENVOLVIDOS NA OPERAÇÃO

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





## AGENTES ENVOLVIDOS NA OPERAÇÃO

Ministério  
do Turismo

Regulação do Setor

Ministério da  
Infraestrutura

Regulação do setor de Transportes

Polícia  
Federal

Responsável pela emissão de  
passaporte e controle de fronteira

Receita  
Federal

Controle e fiscalização da  
arrecadação de impostos

Sindicatos

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

Ministério da  
Economia  
(Secretaria de  
Trabalho)

Legislação dos funcionários

Agência Nacional  
de Vigilância  
Sanitária (Anvisa)

Controle sanitário de produção  
e comercialização dos produtos

Conselho  
Nacional de  
Imigração (CNIg)

Coordenar e orientar o trabalho de tripulantes  
estrangeiros

Capitania  
dos Portos

Administração de todas as atividades marítimas  
e operações portuárias da Região

Guarda  
Portuária

Atendimento de ocorrências e fiscalização da faixa portuária,  
verificando e caracterizando os fatos que contrariem as  
normas da Companhia Docas e legislação penal em vigor.

Secretaria  
Nacional de  
Portos

Apoio ao desenvolvimento da infraestrutura e superestrutura dos portos  
e instalações portuárias marítimos, fluviais e lacustres, com investimentos  
orçamentários e do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC).  
Definição de diretrizes para a representação do País nos organismos  
internacionais e em convenções, metas e desempenho empresarial

Agência Nacional  
de Transportes  
Aquaviários  
(ANTAQ)

Regulação de tarifas e tráfego de navios







# FICHA TÉCNICA

## CLIA BRASIL

### Presidente do Conselho de Administração

Estela Farina

### Conselheiro

Adrian Ursilli

### Conselheiro

Renê Hermann

### Conselheiro

Mário Franco

### Presidente Executivo

Marco Ferraz

### Coordenadora Técnica

Márcia Leite

### Coordenadora Jurídica

Luciana Quintana

### Gerente Executivo

João Tomaz

### Assistente

Mônica Vicente

## FUNDAÇÃO GETULIO VARGAS

### Presidente

Carlos Ivan Simonsen Leal

### Diretor Adjunto de Contratos

Luiz Carlos Guimarães Duque

### Gerente Executivo

Luiz Gustavo Medeiros Barbosa

### Equipe Técnica

André Meyer Coelho

Fabíola Barros

Felipe Motta

Ique Lavatori

Luciana Vianna

Marcel Levi de Souto Barreto

Thays Venturim Guimarães

### Projeto Gráfico

Talitha Guimarães



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

CLIA BRASIL & FGV

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







Alameda Lorena, 800 - Conjunto 401 - 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)