

REVISTA TURISMO EM NÚMEROS
EDIÇÃO Nº 54

CADERNO DE ESTATÍSTICAS



AVALIAÇÃO DE ALGUNS IMPACTOS ECONÔMICOS DAS VIAGENS EM CRUZEIROS MARÍTIMOS

Por prof. Wilson Abrahão Rabahy*
Décio K. Kadota¹

1 APRESENTAÇÃO

Os cruzeiros marítimos vêm crescendo muito no Brasil nos últimos anos. Na temporada de 2005-2006, o número de viajantes atingiu 250.000 passageiros, dos quais cerca de 10% constituídos por turistas estrangeiros. Os números auspiciosos e o ritmo ascendente (taxas anuais de crescimento da ordem de 30% a.a.) dos gastos dos operadores de viagens propiciam uma investigação mais detalhada da composição dessa demanda, suas características e motivação.

Por solicitação do Ipeturis – Instituto de Pesquisas, Estudos e Capacitação em Turismo e da Abreamar – Associação Brasileira de Representan-

tes de Empresas Marítimas, a Fipe desenvolveu, no período de dezembro de 2005 a abril de 2006, um estudo² que permite caracterizar a demanda e o perfil dos turistas de cruzeiros marítimos no Brasil. O trabalho inclui, também, o levantamento de informações que possibilitam avaliar alguns dos impactos econômicos desta atividade do turismo no Brasil.

Na edição anterior foram apresentados os principais resultados da pesquisa, referentes às características da demanda, composição e dimensionamento, bem como suas opiniões, preferências e motivações de viagem. Na seqüência aqui apre-

sentada, são discutidos os métodos e resultados de avaliação de alguns dos impactos econômicos deste segmento de viagens no Brasil.

Constam deste estudo as estimativas dos gastos dos passageiros decorrentes da decisão de viajar em cruzeiros marítimos; dos gastos das operadoras das viagens, correspondentes ao pagamento dos serviços oferecidos pelos passageiros, mais remuneração do agenciamento e lucros; dos gastos dos tripulantes com suas características específicas; a experiência internacional em estudos similares; e os resultados finais de impactos econômicos, alcançados por esta pesquisa.

2 GASTOS MÉDIOS DOS PASSAGEIROS NA VIAGEM, FORA DOS NAVIOS

Um dos itens importantes da pesquisa é a informação dos gastos médios dos passageiros, realizados fora dos navios, discriminados pelo tipo de gasto e a ocasião onde os mesmos ocorreram - durante o cruzeiro, nas paradas dos navios, ou nas

fases pré e pós-viagem. Esse item contribuiu para caracterizar os padrões de consumo na viagem dos passageiros, além de fornecer dados cruciais para a elaboração da análise de impactos econômicos da atividade dos cruzeiros marítimos no País.

Os resultados obtidos, tabulados por categoria de cabine ocupada pelos passageiros, bem como a proporção do gasto efetivada durante ou pré e pós-viagem, são apresentados na Tabela 1.

Os resultados mostram que as diferenças de

¹ - Professor Doutor do Departamento de Economia da FEA/USP e Pesquisador da FIPE. ² - FIPE/ IPETURIS - "Caracterização da Demanda e Dimensionamento de Impactos Econômicos das Viagens de Cruzeiros Marítimos no Brasil", São Paulo, Maio de 2006.

gastos médios foram bastante coerentes com o esperado perfil de renda dos ocupantes das diferentes categorias de cabines: o maior gasto médio ocorreu entre os passageiros das suítes, seguido pelos ocupantes das cabines externas com e sem varanda e, em último, pelos passageiros das cabines internas.

No que se refere aos locais onde ocorreram os gastos, os resultados também se mostram coerentes. Em média, 70% dos gastos ocorreram durante o cruzeiro, incluindo os locais das paradas dos navios, e apenas 30% foram gastos nas viagens complementares de ida até o porto de embarque do navio e de retorno à residência.

Na Tabela 2, as mesmas informações dos gastos médios dos passageiros,

fora dos navios, agora tabulados com base nos tipos de cruzeiros realizados. Esses resultados também mostram um perfil consistente com a natureza e a duração dos cruzeiros realizados. As viagens até Buenos Aires, por serem as de maior duração e envolver visitas a outros países, são as que apresentam o maior gasto médio, seguidas pelo cruzeiro especial de Natal, pelos cruzeiros ao Nordeste do País e os chamados minicruzeiros.

Quanto à discriminação dos gastos pelos cruzamentos dos tipos de cruzeiros e locais onde ocorreram esses gastos, os resultados mostram perfil análogo ao do cruzamento anterior em relação aos tipos de cabines: mais de 2/3 dos gastos ocorreram durante os cruzeiros, incluindo os gastos nos locais de parada dos navios.

Tabela 1: Gastos médios, por tipo de cabine (em R\$)

Itens de Gasto	Tipo de Cabine				Total
	Externa	Externa c/ Varanda	Interna	Suíte	
Transporte Durante o Cruzeiro	99,8	118,5	85,4	121,4	97,9
Alimentação Durante o Cruzeiro	238,0	200,9	135,9	147,7	193,3
Lembranças e Souvenirs Durante o Cruzeiro	424,3	267,5	346,7	481,3	368,2
Passeios Turísticos Durante o Cruzeiro	112,6	90,6	126,3	158,9	113,1
Diversão Noturna Durante o Cruzeiro	25,6	23,1	23,3	23,5	24,0
Outro Durante o Cruzeiro	8,3	38,0	0,3	14,4	11,0
Total Durante o Cruzeiro	908,7	738,6	718,0	947,2	807,4
Transporte Pré e Pós	269,5	419,1	218,7	482,1	281,8
Hospedagem Pré e Pós	26,8	58,5	12,0	31,4	26,1
Alimentação Pré e Pós	28,5	38,2	17,6	25,2	26,2
Lembranças / Souvenirs Pré e Pós	4,7	17,6	2,8	0,0	5,8
Passeios Turísticos Pré e Pós	0,0	0,0	1,5	0,0	0,6
Diversão Noturna Pré e Pós	0,0	0,0	4,2	0,0	1,8
Cultura / Shows Pré e Pós	0,0	0,0	1,3	0,0	0,6
Compras por Lazer Pré e Pós	8,8	9,9	5,4	0,0	7,7
Outro Pré e Pós	3,1	3,7	1,3	0,0	2,5
Total Pré e Pós	341,5	547,0	264,9	538,7	353,2
TOTAL DOS GASTOS	1.250,1	1.285,6	982,9	1.485,8	1.160,6

Tabela 2: Gastos médios, por tipo de cruzeiro (em R\$)

Itens de Gasto	Tipo de Cabine				Total
	Buenos Aires	Mini	Natal	Nordeste	
Transporte Durante o Cruzeiro	115,4	45,3	102,5	123,9	97,9
Alimentação Durante o Cruzeiro	262,6	143,5	234,7	135,1	193,3
Lembranças e Souvenirs Durante o Cruzeiro	668,3	186,2	367,1	249,9	368,2
Passeios Turísticos Durante o Cruzeiro	197,7	64,6	88,1	87,0	113,1
Diversão Noturna Durante o Cruzeiro	72,0	5,0	12,6	3,9	24,0
Outro Durante o Cruzeiro	0,0	9,6	52,3	1,4	11,0
Total Durante o Cruzeiro	1.316,0	454,2	857,4	601,2	807,4
Transporte Pré e Pós	309,1	248,3	310,6	254,9	281,8
Hospedagem Pré e Pós	26,2	30,7	15,0	22,8	26,1
Alimentação Pré e Pós	36,4	17,6	10,7	40,6	26,2
Lembranças / Souvenirs Pré e Pós	16,9	2,9	1,5	3,7	5,8
Passeios Turísticos Pré e Pós	3,1	0,0	0,0	0,0	0,6
Diversão Noturna Pré e Pós	2,7	0,0	0,0	5,1	1,8
Cultura / Shows Pré e Pós	2,7	0,0	0,0	0,0	0,6
Compras por Lazer Pré e Pós	29,6	2,7	0,0	2,3	7,7
Outro Pré e Pós	2,0	3,9	0,0	2,3	2,5
Total Pré e Pós	428,7	306,0	337,8	331,8	353,2
TOTAL DOS GASTOS	1.744,7	760,2	1.195,3	933,1	1.160,6

3 GASTO MÉDIO DOS TRIPULANTES ESTRANGEIROS

Para fins da análise dos impactos econômicos, é importante ter a informação dos gastos que os tripulantes estrangeiros realizam fora dos navios, ao longo da temporada em que os mesmos ficaram trabalhando na costa brasileira. Para isso, um conjunto de cerca de 100 desses tripulantes foi incluído na amostra da pesquisa direta implementada no referido estudo.

O gasto médio declarado dos tripulantes fora dos navios situa-se próximo a R\$ 450,00 conforme dados na Tabela 3, destacando-se os gastos com lembranças e souvenirs, que respondem por mais de 30% do total, seguidos de alimentação e bebidas (cerca de 20%) e transporte (quase 10%).

Tabela 3: Gasto médio em reais

Itens	Gasto Médio (R\$)
Transporte	37,1
Alimentação e Bebidas	84,4
Lembranças e Souvenirs	146,5
Passeios Turísticos	7,3
Diversão Noturna	6,4
Outros	111,4
Total	393,1

4 IMPACTOS ECONÔMICOS DAS VIAGENS DE CRUZEIROS MARÍTIMOS NO BRASIL

Essa questão é iniciada com uma descrição sumária da experiência internacional nesse tipo de análise, representada pelos estudos anuais desenvolvidos pelo Business Research Economic and Advisors (BREA) para o Conselho Internacional de Linhas de Cruzeiro dos Estados Unidos da América³. Trata-se de estudos abrangentes e detalhados sobre os impactos econômicos dessa atividade no seu principal mercado mundial e que foram bastante úteis para a formulação da metodologia de análise utilizada no presente estudo.

4.1 A EXPERIÊNCIA INTERNACIONAL NOS IMPACTOS ECONÔMICOS DOS CRUZEIROS

Os estudos desenvolvidos pelo BREA incluem, anualmente, uma análise dos impactos econômicos da atividade dos cruzeiros marítimos sobre a economia dos Estados Unidos e de seus estados. O segmento norte-americano de cruzeiros é definido pelas linhas que atendem a América do Norte, mesmo que com destinos a outros países do mundo. A maioria deles sai de portos norte-americanos, mas também pode sair de portos em outros continentes.

A pesquisa do BREA, ora descrita, identificou 30 linhas de cruzeiro que compõem a indústria norte-americana, sendo que muitas dessas linhas são partes de companhias maiores que possuem mais de uma linha. Desde os ataques terroristas de setembro de 2001, o segmento norte-americano de cruzeiros tem passado por desempenhos mais moderados, quadro que começou a mudar a partir de 2003, quando os desequilíbrios entre oferta e demanda passaram a se amenizar, contribuindo para uma sensível melhora em 2004. Em grande parte, isso se deve ao aumento do movimento de passageiros, com um aumento de 10,4% entre 2003-2004, sendo que o volume de 10,8 milhões de passageiros, computado nesse intervalo de tempo, é o maior desde 2000. Os portos dos EUA, com 8,1 milhões de embarques e com crescimento de quase 14% no mesmo período, participaram com 3/4 do total global, número e participação que têm crescido constantemente desde 2001.

Esse significativo crescimento gerou um aumento semelhante nos gastos do segmento de cruzeiros, totalizando US\$ 14,7 bilhões em 2004. Com isso, foram gerados 135.197 empregos, com uma massa de salários de US\$ 4,8 bilhões no período. Esses benefícios econômicos foram assimilados por toda economia americana.

Para estimar a contribuição total deste segmento para a economia dos EUA, a análise dividiu os impactos econômicos em diretos e indiretos. Os diretos consistem de gastos feitos pelas linhas de cruzeiro, tripulação e passageiros durante as operações. Os indiretos são causados pelos pagamentos aos fornecedores e por aqueles empreendimentos responsáveis por prover bens e serviços aos passageiros e tripulação.

Em 2004, o chamado “Núcleo do setor de viagens de cruzeiro” dos EUA recebeu um total estimado de US\$ 7,5 bilhões em gastos diretos de seus passageiros e tripulação. Em contrapartidas, o segmento dá suporte a 92.848 trabalhadores e US\$ 3,1 bilhões de renda em salários.

Para avaliar os impactos econômicos indiretos, utilizou-se a matriz Insumo-Produto de 2002 dos Estados Unidos e os multiplicadores dela derivados⁴. A análise concluiu que 180.630 empregos foram criados nos EUA indiretamente, o que gerou US\$ 7,6 bilhões em salários para esses trabalhadores. No conjunto, impactos diretos e indiretos, um gasto inicial de US\$ 14,7 bilhões em 2004 nos

EUA foi capaz de gerar US\$ 30 bilhões em produção industrial total das empresas americanas neste ano, resultando no emprego de 315.830 trabalhadores e US\$ 12,4 bilhões em salários por toda a nação. Os Estados que mais recebem dólares das compras diretas, em ordem decrescente, são: Flórida, Califórnia, Nova York, Alasca e Texas, que, juntos, respondem por 64,5% do total.

4.2 BASE METODOLÓGICA DO ESTUDO BRASILEIRO

Em consonância com a abordagem utilizada em estudos como o apresentado na seção anterior, a presente análise dos impactos econômicos dos cruzeiros marítimos no Brasil foi desenvolvida, em linhas gerais, através de três etapas:

1. Identificação das fontes geradoras dos gastos ou impactos diretos iniciais desencadeadores do processo de geração de renda e emprego na economia, bem como estimação da magnitude e tipos desses gastos;
2. Tradução desses impactos diretos em termos de estímulos de demanda pelos produtos dos vários setores produtivos da economia brasileira;
3. Simulação e quantificação dos efeitos indiretos propagados sobre toda a cadeia produtiva por aqueles estímulos de demanda, através da técnica da análise de insumo-produto.

Para o desenvolvimento da primeira dessas etapas, considerou-se inicialmente que as fontes dos impactos iniciais e diretos eram constituídos, em primeiro lugar, pelos gastos das operadoras dos cruzeiros com bens e serviços produzidos no País, necessários para atender os seus passageiros. Em segundo lugar, pelos gastos desses passageiros fora dos navios.

Embora todo o processo de geração de renda e emprego seja, de fato, desencadeado pelo impacto inicial dos dispêndios dos passageiros, o método adotado busca desmembrar os impactos desses gastos daqueles associados ao valor dos pacotes de viagens, despendidos pelas operadoras dos cruzeiros para fornecer esses pacotes de serviços. Esta forma de cálculo permite um melhor detalhamento e precisão na identificação dos setores de atividade que são impactados pelos gastos gerados pelas viagens.

Tendo em vista que, com relação às despesas das operadoras, devem ser levadas em conta na análise apenas aquelas que envolvem compras de bens e serviços ou remuneração de fatores de produção nacionais, evidentemente os gastos com os salários dos tripulantes estrangeiros não foram computados como item gerador de impactos. Contudo, como estes também adquirem bens e serviços produzidos no País, a parte das despesas realizadas fora dos navios, nas ocasiões das paradas nos portos brasileiros, foram incluídos no computo dos impactos diretos.

A partir dessa definição das fontes de geração dos impactos diretos, a etapa seguinte consistiu em identificar e quantificar detalhadamente os vários tipos de gastos realizados, associando-os aos setores de atividades produtores dos bens e serviços envolvidos. São os setores impactados inicialmente pelos dispêndios das operadoras, dos passageiros e dos tripulantes estrangeiros e que são os responsáveis pela chamada geração direta de renda e de emprego pela atividade dos cruzeiros marítimos.

Por outro lado, esses setores, além de gerar renda e emprego, também são responsáveis pela propagação de impactos sobre outros setores de atividades, através da compra de insumos para produzir os seus bens e serviços. Ou seja, são responsáveis pela propagação dos chamados impactos indiretos sobre toda a estrutura produtiva da economia.

Isso pode ser ilustrado com o exemplo dos gastos com alimentação dos passageiros e tripulantes fora dos navios. Os impactos diretos desses gastos são as rendas e os empregos gerados nos próprios estabelecimentos fornecedores desse serviço de alimentação. E os impactos indiretos são as rendas e empregos gerados ao longo de toda a cadeia produtiva que geram os insumos necessários para o fornecimento daquelas refeições. Por exemplo, os produtos alimentares utilizados in natura e industrializados, bem como os produtos agrícolas utilizados na sua produção, os fertilizantes e defensivos agrícolas empregados no cultivo dos mesmos, os minerais e produtos químicos utilizados nesses insumos agrícolas, etc. Essa cadeia de propagação de efeitos através das demandas dos insumos intermediários constitui-se no chamado efeito Multiplicador de Leontief (multiplicador conhecido como de Tipo I).

Além desse processo multiplicador de renda e de emprego, existe um outro processo de propagação de efeitos sobre a renda e o emprego na economia, também provocado pelo mesmo choque inicial de demanda de produtos de qualquer setor de atividade. Isso acontece através do aumento da renda resultante do processo anterior e ocorre da seguinte forma: as rendas geradas provocam um aumento no poder aquisitivo das famílias beneficiadas por essas rendas, gerando, desta forma, uma elevação na demanda por bens de consumo. Essa movimentação fará com que os setores que produzem esses bens aumentem as suas produções, o que, por sua vez, gerarão mais rendas e provocarão aumentos de demanda pelos diversos tipos de insumos, o que causará um novo aumento no poder aquisitivo, causando um aumento no consumo das famílias, e assim sucessivamente até que os efeitos se esgotem. Este aumento de renda e de emprego induzido pelo aumento do consumo das famílias é chamado de efeito Multiplicador Keynesiano (e envolve o chamado multiplicador do Tipo II).

Embora esses dois tipos de efeitos multiplicadores pudessem, em princípio, serem considerados conjuntamente, para fins do presente estudo¹ resolveu-se utilizar a abordagem metodológica que leva em conta apenas o primeiro deles, qual seja, o efeito multiplicador do Tipo I acima especificado. A razão dessa escolha se deveu ao fato de que essa é a abordagem mais comumente utilizada para se avaliar os impactos econômicos de uma atividade qualquer e, portanto, é a que permite gerar resultados que podem ser comparados com os de estudos similares feitos para o Brasil².

Isto posto, apresenta-se uma descrição sumária da técnica da análise utilizada no estudo. Como resultado das etapas 1 e 2 descritas anteriormente, obteve-se um conjunto de valores correspondentes aos gastos que as operadoras dos cruzeiros, os passageiros e os tripulantes estrangeiros fizeram na última temporada de 2005-2006, com bens e serviços produzidos pelos 42 setores produtivos da economia brasileira, setores esses definidos pela Matriz Insumo-Produto do IBGE utilizada no estudo.

Esses são os gastos iniciais que desencadeiam o processo de geração de renda e emprego na economia, e que também geram os chamados impactos diretos de renda e emprego.

Com base na Matriz de Leontief, foram estimados os efeitos multiplicadores que os gastos iniciais provocam na produção de todos os setores da economia, através das compras dos insumos intermediários, produções estas que são então traduzidas em termos de rendas e de empregos gerados. Isso foi feito aplicando-se os coeficientes de valor adicionado e de emprego. Feita essa apresentação sumária dos aspectos metodológicos do estudo, apresenta-se a seguir uma descrição das bases de dados utilizadas e dos procedimentos adotados para adequar esses dados à metodologia.

4.3 BASE DE DADOS E TRATAMENTO DAS INFORMAÇÕES

As bases de dados utilizadas para estimar os impactos econômicos dos cruzeiros marítimos no Brasil foram basicamente duas. Pesquisa direta com uma amostra de cerca de 1.000 passageiros e 100 tripulantes estrangeiros e informações fornecidas pelas quatro empresas operadoras dos cruzeiros marítimos no País: Costa Cruzeiros, CVC, Sun & Sea-Island Cruiser, e MSC Cruzeiros.

No que se refere aos dados da pesquisa direta com os passageiros e tripulantes estrangeiros, para fins da análise dos impactos, foram utilizadas basicamente as informações dos gastos médios dos passageiros realizados fora dos navios. Para se obter as estimativas da temporada de 2005-2006, que totalizou o número de 239.426 passageiros, foi necessário proceder a um último ajuste nos dados dos gastos médios estimados na amostra dos passageiros, que se referem a dispêndios familiares. Também, com base na pesquisa direta com os passageiros, estimou-se que o tamanho médio das famílias ou dos grupos viajantes era de 2,2 viajantes, podendo-se assim obter os gastos médios per capita dos passageiros e as estimativas dos gastos totais do universo dos passageiros. Os resultados obtidos são apresentados na Tabela 4.

Tabela 4: Gastos dos passageiros, fora dos navios

	Gasto Médio Familiar			Gasto Médio Per Capita	Gasto Total dos Passageiros
	Pre e Pós	Durante	Total		
Passageiros					
Transporte	281,78	97,86	379,64	172,56	41.316.094,80
Hospedagem	26,14		26,14	11,88	2.845.077,70
Alimentação	26,23	193,28	219,52	99,78	23.890.048,13
Lembranças / Souvenirs	13,54	368,16	381,70	173,50	41.540.673,54
Passeios Turísticos	0,63	113,14	113,78	51,72	12.382.241,25
Diversão Noturna	1,78	24,00	25,78	11,72	2.805.728,06
Cultura / Shows	0,57		0,57	0,26	61.818,97
Outro	2,52	10,99	13,50	6,14	1.469.680,44
Total	353,20	807,43	1.160,63	527,56	126.311.362,90

No caso das estimativas dos gastos realizados pelos tripulantes fora dos navios, o cálculo envolveu a simples multiplicação dos gastos médios apurados na amostra da pesquisa direta (Tabela 3), pelo número de 3.096 tripulantes estrangeiros que trabalharam nos nove navios que realizaram os cruzeiros nas costas brasileiras na temporada 2005-2006. Os gastos totais então apurados montam em R\$ 1.216.463,30, distribuídos entre tipos de gastos, nas proporções dadas na Tabela 3. Os resultados obtidos estão apresentados na Tabela 5.

Considerando-se que esses gastos estão evidentemente avaliados a preços

Tabela 5: Gastos dos passageiros e tripulantes estrangeiros, fora dos navios (em R\$)

	Gasto Total		Total Geral
	Passageiros	Tripulantes Estrangeiros	
Transporte	41.316.094,80	114.792,87	41.430.887,67
Hospedagem	2.845.077,70		2.845.077,70
Alimentação	23.890.048,13	261.177,32	24.151.225,45
Lembranças / Souvenirs	41.540.673,54	453.426,54	41.994.100,08
Passeios Turísticos	12.382.241,25	22.488,42	12.404.729,66
Diversão Noturna	2.805.728,06	19.676,94	2.825.405,00
Cultura / Shows	61.818,97		61.818,97
Outro	1.469.680,44	344.901,21	1.814.581,65
Total	126.311.362,90	1.216.463,29	127.527.826,19

¹ O estudo analisado anteriormente, feito para avaliar os impactos dos Cruzeiros Marítimos sobre a economia americana, é um exemplo de estudo que adota os dois tipos (I e II) de efeitos multiplicadores de renda e de emprego.

de mercado, para que os mesmos possam ser utilizados para simular os impactos de renda e emprego, através dos coeficientes da matriz de insumo-produto, foi necessário aplicar um último ajuste nesses gastos, para expressá-los em termos de preços básicos, ou seja, avaliados a preços ao nível do produtor, sem impostos que incidem sobre o valor dos produtos e sem as margens de transporte e de comercialização dos mesmos.

Esse ajuste foi feito com base nas percentagens médias dos impostos indiretos, da margem de transporte e da margem de comercialização, calculadas para 42 diferentes grupos de produtos, disponíveis nas Contas Nacionais do país elaboradas pelo IBGE, para 2003. Os resultados obtidos estão apresentados na Tabela 6.

Tabela 6: Gastos dos passageiros e dos tripulantes estrangeiros fora dos navios, a preços de mercado e básico

Itens	A Preços de Mercado	A Preços Básicos
Transporte	41.430,9	37.848,1
Hospedagem	2.845,1	2.610,7
Alimentação	24.151,2	22.516,9
Lembranças / Souvenirs	41.994,1	32.594,9
Passeios Turísticos	12.404,7	11.448,6
Diversão Noturna	2.825,4	2.607,6
Cultura / Shows	61,8	57,1
Outro	1.814,6	1.687,2
Margem de Comércio		3.619,8
Margem de Transporte		168,6
Impostos		12.368,4
Total	127.527,8	127.527,8

Na Tabela 6 verifica-se que o valor total dos gastos que geram os impactos de renda e de emprego no País atinge a cifra de R\$ 115,2 milhões, ou seja, o valor dos gastos avaliados a preços de mercado, descontado os impostos incidentes sobre esses produtos e serviços (no valor de R\$ 12,4 milhões).

No que se refere à base de dados coletados junto às quatro empresas operadoras dos cruzeiros marítimos, as informações que não demandaram nenhum tipo de ajuste nem tiveram problemas de consolidação foram justamente os dados quantitativos de números dos passageiros transportados e dos tripulantes estrangeiros e brasileiros empregados nos nove navios da temporada. Essas informações para cada uma das quatro empresas e consolidadas estão apresentadas na Tabela 7.

Por outro lado, em relação aos dados econômico-financeiros envolvendo principalmente o detalhamento de custos, a grande dificuldade esteve relacionada à falta de uniformidade não só dos planos de contas das empresas, mas das próprias formas de constituição dos acordos operacionais entre as empresas armadoras estrangeiras proprietárias dos navios.

Tabela 7: Número de passageiros dos cruzeiros marítimos na temporada 2005-2006

	Total	Passageiros	
		Brasileiros	Estrangeiros
Costa Cruzeiros	57.192	44.724	12.468
CVC (*)	64.682	64.682	0
MSC Cruzeiros	43.552	36.552	7.000
Sun & Sea (Island Cruiser)	74.000	69.600	4.400
Total	239.426	215.558	23.868

(*) Inclui 20.549 passageiros transportados nos meses de Abril e Julho a Novembro de 2005

Uma consequência direta dessa dificuldade de compatibilização e de agregação de dados relativamente heterogêneos foi, em primeiro lugar, a impossibilidade de se trabalhar com um nível maior de detalhamento dos itens de custos. E, em segundo lugar, a necessidade de realizar vários ajustes e imputações de valores para determinados itens de custos não disponíveis de forma desagregada para uma das operadoras.

O resultado desse trabalho de consolidação das informações dos gastos realizados com bens e serviços produzidos no País pelas operadoras dos cruzeiros, na temporada de 2005-2006, é apresentado na Tabela 8. A estimativa é que o valor total desses gastos tenha atingido a expressiva cifra de R\$ 267,4 milhões.

Tabela 8: Gastos das operadoras dos cruzeiros, com bens/serviços produzidos no país (R\$ 1.000)

Itens	Gasto Total
Custos Portuários	57.526,39
Taxas e Encargos	27.111,34
Água e Lixo	6.293,65
Serviços Portuários	24.121,40
Custos com Combustíveis	57.375,17
Serviços de Consultoria e Assessoramento	4.161,14
Despesas com Embarques e Desembarques	5.773,61
Despesas com Entretimento a bordo	6.197,32
Custo de Excursões dos passageiros	6.331,96
Brindes distribuídos aos passageiros	1.289,74
Despesas de Translados de passageiros	5.248,16
Despesas com Comissões de Agentes de Viagens	28.639,89
Despesas com publicidade e promoção	12.989,06
Custo de alimentos e bebidas	33.605,62
Manutenção e reparação	17.134,61
Impostos	1.143,73
Despesas de seguros	2.358,64
Material de consumo	20.647,85
Despesa de comunicação	1.617,01
Despesa com tripulantes	1.082,53
Taxas ambientais	4.300,03
Total	267.422,45

Aplicando sobre os valores desses gastos que estão expressos a preços de mercado, o já mencionado ajuste para se obter os mesmos gastos avaliados a preços básicos, obtêm-se os resultados apresentados na Tabela 9. Nesta tabela é possível constatar que, descontando-se o valor dos gastos de R\$ 32,6 milhões, pagos diretamente pelas operadoras a título de taxas, encargos e impostos, e do gasto implícito de R\$ 11,0 milhões de impostos embutidos nos bens e serviços adquiridos pelas operadoras, o volume de dispêndios das mesmas, que geram impactos de renda e de emprego na economia, atinge o nível de R\$ 223,9 milhões.

A respeito das taxas pagas pelas operadoras, cabe destacar que a mais expressiva delas refere-se à taxa de embarque-desembarque de passageiros, cobrada nos principais portos brasileiros num nível relativamente alto, principalmente no porto de Santos. Em tese, essa taxa também deveria ser considerada como um item de gasto, que também gera impacto de renda e de emprego, dado que ela deveria corresponder a serviços prestados pelos portos para os navios que lá atracam.

Contudo, verifica-se que no caso de Santos, além de ser cobrada a expressiva taxa de US\$ 35,65 por passageiro, cobra-se adicionalmente pelos serviços de pilotagem, guindaste, carga e descarga de bagagens, lixo, água, etc. Ou seja, aquela taxa tem, a rigor, o caráter de um tributo e, nesse sentido, foi considerado um item que não gera impactos de renda e emprego nos setores produtivos.

Estimados os gastos dos passageiros, tripulantes estrangeiros e dos ope-

Tabela 9: Gastos das operadoras dos cruzeiros, a preços de mercado e básico (em R\$ 1.000)

Itens	A preços de Mercado	A preços Básicos
Custos Portuários		
Água e Lixo	6.293,6	5.631,0
Serviços Portuários	24.121,4	23.559,6
Custos com Combustíveis	57.375,2	52.664,5
Serviços de Consultoria e Assessoramento	4.161,1	4.064,2
Despesas com Embarques e Desembarques	5.773,6	5.639,1
Despesas com Entretenimento a bordo	6.197,3	5.995,1
Custo de Excursões dos passageiros	6.332,0	6.184,5
Brindes distribuídos aos passageiros	1.289,7	974,0
Despesas de Translados de passageiros	5.248,2	5.125,9
Despesas com Comissões de Agentes de Viagens	28.639,9	27.705,5
Despesas com publicidade e promoção	12.989,1	12.686,5
Custo de alimentos e bebidas	33.605,6	26.861,9
Manutenção e reparação	17.134,6	13.853,7
Despesas de seguros	2.358,6	2.256,1
Material de consumo	20.647,8	17.835,9
Despesa de comunicação	1.617,0	1.338,3
Despesa com tripulantes	1.082,5	1.047,2
Margem de Comércio		9.010,6
Margem de Transporte		1.430,9
Taxas, Encargos e Impostos pagos pelas Operadoras	32.555,1	32.555,1
Impostos sobre Produtos		11.002,7
Total	267.422,5	267.422,5

radores de cruzeiros que geram impactos de renda e emprego na economia brasileira, um último tratamento desses dados foi ainda necessário para adequá-los ao processamento da análise de insumo-produto. Desse modo, foi possível estimar os impactos diretos e indiretos desses gastos da atividade dos cruzeiros marítimos no País, em termos de geração de renda e de empregos. Esse ajuste se refere à necessidade de se compatibilizar os tipos de gastos até então estimados com os 42 setores produtivos da matriz de insumo produto do IBGE. O resultado dessa compatibilização é apresentado na Tabela 10.

Considerando-se, então, que os chamados gastos iniciais da atividade dos cruzeiros são aqueles apresentados nessa Tabela 10, simulou-se os volumes das produções setoriais que, direta e indiretamente, são requeridos para atender àqueles gastos iniciais, bem como as respectivas parcelas de renda e de emprego gerados na economia por conta daquela atividade.

Isso foi feito com a utilização da matriz intersetorial dos coeficientes de consumo intermediários do IBGE, cuja última versão disponível é a do ano de 1996, e com os coeficientes de valor adicionado e de emprego calculados com base nas Contas Nacionais do ano de 2003, ano mais recente que dispõe os dados detalhados dessas contas. Os resultados obtidos por essa análise são apresentados na seção a seguir.

5 RESULTADOS DOS IMPACTOS ECONÔMICOS DA ATIVIDADE DOS CRUZEIROS MARÍTIMOS NO BRASIL

O conjunto dos resultados obtidos para os impactos econômicos dos cruzeiros marítimos, na temporada 2005-2006, mostra que essa atividade começa a ganhar importância na área da economia do turismo, sendo já responsável por parcelas significativas das rendas e empregos gerados no setor.

Em termos de impactos econômicos diretos sobre a renda e o emprego, os resultados apresentados nos Gráficos 1 a 4 mostram que, enquanto os gastos realizados pelas operadoras dos cruzeiros apresentam maior impacto na gera-

Tabela 10: Gastos da atividade dos cruzeiros marítimos na temporada 2005-2006, por setor de atividade

Itens	Gastos a preços Básicos (em R\$ 1.000)		
	Passageiros e Tripulantes Estrangeiros	Operadoras de Cruzeiros Marítimos	Total
Agropecuária	0,0	0,0	0,0
Extrativa mineral (exceto combustíveis)	0,0	0,0	0,0
Extr. de petróleo e gás natural, carvão e outros combustíveis	0,0	0,0	0,0
Fabricação de minerais não-metálicos	0,0	0,0	0,0
Siderurgia	0,0	0,0	0,0
Metalurgia dos não-ferrosos	0,0	0,0	0,0
Fabricação de outros produtos metalúrgicos	0,0	5.034,0	5.034,0
Fabricação e manutenção de máquinas e tratores	0,0	0,0	0,0
Fabricação de aparelhos e equipamentos de material elétrico	0,0	9.168,0	9.168,0
Fabricação de aparelhos e equipamentos de material eletrônico	0,0	0,0	0,0
Fabricação de automóveis, caminhões e ônibus	0,0	0,0	0,0
Fabricação de outros veículos, peças e acessórios	0,0	13.853,7	13.853,7
Serrarias e fabricação de artigos de madeira e mobiliário	0,0	0,0	0,0
Indústria de papel e gráfica	0,0	0,0	0,0
Indústria da borracha	0,0	0,0	0,0
Fabricação de elementos químicos não-petroquímicos	0,0	0,0	0,0
Refino de petróleo e indústria petroquímica	0,0	52.664,5	52.664,5
Fabricação de produtos químicos diversos	0,0	2.233,7	2.233,7
Fabricação de produtos farmacêuticos e de perfumaria	0,0	0,0	0,0
Indústria de transformação de material plástico	0,0	0,0	0,0
Indústria têxtil	0,0	1.400,2	1.400,2
Fabricação de artigos do vestuário e acessórios	16.297,4	0,0	16.297,4
Fabricação de calçados e de artigos de couro e peles	0,0	0,0	0,0
Indústria do café	0,0	0,0	0,0
Beneficiamento de produtos de origem vegetal, inclusive fumo	0,0	0,0	0,0
Abate e preparação de carnes	0,0	0,0	0,0
Resfriamento e preparação do leite e laticínios	0,0	0,0	0,0
Indústria do açúcar	0,0	0,0	0,0
Fabric. e refino de óleos vegetais e gorduras p/ alimentação	0,0	0,0	0,0
Outras indústrias alimentares e de bebidas	0,0	26.861,9	26.861,9
Indústrias diversas	16.297,4	974,0	17.271,4
Serviços industriais de utilidade pública	0,0	5.631,0	5.631,0
Construção civil	0,0	0,0	0,0
Comércio	3.619,8	9.010,6	12.630,4
Transporte	38.016,6	36.802,8	74.819,5
Comunicações	0,0	1.338,3	1.338,3
Instituições financeiras	0,0	2.256,1	2.256,1
Serviços prestados às famílias	40.928,1	39.885,1	80.813,1
Serviços prestados às empresas	0,0	16.750,8	16.750,8
Aluguel de imóveis	0,0	0,0	0,0
Administração pública	0,0	0,0	0,0
Serviços privados não-mercantis	0,0	0,0	0,0
Total	115.159,4	223.864,6	339.024,0

ção de renda do que os gastos dos passageiros e dos tripulantes estrangeiros (R\$ 89.046.000 contra R\$ 55.684.909), ocorre o contrário em relação à geração de emprego (2.682 contra 4.187, medidos em homens/ano).

Tais resultados são coerentes, em primeiro lugar, com o fato de que, sendo o custo do pacote de viagem pago às operadoras maior do que o montante gasto pelos passageiros fora dos navios, os gastos correspondentes das operadoras para oferecer os serviços nos navios e, conseqüentemente, as rendas

geradas, devem de fato ser maiores do que as parcelas associadas aos gastos dos passageiros fora dos navios.

Em segundo lugar, tem-se que a inversão da ordem de importância dos impactos em relação à geração de emprego decorre do fato dos gastos dos passageiros fora dos navios ocorrerem predominantemente no consumo de serviços, intensivos na utilização de mão-de-obra, em contraposição aos gastos das operadoras dos cruzeiros, que apresentam itens significativos de consumo de produtos industrializados, com baixa absorção de mão-de-obra, como combustíveis e materiais de consumo, por exemplo.

No seu conjunto, a atividade de cruzeiros marítimos gerou, diretamente, o montante de R\$ 144,7 milhões de renda e a geração de 6.869 empregos na economia brasileira.

seus impactos diretos, indiretos e totais e, na Tabela 13, o comparativo com os impactos equivalentes do setor de hospedagem no Brasil, estimados para o ano de 2002.

Gráfico 1 Impactos econômicos diretos dos gastos dos passageiros e dos tripulantes estrangeiros – renda gerada (em R\$ 1.000)

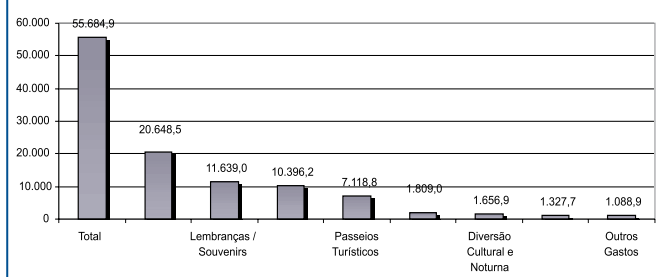
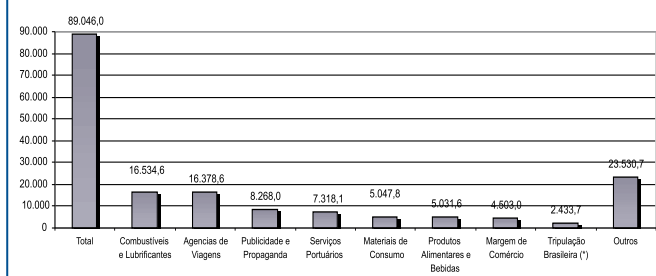


Gráfico 2 Impactos econômicos diretos dos gastos das operadoras de cruzeiros – renda gerada (em R\$ 1.000)



Considerando-se agora também os impactos indiretos de renda e de emprego gerados por toda cadeia produtiva, desencadeados pelas compras dos insumos utilizados nos setores impactados diretamente pela atividade dos cruzeiros marítimos, tem-se os resultados dos impactos totais na Tabela 11. Nela é possível constatar que essa atividade é responsável pela geração direta e indireta da expressiva cifra de R\$ 245,6 milhões de renda e do volume de 14.107 empregos. Também é possível verificar que os setores mais beneficiados são os de serviços prestados às famílias (que inclui as agências de viagens, os serviços de passeios turísticos, os serviços de alimentação e as atividades de entretenimento e diversão), de refino de petróleo, de transportes, de serviços prestados às empresas (que inclui publicidade e propaganda) e de comércio.

Com o intuito de dar uma idéia da importância relativa dos impactos econômicos gerados pela atividade dos cruzeiros marítimos no País, na temporada de 2005-2006, apresenta-se, na Tabela 12 e Gráfico 5, um resumo dos

Gráfico 3 Impactos econômicos diretos dos gastos dos passageiros e dos tripulantes estrangeiros – empregos gerados

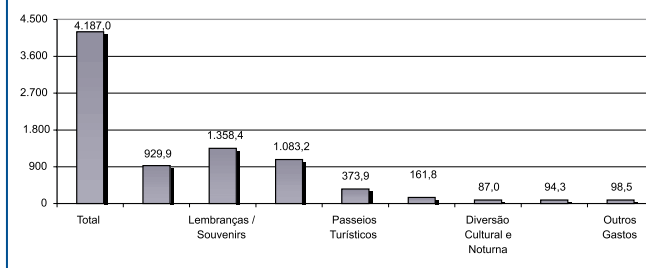


Gráfico 4 Impactos econômicos diretos das operadoras de cruzeiros – empregos gerados

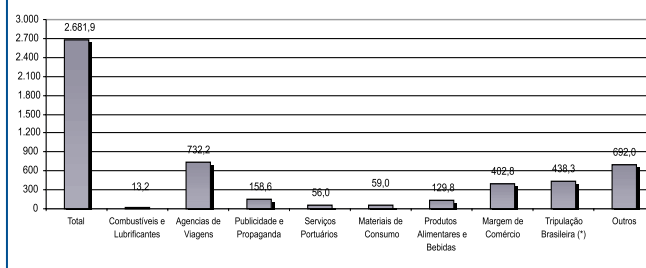


Tabela 11: Impactos econômicos totais da atividade dos cruzeiros marítimos no Brasil – 2005/2006

Itens	Renda Gerada (em R\$ 1.000)	Emprego Gerado (homens/ano)
Serviços Prestados às Famílias	42.441	5.612
Refino de Petróleo e Indústria Petroquímica	29.717	24
Transporte	29.700	2.166
Serviços Prestados às Empresas	19.860	905
Comércio	16.578	1.483
Extrativa Mineral	11.393	33
Agropecuária	9.403	736
Indústria de Alimentos e Bebidas	9.170	343
Serviços Industriais de Utilidade Pública	8.540	37
Metalúrgica	8.045	193
Instituições Financeiras	7.687	55
Indústrias Diversas	6.853	292
Outros Produtos Químicos e Mat. Plásticas	6.205	80
Indústria do Vestuário e de Calçados	5.382	1.132
Material de Transporte	5.107	109
Mecânica	4.426	56
Aluguel de Imóveis	3.846	6
Comunicações	3.667	19
Indústria de Papel e de Editorial e Gráfica	3.123	53
Administração pública	2.872	71
Indústria têxtil	2.698	106
Material Elétrico e Eletrônico	2.369	48
Indústria da Borracha	1.458	12
Minerais Não Metálicos	1.122	28
Construção Civil	1.022	32
Madeira e Mobiliário	479	37
Tripulação Brasileira	2.434	438
Total	245.597	14.107

Ambas as tabelas corroboram o fato já destacado de que a atividade dos cruzeiros marítimos já se constitui hoje num segmento importante da economia do turismo do País. A geração de renda dessa atividade na última temporada atingiu a proporção de 5,5% do total da renda gerada por todo o setor dos meios de hospedagem no País em 2002, enquanto que, em termos de número de empregos gerados, a mesma proporção atingiu 4,7%.

Tabela 12: Resumo dos impactos econômicos da atividade dos cruzeiros marítimos no Brasil – 2005/2006

		Passageiros e Tripulantes Estrang.	Empresas Operadoras	Total
Impactos Diretos	Renda (R\$)	55.684.909	89.046.000	144.730.909
	Emprego (homens/ano)	4.187	2.682	6.869
Impactos Indiretos	Renda (R\$)	24.784.609	76.081.889	100.866.498
	Emprego (homens/ano)	2.241	4.997	7.238
Impactos Totais	Renda (R\$)	80.469.518	165.127.889	245.597.407
	Emprego (homens/ano)	6.428	7.679	14.107
Multiplicadores	Renda	1,45	1,85	1,70
	Emprego	1,54	2,86	2,05

Gráfico 5 Impactos econômicos da atividade dos cruzeiros marítimos sobre a renda (em milhões R\$)

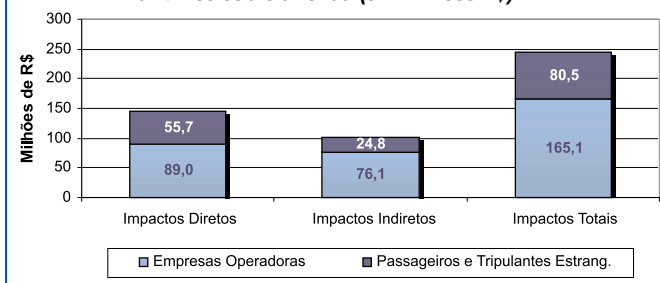
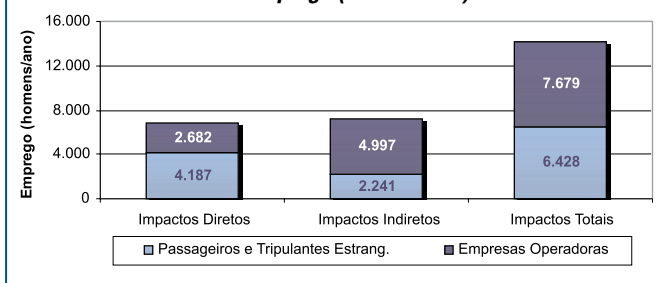


Gráfico 6 Impactos econômicos da atividade dos cruzeiros marítimos sobre o emprego (homens/ano)



Ainda em termos dessa análise comparativa com o setor de hospedagem, verifica-se que a os impactos da atividade dos cruzeiros marítimos na economia do País diferem de forma mais significativa apenas com relação à geração de emprego. Isto pode ser melhor caracterizado através do uso dos multiplicadores de renda e de emprego, que é definido pela relação entre os impactos total e direto sobre a renda ou o emprego. Enquanto no caso dos multiplicadores de renda não existe diferença significativa entre as duas atividades, no caso do multiplicador de emprego o resultado relativo aos cruzeiros marítimos é bem maior do que o do setor de hospedagem.

Tabela 13: Comparativo dos impactos econômicos da atividade dos cruzeiros marítimos e dos meios de hospedagem no Brasil

		Cruzeiros Marítimos 2006 (a)	Meios de Hospedagem 2002 (b)	Relação (a)/(b)
Impactos Diretos	Renda (R\$)	144.731	2.522.435	5,7%
	Emprego (homens/ano)	6.869	239.493	2,9%
Impactos Totais	Renda (R\$)	245.597	4.428.546	5,5%
	Emprego (homens/ano)	14.107	301.920	4,7%
Multiplicadores	Renda	1,70	1,76	
	Emprego	2,05	1,26	

Isso não significa que o primeiro tenha maior capacidade de geração de emprego que o segundo, mas apenas que a atividade dos cruzeiros marítimos absorve relativamente mais empregos de forma indireta do que os meios de hospedagem. Esse fato é consequência de que, diferentemente do caso dos hotéis, nos gastos dos operadores de cruzeiros estão presentes itens importantes como combustíveis, materiais de consumo e serviços portuários, que geram relativamente menos emprego de forma direta do que indireta.

Como último resultado dos impactos econômicos da atividade dos cruzeiros marítimos, apresenta-se na Tabela 14 e ilustrado no Gráfico 6, a magnitude dos impostos, taxas e encargos gerados direta e indiretamente. Em termos dos impostos, taxas e encargos pagos diretamente pelos operadores de cruzeiros na última temporada de 2005-2006, o valor total atingiu a cifra de R\$ 32,6 milhões.

Já no que se refere aos impostos indiretos que incidem sobre os preços dos bens e serviços consumidos direta e indiretamente por essa atividade, o valor total atingiu cerca de R\$ 38,3 milhões, assim constituídos: R\$ 23,4 milhões de impostos sobre produtos consumidos diretamente pelas operadoras, passageiros e tripulantes estrangeiros; e R\$ 14,9 milhões incidentes sobre os produtos gerados indiretamente em toda a cadeia produtiva, por conta da demanda de insumos dos setores impactados diretamente.

Tabela 14: Valor dos impostos, taxas e encargos gerados pela atividade dos cruzeiros marítimos no Brasil

Receitas de Impostos, Taxas e Encargos Geradas pela Atividade dos Cruzeiros Marítimos		Valores em R\$
Taxas, Encargos e Impostos pagos diretamente pelas Operadoras		32.555.100,4
Impostos sobre Produtos		
- Nos gastos diretos das Operadoras de Cruzeiros		11.002.744,1
- Nos gastos diretos dos Passageiros e Tripulantes Estrangeiros		12.368.448,5
- Nas produções geradas indiretamente pelos gastos diretos		14.893.555,9
- Total		38.264.748,4
Total		70.819.849,8

3 BREA, Business Research & Economic Advisors. "The Contribution of the North American Cruise Industry to the US Economy in 2005". Preparado para "International Council of Cruise Lines", Exton, Pensilvânia, Estados Unidos. Agosto de 2005. 4 Dados obtidos do Bureau of Economic Analysis, "Annual Input-Output Accounts for the U.S. Economy, 2002". 5 Metodologia similar ao do estudo "Meios de Hospedagem, Estrutura de Consumo e Impactos Econômicos", desenvolvido pela FIPE para a EMBRATUR e o SEBRAE Nacional, São Paulo, 2005. 6 Resultados que constam do estudo "Meios de Hospedagem – Estrutura de Consumo e Impactos na Economia", elaborado pela FIPE para a EMBRATUR e o SEBRAE Nacional, em 2005.

Para criar um canal ainda mais aberto e direto com os responsáveis pelo **Caderno de Estatísticas**, sugestões de temas, dúvidas e críticas podem ser encaminhadas aos seguintes endereços: rabahy@usp.br - Prof. Wilson Abrahão Rabahy (autor dos textos); vassallo@fipe.com - Moisés Diniz Vassallo (co-autor)

CADERNO DE ESTATÍSTICAS

10º BOLETIM DE DESEMPENHO ECONÔMICO DO TURISMO

Parte I

O Boletim de Desempenho Econômico do Turismo é uma publicação trimestral que leva ao público o resultado de uma análise de caráter qualitativo da conjuntura econômica do turismo no Brasil. Esta análise considera as principais variáveis econômicas do ambiente em associação com os resultados de um levantamento amostral da opinião de diversos segmentos do turismo. Variáveis de categorização apuradas na pesquisa permitem a ponderação de cada resposta individual e a estimativa do mercado respondente.

Essa pesquisa, de âmbito nacional, interpreta as respostas dadas pelos empresários do setor sobre o momento atual dos negócios, o trimestre imediatamente anterior, o trimestre imediatamente posterior, comparações entre iguais períodos em anos consecutivos e, também, um horizonte que pode abarcar até os próximos 12 meses.

As observações e as previsões são apuradas utilizando o saldo de respostas, ou seja, a diferença entre o total ponderado de assinalações de aumento e de queda. Esse saldo indica a percepção do mercado respondente em relação ao tema da pergunta.

Exemplo: Qual a sua perspectiva em relação ao valor das vendas no próximo trimestre em comparação com o anterior?

Diminuição: 7%; Estabilidade: 61%; Aumento: 32%. Neste caso, o saldo de respostas será positivo em 25%. Este número indica a intensidade da percepção dos respondentes em relação à variável pesquisada. É importante, então, NÃO interpretá-lo como aumento percentual das vendas.

Note, em seguida, como o saldo pode ajudá-lo a interpretar as expectativas dos respondentes. No Boletim de Desempenho Econômico do Turismo considera-se o seguinte:

- saldo acima de + 10% (inclusive) significa aumento da variável pesquisada;
- saldo situado entre -9% (inclusive) e + 9% (inclusive) significa estabilidade da variável pesquisada.
- saldo inferior a -10% (inclusive) significa queda da variável pesquisada.

Os símbolos (+), (=) e (-), que aparecem nas tabelas, significam aumento/positivo, estabilidade/neutro e queda/negativo, respectivamente.

As respostas obtidas das empresas são ponderadas para refletir o peso de cada respondente no mercado do turismo em geral e de seu segmento em particular.

Apenas nas pesquisas de Eventos, Receptivo e Restaurantes, a partir da 7ª edição foram realizados ajustes algébricos nos ponderadores da pesquisa a fim de se aprimorar a consistência das estimativas. Os efeitos dessa alteração dos

ponderadores foram, em alguns casos, salientados na seção de apresentação das séries históricas da pesquisa.

O presente Boletim de Desempenho Econômico do Turismo reflete as respostas coletadas entre os dias 3 de abril e 7 de maio de 2006. Desde a sua 9ª edição figuram na pesquisa empresas do setor de transporte aéreo e administradores de parques temáticos e atrações turísticas, o que elevou para 8 o número de segmentos pesquisados.

Alguns números relativos à amostra deste levantamento são os seguintes:

Empresas respondentes: 726, vendas no trimestre, R\$ 4,945 bilhão, vendas no ano, R\$ 19,780 bilhões (estimativa), Postos de trabalho em mar/2005, 59.974 unidades da federação representadas: 22

Apresentação

O estudo realizado pelo Núcleo Turismo, da Escola Brasileira de Administração Pública e de Empresas - Fundação Getúlio Vargas, chega à sua décima edição como uma resposta à necessidade de análises consistentes sobre dados atuais a respeito do mercado turístico brasileiro.

Para alcançar o objetivo de monitorar o desempenho da atividade de turismo no país, foram ouvidos empresários e executivos de 726 empresas de turismo, das quais foram divididas em oito segmentos: agências de viagens, transporte aéreo, meios de hospedagem, parques temáticos e atrações turísticas, operadoras de receptivo, operadoras de turismo, organizadores de eventos e restaurantes.

Os resultados aqui publicados refletem a opinião dos entrevistados no que diz respeito à situação dos negócios que administram, seus investimentos, operação e postos de trabalho.

Nesta edição, em função da maturidade do estudo, o Boletim inova oferecendo uma análise geral consolidada dos oito segmentos consultados. Essa análise, feita com base numa ponderação que a FGV aplicou aos diversos segmentos, a fim de contemplar sua participação na economia do turismo, oferece ao mercado uma dimensão de como, no geral, existe uma forte tendência positiva – e otimista – da evolução do turismo no Brasil. Os números apurados apontam para uma forte expectativa de aumento no faturamento, que poderá avançar em cerca de 12% (veja quadro abaixo) em relação a 2005 na comparação dos 1os. semestres de cada ano.

Esperamos que este relatório sirva como instrumento para tomada de decisões estratégicas e contribua para o sucesso do setor nos próximos anos.

Ambiente Macroeconômico

O ambiente econômico nacional continua reunindo condições para a alavancagem do processo de crescimento econômico, tais como: balanço comercial favorável, risco-país baixo, estabilidade de preços e superávit primário nas contas públicas.

No entanto, este otimismo deve ser visto com cautela, em virtude de se contrapor às expectativas de inflação nos Estados Unidos, elevados e crescentes déficits fiscais e de conta corrente, tendência natural da desvalorização da moeda norte-americana e conseqüente apreciação dos juros naquele país, o que pode gerar um ajuste no crescimento econômico mundial, uma vez os EUA continuam a se constituir na maior potência econômica do mundo.

Crescimento do PIB

As previsões para o crescimento do Produto Interno Bruto – PIB (conjunto das riquezas geradas pelo país) em 2006 variam de 3,5% a 4,0 %, influenciadas principalmente pela expectativa de aumento do consumo das famílias no ano em curso e por uma recuperação do mercado interno, em virtude da tendência de declínio da taxa básica de juros (Selic).

Dados relativos a jan.-mar./2006 revelam expansão de 4% em relação a out.-dez/2005, correspondendo a 11,8% à indústria extrativa mineral e 3,6% à indústria de transformação. Dados dessazonalizados mostram que a expansão do setor industrial, comparados esses dois períodos, foi de 1,5%. Para 2006, a previsão do incremento da indústria (geral) é de 4,3% (contra 3,1%, em 2005, e de 8,3%, em 2004), correspondendo 8,1% à indústria extrativa mineral, e 4,1% à indústria de transformação.

No que tange a atividade agrícola, os primeiros resultados do ano confirmam uma retração para a safra 2005/2006 (comparativamente à safra de 2004/2005), verificando-se a redução da área plantada de algodão (-30%), arroz (-20%), trigo (-14,3%) e soja (-5%); somente o milho (+4,4%) e o feijão (+2,2%) deverão registrar aumento na atual safra – ressalte-se que a diminuição da oferta dos produtos em pauta pode provocar conseqüentes pressões inflacionárias. A desaceleração de tal atividade é evidenciada, igualmente, pela constatação do menor uso de insumos e de máquinas e equipamentos agrícolas e, com mais razão, pela redução do montante de financiamento agrícola.

No que se refere às exportações do setor agrícola, entretanto, continua-se a verificar sensível incremento, apesar do câmbio desfavorável. Em jan.-mar./2006, por exemplo, registrou-se ritmo acelerado das vendas externas de diversos produtos, dentre eles: soja em grão (+65,5%), açúcar em bruto (+29,7%), carne bovina (+16,7%) e carne de frango (+8,3%).

Este documento tem por finalidade divulgar e analisar os dados relevantes sobre a conjuntura turística no País, conforme acompanhamento efetuado pela Diretoria de Estudos e Pesquisas da Embratur, referente a levantamento realizado nos meses de abril e maio de 2006.

A pesquisa Anual de Conjuntura Econômica do Turismo, da Fundação Getúlio Vargas, que pesquisa as 80 maiores empresas do setor, destaca a manutenção do bom desempenho do setor do turismo no ano de 2006, assim como ocorreu em 2005, com expectativa de aumento no faturamento em 14,7% e de contratações estimadas em 13,6%. Nesta pesquisa, 88% do mercado acredita em melhora dos indicadores da economia brasileira, os empresários relacionados às atividades turísticas declararam intenção em investir na ampliação e melhora de seus negócios.

Em relação ao mercado de trabalho, o desemprego no Brasil alcançou, em março/2006, a maior taxa (10,4%) desde abril/2005 (10,8%), segundo o IBGE – cabe destacar que, em janeiro e fevereiro do corrente ano, as taxas foram de 9,2% e 10,1%, respectivamente, e que a média do desemprego no primeiro trimestre de 2006 foi de 9,9%, a menor para o período desde 2002.

A expectativa, entretanto, é a de que o mercado de trabalho deva ampliar-se ao longo de 2006, tendo em vista que a trajetória de declínio das taxas de juros, o maior consumo (previsto) das famílias, a expansão dos gastos do governo e a estimativa de incremento da produção industrial venham proporcionar o incremento da atividade econômica no corrente ano.

No que tange ao rendimento real do trabalhador, observou-se aumento, em março do ano em curso, de 0,5% em relação a fevereiro (somando R\$ 1.006,80), e de 2,5% em comparação a março/2005.

Vale ressaltar a evolução de outros indicadores da economia brasileira, que são importantes para qualificar e quantificar o ambiente econômico em que a pesquisa foi realizada (princípio de abril/2006):

Inflação

Segundo a Fundação Getúlio Vargas, a inflação medida pelo Índice Geral de Preços – Disponibilidade Interna (IGP-DI), entre os dias 1º e 30 do mês de referência, evoluiu da seguinte forma no corrente ano: janeiro (+0,72%), fevereiro (-0,06%) e março (-0,45%). Dois dos três componentes do IGP-DI apresentaram, de fevereiro para março, acréscimos em suas taxas de variação: o Índice de Preços ao Consumidor (IPC), de 0,01% para 0,22%, e o Índice Nacional de Custo da Construção (INCC), de 0,19% para 0,20%. Em sentido inverso, o Índice de Preços por Atacado (IPA) registrou decréscimo, de -0,12% para -0,82%. Ressalte-se que, pela primeira vez na série histórica do índice, iniciada em 1944, a taxa acumulada em 12 meses ficou negativa. Esses resultados mostram que a meta de inflação de 4,5%, para 2006, é factível e alcançável pelas ações de política monetária do Banco Central.

Taxa de Juros

A Taxa de juros Selic que terminou o ano de 2005 em 18%, foi reduzida para 17,25% em janeiro de 2006. Dando seqüência à trajetória de queda, o Comitê de Política Monetária (Copom), do Banco Central, reduziu a taxa de juros para 16,5%, na sua reunião de março de 2006 – trata-se da sexta queda consecutiva, iniciada em setembro/2005. Tal trajetória é considerada uma das principais responsáveis pela expectativa de crescimento econômico brasileiro no ano de 2006.

Ainda assim, o Brasil, em Abril/2006, continua liderando o “ranking” mundial dos juros reais (11,1% a.a.) – taxa que desconta a inflação, a qual considera a Selic e a projeção de majoração dos preços nos próximos 12 meses, em 40 países ricos e em desenvolvimento – vindo a seguir: Cingapura (7,0%), Turquia (4,8%), Hong-Kong (4,6%), China (4,3%), México (4,1%), Índia (4,0%), África do Sul (3,4%), Venezuela (3,4%) e Polónia (3,2%).

Taxa de Câmbio

A taxa de câmbio iniciou o ano de 2006 em R\$ 2,34/US\$. A partir de então, a cotação da moeda norte-americana declinou, chegando, ao final de março, com a cotação de R\$ 2,17/US\$. As intervenções do Banco Central no mercado não foram suficientes para impedir a valorização do real, em virtude da grande entrada de dólares no País por conta dos significativos superávits comerciais, bem como das elevadas taxas de juros que atraem capitais externos.

No que concerne ao Risco-País, constatou-se, igualmente, sucessiva queda ao longo do primeiro trimestre de 2006: em 1 de janeiro, era de 303 pontos centesimais; em 31 de março, de 234 pontos centesimais (- 22,77%).

Conta Corrente

Mesmo com a valorização do real frente ao dólar, o valor das exportações brasileiras atingiu níveis recordes no primeiro trimestre de 2006: as exportações somaram US\$ 29,388 bilhões (+20,19% do que os US\$ 24,451 bilhões auferidos em igual período de 2005), enquanto que as importações totalizaram US\$ 20,042 bilhões (+24,14% a mais do que os US\$ 16,145 em idêntico trimestre de 2005), resultando num saldo comercial de US\$ 9,346 bilhões (+12,52%) e numa corrente de comércio de US\$ 49,430 bilhões (+21,76%).

Para o ano de 2006, a estimativa é de manutenção de superávit da balança comercial, nos mesmos níveis ou até superiores ao do ano anterior. No entanto, a valorização da moeda nacional tem afetado de forma negativa o saldo do item viagens internacionais do balanço de pagamentos. O saldo foi de 32 milhões de dólares negativo no primeiro trimestre de 2006 contra 141 milhões de dólares positivo no mesmo período de 2005.

Em relação à economia mundial, apesar dos elevados saldos na Balança Comercial, o Brasil vem registrando perda da participação relativa do País, em decorrência do baixo crescimento do PIB brasileiro se comparado com o crescimento estimado de 4,3 % da economia mundial para 2006.

Sendo assim, as projeções em relação ao desempenho da economia mundial para os próximos anos apontam para uma continuidade de crescimento, mas com alguns condicionantes, das quais ressaltamos o petróleo.

Petróleo

Uma última variável macroeconômica relevante para a análise do turismo é o preço do petróleo, que pode ser considerado hoje uma das principais incertezas da conjuntura econômica mundial. A sucessão de altas históricas desta “commodity” vem sendo causada, não apenas por aspectos conjunturais, mas alguns outros estruturais, o que leva a um cenário de preços elevados a curto, médio e longo prazos. Por sua vez, um aumento no preço do petróleo tende a gerar pressões inflacionárias, o que poderá gerar um aumento nas taxas de juros a nível mundial e, conseqüentemente, frear o ritmo de crescimento da economia mundial.

Segundo a Agência Internacional de Energia, a demanda mundial, em 2006, deverá alcançar 85,1 milhões de barris/dia (mbd), o que corresponde a um aumento de 2,2% em relação a 2005, enquanto que a oferta não-OPEP deverá atingir 51,4 mbd (+2,6% do que em 2005) – logo, a necessidade de fornecimento do produto pela OPEP deverá aumentar ligeiramente (de 33,2 mbd, em 2005, para 33,7 mbd, em 2006).

Análise Macroeconômica do Setor de Turismo

O desempenho do setor de turismo vem se destacando na economia brasileira, com resultados superiores a outros setores tradicionais.

Nesse cenário, o primeiro trimestre de 2006, mesmo com um quadro de persistente queda do dólar ao longo do ano, elevados preços do petróleo e ainda das altas taxas de juros, o setor de turismo brasileiro bateu novos recordes, evidenciando-se como importante atividade econômica.

No que se refere ao turismo internacional, os dados do Banco Central mostram que a geração de receita primeiro trimestre de 2006, foi de US\$ 1,215 bilhões para o Brasil. Tal resultado representou o significativo crescimento de 20,5% em relação ao mesmo período de 2005, quando foram auferidos US\$ 1,008 bilhões. No entanto, se avaliarmos a diferença entre os gastos dos estrangeiros no Brasil e dos brasileiros no exterior, o saldo foi negativo em US\$ 32 milhões, contra um saldo positivo de US\$141 milhões no mesmo período do ano anterior.

Resultados bastante expressivos também foram detectados no número de desembarques de passageiros domésticos no primeiro trimestre de 2006, que somaram 11.315.760, um aumento de 15,68% em relação ao mesmo período de 2005, quando foram registrados 9.781.557 desembarques. Em abril manteve-se o ritmo de crescimento com um incremento de 13,41 em relação ao mesmo mês do ano anterior. O crescimento acumulado no ano desta variável é de 15,11%.

Já o número de desembarques internacionais fornecido pela Infraero nos três primeiros meses de 2006 apresenta um quadro de estabilidade se comparado ao mesmo período de 2005, 1.843.467 e 1.864.175 respectivamente. O mês de abril de 2006 apresentou uma leve recuperação totalizando cerca de 4,5 milhões de passageiros no acumulado do ano – é importante citar, no entanto, que neste total estão incluídos os passageiros brasileiros provenientes do exterior. Pode-se destacar, nesta variável, a diversificação da demanda turística internacional pelo Brasil, com o aumento na participação relativa dos turistas europeus.

Neste cenário, o Boletim de Desempenho Econômico do Turismo da Fundação Getúlio Vargas em parceria com o Ministério do Turismo, ratifica, em sua décima edição publicada em Maio de 2006, os bons indicadores do setor em todos os oito segmentos pesquisados: Meios de Hospedagem, Operadoras de Turismo, Agências de Viagens, Turismo Receptivo, Eventos, Restaurantes, Transporte Aéreo e Parques Temáticos.

Relatório Consolidado - Comparação entre os 1ºs Trimestres de 2006 e de 2005

O faturamento do setor de turismo, em jan.-mar./2006, cresceu para 37% do mercado pesquisado (comparativamente a idênticos meses de 2005), manteve-se inalterado para 62% e diminuiu para 25%, resultando num saldo de respostas de 37%, e numa variação média de 10,8%. O mais elevado saldo de respostas foi registrado no ramo parques temáticos e atrações turísticas (85%), com variação média do faturamento de 15,1%, enquanto que os mais baixos foram detectados nos segmentos transporte aéreo, e bares e restaurantes (em ambos, saldo de 26%), correspondendo a variações médias de, respectivamente, 17,0 % e 5,3%.

No que tange ao quadro de pessoal, comparados esses dois períodos, constatou-se que metade do mercado de turismo brasileiro indicou ter expandido o número de funcionários, enquanto que a redução foi observada por 26% do mercado, o que conduziu a um saldo das respostas de 24%. O setor de eventos foi

o que apresentou maior saldo de contratações (43%), ao passo que o menor saldo registrado foi no segmento de turismo receptivo (8%, o que significa a ocorrência de estabilidade do quadro).

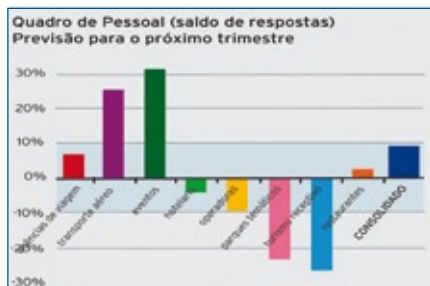
Comparação entre o 1º Trimestre de 2006 e o 4º Trimestre de 2005

De acordo com o mercado de turismo pesquisado (729 empresas), predominaram, em jan.-mar./2006, as indicações de expansão do quadro de pessoal: 43% de assinalações de incremento, 30% de estabilidade e 27% de declínio – o saldo das respostas (correspondente à diferença entre as assinalações de aumento e as de queda) foi de 16%. Dentre os mais elevados saldos destacam-se os relativos às operadoras de turismo (65%) e agências de viagens (33%), enquanto que o único segmento que registrou declínio do total de funcionários, comparados esses dois períodos, foi o de turismo receptivo (saldo de -28%).

No que concerne aos custos operacionais, verificou-se, igualmente, majoração ao longo dos três primeiros meses de 2006 (contra os três últimos de 2005): saldo de 20%. Os segmentos, em sua maioria, apontaram aumento desses custos, sendo os mais elevados saldos das respostas detectados, principalmente, em operadoras de turismo (83%), turismo receptivo (74%) e agências de viagens (72%). Redução foi observada apenas no ramo de transporte aéreo (saldo de -40%).

Previsão para o 2º Trimestre de 2006 em relação ao 1º Trimestre de 2006

As empresas do setor de turismo, como um todo, vislumbram estabilidade do quadro de pessoal em abr.-jun./2006, em relação aos três meses iniciais do ano em curso (saldo de 9%). Os segmentos que prevêem ampliação do quadro são os de eventos (saldo de 31%) e de transporte aéreo (saldo de 26%); os que prognosticam redução são os de turismo receptivo e de parques temáticos e atrações turísticas (saldos de -26% e de -23%, respectivamente); e os que antevêm estabilidade são os de meios de hospedagem, agências de viagens, e bares e restaurantes.



Situação em Abril/2006

Para 67% do mercado de turismo os negócios encontram-se em expansão, estáveis para 13% e em retração para 20% (saldo de 48%). Situação mais favorável dos negócios foi apontada pelo turismo receptivo (totalidade do mercado consultado), eventos (saldo de 88%) e por parques temáticos e atrações turísticas (saldo de 82%); menos favorável, porém positivo, pelo segmento transporte aéreo (saldo das respostas de 26%).

No começo de abril, há, para 81% do mercado de turismo consultado, orçamento definido para investimento no negócio em abr.-jun./2006 (mobilidade, tecnologia da informação, equipamentos, treinamento etc.). Neste caso, o valor dos recursos a serem alocados representam 8,5% do faturamento global.

As mais elevadas assinalações de intenção de investimento referem-se aos ramos transporte aéreo (99%) e de meios de hospedagem (83%), enquanto que a mais baixa foi indicada pelas agências de viagens (51% do mercado pesquisado).



Previsão para o 1º Semestre de 2006 em relação ao 1º Semestre de 2005

Todos os segmentos turísticos esperam, de modo geral, aumentar o faturamento no primeiro semestre do corrente ano do que em igual período de 2005: 69% de assinalações de aumento contra 19% de redução (saldo das respostas de 50%). Caso tal fato venha a se confirmar, a variação média do faturamento será de 12,1%. Parques temáticos e atrações turísticas (saldo de 85%, com variação média de 12,5%) e operadoras de turismo (saldo de 77%, com variação média de 17,1%) são os mais otimistas, enquanto Transporte Aéreo é o menos otimista (saldo de 26%, com variação média de 17,3%).

Entretanto, no que concerne ao quadro de pessoal, as assinalações de incremento também são amplas: 41% do mercado de turismo brasileiro pesquisado prevê ampliação no primeiro semestre do ano em curso (contra iguais meses de 2005) e 23%, diminuição (saldo das respostas de 18%). As mais elevadas intenções de contratações são detectadas nas empresas de turismo receptivo (saldo de 74%), enquanto os mais baixos saldos são registrados entre as operadoras de turismo, e os parques temáticos e atrações turísticas, que pretendem manter estável o quadro de funcionários (saldos de -1% e nulo, respectivamente).

AGÊNCIAS DE VIAGENS

Comparação entre o 4º trimestre/2005 e o 1º trimestre/2006 e Perspectiva para o 2º trimestre/2006

Valor total das vendas e Demanda por viagens

Verificou-se, nos três primeiros meses de 2006, expansão das vendas em relação ao último trimestre de 2005: 52% de assinalações de incremento, 15% de estabilidade e 33% de redução - o saldo das respostas (representado pela diferença entre as assinalações de aumento e as quedas) foi de 19%, menos amplo do que em jan.-mai./2005 e de 2004 (saldos de 96% e de 24%, respectivamente).

A modalidade de vendas a prazo, no 1º trimestre do corrente ano, correspondeu a 61% do valor total das vendas, enquanto que as realizadas à vista, os 39% restantes - cabe ressaltar que, em out.-dez./2005, as vendas a prazo atingiram 73% do montante global.

As expectativas para abr.-jun./2006 são de que os negócios se mantenham aquecidos (saldo das respostas de 61%).

No que concerne à demanda de viagens internacionais

e domésticas, registrou-se elevação em jan.-mar./2006 (saldos de 35% e de 17%, respectivamente) e a perspectiva é de ampliação no 2º trimestre do ano em curso (saldos de 63% e 41%, respectivamente).

Número de funcionários

Constatou-se nos três meses iniciais de 2006, contratação de pessoal em 47% do mercado, estabilidade em 39% e diminuição em 14% (saldo de 33%). Apesar de 2/3 do mercado antever aumento das vendas em abr.-jun./2006, a perspectiva, de modo geral, é de que o quadro de pessoal mantenha-se estável (saldo de 7%).

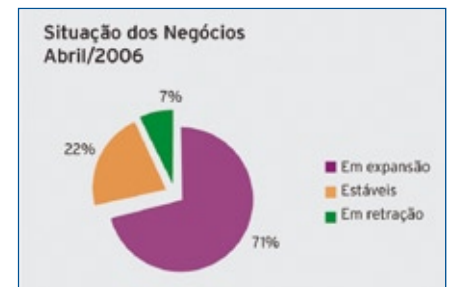
Custos operacionais

Pelo segundo trimestre sucessivo, verificou-se majoração dos custos operacionais: 77% do mercado indicaram aumento em jan.-mar./2006 e somente 5%, redução (saldo de 72%).

Situação em Abril/2006

Negócios

No começo de abril, os negócios estão se expandindo para 71% do segmento, estáveis para 22% e em retração para 7% (saldo de 64%, contra saldo de 78% em janeiro/2006, e de 84% em abril/2005).



Investimentos

Para 51% do segmento pesquisado, no princípio de abril/2006, há orçamento definido para investimentos no negócio no segundo trimestre do ano em curso (mobilidade, tecnologia da informação, equipamento, treinamento, etc.). Neste caso, é de 10,5% o volume de recursos a serem alocados, em relação ao faturamento.

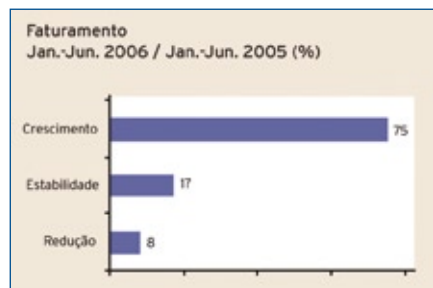
Comparação entre os 1ºs semestres de 2006 e de 2005 e entre os 1ºs trimestres de 2006 e 2005

Faturamento

O contraste entre o faturamento previsto para jan.-jun./2006 e o auferido em igual semestre de 2005 revela que

75% do mercado consultado esperam majoração, 17% estabilidade e 8% redução. A se confirmarem tais prognósticos, a expansão do faturamento alcançará, em média, 5,6%.

Na comparação entre os resultados de jan.-jun./2006 e de 2005, é prevista expansão do faturamento em 75% do mercado, com variação média de 11,1%, resultando em crescimento do saldo (a variação média foi de 5,6%).



Quadro de pessoal

Prevê-se ligeiro incremento do nível de emprego no primeiro semestre do corrente ano, comparativamente a igual período de 2005: 30% de indicações de aumento contra 17% de redução de pessoal (saldo de 13%).

No que tange ao quadro de pessoal referente a jan.-mar./2006, registrou-se crescimento em relação aos três meses iniciais de 2005: 54% de assinalações de ampliação, 28% de estabilidade e 18% de redução (saldo de 36%).



Demanda por viagens

Tanto a demanda por pacotes internacionais quanto a procura por pacotes nacionais elevaram-se em jan.-mar./2006, frente a igual trimestre de 2005 (saldos das respostas de 60% e 34%, respectivamente).

OPERADORAS

Comparação entre o 4º trimestre/2005 e o 1º trimestre/2006 e Perspectiva para o 2º trimestre/2006

Valor total e Distribuição das vendas

As vendas continuaram aquecidas nos três primeiros meses do corrente ano: 83% do mercado consultado indicaram expansão, 14% estabilidade e 3% retração - o saldo das respostas (correspondente à diferença entre as assinalações de aumento e as de queda) foi de 80%, bem mais amplo do que em jan.-mar./2005 (saldo de 12%) e equivalente ao registrado em igual trimestre de 2004 (saldo de 82%).

As vendas de pacotes, realizadas no primeiro trimestre de 2006, distribuíram-se da seguinte forma: a prazo (66%) e à vista (34%), contra 76% e 24%, respectivamente, em jan.-mar./2005.

Demanda de pacotes domésticos e internacionais

Evolução favorável também foi registrada nos três meses iniciais de 2006, tanto em relação à procura de pacotes internacionais (saldo de 80% contra saldo de 72% em jan./2005) quanto à demanda de pacotes nacionais (saldo de 45% contra saldo de 3% no primeiro trimestre de 2005).

As perspectivas para abr.-jun./2006 são, igualmente, animadoras: os saldos das previsões quanto à demanda internacional e à procura nacional são, respectivamente, de 83% e de 47%.

Custos operacionais

No primeiro trimestre/2006, 83% do mercado pesquisado informaram majoração dos custos operacionais e 17%, estabilidade (saldo de 83%) - ressaltar-se que, em out.-dez./2005, a totalidade das empresas havia indicado aumento dos custos.

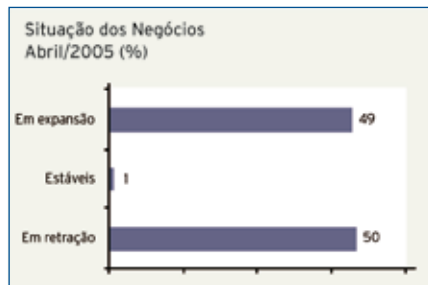
Quadro de pessoal

Pelo terceiro trimestre sucessivo constata-se ampliação do quadro de pessoal, em grande parte devido ao fato de o mercado de operadoras de turismo permanecer aquecida há cerca de um ano: o saldo das respostas, em jan.-jun./2006, foi de 65%. Antevê-se, para abr.-jun./2006, estabilidade do quadro (saldo de -9%, contra saldo de -1% em igual período de 2005).

Situação em Abril/2006

Negócios

Os negócios estão se expandindo, atualmente, para 63% do mercado consultado, estáveis para 19% e em retração para 18% (saldo de 45%, contra saldo de -1% em abr./2005).



Investimentos

Cerca de 2/3 do mercado consultado (precisamente 68%) informou, no princípio de abril, que investirá no próximo

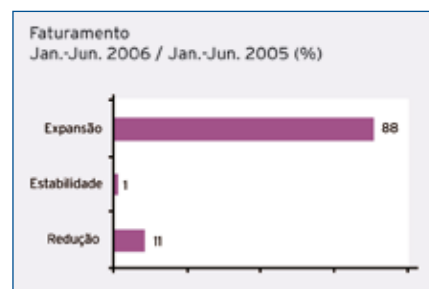
trimestre, sendo de 13,1% o volume de recursos a serem alocados em relação ao faturamento do setor.

Comparação entre os 1º semestres de 2006 e de 2005 e entre os 1º trimestres de 2006 e 2005

Faturamento

No que tange ao faturamento previsto para jan.-jun./2006 (comparativamente ao observado no primeiro semestre de 2005), 88% do mercado pesquisado prevêem expansão, 1% estabilidade e 11% redução.

A comparação entre os primeiros trimestres de 2005 e de 2006 revela expansão em 69% do mercado em pauta, estabilidade em 3% e redução em 28%, resultando numa variação média de 12,6%.



Quadro de pessoal

O contraste entre o quadro de pessoal previsto para jan.-jun./2006 com o observado na primeira metade de 2005, revela estabilidade: 13% de indicações de aumento, 73% de estabilidade e 14% de redução (saldo de -1%).

No que concerne ao número de funcionários em jan.-mar./2006, verificou-se 63% de assinalações de incremento em relação a igual trimestre de 2005, 8% de estabilidade e 29% de declínio (saldo de 34%).



Demanda de pacotes domésticos e internacionais

A procura por destinos internacionais e nacionais elevaram-se em jan.-mar./2006, comparativamente ao mesmo trimestre de 2005: saldos das respostas de 94% e 29%, respectivamente.

Boletim de Desenvolvimento de Turismo. Realização: Núcleo de Estudos Avançados em Turismo e Hotelaria - NEATH/EBAPE-FGV. Coordenação: Equipe Embratur - José Francisco de Salles Lopes (Dir. Estudos e Pesquisas) e Neiva Duarte (Coord. de Estudos e Pesquisas)