
Seção B – Estudos de Mercado

1. Introdução

Esta seção apresenta a análise de mercado para licitação de área destinada à movimentação de passageiros e demais atividades no **TMP Maceió** do Porto do Maceió, e tem por objetivo verificar a viabilidade econômica do empreendimento.

A análise de mercado é composta pela projeção do fluxo de navios e passageiros e pela estimativa de preços/tarifas de serviço ao longo do horizonte contratual.

As projeções são utilizadas para:

- Balizar o projeto de engenharia e o dimensionamento do terminal;
- Realizar a análise financeira com vistas a verificar a viabilidade do projeto; e
- Estabelecer os termos contratuais adequados para a exploração da área/instalação.

2. Análise do Mercado de Cruzeiros Marítimos

No mercado internacional de cruzeiros marítimos, tem-se observado um forte crescimento contínuo desde quando o setor começou a contabilizar os números de passageiros. Dados da *Cruise Lines International Association – CLIA* (2017) demonstram que, de 1999 a 2009, a demanda para cruzeiros em todo o mundo quase dobrou, de 8.590.000 passageiros para 16.930.000, revelando um crescimento de 97%.

No ano de 2011, o número de passageiros de cruzeiros marítimos no mundo chegou a ultrapassar a marca de 20 milhões e, em 2019, a marca de 30 milhões. A pandemia da Covid 19 prejudicou o setor fortemente, com o auge nos anos de 2020 e 2021. A partir de 2022, o mercado de cruzeiros marítimos começou a se recuperar, alcançando 20 milhões de passageiros novamente.

O gráfico a seguir mostra o crescimento de 2009 a 2027, quando são esperados aproximadamente 40 milhões de passageiros.

Seção B – Estudos de Mercado

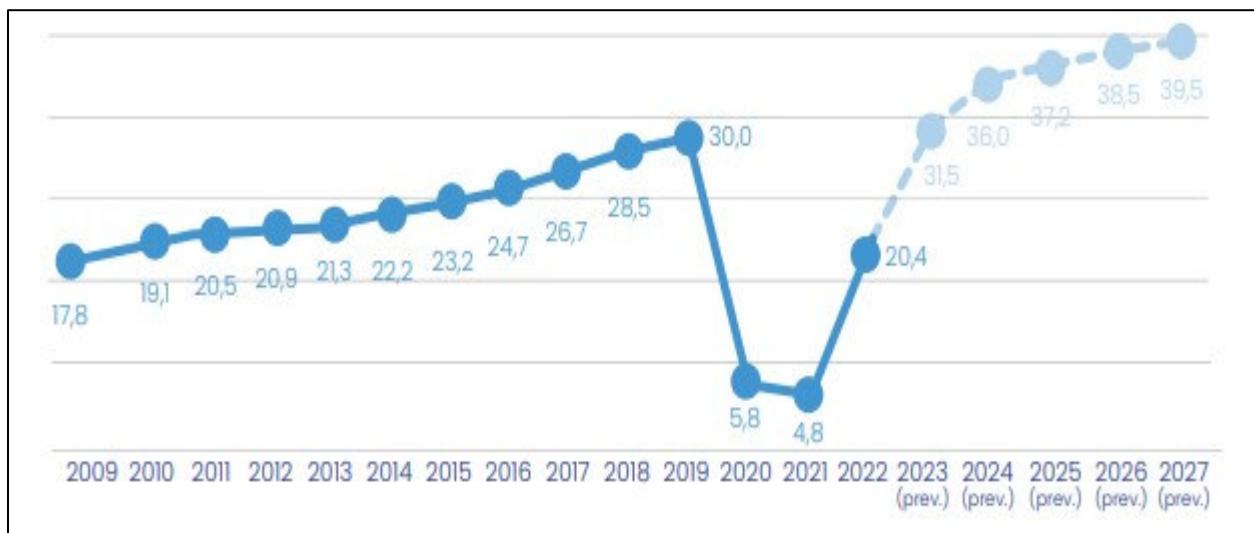


Figura 1 – Número de cruzeiristas no mundo 2009 – 2027.

Fonte: CLIA.

O setor de cruzeiros marítimos no Brasil também passou por um período de crescimento exponencial na década passada. Observou-se um aumento considerável no número de navios e cruzeiristas entre as temporadas de 2004/2005 e 2009/2010, demonstrada pelo crescimento continuado tanto no número de navios, quanto no número de cruzeiristas.

Destaca-se, especialmente, o crescimento de 38% da temporada 2008/2009 para 2009/2010 no número de passageiros, alcançando mais de 700.000. Desse período de expansão, ressalta-se, também, o aumento de 200% (duzentos por cento) no número de navios e 417% no número de passageiros.

A partir da temporada 2010/2011, observa-se uma tendência de estabilização desse mercado, quando se nota índices de crescimento mais modestos. De 2010/2011 para 2011/2012, o número de cruzeiristas cresceu apenas 1,5%, dando os primeiros sinais que o setor estava entrando numa fase menos positiva. As temporadas de 2012/13 a 2016/17 registraram uma queda elevada no número de cruzeiristas de 53% comparadas à temporada de 2011/12.

A partir da temporada 2017/18, começou a recuperação do setor, com 418.504 cruzeiristas registrados, que durou até o início da pandemia. Durante a pandemia, o Brasil também seguiu a tendência mundial de fortes decréscimos, com a temporada inteira de 2020/21 cancelada.

Houve uma forte recuperação na temporada 2022/23, alcançando 802.758 passageiros, segundo maior resultado, apenas atrás da temporada 2011/12.

O gráfico a seguir mostra a evolução de cruzeiristas de 2004/05 a 2022/23:

Seção B – Estudos de Mercado

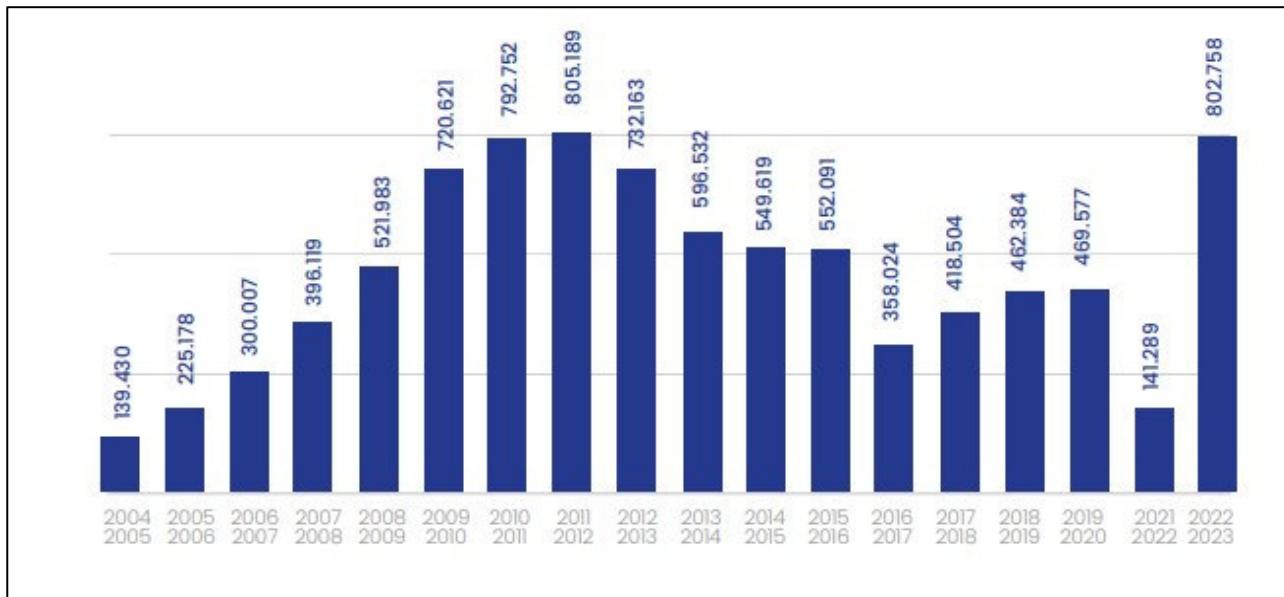


Figura 2– Número de cruzeiristas na costa brasileira 2004 – 2023.

Fonte: CLIA Brasil, FGV.

Observou-se, também, um decréscimo no número de navios de cabotagem em relação à temporada de 2010/2011 (20 - vinte - navios). A partir da temporada 2016/2017, o Brasil contou apenas com 7 navios na sua costa, uma redução de 65%.

Depois da recuperação pós-pandemia, o Brasil contabilizou 9 navios de cabotagem na temporada 2022/23, número que deve se repetir na temporada 2023/24, conforme informações da CLIA Brasil. A figura a seguir mostra a evolução dos navios na costa brasileira de 2004/05 a 2023/24:

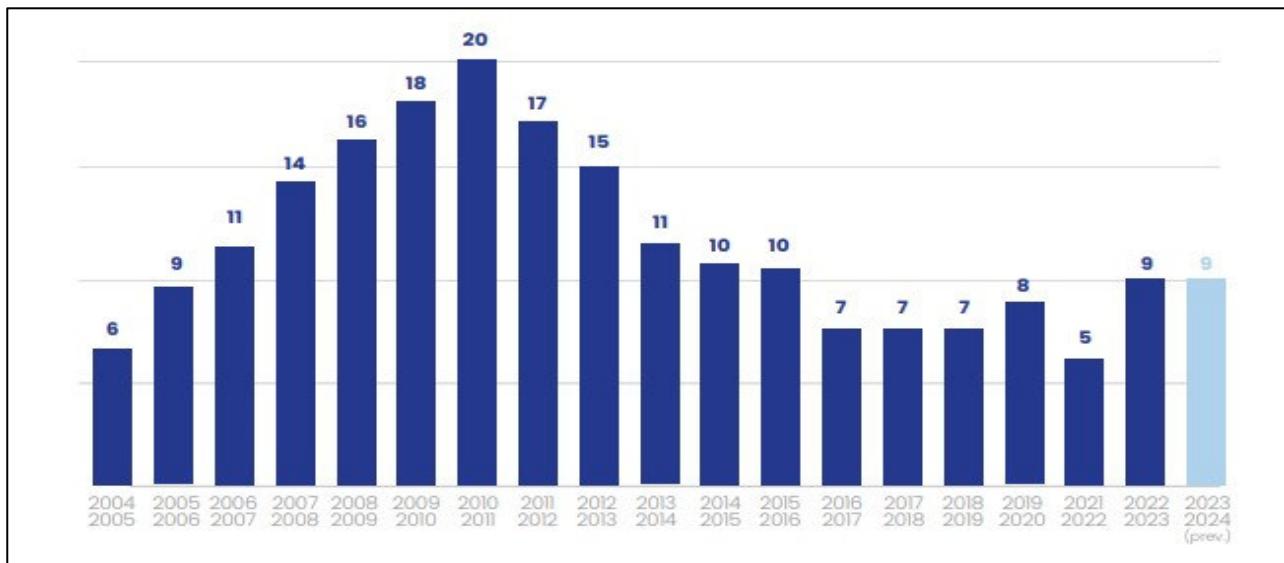


Figura 3– Número de navios de cabotagem na costa brasileira 2004 – 2024.

Fonte: CLIA Brasil, FGV.

Seção B – Estudos de Mercado

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

Nota-se que o recorde da temporada 2011/12 foi alcançado com 20 navios de cabotagem, enquanto na temporada de 2022/23 esse número foi quase alcançado com apenas 9 navios. Isso pode ser explicado pelo crescente tamanho dos navios e pelas viagens mais curtas, aumentando o número de passageiros por navios significativamente.

Na figura a seguir, pode-se observar que na temporada 2011/12 foram transportados 47.364 passageiros por navio, enquanto em 2022/23 esse número quase duplicou (89.195).

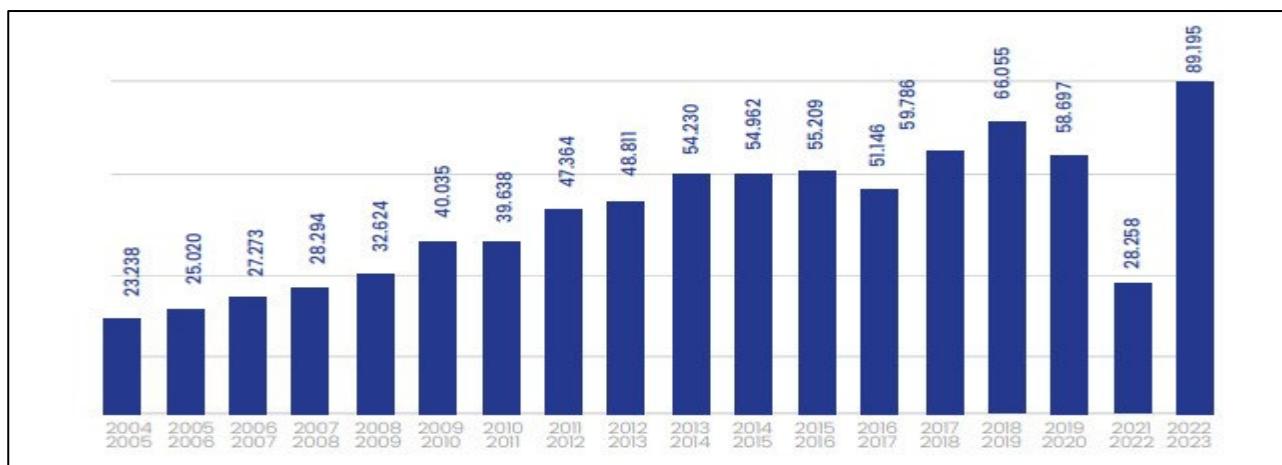


Figura 4– Número de cruzeiristas por navio 2004 – 2023.

Fonte: CLIA Brasil, FGV.

Outro fator que ajuda a entender o maior número de passageiros por navio são as altas taxas de ocupação. Conforme informações as taxas nas últimas três temporadas sem interferência da pandemia foram bem acima de 90%

TEMPORADA	TAXA DE OCUPAÇÃO
2018/19	92,6%
2019/20	96,2%
2022/23	93,4%
MÉDIA	94,1%

Tabela 1– Taxa de ocupação navios de cabotagem.

Fonte: elaboração própria, CLIA Brasil/FGV.

Seção B – Estudos de Mercado

Constata-se uma redução no interesse dos armadores internacionais no Brasil a partir da 2016/17. Atualmente apenas duas empresas oferecem pacotes de cabotagem na costa brasileira: Costa Cruzeiros e MSC Cruzeiros. A *Royal Caribbean*, seguindo os exemplos da *Aida Cruises* e *Ibero Cruzeiros*, deixou de operar em águas brasileiras. Depois de uma temporada de teste, a *Norwegian Cruise Lines – NCL* também sinalizou que não continuará operando em águas brasileiras.

A seguir, os navios que operaram na temporada 2022/23 na costa brasileira, com capacidades de passageiros e tripulantes:

TEMPORADA BRASILEIRA 2022/2023

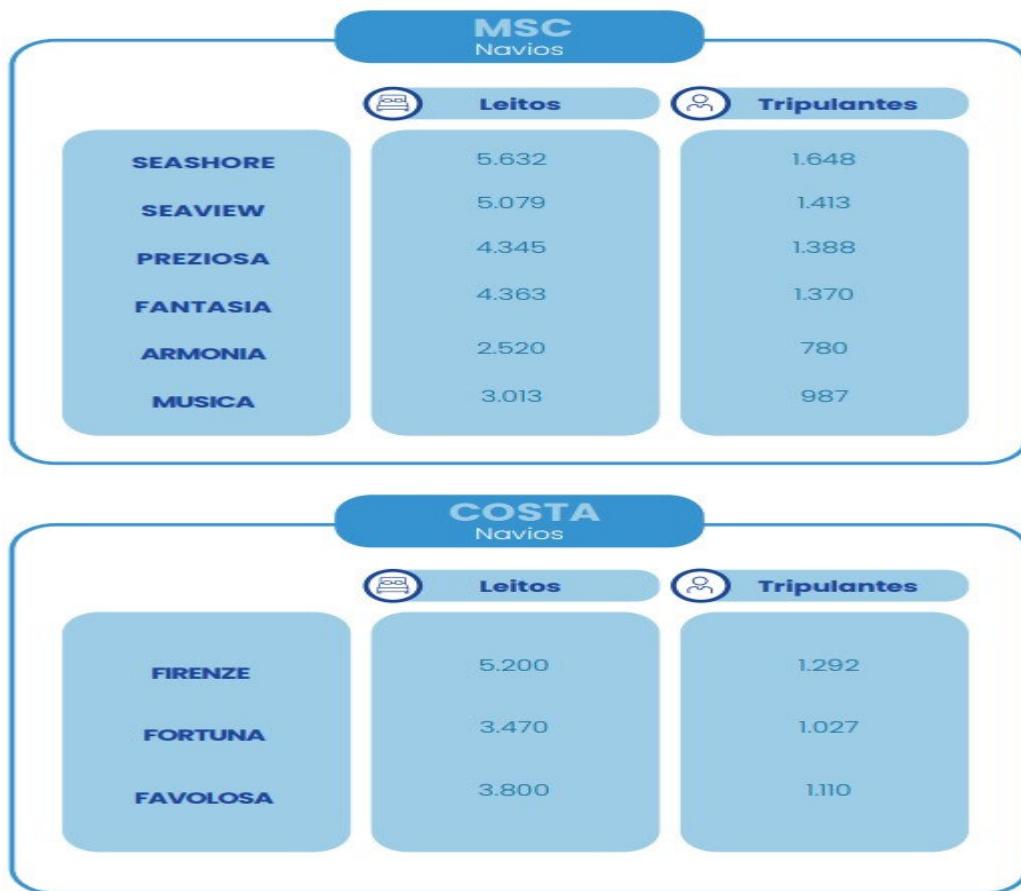


Figura 5– Navios presentes na costa brasileira na temporada 2022/23.
 Fonte: CLIA Brasil/FGV.

Existe, também, outro tipo de cruzeiro que atraca nos portos brasileiros: os cruzeiros de passagem. Esses navios não são contabilizados como cruzeiros de cabotagem, pois saem do exterior, passam pelo Brasil e seguem seus roteiros mundo afora.

Na imagem a seguir são apresentados dados dos navios de passagem pela costa brasileira na temporada 2022/2023. Nessa temporada foram 29 navios de passagem, atracando em 38 destinos com 322 escalas.

Seção B – Estudos de Mercado



Figura 6– Navios de passagem na costa brasileira na temporada 2022/23.

Fonte: CLIA Brasil/FGV.

Em relação ao impacto econômico que a atividade gera, a Fundação Getúlio Vargas – FGV levanta os dados depois de cada temporada e contabiliza os gastos dos armadores e dos turistas e tripulantes no país. O impacto econômico total gerado na temporada 2022/2023 foi de, aproximadamente, R\$ 5 bilhões, entre impactos diretos, indiretos e induzidos. Trata-se do maior impacto já observado desde o começo do levantamento desses dados.

A figura a seguir mostra o impacto das temporadas 2013/14 a 2022/23:

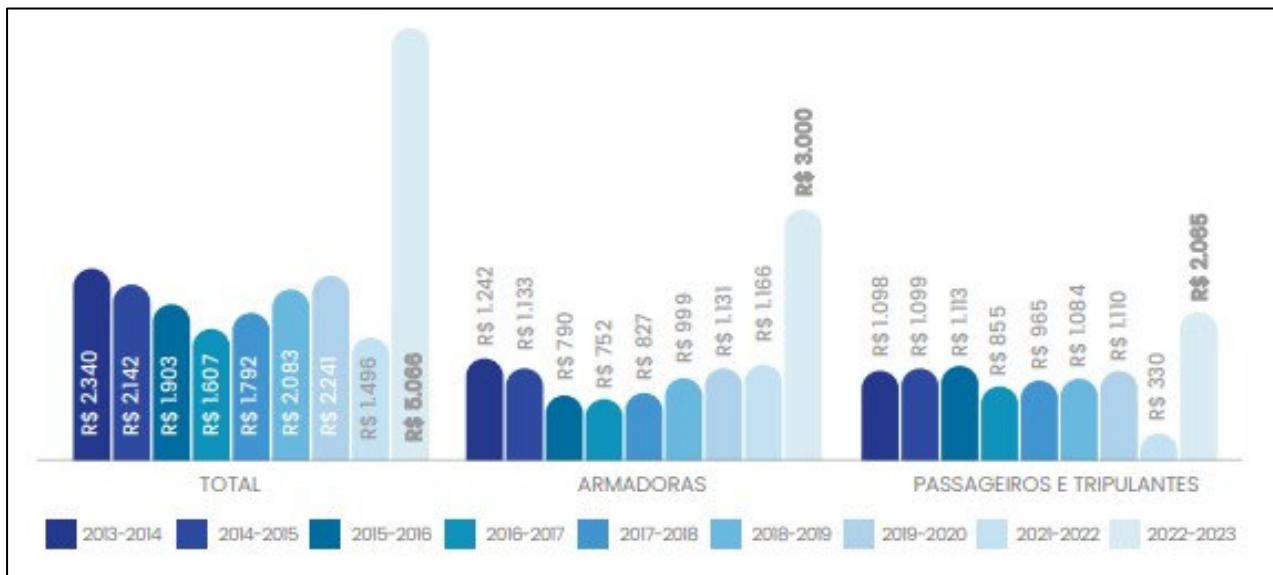


Figura 7 – Impacto econômico 2013 – 2023.

Fonte: CLIA Brasil/FGV.

Seção B – Estudos de Mercado

De acordo com os dados da pesquisa de impacto econômico no Brasil, o tíquete médio dos cruzeiristas na temporada 2022/2023 foi de R\$ 5.073,51 - gasto médio por passageiro com a compra da viagem de cruzeiro. O tempo médio dos cruzeiros realizados nessa temporada foi de 4,9 dias, conforme figura a seguir:



Figura 8– Gasto médio com compra de passagem.

Fonte: CLIA Brasil/FGV.

A figura a seguir mostra o impacto econômico dos cruzeiros marítimos, inclusive nas cidades de escala:

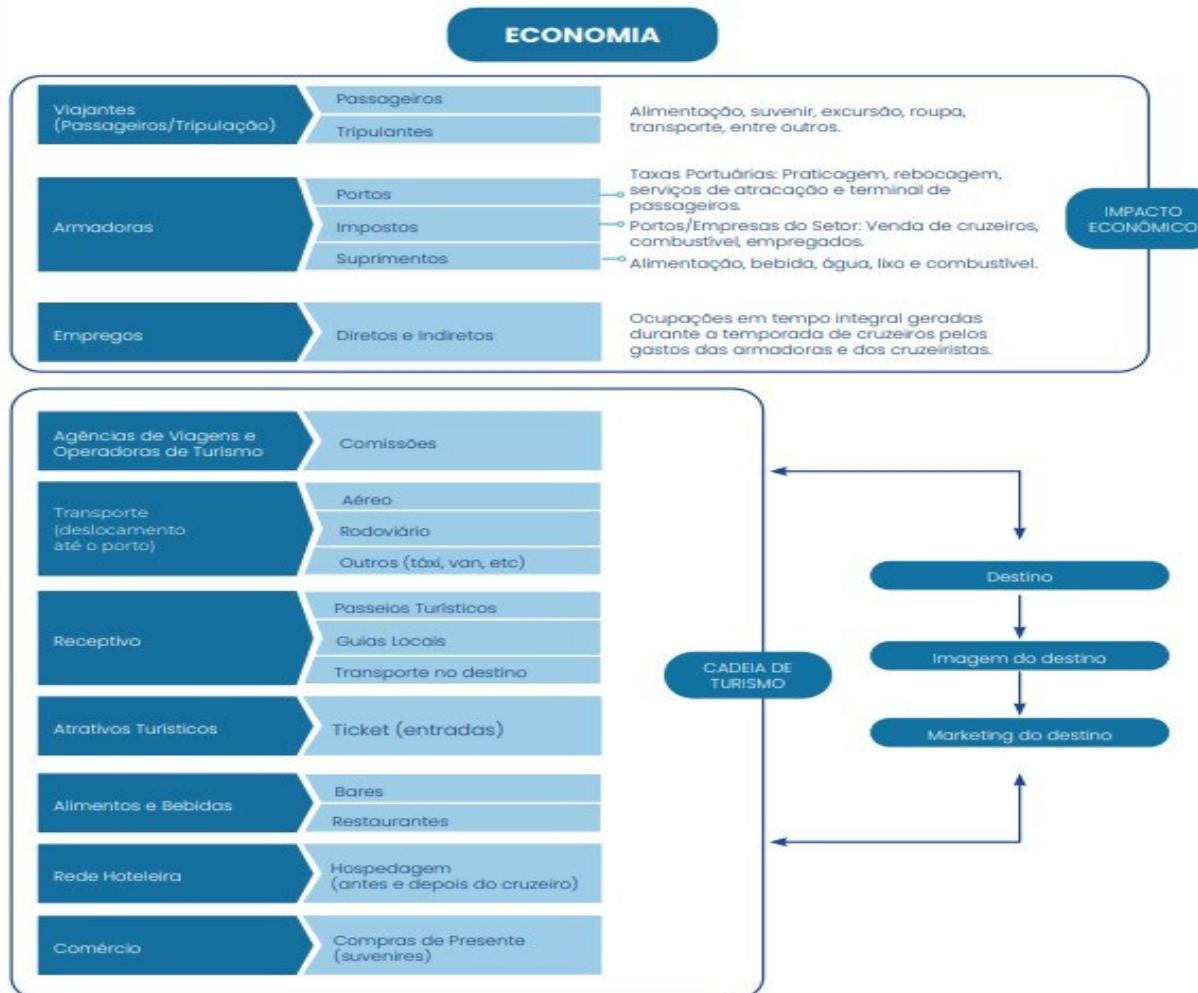


Figura 9– Cadeia dos cruzeiros marítimos.

Fonte: CLIA Brasil/FGV.

Seção B – Estudos de Mercado

3. Mercado de Cruzeiros Marítimos no Brasil

Para melhor entender o mercado dos cruzeiros marítimos, é fundamental conhecer a operação do setor no Brasil. Primeiramente, cabe salientar que não existe uma indústria de cruzeiros marítimos no país. A atividade é exercida por armadores internacionais que enviam os navios da Europa para o Brasil entre os meses de novembro e abril. Nesta época do ano, as temperaturas caem no continente europeu, a frequência das tempestades aumenta e as águas ficam agitadas. Consequentemente, a demanda para este tipo de atividade diminui e os armadores podem operar com uma frota reduzida.

Conforme Instrução Normativa n.º 137 de 1998, para poder operar no Brasil, os armadores internacionais devem constituir uma empresa no país para fins de representação, administração e pagamento de impostos devidos ao governo brasileiro. Faz parte deste procedimento, também, a busca por parceiros para a venda e comercialização dos pacotes turísticos.

O representante no Brasil não precisa ser necessariamente do mesmo grupo econômico que os armadores, mas, para questões de maior grau de controle, os armadores têm optado por uma subsidiária, com escritório, geralmente, em São Paulo. Exceção é a CVC, a maior operadora e agência de viagens da América Latina, que tem operado navios na costa brasileira em parceria com a espanhola *Pullmantur*.

Neste ponto, é importante esclarecer a distinção entre navios de cabotagem e navios de longo curso. Segundo a Lei n.º 9432/97, cabotagem é considerada a navegação entre portos ou pontos do território brasileiro, utilizando a via marítima ou as vias navegáveis interiores (ANTAQ, 2015). Um navio de cruzeiros que fica em águas brasileiras por mais de 30 (trinta) dias é considerado navio de cabotagem, e, portanto, sujeito à Instrução Normativa n.º 137. Um navio que fica até 30 (trinta) dias, ainda se encaixa na categoria de longo curso (navegação entre portos de diferentes nações) e não precisa de um representante no Brasil.

Para fazer turismo de cabotagem, as operadoras devem fechar um acordo com os donos dos navios (armadores) para trazer os navios para o Brasil. Este acordo é um contrato de afretamento de embarcações, que autoriza a operadora a usar os navios em águas brasileiras. Estes contratos são fechados entre 18 (dezoito) e 24 (vinte e quatro) meses antes do começo da temporada, o que proporciona o tempo suficiente para o planejamento das operações, dos destinos, das vendas e das campanhas de *marketing*.

O processo de colocar um turista a bordo de um navio é relativamente simples. O interessado compra as passagens, geralmente via agências de turismo, que repassam o dinheiro para as operadoras já debitando a sua comissão de vendas. Também existe a opção ao interessado, de comprar as passagens diretamente das operadoras, opção que elimina o intermediário. A operadora afreta a embarcação dos armadores, fecha contratos com fornecedores brasileiros para garantir o abastecimento do navio e obtém as autorizações e licenças necessárias com as entidades do governo e agentes dos serviços portuários.

As fontes de receitas e despesas dessas empresas são descritas na figura a seguir. Segundo Vogel et al. (2011), o passageiro gasta o seu dinheiro em quatro categorias: em terra, com passagens, a bordo e com taxas de serviço, que compõem a receita líquida das operadoras. Da receita líquida com as passagens já é

Seção B – Estudos de Mercado

debitada a comissão dos agentes de viagem. As receitas brutas, após serem descontadas dos custos diversos, depreciação e amortização, viram o lucro operacional. Depois dos custos com financiamentos e impostos pagos, as empresas determinam o resultado líquido da temporada.

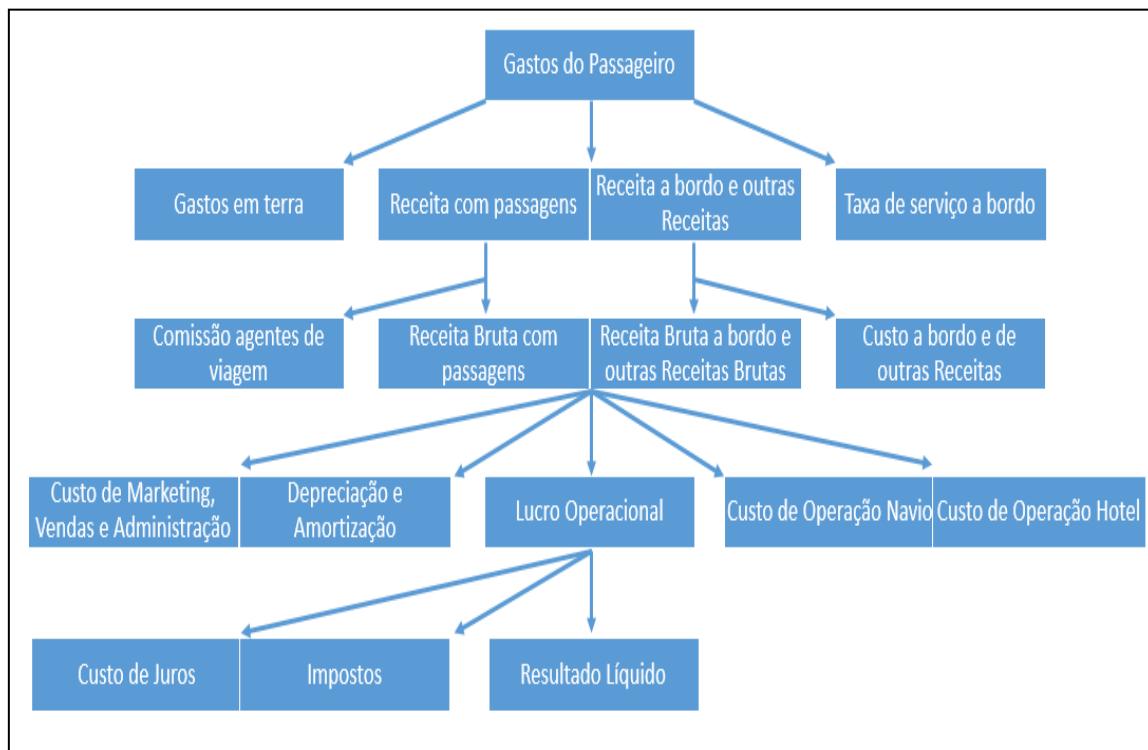


Figura 10– Fluxo de receitas e custos dos cruzeiros marítimos.

Fonte: Vogel et al.

Os cruzeiros marítimos são, essencialmente, um negócio de custo fixo, com apenas a alimentação e as taxas por passageiro participando como custo variável no custo total.

Ao contrário dos custos, as receitas dependem consideravelmente da ocupação do navio. As receitas mais significativas são as das vendas de passageiros, transporte terrestre dos passageiros, vendas a bordo, taxas de cancelamento, venda de seguros e vendas de passeios. Nesse sentido, com baixas taxas de ocupação, as empresas não conseguem cobrir os custos e operam no prejuízo.

Eles salientam que a gestão das receitas é a questão central para esta atividade. O setor tem adaptado uma estratégia de preços dinâmicos para a venda das passagens, como é praticado no setor aéreo. As empresas aumentam ou baixam os preços conforme a evolução das vendas.

Em relação às receitas, podem ser observadas três tendências no século XXI, segundo os relatórios anuais das duas maiores empresas do mercado, *Carnival* e *Royal Caribbean*: os preços das passagens estão diminuindo, as receitas de vendas das passagens são menores que os custos totais e a receita a bordo superou a receita das passagens.

Seção B – Estudos de Mercado

Atualmente, com vendas de pacotes baratos, as vendas a bordo estão subsidiando as receitas de passageiros, ou como Vogel et al. (2011) afirmam: “Os cruzeiros se tornaram num negócio de *shopping*, cassino e passeios terrestres, deixando para trás o transporte de passageiros.”

4. Os Tipos de Terminais de Passageiros

Os terminais portuários de passageiros podem ser agrupados em três tipos: *Home Port*, *Port of Call* e *Home/Call Port*. É excluído desta classificação os pontos de escala que, via de regra, contam apenas com uma estrutura mínima, incapaz de atracar navios. Neste tipo de estrutura, o navio normalmente fundeia ao largo e utiliza embarcações menores (muitas vezes os *tenders* do próprio navio) para o translado do fundeadouro até o ponto de embarque/desembarque em terra.

Os portos e terminais considerados como *Home Port* (Portos de Embarque e Desembarque) são aqueles que devem reunir as melhores condições de infraestrutura portuária e de acessibilidade terrestre e, em geral, estão ligados a grandes centros urbanos desenvolvidos e/ou a aeroportos que recebem os cruzeiristas e de onde iniciam e encerram os roteiros das companhias operadoras.

Não necessariamente contam com atratividade turística para o cliente do cruzeiro, que pretende seguir com brevidade para o navio e aproveitar os benefícios e os entretenimentos de bordo. Este tipo de terminal necessita dispor de boa estrutura portuária e instalações que atendam confortavelmente os passageiros, agilidade no atendimento, segurança e confiabilidade nos horários e serviços. Existem dois terminais no Brasil que se encaixam nesta categoria: Concais/Santos e Píer Mauá/Rio de Janeiro.

O segundo tipo de Terminal são os chamados *Port of Call* (Porto de Escala), que são caracterizados pela forte atratividade turística do local e de suas atividades correlatas, associadas à indústria do entretenimento, patrimônio histórico, belezas naturais, entre outras, variando entre os destinos.

Eles devem oferecer estrutura adequada e compatível com o tipo de movimentação prevista, como forma de atender satisfatoriamente às exigências do passageiro. Em geral, nestes locais não oferecem serviços aos navios (reparos, coleta de lixo, abastecimento de água, combustível etc.), devendo ser executado apenas em caráter de urgência e para atendimento a imprevistos.

Não existe previsão de movimentação significante de embarque e desembarque de novos passageiros, portanto as instalações não necessariamente requerem espaços para bagagens, alfândega e imigração (nos casos de cruzeiros internacionais). Deve ser dado foco nas condições de atracação do navio e acesso dos passageiros aos pontos turísticos da cidade e atrações locais.

É desejável que tenha boa estrutura de atendimento ao turista, orientações e indicações das atrações, sendo também uma oportunidade de divulgação dos serviços turísticos locais e fomento às atividades comerciais da cidade.

Seção B – Estudos de Mercado

Finalmente, há os chamados *Home/Call Port*, que são aqueles destinos que servem como início e/ou término e também como ponto de escala. Trata-se de um caso complexo, pois o terminal deve estar apto a atender simultaneamente a todos os requisitos de um Porto de Escala e ainda àqueles de Embarque e Desembarque.

Por outro lado, esta é a combinação que garante maximizar o retorno dos investimentos, pois integra os serviços de imigração, operação do terminal e turismo. No entanto, o terminal deve estar preparado para ser ágil e oferecer condições de conforto e segurança ao passageiro durante sua permanência no terminal portuário, a exemplo, os terminais de Salvador e de Recife.

O Porto de Maceió era, historicamente, um porto apenas de trânsito, porém, após a construção do terminal de passageiros, também está sendo utilizado para embarque e desembarque de passageiros. Dessa forma, para fins de estudo, será considerado de *Home/Call Port*.

Tipo de Terminal Marítimo de Cruzeiros	Descrição	Características
HOME PORT	Porto de embarque e desembarque	Grande concentração de passageiros e fluxo de pessoas Próximo a grande centro urbano Necessidade de acessibilidade terrestre e estacionamentos Prestadores de serviço e fornecedores Complexa logística operacional Operação simultânea de vários navios
POR OF CALL	Porto de escala e trânsito	Atrativos turísticos Instalações adequadas ao navio e passageiros Facilidades comerciais e de entretenimento Roteiros e serviços associados para atendimento ao passageiro
HOME/CALL PORT	Embarque/Desembarque e escala	Combina as características dos tipos anteriores Maior viabilidade econômica - Diversificação serviços e turismo Maior atratividade para empresas de navegação e passageiros

Figura 11– Tipos de terminais de cruzeiros marítimos.

Fonte: CLIA Brasil.

5. Projeção de Demanda para o TMP Maceió

Seção B – Estudos de Mercado

5.1 Plano Mestre do Porto do Maceió

O Plano Mestre é o instrumento de planejamento de Estado voltado à unidade portuária, considerando as perspectivas do planejamento estratégico do setor portuário nacional, tendo em vista orientar as decisões de investimentos público e privado, e em relação a ações estratégicas a serem definidas para os diferentes temas que envolvem a dinâmica portuária, com destaque para gestão portuária, meio ambiente, melhorias operacionais e interação porto-cidade.

A partir do Plano Mestre é possível identificar a demanda macro de um Complexo Portuário, que, eventualmente, pode envolver Porto Organizado e Terminais de Uso Privado localizados em áreas próximas. Nesses casos, a competição entre eles se assemelha à competição intraportos.

Cabe ressaltar que os documentos oficiais de planejamento tratam apenas da demanda macro, ou seja, não dividem a demanda em terminais existentes ou planejados. Dessa forma, buscou-se identificar a demanda micro por meio da divisão de mercado entre os participantes atuais e futuros.

Nos casos em que o terminal está em funcionamento, observa-se o histórico de movimentação do terminal e das demais instalações participantes do Complexo Portuário para definição inicial da divisão de mercado, aplicando-se um processo de convergência entre a divisão atual e a divisão futura, definida com base na capacidade ofertada.

Definidas a demanda macro do Complexo Portuário e a divisão de mercado, chega-se à demanda micro do terminal, que será utilizada para avaliar o empreendimento.

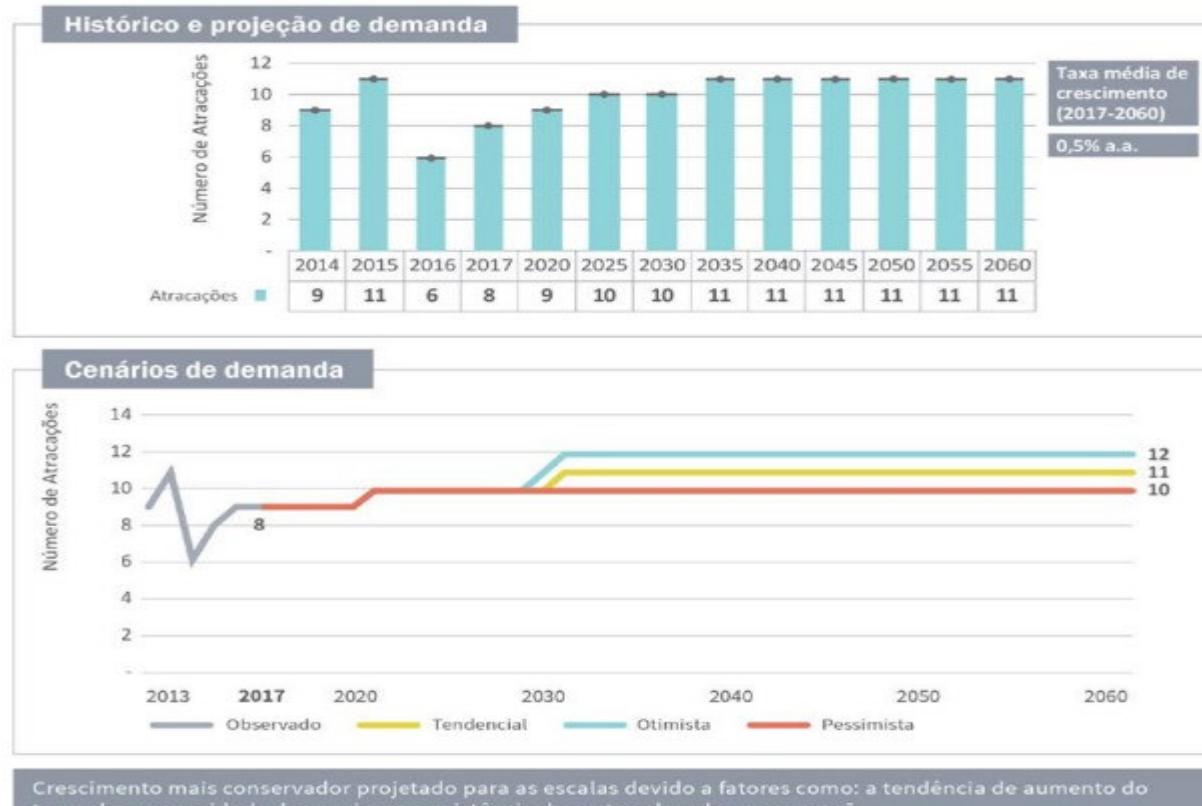
Importante destacar que as projeções do Plano Mestre são estruturadas em diferentes cenários macroeconômicos, denominados: intermediário, otimista e pessimista. Esses cenários são adotados para aplicação da divisão de mercado, obtendo-se a demanda micro para cada cenário. Assim, o Plano Mestre do Porto do Maceió (2019) torna-se a principal fonte no que se refere à projeção de demanda.

Em relação à distribuição da demanda macro, acredita-se que o **TMP Maceió** absorverá 100% (cem por cento) da demanda, por se tratar do único terminal apto a realizar essas operações no Complexo Portuário de Maceió.

No que tange à previsão de cruzeiros marítimos, o Plano Mestre previu 10 escalas de navios de cruzeiros no cenário tendencial no ano 2025 no **TMP Maceió** (primeiro ano contratual). Esse número deve se manter constante até o ano 2030, quando o número sobe para 11 escalas. Esse número se mantém constante até o fim do prazo contratual, conforme figura a seguir:

Seção B – Estudos de Mercado

ATRACASÕES DE NAVIOS DE CRUZEIRO



Crescimento mais conservador projetado para as escalas devido a fatores como: a tendência de aumento do tamanho e capacidade dos navios, e a existência de custos elevados na operação.

Figura 12– Previsão de atracações até 2060.
Fonte: Plano Mestre do Porto do Maceió (2019).

5.2 Demanda Macro

A partir da delimitação da quantidade prevista de passageiros para o **TMP Maceió**, busca-se, com base no Plano Mestre (2019), identificar a demanda macro total prevista para o horizonte de projeto. Posteriormente, a demanda macro identificada será segregada entre os participantes de mercado (neste caso, apenas o **TMP Maceió**), de forma a calcular a demanda micro para o terminal.

Em termos de histórico, há os dados disponíveis desde o ano 2010, quando frequentavam 56 navios no Porto de Maceió, carregando 92.308 passageiros. Os números foram gradualmente diminuindo, se estabilizando entre 15.000 e 20.000 passageiros entre 2014 e 2019. Durante a pandemia, quase não foram registradas movimentações de navios de passageiros no porto.

A tabela a seguir detalha os números de 2010 até o fim da pandemia, decrescentes.

 Seção B – Estudos de Mercado

ANO	Nº NAVIOS	QUANTIDADE/PASSAGEIRO
2022	4	8.629
2021	3	9.228
2020	3	5.175
2019	8	15.419
2018	6	11.415
2017	7	14.437
2016	8	13.326
2015	11	19.142
2014	9	18.821
2013	24	44.058
2012	41	85.092
2011	45	90.833
2010	56	92.308

Tabela 2– Histórico Cruzeiros Porto de Maceió 2010 - 2022

Fonte: APMC

Após o fim da pandemia, e com o novo terminal de passageiros construído e a dragagem realizada na área do porto, o destino Maceió começou a chamar atenção dos armadores, principalmente da MSC. Foram cadastradas 20 atrações, sendo 12 da MSC Seashore, utilizando o Porto de Maceió para embarque e desembarque de passageiros. Em total, foram registrados 69.380 cruzeiristas no porto, 3.310 foram passageiros embarcando e desembarcando em Maceió na temporada 2022/23.

Para a temporada 2023/24, que tem duração de novembro de 2023 até abril de 2024, tem 28 atrações confirmadas. Esses navios têm uma capacidade de transportar 140.779 passageiros. Aplicando-se a taxa de ocupação esperada de 94,1%, chegamos ao número esperado de 132.473 passageiros.

Das 28 atrações, 22 são da empresa MSC, e das 22 da MSC, 18 são com o navio MSC Grandiosa, com embarque e desembarque em Maceió e Salvador. A MSC está oferecendo roteiros de 4 e 8 dias. A viagem de 4 dias tem desembarque no Porto de Santos, a viagem de 8 dias termina também nos portos de Maceió e Salvador. Vale a pena ressaltar que a grande maioria dos passageiros embarca e desembarca em Salvador, devido ao pequeno porte do terminal de Maceió.

Vale também registrar que os passageiros que embarcam e desembarcam no Porto de Maceió pagam a taxa de embarque e a taxa de desembarque, portanto, são contabilizados duas vezes no pagamento das tarifas. Para a taxa inicial de participação de passageiros embarcando e desembarcando utilizou-se a taxa observada da temporada 2022/23, apurada em 4,77%.

Seção B – Estudos de Mercado

Dessa forma, os números totais de passageiros esperados na temporada 2023/24 são de 6.319 para embarque/desembarque e de 126.154 de trânsito, totalizando 132.473 cruzeiristas. A tabela a seguir sintetiza essas informações:

DATA	NAVIO	EMPRESA	CAPACIDADE	PASSAGEIROS	EMB./DESEMB.	TRÂNSITO
18/11/2023	MSC GRANDIOSA	MSC	6300	5.928	351	5.577
06/12/2023	MSC GRANDIOSA	MSC	6300	5.928	351	5.577
08/12/2023	NORWEGIAN STAR	NCL	2348	2.209		2.209
10/12/2023	COSTA DIADEMA	COSTA CRUZEIROS	4947	4.655		4.655
13/12/2023	MSC GRANDIOSA	MSC	6300	5.928	351	5.577
20/12/2023	MSC GRANDIOSA	MSC	6300	5.928	351	5.577
27/12/2023	MSC GRANDIOSA	MSC	6300	5.928	351	5.577
03/01/2024	MSC GRANDIOSA	MSC	6300	5.928	351	5.577
10/01/2024	MSC GRANDIOSA	MSC	6300	5.928	351	5.577
17/01/2024	MSC GRANDIOSA	MSC	6300	5.928	351	5.577
24/01/2024	MSC GRANDIOSA	MSC	6300	5.928	351	5.577
27/01/2024	SEVEN SEAS SPLENDOR	REGENT	746	702		702
31/01/2024	MSC GRANDIOSA	MSC	6300	5.928	351	5.577
07/02/2024	MSC GRANDIOSA	MSC	6300	5.928	351	5.577
14/02/2024	MSC GRANDIOSA	MSC	6300	5.928	351	5.577
21/02/2024	MSC GRANDIOSA	MSC	6300	5.928	351	5.577
28/02/2024	MSC GRANDIOSA	MSC	6300	5.928	351	5.577
06/03/2024	MSC GRANDIOSA	MSC	6300	5.928	351	5.577
13/03/2024	MSC GRANDIOSA	MSC	6300	5.928	351	5.577
14/03/2024	MSC LIRICA	MSC	2648	2.492		2.492
18/03/2024	MS MARINA	OCEANIA	1250	1.176		1.176
20/03/2024	MSC GRANDIOSA	MSC	6300	5.928	351	5.577
22/03/2024	MSC ARMONIA	MSC	2620	2.465		2.465
23/03/2024	SEVEN SEAS VOYAGER	REGENT	698	657		657
27/03/2024	MSC GRANDIOSA	MSC	6300	5.928	351	5.577
01/04/2024	MSC SEAVIEW	MSC	5429	5.109		5.109
14/04/2024	NORWEGIAN STAR	NCL	2348	2.209		2.209
26/04/2024	MSC PREZIOSA	MSC	4345	4.089		4.089
TOTAL			140.779	132.473	6.319	126.154

Tabela 3– Temporada 2023/24 no Porto de Maceió

Fonte: Porto de Maceió/Brasil Cruise

Importante deixar claro que a taxa média de embarque/desembarque foi aplicado em todas as atracções da MSC Grandiosa para fins da modelagem, não necessariamente refletindo a realidade de cada atracção.

Há planos pela MSC de aumentar a participação de passageiros embarcando no Porto de Maceió. Com a licitação do terminal e as melhorias implementadas pelo arrendatário, espera-se um aumento de 5% ao ano de passageiros embarcando a partir da temporada 2026/27, até chegar ao limite de embarque diário, estimado em 612 passageiros na temporada 2043/44.

Seção B – Estudos de Mercado

Já está em andamento o agendamento para as próximas duas temporadas (2024/25 e 2025/26). Para a temporada 2024/25 já há 22 escalas programadas entre novembro de 2024 e abril de 2025. Dando continuidade à operação atual da rota Salvador-Santos, a MSC Grandiosa fará 17 atrações no Porto de Maceió na temporada 2024/25 e 18 na temporada 2025/26. Na temporada 2025/26 ainda não houve registro de outras atrações de navios de cruzeiro no Porto de Maceió.

Um último ponto a ser analisado para prever o número de passageiros é a evolução da frota de cabotagem na costa brasileira. Conforme já mencionada, apenas os armadores MSC e Costa Cruzeiros sobraram para dividir este mercado entre si.

Desde a interrupção da atividade pela pandemia, o mercado está bem dividido entre as duas empresas, sendo 67% da MSC com seis navios e 33% da Costa Cruzeiros com 3 navios. A tabela a seguir mostra os navios na costa entre as temporadas 2022/23 e 2024/25:

Evolução dos navios Temporadas 22/23 - 24/25					
Temporada 2024/25		Temporada 2023/24		Temporada 2022/23	
Navio	Capacidade	Navio	Capacidade	Navio	Capacidade
MSC Poesia	3.013	MSC Lírica	2.648	MSC Seashore	5.632
MSC Seaview	5.079	MSC Seaview	5.079	MSC Seaview	5.079
MSC Magnifica	3.223	MSC Preziosa	4.345	MSC Preziosa	4.345
MSC Grandiosa	6.300	MSC Grandiosa	6.300	MSC Fantasia	4.363
MSC Armonia	2.520	MSC Armonia	2.520	MSC Armonia	2.520
MSC Orchestra	3.223	MSC Musica	3.013	MSC Musica	3.013
Costa Diadema	4.947	Costa Diadema	4.947	Costa Firenze	5.200
Costa Pacífica	3.780	Costa Fascinosa	3.800	Costa Fortuna	3.470
Costa Favelosa	3.800	Costa Favelosa	3.800	Costa Favelosa	3.800
Total	35.885	Total	36.452	Total	37.422
Média	3.987	Média	4.050	Média	4.158

Tabela 4– Temporadas 22/23 – 24/25 na costa brasileira

Fonte: CLIA/MSC/Costa Cruzeiros

Na tabela acima, podemos observar a evolução dos navios da MSC e da Costa Cruzeiros. A capacidade total de carregar passageiros foi de 37.422 na temporada 2022/23, diminuindo para 36.452 em 2023/24 e para 35.885 na temporada 2024/25.

Dessa forma, a capacidade por navio diminuiu de 4.158 em 2022/23 para 4.050 em 2023/24 e para 3.987 na temporada 2024/25. A redução entre 2022/23 e 2024/25 foi de 4%. Podemos concluir então que há estabilidade na capacidade de transportar passageiros nas três temporadas analisadas. Esses dados não permitem prever um aumento de passageiros por navio na costa brasileira.

5.3 Demanda Micro

Seção B – Estudos de Mercado

Com todos os dados relevantes expostos, podemos resumir as premissas-chave para a previsão de passageiros no Porto do Maceió:

- Utilização da taxa média de crescimento do Plano Mestre (10% na temporada 2030/31);
- Ajuste de ponto de partida com as atracções confirmadas da temporada 2023/24;
- 100% (cem por cento) de absorção da demanda do *Complexo Maceió*;
- Participação de passageiros de embarque/desembarque em 4,11%, conforme observado na temporada 2022/23;
- Crescimento da participação de passageiros de embarque/desembarque de 5% ao ano até a temporada 2043/44;
- Capacidade máxima de embarque de passageiros estimados em 612 passageiros/dia;
- Continuação da rota Salvador – Santos do navio MSC Grandiosa nas próximas temporadas;
- Capacidade média das embarcações de cabotagem de aproximadamente 4.000 passageiros sem crescimento previsto; e
- Ocupação média dos navios de 94,1%.

Conforme essas premissas, prevê-se a manutenção do número de navios registrados na temporada 2023/24, e a partir da temporada 2030/31 espera-se um aumento de 10%, conforme previsto no Plano Mestre do Complexo Portuário de Maceió.

Na tabela a seguir, apresenta-se a previsão de demanda nos três cenários para o **TMP Maceió** num horizonte de 25 (vinte e cinco) anos. Conforme já explicado, por falta de outros terminais aptos a movimentar passageiros no Complexo Portuário de Maceió, a demanda micro se iguala 100% à demanda macro.

Ano	Pessimista	Base	Otimista	Trânsito Base	Embarque/Desemb. Base	Atracções Base
2025/26	132.473	132.473	132.473	126.154	6.319	28
2026/27	132.473	132.473	132.473	125.838	6.635	28
2027/28	132.473	132.473	132.473	125.506	6.967	28
2028/29	132.473	132.473	132.473	125.158	7.315	28
2029/30	132.473	132.473	132.473	124.792	7.681	28
2030/31	132.473	145.720	158.968	137.656	8.065	31
2031/32	132.473	145.720	158.968	137.252	8.468	31
2032/33	132.473	145.720	158.968	136.829	8.891	31
2033/34	132.473	145.720	158.968	136.384	9.336	31
2034/35	132.473	145.720	158.968	135.918	9.803	31
2035/36	132.473	145.720	158.968	135.427	10.293	31
2036/37	132.473	145.720	158.968	134.913	10.808	31
2037/38	132.473	145.720	158.968	134.372	11.348	31

Seção B – Estudos de Mercado

2038/39	132.473	145.720	158.968	133.805	11.915	31
2039/40	132.473	145.720	158.968	133.209	12.511	31
2040/41	132.473	145.720	158.968	132.584	13.137	31
2041/42	132.473	145.720	158.968	131.927	13.794	31
2042/43	132.473	145.720	158.968	131.237	14.483	31
2043/44	132.473	145.720	158.968	130.814	14.907	31
2044/45	132.473	145.720	158.968	130.814	14.907	31
2045/46	132.473	145.720	158.968	130.814	14.907	31
2046/47	132.473	145.720	158.968	130.814	14.907	31
2047/48	132.473	145.720	158.968	130.814	14.907	31
2048/49	132.473	145.720	158.968	130.814	14.907	31
2049/50	132.473	145.720	158.968	130.814	14.907	31
TOTAL	3.311.826	3.576.772	3.841.718	3.294.659	282.114	756

Tabela 5 – Previsão de demanda para o TMP Maceió.

Fonte: Elaboração própria.

Como premissas, para o cenário pessimista, utilizou-se a previsão do cenário base sem crescimento de 10% a partir da temporada 2030/31. No cenário otimista, aplicou-se uma taxa de crescimento de 20% a partir da temporada 2030/31.

6. Receita Média Unitária

6.1 Movimentação de Passageiros

Embutidas no custo da operação dos navios são as tarifas que os Terminais de Passageiros cobram dos passageiros para embarque/desembarque ou trânsito no porto. Vale ressaltar que os passageiros pagam estas taxas em todos os terminais que fazem parte do roteiro do cruzeiro, e não apenas nos terminais onde o passageiro desce do navio. Importante também mencionar que tripulantes geralmente estão isentos do pagamento destas taxas.

As Tarifas de Movimentação de Passageiros têm por finalidade remunerar todos os serviços prestados pelo terminal, incluindo, pelo menos, os seguintes serviços:

- Ordenamento e segurança nos acessos viários ao estacionamento do Terminal na chegada e saída de passageiros, tripulantes e visitantes, excluído o serviço de permanência em estacionamento;
- Todos os procedimentos que vierem a ser exigidos pelas autoridades intervenientes;
- Transporte de passageiros entre o Terminal e a faixa de cais junto à escada de acesso aos navios, e vice-versa (se o navio não puder atracar frente ao terminal);
- Transporte das bagagens entre o Terminal e a faixa de cais junto à escada de acesso aos navios, e vice-versa;
- Transporte de passageiros entre o Terminal e a entrada do porto, e vice-versa;

Seção B – Estudos de Mercado

- Serviço trilíngue de orientação a passageiros, visitantes e tripulantes;
- Controle de segurança e vigilância no embarque, desembarque e trânsito; e
- Atendimento médico ambulatorial a passageiros, tripulantes e visitantes.

Vale frisar que, atualmente, o terminal faz apenas embarque e desembarque de passageiros; já no modo cabotagem, ou seja, não funciona como primeiro o último porto brasileiro para viagens internacionais. Não existem planos da Autoridade Portuária de alfandegar o terminal, dessa forma, não se prevê alterações nesse sentido.

Importante também destacar que o escaneamento das bagagens e dos passageiros é feito atualmente no navio, não exigindo esses serviços no terminal de passageiros. Outro serviço não exigido pelo operador do terminal é o check-in, cuja responsabilidade é do próprio armador.

Foram levantadas tabelas de preços em 10 portos organizados, abrangendo os três tipos de portos mencionados neste estudo. Na tabela a seguir é possível observar as tarifas que os portos/terminais cobram por passageiro:

Porto	Tarifa Embarque	Tarifa Desembarque	Tarifa Trânsito	Tipo	Público/Privado
Fortaleza/CE	76,32	76,32	50,56	Port of Call	Privado
Itajaí/SC	88,52	88,52	68,21	Homeport/Port of Call	Público
Maceió/AL	38,25	38,25	19,12	Homeport/Port of Call	Público
Natal/RN	27,63	27,63	27,63	Port of Call	Público
Paranaguá/PR	48,99	48,99	36,79	Homeport/Port of Call	Público
Recife/PE	28,95	28,95	28,95	Homeport/Port of Call	Público
Rio de Janeiro/RJ	127,68	127,68	91,62	Homeport	Privado
Salvador/BA	128,34	128,34	79,66	Homeport/Port of Call	Privado
São Francisco do Sul/SC	76,28	76,28	57,57	Port of Call	Público
Santos/SP	142,73	142,73	72,22	Homeport	Privado
Médias	78,37	78,37	53,23		

Tabela 6– Preços/Tarifas nos portos brasileiros.

Fonte: terminais/portos/elaboração própria.

A tarifa média para embarque/desembarque observada é de **R\$ 78,37** e, para trânsito, é de **R\$ 53,23**. Assim, em conformidade com esse propósito, deve-se adotar esses preços como **preços-teto** para o projeto do **TMP Maceió**.

6.2 Receitas Assessórias

Existem outras fontes de receitas que os TMPs possam auferir além daquelas em função da movimentação de passageiros. Essas receitas podem diminuir a dependência dos terminais do fluxo de navios de cruzeiros marítimos e manter o terminal aberto em períodos sem passageiros. Cita-se aqui três grupos principais:

Seção B – Estudos de Mercado

- Receitas de aluguel de áreas (lojas, quiosques, lanchonetes) de longo prazo;
- Receitas de aluguel de áreas de curto prazo para eventos, e
- Receitas de estacionamentos.

Não existe histórico de receitas de aluguel de espaço no terminal, seja de curto ou de longo prazo, tendo em vista o pequeno porte do terminal e sua localização afastada na área primária do porto. Sem alterações previstas na situação do terminal, não se vislumbra receitas assessorias de aluguel de espaço.

Para receitas de estacionamento, no entanto, foi disponibilizada uma área adjacente ao terminal com tamanho de aproximadamente 3.000 m², com vagas para 112 automóveis. Optou-se por modelar apenas vagas para automóveis regulares para otimizar os espaços limitados.

Devem ser oferecidas vagas de curto prazo de *day use* para automóveis, vans e ônibus nos dias de atracação dos navios de cruzeiros para entrega e busca dos cruzeiristas e vagas de longo prazo de até 8 dias para os viajantes que desejam deixar seus veículos no Porto de Maceió.

Para fins de precificação deste serviço, existe apenas um terminal de passageiros com estacionamento próprio e preços divulgados: o terminal Concais em Santos. Para refletir a regionalidade, incluiu-se o preço do estacionamento do Aeroporto de Maceió na amostra. A tabela a seguir mostra os valores para a diária e para 8 dias.

Terminal	1 dia	8 dias
Concais, Santos	80,00	640,00
Aeroporto, Maceió	19,90	59,80
Média Veículo	49,95	349,90

Tabela 7– Preços/Tarifas estacionamentos.

Fonte: Concais/Estabar.

Para fins de modelagem considerou-se os preços médios de R\$ 49,95 para uma diária e de R\$ 349,90 para um prazo de 8 dias.

Em termos de receitas esperadas, seguiu-se as premissas adotadas na previsão de demanda com 28 atracções até a temporada 2029/30 e 31 atracções a partir da temporada 2030/31. Permita-se uma taxa de ocupação do estacionamento de 70%. A tabela a seguir mostra as receitas anuais esperadas para o terminal TMP Maceió. As receitas do estacionamento foram previstas a partir do terceiro ano contratual, com 50% de *ramp-up* no ano 3.

 Seção B – Estudos de Mercado

	até 29/30	de 30/31
Dias de Atracação	28	31
Dias de Embarque/Desembarque	18	20
Número de vagas Curto Prazo	56	56
Número de vagas Longo Prazo	56	56
Taxa de Ocupação Curto Prazo	70%	70%
Taxa de Ocupação Longo Prazo	70%	70%
Receita Curto Prazo	54.825	60.699
Receita Longo Prazo	246.889	274.322
Receita Total (R\$/ano)	301.715	335.021

Tabela 8– Receita anual estacionamento TMP Maceió.

Fonte: Concais/Estabar.