



**BOLETÍN**  
FACILITACIÓN DEL COMERCIO Y EL TRANSPORTE EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE



www.eclac.cl

Edición No. 192, agosto 2002

## LA INDUSTRIA DE CRUCEROS TURÍSTICOS Y SU IMPACTO EN AMÉRICA DEL SUR

La industria mundial de los cruceros turísticos registra un crecimiento sostenido por largo tiempo, su expectativa para los próximos años es alentadora y se sustenta en una atractiva rentabilidad y reducción de costos mediante la utilización de naves cada vez mayores, que están haciendo accesible esta nueva forma de hacer turismo a un segmento de personas cada vez más numeroso.

Las rutas de Sudamérica, visitadas por una amplia variedad de armadores, han sido un reflejo del crecimiento de esta industria a nivel mundial, siendo necesario aprovechar esta oportunidad para brindar servicios que demandan importante cantidad de mano de obra y desarrollar la infraestructura portuaria para satisfacer a los requerimientos de naves y turistas evitando que éstos emigren a otras rutas.

Para mayores antecedentes o comentarios sobre éste artículo, sírvase contactar a Francisco Ghisolfo, Unidad de Transporte, CEPAL ([trans@eclac.cl](mailto:trans@eclac.cl)).

El transporte marítimo de pasajeros, después de haber sido desplazado por el transporte aéreo, está enfrentando un nuevo ciclo de vida orientado al turismo y la recreación en un nuevo concepto: el barco se convierte en el hotel y acompaña al pasajero en su periplo, evitándole las molestias de viajar de ciudad en ciudad a través de otros modos de transporte más comunes.

La industria mundial de cruceros turísticos, presentó en el año 2001, ventas por US\$ 15.400 millones y su tasa de ocupación fue del 90,6 % y se proyecta para el 2006, ventas en el orden de US\$ 19.100 millones, según *Cruise Industry News, Annual 2001*.

Por otra parte, al 1º de febrero de 2002 se registraban 261 cruceros operando en el mundo, con una capacidad de 258.978 pasajeros, según *Seatrade Cruise Review*, entendiéndose por tales a naves de más de 100 toneladas de registro, empleadas para actividades de cruceros oceánicos y excluye naves inactivas, aquellas para la venta, las que presten servicios regulares de pasajeros, las de cabotaje, las fluviales y los catamaranes.

La industria de cruceros de turismo se destaca, a nivel mundial, por haber mantenido una tasa de crecimiento desde la década de los 80, la que alcanza a un 8% anual y que se proyecta en un 4,4% para los próximos años.

La industria presenta un alto grado de concentración en la oferta, según se muestra en el Cuadro N° 1, ya que los cuatro mayores grupos de armadores controlan el 64,3% de la capacidad de la industria y un porcentaje aún mayor según ventas anuales, el que alcanza a un 75,5%.

### Cuadro N° 1 Industria de Cruceros de Turismo Principales Armadores

| Grupo Armador                                | Capacidad <sup>1</sup> | Ventas <sup>2</sup> |
|--|------------------------|---------------------|
| <i>Carnival Corp.</i>                        | 24,4%                  | 30,5%               |
| <i>Royal Caribbean Int. &amp; Celebrity.</i> | 17,5%                  | 23,3%               |
| <i>Star Cruises plc.</i>                     | 11,5%                  | 12,0%               |
| <i>P&amp;O Princess Cruises plc.</i>         | 10,8%                  | 9,7%                |

Fuente: <sup>1</sup>Elaboración propia sobre la base de *Seatrade Cruise Review*, marzo 2002.

<sup>2</sup>*Cruise Industry News, Annual 2001.*

En el Cuadro N° 2 se muestra la capacidad de los grupos armadores incluyendo la flota propia y relacionada, para lo cual se ha considerado aquellas compañías controladas en más del 50% de su propiedad. Se incluye en este mismo cuadro, las naves que se encuentran en fase de construcción por cuenta de estos grupos.

### Cuadro N° 2 Capacidad Flota de Cruceros por Grupo Armador

| Grupo Armador                                     | Nº de Cruceros | Capacidad (pasajeros) | Participación | Cruceros en Construcción |
|---|----------------|-----------------------|---------------|--------------------------|
| <i>Carnival Cruises Line</i>                      | 16             | 34.362                | 13,3%         | 5                        |
| <i>Costa Crociere, Spa</i>                        | 8              | 12.478                | 4,8%          | 3                        |
| <i>Cunard Line Ltd.</i>                           | 2              | 2.443                 | 0,9%          | 2                        |
| <i>Holland America Line-Westours Inc.</i>         | 9              | 11.854                | 4,6%          | 4                        |
| <i>Seabourn Cruise Line</i>                       | 4              | 1.382                 | 0,5%          | -                        |
| <i>Wind Star Cruises</i>                          | 4              | 752                   | 0,3%          | -                        |
| <b>Total Carnival Corp.</b>                       | <b>39</b>      | <b>63.271</b>         | <b>24,4%</b>  |                          |
| <i>Royal Caribbean Cruises Ltd.</i>               | 14             | 31.492                | 12,2%         | 5                        |
| <i>Celebrity Cruises Lines Inc.</i>               | 8              | 13.915                | 5,3%          | 1                        |
| <b>Total Royal Caribbean Int. &amp; Celebrity</b> | <b>22</b>      | <b>45.830</b>         | <b>17,5%</b>  |                          |
| <i>Norwegian Cruise Line - NCL</i>                | 10             | 18.248                | 7,0%          | 5                        |
| <i>Star Cruises Plc.</i>                          | 9              | 11.611                | 4,5%          | -                        |
| <b>Total Star Cruises Plc.</b>                    | <b>19</b>      | <b>29.859</b>         | <b>11,5%</b>  |                          |
| <i>Princess Cruises</i>                           | 11             | 20.620                | 8,0%          | 6                        |

|  |           |               |             |   |
|--|-----------|---------------|-------------|---|
| <i>P&amp;O Cruises (UK) Ltd.</i>           | 4         | 6.199         | 2,4%        | 1 |
| <i>P&amp;O Cruises (Australia) Ltd.</i>    | 1         | 1.200         | 0,4%        | - |
| <b>Total P&amp;O Princess Cruises Plc.</b> | <b>16</b> | <b>28.019</b> | <b>10,8</b> |   |

**Fuente:** Elaboración propia sobre la base de *Seatrade Cruise Review*, marzo 2002.

*Royal Caribbean* y *Carnival* se encuentran en una fuerte competencia por adjudicarse el control de *P&O Princess*, desatada después que la primera llegara a un acuerdo de fusión en noviembre de 2001, rechazado luego de sucesivas ofertas de *Carnival* que han hecho subir su valor hasta los US\$ 5.400 millones y aún no se resuelve por parte de los accionistas de *P&O Princess Cruises plc.* Esta fusión, que tarde o temprano se debiera producir con cualquiera de los dos interesados, elevará los índices de concentración de la industria, tanto es así, que la operación ya se encuentra bajo el escrutinio de los organismos antimonopolios europeos y norteamericanos. Esto indica que la industria presenta atractivos niveles de rentabilidad.

Las rutas atendidas por las naves también están concentradas, según se muestra en el Cuadro N° 3, siendo la ruta Caribe la más importante con el 44,3%, seguida del Mediterráneo y Asia / Pacífico Sur, representando entre las tres el 73% del total mundial.

### Cuadro N° 3 Industria de Cruceros de Turismo Principales Rutas

| Ruta                            | Participación |
|---------------------------------|---------------|
| Caribe / Bahamas / México Golfo | 44,30%        |
| Mediterráneo                    | 17,0%         |
| Asia / Pacífico Sur             | 11,7%         |
| Alaska                          | 6,6%          |
| México Costa Pacífico           | 5,0%          |
| Norte de Europa                 | 4,0%          |

**Fuente:** *Cruise Industry News, Annual 2001.*

América del Sur participa apenas con un 1,4% del total mundial, según *Cruise Industry News, Annual 2001* y sus principales rutas se muestran en el Cuadro N° 4.

### Cuadro N° 4 Industria de Cruceros de Turismo Principales rutas en América del Sur

| Ruta             | Puertos de Recalada   |
|------------------|---|
| Costa brasileña  | Fortaleza – Salvador – Ilhéus — Porto Seguro – Buzios – Rio de Janeiro – Angra dos Reis – Ilha Bela — Santos – Porto Belo – Florianópolis         |
| Costa meridional | Buenos Aires – Montevideo – Punta del Este – Puerto Madryn – Port Stanley – Ushuaia – Punta Arenas – Puerto Chacabuco – Puerto Montt - Valparaíso |

**Fuente:** Elaboración propia.

Otras recaladas como Coquimbo, Antofagasta, Iquique, Arica, en Chile; Callao, en Perú; Manta, en Ecuador son ocasionales y se producen cuando las naves ingresan al circuito al inicio de la temporada y cuando regresan a sus rutas habituales.

El Cuadro N° 5 muestra las recaladas y pasajeros en el puerto de Río de Janeiro, que representa la Ruta Costa brasileña y Puerto Montt de la Ruta Meridional, observándose tasas de crecimiento para el período 1998 – 2001 de 21,5 % y 41,6% anual respectivamente.

**Cuadro N° 5**  
**Industria de Cruceros de Turismo**  
**Recaladas y Pasajeros Rutas de América del Sur**

| Ruta             | Temporada | Puerto                      | Pasajeros | Recaladas | Tasa Crecimiento |
|------------------|-----------|-----------------------------|-----------|-----------|------------------|
| Costa Brasileña  | 2001-2002 | Rio de Janeiro <sup>1</sup> | 109.040   | 72        | 19,8%            |
|                  | 2000-2001 |                             | 91.048    | 74        | 37,2%            |
|                  | 1999-2000 |                             | 66.350    | 87        | 9,0%             |
|                  | 1998-1999 |                             | 60.866    | 92        | -                |
| Costa Meridional | 2001-2002 | Puerto Montt <sup>2</sup>   | 58.361    | 38        | 2%               |
|                  | 2000-2001 |                             | 57.216    | 52        | 31,8%            |
|                  | 1999-2000 |                             | 43.402    | 43        | 11,2%            |
|                  | 1998-1999 |                             | 20.549    | 24        | -                |

**Fuente:** Elaboración propia sobre la base de: <sup>1</sup> Pier Mauá S/A, *Estação Marítima de Passageiros – ESMAPA*, Puerto de Rio de Janeiro, Brasil. <sup>2</sup> Empresa Portuaria Puerto Montt, Chile.

La tasa de crecimiento se ha calculado sobre la base del número de pasajeros. El número de recaladas no crece en la misma proporción que el número de pasajeros y no representa adecuadamente la demanda, por cuanto se verifica la tendencia al reemplazo de naves más antiguas por naves mayores. En efecto, en el caso del puerto de Rio de Janeiro, en la temporada 1998 – 1999, el promedio de pasajeros por nave resultó 661 por recalada, mientras que para la temporada 2001 – 2002 fue de 1.514 pasajeros.

En Puerto Montt, Chile, se observa una tendencia similar. En la temporada 1998 – 1999, el promedio de pasajeros fue de 856 por nave, mientras que en la temporada 2001 – 2002 resultó ser de 1.536 pasajeros.

La tendencia mundial a que las naves sean cada vez mayores, que se refleja en el tamaño de aquellas recientemente puestas en servicio o en construcción, ha resultado en una significativa reducción de costos, la que se ha traspasado a los turistas, haciendo cada vez más accesible este tipo de turismo para las familias de clase media y más jóvenes, que con sus hijos, pueden acceder a un servicio tradicionalmente fuera de su alcance económico. A modo de ejemplo, en el Cuadro No. 6 se muestra las tarifas ofrecidas en la temporada 2001-2002.

**Cuadro N° 6**

## Industria de Cruceros de Turismo

### Oferta de Cruceros en América del Sur

#### Temporada 2001-2002

| Ruta             | Itinerario   | Armador                          | Valor (US\$) | Duración  | Observaciones  |
|------------------|--|----------------------------------|--------------|-----------|--|
| Costa Brasileña  | Santos – Buzios -<br>Rio de Janeiro –<br>Angra dos Reis -<br>Santos                            | <i>Royal<br/>Caribbean</i>       | 945          | 5 noches  | Base cabina<br>doble   |
|                  | Santos – Ilhéus –<br>Salvador – Buzios -<br>Santos   | <i>Royal<br/>Caribbean</i>       | 1.340        | 7 noches  | Base cabina<br>doble   |
|                  | Buenos Aires- Punta<br>del Este – Porto<br>Belo – Santos – Rio<br>de Janeiro – Buenos<br>Aires | <i>Costa Crociere</i>            | 555          | 8 noches  | Base cabina<br>doble interior  |
| Costa Meridional | Valparaíso – Puerto<br>Montt – Ushuaia –<br>Port Stanley –<br>Buenos Aires                     | <i>Holland<br/>America</i>       | 1.579        | 10 noches | Base cabina<br>doble. Incluye<br>pasaje aéreo<br>Buenos Aires-<br>Santiago |
|                  | Buenos Aires –<br>Valparaíso   | <i>Norwegian<br/>Cruise Line</i> | 1.298        | 13 noches | Base cabina<br>doble interior  |
|                  |  |                                  | 1.498        | 13 noches | Base cabina<br>doble exterior  |
|                  | Punta Arenas –<br>Valparaíso   | <i>Norwegian<br/>Cruise Line</i> | 585          | 6 noches  | Base cabina<br>doble. Incluye<br>pasaje aéreo                              |

**Fuente:** Elaboración propia sobre la base de Revista del Domingo En Viaje, Diario El Mercurio, Santiago de Chile, ediciones enero de 2002.

La industria presenta un bajo nivel de penetración en cuanto a las ventas. A pesar de ser Estados Unidos, el país que más presencia tiene entre los turistas, la industria presenta solo un 11% de penetración en ese mercado; en Europa es menor al 0,5% y en Sudamérica, menor aún, según reveló Christopher Hayman, Presidente de *The Seatrade Organisation*, en el Primer Seminario Internacional de la Hotelería Marítima y la Industria de los Cruceros, en Valparaíso, Chile, septiembre de 2001. En consecuencia, las expectativas de crecimiento de esta industria son muy alentadoras.

Por otra parte, la oferta de cruceros turísticos con presencia en Sudamérica es muy variada en cuanto a los armadores, registrándose 17 empresas independientes que han recalado en estos puertos. Ello permite inferir que los armadores están sometiendo a prueba estos destinos y la mantención de estas rutas dependerá de los servicios que puedan obtener las naves y el grado de satisfacción que alcancen sus clientes.

Es sabido que la atención de cruceros turísticos no resulta atractiva a las instalaciones portuarias, debido a las interferencias que ocasiona la circulación de pasajeros en faenas de carga y a la baja recaudación que estos generan. Sin embargo, el verdadero impacto de esta forma de hacer turismo se encuentra en la generación de servicios y demanda de mano de obra en las regiones o en las áreas geográficas de recaladas, produciéndose un positivo efecto económico y social que

amerita su análisis como un todo.

Entre estos servicios se destacan el abastecimiento a las naves, que debe ser entendida como exportación para efectos tributarios; la provisión de mano de obra entrenada a través de institutos especializados, lo que cobra particular relevancia en los períodos de cesantía que enfrenta la mayoría de los países de América del Sur.

La oferta de servicios turísticos asociados a los pasajeros, debe ser abordada consecuentemente, considerando que cada turista gasta en promedio US\$112 diarios, servicios que también demandan mano de obra, pudiendo ser esta una importante fuente de ocupación cuando más se necesita. Esta disposición a consumir se puede incrementar fuertemente si la comunidad se preocupa de ofrecer alternativas de entretención novedosas, sofisticadas y singulares como lo son las Torres del Paine y los ventisqueros del Canal Beagle, en Chile; las ballenas de la Península Valdés, en Argentina, o las playas de arena blanca y aguas tibias de Brasil.

Asimismo, la actividad debe liberarse de controles innecesarios en los puertos intermedios y de cualquier otra legislación restrictiva de manera que la industria se desenvuelva en un ambiente competitivo para que las ventajas de navegar por estas rutas, que hoy visualizan los armadores, se mantengan en el tiempo.

Esto no obsta para el desarrollo de la infraestructura portuaria necesaria para satisfacer esta creciente demanda, que se justifica por el impacto socioeconómico en el área geográfica donde se ubica el puerto de la recalada.

A pesar de ello y reconociendo más anuncios que realidades, es necesario que las empresas portuarias de Sudamérica comiencen a materializar inversiones y mejoras en la atención a los cruceros turísticos, empleando mecanismos de participación privada que en forma paulatina y con los debidos resguardos, subsidios y garantías permitan proveer instalaciones adecuadas a pasajeros de cruceros turísticos.

América del Sur registra un interesante crecimiento de una de las industrias más promisorias del futuro, que es esta nueva forma de hacer turismo, siendo necesario aprovechar esta oportunidad que brinda la globalización, a riesgo de que los armadores emigren a otras rutas.

---