



**Universitat**  
de les Illes Balears

## **TRABAJO DE FIN DE GRADO**

# **EL TURISMO DE CRUCEROS: ANÁLISIS HISTÓRICO Y PERSPECTIVAS DE FUTURO.**

**Chloé del Santo Strillak**

**Grado de Administración de Empresas**

**Facultad de Economía y Empresa**

**Año Académico 2020-21**

# EL TURISMO DE CRUCEROS: ANÁLISIS HISTÓRICO Y PERSPECTIVAS DE FUTURO.

**Chloé del Santo Strillak**

**Trabajo de Fin de Grado**

**Facultad de Economía y Empresa**

**Universidad de las Illes Balears**

**Año Académico 2020-21**

Palabras clave del trabajo:

Crucero, impacto, técnicas, COVID-19, empresa.

*Nombre Tutor/Tutora del Trabajo José David Egea Juan*

*Nombre Tutor/Tutora (si procede)*

Se autoriza la Universidad a incluir este trabajo en el Repositorio Institucional para su consulta en acceso abierto y difusión en línea, con fines exclusivamente académicos y de investigación

Autor		Tutor	
Sí	No	Sí	No
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

## Índice de contenido.

<b>1. Introducción.</b>	6
<b>2. Objeto del trabajo.</b>	6
<b>3. Descripción de la metodología empleada.</b>	6
<b>4. Desarrollo del trabajo.</b>	6
4.1 Historia del turismo de cruceros.	6
4.2. Turismo de cruceros en Europa.	8
4.2.1. Los principales puertos de España.	8
4.3 Perfil de los pasajeros.	11
4.3.1 Pasajeros Europeos.	11
4.3.2 Pasajeros Españoles.	12
4.3.3 Pasajeros totales.	12
4.4 Oferta.	13
4.4.1 Técnicas Marketing.	15
4.4.2 Modelos de negocio.	19
4.5 Impacto económico.	20
4.5.1 Impacto económico en el mundo y en Europa.	20
4.5.2 Impacto Económico España.	21
4.6 Convenios medioambientales.	25
4.7 Impacto Ambiental.	26
<b>5. Conclusión</b>	29
<b>6. Bibliografía.</b>	31

## Índice de tablas, gráficos y figuras.

### **Ilustraciones:**

Ilustración 1. Historia de los cruceros.	8
Ilustración 2. Turismo de cruceros en Europa antes del COVID-19.	8
Ilustración 3. Modelos de negocio.	20
Ilustración 4. Nexos de unión entre los impactos y las normativas.	29

### **Tablas:**

Tabla 1. Puertos más visitados de España.	9
Tabla 2. Datos de los pasajeros en 2019.	13
Tabla 3. Disminución de ingresos debido al COVID-19.	14
Tabla 4. Diferencias en las técnicas de las compañías de cruceros.	19
Tabla 5. Comparación datos económicos 2019 y 2020.	25

### **Gráficos:**

Gráfico 1. Movimientos turísticos en Puertos Españoles.	10
Gráfico 2. Número de cruceristas en Baleares.	11
Gráfico 3. Número de buques de cruceros en Baleares.	11

### **Acrónimos:**

CLIA: Cruise Lines International Association.

OMI: Organización Marítima Internacional.

## Resumen

Este trabajo analiza el impacto que tiene el turismo de cruceros antes y después de la aparición del COVID-19 en la economía y en el medioambiente a nivel global, europeo y nacional, para ver las posibles consecuencias que ha dejado la pandemia en esta industria y analizar así las diferencias respecto a años anteriores. Se distribuye en tres partes: una parte introductoria para entender el concepto del turismo de cruceros, una parte que corresponde a la oferta y a la demanda del sector y la última trata del impacto económico y medioambiental.

Palabras clave: crucero, impacto, técnicas, COVID-19, empresa.

## Abstract

This work analyzes the impact that cruise tourism has before and after the appearance of COVID-19 on the economy and on the environment at a global, European and national level, with the objective to see the possible consequences that the pandemic has left in this industry and thus analyze the differences with respect to previous years. It is divided into three parts: an introductory part to understand the concept of cruise tourism, a part that corresponds to the supply and demand of the sector and the last part deals with the economic and environmental impact.

Key words: cruise, impact, techniques, COVID-19, company.

## 1. Introducción.

El sector del turismo tiene una gran importancia tanto a nivel global, europeo como a nivel español. De hecho, según la Organización Mundial del Turismo, en los últimos años, el sector ha crecido un 70% con 1400 millones de llegadas internacionales en el año 2019.

**Como consecuencia, el turismo de cruceros** ha ido creciendo también a lo largo de los años, generando 29,7 millones de pasajeros y 1,2 millones de puestos de trabajo en el mundo.

Al ser España el segundo país más visitado en toda Europa y concretamente, Baleares al ser uno de los puertos más importantes en nuestro país, he considerado relevante analizar el impacto que tiene esta industria, ya que, con la reciente aparición del COVID-19, este sector está sufriendo una gran incertidumbre, y se ha tenido que adaptar a la situación.

## 2. Objeto del trabajo.

Este trabajo está enfocado en analizar la **importancia que tiene la industria de los cruceros** y ver qué impacto tiene en la economía global, europea y española, como en el medioambiente, para así ver cómo han cambiado los datos debido al **COVID-19**.

En primer lugar, se va a conocer la historia de esta industria y así se va a poder comprender el origen de este sector tan importante.

Se van a clasificar también los principales puertos de Europa y de España, y con los datos del INE, se podrá apreciar la diferencia entre 2019 y 2020.

En cuanto a la demanda, se va a estudiar el perfil de los cruceristas a nivel global, europeo y español y cómo a consecuencia del COVID, el número de pasajeros va a ser mucho menor.

Por otro lado, se analizarán las principales compañías de cruceros y cómo se han enfrentado éstas a la pandemia.

El impacto económico implica conocer la producción, el empleo y el gasto que genera la industria de cruceros en el mundo, en Europa y en España y se van a comparar los datos de años anteriores con el 2020.

La huella que deja la industria en el medioambiente es considerable, y se verá cómo actúa el sector para reducirla.

Para saber cómo los cruceros han ido creciendo y ganando terreno en el Turismo, se analizarán las principales técnicas de marketing llevadas a cabo por las empresas y se verá cómo podrían cambiar debido al cambio de tendencias producido por el COVID-19.

## 3. Descripción de la metodología empleada.

La metodología empleada es la **revisión bibliográfica**, que ha consistido en la recogida de información a través de las páginas web oficiales de la CLIA, OMT, Puertos de España, OMI, así como de artículos académicos, blogs, etc.

Además, se ha hecho una entrevista al ex director comercial de Pullmantur en Latinoamérica.

## 4. Desarrollo del trabajo.

### 4.1 Historia del turismo de cruceros.

Según afirma Correnti, fue en el año 1840 cuando Thomas Cook fundó su primera agencia de viajes para poder organizar operadores turísticos en Gran

Bretaña. Así, más gente podía viajar, ya que, sólo las clases altas podían permitírselo, debido al alto coste que suponía en ese momento. Más adelante, en 1855, el primer viaje turístico por Europa lo organizó Thomas Cook. (Correnti, 2020)

Por otro lado, según García López, el origen de los cruceros se remonta a 1844, que es cuando se organizó un viaje, con el turismo como objetivo por el Mediterráneo, con un barco de madera cuyo nombre era Lady Mary Wood. (García López, 2016)

Para García, el origen se remonta en el año 1839, que es cuando se realizó un concurso de comunicación con el objetivo de establecer una vía por correos con Estados Unidos, llevado a cabo por el Gobierno británico. Resultó ser Samuel Cunard el ganador y entonces fue su velero Britannia el que partió de Liverpool con Boston como destino final. (García, s. f.)

Como se ha mencionado antes, el barco se veía como una herramienta de comunicación, pero después, rápidamente, los ingleses lo vieron como un medio de ocio. De hecho, casi 2 millones de personas viajaron en barco desde Inglaterra hasta Canadá entre 1891 y 1911.

Además, el barco de pasajero se fue popularizando entre los europeos, que querían emigrar hacia América para tener una vida mejor y junto a esto, la tecnología seguía avanzando, llegando a la energía eléctrica.

Debido al avance tecnológico, se creó el primer barco de vapor para atravesar el océano Atlántico, cuyo nombre era Great Western sustituyendo a los veleros, que desaparecieron en 1880.

De hecho, la compañía de vapores de Alaska fue creada en 1894 y tuvo éxito rápidamente, teniendo 67 naves y acciones crecientes. Al querer ser tan ambiciosa y querer tener cada vez más éxito, se forzaron y agilizaron los procesos técnicos derivando esto a catástrofes como la del Titanic, en el cual, murieron 1514 personas en 1912.

Este accidente hizo que el gobierno inglés apostara por mejoras en la seguridad con nuevas medidas.

Tras la Gran Guerra, el primer buque de crucero fue creado por Cunard Line con el objetivo de enfocarse en los pasajeros, dejando de lado el correo.

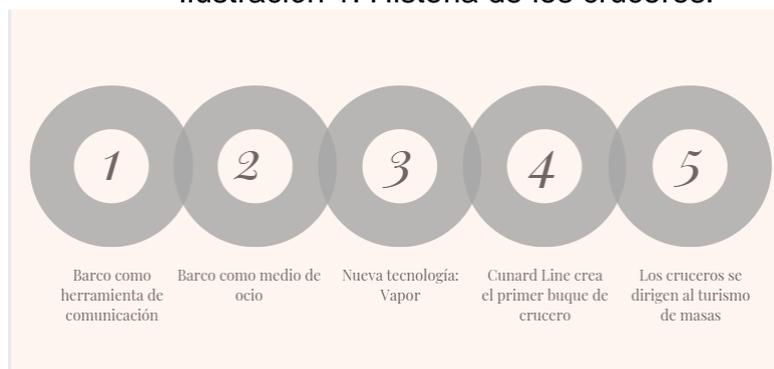
Y así, las navieras se encaminaban hacia el turismo vacacional.

Es en 1945 cuando surge el turismo de masas, con la revolución de los medios de transporte. Pero, en 1958, el transporte marítimo tuvo una crisis porque apareció el avión, y muchas navieras tuvieron que quebrar.

En los años 70, debido a la crisis energética, las grandes compañías tuvieron que innovar para ampliar sus buques y así llegar a más gente para que al mismo tiempo, les supongan menos costes.

Y poco a poco, se fueron convirtiendo en lo que son hoy en día: hoteles flotantes llegando a ser una industria muy importante para la economía global, hasta que, en 2020, aparece una nueva pandemia, que deja pérdidas históricas.

Ilustración 1. Historia de los cruceros.



Fuente: (García, s. f.). Elaboración propia.

#### 4.2. Turismo de cruceros en Europa.

La CLIA, a la hora de analizar el flujo distingue entre el Mediterráneo y el Norte de Europa:

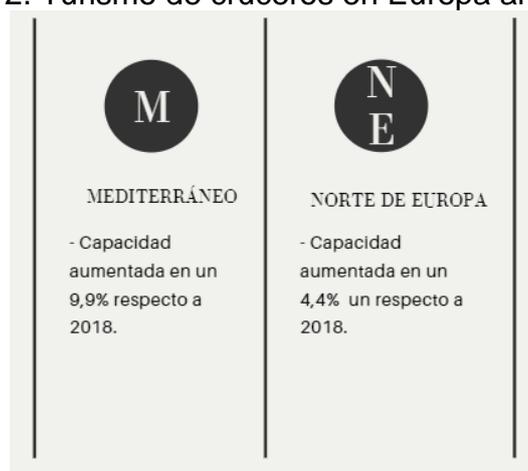
El Mediterráneo, en 2019, supuso un 61% de la capacidad que tiene Europa con 33 millones de camas, esto representó un aumento del 9,9% respecto a 2018. Cabe decir que es un mercado bastante autosuficiente, ya que, es tanto el origen como el destino final de los itinerarios de los cruceros.

Los principales puertos de origen en el Mediterráneo son Barcelona, Civitavecchia, Palma de Mallorca, Venecia, El Pireo, Génova y Savón y en los principales puertos de destino o de tránsito se incluyen Marsella, Tenerife, Nápoles, La Valeta y Dubrovnik.

En cambio, el Norte de Europa con 21,2 millones de camas diarias también creció un 4,8% respecto a 2018.

Los principales puertos de origen son Southampton, Copenhague, Hamburgo, Kiel y Ámsterdam como los principales puertos de origen y con Estocolmo, San Petersburgo, Lisboa, Rostock/Warnemünde, Tallin, Helsinki y Bergen como los principales puertos de destino.

Ilustración 2. Turismo de cruceros en Europa antes del COVID-19.



Fuente: (CLIA, s. f.). Elaboración propia.

##### 4.2.1. Los principales puertos de España.

Según el Ministerio de Fomento, el total de 10.178.169 pasajeros hace que España sea el segundo país más visitado de Europa, ya que, el primer lugar lo

ocupa Italia. De hecho, los puertos de Barcelona (con más de 3 millones de pasajeros) o las Islas Baleares (con 2,4 millones de cruceristas) son líderes en Europa y en el mundo (Ministerio de Fomento, s. f.).

Tabla 1. Puertos más visitados de España.

Autoridad Portuaria	Acumulado desde enero		
	2017	2018	Var. (%)
A CORUÑA	184.069	178.965	-2,77
ALICANTE	86.482	100.752	16,50
ALMERÍA	25.975	29.384	13,12
AVILÉS	2.512	1.986	-20,94
BAHÍA DE ALGECIRAS	381	0	-100,00
BAHÍA DE CÁDIZ	387.109	424.900	9,76
BALEARES	2.130.517	2.430.185	14,07
BARCELONA	2.712.247	3.049.474	12,43
BILBAO	84.209	86.457	2,67
CARTAGENA	236.279	229.313	-2,95
CASTELLÓN	411	568	38,20
CEUTA	17.045	15.861	-6,95
FERROL-SAN CIBRAO	20.379	17.534	-13,96
GIJÓN	21.813	28.717	31,65
HUELVA	6.359	11.533	81,36
LAS PALMAS	1.243.114	1.330.553	7,03
MÁLAGA	509.644	507.421	-0,44
MARÍN Y RÍA DE PONTEVEDRA	143	0	-100,00
MELILLA	0	368	
MOTRIL	4.005	5.313	32,66
PASAIA	809	1.371	69,47
SANTA CRUZ DE TENERIFE	964.336	1.020.128	5,79
SANTANDER	14.663	12.307	-16,07
SEVILLA	23.916	15.813	-33,88
TARRAGONA	51.394	98.141	90,96
VALENCIA	412.328	421.518	2,23
VIGO	140.188	158.449	13,03
VILAGARCÍA	1.596	1.158	-27,44
<b>Total</b>	<b>9.281.923</b>	<b>10.178.169</b>	<b>9,66</b>

Fuente: (Ministerio de Fomento, s. f.)

En la tabla se puede observar lo siguiente:

- Los puertos del Mediterráneo son los que han tenido un mayor crecimiento (+11,35%) con 6888298 pasajeros.
- Los puertos del Atlántico-Cantábrico crecieron un 5,75%, contando con 939.190 cruceristas.
- Los puertos de las Islas Canarias tuvieron un aumento del 6,5% de pasajeros, representando a 2,3 millones de pasajeros.

Este crecimiento tan exponencial, desde 2012 (cuando hubo 7,5 millones de pasajeros) se debe a que los cruceros cada vez son más accesibles para todos los bolsillos y para todo tipo de demanda (Ministerio de Fomento, s. f.).

Entre enero y julio del 2020 los cruceros que se han contabilizado han sido 590, es decir, un 73,5% menos que en el año 2019 cuando había 2231 buques.

Por ejemplo, en el puerto de Barcelona, uno de los más concurridos, hubo alrededor de 858000 cruceristas en 2020, lo que supone una caída del 81% teniendo en cuenta que en el 2019 hubo 4,6 millones de pasajeros o en La

Coruña, solo han habido 4 escalas durante el 2020. («Puerto de Barcelona ve pérdidas por 13 millones de euros por no llegada de cruceros en 2020», 2021) Además, en los primeros meses de 2019 el número de pasajeros era de 5,7 millones. En cambio, en los primeros meses de 2020 fueron menos de 1,2 millones. (Preferente.com, 2020)

Con los datos del INE, podemos ver cómo el movimiento en los puertos españoles ha cambiado, ya que, la tendencia era creciente desde el 2016. Sin embargo, en 2020 la tasa de variación se sitúa en un -85,45% respecto al 2019, una cifra récord.

Gráfico 1. Movimientos turísticos en Puertos Españoles.



Fuente: (Instituto Nacional de Estadística, s. f.). Elaboración propia.

En Baleares, la variación también ha sido abismal. En los gráficos se puede apreciar que año tras año, Baleares se ha ido consolidando como un buen destino para hacer turismo de cruceros siendo uno de los más transitados de España. (*Institut d'Estadística de les Illes Balears*, s. f.)

Sin embargo, debido a la pandemia, la tendencia creciente se frena en 2020, ya que, han habido 56709 pasajeros mientras que en 2019 hubieron 1675616 pasajeros.

Lo mismo ocurre con el número de buques de cruceros, cuando en 2019 la cifra llegó a 593 buques, en el 2020 sólo se han recibido 19 buques.

Gráfico 2. Número de cruceristas en Baleares.



Fuente: (Institut d'Estadística de les Illes Balears, s. f.). Elaboración propia.

Gráfico 3. Número de buques de cruceros en Baleares.



Fuente: (Institut d'Estadística de les Illes Balears, s. f.). Elaboración propia.

Las compañías de cruceros exigen un plan con los requisitos por parte de las autoridades sanitarias, para que se reactive el turismo de cruceros y así definir fechas para iniciar la actividad.

En Baleares, el gobierno está en contacto con las compañías de cruceros, que tienen previsto operar a partir de mayo, como es el caso de Costa Cruceros, que iniciará un itinerario con el Costa Smeralda con visita a Palma.

Sin embargo, es el Gobierno central, en concreto Sanidad, quien tomará la decisión de cuándo se podrá activar el turismo de cruceros velando por la sostenibilidad y la salud de las personas. (Última Hora, 2021)

#### 4.3 Perfil de los pasajeros.

##### 4.3.1 Pasajeros Europeos.

En el año 2019 han habido 7.707.000 pasajeros europeos y ha habido un aumento del 7,5% respecto al año anterior (CLIA, s. f.).

Por otra parte, 8,8 días es el promedio pasan en el crucero, sin notables diferencias respecto a años anteriores.

En cuanto a la edad, el promedio se sitúa en 49,7 años y tampoco hay diferencias significativas respecto a años pasados.

Los principales países emisores son:

1. Alemania, con 2.587.000 pasajeros, ha tenido un crecimiento significativo con un 15,8% respecto al 2018.
2. Reino Unido e Irlanda, cuentan con 1.992.000 pasajeros y un ligero descenso del 0,9% respecto al año anterior. Sin embargo, se ha mantenido estable a lo largo de los años.
3. Italia con 950.000 pasajeros, ha crecido notablemente, con un 14,3%.
4. España ocupa el cuarto lugar con 553.000 pasajeros y un crecimiento del 4,3%.

Los pasajeros europeos, tienen como destino principal, el Mediterráneo Oeste y Central, como segundo lugar el Norte de Europa y después el Caribe, los cuales han crecido un 4% y han tenido un ligero descenso del 1% y del 3% respectivamente.

#### 4.3.2 Pasajeros Españoles.

Los pasajeros procedentes de España, en 2019, han aumentado un 4,3% respecto al año anterior, con un total de 553.000 (CLIA, s. f.).

Además, el promedio de días que suelen disfrutar en el crucero es de 7,4 mientras que en el 2018 fue de 7,3.

En cuanto a la edad de los pasajeros, la media se sitúa en 46, igual que en el año anterior.

El destino más concurrido por los clientes españoles es el Mediterráneo Oeste y Central, seguido por el Mediterráneo del Este, los cuales han crecido un 5% y un 11% respectivamente, y el Norte de Europa.

#### 4.3.3 Pasajeros totales.

El número de cruceristas ha ido aumentando a lo largo de los años. En 2019, han sido 29.673.000 pasajeros, un 4,3% más que en el 2018 (CLIA, s. f.).

El promedio de la duración es de 7,1 días y no supone ningún cambio significativo respecto a años anteriores.

Y tampoco sufre variaciones significativas la edad media, que se sitúa en 46,8 años.

Por otra parte, las principales regiones procedentes de los pasajeros son América del Norte, con 15.408.000 pasajeros y experimentando un repunte del 8,2%, a continuación viene Europa Oriental con 7.226.000 pasajeros creciendo un 7,4% respecto al año anterior. Y en tercer lugar se encuentra Asia, con 3.738.000 cruceristas, suponiendo un descenso del 11,8% en comparación con 2018, ya que, ha habido una reducción en el despliegue de cruceros.

Además, los destinos favoritos son el Caribe, las Bermudas y las Bahamas con 119.826.000 pasajeros, seguido de Asia y China con 397.743.000 cruceristas y en tercer lugar, el Mediterráneo Central y Occidental.

Tabla 2. Datos de los pasajeros en 2019.

	Pasajeros europeos	Pasajeros españoles	Pasajeros totales
Pasajeros	7.707.000	553.000	29.673.000
Promedio duración	8,8	7,4	7,1
Promedio edad	49,7	46	46,8

Fuente: (CLIA, s. f.) .Elaboración propia.

A partir de ahora el número de pasajeros será mucho menor, debido a que las compañías deberán reducir aforo. (Francesca Street, 2021)

Además, van a haber más requisitos para poder hacer un viaje, como por ejemplo, la vacuna o una documentación sanitaria más detallada de los grupos de riesgo o los test masivos.

A pesar de que el proceso de vacunación está yendo muy lento actualmente, algunas empresas como Crystal Cruises o Saga Cruises van a exigir vacunas a sus pasajeros cuando inicien su actividad. De hecho, el Dr. William Schaffner, un experto en enfermedades infecciosas de la Universidad de Vanderbilt, recomienda que se reanuden los cruceros sólo si los pasajeros van a estar vacunados.

#### 4.4 Oferta.

Las mayores compañías de cruceros existentes se pueden clasificar a nivel mundial y europeo (Juan Pedro Chuet-Missé, 2019):

- A nivel mundial representan el 87,1% del sector global y son las siguientes:
  - Carnival Corporation con 105 embarcaciones y representa un 41,8% del mercado. Además, emplea a aproximadamente 150000 personas y tiene alrededor de 85 millones de clientes por año. De hecho, en 2019 consiguió récord en beneficios con 20,8 billones de dólares. (*Carnival Corporation*, s. f.)
  - Royal Caribbean International representa un 23,3%, con 24 barcos y es parte de Royal Caribbean Group, teniendo ésta las siguientes marcas: Celebrity Cruises, Silversea Cruises y Azamara y es propietaria del 50% de una empresa conjunta que opera TUI Cruises, Hapag-Lloyd y Holística. (*Royal Caribbean International*, s. f.)
  - Norwegian Cruise Line teniendo 26 embarcaciones, cuenta con un 9,4% del sector. Estas embarcaciones permiten que el itinerario sea muy extenso, ofreciendo rutas a más de 490 destinos.
  - MSC Cruceros con 16 embarcaciones y un 8%. Además de tener recorrido por el Mediterráneo durante todo el año, tiene recorridos por el Norte de Europa, el océano Atlántico, el Caribe y las Antillas, Sudamérica, Sudáfrica, Asia, Dubái, Abu Dhabi y Qatar. Cabe destacar que en el año 2018, los resultados que obtuvo fueron de

- casi 2,700 millones de euros, y recibió a 2.4 millones de pasajeros. (*MSC Cruceros, s. f.*)
- Genting Hong Kong con 9 barcos y un 4,6% del mercado.
- A nivel europeo, estas tres compañías representan el 81,25% del sector:
  - Carnival Corporation, como se ha mencionado antes, es la mayor compañía del mundo. Está formada por 9 marcas y las 4 siguientes son las más importantes en Europa: Costa Cruceros, Aida, P&O y Cunard.
  - MSC Cruceros, nombrado anteriormente, tiene base en Suiza, y cuenta con más de 30000 trabajadores.
  - El grupo alemán Tui, con 17 barcos, tiene más de 20 millones de clientes y alrededor de 67000 empleados. Sus diferentes marcas son TUI Cruises, que ofrece experiencias más lujosas, Hapag-Lloyd que se dirige al mercado alemán, y Marella Cruises que se dirige al mercado británico. (*TUI Group, s. f.*)

Debido a la pandemia, las principales empresas de cruceros han sufrido pérdidas históricas.

La caída de ingresos que tuvo Royal Caribbean International fue de un 79,82%, ya que, en 2019 las ganancias eran de 10,951 millones de dólares y en 2020 fueron de 2,209 millones de dólares.

Norwegian Cruise Line tuvo unas ganancias de 6,462 millones de dólares en el 2019, mientras que en el 2020 fueron de 1,279 millones de dólares, lo que supone una disminución de ingresos del 80,19%.

Carnival Corporation sufrió una caída de beneficios del 73,13%. En comparación con 2019, cuando las cifras eran de 20,825 millones de dólares, en 2020 han sido de 5,595 millones de dólares en 2020. (Ariel Méndez, 2021)

Tabla 3. Disminución de ingresos debido al COVID-19.

	2019	2020	%VAR
Royal Caribbean International	10,951 millones de dólares	2,209 millones de dólares	79,82%
Norwegian Cruise Line	6,462 millones de dólares	1,279 millones de dólares	80,19%
Carnival Corporation	20,825 millones de dólares	5,595 millones de dólares	73,13%

Fuente: (Ariel Méndez, 2021). Elaboración propia.

Otras empresas no han podido sobrevivir a las pérdidas ocasionadas y han tenido que quebrar, como por ejemplo (*2020, annus horribilis de la industria del crucero Las consecuencias demoledoras de la pandemia, 2020*):

- Pullmantur Cruceros tuvo que vender sus barcos más grandes y además, quienes firmaron su suspensión de pagos fueron Royal Caribbean Group y Cruise Investment Holding el 22 de junio.
- La filial de cruceros FTI Cruises, activo desde 2012, tuvo que vender su barco el 28 de julio, que posteriormente fue convertido en un yate por Dreamliner Cruises.

- Una compañía india, Jalesh Cruises, el 9 de octubre dejó de operar debido a la segunda ola de la pandemia.
- También tuvo que firmar la suspensión de pagos Cruise & Maritime Voyages tanto en Reino Unido, en Alemania y en Francia el 20 de julio.

A raíz de la quiebra económica de estas compañías, se han tenido que desguazar o subastar aparte de cruceros de los años 80 y 90, cruceros de mayores magnitudes. Por otro lado, otras empresas han aprovechado la situación para comprar estos buques y así mejorar su flota o para venderlos más adelante cuando la situación vuelva a la normalidad.

También los astilleros se han visto afectados, ya que, los pedidos han sido prácticamente nulos. Y ha habido una demora para entregar los pedidos así como en las reformas:

- Disney Cruise Line ha sufrido un año de retraso en recibir el segundo y tercer barco de Meyer Werft.
- MSC Cruceros no contará con el MSC Seashore hasta el 1 de agosto de 2021.
- Carnival Corporation sólo tendrá 5 de los 9 barcos que había pedido para 2020 y 2021. Y para los pedidos de 2022 y 2023, también tendrá que esperar.
- Royal Caribbean Group sólo dispondrá de 3 buques en 2021, cuando lo que habían encargado eran 5 teniendo retrasos de diez meses.

Actualmente, Royal Caribbean International ha suspendido los viajes hasta el 31 de mayo de 2021 mientras que Norwegian Cruise Line ha retrasado sus operaciones hasta el 1 de mayo de 2021 al igual que MSC Cruceros.

#### 4.4.1 Técnicas Marketing

Entonces, ¿cómo consiguen las empresas de cruceros tener tantos clientes?

Pues bien, cabe destacar la integración horizontal de las empresas de crucero, ocurre cuando las empresas tienen diferentes marcas y al ser más grandes los buques, tienen capacidad para atraer diferentes nichos de mercado, que cada vez son más diferenciados los unos con los otros (Sven Gross & Michael Luck, 2012). De hecho, Carnival es la empresa que más capacidad tiene en el mundo, seguida de Royal Caribbean International.

Y por otro lado, para conseguir una integración vertical, las empresas de crucero cooperan con asociaciones, como la CLIA o con otros sectores del turismo como hoteles o compañías de rent a car, para ahorrar costes y simplificar procesos. Para conocer los gustos del consumidor, se realizan estudios de mercado en función de criterios geográficos, psicológicos, socio demográficos y relacionados con el comportamiento.

Además, las compañías participan en las diferentes ferias de turismo, y así pueden estar actualizados. Como por ejemplo (*Ferías de líneas de cruceros*, 2012):

- Cruise 360: con fechas previstas desde el 27 de julio hasta el 1 de agosto del 2021, en Hollywood, se trata de la conferencia más grande que trata de reunir a los profesionales de las empresas de cruceros, de los puertos y los destino junto con los representantes de la CLIA, cuyas actividades consisten en workshops, seminarios sobre las tendencias del mercado, etc.

- World Travel Market: con Londres como lugar de realización, esta feria está prevista desde el 1 hasta el 3 de noviembre de 2021 con el objetivo de reunir a toda la industria turística para conocer las últimas noticias del sector.
- Seatrade Europe: se celebra en Hamburgo entre el 8 y el 10 de septiembre del 2021 y se centra en el turismo de cruceros europeo para así establecer conexiones empresariales y aprender de los líderes
- Seatrade Cruise Med: tiene lugar en Málaga, pero aún no están previstas las fechas para el 2022.

A raíz del covid, se están desarrollando eventos online como el Seatrade Cruise Virtual Expedition Cruising cuyas fechas fueron el 8 y 9 de marzo del 2021 y con tanta incertidumbre, las ferias mencionadas previamente están pendientes de confirmarse.

Algunas estrategias de marketing que se aplican son las siguientes (Elena de los Reyes Cruz Ruiz & Elena Ruiz Romero de la Cruz, 2015):

- Relaciones gubernamentales. Según Jose Luis Martín, esto es muy relevante, ya que, si la empresa mantiene buena relación con el Gobierno donde opera, se puede beneficiar de ayudas económicas para incentivar el destino en cuestión y así se pueda convertir en un destino consolidado.
- Diferenciación: consiste en que la empresa establece una marca o una imagen. Por ejemplo, los cruceros de lujo, quieren ser especiales y únicos para un segmento en concreto. Por ese motivo, suelen ser barcos pequeños con servicios como la gastronomía y las experiencias que ofrecen, que son excelentes. De hecho, en 2019 se trataba de un segmento de mercado en expansión.
- Liderazgo en coste: se establecen precios bajos para captar a más demanda, como hemos mencionado anteriormente, ofreciendo paquetes de todo incluido al mismo tiempo que se ofrecen servicios que se tienen que pagar a parte. Estos precios no sólo se presentan en temporada alta, sino que se ofrecen también en temporada baja para rentabilizar los barcos.

Por ejemplo, para octubre del 2021, se pueden encontrar ofertas desde 289€ con MSC Cruceros partiendo desde Venecia y con una duración de 8 días pasando por Kotor, Mykonos, Santorini, Sarande y Bari, con pensión completa.

- Como se ha mencionado previamente, se ofrecen servicios atractivos que se tienen que pagar a parte, uno de ellos son los restaurantes. Las empresas ofrecen diferentes experiencias para todo tipo de cliente como por ejemplo, cenas con espectáculo o degustaciones locales contratando a cocineros con reputación.
- Otra de las ventajas que tienen las compañías de cruceros es que pueden ofrecer la venta de productos de marca sin carga fiscal para los clientes como perfumes, bolsos, etc.
- Las nuevas tecnologías atraen a los consumidores, y por eso, el sector está mejorando las conexiones de Internet dentro de los barcos y están desarrollando sus propias aplicaciones para los móviles.
- Estrategia de enfoque: las temáticas son una fuente de capacidad para vender más, donde la experiencia cuenta más que no los servicios. Por ejemplo, los cruceros de Disney, Lego o de Nickelodeon están pensados

- en conseguir como clientes a las familias o por ejemplo, recientemente, ha surgido una nueva modalidad de cruceros, que incorpora los paquetes combinados de crucero marítimo y fluvial destinado al público más joven. Otros ejemplos que se pueden incluir son los cruceros temáticos de festivales de rock o los cruceros temáticos de pasarelas de moda.
- Al ser más caro conseguir nuevos clientes, se ofrecen programas de fidelización para que los consumidores repitan la experiencia. Descuentos, prioridad a la hora de embarcar, conexión wifi gratuita o los upgrading son ejemplos de lo que pueden incluir estos programas (*Estrategias para fidelizar clientes de las compañías de cruceros*, 2014).
  - Royal Caribbean International tiene cuatro niveles, para conseguirlos, hay que ganar cruise points, que es equivalente a una noche en un camarote y si es en una suite vale dos cruise points. Algunos ejemplos de beneficios son: desayunos exclusivos para socios, tours, descuentos en lavandería y en el wifi, etc.
    - Gold: a partir del segundo crucero, se pueden conseguir ventajas básicas.
    - Platinum: desde el sexto crucero, se pueden conseguir descuentos en los camarotes además de check-in prioritario, y artículos de higiene.
    - Diamond: a partir del crucero número 11, se puede conseguir un salón y solárium exclusivo
    - Diamond Plus: a partir del crucero nº 25 se puede llegar a tener un crucero de cortesía.
  - El programa de fidelización de Norwegian se llama Latitudes Rewards y tiene las siguientes categorías: bronce (de 1 a 19 puntos), plata (desde 20 a 47 puntos), oro (entre 48 y 75 puntos) y platino (por encima de los 76 puntos,) que pueden tener una cena en un restaurante, un tour, lavandería gratuita, etc. Los beneficios más comunes son el check-in y el embarque prioritario, descuentos en el spa, en las tiendas y en el wifi, etc.
  - Carnival Corporation: por ejemplo, el programa de Mariner Society ofrece la siguiente clasificación:
    - Mariner 1 estrella, donde se tienen descuentos en excursiones, en los billetes de los acompañantes, un brunch gratuito, etc.
    - Mariner 2 estrellas, que supone navegar durante 30 noches, ofrece descuentos en compras, fotos, etc.
    - Mariner 3 estrellas se consigue navegando durante 75 días y los beneficios son descuentos en spa, en vinos, en el minibar, etc
    - Mariner 4 estrellas equivale a 200 días de navegación y las recompensas son cata de vinos, lavandería gratuita, check-in prioritario, etc.
    - Mariner 5 estrellas, es necesario navegar 500 noches, y regala cenas, pase de spa, clase de cocina, etc.
  - El programa de fidelización de MSC es MSC Club. Los descuentos generales y combinables con otros son en función de la tarjeta que se disponga:
    - Clásica, con un 5% de descuento también supone descuento en el spa, cesta de frutas gratuita, etc.

- Plata, contiene un 8% de descuento además de un 10% de descuento en comidas y bebidas, champán, etc.
- Oro, supone un 10% de descuento además de un 25% en el casino, etc.
- Black, ofrece un 20% de descuento y una cena gratuita por crucero con un 25% de descuento en bebidas, descuentos en lavandería, up-grades en camarote, etc.

Se puede apreciar cómo las principales compañías actúan de un modo similar. Según el director de CLIA España, Alfredo Serrano, la industria tendrá que adaptar tanto el producto como la experiencia (Felipe Alonso, 2020).

Los aforos se tendrán que reducir para que el distanciamiento social se cumpla y la limpieza tendrá que ser frecuente.

Las empresas van a apostar por la inteligencia artificial para así poder garantizar la seguridad de los clientes y atraer su confianza:

Se implantará desinfectantes de manos así como filtros de aire de grado médico, H13 HEPA, que es capaz de reducir en un 99.95% los patógenos que hay en el aire.

Para poder controlar la temperatura de los clientes, se pueden instalar cámaras de resolución térmica con tecnología de pulverización electrostática.

La experiencia en el crucero, será diferente. Algunos motivos son los siguientes (Dra. Graciela Salas, 2020):

- Sustitución de buffet por restaurantes. Los clientes a través de la aplicación móvil pueden ver lo que hay, lo piden a través de la aplicación y el camarero le sirve la comida las veces que quiera, con una mampara de seguridad como separación.
- En cuanto al entretenimiento, por ejemplo, los casinos, los clientes podrán encender las máquinas con su aplicación, para evitar el contacto con el dinero y las actividades y excursiones se podrán llevar a cabo en pequeños grupos
- Los camarotes estarán dotados de equipos médicos en caso de que haya un brote.

De acuerdo con José Manuel Martín, ex director comercial de Pullmantur en América Latina, para poder vender más, las empresas van a ofrecer bonos, que consisten en paquetes de viaje a un precio más reducido, que se podrán canjear en un futuro, debido a la incertidumbre que hay para viajar.

En cuanto a las reservas, se han tenido que desarrollar más políticas de cancelación y más reservas de última hora (Arecoa.com, 2020).

Los descuentos también van a ser protagonistas tanto en niños como en excursiones, etc. En las redes sociales se pueden contemplar descuentos de hasta un 30% con un código de descuento.

Hay que tener en cuenta que los cruceros están dirigidos principalmente a familias y con la crisis económica que está dejando el covid, las familias de clase media no se van a poder permitir pagar 4 paquetes, entonces los precios para niños supondrán la mitad del precio, o incluso, serán gratis (Ángela Vargas, 2020).

Afirma que para poder ajustar ingresos y costes, al no poder llenar la capacidad del buque para cumplir con las normativas sanitarias, las compañías tendrán que bajar la calidad del servicio del buque para así poder bajar precios.

Por ejemplo, no se ofrecerán tantas actividades de entretenimiento o tanta variedad en gastronomía, o tendrán que haber menos escalas reduciendo el itinerario además de contar con buques más pequeños, ya que, podrán navegar antes.

Tabla 4. Diferencias en las técnicas de las compañías de cruceros.

COVID-19 2020	2019
1. Bonos y reducción de precios.	1. Descuentos a través de programa de fidelización.
2. Disminución del aforo y de la calidad del buque.	2. Gran capacidad y calidad en los servicios del buque.
3. Tecnología invertida en medidas sanitarias.	3. Tecnología invertida en Apps y en Internet.
4. Relaciones gubernamentales estrechas.	4. Presión a las autoridades.

Fuente: (Dra. Graciela Salas, 2020). Elaboración propia.

#### 4.4.2 Modelos de negocio.

Los modelos que tienen las empresas para vender cruceros, aunque tengan diferencias entre sí, lo que tienen en común es que tienen que emplear tecnología para rendir de la manera más eficiente (*Redefining Cruise Business*, s. f.):

1. Modelo híbrido: se trata de informar a través de una página web las diferentes ofertas de cruceros y conseguir los clientes con un marketing personalizado. Finalmente, el cliente selecciona la opción que más le interesa y rellena un formulario para que así después el agente pueda contactar con éste.
2. Modelo online: en este modelo de bajo coste, no participa ningún agente, todo el proceso de reserva es online, entonces está dirigido a clientes fieles a la marca y que estén acostumbrados a utilizar internet. Es fundamental tanto el marketing online como el diseño de la web para conseguir más ventas.
3. Modelo presencial: a pesar de que este modelo supone más costes, los agentes de viajes son importantes porque los clientes necesitan un buen asesoramiento al haber una oferta en esta industria tan amplia y además, muchas veces, se necesitan complementos como un avión o un hotel para llegar al puerto de embarque.

Es importante que haya diferentes maneras de vender, ya que, este sector abarca diferentes segmentos de mercado. Entonces, los clientes Senior se acogen al modelo presencial mientras que los más jóvenes, se sienten más identificados con Internet.

Actualmente, con la situación de la pandemia, Jose Manuel Martín, considera que las agencias de viajes van a ser clave, ya que, aunque los primeros destinos

vayan a ser Israel o el Caribe, tendrán que conseguir que clientes de otros países también naveguen.

Ilustración 3. Modelos de negocio.



Fuente: (*Redefining Cruise Business*, s. f.). Elaboración propia.

#### 4.5 Impacto económico.

##### 4.5.1 Impacto económico en el mundo y en Europa.

La contribución económica del turismo de cruceros, según la CLIA, se puede dividir en los gastos directos, indirectos e inducidos (Cruise Lines International Association (CLIA), 2020):

Los gastos directos son el motor de esta industria y como consecuencia, también de la economía, ya que, generan empleo y salarios.

- Los gastos indirectos, que provienen de las empresas relacionadas con el crucero. Por ejemplo, la empresa de transporte que lleva la comida a los barcos.
- Los gastos inducidos resulta de los clientes, que compran bienes y servicios durante el viaje.
- En 2019, el turismo de cruceros, ha generado 72.000 millones de dólares como gastos directos totales. Estos gastos han generado 554.000 empleos a tiempo completos, pagando 21,4 mil millones de dólares en sueldos.

El impacto económico directo total se divide en tres regiones:

1. Estados Unidos tiene un papel significativo con su contribución económica directa al turismo de cruceros, que equivale al 44% de la contribución económica total. Estados Unidos ha generado 31,6 mil millones de dólares como gastos directos, creando 251.000 profesiones a tiempo completo y teniendo un gasto de 9.9 mil millones de dólares en salarios.
  2. Europa, sutilmente por debajo de Estados Unidos, representa el 40% de la contribución económica directa total. Este continente ha provocado 28,8 mil millones de dólares en gastos directos, 193.000 empleos a tiempo completos y ha soportado un gasto de 7,5 mil millones en sueldos.
  3. El resto del mundo supone unos gastos de 11,6 mil millones de dólares generando 110.000 puestos de trabajo a tiempo completo con unos gastos en salarios de 4,2 mil millones de dólares.
- Los 72000 millones de dólares de gastos directos y totales previamente mencionados han supuesto un gasto de 82,4 mil millones de gastos indirectos, además de generar 28,9 mil millones de dólares en sueldos y 612000 empleos.

Tanto Europa como Estados Unidos suponen un 43% de la contribución económica indirecta total, mientras que el resto del mundo conlleva un 13%.

Entonces, en total, este sector en 2019 ha supuesto en la economía mundial 154.500 millones de dólares en la producción total de bienes y servicios generando 1.166.000 empleos y 50.500 millones de dólares en sus sueldos. Estados Unidos, contribuyendo con 67.300 millones de dólares, que es un 44% de la contribución total, creando 561.000 puestos de trabajo y abarcando 26.700 millones de dólares en sueldos (equivalente a un 53% y a un 48% respectivamente), es la región que más contribuye a esta industria.

A continuación, prosigue Europa, contribuyendo con 64.500 millones de dólares (un 42%), generando 414.000 empleos y 16.000 millones de dólares en salarios. En cuanto al resto del mundo, ha contribuido con 22.700 millones de dólares, 191000 empleos y 7800 millones de dólares en sueldos

#### 4.5.2 Impacto Económico España.

El sector de los cruceros, en 2019, ha facturado alrededor de 6.000 millones de euros con una aportación de 2.800 millones de euros al PIB español. Además, 50.031 empleos fueron creados, generando 1.500 millones de euros en salarios (*La suspensión de los cruceros pasa factura a España con pérdidas de 2.400 millones de euros y la destrucción de 20.000 empleos, 2021*).

Para entender la repercusión que tiene la industria de los cruceros en otros sectores, se analizará el último informe llevado a cabo por la CLIA en cuanto a la contribución económica española de este sector.

De acuerdo con el Ministerio de Fomento, el turismo de cruceros tiene un gran peso a nivel económico en España, ya que, aporta un 10,8% al PIB nacional. También, este sector, crea 26400 puestos de trabajo (directo, indirecto e inducido) y en cuanto a volumen de negocio, genera 1255 millones de euros.

Gracias al gasto de las compañías de cruceros, que ha aumentado un 12% en comparación al 2015, siendo de 511 millones de euros, otras industrias se pueden beneficiar, como por ejemplo (Ministerio de Fomento, s. f.):

- Los fabricantes de alimentos y bebidas, obtuvieron 29 millones de euros, ya que, al haber habido un aumento de pasajeros, tuvieron que suministrar más.
- Los fabricantes de otros productos como los de limpieza, facilitaron a esta industria 152 millones de euros en mercancías.
- Los productores de bienes de equipos, que se instalan en los barcos, recibieron 34 millones de Euros.
- En empresas de transportes y servicios, se gastaron 136 millones de euros. Aquí se incluyen las comisiones de agentes de viajes y las tasas portuarias
- En otros servicios (como los seguros, publicidad, ingeniería y otros servicios profesionales, informática y mantenimiento y estudios de mercado y servicios de marketing directo) se gastaron 57 millones de euros.

628 millones de euros fueron los gastos por parte de los pasajeros y la tripulación en los puertos de embarque y en escalas, que equivale al 42% del total del gasto de la industria de cruceros española.

El gasto de los 510.400 pasajeros procedentes de España y de los 1,45 millones de pasajeros de cruceros que embarcaron en puertos españoles (cuya media en gasto es de 154 euros) fue de 277 millones de euros, que es casi la mitad del gasto total de los pasajeros que visitan España. Este gasto corresponde a billetes aéreos, tasas portuarias, alojamiento, alimentos y bebidas, excursiones y otras compras en los puertos de embarque.

Las visitas a puertos de escala de España generaron un gasto de 321 millones de euros (por ejemplo, en visitas, excursiones, alimentos, bebidas y otras mercancías). De hecho, la media se sitúa en 48 € de gasto por pasajero en cada puerto de escala.

En cuanto a la tripulación, gastaron aproximadamente 30,4 millones de Euros en las escalas, con una media de 22€ cada uno

Por otra parte, las empresas tuvieron un gasto de 37 millones de Euros en sueldos para los empleados residentes en España. Y este gasto equivale al 2,5% del total de esta industria.

El mantenimiento y reparación de los barcos con astilleros españoles supuso un gasto para la industria de 306 millones de euros.

#### Impactos económicos directos

Estos impactos económicos directos se refieren a:

- Trabajo en los puertos y en los cruceros.
- El transporte de los cruceristas desde su lugar de residencia hasta el puerto de embarque.
- Comisiones de agentes de viajes.
- El gasto tanto en las ciudades portuarias como no portuarias de España derivado de las excursiones y las estancias antes y después del crucero.
- Gasto en las ciudades portuarias y no portuarias de España en bienes de consumo.
- Compras de bienes de consumo por parte de las líneas de cruceros a las empresas españolas.

En 2017 se crearon 12.718 puestos de trabajo directos (empleos en los cruceros, los proveedores de éstos y los empleados de las empresas suministradoras), y la industria pagó 416 millones de euros en sueldos.

De hecho, en ese año, se contrataron a 2900 trabajadores (el 23% de los empleos directos) para las fábricas y así poder ofrecer más productos y sus sueldos significaron un gasto de 103 millones de euros (un 25% de los impactos directos de salarios).

- Las fábricas de bienes de equipo emplearon a 2230 empleados, teniendo un gasto de 71 millones de euros en remuneración (un 77% de los impactos directos de fabricación)
- Las fábricas de bienes y consumo contrataron a 671 empleados, generando 32 millones de euros en sueldos.
- El 28% de los empleos directos totales, es decir, 3503 empleados, fueron contratados por el sector de Transporte y Servicios Públicos y esto supuso 139 millones de euros en salarios. Aquí se incluye a los camiones que entregan mercancías, tour operadores que organizan excursiones y los empleos de la industria energética y de las comunicaciones.
- 1306 empleos fueron creados por las empresas financieras y los proveedores de servicios empresariales (empleados de las compañías de seguros y agencias

de publicidad, empresas de investigación de mercado, empresas de programación informática, empresas de ingeniería y consultoría de gestión, bufetes de abogados y asesores contables), y esto equivale a 35 millones de euros en remuneraciones.

- El sector de comercio (al por mayor y el pequeño comercio) generó 1940 empleos, que es el 15% del impacto directo de empleo, pagando 35 millones de euros en salarios.

- Los empleados en hoteles, restaurantes y ocio, que fueron más de 800, significaron un gasto de 22 millones de Euros en salarios y beneficios.

- Los residentes españoles que trabajaron en la administración y la tripulación de los cruceros fueron 1.200.

- Se emplearon a 984 personas en otros sectores, suponiendo 50 millones de euros en ingresos.

#### Impactos económicos indirectos e inducidos

Los impactos indirectos se refieren a los gastos extra que tienen los proveedores. Por ejemplo, los que suministran alimentos, tienen que comprar los alimentos crudos, hacerse con electricidad y agua, tener seguros, transportes que puedan llevar las mercancías, etc.

Los beneficios económicos inducidos surgen por el gasto de los empleados directos e indirectos de este sector y esto hace que haya puestos de trabajo en el comercio minorista, en producción de bienes de consumo, en vivienda y en servicios personales y de salud. De hecho, entre los factores directos e inducidos y el gasto en sueldos de los 18.515 empleos (indirectos e inducidos) que fue de 543 millones de euros llegaron a 2.770 millones de euros.

- El sector financiero y de servicios a empresas ha creado 4.929 puestos de trabajo (que es un 27% del impacto en el empleo indirecto e inducido) y 153 millones de euros en remuneraciones (que equivale a un 28% del impacto en remuneraciones pagadas)
- 3386 empleos indirectos e inducidos se generaron en el sector de servicios privados y en la administración pública (que es un 18% en empleos directos e inducidos) además de 118 millones de Euros en salarios (que equivale a un 22%).
- Los sectores de transporte y servicios públicos en España establecieron 2.580 empleos indirectos e inducidos (un 14% del total) y se pagaron 99 millones de euros en remuneraciones.
- Han sido generados 2.576 empleos y 50 millones de euros en salarios, en los sectores de agricultura, minería y construcción( que representaron el 14% y 9,2% respectivamente)
- En el sector manufacturero se crearon más de 2.204 empleos (el 12% del total). Concretamente, el 55% de estos empleos se dieron lugar en las industrias de bienes de consumo y hubo un gasto de 64 millones de Euros en remuneraciones.
- 2104 empleos y 37 millones de euros en remuneraciones tuvieron lugar en el comercio mayorista y minorista representó 2.104 empleos y 37 millones de euros (que equivale a un 11% y un 6,8% de los totales respectivamente)

- El sector de la hostelería representó 736 empleos directos e inducidos y 23 millones de euros en compensaciones (un 4% del empleo directo e inducido y un 4,2% del impacto en salarios).

### Impacto Total de empleo

En España, en 2017, se crearon 31.233 empleos (directos, indirectos e inducidos) y hubo un gasto de 959 millones de Euros en sus correspondientes sueldos.

– El sector financiero creó 6.235 puestos de trabajo (un 20% del total) y gastaron 183 millones de Euros en remuneraciones.

– Se generaron en Transporte y servicios públicos, 6.083 empleos (un 19% del total) y éstos, recibieron 238 millones de euros en remuneraciones.

– Los fabricantes españoles contrataron a más de 5100 empleados (supone un 16% del total) generando 167 millones de Euros en sueldos.

– 4000 empleos fueron creados en el sector de servicios privados y de administración pública, así como el comercio mayorista y minorista y esto equivale al 14% y 13% de los totales respectivamente.

– Los sectores de agricultura, minería y construcción representaron 2599 puestos de trabajo (8,3%), además de gastar 51 millones de euros en remuneraciones.

– El sector de la hostelería creó 1.549 empleados, gastando 44 millones de euros en sus sueldos, que supone el 5% del total del impacto laboral y salarial.

– Se han creado 1.248 empleos directos en las compañías de cruceros, esta cifra coincide con el impacto económico directo debido a que en los cruceros sólo existe este tipo de empleo.

Por cada millón de euros en gastos directos de esta industria, se crearon 21 empleos con un gasto medio de 30.700 euros en salarios.

En España, en este sector, los factores de efectividad económica fueron 2,46 para empleo y 2,30 para remuneración.

La industria de los cruceros fue una de las primeras industrias en cancelar voluntariamente su actividad a mediados de marzo de 2020 y se hizo cargo de 100.000 miembros de la tripulación para poder repatriarlos.

Cada día de inactividad, en esta industria a nivel global, supone 2500 empleos perdidos (Maite Cruz, 2021).

Las pérdidas que ha habido desde mediados de marzo hasta septiembre de 2020, han sido de 77 mil millones de dólares en actividad económica y 23 mil millones de dólares en sueldos y 518.000 empleos.

En Europa, cada día de inactividad supone la pérdida de 1000 puestos de trabajo. Las pérdidas ocasionadas desde mediados de marzo hasta finales de septiembre se calculan en 215.800 empleos directos e indirectos y 7 mil millones de dólares en sueldos.

Concretamente, en España, las pérdidas han sido de más de 2400 millones de euros en la economía española, más de 20.000 empleos y 559 millones de euros en sus sueldos.

En Baleares, la caída del PIB del 2020 fue de un 23,7%, y es caracterizada por ser el doble que la media española y casi un cuádruple de la europea (*La economía balear se hundió un 23 % en 2020, más del doble que la española, 2021*).

Entonces, se puede apreciar que el sector de cruceros no sólo aporta al sector del turismo, sino que, es importante para otros sectores.

Por otro lado, las consecuencias que está dejando la pandemia son muy significativas, especialmente para los ciudadanos, que están perdiendo su empleo.

Tabla 5. Comparación datos económicos 2019 y 2020.

	2019		2020	
	Contribución económica (mil millones de dólares)	Generación de puestos de trabajo	Pérdidas económicas	Pérdida de empleo
Global	154.500 millones de dólares	1.116.000	77 mil millones de dólares	518.00
Europa	28,8 mil millones de dólares	193.000	7 mil millones en sueldos	215.800
España	1.255 millones de euros	26.400	2.400 millones de euros	Más de 20.000

Fuente: (Maite Cruz, 2021) .Elaboración propia.

#### 4.6 Convenios medioambientales.

La **Organización Marítima Internacional** es el organismo mediante el cual se regula a nivel internacional la legislación para la seguridad, la contaminación y la protección de los buques (*Listado de convenios de la OMI*, s. f.).

El 2 de noviembre de 1973, en la sede de la OMI, se redactó a nivel internacional el acuerdo MARPOL y fue modificado en febrero de 1978 con la finalidad de evitar la contaminación en el mar que provocan los barcos.

Algunos puntos que trata son los siguientes (*Normativa MARPOL*, 2019):

- Anexo I. El límite de vertido de hidrocarburos es de 1/15000 de la carga que lleva el barco y el máximo se encuentra en 60 litros por milla recorrida, con una distancia de 50 millas de la costa. Residuos. Mientras que no está permitido arrojar al mar los residuos sólidos, sí se permite tirar al mar restos de comida triturados y deshidratados, siempre y cuando el área esté a más de 3 millas de tierra y cuando no haya un puerto cercano donde poder tirar estos residuos.
- En cuanto a las sustancias nocivas, el anexo II dice que la distancia mínima ha de ser de 12 millas de la costa para arrojarlas.
- El anexo III trata sobre cómo transportar las mercancías que son peligrosas. Sin embargo, este apartado es opcional de aplicar.
- El anexo IX se refiere a las aguas residuales: está permitido arrojar al mar las aguas residuales no tratadas siempre y cuando la distancia sea como mínimo de 12 millas de la costa. En cuanto a las aguas tratadas, se pueden descargar en el mar a más de 4 millas de distancia.

Sin embargo, este anexo IV no trata las aguas grises y son igual de perjudiciales que las aguas residuales.

- El anexo V se dirige a las basuras. Para que los especialistas traten adecuadamente el plástico, el vidrio, el cartón, los residuos electrónicos, se han de separar y conservar a bordo hasta llegar al destino.

- El anexo VI habla de la contaminación atmosférica. Para reducir las emisiones de SOx, a partir del 2020, la reducción de azufre pasa de un 3,5% a un 0,5%.

Es verdad que este convenio ha sido positivo para el medio ambiente, sin embargo, no es suficiente, teniendo en cuenta que la industria del crucero ha avanzado exponencialmente, este convenio se debería de actualizar, ya que, en los años 70, que es cuando fue redactado, el sector no estaba siquiera consolidado. Y es que en 30 años, los cruceristas se han multiplicado por 25. Además, hay que tener en cuenta que las empresas se regulan por la ley del país donde registra su marca.

Entonces, lo que suelen hacer es registrarse en países como Panamá, las Bahamas o las Bermudas que figuran como paraísos fiscales. Sin embargo, no solo hay ventajas económicas sino que a nivel medioambiental, las leyes son más flexibles.

Debido a esto, las asociaciones ecologistas exigen a las autoridades hacer algo al respecto, que se explicará en el siguiente punto.

#### 4.7 Impacto Ambiental.

A pesar del convenio MARPOL, la industria ha tenido un gran crecimiento y esto ha llevado a construir estructuras de grandes dimensiones provocando un impacto ambiental evidente.

Para comprender qué impacto tienen los cruceros, se van a nombrar los residuos que generan (OCEANA, 2004):

- Aguas grises: provienen de las instalaciones sanitarias, las duchas, las piscinas, lavarropas, etc. del crucero y tienen nutrientes de sustancias que se usan en la higiene personal.
- Aguas negras: vienen de los productos que se tiran en el retrete como el papel o las aguas fecales.
- Sentina: los hidrocarburos serían un ejemplo, que se originan de la energía utilizada para que el crucero navegue.
- Tóxicos: algunos ejemplos son el TBT (Tributilestaño como aditivo de las pinturas antiincrustantes), PCE (percloroetileno del lavado en seco), metales pesados derivados de las pinturas, de las tintorerías, de los productos de las farmacias, etc.
- Basuras: por ejemplo, los restos orgánicos o los plásticos, son consecuencia de la comida y equivalen al 24% de la basura que se genera por parte del tráfico marítimo mundial. Además, como son quemadas, los cruceros emiten emisiones atmosféricas de humos con sustancias tóxicas como los bifenilos policlorados (PCB's), dioxinas y furanos en los humos de la combustión.
- Aguas de lastre: son necesarias para lograr la estabilidad del buque. Sin embargo, es peligroso debido a la gran cantidad que puede verter sólo un crucero al día.

Entonces, en promedio, un crucero que tenga espacio para 2000 o 3000 personas, puede llegar a provocar las siguientes consecuencias medioambientales: entre 550.000 y 800.000 litros de aguas grises, 100.000 o 115.000 litros de aguas negras, desde 500 hasta 26.000 litros de aguas oleosas de sentinas, entre 7.000 y 10.500 kilos de basura y residuos sólidos, y desde 60 hasta 130 kilos de residuos tóxicos.

En otras palabras, esto puede equivaler a 50 piscinas llenas de residuos contaminados que acaban en el océano y no sólo perjudica a la vida marina, sino también a las personas que consumen pescado y practican deportes acuáticos (Ariadne Astorga, 2018).

En comparación con los coches, los cruceros contaminan mucho más que éstos. Por ejemplo, en Mallorca, en 2018, los cruceros provocaron 28011 emisiones de SOx en 2018 y los coches 2986 kg (*La contaminación de los cruceros cuadruplica en España a la generada por los coches*, 2019).

- Combustible: el combustible que se utiliza en un crucero, que contiene partículas en suspensión, sulfuros y óxidos de carbono y nitrógeno, tales como NOx, SO2, CO o CO2 o hidrocarburos aromáticos policíclicos (PAH's) y además de ser más tóxico (porque es más barato), es igual al que se usa en 13000 vehículos.
- Entorno natural: el paso de tan sólo un crucero puede llegar a destruir 190 metros cuadrados de arrecifes de corral.
- Puertos: para adaptarse a las nuevas estructuras de los grandes buques, los puertos se han tenido que construir o adaptar los puertos. Como consecuencia, las costas se han contaminado,

Así pues, además de haber un impacto negativo en el medio ambiente, hay un impacto en la salud de las personas que es perjudicial y derivan en enfermedades respiratorias y cardiovasculares, debido al fuel oil pesado (HFO) y el diésel oil marino (MDO) porque tienen concentraciones de óxidos de azufre (SOx), causante de la lluvia ácida, y de óxidos de nitrógeno (NOx) y partículas en suspensión (PM10).

También es necesario tener en cuenta que para llegar a algunos puertos, los clientes se desplazan primero en avión. De hecho, este sector del turismo es el que genera mayores emisiones de efecto invernadero por kilómetro (*Cruceros (II): la prioridad es reducir la contaminación*, 2017).

De hecho, de acuerdo al estudio de la Asociación Transport and Environment (Transport & Environment, 2019), en España, donde se liberan 14.500 toneladas de sulfuro y donde se reciben 27.000 toneladas de óxidos de nitrógeno, se encuentra entre los países más contaminados debido a esta industria, junto con Italia, Grecia, Francia y Noruega. De hecho, Palma, uno de los puertos más transitado, es uno de los que está más expuestos a la contaminación, como el de Barcelona y Valencia, las cuales, no son un área de control de emisiones.

A pesar de que se imponga el límite mundial de contenido de azufre en el área marítima, los cruceros seguirán contaminando mucho más que los coches, debido a que los carburantes que se utilizan en los cruceros son más perjudiciales, siendo el sector del transporte que menos regulado está por las autoridades.

Por estos motivos, y por la falta de regulación medioambiental en este sector, en 2020, Ecologistas en Acción (*El turismo de cruceros crece en volumen y también en contaminación e impactos socioambientales*, 2020) exigió al Gobierno español que modere el tránsito de los barcos y la construcción de nuevos puertos, ya que, se han invertido entre el 2000 y el 2016, en el sistema portuario, 283 millones de euros para mejorar las instalaciones, y 241 millones de euros en mejorar las conexiones entre el puerto y la ciudad. Y no sólo en España se exigen

regulaciones, en Estados Unidos, Sam Farr, un congresista demócrata intentó que se llevara a cabo el Estatuto de Cruceros Limpios desde el 2004 hasta el 2013 pero no lo consiguió (Eva Miquel, 2020).

Y es que además de toda la contaminación que generan mencionada previamente y siendo que la legislación no está actualizada acorde con la situación actual, algunas empresas no cumplen con la ley:

Un reportaje de Univisión (Paco Nadal, 2017) dio a conocer multas que tuvieron que pagar compañías como Royal Caribbean, que tuvo que hacer frente al pago de 27 millones de dólares entre 1998 y 1999 por descarga aceite en Puerto Rico, o como Carnival Corporation, en 2002 tuvo que pagar una multa de 18 millones de dólares por tirar petróleo en el mar entre 1996 y 2001. Sin embargo, la CLIA negó todos estos hechos.

También, Princess Cruise Lines tuvo que pagar 40 millones de dólares en 2016 por arrojar al mar desperdicios ilegalmente y además, en 2019, hizo frente a una multa de 20 millones de dólares por no cumplir con la última condena (*Cruceros en la mira por el medioambiente*, 2019).

A todos estos escándalos legales, según la CLIA, las empresas se definen a sí mismas como transparentes, las empresas tienen claro que cualquier barco puede ser inspeccionado por estas autoridades del puerto de destino en cuanto a los controles de la gestión de residuos, la reducción de emisiones y el tratamiento del agua. De hecho, la (EERA) Energy and Environmental Research Associates LLC realizó un informe, el cual, según James Corbett, un profesor de la universidad Delaware, ha demostrado que los cruceros de la CLIA sobrepasan los requisitos medioambientales que exigen las legislaciones (Ángela Vargas, 2017).

Entonces, ¿es posible que haya menos contaminación?

Por supuesto, la Asociación Transport and Environment hace una serie de recomendaciones como que se imponga un reglamento de 0 emisiones en los muelles europeos, ya que, como están tanto tiempo en los puertos, contaminan el aire gravemente, mediante la electricidad en tierra y respecto a ésta, se debería reducir la carga fiscal y ampliar los puntos de conexión, o que se siga reduciendo el límite de las emisiones igualando al de los coches, siendo las primeras embarcaciones que tengan que cumplir con la normativa debido al impacto que tienen (Transport & Environment, 2019).

Comparando el 2019, que fue un éxito para el sector, con el 2020 y lo que llevamos de año, no hay grandes novedades para el avance medioambiental.

En 2020, se invirtieron 23,5 billones de dólares en energías y combustibles eficientes para los barcos nuevos y se redujo en un 40% las emisiones de carbono. En cambio, la inversión en el 2019 fue de 22 billones de dólares.

La CLIA afirma que apuestan por nuevas técnicas para reducir la contaminación. Como por ejemplo, los sistemas de limpieza de gases con el objetivo de reducir un 98% los óxidos de sulfuro o el gas natural.

En 2020, más del 69% de la capacidad utiliza estos sistemas y el 96% de los que no se impulsan por gas natural, implantan estos sistemas. Siendo que en 2019 los datos eran de un 68% y un 75% respectivamente, ha habido un ligero incremento.

También son objetos de inversión los motores eficientes, luces LED y electrodomésticos más eficientes, además se recicla el agua para destinarla a otros usos como la calefacción o el aire acondicionado. Y no sólo se recicla agua, sino que se reciclan 80000 toneladas de desechos, hasta un 60% más que en tierra.

En 2019 se ha ampliado el uso de sistemas para tratar el agua y se han reducido los óxidos de nitrógeno (NOx) en un 85% y las emisiones de gases de efecto invernadero en un 20%, así como los niveles de óxido de azufre hasta en un 98% y las partículas en un 50% (*Industry Environmental Technologies and Practices*, 2020).

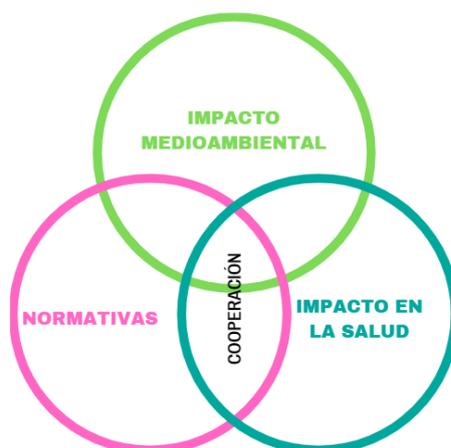
De hecho, en 2020 se amplía el uso del gas natural en un 49%, y un 99% de los barcos nuevos va a incorporar los sistemas para tratar el agua mientras que en el 2019, el uso de gas natural se ampliaba en un 44%, así que aquí también hay un ligero aumento.

Así que, a pesar de la pandemia, las empresas siguen apostando por el medio ambiente. De hecho, a finales de febrero del 2020, Carnival lanzó un nuevo crucero propulsado por gas natural, que es capaz de eliminar en un 20% las emisiones de CO2, en un 85% las de nitrógeno y entre un 95% y un 100% las de dióxido de azufre. La empresa tiene planeado que en 2040 lanzarán un crucero eléctrico, en colaboración con las autoridades para poder desarrollar adecuadamente la tecnología necesaria.

MSC Cruceros también planea construir un crucero que utilice gas natural y que se lance en 2022 (Cruise Lines International Association, 2020).

Así que, como el sector privado se está esforzando para reducir la huella que dejan en el planeta, las autoridades gubernamentales deberían actualizar los convenios y cooperar entre sí para impedir posibles irregularidades y seguir avanzando para ser más sostenibles.

Ilustración 4. Nexos de unión entre los impactos y las normativas.



Elaboración propia.

## 5. Conclusión

El análisis de las diferencias del impacto del sector de los cruceros antes y después de la pandemia ha reflejado la gran importancia que tiene esta industria. Y ha permitido reflejar que ha estado a la altura de las circunstancias debido a que actuó con cautela siendo uno de los primeros sectores en cancelar su actividad de manera voluntaria, y además, está actuando acorde a las normativas sanitarias, estableciendo relaciones con las autoridades para actualizar sus protocolos lo más rápido posible.

Además, a pesar de las grandes pérdidas económicas de la industria, las compañías podrían dejar de lado el medio ambiente y enfocarse únicamente en la digitalización e innovación tecnológica.

Sin embargo, las empresas siguen invirtiendo en nuevos proyectos para reducir la contaminación, mientras que, los gobiernos deberían lanzar nuevas políticas

ambientales o actualizar las ya existentes, como respuesta a las peticiones de las asociaciones ecologistas.

El impacto económico que genera este sector es abismal, influyendo no sólo en el sector del turismo, sino también en otros, pero, se ha visto reducido de manera drástica en el último año debido al COVID-19, dejando sin empleo a muchas personas.

Entonces, habiendo visto el impacto económico que tenía el sector antes de la pandemia, éste será fundamental para la recuperación económica y social en el futuro, que se estima que será en dos años y medio o cuatro, según la OMT.

El turismo de cruceros también se encontrará con nuevos competidores, ya que, debido a la situación, las preferencias de los consumidores se han visto modificadas y apuestan por el turismo local o rural. Así que, tendrán que innovar y ofrecer nuevos destinos con la mayoría de su población vacunada, más descuentos e incluso, tendrán que ajustar el producto que venden a las nuevas necesidades del consumidor originadas por la pandemia, reduciendo así el tamaño de los buques.

En cuanto al futuro, según una encuesta realizada por la CLIA, es optimista, ya que, el 74% de los cruceristas están dispuestos a viajar en los próximos años y el 58% de las personas que no han hecho un crucero nunca les gustaría hacerlo en los próximos años.

Para ese entonces, los cruceros ya se habrán reinventado y podrán hacer frente a cualquier crisis que haya en el futuro, como lo han hecho ya en el pasado.

## 6. Bibliografía.

2020, *annus horribilis de la industria del crucero Las consecuencias demoledoras de la pandemia*. (2020, diciembre 30). CruiseNews Media Group. <https://www.cruisesnews.es/Portal/2020/12/30/2020-annus-horribilis-de-la-industria-del-crucero-las-consecuencias-demoledoras-de-la-pandemia/>

Andrés Navarro. (2021, enero 21). *Impacto económico de los cruceros y perspectivas 2021*. Hosteltur. [https://www.hosteltur.com/comunidad/nota/024851\\_impacto-economico-de-los-cruceros-y-perspectivas-2021.html#:~:text=En%20Espa%C3%B1a%20estas%20p%C3%A9rdidas%20ascienden,y%20559%20millones%20en%20salarios.&text=Por](https://www.hosteltur.com/comunidad/nota/024851_impacto-economico-de-los-cruceros-y-perspectivas-2021.html#:~:text=En%20Espa%C3%B1a%20estas%20p%C3%A9rdidas%20ascienden,y%20559%20millones%20en%20salarios.&text=Por)

- [%20otro%20lado%2C%20la%20industria,todo%20el%20mundo%20en%202019.](#)
- Ángela Vargas. (2017, abril 21). *Radiografía del impacto de los cruceros sobre las costas mundiales*. Hosteltur. [https://www.hosteltur.com/121644\\_radiografia-impacto-cruceros-costas-mundiales.html](https://www.hosteltur.com/121644_radiografia-impacto-cruceros-costas-mundiales.html)
- Ángela Vargas. (2020, julio 3). Los cruceros refuerzan tras la COVID-19 medidas que ya venían aplicando. *Hosteltur*. [https://www.hosteltur.com/137843\\_los-cruceros-refuerzan-tras-la-covid-19-protocolos-que-ya-venian-aplicando.html](https://www.hosteltur.com/137843_los-cruceros-refuerzan-tras-la-covid-19-protocolos-que-ya-venian-aplicando.html)
- Arecoa.com. (2020, mayo 5). *Estrategia de los cruceros: Ofertas agresivas para recuperar pasajeros*. <https://www.arecoa.com/cruceros/2020/05/05/estrategia-los-cruceros-ofertas-agresivas-recuperar-pasajeros/>
- Ariadne Astorga. (2018, enero 12). *El peligro de elegirlos: ¿Sabías cuánto contaminan los cruceros?* Ecobnb. <https://es.ecobnb.com/blog/2018/01/contaminan-los-cruceros/>
- Ariel Méndez. (2021, marzo 8). *Acciones de cruceros buscan flotar de nuevo*. El Economista. <https://www.economista.com.mx/mercados/Acciones-de-cruceros-buscan-flotar-de-nuevo-20210308-0118.html>
- Carnival Corporation. (s. f.). <https://www.carnivalcorp.com/corporate-information>
- CLIA. (s. f.). *2019 Europe Market Report*. <https://cruising.org/-/media/research-updates/research/2019-year-end/2019-europe-market-report.ashx>
- CLIA. (s. f.). *2019 Global Market Report*. <https://cruising.org/-/media/research-updates/research/2019-year-end/updated/2019-global-market-report.ashx>
- Comisión Europea. (s. f.). *Turismo*. [https://ec.europa.eu/regional\\_policy/es/policy/themes/tourism/#:~:text=Europa%20es%20el%20destino%20tur%C3%ADstico,especialmente%20para%20las%20personas%20j%C3%B3venes.](https://ec.europa.eu/regional_policy/es/policy/themes/tourism/#:~:text=Europa%20es%20el%20destino%20tur%C3%ADstico,especialmente%20para%20las%20personas%20j%C3%B3venes.)
- Correnti, P. (2020). Historia de los primeros cruceros. ¿Cuál es su origen? *El blog de cruceros*. <https://www.cruceros.es/blog-viaje/historia-de-los-primeros-cruceros-cual-es-su-origen/>
- Cruceros (II): La prioridad es reducir la contaminación*. (2017, marzo 2). METROPOLI. [https://www.metropoliabierta.com/el-pulso-de-la-ciudad/turismo/cruceros-reducir-contaminacion-prioridad\\_489\\_102.html](https://www.metropoliabierta.com/el-pulso-de-la-ciudad/turismo/cruceros-reducir-contaminacion-prioridad_489_102.html)
- Cruceros en la mira por el medioambiente*. (2019, noviembre 2). El Tiempo. <https://www.eltiempo.com/vida/medio-ambiente/cruceros-por-que-esta-industria-turistica-podria-verse-golpeada-por-la-contaminacion-430052>
- Cruise Lines International Association. (2020). *2021 State of the Industry Outlook*. [https://cruising.org/-/media/research-updates/research/2021-state-of-the-cruise-industry\\_optimized.ashx](https://cruising.org/-/media/research-updates/research/2021-state-of-the-cruise-industry_optimized.ashx)
- Cruise Lines International Association (CLIA). (2020). *The Economic Contribution of the International Cruise Industry Globally in 2019*. <https://cruising.org/-/media/research-updates/research/global-cruise-impact-analysis---2019-final.ashx>
- Denisse Cepeda Mnaya. (2020, octubre 2). *Los cruceros, en el punto de mira medioambiental*. Cinco Días.

- [https://cincodias.elpais.com/cincodias/2020/09/28/companias/1601304446\\_129417.html](https://cincodias.elpais.com/cincodias/2020/09/28/companias/1601304446_129417.html)
- Dra. Graciela Salas. (2020, junio 22). *Innovación: Cómo será viajar en «cruceros covid-free»*. <https://www.america-retail.com/innovacion/innovacion-como-sera-viajar-en-cruceros-covid-free/>
- Elena de los Reyes Cruz Ruiz & Elena Ruiz Romero de la Cruz. (2015). *TENDENCIAS Y ESTRATEGIAS EN LA INDUSTRIA DEL CRUCERO: PRINCIPALES AREAS DEL TURISMO DE CRUCEROS EN EL MUNDO*. 8(19). <https://riuma.uma.es/xmlui/bitstream/handle/10630/13359/tendencias%20areas%202015%20ee.pdf?sequence=1>
- El turismo de cruceros crece en volumen y también en contaminación e impactos socioambientales*. (2020, enero 25). *Ecologistas en acción*. <https://www.ecologistasenaccion.org/134447/el-turismo-de-cruceros-crece-en-volumen-y-tambien-en-contaminacion-e-impactos-socioambientales/>
- Estrategias para fidelizar clientes de las compañías de cruceros*. (2014, octubre 1). *CruiseNews Media Group*. <https://www.cruisesnews.es/Portal/2014/10/01/marketing-para-crucelistas-repetidores/>
- Eva Miquel. (2020, mayo 19). *El impacto económico de la industria de cruceros*. *Invertia*. [https://www.lespanol.com/invertia/opinion/20200519/impacto-economico-industria-cruceros/491070889\\_12.html](https://www.lespanol.com/invertia/opinion/20200519/impacto-economico-industria-cruceros/491070889_12.html)
- Felipe Alonso. (2020, julio 7). *Alfredo serrano, Director de CLIA España: La presencia de cruceros en España este verano será testimonial*. *El Economista*. <https://revistas.economista.es/transporte/2020/julio/alfredo-serrano-director-de-clia-espana-la-presencia-de-cruceros-en-espana-este-verano-sera-testimonial-HN3825018>
- Ferías de líneas de cruceros*. (2012, January). *nFerias*. <https://www.nferias.com/lineas-cruceros/?page=2>
- Francesca Street. (2021, marzo 15). *¿Cuándo podremos volver a viajar en un crucero?* *CNN*. <https://cnnespanol.cnn.com/2021/03/15/crucero-regreso-seguridad-trax/>
- García, J. (s. f.). *Breve historia de los cruceros, desde su origen hasta hoy*. *Crucero Adicto*. <https://cruceroadicto.com/breve-historia-origen-de-los-cruceros.html>
- García López, R. (2016, mayo 11). *Turismo de cruceros: Historia, situación actual y futuro de la industria*. *Aprende de Turismo*. <https://www.aprendedeturismo.org/turismo-de-cruceros-historia-situacion-actual-y-futuro-del-la-industria/>
- Industry Environmental Technologies and Practices*. (2020, agosto 1). *CLIA*. <https://cruising.org/en-gb/about-the-industry/policy-priorities/environmental-stewardship/industry-environmental-technologies-and-practices>
- Institut d'Estadística de les Illes Balears*. (s. f.). <https://ibestat.caib.es/ibestat/estadistiques/economia/turisme/0b70b294-81e0-413a-b7b2-3cc3a33593a8>

- Instituto Nacional de Estadística. (s. f.). *Número de turistas según vía de acceso*. <https://www.ine.es/jaxiT3/Datos.htm?t=23982#!tabs-tabla>
- Juan Pedro Chuet-Missé. (2019, agosto 21). *Cruceros: Tres compañías concentran el 80% del mercado en Europa*. *Tendencias Hoy*. [https://www.tendencias hoy.com/viajeros/cruceros/cruceros-monopolio-europa\\_645020\\_102.html#:~:text=A%20nivel%20mundial%2C%20las%20mayores,barcos%2C%204%2C6%25%20del](https://www.tendencias hoy.com/viajeros/cruceros/cruceros-monopolio-europa_645020_102.html#:~:text=A%20nivel%20mundial%2C%20las%20mayores,barcos%2C%204%2C6%25%20del)
- La contaminación de los cruceros cuadruplica en España a la generada por los coches*. (2019, junio 24). ABC Reportajes. [https://www.abc.es/motor/reportajes/abci-contaminacion-cruceros-cuadruplica-espana-generada-coches-201906230152\\_noticia.html?ref=https:%2F%2Fwww.google.com%2F](https://www.abc.es/motor/reportajes/abci-contaminacion-cruceros-cuadruplica-espana-generada-coches-201906230152_noticia.html?ref=https:%2F%2Fwww.google.com%2F)
- La economía balear se hundió un 23 % en 2020, más del doble que la española*. (2021, marzo 16). Última Hora. [https://www.ultimahora.es/noticias/local/2021/03/16/1247075/economia-balear-hundio-2020-mas-del-doble-espanola.html?fbclid=IwAR3wvwnKbI96bpTE\\_C3AN\\_xCuOKUGEIMpL\\_bOkrH9Npj\\_IroNKpuEsHIU7t0](https://www.ultimahora.es/noticias/local/2021/03/16/1247075/economia-balear-hundio-2020-mas-del-doble-espanola.html?fbclid=IwAR3wvwnKbI96bpTE_C3AN_xCuOKUGEIMpL_bOkrH9Npj_IroNKpuEsHIU7t0)
- La suspensión de los cruceros pasa factura a España con pérdidas de 2.400 millones de euros y la destrucción de 20.000 empleos*. (2021, enero 23). Expansión. <https://www.expansion.com/empresas/transporte/2021/01/23/600c005ae5fdeaf0798b461f.html>
- Listado de convenios de la OMI*. (s. f.). OMI. <https://www.imo.org/es/About/Conventions/Paginas/ListOfConventions.aspx>
- Maite Cruz. (2021, enero 23). *La industria de cruceros perdió en España 2.400 millones y 20.000 empleos*. *El Periódico*. <https://www.elperiodico.com/es/economia/20210123/industria-cruceros-perdidas-coronavirus-11472948>
- Ministerio de Fomento. (s. f.). *España, un país de cruceristas: 10,1 millones de pasajeros en 2018*. <http://www.puertos.es/Documents/Notas%20de%20Prensa/NPSeatrad eMiami.pdf>
- Ministerio de Fomento. (s. f.). *Los puertos españoles superan los 10 millones de cruceristas en 2018*. <http://www.puertos.es/Documents/Notas%20de%20Prensa/NPFITUR2312019.pdf>
- MSC Cruceros. (s. f.). <https://www.msccruceros.es/es-es/Acerca-De-MSA.aspx>
- Normativa MARPOL*. (2019, octubre 14). SYM Naval. <https://www.sym-naval.com/es/blog/normativa-marpol/>
- OCEANA. (2004). *Contaminación por cruceros*. [https://oceana.org/sites/default/files/reports/cruise\\_ships\\_pollution\\_Jun\\_2004\\_SPA.pdf](https://oceana.org/sites/default/files/reports/cruise_ships_pollution_Jun_2004_SPA.pdf)
- Paco Nadal. (2017, abril 21). *La cara más oscura de los cruceros*. *El País*. [https://elpais.com/elpais/2017/04/20/paco\\_nadal/1492642055\\_887551.html](https://elpais.com/elpais/2017/04/20/paco_nadal/1492642055_887551.html)

- Preferente.com. (2020, septiembre 4). *Balance del turismo de cruceros en España: 11 barcos y ningún pasajero.* <https://www.preferente.com/noticias-de-transportes/cruceros-transportes/balance-del-turismo-de-cruceros-en-espana-11-barcos-y-ningun-pasajero-303118.html>
- Puerto de Barcelona ve pérdidas por 13 millones de euros por no llegada de cruceros en 2020. (2021, febrero 26). *Portal Cruceros.* <https://portalcruceos.cl/puerto-de-barcelona-ve-perdidas-por-13-millones-de-euros-por-no-llegada-de-cruceros-en-2020/>
- Redefining Cruise Business.* (s. f.). <https://ist-cruisetechnology.com/es/inicio/>
- Royal Caribbean International.* (s. f.). <https://www.royalcaribbean.com/esp/es/resources/legal?country=ESP>
- Sven Gross & Michael Luck. (2012). *Cruise Line Strategies for Keeping Afloat.* [https://www.researchgate.net/publication/267395505\\_Cruise\\_Line\\_Strategies\\_for\\_Keeping\\_Afloat](https://www.researchgate.net/publication/267395505_Cruise_Line_Strategies_for_Keeping_Afloat)
- Transport & Environment. (2019). *Emisiones atmosféricas de los cruceros en Europa.* [https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/One%20Corporation%20to%20Pollute%20Them%20All\\_Spanish.pdf](https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/One%20Corporation%20to%20Pollute%20Them%20All_Spanish.pdf)
- TUI Group.* (s. f.). <https://www.tuigroup.com/en-en/about-us/about-tui-group>
- Última Hora. (2021, febrero 17). *El regreso del turismo de cruceros a Mallorca, más cerca.* <https://www.ultimahora.es/noticias/local/2021/02/17/1239515/turismo-mallorca-cruceros-tiene-fecha-regreso.html>
- UN 87% MENOS DE LLEGADAS DE TURISTAS EN ENERO DE 2021, MIENTRAS LA OMT PIDE MAYOR COORDINACIÓN PARA REACTIVAR EL TURISMO.** (2021, marzo 31). UNWTO. <https://www.unwto.org/es/taxonomy/term/347>