

**UN ANÁLISIS DEL GASTO
DEL PASAJERO DE
CRUCEROS QUE VISITA
COSTA RICA¹**

**AN ANALYSIS OF
EXPENDITURES BY
CRUISE PASSENGERS
IN COSTA RICA**

¹ Fecha de recepción: 18 de mayo de 2010.
Fecha de modificación: 29 de junio de 2010.
Fecha de aceptación: 30 de junio de 2010.

JUAN GABRIEL BRIDA

Licenciado en Matemática
Universidad de la República (Montevideo, Uruguay).
Doctor en Economía- Universidad de Siena, Italia.
Profesor Asistente de Matemática para la Economía
Facultad de Economía y Administración
de la Universidad Libre de Bolzano, Italia.
juangabriel.brida@unibz.it

CLAUDIA MARÍA GIRALDO VELÁSQUEZ

Licenciada en Matemática,
Especialista en Estadística
Universidad Nacional de Colombia.
Magíster en Educación
Universidad Pontificia Javeriana.
Profesora Asociada de la Escuela de Turismo de la
Institución Universitaria Colegio Mayor de Antioquia
Director del Grupo de Investigación
Empresarial y de Turismo (GIET).
cgiraldo@colmayor.edu.co

SANDRA ZAPATA AGUIRRE

Licenciada en Administración de Empresas
Turísticas de la Institución Universitaria
Colegio Mayor de Antioquia.
Docente investigadora
Institución Universitaria Colegio Mayor de Antioquia.
Integrante del Grupo de Investigación
Empresarial y de Turismo (GIET).
sandra.zapata@colmayor.edu.co

Resumen

El presente trabajo tiene como objetivo central realizar un análisis del gasto de los pasajeros y tripulantes de cruceros que desembarcaron en Costa Rica en 2008. La base de datos, objeto de estudio, fue suministrada por el Instituto Costarricense de Turismo, y a partir de ésta se seleccionan ciertas variables para el análisis del gasto. Las pruebas de independencia y análisis de regresión permiten estimar el gasto promedio del pasajero y segmentar la población de acuerdo con el tipo de gasto.

Abstract

The main aim of this study is to analyze the expenditure of the cruise passengers arriving in Costa Rica in 2008. The database was provided by the Costa Rican Tourism Institution and starting from this, we selected the main variables of the study. The independence proofs and regression analysis allow estimating the average expenditure and to segment the sample.

Palabras claves: turismo, cruceros, Costa Rica, perfil, gasto, modelo Tobit

Key words: tourism, cruises, Costa Rica, profile, expenditure, Tobit model

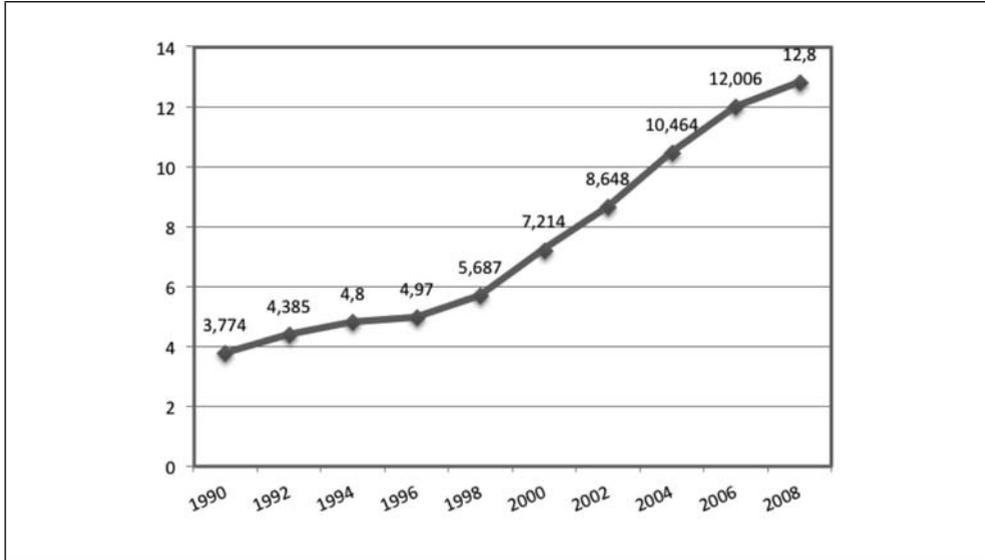
Introducción

El turismo de cruceros se remonta al comienzo de los años 60 coincidiendo con la caída de la industria de los barcos transoceánicos y la introducción de los primeros viajes aéreos sin escala entre Estados Unidos y Europa. Las décadas entre 1970 y 1990 fueron un periodo de crecimiento moderado de la industria, pasando de medio millón de pasajeros en 1970 a 1,4 millones en 1980 y a 3,8 millones en 1990. La industria de los cruceros genera \$1,8 billones de dólares al año por concepto del gasto de los pasajeros (cruce-ristas y tripulantes) y ha sido el segmento de más rápido crecimiento de la industria

turística en los últimos 18 años con una tasa promedio anual de crecimiento en el número pasajeros de 7,4%; tasa de crecimiento que duplica la del turismo internacional (BRIDA

y ZAPATA, 2010). La siguiente figura ilustra el crecimiento de la industria como cantidad de pasajeros desde el año 1990 hasta el 2007 con proyección a 2008.

Figura 1.
Crecimiento número de cruceristas (en millones).



Fuente: Adaptado de la Asociación de Cruceros del Caribe y la Florida (FCCA por sus siglas en inglés), 2008.

Este dinámico crecimiento se espera que se extienda a futuro si tenemos en cuenta que el crucerismo está en plena etapa de expansión, especialmente en la región caribe, y que está desarrollándose fuertemente en Europa y por ese camino también va la región Asia-Pacífico. Regiones como Centroamérica y Suramérica han sido incorporadas recientemente en los itinerarios de las rutas de los cruceros. El sector del turismo de cruceros ha pasado de ser una pequeña parte de la industria de pasajeros marítimos a un negocio completo y complejo, involucrando todos los subsectores de la industria del turismo: transporte, alojamiento, restauración, atracciones y entretenimiento. Existen diversos factores que han contribuido al crecimiento de la industria de cruceros; por ejemplo, en 1972 la compañía Carnival Corporation introdujo

el concepto del “*fun ship*” (barcos para la diversión), implicando la creación y promoción de cruceros como turismo masivo (DICKINSON y VLADIMIR, 2007). Otro factor importante ha sido el tamaño y la capacidad de los nuevos barcos. El debut de los grandes barcos comenzó con el Queen Mary 2 de la Cunard en 2004 y desde allí las líneas de cruceros no se han detenido, al punto de presenciar en la actualidad los llamados “megacruceros”, con capacidad para más de cinco mil pasajeros, como es el caso del proyecto Génesis de la empresa Royal Caribbean (HICKMAN, 2006).

Actualmente hay unas 300 líneas de cruceros navegando los mares internacionales, más de 30 nuevos barcos programados para unirse a la flota mundial en los próximos cuatro años, representando inversiones sobre los US\$ 20

billones. Los norteamericanos representan más del 80% de todo el mercado mundial, pero, de acuerdo con algunos expertos, los mercados europeos y asiáticos prometen altas posibilidades de crecimiento. La participación del sector de los cruceros en el turismo internacional corresponde al 1.6% del total de turistas y al 1.9% del número total de noches. Los ingresos de las compañías de cruceros representan el 3% de los ingresos generados por el turismo internacional (KESTER, 2002).

El crecimiento de esta industria se puede medir desde diferentes lados. Particularmente, los economistas están interesados en medir la oferta, la demanda y la productividad del sector. La principal medida de productividad utilizada por la industria de cruceros es el gasto por pasajero. El gasto promedio por persona por puerto es usualmente computado a partir de cuestionarios. El monto del gasto depende del destino, la categoría del puerto, el tipo de cruceros y el tiempo de permanencia, entre otros.

El gasto del turismo de cruceros tiene efectos directos, indirectos e inducidos en la economía de un destino. El efecto directo se presenta cuando un proveedor le vende una serie de bienes y servicios a los barcos de cruceros y a sus pasajeros (crucevistas y tripulantes). Los efectos indirectos resultan de las compras de los proveedores directos como productos adquiridos a otras empresas. Los efectos inducidos se dan cuando los receptores de los gastos directos e indirectos incrementan sus ingresos. Para determinar los impactos económicos que puede producir la actividad crucevística, es importante entender los diferentes tipos de gasto del cruceviro. Estos son: el gasto realizado por el cruceviro y la tripulación, el gasto que genera el barco en sí mismo y los gastos de soporte que reflejan los pagos directos realizados por la línea de cruceviro en el destino (DWYER y FORSYTH, 1998; DWYER *et al.*, 2004).

DWYER y FORSYTH (1998) desarrollaron un marco conceptual para evaluar el impacto

económico del turismo de cruceros en una nación y sus regiones. Para una mejor ampliación de la clasificación del gasto de un cruceviro se sugiere ver la Tabla 3 en el trabajo citado. La mayoría de los trabajos realizados hasta hoy se han basado en datos observacionales. DWYER *et al.* (2004) utilizando los datos de CAIMS en Far North Queensland (Australia) recogidos por las líneas de cruceros, estiman el gasto asociado al barco pero advierten que sus resultados deben verse como tentativos debido a que no cuentan con los datos reales requeridos. CHASE y ALON (2002) introducen un modelo keynesiano para evaluar el impacto del turismo de cruceros y lo testean en la economía de Barbados, pero utilizando datos del gasto del turista en lugar del gasto del cruceviro. Esto se debe a la ausencia de datos de crucevistas. La información relacionada con los aspectos económicos del turismo de cruceros en Costa Rica es escasa; sin embargo, no se puede desconocer que es un segmento importante dentro de su industria turística. Como antecedente se puede mencionar el estudio (SEIDL *et al.*, 2006 y 2007) basado en una encuesta realizada por el ICT en 2004. En ese trabajo se describe esta forma de turismo y las potencialidades para el país. Los datos utilizados en el presente artículo corresponden a los resultados de la encuesta aplicada por el ICT a los pasajeros y tripulantes de cruceros que arribaron en 2008. La muestra obtenida fue de 1121 encuestados en los principales puertos: Puerto Calderas, Puntarenas y Golfito (en el Pacífico) y Moín y Limón (en el mar Caribe). La encuesta proporciona datos sociodemográficos de los pasajeros, del monto y tipo de gasto, niveles de satisfacción asociados a diferentes aspectos del destino, entre otros.

El trabajo está organizado de esta manera: En las siguientes dos secciones se describe el turismo internacional o de estancia y el turismo de cruceros en Costa Rica. A continuación se presentan los resultados provenientes de la estadística descriptiva e inferencial. Finalmente

presentamos las principales conclusiones obtenidas de los diferentes análisis.

Generalidades del turismo internacional de Costa Rica

El turismo internacional se ha expandido rápidamente en Costa Rica desde 1950. El número de llegadas internacionales se ha incrementado de 64.000 en 1964 a casi dos millones en 2008, mientras los ingresos asociados a dicha actividad pasaron de 10 millones de dólares a 2 billones (WEAVER, 1999; Ministerio de Turismo de Costa Rica, 2009; ICT, 2008). En la Tabla 1 puede apreciarse la evolución de la llegada de turistas internacionales y del gasto.

Tabla 1.
Llegada de turistas y gasto en Costa Rica, 2002-2007

Año	Número de turistas	Ingresos por visita (US\$)	Gasto promedio por turista/día (US\$)
2002	1113359	968	75
2003	1238692	968	73
2004	1452926	935	116
2005	1679051	935	103
2006	1725261	939	78
2007	1979789	973	81

Fuente: ICT, 2008

Nótese que, por un lado, los ingresos por visita permanecen casi constantes en el tiempo, pero en el gasto promedio diario hay una variación sustancial por turista, pasando de 75 dólares en 2002 a 116 en 2004 (incremento superior al 50%), para decrecer más de 30% en 2007.

Actualmente, el turismo internacional es la principal fuente de divisas de Costa Rica, ubicándose por encima de las exportaciones de uno de sus principales productos como es el banano (WOOD, 1993; ICT, 2008). En 2008, el país recibió divisas del orden de los US\$ 2144,2 millones, más que triplicando lo gene-

rado por el banano (US\$ 689,2 millones). La Tabla 2 muestra la evolución de los ingresos por concepto de divisas generados por el turismo en relación con los dos principales productos de exportación del país.

Tabla 2.
El turismo frente a otras fuentes de divisas para Costa Rica (US\$ millones), período 2000-2008.

Año	Fuentes De Ingreso De Divisas		
	Turismo	Café	Banano
2000	1229,20	272	546,5
2001	1095,50	161,8	505,8
2002	1078,00	165,1	477,5
2003	1199,40	193,6	553,1
2004	1358,50	197,6	543,4
2005	1570,1	232,7	481,8
2006	1620,90	225,8	620,3
2007	1927,40	251,9	673
2008	2144,20	305	689,2

Fuente: ICT, 2009a

Nótese que en el periodo de estudio el turismo duplica sus ingresos, mientras que en los otros dos productos permanecen variaciones no significativas. El desempeño positivo de la actividad ha sido el resultado de la inversión nacional e internacional, de la existencia de un marco legal y de políticas fiscales dirigidas al desarrollo de la actividad. De igual forma, el país ha sabido explotar con éxito su riqueza natural que consiste fundamentalmente en parques naturales, playas, áreas protegidas, entre otros. En los últimos años Costa Rica se ha posicionado muy bien a nivel internacional gracias a dichas fortalezas, al punto de ser reconocido como el destino de turismo ecológico más popular a nivel mundial (HEARNE y SALINAS, 2002).

El turismo de cruceros en Costa Rica

Dado el permanente interés del país por apostarle al turismo como su principal motor de desarrollo económico, el gobierno ha encontrado en el segmento de los cruceros una alternativa que le ha permitido incrementar el número de visitantes internacionales y, consecuentemente, el gasto por este concepto. Sin embargo, los gobernantes han de evaluar con cautela los beneficios y costos de este segmento del turismo. Un punto para tener en cuenta es que las altas temporadas de turismo internacional coinciden con la llegada de los cruceros. Y en consecuencia, se comparten simultáneamente los mismos espacios entre turistas y cruceristas. Esto se observa particularmente en parques naturales donde estudios como el de HEARNE y SALINAS (2002) señalan la insatisfacción del turista de estancia (quien además tiene un mayor comportamiento de gasto) con la presencia masiva de cruceristas.

Los principales puertos de entrada son el complejo de Puerto Limón por el Caribe y Puntarenas por el Pacífico. Es la puerta de entrada del turismo procedente de las islas del Caribe y de Norte América. Los pasajeros que desembarcan en estos puertos llevan a cabo

actividades como canopy, visitas a parques y reservas naturales, rafting, tours de plantaciones de banano, entre otros.

Un factor clave para el desempeño exitoso de la actividad de cruceros en las últimas décadas ha sido la buena relación entre las principales líneas que operan en el país y el gobierno de Costa Rica (OMT, 2008). Actualmente, dos líneas mantienen más del 70% del mercado de cruceros en Costa Rica: Carnival y Royal Caribbean International (BUTLER, 2008). Esta estructura oligopólica muestra el nivel de negociación de las compañías de cruceros frente al destino. Con el fin de atraer nuevos cruceros y promover la expansión de éstos en el país, tanto en el Caribe como en el Pacífico, las autoridades del país cuentan con las siguientes instituciones que persiguen estos objetivos: El Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico (INCOP) y la autoridad portuaria del Caribe (JAPDEVA) en asociación con el Instituto Costarricense de Turismo.

El número de buques y pasajeros que llegan a Costa Rica ha presentado una tendencia creciente en el último decenio. La Tabla 3 muestra la evolución de las visitas de los cruceros a Costa Rica de 2002 a 2008:

Tabla 3.
Llegadas de cruceros y pasajeros a Costa Rica entre 2002 y 2008

Año	Puertos del Pacífico (Puntarenas, Caldera, Golfito)		Puertos del Caribe (Puerto Limón, Moín)		Total Barcos	Total Pasajeros
	Barcos	Cruceristas	Barcos	Cruceristas		
2002	81	79.721	105	142.775	186	222.496
2003	74	85.035	128	190.055	202	275.090
2004	62	84.528	153	233.575	215	318.103
2005	72	95.667	120	184.350	192	280.017
2006	97	141.467	140	204.179	237	345.646
2007	86	105.062	130	216.700	216	321.762
2008	103	120.277	135	199.428	238	319.705

Fuente: ICT, 2009

En los puertos del Pacífico la tabla muestra un crecimiento constante en el número de pasajeros a pesar de que durante los primeros cuatro años de ese período el número de barcos decrece. La situación en el Caribe es un poco más irregular pero mostrando una tendencia creciente tanto en el número de pasajeros como de barcos. Globalmente, el número de barcos un 21% y el número de pasajeros un 39%.

El pasajero de crucero, visto que no pernocta en el destino, debe ser considerado como un

excursionista para diferenciarlo del turista de estancia, aquel que pernocta por lo menos una noche. La Tabla 4, resume resultados obtenidos por el ICT, utilizando datos de 2007. Allí se presentan algunas variables para tener en cuenta, que posibilitan una mirada del turismo de cruceros frente al turismo de estancia. Nótese que la cantidad de cruceristas fue del orden del 20% de la cantidad de turistas y que los gastos promedio por día de ambas categorías son comparables. La diferencia principal la notamos en el tiempo y gasto promedio de la visita que, en el caso del turista, son 20 veces mayores.

Tabla 4.
Comparativo turismo de cruceros y turismo de estancia

Items	Turismo de cruceros	Turismo de estancia
Número de llegadas	345.646	1.725.261
Tasa de crecimiento promedio del número de pasajeros (período 1994-2007)	6.5%	8,10%
Gasto promedio pasajero/día	US\$ 63	US\$78
Gasto promedio pasajero/visita	US\$ 63	US\$1345
Tiempo promedio de la visita	12 horas	12 días
Total ingresos a la economía nacional	US\$13,8 millones	US1.620 millones
Impuestos	US\$ 2.09 desembarque; 13% IVA	US\$26 aeropuerto; 3% hotel; 13% IVA

Fuente: Adaptado de ICT, 2008

En cuanto a los ingresos para la economía costarricense, el turismo de cruceros genera un ingreso que es del orden del 1% del turismo de estancia. Nótese que incluso los impuestos que pagan los cruceristas son mínimos frente a los que paga un turista de estancia.

En resumen, la tabla muestra que, a nivel económico, el segmento de cruceros es significativamente pequeño comparado con el turismo de estancia. Si bien el crecimiento de la actividad de cruceros podría seguir siendo estimulado, es importante monitorear que las externalidades negativas de la actividad no perjudiquen el turismo de estancia.

Estadística descriptiva

A partir de los datos de la encuesta del ICT-2008, en esta sección presentamos algunos aspectos relacionados con el perfil y satisfacción del pasajero y las características del viaje. La Tabla 5 presenta las principales características socio-demográficas de los cruceristas que llegaron a Costa Rica en 2008. Se observa que las nacionalidades estadounidense y canadiense son las que prevalecen con un 57,45% y 10,53% respectivamente, coincidiendo con la distribución en otros destinos. Nótese la elevada participación de pasajeros mayores de 66 años (aprox. 27%) y la baja participación de la población menor de 35 años (aprox. 9%).

En particular, aproximadamente el 79,57% de los cruceristas que visitan el país sobrepasan los 45 años de edad. El nivel educativo de las personas encuestadas podría decirse que es relativamente alto ya que un 68,33% asegura tener estudios universitarios. La composición del grupo de viaje muestra una tendencia alta a viajar en pareja (40,59%) o en familia

(19,36%) y es muy baja la población de los que viajan solos. En cuanto al estado civil, el 75,2% son casados. En lo que se refiere a los ingresos, antes que nada se debe anotar que aproximadamente un tercio de la población no responde a esta pregunta, pero entre los que responden, el ingreso familiar declarado es relativamente alto.

Tabla 5.
Principales características de los pasajeros de cruceros que llegaron a Costa Rica en 2008

País de Residencia	(%)	Edad	(%)
Estados Unidos	57,45	>66	26,85
Europa	13,65	56-65	33,63
Canadá	10,53	46-55	19,09
Otros países	14,63	36-45	10,35
Acompañamiento	(%)	25-35	7,31
Parejas	40,59	< 25	1,52
Familias	19,36	Ingresos (%):	
Amigos	14,48	>\$100.000	16,68
Estado civil (% casados):	75,2	\$76.000-\$100.000	12,4
Educación:	(%)	\$61.000-\$75.000	5,53
Universidad	68,33	\$41.000-\$60.000	16,41
Secundaria	23,55	\$25.000-\$40.000	10,26
Primera Visita (% Sí)	75,93	< \$25.000	5,8
		NS/NR	32,92

Fuente: Adaptado de ICT, 2009a.

Satisfacción con respecto a la visita

En lo relacionado con la satisfacción, cuando se les preguntó a los cruceristas qué tan satisfechos estaban con las facilidades de los puertos de Costa Rica, el 92,51% de éstos expresó sentirse satisfecho o muy satisfecho; sólo un 3,65% dijo sentirse insatisfecho y el restante 3,84% no sabe o no responde. Esto muestra un alto nivel de satisfacción. Los aspectos que más disfrutaron los cruceristas en su visita a Costa Rica fueron la gente amigable, educada y bonita; la naturaleza, el paisaje y la vista; los almacenes y las compras. Entre los aspectos que menos disfrutaron están el clima (el calor y la lluvia) y las basuras en las

playas y ríos. No obstante, el 46,65% de los encuestados coincidieron en que, en general, todo estuvo muy bien y que no hubo ningún aspecto que no disfrutaran. De otro lado, los aspectos que menos disfrutaron las personas que tomaron otros servicios en una agencia de viajes local, son las ventas callejeras (muchos vendedores), el acoso a los turistas, la falta de servicios sanitarios, la falta de limpieza, poco tiempo disponible y poco dominio del idioma inglés.

En relación con la facilidad de movilizarse por Costa Rica, un 24,62% dice que es fácil porque no se notó congestión, el 2,14% dice que es difícil/congestionado, y el 73,24% no

sabe o no responde. Con base en la experiencia de la estadía en Costa Rica, el 93,13% afirmó que es probable o muy probable recomendar el puerto para que un amigo lo visite. Además la percepción de la seguridad en el puerto es positiva, ya que el 97,06% de los encuestados respondió que es seguro o muy seguro, mientras que sólo el 2,94% afirma lo contrario. También se les preguntó acerca de la percepción de la seguridad en las calles y carreteras, en los taxis y en los tours. Para las calles y carreteras, el 64,23% dice que es seguro o muy seguro, el 4,10% dice que es inseguro o muy inseguro, sin embargo, el 31,67% no sabe o no responde. Para los taxis, el 16,68% dice que son seguros o muy seguros, y el 83,32% no sabe o no responde. En relación con la percepción general de la seguridad en los tours, 87,42% asegura que es seguro o muy seguro. En los resultados anteriores puede observarse un porcentaje alto

de no respuesta que podría ser ocasionado por el poco contacto con el país. Con respecto a las opiniones generales de Puerto Limón y Puntarenas, las más frecuentes fueron: puerto ordenado; ciudad bonita; gente amistosa, entre otros, como puede verse a continuación en la Tabla 6:

Tabla 6.
Ranking de opiniones de satisfacción

Opinión	Porcentaje	Ranking
Puerto ordenado	20.96	1
Ciudad bonita	19.80	2
Gente amistosa	10.62	3
Bonito país	7.31	4
Se debe mejorar en limpieza, basureros e información	3.39	5
Es agradable	3.03	6

Fuente: Elaboración propia a partir de datos ICT, 2009b

Tabla 7.
Características del viaje en cruceros.
A = Media; B = Mediana; C = Moda; D = Maximo;
E = Mínimo; F = Desviación

Variable	N	A	B	C	D	E	F
Veces en Costa Rica	1113	3,28	2	2	50	1	3,87
Cantidad de tours adquiridos en internet o el crucero	338	1.14	1	1	7	1	0,66
Costo de los tours comprados en internet o en el crucero (US\$)	385	69	70	80	750	15	84,33
Cantidad de tours comprados en agencias de viajes locales	76	1,11	1	1	3	1	0,35
Costo de los tours comprados en agencias de viajes locales (US\$)	66	41,26	30	15	240	6	37,75
Cantidad otros servicios adquiridos con operadores locales	5	1	1	1	1	1	0,0
Costo de otros servicios de operadores locales (US\$)	5	47	40	80	80	10	31,94
Horas fuera del puerto	1121	3,50	3	2	12	1	1,86

Fuente: Elaboración propia a partir de datos ICT, 2009b

Características del viaje

El 75,92% de los cruceristas llegan por primera vez a Costa Rica y, de los que han regresado varias veces, lo más común es encontrar que es su segunda o tercera ocasión. Sin embargo, el hecho de que su segunda o tercera visita sea en un crucero, muestra una posible tendencia a regresar en crucero y no como turista de estancia. Adicionalmente, el 30% reservó tour vía Internet o en el crucero, únicamente el 6,9% contrató tour en agencia local y el 63,1% restante no contrató ningún tour. Así mismo, sólo el 6% visitó otro lugar por cuenta propia, y de éstos, el 9% contrata otros servicios de una agencia local. La Tabla 7 presenta algunas características del viaje.

En relación con el número de horas fuera del puerto, los cruceristas pasan en promedio 3 horas y media y el rango va de 1 a 12 horas.

Nótese que este dato difiere consistentemente de lo que muestra la Tabla 4, donde, según el ICT, el promedio de horas fuera del puerto es de 12.

En la Tabla 8 presentamos las excursiones en tierra más comunes ofertadas por las principales líneas de cruceros, su duración y costo. Se puede observar que lo ofertado por las líneas de cruceros es sensiblemente más alto que lo ofrecido por los operadores turísticos locales. Se puede observar que algunos toures tienen una duración superior a las 6 horas y, visto que la visita promedio es de menos de 4 horas, esto puede ser una causa del poco suceso de este tipo de paseo.

Finalmente, podemos observar nuevamente que las principales atracciones turísticas que visitan los cruceristas están asociadas al turismo de naturaleza y aventuras.

Tabla 8.
Principales excursiones en tierra ofrecidas por los cruceros en Costa Rica

Tour	Clasificación actividad	Duración (horas)	Precio (US\$)
Royal Caribbean			
Paraíso Eco-Caribe (Pto. Limón)	Sightseeing and/or city tours	3.5	59
Aventura cocodrilos (Pto. Limón)	Tour de bosques/fauna	4.25	169
Cable vuelo	Tour de bosques/fauna/aventura	7.25	135
City Tour San José	City tour, compras, parques naturales	9.5	105
Cabalgatas por granjas ganaderas	Aventura	4.5	96
CARNIVAL			
Canales de aventura y bosques	Recorrido educativo	4.5	69
Todo sobre Puerto Limón	City tour/visita alrededores	4	89
Cabalgatas	Naturaleza/selva	4	99
Bosques, cable vuelo	Aventura/selva	6	115
Experiencia acuática/recorridos por copa de los árboles	Aventura/selva	6.75	179
PRINCESS			
El original canopy en el parque Mahogany	Aventura/transporte	4.5	119

Maravillas de la fauna/ eco-crucero con almuerzo	Parques naturales/reserva fauna	9.5	119
Cable aéreo costa Pacífica, almuerzo	Caminatas de naturaleza/cable aéreo	7	129
Volcán Arenal, cascadas, almuerzo	Resort/panorámico/ compras	10	129
Recorriendo San José	Museos/vistas panorámicas/city tour	9	99

Fuente: Sitios web oficiales de las compañías de cruceros

Gasto del crucerista

A la hora de determinar la importancia y el impacto económico de la visita de turistas en una región, es fundamental realizar un análisis del gasto para poder comprenderlo a través de las variables que lo explican y de las cuales éste depende, lo cual posibilitará un control del gasto hacia un retorno mayor a través del manejo y toma de decisiones en relación con dichas variables. Dado que el gasto en tours es el principal rubro en lo que consumen los cruceristas, la población total fue segmentada ad hoc en tres grupos: los que no compran ningún tour, los que compran tours en agencias locales y los que compran tours en el crucero o por Internet. El gasto promedio del crucerista de cada uno de estos grupos es de 30.16, 46.95 y 36.96 dólares respectivamente. La Tabla 9, muestra la participación de cada segmento en el total de la población.

Tabla 9.

Cruceristas que no toman tour	Cruceristas que toman tour en agencia	Tour comprado en el crucero o Internet
621 60.42%	336 32.68%	71 6.9%

Fuente: Elaboración propia a partir de ICT, 2009b

En la tabla anterior puede observarse que el pasajero que adquiere tour en agencia de viajes local es el que más gasta y este grupo corresponde al 32.68% de cruceristas. La tabla 10 permite mostrar un panorama comparativo de la distribución del gasto por cada grupo.

Tabla 10.
Distribución del gasto en dólares teniendo en cuenta la forma como el crucerista adquiere el tour

Tipo de gasto	No adquiere Tour (US\$)	Adquiere tour en agencia local (US\$)	Adquiere tour por internet (US\$)
Alimentación	2,17	4,20	1,34
Transporte	0,90	13,90	1,57
Servicios culturales	0,09	1,31	0,14
Guía turístico	0,15	4,57	3,21
Servicios médicos	0,19	0	0,53
Artesanías	19,31	16,43	21,15
Ropa deportiva y equipo	2,72	0,95	1,69
Licor	1	0,53	0,75
Café	0,72	0,67	1,90
Tabaco	0,54	0,90	0,33
Otras compras	2,32	3,45	4,28
Total	30.16	46.95	36.96

Fuente: Elaboración propia a partir de datos ICT, 2009b

Nótese que el segundo rubro en el gasto es en artesanías para todos los segmentos. En media, éste gasto es aproximadamente el mismo en todos los grupos. El tercer rubro del gasto es en transporte para el de los pasajeros que adquieren tour en agencia local, en guía turístico para el grupo de los que adquieren tour por internet y en ropa para el grupo de los que no adquiere tour.

También se comparó a pasajeros con tripulantes, encontrándose un gasto promedio para el crucerista de 33.65 dólares (sin tener en cuenta el gasto en tours) y para el tripulante un gasto de 39.22 dólares. Obsérvese que los gastos no difieren significativamente y que nuestra cifra de gasto promedio de los pasajeros en el 2008 es muy inferior a la encontrada por ICT en el 2007 (véase Tabla 4). La Tabla 11 muestra que el principal gasto del tripulante es en los rubros alimentación y bebidas, gasto que no influye significativamente en los cruceristas pues gran parte de ellos retornan al barco para el almuerzo. También se puede notar una conducta de gastos diferente entre pasajeros y tripulantes en los rubros servicios culturales y guía turístico. Finalmente, el gasto medio en artesanías de los pasajeros es el doble que en los tripulantes, pero en ambos casos es un rubro significativo del gasto.

Tabla 11.
Comparativo del gasto entre
cruceista y tripulante

Tipo de Gasto	Pasajero (US\$)	Tripulante (US\$)
Alimentación	2,05	10,35
Transporte	2,06	0,67
Servicios culturales	0,20	1,03
Guía turístico	1,46	0,23
Servicios médicos	0,29	0,56
Artesanías	19,73	10,04
Ropa deportiva y equipo	2,27	4,33
Licor	0,89	4
Café	1,08	0,49
Tabaco	0,50	0,99
Otras compras	3,05	6,49
Total	33,65	39,22

Fuente: Elaboración propia a partir de ICT, 2009b

El análisis anterior permite plantear la hipótesis sobre una posible dependencia entre las variables: forma en que el crucerista adquiere el tour y el gasto; y también entre tipo de crucerista y el gasto.

Análisis del gasto: metodología y resultados empíricos

Siendo el turismo de cruceros un segmento de la industria turística que ha tenido un crecimiento explosivo, llama la atención la escasez, en términos generales, de la literatura que aborda este fenómeno y más aun, el déficit existente en la literatura en lengua castellana.

Entre los pocos trabajos en castellano se puede citar a FERNÁNDEZ (2009), quien presenta un trabajo descriptivo de la incipiente actividad de cruceros en Cuba, concluyendo que, pese a las potencialidades del destino para desarrollar este segmento turístico, las restricciones adoptadas por el gobierno de Estados Unidos han frenado dicho desarrollo.

Otro trabajo en el tema es el de CUÉLLAR-RÍO y KIDO-CRUZ (2008), quienes presentan una descripción del perfil del crucerista que llega a Bahías de Huatulco (México) y un análisis del gasto del crucerista basado en modelos econométricos con variables “dummy”, que les permitieron distinguir las variables que producen diferencias significativas de gasto de las que no.

Los estudios sobre los impactos del turismo de cruceros en la literatura internacional también son recientes y se han concentrado básicamente en el análisis de los efectos económicos de este segmento en un destino (CHASE y ALON, 2002; DOUGLAS y DOUGLAS, 2004; DWYER *et al.*, 2004; GIBSON y BENTLEY, 2006; HENTHORNE, 2000; SEIDL *et al.*, 2006).

El tamaño del destino influye en la intensidad de los efectos económicos que el crucerismo genera. Para el caso de las pequeñas islas, MACKEE (1988) afirma que los impactos económicos tienen más importancia en algunos destinos específicos, dado que en estos pequeños territorios los barcos hacen escala por un periodo inferior a las seis horas, por lo que afirma que si este tiempo fuese ampliado

en tres horas más, sería posible incrementar el gasto por pasajero. Una percepción similar se observa en HENTHORNE (2000), quien analiza el gasto del crucerista y sus influencias en la economía de Jamaica, señalando que el tiempo en tierra que el pasajero tiene para visitar el comercio local, influye sustancialmente en el gasto que hará.

DWYER *et al.* (2004) presentan una versión mejorada del marco desarrollado previamente por DWYER y FORSYTH (1996) y DWYER y FORSYTH (1998) que puede ser de utilidad para el análisis de la relevancia económica del turismo de cruceros en diferentes puertos o regiones y en diversos contextos. Para ello, los autores clasifican en cuatro categorías los gastos que deben ser tenidos en cuenta para dicho análisis: (i) el gasto hecho por el pasajero; (ii) el gasto hecho por el tripulante; (iii) el gasto que hace el barco en el puerto; y (iv) el gasto de soporte. En el estudio, advierten los autores, los resultados presentados deben tomarse como tentativos dada la falta de datos fiables y precisos.

Una variable económica fundamental para analizar el impacto económico de los cruceros en un destino es el gasto de los pasajeros y tripulantes. Para analizar este gasto, usaremos un modelo de regresión que incluye las variables que influyen en el nivel de gasto. La variable endógena del modelo es el gasto per cápita (*EXP*) y, como estamos interesados en el gasto que cada individuo efectúa en el destino y la variable (*EXP*) incluye gastos realizados en el crucero, tomaremos como *proxy* la variable gasto en artesanías (*CRAFTS*) y compararemos los resultados obtenidos utilizando ambas variables. Asumiendo que la variable independiente se puede explicar mediante una combinación lineal de las variables que influyen en el gasto, proponemos el siguiente modelo de regresión:

$$\text{Log}(X_i) = a_0 + a_1 \text{USA}_i + a_2 \text{UK}_i + a_3 \text{GER}_i + a_4 \text{CAN}_i + a_5 \text{Single}_i + a_6 \text{Married}_i + a_7 \text{Log}(Hours)_i + a_8 \text{Masculine}_i + a_9 \text{School}_i + a_{10} \text{HighSchool}_i + a_{11} \text{University}_i + a_{12} \text{36to45-years}_i + a_{13} \text{46to55years}_i + a_{14} \text{56to65years}_i + a_{15} \text{>66years}_i + a_{16} \text{25to40T.USD}_i + a_{17} \text{41to75T.USD}_i + a_{18} \text{>76T.USD}_i + a_i$$

donde *i* representa cada individuo y *e_i* es un ruido blanco. $\text{Log}(X_i)$ es el gasto representado por $\text{Log}(EXP_i)$ o $\text{Log}(CRAFTS_i)$.

Los Estados Unidos de América (USA), Gran Bretaña (UK), Alemania (GER) y Canadá (CAN) son las nacionalidades que cuentan en más del 85% del número total de pasajeros, siendo los pasajeros del resto del mundo el grupo de referencia.

Las otras variables categóricas son el estado civil –soltero (*Single*) o casado (*Married*)–, sexo (*Masculine*), educación –primaria (*School*), secundaria (*High School*) y universitaria (*University*)–, edad –entre 36 y 46 años, entre 46 y 55 años, entre 56 y 65 años y más de 66 años– y los niveles de ingreso –entre 25000 y 40000 USD al año, entre 41000 y 75000 USD al año y más de 76000 USD al año–.

Finalmente, el modelo de regresión depende de una variable cuantitativa: el número de horas que el individuo permanece fuera del crucero (*Hours*), medido en escala logarítmica.

La constante a_0 del modelo representa el gasto medio de un turista del grupo de referencia cuyas características corresponden a todas las categorías omitidas para no caer en la trampa de la variable *dummy*.

Para estimar este modelo utilizamos una regresión final simple, pero debido a la existencia de observaciones nulas en el

gasto aplicamos el modelo de TOBIT (ver JOHNSTON y DINARDO, 1997) para comparar los resultados.

El modelo TOBIT (TOBIN, 1958) permite utilizar toda la información disponible acerca de la variable dependiente al incorporar de manera conjunta la decisión de gastar o no gastar, y cuánto gastar.

Siguiendo el enfoque utilizado por KIM *et al.* (2010), se asume que la decisión de gasto en una determinada categoría es independiente de cada una de las otras. El modelo estándar fue diseñado para evitar el problema de asumir una forma lineal en el modelo en presencia de valores nulos en las variables dependientes. El modelo asume que todos los ceros se pueden atribuir a soluciones de esquina y admite la existencia de valores nulos en la variable dependiente pero son considerados como inobservables. De acuerdo con NORUM *et al.*, 2002, el modelo de TOBIT brinda una estimación de los parámetros más eficiente y una mejor estimación que la que genera el método de mínimos cuadrados. En este trabajo se utilizó el software *Stata* para el procesamiento de datos.

La regresión lineal y los modelos de TOBIT generaron coeficientes similares pero con diferentes errores estándar. La similitud de los coeficientes se puede deber a que el problema del gasto nulo no es significativo y la diferencia en los errores estándar se debe a que los modelos TOBIT producen estimaciones más eficientes (nótese que GER no es una variable significativa en la regresión lineal pero sí lo es para el modelo de TOBIT).

Las variables UK, GER, CAN, Single, Married, Hours, entre 56 y 65 años, más de 66 años y más de 76,000 USD de ingreso al año son variables significativas. Estas variables generan diferentes efectos en los niveles de gasto. Por otro lado, las variables UK, GER y CAN impactan negativamente en el gasto, con

respecto a proceder de otros países del mundo. El estado civil soltero o casado impacta negativamente con respecto a otros estados civiles (divorciado o viudo). Las horas pasadas fuera del crucero impactan positivamente con una elasticidad de 0,37. Los grupos de edad entre 56 y 65 años y más de 66 años impactan negativamente con respecto a los jóvenes. Finalmente, tener un ingreso de más de 76,000 USD al año impacta positivamente con una elasticidad de 0,24. La siguiente tabla muestra los principales resultados del modelo de TOBIT reducido.

Tabla 12.
Parámetros estimados en el modelo de TOBIT con variable (*EXP*)

Gasto	Coef.	Error estándar	t	P>t
UK	-0,28	0,12	-2,37	0,02
GER	-0,42	0,18	-2,36	0,02
CAN	-0,36	0,10	-3,49	0,00
single	-0,28	0,15	-1,93	0,05
married	-0,29	0,12	-2,46	0,01
hours	0,37	0,06	6,60	0,00
56 to 65 years	-0,23	0,08	-2,92	0,00
> 66 years	-0,31	0,08	-3,63	0,00
> 76 T. USD	0,24	0,07	3,34	0,00
_cons	3,20	0,15	21,82	0,00
Número de obs	893			
LR ch2(9)	104,79			
Prob > Chi2	0,000			
Pseudo R2	0,0409			

Fuente: Cálculos propios basados en la base de datos del informe ITC, 2008

Como se señaló anteriormente, dado que no todo el gasto realizado por los individuos es en el destino, a continuación presentamos los resultados del modelo anterior pero cuando la variable *proxy* es (CRAFT) (representando el gasto fuera del barco). Para este caso, sólo dos variables son significativas al 5%: el estado civil soltero (afectando negativamente el gasto) y la cantidad de horas que el

individuo estuvo fuera del buque, que afecta positivamente. La siguiente Tabla 13 muestra los principales resultados del modelo TOBIT cuando la variable *proxy* es (CRAFTS).

Tabla 13.
Parámetros estimados en el TOBIT con variable (CRAFTS)

CRAFTS	Coef.	Error estándar	t	P>t
>76 T. USD	0,16	0,08	2,03	0,04
single	-0,25	0,11	-2,30	0,02
hours	0,13	0,06	2,14	0,03
Cons.	3,26	0,09	38,33	0,00
Número de obs	670			
LR chi2(3)	15,200			
Prob > chi2	0,002			
Pseudo R2	0,008			

Fuente: Cálculos propios basados en la base de datos del informe IRC, 2008

Nótese que también en este caso los solteros gastaron más en artesanías que los individuos con otros estados civiles y que los individuos con ingreso de más de 76,000 USD al año gastan más en artesanías que los que tienen menos ingresos. Del mismo modo, la cantidad de horas que el pasajero pasa fuera del barco afecta positivamente el gasto. Es de señalar que las variables sexo, educación o provenir de los Estados Unidos de América (representando más del 60% del total de individuos de la muestra) no tienen un impacto significativo en el gasto, a pesar de que los investigadores esperaban que sí lo fueran. Aun más, el provenir de Gran Bretaña (UK), Alemania (GER) o Canadá (CAN) tiene un significativo impacto negativo en el gasto. Esto sugiere que los pasajeros que provienen de estos países no aportan al gasto en Costa Rica durante sus visitas.

Conclusiones

En el competitivo mercado del turismo, los gobiernos intentan expandir su porción de mercado buscando visitantes que gasten dinero

en sus productos de turismo. El objetivo central de este artículo era descubrir el perfil de turistas que está relacionado con los diferentes gastos hechos por los visitantes que llegan en cruceros a Costa Rica. Los resultados del ejercicio permitieron estimar el gasto medio para un pasajero de cruceros típico que desembarca en Costa Rica y hacen posible analizar los cambios en el gasto que se producen por un cambio en las características del individuo.

Los gastos realizados por los cruceristas, en tours y en servicios adicionales en agencias de viajes locales, así como en alimentación, transporte, cultura, servicios médicos, guía, servicios culturales, entre otros, benefician la economía local, siendo los gastos en tours y artesanías los más representativos.

El segmento de turismo de cruceros aporta a la economía local menos del 1% de lo que aporta el turismo internacional, pero ambos tipos de turismo pueden competir por los mismos espacios y atracciones y tener, uno sobre el otro, efectos negativos.

Es importante que las autoridades del país mantengan un control continuo de los costos y beneficios, y de los impactos producidos por ambas industrias. Este monitoreo debe servir para realizar políticas de planeación y gestión de la actividad turística del país, de modo tal que se obtengan mayores beneficios para la población local.

Cuando clasificamos los pasajeros de acuerdo con el tipo de tour adquirido, se muestra que el gasto adicional al del tour es del orden de 30 dólares para los que no adquieren tour, 47 dólares para los que adquieren tour en una agencia local y 37 dólares para los que compraron previamente el tour. En el estudio se muestra que estos promedios tienen una significancia estadística. Los dos segmentos que gastan en tour corresponden a un 40% de la muestra y el 60% que no toma tour tiene un gasto relativamente bajo.

En el estudio se compara también el gasto de pasajeros y tripulantes, mostrando que, si excluimos el gasto en tour, el gasto promedio total del tripulante (US\$ 39,22) es mayor al del crucerista (US\$ 33,65) pero esta diferencia no es estadísticamente significativa. De modo que para el sector de la economía que no incluyen los tours en sus servicios o productos, es importante tener en cuenta ambos segmentos de la población.

En este estudio mostramos que el gasto per cápita –medido sea como el gasto total o como el gasto en artesanías (*EXP* y *CRAFTS*)– es impactado positivamente por personas con un ingreso de más de 76,000 USD al año, que permanecen un número de horas fuera del crucero mayor que la media. El gasto es impactado negativamente por el hecho de ser soltero con respecto a los otros estados civiles.

El estudio muestra que el sexo y género del pasajero no son factores significantes en el gasto. Mostramos además que, a pesar de que los pasajeros provenientes de los Estados Unidos de América representan más del 60% del total de individuos de la muestra, la característica de tener esta nacionalidad no tiene un impacto significativo en el gasto. Otras nacionalidades (británica, canadiense o alemana) tienen un significativo impacto negativo en el gasto. Este punto puede ser de ayuda para hacer políticas de planificación y de mercadeo.

Este estudio contribuye a la literatura académica en turismo al estudiar el comportamiento del gasto a un nivel micro para los cruceristas por medio de la introducción de modelos TOBIT de datos censurados. Conveniría en futuras investigaciones hacer una evaluación cuidadosa del turismo de cruceros frente al turismo de estancia y, a su vez, entender los patrones de gasto y actividades de los pasajeros del crucero durante su visita al destino, siendo lo anterior un factor clave en el planeamiento estratégico de facilidades y atracciones.

Bibliografía

- Asociación de Cruceros del Caribe y la Florida (FCCA). (2008). “*Cruise Market Overview. Statistical Cruise Industry Data Through 2007*”. <http://www.cruising.org/press/overview2008/printPDF.cfm>. Consultado en junio de 2009.
- BRIDA, J.G. y ZAPATA AGUIRRE, S. (2010). “Cruise Tourism: Economic, Socio-Cultural and Environmental Impacts”. *International Journal of Leisure and Tourism Marketing* 1(3): 205-226.
- BUTLER, M. (2008). *Turismo de cruceros - Situación actual y tendencias*. Madrid: Editorial Organización Mundial del Turismo.
- CHASE, G. & ALON I. (2002). “Evaluating the economic impact of cruise tourism: a case study of Barbados”. En *Anatolia: An International Journal of Tourism and Hospitality Research* 13(1): 5-18.
- CUÉLLAR-RÍO, M. y KIDO-CRUZ, M.T. (2008). “Perfil y análisis del gasto de crucerista: El caso de Bahías de Huatulco (México)”. En *Cuadernos de Turismo* 22: 47-78.
- DICKINSON, B. & VLADIMIR, A. (2007). *Selling the Sea: An Inside Look at the Cruise Industry*, 2nd ed., New York: John Wiley & Sons.
- DOUGLAS, N. & DOUGLAS, N. (2004). “Cruise ship passenger spending patterns in Pacific island ports”. *International Journal of Tourism Research* 6(4): 251-261.
- DWYER, L. & FORSYTH, P. (1996). “Economic impacts of cruise tourism in Australia”. *Journal of Tourism Studies* 7(2): 36-43.
- DWYER, L. & FORSYTH, P. (1998). “Economic significance of cruise tourism”. *Annals of Tourism Research*, 25(2): 393-415.
- DWYER, L.; DOUGLAS, N. & LIVAIC, Z. (2004). “Estimating the economic contribution of a cruise ship visit”. *Tourism in marine environments*, 1(1): 5-16.
- FERNÁNDEZ, L. (2009). “Acontecer del turismo de cruceros en Cuba y sus potencialidades para

el mercado norteamericano". *TURYDES Revista de investigación en turismo y desarrollo local*, Vol 2, Nº 6.

GIBSON, P. y BENTLEY, M. (2006). "A Study of Impacts—Cruise Tourism and the South West of England". *Journal of Travel & Tourism Marketing*, 20(3/4): 63-77.

HEARNE, R.R. & SALINAS, Z.M. (2002). "The use of choice experiments in the analysis of tourist preferences for ecotourism development in Costa Rica". *Journal of Environmental Management* (65): 153-163.

HENTHORNE, T.L. (2000). "An analysis of expenditures by cruise ship passengers in Jamaica". *Journal of Travel Research* 38(3): 246-250.

HICKMAN, L. (2006). "Is it OK ... to go on a cruise?", *The Guardian*, 7 de marzo.

ICT (2008). Instituto Costarricense de Turismo. *Informe de Encuestas de Turismo*. Unidad de Estadística. Costa Rica: http://www.visitcostarica.com/ict/paginas/modEst/estudios_estadisticas.asp?idIdioma=1. Consultado en junio de 2009.

ICT (2009a). Instituto Costarricense de Turismo. *Informe de Encuestas de Turismo*. Unidad de Estadística. Costa Rica: http://www.visitcostarica.com/ict/paginas/modEst/estudios_estadisticas.asp?idIdioma=1. Consultado en junio de 2009.

ICT (2009b). Instituto Costarricense de Turismo. *Base de datos encuesta cruceros de 2008*. Unidad de Estadística. Costa Rica.

JOHNSTON, J. & DINARDO, J. (1997). *Econometric Methods*. McGraw Hill.

KESTER, J.G.C. (2002). "Cruise tourism". *Tourism Economics*, 9(3), 337-350.

KIM, S.; PRIDEAUX, B. y CHON, K. (2010). "A comparison of results of three statistical methods to understand the determinants of festival participants' expenditures". *International Journal of Hospitality Management* 29(2): 297-307.

Ministerio de Turismo de Costa Rica (2009). http://www1.messe-berlin.de/vip8_1/website/MesseBerlin/hdocs. Consultado en junio de 2009. Autor.

McKEE, DAVID L. (1988). "Some reflections on cruise ships and the economic development of small island nations". *Canadian Journal of Development Studies*, 9(2): 249-259.

NORUM, P.; LEE, K. y SHARPE, D. (2002). "Analysis of home furnishings expenditures in the USA during the 1990". *Journal of Fashion Marketing and Management*, 6(3): 223-239.

SEIDL, A.; GUILLANO, F. y PRATT, L. (2006). "Cruise tourism and community economic development in Central America and the Caribbean: The case of Costa Rica". *Pasos* 4(2): 213-224.

SEIDL, A.; GUILLANO, F. y PRATT, L. (2007). "Cruising for colones: cruise tourism economics in Costa Rica". *Tourism Economics*, 13 (1): 67-85.

TOBIN, J. (1958). "Estimation of Relationships for Limited Dependent Variables". *Econometrica*. (26): 24-36.

WEAVER, D.B. (1999). "Magnitude of ecotourism in Costa Rica and Kenya". *Annals of Tourism Research*, 26(4): 792-816.

WOOD, M.E. (1993). "Costa Rican Parks Threatened by Tourism Boom". *The Ecotourism Society Newsletter*, 3(1):1-2.