

Лара Кончар

Универзитет у Београду, Факултет политичких наука
larakoncar@hotmail.com

Заједница на броду: етнографски прилог проучавању индустрије крузера

Развојем веома малог дела океанске индустрије превоза путника у интернационално пословање за организовање одмора и путовања, половином 20. века, феномен крузирања постаје најбрже растући сектор на свету у индустрији туризма. Посматрањем овог феномена као дела процеса и пројекта глобализације и манифестације флуидног стања у којем се налази савремено друштво, покренут је низ научноистраживачких проблема, у чијем центру се налазе питања глобализацијских токова и потрошачког друштва. Насупрот ширим социјалним, економским и културним процесима, искуство запослених на крузеру нуди потпуно другачију перспективу овом феномену. Како флуидна „природа“ индустрије и самих бродова замагљује границе места и простора, унутар којих се јављају заједнице запослених на крузерима, овим текстом покушаћу да укажем на постојање „поретка“ на броду који је симултано конституисан ширим процесима глобализације, али и успостављеним регулацијама компанија које воде крузере. Етнографским приступом истраживања индустрије крузера, овај текст настоји да понуди поглед „изнутра“: из перспективе оних који живе и раде на крузерима, те укаже на постојање и специфичности „измештених енклава“ које се формирају на броду, али и значај везе између рада, свакодневног живота и путовања.

Кључне речи: запослени на крузерима, теренски рад, глобализација, потрошачка култура, етнографија.

Community on a Cruise Ship: the Contribution of an Ethnographic Research in Studying the Cruise Ship Industry

Originating from a very small part of the industry of ocean passenger transport, the cruise ship phenomenon grew into a global international business for organizing vacation and travel, becoming by the mid-20th century the fastest-growing branch of tourism industry. Seen as both a process and a project of globalization, and a manifestation of the fluidity of modern society, a series of scientific research questions were raised regarding the nature of globalization and consumerism. As opposed to the wider social, economic and cultural processes, the experiences of cruise ship workers offer a completely different perspective to this phenomenon. As the “fluid” nature of the industry and the ships themselves blurs the borders between places and space, within which communities of cruise ship workers are appearing, in this text I will try to point out the existence of a “social order” on the ships which is simultaneously defined by wider globalization processes and established regulations of cruise ship companies. With the ethnographic approach to researching the

cruise ship industry, this text aims to offer a view from “within”: from the perspective of those who live and work on cruise ships, thus pointing out the existence and the particularities of “displaced enclaves” being formed on the ships, as well as the important connection between work, everyday life and travel.

Key words: cruise ship workers, fieldwork, globalization, consumer culture, ethnography.

„Они ти дају једну слику и ти имаш одређена очекивања. Али, када дођеш овде, то је једно животно искуство које нико не може да ти објасни, јер мораш да дођеш на брод, мораш да живиш на њему, мораш да будеш део свега овога и да то разумеш [...] То је оно што ми се и свиђа око бродова: да би их разумео мораш да будеш ту.“

Радница на крузеру¹

Осамдесетих година 20. века индустрија крузера (*cruise industry*) јавља се као поље интересовања различитих институција које указују на економске, друштвене и културне специфичности феномена крстарења бродовима, а почетком 21. века постаје значајна тема и предмет анализе у областима туризма, географије, миграција, рада, тржишта, правних регулација, поморства и екологије. Савремени погледи и данас се сусрећу са изазовом како приступити феномену крузирања (*cruise phenomenon*), а свако изучавање представља сусрет различитих перспектива које настоје да га опишу – пре него што је могуће мапирати јединствен поглед.

Историјски посматрано, прве услуге путовања бродовима, са циљем туристичке посете дестинација, нудиле су редовне линије пароброда и трансатланске компаније које су привремено оснивале и линије крузера (*cruise line*). Како Лавтон и Батлер указују: „термин ‘линије крузера’ почиње да се користи тек после 1965. године и односи се на компаније као што су *Carnival Cruise Lines*, *Norwegian Cruise Lines* и *P&O*“ (Lawton and Butler 1987, 329–330). Односно, овим термином означавају се компаније које се сматрају зачетницама савремене индустрије крузера, а постоје и данас. Међутим, значајна разлика између некадашњег и савременог пословања индустрије препознаје се у томе што бродови имају „другачији дизајн, једну класу путника уместо некада постојеће три, различите активности, услуге, руте и дестинације“ (Miller 1985, 200). Дobar пример трансформације крузинг туризма (*cruise tourism*) јесте помак од луксузног начина путовања ка стварању масовног тржишта. У почетном периоду, овакве туристичке понуде су биле доступне искључиво вишим класама (западног) друштва, које су (п)одржавале посебне норме, друштвене и културне праксе којима се отеловљује „ексклузивност“ путовања бродом. Данас, у сектору крузирања постоји много иновација и, што је најважније, доступност већини друштвених

¹ Цитати казивања запослених на крузеру и примери правила на броду, наведени у овом тексту, јесу фрагменти ауторског, независног истраживања које сам спровела у периоду док сам и сама била запослена на крузерима (в. Конџар 2016а).

слојева (Nillson 2007; Gibson 2008; Vogel and Oschmann 2013). Наиме, шездесетих година двадесетог века путовање крузером било је незамисливо искуство за „средњу класу“, посебно „средњу радничку класу“ (Vogel and Oschmann 2013, 67), док се данас проналазе праксе луксузно означеног путовања, с једне стране, и културе „забаве до краја“, с друге (Gibson 2008, 42).

У савременим радовима ова тема привлачи пажњу појединих аутора и ауторки, при чему се, у најширем смислу, разуме као ефекат глобализације и потрошачке културе. Применивши Бауманов (Zygmunt Bauman) концепт „флуидне модерности“, Вагел и Ошман предлажу пример крузинг туризма као отеловљења економских, друштвених, културних промена и кретања у савременом свету (Vogel and Oschmann 2013). Како сектор путовања крузерима бележи континуирани раст у броју и величини отворених крузера (*cruise ship*) и компанија, оних који се запошљавају у индустрији и користе услугу крузирања, поменути аутори као услов оваквих промена сматрају флуидну модерност која дестабилизује некада постојеће јасно конституисане и предвидиве социјалне структуре и норме, те суштински мења личне и радне односе, комуникацију, навике, животне стилове и вредности (Ibid. 63–65). Једноставније, прелазак у флуидну модерност покренуо је низ трансформација у крузинг туризму, које су резултирале масовном конзумацијом и разноликошћу продукције забаве и одмора. У политичко-економском контексту пак, крстарење крузерима је препознато као највиши степен слободе за компаније у дизајнирању крстарења према потребама путника, контролисању свега што се дешава на броду (и већину дешавања на обали) и репозиционирању у било који део света (уп. Wood 2006). Из перспективе путника то је слободан одабир и организација сопственог одмора према интересовањима и преференцијама (уп. Vogel and Oschmann 2013); из перспективе запослених, реч је о запошљавању посаде из свих делова света (уп. Chin 2008). Тако је, у првој декади 21. века, овај феномен именован као „парадигма глобализације“ (Brida and Zapata 2010, 213) и екстремни пример „мултинационалног капитализма“ (Nillson 2007, 93). Или, како Вуд указује: „Нити један други вид туризма – вероватно нити једна друга индустрија – није дубље укореван у процес глобализације од туризма крузирања“ (Wood 2006, 397).

Насупрот ширим социјалним, економским и културним процесима, искуство запослених на крузеру нуди другачију перспективу. У првој линији, истраживања индустрије већином се баве питањем положаја запослених, примењујући поглед „одозго“. Како Гибсон истиче, недостатак квалитативних и теренских истраживања могуће је објаснити тиме што је приступ крузерима изузетно тежак због безбедносних и логистичких разлога, а упркос томе, истраживачу постаје јасно да постоје тешкоће приближити се особљу док се налази у својим радним окружењима (Gibson 2008, 45). Међутим, поједини аутори и ауторке истраживали су односе потрошачке културе и крузинг туризма на бродовима, те су ови радови настајали и као резултат путовања самих истраживача (в. Klein 2002a; Cashman 2013; Cashman 2016). Други

аутори су своја истраживања спровели у сарадњи са компанијама крузера (в. Dickinson and Vladimir 2008), док су се неки одлучили да своје интервјуе са запосленима спроведу независно и изван простора брода (в. Terry 2014). Свеукупно, приступ крузерима представља захтеван подухват, јер проучавање заједница на бродовима претпоставља и „улазак“ у просторе брода.

До данас су етнографска истраживања у области крузинг туризма малобројна, иако, према тврдњи Марвик и Ури (Marvic and Urry 2009), етнографски методи чине добру полазну тачку за истраживање различитих феномена у туризму. Један од значајнијих увида у окружење које се формира на броду нуди Дејвид Кашман (David Cashman), који, анализирајући пример музичких бендова који наступају на крузерима, настоји да истражи на које начине компаније крузера конструишу специфичан вид западне културе (Cashman 2013, Cashman 2016). Владимир и Дикинсон пак нуде добар увид у структуру и организацију бродова (Vladimir and Dickinson 2008), док Гибсон придружује интервјуе спроведене са запосленима да би указао на значај истраживања која омогућавају „поглед изнутра“ (Gibson 2008).

Овим текстом желим да понудим етнографски приказ из перспективе оних који живе и раде на броду, са напоменом да циљ рада није анализа окружења које се формира на броду, већ пружање етнографског прилога, у светлу већ постојећих приступа, којима су будућа проучавања индустрије крузера омогућена.

Крузери и потрошачка култура

Појава гигантских крузера или „постпанамских бродова“ (Weaver 2005, 166; Wood 2006, 399), како су у појединим радовима именовани, јер њихова ширина превазилази ширину Панамског канала – новијег је датума. Уколико туризам разумемо као форму потрошње (Berger 2011, 115), у најширем смислу, крузери су пример посттуризма, који је прожет процесом фабрикације културе (Cashman 2016), односно, феномен потрошачког друштва и масовног туризма (Weaver 2005; Nilsson 2007). Овако одређен, туризам крузирања се не разликује од другачијих видова туризма у савременом друштву као што су, на пример, (туристичке) посете тематских паркова. Међутим, постоји једна елементарна разлика: крузери нису одређени местом и локацијом, већ су, у основи, „мобилне дестинације“. На том трагу, у многим радовима бродови су дефинисани као „покретне дестинације пловидбених одмаралишта“ (Nilsson 2007, 94–95; Debbage and Gallaway 2009, 589), „хотели-ресторани на води“ (Dickinson and Vladimir 2008, 67), или су представљени као „дестинације тропског раја“ (Wilkinson 1999, 263).

Крузери се разумеју као *туристичке дестинације саме за себе* и овај приступ је у блиској вези са Кашмановим концептом крузера као „капсула искуства“ (Cashman 2013). Према увиду поменутог аутора, бродови формирају „учаурена“ окружења како би заштитили своје госте: физички – тако што збрињавају и контролишу физичка окружења у којима се крећу гости; и

културно – продукцијом специфичног „западног“ културног окружења, које је често у супротности са окружењем у којима је брод лоциран. Тако је, за многе госте, ово „учаурење“ доведено у такву крајност да сами бродови постају стварно одредиште, а не дестинације које посећују (Ibid., 95). У оквиру сличног концепта, Вивер (Weaver 2005) крузере дефинише као „просторе задржавања“ – огађене туристичке енклаве одвојене од ширег друштва. То значи да су крузери затворена окружења (*environmental bubbles*) која штите туристе од потенцијално непријатних искустава и која су намењена искључиво употреби гостију. У концептуалном смислу, крузери су слични тоталним институцијама које, у домену друштвеног, „раде“ у складу са утврђеним скупом правила, конвенција и распореда, где су путници одвојени од шире популације (Weaver 2005, 168–169). Међутим, концепт „простора задржавања“ не значи да су путници на бродовима потпуно изоловани од остатка света, већ да је овако организовано окружење прожето осећајем сигурности у току путовања, јер путници могу да предузму било коју активност без бојазни за себе и своје сапутнике (Huang and Hsu 2009, 555). Нилсон такође истиче да су крузери путничка пловила намењена искључиво задовољству и одмору путника (Nilsson 2007, 92); док Брида и Запата напомињу да су крузери често конкуренција на тржишту туризма и самим дестинацијама које посећују бродови, јер: „добро је познато да се један број путника често ни не искрца са брода ради посете места у којима је крузер докиран“ (Brida and Zapata 2010, 215; up. Willkinson 1999, 271). Наиме, привид сигурности осмишљен је продукцијом фабриковане културе и услуга (Cashman 2014), чији је циљ креирање безбедног и познатог окружења на бродовима (Willkinson 1999, 276) и максимизација времена које ће путници провести на броду а, самим тим, и профита. (McKee 1988, 253).

Како Вивер указује, концепт „простора задржавања“ се једнако односи и на запослене, али је означен потпуно другачијим правилима и праксама (Weaver 2005). Наиме, крузери су простори задржавања у којима се формира „привремено друштво“ прожето односима две групе: гости (туристи) насупрот запосленима (локално становништво) (Cashman 2016, 2). На том трагу, запослени такође имају искуство „учаурености“ као и гости, међутим оно није уоквирено креирањем познатог и безбедног окружења на бродовима, већ је запослене на крузерима важно разумети као „запослене у резиденцији“, где сами бродови истовремено представљају места боравишта, али и радна окружења, а њихово искуство задржавања је далеко екстремније од оног који имају туристи (Weaver 2005, 176–177). Оно је контролисано бродским менаџментом (Cashman 2016, 2), структурирано дневним активностима, подупирано различитим правилима и стандардизованим процедурама (Weaver 2005, 166).

Организација живота и рада на крузерима

На трагу идеје о постојању „поморске заједнице“² и конституисања крузера као „простора задржавања“, у наредном делу покушаћу да понудим сажет опис структуре и организације брода, те однос запослених према оваквом окружењу. Ради боље прегледности, систематизација етнографске грађе рашчлањена је на две међузависне категорије: *просторну организацију*, чија је одлика поларизовање простора на приватну и јавну област брода – раздвајање путника (туриста) од посаде (запослених); и *хијерархијску структуру*, означену пирамидалном лествицом радних позиција, а која је прожета „бродском“ и „туристичком“ дименизијом организовања посаде. Овако систематизовану грађу сматрам значајном јер указује на постојање специфичног поретка унутар бродова, али и описује услове живота и рада посаде³.

Приватни и јавни простори

Концептуализација крузера као туристичких дестинација покренута је од стране аутора и ауторки већином посвећених студијама туризма у економско-комерцијалној перспективи, односно: перспективи гостију. С друге стране, запослени на броду живе у деловима који су потпуно одвојени од простора намењених туристима, а ове границе се пажљиво одржавају (Weaver 2005, 177). Тако раздвојен простор бродова разликује јавни/путнички/гостински део (*public/passanger/guest area*) насупрот делу за посаду (*crew area*). Границе између јавних и приватних простора јасно су назначене, а могуће их је описати ониме што Фуко (Michel Foucault) назива *техникама* и *механизмима дисциплиновања* (Fuko 1997). Наиме, поједини аутори (уп. Klein 2002b; Dickinson and Vladimir 2008; Wood 2009) добро примећују да се принцип испоставе услуге путовања одржава и обнавља не само у контексту туризма, већ је условљен и специфичним условима организације запослених.

На који начин је јавна сфера организована на крузерима, те каквим садржајима и активностима је конституисана, најприближнији опис пружају

² Услед *заједничког живота и рада* посаде, на крузерима се јављају хибридни облици (локалних) заједница, које су у дужим временским периодима конституисане како специфичним радним окружењима, тако и организацијом савакодневног живота на броду. Како Гибсон указује, на бродовима се налазе „поморске заједнице“ које се конституишу различитим праксама у аутентичном окружењу формираном на броду. Наиме, заједнице на броду изгледа да раде на различитим нивоима, међутим, у сваком тренутку постоји јединствени број препознатљивих заједница које коегзистирају и поклањају заједничко знање (*shared knowledge*) о овим облицима заједништва (Gibson 2008, 50).

³ Иако се подаци прикупљени на примеру једне компаније могу учинити произвољним, рад индустрије регулисан је интенационалним процедурама, а понуђена грађа допуњује већ уочене односе и проблеме унутар бродова уопште.

Дикинсон и Владимир (Dickinson and Vladimir 2008). Овај простор укључује дешавања, садржаје, места и активности осмишљене за путнике, тј. отеловљење њиховог искуства одмора и боравка на броду (Ibid, 67). Као и у хотелској индустрији, основна окупација компанија крузера јесте обезбедити услугу доброг провода, одмора, смештаја, хране и пића. Тако, поред могућности да се путници осећају „као код куће“ у својој приватној кабини, постоје и различити простори за социјализовање, као што је велики број ресторана, барова, кафића, салона и др. Крузери имају обезбеђене све активности и места које захтева једна туристичка дестинација: мензе и ресторани, барови, театри, бископе, дневне боравке, ноћне клубове, спа центре, сауне, продавнице, казине, фотографске студије, обданишта, базене, теретане, терене за спорт, тематске паркове, библиотеке, па чак и болнице. У овим просторима организован је низ садржаја и активности као што је гала вече (*captains' evening*), представе, пројекције филмова, бинго вечери, квизови, такмичења, наступи музичких бендова и гостујућих комичара, часови плеса, венчања и прославе годишњице брака, туристичке туре на броду (*ship tours*), различите промоције производа, модне ревије, спортске активности, аукције, предавања итд.

Фуко истиче да дисциплина почиње са *распоређивањем јединки у простору* и у том циљу она користи неколико техника: „прва техника дисциплиновања јесте ограђен простор, издвајање неког места које ће бити специфично у односу на сва остала и затворено као свет за себе“ (Фуко 1997, 191). Према резултатима овог истраживања, јавни и приватни простори су одвојени: физички и стандардизованим правилима понашања, а њихово раздвајање најочитије је у њиховим „границама“. Наиме, физичко раздвајање простора углавном је у виду врата, граничника или ланаца на којима се налазе натписи: „Забрањена област. Само за посаду“ или „Посади није дозвољено да прође кроз ова врата“.

Међутим, примери раздвајања нису искључиво у виду физичких граничника, знакова и натписа, већ су прожети и успостављеним правилима која редукују кретања и понашања запослених, али и поларизују путничку област у односу на област за посаду. Наведена правила изложена су искључиво у приватним просторима – никада у путничкој области – у виду писаних обавештења или објава. Уколико се истраживач или путник не крећу овим просторима брода, садржај правила понашања је и немогуће уочити. Тако, један од примера објава јесте:

„И даље добијамо коментаре о коришћењу других језика, осим енглеског у путничкој области. Ово је стриктно забрањено и, уколико се ситуација не унапреди, бићемо принуђени да делимо укоре онима који не прате овај једноставан захтев.“

Начело „просторног ограђивања“ није неопходно, нити довољно за механизме дисциплиновања – они преуређују и подешавају простор пре свега према начелу омеђивања сваког елемента понаособ или парцелисања (Фуко 1997, 192). Поменуто парцелисање најбоље се примећује у самој организацији

приватног простора чији елементи и делови увек имају префикс „за посаду“. Целокупни део за посаду састоји се из појединачних кабина у којима запослени живе (*crew cabins*), мензи за оброке: менза за посаду (*crew mess*), менза за особље (*staff mess*) и менза за официре (*officers mess*), заједничких тоалета и купатила, вешерница, бара (*crew bar*), делова у којима је дозвољено пушење (*crew smoking area*), теретане (*crew gym*) и канцеларија које су одговорне за посаду (*crew office*). Поред парцелисања у којима се јединке просторно раздвајају, унутар овог дела налазе се и радни простори невидљиви за туристе: кухиње (*galley*), одељак за одлагање ђубрета (*grabage area*), простори за проток робе (*provision area*), магацини (*storage room*), собе за контролу мотора и брода (*engine room*), контролна соба за управљање бродом (*bridge*), копирнице (*printing shop*), лабораторија за принтање фотографија (*photolab*), радионице електричара, водоинсталатера, кројача итд., а свака просторија има и своју унутрашњу организацију. Како Фуко наводи, циљ парцелисања простора јесте да се онемогуће сумњива подвајања, спрече некорисна или опасна повезивања, контролише присуство јединки, обезбеди надзирање свачијег понашања у сваком тренутку; простор за дисциплинирање тежи да се издели на онолико делића колико има тела или елемената које треба раздвојити (Ibid. 192).

Трећа техника дисциплиновања укључује кодификовање простора и тела унутар њега: „Разврстана на низ појединачних тела и савршено јасно читљива сваком од њих понаособ, радна снага може да се рашлани на индивидуалне јединице“ (Ibid. 193–194). Улазак на брод је строго контролисан како за путнике тако и за посаду. Сви се региструју скенирањем персонализованих картица, при чему су информације о њиховом присуству/одсуству на броду директно забележене у електронском систему. Кретање посаде у јавним просторима дозвољено је искључиво онима који раде у директном контакту са гостима, у оквиру радног времена, и на местима где је предвиђен њихов радни простор. „Други, као што су, на пример, инжењери, можда никада неће бити виђени од стране гостију јер живе своје животе на броду изван јавне сфере“ (Dickinson and Vladimir 2008, 67). Кабине запослених су обележене бројевима, а на сваким вратима се налазе име, презиме, националност, ранг и сигурносни број (*safety number*) оних који живе у тој кабини. Неискоришћени простори – ходници и лифтови – 24 часа су под видео-надзором, као и простори за окупљање посаде – мензе, бар за посаду и пушачке зоне. Корак даље, „елемент који допуњује дисциплиновање јединки у простору јесте и временска организација активности“ (Ibid. 197). Наиме, провера присуства/одсуства на послу – да ли је неко каснио на посао, у које време је стигао, када је отишао, да ли је ишао на паузу у току радног времена итд. – такође се контролише скенирањем персонализованих картица у електронском систему. Време пауза за оброке организоване су у складу са радним временом посаде, а излазак напоље искључиво зависи од распореда радног времена. Како Клејн наводи, запослени који су на позицијама кухиње или бара можда неће изаћи и по недељу дана напоље због организације радног времена (Klein 2002b).

Различите праксе надзирања и дисциплиновања и сами запослени често описују као „дириговање“, или како један од казивача истиче:

„Мој живот на броду је, у принципу, диригован. Тамо горе постоји неки диригент који диригује неким оркестром и како тај оркестар свира тако ја плешем. Мој живот на броду су правила и процедуре. Будиш се у исто време, радиш у истим временским периодима, радиш седам дана у недељи, посао је мање-више сваки дан исти. Сваки дан је исти [...] Сви смо роботи. Сви смо роботи који обављају посебне ствари. Сви смо програмирани да се понашамо на одређене начине.“

Просторна и временска расподела запослених, њихових активности и кретања чини први ниво разумевања свакодневног живота и рада, пре свега, јер оваква структура и организација доминантно утичу на то како ће запослени посматрати своју свакодневицу.. Рутина и понављање активности, посла, дана, „себе“ – представљају важан оквир унутар којег се може препознати једнолинијски и репетитивни ниво свакодневице. Овакав поглед није нужно у вези са условима рада колико са окружењем на броду и константном репетицијом активности или, како неки од запослених указују:

„Ми овде имамо јако дуге радне сате и сви пију и сви се тешко сналазе са спавањем [...] Сви су превише напети, сензитивни. Људи чак, иако нису осећајни, када се придруже броду постају осећајнији на бродовима. Јер људи су овде уморни, стално понављају сами себе, фрустрирани су [...] Мислим да те константно неко посматра и константно си посматран. Ако нешто урадиш на палуби број 6 сви ће већ знати пре него што и сам схватиш шта си урадио. Овде је све ‘пред’. Пре него што схватиш да си направио грешку или урадио нешто погрешно, већ је касно.“

Бродска и туристичка димензија

Поред раздвајања приватних и јавних простора, крузери имају и пирамидално структурирану *хијерархију* у чијем се центру налази (радна) позиција, односно ранг. Како Фуко истиче, ранг је место које јединка заузима у неком простору и чини укрштање вертикалне и хоризонталне линије. „Мерна јединица тако није искључиво територијална“, на пример, простори унутар којих се посада креће, „или резиденцијална“ – пребивалиште посаде, „већ ранг – чин“ (Фуко 1997, 194) тј. позиција коју чланови посаде имају на броду. Пирамидална хијерархија и позиције универзално су одређене на свим крузерима у свету, а структура и организација запослених истовремено је прожета *поморским регулацијама* и *политикама компанија*. То значи да је, уколико мислимо о правилима, стандардима и процедурама, важно поменути да постоје две групе правила: прва се односе на стандарде који су везани за безбедну пловидбу морем и правилан рад брода, а друга на правила понашања у домену туризма и угоститељства.

Ранг са собом носи како различите врсте одговорности тако и забране и/или привилегије (уп. Dickinson and Vladimir 2008, 63–93). Укратко, капетан је крајњи ауторитет на броду, он је надлежан за правилан рад брода, поштовање правила и политика компаније, и представља легални ауторитет за спровођење закона. „Десна рука“ капетана је капетан за особље (*staff captain*) – капетанов заменик и друга особа на броду по важности. Официр за сигурност (*safety officer*) је задужен за питање сигурности пловидбе морем, док је официр за безбедност (*security officer*) задужен за одржавање безбедности на броду. Уколико дође до било којег здравственог проблема путника или посаде, главна особа је бродски лекар (*ship doctor*), а особа одговорна за одржавање бродске машинерије је главни инжењер (*chief engineer*). Поред одговорних за сигурну пловидбу морем, безбедност на броду, здравство и организацију посаде, други сегмент највиших позиција везан је за испоставу искуства путовања круизером, односно за туристичко-угоститељску димензију. Главна особа одговорна за путнике, њихове потребе и понашање посаде у јавним просторима је менаџер хотела (*hotel manager*), поред њега за забавни садржај и дешавања на броду задужен је директор круиза (*cruise director*). О квалитету и испостави хране брине се менаџер за храну и пиће (*food and beverage manager*), док је за организацију одржавања чистоће кабина и брода задужен шеф за одржавање (*chief housekeeping*). Поменути рангови чине врх пирамидалне хијерархије на броду. Испод ових позиција се налазе официри, кадети и шефови одељења, затим менаџери (*line managers*) који имају своје асистенте и тимове запослених.

Међутим, подела рангова и дужности на „бродску“ и „туристичку“ димензију није једнолична како се може учинити. Поља деловања највиших рангова међусобно се преплићу, а правила понашања односе се како на оне који су запослени у туристичкој сфери тако и на оне који су на позицијама задуженим за правилан рад брода. Свеукупно, „бродску“ и „туристичку“ димензију је немогуће раздвојити јасним категоријама, јер запослени једнако имају обавезе и дужности на послу, али и у односу на сам брод: поред рангова који су дефинисани радном позицијом, сва посада има и статус морепловаца. То значи да чланови посаде, без обзира на своја запослења, морају да поштују и испуњавају обавезе према регулацијама које су везане за сигурну пловидбу морем, а сви запослени имају и поморске рангове. У том смислу, праксе дисциплиновања посаде примењују се како на самом послу, тако и ван радног времена а приликом боравка на броду. Раздвајање путничких области и области за посаду, прожимање бродске и туристичке димензије, у директној су вези са правилима и стандардима који су постављени на бродовима и, корак даље: структура и организација бродова су универзалног карактера, симултано одређене захтевима туризма и безбедне пловидбе морем. Прилог постојању једног „мање видљивог“ микрокосмоса запослених, који се јавља унутар круизера у приватној сфери, јесте и велико интересовање појединих аутора и ауторки (уп. Klein 2002a; Klein 2002b; Chin 2008; Wood 2009) за праксе, активности и понашања „иза завесе“ (*behind the scene*) путовања, забаве и одмора. Ове перспективе пре свега су се бавиле питањем положаја радника и радница на бродовима, условима рада и праксама експлоатације.

Иако се овај текст не бави поменути проблемима, како бих указала на оправданост „забринутости“ аутора, понудићу и једно казивање запосленог:

„То је зато што је посада означена грађанима другог реда. [...] И то нема само везе како ћеш јести, то има везе и како ћеш ходати, пушити, ићи у тоалет, туширати се. Све мораш да радиш у одвојеним просторима. Тако да већ приликом потписивања уговора, са својом позицијом, ти потписујеш да си на броду грађанин другог реда. Да неко ко је на вишој позицији заслужије бољу храну, а ти који сигурно физички пуно више радиш и пуно више ти треба хране – једеш лошију храну, и на само једном месту.“

Рад, путовања и свакодневни живот: контекстуализација перспективе запослених на крузерима

Указивање на постојање поретка унутар бродова – контекстуализацијом крузера као *места* рада и становања – чини први корак у разумевању перспективе запослених. Иако физички, просторно и временски „реалне“, границе ових поља уздрмане су када се укључи (ре)интерпретација реалности о којима говоре запослени. Оне указују на мултидимензионалност разумевања њихове перспективе, а мноштво индивидуалних перцепција битно ће утицати на комплексност резултата и метод изучавања. Међутим, у овом тексту не настојим да укажем на низ различитих перцепција – оне неупитно постоје – већ на епистемолошке оквире унутар којих је могуће описати перспективу запослених.

Пре свега, *рад и путовања* није могуће раздвајати као засебне категорије, посебно, јер прожимање ових аспеката значајно утиче на казивање запослених о животу на крузерима уопште. Најбољи пример јесу представе које запослене привлаче да раде на броду, јер многи се придружују крузерима из разлога који нису нужно обележени економском сатисфакцијом: жеља за путовањем, посете различитих места, луксузна окружења на крузерима – чине важан елемент (уп. Gibson 2008). У том смислу, чини се да је запослене могуће разумети истовремено као раднике и као туристе, и управо они неретко упућују на ову двојну перспективу када описују свакодневни живот:

„Мислим да ти брод даје неку слободу, јер ово је алтернативни начин живљења. Емоције су ти другачије јер ипак си далеко. Некако знам да могу да радим шта год да желим. Слободан сам. [...] Такође учиш да будеш флексибилнији. Ово је свакако живот који не можеш да поредиш ни са чим на копну, када си у својој бази. Тако да овај свет и није баш нормалан у поређењу са оним што имаш код куће. Ово је другачији облик живота, ево рецимо да кажемо: ‘алтернативни животни стил’ (*alternative lifestyle*).“

Надаље, како запослени дугорочно бораве унутар заједничких простора, *рад и свакодневни живот* на броду такође је тешко раздвојити. Иако су активности временски и просторно раздвојене, регулисане и

контролисане – унутар бродова долази до специфичне „компресије“ времена, простора и односа. Како многи казивачи наводе, услед заједничког живота и рада немогуће је раздвојити приватно од пословног и слободно од радног времена јер: „Не раздвајаш рад од посла, све је једна велика, онако, чорба. Све је смешано“. Или, како други казивачи описују:

„Брод функционише на начин да мораш да будеш добар са одређеним особама, што на копну није увек случај, јер овде пуно више долазе до изражаја личне ствари него пословне перформансе. И врло је тешко разграничити да ли ти некога доживљаваш у пословном или пријатељском смислу. Неко може свој посао врхунски да одрађује а теби да се не свиђа карактерно као особа, али та особа би за тебе требало да буде добар радник, што је на броду врло испреплетено будући да ми овде живимо сви заједно од 0–24. Јако је тешко разграничити тај крај радног времена и почетак неког слободног живота.“

„Та униформа постане део тебе. Идеш, и пијеш, и потпуно изгубиш појам да је то твоје слободно време, да ти ниси на послу, и да је то време у којем ти требаш да живиш свој приватни живот, али како си затворен на броду, ти не можеш нигде да одеш.“

Истовремено прожимање рада и путовања чини значајану окосницу за контекстуализацију истраживања перспективе запослених, пре свега зато што чине нераздвојиве аспекте у њиховој свакодневици. Овакав поглед је значајно узети у обзир, посебно када се промишља о јасно хијерархизованом и организованом поретку на броду, јер идеја о слободи кретања насупрот изолацији захтева више флуидне и мобилне оквири. То посебно треба имати у виду због разноликости социо-економских припадности запослених, јер у најширем смислу размишљамо о мултикултуралним окружењима.

Закључак

Географска удаљеност оних који бораве на крузеру и одсуство географске лоцираности самих бродова чине значајан изазов за приступе који покушавају да обједине шира глобална кретања, али и разумеју крузере као посебна места. Теоријско-епистемолошка „нелагодност“ у проучавању перспективе запослених нуди најбољи пример сучељавања ових приступа. Уопштено посматрано, проучавање крузинг туризма симултано указује на ефекат глобализације, али и конституисање специфичних енклава у којима се отеловљује мрежа животних стилова и радних односа. Корак даље, перспектива запослених неретко упућује на супротстављености различитих погледа којима се проучава њихова свакодневица. Наиме, уколико запослене разумемо искључиво као „запослене у резиденцији“, овакав поглед је могуће (ре)интерпретирати искључиво у домену услова рада и радних односа. С друге стране, уколико се искључиво бавимо питањем продукције забаве и одмора, искуство радника и радница је немогуће изучавати изван јавне сфере брода. Поменути опаска се чини значајном, пре свега, за оне перспективе које се искључиво баве доменом туризма и потрошачке културе, те искључују

елемент рада запослених, као и оних које се баве проблемом експлоатативних пракси без увида да представе запослених о путовањима и „алтернативном животном стилу“ чине битан фактор у разумевању сопственог запослења. Најједноставније речено, перспектива запослених захтева да запослене у индустрији крузера разумемо и као раднике и као потрошаче у неолиберално-капиталистичком окружењу.

Путовања оних који користе услуге крузирања, запослених у индустрији, и (понекад) оних који истражујују овај феномен чини се значајним пољем прожимања различитих односа и перспектива, где се крузери могу разумети као изванредан простор етнографског теренског истраживања. Како Ивановић указује, етнографски метод је дуго био заснован на директном и дуготрајном контакту између истраживача и истраживаних (посматрање са учествовањем), али и на просторној (географској) разлици која је резултирала претпостављеном хомологијом терен – кућа, различитост – истост, путовање – становање (Ivanović 2005, 134). На први поглед, може се учинити да крузери представљају управо та „удаљена“, изолована, места и заједнице, те фантастично поље теренског истраживања за сваког етнографа. Из перспективе истраживача, географска дистанца бродова чини се кључном (понекад „егзотичном“). Међутим, значајно је указати да је фокус истраживања битно усмерити и ка питању продукције крузера као „локалитета“, пре него што указујемо на просторну удаљеност и „локалне карактеристике“ самих бродова. Или, како Вуд указује, ми о глобализацији често размишљамо као о комплексним и дубоким везама између различитих места, али једнако важно јесте како овај процес мења и природу самих места, с обзиром на то да данас глобално постаје локално (Wood 2006, 397).

Литература

- Berger, A. Asa. 2011. "Tourism as a Postmodern Semiotic Activity" *Semiotica* 183(1): 105–119. doi: 10.1515/semi.2011.006
- Brida, J. Gabriel, and Sandra Zapata. 2010. "Cruise Tourism: Economic, Socio-cultural and Environmental Impacts." *International Journal of Leisure and Tourism Marketing* 1(3): 205–226. doi: 10.1504/IJLTM.2010.029585
- Cashman, David. 2013. "Fabricating Space: Postmodern Popular Music Performance Venues on Cruise Ships" *Popular Entertainment Studies* 4(2): 92–110. ISSN 1837-9303
- Cashman, David. 2016. "Corporately Imposed Music Cultures: An Ethnography of Cruise Ship Showbands" *Ethnomusicology Review* 19: 1–17. <http://ethnomusicologyreview.ucla.edu/journal/volume/19/piece/797>
- Chin, B.N. Christine. 2008. "Labour Flexibilization at Sea." *International Feminist Journal of Politics* 10(1): 1–18. doi: <http://dx.doi.org/10.1080/14616740701747584>

- Debbage G., Keith, and Suzanne Gallaway. 2009. "Global Tourism Business Operations – Theoretical Frameworks and Key Issues." In *The SAGE Handbook of Tourism Studies*, edited by Tazim Jamal and Mike Robinson, 581-594. London: Sage Publications.
- Dickinson, Bob and Andy Vladimir. 2008. *Selling the Sea: An Inside Look at the Cruise Industry*. New Jersey: Wiley.
- Fuko, Mišel. 1997. *Nadzirati i kažnjavati*. Novi Sad: Izdavačka knjižnica Zorana Stojanovića.
- Gibson, Philip. 2008. "Cruising in the 21st Century: Who Works While Others Play?" *International Journal of Hospitality Management* 27: 42–52. doi:10.1016/j.ijhm.2007.07.005
- Huang, Jue and Cathy H.C. Hsu. 2009. "Interaction Among Fellow Cruise Passengers: Diverse Experiences and Impacts" *Journal of Travel & Tourism Marketing* 26: 547–567. doi: 10.1080/10548400903163103
- Ivanović, Zorica. 2005. „Teren antropogije i terensko istraživanje pre i posle kritike reprezentacije.“ U *Etnologija i antropologija stanje: i perspektive*, ur. Dragana Radojičić i Ljiljana Gavrilović, 123–141. Beograd: Etnografski institut SANU.
- Klein, A. Ross. 2002a. "High seas, low pay: Working on Cruise ships" In *Our Times: Canada's Independent Labour Magazine*, <http://www.cruisejunkie.com/ot.html>
- Klein, A. Ross. 2002b. *Cruise Ship Blues: The Underside of the Cruise Ship Industry*. New Society Publishers.
- Končar, Lara. 2016. "Etnografija svakodnevnog života na kruzeru: feministička perspektiva." Master dis., Fakultet političkih nauka Univerziteta u Beogradu.
- Lawton, H.J and R.V. Butler. 1987. "Cruise Ship Industry: Patterns in the Carribean 1880 – 1986" *Tourism Management*, Vol. 8(4): 329–343.
- Marvic, Mišela and Urry, John. 2009. "Tourism Studies and the New Mobilities Paradigm" In *The SAGE Handbook of Tourism Studies*, edited by Tazim Jamal and Mike Robinson, 645-657. London: Sage Publications.
- McKee, L. David. 1988. "Some Reflections on Cruise Ships and the Economic Development of Small Island Nations" *Canadian Journal of Development Studies/ Revue canadienne d'études du développement* 9(2): 249-259. <http://dx.doi.org/10.1080/02255189.1988.9670224>
- Miller, H. Willis. 1985. "The US Cruise Ship Industry" *Journal of Geography* 84(5): 199–204. <http://dx.doi.org/10.1080/00221348508979132>
- Nilsson, A. Per. 2007. "Cruise Tourism and the New Tourist: The Need for a New Typology?" In *Cruise Sector Growth: Managing Emerging Markets, Hu-*

- man Resources, Processes*, edited by Alexis Papathanassis, 92–106. Wiesbaden: Gabler.
- Vogel, P. Michael, and Christina Oschman. 2013. “Cruising Through Liquid Modernity” *Tourist Studies* 13(1): 62–80. doi: 10.1177/1468797612471106
- Weaver, Adam. 2005. “Spaces of Containment and Revenue Capture: ‘Super-Sized’ Cruise Ships as Mobile Tourism Enclaves” *Tourism Geographies: An International Journal of Tourism Space, Place and Environment* 7(2): 165–184. <http://dx.doi.org/10.1080/14616680500072398>
- Wilkinson, F. Paul. 1999. “Caribbean cruise tourism: Delusion? Illusion?” *Tourism Geographies: An International Journal of Tourism Space, Place and Environment* 1(3): 261–282. doi: 10.1080/14616689908721321
- Wood, E. Robert. 2006. “Cruise Tourism: A Paradigmatic Case of Globalization?” In *Cruise Ship Tourism*, edited by Ross Kingston Dowling, 397–406. CABI Pub.
- Wood, E. Robert. 2009. “Tourism and International Policy: Neoliberalism and Beyond.” In *The SAGE Handbook of Tourism Studies*, edited by Tazim Jamal and Mike Robinson, 595–612. London: Sage Publications.

Примљено / Received: 19. 01. 2017.

Прихваћено / Accepted: 21. 03. 2017.