

Lara KONČAR¹
Univerzitet u Beogradu²
Fakultet političkih nauka

UDK
141.72(497)
38.48

ISTRAŽIVANJA POLOŽAJA RADNIKA I RADNICA NA KRUZERIMA: PROMIŠLJANJA O ZNAČAJU FEMINISTIČKE PERSPEKTIVE

APSTRAKT U ovom tekstu razmatraju se koncepti savremenih istraživanja industrije kruzera sa posebnim fokusom na položaj radnika i radnica, migranata i migrantkinja. S početka 21. veka, brz razvoj industrije na globalnom tržištu privukao je pažnju mnogih autora i autorki i institucija, a proučavanja ovog fenomena imaju za posledicu interesantnu fragmentiranost studija turizma i socio-ekonomskih pristupa. Studije turizma, kao značajna oblast proučavanja industrije kruzera, retko su se bavile temom radnika i radnica, migranata i migrantkinja na kruzera; dok socio-ekonomske perspektive gotovo da nisu uključile polje turizma kao značajan element u istraživanju njihovog položaja. Nepostojanje dijaloga između ovih pristupa dovelo je do jednoznačnih predstava o „migrantskoj subjektivnosti” zaposlenih na kruzera unutar naučnoistraživačkih diskursa; posebno na primeru položaja žena. Feministička teorija i kritika nisu deo ovih proučavanja niti danas. Kratkim pregledom dosadašnjih istraživanja, ovaj tekst mapira savremene koncepte o industriji kruzera kako u studijama turizma, tako i u socio-ekonomskim perspektivama. Dovođenjem položaja radnika i radnica u centar ispitivanja, ovaj rad ukazuje na potrebu za feminističkom perspektivom, na značaj epistemičke pozicije radnika i radnica, i postavlja kao zadatak budućim radovima o industriji kruzera interdisciplinarnu pristupe u istraživanju.

Ključne reči: industrija kruzera, radnici–migranti i radnice–migrantkinje, feministička teorija, feministička kritika, studije turizma

Fenomen kruziranja (*the cruise phenomenon*) datira još od prve polovine 19. veka, dok se tek krajem 20. veka razvija u ono što se danas naziva industrijom kruzera (Chon and Berger 2004). Početkom 21. veka industrija kruzera (*cruise ship industry*) postaje najbrže rastući sektor na svetu u

1 E-mail: larakoncar@hotmail.com

2 Autorka je doktorantkinja na Univerzitetu u Beogradu.

industriji turizma i brodskoj industriji (Wood 2009; Klein 2011; Thomas et al. 2013), koji se razvio od veoma malog dela okeanske industrije prevoza putnika u kompletan i kompleksan posao za organizovanje odmora i putovanja (*vacation business*) (Brida and Zapata 2010, 206-207). Prema godišnjem izveštaju i procenama *Cruise Lines International Association* iz 2015. godine, uslugu putovanja kruzerom (*cruise ship*) koristilo je 23 miliona putnika širom sveta, a ukupna godišnja proizvodnja iznosi 39,9 biliona dolara (CLIA 2015). *Florida-Caribbean Cruise Association* u svom godišnjem izveštaju navodi da je u periodu 2011–2012. godine 2,7 miliona zaposlenih u industriji kruzera posetilo različite destinacije širom sveta (FCCA 2015). Kako bi se približila veličina ove industrije, dobar primer je brod „Harmony of the Seas”, kompanije *Royal Caribbean*, koji je počeo da plovi 2016. godine i predstavlja trenutno najveći kruzer na svetu, čiji je kapacitet 6780 putnika i 2100 članova posade (Royal Caribbean International 2016).

Specifična mobilna „priroda” ove industrije privukla je pažnju mnogih istraživača i istraživačica, kao i institucija, kao fenomen koji na jednom mestu okuplja teme ekonomije, politike, geografije, migracija, rada, putovanja i usluga, ekologije i zdravstva (Testa 2002; Stewart et al. 2007; Lester and Weeden 2009; Eijgelaar et al. 2010; Brida et al. 2011; Gibson and Papathanassis 2010; Klein 2011). Ovi radovi uglavnom su usmereni na značaj ekonomskog rasta tržišta u industriji turizma; ekonomske, ekološke i socio-kulturne uticaje kruzera na lokalnu zajednicu i destinacije koje posećuju brodovi; politike (*policy*) kompanija koje vode kruzere; te pomorske internacionalne pravne okvire i regulacije. Kako se fenomen krstarenja kruzerom razume kao slika „globalnog slobodnog tržišta”, pomenuta perspektiva je od velikog značaja za objašnjenje političkog, ekonomskog i društvenog *konteksta* u kojem se ovaj fenomen javlja.

Usled sve vidljivijih globalizacijskih tokova, „mobilnost je postala ključna reč za 21. vek i moćni diskurs koji kreira sopstvene efekte i kontekste” (Hannam et al. 2006, 1). Danas, motivi koji utiču na kretanja ljudi, stvari, informacija i kapitala su nebrojeni: od ekonomskih procesa, klimatskih katastrofa i političkih konflikata, preko turističkih putovanja, do novih tehnologija koje omogućavaju razmenu slika, ideja i informacija. Radnici i radnice, izbeglice, turisti i turistkinje, azilanti i azilantkinje, teroristi, hodočasnici, vojnici, moreplovci, studenti i studentkinje i drugi „subjekti” – svi su deo paradigme

mobilnosti. Prekogrančne migracije, izbeglice i dijaspora, globalno situirani dobrostojeći migranti, regularni i kratkoročni putnici i putnice, ekonomski migranti i migrantkinje koji borave na mestima u dužim periodima – svi oni doprinose globalnim pejzažima koji se karakterišu hibridnim, postkolonijalnim identitetima ili onima koji traže korene i nove domove (*root-seeking homelessness*). Mnoga tela su u pokretu i ova kretanja ne pokazuju znak da će uskoro prestati (Sheller and Urry 2006, 207; Hollinshead u Marvic and Urry 2009, 649). Tako, i zaposleni i zaposlene na kruzerima zauzimaju specifično mesto u ovim kretanjima te postaju predmet interesovanja pojedinih istraživanja, posebno usmerenih ka temama rada i migracija.

U mnogim tekstovima o industriji turizma dominantan je jednoznačni pogled na zaposlene, jer „pozicija ‚biti‘ migrant ukazuje na mnoge nejednakosti u širokom spektru mobilnosti” (Marvic and Urry 2009, 649). Unutar ovih diskursa formira se i predstava da većina zaposlenja u turizmu pripada *sekundarnom sektoru poslova*. Kako Dankan (Tara Duncan) i saradnici ističu, ovaj pogled dolazi iz zapadnocentrične percepcije rada i veština, (ne) mogućnosti karijernog ostvarivanja i ekonomskog napredovanja (Duncan et al. 2013). Međutim, veliki broj sezonskih radnika i radnica, honorarno zaposlenih i/ili radnih migranata i migrantkinja u turizmu posmatraju svoje poslove kao „usputnu stanicu” ili privremeno rešenje (Bell 2009; Duncan et al. 2013), što znači da možda i nemaju motive karijernog napredovanja kada se odlučuju na zapošljavanje u industriji turizma; posebno radnici i radnice u industriji kruzera (Wood 2009; Dickinson and Vladimir 2008).

Istraživanja industrije kruzera skliznula su u interesantnu segmentiranost naučnoistraživačkih radova: studija turizma i političko-ekonomsko-socioloških pristupa. Kako se ukazuje i dalje u tekstu, ove perspektive u pojedinim primerima međusobno komuniciraju isključivo kako bi se pojasnila veličina i značaj ove industrije. Međutim, kada se postavi pitanje na koje načine je konstituisan položaj radnika i radnica na kruzerima, uviđa se neistražen prostor koji zahteva kreativno osmišljavanje novih, hibridnih formi proučavanja i pristupa. Ovim tekstom želim da ponudim kratak pregled i uvid u savremene radove koji su se bavili temom industrije kruzera sa specifičnim fokusom na položaj zaposlenih. Cilj rada je da se, istovremeno, omogući bolje razumevanje fenomena industrije kruzera u širem društvenom, ekonomskom

i političkom kontekstu, ali i ukaže na manjkavosti koje se javljaju prilikom kreiranja predstava u javnim diskursima o položaju radnika i, posebno, radnica. Kao rezultat socio-političkih i ekonomskih perspektiva, pogled na radnike–migrante i radnice–migrantkinje formira diskurse kojima je oblikovan poseban i fragmentiran vid *marginalnosti* ovih društvenih aktera. U tom smislu, ovaj tekst je važno razumeti kao vid teorijskog „lutanja”, (pred) istraživanje dominantnih i savremenih koncepata o industriji kruzera koje nastoji da okupi različita gledišta; radije nego kao njihovu kritiku.

Da bi se pojasnio *značaj* drugačije konceptualizacije položaja zaposlenih na kruzerima uopšte, za ovaj problem potrebno je: a) konsultovati studije turizma i objasniti odnose koji se formiraju unutar industrije putovanja i kruzera; b) uključiti vezu rada i migracija kao primarni faktor za kontekstualizaciju uslova u kojima se oni nalaze. Naime, zaposleni imaju drugačije iskustvo boravka na kruzerima usled specifičnih uslova: *žive i rade na brodu*, dolaze iz mnogih zemalja širom sveta, borave na brodu u periodu od 3 do 12 meseci, nemaju slobodne dane i kretanje im je ograničeno – fizički jer rade u objektu na moru, vremenski zbog radnih sati, ali i prostorno u zavisnosti od politike kompanija koje vode kruzere. S druge strane, oni se nalaze i u okolnostima stalne pokretljivosti i promena: kako su deo industrije turizma, i sami ponekad preuzimaju ulogu turista i imaju različita iskustva putovanja. I upravo, specifičnost njihove dvojne pozicije – od prostorne izolacije i na granici eksploatacije do mogućnosti socio-kulturne pokretljivosti i promena – čini kompleksnost razumevanja života i rada na kruzeru.

Uvođenjem feminističke perspektive kao polazne teorijske tačke, ovaj tekst ukazuje na „opasnosti” naučnoistraživačkih diskursa u kreiranju predstava o marginalizovanoj poziciji zaposlenih na kruzeru, ali i na industriju kruzera kao značajno polje feminističke analize. Nažalost, značaj feminističke perspektive, kako u studijama turizma, tako i u radovima koji su se bavili položajem radnika i radnica na kruzerima, očito ostaje nevidljiv i može se uočiti u dva primera: a) feministička teorija nije dovoljno prisutna u studijama turizma; b) političke, ekonomske i sociološke perspektive retko konsultuju feminističku kritiku prilikom istraživanja pozicije zaposlenih na kruzerima. U tom smislu, struktura ovog rada postavljena je obrnutim redom: od opštih prikaza, da bi

se razumeo kontekst i značaj industrije kruzera, ka ukazivanju na potrebu za feminističkom perspektivom i mogućnosti njenog doprinosa u budućim istraživanjima.³ Prvi odeljak nudi kratak pregled pristupa i osnovnih koncepata u definisanju fenomena kruziranja, te upućuje na pravno-politički kontekst položaja zaposlenih unutar ove industrije; drugi odeljak okuplja savremena istraživanja i radove, te ukazuje na teorijsko-metodološke probleme mapiranja položaja radnika i radnica na kruzerima; dok treći odeljak ima za cilj da ukaže na značaj feminističke perspektive u razumevanju ovog fenomena. Kako je pokazano i u daljem tekstu, nevidljivost feminističke perspektive moguće je uočiti u tome što su represivni sistemi *patrijarhata i kapitalizma* retko izučavani u međudnosu i postavljeni kao primarni okvir i za proučavanje fenomena industrije kruzera; kao posledica ovih manjkavosti, položaj radnica na kruzerima mapiran je isključivo u domenima rodne segregacije prilikom zapošljavanja, domenima nasilja i seksualnog zlostavljanja.

1. INDUSTRIJA KRUZERA KAO GLOBALNI FENOMEN 21. VEKA

Brzi razvoj industrije kruzera s početka 21. veka privukao je interesovanje istraživačica i istraživača u domenu internacionalnog turizma i globalizacijskih tokova. Kao najbrže rastući sektor industrije turizma, fenomen putovanja kruzerima je prepoznat kao *novi globalni fenomen*, pre svega, u oblasti turizma. Kako je u ovim studijama značajan broj vlada, institucionalnih tela i akademskih istraživanja skliznuo u industrijski pristup definiciji turizma, odnosno njegovom ekonomskom karakteru i uticaju (Hall et al. 2014, 5; Marvic and Urry 2009, 645), nije zapanjujuće zašto fenomen kruziranja (p) ostaje predmet interesovanja upravo u toj oblasti. Naime, današnji kruzeri se razumeju kao brodovi koji su *turističke destinacije same za sebe* (Brida and Zapata 2010; Page and Ge 2009; Dickinson and Vladimir 2008; Wood 2009). Većina autora ih upravo definiše kao: „ploveća ostrva” (Wood 2009, 603), „pokretne destinacije plovidbenih odmarališta” (Debbage and Gallaway 2009, 589) i/ili „hotele–restorane na vodi” (Dickinson and Vladimir 2008, 67). To znači da putovanje kruzerom ne čini samo transport od jedne destinacije do druge, već i *specifično iskustvo putovanja brodom*. Ili, kako Pejđž i Dži ukazuju:

3 Takođe, kratak uvid u dosadašnje radove o industriji kruzera smatram važnim jer istraživanja o ovoj temi u domaćoj literaturi gotovo da ne postoje.

„Transport kao turizam nastaje kada vid određenog prevoza postaje integralni deo sveukupnog iskustva putovanja kao što je kruziranje. ... Transport je razvijen, dizajniran i iskorišćen kao osnovni element u kontekstu turizma” (Page and Ge, 374).

Na argument da su kruzeri „(turističke) destinacije same za sebe” ukazano je od strane autora i autorki koji su uglavnom posvećeni studijama turizma u ekonomsko-komercijalnoj perspektivi. Ovi pogledi kruzerima se bave iz perspektive onih koji koriste usluge putovanja brodom (gosti/putnici) i/ili kompanija kruzera koje čine važan element u kreiranju javnih diskursa o tome šta bi to industrija kruzera mogla da bude. Drugim rečima, *mesto* postaje *destinacija* kroz narative, priče i poruke koje su pridodate diskursu turizma, a destinacije su označene kao takve kroz aktove marketinga i poseta (Morgan 2014, 211).

S druge strane, ekonomska ekspanzija ove industrije na globalnom nivou navela je pojedine autore i autorke da kruzere razumeju i kao: „fizički mobilne; masivne komade multinacionalnog kapitala, sposobne da se ‚repozicioniraju’ bilo gde na svetu u bilo kom trenutku” (Wood 2000, 352-353), „paradigmom globalizacije” (Brida and Zapata 2010, 213) i/ili „redak primer savremenog radnog okruženja koje je istinski globalizovano” (Terry 2014, 73). Kako Vud (Robert E. Wood) opisuje:

„Ukoliko o neoliberalnoj globalizaciji mislimo kao o fundamentalnoj slobodi kapitala nesputanog teritorijalnim ograničenjima i značajnim propisima, onda se jedna vrsta turizma čini upadljivo blizu neoliberalnoj utopiji: industrija kruzera” (Wood 2009, 602).

Ovakav političko-ekonomski pogled na industriju kruzera proističe iz pravne (ne)regulisanosti aktivnosti same industrije na globalnom nivou. Naime, većina savremenih kruzera registrovana je u zemljama koje nude „zastavu pogodnosti” (*flag of convenience*), kao što su Bahami, Panama ili Liberija (Brida and Zapata 2010, 206). To znači da brodovi plove pod zastavom jedne zemlje iako su same kompanije kruzera osnovane u bilo kojoj drugoj državi. Kao strane korporacije, linije kruzera na taj način izbegavaju različite vrste oporezivanja, zakone o radu i ekološke standarde (ibid.). Iako sistem „zastave

pogodnosti” ima dugu tradiciju – pre trideset godina mnogi moreplovci u svetu bili su zaposleni državljanima istih zemalja u kojima su kompanije kruzera bile osnovane (cf. Dickinson and Vladimir 2008, 63–66) – „s početka 21. veka ne samo da brodovi plove pod zastavama druge države, već su kompanije većinom počele da zapošljavaju isključivo internacionalnu posadu” (Alderton et al. 2004, 1). Navedeni status brodova omogućava kompanijama da lako menjaju i zapošljavaju posadu iz bilo kojih delova sveta (Dickinson and Vladimir 2008, 63), ograničavaju prava radnika, te da ih plaćaju niskim naknadama (Brida and Zapata 2010, 206). Ili, kako Čin (Christine B. N. Chin) „slikovitije” opisuje:

„Brodovi mogu biti sagrađeni u jednoj zemlji, registrovani i da plove pod zastavom druge zemlje, njihovi vlasnici mogu biti stacionirani u trećoj zemlji, dnevne operacije menadžerisane iz četvrte zemlje, a posada okupljena iz svih delova sveta” (Chin 2008, 3).

I upravo, Vud kada piše o „neoliberalnoj utopiji” ističe da su kruzeri „suštinski nekontrolisani nacionalnim ili internacionalnim regulativama, sa posadom radnih migranata i migrantkinja iz više od 50 zemalja na jednom brodu” (Wood 2000, 352–353). Naime, sistem „zastave pogodnosti” omogućava kompanijama da ne podležu nacionalnim zakonima države u kojoj su osnovane, već deluju u okvirima regulativa države pod čijom zastavom brodovi plove. Kako Panama, Bahami i Liberija imaju najmanje stroge regulative i najniže takse oporezivanja, veliki broj kompanija odlučuje se da registruje svoje brodove upravo u ovim državama (cf. Alderton et al. 2004, 27–57). Jednostavnije rečeno, kompanije kruzera mogu se razumeti kao multinacionalne i transnacionalne korporacije.

Ovako specifično pravno (ne)definisan status brodova na internacionalnom i nacionalnom nivou privukao je pažnju pojedinih autorki i autora (posebno sociologa i sociološkinja) koji su izrazili zabrinutost u domenu iskustava zaposlenih na brodovima i organizacije rada. Ili, kako Vud ističe svoju sumnju: „Kompanije kruzera tajanstvene su u pogledu organizacije rada i zaposlenih, okruženja koje se formira na brodu, te bilo kakve studije o ovim temama praktično da ne postoje” (Wood 2009, 605). Teri (William C. Terry) u svom istraživanju industrije kruzera možda najbolje ukazuje na to kako pravni i ekonomski aspekti uzajamno utiču na proizvodnju i održavanje nejednakosti

u globalnom sistemu tržišta rada industrije kruzera (cf. Terry 2009). Ovaj autor kao ključni element uspeha u njenom razvoju mapira transnacionalnu (jeftinu) radnu snagu zaposlenu na brodovima:

„Kao i drugi transnacionalni radni migranti i migrantkinje, pomorci–radni migranti i migrantkinje se čine vulnerabilnijim za potencijalnu eksploataciju jer se nalaze izvan granica svojih nacionalnih država. Dodatno, visoko mobilna priroda industrije kruzera, kao i moreplovaca uopšte, čini komplikovanom pravnu zaštitu pomoraca zbog njihovog čestog kretanja kroz političke i pravne granice” (ibid., 464).

Čin pak smatra da (ne)regulisanost prava radnika i radnica i uslova rada na kruzera ne proističe iz toga što se pomorci-radni migranti i migrantkinje kreću kroz pravne i političke granice različitih država, već stoga što ne predstavljaju destabilizujuću ekonomsku silu:

„U poređenju sa radnicima-migrantima i radnicama-migrantkinjama na kopnu, moreplovci nisu predmet striktnih imigracionih regulativa: dok su kretanja i aktivnosti radnika i radnica na kopnu strogo kontrolisane i upravljane zakonima zemalja u kojima rade i koje ih tretiraju kao ‚strance’ ili ‚goste’, registri internacionalnih pomorskih zakona i ne pokušavaju da upravljaju kretanjem pomoraca pre svega jer se ne smatraju destabilizujućom ekonomskom silom po bilo koju državu” (Chin 2008, 6–7).

Navedeni status kruzera *i* zaposlenih ne znači da kretanje brodova i prava radnika i radnica nisu definisana, već da su pravni okviri koji oblikuju upravljanje pomorstvom strukturirani kroz interakciju kompleksne mreže vladinih institucija, agencija za zapošljavanje, međunarodnih organizacija rada, korporacija i pravnih zastupnika, koji deluju istovremeno kako na lokalnom nivou, tako i globalno (cf. Alderton et al. 2004; Dickinson i Vladimir 2008; Terry 2009). U tom smislu, dvoznačne predstave o industriji kruzera: kao vid globalnog „slobodnog tržišta” rada i kapitala nesputanog pravnim ograničenjima, i kao mesto nevidljivih praksi eksploatacije radnika/ca, dovodi pred mnoge naučnike i naučnice i institucije pitanje kako se odnositi prema ovom fenomenu i na koji način preispitati njegov dvojni status.

2. TEORIJSKO-METODOLOŠKI PROBLEMI MAPIRANJA POLOŽAJA RADNIKA I RADNICA NA KRUZERIMA

Zahtev za osmišljavanjem hibridnih i višeznačnih teorijsko-metodoloških okvira u istraživanjima položaja radnika i radnica na kruzerima prepoznaje se u tome što radovi koji se bave industrijom kruzera neretko zanemaruju interdisciplinarnu pristupe ovom fenomenu. Prvo, nedostatak interdisciplinarnu komunikacije moguće je uočiti u tome što sociološke, ekonomske i političke perspektive nisu konsultovale studije turizma kako bi detaljnije objasnile fenomen kruziranja. Većina kritika „društveno-humanistički” orijentisanih radova uključila je oblast turizma isključivo kako bi opisala probleme „ugošćavanja” putnika i putnica na kruzerima, odnosno toga kakve zahteve kompanije postavljaju pred zaposlene u hotelskoj sferi; ili jednostavnije rečeno, pozicija zaposlenih prepoznata je u komercijalno-ekonomskoj perspektivi. S druge strane, studije turizma se na pojedinim mestima jesu bavile radnicima–migrantima i migrantkinjama koji su zaposleni na kopnu i deo ovih pristupa moguće je primentiti u istraživanju radnika i radnica na kruzerima; nažalost, kao predmet svojih interesovanja ove studije uopšte nisu uključile zaposlene u industriji kruzera. Drugo, studije koje se isključivo bave pomorcima–radnicima i radnicama migrantima kreiraju homogene predstave o položaju i iskustvima zaposlenih na kruzeru: probleme položaja radnica gotovo da nisu uključile kao predmet svojih istraživanja, a na značaj konstituisanja rodni uloga ukazano je isključivo u domenima radne segregacije prilikom zapošljavanja. Kako je i u samom radu ukazano, ova slika može se razumeti kao efekat produkcije (sa)znanja o radnicima i radnicama na kruzeru, u naučnoistraživačkim diskursima.

2.1. DOPRINOS STUDIJA TURIZMA

Retki su autori (Bell 2009; Wood 2000; Wood 2009)⁴ koji se kreću u političkoj, ekonomskoj i/ili sociološkoj perspektivi, a koji su takođe konsultovali studije turizma kako bi opisali položaj zaposlenih na kruzerima; iako industrija

4 Navedeni autori ne bave se konkretno industrijom kruzera, ali ukazuju na vezu između društvenog, ekonomskog odnosno političkog položaja radnika i radnica i fenomena putovanja u industriji kruzera.

kruzera kao najbrže rastući sektor industrije putovanja svakako zahteva pažnju ovih pristupa. Pretpostavku da autori pojedinih radova nisu uključili dimenziju turizma moguće je objasniti time što ovaj fenomen posmatraju u strogo ekonomsko-komercijalnoj perspektivi. Kako Hal (Michael C. Hall) i drugi navode, iako se studije turizma i danas suočavaju sa mnogim problemima u definisanju svoje oblasti proučavanja jer „istraživanje turizma ne postoji u vakuumu” (Hall et al. 2014, 5; Marvic and Urry 2009, 645), te postoje mnoge debate o tome da li se uopšte mogu razumeti kao disciplina: one svakako imaju aspiraciju da to budu (Hall et al. 2014; Jamal and Robinson 2009). Determinisanje studija turizma u okvirima industrije ograničava fenomen putovanja usko ekonomskim i komercijalnim karakterom koji se kreće u domenima tržišnih struktura. Ovi pristupi često se ne bave implikacijama koje turizam ima za šire razumevanje društvene, ekološke i političke dimenzije, kao i mapiranjem fundamentalnih ekonomskih problema komodifikacije, distribucije i rada u turizmu; tako, adekvatna konceptualizacija turizma jasno zahteva da se ide izvan granica „ekonomskog” (Hall et al. 2014, 5). Džamal (Tazim Jamal) i Robinson (Mike Robinson) predlažu da se turizam razume kao *polje* proučavanja, pre nego što postoje pokušaji da se definiše kao disciplina, i za to postoji više argumenata: turizam je globalni fenomen; njegovo proučavanje dozvoljava istraživanje značenja iskustva *biti* turista/turistkinja i *raditi* turizam; ono nam dozvoljava da angažujemo neke od ključnih problema globalizacije i savremenosti; i konačno, studije turizma su potrebne kako bi se, barem u teoriji, informisale politike kretanja kako na nacionalnom, tako i na međunarodnom nivou (Jamal and Robinson 2009, 1–2). Vilijams takođe ističe da studije turizma treba razumeti kao polje susretanja perspektiva u kojem individualne discipline komuniciraju (Williams 2009, 27). Pogled u kojem se studije turizma razumeju kao *polje* i/ili *prostor interdisciplinarne komunikacije* od velikog je značaja da bi se objasnio savremeni kontekst industrije kruzera.

S druge strane, studije turizma koje su se bavile temom radnika i radnica migranata nisu posvetile dovoljnu pažnju zaposlenima na kruzera, iako oni jesu deo industrije turizma. Kako Čin dobro zapaža: „Produkcija sveukupnog doživljaja ‚odmor na moru’ na linijama kruzera krucijalno zavisi od rada posade” (Chin 2008, 5). Na radnike i radnice migranate i konstituisanje njihove uloge u „proizvodnji iskustva putovanja” najviše je ukazala „subdisciplina” studija

turizma – studije gostoprimstva (*hospitality studies*). Centralna tema koju dele studije turizma i studije gostoprimstva jeste istraživanje susreta između ljudi koji su „stranci” jedni drugima; one razmatraju značajan broj ključnih problema i koncepata, posebno u pogledu odnosa domaćin – gost (*host-guest*) (Bell 2009, 19–20). Relaciju domaćin – gost, pre svega, moguće je razumeti kroz odnos u kojem se ona konstituiše, jer se „ideja gostoprimstva, baš kao i turizam, koristi metaforički kao simbol širih društvenih i kulturnih iskustava i praksi te akata moći između nejednako situiranih društvenih subjekata” (Bell 2009, 20). Ekonomska i komercijalna perspektiva gostoprimstva ukazuju da između domaćina i gosta postoji određena vrsta dogovora i pravila: domaćin prima naknadu da obezbedi uslugu koju gost konzumira. Ovaj pristup najbolje može da približi na koji način industrija posmatra relaciju domaćina i gosta, jer je većina kompanija u ovom domenu i opisuje. Kompanija *Royal Caribbean* na svom zvaničnom sajtu, kao jednu od „pogodnosti” putovanja njihovim brodom, naglašava da postoji 2394 članova posade koji su tu da (u)služe goste (Royal Caribbean International 2016). Kompanija *Thomson Cruises UK* ukazuje na prijateljsku posadu „koja će vas tretirati kao člana svoje porodice od trenutka kada kročite na brod” (Thomson 2016). Komoditizacija akta gostoprimstva pokazuje na koji način kompanije kreiraju svoje politike, marketing i menadžment te kako se industrije kruzera odnose prema ovom fenomenu. Nadalje, ekonomsko-komercijalni pristup osvetljava „kalkulativni karakter” odnosa domaćin – gost u savremenoj industriji kruzera. Komercijalna dimenzija gostoprimstva ovaj odnos razume kao formu „kalkulativnog ugošćavanja i gošćenja” (*calculative hosting and guesting*). To znači da se u centru odnosa domaćin – gost odvija niz kalkulativnih postupaka: domaćin performira izraz gostoprimstva kako bi bio plaćen, a gost očekuje određeni nivo usluga (i usluživanja) jer ih je kupio (Lashley and Morrison 2000, 12–15). U ovom odnosu, identiteti i uloge domaćina i gosta su fiksirani, jasno definisani i nepromenljivi. Odnosi moći između subjekata transakcije su nejednaki, jer se u njenom centru nalazi novac: gost je uvek potrošač, a domaćin proizvođač usluge. Odnosno, „niža” pozicija domaćina, u komercijalno-ekonomskoj perspektivi, uvek se definiše *u odnosu na gosta*.

Međutim, razmišljati o domaćinu i gostu kao fiksiranim i statičnim identitetima u industriji kruzera postaje problematično kada se u centar

njihovog odnosa smesti *kretanje*. Jednostavnije rečeno, gost bi bio onaj koji dolazi „odnekud” kod domaćina; ili kako Bel (David Bell) objašnjava, ovaj susret uključuje kretanje/ulazak mobilnog aktera (gosta) u matičnu teritoriju statičnog domaćina (Bell 2009, 20). Kada se ovako definisana relacija pridruži kontekstu industrije kruzera čiji su zaposleni radni migranti i migrantkinje širom sveta, postavlja se pitanje da li su na brodovima samo gosti ti koji putuju i koji su mobilni tj. da li su domaćini zaista na „matičnoj teritoriji”. Jednostavnije rečeno, kako se odnositi prema pojavi kada i gost, i domaćin putuju/dolaze „odnekud”. Dankan i drugi u radu „Mobilnosti i rad u ugostiteljstvu: istraživanje problema i debata” predlažu drugačiju konceptualizaciju i preispitivanje načina na koji su turizam i zaposleni u turizmu istraživani (cf. Duncan et al. 2013, 5–7). Ovi autori uviđaju tenzije u razumevanju onih koji „preduzimaju” turizam i onih koji rade u ugostiteljstvu. U naučnoistraživačkim diskursima studija turizma, zaposleni su predstavljeni u funkcionalnoj perspektivi: oduzeta im je kontrola nad spostvenim radom i negirana je bilo kakva forma individualne aktivnosti. Drugo, fizička pokretljivost zaposlenih promenila je odnos proizvođača-potrošača: često prolazna (u vremenu i prostoru) i privremena priroda rada u ugostiteljstvu zabrinula je velike industrije u turizmu ne samo po pitanju zadržavanja zaposlenih, već i ispostave „autentičnog” iskustva putovanja i usluge koje pružaju upravo migranti i migrantkinje. Treće, stroga podela na proizvođača i potrošača usluge zamagljena je činjenicom da mnogi zaposleni u turizmu istovremeno čine i značajan deo potrošača, konzumirajući usluge svojih kolega i koleginja kako kod kuće, tako i u inostranstvu (ibid.). Dobar primer zaposlenih kao potrošača u industriji kruzera daju Brida (Gabriel J. Brida) i Zapata (Sandra Zapata), koji ističu da je prosečna potrošnja putnika i posade 89,72 dolara po osobi, prilikom jednodnevne posete destinacije (Brida and Zapata 2010, 207). Neretko, i zaposleni se odlučuju na putovanje kruzerom ili obezbeđuju odmor svojim porodicama jer imaju različite vrste povoljnosti kao radnici i radnice kompanije (Dickinson and Vladimir 2008). U kontekstu industrije kruzera i putovanja, radnici i radnice migranti često se mogu razumeti i kao *turisti/turistkinje* ili barem kao akteri koji performiraju aktivnosti turizma izvan radnog vremena. Tako, važno je ukazati na potrebu da se turizam i ugostiteljstvo zaposlenih razmotri kroz fluidnije, kompleksnije i mobilnije okvire (Duncan et al. 2013, 4).

2.2. MAPIRANJE POLOŽAJA RADNIKA I RADNICA NA KRUZERU U POLITIČKOJ, EKONOMSKOJ I SOCIOLOŠKOJ PERSPEKTIVI

Veliki broj autora i autorki čiji predmet istraživanja jesu bili radnici i radnice na kruzerima nije u mogućnosti da pruži detaljniju sliku iz pozicije zaposlenih, već se isključivo oslanja na izveštaje internacionalnih i nevladinih institucija, kao i elektronske izvore.⁵ U narednom delu pokušaću da ponudim kratak pregled ovih radova. Dickinson (Bob Dickinson) i Vladimir (Andy Vladimir) u svojoj studiji sveobuhvatnije pristupaju ovoj temi tako što su sproveli istraživanje i razgovore sa zaposlenima (Dickinson and Vladimir 2008). Međutim, kako je rad realizovan u saradnji sa „velikom trojkom”⁶ – *Carnival Cruise Lines*, *Royal Caribbean* i *Norwegian Cruise Lines* – kompanijama koje čine više od 80% ukupnog tržišta industrije kruzera, sprovedeni intervjui su isključivo sa onim zaposlenima koji su na najvišim pozicijama na brodu i/ili su predstavnici tih istih kompanija. Teri, takođe, sprovodi dubinske intervjue sa radnicima i radnicama, i njegovo istraživanje nije rađeno u saradnji sa kompanijama kruzera. Ovaj rad može biti od velikog značaja, jer uključuje širu ekonomsku, političku i kulturološku perspektivu, ali i nudi citate kazivanja zaposlenih. Međutim, kako su fokus njegove analize diskursi koji kreiraju stereotipne predstave o radnicima i radnicama filipinske nacionalnosti kao politički, ekonomski i kulturološki „najpodobnijoj radnoj snazi” u industriji kruzera, ovaj rad daje dobar uvid isključivo u položaj radnika i radnica filipinske nacionalnosti koji su zaposleni na kruzerima (cf. Terry 2014). Jedan od autora čiji pristup industriji kruzera možemo razumeti i kao „aktivistički” jeste sociolog Ros Klejn (Ross Klein), koji je osnivanjem sajta *CruiseJunkie*, sa objašnjenjem „tvoj izvor drugačijih informacija o industriji kruzera” (CruiseJunkie 2016), kreirao značajnu bazu podataka naučnih radova, izveštaja različitih institucija i organizacija, kao i tekstova koji se bave ovim fenomenom u domenima rada, zdravlja, pomorskih regulativa i ekologije. Postoje i radovi, većinom okrenuti sociološkoj perspektivi, kojima su mapirane

5 Neke od značajnijih digitalnih baza radova i tekstova koji se bave pitanjem položaja i iskustva zaposlenih na brodovima jesu Cruise Law News 2016; Humans at Sea 2016.

6 Izraz „velika trojka” u svom radu koriste Galavej i Debejdž kako bi ukazali na tri najveće gigantske kompanije u industriji kruzera (Gallaway and Debbage 2009, 589).

prakse i ponašanja zaposlenih na kruzeru u domenu zdravstvenih rizika kojima je izložena posada, (zdravstveno) rizičnim seksualnim ponašanjima posade i/ili problemima položaja žena na brodovima u kontekstu seksualnog uznemiravanja (Klein 2002; Alderton et al. 2004; Thomas et al. 2013). Ono u čemu se svi autori i autorke nedvosmisleno slažu jeste to da zaposleni na kruzerima žive i rade u vrlo specifičnim okolnostima i okruženju:

„Industrija voli da istakne kako radnici i radnice po celom svetu hrle da rade na brodovima. ... Ipak, primeri koji postoje rasvetljavaju mnoge prakse koje mogu postojati samo u ovako neregulisanim okruženjima. ... Postoje dokazi o rasprostranjenom bezakonju u takvim oblicima kao što su seksualne usluge i podmićivanja kako bi se sačuvao ili dobio posao. ... Rasna i etnička diskriminacija u zapošljavanju i praksama unapređivanja je veoma česta” (Wood 2009, 604).

„Rasizam i drugačiji oblici diskriminacije, silovanja, uznemiravanja na poslu su prijavljivani na globalnom nivou. ... Nekoliko statistika pokazuje da više i srednje pozicionirani zaposleni dolaze iz zemalja Centralne i Istočne Evrope i Severne Amerike. S druge strane, ljudi iz Azije, pojedinih delova Evrope i sa Kariba uglavnom su pod ugovorima za niže plaćene poslove” (Brida and Zapata 2010, 221–222).

„Dok su uslovi rada adekvatni za oficire, osoblje i one koji rade u prodavnicama i kazinima na brodu, iskustvo onih koji rade u restoranima, na čišćenju prostorija, u kuhinji i na palubi potpuno je drugačije. Ovi radnici i radnice su često plaćeni ispod standarda, obezbeđeni su im marginalni uslovi stanovanja i neadekvatna hrana, i žive u sistemu koji je prepun uznemiravanja i neizvesnosti” (Klein 2002).

Kristin Čin (Chin 2008) u radu „Fleksibilizacija rada na moru”, za razliku od iznad pomenutih autora, uspeva da okupi različite poglede na jednom mestu i da ponudi odgovor na zabrinutost(i) istraživača i istraživačica o položaju zaposlenih na kruzerima. Njen uvid nudi savremeni portret radnika i radnica na kruzerima s početka 21. veka. U narednom delu ponudiću kratak pregled radova koji su se direktno bavili položajem posade na kruzerima i rodnom, etničkom i klasnom segregacijom zaposlenih. Činin tekst poslužiće kao osnova koja može pomoći da ukažem na probleme koji se uviđaju prilikom mapiranja njihovog položaja, jer ona u centar svog istraživanja smešta odnose

rasnog, etničkog, rodnog i klasnog identiteta članova i članica posade, te to kako su oni međusobno konstituisani internacionalnim regulativama i politikama kompanija.

Vu navodi da, usled mogućnosti zapošljavanja radnika i radnica na globalnom nivou i iz svih delova sveta, svetska industrija kruzera broji 99 različitih nacionalnosti posade (Wu 2005, 6). „Slobodan ulaz” na tržište rada u industriji kruzera ne znači da su sve nacionalnosti jednako tretirane prilikom zapošljavanja. Segregaciju zaposlenih na Globalni jug i Globalni sever istaklo je više autora kao osnovni problem u politikama kompanija prilikom zapošljavanja (Alderton et. al 2004; Wu 2005; Chin 2008; Dickinson and Vladimir 2008; Wood 2009; Brida and Zapata 2010; Terry 2014). Kako Čin navodi, studija Međunarodne organizacije rada (*International Labour Organization* – ILO) pokazuje da moreplovci iz tradicionalno pomorskih zemalja Globalnog severa imaju više pozicije na brodu, kraće trajanje ugovora (2–4 meseca), više plate i plaćene odmora, dok oni poreklom sa Globalnog juga zauzimaju niže pozicije, sa značajno nižim platama, ugovorima koji traju od osam do deset meseci, bez plaćenih odmora (Chin 2008, 8–9). Ovakva segregacija u zapošljavanju posledica je toga što su zaposleni Globalnog severa uglavnom na pozicijama koje su deo brodske industrije ili visoke pozicije hotelske industrije. Drugim rečima, linije kruzera su daleko više zabrinute za regrutovanje pozicija „belih okovratnika” (kapetani, oficiri, inženjeri, kadeti, hotelski menadžeri), kako bi obezbedile redovan povratak visoko kvalifikovanih pomoraca. S druge strane, radnice i radnici sa Globalnog juga uglavnom su zaposleni u hotelskom sektoru i na nižim pozicijama (restoran, bar, kuhinja, poslovi održavanja), sa drastično dužim radnim satima (12–16 sati) na dnevnom nivou, bez slobodnih dana i garancije da će ponovno biti zaposleni nakon isteka ugovora (Wu 2005; Chin 2008).

Kako je život zaposlenih na brodu umnogome određen statusom i pozicijom na kruzeru, navedena segregacija prilikom zapošljavanja dovodi i do *klasnih razlika* unutar same posade. Hrana, uslovi stanovanja i kabine razlikuju se u zavisnosti od radne pozicije na brodu. Tako, oni koji su na višim pozicijama uglavnom imaju jednokrevetne ili dvokrevetne kabine u kojima žive, dok zaposleni na nižim pozicijama spavaju u kabinama za i do četiri osobe (Klein 2002). Ove klasne razlike vidljive su i u predviđenim mestima

za obedovanje, kao i u kvalitetu hrane. Kako Nilsen navodi, „ono što je drugačije u industriji kruzera jeste to što postoje isti oblici eksploatacionih uslova kao i na kopnu, samo je razlika u tome što su u slučaju pomoraca ovi uslovi legalni” (Nielsen, cit. u Chin 2008, 9). Odnosno, ovi uslovi nisu legalni u bukvalnom smislu te reči, ali su definisani međunarodnim konvencijama koje je teško primeniti na kruzere. S druge strane, socio-ekonomski konteksti iz kojih dolaze radnici i radnice, kao jedan od faktora koji bitno utiče na odluku o zaposlenju u ovoj industriji, vrlo su malo istraživani. Ovo pitanje u mnogim radovima uglavnom se razume kao jedna od „očitih” posledica u neoliberalnom kapitalističkom svetu.

Pitanje *položaja žena i rodnih uloga* delimično je obrađeno u pojedinim radovima. Iako nekolicina autora i autorki ističe nejednakost zapošljavanja muškaraca i žena, u industriji kruzera pozicije radnica nisu nužno obeležene tradicionalnim ženskim ulogama. Industrija kruzera je, naime, *prvi sektor brodske industrije* koji je uključio najveći broj žena moreplovaca i otvorio novo tržište rada (Alderton et al. 2004, 18). Prema statistici koju Vu navodi, 19% posade na kruzerima čine žene, dok su 81% muškarci. Iako većinom zaposlene u hotelskoj sferi broda (Thomas et al. 2013, 88) i u direktnom radu sa gostima, više od polovine žena na kruzerima su angažovane u „srednje rangiranim poslovima”, a ne u kuhinji ili na poslovima čišćenja (Wu 2005, 6), koji se smatraju najniže kvalifikovanim zaposlenjima. Međutim, najviše pozicije na kruzerima žene retko zauzimaju, što je vidljivo i u primeru da je prva žena kapetan u istoriji industrije kruzera imenovana 2007. godine (Walker 2015). Kako Čin primećuje, muškarci većinom obavljaju poslove koji su najčešće u vezi sa domaćinstvom: pranje odeće, pripreme obroka, čišćenje soba itd. U tom kontekstu, ključno pitanje nije u kojoj meri su žene zaposlene u ovim aspektima rada i da li se od njih očekuje da performiraju tradicionalne ženske uloge, već kako su muškarci pomorci usled fleksibilizacije rada u pomorstvu istovremeno feminizirani (*feminised*) (Chin 2008, 6). „Feminizirane” poslove na brodu uglavnom obavljaju muškarci Globalnog juga. Pripisivanje odlike „ženskosti” muškarcima jugoistočne Azije ima za efekat to da se njihovi identiteti više prepoznaju kao „ženski”, dok se „maskulini” identiteti više pripisuju zaposlenima iz zapadne i istočne Evrope (ibid., 12). Teri u ovim zapažanjima odlazi i korak dalje, ukazujući kako, zbog rodnim diskursima

ovako određenih (radnih) pozicija na brodu, zaposleni filipinske nacionalnosti prilikom povratka kući performiraju hipermaskulina ponašanja (Terry 2014, 80). U tom smislu, pitanje na koje načine se rodne uloge (muškaraca) konstituišu unutar posade daleko više je privuklo pažnju naučnih radova. S druge strane, pitanje položaja žena i njihovih rodni uloga najvećim delom je obrađeno u radovima koji se bave problemima zdravstveno-rizičnih ponašanja posade i seksualnog uznemiravanja (Klein and Poulston 2011; Thomas et. al. 2013). Tomas (Michelle Thomas) i drugi u rezultatima svog kvantitativnog istraživanja navode da je 35% intervjuisanih žena imalo iskustvo seksualnog uznemiravanja unutar posade. S druge strane, istraživanje Klajna (Ross A. Klein) i Pulston (Jill Poulston) bavi se problemom seksualnog uznemiravanja između putnika i zaposlenih; i u ovom primeru veći broj žrtava jesu žene. Kako pomenuti autori i autorke ističu:

„Žrtve seksualnog uznemiravanja su većinom, mada ne i nužno, žene; muškarci su žrtve neželjenog istopolnog kontakta u 13% ispitanih slučajeva; međutim, najalarmantniji primeri su oni u kojima su žrtve ispod 18 godina starosti” (Klein and Poulston 2011, 74).

Kako je ukazano i u daljem tekstu, pitanje „feminizacije” radnih pozicija *muškaraca* daleko je više zaokupilo pažnju istraživanja, nego položaj žena na kruzerima uopšte.

Problem „feminizacije” zaposlenja koji okuplja muškarce Globalnog juga uvodi još jednu dimenziju u kontekstualizaciji položaja zaposlenih na kruzeru: pitanje *rasnog* i *etničkog identiteta*. Kompanije kruzera segregaciju zaposlenih često objašnjavaju i specifičnim kulturnim odlikama članova posade koji se smatraju „pogodnijim” za pojedine poslove. Prema Džaovim navodima, jedan menadžer u kompaniji kruzera etničku segregaciju prilikom zapošljavanja objašnjava na sledeći način:

„Za narode jugoistočne Azije i Azije uopšte smatra se da dolaze iz ‚uslužnih’ kultura: Izgleda da su rođeni sa predivnom kulturom usluživanja. Oni uvek pozdravljaju goste i uvek im se osmehuju. I to čine toliko prirodno. Dobijamo veoma dobre povratne informacije od naših gostiju o ovim zaposlenima” (Zhao, cit. u Chin 2008, 12).

S druge strane, za žitelje istočne Evrope smatra se da ne dolaze iz „uslužnih” kultura. Menadžeri ih često porede sa stanovnicima Azije, gde navode da nisu u stanju da se smeše gostima i uvek su tako rigidni (ibid.). Teri, takođe, navodi rezultate interesantnog poređenja stanovnika jugoistočne Azije i istočne Evrope, u kojem je navedeno da „Filipince uvek možete da sretnete nasmejane na poslu, dok Istočnoevropljani nisu toliko emocionalno ekspresivni u svom ponašanju” (Terry 2014, 87). Kako Čin ističe, prema navodima advokata koji je zastupao istočnoevropske članove posade u slučaju protiv kompanije *Carnival Cruise Line*: „Istočnoevropljani su novi robovi izbora. Industrija kruzera ih voli jer su svetle puti, a rade za veoma niske naknade” (Chin 2008, 11). Segregacija u zaposlenjima na kulturološkoj osnovi i odlike koje se pridaju stanovnicima Globalnog juga – da su kulturno podobniji za (u)služivanje drugih – Čin, Klejn i Teri prepoznaju kao (kulturološku) diskvalifikaciju za više pozicionirane (i plaćene) poslove što ih u najvećem broju slučajeva smešta na pozicije koje su primarno locirane u restoranima, kuhinjama ili spremanju i čišćenju kabina (Chin 2008; Klein 2002; Terry 2014).

Polarizacija radnika na Globalni jug i Globalni sever svakako zahteva zasebno preispitivanje ovih koncepata i toga na koji način se ove polarizacije (p)održavaju i unutar naučnih diskursa o industriji kruzera. Ponajviše, jer su predmet istraživanja ovih radova uglavnom žitelji Globalnog juga, čija je marginalizovana pozicija objašnjena *u odnosu na Globalni sever*. Nadalje, radovi o radnicima i radnicama iz istočne Evrope gotovo da ne postoje. U tom smislu, kategorija „Istočnoevropljana” ili stanovnika zemalja „Drugog sveta” koji su zaposleni na kruzerima prepoznata je u vidu etničke, klasne i rasne „sredine”. Argumeti koji se uočavaju u etničkoj i nacionalnoj kategorizaciji posade najočitiji su u podacima da je „prva jeftina radna snaga koja se zapošljavala u industriji kruzera sedamdesetih godina 20. veka uglavnom se nalazila u Aziji” (Alderton et al. 2004, 2); dok su nakon pada Gvozdene zavese 1989. godine bistri, visoko edukovani i sa znanjem engleskog jezika, stanovnici zemalja bivše Jugoslavije, Slovačke, Češke, Rumunije i bivših republika Sovjetskog Saveza brzo gravitirali ka industriji kruzera, koja im je omogućavala bolje ekonomske prilike u odnosu na matične zemlje u kojima su živeli (Dickinson and Vladimir 2008, 39).

3. FEMINISTIČKA PERSPEKTIVA KAO TEORIJSKA POLAZNA TAČKA ZA PROUČAVANJE POLOŽAJA ZAPOSLENIH NA KRUZERU

Problemizacijom (ne)regulisanosti internacionalnih okvira kojima se definiše rad industrije, ili kritikom politika kompanija u kontekstu radne segregacije i rodne/etničke/rasne/klasne diskriminacije, ukazano je na neoliberalni kapitalistički kontekst. Ovi radovi većinom se oslanjaju na zvanična dokumenta i izveštaje različitih institucija i/ili na političko-ekonomske teorije koje primenjuju na konkretnom primeru industrije kruzera. Prilikom pokušaja da se uoči kako ovi okviri utiču na svakodnevne prakse i aktivnosti posade, mapirani su problemi isključivo u domenu rada i zapošljavanja. Na koji način zaposleni posmatraju svoje (radne) pozicije, koji su motivi njihovih mobilnosti, te kako i u kojim okvirima doživljavaju život na brodu – malo je poznato. U radovima koji su „inkluzivniji” u pristupu (cf. Dickinson and Vladimir 2008; Thomas et al. 2013; Alderton et al. 2004; Terry 2014) i uključuju intervjue sa zaposlenima, kazivanjem radnika i radnica opisane su eksploatacione i diskriminatorne prakse kompanija. Oni dozvoljavaju „aktivniju” ulogu zaposlenih u proizvodnji naučnih (sa) znanja, ali su ti podaci često instrumentalizovani u cilju kritike savremenih globalizacijskih tokova i politika kompanija. Posebno je to slučaj s radovima koji se bave položajem žena na brodovima kroz aspekt seksualnog uznemiravanja i „rizičnih” ponašanja. Naime, instrumentalizacijom ženskih iskustava u cilju opsežnijih prikaza loših uslova života na brodovima mnogi autori i autorke su pitanje roda i konstituisanja rodnih uloga smestili na marginu, a položaj žena mapirali isključivo u temama nasilja i kao ekstremne primere *nepostojanja prava radnika i radnica uopšte*. Ove perspektive nikako ne treba protumačiti kao „pogrešne”, ali kako je naučna literatura o iskustvima žena moreplovaca oskudna, navedeni pogledi mogu lako skliznuti u sveopštu viktimizaciju radnica na kruzeru ili podržati nevidljivost njihove perspektive i mogućnosti otpora. Objašnjenje za efekat koji je izazvalo „uključivanje žena” u projekat kritike industrije kruzera može se objasniti time što se feminizam retko bavio položajem žena moreplovaca, radnica migrantkinja na kruzeru, a u radovima nije korišćena ni feministička teorija da bi se opisali širi socijalni, ekonomski i politički procesi. Baš kao i zaposleni Globalnog juga, žene su u radovima

dodate kao varijabla ili „jedna od” kategorija. Ova specifična fragmentiranost iskustava radnica predstavlja značajan poziv budućim radovima koji će uključiti pitanje roda i rodnih odnosa u industriji kruzera kao značajno polje feminističke analize.

S druge strane, rodna segregacija poslova u turizmu, nažalost, nije zaokupila veliku pažnju studija turizma. Kako Pričard ističe, muški tokovi proizvodnje znanja (*malestream knowledge*) u studijama turizma imaju duboke korene u pozitivističkoj tradiciji, te su problemi rodno obeleženih praksi proučavanja retko kritikovani, ili je „pitanje žena” samo dodato širem spektru (istraživačkih) problema u turizmu (Pritchard 2014, 315). Tema rodne segregacije poslova u turizmu, rodne nejednakosti i stereotipizacije rodnih uloga najviše je bila obuhvaćena radovima liberalnih feministkinja. „Feminističke studije u turizmu većinom su se bavile ovim problemom u odnosu na industrije gostoprimstva i usluga, pre nego što su se posvetile širem sektoru turizma *per se*” (Aitchison 2009, 633). U tom smislu, istraživanja o položaju žena u turizmu nisu se kretala izvan ekonomsko-komercijalnog pristupa ovom fenomenu. Mnogo više pažnje u studijama turizma privukla je tema seks-turizma (*sex tourism*) koju su pokrenule radikalne feministkinje, čija su istraživanja ove oblasti ukazala na probleme zlostavljanja dece i trgovine ženama; dok su se pripadnice marksističkog feminizma retko bavile poljem turizma, iako postoje radovi o političkoj ekonomiji i razvojnim studijama u turizmu koji su bili upoznati sa marksističkom teorijom (*ibid.*, 634–635). Naime, feministička istraživanja i danas ostaju marginalna u studijama turizma, a pitanje položaja žena u turizmu je zaokupilo pažnju u domenu nasilja i seksualnog zlostavljanja.

Fenomen fleksibilizacije rada uključio je veliki broj ljudi i doveo do značajnih transformacija na globalnom nivou. Međutim, kako Barrientos (Stephanie Barrientos) i drugi navode, ova transformacija muškarce i žene nije pogodila na iste načine. Iako se može učiniti da su nove prilike za zapošljavanje omogućile većem broju žena ulazak na (globalno) tržište, da se bave plaćenim poslovima, omogućile sopstvene prihode i različite vidove nezavisnosti – ove „mogućnosti” su takođe kreirale nove izazove, jer je većina ovih zaposlenja u domenu neformalnog ili privremenog rada i loših radnih uslova, gde nisu

uključeni i problemi njihovih tradicionalnih uloga u odgovornosti prema porodici (Barrientos et al. 2004, 1). Specifičan primer toga jeste upravo industrija kruzera, koja je uključila najveći broj žena moreplovaca, ali u srednje rangiranim poslovima koji su većinom sezonski, pripadaju sektoru turizma i uslužnih delatnosti. Partikularni motivi, društveni položaj, kulturne pripadnosti i iskustva radnica koje se odlučuju na zapošljavanje u ovom sektoru turizma do danas ostaju nevidljivi. Pitanje rodne segregacije prilikom zapošljavanja i smeštanje žena na pozicije u direktnom radu sa gostima, takođe, retko je istraživano.

Studije migracija, takođe, nailaze na problem „dislociranosti” zaposlenih na kruzeru. Kako je malo toga nacionalnog u kretanju radnika i radnica zbog boravka na moru, pitanje njihovog migrantskog statusa donosi nove teorijske izazove kako mapirati ovu „migrantsku subjektivnost”. Naime, u radovima se relacija radnik/radnica – migrant/migrantkinja neretko posmatra kao izolovan entitet, a često se zanemaruje da zaposleni takođe i putuju, te da se u različitim mrežama socio-kulturnih okolnosti mogu razumeti *i kao turisti i turistkinje*. Kao važan element ovom spektru migracija potrebno je pridružiti i fenomen putovanja, te ispitati da li se on konstituiše u međuodnosu sa fenomenom radnih migracija u industriji kruzera, kao i načine na koje to čini. Tako, „fiksiran” status radnika i radnica potrebno je pridružiti širokom spektru mobilnosti i uočiti na koji način se njihova „statičnost” konstituiše unutar ovih višeznačnih kretanja. Istovremeno, važno je uspostaviti i vezu između suprotstavljenih gledišta: koliko su zaposleni na kruzerima sposobni da budu „mobilni” nasuprot njihovoj „hipermobilnosti” unutar industrije. Ili, kako Dankan ističe, „mobilnosti (kao i rad) ne moraju se isključivo posmatrati kao ekonomski fenomen u primeru radnih migranata i migrantkinja, već ih je i važno razumeti u uslovima širih društvenih i kulturnih interakcija” (Duncan et al. 2013, 9).

3.1. FEMINISTIČKA KRITIKA PRODUKCIJE ZNANJA U NAUCI

Pogled na položaj radnika i radnica na kruzeru rezultirao je uvidom marginalizovanih, eksploatisanih, diskriminisanih i potlačenih radnika i radnica migranata. Ova slika umnogome podseća na probleme koje je

pokrenula upravo feministička teorija i kritika (sa svim svojim različitostima unutar feminizama) kada je pisano o neravnopravnom položaju žena i marginalizovanim grupama. U svim pomenutim radovima, posadi na kruzerima pripisana je tradicionalna odlika „ženskosti”: pasivna, poslušna, uslužljiva i bez mogućnosti aktivnog delovanja. Iako je ova socio-ekonomska pozicioniranost posade kritikovana, prilikom svakog čitanja stiče se utisak da su navedene karakteristike jednodimenzionalna odlika svih zaposlenih na kruzeru.

Feministička teorija bogata je literaturom koja kritikuje produkciju znanja u nauci: kako se znanje proizvodi, ko ispostavlja „naučnu istinu”, kako su oblikovani procesi mišljenja kojima se opisuju naučni problemi, kome je ta „istina” namenjena. Mnoge feministkinje ukazale su na vezu maskuliniteta, muškaraca, znanja i moći u proizvodnji „istine” (cf. Rose 1993), čime su preispitani autoriteti, institucije i poredak unutar kojeg se ova znanja kreiraju. Ovi problemi doveli su projekat epistemologije u centar naučnih debata: iz koje pozicije se govori/piše o iskustvima „proučavanih”, na koji način je (re)interpretiran njihov svakodnevni život i kakvi diskursi se održavaju/obnavljaju izučavanjem „njihovih” praksi i aktivnosti.

Feministička kritika dala je svoj veliki doprinos preispitivanju oblasti epistemologije. Baveći se pitanjem znanja, cilj feminističke epistemologije nije samo da se iznesu kritike maskulinističkih teorija saznanja, tradicionalnih ili savremenih, već da se proizvedu i razviju *alternativni* epistemološki prikazi i teorije, u množini, u kojima žene nisu samo objekti, već pre svega subjekti saznanja (Lončarević 2012, 45). Aker (Joan Acker) i druge u feminističkoj kritici tradicionalnih istraživanja takođe ističu odnos subjekta i objekta istraživanja. One kritikuju ideju o idealizovanim objektivnim, racionalnim i distanciranim istraživanjima i u centar svojih zapažanja dovode odnos istraživača ili istraživačice i istraživanog. Ideja o objektivnom znanju i prenošenju „istine” posledica je maskulinističkih načina mišljenja, čije su odlike isključivanje žena u produkciji znanja, isključivanje žena kao predmeta istraživanja i/ili konceptualizacija (ženskih) iskustava unutar partijarhalnog okvira (Acker et al. 1991). Ovaj argument važno je istaći, jer nepostojanje feminističke teorije i kritike u produkciji znanja o radnicima i radnicama na kruzeru, nevidljivost žena kao zasebnog predmeta istraživanja i/ili smeštanje njihovog iskustva na

brodu isključivo u domen seksualnog nasilja, rezultiralo je time da je predstave o položaju radnica nemoguće izmestiti iz tradicionalne kategorije „ženskosti”.

Klasa, rasa, rod, etnicitet i seksualnost istovremeno utiču na to na koji način će ljudi posmatrati svet i stvarnost oko sebe. Kritika jednog od pravaca feminističke epistemologije – *standpoint* feminističkih teoretičarki pomoći će da se izmestimo iz jednoznačnih predstava o „potlačenima”. Kako Aker i druge navode, cilj feminističkih istraživanja je da subjekte uvede u proces istraživanja kao aktivne učesnike i učesnice koji su pod uticajem naših mišljenja, ali koji istovremeno izazivaju koncepte naših kategorija i metoda istraživanja (ibid., 1991). Iako mnogobrojne, sa mnoštvom razlika unutar svojih pravaca, *standpoint* teorije imaju zajedničke pojedine tačke. Kako Lončarević navodi:

“*standpoint* teorije, feminističke i nefeminističke, tvrde da predstavljaju svet iz posebne društveno situirane *perspektive*, koja tvrdi i poseduje epistemičku privilegiju ili autoritet. ... Kao kritičke teorije, one predstavljaju društveni svet u skladu sa interesima potčinjenih/žena, koji/e su predmet istraživanja. ... Nužno je razumeti da feminističke *standpoint* teorije *nikada* ne tvrde epistemičku privilegiju potčinjenih/marginalizovanih žena nad čitavim poljem znanja. ... Ono što *standpoint* teorije čine jeste da *ograničavaju* domet svojih tvrdnji: cilj je da se razvije znanje koje bi bilo *korisno* za potčinjene/marginalizovane grupe u društvu da bi one razumele i prevazišle svoje probleme” (Lončarević 2012, 49).

Standpoint teorije nude aktivnu ulogu (*agency*) marginalizovanim grupama. One insistiraju na perspektivama marginalizovanih u svoj njihovoj socijalnoj, kulturnoj, ekonomskoj različitosti i njihovom viđenju svakodnevnog života i sistema ugnjetavanja. U tom smislu, ako kruzere razumemo kao sistem različitih načina represije i ugnjetavanja, onda je potrebno ispitati na koje načine zaposleni prevazilaze ove sisteme. Posebno, jer je njihova marginalna pozicija istovremeno prožeta kategorijama rada, etniciteta, roda i rase. Kako Bat-Ami Bar On ukazuje, postoje različite vrste praksi koje pružaju otpore dominantnim sistemima. Jedna vrsta sastoji se od praksi koje odgovaraju/nude otpor ugnjetavanju i pokazuju kako društveno marginalizovani subjekti nisu nemoćni, oni mogu postaviti granice ili srušiti represivne snage, i mogu biti kreativni u prevazilaženju granica koje su postavljene njihovim ugnjetavanjem (Bar On 1993, 93). Iako se Bat-Ami Bar On bavi pitanjem distanciranosti centra

znanja i margine, te preispituje koncept epistemičke privilegije, ovaj tekst zaustaviće se na predlogu da se preciznije istraži perspektiva zaposlenih na kruzeru sa svim njihovim različitostima; kao i ideji o mogućnostima njihovog aktivnog prevazilaženja granica represivnog sistema industrije i/ili pružanja otpora. Posebno, jer je neoliberalni kapitalizam potrebno dovesti *u vezu sa pitanjem patrijarhata* koji takođe čini značajan sistem represije i ugnjetavanja. Ukoliko bi se diskursi kapitalizma i patrijarhata analizirali isključivo u međuzavisnom odnosu i razumeli kao značajan okvir za proučavanje savremene industrije kruzera – pitanje položaja žena i smeštanje njihove pozicije u domenima nasilja i zlostavljanja moguće je preciznije objasniti i kritikovati, ali i ukazati na drugačije prakse marginalizovanja radnica.

3.2. OD PRIVATNE SFERE DO FEMINISTIČKE GEOGRAFIJE

Aktivnosti i prakse radnika i radnica na kruzerima nevidljive su široj javnosti jer se odvijaju u „privatnoj sferi”. Pod „privatnom sferom” ne mislim samo na kompanije koje nisu voljne da otvoreno govore o iskustvima radnika i radnica na kruzeru i politikama zapošljavanja; već na to što je njihov život *na brodu* prostorno odvojen, gotovo nevidljiv gostima/putnicima i putnicama (iako oni takođe borave na kruzeru), a ponajviše nevidljiv za one koji nisu zaposleni na brodu. Naime, većina autora i autorki pretpostavlja „dobrovoljnost” posade da živi i radi na kruzeru, tj. pretpostavlja da postoji radni ugovor između obe strane, kompanije i zaposlenog. U tom smislu, kritika radnih uslova na kruzeru većinom se kreće u domenu nepoštovanja ovog ugovora: broj radnih sati, segregacija zaposlenja, hrana i smeštaj – onoga što su kompanije dužne da obezbede zaposlenima. Jednostavnije rečeno, njihov potlačeni položaj posmatra se u perspektivi kršenja prava koja im „prirodno” pripadaju i kao *posledica* pravne neregulisanosti i nekontrolisanosti politika kompanija ili kapitalizma uopšte. Ili, kako Pejtmen (Carole Pateman) ističe, neretko se „veća pažnja poklanja uslovima pod kojima se ugovor sklapa, i pitanju eksploatacije onda kada je ugovor već sklopljen” (Pejtmen 2001, 17). Tako, motivi i predstave koje zaposleni imaju o svom odlasku, životu i radu na kruzerima do danas nisu bili predmet istraživanja. Ovaj element je važan ponajviše zato što pozicija radnika i radnica na kruzerima takođe zavisi i od njihovog socio-ekonomskog položaja u zemljama iz kojih dolaze. I upravo,

ovaj tekst kao *polaznu tačku* za dalja istraživanja predlaže ponovno vraćanje na već odavno problematizovanu polarizaciju privatne i javne sfere, pre svega, zato što iskustva i aktivnosti zaposlenih na kruzerima i danas ostaju nevidljiva kao i njihovi socio-ekonomski i kulturološki uslovi iz kojih dolaze.

Ekonomska razmena turističkih usluga, normalizacija ponašanja zaposlenih na poslu, pravila kojima moraju da se vode itd. problemi su koji se tiču javne sfere. Autori i autorke čak i kada pišu o seksualnim uznemiravanjima uvek se kreću u domenima uznemiravanja na poslu ili u/kroz relaciju domaćin – gost. Polarizaciju privatno/javno Pejtmen objašnjava međusobnim konstituisanjem, što je tema kojom se bave mnoge feministkinje. Naime, javna sfera ne može postojati ukoliko ne postoji i privatna: „Antinomija privatno/javno samo je još jedan izraz za žene/muškarci. Privatna ženska sfera i javna muška sfera, suprotstavljene su ali smisao stiču zahvaljujući onoj drugoj” (ibid., 20). Nevidljivost svakodnevnog života zaposlenih na kruzeru ima za posledicu to da se njihove aktivnosti i prakse odvijaju u privatnoj sferi koja je fizički izdvojena na brodu, ali i koja je prožeta odnosima koji se formiraju unutar posade. Ovi odnosi pripadaju intimnom, slobodnom vremenu izvan radnih prostora, a kako i radnici žive na brodu u dužim periodima, moguće je pretpostaviti o onome što se događa „kod kuće” i/ili u „domaćem” okruženju.

U tom smislu, položaj zaposlenih potrebno je izmestiti izvan njihove marginalne pozicije koja je opisana (ali i proizvedena) kroz mreže polarizacija (kompanija – radnik/radnica, radnik/radnica–migrant/migrantkinja na kopnu – radnik/radnica–migrant/migrantkinja na moru, potrošač – proizvođač, gost – domaćin, turisti/turistkinje – migranti/migrantkinje, Globalni sever – Globalni jug, muškarci – žene itd.), pre svega jer je mali broj studija uočilo ove polarizacije i ukazalo na nejednake odnose moći koji se konstituišu kroz različite procese i odvijaju na vrlo specifičnom mestu, *brodu/kruzeru*. Tako ovaj tekst predlaže feminističku geografiju (*feminist geography*) koja može da objasni ove višeznačne pozicije jer postavlja pitanje specifičnosti, „*gde* se socijalni procesi odvijaju i kako se odvijaju *u odnosu na* druge socijalne, političke i ekonomske procese oblikujući posebne *načine* na koje to čine” (Nelson and Seager 2005, 7). Tako, problem „marginalizovanosti” radnika i radnica na kruzerima važno je izučavati i sa napomenom da se njihov položaj *otelovljuje na brodu*. U tom

smislu, *brod* kao fizički (materijalni) prostor unutar kojeg se formiraju različiti oblici socio-kulturnih veza i odnosa moguće je razumeti kao glavni okvir za dalja proučavanja; ili korak dalje, moguće ga je proučavati kao metaforu za kritiku sličnih sistema ugnjetavanja i represije u neoliberalnom kapitalizmu.

4. ZAKLJUČAK

Daljim proučavanjima problema marginalnosti zaposlenih na kruzerima potrebno je dovesti u vezu šire društvene, ekonomske i političke koncepte neoliberalnog kapitalizma i patrijarhata sa glasovima radnika i radnica. Posebno zato što se stvarnosti zaposlenih otelovljuju u vrlo specifičnim okolnostima i kontekstu, a obeležene su različitostima njihovih motiva, mikrosvetova i perspektiva. Naime, (zapadnocentrični) naučnoistraživački diskursi često kreiraju predstave o nepostojanju prava zaposlenih na kruzerima isključivo u kontekstu širih političko-ekonomskih globalizacijskih tokova, bez naznaka na koji način se ove nejednakosti (p)održavaju unutar samog broda i odnosima unutar posade. Tako, fenomenu kruziranja potrebno je pristupiti unutar teorijsko-metodoloških okvira koji mogu da obuhvate i objasne načine na koje se konstituišu nejednakosti u industriji kruzera, kako globalno, tako i lokalno (na brodu). U tom smislu, važno je sprovesti precizniju analizu različitih nivoa nejednakosti, ali i uključiti kulturološke i socio-ekonomske motive zaposlenih prilikom odlučivanja da rade na brodu. I upravo, zbog višeznačnih horizontalnih i vertikalnih kretanja posade kroz različite globalne pejzaže i tokove, potrebno je pokrenuti više uključujuće i interdisciplinarne pristupe kojima je moguće opisati ove procese. Kako Nelson (Lise Nelson) i Siger (Joni Seager) ističu:

„pitanje ,gde' primorava nas da mapiramo kompleksnost odnosa između tela, identiteta, prostora i odnosa moći i predstavlja arenu u kojoj feministička geografija daje svoj najveći doprinos feminističkoj teoriji. Prvo, feministička geografija je blisko povezana sa različitim političkim pokretima i opredeljenjima, što je oživljava kao arenu analize i proširuje svoju privlačnost, kako u akademskim, tako i u vanakademskim okruženjima. ... Drugo, ona je interdisciplinarno subpolje koje insistira na angažovanim i ponovnim iščitavanjima ključnih teorijskih pristupa u disciplinama – u političkoj i kulturnoj geografiji, u istraživanjima urbanih i životnih sredina, u literaturi o

ekonomiji i migracijama, kao i metodološkim okušajima. ... Treće, feministička geografija pokazuje kako se višestruka ugnjetavanja otelovljuju, proizvode kroz materijalna i simbolička mesta i prostore. ... I poslednje, feministička geografija potvrđuje značaj žena kao subjekta proučavanja 'rodnog obeležavanja' (*gendering*) društvenih i prostornih procesa" (Nelson and Seager 2004, 6–7).

Internacionalna posada koja je okupljena u ograničenom prostoru na moru predstavlja interesantnu arenu međukulturološke komunikacije u kojoj se konstituišu i manifestuju hibridne veze i odnosi između zaposlenih. Dovođenje pitanja roda u centar budućih istraživanja ne znači samo uključiti perspektivu radnica na kruzerima ili je pridodati širem spektru problema položaja žena. Feministička perspektiva može da objedini i opiše *načine* na koje su ove nejednakosti na različitim nivoima konstituisane, te davanjem glasa radnicama ukaže na mogućnosti otpora ovim represivnim sistemima i strukturama. Posebno zato što međuzavisnost kapitalizma i patrijarhata u savremenom globalnom svetu kreira višeznačna ugnjetavanja koja su u industriji kruzera duboko prožeta i fenomenom putovanja.

LITERATURA

- Acker, Joan, Kate Barry, and Joana Esseveld. 1991. „Objectivity and Truth – Problems in Doing Feminist Research.” In *Beyond Methodology: Feminist Scholarship as Lived Research*, edited by Mary Margaret Fonow and Judith A. Cook, 131–151. Bloomington: Indiana University Press.
- Aitchison, Cara. 2009. „Gender and Tourism Discourses: Advancing the Gender Project in Tourism Studies” In *The SAGE Handbook of Tourism Studies*, edited by Tazim Jamal and Mike Robinson, 631–644. London: Sage Publications.
- Alderton, Tony, Michael Bloor, Erol Kahveci, Tony Lane, Helen Sampson, eds. 2004. *The Global Seafarer: Living and Working Conditions in a Globalized Industry*. Geneva: International Labour Office.
- Bar On, Bat-Ami. 1993. „Marginality and Epistemic Privilege.” In *Feminist Epistemologies*, edited by Linda Alcoff and Elizabeth Potter, 83–100. New York: Routledge.

- Barrientos, Stephanie, Naira Kabber, and Naomi Hossain. 2004. *The Gender Dimensions of the Globalization of Production: Working Paper No. 17*. Geneva: International Labour Office.
- Bell, David. 2009. „Tourism and Hospitality.” In *The SAGE Handbook of Tourism Studies*, edited by Tazim Jamal and Mike Robinson, 19–34. London: Sage Publications.
- 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
- Brida, J. Gabriel, Eugenia Riano, and Sandra Zapata-Aguirre. 2011. „Residents’ Attitudes and Perception towards Cruise Tourism Development: A Case Study of Cartagena de Indias (Colombia).” *Tourism and Hospitality Research* 11(3): 181–196. doi: 10.1177/1467358411415153
- Chin, B.N. Christine. 2008. „Labour Flexibilization at Sea.” *International Feminist Journal of Politics* 10(1): 1–18. doi: 10.1080/14616740701747584
- Chon, S. Kaye, and Arthur A. Berger. 2004. *Ocean Travel and Cruising: A Cultural Analysis*. New York: Routledge.
- CruiseJunkie. 2016. „Your Resource for the Other Information About the Cruise Industry.” *CruiseJunkie*. Pristupljeno: 29. oktobra 2016. <http://www.cruisejunkie.com/>
- Cruise Law News. 2016. „Jim Walker’s Cruise Law News: Breaking News and Legal Commentary Regarding Cruise Ship Passangers & Crew Members Around the World.” Pristupljeno: 20. oktobra 2016. <http://www.cruiselawnews.com/>
- Cruise Lines International Association. 2015. „2015 Annual Report: One Voice Advancing Our Industry Together.” Pristupljeno 8. avgusta 2016. http://cruising.org/docs/default-source/market-research/clia_2015_annualreport_web.pdf?sfvrsn=0
- Dickinson, Bob, and Andy Vladimir. 2008. *Selling the Sea: An Inside Look at the Cruise*. New Jersey: Wiley.
- Duncan, Tara, David G. Scott, and Tom Baum. 2013. „The Mobilities of Hospitality Work: An Exploration of Issues and Debates.” *Annals of Tourism Research* 41: 1–19. doi: 10.1016/j.annals.2012.10.004
- 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.

- Eijgelaar, Eke, Charla Thaper, and Paul Peeters. 2010. „Antarctic Cruise Tourism: The Paradoxes of Ambassadorship, ‘Last Chance Tourism’ and Greenhouse Gas Emissions.” *Journal of Sustainable Tourism* 18(3): 337–354. doi: 10.1080/09669581003653534
- Florida Caribbean Cruise Association. 2015. „Cruise Industry Overview – 2015: State of the Cruise Industry.” *Florida Caribbean Cruise Association*. Pristupljeno 2. septembra 2016. <http://www.f-cca.com/downloads/2015-Cruise-Industry-Overview-and-Statistics.pdf>
- Gibson, Philip, and Alexis Papathanassis. 2010. „Conference Report: The Cruise Industry – Emerging Issues, Problems and Solutions: Review of the 2nd International Cruise Conference, Plymouth, UK, 18–20 February 2010.” *International Journal of Tourism Research* 12: 405–407. doi: 10.1002/jtr.793
- Hall, C. Michael, Allan M. Williams, and Alan A. Lew. 2014. „Tourism Conceptualizations, Disciplinarity, Institutions, and Issues.” In *The Wiley Blackwell Companion to Tourism*, edited by Alan A. Lew, C. Michael Hall, and Allan M. Williams, 3–24. Chichester: Wiley Blackwell.
- Hannam, Kevin, Sheller Mimi, and John Urry. 2006. „Editorial: Mobilities, Immobilities and Moorings.” *Mobilities* 1(1): 1–22. doi: 10.1080/17450100500489189
- Humans at Sea. 2016. „Humans at Sea.” *Humans at Sea*. Pristupljeno 20. oktobra 2016. <https://humansatsea.com/>
- Jamal, Tazim, and Mike Robinson. 2009. „Introduction: The Evolution and Contemporary Positioning of Tourism as a Focus of Study.” In *The SAGE Handbook of Tourism Studies*, edited by Tazim Jamal and Mike Robinson, 1–16. London: Sage Publications.
- Klein, A. Ross. 2002. „High Seas, Low Pay: Working on Cruise Ships.” *Our Times: Canada’s Independent Labour Magazine* December 2001/January 2002. <http://www.cruisejunkie.com/ot.html>
- Klein, A. Ross. 2011. „Responsible Cruise Tourism: Issues of Cruise Tourism and Sustainability.” *Journal of Hospitality and Tourism Management* 18(1): 107–116. doi: 10.1375/jhtm.18.1.107
- Klein, A. Ross, and Jill Poulston. 2011. „Sex at Sea: Sexual Crimes Aboard Cruise Ships.” *Tourism in Marine Environments* 7(2): 67–80. doi: 10.3727/154427311X13038402065820
- Lončarevič, Katarina. 2012. „Feministička epistemologija: nastanak, razvoj i ključni problemi.” *Godišnjak Fakulteta političkih nauka* 7: 41–61.

- Marvic, Mišela, and John Urry. 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.
- Morgan, Nigel. 2014. „Place Promotion and Commodification.” In *The Wiley Blackwell Companion to Tourism*, edited by Alan A. Lew, C. Michael Hall, and Allan M. Williams, 210–220. Chichester: Wiley Blackwell.
- Lashley, Conrad, and Alison Morrison. 2000. *In Search of Hospitality: Theoretical Perspectives and Debates*. London: Butterworth Heinemann.
- Lester, Jo-Anne, and Clare Weeden. 2004. „Stakeholders, the Natural Environment and the Future of Caribbean Cruise Tourism.” *International Journal of Tourism Research* 6(1): 39–50. doi: 10.1002/jtr.471
- Nelson, Lise, and Joni Seager. 2005. „Introduction.” In *A Companion to Feminist Geography*, edited by Lise Nelson and Joni Seager, 1–13. Blackwell Publishing.
- Page, Stephen, and Yue G. Ge. 2009. „Transportation and Tourism: A Symbiotic Relationship?” In *The SAGE Handbook of Tourism Studies*, edited by Tazim Jamal and Mike Robinson, 371–395. London: Sage Publications.
- Pritchard, Annette. 2014. „Gender and Feminist Perspectives in Tourism Research.” In *The Wiley Blackwell Companion to Tourism*, edited by Alan A. Lew, C. Michael Hall, and Allan M. Williams, 314–324. Chichester: Wiley Blackwell.
- Pejtmen, Kerol. 2001. *Polni ugovor*. Beograd: Feministička 94.
- Rose, Gillian. 1993. *Feminism and Geography: The Limits of Geographical Knowledge*. Cambridge: Polity Press.
- Royal Caribbean International. 2016. „Harmony of the Seas: Big Bold Family Adventures at Every Turn.” Pristupljeno 8. avgusta 2016. <http://www.royalcaribbean.com/findacruise/ships/class/ship/home.do?shipCode=HM>
- Sheller, Mimi, and John Urry. 2006. „The New Mobilities Paradigm.” *Environment and Planning A* 38(2): 207–226. doi: 10.1068/a37268
- Stewart, E.L., S.E.L. Howel, D. Draper, J. Yackel, and A. Tivy. 2007. „Sea Ice in Canada’s Arctic: Implications for Cruise Tourism.” *Arctic Sea Ice and Cruise Tourism* 60(4): 370–380. <http://pubs.aina.ucalgary.ca/arctic/Arctic60-4-370.pdf>
- Terry, William C. 2009. „Working on the Water: On Legal Space and Seafarer Protection in the Cruise Industry.” *Economic Geography* 85(4): 463–482. doi: 10.1111/j.1944-8287.2009.01045.x

- Terry, William C. 2014. „The Perfect Worker: Discursive Makings of Filipinos in the Workplace Hierarchy of the Globalized Cruise Industry.” *Social & Cultural Geography* 15(1): 73–93. doi: 10.1080/14649365.2013.864781
- Testa, Mark R. 2002. „Leadership Dyads in the Cruise Industry: the Impact of Cultural Congruency.” *International Journal of Hospitality Management* 21: 425–441. doi: 10.1016/S0278-4319(02)00036-1
- Thomas, Michelle, Michael Bloor, and Kirsty Little. 2013. „Sexual Risk among Female Workers on Cruise Ships.” *Journal of Maritime Affairs* 2(1): 87–97. doi: 10.1007/s13437-013-0037-6
- Thomson. 2016. „Thomson Spirit: Overview.” *Thomson*. Pristupljeno 1. septembra 2016. <http://www.thomson.co.uk/cruise/ships/thomson-spirit/>
- Walker, Jim. 2015. „Finally, First U.S. Female Captain Cruise Ship.” *Jim Walker's Cruise Law News*, July 13. Pristupljeno 8. septembra 2016. <http://www.cruiselawnews.com/2015/07/articles/weird-cruise-news/finally-first-us-female-to-captain-cruise-ship/>
- Williams, Allan M. 2014. „Introduction: Perspectives on Tourism.” In *The Wiley Blackwell Companion to Tourism*, edited by Alan A. Lew, C. Michael Hall, and Allan M. Williams, 27–32. Chichester: Wiley Blackwell.
- Wood, Robert E. 2000. „Caribbean Cruise Tourism: Globalization at Sea.” *Annals of Tourism Research* 27(2): 345–370. doi: 10.1016/S0160-7383(99)00073-0
- Wood, Robert E. 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.
- Wu, Bin. 2005. *The World Cruise Industry: A Profile of the Global Labor Market*. Cardiff: Seafarers International Research Centre.

Primljeno: 5.11.2016.

Izmenjeno: 5.12.2016.

Prihvaćeno: 7.12.2016.

Researching the Position of Workers on Cruise Ships: Reflections on the Significance of the Feminist Perspective

Lara KONČAR

University of Belgrade
Faculty of Political Sciences

Summary: This paper analyzes the concepts of modern research of the cruise ship industry, with a special focus on the position of migrant workers. From the beginning of the 21st century, the rapid development of this industry on a global scale has drawn the attention of many authors and institutions, and the studies of this phenomenon have resulted in an interesting fragmentation: tourism studies and the social-economic approach. Tourism studies, as an important field of the cruise ship industry research, have rarely engaged on the topic of migrant cruise ship workers, while the social-economic perspective has barely included the field of tourism as an important element in researching their position. The goal of this paper is to simultaneously provide better understanding of the cruise ship industry phenomenon in a wider social, economic and political context, and also point out the oversights that are visible when creating notions in public discourses on the position of workers. In order to better explain the importance of re-conceptualizing their general position, it is necessary to consult tourism studies regarding this problem, explain the relations that exist within the travel and cruise ship industries, and connect that with the relation between work and migrations as the primary factor for contextualizing conditions in which they exist. A special aspect of this paper is dedicated to the problem of the lack of a feminist theory and critique, both in tourism studies and in the social-economic approach. By introducing the feminist perspective, this paper points out the “dangers” of the scientific research discourse in creating concepts about the “migrant subjectivity” and the marginality of cruise ship workers. The first section offers a short review of the approached and basic concepts in defining the cruise ship phenomenon, and refers to the legal and political context of the workers’ position within the industry. The second section deals with the insights of contemporary research and papers, indicating the theoretical and methodological problems of mapping the social-economic position of workers, while the aim of the third section is to indicate the importance of the feminist perspective in the understanding of this phenomenon, offering suggestions for further reviews and further research on the position of cruise ship workers, especially within the field of feminist geography.

Keywords: cruise ship industry, migrant workers, feminist theory, feminist critique, tourism studies