

МЕЂУНАРОДНА КРСТАРЕЊА
КОРИДОРОМ 7
И НАУТИЧКИ ТУРИЗАМ СРБИЈЕ

- ЗАПОСЛЕНИ -

ЕКОНОМСКИ ПРИНЦИП одрживог развоја међународних туристичких крстарења

- Обезбеђење стабилног запослења
- Могућности за стицање прихода
- Социјално старање за заједнице домаћина
- Допринос смањења сиромаштва.
 - помоћ друштву (корисност у држави где је круз-компанија основана, где има своја представништва, државама у развоју, помоћ локалним заједницама простора које туристи обилазе),
 - однос према људским ресурсима у колективу,
 - заштита потрошача и
 - заштита компаније.

РАДНА СНАГА НА КРУЗЕРИМА

- У циљу бољег менаџмента људским ресурсима потребно је одговорити на следећа питања:
- Ко се запошљава на тим крузерима (ПОТРЕБЕ, СОЦИО-КУЛТУРНЕ ВЕШТИНЕ, СТРУКТУРА, ДОМ)?
- Каква је организациона структура на броду?
- Каква је полна и старосна структура?
- Одакле је посаде?
- Да ли постоји веза између позиције радног места и државе из које запослени долази?

КОРИДОР 7 И ПОСАДА КРУЗЕВА

Ihr Phoenix-Team



*Слика 1. Кадар компаније “Phoenix Reisen GmbH”
(запослени у пословницама, на броду, туристички агенти и др.)
(Извор: Phoenix Reisen GmbH, брошура 2006)*

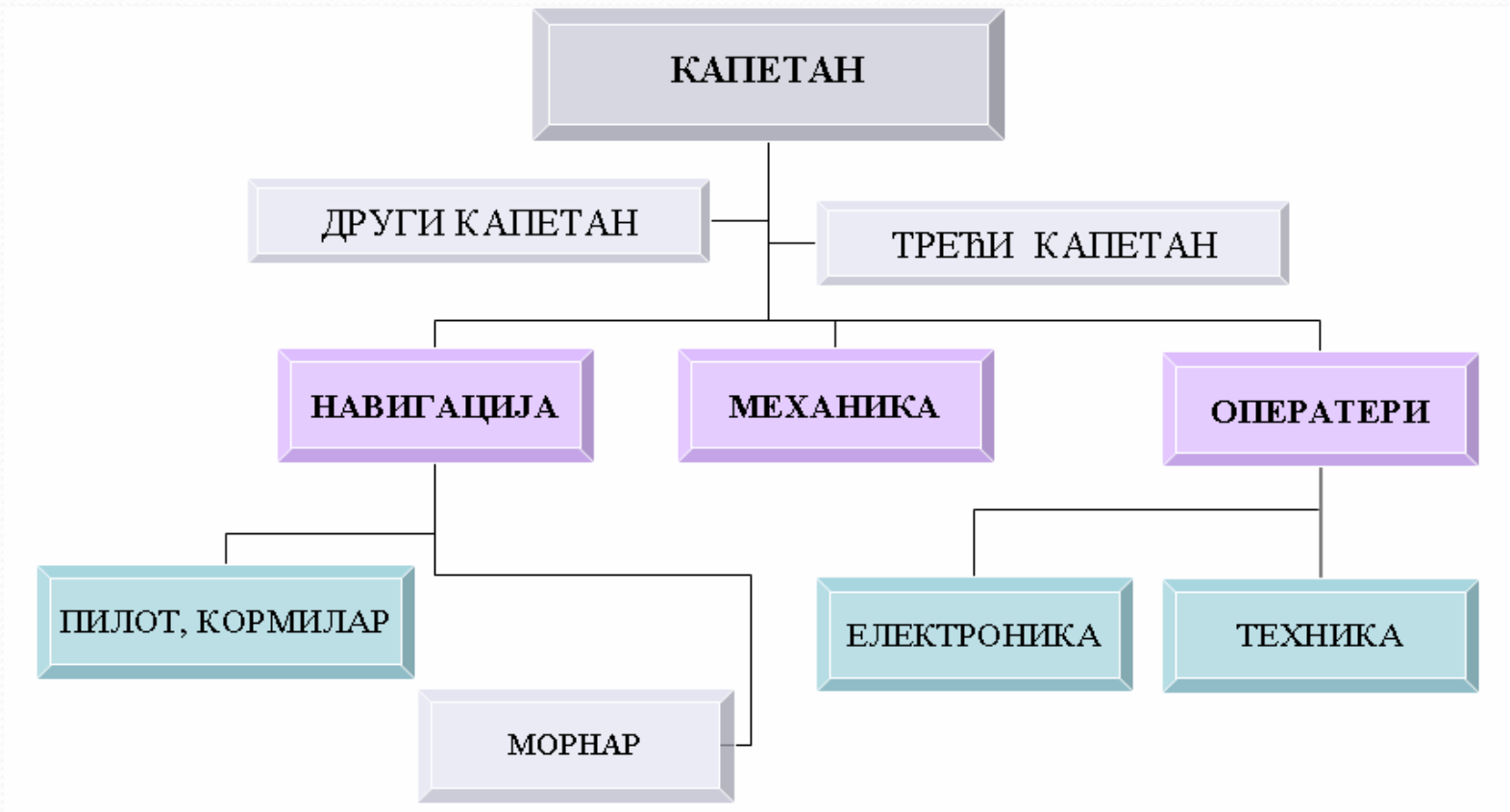


Схема 1. Основна организационо-кадровска структура одељења наутике

ПРЕКООКЕАНСКА КРСТАРЕЊА – плате и позиције

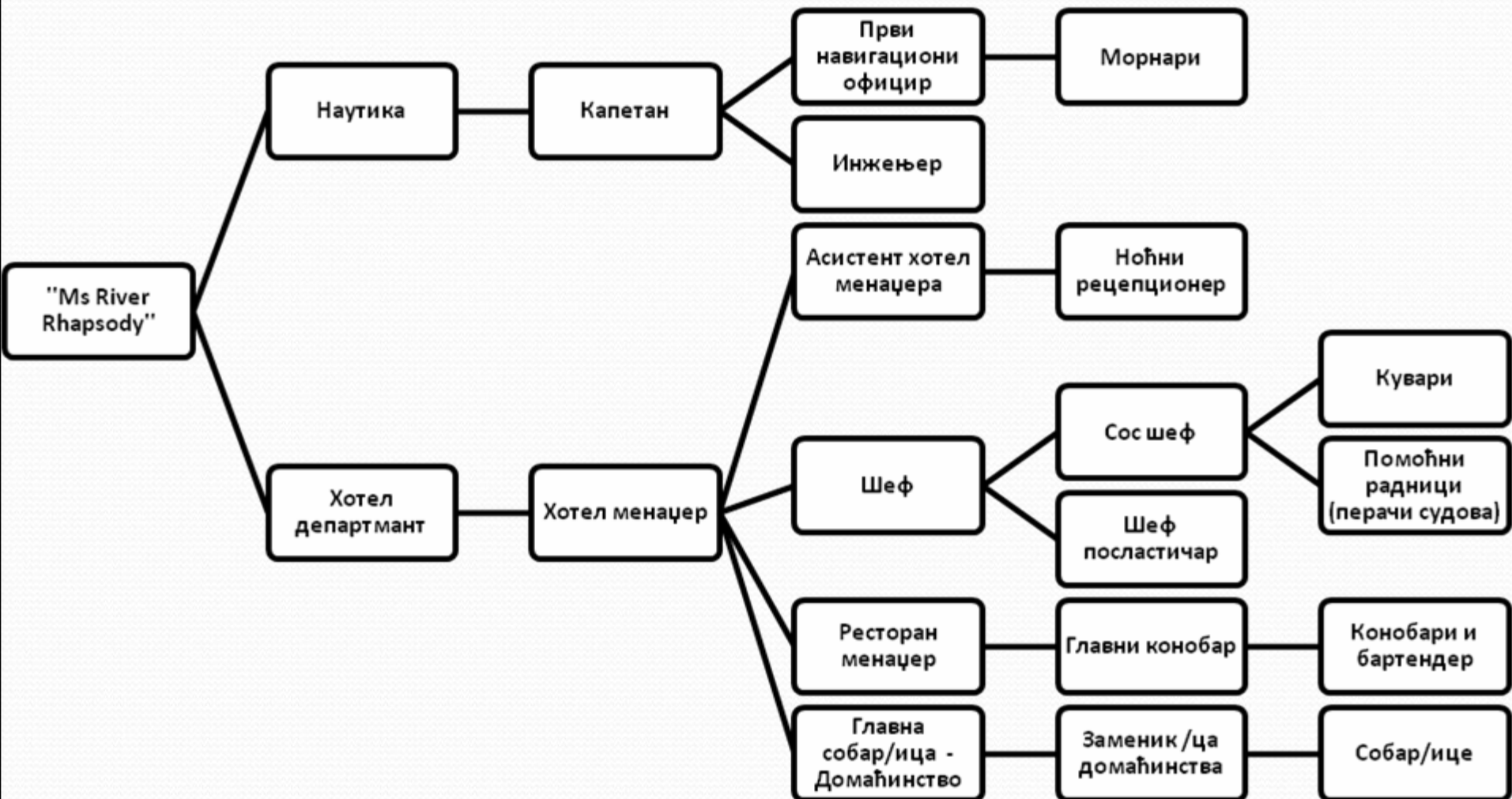
- Према “Sea Cruise Enterprises” (агенцији специјализованој за запослења на крузерима):
 - Највише плате имају официри (капетани и топ менаџери) – неколико хиљада америчких долара;
 - Средње позиције (стјуард кабина, бармен, конобар) зарађују \$50 месечно + напојнице (\$1,000 - \$1,500);
 - Помагачи у кухињи, морнари зарађују \$500±800
 - Чистачи (собарица, перач веша, перач судова) \$350±500.

КРСТАРЕЊЕ КОРИДРОМ 7 – плате и позиције

- “Grand Circle Travel” - све радне позиције на овим бродовима, за разлику од прекоокеанских крузера имају фиксне месечне плате.
- Највише месечне плате се крећу у распону 4.000-2.000 € (4.000 € капетан, 3.000 € други капетан, 2.500 € хотел-менаџер и шеф кухиње).
- Кувар месечно зарађује 950 €,
- бармен и перач посуђа по 850 €, а конобар, собарица и перач веша по 800 €.
- Механичар има плату у распону 1300-1600 €.

- Након сваког путовања (једног туристичког програма) бакшиш добијен од туриста – путника, распоређује се свим члановима посаде.
- И компанија награђује посаду – нпр. “Grand Circle Travel” додељује око 100 € годишњи бонус за лојалност.

Схема 2. Организациона структура брода „MS River Rhapsody“, компанија „Grand Circle Travel“ (studija slučaja)

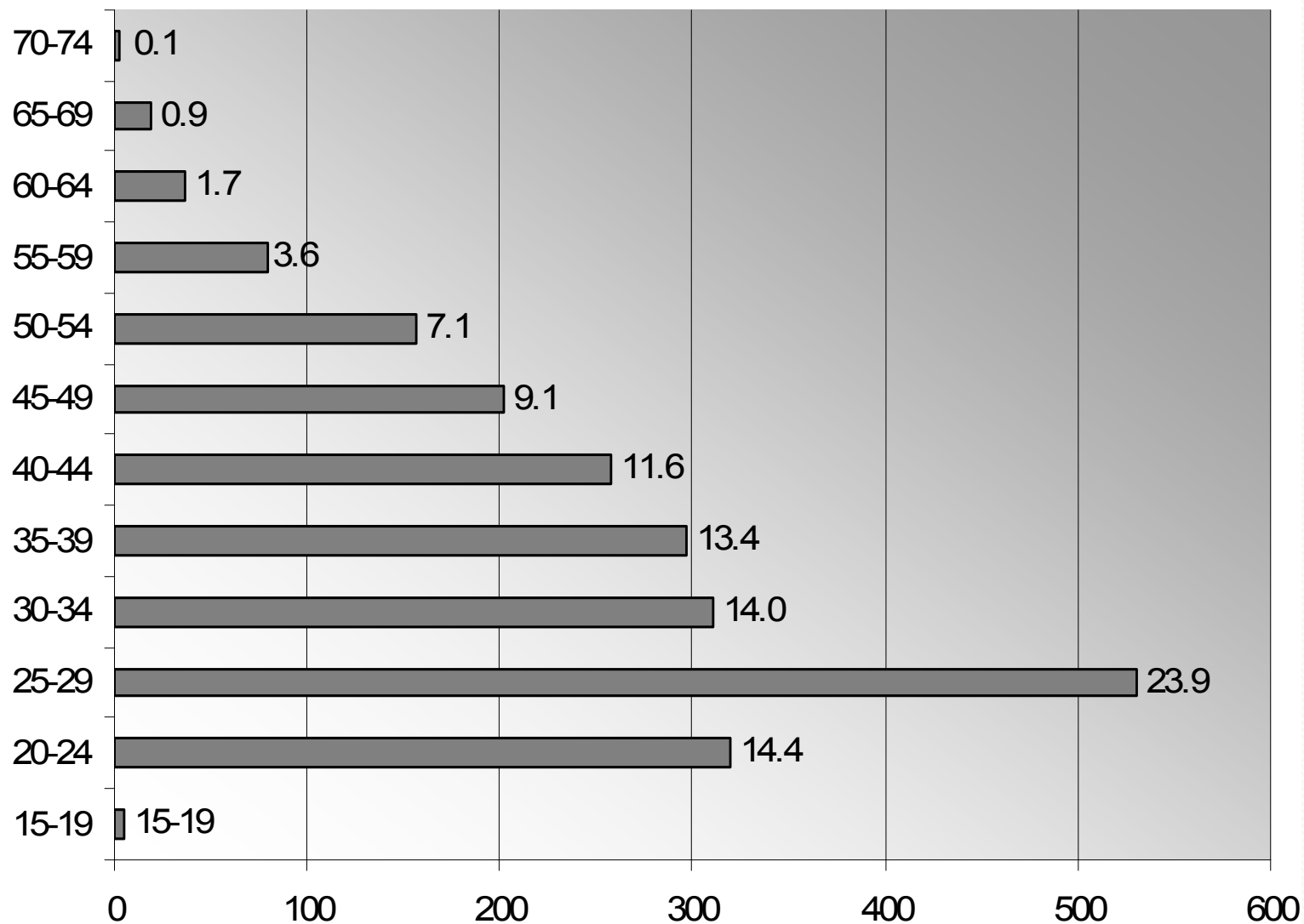


Полна структура посаде крузера

- Доминантно учешће мушкараца, нарочито у одељењу наутике.
- Мушкарци : жене = 64:36 (скоро 2:1, каква је ситуација на крузерима Кариба).
- Жене су највише распоређене на позицијама рецепционара, односа са јавношћу, бармена, конобара, собарице, хигијеничарке и др. као и на Карибима.

Старосна структура посаде

- Просечна старост посаде крузева је 35,7 година.
- Најмлађи чланови су узраста 17 година, а најстарији узраста 71 година.
- Доминантне старосне групе су 20-54 година (93,5%), са максималним учешћем посаде у доби 25-29 година – готово сваки четврти је тог узраста.



Графикон 1. Starosna struktura posade kruzera koji krstare Koridorom 7 (y%)

Просечна старост, полна и национална структура посаде

Радно место	Просечна старост	Радно место	Просечна старост
Водеће позиције		Хотелијерство	
Капетан	46,3	Рецепционер	33,5
Круз-менаџер	40,2	Кувар	32,8
Хотел менаџер	37,7	Бармен	31,9
Други капетан	42,4	Конобар	34,8
Трећи капетан	45,1	Перач судова	28,5
Шеф кухиње	35,2	Собарица	30,7
Шеф ресторана	34,3	Хигијеничарка	35,2
Шеф бара	34,1	Перач веша	40,9
Шеф рецепције	29,2	Доктор	41,2
Наутика		Зубар	48,6
Кормилар	48,6	Музичар	46,5
Морнар	37,0	Администрација и финансије	
Механичар	46,8	Администратор	38,8
Техничар	41,3	Благајник	41,7

Просечна старост запослених на бродовима 35,7 година.

Однос мушкараца у односу на супротан пол је у просеку 64 : 36.

- Регистровано **32 држављанства**.
 - Око **99,1%** су држављани европске земље (2.199 особа из 27 држава),
 - 0,1% је са територије САД-а,
 - 0,7% су држављани једне од три земаља Азије (Индонезија, Шри Ланка, Филипини).
- Једино је Молдавија подунавска држава из које нема запослених на бродовима.

Табела 1. Структура запослених на бродовима према држављанству
(Извор: Спискови посаде са бродова)

Рбр	Држављанство	Број	%	Рбр	Држављанство	Број	%
Европа				Европа			
1.	Румуни	543	24,5	19.	Норвежани	1	> 0,0
2.	Украјинци	486	21,9	20.	Британци	1	> 0,0
3.	Мађари	313	14,1	21.	Белгијанци	1	> 0,0
4.	Словаци	293	13,2	22.	Данци	1	> 0,0
5.	Бугари	160	7,2	23.	Швајцарци	1	> 0,0
6.	Немци	133	6,0	24.	Словенци	1	> 0,0
7.	Срби	89	4,0	25.	Италијани	1	> 0,0
8.	Аустријанци	44	2,0	26.	Португалци	1	> 0,0
9.	Низоземци	27	1,2	27.	Грци	1	> 0,0
10.	Хрвати	24	1,1	Северна Америка			
11.	Французи	20	0,9	28.	САД	3	0,1
12.	Чеси	16	0,7	Африка			
13.	Пољаци	12	0,5	29.	Ганежани	1	> 0,0
14.	БиХ	8	0,4	Азија			
15.	Македонци	7	0,3	30.	Индонежани	9	0,4
16.	Литванци	6	0,3	31.	Филипинци	5	0,2
17.	Руси	5	0,2	32.	Шри Ланци	1	> 0,0
18.	Летонци	4	0,2	Тотал		2.218	100,0

Табела 1. Структура посата на бродовима према радном месту

Позиција	Аустријанци	Немци	Словаци	Мађари	Румуни	Срби	Украјинци
Високе позиције							
Капетан	6,8	1,5	1,0	0,6	3,7	–	–
Други капетан	4,6	2,3	0,7	1,0	3,9	–	–
Круз-менаџер	9,1	6,8	–	0,6	0,6	9,0	–
Хотел-менаџер	16,0	14,4	3,1	1,9	0,4	2,2	–
Шеф рецепц.	4,6	4,5	0,3	0,3	0,4	–	–
Шеф кухиње	9,1	7,6	1,0	1,6	1,1	5,6	0,2
Тотал	50,2	37,1	6,1	6,0	10,1	16,8	0,2
Средње позиције							
Доктор	11,4	–	0,7	–	1,7	–	1,6
Кувар	11,4	12,9	9,6	6,7	6,3	15,7	11,5
Бармен	–	1,5	6,5	5,1	5,0	5,6	3,7
Конобар	–	2,3	16,0	10,3	14,4	13,5	10,9
Тотал	22,8	16,7	32,8	22,1	27,4	34,8	27,7
Ниже позиције							
Собарица	2,3	6,8	11,6	13,5	12,9	12,4	7,0
Перач подућа	–	–	3,1	2,9	0,7	–	0,2
Перач веша	–	–	–	2,2	1,8	–	4,1
Механичар	4,6	3,0	3,1	1,3	3,7	–	9,3
Тотал	6,9	9,8	17,8	19,9	19,1	12,4	20,6

(Извор: Спискови посаде са бродова)

- Највише капетана је из Румуније (33,3%), Холандије (18,3%) и Украјине (9,0%).
- На позицијама другог капетана / механичара / куvara доминирају Украјинци и Румуни.
- На позицијама круз-менаџера, хотел-менаџера и шефа рецепције Немци имају учешћа са преко 30%.
- Држављани Аустрије и Немачке - највећи удео на радним местима високих позиција.
- Срби имају много веће учешће на радним местима високих позиција у односу на Мађаре и Словаке (држављане развијенијих земаља).

- Бугари су распоређени на готово свим позицијама: конобар (15,6%), музичар (11,2%), собарица (9,4%) и морнар (6,2%).
- Од свих регистрованух Бугара, свега 3,1% је на позицији првог капетана, а 3,8% је на позицији другог капетана.
- Код Хрвата је значајније опредељење за асистента круз-менаџера (16,7%), шефа кухиње (16,7%) и конобара (12,5%).
- Французи претендују ка сектору хране и пића - највише на позицијама куvara (19,1%) и шефа кухиње (14,3%).
- Сви регистровани Филипинци су у сектору хране и пића (на позицијама куvara, бармена, конобара).

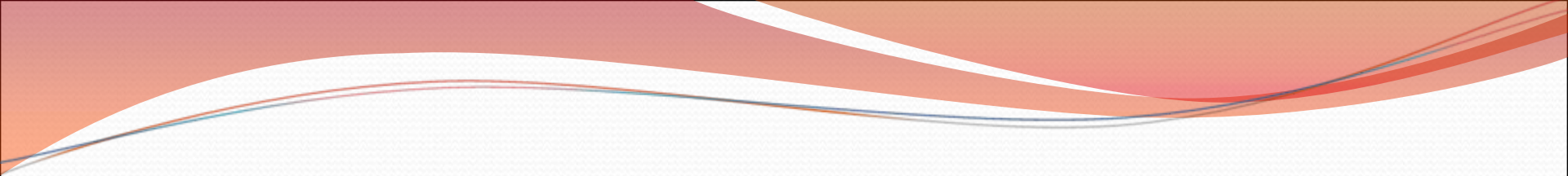
ПРОБЛЕМИ И ПЕРСПЕКТИВЕ МЕЂУНАРОДНИХ ТУРИСТИЧКИХ КРСТАРЕЊА КОРИДОРОМ 7 У СРБИЈИ

У “Стратегији туризма Републике Србије” извршена је анализа 17 недостатака наутике (за крузеве значајни):

- недостатак сарадње јавног и приватног сектора у циљу координисаног развоја производа наутичког туризма,
- недостатак имиџа и позиционирање везаних за развој производа наутичког туризма,
- недостатак специфичности информација везаних уз активности и услуге наутичког туризма,

- **ресторани** су углавном са једнаком понудом ниског, средње-ниског или средњег квалитета,
- **недостатак специјализованих компанија дестинацијског менаџмента**, као организатора производа, активности и пакета наутичког туризма за страна тржишта,
- **недостатак паковања и понуде производа** наутичког туризма на страном тржишту од стране тур-оператора и туристичких агенција,

- локални догађаји нису искоришћени у туристичке сврхе, са недостатком стратешких смерница за њихову промоцију и даљи развој,
- недостатак речне инфраструктуре за развој производа наутичког туризма,
- недовољна употреба културних и природних ресурса у туристичке сврхе,
- низак квалитет система за заштиту, очување и одржавање културних и природних ресурса.

- 
- Велика дугорочна тржишна атрактивност и велики потенцијал развоја (Београд и Нови Сад центри развоја).
 - Србија је већ затечена растом саобраћаја.
 - Неопходан убрзан раст квалитета услуга и доживљаја за госте.

→ За развој наутичког туризма Србије од изузетне је важности системски приступ:

- развој стандарда изградње, заштите животне средине и квалитета услуга у објектима наутичког туризма,
- обликовање и промоција комплементарних активности (локалне традиције и догађаји, атракције итд.) уз главне реке,
- хармонизације развоја наутичког туризма са развојем кључних пројеката инфраструктуре и заштите вода,
- осигуравање базичног пристанишног и сервисног капацитета...

Нужно је формирати домаћег или активирати иностраног организатора међународних туристичких крстарења с базом у Београду (“river cruise organisers”) (МНСЕФ, 2006б).

- Подесније је формирати домаћег или активирати иностраног организатора међународних туристичких крстарења с базом у Новом Саду:
 - пристаниште за туристичке бродове у Београду је на реци Сави (не на Дунаву),
 - централно градско језгро Београда гравитира ка Сави (не на Дунаву),
 - Нови Сад је присутнији (конкурентнији) од Београда у туристичким понудама круз-компанија на међународној туристичкој сцени на Коридору 7 (што се могло видети према оствареном туристичком промету туриста и доминантности у итинерерима туристичких аранжмана).

Табела 3. Пројекција развоја производа наутички туризам у Србији (број ноћења)

Тренутна позиција				Процена тржишног потенцијала			
Број		У %		Број		У %	
26.572		0,4		450.000		3,0	
Домаћа		Страна		Домаћа		Страна	
Број	У %	Број	У %	Број	У %	Број	У %
26.572	100,0	0	0,0	382.500	85,0	67.500	15,0

(Извор: МНСЕФ, 2006б)

ЗАКЉУЧНА РАЗМАТРАЊА

- Предност оваквог путовања је садржајност понуде, комфор и безбедност.
- Србија оправдала конкурентност туристичким позиционирањем у итинерерима (мотивима).
- Модел даљег развоја конкурентности захтева конкретне мере:
 - интензивнији промотивни наступ на међународном тржишту (сајмови, изложбе, интернет презентације и др.),
 - појачано инвестирање у атрактивне туристичке локалитете,
 - дистрибуција домаћих производа извозног карактера (сувенири, гастрономски производи и др.) на броду или туристичким локалитетима итинерера итд.
- Недостаци, односно ограничавајући фактори су:
 - недовољно развијена инфра и супраструктура на Коридору 7 (туристичка сигнализација, мајсторске радионице, мењачнице, паркинг простори, угоститељски објекти и др.),
 - кратко време задржавања гостију у насељима укљученим у итинерер путовања (просечно задржавање, односно обилазак градова попут Новог Сада је 3-5 часова),
 - различити визни режими у појединим земљама,
 - различите валуте и нестабилан курс у неким државама,
 - политичка нестабилност Србије и др.

Конкурентски недостаци туристичке понуде Србије

- **Угоститељски објекти** нису укључени у туристичку понуду (понекад један ресторан прими неколико група за читаву туристичку сезону). Основни проблем - капацитет.
- **Неусклађена законска регулатива:**
 - Прописани из шездесетих и седамдесетих година прошлог века нису у складу са садашњим тржишним условима.
 - Отежано формирање пунктова различите садржине (нпр. мењачница)
 - Бројна документација (УТУ услови; сагласности водопривреде, електродистрибуције, управе за саобраћај и др.) имају рок трајања од шест месеци до годину дана - покушај озбиљних инвестиција минимализован или онемогућен.

- Непрофесионална (неспецијализована, неуједначена и нетематског карактера) **понуда сувенира** на простору туристичких локалитета (тзв. вашарска продаја).
- **Неодостатак информација и знања о наутичком туризму** и коришћења ресурса воденог пространства, што се највише огледа у слабој иницијативи различитих организација на националном и општинским нивоима у афирмацији деонице Коридора 7 у Србији.

• Мултиефективно дејство одрживог развоја међународних туристичких крстарења Коридором 7 у Србији:

- повећање укупног туристичког промета у Србији;
- откривање Србије као туристичке дестинације потенцијалним емитивним подручјима на међународном туристичком тржишту – стварање свести код туриста о нашој земљи као атрактивном рецептивном туристичком подручју кроз промоцију и продају туристичких аранжмана, који подразумева да се ради о
 - *а) простору са изузетно значајним природно-туристичким ресурсима (заштићена природна добра у приобалном појасу Дунава (специјални резервати природе, паркови природе, строги природни резервати, национални паркови итд), атрактивна хидрографија (канални и преостале мање реке); геонаслеђе и др.);*
 - *б) мултиетничност и мултикултуралност;*
 - *в) значајна културна баштина (археолошка налазишта, средњовековна утврђења, аутентичне градске и сеоске средине итд.);*

- развој туристичке инфраструктуре и супраструктуре (у 2007. години је нпр. извршена реконструкција кеја у Новом Саду, чиме је олакшан прилаз аутобуса туристичким бродовима, односно пристаништима ради прихватања туриста);
- отварање нових радних места – запошљавање (нови пристан, израда сувенира, производња хране и пића са географским пореклом итд.);
- пословање пристаништа;
- повећање укупне потрошње кроз инострани туристички промет (невидљиви извоз) што подразумева:
 - а) наплата услуга прихвата бродова – вез и такса,
 - б) обезбеђивање дозволе по путнику за кретање и задржавање у граничном појасу,
 - в) услуге бродских шпедитерских агенција,
 - г) наплата услуга танковања бродова пијаћом водом из градског водовода и наплата услуга преузимања отпадног материјала са бродова (нпр. један брод свакодневно потражује 70-100 m³ воде из градског водовода током привеза, а истоварује по неколико m³ ђубрета),
 - д) наплата туристичке боравишне таксе путника,

- ђ) промена иностраних монетарних валута туриста и посаде бродова у мењачницама и банкама града,
- е) наплата услуге превоза туристичких аутобуса (углавном превозници “Војводина”, “Путник” и “Ласта”),
- ж) наплата организовања обилазака града Новог Сада, Петроварадинске трвђаве, Сремских Карловаца, Београда итд. (рецептивне туристичке агенције – нпр. “Путник”) и услуге водича,
- з) наплата наступа културно-уметничких друштава на броду током вечере док је брод укотвљен у луци,
- и) продаја улазница за посету одређених институција и туристичких локалитета током обилазака Новог Сада/Београда и околине (повећање прихода туристичких локалитета),
- ј) индивидуална потрошња коју остварују туристи током обилазака градова на копну (нпр. куповина сувенира, разгледница, воћа и других намирница, конзумирање пића, напитака и хране у кафеима и ресторанима) итд.



- Модел развоја туризма:

- задовољство туриста,
- задовољство локалне туристичке рецептиве,
- очување квалитета животне средине и
- одрживи развој туризма
- у политички мирном окружењу.

Мултиефективно дејство које међународна туристичка крстарења имају за Србију:

- активирање туристичке понуде Србије,
- ширење позитивног имиџа наше земље,
- развој привредних активности,
- запошљавање људи у различитим секторима,
- стварање повољне климе за домаће и иностране инвеститоре,
- ефекти регионалне туристичке интеграције путем Коридора 7,
- културолошко повезивање народа итд.