8

Nekatere značilnosti in izbrani učinki križarjenj

Anton Gosar

UP Fakulteta za turistične študije – Turistica
anton.gosar@fts.upr.si

Uvod

Termin »navtični turizem« (angl. *nautical tourism*, redkeje *maritime tourism*) stroka pojmuje v širšem in ožjem pomenu besede. V širšem smislu zajema pojem kompleks vseh dejavnosti, ki se odvijajo z namenom sprostitve in oddiha, spoznavanja in izobraževanja, rekreacije in zabave na vseh plovilih, ki prevažajo potnike/turiste po morski gladini, jezerih, rekah in kanalih, ter na kopenskih lokacijah, ko so ta plovila v mirovanju – v pristaniščih in njihovem zaledju, v zalivih in ob obalah morij ter obrežij rek in jezer (Luković, 2007; Uran Maravić idr., 2016). Pri analiziranju in raziskovanju tega pojava pa vedno pogosteje prevladuje dualistični pristop obravnave. Križarjenje večina strokovnih del obravnava ločeno od navtičnega turizma. Navtični turizem je dandanes razumljen kot dejavnost, ki je križarjenju po motivih oddiha/sprostitve sorodna, a se izvaja z relativno manjšimi plovili, tj. s čolni, z barkami, jadrnicami, jahtami in s plavajočimi hišami (angleška poimenovanja: *boating*, *sailing*, *yachting* ...) ter v njim prilagojenih pristaniščih – marinah. Plovila so pogosto najeta oz. v zasebni lasti, potniki pogosto sodelujejo pri izvajanju plovbe oz. navigaciji, razdalje, ki jih uporabniki s temi plovili premagujejo,

Lesjak, M., Sikošek, M., in Kerma, S. (ur.). (2020). *Tematski turizem: teoretični in aplikativni primeri oblik turizma v svetu in Sloveniji*.

<https://doi.org/10.26493/978-961-293-042-4.177-202>

pa so praviloma krajše in omejene na območja z atraktivno prirodno in/ali kulturno dediščino (Dowling, 2006).

S pojmom križarjenje stroka označuje mobilnost večjega števila oseb in skupin ljudi, ki se odvija z namenom zabave in sprostitve na večjih potniških plovilih opremljenih za uresničitev pristočnih motivov potnikov. Potniki, z zakupom paketa storitev oz. ladijskega križarjenja, odločajo o geografski opredelitvi in smeri potovanja, terminski omejitvi, vsebini in kvaliteti storitev, itd. – ter s tem tudi o želeni predvideni turistični izkušnji. Potnikom ladjar omogoča motivom prilagojene storitve, ki jih izvaja sam ali s koncesionarji na kopnem in na vodnih površinah. Za tako obliko turističnega potovanja oz. turistične storitve se je šele v 20. stoletju oblikoval pojem »križarjenje« (angl. *cruising*, nem. *die Kreuzfahrt*, ita. *crociera*, fra. *crociere*, hrv. *krstarenje*). Poimenovanju je botrovala pogosta navidezna brezcilnost potovanja, katere temeljni motiv potnikov je udeležanje že na plovilu samem (ladja in storitve na njej so ena od osrednjih turističnih izkušenj) in na predvidenih točkah postanka. Ob začetku tovrstne pristočne ponudbe, denimo ob priliki ladijskih odprav/ekskurzij Thomasa Cooka v Egipt in po Nilu, se je za taka potovanja oprijel izraz »užitkarska plovba« (angl. *leisure sailing* oz. *pleasure sailing*) (Swinglehurst, 1974).

Ob primerjavi »navtičnega turizma« s pojmi v ožjem smislu termina, kot so jadranje, čolnarjenje, potovanja z manjšimi ladjami (angl. *yachting*), in s »križarjenjem« velja poudariti: (1) da zajema jo križarjenja večji segment uporabnikov, (2) ustvarjajo sorazmerno večje ekonomske učinke in (3) puščajo izrazitejša odtise v kulturni (po)krajini. Križarjenja so v svetovnem merilu najhitreje rastoča turistična gospodarska dejavnost. V letu 2018 se jih je udeležilo 29 milijonov potnikov, tj. za 7 % več kot v letu poprej. Kapacitete, ki jih ponujajo na trgu, presegajo 2 % svetovnih hotelskih kapacitet, s 3 % bogatijo turistično gospodarstvo sveta. Potniki oz. gostje na ladjah za križarjenje so ladjarjem leta 2018 ustvarili 218 milijard \$ dohodka. Ameriški kontinent po številu potnikov in ekonomskih učinkih prednjači, v eksponentni rasti števila potnikov pa izstopa azijski kontinent. Leta 2017 so ladje za križarjenje prispevale 0,028 % k onesnaženju planeta s toplogrednimi plini (Griffith Institute for Tourism, 2019).

Za ladjo, ki izvaja križarjenja, slovarji slovenskega jezika priporočajo uporabo izraza *ladja za križarjenje*. Kljub temu se v tisku in v

dnevni, pogovorni rabi za ta plovila pogosto uporablja izraz »križarke«. Klasično pojmovanje izraza »križarka« pa ne zadeva tovrstnih plovil, ampak vojno ladjo višjega bojnega razreda (uvrščajo jo neke med rušilcem in letalonosilko). Za turizem, ki ga sproža splet dejavnosti križarjenja, se je v angleški literaturi pojavil izraz *cruise ship tourism*. V prostem prevodu bi omenjeni pojem lahko prevedli tudi kot »turizem, ki ga pogojujejo/sprožajo ladje za križarjenja« (Dowling, 2006).

Pomorska turistična potovanja skozi čas

Začetki meščanskega potovanja z ladjami

Angleža Thomasa Cooka poznamo kot prvega organizatorja skupinskih potovanj z vlakom in ladjami. Njegov »izum« organiziranih in vodenih skupinskih potovanj je omogočil (cenena) potovanja srednjemu sloju prebivalstva in predvsem ženskam, da so lahko varno potovale na krajše ali daljše razdalje. Poprej so si potovanja lahko privoščili le bogatejši meščani/plemiči in ženske v spremstvu (moža, brata, otrok). Manj znano je, da so bili Grčija, Palestina in Egipt (1869) ladijske »all inclusive« destinacije, ki jih je organiziral in vanje vključil ladijsko plovbo po Sredozemlju in Nilu. Za angleško elito, ki si je lahko privoščila (tudi) čezoceanska potovanja, je leta 1878 organiziral prvo turistično potovanje okrog sveta. (Swinglehurst, 1974; Gyr, 2010). To je bilo obdobje, ko so pričeli parniki voziti izletnike po morjih, jezerih in rekah Škotske (1812), Nemčije (1820), Švice (Ženevsko jezero, 1823) in drugih vodnih površinah po Evropi (Gyr, 2010).

Prekooceanska potovalna evforija

Z ustanovitvijo družbe Cunard, ki je za povezavo med obema celinama skrbela z ladjo *Britannia*, se je leta 1844 pričelo pravo tekmovanje v hitrosti, udobju in zabavi pri prečanju Atlantskega oceana. Omenjena ladja je za plovbo med Liverpoolom in New Yorkom potrebovala 14 dni. Z današnjega zornega kota je zanimivo, da je bil v podpalubju urejen hlev s kravo, ki je nudila sveže mleko potnikom prvega razreda. Nekaj mest je bilo na ladji namenjenih t. i. medpalubnemu razredu (angl. *steerage class*), kjer so si potniki sami pripravljali hrano in prenočevali v prostoru s skupnimi ležišči. Ladijski hitrosti so ladjarji postopoma dodajali tudi neko mero ekskluzivnosti. Na novih ladjah niso več smele izostati jedilnice, plesne dvorane in kadilnice v stilu, kot so jih imele francoske oz. italijanske palače 16.

stoletja (npr. visok, zaobljen steklen strop). Višek elegance, hitrosti in udobja pa je predstavljala v Bristolu v Walesu zgrajena ladja *Titanik*. Spletne strani navajajo 51 knjižnih del in nekaj filmov in dokumentarcev, ki obravnavajo usodo te ladje. Veljala je za vrhunec ladjarske tehnike tistega časa. Kot prva ladja na svetu je imela v podpalubju plavalni bazen in teniško igrišče. Njeno izgradnjo je za angleško ladijsko družbo White Star Line financiral ameriški magnat – železarski »tajkun« J. P. Morgan. Dosegla je lahko hitrost, višjo od 40 km/h (24 vozlov), sprejela bi lahko 2.435 potnikov in 892 članov posadke; imela je 20 reševalnih čolnov za 1.178 potnikov. Na dan inavguracijske plovbe 10. aprila 1912 se je nanjo vkrcalo 1.336 potnikov (325 v prvem, 305 v drugem in 706 v tretjem razredu) in 888 članov posadke (23 žensk, 865 moških). Lahkomiselnost posadke (in potnikov) je 4 dni kasneje privedla do nočnega trka z ledeno goro. Nesrečo je preživelo le 710 oseb: 61 % iz I. razreda, 41 % iz II. razreda in 25 % iz III. razreda ter 22 % članov moške in 87 % članov ženske posadke. (Davenport-Hines, 2012) Po doslej znanih podatkih so bili na *Titaniku* 4 Slovenci, ga. Manica in g. Franc Korun iz Milj pri Kranju pa sta dogodek preživela in dosegla visoko starost v domovini (*Slovenski potniki*, 2012).

Zaton čezoceanske potniške plovbe

Nesreča ni zaustavila tekme v hitrosti prečenja Atlantika (in ekskluzivnosti ladijskih storitev). Presenetljiv je bil dosežek italijanskega ladjedelništva pri gradnji hitrih in udobnih potniških ladij. V Genovi splovljena ladja *Rex* je leta 1933 s povprečno hitrostjo 24 vozlov prevozila razdaljo med Gibraltarjem in New Yorkom v 4 dneh, 13 urah in 58 minutah. Modri trak je bil v njeni posesti dve leti. Ladja *Rex* je povezana s slovensko pomorsko dediščino. V začetku septembra leta 1944 so tržaški vlačilci po nalogu nemških okupacijskih sil ladjo privlekli v plitvino med Izolo in Koprom (pod današnjo bolnico) v nameri, da jo zavarujejo med bombardiranjem Trsta. Eskadrilja angleškega RAF (Royal Air Force) je bila o tem obveščena in je le nekaj dni zatem v 3 preletih nanjo izstrelila več deset raket ter jo, gorečo, potopila. Zatem je bila skoraj desetletje dolgo vir surovine za jeseniško železarno. Okrog potopljenega Rexa so se spletle številne zgodbe in legende. O njem prepevajo Zmelkoov (»Gravitacija«), Drago Mislej Mef (»Junak ...«), romaneskni roman je o njej spisal Ivan Sivec, osebno zbirko pa hrani Izolan Marjan Kralj (<http://www.rex-mk.si>).

Linijski ladijski prevoz potnikov preko Atlantika je pričel usihati v začetku šestdesetih let prejšnjega stoletja. Rex sta po vojni z Modrim trakom in ekskluzivnostjo nasledili Queen Elizabeth in ameriška United States, ki je kot zadnja leta 1952 prejela Modri trak, ker je za razdaljo med Le Havrom v Franciji in New Yorkom v ZDA potrebovala le 3 dni, 10 ur in 40 minut. Da bi konkurirale naraščajočemu letalskemu prometu med celinami ter pritegnile klientelo, ki se je že množično ozirala za hitrejšimi oblikami prečenja oceana, so ladijske družbe takrat (s)kovele promotivne slogane, kot je npr. tale: *You Arrive Faster on an Airplane, but You Would Arrive Happier on an Ocean Liner* (»Seveda boš [na drugi kontinent] prišel hitreje z letalom, a boš s prekoceanke prišel srečnejši«) (Rodrigue, 2020).

Značilnosti sodobnega križarjenja

Začetki

Italijanski viri sicer navajajo, da je približek križarjenjem, kot jih poznamo danes, že leta 1833 udejanjila ladja *Francesco I*. Ta je takrat izvedla inavgurancijsko krožno trimesečno plovbo po vzhodnem Sredozemlju (Coletta, 2017). Nemški viri pa trdijo, da sta bili prvi dve ladji, ki sta bili namenoma grajeni za turistična križarjenja po Sredozemlju, *Augusta Victoria* in *Prinzessin Victoria Luise*, ki so ju splovili v nemškem Cuxhavnu ob koncu 19. stoletja (*Luxus auf See*, 2016). Splošno uveljavljeno strokovno mnenje pa je, da segajo križarjenja, kot jih pojmujejo danes, kvečjemu kakšnih 50 let nazaj. Resda so potniške prekoceanke, kot sta jih imeli npr. družbi Cunard in Holland America, pred tem za razvedrilo plule po Karibskem morju, a so bile kot ladje potratne in okorne, za potnike pa pretirano konvencionalne in »zadušljive«, potovanja pa predraga, da bi pritegnila pozornost (mlajše) ameriške »R&B« (angl. *Rhythm and Blues*) generacije tistega časa. Prevladoval je imidž, ki ga ima ponekod še danes, da je ta vrst turizma namenjena le upokojencem in parom na poročnem potovanju.

Prelomnico v dožemanju križarjenja v smislu *pleasure cruise*, tj. užitkarskega potovanja, je sprožila želja ameriške »baby-boom« generacije po odkrivanju sveta oz. potovanjih nasploh. Splošna družbena klima (konec vojne v Vietnamu, uspehi v vesolju) in blagostanje so v 70. letih prejšnjega stoletja to omogočili. Nekateri viri trdijo, da je nadaljevanka *The Love Boat*, ki so jo pričeli predvajati na eni izmed ameriških nacionalnih televizij v 70. letih prejšnjega stoletja,

182

Slika 8.1 Ladja *Costa Luminosa* pred pristaniščem Puerto Madryn

Ladja *Costa Luminosa* (ladjarja Carnival Cruises) je bila 2. februarja 2017 zasidrana pred argentinskim pristaniščem Puerto Madryn, turističnim in industrijskim mestom v Patagoniji. To je bila njena že šesta, 106 dni dolga, tradicionalna plovba okrog sveta. Potovanja se je udeležilo 2021 potnikov iz 37. držav, ki so kot posamezniki za potovanje odšteli vsaj 8.592 Evrov. Na ladji je zaposleno 1.050 mornarjev in drugega osebja. Ladjo so zgradili leta 2009 v ladjedelnici Fincantieri v Tržiču pri Trstu in dokončali v Margheri pri Benetkah. Ladja sodi z 92.700 BRT in dolžino 292 metrov ter 14. nadstropji v srednji, sodobni razred ladij za križarjenje (68% ladijskih kabin ima teraso) (foto A. Gosar).

sprožila navdušenje za križarjenja. Zgodba in snemanja so se odvijala na ladji *Pacific Princess* s kapaciteto 600 potnikov, ki je virtualno in realno plula iz pristanišča v pristanišče, znani igralci (npr. Lana Turner), potniki in posadka – vsak s svojo zgodbo – so zabavali gledalce pred tv-zasloni. Scenaristi tv-serije, ki se je vlekla v pozna 80. leta, so ob osebnih zgodbah in pripetljajih prikazali še (turistične) atrakcije za ZDA ne preveč oddaljenega latinoameriškega sveta – v Mehiki npr. Acapulco in Ensenado (Qubein, b.l.). Ustanovitev ladijskih družb Princess Cruises leta 1965 (scena za *The Love Boat*) ter Carnival in Norwegian leta 1966 je zagnala »industrijo križarjenj«. Tem se je, dve leti kasneje, pridružila še družba Royal Caribbean (Orwell, 2017).

Danes svetovna morja in plovne, turistično zanimive reke obvladuje 46 ladijskih družb s 314 ladjami za križarjenje. Na razpolago je 537.000 postelj, kar po nekaterih virih pomeni nekaj manj kot 2 % ponudbe hotelskih kapacitet (na kopnem). Družba Carnival obvladuje

Preglednica 8.1 Ladjarji, ladje in njih kapacitete (2019)

Nosilna družba	Ladjar	Št. ladij	Št. postelj
Carnival	Carnival	26	71.300
	Princess	17	42.000
	Aida	13	29.300
	Costa	12	29.200
	Holland America	15	25.900
	P&O Cruises	8	18.600
	P&O Cruises Australia	5	8.200
	Cunard	3	6.700
	Seabourn	4	2.000
Royal Caribbean	Royal Caribbean	26	84.700
	Celebrity	13	25.500
	Azamara	3	2.100
Norwegian	Norwegian	16	46.600
	Oceania	6	5.200
	Regent (Radisson)	4	2.600
MSC	MSC Cruises	15	44.600
Hurtigruten	Hurtigruten	15	6.700
Lindblad	Lindblad Expeditions	11	900
Disney	Disney	4	8.500
Tui	Tui	6	14.900
Star	Star Cruises	5	8.500
Pulman	Pulmantur	4	7.600
Dream	Dream Cruises	2	6.800
Viking	Viking Cruises	5	4.700
Drugi ladjarji	22 ladijskih družb	76	33.900
Skupaj		314	537.000

Opombe Prirejeno po Qubein (b.l.).

delnice 9 ladjarjev. Pod njihovo zastavo pluje tretjina vseh ladij za križarjenje (32,8 %), s kapacitetami, ki presegajo ponudbe vseh drugih tovrstnih prevoznikov (233.200 postelj – 43 %). Pod okrilje družbe Carnival sodijo tudi ladje ladjarja Costa Cruises in manjše ladje višjega cenovnega razreda ladjarja Seabourn, ki pogosto pristajajo v Kopru. Po številu ladij sledita Royal Caribbean (13 % ladij, 21 % kapacitet) in Norwegian (8 % ladij, 10 % kapacitet). Manjši, neodvisni ladjarji ponujajo na tržišču 46 % plovil (143 ladij) s praviloma manjšimi kapacitetami (skupaj 137.000 postelj, tj. 26 % vseh) (preglednica 8.1).

Destinacije

Morsko križarjenje (angl. *cruising*) je na videz brezciljno potepanje od pristanišča do pristanišča s (pogosto) končnim ciljem prispetja v izhodiščno pristanišče (iz pristanišča A preko B, C, D in ... X pristanišč povratek v pristanišče A). Izhodiščno (angl. *port-of-embarkation* – ПОЕ) in ciljno/končno pristanišče (angl. *port-of-debarkation* – ПОД) je isto. Za potnike so poleg tega kraja oz. pristanišča ob ladijski sprostitevni infrastrukturi in storitvah zanimiva tudi vmesna pristanišča (angl. *port-of-call* – ПОС) oz. enodnevní privezi v njih. Od tod potniki »raziščejo« naravno in kulturno bogastvo kraja in ožjo ter širšo okolico oz. prisostvujejo kulturni izkušnji, ki jo je ladjar pripravil posebej zanje. Praviloma ladje za križarjenje proti večeru zapustijo vmesno pristanišče (ПОС) in se odpravijo k naslednji ali pa že k ciljni – tudi izhodiščni – luki. Vendar v Evropi pa tudi drugod po svetu (Azija) vedno pogostejše srečujemo odstopanja od načela »krožne poti«, ki je v Ameriki (Karibi), Avstraliji (Nova Zelandija), in na Srednjem vzhodu (Emirati) še vedno dokaj ustaljeno. Izjeme v pravilu o identičnem izhodiščnem in končnem pristanišču najdemo še v primerih premeščanja (angl. *repositioning*) ladij iz enega v drug bazen delovanja. Najbolj utečena premeščanja so med Sredozemskim morjem in Karibskim otočjem, ko na jesen večina ladij zapusti Sredozemlje in se na pomlad vrne z večmesečne plovbe med pristanišči v Srednji in Južni Ameriki oz. po Karibih v Evropo. To pravilo ne velja za vse ladje posameznega ladjarja, nekateri ohranjajo ponudbo na določenem območju z manjšim številom ladij tudi v vremensko manj ugodnih okoliščinah.

Ob pregledu in geografski analizi območij, ki jih na svetovnem spletu ponujajo ladjarji, opazamo, da je številčno najbogatejša in vsebinsko najraznovrstnejša ponudba križarjenj na severni polobli. Če za mejnika poleg ekvatorja upoštevamo še ničelni poldnevnik (Greenwich) in datumsko mejo (na Pacifiku), potem med destinacijami križarjenja izstopata severna in zahodna hemisfera. Tam ladjarji ponujajo kar 19 območij/destinacij; najbolj obiskana je regija zahodnega Atlantskega oceana, med Severno in Južno Ameriko: Bahamsko otočje, Bermudsko otočje, Karibsko otočje kot celota in njihovi posamezni deli (vzhod, zahod in jug), Mehika, JV ZDA in Panamski prekop. Območje severna in vzhodna hemisfera zajema 14 naslovov območij intenzivnega križarjenja, prednostno so tod v interesu lad-

Slika 8.2 Ladja *Carnival Inspiration* v Panamskem prekopu

Ladja *Carnival Inspiration* (splovljena leta 1996, 70.367 BRT, 2056 potnikov, 920 članov posadke) je zjutraj 8. decembra 2011 vstopila v sistem zapornic Panamskega prekopa. Na poti iz Floride v Kalifornijo se potniki na tem odseku poti seznanjajo z delom in uspehom človeških rok in tehnike (iz začetka 20. stoletja). Mere Panamskega prekopa so morale ladjedelnice upoštevati pri načrtovanju potniških in tovornih ladij. Za potnike na ladji je spremljanje dvigovanja in spuščanje ladij spoznanje, izobraževanje in občudovanje hkrati. Pri odločitvi o nakupu aranžmana so omenjeni motivi potnikov, podobno kot to velja za pristanišča, ki jih ladja obišče, enako privlačni kot storitve, ki jih ladjar ponuja na krovu ladje. Pandemija COVID-19 je v letu 2020 prisilila mnoge ladjarje, da so tehnološko zastarele ladje odprodali. *Carnival Inspiration* so v avgustu 2020 v Turčiji razrezali (foto A. Gosar).

jarjev obale zahodne in severne Evrope ter Sredozemlje v celoti ali pa deli le-tega. Jadransko morje (Hrvaška, Slovenija, Črna gora, Italija) v ponudbi ni posebej omenjeno kot destinacija, a sodi v sklop poti, ki vključujejo vzhodno Sredozemlje oz. Sredozemlje v celoti.

Statistični pregled obiska po destinacijah daje Karibskemu otočju s 36 % ladijskih turistov svetovni primat, na drugo mesto po obisku pa se uvršča Sredozemlje s približno 17 % vseh potnikov na ladjah za križarjenje. Po številu obiska ladij za križarjenje in njihovih potnikov sledijo destinacije: Aljaska, Evropa, Baltik in druge. Največje število potnikov na ladjah za križarjenje so v letu 2017 procesirala pristanišča na Floridi, skupaj preko 14 milijonov (Miami: 4,98 mil., Port Canaveral (Orlando) 4,2 mil, Port Everglades (Ft. Lauderdale) 3,83 mil.) – torej polovico vseh potnikov na ladjah za križarjenje(!). Gre za pristanišča vkrcavanja in izkrcavanja, od koder ladje večino-

Preglednica 8.2 Najbolj obiskana pristanišča v Severni Ameriki in Evropi (2018)

Karibi in Mehiški zaliv	(1)	Sredozemsko morje	(1)
Cozumel, Mehika	3,63	Barcelona, Španija	2,71
Nassau, Bahami	3,52	Civitavechia, Italija	2,20
Bahami – drugi otoki	2,55	Palma de M., Španija	2,11
George Town, Kajmanski otoki	1,71	Marseille, Francija	1,48
St. Thomas, ZDA	1,69	Benetke, Italija	1,43
Philipsburg, Nizozemska	1,67	Pirej (Atene), Grčija	1,06
Jamaica, Jamajka	1,65	Neapelj, Italija	0,93
San Juan, Puerto Rico,	1,37	Genova, Italija	0,92
Roatan, Honduras	1,04	Savona, Italija	0,85
Costa Maya, Mehika	1,01	Valetta, Malta	0,78

Opombe (1) število potnikov v milijonih. Prirejeno po Cruise Industry News (2017).

ma nadaljujejo pot k pristaniščem v Mehiškem zalivu in na Karibskih otokih (glej preglednico 8.2). V sam vrh po številu potnikov so se uvrstila tudi pristanišča Shanghai (2,8 mil.), Barcelona (2,7 mil.) in Civitavechia – Rim (2,2 mil.), ki so istočasno pristanišča vkrčavanja/izkrcavanja (POE/POD) kot tudi mesta izjemnega pomena za obisk na ustaljenih smereh križarjenj (POC). V najbolj obiskani regiji križarjenj – v Karibih in Mehiškem zalivu – se potniki najpogosteje seznanijo s ponudbo Bahamov (6,1 milijona obiskovalcev) in Mehike, kjer dvoje pristanišč v soseščini Cancuna, Cozumel in Costa Maya letno obišče več kot 4,5 milijona potnikov iz ladij za križarjenje. V Sredozemlju se, poleg omenjenih vsestranskih pristanišč Barcelone in Civitavechie (POE/POD), med deset ladjarjem in turistom najbolj priljubljenih (POC) uvrščajo večinoma italijanska pristanišča. Izstopata Civitavechia, kot pristanišče za Rim, in Benetke, ki letno skupaj sprejmeta več kot 3,5 milijona obiskovalcev iz ladij. Poleg Benetk turisti z ladij pogosteje obiščejo še jadranska pristanišča: Dubrovnik (749 tisoč), Kotor (541 tisoč) in Split (232 tisoč). Zadnje mesto na lestvici 100 najbolj obiskanih pristanišč/mest zaseda Monaco (Monte Carlo) s 168.000 obiskovalci z ladij letno (Cruise Market Watch, 2019).

Koper se po številu turistov z ladij ne uvršča med sto pristanišč sveta – v povprečju je med letoma 2010 in 2019 v Luki Koper pristalo 61 ladij letno, mesto in zaledje pa je letno gostilo v povprečju 77.600 obiskovalcev z ladij. Glede na število privezov izstopa leto 2011 z 78 ladjami, glede na število turistov iz ladij pa leto 2019, ko se je izkrcalo 115.00 potnikov. Po vsem sodeč se Koper po številu obiskovalcev z la-

Preglednica 8.3 Porast križarjenj (1970–2020)

Območje	1970	1980	1990	2000	2010	2019	2020*
S. Amerika	0,4	1,1	3,3	6,9	11,1	15,4	15,3
Evropa	0,1	0,2	0,4	1,9	4,9	7,7	6,9
Druge celine	0,1	0,1	0,1	0,8	2,3	6,3	9,0
Skupaj	0,6	1,4	3,8	9,6	19,1	29,3	31,2

Opombe V milijonih potnikov. * Ocenjeno. ** Kot je bilo predvideno leta 2019. Ocenjuje se, da se je križarjenj tega leta dejansko udeležilo le 8.1 milijona potnikov (oz. le 27% predvidenih). Ladjarji so, zaradi pandemije SARS-Cov 19, 15. marca 2020 prekinili vsa obstoječa in načrtovana križarjenja; šele med avgustom in decembrom so, ob upoštevanju pogojev zdravstvenih ustanov in z omejenim številom potnikov (1/5 kapacitete ladje, brez uporabe notranjih kabin), izpeljali okrog 200 križarjenj – praviloma brez zaustavitve v vmesnih pristaniščih (angl. *cruise to nowhere*) – izjema so bila le izbrana poc v državi kjer se je potovanje pričelo.

Prirejeno po World Tourism Organization (1995), Peručič (2019), Cruise Line Industry Association (2020) in Statista (2021).

dij uvršča nekje okrog 120. do 150. mesta na svetu. Desetletna analiza kaže, da so za ladijske potnike v Kopru (poc), poleg mesta, najzanimivejše ponudbe izletov (v tem vrstnem redu) v naslednje destinacije: Ljubljana, Piran, Postojnska jama, Kobilarna Lipica, Blejsko jezero in koprsko zaledje (npr. Padna) (Uran Maravič idr., 2017; Čepar, 2019; MedCruise, 2019)

Potencialnim potnikom ladjarji ponujajo terminsko in časovno različne opcije. Po ocenah številnih avtorjev so najbolj priljubljena enotedenska potovanja, ki jih na spletu in v katalogih oglašajo kot 6- do 9-dnevna križarjenja. Slednja se pojavljajo kot najštevilnejša ponudba v Sredozemlju, na Karibskem otočju in v zalivskih državah Srednjega vzhoda. V ZDA so popularna tudi »izletniška« 3- do 5-dnevna potovanja, ki povežejo kontinentalna pristanišča na Floridi z nekaterimi bližnjimi otočji v Mehiškem zalivu oz. Karibskem morju. Kuba je v tem okviru ponovno popularna. Katalogi navajajo še dvojne terminskih mejnikov: 10–14-dnevna in več kot 15-dnevna križarjenja. Ta križarjenja so lahko namenjena premeščanju ladij iz enega v drugi operacijski bazen, lahko pa zadovoljijo tiste potnike, ki žele odkrivati svet in so njihovi motivi torej prednostno raziskovalni – tj. da je osnovni motiv potnika na takem križarjenju povezan z odkrivanjem manj znanega, novega, naravno in kulturno zanimivega. Dober primer za to so križarjenja med otoki Pacifika, obplutje južnoameriškega kontinenta ali odkrivanje ledenikov oz. zaledene-

lih pokrajin Čila, Arktike in Antarktike ter sosedstva (World Tourism Organization, 2010).

Ladje, potniki in storitve

Velikost ladij za križarjenje po oceanih in morjih je raznolika in sega od 1.200 BRT (bruto registrskih ton) in kapacitet za nekaj manj kot 100 potnikov do 230.000 BRT in možnostjo namestitve za več kot 6.500 potnikov. Največje ladje merijo preko 350 metrov v dolžino in segajo več kot 70 metrov v višino (višina ljubljanskega nebotičnika z anteno!). Pregled nad velikostjo ladij dajejo mnoga spletne strani, posebej promovirane so dotične, ki so pravkar splovljene ali so na/v njih vgradili inovativne elemente doživetja ali pogonske aggregate. Za primerjavo: za ladjo *Titanik* velja, da je imela 52.000 BRT, *Rex* pa 51.000 BRT, najhitrejši prekoceanski »parnik« *United States* pa tudi le 53.000 BRT (1.928 potnikov). Ladje za križarjenje z majhno tonažo so operativne na izjemno zanimivih, a za navigacijo težavnejših turističnih območjih (Aljaska, Čile, Francoska Polinezija, Antarktika, Galapagos). Vedno bolj priljubljeno je tudi križarjenje z luksuznimi jadrnicami, ki sprejmejo okrog 300 potnikov in imajo skoraj enako številčno posadko (npr. jadrnice ladjarja WindStar Cruises).

Ladjarji svoje ladje za križarjenje registrirajo praviloma v regulatorno liberalnejših in davčno ugodnejših državah, tj. v državah, kjer lahko računajo z ugodnostmi – angl. *flag of convenience* (v Panami 24 %, v Liberiji 23 %, na Bahamih 22 %, na Nizozemskih Antilih 8 %, na Malti 2,4 %, na Cipru 1,2 %), in ne v državah, kjer je sedež družbe ali kjer se izvaja večina pomorskih operacij. Nekateri viri poročajo, da s tem prihranijo do 50 % operativnih stroškov posamezne ladje. Primer: trije največji ladjarji imajo korporativni sedež družbe v ZDA, a je izmed njihovih stotih ladij le *Pride of America* (križarjenja med Havajskimi otoki) registrirana v tej državi (World Tourism Organization, 2010). Velikost ladje je za ladjarja pomemben dejavnik pri načrtovanju potovanja in ponudbe, saj večje ladje ne morejo uporabljati nekaterih vodnih poti – prekopov in prelivov, lahko plujejo le v pristanišča z ustrezno infrastrukturo (Luka Koper pogloblja pristanišče, da bi tudi večjim ladjam za križarjenje omogočila vplutje in privez).

Rečne ladje za križarjenje so po pravilu mnogo manjše, sprejmejo v povprečju le med sto in dvesto potnikov in se po udobju ne morejo meriti z ladjami, ki križarijo po morjih (čeprav imajo novejša rečne ladje tudi plavalne bazene, udobne salone in številno spro-

stitveno ponudbo). Novejša iz obsežne flote švicarskega ladjarja Viking, ki pluje po Donavi, ima 4.750 BRT in sprejme 190 potnikov; podobno tudi nova ladja iz flote kitajskega ladjarja Yangtze Cruises, ki ima 4.587 BRT in sprejme 216 potnikov. Značilno za ladijska potovanja po rekah je, da se potniki vkrcajo v enem, torej začetnem, in izkrcajo v drugem, ciljnem, pristanišču ter vmes obiščejo zanimive kraje/območja ob reki.

Ladje za križarjenje gradijo le v štirih večjih, specializiranih ladjedelnicah na svetu; prav vse so v Evropi. Sloveniji najbližja je italijanska ladjedelnica Fincantieri v Tržiču (Monfalcone). Fincantieri – Cantieri Navali Italiani S.p.A., s promotivnim geslom *The Sea Ahead*, zaposluje nekaj sto delavcev iz Slovenije (npr. v okviru podjetij za krmiljenje prezračevalnih sistemov na ladjah). Družba se postavlja ob bok renomiranim ladjedelnicam v Nemčiji (Meyer Werft v Papenburgu, ob reki Ems), Franciji (Chantiers de l'Atlantique v Nantes-St. Nazaire) in na Finskem (Wärtsilä Perno v Turkuju). Zanimivo je, da večino pogonskih agregatov za ladje, ki jih dokončujejo ladjedelnice po svetu, izdelujejo v Dolini pri Trstu (San Dorligo della Valle). Do pred kratkim so bili delni ali večinski lastniki v omenjenih ladjedelnicah Korejci – oz. družba STX Europa, a je bila le-ta primorana pred kratkim razglasiti stečaj. Navedene ladjedelnice so se vrnile k evropskim koreninam oz. imajo druge večinske lastnike (Nemci so prevzeli finsko ladjedelnico). Obstajajo tudi manjše ladjedelnice za potniške ladje na Hrvaškem, v Rusiji, Indiji in na Kitajskem, ki pa se poslov, povezanih z gradnjo večjih ladij za križarjenja, ne lotevajo (Wilde, 2018). Naročila za nove potniške ladje so v nenehnem vzponu, saj so ladjarji do leta 2025 v ladjedelnicah naročili kar 131 ladij za križarjenje; ladjedelnica Fincantieri ima pri tem občuten delež, saj bodo v 6 letih pri njih splovili skoraj 1/3 vseh novih ladij za križarjenja na svetu (38 ladij, 29 %), torej po 5 do 7 na leto (Cruise Industry News, 2020).

V novih, po letu 2000 splovljenih ladjah prevladujejo kabine z balkoni; notranje in zunanje z okni so pri teh ladjah številčno bistveno okrnjene. Slednja namestitvev je cenejša, apartmaji v višjih nadstropjih pa dražji. Storitve na ladjah so dostopne vsem potnikom, delitev na razrede, kot so jih imele prekoceanke, ni več. Ladjarji za specifično ponudbo ladje (npr. vstop v posebej renomirane, gurmanske restavracije) vse pogostejše postavljajo pogoje, tj. uporabo točk zvestobe (lojalnost ladjarju) ali plačilo (Cruise Ship Mapper, 2015).

Zaznati je trend, da ladjarji trenutno naročajo manjše, do 100.000 BRT velike ladje, ki naj bi postopoma uporabljale nove tehnologije pogona (utekočinjeni plin, vodik/gorivne celice, veter, sončno energijo itd.) in trendom ustrezno sprostitevno infrastrukturo (pravkar splovljene ladje imajo simulator morskega surfanja; razgledno dvigalo, ki kroži 100 metrov nad ladjo (angl. *observation pod*); drsališče, plezalno steno, jeklenico (angl. *zip-line*), avtodrom (angl. *bumper car ride*), simulator jadralnega letenja (angl. *skydiving*) itd.). Velika pozornost je namenjena tudi prostoru za wellness, ki praviloma prekašajo opremljenost in ponudbo le-teh v hotelih oz. na kopnem. Za uresničitev pravega (po)morskega doživetja ladjarji nekaterih novejših ladij na stene notranje kabine celostenski vgrajujejo televizijski ekran s prenosom zunanjega dogajanja (plovbe) v realnem času. Nekateri avtorji ladje za križarjenje upravičeno uvrščajo v kategorijo (na)morskih letovišč (angl. *marine resorts*).

Turističnosprostitutveno ponudbo na ladjah za križarjenje ladjarji glede na vsebino, smer in čas potovanja delijo v 3 skupine: (a) spoznavna potovanja (ustaljen angl. izraz: *expedition cruises*;) (b) križarjenja za zabavo (ustaljen angl. izraz: *party ship cruises*) (c) križarjenja, namenjena specifičnim socialnim ali starostnim skupinam (družinam, ženskam, upokojencem in starejšim, samskim, istospolnim parom, kulinaričnim gurmanom, ljubiteljem iger (na srečo), itd.). Saga Cruises, eden izmed ladjarjev, rezervacijo križarjenja dovoljuje le osebam, ki so že »prekoračile Abrahama« (nad 50 let). Za posamezne ladje že v načrtih zanje predvidijo, katerim vsebinam bodo dali prednost oz. katere skupine potencialnih potnikov bodo lahko izpolnile svoj motiv na njih. Govorimo o: (a) tematsko opremljenih ladjah za križarjenje in (b) izbranih/specifičnih tematskih potovanjih. Takšne ladje snujejo in lahko opremijo lahko z raznovrstno športno-rekreacijsko infrastrukturo, spet druge z ekskluzivnimi prostori za wellness, tretje z velikimi odri/plesišči itd. Pomembno je, da ladjar posamezniku oz. njegovemu motivu za križarjenje omogoči ustrezno doživetje. Iger na srečo je ponavadi na vseh ladjah za križarjenje v izobilju, nikakor pa ne smejo izostati na križarjenjih ob obalah Daljnega vzhoda. Nekateri ladjarji v sezoni plovbe na določenem območju celotno ponudbo usmerijo v povsem specifično temo. V zimsko-pomladni sezoni 2019/2020, denimo, lahko najdemo naslednje tematske usmeritve: astronomsko, enološko, ornitološko, religiozno, irskofolklorno, a tudi tematska križarjenja, kjer so v

191

Slika 8.3 Rekreacija in zabava na ladji *Brilliance of the Seas*

Standardni program križarjenj praviloma vključuje celodnevne priveze v pristaniščih turistično zanimivih krajev (angl. *port of call*) ter nočne vožnje med njimi. Redkeje ladje za križarjenje razdalje premagujejo podnevi; izjeme nastopajo ob predstavitvi ladij iz enega območja delovanja v drugega (angl. *relocation*) oziroma na ekspedicijskih in medkontinentalnih potovanjih. Takrat je pomembno animirati potnike s programom zabave in rekreacije ne le v večernem in nočnem času, ko je to pričakovano, ampak tudi v dopoldanskem in popoldanskem času. Več desetčlanski animatorski kolektiv je takrat dejaven na palubi in v podpalubju 24 ur na dan (foto A. Gosar).

ospredju dogajanj/predstav muzikali, opere in operete, azijske borbene veščine, modne revije, nashvillski country, neworleanski jazz in blues, »Vojna zvezd«, »Dan D« itd. (Clayton, 2019).

Ladjarji so leta 2018 na svojih ladjah beležili 28,5 milijona potni-

Preglednica 8.4 Potniki na ladjah za križarjenje po državljanstvu ter destinacije, ki so jih najpogosteje obiskali leta 2017

Narodnost/državljanstvo	(1)	(2)	Območja obiska	(1)	(2)
ZDA, Kanada, Mehika	13,4	47,1	Karibsko otočje	9,3	36
Kitajska	2,4	9,3	Sredozemlje	4,1	16
Nemčija	2,2	8,5	Evropa (brez Sredozemlja)	3,1	12
Združeno kraljestvo	1,9	7,5	Kitajska	1,5	6
Avstralija	1,3	5,2	Avstralija in N. Zelandija	1,5	6
Italija	0,8	2,9	Azija (brez Kitajske)	1,0	4
Španija	0,5	1,9	Aljaska	1,0	4
Francija	0,5	1,9	Južna Amerika	0,8	3
Brazilija	0,4	1,7	S. Amerika (brez Aljaske)	0,3	1
Iz drugih držav	2,9	11,2	Druga območja	3,1	12
Skupaj	25,8	100	Skupaj	25,8	100

Opombe (1) število v 100.000, (2) delež v odstotkih.

kov, strokovnjaki pa predvidevajo, da se bo to število že v naslednjem desetletju premaknilo čez 30 milijonov (Čepar, 2019). To pomeni, da bo okrog 2,1 % turistov na svetu (2018: 1,4 milijarde) uporabljalo storitve ladij za križarjenje. V enem letu prepeljejo ladje za križarjenje približno toliko turistov, kot jih letno obišče Grčijo ali Avstrijo (7. in 8. destinacija v Evropi), ali 7-krat več, kot tujih turistov prispe v Slovenijo, oz. 2-krat toliko, kot jih letno v povprečju obišče Hrvaško. Odkar statistika redno beleži potnike na ladjah za križarjenje – tj. od leta 1970 dalje –, se je križarjenj udeležilo okrog 357 milijonov potnikov (Statista, 2019).

Ne le, da je severnoameriški kontinent izhodišče za večino križarjenj po svetovnih morjih, tudi prebivalci ZDA, Kanade in Mehike so z nekaj manj kot 50 % udeležbe, oz. s 13,5 milijoni potnikov, najpogostejši potniki na križarjenjih po svetovnih morjih (Čepar, 2019). Po številčnosti jim sicer sledijo Kitajci (3,1 milj. v letu 2018), a bi jih, če bi narodnosti združili, po številu in deležu prekosili Evropejci s približno 6,8 milijoni potnikov (26,4 %). V tej razvrstitvi med evropskimi državami vodita turistična velesila Nemčija z 2,2 milijona in pomorska Velika Britanija z 1,9 milijona potnikov (glej preglednico 8.4).

Potnikom je na ladjah za križarjenje omogočen prost dostop do vseh prostorov na ladji – razen delovnih prostorov (kuhinja, strojnica, komandni prostor) in prostorov za posadko. Obroki so terminsko določeni (a obstajajo tudi samopostrežne restavracije, ki deluje-

jo vsaj 18 ur na dan), urejenost v oblačenju se pričakuje od potnikov ob priložnosti slavnostnih večerij in na kulturnih prireditvah v gledališču. Za hotelske storitve ladjar določi višino (obvezne) dnevne napitnine, pričakovano pa je, da se dodatno nagradi oseba, s katere delom je bil gost še posebej zadovoljen. Plačljive so pijače, »wellness« in storitve Wi-Fi ter dopolnilna animacija potnikov (ekskurzije, strokovno vodenje po ladji itd.). Velik dohodek za ladjarje predstavlja prodaja ekskurzij (te so lahko od ponudnikov v poc dražja tudi do 50 %).

Zaposlitev na ladjah za križarjenje je vabljliva za profesionalne pomorce kot tudi za pestro paleto delavcev v turistični veji gospodarstva, umetnike in predavatelje. Pomorščaki ponavadi z lahkoto najdejo zaposlitev pri kateri od ladjarskih družb, ladjarji pa intenzivno iščejo kvalitetno delovno silo za dela v gostinstvu, hotelirstvu in turizmu na ladjah. Za posredovanje zaposlitve na ladjah za križarjenje so se oblikovale posredniške agencije, zastopstvo ene, z domicilom na Hrvaškem, je tudi v Kopru. Posadke na ladjah so »z vseh vetrov«, so narodnostno pestre, pogovorni jezik je praviloma angleščina. Posadko sestavljata dve skupini delavcev – lahko bi dejali (a) »redno zaposleni« ladijski oficirji in mornarji in (b) »pogodbeni delavci« za dela, ki zadevajo turistični segment ladijske ponudbe. V registru zaposlenih na ladjah za križarjenje je bilo ob koncu leta 2019 vpisanih 223.914 oseb, od katerih jih je bilo 186.599 aktivnih, 37.319 pa na dopustu (Cruise Ship Jobs Network, b.l.). Zadovoljstvo gostov je merljivo tudi z razmerjem med številom le-teh in številom posadke. Na ladjah prestižne kategorije je razmerje med številom potnikov in številom posadke praviloma 1 : 1 (npr., ladja *Seabourn Odyssey* – pogosto v Kopru – ima 330 članov posadke in kapaciteto za največ 440 gostov). Pri ladjarjih z ladjami srednjega razreda je razmerje med številom potnikov in posadko 2 : 1 (npr. Holland America Cruises), največje ladje zadnjega desetletja pa izkazujejo razmerje 3 : 1 (npr. Oasis in Allure of the Seas: pribl. 6.500 potnikov in 2.150 članov posadke; Norwegian Epic: 4.100 potnikov in 1.430 članov posadke) (Crew Center, 2017).

Vstop na ladjo je primerljiv z varnostno kontrolo na letališčih. Tu di tu ni dovoljen vnos nevarnih predmetov in nekaterih konzumnih vsebin (npr. sadja, drog, mesnin, mlečnih izdelkov in alkohola). Povečano skrb ladjarjem povzročajo pirati, ki predvidevajo, da je na ladjah za križarjenje precej osebnih dragocenosti. Na relacijah, kjer je pričakovati nevarnost, se posadka uri tudi v upravljanju z visoko-

tlačnimi vodnimi in soničnimi topovi, na ladjo se občasno vkrcajo tudi oboroženi varnostniki. Ena izmed ladij ladjarja Seabourn je leta 2018 v Malaški ožini že uspešno uporabila sonični top. Reševanje zdravstvenih težav je stvar medicinske ekipe na ladji, v primeru epidemije pa je izvedba potovanja ogrožena. Mednarodna zdravstvena organizacija navaja, da 0,15 % potnikov zahteva oskrbo zdravstvenih služb na ladji. Norovirusi in druge gastroenterološke infekcije (salmonela) so v zadnjih petih letih zaustavile že 22 krajših križarjenj. Potnike posadka redno opozarja in vabi k dezinfekciji rok. Poškodbe in celo smrtni primeri so pogosto posledica sproščenosti potnikov (Cardemil in Hall, 2019). Koronavirus (COVID-19) je v začetku leta 2020 za nekaj tednov zaustavil skoraj vse dejavnosti ladjarjev. Ladjam ni bil dovoljen vstop v pristanišča v bojazni, da med prebivalce pristaniških mest ne bi zanesli bolezni. Potniki z ladij se niso smeli izkrcati, mnogi so se na ladjah okužili z virusom.

Učinki in problemi množičnih turističnih križarjenj

Glede na število naročil za sodobne ladje za križarjenje, zaradi demografskih (porasti deleža starejših prebivalcev) oz. socialnih okoliščin, tj. rasti števila oseb/gospodinjestev, ki po premoženju v t.i. »srednji razred« (predvsem v državah BRIC (Brazilija, Rusija, Indija in Kitajska)), je realno pričakovati, da nadaljnjemu razcvetu križarjenj po svetovnih morjih še ni videti konca. Strokovnjaki tej gospodarski veji napovedujejo več kot sedemodstotno letno rast oz. podvojitev števila uporabnikov teh turističnih storitev v enem desetletju. Svetovna turistična organizacija navaja, da je azijski kontinent (še) v inicialni fazi interesa za križarjenja, medtem ko je Evropa v začetnem obdobju, severnoameriški kontinent pa v osrednji fazi rasti. Zasičenosti v tej veji turizma še zdaleč ni zaznati (World Tourism Organization, 2010, str. 19). Za križarjenje željne potnike se odpirajo nove, obiska vredne destinacije – denimo: zalivske države, JV Azija, Amazonija, severozahodni preliv (Beringova ožina), Grenlandija, Mozambik in druge.

Obenem ladjarji vedno znova iščejo možnosti za širitev storitev na ladjah in ponudbo novih doživljajev na kopnem. Družba Royal Caribbean je zakupila otoček v zalivu Glacier Bay na Aljaski, na njem postavila bivališča za okrog 1.400 prebivalcev in zgradila pristanišče ter dala le-tega v upravljanje domorodcem. Ladjarji so postopoma zakupili tudi nekaj otokov v Karibskem morju, na njih zgradili zaba-

Slika 8.4 *Norwegian Sun* in *Celebrity Infinity* v pristanišču Ushuaija

195

Zasičenost pristanišč z ladjami za križarjenje (in turisti) pogojuje oblikovanje novih turističnih strategij v turistično zanimivih obmorskih krajih (Barcelona, Dubrovnik, Benetke, Koper ...) in ustreznejšo logistiko ladjarjev pri oblikovanju poti/smeri njihovih ladij. Civilne iniciative v mestih in institucije, ki skrbijo za ohranjanje naravne in kulturne dediščine (UNESCO) od ladjarjev to pričakujejo. Zasičenost s tovrstno turistično ponudbo ni le problem ladijskih destinacij v Sredozemlju in na območju Mehiškega zaliva/Karibskega morja, ampak sezonsko tudi najbolj oddaljenih koncev sveta. Ushuaia na Ognjeni zemlji (Argentina) in Punta Arenas (Čile) sta za ta trend tipični pristanišči/mesti. V Ushuaijo sta 28. januarja 2017 prispeli večji ladji *Norwegian Sun* (ladjarja Norwegian Cruise Line) in *Celebrity Infinity* (ladjarja Royal Caribbean), s skupno 4146 potniki in 1907 člani ladijske posadke. Bili sta na krožni vožnji okrog južnoameriškega kontinenta. V pristanišču so bile v jutranjih urah tam že privezane tri manjše ekspedicijske ladje (*Bremen*, *National Geographic Explorer* – *Lindblad Expedition* in ruska *Akademik Ioffe*), ki so čakale na oskrbo in turiste namenjene na Antarktiko. Zaradi (pre)kratkega pomola se je bila ruska ladja prisiljena zasidrati pred pristaniščem do popoldanskega izplutja obeh večjih (foto A. Gosar).

viščno infrastrukturo ter naselja in infrastrukturo za domačine. Viri navajajo 7 otočkov v izključni lasti ladjarjev (v oklepaju): Castaway Cay (Disney), Half Moon Cay (Holland America), CocoCay (Royal Caribbean), Great Stirrup Cay (Norwegian), Harvest Caye (Norwegian), LineLabadee (Royal Caribbean) in Princess Cays (Princess). Na tržišče križarjenj vstopajo tudi novi »igralci«. Milijarder Richard Branson, ustanovitelj trgovske verige z glasbo, direktor letalske družbe Virgin Airlines in z družbo Virgin Galactic iniciator zasebnih vesoljskih poletov ustanavlja lastno družbo za križarjenje. Njegovo, v izgledu futuristično in s številnimi inovacijami obogateno, ladjo *Scar-*

let Lady so pred kratkim splovili v ladjedelnici Fincantieri v Tržiču (Monfalcone). Gredelj za drugo, sestrsko ladjo so v ladjedelnici že postavili (Cruise Market Watch, 2017).

Očitno je, da se bomo z učinki množičnih turističnih križarjenj srečevali tudi v prihodnje. Med najizrazitejše in medijsko najodmevnejše sodijo: (a) okoljski učinki v mestih/pristaniščih in v neposrednem morskem akvatoriju ter na destinacijah turističnih obiskov, (b) ekonomski učinki na globalni, regionalni in lokalni ravni, (c) socialni učinki v geografskih območjih in na družbenih področjih, ki so v interesu ladjarjev. Zaradi omejitev obsega prispevka se bomo podrobneje seznanili le z okoljsko problematiko, ki zadeva križarjenja.

V medijih in delu laične javnosti so pozornosti deležne predvsem emisije, ki jih v ozračje sproščajo ladje za križarjenje. Poročila in komentarji izpostavljajo predvsem (a) izpuste toplogrednega plina CO₂, b) onesnaženje ozračja z žveplom in c) onesnaženost okolja s prašnimi mikrodenci PM 2,5 oz. PM 10. Večina ladij, tudi ladje za križarjenje, uporablja za pogon ladijskih motorjev dizelsko gorivo, pravzaprav kurilno olje najslabše kvalitete. Težka nafta (angl. *heavy fuel oil* – HFO, oz. *bunk oil*) ima visoko vsebnost žvepla. Nekateri strokovnjaki trdijo, da ladje – tovarne in potniške – izpuščajo v ozračje več žveplovega dioksida kot sodobna cestna vozila (predvsem po obvezni vgradnji katalizatorjev). Po podatkih portala Statista (<https://www.statista.com>) pluje po svetovnih morjih 46.950 tovornih in 4.800 potniških ladij – med njimi okrog 350 ladij za križarjenje. Ambasadorica znanosti Republike Slovenije dr. Sara Dolničar povzema študijo ene izmed avstralskih univerz, po kateri zaradi relativno omejenega števila in zaradi sodobne konstrukcije ladij za križarjenja ta segment turizma k globalnemu segrevanju prispeva le 0,028 % (Dolničar, 2019).

Kljub relativno majhni hitrosti (na večinsko kratkih nočnih relacijah med v programu predvidenimi pristanišči), pretežno srednje veliki tonaži (v razmerju do velikih tankerjev in kontejnerskimi ladjami) in sodobnim motorjem (npr. Wärtsillä iz Grandi Motori, Dolina pri Trstu) trošijo ladje za križarjenje relativno veliko goriva (izpusti CO₂ in žveplovih spojin). Royal Caribbean Cruises, ki stavi na megaladje (nad 100.000 BRT), poroča, da njihove v tem stoletju zgrajene ladje porabijo v povprečju 5.213 litrov goriva na uro oz. 249.837 litrov goriva na dan; manjša ladja (75.500 BRT, 1.996 potnikov) drugega ladjarja Norwegian Spirit, npr., pa 4.164 litrov goriva na uro. Sodobne ladje imajo zaloge goriva, ki zadostujejo za 14-dnevno plovbo

(De Santiago, 2018). V polnem pogonu, tj. med vožnjo in delovanjem vseh dejavnosti na ladji, pogonski agregati usmerjajo 60 % moči za plovbo, 40 % pa za storitve v turističnem segmentu ladje.

Ob tem, da je hrup ladij lahko moteč, je vedno pogostejše nagovorjen problem delovanje ladijskih motorjev v pristaniščih. Hotelsko-restavracijski segment ladje potrebuje namreč energijo tudi ob privezu v pristanišču. Ocenjeno je, da – glede na ladjo in izkazane potrebe turističnega segmenta – motorji ladje delujejo v pristaniščih z 20 do 40 % moči. To so emisije, ki jih beležimo pri 700 tovornjakih v prostem teku (Taylor, 2018). Izpusti, vključno z omenjenimi toplogrednimi plini in prašnimi delci, so nepriljubljene še posebno v primeru, da je potniški terminal v bližini stanovanjskih sosesk (kot npr. v Kopru in Trstu pa tudi v Dubrovniku (predmestje Gruž), Valleti (Malta) in še kje v Sredozemlju). Nekatere uprave pristanišč so našle rešitev v izgradnji (drage) električne transformatorske postaje, na katero se ladje po pristanku lahko priključijo. Večina ladij za križarjenje pa ni opremljena za rabo ponujene storitve oz. je njihovo električno omrežje po moči in strukturi pestro in bi potrebovalo (enotno) svetovno standardizacijo (Copeland, 2005).

Problematico toplogrednih emisij in prašnih delcev se poskuša reševati na več načinov: (1) ladjarji z naročilom sodobnih pogonskih agregatov, (2) države/vlade s sprejetjem pravnih aktov, ki določajo strukturo goriva, ki ga ladja v njihovem teritorialnem morju lahko uporablja, ter z zaščito ekosistemsko izrazito ranljivega območja, (3) mednarodne organizacije, ki s sprejetimi konvencijami opredeljujejo/sugerirajo ravnanja z odpadki na morskih površinah, in (4) lokalne, mestne/regijske oblasti, ki lahko določijo smeri plovne poti v pristanišče in število ter strukturo ladij, ki lahko v istem dnevu obiščejo posamezno destinacijo. Okoljevarstvena agencija Združenih držav Amerike EPA (Environmental Protection Agency) je že v prejšnjem stoletju določila kriterij za plovbo na območjih, kjer so prepovedane večja koncentracije žvepla v gorivu (SECAS). Ladjam je bilo na teh območjih dovoljeno uporabljati le gorivo LSFO (Low Sulphur Fuel Oil) z 0,10-odstotno vsebnostjo žvepla. Omejitev velja za dele obalnih morij Floride in Aljaske, normo so prevzele še nekatere evropske države in veljajo danes za norveške fjarde, manjša območja Baltika in Sredozemlja. Na pobudo mednarodne pomorske organizacije IMO (International Maritime Organisation) so leta 2018 opredelili nove kriterije za uporabo goriva na ladjah za križarjenja v vseh morjih. Doslej je veljalo splošno pravilo, da je gorivo, ki ima 3,5-odstotno vsebnost

žvepla, (še) ustrezno, po letu 2020 pa naj bi se meja spustila na vrednost 0,50 %. Ladjarji govorijo o t.i. *sulphur cap* (žvepleni kapici) in iščejo rešitve v treh smereh: (1) pogonske agregate bi lahko opremili z (dragimi) filtri – podobno kot pri avtomobilih, (2) ladijske motorje bi bilo potrebno modernizirati tako, da bi lahko uporabljali LSFO (ki pa je dražje kot obstoječe gorivo), (3) nove/naročene ladje (eventualno tudi starejše) bi opremili z agregati, ki bodo kot gorivo lahko uporabljali utekočinjeni plin – LNG (Liquid Natural Gas) ali kakšno drugo pogonsko gorivo (Ship Technology, 2018).

Kazni za neupoštevanje okoljskih standardov so stroge, največ so jih v zadnjih 5 letih izrekli za neustrezno uporabo goriva za plovbo v priobalnem pasu Aljaske, kar 49, in, pred kratkim, tudi na Norveškem. Omejitve tam veljajo za morske poti v Geirangerfjordu, Næro-fjordu, Aurlandsfjordu, Sunnysfjordu in Talfjordu. Maja 2019 so norveške oblasti kaznovale grškega ladjarja s kaznijo 80.000 \$ – ker je ladja *Magellan* ob pristanku v Flammu (Geirangerfjord) uporabljala neustrezno gorivo (Cruise Junkie, b.l.). Višje so kazni za polucijo z ladij, ko le-te v morja izpuste odpadke oz. smeti v tekoči ali trdi obliki. To velja za tekočine, predvsem za odplake (angl. *sewage*) oz. sive vode (angl. *grey waters*), katerih izvor je v pralnicah, straniščih in kopalnicah, nastaja pa tudi pri čiščenju ladje in v medicinskih obratih na ladji. Patogene substance v odplakah lahko povzročijo bolezni in okužbe pri ljudeh, lahko ogrožajo človeška življenja in vplivajo na preživetje akvatičnega sveta. Nezaželeno je namreč tudi izpuščanje in/ali črpanje t.i. »belih voda« – tj. balastnih voda (v pristaniščih in na odprtem morju), ki – med drugim – reducirajo guganje ladje in s tem omogočajo lažjo navigacijo ter večje udobje potnikov. Izpust tujerodnega morskega življa lahko v določenih morskih ekosistemih povzroči drastično spremembo le-teh. Pozornosti so deležni tudi izlivi gospodinjskih in mehanskih olj kot tudi zavržene trde snovi (angl. *garbage*), predvsem plastika in ostanki hrane (World Tourism Organization, 2010). Junija 2019 so ameriške oblasti kaznovale družbo Carnival z 20 milijoni dolarji, ker so z nekaj njenih ladij pred obalo Floride v morje odvrgli večjo količino plastike (Cruise Junkie, b.l.).

Na deset tisoče tovornih ladij onesnažuje morja, obale in atmosfero, a ladje za križarjenje uvrščamo med potencialno velike onesnaževalke zato, ker je na njih veliko ljudi (največje plujejo z 10.000 ljudmi na krovu), kar lahko enačimo s srednje velikim mestom in njegovimi komunalnimi potrebami ter problemi. Kumulativni efekt v onesna-

ževanju je še posebno očiteno tam, kjer je promet ladij za križarjenje večji in tamkajšnja pristanišča/sidrišča hkrati uporablja več ladij. Literatura navaja probleme, ki zadevajo ravnanja z odpadki z ladij na Floridi, v Aljaski, Kaliforniji in v pristaniščih New Yorka, Seattla, Miami, Ft. Lauderdale in Galvestona. Sodobno grajene ladje so glede odpadkov samozadostne (angl. *selfcontained*), saj skrbno zbrane, ločene trdne odpadke in del rabljenih tekočin oddajo v matičnem pristanišču, odplake pa v določeni meri v lastni čistilni napravi očistijo in segmentirano uporabljajo v sistemu.

V sporazumu MARPOL (*Convention for the Protection of Pollution from Ships*), ki so ga leta 1953 sprejeli v Londonu, so v obrisih določene smernice za omejitev emisij in zmanjšanje polucije svetovnih morij. Nekaj desetletij so države potrebovale, da so udeležile navodila, ki zadevajo PSSA (*Particular Sensitive Sea Areas*). Število izkrcanj potnikov na obalah Antarktike so omejili, zakonsko pa so države omejile ali prepovedale tudi plovbo ladij za križarjenje med otoki Velikega koralnega grebena – Great Barrier Reef (Avstralija), v prelivu Torres (Papua Nova Gvineja), delu preliva Inside Passage in na nekaterih priobalnih območjih Aljaske (Kanada, ZDA), pri arhipelagu Galapagos (Ekvador) in arhipelagu Sabana-Camagüey (Kuba), ob otoku Malpelo (Kolumbija), otočju Florida Keys (ZDA), v morju Wadden (Danska, Nemčija, Nizozemska), NP Paracas (Peru), v nekaterih prelivih med Kanarskimi otoki (Španija) ter na nekaterih območjih Baltskega morja (World Tourism Organization, 2010). Občinske uprave Dubrovnika in Kotorja so (zaradi opominov UNESCO) prepovedale vplutje večjega števila ladij hkrati, beneške mestne oblasti pa so pred leti sprožile postopek za prepoved vplutja ladjam z več kot 96.000 BRT po doslej ustaljeni plovni poti. Uporaba kanala Guidecca, mimo Trga Sv. Marka v Benetkah, je dovoljena le ladjam z manjšo tonažo od navedene (*Croatia's Adriatic Gem Limits Number of Tourists to Fight Overcrowding*, 2018; *Venezia Autentica*, 2016). Z ustrezno spremembo ponudbe ladij za potovanja po severnem Jadranu so se ladjarji tem kriterijem v letu 2019 že podredili.

Literatura

- Cardemil, C. V., in Hall, A. J. (2019). Norovirus. V G. W. Brunette in J. B. Nemhauser (ur.), *CDC yellow book 2020: Health information for international travel* (4. poglavje). <https://wwwnc.cdc.gov/travel/yellowbook/2020/travel-related-infectious-diseases/norovirus>

- Clayton, J. (2019, 22. avgust). *Caribbean: Best themed cruises for 2019–2020*. Islands. <https://www.islands.com/best-themed-cruises/>
- Coletta, G. (2017, 27. julij). *The first cruise vessel in the world: S/S Francesco I*. LinkedIn. <https://www.linkedin.com/pulse/first-cruise-vessel-world-ss-francesco-i-giancarlo-coletta>
- Copeland, C. (2005). *Cruise ship pollution: Background, laws and regulations, and key issues* (CRS Report for Congress). Congressional Research Service, The Library of Congress.
- Crew Center. (2017, 25. julij). *Find out: How many crew members work in the cruise industry?* <https://crew-center.com/find-out-how-many-crew-members-work-cruise-industry>
- Croatia's Adriatic gem limits number of tourists to fight overcrowding. (2018, 4. avgust). Reuters. <https://www.reuters.com/article/us-croatia-dubrovnik/croatias-adriatic-gem-limits-number-of-tourists-to-fight-overcrowding-idUSKBN1KP0BF/>
- Cruise Industry News. (2017, 19. julij). *The busiest cruise ports*. <https://www.cruiseindustrynews.com/cruise-news/17487-the-busiest-cruise-ports.html>
- Cruise Industry News. (2020, 27. december). *Cruise ship orderbook*. <https://www.cruiseindustrynews.com/cruise-news/cruise-ship-orderbook.html>
- Cruise Junkie. (B.l.). *Pollution and environmental violations and fines, 1992–2018*. <http://www.cruisejunkie.com/envirofines.html>
- Cruise Line Industry Association. (2020). *2021 State of the cruise industry outlook* [brošura]. https://cruising.org/-/media/research-updates/research/2021-state-of-the-cruise-industry_optimized.ashx
- Cruise Market Watch. (2017). *2021 worldwide cruise line passenger capacity*. <https://cruisemarketwatch.com/capacity/>
- Cruise Market Watch. (2019). *Growth of the ocean cruise line industry*. <https://cruisemarketwatch.com/growth/>
- Cruise Ship Mapper. (2015, 26. november). *Cruise ship design construction building*. <https://www.cruisemapper.com/wiki/757-cruise-ship-building-construction-design>
- Cruise Ship Jobs Network. (B.l.). *Shipboard hospitality & hotel department jobs*. <https://www.cruiseshipjobsnetwork.com/cruise/cruise-hospitality-jobs/>
- Čepar, N. (2019, 28. oktober). Koper bi lahko sprejel dvakrat toliko križark. *Delo*. <https://www.delo.si/novice/slovenija/koper-bi-lahko-sprejel-dvakrat-toliko-krizark/>
- Davenport-Hines, R. (2012). *Voyagers of the Titanic*. HarperCollins.
- De Santiago, E. (2018). *How much fuel does a cruise ship use?* LoveToKnow.com. https://cruises.lovetoknow.com/wiki/How_Much_Fuel_Does_a_Cruise_Ship_Use

- Dolničar, S. (2019, 23. oktober). *Sustainable destinations: How to walk the sustainable talk* [predstavitev na konferenci]. 7th International Tourism Conference Encuentros: Sustainable Destinations: Walking the Sustainable Talk, Portorož, Slovenija.
- Dowling, K. D. (2006). *Cruise ship tourism*. CAB International.
- Gyr, U. (2010). *Geschichte des Tourismus: Strukturen auf dem Weg zur Moderne*. Europäische Geschichte Online. <http://www.ieg-ego.eu/gyru-2010-de>
- Griffith Institute for Tourism. (2017). *Cruise ship emissions*. <https://www.tourismdashboard.org/explore-the-data/cruise-ship/>
- Luković, T. (2007). Nautical tourism – Definitions and dilemmas. *Naše more: znanstveni časopis za more i pomorstvo*, 54(1–2), 22–31.
- Luxus auf See: Vom Beginn der Kreuzfahrt*. (2016, 22. januar). NDR. <https://www.ndr.de/geschichte/chronologie/Luxus-auf-See-Vom-Beginn-der-Kreuzfahrten,augusta101.html>
- MedCruise. (2019). *MedCruise yearbook 2019–2020* [brošura].
- Orwell, M. (2017, 18. julij). *How cruising has changed in the past 40 years: Four decades after the love boat, the cruise industry continues to reinvent itself*. Conde Nest Traveller. <https://www.cntraveler.com/story/how-cruising-has-changed-in-the-past-40-years>
- Peručić, D. (2020). Analyses of the world cruise industry. *Dubrovnik International Economic Meeting*, 5(1), 89–100.
- Rodrigue, J. P. (2020). *The geography of transport systems* (5. izd.). Routledge.
- Qubein, R. (B.1.). *Where are cruise ships built*. Cruise Critic. <https://www.cruisecritic.co.uk/articles.cfm?ID=3929>
- Ship Technology. (2018, 21. maj). *How are cruise operators preparing for the IMO sulphur cap?* <https://www.ship-technology.com/features/cruise-operators-preparing-imo-sulphur-cap/>
- Slovenski potniki, ki so s Titanikom zapluli na usodno potovanje*. (2011, 17. december). MMC RTV SLO. <https://www.rtvlo.si/kultura/drugo/slovenski-potniki-ki-so-s-titanikom-zapluli-na-usodno-potovanje/272904>
- Statista. (2019). *Number of cruise passengers by source market worldwide from 2005 to 2018 (in millions)*. <https://www.statista.com/statistics/272421/source-market-for-cruise-passengers-worldwide/>
- Statista. (2021). *Number of ocean cruise passengers worldwide from 2009 to 2020*. <https://www.statista.com/statistics/385445/number-of-passengers-of-the-cruise-industry-worldwide/>
- Swinglehurst, E. (1974). *The romantic journey: The story of Thomas Cook and Victorian travel*. Pica Editions.
- Taylor, M. (2018, 26. september). Air pollution fears fuel fight against new London cruise ship terminal. *The Guardian*. <https://www>

.theguardian.com/environment/2018/sep/26/air-pollution-fears-fuel-fight-against-huge-new-london-cruise-ship-terminal-river-thames

Uran Maravić, M., Gracan, D., in Zidrum, Ž. (2017). Assessing impact of cruising tourism in Slovenia. *Pomorstvo*, 31(1), 27–32.

Uran Maravić, M., Martinić, N., in Barkidija, M. (2016). An analysis of nautical and cruise tourism in Slovenia (2005–2015) and its position among other Mediterranean countries. *Journal of Maritime & Transportation Science*, 52(1), 113–131.

Venezia Autentica. (2016). *Good or bad? The truth about the cruise Ships in Venice, Italy*. <https://veneziaautentica.com/cruise-ships-in-venice-italy/>

Wilde, C. (2018, 14. junij). *How are cruise ships built?* Cruise 1st. <https://www.cruise1st.co.uk/blog/cruise-ships/how-are-cruise-ships-built/>

World Tourism Organization. (1995). *Yearbook of Tourism Statistics*.

World Tourism Organization. (2010). *Cruise tourism: Current situation and trends*.