

НЯКОИ ХАРАКТЕРИСТИКИ НА БЪЛГАРСКАТА МОРСКА КУЛТУРА**Александър Александров****Въведение**

Напоследък все по-често и по-ясно се изказват становища, че държавата ни няма приоритети и лидери, които да поведат хората. Едно от доказателствата за това е, че сме на последно място в Европейския съюз по БВП. В тази насока съществуват и редица други параметри, които показват състоянието на нацията. Например, демографската криза, която се забелязва още в края на 80те години, но сега сме най-силно застаряващата нация в света. Не е за подценяване и словесната ни самооценка: „Има народи, които от пустинята направиха рай, докато ние правим от рай пустиня”. За целите на този доклад повече факти за плачевното ни състояние не са необходими. По-скоро си заслужава да се обърне внимание на някои възможности за излизане от това тежко положение. Спираме се на няколко компонента: природни дадености, традиции, способности на хората, национална и международна обстановка.

Река Дунав и Черно море, а чрез тях и Световния океан, са ресурс с много сериозен потенциал, който сме длъжни да използваме. За целенасочени и ефективни действия е необходимо да имаме цялостно обвързана национална дунавска и морска политика, стратегии, планове и програми за развитие на дунавска и морска индустрия. Тезата ни е, че тези две индустрии могат да бъдат един от комплексните стратегически национални приоритети. И за това има обективни предпоставки. Създаването на българската морска и дунавска индустрия започва няколко години след Освобождението от Турско робство, когато тогавашните ръководители на нашата държава са започнали изграждането им. България е имала морска и дунавска индустрия, които са се развивали с различни темпове във времето. Имало е период на основаване и разрастване (1880 – 1980 г.) последван от упадък след това. Тези срокове са относителни, но при една сериозна работа,

е възможно да бъдат уточнени. Разглежданите индустрии имат една и съща структура. Тук ще анализираме само морската индустрия.

През 1879 г. са поставени основите на бъдещия ни военно-морски флот. Само две години по-късно през 1881 г. - на Морското училище (сега вече имаме морска образователна система), а през 1892 г. и Българското търговско параходното дружество, т.е. съвременното корабоплаване. В края на 80те години на ХХ век тази индустрия вече има завършен вид, което личи от функционирането на редица морски дейности: корабостроене и прилежащите му отрасли; корабоплаване със значителен национален корабен тонаж; морска образователна и научно-изследователска система; застраховане, пристанищни дейности и пилотаж; търсене и спасяване и опазване на морската среда; морски туризъм и други. Корабостроенето и кораборемонта, които са част от тежкото машиностроене, заедно със съпътстващите ги отрасли от леката индустрия определят морската индустрия като стратегическа, тъй като тя участва в промишлената част на националния брутен вътрешен продукт и осигурява работни места за много хора. В недалечно минало имаме формулировка – „България – морска държава”. Ако за други неща само се е говорело, то тук беше направено много. Вече отдавна е известно, че в годините преди смяната на обществената система и продължаващия преход, обществото ни е в криза. Независимо от това някои отрасли на морската ни индустрия продължават да служат на хората. За запазването и развитието им, както и за появата на нови сектори от основно значение е състоянието на нашата морска култура.

Наред с това много е важно да се приобщим към приоритетите на страните от Европейския съюз (ЕС), които отговарят и на нашите национални интереси. В този смисъл използването на морските и дунавски ресурси

е комплексен приоритет за Евросъюза и повечето държави-членки. Неопровержимо доказателство за това са редица резолюции и директиви на Европейския парламент (ЕП) и Европейската комисия (ЕК), които съвсем ясно показват, че морската политика и практиките за реализирането ѝ са декларираны с приоритетно значение.

Потенциал има. Държавата би трябвало да стане гарант, тъй като морската индустрия има стратегически отрасли, засягащи националната сигурност. Би могло да се очаква, че обявяването на приоритетно значение, финансовото и организационно подпомагане ще спомогне за активизиране на хората. Освен това записването на този приоритет в националните планове и програми за икономическо развитие изисквани от европейските институции е важна предпоставка за обосноваването и обективно достигане до средствата по редица еврофондове, които по морската тематика не са малко. От нас зависи, доколко рационално ще ги използваме. Доказано е, че финансиране има, но за стойностни идеи. Отново стигаме до състоянието на културата, и в частност на морската култура.

Определения и класификация

Понятието „Култура” (от *латински cultura* означава *да култивирам*) е определение с много аспекти и поради това трудно се подлага на единно значение. Различните дефиниции за културата отразяват многообразието от разбирания или критерии за оценяване на човешката дейност.

Определението на UNESCO за култура е:

“Култура е множеството от отличителни духовни, материални, интелектуални и емоционални черти на дадено общество или обществена група. Тя обхваща освен изкуството и литературата, начина на живот, формите на съжителство, ценностните системи, традициите и вярванията.”

Терминът и концепцията за първи път се появяват през 18-ти век и означават процес на усъвършенстване. Обичайно е думата култура в много страни да се употребява за означаване на общественото разслоение. Тя

често се използва по отношение на предмети и дейности, предназначени за *елитарна* употреба, като изискана *кухня*, *изкуство* и *музика*. Понякога това се нарича висока култура за разлика от масовата култура. През 19-ти век смисъла се променя към подобряването на личността и поведението на един индивид, особено чрез неговото образование. Съществуват и други значения. През 20-ти век думата култура става централна идея на *антропологията* и означава еволюиращата човешка способност за класификация и представяне на опита чрез символи и проявяването на творчески наклонности, за които се изисква въображение

В книгата си "Ерос и Култура" Зигмунд Фройд я дефинира така:

"...думата "култура" характеризира цялата сума от успехи и начинания, с които човешкият род се е отдалечил от животинските ни предшественици, и която служи на две цели: за защита на хората от природата и за регулиране на човешките взаимоотношения."

През 1952 *Крьобер* и *Клъкхохн* съставят списък с над 200 различни дефиниции на култура, като трите основни значения са:

- Изтънчен вкус в областта на изящните изкуства и хуманитарните науки, още известна като висока култура;
- Цялостен модел на човешкото познание, вярвания и поведение, зависещ от способността за символно мислене и социално образование;
- Комплект от споделени ценности, цели, поведения и практики, който е характерен за дадена организация или група.

Хемингуей казва: “Всичко, което е далеч от морето, е дълбока провинция”, а Артър Кларк възкликва: “Как може тази планета да се нарича Земя, след като 80% от нея са вода”.

За целите на този доклад културата има цялостен смисъл. Тя се класифицира на:

- Физическа и духовна;
- Общочовешка и професионална (в случая-морска).

Примери за морска култура са:

- Политическа морска култура;
- Правна морска култура;

- Икономическа морска култура
- Здравна морска култура - морски спортове и туризъм;
- Морска история-именити български моряци;
- История на гражданското корабоплаване;
- Военно-морска история;
- Морско образование и наука;
- Професионална морска култура: оценка на риска, култура на безопасността, Култура на сигурността и опазване на околната среда и други;
- Поведенчески модели в българското мореплаване;
- Морска археология и подводно културно наследство;
- Морски паметници по нашето крайбрежие;
- Морето в изкуството: изобразително; театрално-филмово; музикално; танцувално;
- Издателска дейност.

Характеристики на българската морска култура

Една литературна справка ще ни даде възможност да достигнем до редица изводи за състоянието на българската морска култура и предложения за бъдещи действия.

Ето едно становище отпреди близо 140 години, което е поместено в електронното издание на „Морски вестник” (бр.4, 25.02-11.03.2009 г., РУСКИ ДИПЛОМАТИЧЕСКИ ДОКУМЕНТИ ЗА МОРСКОТО И РЕЧНОТО СТОПАНСТВО НА ДУНАВСКИЯ ВИЛАЕТ (1865 – 1879 Г.))

„...Записката е част от документален сборник, в който изследователят Иво Жейнов е събрал по съществени и непубликувани досега документи на Генералното консулство на Русия в Русе от 1865 до 1877 и 1879 г., съхранявани в Архива на външната политика на Руската империя (АВПРИ) към Министерството на външните работи на Руската федерация.

..... Дунавският вилает има за северна граница река Дунав в протежение на повече от 300 мили, а за източна - Черно море, приблизително около 200 мили. При такива

условия мореплаването тук би трябвало да бъде доста развито, но основният жител на този край от България е запазил в своите вени нравите и поминъка на предците си, дошли тук от волжките степи: той е бил и остава и до днес пастир и не само че не се е възползвал от ползите на благоприятното местоположение, а напротив, отстъпил ги е по Дунав на турците, а по Черно море на гърците....”

Вероятно точно тогава, веднага след Освобождението от Турско робство нашите държавници са решили да „изненадат” света, като започват изграждането на морската и дунавската ни индустрия. Кратки сведения за това са дадени в увода. До края на 80те години на 20 век двете индустрии са в подем.

В началото на прехода през октомври 1993 г. на национална среща в Български морски квалификационен център (БМКЦ) беше разгледана идеята за по-ефективното използване на морските и дунавските ни ресурси. В основата беше хипотезата, че създадената материална база, интелектуален потенциал, доказани успехи и международна същност на двете индустрии ще бъдат добра предпоставка за стабилност в годините на едно преустройство. На срещата се събират над 120 души от цяла България - представители на морската и дунавската индустрия, военно-морските сили, морския академичен сектор и други отрасли на двете индустрии. Направен е обзор на състоянието на някои от нашите морски учебни заведения (МУЗ). Обсъжда се възможността морската образователна система (МОС) да бъде фактор на стабилност и връзка между институциите. Приета е резолюция за обявяване пред Законодателната, Изпълнителната, Местната власт и Президентството морската и дунавската индустрия да станат един от важните национални стратегически приоритети. Документът беше внесен в Българска морска камара от представителя на Параходство БМФ – кдп Александър Данаилов, зам.ген.директор по търговската експлоатация. Второто решение беше всяка година различни морски учебни заведения и институции да поемат организирането на национални форуми под надслов „Морската и Дунавската индустрия – един от важните

национални стратегически приоритети". Нито едно от двете предложения не се случва. Вторият форум се провежда на 04.11.2010 г. във Варна. Основен организатор е фондация „Морски съдби” (ФМС). Следващите два са през 2011 г. в Русе и през 2012 г. в Бургас организирани от Българска морска камара със съдействието на Българска Дунавска камара и Бургаска морска асоциация, след което инициативата е прекратена. За сметка на това ФМС на 24.06.2014 г. провежда във Варна първия национален форум „Състояние и проблеми на българската морска култура” във връзка с Международния ден на моряка, обявен от Международната морска организация за 25 юни (Приложения 1 и 2). На всички форуми са поканени представители на Народното събрание, Правителството, Президентството, които не се отзовават. Обърнато е внимание само от местните власти, което е показателно за цялостното отношение и философията ни, свързани с използването на морските ресурси.

В следващите редове ще срещнем потвърждение на това становище. Информацията е от: „Форум абв”, а събитието е съвсем скорошно. Подбрани са само някои от коментарите.

- Leo
02/03/2012, 10:36
Цитат(pass @ 01/03/2012,

18:25)

- Че плУваме, плуваме..., то е ясно!
Кучешката!
- Че затриxa корабостроенето, и това е ясно! Защо ли (!)... Интересно! Не! Не е интересно! Ясно е!
- Че бЪка от клакьори, и това е ясно!
Просто е ясно! Поради същата причина!
- Ори, ори... Диййй, воле, диййй...
Щеше да е смешно, ако не беше жалко!

Народното творчество (песни) не е от вчера: "Овчарче си в лодка стоеше и на меден кавал свиреше!"

- jojo_zvjara
02/03/2012, 10:53

Самотния капитан е изключение.
<http://corcaroli.f2f.cx/gg.htm>, както и Папазови с яхтата Джу.

Не сме морска нация. Нямаме традицията и историята на холандеца, англичанина, испанеца, португалеца. Българина до преди четиридесет - петдесет години е бил дълбоко свързан със земята си - нивичка, дворче. Понеже сега повечето са натъпкани по градовете тази връзка е изгубена. И сега не сме нито морски, нито земеделски.

- Горския
02/03/2012, 11:01

Бе истински "морски нации" са тези, които имат излаз на открито море, на Океан! Там хората от дълбока древност са привлечени от въпроса "какво ли има отвъд океана" и започват малко по малко да отиват все по-далеч и по-далеч. С разказите си и "съкровищата" възбуждат любопитството на други и така се формира "морска нация". Черно море е затворено, далеч от просторите на Океана и не подбужда към морски авантюри.

Това че, например чехи, швейцарци имат яхти и яхт-клубове не ги прави морски нации. Дори държавите около Средиземно море, които нямат излаз на Океан не са в пълния смисъл на думата "морски нации" - нямат големи мореплаватели, открития и завоевания - всичко това, което с поколения предизвиква интерес, желание, нужда за далечни мореплавания!

- Ask
03/03/2012, 11:53

По повод цитат (Горския @ 02/03/2012, 11:01) Индия, Япония, Китай и други също имат излаз на океан, ама не са известни пътешественици и откриватели. Това означава ли, че не са морски нации? Виж, арабите с техните овързани таки са стигали чак до Индийския океан, ама това пак не ги прави морски нации. Турците и те граничат със затворени морета, но се гордеят с известността на техния Пири, ама това дали ги прави морска нация?

- Горския
05/03/2012, 10:38

По повод цитат (Ask @ 03/03/2012, 12:53)

...Индия, Япония, Китай и други също имат излаз на океан, ама не са известни пътешественици и откриватели. Това означава ли, че не са морски нации?

Морските нации (Англия, Испания, Португалия, Франция, Русия, Холандия ...) са такива, понеже са имали силна, изключителна, приоритетна ФИНАНСОВА подкрепа от властите: финансова и политическа!
Подкрепа и подбуда за далечни, "отвъдморски" пътешествия и съответно завоевания!

В крайна сметка нашите съвременници с болка установяват същото, което е написал руският дипломат преди 140 год.

През 2010 г. Българска стопанска камара прави изследване и установява, че у нас има разработени 260 стратегии. Между тях няма нито една свързана с използването на ресурса море и р. Дунав. Само десетина процента от всичките наистина се спазват и работят. Липсата на една цялостна стратегическа идея с възможности за дългосрочно развитие поставя в големи затруднения целенасочеността на обществото и обезмисля творческите му усилия. От това се получава едно „разхвърляно“ количество от дейности. Добър пример за това са от една страна някои изпълнени проекти за наблюдение на р. Дунав и черноморското ни крайбрежие, но от друга - отсъствието на наши морски пристанища в стратегическите планове на ЕС. Друго не може и да бъде след като самите ние, на местно (Варненско) и национално ниво вече няколко десетилетия не можем да определим къде е мястото на пристанище Варна-Изток: дали на брега на морето, където е сега или на брега на Варненското езеро със сериозни принципни ограничения като: плитководие, навигационни опасности (канала и Аспаруховия мост), мъгли през немалка част от годината и други. Случаят е показателен и

с това, че откроява някои черти от народопсихологията ни. Например, поговорките: „Не ми давай акъл, дай ми пари“ (пари за пристанището имаше от т.н. Японски заем, който ние не използвахме, защото нямаше идеи за какво да ги инвестираме).

Как може да бъде оценено, че фондация „Морски съдби“ съвместно с Българската асоциация на морските капитани (БАМК) и Клубът на корабните механици (ККМ) повече от 6 години обосновават пред Варненската общинска и Областна администрация идеята в Морската градина да бъде изградена пластична композиция „Морски труженици“ – символ на всички, които са свързани с морето, а Министерството на културата и прилежащите му институти да забранят изграждането на скулптурата?!

Можем ли да приемем, че с постъпките си:

- Владимир Гаргов, Иван Иванов и Тодор Тодоров съответно капитан, гл. механик и боцман на контейнеровоза „MOL SUMMER“, които на 02.02.2012 г. край бреговете на Папуа, Нова Гвинея спасяват 116 души от потъналия ферибот „Rabaul Queen“ и
- Петър Петров – механик на пътническият кораб „Коста Конкордия“, който на 13.01.2012 г. спасява над 500 души от потъващия край бреговете на Италия кораб, компенсират липсата или недостатъчната морска култура на множеството?

Защото в същото време край бреговете на България и то във видимост на брега (около 10 мили) загиват 8 души от потъналия на 27.09.2008 г. кораб „Толстой“. Спасени са само двама. На 29.11.2010 г. също на десетина мили от н.Емине потъва м/к „Карам 1“. От 10 души екипаж загиват 5. Какво са правили през това време отговорните брегови служби за търсене и спасяване на море?

Признак за сериозни слабости в системата ни за националната сигурност по море е случаят с турския кораб „Седит 4“, който в края на м. февруари 2011 г. застава на котва в забранения район около платформа „Галата“ на фирма „Петреко“. Тя е на 12 мили източно от н.Галата, т.е. пред Варна. От платформата по дъното на морето до брега минава тръбопровод, по който тече природен газ. Териториалните ни води се наблюдават с

помощта на съвременни радиотехнически средства от службите на четири министерства: на отбраната, на вътрешните работи, на транспорта и на земеделието. Оставяйки подробностите за анализаторите, тук ще подчертаем само някои от най-важните характеристики на случая:

- корабът пресича линията на тръбопровода с двете си котви; подводните снимки показват щети;
- арестуван е и застава на кей в пристанище Варна-запад за изясняване на случая;
- престоява близо 30 дни, без нашите власти да вземат решение и напуска пристанището и териториалните ни води, необезпокояван от никого.

В този случай можем със смирение да възкликнем, че наистина „Господ е българин” и не само това, а и да добавим, че ние сме му галените деца. Тогава как можем да си обясним факта, че през 80те год. на 20 век тези две индустрии, функциониращи и световно признати (в класацията на ООН за морски нации ние сме между първите 40 държави) през последните три десетилетия са обречени на разрушаване? Имаме ли и как да бъде оценена нашата морска култура при условие, че:

- Европейският съюз вече два програмни периода 2007-2013 и 2014-2020 г. приема с приоритетно значение прилагане на интегрирана морска и Дунавска политика за по-ефективно използване на морските и вътрешно-водни ресурси;
- Постава се акцент на интензивното развитие на морската и Дунавската индустрия;
- В нашите национални приоритети не се споменава нищо такова („Споразумението за партньорство с Европейския съюз”)!?
- От 260 стратегии няма нито една, която да е свързана с развитието на морската и Дунавската индустрии.

Изводи и препоръки

Изводи

Очевидно е, че България има природни дадености, за да бъде приет национален стратегически приоритет, свързан с комплексното и ефективно използване на морския и дунавския ресурс. От това е заинтересувано цялото ни общество, без значение каква е партийната и личностна ориентация.

През последните 140 години в България са създадени морска материална база, морски интелектуален потенциал, морски традиции, морско образование и морска култура, които имат своето международно признание за значимост и насоки за развитие.

Интегрираната морска и дунавска политика и съответното управление на бреговата зона са с постоянно приоритетно значение за Европейския съюз, което е важно доказателство в потвърждение на направената констатация.

Досега държавата ни няма цялостна стратегия за използването на тези ресурси. Действа се по-скоро според епизодични и необвързани интереси.

Препоръки

Морската академична общност, морските неправителствени организации и публичните институции да координират дейността си и съдействат по-целенасочено за оформяне на морския облик, морската култура и разбираня на нацията относно важността на морския ресурс.

Морската академична общност да бъде един от основните инициатори и организатори на по-ефективни действия, свързани с обосновката и реализирането на национална интегрирана морска политика и управление на бреговата зона.

Техническият университет във Варна е висшето учебно заведение с най-много морски специалности в България. Това е предпоставка за включването му на местно и национално ниво в обосновката и приемането на национална стратегия за ефективно използване на морските ресурси.

ПОКАНА

Фондация „Морски съдби“ с одобрението на Инициативния комитет за честването във Варна на Международния ден на моряка и съдействието на Община Варна, Общински съвет Варна и Областна администрация Варна Ви канят да участвате в работата на националния форум

„СЪСТОЯНИЕ И ПРОБЛЕМИ НА БЪЛГАРСКАТА МОРСКА КУЛТУРА“

Варна, 24 юни 2013 г., 9:00 - 18:00, Община Варна, зала Пленарна



Организиращият комитет на форума:
 Председател: г-н Димитър Димитров – председател на ПК „Култура и духовно развитие“ към Общински съвет Варна;
 Зам. председател: г-н Валентин Стефанов – директор на РММ Варна;
 Орг. секретари: г-н Д. Александър Александров – главен секретар на фондация „Морски съдби“;

Членове:
 д-р Алина Панайотова – главен редактор на „Морски вестник“;
 Тодор Кочев – РММ Варна;
 м.и.м. Славя Петков – председател на Клуба на корабните инженери

Задачи:
 „Култура“ е една от двете димии „Състояние и проблеми на българската морска култура“ и „История на българската морска култура“.

Тематични направления:
 - Политическа морска култура;
 - Правна морска култура;
 - Икономическа морска култура;
 - Иновативна морска култура;
 - Българската морска история;
 - История на гражданското корабостроене;
 - Военно-морска история;
 - Морско образование и наука;
 - Професионална морска култура: опити на руска, култура на безопасността и опазване на околната среда;
 - Педагогически модели в българското морско образование;
 - Морски архивисти и опазване на морското културно наследство;
 - Морски паметници по нашето крайбрежие;
 - Морска в индустриално изобразителство, театрално-филмово, музикално;
 - Издателска дейност;
 - Морски спонсори и спонсори;
 - Дневна култура



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
 Министър на образованието и науката

ДО
 Г-Н АЛЕКСАНДЪР АЛЕКСАНДРОВ
 ОРГАНИЗАЦИОНЕН СЕКРЕТАР НА
 ФОНДАЦИЯ „МОРСКИ СЪДБИ“
 24 юни 2013 г., Варна

УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН АЛЕКСАНДРОВ,
 УВАЖАЕМИ ГОСПОЖИ И ГОСПОДА,

За мен е удоволствие да Ви поздравя с провеждането на конференцията „Състояние и проблеми на българската морска култура“ именно тук, във Варна, в навечерието на Международния ден на моряка.

България, чиято източна граница е Черно море, винаги е била активен участник в процесите, свързани с международната морска култура. Българските специалисти, работещи в секторите, свързани с морето, имат значителен принос по отношение развитието на корабостроенето. Затова е толкова важно да има форуми, които да набелязват проблемите и начините за решаването им по отношение на морската култура.

Събития като днешното доказват, че споделянето на добрите практики създава традиции за мултиплициране на знанието и опита сред специалистите в тази област.

На всички участници в конференцията „Състояние и проблеми на българската морска култура“ пожелавам плодотворна работа и професионални успехи.

ПРОФ. Д-Р АНЕЛИЯ КЛИСАРОВА
 Министър на образованието и науката

Литература:

Александров Ал. Г., Паунова С. В., Недялков В., Оптимизиране на Българската морска образователна система за повишаване качеството на обучението и квалификацията и привеждането им в съответствие със стандартите на Европейския съюз, Министерство на транспорта и съобщенията, ИА „Морска администрация“, Национален форум, 2003 г.;

Александров Ал. Г., Морската индустрия – един от важните национални кономически приоритети на България, Сб. Юбилейна научна конференция „60 год. кат.Икономика на транспорта“, УНСС, 2010;

Александров А., Иванов И., Предпоставки за приемане на морската и Дунавската индустрии като един от важните национални приоритети на България, Съюз на учените, секция ТУ, Варна, 2012 г.

Alexandrov A., Investigation into an optimal model of Maritime Education and Training system amongst the European Union member states in the light of the international legislative instruments and new technologies, World Maritime University, Malmo, Sweden, 1999;

Alexandrov Al.-The EU Strategy for the Black Sea - some aspects of maritime search and rescue and safety of life at sea (a Master point of view), International conference, Black sea institute, Bourgas, 2011

Alexandrov Al.-A safety model at sea, Marine scientific forum „Problems of maritime education, sciences for the sea and ship, v.1, Naval Academy “N.Y.Vaptsarov”, Varna, 2008;

European Parliament 2009 – 2014, Committee on Regional Development, Opinion of the Committee on Regional Development for the Committee on Foreign Affairs on an EU Strategy for the Black Sea (2010/2087(INI)), 02.12.2010 – Strasbourg;

http://dariknews.bg/view_article.php?article_id=690164, Арестуван турски кораб избяга на Гранична полиция, 26 март 2011;

www.dnevnik.bg, Потъналият край Емине кораб е имал 10 души екипаж, 27.09.2008;

www.varnautre.bg, Издирват още петима от екипажа на потъналия "Карам 1", Жулиета Цветкова, 29.11.2010;

www.morskivestnik.com, Александров Ал., Обосновка на фондация „Морски съдби“ за изграждане на морски символ на Варна, 21.04.2010;

За контакти:

Александър Г.Александров
 Капитан далечно плаване
 Магистър по морско образование, Световен морски университет, Малмьо, Швеция
 Стипендиант на ЕК в СВМ, Малмьо, Швеция
 Научен сътрудник в Международния морски изследователски център, Кардиф, Уелс
 e-mail: alekbg@mail.com