

## **МОРСКАТА ПРОФЕСИЯ СЛЕД ГОДИНИТЕ НА „COVID-19“**

**Инж. Георги Стоянов Недев**

Докторант „Технически Университет“, Варна

**Инж. Григорина Пепо Цачева**

Докторант „Технически Университет“, Варна

**Проф. д-р Чавдар Илиев Александров**

ВВМУ „Н.Й.Вапцаров“, Варна

***Резюме:** Тази статия има за цел да представи проблемите на морските лица след годините на COVID-19 и да представи преспективите за развитие на морската професия.*

***Ключови думи:** COVID-19; Моряци, Превенция, Морската професия*

## **THE PROFESSION OF THE SEAMAN AFTER „COVID-19“**

**Eng. Georgi Stoyanov Nedev**

PhD student, Technical University, Varna

**Eng. Grigorina Pano Tsacheva,**

PhD student, Technical University, Varna

**Prof. Chavdar Alexandrov, PhD**

„Nikola Vaptsarov“ Naval Academy, Varna

***Abstract:** This article aims to present the problems that the seamen on board face after the years of COVID-19 and the perspectives for development of the seaman profession.*

***Keywords:** Covid-19, Seafarers, Prevention, Maritime industry*

## **Въведение.**

Транспорта по море представлява около 80-90% от световната търговия. По време на кризата, предизвикана от COVID-19 пандемията единствените, които поддържаха линиите за доставки бяха моряците. Докато стоките не се движеха на локално ниво заради затварянето и спирането на линиите за доставки, само морските лица успяваха да доставят важни суровини и ресурси, необходими на света, за да продължи да съществува при наложените ограничения.

Въпреки че минаха години и кривата на заболяемост е значително намаляла, има нови вируси и заболявания, които също представляват заплаха за морския транспорт и за моряците на борда на корабите. Необходимо е да се вземат мерки и да се представят решения, за да се намали въздействието върху моряците на сегашни и бъдещи здравни кризи. В тази статия е направен опит за изследване на ситуацията след кризата, предизвикана от COVID-19 пандемията - проблемите, пред които е изправена морската професия, въздействието на различни фактори върху живота и работата на моряците и икономическите фактори, довели до значителна промяна в нагласите към професията на моряка.

## **Морската професия след COVID-19.**

По данни на Световната Здравна Организация (WHO) от началото на COVID-19 пандемията до 10 Ноември 2024г. над 776,8 милиона са потвърдените заболяли като над 7 милиона са потвърдените смъртни случаи. Значителна част от смъртните случаи са регистрирани основно в прериода 2020-2022г. През 2024г., поради развития имунитет на хората по света кривата на заболяване е намаляла. Това не означава обаче, че пандемията е преминала или че заплахата не съществува. Има нови разновидности и мутации на вируса, които са заплаха за света [1]. На сесия на Европейският парламент през лятото на 2023г. беше приета пътна карта за преодоляване на бъдещи здравни кризи [2].

Годините след 2022г. са изключително тежки за морския сектор. Морските лица започнаха да виждат, че проблемите в сектора се задълбочават и започват да се отказват от професията. Пример за това е компанията „Western Shipping Pte Ltd.“, която е базирана в Сингапур. Според тяхната статистика за 2022г. близо 20% от служителите ѝ не искат да се върнат на борда. Принуждават се да наемат хора от други фирми като им предлагат бонуси за постъпване в компанията [3].

Като цяло има глад за морски кадри в целия сектор. В последните години се налага на много компании да наемат лица от други държави за да попълнят липсите на кадри. Кап. Александър Калчев в статия от 19.12.2023г. казва: “Остър дефицит на кадри затруднява компаниите от морския бранш у нас. Най-голямата ни болка към днешна дата е липсата на

млади хора. Недостиг на кадри вече има за всички специалности“ [4]. Ситуацията е същата и през Декември 2024г. когато председателят на Управителния съвет на Морски клъстер – България г-жа Илзе Атанасова каза пред БТА: “Липсата на специалисти се усеща вече не само в корабостроенето и кораборемонта, но и в научните институти. Същото е валидно и за моряшката професия“ [5].

Друг пример за намалянето на качеството е концепцията за наемане на „Български морски флот АД“, които започнаха да наемат моряци от Мианмар, Малта и други държави за палубна и машинна команда. Така работни места за български граждани са заети от хора от други националности, поради липсата на кандидати от България. Този ефект води до намаляване на качеството и се стига до това в последните години да зачестяват инцидентите на борда.

Друг фактор е заплащането на работещите на борда. Гладът за кадри води и до нуждата от промени в заплащането на моряците. Все повече фирми започват да търсят начин за да запълнят свободните си позиции като за тази цел повишават заплащането и предлагат повече привилегии. Според анализ извършен от сайта “Maritime Zone”, заплатите на морските лица на борда на корабите за насипни товари като цяло или са замразени, или са се повишили спрямо периода 2024-2025г. в зависимост от фирмите които са анкетирани [8] (вж. Фиг.1)

## Seaman salaries on General Cargo in 2025

Below are the changes in salaries for key positions over the past year.

#	Position	Average monthly salary (current year)	Average monthly salary (last year)	Difference %
1	Master	9877 USD	8517 USD	15.97%
2	2nd Engineer	7494 USD	6101 USD	22.83%
3	3rd Engineer	4246 USD	4226 USD	0.47%
4	Chief Officer	7365 USD	6390 USD	15.26%
5	Chief Engineer	9770 USD	8660 USD	12.82%
6	ETO	7020 USD	6827 USD	2.83%
7	2nd Officer	4132 USD	3875 USD	6.63%
8	3rd Officer	3772 USD	3573 USD	5.57%
9	AB Seaman	2308 USD	2082 USD	10.85%
10	Fitter / Welder	2786 USD	2937 USD	-5.14%

Фигура 1. Анализ извършен от „maritime-zone.com“ на заплатите на моряците на борда на кораби за генерални товари за периода 02.2024-02.2025г.

Друг фактор, който трябва да се вземе предвид е инфлацията породена от COVID-19 кризата. В изследване на Международния Валутен Фонд (IMF), проведено в 143 държави по света ясно се вижда, че ефектът от повишаването на цените за транспорт на стоки има значително въздействие върху цените на стоки и върху крайните потребители. COVID-19 кризата показва точно колко е важен този фактор, след като много пристанища работеха с намален капацитет или направо бяха затворени. Ефектът от това е увеличено търсене на стоки и намалено предлагане. Вижда се, че при всяко увеличаване или даже удвояване на таксата за транспортиране - това довежда до повишаване на инфлацията с 0,7 %. Този ефект се получава в период от 12 до 18 месеца. По-високите цени за транспорт оказват удрят първо цените на стоките още пристанището до 2 месеца и бързо се прехвърлят на перкупвачите, което пък от своя страна постепенно в период от 2 до 12 месеца се прехвърля върху крайния потребител [9]. В тази връзка трябва да се вземе предвид и факта, че точно инфлацията е това, което изяжда покупателната способност на заплатите на работещите в морската сфера и това е което води до отлив на кадри. Според директора на водещия независим доставчик на изследователски и консултантски услуги „Drewry“ – г-н Филип Дамас, е малко вероятно цените за транспорт на контейнери да се върнат до пре-пандемичните времена, и че повишаването на цените за транспорт само през 2024г. е със средно 87% [10]. Малко вероятно е тенденцията да намали в скоро време.

През последните години има много примери за фактори, които водят до покачване на цените за транспорт. Ето някои от тях:

- Проблемите с преминаването на кораби през Суецкия Канал, породени от войната в Йемен, което доведе до загуба от 60,7 % от приходи за канала през 2024г. Промяната в маршрута за много кораби и компании доведе до намаляване на корабите, преминали през канала от 26400 през 2023г. на 13200 през 2024г. или по-точно с около 50,1% според статистиката на властите, отговарящи за канала [11]. Тази промяна в маршрута допълнително доведе до увеличаване на таксите за транспорт по море заради увеличеното време за транспорт;
- Войната между Украйна и Русия, която въздейства значително върху морския бизнес заради загубата на работна ръка, санкциите, наложени върху Русия, проблемите, породени от зависимостта на Европа и света от руски и украински стоки, загубата на възможността за работа с тези пазари са само част от факторите, въздействащи на морския бизнес;
- Нарастващите цени на горивата и насоката на света за намаляване на въглеродните емисии;
- Промяната на политическите нагласи по света. Пример за това е политиката на САЩ със смяната на властта и заплахата от санкции, такси, мита и тарифи, които по един или друг начин въздействат върху транспортния сектор [12];
- Въздействието на нови здравни кризи и заплахи, които могат да доведат до нови пандемии и проблеми по света. International Chamber of Shipping (ICS) излезе с

доклад от края на 2024г. за периода 2023-2024г., в който се твърди, че морската професия е претърпяла значителни промени и е преминала през няколко етапа. Според този доклад въздействието на COVID-19 продължава да намалява въпреки различните мутации на вируса, но нови заплахи се появяват на хоризонта [13]. Маймунска Шарка (Monkey Pox or Mpoх), Близкоизточният респираторен синдром (MERS), Адриканският свински грип (ASF), Суданския вирус(SVD), Марбургската хеморагична треска и новите мутации на грипа са нова пречка морският бизнес според Международната Морска Организация(IMO) [14]. Въпреки подготовката и опита на много пристанища, придобити след предишни вируси и здравни кризи, допълнителна подготовка и по-малкото умаловажаване на тези заболявания биха предотвратили бъдещи проблеми в сектора.

За съжаление ако погледнем обратно в България готовността ни за справянето с тези нови здравни предизвикателства и кризи е разочаровашо ниска и сме изключително неподготвени. Според проучване на международната организация „GLOBSEC“, проверяващ индекса на готовност на здравните системи на 27 държави в стария континент, България през 2021г. е на дъното в класацията [15]. Нещата не са се подобрили и през 2023г. когато при същото изследване нашата страна пак се нарежда сред последните места. Според изследването има значителни пропуски във финансирането на здравеопазването, инфраструктурата и готовността за справяне с нови заболявания [16].

### **Заключение:**

В годините след COVID-19 ситуацията в морския сектор е значително затруднена. Липсата на адекватни реакции и решения при появилите се заплахи, здравни кризи, несигурността в пазарите, инфлацията, политическата нестабилност, загубата на интерес от страна на по-младото поколение към професията и загубата на талантиви кадри като цяло, което от своя страна води до липсата на яснота в сферата допълнително затрудняват развитието на бранша. Необходимо е да се повиши нивото на обучение и интереса към професията, защото с всяка година нещата ще продължат да стават все по-трудни. Нужни са и адекватни решения и подготовка за справяне с предизвикателствата, защото несигурността е единственото нещо, което е сигурно тези дни.

### **Използвана Литература.**

[1]. COVID-19 epidemiological update – 24 December 2024

<https://www.who.int/publications/m/item/covid-19-epidemiological-update—24-december-2024>

[2]. „ЕП прие пътна карта за бъдещи здравни кризи“ – Медианол  
<https://www.mediapool.bg/ep-prie-patna-karta-za-badeshti-zdravni-krizi-news349472.html>

[3].“ Covid отказва шофьори и моряци от професиите им и предващава хаос и през 2022 г.“  
– Bloomberg - <https://www.bloombergtv.bg/a/2-novini/101667-covid-otkazva-shofyori-i-moryatsi-ot-profesiite-im-i-predvashtava-haos-i-prez-2022-g>

[4] Статия списание Блиц – 19.12.2023г. - Глад за кадри: В този сектор у нас го закъсаха  
- [https://blitz.bg/glad-za-kadri-v-tozi-sektor-u-nas-go-zaksakha\\_news992690.html](https://blitz.bg/glad-za-kadri-v-tozi-sektor-u-nas-go-zaksakha_news992690.html)

[5]. Статия – БТА - 05.12.2024 :: Има огромен недостиг на кадри в сферата на синята  
икономика, каза председателят на Морски клъстер – България -  
<https://www.bta.bg/bg/news/economy/794097-ima-ogromen-nedostig-na-kadri-v-sferata-na-sinyata-ikonomika-kaza-predsdatelya>

[6]. BNT NEWS: Подозрение в саботаж: Шведските власти задържаха българския кораб  
"Вежен" <https://bntnews.bg/news/podozrenie-v-sabotazh-shvedskite-vlasti-zadarzhaha-balgarskiya-korab-vezhen-obzor-1324244news.html>

[7]. 500 кг наркотици са открити на кораба "Верила" - Новини СЕГА -  
<https://www.segabg.com/hot/category-foreign-country/500-kg-narkotici-sa-otkriti-na-koraba-verila>

[8]. Статия за развитието на заплатите на моряците на борда на корабите за насипни товари  
за 2025г. - Maritime Zone.com - Seaman salaries on General Cargo in 2025 - [https://maritime-zone.com/en/analytics-ship\\_type-general\\_cargo](https://maritime-zone.com/en/analytics-ship_type-general_cargo)

- [9] IMF.ORG - How Soaring Shipping Costs Raise Prices Around the World ( Yan Carrière-Swallow , Pragyán Deb, Davide Furceri, Daniel Jiménez, Jonathan D. Ostry) -28.03.2022 - <https://www.imf.org/en/Blogs/Articles/2022/03/28/how-soaring-shipping-costs-raise-prices-around-the-world>
- [10]. – Shipco.COM 21.10.2024 - No Relief for Shippers with High Freight Rates in 2025 - <https://media.shipco.com/no-relief-for-shippers-withhigh-freight-rates-in-2025/>
- [11].Timber.exchange - Suez Canal prepares for full operations as trade flows return - 23.01.2025г. - <https://www.timber.exchange/news/details/shipping-and-transport/suez-canal-prepares-for-full-operations-as-trade-flows-return>
- [12]. Lloyd’s list - 20.02.2025 - **Trump administration official vows to tax foreign-flag ships calling at US ports** - <https://www.lloydlist.com/LL1152653/Trump-administration-official-vows-to-tax-foreign-flag-ships-calling-at-US-ports>
- [13]. ICS Maritime Barometer Report 2023-2024 - <https://www.ics-shipping.org/wp-content/uploads/2024/09/ICS-Barometer-2023-2024-Full-report.pdf>
- [14]. Imo.org – 02.2025г. - Disease outbreaks – advice for shipping <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/Disease-outbreaks.aspx>
- [15] frognews.bg - **Изследване: България на дъното по готовност за здравни кризи** - 23.11.2022г. - <https://frognews.bg/novini/izsledvane-balgariia-danoto-gotovnost-zdravni-krizi.html>
- [16]. Globsec.org - GLOBSEC Healthcare Readiness Index 2023 -24.10.2024 - <https://www.globsec.org/what-we-do/publications/globsec-healthcare-readiness-index-2023>