

---

## 100 години - Пристанище Бургас

---

Публикуван на: 17.05.2003

### Историческа справка

Първите писмени исторически данни за бургаския залив датират от XII век. В документите от това време се споменава за Пиргос, Поро, срещат се и други имена.

Най-старото подробно описание на бургаския залив е направено през 1786 г. от австрийския дипломат-разузнавач Венцел фон Броняр. Според него той 'обхваща от Созопол до Месамбрия около 20 мили и се вдава навътре в сушата почти с толкова.' За пристанището фон Броняр пише: 'Неговата превъзходна търговия се състои наред с дърва и дървени въглища, жито, плодове и масло и в търговия със сол, която се добива при една долина, разположена край самия залив... Земята около цялата северна страна на залива е в по-голямата си част равна, плодородна и приятна и оттук отиват пътища през Созопол към малките крайморски селища, през Анхиало и Месамбрия, след това за Лозенград и Одрин и най-после през Айтос, през дългата 14 часа планина на изток за Варна и северно от Силистра и другите равнинни места към Дунав.'

През 1826 г. в турски държавни документи се споменава, че около Бургас имало пристанище със складове за зърнени храни. Липсвали съоръжения. Приемали се кораби с малки размери, само през лятото, при добро време.

Първият кораб, натоварен с жито за Западна Европа тръгва от бургаското пристанище през 1841 г. Няколко години по-късно, през 1846 г. в Марсилия вече се разтоварват до 350 тона българско жито, тръгнало от бургаското пристанище.

'В Бургас има трескаво оживление, което е удоволствие да се наблюдава' - пише французинът Ксавие Д,Омер фон Хел по това време. Официално той обикаля Балканите като изследовател, но интересите му далеч надхвърлят нормалните географски, исторически или етнографски проучвания. В записките си той е подробен, точен и всеобхватен. Интересува го всичко край морския залив.

'Градът е разположен в дъното на широк басейн на входа към огромни равнини, които се разстилат, разширявайки се на запад. Този град е събрал в своите складове цялата продукция на юг от Балкана. Околностите са препълнени с коли, теглени от чудесни биволи, които карат към складовете продукцията на своята реколта. Бързият напредък на земеделието при българите ме кара да се надяваме, че скоро по качеството на зърното няма да има какво да се желае повече.'

Очевидци от това време описват пристанището по следния начин: дълбочината около дървените пристани е от 3 до 4 метра. Те са вдадени навътре в морето от 20 до 50 метра и са широки от 6 до 8 метра. Лятно време край тези пристани се събират над 2000 каруци с жито, кожи, мед и восък. Навътре към сушата те тръгват със захар, памук, маслини, портокали.

Освобождението заварва бургаското пристанище с пет дървени скелета:

- » Митническото - най-широкото /4-5 метра/, където се извършвали товарно-разтоварни работи. На скелето имало 4 малки винча;

- » Карантинното, където лекарите проверявали здравословното състояние на пристигналите пътници и екипажи;

- » Скелето пред житните магазини на Христо Дионисиядис;
- » Скелето пред житните магазини на Аркадий Димитракопулос
- » Скелето пред магазините на Андон Кокинос.

Последните три скелета служили за товарене на зърнени храни, дължината им била 40 - 50 метра, дълбочината на водата - 3 - 4 метра.

На 29 юли 1878г инж. щабскапитан Никитин от руската армия изпраща писмо до председателя на Градския съвет в Бургас: 'Следствие предписанието на началника на военните съобщения от 18 юли, моля да назначите приемници на града, които да приемат от мен в свое владение градското пристанище, което оставам в дар на града.'

След Освобождението и създаването на област Източна Румелия, правителството си поставя задача да я развие икономически. Така се появява идеята за построяване на ж.п. линия от Пловдив до Бургас и удобно пристанище в крайния пункт. В изложението на мотивите за това пише: 'Областта ни засега има три изходни места, а именно: Бургас, Цариград и Дедеагач, през които изнасяме произведенията си. В интерес на областта е, щото тези произведения да могат да пристигат до морето колкото е възможно чрез късия път, защото цената им за пренасяне по море е почти същата за всички източни пристанища, когато пренасянето им по железницата се плаща въобще по километрично разстояние. От трите споменати изходни места Бургас се намира най-близо до главните производителни селища на страната... С построяването на предполагаемата железница трябва да се направи и бургаското пристанище, което с малки разноси може да стане превъзходно. За вярване е даже, че пристанището ще принася относително по-големи приходи, отколкото самата железница, понеже то обещава да стане в бъдеще от голяма важност и представлява естествени условия, които ще улеснят и построяването му'.

Държавата възлага предварителни проучвания на английския инженер Хартлей, който извършва първоначалните сондажи, необходими за изучаване на почвата и морското дъно. Освен това той проучва и режима на бургаския залив в хидрографско отношение. Хартлей предлага няколко проекта за изграждане на пристанище, от които е известен само третият.

През 1893г. правителството наема бившият директор на триесткото пристанище, австрийският инженер Боеменс да прегледа проектите на Хартлей и да подготви тържищните книжа за строежа. Той също направил няколко сондажа за определяне почвата на морското дъно, но те не били точни и го заблудили. Боеменс предложил няколко варианта за изграждане на пристанището, от които най-сполучлив бил този с дългообразен вълнолом, с два кея и дълбочина на водата 7.35 метра.

Първият търг за пристанището е проведен през 1893г. и строежът се възлага на французина Лион Гийо. Въпреки, че е одобрен от Министерския съвет, търгът не е утвърден от Народното събрание.

През 1894 г се провежда нов търг и строежът се възлага на белгийската 'Кас и Ликенс' на обща сума 4 200 000 златни български лева. Въпреки, че търгът бил проведен и строителството възложено, проектът на Боеменс не удовлетворява българската страна и правителството поканило известният френски инженер Адолф Жерар, главен инженер на пристанището в Марсилия, да изработи нов проект за Пристанище Бургас. В рапорта си от 11 юни 1894 г. инж. Жерар докладва за изпълнението на задачата.

Пристанище Бургас е основано с Указ №7 на княз Феардинанд от 20 декември 1894г. Строителството започва през 1895 г., съпроводено е с много трудности в техническо

отношение и се оказва, че 'Кас и Ликенс' не може да построи пристанището. През 1898г. правителството възлага довършването на строителните работи на френската фирма 'Сосиете дьо констуксион Батиньол'. Сумата за изграждането на пристанището се увеличава на 6 742 300 златни български лева.

На 18 май 1903 г. в присъствието на княз Фердинанд бургаското пристанище тържествено е отворено за търговско корабоплаване. Малко преди това - през 1899 г. е запален белият бургаски фар - първият български пристанищен фар. При откриването си пристанището представлява басейн с 60 хектара площ, има три кейови стени с общ фронт 590 метра и дълбочина на акваторията 24 фута.

През 1941 г. са доставени първите два крана-3-тонни електрически, производство на 'Шкода'. Дотогава целият труд е бил ръчен-товарите са се носели на гръб, върху т. нар. самари. Докерите са вървяли с товарите по наклонени скели от кея към кораба.

През 1946 г. започват първите разширения на пристанището и складовите площи. По тогавашен курс са вложени 17 млрд. лева за преустройство и снабдяване с нова техника.

Следващия етап от механизацията на пристанището завършва през 1953 г., като са внесени още общо 2 бр. 15-тонни, 2 бр. 10-тонни и 2 бр. 3-тонни крана, 2 камиона, 3 автовлекача, 4 ремаркета и 2 мотокара.

От 1962 г. до 1965 г. се извършва разширение на пристанището и складовите площи. От 58 417 кв.м. те нарастват на 76 000 кв.м.

От 1963 г. на три мили южно от основния порт, в района на парк 'Росенец' започна работа и терминалът за нефт и нефтопродукти. Портът разполага с три корабни стоянки и обслужва кораби с дедукт до 75 000 тона. Има възможности да претоварва до 18 млн тона петрол годишно.

На 5 септември 1974г. официално е открито пристанището за насипни товари.

През 1980 г. влиза в експлоатация пристанище 'Запад' специализирано за обработка на голямотонажни кораби, превозващи черни метали.

Днес пристанище Бургас разполага с 3 905 м кейов фронт и 25 корабни места. За оперативна работа се използват 18 корабни места, останалите са предназначени за спомагателни дейности.

**ТЕРМИНАЛ ИЗТОК** обхваща най-старата акватория. На фронт от 1985 м са разположени 14 корабни места. Дълбочината е от 24 до 33 фута и позволява да застават кораби с дедукт до 25 000 тона. Пристанището е предназначено за обработка на неспециализирани кораби, превозващи бройни товари и контейнери. Тук се претоварват предимно хранителни продукти и стоки на малки партиди.

**ТЕРМИНАЛ ЗА НАСИПНИ ТОВАРИ** разполага с пет корабни места от които едното е предназначено за претоварване на течни химически продукти. Кейовият фронт е 750 метра, дълбочината 36 фута. Пристанището е специализирано за разтоварване на въглища, желязна руда и други насипни товари. Тук се намира модерен разтоварач за въглища тип 'Сивертел' с производителност до 1200 тона/час.

**ТЕРМИНАЛ ЗАПАД** разполага с 890 м кейов фронт и 6 корабни места. Дълбочината е 36 фута. Пристанището е специализирано предимно за претоварване на метали. Тук се намира контейнерен терминал за обработка на специализирани кораби с добре развит тил. Към пристанището е и терминал за Ро Ро кораби, който се ползва от предприятието за международен автомобилен транспорт СО МАТ.

Пристанище Бургас разполага с универсални кранове с товароподемност от 3 до 40 тона, мостови кранове от 20 до 32 тона, автокранове от 12 до 20 тона. Паркът от мобилна претоварна техника съдържа богата гама от машини на фирмите 'Волво' и 'Калмар'. Вътрешният превоз на товарите се извършва със съвременни терминални трактори, оборудвани с трейлери и авторемаркета.

За подхода на стоките към корабните места пристанището разполага с широко развита

пътна и коловозна мрежа.

Налице са и достатъчно складови площи за съхранение на товарите. Терминал Изток разполага с 50 000 квадратни метра открити складове, 49 000 квадратни метра са в терминалът за насипни товари, 191 000 в терминал Запад и 21 600 в база Лозово. Най-големи закрити площи има в терминал Изток, което е съобразено със специализацията на района. Закритите складове са с обща площ 44 500 квадратни метра, удобни за съхранение на всякакъв вид стоки.

Предимно за хранителни продукти е складът с 5 000 кв.м площ в терминалът за насипни товари. Още 11 000 кв.м покрити складове се намират в терминал Запад за съхранение на метали. База Лозово разполага с 14 400 кв.м покрита складова площ.

На територията на терминал Запад се намира голям хладилен склад с капацитет до 10 000 тона хранителни продукти. В залите му може да се поддържа температура от -25 до +4 градуса .

С Разпореждане на Министерския съвет №25/15.10.1991 г., Пристанище Бургас е преобразувано в търговско дружество със 100% държавно имущество, учредено като Еднолично дружество с ограничена отговорност.

От 30.11.1995 г. Пристанище Бургас е Еднолично акционерно дружество, българско юридическо лице, регистрирано съгласно Търговския закон на Република България.

Дружеството е вписано в Регистъра на Бургаски окръжен съд с Решение по фирмено дело №7204/1991 г., том II, регистър II, стр. 10, парт. №50. Седалището на дружеството е в гр. Бургас, а адресът на управление: гр. Бургас, ул. 'Княз Александър Батенберг' №1.

След влизането в сила на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България, 'Пристанище Бургас' ЕАД извършва пристанищни дейности и услуги в качеството си на Пристанищен Оператор, съобразно 'Свидетелство за Експлоатационна Годност' №15/04.02.2003 г., издадено от Изпълнителна Агенция 'Пристанищна Администрация' в Министерството на транспорта и съобщенията на Република България.

Капиталът на дружеството е 13 849 340 лева, разпределен на 1 384 934 броя поименни налични акции с номинал 10 лева всяка.

Едноличен собственик на капитала на 'Пристанище Бургас' ЕАД е Българската държава. Правата и задълженията на държавата като едноличен собственик на капитала на дружеството се упражняват от Министъра на транспорта и съобщенията.

Органи за управление на дружеството са: Общо събрание на акционерите и Съвет на директорите. Въпросите от компетентността на Общото събрание се решават от Едноличния собственик на капитала. Съветът на директорите управлява дружеството съгласно Законите на Република България и Устава на 'Пристанище Бургас' ЕАД. Дружеството се представлява от двама изпълнителни директори, заедно.

От 1901г. до 1905 г. през бургаското пристанище са преминали 189 788 тона товари. Вносът е бил предимно памук, желязо, спирт и др. Зърнените храни са представлявали ? от износа, който включваб още сбивенски шаяк, сушени риби и др.

Понастоящем товарооборотът на пристанището без нефта и нефтопродуктите надхвърля 5 млн тона годишно. Върховото постижение бе 1985 г., когато бяха обработени 8,5 млн тона товари. Тогава бе регистриран и най-високият месечен товарооборот ,когато за месец май през пристанището преминаха 839 хиляди тона товари. След това се наблюдаваше постепенен спад ,като най-неблагоприятна бе 1999 г.През 2001 г. и 2002 г. имаше задържане на ниво около 5 млн. тона товари. От средата на миналата година отново се наблюдава оживление във вноса и износа и се очертава благоприятна тенденция ежемесечно да се обработват над 500 хиляди тона товари. При вноса преобладават въглищата, рудите и редни концентрати, захар, сол и др. Износните товари са предимно черни и цветни метали, торове, зърнени храни.

'Пристанище Бургас' ЕАД има стабилна и ясна тарифна политика, която позволява на

клиентите добре да се ориентират в обстановката и да го предпочетат, особено ако се отнвася за по-големи партии от товари.

Нарастваният товарооборот оказва положително влияние върху финансовите резултатите на пристанището. Прекратени са неблагоприятните тенденции за приключване на последните години със счетоводна загуба.

Пристанище Бургас е пред нов качествен скок в своето развитие.Предстои реализацията на генералния план за развитие до 2015 г.Това е една амбициозна и реалистична програма. Нейната цел е да се посрещнат предизвикателствата на новия век с един модерно оборудван порт в който са реализирани най-новите тенденции при обслужването на товарите. Проектът предвижда да се изградят четири нови терминала:

» Терминал 1 с източен вълнолом- за генерални и течни товари. Той ще разполага с 4 корабни места с обща дължина 750 м. Годишният му капацитет ще бъде 1 млн тона горива, химикали и генерални товари.

» Терминал 2 - за насипни товари / за кораби до 100 000 т DWT, максимална дължина до 270 м и максимално газене до 13-15,5 м / и за метали. Терминалът ще разполага общо с 6 корабни места с обща дължина 1 580 м. След окончателното му изграждане годишният му капацитет ще бъде около 6 млн тона каменни въглища, руда и генерални товари.

» Терминал 3 - Ро Ро и фериботен терминал. Общата дължина на корабните места ще бъде 380 метра. След окончателното му завършване годишният капацитет на терминала ще е 1 300 000 тона.

» Терминал 4 - контейнерен терминал. Ще разполага с две корабни места с обща дължина 450 метра.Максималният му годишен капацитет ще е 150 000 TEU. Реализацията на генералния план започна с изграждането на източния вълнолом и Терминал 2А. Това стана възможно благодарение на усилията на ръководството на 'Пристанище Бургас' ЕАД и подкрепата на правителството на Република България. На 29 юни 1998 г. бе сключен договор с Японската банка за международно сътрудничество /JBIC/, с който се отпусна благоприятен кредит за проекта в размер на 14 312 000 000 йени.

Работата по проекта за развитие на 'Пристанище Бургас' ЕАД стартира официално на 10 август 1999 г. Изграждането и оборудването с техника на първите три корабни места трябва да приключи през 2005 г.