



Prekládka s niekoľkými prvenstvami

Prekládkový komplex spoločnosti Bulk Transshipment Slovakia (BTS) v Čiernej nad Tisou, ktorý využíva na prekládku substrátov unikátne technologické zariadenia vrátane rotačného výklopníka, začal fungovať v skúšobnej prevádzke od decembra 2009. V apríli 2010 potom nabehol už na trvalú prevádzku. Tri roky fungovania už môžu byť dôvodom na malú bilanciu, preto sme sa člena predstavenstva a technického riaditeľa BTS Ing. Mariana Frka opýtali na výkony prekládky, investície spoločnosti počas jej pôsobenia na východe Slovenska, či ďalšie možnosti zvyšovania kapacít prekládky BTS.

Prekládkový komplex v Čiernej nad Tisou je jedinečnou technológiou na železničnej infraštruktúre, ktorá sa nenachádza nikde inde v regióne strednej a východnej Európy. Akú má kapacitu a dokázali sa tieto kapacity v priebehu fungovania komplexu využiť?

- Pokiaľ ide o kapacitu komplexu, ročne zabezpečujeme prekládku približne 2,5 – 2,6 milióna ton železnej rudy. Komplex je dimenzovaný aj na vyšší výkon, no vzhľadom na reálne možnosti ideálneho dobehu záťaže, pristavovania vozňov, poveternostné podmienky, čiže externé vplyvy a väzby, je to v súčasnosti optimálna kapacita, ktorú vieme zákazníkom garantovať.

Aké má výhody prekládka rudy na komplexe s výklopníkom v porovnaní s „tradičnou“ prekládkou rýpadlami? Aké naopak nevýhody?

- Tie výhody sú zrejme. Rýchlosť priamej prekládky, úradné váženie každého naloženého vozňa rozchodu 1435 mm (vozne normálneho rozchodu - NR), nepoškodzovanie vozňov rozchodu 1520 mm (vozne širokého rozchodu - ŠR) pri vykládke, výrazné zníženie počtu znečisten-

Od uvedenia prekládkového komplexu BTS do prevádzky pred tromi rokmi spoločnosť realizovala viaceré ekologické investície. BTS has put more ecological investments into practice since putting the transshipment complex into operation three years ago.

ných vozňov ŠR po vykládke, lepšie vyťaženie NR vozňov o 5%. Kým na bežných rampách trvá prekládka jednej súpravy bagrami 12 hodín, v prekládkovom komplexe to stíhame za polovičný čas. Ďalej to je zníženie dopadov na životné prostredie, keďže naša spoločnosť vykonala viaceré opatrenia na zamedzenie prašnosti z prevádzky a čistenie vyspaného tovaru v priestore prekládky. V súvislosti s výhodami, či nevýhodami je skôr namieste hovoriť o nevyhnutnosti používania nových technológií, pretože Ukrajinské železnice a súkromní vlastníci ŠR vozňov prestávajú akceptovať poškodzovanie svojich vozňov pri prekládke. Svoje nové, či zrekonštruované vozne širokého rozchodu posielajú na prekládku do Čiernej nad Tisou s poznámkou v nákladnom liste – *Tolko na vagono-*

oprokydyvateľ - Prekládka iba na rotačnom výklopníku. V posledných rokoch Ukrajinské železnice vyradili 40 tisíc starých vozňov z prevádzky a ďalej svoj vozňový park modernizujú. Z toho je zrejme, že pomer výkonov klasickej prekládky v porovnaní s prekládkovým komplexom sa v budúcnosti bude prikláňať na stranu modernej technológie.

Aké výhody má napríklad presnosť váženia v komplexe BTS?

- V prvom rade je vylúčené preťažovanie vozňov. Na druhej strane sa nám podarilo zvýšiť vyťaženosť vozňov o 5%, keďže úradne ciachovanou mostovou váhou v spolupráci s pásovou priebežnou váhou dokážeme presne odvážiť množstvo substrátu a pri dodržaní istej rezervy vieme vozne naložiť na maximálne prípustnú mieru. No nielen to, záťaž je vo vozni rozložená vďaka mobilnému nakladaciemu dopravníku rovnomerne a symetricky k pozdĺžnej a priečnej osi vozňa, teda bez toho, aby bola viac zaťažovaná niektorá strana vozňa, čo je pri doprave tiež nezanedbateľná záležitosť.

Kde vidíte ďalšie možnosti zvyšovania využiteľnosti výklopníka v budúcnosti? Chystá v blízkom čase BTS investície na rozšírenie svojich kapacít prekládky v uzle Čierna nad Tisou?

- V tomto čase pripravujeme stavebné konanie druhého prekládkového komplexu „Východ“, ktorý má stáť v priestore Obecnej rampy. Termín jeho možného uvedenia do prevádzky je v roku 2015. Tu by som však chcel upozorniť na investície, ktoré sme v priebehu trojročného fungovania terajšieho komplexu realizovali. Ide o ekologické investície na zníženie prašnosti pri prekládke – uzavretie budovy výklopníka rýchloběžnými bránami, vybudovanie vŕchotechniky na odsávanie a filtráciu prachu z budovy, vybudovanie vodnej clony na násypke do NR vozňov, čiastočné zakrytie celého vonkajšieho dopravníkového priestoru, zakrytie skladovacej plochy v dĺžke 350 metrov mobilnými stenami. Keďže najbližšie obývanou zónou pri komplexe je obec Biel, podporujeme ju priamymi dotáciami pre školu, škôlku, futbalový klub a rôzne ďalšie projekty.

(lj)



Spoločnosť BTS získala v roku 2012 ocenenie Diamanty slovenského biznisu od magazínu Profit a spoločnosti Enterprise Investors. Člen predstavenstva a technický riaditeľ BTS Ing. Marian Frko preberá ocenenie za 2. miesto v rebríčku najdynamickejšie rastúcich firiem v rámci východného Slovenska. In 2012, the company BTS won the Diamonds of Slovak business award from the magazine Profit and company Enterprise Investors. The award was received by BTS technical director Ing. Marian Frko.

Bulk Transshipment Slovakia

Unikátne prekládkové centrum sypkých substrátov v Čiernej nad Tisou, ktorého prevádzkovateľom je spoločnosť Bulk Transshipment Slovakia, s účasťou ZSSK CARGO, ponúka prekládkové a rozmrazovacie kapacity.

Prekládka sypkých substrátov z vozňov rozchodu 1520 mm s využitím rotačného výklopníka je jedinou svojho druhu na železničnej infraštruktúre Slovenskej republiky. Pomocou pásovej dopravy je možné zabezpečiť priamu alebo nepriamu prekládku do vozňov rozchodu 1435 mm. Prekládkový výkon komplexu je 2,5 – 2,7 mil. ton železrúdnych substrátov za rok. Pri vykládke nedochádza k mechanickému poškodzovaniu vozňov rozchodu 1520 mm, znečistenie vozňov po vykládke je minimálne a pobyt vozňov rozchodu 1520 mm pri prekládke je skrátený o 50%.

The new bulk transshipment centre of bulk substrates in Čierna nad Tisou the operator of which is Bulk Transshipment Slovakia, a.s. (its shareholder is ZSSK CARGO) offers transshipment and thawing capacities.

The transshipment of bulk substrates from wagons with 1,520 mm gauge by using a rotary tippler is unique on the railway infrastructure of Slovakia. Using conveyor transport direct or indirect transshipment to 1,435 mm gauge wagons can be provided. The transshipment capacity of the complex is 2.5–2.7 million tons per year of iron ore substrates. During the unloading of wagons with 1,520 mm gauge, these are not mechanically damaged, pollution is minimal and the time of transshipment is shortened by 50%.

Уникальный железнодорожный перегрузочный терминал для сыпучих грузов в Черной-над-Тиссой, эксплуатационником которого является компания BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, a.s. с участием ЗССК КАРГО, предоставляет услуги, связанные с перегрузкой и размораживанием.

Технология перегрузки сыпучих грузов из вагонов, предназначенных для передвижения по ж/д пути с шириной колеи 1520 мм, с использованием поворотного опрокидывателя является единственной из своего рода во всей ж/д инфраструктуре Словакии. С помощью системы ленточных транспортеров комплекс готов обеспечить прямую или ступенчатую (непрямую) перегрузку в вагоны с шириной колеи 1435 мм. Перегрузочная мощность комплекса составляет 2,5 – 2,7 млн. тонн железорудного субстрата в год. Процесс выгрузки вагонов с шириной колеи 1520 мм осуществляется способом, исключающим какие-либо механические повреждения, загрязненность вагонов после выгрузки является минимальной и простой вагонов колеи 1520 мм при перегрузке сокращен на 50%.

(inz)



Transshipment with some primacies

Transshipment complex of Bulk Transshipment Slovakia (BTS) in Čierna nad Tisou which uses a unique technological device with a rotary tippler for the transshipment of bulk substrates began its trial run in December 2009. Permanent running began in April 2010. Three years of running are the reason for small review. We interviewed Mr Ing. Marian Frko, Member of the Board and technical director of BTS about transshipment and the company's investments since it was founded in eastern Slovakia.

Transshipment complex in Čierna nad Tisou represents a unique technology on the railway infrastructure which cannot be found anywhere in the region of Central and Eastern Europe. What is the capacity of the transshipment complex? How was this capacity used and to what extent?

As for the capacity of the complex, we carry out the transshipment of 2.5–2.6 million tons of iron ore per year. The complex is even designed for performance higher output but considering the real possibilities of ideal rundown load, shunting of wagons, weather conditions, in other words external influences and links, the current capacity is the optimal capacity which we can guarantee to the customers.

What are the advantages of iron ore transshipment on the complex with a rotary tippler in comparison with conventional transshipment with an excavator? And what are the disadvantages?

The benefits are evident. The speed of direct transshipment, official weighing of each loaded wagon with 1,435 mm gauge (normal gauge wagons), no damage of wagons with 1,520 mm gauge (broad gauge wagons) by unloading, significant decrease of fouled broad gauge wagons by unloading, and better loading of normal gauge wagons by 5%. While on an ordinary platform the transshipment of one train with excavators takes 12 hours in the transshipment complex we are able to do it in half that time. Moreover, it is the decrease of influences on the environment since our company carried out more steps to prevent dustiness from operation and also the cleaning of poured goods in the loading area. When we are speaking of advantages and disadvantages it is better to speak about the necessity of using new technologies, because Ukrainian railways and private owners of broad gauge wagons do not accept the damage of their wagons by transshipment any more. They send their new or reconstructed broad gauge wagons to transshipment in Čierna nad Tisou with a note in the consignment note – *Tolko na vagonoprokydyvateľ* – Transshipment only on rotary tippler. The proportion of performances of traditional transshipment in comparison to the transshipment complex will be in favour of modern technologies.