



Biznesam un videi draudzīgs terminālis

Lai arī *Baltic Coal Terminal* veic nopietnu akmeņogļu pārkraušanas funkciju Ventspils brīvostas teritorijā, nereti tas tomēr kļūst par... tūrisma objektu, uzņemot ekskursantus. Vismodernākajam terminālim ne tikai Ventspilī un Latvijā, bet arī Eiropā ir, ko parādīt, un ir, ar ko lepoties.

Nesen terminālī notika kas svarīgs – 27. aprīlī Ventspils ostā tika pārkrauts lielākais Baltijas jūrā un *Baltic Coal Terminal (BCT)* vēsturē ogļu sūtījums – 113 046 tonnas. Lai kuģis varētu uzņemt tik daudz ogļu, bija vajadzīgas trīs dienas, stāsta valdes locekle Ilze Bērziņa. Tā bija Krievijas ogļu kompānijas *Mir Trade* krava, kas tika pārdota Lielbritānijā. Maijā kompānijā būs vēl kāds nozīmīgs notikums – 20 miljoni tonnu ogļu, kas pārkrautas pa visiem Ventspils termināļa ekspluatācijas gadiem.

Apskatīties, kā darbojas ogļu terminālis ar pilnu slēgtu pārkraušanas ciklu, aizgūt vērtīgo tehnoloģisko risinājumu pieredzi vai vienkārši pārliccināties par ogļu uzglabāšanas un pārkraušanas drošību brauc gan skolēnu grupas, gan augstas klases profesionāļi, gan pasaules bankas pārstāvji, gan gidi, stāsta Bērziņa. Tas savā ziņā ir vienīgais terminālis Eiropā ar augstu automatizācijas līmeni un ekoloģisko drošību. Tāda termināļa būvniecībai bija vajadzīgas lielas investīcijas – termināļa 1. kārtā izmaksāja 80 miljonus eiro. *BCT* ir nodarbināti aptuveni 100 ventspilnieku, no tiem administrācijā strādā 25. Termināļa darbības efektivitāti nodrošina augstas raudzes profesionāļi savienojumā ar mūsdienu tehnoloģijām, skaidro Bērziņa. Daļu pakalpojumu – tehnoloģiju apkalpošana, automatizācijas nodrošināšana, manevru lokomotīvju, laboratorijas pakalpojumi, tehnisko iekārtu uzturēšana, vagonu tīrīšana u.c. – terminālis pērk no citiem uzņēmumiem, kuros

tāpat strādā ventspilnieki, piemēram, no uzņēmumiem *Latvijas dzelzceļš, Baltijas Ekspresis, Mehport, Volts-1, SGS, MC Communication* u.c.

Segtais ogļu terminālis sāka darboties Ventspils brīvdostā 2008. gada beigās – 2009. gada sākumā. *BCT* pārkrauj Krievijas divu lielāko kravu īpašnieku – *Šahta «Zarečnaja»* un *Mir Trade* – akmeņogles. Ogles tiek iegūtas Kuzņeckas baseinā Rietumsibīrijā un izceļas ar augstu kvalitāti – neliels pelnu saturs, zems sēra saturs un augsta kaloritāte. Ogles ar tādu raksturojumu labprāt iegādājas patērētāji Eiropā, kur tās pārsvarā nokļūst no Ventspils. Ņemot vērā ekoloģisko situāciju pilsētā un iedzīvotāju regulāro protestēšanu pret ogļu putēšanu, kad notiek atklāta ogļu pārkraušana, akcionāri nolēmuši palielināt izdevumus, lai iegādātos pilnībā slēgtu pārkraušanas tehnoloģiju. Šā gada pirmajā ceturksnī pārkrauts maksimālais ogļu daudzums, kas atbilst termināļa 1. kārtas projektētajai jaudai – 1,5 miljoni tonnu, norāda Bērziņa.

Sasniedzot 1. kārtas projektēto jaudu, *BCT* jau ķēries klāt pie termināļa 2. kārtas, kuru paredzēts īstenot pakāpeniski, stāsta Bērziņa. Šobrīd saskaņā ar Ventspils brīvdostas pārvaldes līgumu notiek 1. naftas muliņa demontēšana, kas liedza izmantot ogļu muliņu no abām pusēm. Vienlaikus notiek ogļu muliņa 2. piestātnes gultnes padziļināšanas projektēšana. Tā kā muliņš ir aprīkots ar visu nepieciešamo, lai vienlaikus varētu uzņemt divus kuģus, tad tas vien jau ļaus kompānijai palielināt pārkraušanu par 20%, skaidro Bērziņa. Turklāt piestātnes otrs muliņš ļaus operatīvi apkalpot kuģus – nākamo jau varēs novietot pie piestātnes, negaidot, kamēr iepriekšējais vēl nav izgājis no ostas.

2. kārtas noslēdzošais posms paredz papildu noliktavas un konveijeru līnijas būvniecību, kā arī otrās kuģa iekraušanas mašīnas uzstādīšanu ogļu muliņā. Pašreizējais noliktavas tilpums – 210 tūkstoši tonnu – ļauj uzkrāt kravu trīs *panamaksa* klases kuģiem ar kravnesību līdz 70 tūkstošiem tonnu. Kompānijas galvenais bizness ir maksimāli ātra ogļu pārkraušana, nevis to uzglabāšana, piebilst Bērziņa. Savukārt ar pašreizējiem dzelzceļa pievedceļiem pietiek, lai apkalpotu termināļa divas kārtas. Visas 2.kārtas būvniecībai būs vajadzīgi vismaz 50 miljoni eiro, uzsver Bērziņa.

Baltic Coal Terminal

- uzbūvēts 2008. gadā
- 1. kārtas jauda – 6 milj. t/gadā
- kravu apgrozījums 2013. gadā – 4,3 milj. t
- 2014. gada 1. ceturksnī – 1,5 milj. t
- kopš 2014. gada sākuma pārkrauti kuģi – 29
- kopš ekspluatācijas sākuma pārkrauti kuģi – 431
- divu kārtu jauda – 10 milj. t/gadā



Darbu terminālī vienā maiņā, vienlaikus izkraujot vagonus un iekraujot kravu kuģī, nodrošina tikai 9 cilvēki. Visu tehnoloģisko līniju mezglu darbu koordinē maiņas priekšnieks un dispečere. Monitoros redzamas visas operācijas, līdz pat kuģu kravas telpu uzpildīšanai. Ja nenotiek iekraušanas darbi, tad tiek veikta iekārtu tehniskā apkalpošana. Attēlā: maiņas priekšnieks Nikolajs Koroļs-Senkevičs un dispečere Svetlana Rjumšina.



Kā darbojas vagonu gāzējs, kas automātiski izkrauj vagonus, rāda Eksploatācijas daļas vadītājs Sergejs Reka.



Pēc vagonu izkraušanas ogles nonāk magnētiskajā attīrīšanā, lai atdalītu iespējamus metāla piemaisījumus un saskaldītu ogles līdz 0–50 mm frakcijai. Konveijera līnijas novirza ogles vai nu uz noliktavu, vai uzreiz uz iekraušanu kuģī. Pirms iekraušanas kuģī notiek otra ogļu magnētiskā attīrīšana. Hermētiskā pārkraušana garantē nepieciešamo ogļu mitruma un kaloritātes saglabāšanu.



210 tūkstošus tonnu tilpuma noliktava sadalīta trīs nodaļumos, kas ļauj vienlaikus uzglabāt trīs dažādu veidu ogles un uzkrāt trīs kuģu sūtījumu kravas. Noliktavas garums – 300 m, platums – 80 m.