

Leon Kostiov: Gradimo modro pot v prihodnost

V zadnjem času smo priče čedalje večjim obnovam železniških postaj, tirov na postajah, celotnih odsekov na neki relaciji, skratka, na področju železniške infrastrukture se je začelo aktivno dogajati. Kdo so ti ljudje, ki jih vidimo ob progah, v katerem podjetju delujejo, pod katerim imenom jih najdemo. Po odgovore sem se odpravil h gospodu Leonu Kostiovu, direktorju Železniškega gradbenega podjetja (ŽGP), s sedežem v Ljubljani.

Gospod Leon Kostiov, pozdravljeni. Za začetek nam zaupajte nekaj dejstev o sebi.

Opravljam delo direktorja Železniškega gradbenega podjetja, s sedežem v Ljubljani, cesta Ob

zeleni jami 2. Bralcem bo verjetno bolj domače, če povem, da smo v neposredni bližini znane tovarne Kolinska, torej povsem blizu železniške postaje Ljubljana. Če povem nekaj o sebi, lahko začnem tako. Po osnovni šoli, ki sem jo obiskoval v Ljubljani, sem maturiral na gimnaziji Bežigrad. Po izobrazbi sem univerzitetni diplomirani inženir gradbeništva, z usmeritvijo v segment nizke gradnje – železniška smer. Diplomiral sem na Univerzi v Ljubljani, takratni Fakulteti za arhitekturo, gradbeništvo in geodezijo. Poklicna pot me je kot štipendista Slovenskih železnic ves čas poklicne kariere vodila po različnih segmentih našega podjetja. Svojo pot sem začel na Zavodu za investicije, kjer sem delal na

izvedbi železniških investicij od delovnega mesta nadzornega organa, vodje nadzorne skupine, pomočnika vodje projekta do vodje projekta. Leta 1992 sem iz Zavoda za investicije prešel v poslovni sistem Slovenskih železnic, kjer sem opravljal najprej dela vodje oddelka za zgornji ustroj, nato šefa službe za gradbeno dejavnost, višjega strokovnega raziskovalnega sodelavca in nato izvršnega direktorja vzdrževanja infrastrukture. Danes delujem v Železniškem gradbenem podjetju.

Železniško gradbeno podjetje je na »sceni« že kar lepo število let. Mi lahko poveste kaj več o zgodovini podjetja in o podjetju samem.

Železniško gradbeno podjetje (ŽGP) se, kot sva že omenila, nahaja v Ljubljani, v neposredni bližini glavne železniške postaje Ljubljana. Nastalo je 3. junija 1947, ko je bila tedanja Sekcija za gradnjo proge Preserje-Borovnica izločena iz železniške uprave Ljubljana in preimenošana ter registrirana kot Železniško gradbeno podjetje št. 5, s sedežem v Ljubljani. Železniško gradbeno podjetje se po priglasitvi, decembra 1965, s sklepom sodišča preimenuje v ŽŽTP Gradbeno podjetje Ljubljana. Leta 1979 se je konstituirala delovna organizacija ŽG – Železniško gradbeno podjetje, ki je imela v svoji sestavi tozđ Nizko gradnje Ljubljana, tozđ Visoko gradnje Ljubljana in tozđ Kamnolom Verd. Današnja oblika družbe, SŽ – Železniško gradbeno podjetje Ljubljana, d. d., pa je vpisana v register od leta 1998 naprej. Leta 1998 je bila ustanovljena tudi odvisna družba Kamnolom Verd, d. o. o., katere osnovna dejavnost je proizvodnja ka-

mnitih agregatov za potrebe železnic in drugih gradbenih družb. Leta 2009 pa smo ustanovili odvisno družbo SŽ ŽGP, d. o. o., Beograd, ki je bila ustanovljena s ciljem prenove tramvajskega omrežja v mestu Beograd. Železniško gradbeno podjetje ima zaposlenih 357 delavcev, katerih povprečna starost je 44,9 leta, kar pa se počasi znižuje. Delo opravljamo s težko progovno mehanizacijo in klasično gradbeno mehanizacijo. Med prvo sodijo težke drezine, hidravlični nakladači, portalna dvigala za polaganje tirov, linijski nivelirni stroji – podbijalke ..., v drugo skupino pa sodijo klasični stroji, ki jih vidite na vsakem gradbišču.

Glavna dejavnost vašega podjetja so gradbeni projekti. Kateri so bolj odmevni oziroma bi jih vi osebno radi izpostavili.

Do leta 2007 smo delovali na več projektih, če jih samo na kratko naštejemo – 150 kilometrov remontov železniških prog na podlagi 8. mednarodnega posojila, odmevni projekt »200 kretnic«, ki sicer zaradi določenih razlogov ni bil v celoti realiziran, rekonstrukciji postaj in kretnic, odpravi ozkih grl, projektu povišanja hitrosti na relaciji Ljubljana–Maribor (v sodelovanju s podjetjem SCT), projektu mejne postaje Dobova in še bi se našlo. Tudi v sedanjem času nam dela ne manjka. Še posebej pa bi rad omenil nekatere naše projekte v preteklosti in sedanosti ter o njih tudi nekaj na kratko povedal. Torej – najprej projekt **Posodobitve železniške proge Pragersko–Ormož**. Tega smo izvajali v letih 2007 in 2008. V sklopu projekta smo izvedli dve izogibašči (Cirkovce



polje in Cvetkovci). Na postaji Ptuj je bil zgrajen podhod in dva perona, kompletno sta bili obnovljeni postaji Ormož in Kidričevo. Na celotnem odseku je bilo zamenjanih 36 kretnic, celotna dolžina obnove tirov pa je 15 kilometrov. **Obnova železniške postaje Ljubljana** – s preureditvijo tirov in kretnic smo začeli februarja 2008. Odstranili smo 19 kretnic in 3.300 metrov tirov, vgradili pa osem novih in eno rabljeno kretnico. Jeseni 2008 je bila kompletna obnova (v bistvu predpriprava na gradnjo Emonike) končana. **Modernizacija proge Grosuplje-Kočevje** – delo na odseku je potekalo v treh fazah. Obnovljen je bil odsek proge od Grosuplja do postaje Dobrepolje v dolžini 17 kilometrov. Zamenjanih je bilo pet kretnic, obnovljenih enajst potnih prehodov v gumijasti izvedbi, sedemnajst prehodov pa smo tlakovali z lesenimi pragovi. Zamenjan je bil tudi kompletan spodnji ustroj, kar je povečalo nosilnost odseka proge na 22,5 tone osnega pritiska. Z deli do postaje Ortnik bomo nadaljevali letos. **Odseka proge Hoče-Marijbor Tezno** – spodnji in zgornji ustroj sta bila v celoti obnovljena z novim materialom sistema UIC 60. Proga tako omogoča obremenitev 22,5 tone oziroma 225 kN in hitrosti vlakov do 160 kilometrov na uro. Obnovili smo skupaj 5.830 metrov tirov in zamenjali šest kretnic na postaji Hoče. **Obnova levega tira odprte proge Gornje Ležeče-Divača** – do leta 2007 je bil tir na tem odseku izveden na sistemu K pritrditve in tirnicah S 49. Največja hitrost vlakov je bila zato le 75 kilometrov na uro. Nove tirnice UIC 60 in elastična pritrditve pa sta omogočili povišanje hitrosti na 90 kilometrov na uro za vlake z nagibno tehniko. **Rekonstrukcija postaj Ivanjokci in Beltinci (Lipovci)** – na postaji Ivanjokci je bil saniran spodnji ustroj in položenih tisoč metrov tira, na železniški postaji Beltinci (Lipovci) pa smo obnovili spodnji ustroj in polo-

žili dva tisoč metrov tirov in šest kretnic. **Sanacija tramvajske dvotirne proge in tramvajske kontaktne mreže v Beogradu** – z lokalnimi izvajalci smo porušili staro in zgradili novo tramvajsko progo v dolžini 1.654 metrov. Tir je na betonski plošči pritrjen z elastično pritrditvijo. Proga je v zemljini, ki je zatravljena in opremljena s sistemom za zalivanje.

Pri svojem delovanju na trgu se pogosto srečujete z močno konkurenco, saj gre pri poslu obnove železniških omrežij za velike denarne vložke. Kako se vi spopadate s konkurenco in kje vidite vaše konkurenčne prednosti?

Pri našem delu se resnično srečujemo z močno, pa tudi agresivno konkurenco, saj so boji za posel del našega vsakdana. Na slovenskem področju se pojavljajo največ podjetja iz sosednje Avstrije – Swietelsky, Porr, Alpina in Strabag. Ta podjetja so seveda neprimerno večja od našega in delujejo z mnogo višjimi letnimi proračuni. Tudi zaposlenih imajo veliko več ljudi kot mi. Kar se same mehanizacije tiče, so tuja podjetja sicer odlično opremljena. Verjetno ste že videli dobesedno »tovarno« na tirih podjetja Swietelsky. Vendar pa taka »mega mašinerija« kljub impresivnemu videzu ne prinaša vedno prednosti, saj mora za normalno pokritje stroškov nakupa delovati vsaj pet mesecev na leto nepretrgoma. Zmogljivosti teh strojev so namreč tako visoke, da enostavno ni mogoče zagotoviti letnega obsega del in s tem upravičiti sicer visoke nabavne cene strojev. Mi po drugi strani prisegamo na stalno prisotnost na naših progah – stalno delovanje na mreži in njeno poznavanje, na lasten izvor surovin – Kamnolom Verd, na referenčno strokoven kader, ki ga morajo drugi zaradi nekaterih specifik naših prog najemati, in na kompletno poznavanje tehnologije del. V teh točkah vidim tudi naše glavne kon-

kurenčne prednosti pred sicer velikimi in spoštovanj vrednimi podjetji, ki pa znajo včasih biti rahlo okorna in neprilagodljiva. Konkurenca se kaže tudi med našimi domačimi podjetji, saj se z obnovami železniških prog in objektov ukvarjajo tudi SCT, Primorje in CGP Novo mesto, vendar pa je, kot je bilo že rečeno, »know how« na naši strani. Seveda pa tudi mi, kot gradbeno podjetje, konkuriramo na tujih trgih, zlasti tistih, ki jih dobro poznamo, to je z območja nekdanje Jugoslavije. No, tam se v razpisih pojavljajo vsa prej omenjena podjetja iz Avstrije, zato smo se z železniškimi gradbenimi podjetji iz Zagreba, Sarajeva in Novega Sada dogovorili za skupni nastop na teh razpisih, saj povezani lažje konkuriramo gigantom, ki imajo včasih že samo zaradi imena prednost. Na območju nekdanje Jugoslavije sodelujemo tudi z makedonskim podjetjem Skopski remont. Razlogi so isti, kot prej omenjeni. Kar pa se konkurence na splošno tiče, se v bližnji prihodnosti obeta »veselica«, ki pa lahko prerase v pravo malo »vojno«. Napovedujeta se namreč dokončanje obnove proge Divača-Koper in gradnja nove proge Divača-Koper. To je pa že zgodba tudi za podjetja iz Italije, Francije in od drugod, saj se bodo tam obračale resnično visoke vsote. Tako, da znajo tudi »veliki« sosedje iz Avstrije imeti velike težave pri pridobivanju posla. Bo še zanimivo ...

Kakšna pa je vaša vizija razvoja podjetja? V kateri smeri bi morali kreniti?

Vizija se odpira v več smereh. Nadaljevati moramo z osvajanjem tujih trgov, tu mislim predvsem trge, nastale na tleh nekdanje skupne države, to sem nakazal že prej, ko sva govorila o konkurenci. Drug pomemben segment pa je sposobnost ponujanja kompleksnejših storitev – nove dejavnosti. Delamo tudi na tem, da bi lahko obvladovali vse segmente naprav ob progah in na njej (varnostne naprave,

vozna mreža ...). Delati moramo tudi na pomladitvi in dvigu strokovne strukture v podjetju, ohranjanju želimo neposredno strokovno in poslovno povezavo z infrastrukturo Slovenskih železnic, posodobiti nameravamo tudi opremo ... Vizij je mnogo, izpeljati pa jih moramo preudarno, saj danes prostora in časa za »zaletavanje« na trgu preprosto ni. Konkurenca te ne samo povozi, temveč preprosto izbriše.

Ko zaprete vrata podjetja za sabo in pridete domov, s čim se ukvarjate? Je tudi prosti čas povezan z načrtovanjem, gradnjo, projektiranjem ...?

Hvala bogu, ne! No, res pa je, da zaradi svojega položaja v podjetju, pri odhodu domov vrat nikoli ne zaprem do konca. Vedno sem nekako vpet v proces dela. Se pa seveda najdejo trenutki, ko se lahko posvetim samo družini in sebi. Ukvarjam se s smučanjem in kolesarjenjem, resnično sprosti pa me filatelija – zbiranje starih znamk. Zbiram vse znamke, ki nosijo slovensko tematiko, prve so še iz resnično starih časov. Zbiram tudi znamke z motivi ptic, ki jih poskušam razvrstiti po državah (počasni mi uspeva, ha, ha). Celotna zbirka znamk pošteno presega številko 5.000.

Imate kakšen poseben moto, po katerem delate, razmišljate, gradite vizije ...?

Gradimo modro pot! To je tudi uradni slogan našega podjetja, izhajamo pa iz treh postavk – znak podjetja je v modri barvi (stilizirani tir), imamo »moder« pristop do dela, izhajamo pa tudi iz teze, da je strateška odločitev za železniški prevoz, že iz okoljske točke gledano, zelo modra odločitev. In veseli smo, da na tej modri poti lahko pustimo svoj znak, svoj prispevek, svoj podpis.

Hvala za zanimiv pogovor, gospod Kostiov!

Hvala tudi tebi in pozdrav bralcem.