Három kontinensre szállítja saját fejlesztésű termékeit a Prolan Zrt., amely főként energetikai és vasúti vezérlő berendezésekkel foglalkozik.

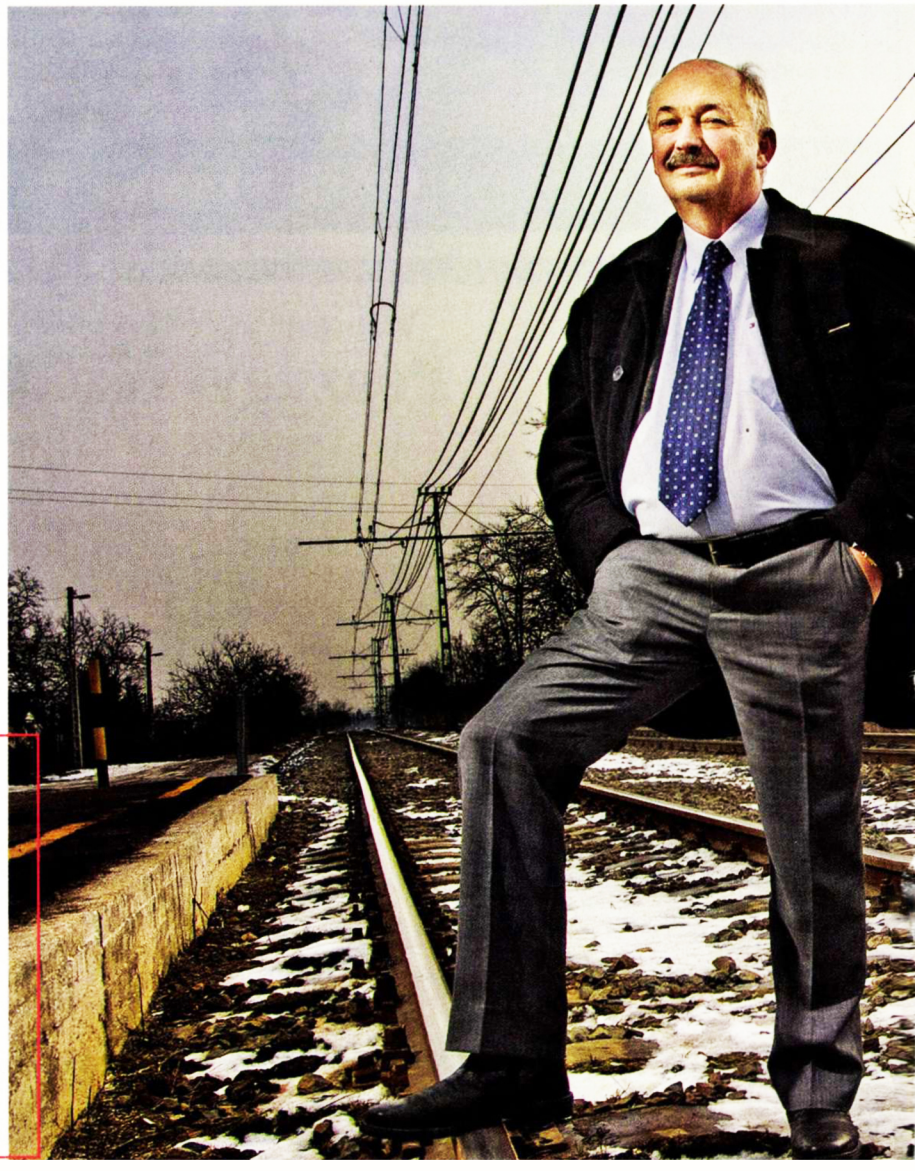
Az irányítástechnikus

Egy harmadik kerületi, másfél szobás tanácsi bérlakásból indultunk, s nem volt egyéb vagyonunk, mint egy IBM XT 286-os számítógép, meg 12 magyar fejlesztőmérnök tudása – emlékszik vissza a kezdetekre Sörös Ferenc, a Prolan Zrt. elnök-vezérigazgatója. A ma már csaknem 100 fős anyavállalat dolgozóinak 80 százaléka jelenleg is fejlesztőmérnök.

KIVÁLTAK. „A rendszerváltás előtt az MMG vállalat számítástechnikai osztályának vezetője voltam, ami akkor az automatizálás egyik legjobb szakmai műhelyének számított az országban" – említi Sörös Ferenc. Dolgoztak a Paksi Atomerőműnek, a MÁV-nak és a Magyar Villamos Művek Trösztnek is. Az MMG termelésének felét az olajipar számára fejlesztett és gyártott termékek tették ki, ám a rendszerváltáskor a szovjet export megszűnt, és a mérnökcsapat jobbnak látta, ha kiválik az állami vállalatból. Ekkor alapították a Prolan Kft.-t, ahová a korábbi gmk-jukból származó eszközöket és projekteket vittek be.

Legfontosabb munkájuk ebben az időszakban a villamos ipari transzformátorállomások távvezérléséhez szükséges szoftverek és hardverek fejlesztése volt. Először a szoftvert alkották meg, és a Siemenstől vásároltak hozzá készülékeket. „Így a vásárlók olcsóbban jutottak a technológiához, mi pedig könnyebben értékesítettük a termékünket Siemens márkajellel" – vázolja a stratégiát az időközben zrt.-vé alakult Prolan elnök-vezérigazgatója. Ez alatt az idő alatt a csapat kifejlesztett egy saját, teljesen új elven működő készüléket is, amely abban az időben világpiaci újdonságnak számított. A prototípust már 1992-ben tesztelték, először a Démász, majd később az Édász is kipróbálta.

A nagy áttörést egy világbanki projekt hozta meg, amely a magyar villamosenergia-hálózat modernizációját és az európai rendszerhez történő csatlakoztatását tűzte ki célul. Mindenki azt mondta, felesleges benevezniük a 26 millió dolláros tenderre, hiszen semmi esélyük a nagy multik mellett. Ők azonban



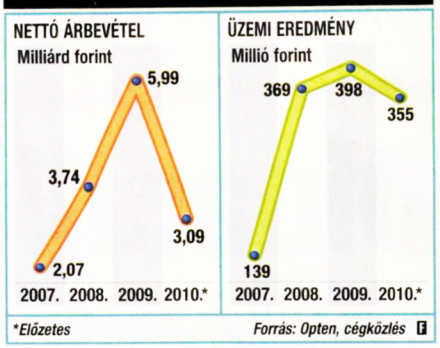
SÖRÖS FERENC

- 1951-ben született Tapolcán. A Budapesti Műszaki Egyetem Villamosmérnöki Karán végzett 1975-ben.
- A Prolan Zrt. tulajdonosa és elnök-vezérigazgatója. A csoportban az anyavállalat főként fejlesztésekkel, a Prolan Elektronikai Gyár Kft. termeléssel, a Prolan Alfa Kft. vasúti projektek kivitelezésével, a Prolan Africa Ltd. rádiós körvezérlő rendszerek dél-afrikai értékesítésével foglalkozik.
- Nős, 2 lánya és 1 unokája van.

bíztak a készülékeikben, amelyekkel érdemi költségmegtakarítást lehetett elérni. Ráadásul az újításuknak köszönhetően a magyar mérnökök a világpiaci ár feléért tudtak szállítani. S bár nem kerültek be a tender második fordulójába, ahol négy világvállalat – a Siemens, az ABB, a Cegelec és a Westinghouse – versenyzett egymással, azt elérték, hogy közülük három az ő berendezésükkel szerepelt, noha mindegyiknek volt saját fejlesztésű készüléke. Végül a Siemens alvállalkozóiként részt vehettek a projekt megvalósításában. Mivel a világbanki projekt eredményeként modernizálódott az irányítástechnika a villamosenergia-iparban, és így „elfogyott" a piac, a Prolan a vasút felé fordult. Hagyományos relés forgalomellenőrző és -irányító szisztémát kombináltak elektronikus rendszerrel, így lehetővé vált a távirányítás, miközben a berendezés a harmadába kerül egy azonos célú, tisztán elektronikus megoldásnak. A korszerűsítés költségmegtakarítást jelentett a MÁV-nak, hiszen lehetővé tette, hogy a biztosító berendezéseket távolról működtessék. Ennek alapján egy hitelintézet vállalta a csere finanszírozását azzal, hogy a vasúttársaság a megtakarításokból fizesse vissza a modernizáció költségét.

Először 2000-ben hajtottak végre rendszercserét a GYSEV-nél, a Győr–Sopron vonalon; ezt 2003-ban adták át. Ezután a MÁV szegedi vasúti körzetének modernizációja következett, jelenleg pedig a Dél-Balatoni vonal korszerűsítésén dolgoznak. Legújabb fejlesztésük eredményeként 2009 végére közel 1500 dízel és villamos vontatójárművére, valamint vezérlő kocsira telepítettek mozdonyfedélzeti berendezést. Ez GSM kommunikációval kapcsolódik a központhoz, ahol az összes mozdony útvonalát nyomon követik, így előre tudják jelezni a forgalmi akadályokat a vezetőknek. A rendszer kártyával lépteti be a masinisztákat, és méri az üzemanyag-fogyasztást is, így segítve a vasúttársaságot a lopások felderítésében.

A Prolan Zrt. főbb mutatói



*Előzetes

Forrás: Opten, cégközlés

A JÖVŐ ZENÉJE. A Prolan Zrt. nagy vasúti projektjei „átíveltek" a válság fölött. Ez is segített abban, hogy 2010-ben a középmagyarországi régióban, piacvezető kategóriában elnyerjék a Pegazus Díjat, amelyet az Enterprise Investors, az Ernst & Young, a White & Case LLP és a Dun & Bradstreet ítél oda gyorsan növekvő, nyereséges, magyar tulajdonú kkv-knak. Ugyanakkor évekre visszanézve, a nagy megrendelések okán, hektikus volt a cég bevétele. Ezért kisebb készülékeket is gyártani akartak, s elkezdtek úgynevezett rádiós körvezérlő rendszerek fejlesztésével foglalkozni. Ezek nagy mennyiségű fogyasztó egyidejű, gyors, a földrajzi helytől független kikapcsolására képesek, a villamos elosztórendszerek túlterhelésének kiküszöbölése érdekében. E munka gyümölcse 2009-re ért be, amikor 150 ezer készüléket értékesítettek az E.ON számára Magyarországon és Szlovákiában.

„Folyamatosan gyűjti a visszajelzéseket a termékeivel kapcsolatban, amelyeket rendszeresen továbbfejleszt" – jellemzi a Prolan Zrt. első emberét Benyó Tibor, az OVIT Zrt. hálózati igazgatója. Mint hozzáteszi, Sörös Ferenc új lehetőségként tekint a baráti beszélgetések, konferenciák, vagy a napi műszaki egyeztetések során felmerült megoldatlan műszaki kérdésekre is.

A cég megoldásai iránt külföldön szintén komoly igény mutatkozik, különösen a vasúti automatizálás területén. Oroszországban nemrég hagyták jóvá mozdonyfedélzeti berendezésüket, amely iránt az indiai vasúttársaságok is érdeklődnek.

SZÖRÉNYI ÁGNES