

AZ IRÁNYÍTÁS TECHNIKÁJA

A tavalyi évet 5,4 milliárdos árbevétellel záró Prolan Cégcsoport a hazai energia- és vasút-automatizálási piac megkerülhetetlen szereplője. A bő 25 évvel ezelőtt egy apró óbudai bérlakásból indult vállalkozás igazgatóságának elnöke, Sörös Ferenc az innováció és a folyamatos fejlesztés elkötelezettje. A ma már általa csak felügyelt, korábban irányított vállalkozás sajátos cégkultúrájáról, a szerencse és a tehetség találkozásáról, a szűkülő piaci tér diktálta lépéskényszerről, és nem utolsósorban a vezetőváltásról mesélt nekünk.

Egy óbudai kis lakásból indultak, mára pedig egy 150 főt foglalkoztató céget mondhatnak a magukénak. Hogyan építették fel a Prolan Irányítástechnikai Zrt.-t, illetve a Prolan Cégcsoportot?

1990-ben indultunk, akkor még természetesen önálló céggént. Jómagam és 11 alapító társam is mérnökemberek vagyunk, egészen pontosan villasmérnökök. Az MMG Automatika Műveknél (*Mechanikai Mérőműszerek Gyára – a szerk.*) dolgoztunk mindannyian, de az idők változása, leginkább a szovjet export csökkenése, illetve megszűnése arra ösztökölt bennünket, hogy önállósodjunk. Az alapkoncepció az volt, hogy energiára – legyen az villamos-, víz- vagy éppen gázenergia – mindig szükség lesz. Ebből következik, hogy az ehhez kapcsolódó irányítástechnikára és berendezésekre is mindig lesz igény. Ez utóbbihoz, az eszközök fejlesztéséhez, építéséhez van megfelelő szaktudásunk, így azt gondoltuk, lesz kereslet az általunk nyújtott tudásra is. Első lépésként a Magyarországon található középvezettségű alállomásokra

terveztünk adatgyűjtő eszközöket, rendszereket, úgynevezett RTU-kat (*Remote Terminal Unit – a szerk.*). Ez nagy sikert aratott, s persze az is a mi malmunkra hajtotta a vizet, hogy 1995-ben indult az országban egy világbanki tender, amelynek keretében hozzá kellett kapcsolni a magyar energetikai rendszert a nyugat-európaihoz. A tenderen mi a Siemens Minneapolis (SM) legnagyobb magyar alvállalkozójaként jelenhettünk meg, és nyertünk is. Ez nagy lökést adott a cégnek, így az ezredfordulóra már 80 embernek adhattunk munkát.

Volt konkurenciájuk?

Természetesen. Már maga az SM is annak számított, emellett a tenderben résztvevő öt világ cég mind rendelkezett a szükséges technológiával. A miénk azonban feleannyiba került, így inkább bennünket bíztak meg a rendszer átállításával. Óriási siker volt és egyben óriási kihívás is. Szerénytelenség nélkül mondhatom, hogy az általunk kidolgozott technológia egyedülálló volt, olyannyira, hogy néhány évvel később az összes világ cégnek hasonló megoldásai és eszközei voltak.



Nem gondoltak arra, hogy szabadalmaztassák a technológiát?

Ez rengeteg idő és pénz. Nálunk elsősorban a folyamatos fejlődésen és innováción van a hangsúly. Az a vezérelvünk, hogy nem a termékvédelemmel foglalkozunk, hanem a fejlesztéssel, így mire a konkurencia lemásolja az általunk kidolgozott technológiát, mi megint egy lépéssel előrébb járunk. Úgy tűnik, az idő minket igazolt.

Az ország méretéből adódóan a telepíthető rendszerek száma véges. Hány ilyen állomás létezik Magyarországon?

Jelenleg kb. 350 középvezetési transzformátorállomás és 28-30 alaphálózati állomás van. 1990-ben ennél még kevesebb volt, így – mivel tudtuk, hogy a piac telítődni fog – elkezdtünk gondolkodni azon, hogy több lábon kellene állnunk. A vasúti villamos rendszerekben láttunk fantáziát, így utánajártunk, miként lehetne erre a piacra belépni. A korábbi tender, illetve az együttműködés az SM-mel jó ajánlólevél volt, így végül a GYSEV-vel (Győr-Sopron-Ebenfurt Vasút Zrt. – a szerk.) sikerült megállapodnunk, hogy vasúti forgalomellenőrző rendszereket fejlesszünk. A vasúté nagyon merev és a profiljából adódóan nagyon szigorú piac, ezért először csak ideiglenes jelleggel kaptunk engedélyt az ellenőrző rendszerre, majd ennek sikere után a forgalomirányító rendszert is fejleszthettük. Mára megvan a bizalom, és odáig jutottunk, hogy az általunk fejlesztett technológia megkapta a SIL 4-es besorolást (Safety Integrity Level – a műszaki eszközök biztonságosságát jelölő nemzetközi szabvány. A 4-es fokozatot kizárólag a folyamatirányító eszközök érhetik el – a szerk.). A rendszert már használják Szeged környékén, a Dél-Balatonnál és a GYSEV teljes pályaszakaszain. Ez utóbbit nemrégiben adták át, és a rendszerrel pályáztunk az idei Magyar Termék Nagydíjra is. Összességében sikeres lépésnek bizonyult a vasút felé nyitni, ma ez a húzóágazatunk. A 2008-as válságot is a vasúti üzletágnak köszönhetően sikerült átvészelnünk.

„Az a vezérelvünk, hogy nem a termékvédelemmel foglalkozunk, hanem a fejlesztéssel, így mire a konkurencia lemásolja az általunk kidolgozott technológiát, mi megint egy lépéssel előrébb járunk.”

Az irányítástechnikai piacon belül az energiamenedzsment üzletágban teljesen megszűnt a mozgási lehetőség?

Vannak azért még lehetőségek. A DÉMÁSZ és a MAVIR (Magyar Villamosenergia-ipari Átviteli Rendszerirányító Zrt. – a szerk.) számára is készítünk még RTU-kat, illetve üzemirányító központokat.

Milyen üzletágban vannak még jelen?

Az energiamenedzsment és a vasút-automatizálás mellett eszközöket is gyártunk a Prolan Elektronikai Gyárban, illetve a költséghatékonyság jegyében a tulajdonunkban lévő ingatlanokat a saját ingatlan kft.-nkben kezeljük.

Gondoltak arra, hogy Magyarországon kívül is piacra lépjenek?

Több alkalommal is lett volna rá lehetőség. Egy alkalommal az indiai piacra szeretnénk volna belépni a Hitachival közösen, ám végül „csak” a második helyen végeztünk. Emellett három éve folyamatosan szállítunk Németországba az ottani háztartási napelemes rendszerekhez hosszúhullámú rádiós körvezérlő vevőket (RKV). Van együttműködésünk több országgal is (Törökország, Oroszország), de állandó hídfőállást még nem tudtunk kiépíteni Magyarországon kívül.



Említette a folyamatos innovációt.

Az Önök esetében a technológiai fejlesztések mellett ez miben nyilvánul meg?

A Siemens elektronikai gyárának felvásárlásával sikerült a gyártást saját kézbe venni. Odafigyelünk a felnövő generációra is: együttműködünk a szakegyetemekkel és -főiskolákkal. Saját tanműhelyünk nincs, de a duális képzés keretében lehetőséget biztosítunk a tanultak gyakorlati alkalmazására.

Mire a legbüszkébb?

Több dolog is van, de kettőre különösen büszke vagyok. Az egyik a már említett vasúti irányító- és ellenőrzőrendszer kifejlesztése, a másik pedig a nálunk jellemző cégtudat, a belső értékrend. Habár cégcsoport szinten mintegy 230 embert alkalmazunk, a hangulat mégis családiasnak mondható: odafigyelünk a munkatársainkra, illetve ők is odafigyelnek egymásra.

Milyen távlati terveik vannak?

Most elsősorban a vezetéváltás köti le az energiáinkat. Tavaly januárban átadtam a stafétabotot a fiatalabb generációnak. Szükség van a friss vérré a rendszerben. Mráz Dániel vezérigazgatóként a vállalkozás

gazdasági és kereskedelmi területeiért felel (a cég másik vezérigazgatója, Szabó Ervin a műszaki fejlesztésekért felelős – a szerk.). Én az igazgatóság elnökeként felügyelem a céget, de lassan kénytelen leszek elengedni ennek a nagyra nőtt gyereknek, a Prolan Zrt.-nek a kezét. Ez természetesen nagyon nehéz (nevet): 25 éven át én voltam a vezérigazgató. Olyan embereket kerestem, akikben megbízom.

Hogyan kerültek kapcsolatba a Budapest Bankkal?

Gyakorlatilag már az indulásunk óta kapcsolatban vagyunk. Leginkább különböző folyószámlahitelek, de még inkább a projektfinanszírozások kapcsán működünk együtt. Kiegyensúlyozott a kapcsolatunk, de nem titok, hogy mellettük más bankunk is van, elsősorban a már említett ingatlanüzletág miatt. Cégcsoportunknál folyamatos a saját termékek fejlesztése, amelyek jól látható piaci igényeket céloznak meg bel- és külföldön egyaránt. A következő évek fejlődése során is számítunk a konstruktív és rugalmas együttműködésre, hiszen partnerkapcsolatunk a Budapest Bankkal már több mint negyedszázados múlttal rendelkezik.