



„A kulcs, hogy beruházói, hatósági oldalon a szükséges kapacitásokat a tervezett projektekhez lehessen rendelni, és így a tenderek ne hullámokban, hanem jól tervezhetően érkezzenek a piacra.

Ez a teljes iparág közös igénye.”

Mráz Dániel, a Prolan Zrt. vezérigazgatója

INTERJÚ 3. OLDAL

HUNGRAIL

2. ÉVFOLYAM 9. SZÁM • 2022. ÁPRILIS 28.

MAGYAR VASÚT

CARGO • ELLÁTÁSI LÁNC • INFRA • JÁRMŰ • KÖZSZOLGÁLTATÁS • TECH

Hároméves csúcson a konjunktúra-index, a termelési kilátások és a rendelésállományok megítélése is jobb lett a márciusinál

Áprilisban a GKI konjunktúraindexe a 2019 tavaszi, vagyis jóval a Covid-válság előtti szintjére ugrott, ezt azóta csak egyetlen hónapban, 2021 októberében sikerült megközelítenie. A szomszédban folyó háború a cégek szerint sem az elmúlt időszakban nem okozott megrázkódtatást, sem a kilátásokat nem rontotta.



H-Magyar Vasút-információ

Minden ágazat és a fogyasztók várakozása is jelentősen javult, áprilisban az Ukrajna elleni orosz támadást követő aggodalmakra már szinte csak a magyar gazdaság jövőjével kapcsolatos csökkenő, de még mindig nagy pesszimizmus emlékeztet. A GKI-nak az EU támogatásával készített felmérése szerint a konjunktúraindex értéke az előző havi mínusz 5,5 pontról

áprilisban plusz 2,6 pontra ugrott. Az üzleti bizalmi index értéke 2,4 pontról 10,5 pontra nőtt, a fogyasztói bizalmi index a márciusban mért mínusz 28,0 pontról mínusz 20,0 pontra javult. Az üzleti szektorban leginkább a szolgáltató, legkevésbé a kereskedelmi cégek várakozása javult. Bár az ipari bizalmi index áprilisban még nem érte el a januári szintjét, úgy tűnik, hogy a szomszédban folyó háború a cégek szerint sem az elmúlt időszakban nem okozott megrázkódtatást, sem a kilátásokat nem rontotta. A termelési kilátások és a rendelésállományok – ezen belül az export – megítélése jobb lett a márciusinál, a készleteké viszont rosszabb. A GKI kutatása szerint a kereskedelmi várakozások idén kis lépésekben, de szinte folyamatosan javulnak. A szolgáltatói bizalmi index áprilisban ledolgozta a koronavírus-járvány és az Ukrajna elleni orosz agresszió okozta visszaeséseket, és 2019 eleji szintjére emelkedett. Az

általános üzletmenet és a várható forgalom megítélése is jelentősen javult. Ugyanakkor a magyar gazdaság jövőbeni helyzetét a vállalatok áprilisban is nagyon pesszimistán látták, viszont ennek mértéke a márciusi hatalmas zuhanást követően érezhetően csökkent – az építőipar kivételével, ahol még nőtt az ország jövőjével kapcsolatos aggodalom. A lakosság véleménye ebben a tekintetben is látványosan javult.

általános üzletmenet és a várható forgalom megítélése is jelentősen javult. Ugyanakkor a magyar gazdaság jövőbeni helyzetét a vállalatok áprilisban is nagyon pesszimistán látták, viszont ennek mértéke a márciusi hatalmas zuhanást követően érezhetően csökkent – az építőipar kivételével, ahol még nőtt az ország jövőjével kapcsolatos aggodalom. A lakosság véleménye ebben a tekintetben is látványosan javult.

KECSKEMÉTI IRÁNYÚ NYOMVONALSÁV

VO Az előkészítés alatt lévő VO teherforgalmi vasútvonal Záhonytól Győr térségéig teremt majd korszerű vasúti teherszállítási kapcsolatot. A közelmúltban nyilvánosságra hozott döntéssel a Szolnok–Kecskemét–Székesfehérvár–Győr irányú összeköttetés nyomvonalát határozták meg. A további teendők során a nyomvonalát megvizsgálva, a beruházással kapcsolatos minden szempontot figyelembe véve jelölik majd ki a konkrét nyomvonalat.

5. OLDAL

MEGFOGYATKOZOTT TEHERVASÚTI KAPCSOLATOK

PÁLYAHÁLÓZAT Fogyatkoznak az iparvágányok, Magyarországon a régiósnál kevesebb a tehervasúti kapcsolat. És ha nem lehet iparvágányokkal a vasúthoz kapcsolódni, akkor nem lehet a vasúti áruforgalmat sem érdemben növelni. Márpedig Európában és így hazánkban is jelentősen csökkent az iparvágányok száma, és nem látni olyan ösztönzőket, amik segítenék, hogy egyre több vállalat érhesse el közvetlenül a vasúti áruszállítást.

7. OLDAL

ÁLLÁST FOGLALT A CER

VASÚTPOLITIKA Tavaly decemberben az Európai Bizottság javaslatot tett közzé a transeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatások felülvizsgálatára. A bizottság nyilvános konzultációt is tartott a közzétett javaslat véleményezésére, az Európai Vasúti és Infrastruktúra Társaságok Közössége, a CER azonban ettől függetlenül is nyilvánosságra hozta vonatkozó álláspontját.

8-9. OLDAL

KÉNYSZERŰ VÁLTÓÁLLÍTÁS A DEUTSCHE BAHNNÁL

CARGO A Schenker nyereségének csillogását a DB Cargo veszteségei árnyalják. Hogy az anyacég DB mindezzel mit tud kezdeni, arról az elnökség adott számot.

10. OLDAL

SIKERES TÖRÖK VASÚTFEJLESZTÉSI MODELL

INFRASTRUKTÚRA A személy- és áruszállítás teljesítménye mellett a nagy sebességű vasút, az elővárosi vonalak, a járműgyártás mellett a külföldi vasútépítések is dinamikusan fejlődnek. A több évtizedes stratégia működik, ma már Afrikában is törők építhetnek több milliárd eurós projektek keretében vasútvonalakat.

14. OLDAL

Az információnak ára van. A tájékoztatás azonban sokkal többbe kerül.

Fizessen elő a H-Magyar Vasút újságra, ezzel is támogatva a vasútszakmai írásbeliség kultúráját!

Egyéves, 26 számba szóló előfizetés: 13 000 forint. Féléves, 13 számba szóló előfizetés: 6 500 forint

Előfizetési szándékát több módon is jelezheti számunkra: Az adott előfizetés összegét akár azonnal el is utalhatja a következő számlaszámra: Magyar Vasúti Egyesület, 10300002-10570802-49020017 Kérjük, hogy az átutalásnál, a megjegyzés rovatban tüntessék fel az előfizető nevét, továbbá email- és postacímét!

vagy internetes felületünkön: www.hungrail.hu weboldalon keresztül történő regisztrációval, de keresheti közvetlenül kollégánkat is kérdés esetén magyarvasut@hungrail.hu; +36 30 290 2521-es elérhetőségeken.

Köszönjük, hogy minket választ!
HUNGRAIL
MAGYAR VASÚTI EGYESÜLET
Együtt a magyar vasúttal!



(fotó: Vörös Attila)

Úttörő kezdeményezések az irányítástechnikában

Mráz Dániel, a Prolan Zrt. vezérigazgatója szerint saját fejlesztésű és gyártású elektronikus biztosítóberendezéssel marad a vasúti technológiai ipar élvonalában a magyar cég.

Munkatársunktól

A hazai villamosenergia-rendszer irányításában, illetve a vasúti közlekedés biztonságát, hatékonyságát szavatoló üzemi rendszerekben meghatározó, magyar tulajdonú Prolan cégcsoport március végén adta át új elektronikai gyárát és kutatás-fejlesztési központját Budakalászon. Az ezer négyzetméteres üzemi területű gyárban korszerű technológiák alkalmazásával folyik az irányítástechnikai komponensek gyártása és bemelegítése, a fejlesztésnek a gyár fellett lévő szintek és a szomszédos épületek adnak helyet.

– Hogy lett a Prolan a magyar vasút egyik jelentős technológiaszállítója?

– Az 1990-ben alapított cégünk a tulajdonosok korábbi ismereteire alapozva, elsősorban a villamosipart célozva jelent meg mérőberendezésekkel és üzemiirányító központokkal a piacon. Az akkori termékek viszonylag könnyen és gyorsan voltak a vasúti felsővezetési rendszerekhez adaptálhatók, így kapcsolódni tudtunk a vasút-villamosítási és -korszerűsítési munkákhoz. A vasúti igényeket megértve egy komoly termékfejlesztési folyamat indult nálunk, hogy az adatgyűjtő eszközeinket felhasználhassuk a jól működő és elterjedt jelfogós vas-

úti biztosítóberendezések távvezérlésére. A kifejlesztett egységünk figyelte a biztosítóberendezés állapotát, az adatokat pedig egy központba továbbította, ott megjelenítette, ezzel pedig lehetővé tette a Központi Forgalmi Ellenőrzésen alapuló menetirányítást. Ezt továbbfejlesztve a központból már parancsokat lehetett küldeni az állomási berendezésnek – ez lett a Központi Forgalmi Irányítás, a KÖFI. Ez utóbbi már egy olyan termék volt, ami biztonságigazolást is igényelt. Megismerkedtünk ennek kritériumaival, az igazolási eljárással. Azóta számos további termék, rendszer és megoldás készült a villamosipar és a vasút számára. Ma pedig már a vasúti üzletág adja a cég árbevételének nagyobbik részét.

– Hol működik prolanos központi forgalmirányítás?

– Az első rendszert 2003-ban a GYSEV-nél valósítottuk meg, majd Szeged központtal létesült egy újabb. A dél-balatonit korszerűsítettük, a GYSEV teljes, központi, négy különféle biztosítóberendezést felülvezérlő forgalmirányításának kiépítése után a pécsi és az újszászi vonalak következtek. A kisebb és nagyobb projektjeinkkel együtt ma már több mint kétezer kilométer pályahosszon Prolan eszközök adják a forgalom-ellenőrzést és -irányítást. Jelenleg az egyes számú,

Budapest–Hegyeshalom vonalon dolgozunk. Ezek a rendszerek persze folyamatosan fejlődtek az újabb igények és technológiai lehetőségek mentén. Így a GYSEV-nél például már egy második generációs rendszer működik. Ezek a rendszerek ráadásul komponensenként is fejleszthetők, így nem kell mindent cserélni egy új igény esetén. Mi arra kínálunk megoldást, hogy ahol régi berendezések működnek, ott a jól funkcionáló elemeket meghagyva, a szükséges cserékkel, kiegészítő korszerűsítéssel ténylegesen megtérülő, hatékonyságjavító módon lehessen növelni a szolgáltatási színvonalat. Rendszereink által a forgalmirányító terület munkakörülményei, technológiai színvonala és így a szakma vonzereje is javul, amely a munkaerőhiánnyal küszködő területen kifejezetten nagy érték. Ahol KÖFI épül, ott minden egyéb pályavasúti feladatot is távvezérléssel oldanak meg, így az utastájékoztatót, a térvilágítást és a váltófűtést ki- és bekapcsolást, a felsővezetési rendszer kapcsolását és a vagyonvédelmet, ez pedig összességében jelentős hatékonyságjavulást eredményez a pályavasút számára.

– A KÖFI-re alapozva is nagy ugrás egy elektronikus biztosítóberendezés kifejlesztése, főleg, ha nincs mögötte biztosra vehető megrendelés!

– A Prolan történetének legnagyobb beruházása volt a PRORIS program elindítása, hiszen több év telt el, mire értékesíthető terméké vált. Eddig kétszáz mérnökéves munka van benne, egy időben van, hogy hatvan fő dolgozik a fejlesztési és tesztelési feladatokon. Az ötlet még 2017-ben kapott zöld jelzést a cégnél, 2020-ban pedig elkészült Gyál állomás prototípus berendezése a MÁV-val kötött szerződés alapján. A gyáli berendezés megbízhatóan és jól működik, így a PRORIS-t már Babócsa állomásra és az új fényeslitkei East-West Gate intermodális terminálra is szállíthattuk.

– Mi lesz a következő nagy dobásuk?

– A PRORIS-t még szeretnénk továbbfejleszteni. A most alkalmazásra váró berendezések ugyanis hibrid elektronikusak, amelyekben sikerült ötvözni a jelfogós berendezések előnyeit – például az olcsóbb kialakíthatóságot – az elektronikus biztosítóberendezések rugalmasságával. Vannak további funkcióbővítési fejlesztési céljaink is, és a PRORIS termécsalád rövidesen kiegészülhet a teljesen elektronikus változattal is. E két termék együtt alkot majd egy termékpalettát, hiszen a hibrid berendezés könnyen alkalmazható olyan állomásokon is, melyek jelfogós vagy mechanikus berendezéssel már rendelkeznek, de egyes funkciók vagy változtatások már igénylik egy új berendezés telepítését, illetve a kis és közepes állomásokon is ez lehet a gazdaságosabb megoldás. A teljes elektronikus változat vevői igényeknek megfelelően, a nagy pályaudvarokat is magában foglaló, összetett projektek számára optimális.

– A magyar vasúti piac képes el-tartani egy itthon tervező, gyártó, kivitelező technológiai céget?

– Eddig képes volt és a jövőben is képes lehet, mert még számos MÁV-állomáson van mód a jelfogós berendezést elektronikus felülvezérléssel az Elpultunkkal és központi forgalmirányításba bekötni. Bízunk abban, hogy az EU-s Helyreállítási Alapban, az RRF-ben meghatározott országos forgalmirányítási feladat-együttes rövidesen pályázható kiírássá válik. A kulcs, hogy beruházói, hatósági oldalon a szükséges kapacitásokat a tervezett projektekhez tudják rendelni, és így az igények, tenderek lehetőleg ne hullámokban, hanem jól tervezhetően érkezzenek a piacra. Ez a teljes iparág közös igénye. Meggyőződésünk és tapasztalatunk, hogy a helyi vasút igényeinek alapos ismerete, a rugalmas termékfejlesztés és a folyamatos rendelkezésre álló fejlesztői háttérünk kifejezetten versenyképes a hazai piacon és reményeink szerint idővel a környező országokban is.

– Hogy néz ki egy vasúti nagyprojekt az önök szemével?

– A vasúti üzletágvezetőnk, igazgatói tagtársam, Feldmann Márton tartja kézben az ajánlat-előkészítési munkákat, amihez komoly belső és külső partneri egyeztetésekre van szükség. A projekt elnyerését követően a gyártmánytervezés folyamatával egyidejűleg a gyártás előkészítése is megtörténik, valamint a szerződés-kötések az alvállalkozókkal. Eleinte mi a budakalászi gyártóhelyen dolgozunk, ahol nemcsak összeszerelő üzem, hanem már elektronikai gyárunk is van, így gyakorlatilag apró komponensekből a teljes berendezésgyártás itt, a mi felügyeletünk mellett történik. Amint a partnerek, alvállalkozók elkészülnek a külső térrel, vagyis a jelzőkkel, váltóhajtóművekkel, kábelezéssel, akkor

kezdjük a kinti telepítést és szerelést. A szoftverek esetén a paraméterezés és a tesztelés még házon belül lezajlik, csak a berendezés élesztése történik a helyszínen. Ez teszi teljessé a projektet. Egy új berendezés élesztésére vagy egy meglévő berendezés szoftverének frissítésére csak vonatmentes időszakokban kerülhet sor, főleg éjszaka, néhány órában. Ez a leglátványosabb, egyben a legrövidebb munkafázisa a projektnek, amit nagyon komoly előkészítés előz meg. Fontos, hogy saját vállalkozási csapatunk van, tehát a közvetlen technológiaszállításon kívül komplex, számos alvállalkozót mozgató projekteket is fel tudunk vállalni.

– Hogy jelentek meg a Prolan termékei a mozdonyokon is?

– Ez szintén a terepi adatgyűjtő berendezéseinkből fejlődött ki. A mozdony fedélzeti berendezés, az MFB egy céleszköz, ami kezdetben a dízelüzemű járművek fogyasztását mérte, de idővel újabb igények léptek fel, és mára egy komplex erőforrás-gazdálkodási rendszerré fejlődött, ami több mint ezerháromszáz hazai járművön megtalálható, és működik rendszerben csaknem tizenöt éve. Ehhez országos szervizhálózatot is biztosítunk a vasútvállalatok számára. A fejlesztési kihívást itt az jelentette, hogy rezgések, folyamatos igénybevétel és elektromágneses zavartatás éri a berendezést, amit egy fémkalitikába kell szerelni jellemzően erősáramú környezetbe, speciális csatlakozókkal illesztve, különleges adattárolási elvárásoknak, vasúti szabványoknak megfelelően. Olyan perifériák tartoznak hozzá, mint az üzemanyagtartályba szerelt nyomástávadó. Az MFB a kártyás azonosítás révén alkalmas elektronikus menetigazolvány készítésére, kiváltva a papírmunka szinte egészét.

– A fogyasztásmérés ma már nem csak a dízel járműveknél kérdés, hanem a régebbi villanymozdonyoknál is. Erre a kihívásra van válaszuk?

– A német piacon erős volt az érdeklődés a hiteles fogyasztásmérő és távleolvasható eszközök iránt, melyek segítségével a tényleges fogyasztás alapján történhet az elszámolás. Mi egy német céggel közösen a DB számára erre egy komplex megoldást adtunk (mérő beszerelése kommunikációs egységgel együtt elegendő tokozásban). Ez a termék tavaly készült el és folyamatosan szállítjuk. ◀◀

Vezetéstechnika

A Prolant 32 éve alapította 14 villamosmérnök. Ők mára elérték a nyugdíjkorhatárt, így az utódlás kérdése is értelemszerűen napirendre került. A Prolannál erre külön projekt, egy tervezett hosszabb folyamat alakult ki: tudatosan hívtak kívülről fiatalabb, máshol már bizonyított szakembereket a cégvezetésbe, illetve lehetőséget adtak a cégnél dolgozó fiatalabb kollégáknak a döntéshozatalban való részvételre. Ennek a folyamatnak a részeként érkezett Mráz Dániel a Prolanhoz, és vette át két év betanulást után a vezérigazgatói tisztséget 2016-ban. Alapítók és a fiatalabb, új vezetők ma harmonikus egységben dolgoznak. A vezérigazgatóhoz a gazdasági és üzletfejlesztési terület tartozik, Szabó Ervin társ-vezérigazgató, alapító tulajdonos a műszaki és termékfejlesztési területért felel.