



Sörös Ferenc | az igazgatóság elnöke

Mráz Dániel | vezérigazgató

Made in Budakalász

Egy kiválóan képzett, jól összeszokott csapat a rendszerváltozáskor saját vállalatot alapított. A Prolan cégcsoport az áramhálózatok és a vasútirányítás automatizálására szakosodott. Az alapítók ma már átadták a stafétát a fiatal menedzsmentnek. Döntésüket visszaigazolja, hogy közben új távlatok is nyíltak a cég előtt, a hazai és a német piacon egyaránt.

Sörös Ferenc és kollégái a rendszerváltás előtt az MMG Automatika Művekben dolgoztak. A vállalat termelésének 60 százaléka akkor még a Szovjetunióba ment, a biztos piac azonban megszűnt a rendszerváltozással. Sörös Ferenc, akit mindenki csak Feriként ismer, 11 legjobb kollégájával ekkor alapította meg a Prolant, amelyet sokáig vezetett és ma is ő az igazgatóság elnöke.

A szakemberek számára nem volt újdonság az áramszolgáltatói ügyfélkör, voltak referenciáik, kapcsolataik, így lehetett első ügyfelük a Démász áramszolgáltató. A kis magyar cég hamarosan a Siemens partnere lett: a német multitól vettek hardvereket és megalkották hozzá azokat a szoftvereket, amelyek az áramszolgáltatás folyamatirányításának fejlesztéséhez, automatizáláshoz kellettek, így az áramszolgáltató központjából a transzformátorállomásokat a Prolan rendszerével lehetett vezérelni. Idővel a cégből jelentős szereplő vált a hazai piacon.

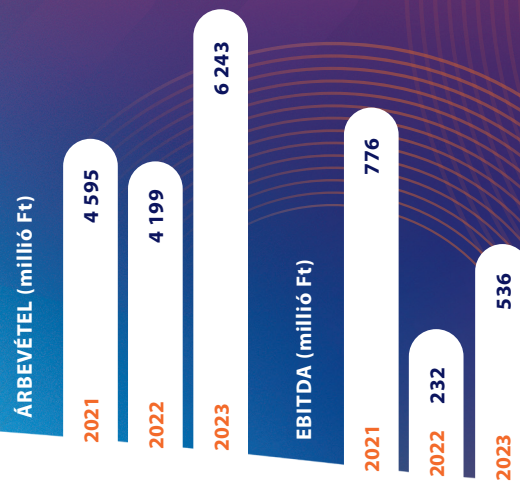
A 90-es évek végén új ágazat felé nyitott a Prolan: az áramszolgáltatóknál szerzett tudást jól lehetett hasznosítani vasúti környezetben is. Addig ebben a szegmensben csak a multik szállítottak, a Prolannak bizonyítania kellett, hogy alkalmas a feladatra. A vasúti energiaellátás távvezérlése után

a forgalomirányítás távvezérlésében is saját termékkel álltak elő. Az ehhez szükséges rendszerek megvalósítása hosszú évek fejlesztői munkáját igényelte és kiépült a biztonságkritikus rendszerek ismerete.

Terjeszkedési kísérletek

A cég ázsiai terjeszkedésre is kísérletet tett: kapcsolatba került a japán Hitachival, amellyel együttműködésben indult egy indiai projekt tenderén. Bár nem az ő konzorciumuk nyert, de az együttműködés tökéletesen bizonyította, hogy a fejlesztett termékek világszínvonalúak és versenyképesek. Hasonló vállalkozószellemmel voltak próbálkozásaik és eredményeik az orosz, a dél-afrikai, a török és a bolgár piacokon is. Az utóbbi két országban rendszereik ma is működnek.

Az alapítógárda ma már nyugdíjas, de egy részük még dolgozik a cégben. Az évtizedek során a tulajdonosi körben kialakult egy sajátos, a mérnöki alkotómunka értékét szem előtt tartó, konszenzuális döntéshozatal. Sörös Ferenc úgy gondolja, ez a siker és a tartós fejlődés záloga. A vezetést ma már a fiatalabb generáció viszi, őket annak idején szakemberként hívták a menedzsmentbe, és lépésről lépésre adták át nekik a stafétabotot.



2 mérnökévszázadnyi fejlesztés: **50 mérnök 5 éves munkával** alkotta meg, a hazai vasút régi igénye szerint, **az első, magyar, távvezérelhető biztosítóberendezést!**

Az alapítók vezetési filozófiájában Mráz Dániel vezérigazgató is osztozik. Az elmúlt egy évtized során ő és más fiatalabb vezetők is tulajdonostársá – és így a fenti szemlélet részesévé – váltak. Ma már a Prolan cégcsoportként működik, 230 embernek adva munkát. Tevékenységük saját automatizálási termékekre épül, ami jelentős K+F képességet, szoftver- és hardverfejlesztői kapacitást, valamint saját elektronikai gyártást alapozott meg.

A kezdeti sikerek nyomán az áramhálózati transzformátorok döntő többségénél a Prolan által gyártott irányítástechnika található, és az ország területének nagy részén az ő rendszereikkel zajlik az áramhálózat központi felügyelete és üzemirányítása is.

Áramhálózati vezérlőkészülékek (az úgynevezett RKV és HFKV vevők) megtalálhatóak több mint 600 ezer magyar és 70 ezer német háztartásban. Most készülők pedig igazi áttörést hozhat a németországi okosmérés területén.

Mozdonyokon használt fedélzeti számítógépük jelen van a MÁV és GYSEV teljes flottáján, mintegy 1300 járművön, a villamos mozdonyok fogyasztási adatgyűjtőit pedig a német vasút részére értékesítik, ami legalább 5 ezer mozdonyos referenciát jelent a Prolan számára.

Kifejezetten büszkék rá, hogy több mint 2 ezer kilométernyi hazai vasútvonalon a felsővezeteki energiaellátás távvezérlése, illetve a forgalom ellenőrzése és irányítása szintén Prolan rendszerekkel valósul meg. Az utóbbi termék különlegessége, hogy biztonsági szempontból is kimagasló, úgynevezett SIL4 követelményeknek megfelelő megoldás, ami fontos is, hiszen a forgalom biztonsága múlik rajta. Vasúti téren is új távlatot nyitott a cég előtt, hogy több mint 200 mérnökévnyi fejlesztőmunkával megalkották az első magyar, korszerű vasúti biztosítóberendezést, amely gyorsan telepíthető, gazdaságos megoldást kíván adni a hazai vasúti rendszerek egyre sürgetőbb korszerűsítésére.

Vonzó munkahely

A Prolan a legnagyobb fejlesztői műhely és sokrétű műszaki szereplő a vasút- és villamosipar területén, a kezdő szakembereknek és a szaktekintélyeknek egyaránt vonzó munkahely.

A Prolan vezetését a mérnöki alkotás iránti elkötelezettség és a vállalkozószellem egyszerre jellemzi. A cégcsoport kezdeti alapterveken túl tovább vivő két cégben a többségi részesedést szakmai partnerek felé értékesítették ugyan, de a Prolan név és a szakmai kötődés, valamint a budakalászi helyszín megmaradt. Közben az anyavállalat új lehetőségek felé nyitott. Elektromosautó-töltő termékcsalád, intelligens növényházi lámparendszerek is viselik ma már a Prolan nevet és képviselik mérnökeik alkotóerejét. Ahogy azt Mráz Dániel vezérigazgató elmondta: ez az innováció kötelező gyakorlat egy ilyen cégnek.

A csoportszintű árbevétel 6-8 M között váltakozik, de a cégeknél elsősorban a hozzáadott érték számolja, hiszen működési költségeiket főként a bérek és járulékaik jelentik, ez ugyanis K+F tevékenységük, termékfejlesztésük és rendszerépítő képességük alapja. Az elektronikai komponenseket ők is Ázsiából vásárolják, de a létrehozott termékek szellemi tartalma és gyártása már mind saját hozzáadott érték, vagy ahogy mondani szokták: „Made in Budakalász”.

Az eredmények és a szellemi örökség kötelezi, a technológia és a piacok gyors változása viszont kihívások elé is állítja a fiatal menedzsmentet. A magyar és német villamosipar, illetve hazai vasút reformja nem csak kihívást, hanem biztató jövőképet is vetít a cég minden munkatársa és beszállítója elé. •