

Utángyártás – egy iparág, melyben hatalmas potenciál rejlik

Április 26-27-én Budapesten tartotta soron következő európai szimpóziumát és kiállítását az APRA, vagyis az autóalkatrész-utángyártók szövetsége. Az eseményen átadták „Az év utángyártója 2010” díjat is, a boldog győztes Francois Augnet, a TRW cég aftermarket tevékenységének vezetője Európában és Ázsiában. A cikkben a szakemberrel készült interjút olvashatják.



„Az autóiipari utángyártás szép jövő előtt áll, értve ezt a kis és a nagy utángyártókra is” – ez Francois Augnet hitvallása. A TRW európai-ázsiai elnökeként (2004 óta) tevékeny szerepet vállalt a vállalat utángyártási tevékenységének bővítésében. A TRW a világ egyik vezető vállalata az autóiipari aftermarket területén, melynek fontos része az utángyártás. „A díj nem az én érdemem, hanem inkább egy elismerés azért amit tettünk, azért az időért és energiáért, melyet csapatként az utángyártás előrelendítésébe investáltunk.

Másfelől az egész iparág és erőfeszítéseink elismerése több szinten, Brüsszelben, Genfben és az Európa Parlamentben.

– Az iparág elég lassan mozdította előre az ügyét az említett szervezeteknél, nem így van?

– Igen is és nem is. Még mindig nagy a zavarodottság az utángyártással kapcsolatban, pedig ez egy világosan definiált eljárás, melynek során olyan alkatrészeket gyártunk, melyek legalább olyan jók, ha nem jobbak, mint az újonnan gyártottak. Törvényhozói

szempontból is nagy a zavar a bürokraták és az Európai Unió Bizottsága tagjai körében, ezért nagyon fontos, hogy világossá tegyünk a különbségeket az utángyártás és az egyéb alkatrészek között. Ez állandó kihívást jelent, mivel mindig érkeznek új emberek, sőt új hivatalok is.

– Mit tehet az iparág a probléma orvoslása érdekében?

– Az utángyártási iparágnak rendelkeznie kell egy világos kommunikációs stratégiával nemzeti és európai szinten is, hogy felismer-





bert foglalkoztat. Érdekes azt is megfigyelni, hogy sokkal több munka van az utángyártásban, mint az új alkatrészekben. Ez egy problémamegoldó iparág, mivel sok alkatrész kis darabszámú a típusok sokszorozódása miatt, és ezért nehéz fenntartani nagy készletet az új alkatrészekből. Sok esetben az idősebb autók forgalomban tartásának egyetlen útja az utángyártott alkatrészek használata. Ez számomra egy további ok, miért ilyen jók a kilátások és az iparág jövőképe.

– És mi a helyzet a kínai konkurenciával?

– Félni egyáltalán nem kell tőlük. Az elkövetkezendő 20 évben Ázsia, főként Kína fogja adni a világ autóparkjának 50%-át, 25-25%-ban részesedik Európa és Amerika, és persze Afrikát se felejtjük ki. A fejlődés ütemét Kína fogja meghatározni, itt hozzák a döntéseket, innen érkezik az új technológia. Ami nem jelent mást, mint a villamos autók elkerülhetetlen elterjedését – ezen a területen is a kínaiak

jék, mi is valójában – egy nagyon jó kompromisszum egy újra felhasznált alkatrész (ami megbízhatósági problémákhoz vezethet) és egy új elem (ami drága) között. Egy újra felhasznált alkatrész szavatossági kérdéseket is felvet – néha betesznek egy 150 ezer kilométert futott alkatrészt egy 20 ezer kilométeres autóba, ami tisztességtelen az ügyféllel szemben, aki műszaki hozzáértés hiányában észre sem veszi, mi történt. Az utángyártás tehát egy jó kompromisszum a környezet és a költségek szempontjából is. Figyelembe kell azt is venni, hogy az újragyártás egy jó munkahelyteremtő és -megtartó lehetőség is az Európai Unióban. Miközben több iparágban az unión kívülre telepítik a munkahelyeket, az utángyártásnál semmi értelme nem lenne az alkatrészek kiszállításának és visszaszállításának Európába a magas költségek miatt. Az utángyártás egy növekvő iparág, Észak-Amerikában 350 ezer, Európában 30–35 ezer em-



Francois Augnet

A francia állampolgárságú szakember a Chambéry Business School-ban diplomázott 1989-ben, marketing és nemzetközi kereskedelem szakon. 1991–94 között a Lucas Diesel Systems-nél dolgozott a franciaországi Blois-ban marketingmenedzserként. Ezt követően a Lucas Aftermarket Operations-hoz került Birminghambe, majd Csehországba. 1999-ben kinevezték a TRW Kfz Ausüstung európai értékesítési és marketingvezetőjévé a németországi Neuwiedben. 2002 óta a TRW európai és ázsiai alelnöke, így 12 nemzeti forgalmazó cégért és 3 aftermarket gyártóüzemért felel Csehországban, Nagy-Britanniában és Malajziában. Emellett az Európai Aftermarket Fórum alelnöke is. A TRW Automotive Aftermarket a világ egyik vezető pótalkatrészgyártója a magas minőségű pótalkatrészek, szolgáltatások és a műszaki támogatás területén – a független aftermarket és az autógyártók részére. A TRW eredeti minőségű alkatrészeinek (fék, kormányzás, felfüggesztés) erősségéből kiindulva a vállalkozás az aftermarketpiacon is vezető szerepet tölt be. A TRW aftermarketprogramja keretében mintegy 1000 munkatársat foglalkoztat 14 európai üzemében.

dominálnak mint a világ legnagyobb lítiumbeszállítói. Az utángyártás is rendkívül gyorsan fog Kínában fejlődni, a kínai kormány hathatós támogatásával.

– Jelenltheti ez egyes kisebb utángyártók megszűnését Európában?

– Nem, az utángyártói piacon mindig lesz hely olyan emberek számára, akik valódi hozzáadott értéket biztosítanak a szolgáltatás egyedisége és sebessége terén, vagyis a kis- és középvállalkozások ugyanúgy megélhetnek, mint a nagyvállalatok. A piacon megvan az a potenciál, hogy az elkövetkezendő 10-15-20 évben tízszeresére nőjön. Egy ilyen gyorsan bővülő piacon mindenki nek jut hely.

ONÓDI GÁBOR

Forrás: ReMaTecNews