

Tisková zpráva

Studie uvádí, že přístup založený pouze na elektromobilitě by v rámci EU vedl ke zániku půl milionu pracovních míst.

- **hodnocení ekologické transformace potvrzuje zásadní roli elektrifikace k dosažení cílů Pařížské dohody, ale také dokládá rizika spojená s nasazením elektrických pohonných jednotek**
- **226 000 nových pracovních míst předpokládaných ve výrobě pohonných jednotek pro elektromobily (za předpokladu dodavatelského řetězce v rámci EU) znamená čistou ztrátu 275 000 pracovních míst (43 %) v tomto sektoru do roku 2040**
- **očekává se, že 501 000 pracovních míst v dodavatelském sektoru pro výrobu komponentů pohonných jednotek spalovacích motorů se stane nadbytečnými, pokud bude tato technologie ukončena**
- **z tohoto půl milionu pracovních míst bude 70 % míst (359 000) pravděpodobně zrušeno během let 2030-2035, což znamená velmi omezený časový rámec pro zvládnutí sociálních a ekonomických problémů, které nastanou**
- **doplnění procesu elektrifikace o kombinaci technologií, které by umožňovaly také využití paliv z obnovitelných zdrojů, by mohlo do roku 2030 přinést snížení emisí CO₂ o 50 % při zachování pracovních míst a zároveň vytváření další přidané hodnoty**

CLEPA, Evropská asociace dodavatelů automobilů, pověřila společnost PwC Strategy&, aby zhodnotila dopad tří různých scénářů politik Green Deal na zaměstnanost a přidanou hodnotu¹ mezi dodavateli automobilového průmyslu v Evropě² v období 2020-2040. Tyto scénáře zahrnovaly (1) přístup kombinace technologií, (2) současný přístup založený pouze na elektrických vozidlech navržený v balíčku Fit for 55 a (3) scénář radikálního nárůstu počtu elektromobilů. Všechny zmíněné scénáře předpokládají urychlenou elektrifikaci za účelem splnění cílů v oblasti klimatu s vysokým tržním podílem elektromobilů³. U prvního scénáře 50 %, u druhého 80 % a téměř 100 % u třetího scénáře.

Odvětví výroby automobilů se podílí na celkové zaměstnanosti ve zpracovatelském průmyslu ve 13 členských státech EU⁴ z více než 5 %, přičemž více než 60 % těchto pracovníků je zaměstnáno u dodavatelů automobilového průmyslu. Studie proto přináší celoevropské hodnocení a dále identifikuje rizika a příležitosti v sedmi hlavních zemích výroby automobilových součástí (Německo, Španělsko, Francie, Itálie, Česko, Polsko a Rumunsko). Studie je unikátní v tom, že hodnotí dopady různých politických cest k dosažení cílů Green Deal se speciálním zaměřením na dodavatele automobilového průmyslu.

¹ Přidaná hodnota je definována jako výnosy mínus náklady na materiál a popisuje tu část individuální hodnoty firmy, která přímo přispívá k ekonomice země.

² EU+UK+EFTA

³ Bateriové elektromobily, plug-in hybrid elektromobily a plně hybridní elektrická vozidla.

⁴ Slovensko, Rumunsko, Švédsko, Česko, Maďarsko, Německo, Španělsko, Polsko, Slovinsko, Francie, Belgie, Rakousko a Portugalsko.

Zatímco výrobci automobilů mají větší kapacitu k odprodeji nebo vnitřnímu zadávání činností, aby si kompenzovali ztrátu v oblasti pohonných jednotek, mohou dodavatelé automobilového průmyslu reagovat mnohem méně pružně, protože jsou vázáni dlouhodobými smlouvami s výrobcí vozidel. Kromě globálních a kapitálem dobře zásobených společností v čele odvětví se trh dále skládá ze stovek specializovaných firem, malých a středních podniků s omezenějším přístupem k finančním zdrojům, které by mohly být investovány do přepracování obchodních modelů.

Přechod vs narušení

Studie předpovídá, že ve scénáři 2, tedy scénáři pouze s elektrickými vozidly, se dopad na zaměstnanost ze 70 % projeví již v období 2030-2035 a dále dokládá, že příležitosti pro elektromobilitu závisí na vytvoření širokého dodavatelského řetězce baterií v EU. Zatím není jisté, kdy a zda vůbec se toto podaří. Západoevropské země se zdají být nejlépe připraveny stát se velmocemi ve výrobě pohonných jednotek pro elektromobily. Zaměstnanost v zemích střední a východní Evropy bude ale nadále silně závislá na spalovacích motorech.

Henning Rennert, partner společnosti PwC Strategy& Germany, uvedl:

"Zatímco elektrifikace na jedné straně ohrožuje zaměstnanost v oblasti pohonných jednotek, v budoucnu budou zapotřebí rozšířit kvalifikaci pracovníků v oblastech, jako je software nebo infrastruktura. Budoucí přidaná hodnota a tvorba pracovních míst v oblasti technologií pohonných jednotek závisí na lokální výrobě baterií v Evropě."

Generální tajemnice CLEPA Sigrid de Vries uvedla:

"Studie poukazuje na rizika, která by přístup založený pouze na elektromobilech znamenal pro živobytí [stovek tisíc] lidí, jež tvrdě pracují na technologických řešeních pro udržitelnou mobilitu. Vzhledem k tomu, že dodavatelé automobilového průmyslu jsou zodpovědní za většinu pracovních míst ve výrobě v automobilovém průmyslu, je velmi důležité, abychom při řízení sociálních a ekonomických dopadů transformace kladli pracovní místa u těchto dodavatelů na přední místo. Díky inovacím právě dodavatelů automobilového průmyslu je elektrická mobilita stále dostupnější pro spotřebitele a je základním nástrojem pro splnění cílů v oblasti snižování emisí. Potřeby společnosti jsou však příliš rozmanité na to, aby bylo možné použít univerzální přístup. Regulační rámec, který je otevřený všem dostupným řešením, jako je využití hybridních technologií, zeleného vodíku a paliv využívajících obnovitelných zdrojů energie umožní lepší inovace v přerodu mobility v nadcházejících desetiletích."

Nejistá budoucnost pro baterie

Studie dokládá, že až 70 miliard EUR tj. 70 % z hodnoty vytvořené v souvislosti s elektrickými pohony, bude souviset se zpracováním materiálů pro výrobu bateriových článků nebo modulů a s montáží bateriových systémů. Je důležité zdůraznit, že tyto činnosti nebudou nutně probíhat ve stejných podnicích nebo ve stejných regionech, protože vyžadují výrazně odlišné dovednosti a odborné znalosti ve srovnání s konvenčními technologiemi pohonných jednotek. Proto pravděpodobně neposkytnou

příležitosti většině dodavatelů automobilového průmyslu orientovaných na pohonné jednotky – zejména tedy malým a středním podnikům, které zaměstnávají přibližně 20 % lidí pracujících v dodavatelském automobilovém průmyslu. Dřívější výzkum CLEPA ukázal, že výroba baterií poskytuje relativně více pracovních míst pro vysokoškolsky vzdělané zaměstnance a méně pro strojní dělníky, kteří nyní vyrábějí díly související se spalovacími motory.

Metodologie

Metodologie studie doplňuje předchozí práce (dostupné na portálu zaměstnanosti CLEPA), protože modeluje data z pohledu podniku. Data byla shromážděna s podporou CLEPA⁵, národních sdružení a podniků v průzkumném šetření na základě 199 dotazníků a ověřeny 33 rozhovory s odborníky. Pro realistické modelování obchodních rozhodnutí, výrobních kapacit na úrovni pracovních směn (obvykle tři osmihodinové bloky) a atraktivity země byla posouzena kritéria pro vypracování scénářů útlumu pro technologie vozidel se spalovacími motory a scénářů nárůstu pro technologie elektromobilů.

Strategická doporučení CLEPA⁶

Současný návrh norem pro emise CO₂ pro osobní a dodávkové automobily v rámci Fit-for-55 se zabývá pouze emisemi z výfuku vozidla a nezohledňuje emise související s výrobou vozidel, elektřiny nebo používaných paliv. Aby byl podpořen vývoj technologií s nejnižší celkovou uhlíkovou stopou, měly by být emise z vozidel v ideálním případě regulovány na základě životního cyklu, přičemž prvním krokem k tomuto by měl být tzv. přístup od zdroje po kolo (Well-to-Wheel), který zohledňuje také výrobu a distribuci paliva/elektřiny používané k pohonu vozidla. Snížení emisí na straně výroby paliv/energie by mělo být uznáno při určování souladu s normami CO₂, například zavedením dobrovolného mechanismu, který výrobcům automobilů umožní dodatečnou možnost splnit cíle pro celý vozový park pomocí dodatečného užití paliv z obnovitelných zdrojů.

Technologická neutralita poskytuje průmyslu potřebný čas na přechod a zároveň zmírňuje sociální rozvrat, který je často spojen s náhlými změnami, aniž by to bylo na úkor klimatu. Plánovaný a promyšlený přechod spočívající v kombinaci technologií udržuje otevřené možnosti přizpůsobení se novému vývoji, ať už se jedná o technologické průlomy, geopolitické události nebo dostupnost zdrojů a zároveň představuje významné příležitosti pro vytváření hodnot v automobilovém průmyslu, který je jedním z nejsilnějších průmyslových oborů Evropy.

Sigrid de Vries dále říká: "Technologicky neutrální přístup by měl zahrnovat rychlou elektrifikaci pomocí čisté a obnovitelné energie, doplněnou o čistou spalovací technologii s udržitelnými obnovitelnými palivy. Existuje více variant než jen nulové emise ve výfukových plynech. K udržení globální konkurenceschopnosti Evropy musíme při snižování emisí dát zásadnější roli klimaticky neutrálním palivům, zachovat možnost volby pro spotřebitele a cenovou dostupnost. Nepřítelem zde nejsou technologie, ale fosilní paliva. Technologická neutralita bude mít zásadní význam pro zajištění spravedlivého přechodu."

⁵ CLEPA je Evropská asociace dodavatelů automobilů.

⁶ Doporučení na úpravu strategií nejsou zahrnuta v rámci dané studie a představují pouze názory CLEPA.

O asociaci CLEPA

CLEPA, Evropská asociace dodavatelů automobilů se sídlem v Bruselu, zastupuje více než 3 000 společností, od nadnárodních až po malé a střední podniky, které dodávají nejmodernější komponenty a inovativní technologie pro bezpečnou, inteligentní a udržitelnou mobilitu. Ročně investují více než 30 miliard eur do výzkumu a vývoje. Dodavatelé automobilového průmyslu v Evropě přímo zaměstnávají 1,7 milionu lidí v EU.

Kontakt:

Vedoucí strategické komunikace CLEPA Filipa Rio: f.rio@clepa.be;

O společnosti Strategy&

Strategy& je globální strategická poradenská společnost zajišťující lepší budoucnost; budoucnost, která je postavena na vnitřních rozdílech a je šitá přesně na míru. Jako součást PwC každý den vytváříme fungující řešení, která jsou základem růstu. Kombinujeme naši předvídavost s know-how, abychom pomohli od počátku vytvářet lepší strategie. Fungujeme přes 100 let ve 156 zemích. Pracuje pro nás 3 000 konzultantů pro strategii a přes 295 000 odborníků PwC.

Kontakt:

Annabelle Kliesing, vedoucí komunikace: Annabelle.kliesing@strategyand.de.pwc.com