

Comunicat de presă

O abordare bazată exclusiv pe vehicule electrice ar duce la pierderea a jumătate de milion de locuri de muncă în UE, arată studiul

- **Evaluarea tranziției confirmă rolul esențial al electrificării în atingerea obiectivelor Acordului de la Paris, dar confirmă riscurile angajării în cadrul grupului motopropulsor**
- **226.000 de noi locuri de muncă prevăzute în producția de trenuri motoare electrice (presupunând un lanț de baterii din UE), înseamnă o pierdere netă de 275.000 de locuri de muncă (-43% locuri de muncă) proiectată de acum până în 2040**
- **Se estimează ca 501.000 de locuri de muncă în cadrul producției de componente pentru motorul cu ardere internă (ICE) vor deveni învechite dacă tehnologia va fi eliminată treptat până în 2035**
- **Din jumătate de milion de locuri de muncă, 70% (359.000) cel mai probabil se vor pierde într-un interval de doar 5 ani, 2030-2035, evidențiind perioada de timp limitată pentru gestionarea impactului social și economic considerabil**
- **Prin completarea electrificării, o abordare tehnologică mixtă care să permită utilizarea combustibililor din surse regenerabile ar putea oferi o reducere de CO2 cu 50% până în 2030, menținând în același timp locurile de muncă și creând valoare adăugată**

CLEPA, Asociația Europeană a Furnizorilor de Automobile, a angajat PwC Strategy să evalueze impactul a trei scenarii de politică Green Deal asupra ocupării forței de muncă și a valorii adăugate¹ în rândul furnizorilor de automobile din Europa² în perioada 2020-2040. Scenariile reprezintă o abordare tehnologică mixtă, actuală numai pentru vehicule electrice propusă în pachetul Fit for 55 și un scenariu radical de accelerare a vehiculelor electrice. Toate cele trei scenarii presupun o electrificare accelerată pentru a îndeplini obiectivele climatice, cu o cotă mare de piață pentru vehiculele electrice³ până în 2030 de peste 50%, aproape 80% și, respectiv, de aproximativ 100%.

Sectorul producției de automobile este responsabil pentru mai mult de 5% din totalul angajărilor în 13 state membre⁴ ale UE, peste 60% din lucrători fiind angajați de furnizorii de automobile. Prin urmare, studiul oferă o evaluare foarte necesară la nivel european și identifică riscurile și oportunitățile oferite celor șapte țări majore de producție pentru componente auto (Germania, Spania, Franța, Italia, Cehia, Polonia și România). Studiul este, de asemenea, primul de acest gen care evaluează impactul diferitelor scenarii de politică pentru atingerea obiectivelor Green Deal, cu accent pe furnizorii de automobile.

În timp ce producătorii de autovehicule au o capacitate mai mare de a cesiona sau de a prelua activități pentru a compensa o pierdere de activitate în domeniul propulsorului electric, furnizorii de automobile pot reacționa cu mult mai puțină agilitate, deoarece sunt legați de contracte pe termen lung cu producătorii de vehicule. Pe lângă liderii mondiali și bine capitalizați din industrie, sectorul este format din

¹ Valoarea adăugată este definită ca venituri minus costuri materiale și descrie o parte din crearea de valoare individuală a companiei care contribuie direct la economia țării.

² UE + Marea Britanie + AELS

³ Vehicule electrice cu baterie, vehicule electrice hibride plug-in și vehicule electrice complet hibride

⁴ Slovacia, România, Suedia, Cehia, Ungaria, Germania, Spania, Polonia, Slovenia, Franța, Belgia, Austria și Portugalia.

sute de companii specializate și IMM-uri cu acces mai mic la capital pentru a investi în transformarea modelelor lor de afaceri.

Tranziție vs perturbare

Studiul estimează că, în scenariul vehiculelor electrice exclusiv, 70% din impactul asupra ocupării forței de muncă va fi resimțit deja în perioada 2030-2035 și arată că oportunitățile vehiculelor electrice depind de stabilirea unui lanț profund de aprovizionare cu baterii în UE, de sincronizare și probabilitate, aspecte încă incerte. Țările din Europa de Vest par cele mai bine plasate pentru a deveni fortărețele producției de propulsoare electrice EV, în timp ce locurile de muncă din țările Central și Est Europene vor rămâne foarte dependente de motorul cu ardere internă.

Henning Rennert, partener la PwC Strategy& Germania, a declarat:

„În timp ce electrificarea pune în pericol angajarea în sistemul propulsorului electric, pe de o parte, alte abilități ale forței de muncă în domenii precum software-ul sau infrastructura vor fi necesare în viitor. Valoare adăugată și crearea de locuri de muncă în tehnologiile de propulsie depind de producția locală de baterii în Europa.”

Secretarul general CLEPA, Sigrid de Vries, a declarat:

„Studiul evidențiază riscurile vehiculelor electrice destinate existenței a sute de mii de oameni care lucrează din greu pentru a oferi soluții tehnologice în scopul mobilității durabile. Deoarece furnizorii de automobile sunt responsabili pentru cea mai mare parte a locurilor de muncă din industria de automobile, este esențial să punem locuri de muncă cu furnizorii de automobile în prim-plan atunci când gestionăm impactul social și economic al transformării. Inovațiile furnizorilor de automobile au făcut ca mobilitatea electrică să fie din ce în ce mai accesibilă pentru consumatori și un instrument esențial pentru îndeplinirea obiectivelor de reducere a emisiilor. Dar nevoile societății sunt mult prea diverse pentru o abordare universală. Un cadru de reglementare care este deschis tuturor soluțiilor disponibile, cum ar fi utilizarea tehnologiilor hibride, hidrogenul verde și combustibilii durabili din surse regenerabile, va permite inovarea pe măsură ce redefinim mobilitatea în următoarele decenii.”

Un viitor incert pentru baterii

Studiul susține că până la 70 de miliarde de euro (70%) din crearea de valoare aferentă grupurilor motopropulsoare electrice va depinde de prelucrarea materialelor bateriilor, producția de celule și module de celule și asamblarea sistemelor de baterii. Este important de subliniat faptul că aceste activități nu se vor desfășura neapărat cu aceleași companii sau în aceleași regiuni, deoarece necesită abilități și expertiză semnificativ diferite în comparație cu tehnologia convențională a sistemului de propulsie și, prin urmare, este puțin probabil să ofere oportunități pentru majoritatea furnizorilor de automobile orientați pe grupul de propulsie, în anumite întreprinderi mici și mijlocii, care angajează aproximativ 20% din persoanele care lucrează în industria furnizării auto. Cercetările anterioare ale CLEPA au arătat că producția de baterii oferă relativ mai multe locuri de muncă pentru angajații cu studii academice și mai puține pentru lucrătorii mecanici care acum produc piese pentru de motorul cu ardere internă.

Metodologie

Metodologia studiului este complementară studiilor anterioare, (disponibile prin portalul de angajare al CLEPA), deoarece modelează cifrele din perspectiva companiei. Datele au fost strânse cu sprijinul CLEPA⁵, asociațiilor naționale și companiilor într-un sondaj exploratoriu bazat pe 199 de chestionare și validate cu 33 de interviuri cu experți. Pentru a modela în mod realist deciziile comerciale, capacitățile de producție la nivel de schimb de forță de muncă (de obicei trei blocuri de opt ore), precum și atractivitatea țării, au fost evaluate drept criterii pentru a dezvolta scenarii de retragere pentru tehnologiile vehiculelor ICE și scenarii de accelerare pentru tehnologiile EV.

Recomandările CLEPA pentru viitoare reglementări⁶

Actuala propunere Fit-for-55 pentru standardele de emisii de CO₂ pentru mașini și camionete se uită doar la emisiile provenite de la țeava de eșapament a vehiculului, ignorând emisiile legate de producția vehiculelor sau combustibilii pe care îi folosesc, inclusiv modul în care este generată electricitatea. Pentru a stimula tehnologiile cu cea mai scăzută amprentă totală de carbon, emisiile de la vehicule ar trebui, în mod ideal, să fie reglementate pe baza ciclului de viață, cu o abordare Well-to-Wheel (WtW) ca prim pas, care ia în considerare producția și distribuția combustibilului/electricității folosite pentru a alimenta un vehicul. Reducerile emisiilor producției de carburanți / energie ar trebui recunoscute atunci când se determină conformitatea cu standardele de CO₂, de exemplu prin introducerea unui mecanism de creditare voluntar, care permite producătorilor de automobile o opțiune suplimentară de a îndeplini obiectivele la nivelul întregii flote cu un volum suplimentar de combustibili regenerabili.

Deschiderea tehnologică oferă industriei timpul necesar pentru tranziție, atenuând perturbările sociale, adesea cuplate cu schimbări bruște, fără a compromite climatul. O tranziție planificată și atentă, constând într-o abordare tehnologică mixtă, menține opțiunile deschise pentru a se adapta la noile dezvoltări, fie că acestea sunt progrese tehnologice, evenimente geopolitice sau disponibilitatea resurselor și, în același timp, prezintă oportunități semnificative de creare de valoare în industria auto, una dintre cele mai mari active industriale ale Europei.

Sigrig de Vries continuă spunând: „O abordare deschisă a tehnologiei ar trebui să includă electrificare rapidă cu energie curată și regenerabilă, completată de tehnologie de ardere curată cu combustibili regenerabili și durabili. Există mai multe opțiuni pe lângă zero emisii pe țeava de eșapament și trebuie să recunoaștem rolul pe care carburanții neutri din punct de vedere climatic îl pot juca în reducerea emisiilor, menținerea opțiunii consumatorilor, accesibilitatea și menținerea competitivității globale a Europei. Tehnologia nu este inamicul, ci mai degrabă combustibilii fosili, iar deschiderea tehnologică va fi esențială pentru a asigura o tranziție justă.”

Despre CLEPA

CLEPA, Asociația Europeană a Furnizorilor de Automobile cu sediul la Bruxelles, reprezintă peste 3.000 de companii, de la multinaționale la IMM-uri, furnizând componente de ultimă generație și tehnologie inovatoare pentru o mobilitate sigură, inteligentă și durabilă, investind peste 30 de miliarde de euro anual

⁵ CLEPA este Asociația Europeană a Furnizorilor de Automobile

⁶ Recomandările de politici nu fac parte din sfera studiului și reprezintă doar punctul de vedere al CLEPA

în cercetare și dezvoltare. Furnizorii de automobile din Europa angajează direct 1,7 milioane de oameni în UE.

Contact: șeful de comunicare strategică al CLEPA Filipa Rio: f.rio@clepa.be;

Despre Strategy&

Strategy& este o afacere globală de consultanță strategică, poziționată în mod unic pentru a vă ajuta să oferiți cel mai bun viitor: unul care este construit pe diferențiere din interior spre exterior și personalizat pentru dvs. Ca parte a PwC, în fiecare zi construim sistemele câștigătoare care se află în centrul creșterii. Combinăm previziunea noastră puternică cu acest know-how tangibil pentru a vă ajuta să creați o strategie mai bună și mai inovatoare încă din prima zi. Activăm de peste 100 de ani, avem 3.000 de consultanți de strategie, peste 295.000 de profesioniști PwC și puterea a 156 de țări.

Contact: Annabelle Kliesing, responsabil principal de comunicare:
annabelle.kliesing@strategyand.de.pwc.com