

Elektromobilitet ændrer også leverandørindustrien. Foto: JC Cards / Pixabay

Elektromobilitet vil ændre medarbejderstrukturen markant

Af Anne Meyer-Gatermann

Mellem troen på forbrændingsmotoren og jobnedskæringer: I et nyt studie foretaget af Selskabet til Økonomisk og Strukturel fremme (SØS) og Sydvestfalen Universitet for anvendte videnskaber undersøge virkningerne af elektromobilitet på regionen Sydvestfalen. Dette er også interessant for industrien i hele Tyskland.

Elektromobilitet vil ændre den tyske industri, så meget er klart. Ikke kun bilindustrien og dens

leverandører påvirkes - hele regioner og relaterede industrier vil ændre sig.

I et nyt studie foretaget af Selskabet til Økonomisk og Strukturel fremme (SØS) og universitetet for anvendte videnskaber i Iserlohn i Sydvestfalen undersøges, hvordan elektromobilitet kan påvirke regionen Sydvestfalen og dermed implicit, hvad ændringen i mobilitet betyder for hele Tyskland. Studiet giver et bud på, hvor rejsen med elektromobilitet fører hen, og

hvordan den berørte industri kan anvende de konkrete støtteforanstaltninger.

Sydvestfalen er kendetegnet ved sin metal- og elektroindustri og er en af de tre stærkeste industriregioner i Tyskland. Der er omkring 500 virksomheder, der leverer til bilindustrien. Regionen vil blive påvirket tilsvarende stærkt af de mobilitetsændringer, der i øjeblikket finder sted, så undersøgelsen er også regionalt interessant.

I studiet undersøgte forskerne hundredvis af relevante kilder og mere end 60 leverandører og industrieksperter fra regionen blev adspurgt i undersøgelsen. Ligeledes indgår de politiske rammebetingelser og strategier fra relevante bilfabrikanter samt deres tekniske aspekter for fremtidens køretøjer.

“Der findes ingen vej uden om elektromobilitet. Politiske retningslinjer på verdensplan tvinger producenter til at acceptere denne teknologi”, siger Dr. Andreas Nevoigt, chef for laboratoriet for fremdriftsteknologi, som har overtaget den videnskabelige styring af studiet.

Da hybridfremdrift fortsat vil spille en vigtig rolle har bilproducenter og leverandører tid til gradvist at omstille sig til elektromobilitet.

I Sydvestfalen kan de første virkninger af mobilitetsændring allerede mærkes. Underleverandører bliver mere og mere involveret i udviklingsprocessen, fordi producenterne ønsker at bruge deres know-how. Der investeres meget i forskning og udvikling, og især til nye materialer og software. Mens elektronikbranchen ser mobilitetsændringen som en mulighed, er ifølge undersøgelsen regionens maskinfabriker og støberier mindre optimistiske.

Den generelle undersøgelse skulle opfølges med konkrete støtteforanstaltninger til industrien: “Vi er nu nødt til at undersøge de enkelte branchesektorer mere detaljeret og se hvordan vi kan give dem specifik support”, siger SØSs-administrerende direktør Jochen Schrödet. Det er ikke kun produkterne og deres tilpasning til elektriske fremdrift, som skal undersøges, men også ændringer i produktionsprocesser, som de mindre virksomheder ikke kan foretage alene. Dette indbefatter en klimaneutral produktion eller produktion af små serier.



Mobilitetsændringer får leverandører til at eksperimentere med materialer. Foto: Paulbr75 / Pixabay

Materialeforsøg

Leverandører har rapporteret til forskerne, at de eksperimenterer med andre materialer såsom ledende materialer og syrefast plast. Under fremstillingsprocessen anvendes ofte

additiv produktion for at kunne opnå andre materialeegenskaber. Ansvar for udvikling ligger altid hos underleverandørerne. Forskerne bemærkede under deres studier, at mange OEM'er (Original Equipment Manufacturer/ Fremstillere af originale produkter) gerne gør brug af underleverandørernes ekspertise.

Nogle virksomheder så en tendens til mere fleksibel produktion af små serier. Det betyder, at virksomheder i regionen har et investeringsbehov. Den førende politik bliver kritiseret: Ønskemål er ikke opnåelige, og mange vil gerne have en mere differentieret vurdering af de forskellige fremdriftsteknologier. OEM'er har trukket budget og medarbejdere væk fra dieselt teknologi for at satse på elektriske fremdrift og selvkørende biler. De undersøgte virksomheder rapporterede også,

at behandlingstiden af ansøgninger for forskningsmidler tager for lang tid.

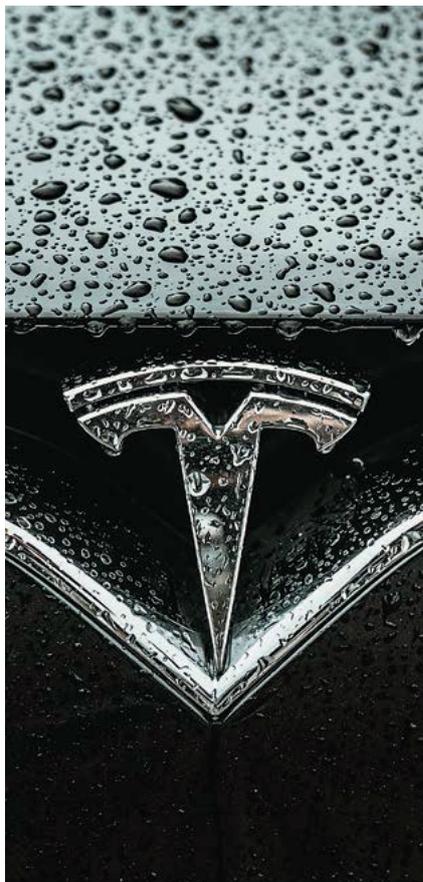
De fleste adspurgte vil gerne have bedre kommunikation med kunder om fremtidige planer: Mere end 60 procent føler sig i den henseende nærmest underinformet. Samtidigt skal underleverandørerne opfylde flere og flere krav fra deres kunder. Herunder spiller krav om dataudveksling og pålidelighed en vigtig rolle.

30 procent har allerede skåret arbejdspladser væk

Størstedelen af de adspurgte (mere end 60 procent) forventer en klar ændring i medarbejderstrukturen. En lille del (lidt over 10 procent) regner med positive effekter, dvs. at elektromobilitet skaffer flere arbejdspladser, mens cirka 60 procent af virksomhederne forventer nedskæringer, der kan opnås gennem pensionering eller udløb af tidsbegrænsede kontrakter. 30 procent af de adspurgte virksomheder har allerede afskediget medarbejdere, og 23 procent sagde, at de sandsynligvis vil gøre det på grund af mobilitetsændringen.

Studiet oplyser, at produktion i Sydvestfalen eller for så vidt i hele Tyskland kun er konkurrencedygtig når der anvendes en høj grad af automatisering. Medarbejdere, der har kendskab til automatisering og programmering er derfor efterspurgt.

Næsten alle adspurgte er overbeviste om, at forbrændingsmotoren fortsat vil spille en vigtig rolle i de næste fem til ti år. De antager, at forbrændingsmotorer og hybridmotorer vil udgøre 75 procent af det europæiske marked på mellemlang sigt. "Næsten alle deltagere i undersøgelsen ser elektricitet som en overgangsteknologi eller som et nicheprodukt beregnet til byer. Den vil dog udgøre en del af den fremtidige mobilitet, men vil ikke i første omgang vil dominere transportmarkedet. Rent batteridrevne køretøjer vil derfor kun repræsentere en lille del af de fremtidige bilpark, "i følge undersøgelsen. Derfor fokuserer producenter og forbrugere hellere på hybridbiler. Ifølge undersøgelsen er der generelt set stor usikkerhed i branchen. Dette hæmmer investerings- og købsbeslutninger. I betragtning af den dynamiske situation anbefaler forskerne et samarbejde mellem virksomheder for at identificere tendenser og reagere på dem sammen.



Tesla og VW konkurrerer om, hvem der vil blive den førende blandt elbilproducenter.

Fotos: Andreas Dress (til venstre) og David von Diemar (til højre)

Artiklen er bragt i GIESSEREI-PRAXIS 3 | 2020. Den er gengivet med venlig tilladelse af Schiele & Schön GmbH.
Oversat af Herbert Wolthoorn.



Hvorvidt elektricitet faktisk vil være mere miljøvenligt end en forbrændingsmotor afhænger i vid udstrækning af, om den elektricitet, der bruges til at køre bilerne, helt kan komme fra vedvarende energi.
Foto: Karsten Wurth / Unsplash