

EcoMobility **TRANSITION**

27.01.2026

Mobilność, zrównoważony rozwój i dialog społeczny w województwie śląskim

Raport – Polska

Małgorzata Koziarek, Maciej Pańków

Streszczenie zarządcze

Województwo śląskie, choć zróżnicowane pod względem geograficznym, ludnościowym i gospodarczym, zawiera w swojej centralnej części tradycyjnie najbardziej uprzemysłowiony, ludny i zurbanizowany region Polski, jakim jest Górn Śląsko-Zagłębiowska Metropolia. Od dziesięcioleci wiodącą gałęzią przemysłu było tu górnictwo węgla kamiennego, ale również hutnictwo i przemysł maszynowy, szczególnie silnie rozbudowywane w okresie powojennym, kiedy region stanowił koło zamachowe rozwoju socjalistycznej, centralnie sterowanej gospodarki. W konsekwencji mamy tu do czynienia z silnymi kontrastami: z jednej strony mówimy wciąż o silnie uprzemysłowionym obszarze obfitującym w duże miasta, kapitał ludzki, dobrze rozwiniętą infrastrukturę transportową oraz stanowiącym uznany ośrodek akademicki. Z drugiej jednak, począwszy od lat 90 ubiegłego wieku region ten mierzył się z transformacją ekonomiczną, w tym kurczeniem się tradycyjnych gałęzi przemysłu, i społecznymi skutkami tego procesu. Obecnie stopniowo zamykane są kopalnie, a istniejące branże – wśród których bardzo istotny jest przemysł motoryzacyjny, nigdzie indziej w kraju nie odgrywający tak znaczącej roli zarówno pod względem gospodarczym, jak i zatrudnieniowym – mierzą się z nowymi zagrożeniami i niepokojącymi trendami.

Rosnące koszty energii, polityka klimatyczna Unii Europejskiej, konkurencja spoza UE, niekorzystne położenie większości firm motoryzacyjnych w ramach międzynarodowych łańcuchów wartości dodanej, a także nacisk na elektryfikację transportu niosą ze sobą rosnącą niepewność i sprawiają, że przedsiębiorstwa *automotive*, w poprzednich kilku latach cieszące się stabilnym rozwojem i zatrudniające coraz więcej pracowników, obecnie łapią zadyszkę. Występują niebezpieczne wahania popytu na samochody i komponenty do nich, powoli zwiększa się skala zwolnień. Jednocześnie automatyzacja i cyfryzacja, wskazywane przez ekonomistów, jako remedium czy może jako konieczność egzystencjalna, również nie dają nadziei na utrzymanie poziomu zatrudnienia w branży.

Do wymienionych problemów doliczyć można długofalowe skutki forsownej industrializacji i późniejszych losów regionalnego przemysłu. Województwo, w tym zwłaszcza jego centralne obszary, należy do najbardziej zanieczyszczonych i zdegenerowanych przyrodniczo obszarów kraju. Występują liczne tereny poprzemysłowe, wymagające rekultywacji bądź rewitalizacji. Śląsk, choć bardzo dobrze skomunikowany i odgrywający ważną rolę krajowego i międzynarodowego węzła komunikacyjnego, nie jest postrzegany jako wygodne miejsce do życia. Stąd wzmagające się procesy depopulacji i starzenia się ludności. Jednocześnie twórcy regionalnych polityk publicznych trafnie identyfikują problemy i wyzwania rozwojowe. W licznych dokumentach strategicznych można dostrzec jasną wizję dalszego rozwoju regionu, opartą na unowocześnianiu profilu gospodarczego, rewitalizacji zdewastowanych obszarów oraz rozwijaniu bardziej zrównoważonego transportu. W tych ambitnych planach region musi się jednak konfrontować z nowymi wyzwaniami.

Na poziomie przedsiębiorstw i wśród partnerów społecznych branży motoryzacyjnej trudno obecnie o optymizm. Co gorsza, uważają oni obecne trudności jako w znacznej mierze wynikające z okoliczności zewnętrznych, na które mają bardzo ograniczony wpływ. Zarazem nawet jeśli przedsiębiorcy i pracownicy zdają sobie sprawę, że wzajemnie od siebie zależą, nie prowadzi to do dialogu i podejmowania działań we wspólnym interesie. Również dialog społeczny na poziomie regionalnym trudno uznać za satysfakcjonujący, mimo podejmowanych prób debaty na temat bieżących wyzwań w ramach istniejących gremiów.

Dyskusji domaga się również rozwój transportu w regionie. Konieczne będzie wypracowanie rozwiązań godzących utrzymanie wysokiej przepustowości tranzytu z bardziej ekologicznym, zrównoważonym podejściem do przemieszczania się mieszkańców na obszarze województwa, w tym zwłaszcza największych miast, sprzyjającym redukcji zanieczyszczenia hałasem i spalinami oraz odciążeniu najbardziej zakorkowanych arterii. Ścierają się tutaj stanowiska zwolenników utrzymania indywidualnego transportu samochodowego i adwokatów wzmacniania komunikacji publicznej, opartej na wydajnej sieci kolejowej uzupełnianej o rozwiązania z zakresu mikromobilności w ramach tzw. ostatniej mili.

Wszystko to sprawia, że w najbliższych latach mogą zrealizować się bardzo różne scenariusze dotyczące dalszego rozwoju województwa, w tym kluczowej dla jego gospodarki branży motoryzacyjnej, jak również szerzej rozumianej mobilności. Obecna zielona transformacja niesie ze sobą zarówno pewne szanse dla regionu, posiadającego potencjał do rozwijania nowych gałęzi przemysłu, jak i poważne ryzyka dla funkcjonowania jego gospodarki i rynku pracy.

Tym istotniejsza będzie rola regionalnych interesariuszy, w tym partnerów społecznych, którzy w różny sposób mogą oddziaływać na zachodzące w gospodarce procesy i łagodzić ich społeczne skutki. Przede wszystkim, duże korzyści przyniosłaby lepsza wymiana informacji. Trafniejsze przewidywanie sytuacji w oparciu o plany przedsiębiorstw z branży motoryzacyjnej pozwoliłoby skuteczniej zarządzać zmianą przy udziale związków zawodowych, a także zapewnić pracownikom i pracodawcom odpowiednie wsparcie ze strony samorządu regionalnego i innych podmiotów publicznych. Działania takie, aby mogły przynieść najlepsze efekty powinny być oparte na zaplanowanym, systematycznym regionalnym dialogu, dla którego zapleczem instytucjonalnym mógłby być np. specjalny zespół powołany przy Wojewódzkiej Radzie Dialogu Społecznego.

Niniejszy raport został opracowany przez Instytut Spraw Publicznych w oparciu o analizę literatury przedmiotu (raportów badawczych i opracowań przygotowywanych przez instytucje publiczne na szczeblu centralnym i regionalnym, analiz, dokumentów strategicznych dotyczących województwa śląskiego, materiałów prasowych online), danych statystycznych udostępnianych przez Główny Urząd Statystyczny (w tym na platformie Bank Danych Lokalnych), jego oddział regionalny w Katowicach oraz przez inne instytucje publiczne, a także w oparciu o wywiady z regionalnymi interesariuszami. Ogółem przeprowadzono 2 wywiady grupowe i 8 wywiadów indywidualnych z przedstawicielami partnerów społecznych (związków zawodowych i organizacji pracodawców) działających w regionie, instytucji publicznych oraz organizacji pozarządowych latem 2025 roku (z wyjątkiem jednego wywiadu zrealizowanego w listopadzie 2025 r.) w oparciu o częściowo ustrukturyzowany scenariusz wywiadu.

Raport powstał w ramach projektu „Przejście do ekomobilności: wzmocnienie sprawiedliwej transformacji w przemyśle motoryzacyjnym” współfinansowanego przez European Climate Initiative (EUKI), który ma na celu wsparcie regionów motoryzacyjnych w Czechach, na Węgrzech, Słowacji i w Polsce w zarządzaniu zmianami strukturalnymi z uwzględnieniem głosu pracowników i zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju.

I. Informacje kontekstowe

Wprowadzenie

Województwo śląskie liczy 4 291 441 mieszkańców (11,4% ludności kraju)¹. Charakteryzuje się wysoką gęstością zaludnienia (348 osób na km²) i **najwyższym w Polsce poziomem urbanizacji** (75%)². Na jego obszarze zlokalizowane są 74 miasta, w tym 13 miast powyżej 100 tys. mieszkańców. Pięć z ośmiu podregionów NUTS 3 województwa³ w całości lub częściowo przynależy do utworzonej w 2019 roku **Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii** (GZM), grupującej 41 miast i gmin należących do wielkiego obszaru metropolitalnego – konurbacji górnośląskiej. Największe miasta województwa to: Katowice - siedziba władz wojewódzkich (279 tys. mieszkańców, w GZM), Częstochowa (205 tys. mieszkańców, zlokalizowana na północy regionu poza GZM), Sosnowiec (187 tys. mieszkańców, w GZM), Gliwice (170 tys. mieszkańców, w GZM), Bielsko-Biała (166 tys. mieszkańców, znajdująca się na południu poza GZM).

Przez region, zlokalizowany na południu Polski, przebiegają ważne drogi międzynarodowe, w tym E75 (w osi północ-południe) i E40 (w osi zachód-wschód), zlokalizowane są istotne węzły komunikacyjne i międzynarodowy port lotniczy Katowice-Pyrzowice. Województwo dysponuje najgęstszą siecią dróg kołowych i tras kolejowych w kraju.

Pomiędzy jednostkami terytorialnymi szczebla powiatowego obserwuje się postępującą polaryzację pod względem rozpiętości dynamiki rozwoju, a także objawiającą się koncentracją pracujących w kilku kluczowych miastach regionu⁴.

Województwo należy do **najbardziej uprzemysłowionych regionów kraju** (drugie miejsce pod względem udziału w krajowej produkcji sprzedanej wyrobów przemysłowych⁵) i a w Górnośląskim Zagłębiu Węglowym funkcjonuje 19⁶ spośród 20 kopalni węgla kamiennego prowadzących wydobywanie, mając największy udział w zatrudnieniu w górnictwie węglowym (PKD B05) w Polsce (ok. 76%)⁷.

Z jednej strony dzięki własnym doświadczeniom z transformacji gospodarczej regionu, która rozpoczęła się w latach 90-tych (kiedy nastąpiła największa fala redukcji zatrudnienia w górnictwie), a obecnie powiązana jest z transformacją energetyczną, region może korzystać z wypracowanych przy tej okazji rozwiązań. Z drugiej strony województwo **mierzy się dużą skalą wyzwań związanych z wygaszaniem górnictwa węglowego**, do których dodatkowo dochodzą wyzwania wynikające z dekarbonizacji w innych gałęziach regionalnej gospodarki, w której największy udział mierzony wartością produkcji sprzedanej ma przemysł motoryzacyjny (21,6% w grudniu 2024)⁸, zatrudniający 3,2% pracujących w regionie.

-
1. Dane GUS z 2024 r. Województwo jest jedną z 16-tu jednostek podziału administracyjnego Polski na poziomie NUTS 2.
 2. GUS (2025). *Ludność. Stan i struktura ludności oraz ruch naturalny w przekroju terytorialnym w 2024 r.* Warszawa
 3. W dokumentach planistycznych dodatkowo stosuje się podział województwa na cztery subregiony: północny, zachodni, centralny i południowy.
 4. Fundusz Transformacji Województwa Śląskiego S.A. (2025).
 5. 15,5% w 2023; źródło: GUS (2024).
 6. Z tego 17 kopalni w granicach województwa śląskiego, a 2 w województwie małopolskim. Stan na 2025 rok. Źródło danych: Instrat <https://energy.instrat.pl/gornictwo/baza-kopalni/> (dostęp w dniu 12 stycznia 2026).
 7. Wg danych GUS.
 8. Urząd Statystyczny w Katowicach (2025), s. 12.

W przemyśle motoryzacyjnym (PKD 29) region zajmuje pierwsze miejsce w kraju zarówno pod względem wartości produkcji sprzedanej (33% udziału w produkcji krajowej w roku 2023⁹) jak i liczby pracujących (53 864 osoby¹⁰, co stanowi 26,2% pracujących w tym sektorze w Polsce) oraz zajmuje piąte miejsce w kraju pod względem liczby pracujących w produkcji pozostałego sprzętu transportowego (PKD 30).

Województwo śląskie odgrywa **wiodącą rolę w kraju w produkcji w następujących działach klasyfikacji działalności gospodarczej**¹¹:

- węgiel kamienny i brunatny (lignit),
- metale,
- pojazdy samochodowe, przyczepy i naczepy,
- wyroby z pozostałych mineralnych surowców niemetalicznych,
- wyroby z gumy i tworzyw sztucznych,
- wyroby metalowe gotowe, z wyłączeniem maszyn i urządzeń,
- wyroby z pozostałych mineralnych surowców niemetalicznych.

Region odgrywa również bardzo istotną rolę w transporcie krajowym i międzynarodowym. Na jego obszarze krzyżują się międzynarodowe szlaki transportowe należące do tworzonej obecnie Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T: E75 i E40; obecna jest również trasa E462.

Wśród głównych **społecznych wyzwań transformacji w regionie** wymienia się m.in. przekwalifikowanie pracowników w kierunku technologii niskoemisyjnych, inwestycje w edukację i szkolenia zawodowe, wyrównywanie dysproporcji terytorialnych w rozwoju i sytuacji na rynku pracy, poprawę jakości powietrza, zapewnienie wysokiej jakości transportu publicznego, jako czynnika równości społecznej; dostępność do elektromobilności; zapewnienie dostępu do kapitału na wdrażanie ekologicznych technologii i zmianę postaw społeczeństwa i biznesu¹².

Zrównoważony rozwój, zazielenianie produkcji przemysłowej oraz infrastruktury i usług transportowych

Główne wątki debaty

Głównym motorem zielonej transformacji w Polsce jest unijna polityka klimatyczna, a krajowy dyskurs dotyczący zielonej transformacji jest pochodną uwarunkowań, w jakich kraj próbuje zmierzać do gospodarki niskoemisyjnej. Realizacja celów klimatycznych jest dla Polski szczególnie dużym wyzwaniem, biorąc pod uwagę **wysoki stopień zależności krajowej energetyki od węgla** (w 2025 udział węgla w produkcji energii elektrycznej wynosił 52,8%, a źródeł odnawialnych – 31,2%)¹³ i wciąż dużą liczbę osób zatrudnionych w branżach powiązanych z węglem (górnictwo i energetyka). W tej sytuacji źródłem obaw jest zarówno koszt (niezbędne nakłady finansowe), jak i **tempo transformacji i związane z nią skutki społeczne**, a także wpływ transformacji na sytuację w tych regionach, gdzie skoncentrowana jest działalność i zatrudnienie zależne od węgla.

Wysoki udział węgla w produkcji energii w Polsce przyczynia się do **wyższych cen energii** (na które wpływa koszt uprawnień do emisji CO₂), co dotyka cały **przemysł wytwórczy**. Niektóre przedsiębiorstwa produkcyjne inwestują w związku z tym we **własne, odnawialne źródła energii** (m.in. Stellantis w Tychach) lub tworzą partnerstwa z wytwórcami energii. Przedsiębiorcy i związki zawodowe zwracają uwagę, że unijne standardy ekologiczne i klimatyczne osłabiają **pozycję konkurencyjną** przemysłu zlokalizowanego w Polsce (i w Europie) wobec firm spoza UE, gdzie podobne standardy nie

9. Na podst. danych BDL GUS.

10. W grudniu 2024. Dane GUS.

11. GUS (2024), s. 27.

12. Województwo Śląskie (2023).

13. Przy czym jeszcze w 2015 roku udział węgla przekraczał 80%. Dane za: Wójcik (2026).

obowiązują. Wyrównawcza opłata emisyjna (CBAM) nakładana na towary importowane spoza UE, która ma rekompensować te różnice budzi nadzieje, ale i obawy, że okaże się przeciwnie skuteczna (podnoszone m.in. przez NSZZ „Solidarność”¹⁴).

W obszarze **transportu** krytycznie oceniane jest narzucanie krajom członkowskim przez politykę unijną sposobów osiągania celów klimatycznych, a więc brak zachowania zasady neutralności technologii i selektywne ukierunkowanie wsparcia na elektryczne pojazdy bateryjne, kosztem innych rozwiązań¹⁵. Przedsiębiorcy reprezentujący branżę motoryzacyjną (Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów i Dystrybutorów Części Motoryzacyjnych, Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego (PZPM)) i paliwową (Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego) poparli apel do Komisji Europejskiej o uwzględnienie udziału paliw odnawialnych w systemie liczenia emisji z nowych pojazdów oraz możliwość klasyfikowania pojazdów zasilanych wyłącznie paliwami odnawialnymi jako pojazdy zeroemisyjne¹⁶.

Problemem dla przewoźników – w szczególności w drogowym transporcie towarowym na długich dystansach – są wysokie ceny pojazdów zeroemisyjnych oraz brak infrastruktury ładowania/tankowania, a także krótszy osiągalny dystans na jednym ładowaniu i długi czas ładowania pojazdów z napędem elektrycznym (w porównaniu z pojazdami spalinowymi). Przewozy są działalnością niskomargową, w związku z tym zwiększenie jej kosztów rodzi obawy o to, że polscy przewoźnicy działający w międzynarodowym transporcie drogowym zostaną wyparci przez konkurentów ze Wschodu (np. Ukrainy)¹⁷. Polskie firmy transportowe muszą ponadto stawiać czoła konkurencji ze strony lepiej wspieranych podmiotów z bogatszych państw UE, na co zwraca uwagę Związek Przedsiębiorców i Pracodawców (ZPP)¹⁸.

PZPM alarmował rząd, że słaby popyt na auta elektryczne, niewystarczająca infrastruktura ładowania i tankowania oraz niezadawalające zachęty do zakupu zagrażą kondycji branży motoryzacyjnej, na którą UE nałożyła wymóg zmniejszenia emisji rejestrowanej w UE floty o 15% w 2025 pod rygorem dotkliwych kar finansowych (i apelował o ich złagodzenie)¹⁹. ZPP wskazał w swoim stanowisku elektryczne pojazdy hybrydowe, jako najbardziej dostępną (biorąc pod uwagę zdolności nabywcze klientów w Polsce) i efektywną (biorąc pod uwagę ograniczony dostęp do zielonej energii w Polsce) opcję eliminowania z rynku pojazdów spalinowych i zmniejszania emisji z transportu w ciągu najbliższych 10-15 lat. ZPP ponadto ocenił, że jest to technologia, w której Europa ma wciąż przewagę konkurencyjną nad Chinami. Jednocześnie organizacja opowiadała się za technologiczną otwartością w regulacjach emisyjnych oraz rozwijaniem recyklingu baterii i metali ziem rzadkich oraz napędów alternatywnych, by wzmocnić cały łańcuch wartości²⁰.

Bardzo duże obawy rodzi planowane wprowadzenie ETS2 (a więc objęcie paliw używanych w budynkach i w transporcie systemem odpłatnych uprawnień do emisji CO₂) zarówno po stronie związków zawodowych, jak i po stronie rządu, który zaangażował się w negocjowanie terminu wejścia w życie i okresów przejściowych i zabieganie o wdrożenie mechanizmu kontroli ceny pozwoleń na emisję. Obawy dotyczą przeniesienia kosztów opłat za emisję na konsumentów oraz wzrostu cen energii i stopy inflacji.

Jednocześnie eksperci krytykują rząd za brak przemyślanej i konsekwentnej strategii obniżenia emisji z budynków i transportu (brak szeroko zakrojonego wsparcia transformacji energetycznej i efektywności energetycznej domów mieszkalnych, zwiększania dostępności transportu publicznego), które ograniczyłyby ewentualne obciążenia finansowe wynikające z wprowadzenia ETS2. W Polsce 18,4%

14. Zob. NSZZ „Solidarność” (2021).

15. Por. Koziarek (2024).

16. Gajda (2025).

17. Koziarek (2024).

18. ZPP (2025).

19. PZMP (2024).

20. ZPP (2025).

(ok. 2, 5 miliona) gospodarstw domowych ogrzewa się węglem²¹, a poza zasięgiem transportu publicznego pozostaje 20% miejscowości (26% sołectw), a drugie tyle ma do niego marginalny dostęp²².

Dla licznej grupy obywateli, w szczególności mieszkańców mniejszych ośrodków i terenów wiejskich, własny samochód jest jedyną dostępną opcją transportową, realizowaną najczęściej starszymi importowanymi pojazdami (średni wiek zarejestrowanych samochodów w Polsce to 16 lat²³), które trudno będzie zastąpić autami elektrycznymi ze względu na wysokie ceny tych ostatnich oraz niską podaż tańszych elektrycznych aut używanych. Autorzy raportu nt. wykluczenia transportowego w Polsce wskazują, że „*brak pomysłu na odpowiedzialną społecznie dekarbonizację sektora transportu grozi pogorszeniem warunków życia osób mieszkających poza metropoliami i konkurencyjności tych terenów. Przyczynia się także do pogłębienia się zjawisk wykluczenia i ubóstwa transportowego*”²⁴. Podobnie autor analizy wpływu ETS2 przygotowanej na zlecenie NSZZ „Solidarność”²⁵ zwraca uwagę na możliwe wykluczenie takich osób z rynku pracy, a także na nierówności, które ten mechanizm będzie pogłębiał na niekorzyść mniej zamożnych regionów Europy.

Wobec wyzwań związanych z wdrażaniem Europejskiego Zielonego Ładu partnerzy społeczni przyjmują zróżnicowane postawy, co dobrze odzwierciedla sprawozdanie z działalności Rady Dialogu Społecznego²⁶: NSZZ „Solidarność” skupia się na budowaniu społecznej świadomości na temat zagrożeń związanych z wdrażaniem instrumentów polityki klimatycznej (m. in. publikując zbiór eksperckich analiz na ten temat), z kolei Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych (OPZZ) zabiega o politykę przemysłową, która wspierałaby rozwój produkcji na zaspokojenie potrzeb własnych związanych z transformacją energetyczną (np. znaczące zwiększenie udziału polskich komponentów w budowie farm wiatrowych) jak i rozwijanie nowych przewag konkurencyjnych, by tworzyć nowe perspektywy dla przemysłu i możliwości zatrudnienia, które zastąpią miejsca pracy likwidowane w energetyce węglowej oraz by ograniczyć ryzyko likwidacji lub przenoszenia produkcji w branżach, takich jak np. motoryzacyjna czy hutnicza²⁷.

Przegląd istotnych polityk

Strategie krajowe

Główną krajową ramą strategiczną wdrażania celów klimatycznych jest *Narodowy Plan dla Energii i Klimatu* (dokument wymagany przez Unię Europejską od każdego kraju członkowskiego), ostatnio aktualizowany w sierpniu 2025 roku (akPEiK). *Polityka Energetyczna Polski do 2040 r.* przyjęta w 2019 ma zostać zastąpiona nowym dokumentem *Polityką energetyczną Polski do 2050 r.*, nad którą rząd planuje rozpocząć prace w 2026 r.

Kierunki ograniczania emisji GHG **w przemyśle** wskazane w akPEiK to zwiększanie wykorzystania OZE, zwiększanie efektywności procesów przemysłowych, wykorzystania ciepła opadowego, wodoru odnawialnego w tym niebiologicznego, regulacje z zakresu ESG, popularyzacja CSS²⁸ (m.in. do produkcji produktów petrochemicznych oraz paliw), współpraca przemysłu z branżą energetyczną - ze szczególnym uwzględnieniem działań wspierających niskoemisyjność przemysłów energochłonnych (w tym branży metalurgicznej). W akPEiK wskazano również działania wspierające gospodarkę obiegu

21. Dane GUS za 2024 r.

22. Chrzanowski i in. (2023), cytaty z okładki.

23. Dane za autoexpert.pl (2024) <https://autoexpert.pl/artykuly/sredni-wiek-samochodu-w-polsce-rosnie> (dostęp w dniu 16 stycznia 2026).

24. Chrzanowski i in. (2023).

25. Lachowicz (2025).

26. RDS (2025).

27. Por. Ostrowski, Zaboronek (2024).

28. CSS (carbon capture and storage) – technologia umożliwiająca wychwycenie dwutlenku węgla u źródła emisji.

zamkniętego (w tym m.in. efektywne gospodarowanie surowcami ważnymi dla krajowej i unijnej gospodarki).

W obszarze **transportu** kluczowym dokumentem polityki krajowej jest *Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r. (SZRT)* (przyjęta w 2019 r.). Celem strategii jest stworzenie spójnej sieci autostrad, dróg ekspresowych i linii kolejowych o wysokim standardzie, rozwiniętej sieci lotnisk, portów morskich i żeglugi śródlądowej oraz systemów transportu publicznego i poprzez to działanie poprawa dostępności transportowej, bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego. Za zadanie priorytetowe przyjęto **nadrobienie zaległości infrastrukturalnych i stworzenie zintegrowanego systemu**.

Przyjęto w niej m.in. plan budowy autostrad i dróg ekspresowych oraz połączeń z drogami krajowymi, jak również budowę obwodnic miejscowości najbardziej obciążonych ruchem samochodów ciężarowych, uzupełnienie lokalnej infrastruktury drogowej o brakujące przeprawy mostowe – w szczególności na obszarach zagrożonych marginalizacją lub średnich miast tracących funkcje. W obszarze transportu kolejowego strategia przewiduje rozwój systemu kolejowych przewozów pasażerskich m. in. przez zapewnienie połączeń międzymiastowych, zmniejszenie liczby miast i obszarów pozbawionych transportu kolejowego (uzupełnienie lokalnej i regionalnej infrastruktury kolejowej – inwestycje, organizację przewozów i ochronę infrastruktury przed likwidacją), budowę systemów codziennego dojazdu, i działania na rzecz podniesienia konkurencyjności kolei (czas i koszt przejazdu, komfort podróży i poziom bezpieczeństwa oraz na obszarach aglomeracyjnych zintegrowanie z innymi systemami transportu miejskiego). W przypadku przewozów towarowych kładzie nacisk na rozwijanie intermodalności i interoperacyjności oraz przewiduje inwestycje dotyczące infrastruktury kolejowej obsługującej przemysł oraz handel międzynarodowy. Oprócz budowy nowych odcinków linii kolejowych w strategii zaplanowano elektryfikację fragmentów istniejącej sieci kolejowej. W obszarze transportu lotniczego strategia zakłada m.in. inwestycje zwiększające przepustowość portów lotniczych oraz udział transportu lotniczego w przewozach, zintegrowanie lotnictwa z innymi rodzajami transportu, budowę Centralnego Portu Komunikacyjnego.

W kontekście **zmian w indywidualnej i zbiorowej mobilności** wśród koniecznych działań na obszarach miejskich strategia wymienia m.in.: tworzenie zachęt do korzystania z transportu publicznego oraz uprzywilejowanie tej formy przewozów kosztem transportu indywidualnego, uwzględnianie potrzeb osób różnych grup wiekowych i dostępności dla osób z niepełnosprawnościami, kształtowanie przestrzeni przyjaznej dla pieszych i rowerzystów, a także dążenie do większego wykorzystania transportu szynowego przez mieszkańców dojeżdżających do miast. Dla obszarów pozamiejskich w tym wiejskich przewidziano m.in. ustalenie minimalnych standardów obsługi komunikacyjnej i zaprojektowanie systemu finansowania przewozów i inwestycji w tabor, a także wsparcie dla systemów współdzielenia pojazdów.

Dokument zawiera również obszerną listę działań, które mają ograniczyć negatywny **wpływ transportu na środowisko**, w tym działania o charakterze organizacyjno-systemowym (np. wydzielanie korytarzy transportowych zarezerwowanych dla transportu zbiorowego, tworzenie stref ograniczonej emisji z transportu w centrach miast), inwestycyjnym (np. rozwój infrastruktury dla paliw alternatywnych) oraz innowacyjno-technicznym (np. cyfryzacja zarządzania, szersze zastosowanie zero- i niskoemisyjnych pojazdów). Przyjęto trzy wskaźniki dotyczące ograniczania negatywnego wpływu transportu na środowisko do osiągnięcia do 2030: wzrost rocznego zużycia energii finalnej (maksimum +15% w porównaniu z rokiem bazowym 2017), roczną emisję gazów cieplarnianych (maksimum 53,11 Mt CO₂eq) oraz liczbę przewozów pasażerskich komunikacją miejską na jednego mieszkańca obszarów miejskich (minimum 220 w 2030 r.).

Drogowe i kolejowe inwestycje infrastrukturalne ujęte są w następujących programach: *Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. z perspektywą do 2033 r.*, *Program Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 r.*, *Program budowy 100 obwodnic na lata 2020-2030*, *Krajowy Program Kolejowy do 2030 roku z perspektywą do roku 2023 r.*, *Program Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej+ do 2029 r.*, *Rządowy Program budowy lub modernizacji przystanków*

kolejowych na lata 2021-2026. Ponadto funkcjonuje *Rządowy program wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej w tym w zakresie utrzymania i remontów do 2028 r.* oraz Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych.

Krajowym dokumentem planistycznym dotyczącym **mobilności opartej na paliwach alternatywnych** (w tym energii elektrycznej) są *Krajowe ramy polityki w zakresie rozwoju rynku w odniesieniu do paliw alternatywnych w sektorze transportu i rozwoju odpowiedniej infrastruktury*, a głównym instrumentem prawnym Ustawa z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych Dz.U. 2024 poz. 1289 (z późn. zmianami). Ustawa wyznacza minimalne poziomy docelowe udziału nisko- i zeroemisyjnych pojazdów przy zakupach realizowanych w ramach zamówień publicznych, w tym przy zakupach na potrzeby zbiorowego transportu drogowego oraz uprawnia samorządy gminne do wyznaczania stref czystego transportu. Ustawa zawiera regulacje dotyczące infrastruktury ładowania pojazdów, m.in. ustanowiła obowiązek zapewnienia minimalnej mocy przyłączeniowej w przypadku budynków użyteczności publicznej i budynków mieszkalnych w gminach pow. 100 tys. mieszkańców, a także wprowadziła procedurę instalacji punktu ładowania na wniosek mieszkańca budynku wielorodzinnego. Na mocy przepisów innych ustaw użytkownicy pojazdów zeroemisyjnych mogą korzystać z takich zachęt jak: zwolnienie od podatku akcyzowego, odpisy amortyzacyjne, zwolnienie od opłat za postój na drogach publicznych w strefie płatnego parkowania, możliwość poruszania się po buspasie.

Innymi instrumentami polityki publicznej, wykorzystującymi m.in. środki *Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności (KPO)* są (1) programy dofinansowania infrastruktury ładowania i tankowania, budowy instalacji do produkcji wodoru odnawialnego, oraz rozwoju infrastruktury elektroenergetycznej na potrzeby rozwoju stacji ładowania pojazdów elektrycznych, (2) programy dofinansowania zakupu, leasingu, wynajmu długoterminowego zeroemisyjnych pojazdów elektrycznych, w tym programy adresowane do osób fizycznych oraz osób fizycznych prowadzących jednoosobową działalność gospodarczą („NaszeAuto”²⁹, ostatnio rozszerzony o wybrane podmioty publiczne i organizacje pozarządowe), a także do samorządów (program „Zielony Transport Publiczny” wspierający mniejsze ośrodki miejskie w zakupie autobusów elektrycznych oraz trolejbusów i autobusów wodorowych, w inwestycjach w infrastrukturę ładowania lub tankowania oraz w instalacje OZE, zwiększające udział OZE w energii elektrycznej zasilającej flotę autobusów miejskich. Planowana jest jego kontynuacja i rozszerzenie wsparcia o komunikację międzymiastową);

W okresie od 2025 do 2030 Ministerstwo Klimatu i Środowiska przewiduje czterokrotny wzrost liczby zarejestrowanych pojazdów elektrycznych (BEV i PHEV) (bez dwukołowych) (z 375.838 do 1.512.895) w tym ponad czterokrotny wzrost liczby samochodów osobowych oraz ponad dwukrotny wzrost liczby lekkich pojazdów użytkowych. Odpowiednio do tego przyjęto cele dla infrastruktury: 86.494 punktów ładowania oraz 1661 MW mocy wyjściowej na koniec 2030 r. Zakłada się, że do końca 2030 r. w Polsce będzie zarejestrowanych 6245 pojazdów o napędzie wodorowym ogółem (950 do końca 2025 r.), w tym udział samochodów osobowych - 68%, autobusów 16%, pojazdów lekkich 13%, pojazdów ciężkich 3%), przy zapotrzebowaniu szacowanym na ok. 45,86 tys. ton wodoru odnawialnego RFNBO i powstanie 74 ogólnodostępnych punktów tankowania (30 do końca 2025 r.)³⁰.

Założenia te są zbieżne z kierunkami działań zapisanymi w aKPEiK, który przewiduje dekarbonizację transportu samochodowego m.in. poprzez instrumenty wsparcia elektromobilności, rozwój elektryfikacji drogowych przewozów towarowych (branża TSL), zwiększanie wymagań w zakresie emisyjności pojazdów i opłatę emisyjną.

aKPEiK zakłada również stopniowy wzrost nakładów na B+R w obszarach transformacji do gospodarki neutralnej klimatycznie, kształcenie kadr na potrzeby tej gospodarki, a także działania na rzecz sprawiedliwej transformacji i ochrony konsumentów obejmujące wsparcie regionów węglowych i

29. Poprzednio program „Mój elektryk”.

30. Ministerstwo Klimatu i Środowiska (2025-2).

wysokoemisyjnych oraz redukcję ubóstwa energetycznego i transportowego z wykorzystaniem środków Społecznego Funduszu Klimatycznego.

Strategie regionalne

Z mocy prawa polityki regionalne muszą być spójne z politykami krajowymi i wspierać realizację celów zawartych w tych politykach. Głównymi dokumentami planistycznymi województwa są *Strategia Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2030”* (SRW) oraz *Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego*. Strategicznymi celami polityki regionalnej, zapisanymi w SRW, jest budowanie konkurencyjnej i innowacyjnej gospodarki jak i dążenie do wysokiej jakości środowiska i zapewnienie efektywnej infrastruktury (w tym transportowej). Działania wdrożeniowe są zapisane w odpowiednich wojewódzkich strategiach sektorowych i szczegółowych planach i programach.

Rozwój gospodarki i zazielenianie przemysłu

SRW stawia na zróżnicowanie struktury gospodarczej regionu, rozwój gospodarki 4.0, unowocześnienie procesów technologicznych i ograniczenie negatywnego wpływu środowisko tradycyjnych branż, a także promocję i wdrażanie GOZ. Innowacyjność ma być budowana w oparciu o potencjał regionu i lokalnie rozwijane technologie, w szczególności w obszarze regionalnych i inteligentnych specjalizacji (zob. niżej) oraz przemysłów kreatywnych. Z jednej strony działania nastawione są na wspieranie silnej przedsiębiorczości lokalnej, a z drugiej na umiędzynarodowienie i usieciowienie oraz współpracę regionalną. **Kluczowe obszary rozwoju technologicznego** województwa wyznaczone przez *Regionalną Strategię Innowacji Województwa Śląskiego 2030 – Inteligentne Śląskie (RSI)* oraz *Program Rozwoju Technologii Województwa Śląskiego na lata 2019-2030* to: technologie dla medycyny, technologie dla energetyki, produkcja i przetwarzanie materiałów, logistyka i transport, przemysł maszynowy i motoryzacyjny, nanomateriały i nanotechnologie, technologie lotnicze i przemysł kosmiczny oraz technologie dla przemysłu surowcowego. Działania przewidziane w *Programie* obejmują między innymi rozwój infrastruktury badawczej, dyfuzję wiedzy i współpracę z przedsiębiorstwami, rozwój specjalistycznych sieci współpracy, identyfikację wyzwań potrzeb i obszarów aplikacji technologii, oraz promocję i wsparcie internacjonalizacji technologii. Do końca 2025 r. w województwie śląskim powstały obserwatoria specjalistyczne dedykowane poszczególnym technologiom kluczowym (z wyjątkiem technologii przemysłu maszynowego i motoryzacyjnego oraz technologii dla przemysłu surowcowego)³¹.

Mobilność i środowisko

W SRW założono działania poprawiające **spójność i dostępność transportową** w regionie poprzez poprawę powiązań transportowych, rozwój infrastruktury lotniczej i okołolotniczej, wsparcie rozwoju transportu intermodalnego i multimodalnego (rozwój regionalnych centrów przeładunkowych). Jednocześnie przewidziano **wsparcie rozwoju zintegrowanego, zrównoważonego i niskoemisyjnego transportu** w miastach i ich obszarach funkcjonalnych oraz obszarach wiejskich, w szczególności transportu zbiorowego, a także poprawę dostępności transportu zbiorowego na obszarach peryferyjnych i transgranicznych. Ponadto strategia przewiduje włączenie do sieci transportowej transportu rowerowego w tym tworzenie bezpiecznych połączeń między miejscowościami regionu, prace nad szlakami transportu wodnego oraz promowanie zrównoważonej mobilności wśród mieszkańców województwa. Zapisane w SRW działania na rzecz wysokiej jakości środowiska obejmują m.in. wspieranie rozwiązań poprawiających jakość powietrza oraz kształtowanie przestrzeni na rzecz ograniczania hałasu i zmniejszania jego uciążliwości.

Szczegółowe kierunki działań związane z rozwojem niskoemisyjnych środków transportu, w tym z rozwojem elektromobilności określono w *Regionalnym planie transportowym dla Województwa Śląskiego* (przyjętym w styczniu 2024). Do roku 2030 plan zakłada m.in. obniżenie emisji CO₂e z transportu w ruchu wewnętrznym o 2,9% (w porównaniu z 2021 r.), osiągnięcie dziesięcioprocentowego

³¹. W ramach projektów wspierających rozwój Regionalnej Sieci Obserwatoriów prowadzonych przez Urząd Marszałkowski (informacja uzyskana z UM).

udziału zeroemisyjnych pojazdów osobowych wśród pojazdów zarejestrowanych, 1284 punktów ładowania pojazdów elektrycznych, wzrost przewozu komunikacją miejską z 327,9 mln (2021 r.) do 360,4 mln, wzrost wskaźnika wykorzystania kolei w przewozie osób z 4,297 (2021 r.) do 6,446; wzrost przepustowości rocznej terminali kolejowych z 804410 TEU (2021 r.) do 954030 TEU. Uzupełniającymi dokumentami są **Plany Zrównoważonej Mobilności Miejskiej** (tzw. SUMP), poszczególnych subregionów województwa, uchwalone przez związki gmin tych subregionów.

Ramy instytucjonalne regionalnego dialogu społecznego

Główne **ramy instytucjonalne dla dialogu społecznego na poziomie regionalnym** tworzy ustawa z dnia 24 lipca 2015 r. o Radzie Dialogu Społecznego i innych instytucjach dialogu społecznego (Dz. U. 2015 poz. 1240 z późn. zmianami). Na jej mocy utworzono w każdym województwie ciało trójstronne dialogu społecznego: wojewódzką radę dialogu społecznego (WRDS). Jego główną kompetencją jest zajmowanie stanowisk i wyrażanie opinii w sprawach objętych zakresem zadań związków zawodowych lub organizacji pracodawców będących w kompetencji administracji rządowej i samorządowej z terenu województwa. Między innymi, krajowa Rada Dialogu Społecznego może przekazać do rozpatrywania WRDS sprawy o zasięgu regionalnym.

W województwie śląskim funkcjonuje **Wojewódzka Rada Dialogu Społecznego**, złożona z:

- Przedstawicieli samorządu województwa: Marszałka województwa oraz dwóch wskazanych przez niego osób spośród przedstawicieli innych jednostek samorządu terytorialnego albo organizacji zrzeszających samorządy
- Strony związkowej, reprezentowanej przez przedstawicieli struktur regionalnych trzech reprezentatywnych na poziomie krajowym związków zawodowych (NSZZ „Solidarność”, OPZZ, FZZ)
- Strony pracodawców, reprezentowanej przez przedstawicieli struktur regionalnych pięciu reprezentatywnych na poziomie krajowym organizacji pracodawców (Związek Rzemiosła Polskiego, Konfederacja Lewiatan, Pracodawcy RP, Business Centre Club, Związek Przedsiębiorców i Pracodawców, Federacja Przedsiębiorców Polskich)
- Przedstawicieli rządu: wojewody i dwóch wskazanych przez niego osób.

Rada zbiera się w ramach posiedzeń plenarnych z częstotliwością zależną od potrzeb, nie rzadziej niż raz na kwartał. Przewodniczący WRDS wybierany jest z grona członków WRDS – naprzemiennie przedstawiciel strony pracowników i strony pracodawców wskazany przez daną stronę, marszałek województwa oraz wojewoda – na roczną kadencję. Przewodniczy on/ona Prezydium i obradom plenarnym WRDS. Istnieją również zespoły problemowe WRDS – obecnie są to: zespół problemowy ds. związanych z odpadami oraz ds. ochrony zdrowia.

Przewodniczącym Śląskiej WRDS w okresie realizacji badania był przedstawiciel strony pracodawców, Marek Zychla, będący przewodniczącym Śląskiej Konfederacji Pracodawców Lewiatan. Obecni współprzewodniczący WRDS ze strony związkowej wywodzą się z górnictwa węgla kamiennego, branży, która nadal ma duży udział w zatrudnieniu w regionie i w największym stopniu odczuje skutki transformacji energetycznej. Agenda obrad WRDS obejmuje szerokie spektrum zagadnień gospodarczych, związanych z rynkiem pracy, szkolnictwem zawodowym, systemem ochrony zdrowia, kryzysem demograficznym, internacjonalizacją przedsiębiorstw sektora MŚP oraz gospodarką odpadami (w tym problemem nielegalnych składowisk odpadów)³². WRDS jest wymieniona w SRW wśród gremiów istotnych w procesie realizacji regionalnej polityki rozwoju.

32. Wiadomości WRDS 25.02.2025: <https://dialog.slaskie.pl/pl/aktualnosci/szerokie-spektrum-tematow-na-2025-rok.html> (dostęp w dniu 16 stycznia 2026).

Istotni aktorzy kształtujący transformację w regionie

Rola regionalnych interesariuszy w kształtowaniu transformacji w regionie jest potencjalnie znacząca, chociaż ograniczają ją krajowe ramy prawne, co wiąże się z unitarnym charakterem państwa polskiego.

Samorząd wojewódzki wpływa na transformację regionu jako główny architekt i koordynator **polityki rozwoju na szczeblu regionalnym**. Organami samorządu są Sejmik – organ stanowiący i kontrolny oraz Zarząd – organ wykonawczy, złożony z marszałka województwa i jego zastępców. Zarząd województwa opracowuje Strategię Rozwoju Województwa (i powiązane z nią strategie sektorowe i programy wdrożeniowe) - między innymi mając na względzie pobudzanie aktywności gospodarczej oraz podnoszenie poziomu konkurencyjności i innowacyjności gospodarki województwa, ale także zachowanie wartości środowiska kulturowego i przyrodniczego przy uwzględnieniu potrzeb przyszłych pokoleń oraz kształtowanie i utrzymanie ładu przestrzennego, określa branże (specjalizacje), które mają stać się kołem zamachowym gospodarki regionu, a także zapewnia spójność ładu przestrzennego w obrębie regionu. Polityka regionalna odpowiada na specyficzne potrzeby lokalnych społeczności, a jednocześnie, z mocy prawa, musi być spójna ze strategiami rządowymi (krajowymi) i wspierać ich realizację. Samorząd wojewódzki również **zarządza funduszami na realizację działań wspierających cele polityki regionalnej**, w tym w szczególności środkami z Funduszy Europejskich dla Regionów oraz inwestycjami regionalnymi.

Aktualizacja (modyfikacja) strategii regionalnych odbywa się w cyklach wieloletnich, tym niemniej samorząd województwa może, trzymając się zapisów obowiązujących dokumentów strategicznych, do pewnego stopnia korygować sposób wdrażania zaplanowanych działań – np. poprzez zmianę alokacji środków pomiędzy poszczególnymi priorytetami lub działaniami zapisanymi w Programie Fundusze Europejskie dla Śląskiego 2021-2027 (FES), lub przez dostosowanie kryteriów w naborze projektów. Obowiązująca obecnie Strategia Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2030” została przyjęta w 2020 roku, a pod koniec roku 2024 rozpoczęły się prace nad jej aktualizacją.

Chociaż działania województwa śląskiego związane z transformacją regionu zasadniczo koncentrują się na wyzwaniach związanych z wygaszaniem górnictwa węglowego (przeprofilowanie i dywersyfikacja gospodarki, tworzenie nowych miejsc pracy, przekwalifikowanie pracowników), wiele z działań przewidzianych w FES dotyczy obszarów, które są istotne również dla sprawiedliwej transformacji w kierunku nisko- i zeroemisyjnej mobilności. Są to: (1) działania wspierające rozwój i konkurencyjność gospodarki regionu oraz jej transformację w kierunku niskoemisyjnym, (2) działania dotyczące rynku pracy i kształcenia zawodowego, oraz (3) działania dotyczące usług i infrastruktury transportowej.

W kształtowaniu polityki regionalnej i programowaniu funduszy Zarząd Województwa korzysta m.in. ze wsparcia diagnostyczno-prognostycznego **Wojewódzkiego Urzędu Pracy (WUP)** w Katowicach (który jest strukturą rządową szczebla regionalnego), instytucji, która dostarcza analiz w obszarze rynku pracy, a jednocześnie jest dysponentem dużej puli środków na różne formy kształcenia dorosłych na potrzeby rynku pracy: kursy, szkolenia, studia podyplomowe, podnoszenie kwalifikacji. W szczególności, WUP jest Instytucją Pośredniczącą (IP) dla programu FES w obszarze rynku pracy, edukacji dorosłych procesów transformacji zawodowej (zarządza środkami z EFS+). Natomiast **Śląskie Centrum Przedsiębiorczości** (które jest wojewódzką samorządową jednostką organizacyjną) pełni rolę IP, odpowiadając za wsparcie sektora gospodarczego, w tym innowacje w przedsiębiorstwach, z kolei **związki gmin i powiatów czterech subregionów**: centralnego, północnego, zachodniego oraz południowego (Aglomeracja Beskidy) pełnią rolę IP w zakresie projektów o znaczeniu subregionalnym (np. dotyczących zrównoważonej mobilności).

Na terenie województwa działa również **związek metropolitalny** zrzeszający 41 miast i gmin – **Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii (GZM)**, istniejącej od 2019 roku, powołany do koordynacji zadań, które są trudne lub niemożliwe do realizacji z poziomu pojedynczej gminy. Należy do nich organizowanie transportu publicznego (który jest dostępny na obszarze GZM w ramach wspólnego biletu), w tym m.in. wspólne zakupy autobusów elektrycznych oraz autobusów wodorowych na potrzeby

linii długodystansowych oraz koordynacja budowy niezbędnej infrastruktury ładowania/tankowania, kształtowanie ładu przestrzennego, pozyskiwanie inwestorów.

Istotną rolę w transformacji gospodarczej regionu pełni **Katowicka Specjalna Strefa Ekonomiczna S.A.** – spółka, której udziałowcami są Skarb Państwa reprezentowany przez Ministra Rozwoju i Technologii oraz samorząd województwa śląskiego. Jest to podmiot wspierający rozwój nowych inwestycji na wyodrębnionym obszarze, na którym firmy mogą prowadzić działalność na preferencyjnych warunkach, głównie poprzez ulgi podatkowe, tj. w Katowickiej Specjalnej Strefie Ekonomicznej (KSSE). Do celów specjalnych stref ekonomicznych (których w kraju jest 14) należy przyciąganie inwestycji, tworzenie miejsc pracy i wspieranie rozwoju gospodarczego regionów.

W ramach KSSE utworzono **klaster Silesia Automotive and Advanced Manufacturing (SA&AM)**, należący do tzw. Krajowych Klastrow Kluczowych. Klaster w momencie przeprowadzania badania zrzeszał ok. 280 podmiotów i organizacji, z czego ponad 160 do 170 reprezentowało przemysł motoryzacyjny. Jego misją, jak określił to przedstawiciel udzielający wywiadu, jest promowanie i wspieranie konkurencyjności wśród firm do niego należących, tak aby wzmocnić ich pozycję w ramach międzynarodowych łańcuchów wartości dodanej, a także wobec central korporacji ponadnarodowych, których są częścią. Klaster nie zrzesza firm reprezentujących inne rodzaje mobilności niż transport samochodowy, ale jest otwarty na ewentualne dołączenie do niego producentów środków transportu (np. rowerów elektrycznych).

Przedsiębiorcy mogą wpływać na transformację regionu poprzez swoje decyzje biznesowe. W województwie śląskim są działające różne regionalne organizacje pracodawców, stowarzyszenia biznesowe, izby gospodarcze i rzemieślnicze, m.in.:

- Śląski Związek Pracodawców Lewiatan – należący do reprezentatywnej na poziomie krajowym Konfederacji Lewiatan
- Śląska Federacja Przedsiębiorców Polskich – należąca do reprezentatywnej na poziomie krajowym Federacji Przedsiębiorców Polskich
- Izba Rzemieślnicza oraz Małej i Średniej Przedsiębiorczości w Katowicach – należąca do reprezentatywnego na poziomie krajowym Związku Rzemiosła Polskiego
- Śląska Izba Pracodawców – należąca do reprezentatywnej na poziomie krajowym organizacji Pracodawcy RP
- Regionalna Izba Gospodarcza w Katowicach – należąca do Krajowej Izby Gospodarczej

W województwie (w Gliwicach) ma ponadto swój oddział Polska Izba Motoryzacji.

Pracownicy z województwa śląskiego reprezentowani są na szczeblu wojewódzkim **przez struktury regionalne** reprezentatywnych ogólnopolskich organizacji związkowych: Ogólnopolskiego Porozumienia Związków Zawodowych, Forum Związków Zawodowych, które są federacjami oraz Niezależnego Samorządnego Związku Zawodowego „Solidarność”, który jest związkiem jednolitym. Są to:

- Rada OPZZ Województwa Śląskiego
- Zarząd Wojewódzki FZZ Województwa Śląskiego.
- NSZZ „Solidarność” Zarząd Regionu Śląsko-Dąbrowskiego

Pracownicy poszczególnych gałęzi gospodarki reprezentowani są przez **krajowe struktury branżowe**. W przypadku branży motoryzacyjnej są to: odpowiednie sekcje krajowe w NSZZ „Solidarność” i w PZZ „Kadra” organizacji ogólnopolskiej zrzeszonej w FZZ, oraz Federacja Metalowców i Hutników, która jest członkiem OPZZ. **W przedsiębiorstwach** działają organizacje zakładowe i międzyzakładowe, z których część działa poza strukturami NSZZ „Solidarność” i nie jest zrzeszona w FZZ lub OPZZ.

W kontekście transformacji organizacje pracodawców skupiają się na zagadnieniach związanych z utrzymaniem konkurencyjności przedsiębiorstw i wspieraniem tych ostatnich w mierzeniu się z wyzwaniami, wynikającymi z przechodzenia do niskoemisyjnej gospodarki. Natomiast związki zawodowe koncentrują się na ochronie praw pracowniczych w toku transformacji, a więc przede

wszystkim na utrzymaniu zatrudnienia i zabieganiu o nowe miejsca pracy, a w przypadku zwolnień o odpowiednie instrumenty ochronne.

Pracodawcy i związki zawodowe mogą w pewnym stopniu wpływać na ścieżkę transformacji w regionie poprzez swoich przedstawicieli w ciałach takich jak WRDS, Wojewódzka Rada Rynku Pracy, a także w Komitecie Monitorującym FES, jak również uczestnicząc w konsultacjach strategii, programów i planów organizowanych przez Urząd Marszałkowski.

Obawy, potrzeby i perspektywa głównych interesariuszy

Wśród przedstawicieli **organizacji pracodawców** związanych z branżą automotive w regionie śląskim i branżami pokrewnymi występują ogólnie dość pesymistyczne zapatrywania na bieżącą i spodziewaną przyszłą sytuację. Raportowali oni w wywiadach o **wysokim poziomie niepewności** wśród przedsiębiorców, co wiąże się między innymi z ich specyficznym położeniem w ramach międzynarodowych łańcuchów wartości dodanej. Jako że w większości są to poddostawcy ponadnarodowych korporacji, znajdują się pod silną presją związaną z wdrażanymi przez tych globalnych graczy strategiami rozwoju. W ostatnich latach kładli oni silny nacisk na przechodzenie do elektromobilności i wynikającą z tego zmianę technologii: produkować miano głównie komponenty do samochodów elektrycznych. Szybko jednak okazało się, że skala zamówień na te komponenty jest mniejsza niż zakładano, ze względu na słabsze od oczekiwanego tempo rozwoju rynku pojazdów elektrycznych. To niesie ze sobą niestabilność i utrudnia planowanie dalszych działań przez przedsiębiorstwa, które dostarczają te komponenty – tym bardziej, że problemem jest zarówno wolumen zamówień, jak i jego stabilność. Fluktuacje popytu na rynku, w ocenie jednego z rozmówców, dodatkowo podwyższają koszty operacyjne firm.

Wśród **szans na poprawę sytuacji** sektora motoryzacyjnego i pokrewnych branż w regionie, należy wskazać ogólne oczekiwanie pewnego ustabilizowania się sytuacji dotyczącej popytu na pojazdy elektryczne i komponenty do ich produkcji oraz **wyklarowania kierunku rozwoju elektromobilności** i strategii dalszych działań ponadnarodowych graczy – a w szerszym kontekście, również **luzowania polityk klimatycznych UE**. Pracodawcy wydają się jednak być tutaj raczej pesymistami. Przykładowo, przedstawiciel jednej organizacji zasugerował scenariusz, w którym zrównywanie cen pojazdów elektrycznych i spalinowych będzie raczej oznaczało wzrost cen tych drugich. Stabilizacja popytu jest istotna dla utrzymania miejsc pracy w sektorze i uniknięcia zwolnień na większą skalę. Jednocześnie z wywiadów z pracodawcami wynika, że firmy w ostatnim czasie mogły redukować zatrudnienie rezygnując z pewnej liczby pracowników agencji pracy tymczasowej, czego nie widać w statystykach publicznych dotyczących zwolnień grupowych.

Poza oczekiwaniem na ogólną poprawę koniunktury, część przedsiębiorców branży automotive w regionie liczy na **rozwój nowych technologii i poszukiwanie nisz**, które mogłyby przynieść niektórym firmom dodatkowe przewagi konkurencyjne. Przejawem tego jest m.in. polityka prowadzona przez klaster SA&AM, który wspiera firmy w zakresie poprawy ich pozycji konkurencyjnej w oparciu o rozwijanie innowacyjności i zielonych rozwiązań. Towarzyszy temu przeświadczenie, że takie podejście jest konieczne, aby utrzymywać się na rynku i zyskiwać zaufanie konsumentów. W ostatnim czasie klaster otworzył się na firmy spoza branży motoryzacyjnej, gdyż zauważono, że technologie wykorzystywane przy produkcji komponentów do pojazdów mogą być wykorzystywane w innych obszarach przetwórstwa przemysłowego, i to nawet niepokrewnych branży motoryzacyjnej. Specyficzną technologią, której rozwój chętnie widziałaby część przedsiębiorców w regionie, jest rozwijanie segmentu pojazdów autonomicznych. W Polsce nie istnieją na razie przepisy pozwalające na testowanie ich na drogach publicznych, jednak partnerzy społeczni na forum Wojewódzkiej Rady Dialogu Społecznego postulowali w ostatnim czasie, by wybudować specjalny tor, który służyłby między innymi testowaniu takich aut.

Podobnie jak pracodawcy, **przedstawiciele związków zawodowych** (które obecne są w większych zakładach pracy) wyrażali obawy o przyszłość branży **motoryzacyjnej**, w szczególności **konkurencyjność** europejskich przedsiębiorstw. Zwracali oni uwagę, że utrata konkurencyjności, to

utrata **miejsc pracy**, która oznacza nie tylko pozbawienie źródła zarobków pracowników zakładów, które ograniczają, likwidują lub przenoszą działalność, ale również **utratę dochodów** dla gmin, w których te zakłady są zlokalizowane.

Jako istotne źródło problemów branży, ale również klucz do poprawy sytuacji przedstawiciele związków zawodowych wskazywali **politykę europejską**. Jak to określił jeden z badanych *„Europa podcina gałąź na której siedzi”*, z jednej strony nakładając sobie gorset wynikający z ambitnej polityki klimatycznej, który podwyższa **koszty działalności względem konkurentów** spoza UE, z drugiej strony zero- i niskoemisyjne technologie, które miały budować przewagę konkurencyjną Europy pogłębiają jej zależność od dostaw surowców spoza Unii (takich jak metale ziem rzadkich, które są kluczowe dla elektryfikacji transportu. Na przykład produkcja magnesów neodymowych, okazała się wrażliwa na ograniczenia nakładane przez Chiny, które dysponują własnymi złożami. Zdaniem tego rozmówcy niezrozumiałe jest *„dlaczego Europa chce być prekursorką zielonej transformacji, gdy ją na to nie stać (...)”. Inne duże kraje, które obecnie nie ponoszą kosztów obciążających rodzimy brudny przemysł, łatwiej sfinansują zmianę profilu na bardziej ekologiczny w przyszłych latach”*.

Wskazał on ponadto, że politykę europejską charakteryzuje brak długofalowego planowania i **oczekiwanie zbyt radykalnych zmian w zbyt krótkim czasie**, działanie ad hoc. Jak przykład skutków wdrożenia *„nieprzemyślanego rozwiązania”* przywołał on awarię systemu energetycznego w Hiszpanii, opartego na OZE. Według niego brakuje rozwiązań systemowych, a jeśli takie są to obciążają zwykłych obywateli, *„gdy my dalej produkujemy brudną energię”*.

Badani ze związków zawodowych podważali również „ekologiczność” rozwiązań forsowanych przez europejską politykę klimatyczną: *„samochód elektryczny staje się ekologiczny po 200 tys. chyba przejechanych kilometrów”*. W tym kontekście badani podnoszą kwestię kosztów utylizacji takich samochodów, a w szczególności problem odzysku i utylizacji baterii do elektryków. Uczestnicy badania wytykali polityce unijnej hipokryzję: *„to nie jest żadna ekologia (...) to jest oszustwo, jak będziemy dalej udawać, to nigdy w dobrą stronę nie zajdziemy. (...) udajemy, że jak produkujemy za granicą UE to już jest ekologicznie, bo my nie widzimy tego syfu”. „Jesteśmy przeciw, bo to do niczego dobrego nie prowadzi”*.

Wobec niepewnej koniunktury branży związkowcy zwracali również uwagę na istotny wpływ **kosztów energii** i typów kontraktów z jej dostawcami w zakładach produkcyjnych, w których produkcja opiera się na energii elektrycznej. Zakład, w którym pracuje jeden z rozmówców ma umowę na stały poziom odbioru energii, a w przypadku odchyień płaci stawki karne, co niekiedy wymusza przestoje w produkcji. Ponadto badani zwracali uwagę, że ochrona indywidualnych konsumentów przed wysokimi kosztami energii jest kompensowana wyższymi cenami dla przedsiębiorstw. Zgłaszali również duże obawy o dalszy wzrost cen w związku ze spodziewanym wprowadzeniem ETS2.

Zdaniem związkowców do zachowania konkurencyjności nie wystarczy zmiana produkowanego modelu pojazdu, niezbędna jest zmiana przepisów, które tę konkurencyjność obniżają [w domyśle: wynikających z Europejskiego Zielonego Ładu] – w tej materii poglądy przedstawicieli związków zawodowych są zbieżne z pracodawcami, którzy szanse na poprawę sytuacji upatrują m.in. w poluzowaniu polityki klimatycznej EU, o co, zdaniem związków, należy czynnie zabiegać.

Badani ze związków zawodowych podkreślali, że interesy pracowników i pracodawców są zbieżne, ale nie prowadzi to do współdziałania obu stron np. na rzecz rozwiązań w prawie i polityce publicznej, które przyczyniłyby się do poprawy sytuacji w branży i odwrócenia negatywnych trendów.

Wobec niepewnej sytuacji istotną potrzebą sygnalizowaną przez związkowców jest dostęp do informacji o planach przedsiębiorstw, przyszłości branż, do wiedzy na temat zmian w otoczeniu prawnym, a także dostęp do rzetelnej informacji o konsekwencjach związanych z realizacją Europejskiego Zielonego Ładu, np. ETS2 *„o tym się nie mówi, jakie to zagrożenie stwarza, natomiast my dochodzimy, gdzieś takiej informacji sami od siebie”*. Związki również oczekują większej sprawczości dialogu: *„problemy są, bo jest tak, że się tylko mówi, ale (...) nikt nic nie rozwiązuje i nic nie robi”*.

Główną troską **samorządu województwa** w świetle wypowiedzi przedstawicieli Urzędu Marszałkowskiego jest dywersyfikacja gospodarcza regionu, w którym tradycyjnie dominował przemysł ciężki: „u nas głównym problemem jest monokultura i my sektor motoryzacyjny widzimy w kontekście monokultury kolejnej”. Działania samorządu związane z transformacją prowadzone do tej pory koncentrowały się na wyzwaniach związanych z wygaszaniem górnictwa węglowego i są ukierunkowane m.in. na wspieranie tworzenia miejsc pracy (przede wszystkim, żeby zapłacić lukę związaną z likwidacją miejsc pracy w górnictwie), m.in. poprzez nowe inwestycje w przedsiębiorstwach, a także na przekwalifikowanie osób odchodzących z branż opartych na węglu. Jednocześnie urzędnicy wskazywali, że żeby właściwie odpowiedzieć na wyzwania związane z sytuacją branży motoryzacyjnej i jej pracowników, samorząd województwa (podobnie jak związki zawodowe) potrzebowałby informacji o planowanych działaniach przedsiębiorstw.

II. Zatrudnienie i produkcja w branży motoryzacji i mobilności

Źródła danych wykorzystane w niniejszym rozdziale to dane dostępne w publicznym systemie statystycznym (w tym w Lokalnym Banku Danych Głównego Urzędu Statystycznego – GUS BDL) oraz dane uzyskane z WUP, katalogów i stron internetowych firm, portali informacyjnych o tematyce branżowej lub regionalnej (slazag.pl, slaskibiznes.pl), a także z wywiadów z regionalnymi interesariuszami (przedstawicielami związków zawodowych, organizacji pracodawców i WUP). Niektóre dane krajowe zaczerpnięto z raportu sektorowego Polskiego Instytutu Ekonomicznego (Ambroziak i in., 2025).

Sytuacja branży motoryzacyjnej

Przemysł motoryzacyjny w Polsce zdominowany jest przez **kapitał zagraniczny** (który w 2024 wypracował 75% zysku branży) i silnie **powiązany z rynkami zagranicznymi** (92% wartości dodanej trafia na eksport)³³. Produkcja koncentruje się na wytwarzaniu części i akcesoriów do pojazdów silnikowych (na rynek pierwotny jak i wtórny) – 53% wartości produkcji sprzedanej przemysłu motoryzacyjnego i 76% zatrudnienia w przemyśle motoryzacyjnym w 2024 r.³⁴ – i charakteryzuje się relatywnie **niską wartością dodaną** (niskimi marżami i niskim udziałem wynagrodzeń), co wynika z charakteru inwestycji zagranicznych lokowanych w Polsce. Do najbardziej konkurencyjnych produktów eksportowych zaliczyć można samochody dostawcze, silniki benzynowe, układy hamulcowe oraz akumulatory litowo-jonowe. Polska jest największym producentem baterii litowo-jonowych w Europie (mając 6% udziału w światowej produkcji w 2024 r.)³⁵ produkuje również autobusy elektryczne, a w 2023 rozpoczęła produkcję autobusów wodorowych (w Świdniku w woj. lubelskim).

Polski przemysł motoryzacyjny jest wrażliwy na wahania europejskiej i światowej koniunktury nie tylko ze względu na orientację eksportową, ale również rosnący udział wartości importowanej, który w 2023 r. wynosił 36,3%³⁶. Branża silnie odczuła skutki pandemii COVID i wojny na Ukrainie z powodu zerwanych łańcuchów dostaw. Trudną sytuację branży potwierdzają zarówno związkowcy jak i pracodawcy. Badani wskazywali, że **konkurencyjność** branży jest obecnie słaba i zagrożona ze względu na silną i rosnącą pozycję Chin na rynku (w produkcji samochodów elektrycznych, akumulatorów i nie tylko). Konkurencyjność obniżają ponadto wysokie koszty produkcji w Europie, na które wpływa m.in. konieczność dostosowania się do standardów wymuszonych przez unijną politykę klimatyczną (normy emisji CO₂, Euro 7). Producent nie może nadrobić słabych wyników w sprzedaży

33. Dane za: Ambroziak i in. (2025).

34. Dane GUS.

35. Ambroziak i in. (2025).

36. Ibidem.

pojazdów z napędem elektrycznym, zwiększając produkcję pojazdów spalinowych, ponieważ naraża się na dotkliwe kary. Związkowcy informowali, że w branży mają miejsce **relokacje** poza Europę np. do Egiptu, Maroka i że w kontekście aktualnej polityki Donalda Trumpa, można się również spodziewać relokacji do USA. Jeden z rozmówców ze zauważył, że dotychczasowe formuła polegająca na byciu „*wytwórnią Europy*” wprawdzie się wyczerpuje, „*no ale dalej jeszcze na tym koniku możemy pojechać*”.

Przemysł motoryzacyjny w województwie śląskim (jak i w kraju) jest zależny od popytu na rynkach Europy Zachodniej. Badani wskazywali, że na **popyt** wpływa m.in. sytuacja ekonomiczna konsumentów i cena produktu, a także dostępność zachęt finansowych. Według jednego z rozmówców ze związków zawodowych po wycofaniu dopłat do elektryków w Niemczech, zamówienia na samochody elektryczne spadły o 80%. W Polsce barierą popytową dla EV oprócz ceny jest **niewystarczająca infrastruktura ładowania**, dla której barierą rozwojową, wymienianą przez badanych, jest niedostosowanie sieci energetycznych do zwiększonego poboru energii związanego (zwłaszcza z szybkim) ładowaniem pojazdów, na które jest największe zapotrzebowanie. Z kolei wciąż **ograniczona dostępność infrastruktury tankowania wodoru** w Europie wpłynęła na decyzję Stellantis o wstrzymaniu rozwoju technologii wodorowych ogniw paliwowych i odłożeniu zaplanowanego na 2025 rok uruchomienia w Polsce (w zakładzie w woj. śląskim) produkcji samochodów dostawczych Pro One z napędem wodorowym³⁷.

Wielkość popytu jest kluczowa dla branży, ponieważ model biznesowy (zysk) przedsiębiorstw motoryzacyjnych jest silnie oparty na dużej skali zamówień i **wielkoseryjności**. Tymczasem badani wskazywali, że w ostatnich pięciu latach popyt jest niestabilny (obserwuje się krótkookresowy nadmiar zamówień na przemian ze spadkami i restrukturyzacją działalności). Obecnie wolumeny produkcyjne poszczególnych modeli samochodów są niskie, co może prowadzić do wewnętrznej konkurencji i zagrażać utrzymaniu produkcji różnych modeli adresowanych do podobnego segmentu rynkowego – np. w obrębie dużej grupy kapitałowej (takiej jak Stellantis), w sytuacji zacieśniającego się rynku w Europie, gdzie zakłady produkcyjne się zamykają. Dużym problemem jest **nieprzewidywalność zamówień**: według słów jednego ze związkowców „*[klient] nie podaje planu produkcji nawet do przodu o tydzień i nie wiemy, na czym stoimy*”.

Uczestnicy badania wskazywali, że motorem napędowym **przechodzenia na elektromobilność** są producenci samochodów, będący na górze łańcucha wartości. Wiele firm motoryzacyjnych zabiegając o pierwszeństwo na rynku elektromobilności potworzyło nowe struktury, również poddostawcy poczynili inwestycje, nastawiając się na elektryfikację aut. Tymczasem nastąpił zastój popytowy, lepiej sprzedają się samochody hybrydowe. „*Jeden z zakładów nastawiał się na produkcję czterozmianową silników elektrycznych, a produkuje na jednej zmianie, co okazało się katastrofą finansową – nowo wybudowane moce wykorzystuje tylko w 20%, ponieważ odbiorca się wycofał ze względu na brak zbytu na samochody elektryczne*”. Słaba koniunktura na auta elektryczne wpłynęła na sytuację producentów wszystkich podzespołów.

Producenci części i podzespołów przyjmują różne **strategie** w odpowiedzi na pojawiające się wyzwania. Jeden zakład w związku ze spadkiem zamówień na rynku pierwotnym przestawił większość produkcji na potrzeby rynku wtórnego, jednak ze względu na kilkakrotnie niższe ceny na tym rynku musiał nadrabiać skalą produkcji, żeby zachować opłacalność. Niekiedy bywa, że produkcja na rynek wtórny jest bardziej opłacalna, ze względu na niskie marże na produkty OEM wymuszane przez producentów aut. Niektóre zakłady, w których proces technologiczny na to pozwala (np. lakiernie zajmujące się malowaniem, cynkowaniem) zaczynają szukać klientów poza branżą motoryzacyjną, jednak jest to bardzo trudne, gdy proces jest zaprojektowany pod wielkoseryjność.

Ze szczególnymi wyzwaniami będą musiały się zmierzyć **zakłady wytwarzające produkty powiązane z technologią auta spalinowego**. Dla zakładów produkujących np. układy hamowania – które są różne w autach spalinowych i elektrycznych (podobnie może być z systemami chłodzenia) – oznacza to,

³⁷. slaski.biznes.pl (2025).

zdaniem badanych, konieczność „przebrożenia produkcji”, a dla producentów silników spalinowych zakończenie wytwarzania i ew. przejście na nowy profil produkcji. Próba wykorzystania infrastruktury przemysłowej pozostającej po likwidacji zakładów FCA Powertrain w Bielsku Białej do nowej produkcji skończyła się niepowodzeniem – w tym przypadku mogłyby tam być produkowane silniki na potrzeby wojska, na co liczyły związki zawodowe i władze lokalne, ale Polska Grupa Zbrojeniowa ostatecznie nie zdecydowała się na uruchomienie tam działalności.

Na razie **zależność produkcji krajowej branży motoryzacyjnej od technologii spalinowych** nie słabnie – udział produktów powiązanych z tą technologią w eksporcie w 2024 wyniósł 25%, a w samym eksporcie części – 37%, podobnie jak w roku 2018³⁸.

Do wcześniej opisanych wyzwań należy dodać **słabnącą konkurencyjność** polskiego przemysłu motoryzacyjnego w związku z **rosnącymi kosztami pracy** (m. in. w wyniku wzrostu ustawowo regulowanej płacy minimalnej) --- i **wzrostem cen energii elektrycznej**³⁹. Jednocześnie, mimo, że w Polsce branża motoryzacyjna jest dużo bardziej zaawansowana w automatyzacji (wdrażanej w odpowiedzi na niedobór pracowników) niż inne gałęzie przetwórstwa przemysłowego w kraju, w 2023 wciąż znacząco odstawała od takich krajów jak Niemcy, Włochy, czy nawet Czechy⁴⁰. Jak zauważył jeden z rozmówców ze związków zawodowych „*u nas prędzej, czy później wejdzie ta prawdziwa automatyzacja*”.

Przemysł mobilności w województwie śląskim

Województwo śląskie na tle kraju

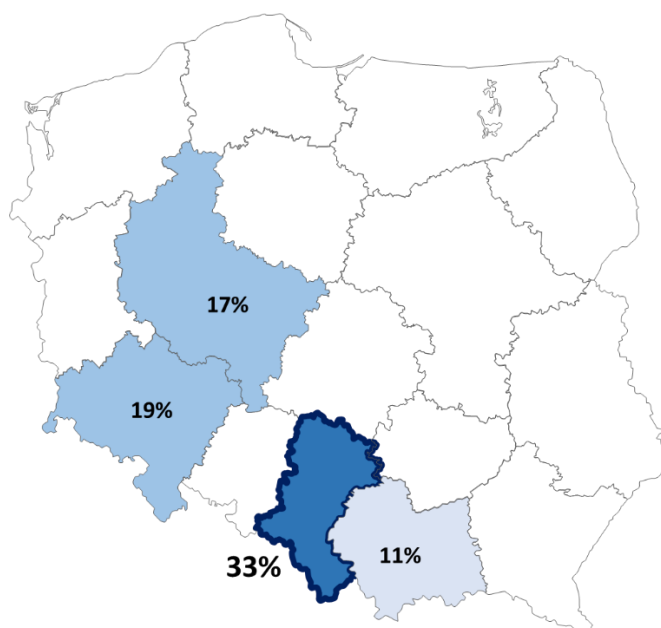
Na mapie polskiego przemysłu motoryzacyjnego dominują trzy województwa: śląskie, dolnośląskie i wielkopolskie, których łączny udział w wartości produkcji sprzedanej w 2023 roku wyniósł 70%, a razem z województwem małopolskim 81% (zob. Mapa 1), a udział samego województwa śląskiego wyniósł 33%. Województwo śląskie jest zdecydowanym liderem jeśli chodzi o udział mieszkańców regionu w liczbie pracujących w branży motoryzacyjnej w Polsce, który wynosi 26% (zob. Mapa 2). Również w tym województwie, jak i w województwie dolnośląskim odnotowano w 2024 roku najwyższy odsetek pracujących w przemyśle motoryzacyjnym wśród ogółu pracujących mieszkańców w tych województwach – w obu regionach wyniósł on 3,2% (zob. Mapa 3).

38. Ambroziak i in. (2025). Op. cit.

39. Ceny energii elektrycznej dla odbiorców nie będących gospodarstwami domowymi w pierwszym półroczu 2025 były o 75% wyższe niż w drugim półroczu 2020 (najwyższą wartość – 104% różnicy - osiągnęły w pierwszym półroczu 2023. Wyliczenie na podstawie danych Eurostat nrg_pc_205. (dostęp w dniu 16 stycznia 2026).

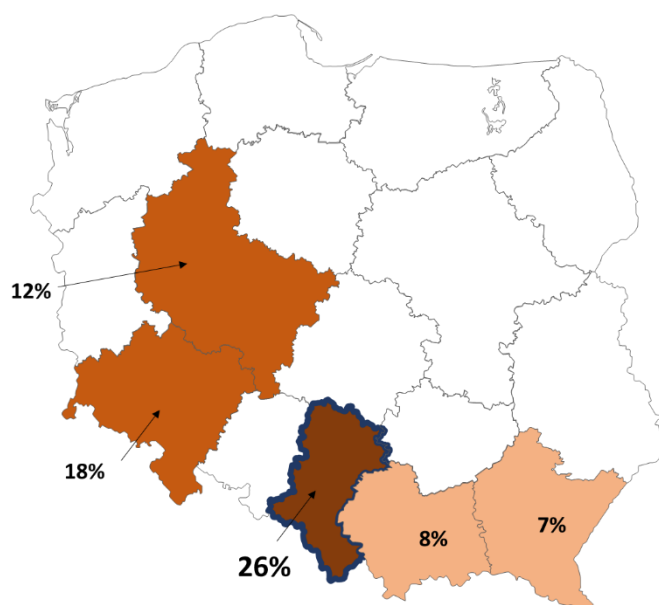
40. IFR.org <https://ifr.org/news/global-robot-density-in-factories-doubled-in-seven-years/> (dostęp w dniu 16 stycznia 2026).

Mapa 1. Województwa o najwyższym udziale w krajowej wartości produkcji sprzedanej przemysłu motoryzacyjnego w roku 2023



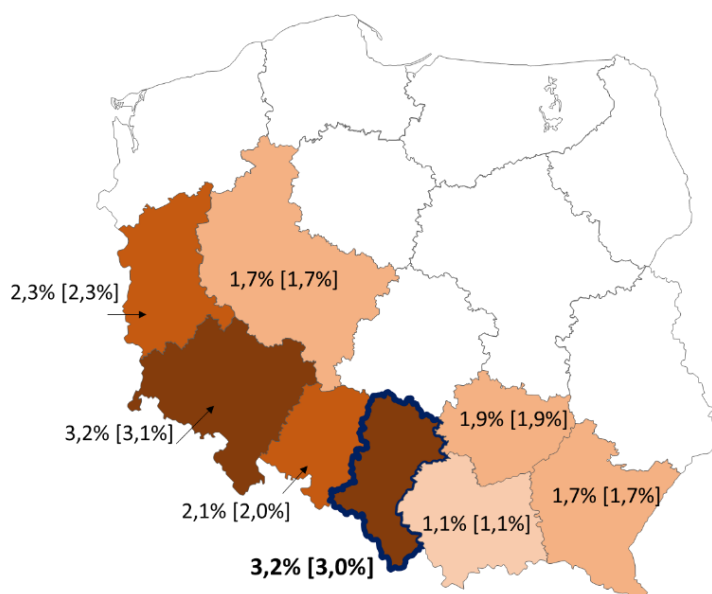
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Mapa 2. Województwa o najwyższym udziale w liczbie pracujących w przemyśle motoryzacyjnym w kraju w 2024 r.



Źródło: opracowanie własne. Odsetki wyliczone w oparciu o średnią liczbę pracujących w roku na podstawie danych miesięcznych BDL GUS.

Mapa 3. Województwa z najwyższym odsetkiem (powyżej 1%) pracujących w przemyśle motoryzacyjnym wśród ogółu pracujących mieszkańców w danym województwie w 2024 r. [w 1-7M 2025 r.]



Źródło: opracowanie własne. Odsetki wyliczone w oparciu o średnią liczbę pracujących w danym okresie na podstawie danych miesięcznych BDL GUS.

Przedsiębiorstwa branży mobilności

Na obszarze województwa śląskiego znajdują się trzy fabryki OEM należące do francusko-włosko-amerykańskiego koncernu Stellantis: w Gliwicach, produkująca duże samochody dostawcze głównie z napędem elektrycznym: Citroën Jumper, Peugeot Boxer, Opel/Vauxhall Movano, Fiat Professional e-Ducato; oraz dwa zakłady w Tychach - zakład produkujący samochody osobowe w wersjach z napędami spalinowym, hybrydowym i w pełni elektrycznym: Alfa Romeo Junior, Jeep Avenger, Fiat 600, oraz zakład produkujący silniki do aut hybrydowych. W regionie działają również liczni producenci części i podzespołów do pojazdów, producenci maszyn i urządzeń dla przemysłu motoryzacyjnego, dostawcy technologii i usług dla branży. Przedsiębiorstwa zlokalizowane w województwie reprezentują wszystkie poziomy dostaw dla producentów pojazdów: od Tier 0,5 do Tier 5⁴¹. Część firm produkuje wyłącznie na pierwszy montaż, część zarówno na pierwszy montaż jak i na aftermarket, a niektóre wyłącznie na aftermarket.

Na potrzeby elektromobilności produkują m.in. Valeo e-automotive w Czechowicach-Dziedzicach – wytwarzający systemy napędowe wysokiego napięcia dla wszystkich pojazdów elektrycznych (Hybrydy, PHEV i EV) oraz ZF w Częstochowie – producent systemów elektronicznych dla potrzeb pojazdów EV. Podczas, gdy największa koncentracja przemysłu baterijnego w Polsce występuje w województwie dolnośląskim, w województwie śląskim działają: SK high-tech battery materials Poland w Dąbrowie Górniczej – producent separatorów baterii litowo-jonowych wykorzystywanych w samochodach elektrycznych, BMZ Poland w Gliwicach – producent baterii litowo-jonowych m.in. do rowerów elektrycznych, pojazdów użytkowych i autobusów elektrycznych oraz – również w Gliwicach EMBS (d. Johnson Matthey Battery Systems) producent zaawansowanych systemów akumulatorów litowo-jonowych m.in. do rowerów elektrycznych i pojazdów autonomicznych. Ponadto w Pszczynie zlokalizowany jest zakład ZPUE S.A. produkujący szybkie stacje ładowania do 150 kW.

⁴¹. Por. Katalog firm Polskiej Izby Motoryzacyjnej <https://www.pim.pl/kategoria/31/katalog> (dostęp w dniu 16 stycznia 2026).

W województwie śląskim znajdują się również dwa zakłady zajmujące się recyklingiem baterii: Elemental Strategic Metals w Zawierciu (recykling baterii litowo-jonowych i odzysk metali z katalizatorów) oraz Eneris w Żarkach (recykling baterii litowych i odpadów akumulatorowych).

W regionie nie ma większych producentów autobusów, czy pojazdów ciężarowych, część firm produkuje komponenty do autobusów]. W Bielsku-Białej działa polski producent pojazdów specjalnych (głównie dla straży pożarnej) Wawraszek ISS sp. z o. o. Natomiast w Gliwicach powstał technologiczny start-up Blees, który pracuje nad wdrożeniem autobusu autonomicznego pod tą samą marką.

W Chorzowie zlokalizowany jest zakład firmy Alstom produkującej pojazdy szynowe w tym elektryczne i elektryczno-baterijne (wagony metra, tramwaje, wagony dla kolei regionalnych i podzespoły do pojazdów szynowych. Zakład zatrudniał w 2024 roku około 2500 pracowników⁴². Firma ma również oddział w Katowicach (d. Zakłady Wytwórcze Urządzeń Sygnalizacyjnych) oraz warsztaty elektryczno-spawalnicze Delta w Świętochłowicach.

Na obszarze województwa działa również kilku producentów polskich marek rowerowych – w Polsce rowery są projektowane i montowane, produkcja jest w Chinach i na Tajwanie, m.in.: Velo w Gliwicach (marki Accent i Dartmoor), Artex FPHU w Czechowicach-Dziedzicach (marka Northtec), Prime Bicycles w Częstochowie (marka Prime); dwa przedsiębiorstwa produkują rowery elektryczne: Zasada Bikes w Wieluniu (marka Maxim) – system wspomagania produkowany jest w Polsce (firma oferuje również rowery bez wspomagania) oraz Tosa Bikes w Rybniku; w firmie Mozartt w Katowicach produkowane są rowerowe napinacze i prowadnice do łańcuchów.

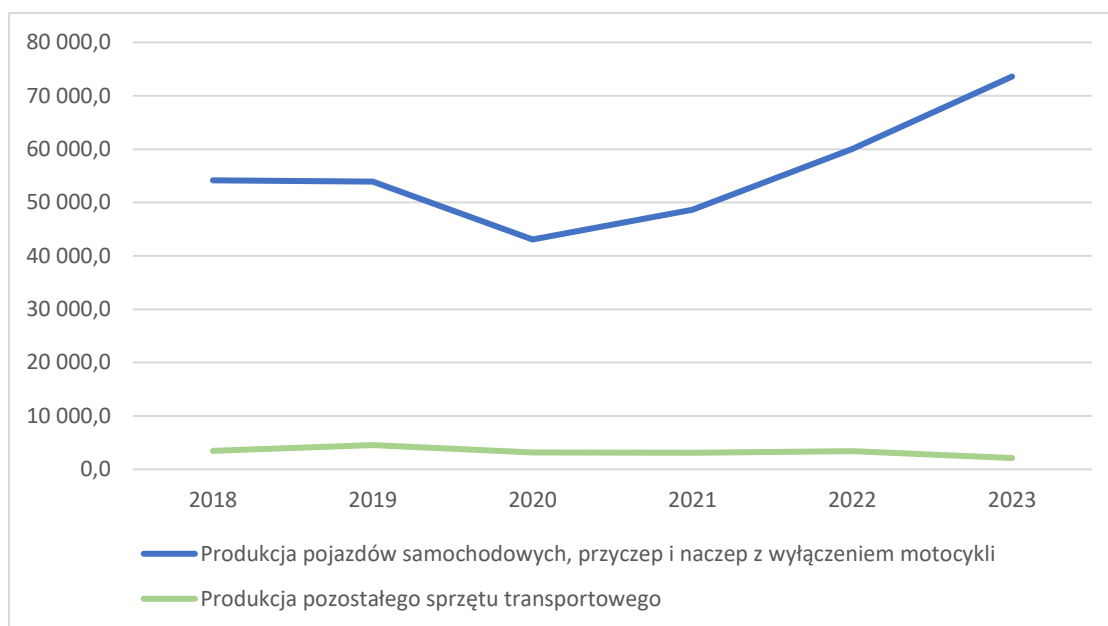
Produkcja

W statystyce publicznej produkcja dla branży mobilności jest ujmowana w różnych działach klasyfikacji działalności. Najważniejszym z nich jest *produkcja pojazdów samochodowych, przyczep i naczep, z wyłączeniem motocykli* (PKD 29). W tym dziale mieści się m.in. produkcja samochodów osobowych, dostawczych, ciężarowych. Dział ten jednak nie obejmuje produkcji silników do pojazdów z napędem elektrycznym, baterii i akumulatorów, jak również oświetlenia do pojazdów, które są zaliczane do działu *produkcji urządzeń elektrycznych* (PKD 27), z kolei produkcja tłoków, gaźników, pomp paliwowych zaliczana jest do działu *produkcja maszyn i urządzeń gdzie indziej nie sklasyfikowanych* (PKD 28). Oddzielnie klasyfikowana jest produkcja wyrobów gumowych (PKD 22). Jednak łańcuch wartości branży motoryzacyjnej jest dużo bardziej rozbudowany i obejmuje między innymi opakowania i logistykę, specjalistyczne usługi np. czyszczenie przemysłowe, oprogramowanie itd. itp. Dział *produkcji pozostałego sprzętu transportowego* (PKD 30) obejmuje m.in. produkcję lokomotyw i taboru kolejowego i tramwajów, motocykli, rowerów, wózków inwalidzkich, samolotów, pojazdów wojskowych. W tej sytuacji jako wskaźniki dotyczące kondycji branży mobilności przyjęto dane dotyczące działów PKD 29 i 30.

Wartość produkcji sprzedanej w dziale PKD 29 w woj. śląskim w 2023 r. wyniosła 73595, 4 mln zł., a w dziale PKD 30 2122,3 mln zł. Branża od 2020 roku odrabiała straty spowodowane pandemią COVID-19, jednak, jeśli się ceny skoryguje o wskaźnik inflacji, nie osiągnęła poziomu sprzed pandemii (Wykres 2).

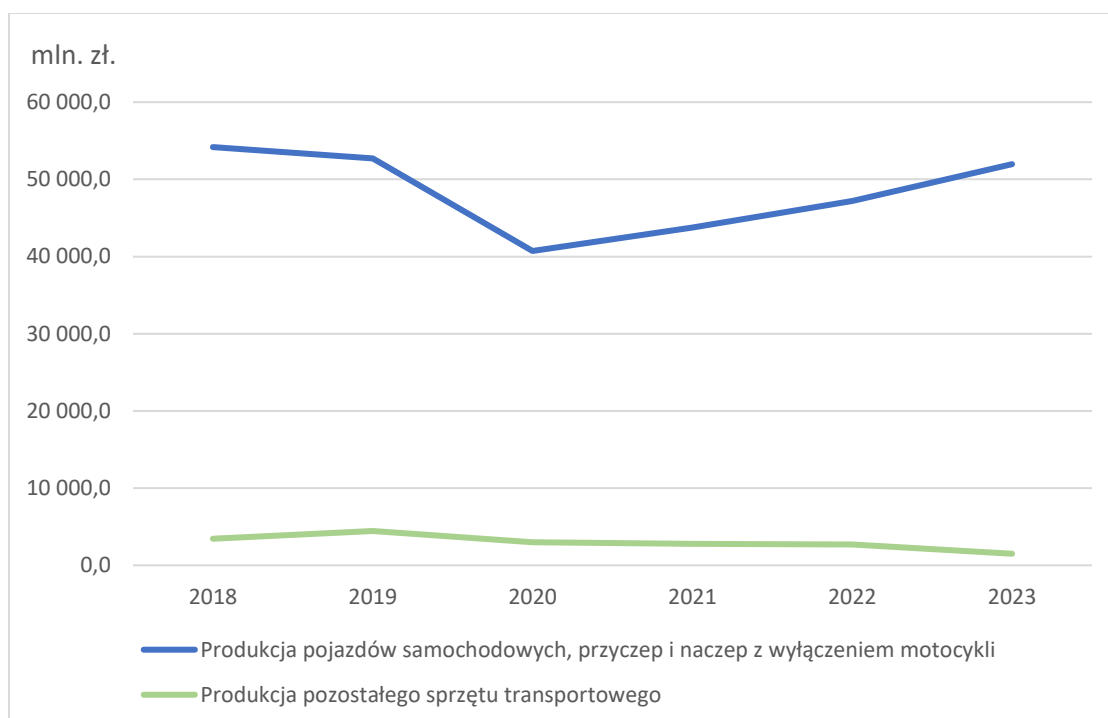
⁴². Dane ze strony internetowej firmy: <https://www.alstom.com/pl/press-releases-news/2024/10/zaklad-alstom-w-chorzowie-obchodzi-160-lat> (dostęp w dniu 16 stycznia 2026).

Wykres 1. Dynamika wartości produkcji sprzedanej PKD 29 i PKD 30 w woj. śląskim (ceny bieżące w milionach złotych)



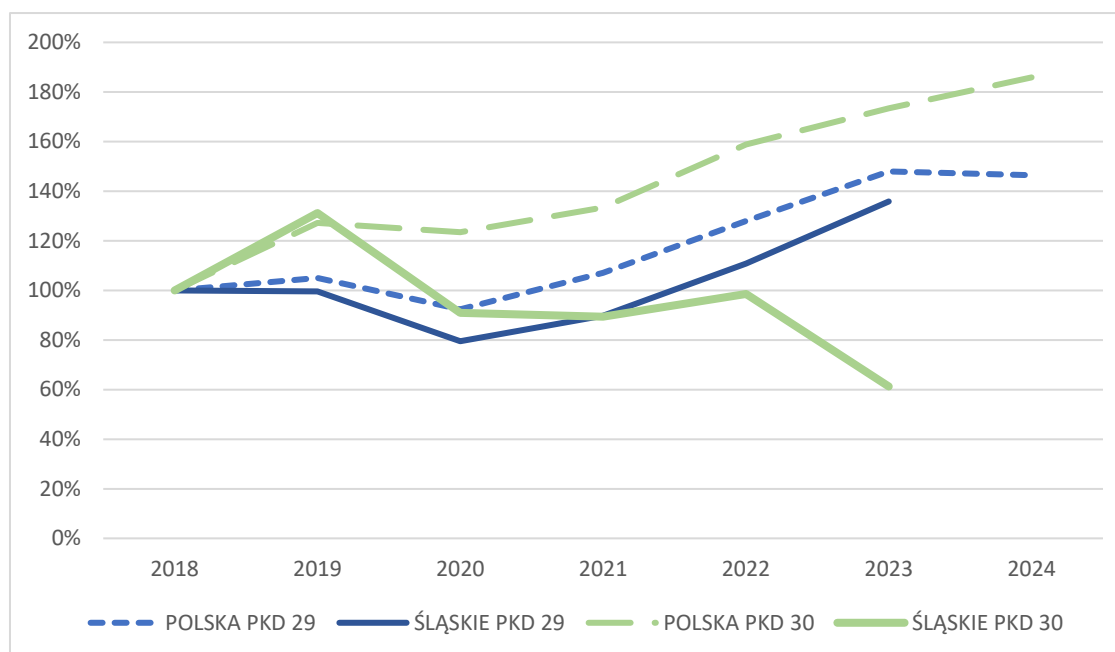
Źródło: BDL GUS

Wykres 2. Dynamika wartości produkcji sprzedanej PKD 29 i PKD 30 w woj. śląskim z korektą inflacyjną (w milionach zł.)



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS

Wykres 3. Porównanie dynamiki produkcji sprzedanej w działach PKD 29 i PKD 30 w województwie śląskim i w kraju (ceny bieżące, 2018=100%)



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS, GUS *Nakłady i wyniki przemysłu*

Zmiany w wartości produkcji sprzedanej w dziale PKD 29 w województwie wykazują silną zbieżność z trendem krajowym. Stąd dla okresu wykraczającego poza rok 2023 (dla którego dostępne są ostatnie dane roczne z poziomu wojewódzkiego), wskazówką sytuacji branży w województwie może być dynamika krajowa (Wykres 3). Po zapaści spowodowanej pandemią i przerwaniem łańcuchów dostaw wartość produkcji sprzedanej rosła. Trend ten w kraju załamał się w roku 2024 (1,02% spadek w porównaniu z rokiem 2023), w roku tym odnotowano również wyraźny spadek liczby wyprodukowanych aut osobowych (Tabela 1). Z kolei w okresie 1-2 kw. 2025 wartość produkcji sprzedanej w kraju wzrosła o 0,9% w porównaniu z 1-2 kw. 2024.

Tabela 1. Produkcja wytworzona wybranych środków transportowych w Polsce (sztuki)

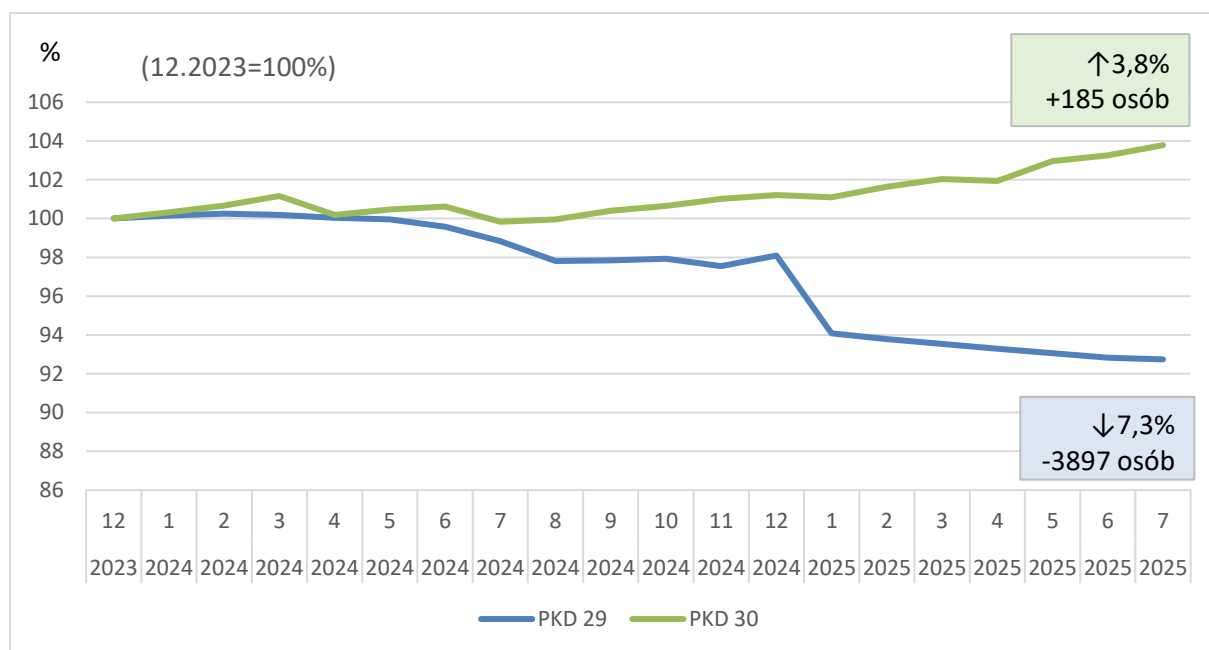
	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Samochody osobowe	434 666	278 788	260 698	252 395	297 071	216 099
Pojazdy do transportu publicznego	7 358	6 037	5 250	5 089	5 160	4 263
Samochody ciężarowe i ciągniki drogowe do ciągnięcia naczep	194 819	155 893	154 043	203 586	279 151	332 043
Rowery (łącznie z dziecięcymi)	1 133 828	984 216	1 237 186	1 337 014	839 541	1 044 931

Źródło: GUS *Produkcja wytworzona ważniejszych wyrobów przemysłowych*

Zatrudnienie

W województwie śląskim w lipcu 2025 r. w dziale PKD 29 *produkcja pojazdów samochodowych, przyczep i naczep, z wyłączeniem motocykli* było zatrudnionych **50 922** osób, o 3 350 mniej niż w lipcu 2024 r. (spadek o 6,2%). Z kolei w dziale PKD 30 *produkcji pozostałego sprzętu transportowego* w lipcu 2025 r. pracowało **5 073** osób – o 193 osób więcej niż w lipcu 2024 r. (wzrost o 4%). (Dane BDL GUS).

Wykres 4. Dynamika zatrudnienia w województwie śląskim w przemyśle motoryzacyjnym (PKD 29) i produkcji innych środków transportu (PKD 30) w okresie grudzień 2024 – lipiec 2025.



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS dotyczących liczby pracujących.

Badani wskazywali, że od czasu pandemii COVID koniunktura w branży motoryzacyjnej ma charakter sinusoidy. W okresach zwykłych, gdy wzrasta wolumen zamówień, pracodawcy zwiększają zatrudnienie w oparciu o usługi **agencji pracy tymczasowej** (tacy pracownicy mogą, według przedstawiciela organizacji pracodawców, stanowić nawet 15% załogi) lub próbują zmieniać normy, by więcej wyprodukować w krótszym czasie. Gdy przychodzą spadki w grę wchodzi restrukturyzacja, zwolnienia lub zmniejszanie wynagrodzeń. Redukcję zatrudnienia często osiąga się nie przedłużając umów pracownikom tymczasowym i unikając w ten sposób zwolnień grupowych. Tym niemniej, w regionie zwolnienia grupowe miały również miejsce (Tabela 2). Jednak – według przedstawiciela organizacji pracodawców – nie jest to zjawisko powszechne, ponieważ w związku z trudnościami w pozyskaniu pracowników, pracodawcy decydują się na **redukcję zatrudnienia** w ostateczności. Jednocześnie – w ocenie przedstawiciela związków zawodowych – przepisy Kodeksu Pracy dotyczące zwolnień i odpraw, są tak skonstruowane, że **w Polsce opłaca się zwolnić pracowników**, szczególnie producentom zagranicznym rozliczającym się w euro lub dolarach. Zdaniem tego rozmówcy, można byłoby te przepisy zmienić, żeby bardziej opłacalne były inne rozwiązania, zwrócił on również uwagę, że „za mało jest podnoszony jest ten aspekt, choćby odpraw, żeby zapewnić pracownikowi okres przejścia, przekwalifikowania się i być może doszkolenia się na własny koszt, bo (...) urzędy pracy nie oferują tak wiele”, żeby mógł (również samodzielnie) znaleźć odpowiednie szkolenia i skorzystać z pojawiających się nowych możliwości zatrudnienia.

W latach 2023-2025 do zwolnień grupowych doszło m.in. w FCA Powertrain w Bielsku Białej (wycofywanie produkcji silników spalinowych, a następnie likwidacja zakładu), Yazaki Automotive Products sp. z o.o. w Mikołowie (zakończenie produkcji wiązek elektrycznych do Maserati, brak nowych zamówień), MA Polska S.A. w Tychach (zakończenie produkcji części do Fiata 500 i Lancii), Magneti Marelli w Sosnowcu, Marelli w Bielsku Białej, BCUBE Poland Logistics w Bieruniu, ZF Lifetec i ZF Centrum Inżynierijskim Elektroniki w Częstochowie. Zakład Stellantis Gliwice, produkujący duże auta dostawcze, w czerwcu 2023 zwiększył zatrudnienie, by uruchomić trzecią zmianę, którą jednak we wrześniu 2024 zlikwidował, wskutek czego pracę zyskało a następnie straciło ok. 500 osób (byli to w dużej części pracownicy agencji pracy tymczasowej). Zwolnienia grupowe zarejestrowane przez WUP (które nie uwzględniają pracowników agencji pracy tymczasowej) zestawiono w Tabeli 2.

Tabela 2. Zwolnienia grupowe w województwie śląskim w branży motoryzacyjnej oraz w transporcie i logistyce w województwie śląskim w okresie styczeń 2023 r. – październik 2025 r.

Zgłoszenia zwolnień grupowych	2023	2024	2025 I-X	Razem
Sekcja C PKD 29 Produkcja samochodów, przyczep...	430	1264	622	2316
Sekcja H Transport i gospodarka magazynowa	106	1293	947	2346
Zwolnienia grupowe	2023	2024	2025 I-X	Razem
Sekcja C Przetwórstwo przemysłowe ogółem	687	1378	1973	4038
w tym PKD 29 Produkcja samochodów, przyczep...	350	1051	412	1813
Sekcja H Transport i gospodarka magazynowa	33	582	335	950
Gospodarka ogółem	1179	2676	2676	6531
Udział PKD 29 w zwolnieniach w przemyśle (sekcji C)	51%	76%	21%	45%
Udział PKD 29 w zwolnieniach w gospodarce ogółem	30%	39%	15%	28%

Źródło danych: WUP

Jednocześnie w omawianym okresie (2023-2025) w obrębie łańcucha wartości związanego z mobilnością zostały uruchomione lub zapowiedziane **nowe inwestycje**, w tym m.in. w obszarze recyklingu baterii oraz w produkcji i serwisie kolejowych pojazdów szynowych, generując ok. 1000 etatów (dane niepełne – zob. Tabela 3).

Tabela 3. Nowe inwestycje związane z branżą mobilności w województwie śląskim (wybór)

Nazwa firmy	Miejsce	Profil	Uwagi	Planowane zatrudnienie
Boyd Polska	Gliwice	czynniki chłodnicze dla e-mobilności (produkcja)	Planowane ukończenie inwestycji w 2026 r.	100 osób
Stellantis	Gliwice	Software hub – oprogramowanie samochodów		300 osób
Tenneco		Europejskie Centrum Inżynieryjne - projektowanie i testy dla produktów Tenneco Ride Control i AST	Otwarcie 05.2023	240 osób
Sanhua Automotive Poland	Tychy	Wymienniki ciepła, zawory, pompy ciepła dla samochodów elektrycznych i hybrydowych (produkcja)	Zapowiedź 12.2023, zrealizowana	100 osób
Elemental Strategic Metals	Zawiercie	Odzysk strategicznych metali przemysłowych i szlachetnych z baterii litowo-jonowych pojazdów elektrycznych oraz z katalizatorów samochodowych i przemysłowych	Otwarcie 06.2024	150 osób
Elemental Strategic Metals	Zawiercie	Polvolt hub – profil jw.	Zapowiedź 09.2025 Projekt strategiczny UE.	bd
Compal	Czeladź	Komputery pokładowe dla samochodów z grupy Stellantis (produkcja)	Planowany start produkcji – koniec 2025 r. Pełna moc produkcyjna w 2028-2029 r.	Docelowo 328 osób

Polmotors	Mazańcowice k/Bielska-Białej	Elementy karoserii (produkcja)	Rozbudowa zakładu	bd
SK-Hi-Tech Battery Materials Poland	Dąbrowa Górnicza	Separatory do produkcji baterii litowo-jonowych do samochodów elektrycznych (produkcja)	Rozbudowa fabryki	bd
CGR Polska	Częstochowa	Osprzęt pasów bezpieczeństwa, dźwignie przesuwu fotela, sprężyny kompresyjne	Rozbudowa zakładu – nowa hala otwarta 01.2024	bd
Alstom	Chorzów	Pojazdy szynowe (produkcja i serwis)	Rozbudowa zakładu – 2024-2025 (w tym w Świętochłowicach)	bd
DB Cargo	Rybnik	Prace naprawcze taboru kolejowego	Nowa hala warsztatowa otwarta w 2024 r.	bd
Alstom i DB Cargo	Rybnik		List intencyjny z 09.2025 dot. utworzenia Centrum serwisowego dla lokomotyw Traxx	bd
Fabryka Obrabiarek Rafamet	Kuźnia Raciborska	Urządzenia dla kolejnictwa (producent)	List intencyjny z przewoźnikiem Polregio S.A. dot. utworzenia centrum naprawy i regeneracji zestawów kołowych – podzespołów pojazdów kolejowych	bd

Źródło danych: opracowanie własne na podstawie informacji prasowych z portali slaskibiznes.pl, slazag.pl; bd – brak danych.

Poza tym w Jaworznie miała powstać fabryka samochodów elektrycznych polskiej marki Izera (zapowiedziana przez rząd Prawa i Sprawiedliwości w 2016 r.), a produkcja miała ruszyć w 2024 roku, do czego jednak nie doszło, jedynie przygotowano teren pod inwestycję, wycinając las. W międzyczasie, po zmianie rządu w 2023 r. przemodelowano projekt – planowane jest stworzenie hubu produkcyjno-rozwojowego w ramach joint-venture z globalnym partnerem (prawdopodobnie z Chin). Odpowiedzialna za inwestycję spółka Electromobility Poland aktualnie (styczeń 2026) ubiega się o 4,5 mld zł z KPO na ten cel w ramach programu priorytetowego *Instrument wsparcia dla gospodarki niskoemisyjnej* (projekt trafił na listę rankingową). Według informacji publikowanych przez spółkę, seryjna produkcja samochodów elektrycznych ma wystartować w 2028 roku, a w pierwszych dwóch latach działalności hubu ma powstać 3300 miejsc pracy. Nazwa partnera biznesowego nie została ujawniona⁴³.

Sytuacja zwalnianych pracowników na rynku pracy

Perspektywy znalezienia nowego zatrudnienia zależą w dużym stopniu od struktury lokalnego rynku pracy. Respondenci z Bielska-Białej (gdzie zamknięto fabrykę silników spalinowych) zwracali uwagę na efekt domina następujący w przypadku redukcji zatrudnienia, wynikający z powiązań wewnątrz łańcucha wartości, gdy np. na jednego pracownika pracującego w procesie zautomatyzowanym przypada czterech pracowników u poddostawców – w takiej sytuacji pracownicy muszą szukać pracy w innych branżach, a więc zawodowo zaczynają niejako od nowa, co według tego rozmówcy oznacza często niższe wynagrodzenie, bliskie płacy minimalnej, nawet w przypadku pracowników z bardzo długim stażem pracy w danej fabryce, a często również dłuższe dojazdy z miejsca zamieszkania. Z kolei związkowcy z Zagłębia wskazywali, że zwalniani wykwalifikowani pracownicy produkcyjni z branży

⁴³. Electromobility Poland <https://electromobilitypoland.pl/o-projekcie/> (dostęp w dniu 20.01.2026).

motoryzacyjnej na tamtym terenie z łatwością znajdują pracę w fabrykach w ramach branży lub w przemysłowych zakładach produkcyjnych poza branżą (często za lepsze wynagrodzenie). „Jeśli chodzi o migracje w zatrudnieniu [w przemyśle wytwórczym], nie można się skupić na jednej branży – nawet technolog (...) on pracuje na konkretnych programach, on musi mieć wiedzę techniczną odnośnie produkcji, ale u niego jest mało istotne, czy on będzie produkował telefon, czy (...) telewizor, czy lampę do samochodu, bo proces jaki on ma opanować jest dokładnie taki sam, tylko na innym wyrobie”. Jednak w słabiej uprzemysłowionych częściach województwa np. w Częstochowie nie ma takich możliwości: „jest zapaść”.

Przyszłość branży i perspektywy zatrudnienia

Koncentracja na produkcji części obecna polskim przemysłem motoryzacyjnym, dzięki czemu może on obsługiwać zarówno rynek pierwotny jak i wtórny sprawia, że branża jest w stanie bardziej elastycznie reagować na sytuacje kryzysowe (na co zwracają autorzy raportu Polskiego Instytutu Ekonomicznego⁴⁴) i potencjalnie łatwiej dostosować się do obserwowanego trendu wydłużania cyklu użytkowania aut, który ogranicza popyt na nowe samochody. Jednak zapotrzebowanie na części zamienne dotyczy przede wszystkim produktów niskomarżowych.

Opcjami rozwojowymi dla polskich przedsiębiorstw, wg autorów wspomnianego raportu, może być inwestowanie w specjalizacje produktowe, szczególnie na potrzeby elektromobilności, a jednocześnie włączanie do oferty produktów dla innych branż, np. dla wojska. Polskie przedsiębiorstwa powinny rozwijać potencjał w obszarach o wysokiej wartości dodanej (zaawansowane komponenty, integracja systemów, inżynieria procesu), a jednocześnie podnosić efektywność poprzez optymalizację procesów, stabilizację kosztów energii i logistyki oraz automatyzację i konkurencyjność jakością. Obszarami (związanymi z elektromobilnością), które mogą być szansami rozwojowymi jest, zdaniem autorów raportu, ponowne wykorzystanie baterii oraz segment IT i cyberbezpieczeństwo (w tym również w kontekście rozwoju pojazdów autonomicznych).

Uczestnicy badania wskazywali, że w województwie śląskim są kompetencje w obszarze **autonomicznego transportu**, który mógłby stać się regionalną niszą rozwojową. Tor do testowania pojazdów autonomicznych, którego budowę postulował Klaster AS&AM, mógłby przyciągać nowych inwestorów i dać początek centrum autonomicznych technologii.

Badani zwracali uwagę, że na popyt na samochody elektryczne będzie wpływać tempo rozwoju i wsparcie elektromobilności, kształtowane przez czynnik polityczny. Jednocześnie jednak branża musi się liczyć z kurczącym się popytem na nowe auta. Samochód co raz częściej traktowany jest jako narzędzie, a nie wyznacznik prestiżu, popyt przesuwa się z towaru na usługę, czyli na zaspokajanie potrzeb transportowych.

Czynnikiem osłabiającym popyt na samochody (a więc niekorzystnym z punktu widzenia utrzymania miejsc pracy w przemyśle motoryzacyjnym), dostrzeganym przez badanych ze związków zawodowych, będzie również zmiana wzorców mobilności wspierana przez politykę publiczną: rosnące znaczenie transportu zbiorowego i dzielonego (szczególnie wraz z poprawą jego jakości i dostępności), zwiększanie udziału transportu szynowego w przewozach, wykorzystanie osobistych środków mobilności (rower). Trend ten powinien sprzyjać wytwórcom **środków transportu, takich jak autobusy, pojazdy szynowe, rowery** – jednak wolumeny produkcji w tym segmencie nie osiągną skali, porównywalnej z wielkoskalową produkcją samochodów osobowych, co oznacza również odpowiednio mniejszy potencjał generowania miejsc pracy, na co zwracali uwagę badani ze związków zawodowych. Co więcej, były w Polsce i w Europie w ostatnim czasie przypadki zwolnień grupowych, a nawet zamykania zakładów produkujących autobusy⁴⁵. Związkowcy wskazywali również, że autobusy

⁴⁴. Ambroziak i in. (2025).

⁴⁵. W Polsce w 2024 zamknięte zostały fabryki autobusów: Volvo we Wrocławiu (woj. dolnośląskie) i Scania w Słupsku (woj. pomorskie).

elektryczne (jak i wodorowe) są droższe niż te z napędem spalinowym i popyt na nie również jest uzależniony od wsparcia publicznego, a eksploatacja przy rosnących kosztach energii obciąża budżety miast.

Niezależnie od zmienności zatrudnienia wynikającej z koniunktury, liczba miejsc pracy w branży będzie maleć wraz z rozwojem elektromobilności, ponieważ **produkcja samochodów elektrycznych** jest znacznie **mniej pracochłonna**. Możliwe są również dalsze **redukcje zatrudnienia** w branży związane z **automatyzacją**, która jest wciąż mniej zaawansowana niż w innych krajach, a wydaje się niezbędna do budowania trwałej przewagi konkurencyjnej, o czym była mowa wyżej.

Wśród nowych trendów w branży należy wspomnieć również o regeneracji fabrycznej (**re-manufacturing**), która w polskim przemyśle motoryzacyjnym nie jest jeszcze obecna, więc trudno ocenić jej wpływ – jednak, zdaniem jednego ze związkowców, uczestniczących w badaniu, długofalowo może wyprzeć z rynku małe warsztaty, podobnie jak supermarkety przyczyniły się do upadku małych sklepów.

III. Kształcenie dla przemysłu motoryzacyjnego i branży mobilności

System kształcenia

Zawody związane z branżą mobilności kształcone są w ramach systemu edukacji techniczno-zawodowej oraz w ramach edukacji wyższej. Podstawę systemu edukacji techniczno-zawodowej stanowią w Polsce dwa typy szkół: **dwustopniowe szkoły branżowe** oraz pięcioletnie **technika** (szkoły średnie techniczne).

W szkołach branżowych kształcenie trwa trzy lata w ramach pierwszego stopnia i może być kontynuowane przez dwa lata w ramach drugiego stopnia. Praktyczna nauka zawodu w ramach kształcenia branżowego może być realizowana w formule dualnej, co oznacza łączenie nauki teorii w szkole ze szkoleniem praktycznym w firmie zatrudniającej uczniów jako pracowników młodocianych. Kształcenie w tym trybie może trwać przez cały cykl kształcenia w szkole branżowej pierwszego stopnia. Pracownicy młodociani są chronieni przepisami prawa pracy i otrzymują niewielkie wynagrodzenie, refundowane ze środków publicznych. Z reguły nauka teorii i praktyki jest przeplatana w krótkim cyklu (zwykle w ramach tygodnia roboczego – przykładowo, przez dwa dni odbywają się zajęcia w szkole, a przez trzy uczeń pracuje w ramach szkolenia praktycznego). Ukończenie pięcioletniego cyklu nauki zawodu (bądź w technikum bądź w dwustopniowym systemie szkoły branżowej) i zdanie egzaminu dojrzałości uprawnia do kontynuacji edukacji na poziomie wyższym.

System kształcenia zawodowego uzupełniają **szkoły policealne**, a także placówki zapewniające możliwość odbywania praktycznej nauki zawodu: **Centra Kształcenia Zawodowego (CKZ)**, **Centra Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego (CKZiU)** oraz **Centra Kształcenia Ustawicznego (CKU)**.

Wobec deficytów w zakresie dostępu do dualnego kształcenia zawodowego, nie zawsze wystarczającego potencjału firm do oferowania szkołom technicznym i zawodowym współpracy w zakresie organizowania praktycznej nauki zawodu, a także nie zawsze dostatecznej jakości kształcenia praktycznego w placówkach takich jak CKZ czy CKZiU⁴⁶, podejmowane są nowe inicjatywy zmierzające do poprawy funkcjonowania systemu edukacji technicznej i zawodowej. Należy do nich **projekt**

⁴⁶ Por.: Najwyższa Izba Kontroli (2024).

Branżowych Centrów Umiejętności (BCU), realizowany od września 2022 roku, dofinansowany w ramach Krajowego Programu Odbudowy i Zwiększania Odporności (KPO). Docelowo ma powstać 120 Centrów w całym kraju, w tym kilkanaście w województwie śląskim, o różnych specjalizacjach.

Nowymi **instrumentami wspierającymi uczenie się przez całe życie** są kwalifikacyjne kursy zawodowe (KKZ), pozwalające dorosłym osobom uzyskiwać kwalifikacje w różnych zawodach czy kwalifikacje wolnorynkowe udostępniane w ramach Zintegrowanego Systemu Kwalifikacji (ZSK)⁴⁷, jak również Baza Usług Rozwojowych PARP – ogólnodostępny, darmowy rejestr usług szkoleniowych i doradczych dofinansowywanych z funduszy europejskich⁴⁸.

Kształcenie w województwie śląskim

Uczący się i absolwenci

Dane GUS dotyczące **struktury absolwentów szkół ponadpodstawowych** w województwie śląskim wskazują na nieznaczną nadreprezentację osób kończących szkoły techniczne i zawodowe (w relacji do absolwentów szkół średnich ogólnokształcących) na tle reszty kraju. W 2024 roku ci pierwsi stanowili 54,8%, przy 45,2-procentowym udziale absolwentów szkół ogólnokształcących. Proporcje te w skali całej Polski stanowiły 51,5:48,5%. Wśród innych regionów, największy udział absolwentów szkół zawodowych i technicznych wynosił 62,4%, najmniejszy zaś 48%. Stosunkowo niski jest odsetek **dorosłych** w wieku 18-64 **uczących się formalnie i nieformalnie** (46,7% przy średniej krajowej 54,0% i poziomie 63,9% notowanym w województwie mazowieckim; dane GUS za 2022 rok). Inne dane za 2020 rok wskazywały na 3,4% udział **uczestniczących w kształceniu ustawicznym** wśród mieszkańców regionu w wieku 25-64 lat przy średniej ogólnopolskiej 3,7% oraz 9,2% w całej UE⁴⁹.

Podmioty zaangażowane w kształcenie

W roku szkolnym 2023/24 w województwie śląskim istniało **31 uczelni wyższych**, na których kształciło się **106 604 studentów**. Do 190 szkół branżowych pierwszego stopnia uczęszczało 24 510 uczniów, edukację w 45 szkołach branżowych drugiego stopnia kontynuowało 2 132 uczniów, a w 223 technikach kształconych było 90 906 osób. 264 licea ogólnokształcące zapewniały edukację 87 267 uczniom. W 134 szkołach policealnych i 81 dla dorosłych edukację uzupełniało odpowiednio 23 416 oraz 9 781 osób⁵⁰. W województwie działa kilka wyższych uczelni technicznych, mianowicie: Politechnika Śląska, Akademia Śląska, Wyższa Szkoła Technologii Informatycznych w Katowicach, Politechnika Częstochowska, Akademia WSB w Dąbrowie Górniczej oraz Akademia Techniczno-Humanistyczna w Bielsku-Białej. W ostatnim czasie ze środków KPO powstały trzy BCU, w tym jedno o profilu diagnostyka i naprawy pojazdów (w miejscowości Pszów w zachodniej części regionu – które ma wykształcić do połowy 2026 roku co najmniej 200 osób (uczniów, nauczycieli i osób dorosłych), drugie o profilu energetyka odnawialną (słoneczna) w powiecie żywieckim oraz trzecie o profilu eksploatacja portów i terminali lotniczych w ramach Zakładu Doskonalenia Zawodowego w Katowicach^{51,52}.

W szeroko rozumianą sferę kształcenia zawodowego i technicznego oraz nauki przez całe życie **zaangażowane** są również inne **podmioty**. Należy do nich wspomniany już klaster Silesia Automotive and Advanced Manufacturing działający w ramach KSSE, zrzeszający obok firm m.in. Politechnikę

47. Informacje na stronie <https://kwalifikacje.gov.pl/> (dostęp w dniu 12 stycznia 2026).

48. Informacje na stronie <https://serwis-uslugirozwojowe.parp.gov.pl/component/site/site/serwis-informacyjny-bur/#czym-jest-baza-uslug-rozwojowych> (dostęp w dniu 12 stycznia 2026).

49. Zarząd Województwa Śląskiego (2023). *Op. cit.*, s. 84.

50. Urząd Statystyczny w Katowicach (2024).

51. Mapa BCU na stronach Fundacji Rozwoju Systemu Edukacji, dostępna pod adresem: <https://www.frse.org.pl/kpo-bcu-mapa> (dostęp w dniu 17 grudnia 2025).

52. Informacje prasowe dostępne pod adresem: <https://www.slaskibiznes.pl/wiadomosci.umowa-podpisana-prawie-800-tys-zl-na-branzowe-centrum-umiejetnosci-dla-sektora-motoryzacyjnego,wia5-2-11645.html> (dostęp w dniu 17 grudnia 2025).

Śląską i Politechnikę Częstochowską. W przeszłości Klaster włączał się w przekwalifikowanie pracowników zwalnianych w wyniku automatyzacji ich stanowisk pracy, organizując warsztaty zgodnie z potrzebami firm będących jego członkami. Z kolei na polu współpracy ze szkołami branżowymi i technicznymi aktywna jest KSSE, której Dział Projektów Edukacyjnych m.in. wspiera firmy w organizacji praktycznej nauki zawodu. Podmiot ten zaangażowany jest również (jako partner) w realizację projektu regionalnego „Śląskie. Zawodowcy”. Jego celem jest zwiększenie atrakcyjności kształcenia zawodowego w regionie, w tym poprzez wspieranie współpracy szkół z biznesem. Inną inicjatywą KSSE jest AutomotiveStref Academy, w ramach której szkoły zawodowe i ośrodki egzaminacyjne doposażane są w nowoczesne narzędzia edukacyjne, szczególnie w zakresie montażu silników nowej generacji. We współpracę projektową ze Strefą włącza się również WUP w Katowicach. Jednym ze wspólnych przedsięwzięć był zakończony w 2023 roku projekt „Energia”, w ramach którego oferowano różne formy wsparcia osobom zagrożonym zwolnieniem lub tracącym dotychczasowe miejsce pracy w celu jak najszybszego uzyskania zatrudnienia bądź jego kontynuacji.

Działania związane z kształceniem zawodowym, aktywizacją i reorientacją zawodową, kształceniem zawodowym, kształceniem osób dorosłych (podnoszenie, zmiana, aktualizacja kwalifikacji) są w szerokim zakresie wspierane w ramach Programu Fundusze Europejskie dla Śląskiego 2021-2027 zarówno ze środków EFS+, EFRR jak i FST. Wsparcie dotyczące kształcenia zawodowego profilowane jest w taki sposób, żeby wspierać rozwój kompetencji w powiązaniu z inteligentnymi specjalizacjami regionu.

Z wywiadów z pracodawcami wynika, że firmy z reguły we własnym zakresie zapewniają niezbędne szkolenia dla pracowników, a w wielu przypadkach ma miejsce przysposabianie nowych pracowników już w trakcie wykonywania określonych zadań czy w toku realizacji projektu. Co również potwierdzają rozmówcy ze związków zawodowych: *„jeżeli nowy projekt powstaje i na niego idą nowi ludzie, to wszyscy się uczą z projektem powstającym”*. Jednocześnie, badanie pokazało praktyczny **brak zaangażowania związków zawodowych** w tworzenie programów podnoszenia kompetencji pracowników w przedsiębiorstwach. *„My możemy zaproponować pracodawcy coś na luznej zasadzie”; „nie ma u nas takich praktyk”*. Kwestia podnoszenia kompetencji pracowników najczęściej nie jest wewnętrznie regulowana. O ile, według jednego z rozmówców ze związków zawodowych w przeszłości było dużo szkoleń podnoszących kwalifikacje organizowanych przez pracodawców i dofinansowywanych ze środków unijnych i nawet trzeba było do nich przekonywać pracowników, o tyle w ostatnich latach niepewnej koniunktury pracodawcy koncentrowali się na redukowaniu kosztów działalności. Z kolei związki zawodowe skupione są na reagowaniu na zmienną sytuację i obronie praw pracowniczych.

Przedstawiciele Urzędu Marszałkowskiego, ocenili w wywiadzie, że samorząd dysponuje odpowiednimi narzędziami w obszarze dostosowania kompetencji do rynku pracy, które mogą wspierać branżę motoryzacyjną i jej pracowników w procesie transformacji, natomiast potrzebne byłoby odpowiednie ukierunkowanie takiego wsparcia (np. na określone obszary kompetencji). Wskazywali także, na podstawie doświadczeń z górnictwem, że ponadto należałoby zadbać o odpowiednią informację i edukację, tak, by potencjalni zainteresowani wiedzieli, jakie wsparcie jest dostępne, jak się o nie ubiegać, jakie mogą odnieść z niego korzyści. Jednocześnie wskazywali na związki zawodowe jako istotny kanał komunikacji pomiędzy urzędem, agencjami świadczącymi dane usługi a pracownikami.

Z drugiej strony, rozmówcy ze związków zawodowych zwracali uwagę, że pomoc dotycząca przekwalifikowania dostępna jest poprzez urzędy pracy dopiero w momencie zgłoszenia zwolnień grupowych do urzędu pracy i że brakuje rozwiązań wyprzedzających. *„Nie szuka się rozwiązań. Nie patrzy się w przyszłość”*. Związki starają się pomagać we własnym zakresie pracownikom, którzy tracą pracę, ale jak się wydaje nie mają pełnej wiedzy, co do dostępnego wsparcia: *„niestety nie znam tej materii, ale tutaj powiatowe urzędy pracy nie oferują tak wiele. Pomagamy tam, gdzie możemy, bo na przykład wiemy, że któryś z pracodawców potrzebuje na obróbkę CNC, albo ślusarza i próbujemy tym ludziom pomóc, ale szkolenia musi sobie ten pracownik sam zapewnić”*.

Oferta kształcenia a potrzeby rynku pracy

O ofercie zawodów decydują władze samorządowe szczebla powiatowego, które są organami prowadzącymi większość szkół branżowych i technicznych, choć ważnym ogniwem procesów decyzyjnych w tych kwestiach są, pełniącą rolę doradczą, **powiatowe rady rynku pracy**, które m.in. składają wnioski i wydają opinie na temat kierunków kształcenia szkolnictwa techniczno-zawodowego w danym powiecie. Na poziomie regionu najważniejszym organem doradczym jest **wojewódzka rada rynku pracy**, która w swoich rekomendacjach opiera się na prognozach zapotrzebowania na zawody i kwalifikacje, za które odpowiada Wojewódzki Urząd Pracy (WUP).

W ostatnich latach wprowadzono mechanizm uzależniający **wprowadzenie nowego kierunku kształcenia w szkole zawodowej** od podjęcia przez nią współpracy z firmą działającą w branży, z którą związany jest zawód. Pracodawca taki w różny sposób może wspierać szkołę w jej działaniach, np. przyjmując uczniów na praktyczną naukę zawodu, pomagając w wyposażeniu warsztatów lub pracowni szkolnych bądź w organizacji egzaminów zawodowych, a nawet tworząc klasę patronacką.

Podstawy programowe, stanowiące rozporządzenie Ministra Edukacji są aktualizowane co kilka lat. Interesariusze mogą wnioskować o włączenie do klasyfikacji zawodów nowych profesji, a także modyfikację podstaw programowych zawodów już istniejących. Przy Polskiej Agencji Rozwoju Przedsiębiorczości (PARP) powstały **Sektorowe Rady ds. Kompetencji**, m.in. rada w obszarze Motoryzacja i Usługi Motoryzacyjne funkcjonująca pod kierownictwem Polskiej Izby Motoryzacji (PIM)⁵³. W pracach rady uczestniczył m.in. klaster Silesia Automotive and Advanced Manufacturing. Zadaniem rad jest m.in. dyskutowanie niezbędnych zmian w klasyfikacji zawodów poszczególnych branż, jak również w treści podstaw programowych. Rada może następnie wnioskować do właściwego ministerstwa o wprowadzenie potrzebnych zmian.

Zawodami typowo związanymi z motoryzacją i transportem dostępnymi w ofercie edukacyjnej szkół branżowych są: **mechanik pojazdów samochodowych, elektromechanik pojazdów samochodowych, kierowca mechanik, mechanik motocyklowy, a także blacharz samochodowy i lakiernik samochodowy**, a w ofercie techników: **technik pojazdów samochodowych, technik elektromobilności, magazynier-logistyk, technik logistyk oraz technik spedytor**.

Spośród wymienionych wyżej zawodów na uwagę zasługują zwłaszcza w ostatnich latach wprowadzone: kierowca mechanik oraz technik elektromobilności. Pierwszy z nich został de facto przywrócony do klasyfikacji zawodów szkolnictwa zawodowego po wieloletniej przerwie, wskutek intensywnych zabiegów partnerów społecznych związanych z sektorem transportu⁵⁴. Z kolei drugi z zawodów, kształcony w technikach i szkołach branżowych drugiego stopnia, jest zawodem składającym się z dwóch kwalifikacji: „obsługa, diagnozowanie oraz naprawa mechatronicznych systemów pojazdów samochodowych” oraz „organizacja i prowadzenie procesu obsługi i naprawy pojazdów zeroemisyjnych i niskoemisyjnych”, wprowadzonym od 1 września 2024 roku i stanowiącym odpowiedź na zapotrzebowanie na nowy zawód wynikające z rozwoju elektromobilności.

Pewne **zawody związane z obszarem mobilności** są kształcone poza systemem szkolnictwa techniczno-zawodowego, w ramach edukacji wyższej. Tak jest w przypadku kierunków transport oraz transport kolejowy, oferowanych Politechnikę Śląską. W ocenie jednej z osób, które udzieliły wywiadu w trakcie badawczej fazy projektu, pierwszy z tych kierunków, na którym kształconych jest około 200 studentów, zorientowany jest silnie na „tradycyjny”, spalinowy transport drogowy. Z kolei drugi – utworzony kilka lat temu – kształci około 30 osób w ramach jednego cyklu edukacji i dostarcza wykwalifikowane kadry dla regionalnych i krajowych przewoźników kolejowych, jak również krajowego operatora infrastruktury kolejowej.

⁵³. Początkowo było 17 rad, w obecnej, kolejnej edycji projektu, jest ich 34.

⁵⁴. Por.: Pańków, M. (2022).

Barometr Zawodów – coroczna prognoza Wojewódzkiego Urzędu Pracy w Katowicach obejmująca ocenę 168 grup zawodów – przewiduje, że w województwie śląskim w 2026 roku 14 grup zawodów będzie deficytowych (większe zapotrzebowanie rynku niż liczba kandydatów do pracy). W tej liczbie zawody związane z motoryzacją i transportem to: **mechanicy pojazdów samochodowych, kierowcy samochodów ciężarowych i ciągników siodłowych oraz kierowcy autobusów**; a zawody potencjalnie istotne dla tych branż to **elektryk i spawacz**. (W ubiegłych latach, okresowo zawodami deficytowymi były również: lakiernik samochodowy i blacharz samochodowy, elektromechanik i elektromonter). W przypadku pozostałych zawodów występuje względna równowaga popytu i podaży, nie odnotowano zawodów z przewagą chętnych do pracy nad wakacjami, ale trend z ostatnich lat wskazuje na kurczenie się liczby zawodów, w których przeważa podaż miejsc pracy nad popytem.

Na podstawie wypowiedzi interesariuszy jak i w świetle oczekiwanych trendów rozwoju branży motoryzacyjnej: automatyzacji i cyfryzacji, należy spodziewać się m.in. **dalszego zaniku miejsc pracy**, niewymagających kwalifikacji zawodowych, a także opartych na rutynowych, powtarzalnych czynnościach, które można zautomatyzować lub powierzyć sztucznej inteligencji. Jednocześnie na znaczeniu będą zyskiwać takie cechy jak elastyczność i adaptacyjność, połączone z obeznaniem w nowych, zwłaszcza cyfrowych i zielonych technologiach. Barometr Zawodów przewiduje rosnący popyt na kompetencje unikatowe i interdyscyplinarne. Przykładem może być branża elektromobilności, która wymaga łączenia wiedzy zakresu mechaniki, elektroniki, energoelektroniki, elektrochemii czy programowania w zakresie big data i systemów embedded. (W branży tej Polska Agencja Inwestycji i Handlu przewidywała zapotrzebowanie na takie zawody jak: konstruktorzy i inżynierowie, serwisanci – technicy elektrycy infrastruktury ładowania, analitycy danych i systemów monitorujących infrastruktury ładowania)⁵⁵.

Przedstawiciele samorządu wojewódzkiego dostrzegają potrzebę dostosowywania systemu kształcenia do potrzeb gospodarki regionu i perspektywicznych kierunków jej rozwoju (w tym inteligentnych specjalizacji). Dynamiczna sytuacja na rynku pracy pociąga za sobą potrzebę bardziej selektywnego podejścia do kształcenia. Nawet w kontekście spodziewanego wciąż szybkiego rozwoju branży ICT, może pojawić się nadwyżka specjalistów z dziedziny informatyki, jeżeli ich kształcenie nie będzie odznaczało się odpowiednio wysoką jakością i dopasowaniem do realnych potrzeb przedsiębiorstw, na co wskazują autorzy *Scenariusza rozwoju dla województwa śląskiego w perspektywie do 2030 r., w tym obszarów technologicznych i administracji publicznej*⁵⁶.

IV. Rozwój infrastruktury i usług

Źródłem danych w tej części raportu są dane dostępne w ramach systemu statystyki publicznej (w tym Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego – BDL GUS), zawarte w opracowaniach dotyczących stanu infrastruktury i usług transportowych oraz dokumentach strategicznych, a także wiedza wyniesiona z wywiadów z regionalnymi interesariuszami: przedstawicielami Urzędu Marszałkowskiego, przedstawicielem Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii (GZM), aktywistami miejskimi związanymi z pro-ekologicznymi organizacjami działającymi w regionie, przedstawicielami związków zawodowych.

Infrastruktura

Województwo śląskie dysponuje najbardziej rozbudowaną infrastrukturą drogową i kolejową w kraju (zob. Tabela 4. *Infrastruktura transportowa w województwie śląskim na tle kraju*), a także najwyższą gęstością dróg rowerowych. W jego granicach usytuowane są węzły transportowe o znaczeniu

⁵⁵. PAliH (2021).

⁵⁶. Wojewódzki Urząd Pracy w Katowicach (2025-2)

ponadregionalnym (krajowym i międzynarodowym). Jednocześnie obszar województwa przyjmuje największe strumienie ruchu o charakterze ponadregionalnym w Polsce.

Mapa 4. Układ dróg w województwie śląskim



Legenda

Drogi krajowe, w tym autostrady, drogi ekspresowe i obwodnice.

	w użytkowaniu		w realizacji
	w przetargu		w przygotowaniu
		numery autostrad i dróg ekspresowych	

Źródło: GDDKiA

Z jednej strony szybkie połączenia drogowe, takie jak autostrada A1 i droga ekspresowa S1 ułatwiają komunikację wewnątrz rozciągniętego południkowo województwa, pomiędzy znacząco oddalonymi od siebie głównym ośrodkiem położonym na północy – Częstochową a największym miastem w części południowej – Bielsko-Białą. Z drugiej strony, drogi szybkiego ruchu, a także bardzo ważna dla tranzytu w osi **wschód – zachód** – autostrada A4 - przebiegają przez samo serce Górnślasko-Zagłębiowskiej Metropolii, dosłownie rozrywając tkankę miejską w wymiarze przestrzennym. Wiąże się z tym znaczący poziom zanieczyszczenia spalinami (w tym dwutlenkiem azotu) oraz hałasem.

W Aktualizacji Programu ochrony powietrza dla województwa śląskiego z 2023 r. jako jedyne remedium na obniżenie emisji zanieczyszczeń z ruchu tranzytowego wskazuje się poprawę parametrów techniczno-ekologicznych pojazdów poruszających się po drogach. W tym kontekście warto zwrócić uwagę, że województwo jest jednym z wiodących regionów pod względem rozwoju infrastruktury dla pojazdów zeroemisyjnych. Na koniec roku 2025 było w nim blisko 850 ogólnodostępnych **stacji ładowania pojazdów elektrycznych** (w tym ok. 300 o mocy ≥ 50 kW) obsługiwanych przez ponad 70-ciu operatorów oraz dwie **stacje tankowania wodoru**⁵⁷.

Przedstawiciele Urzędu Marszałkowskiego uczestniczący w badaniu zaznaczali, że rozwiązania ograniczające uciążliwość transportu zewnętrznego, takie jak przenoszenie przewozu towarów z dróg na kolej, to postulat do polityki krajowej, która zajmuje się takimi kwestiami jak tranzyt towarów i intermodalność, podczas, gdy działania samorządu wojewódzkiego koncentrują się na ruchu pasażerskim.

Działania podejmowane w regionie, aby ograniczyć generowany przez transport **hałas**, realizowane w ramach *Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa śląskiego* to m.in. wymiana nawierzchni dróg, budowa i modernizacja ekranów akustycznych, promocja alternatywnych środków komunikacji i proekologicznego korzystania z samochodów, tworzenie stref ruchu uspokojonego oraz budowa obwodnic.

Tabela 4. Infrastruktura transportowa w województwie śląskim na tle kraju w 2024 r.

Długość dróg:	W kraju (km/100km ²)	W województwie śląskim (km/100km ²)	W kraju (km/10 tys. mieszkańców)	W województwie śląskim (km/10 tys. mieszkańców)
o twardej nawierzchni	101,4	177,1	84,9	50,9
o twardej nawierzchni ulepszonej	95,3	170	79,8	48,9
miejskich o twardej nawierzchni ulepszonej	19,9	80,6	16,7	23,2
ekspresowych i autostrad	1,66	3,16	1,39	0,92
rowerowych	6,87	12	6,16	3,8
linie kolejowe	6,1	15,28	5,2	4,4

Źródło: BDL GUS

Istotnym problemem dużych fragmentów regionu, w tym zwłaszcza Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, jest **duże natężenie ruchu drogowego i znaczące przeciążenie dróg w okresach szczytów komunikacyjnych**⁵⁸. Pomiary z 2015 wykazały, że średni dobowy ruch roczny pojazdów silnikowych na drogach krajowych w województwie niemal dwukrotnie przekraczał rejestrowany przeciętnie w kraju⁵⁹. Nieco mniejsza różnica dotyczyła dróg wojewódzkich (regionalnych). Jednocześnie na dwóch odcinkach notowano średni dobowy ruch roczny na poziomie powyżej 100 tys. pojazdów na dobę. O jednym z nich, jako najbardziej ruchliwym w kraju, tj. drodze łączącej Katowice z Sosnowcem, wspominał również w wywiadzie aktywista miejski. Te rekordowe poziomy natężenia ruchu drogowego sprawiają, że duża część interesariuszy, w tym władze Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii i część organizacji pozarządowych zaangażowanych w debatę nad kierunkami rozwoju regionu, dąży do ograniczania indywidualnego ruchu drogowego zwłaszcza w centrach dużych miast.

Ogólna koncepcja dalszego rozwoju transportu na obszarze GZM zakłada wzmocnienie publicznego transportu krajowego, który tworzyłby szkielet systemu transportu. W ramach kilku wariantów różniących się skalą rozbudowy sieci szlaków kolejowych, ma być rozwijana kolej

⁵⁷. Dane z Ewidencji Infrastruktury Paliw Alternatywnych dostępne pod adresem <https://eipa.udt.gov.pl/> (dostęp w dniu 16 stycznia 2026).

⁵⁸. Województwo Śląskie (2020).

⁵⁹. Ibidem, s. 57.

metropolitalna, dysponująca własnymi odcinkami torów (obecnie wykorzystywane są tory wspólnie z innymi przewoźnikami)⁶⁰. Przedstawiciele interesariuszy, z którymi przeprowadzono wywiady informowali, że projekt ten jest w dość zaawansowanej fazie realizacji, czego następstwem jest dość duża liczba przebudowywanych odcinków szlaków kolejowych. Docelowo, szkielet ten ma łączyć się z rozwiązaniami ostatniej mili, w tym z publicznym rowerem miejskim, już obecnie powszechnie dostępnym na obszarze metropolitalnym (więcej na ten temat – patrz rozdział „Usługi”). Równolegle wprowadzane są strefy płatnego parkowania i ograniczana jest przestrzeń parkingowa w centrach dużych miast. Do pewnego stopnia idącymi w odwrotnym kierunku są działania władz niektórych mniejszych ośrodków miejskich, które starają się wykorzystać bliskość kluczowych w skali kraju dróg transportowych. Jak wskazał aktywista miejski w jednym z wywiadów, **w niektórych lokalizacjach tworzy się duże centra logistyczne obsługujące towarowy transport drogowy** z użyciem ciągników siodłowych jako istotny element lokalnego planu inwestycyjnego. Trend ten współgra z rolą województwa jako obszaru ważnego dla tranzytu krajowego i międzynarodowego, jednak stoi w sprzeczności z dążeniem do ograniczania transportu drogowego w obrębie ośrodków miejskich na rzecz przewozów kolejowych. Wyzwaniem jest z jednej strony optymalne wykorzystanie atutów regionu, w tym jego infrastruktury transportowej i logistycznej oraz lokalizacji punktów węzłowych sieci TEN-T⁶¹, z drugiej zaś zapewnienie zrównoważonego i przyjaznego środowiska mieszkańcom obszarów o znacznej koncentracji tranzytu. O tym, że jest to istotny problem może świadczyć m.in. wskazany w analizie SWOT regionu wizerunek regionu jako miejsca nieatrakcyjnego do zamieszkania⁶².

Przedstawiciele Urzędu Marszałkowskiego podkreślali dążenie do ograniczenia dużej terenochłonności systemów transportowych w miastach. Wpłcenie tras szybkiego ruchu i innych szerokich arterii komunikacyjnych w tkankę miast regionu jest konsekwencją polityki przestrzennej czasów socjalizmu, zgodnie z ówczesnymi, modernistycznymi koncepcjami urbanistycznymi. Wiele obiektów infrastruktury drogowej w regionie, z których część zostało wybudowanych jeszcze w latach 70-tych, jest **złym stanem technicznym**. Np. w pierwszej połowie 2025 roku doszło do nagłego zamknięcia, wyłączonej uprzednio z ruchu ciężarowego, estakady w Chorzowie na odcinku drogi krajowej nr 79 łączącym Chorzów z Katowicami i Bytomiem ze względu na ryzyko zawalenia⁶³. Przy tej okazji podnoszone są głosy, że jest to dobra sposobność do odejścia od rozwiązań z minionej epoki i wyburzenia tego oraz niektórych innych, starzejących się obiektów, tak aby zaprowadzić ład przestrzenny „*mniej szkodzący tkance miejskiej*”, jak to ujął jeden z badanych.

Wysoki na tle kraju, choć malejący, wskaźnik gęstości sieci kolejowej w województwie (17,5 km w 2018 r. i 15,8 km w 2024 r.) **w znacznej mierze wynika z obsługi ruchu towarowego**⁶⁴. Według danych UTK za rok 2024, badany region należy do tych, w których udział szlaków kolejowych z prędkością maksymalną powyżej 120 km/h jest stosunkowo niewielki (17,98% szlaków 120 km/h < V_{max} < 160 km/h, w porównaniu z 34,66% w województwie mazowieckim, gdzie ponadto 7,38% stanowiły szlaki V_{max} > 160 km/h, których województwo śląskie w ogóle nie ma). Wśród czynników ograniczających rozwój kolei wskazuje się na **małą przepustowość** linii kolejowych, a także **brak linii kolejowych wydzielonych dla ruchu aglomeracyjnego** (jak już wspomniano, obecnie trwają prace nad zapaleniem tej luki w istniejącej infrastrukturze)⁶⁵. Województwo natomiast przoduje jeśli chodzi stopień **elektryfikacji** linii kolejowych, wynoszący 93,1%, kiedy w kraju – 62,3%. (Dane GUS).

Niektóre z dotychczas istniejących, a już wyłączonych z eksploatacji towarowych tras kolejowych, a ściślej tereny, po których one przebiegały, mogą być – zgodnie ze słowami aktywisty miejskiego, z którym przeprowadzono wywiad – przekształcane w **trasy rowerowe** w ramach projektu tzw. Velostrad,

60. Opis koncepcji Kolei Metropolitalnej na stronach Górnośląsko—Zagłębiowskiej Metropolii, dostępny pod adresem <https://metropoliagzm.pl/kolej-metropolitalna> (dostęp w dniu 16 stycznia 2026).

61. Por.: Województwo Śląskie (2020). op. cit.

62. Ibidem.

63. Wygas D. (2025)

64. Województwo Śląskie (2020), op. cit., s. 58.

65. Województwo Śląskie (2020), op. cit.

które mają powiązać sieci rowerowe poszczególnych miast GZM. Projekt ten, realizowany od 2023 roku i wciąż znajdujący się na stosunkowo wczesnym etapie, zakłada utworzenie ośmiu szybkich, w większości odseparowanych od ruchu samochodowego, dróg rowerowych o łącznej długości ok. 120 km⁶⁶. W przedsięwzięcie zaangażowanych jest 11 miast. Jego realizacja nie jest wolna od utrudnień, wynikających m.in. ze skomplikowanej struktury własności gruntów (w niektórych przypadkach konieczności przejęcia prywatnych działek).

Usługi

Województwo śląskie należy do ścisłej krajowej czołówki pod względem wartości wskaźników dotyczących transportu publicznego i jego wykorzystania. Na obszarze regionu działalność o różnym zasięgu terytorialnym prowadzi **kilku operatorów kolejowych**. Obecnych jest dwóch ogólnopolskich przewoźników: PKP Intercity (realizujący także przewozy międzynarodowe) i POLREGIO. Przewozy w obrębie województwa śląskiego, podobnie jak w innych regionach, obsługuje przewoźnik zarządzany przez samorząd wojewódzki – Koleje Śląskie. Dodatkowo, w obrębie GZM działa kilkadziesiąt połączeń Kolei Metropolitalnej. Jednocześnie **liczba podróży przypadająca na jednego mieszkańca**, osiąga niewielką wartość w porównaniu z innymi regionami, co potwierdzają najnowsze dostępne dane Urzędu Transportu Kolejowego (UTK). W drugim kwartale 2025 roku było to 1,71, podczas gdy w województwie pomorskim aż 8,79, a mazowieckim – 5,42. W 2024 r województwo śląskie zajmowało szóste miejsce na 16 województw pod względem **liczby obsługiwanych pasażerów**. Podobnie jak dworzec w stolicy regionu – Katowicach, który z wynikiem 16,33 mln obsługiwanych pasażerów również zajął szóstą lokatę w kraju⁶⁷.

Struktura połączeń w ramach publicznego transportu autobusowego koresponduje z wysokim poziomem urbanizacji regionu. Na tle całego kraju, województwo śląskie charakteryzuje się mniejszą gęstością linii autobusowych dalekobieżnych, regionalnych i podmiejskich, a większą jeśli chodzi o miejskie połączenia autobusowe. Prawdopodobnie ta dotyczy zarówno gęstości liczonej w odniesieniu do jednostki powierzchni, jak i liczby mieszkańców. Szczegółowe dane zestawiono w Tabeli 5.

Tabela 5. Połączenia autobusowe w województwie śląskim na tle kraju w 2024 r.

Długość linii autobusowych:	W kraju (km/100km ²)	W województwie śląskim (km/100km ²)	W kraju (km/10 tys. mieszkańców)	W województwie śląskim (km/10 tys. mieszkańców)
dalekobieżnych	15,3	9,9	12,8	2,8
regionalnych	30,0	8,5	25,1	2,5
podmiejskich	87,2	53,3	73,1	15,3
miejskich	0,3	2,0	0,2	0,6

Źródło: BDL GUS

Region jest zróżnicowany pod względem **poziomu dostępności transportowej**. Wartość wskaźnika dostępności – uwzględniającego szereg czynników, takich jak czas i koszt przejazdu czy liczba mieszkańców – najwyższa jest w centralnej części województwa, w której zlokalizowane są największe miasta należące do GZM, takie jak Katowice, Chorzów czy Gliwice⁶⁸. Nie oznacza to, jak zauważają autorzy przytaczanej tu analizy, że ta część regionu jest zupełnie wolna od wykluczenia komunikacyjnego; w obrębie gmin z najwyższym poziomem wskaźnika dostępności transportowej wciąż występują obszary (dzielnice) bardziej peryferyjne i obsługiwane przez mniejszą liczbę autobusów czy innych środków komunikacji miejskiej. Stąd zwłaszcza dla osób ze szczególnymi potrzebami,

⁶⁶. GZM (2022)

⁶⁷. Dane Urzędu Transportu Kolejowego, dostępne pod adresem <https://dane.utk.gov.pl/sts/przewozy-pasazerskie/wymiana-pasazerska-na-s/22403,Przewozy-pasazerskie.html> (dostęp w dniu 16 stycznia 2026).

⁶⁸. Departament Europejskiego Funduszu Społecznego Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego (2023).

wynikającymi np. z niepełnosprawności czy zaawansowanego wieku, dostępność w niektórych fragmentach obszaru GZM może wciąż być niesatysfakcjonująca. Średnim poziomem dostępności komunikacyjnej charakteryzują się zwłaszcza gminy przylegające do GZM, zlokalizowane we względnie centralnych rejonach województwa, a także większe ośrodki miejskie (np. Bielsko-Biała, Częstochowa, Rybnik) oraz obszary je otaczające. Natomiast najniższy poziom wskaźnika notowany jest szczególnie na obszarach peryferyjnych w skali całego województwa, oddalonych od głównych miast czterech podregionów. Szczególnie chodzi tu o gminy na krańcach północnych i północno-wschodnich, a także południowych województwa (te ostatnie położone są na obszarach górskich).

Rozmówcy ze związków zawodowych wskazywali, że transport publiczny w miastach „*musi mieć przyszłość, bo się miasta duszą*”, ale przestaje być opłacalny przy rozproszonej zabudowie, w mniejszych gminach, które nie mają funduszy na utrzymanie transportu publicznego i na terenach wiejskich: „*tam, gdzie wygrywa się wybory (...) gdzie mieszka najwięcej ludzi*”. „*[W Bielsku-Białej] jesteśmy jeszcze w dobrej sytuacji, bo mamy linię kolejową, ale im dalej od niej tym gorzej, tam musi być samochód i musi być samochód tani, bo po prostu społeczeństwo nie jest na tyle bogate, żeby kupować drogie chińskie samochody, albo jeszcze droższe europejskie*”.

Dojeżdżający do pracy w aglomeracji śląskiej (GZM) mogą liczyć na bardzo dostępną – zdaniem uczestniczących w badaniu związkowców – komunikację publiczną. Pracownicy dojeżdżający z terenów nieurbanizowanych mogą korzystać z autobusów pracowniczych. W przeszłości **zapewnienie transportu do pracy przez pracodawcę** było częścią pakietu socjalnego, argumentem zachęcającym do podjęcia zatrudnienia. Pracodawca „*zbierał [pracowników] po wsiach, jeździł od prawa do lewa*”, obecnie trasy przejazdu zostały zoptymalizowane – pracownicy z pobocznych miejscowości muszą sami dotrzeć do „punktu A”, z którego pracodawca organizuje dowóz osób. Niekiedy w organizowanie transportu dla pracowników zaangażowane są agencje pracy. W obrębie przedsiębiorstwa, które przeprowadziło restrukturyzację organizowany jest też transport dla pracowników, którzy przenieśli się z zamykanego zakładu do zakładu w innej lokalizacji (tu badani przytoczyli przykład firmy Brembo, która wozi pracowników z Krakowa do Dąbrowy Górniczej).

Województwo charakteryzuje największa długość linii komunikacji miejskiej⁶⁹ – zarówno w kategoriach absolutnych jak i w przeliczeniu na 1000 mieszkańców (3,2 w 2024 r. przy średniej krajowej 1,6 (dane GUS)). Jednocześnie **liczba przewozów pasażerskich komunikacją miejską** na 100 tys. ludności nie jest imponująca na tle całego kraju – w 2024 roku wynosiła 8 mln, przy średniej dla kraju 9 mln i najwyższym wyniku w województwie mazowieckim (obejmującym Warszawę) wynoszącym 15 mln (dane GUS). W stosunku do roku 2015 nastąpił spadek z poziomu 9 mln (w skali kraju liczba ta także zmniejszyła się z 10 mln). W całym województwie śląskim w 2024 roku udostępniano pasażerom 2108 autobusów miejskich, a 98,7% pojazdów było **przystosowane do przewozu osób z niepełnosprawnościami**. Tabor ten uzupełniały 142 tramwaje, z których stosunkowo niewielka część (44,4% przy średniej krajowej 57,5%) była przystosowana do przewozów osób z niepełnosprawnościami

Na szczególną uwagę zasługuje **system publicznego transportu w Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii (GZM)**, od 2019 roku zarządzany przez jeden podmiot, którym jest Zarząd Transportu Metropolitalnego (ZTM), który zastąpił wcześniejszych trzech różnych organizatorów transportu na obszarze metropolii. GZM, utworzona w 2018 r., integruje 41 miast i gmin. Jego działania finansowane są dwóch głównych źródeł: składek członkowskich miast i gmin oraz 5% przychodów z podatku dochodowego pobieranego na ich terenie. Jednym z głównych zadań GZM jest zapewnienie metropolitalnych przewozów pasażerskich. ZTM odpowiada również za opracowywanie standardów dotyczących infrastruktury rowerowej, pieszej, wytyczne dla transportu zbiorowego. Obecnie w GZM transport miejski jest codziennie obsługiwany przez około 1700 pojazdów, a liczba przystanków na

⁶⁹. Województwo Śląskie (2020), op. cit., s. 59.

terenie metropolii dochodzi do 7 tys.⁷⁰ Warto wskazać na fakt, że GZM była pionierem w zakresie **bezpłatnych przewozów dzieci i młodzieży** – wprowadzono je w 2018 r. dla osób do 16 roku życia. Obowiązują one przez cały rok i we wszystkie dni tygodnia i obejmują około 200 tys. najmłodszych mieszkańców z 41 miast i gmin Metropolii⁷¹.

Na terenie GZM funkcjonuje jednolity system wypożyczania rowerów publicznych - **rower metropolitalny**, dostępny we wszystkich miastach i gminach metropolii i umożliwiający swobodne przemieszczania się nimi na jej terenie⁷². Docelowo, rowery te mają mieć wspomaganie elektryczne. Z wywiadów przeprowadzonych z interesariuszami wynika, że system ten ma stanowić tzw. rozwiązanie ostatniej mili, uzupełniające szkielet transportu oparty (głównie) na przewozach koleją, a także autobusami miejskimi i tramwajami. Jest to część szerszej, zarysowanej już wyżej koncepcji ograniczania indywidualnego transportu samochodowego w miastach metropolii, „uspokajania” ruchu zwłaszcza w centrach największych ośrodków i promowania publicznego transportu zbiorowego.

Interesariusze, z którymi przeprowadzono wywiady, nakreślili **możliwe perspektywy rozwoju usług transportowych** w obszarze metropolitalnym regionu (powiązane z rozwojem infrastruktury). W najbliższych dziesięciu latach oczekują oni pełnego wykształcenia się spójnego, zintegrowanego systemu transportu publicznego opartego na szkielecie w postaci połączeń kolejowych (dysponujących odrębnym systemem torów od tych wykorzystywanych przez pociągi regionalne i krajowe), uzupełnianym o sieć węzłów przesiadkowych, parkingów P+R oraz rozwiązań uzupełniających typu „ostatnia mila”, takich jak publiczny rower metropolitalny. Istotne jest m.in., żeby linie kolejowe nie dublowały się z autobusowymi. Znaczenie tych drugich, w tym połączeń międzymiastowych, ma ulec zmniejszeniu na rzecz nowych połączeń kolejowych. System powinien być efektywny i służyć optymalizacji kosztów zapewniania usług transportowych. W tym kontekście wyzwaniem są intensywne procesy wyludniania się centrów miast i suburbanizacji.

Z kolei w **pesymistycznym wariacie** rozwoju metropolii kreślonym przez naszych rozmówców nie dochodzi do powstania takiego zintegrowanego i racjonalnego kosztowo systemu transportu publicznego. Utrzymuje się powszechne wykorzystanie indywidualnego transportu samochodowego (obecnie wciąż preferowanego przez wielu mieszkańców regionu), wyludniają się wciąż – nadal zakorkowane i przepełnione zaparkowanymi samochodami – centra miast, a na przedmieściach pojawiają się wciąż nowe, chaotycznie tworzone osiedla, do których nie prowadzą żadne linie transportu publicznego, bądź są one doprowadzane i następnie obsługiwane nieproporcjonalnie wysokim kosztem, który przyczynia się do wciąż rosnącego zadłużenia miast i gmin. Skrajnie pesymistyczny scenariusz nakreślony przez dwóch różnych rozmówców zakładałby tak znaczącą nieefektywność rozproszonego systemu transportu, że doprowadziłaby ona do bankructwa miast (jeden z wywiadowanych nawiązał nawet do przypadku... Detroit).

Czynnikiem istotnym dla realizacji nakreślonych scenariuszy będą szersze trendy demograficzne, zarówno związane z ruchem naturalnym, jak i migracjami w obrębie regionu oraz migracjami zewnętrznymi. Na te procesy z kolei oddziaływać będzie m.in. rozwój miast i mieszkalnictwa. Region śląski z jednej strony odznacza się znaczącymi zasobami mieszkaniowymi, zajmując pod ich względem drugie miejsce wśród wszystkich województw⁷³. Pod względem liczby mieszkań na 1000 mieszkańców, Śląskie wciąż zajmuje stosunkowo wysokie, szóste miejsce w rankingu województw, z wynikiem 437,3 w 2024 r. przy średniej krajowej 425,9 i wartości tego wskaźnika dla woj. mazowieckiego 464,8. Z drugiej jednak strony, mają miejsce takie negatywne zjawiska, jak suburbanizacja, kurczenie się miast i starzenie populacji. W województwie mamy do czynienia z dużą liczbą pustostanów, a także

70. Dane GZM, cytowane w opracowaniu prasowym dostępnym pod adresem: <https://metropoliagzm.pl/transport> (dostęp w dniu 16 stycznia 2026).

71. Materiały prasowe dostępne pod adresem: <https://metropoliagzm.pl/transport> (dostęp w dniu 16 stycznia 2026).

72. Materiały prasowe dostępne pod adresem: <https://metropoliagzm.pl/rower-metropolitalny> (dostęp w dniu 16 stycznia 2026).

73. Województwo Śląskie (2020). Op. cit.

zdegradowanych terenów przemysłowych, których rekultywacja i rewitalizacja przebiega w niesatysfakcjonującym tempie⁷⁴. Równolegle następuje peryferyzacja komunikacyjna niektórych obszarów wynikająca z niskiej dostępności infrastruktury transportowej. Do tego wskazać należy sygnalizowany już wizerunek regionu jako nie należącego do najlepszych miejsc do życia.

Ceny nowych mieszkań w dużych miastach regionu należą do umiarkowanych w skali kraju, co może być m.in. przejawem ograniczonego zainteresowania zamieszkiwaniem na jego terenie. Przykładowo, przeciętna cena 1 metra kwadratowego w Katowicach w grudniu 2025 roku wynosiła 85,7% średniej ceny z 14 największych miast w kraju oraz 69,1% ceny w Warszawie. Główne miasto województwa zajmowało szóste miejsce pod tym względem w rankingu największych metropolii w Polsce⁷⁵. Z drugiej strony, z perspektywy wielu młodych to wciąż cena mogąca stanowić barierę uniemożliwiającą zakup. W przypadku rynku wtórnego, ceny mieszkań na terenie całej GZM w sierpniu 2025 roku stanowiły 50,2% cen w Warszawie oraz 57,3% cen w Trójmieście (Gdańsk, Sopot, Gdynia)⁷⁶. Alternatywą dla zakupu mieszkania jest jego wynajem. W trzecim kwartale 2025 r. przeciętny miesięczny koszt wynajmu lokalu o powierzchni 50 m² stanowił w Katowicach, Sosnowcu i Częstochowie odpowiednio 62,9, 52,5 i 48,2% średniej warszawskiej⁷⁷, 27, 22,5 i 20,6% przeciętnego wynagrodzenia w kraju we wrześniu 2025 r.⁷⁸ oraz 50,6, 42,2 oraz 38,7% ustawowej płacy minimalnej w 2025 r.

V. Dialog społeczny

Dialog społeczny w obszarze transformacji przemysłu motoryzacyjnego i szerzej mobilności na szczecblu regionalnym jest incydentalny, a na poziomie przedsiębiorstw dotyczy typowych kwestii pracowniczych takich jak wynagrodzenia, organizacja pracy itp. i koncentruje się na bieżącej sytuacji w zakładach, mającej wpływ zatrudnienie i warunki pracy. Zrównoważony transport, infrastruktura i usługi transportowe są w nim nieobecne.

Na forum Wojewódzkiej Rady Dialogu Społecznego (WRDS) kwestie związane z transformacją mobilności były dyskutowane sporadycznie, a przedstawiciele związkowych organizacji międzyzakładowych, uczestniczący w badaniu w większości nie mieli wiedzy o tematach poruszanych na tym forum – co wynika z faktu, że w WRDS nie ma przedstawicieli związków z branży motoryzacyjnej. Tym niemniej wśród badanych związkowców byli tacy, którzy mieli okazję uczestniczyć bądź w spotkaniach poświęconych sytuacji branży w ramach obrad WRDS bądź w ramach działającego na szczecblu krajowym Trójstronnego Zespołu ds. Przemysłu Motoryzacyjnego⁷⁹, zaproszeni przez liderów związkowych uczestniczących w tych gremiach. Sprawczość tych dyskusji jednak jest zdaniem badanych niewielka – „papier papierem pogania”.

Sytuacja przemysłu motoryzacyjnego była przedmiotem Śląskiej WRDS w 2024 r. w związku z gwałtownym spowolnieniem produkcji, przestojami i zwolnieniami pracowników w śląskich zakładach (na wniosek strony związkowej). Dyskusja dotyczyła wsparcia branży i przeciwdziałania groźbie zwolnień grupowych i podjęcia możliwych działań w celu odwrócenia obserwowanych negatywnych tendencji⁸⁰. Następnie w lipcu 2025 r. o podjęcie tematu transformacji w branży wnioskował

74. Ibidem.

75. Źródło: rynekpierwotny.pl (dostęp 16.01.2026).

76. Kraus-Kowalczyk, N. (2025)

77. Korólczyk-Lewandowska, A. (2025)

78. Dane GUS.

79. Zespół w okresie 2023-2025 spotkał się cztery razy. Poza sytuacją w branży, w tym m.in. wpływem regulacji unijnych wynikających z Europejskiego Zielonego Ładu i transformacji w przemyśle, na forum tym była również omawiana sytuacja na rynku pracy związana z zapowiedzianymi ograniczeniami produkcji i zwolnień grupowych m.in. w zakładach FCA Powertrain Poland i Magneti Marelli Sosnowiec (w 2023 r.)

80. Wiadomości WRDS 13.09.2024 <https://dialog.slaskie.pl/pl/aktualnosci/wrds-o-waznych-dla-slaska-galeziach-przemyslu.html> (dostęp w dniu 16 stycznia 2026).

przedstawiciel Pracodawców RP w kontekście *zaostrzających się regulacji środowiskowych, konkurencji ze strony Chin i wdrażania nowych modeli produkcji i łańcuchów dostaw przez koncerny globalne* i wobec *ryzyka ograniczenia działalności w Polsce*. Ustalono wówczas, że sytuacja branży motoryzacyjnej będzie przedmiotem dalszych prac Rady⁸¹. Kilka miesięcy wcześniej Rada przyjęła stanowisko wzywające do przewartościowania i urealnienia unijnej polityki klimatycznej. Poza tym, o czym była mowa wcześniej na forum WRDS postulowano budowę toru dla autonomicznych pojazdów.

W obrady WRDS, w których uczestniczy Zarząd KSSE, włączył się, zależnie od podejmowanych kwestii, Klaster AS&AM. Klaster zwracał się również o uruchomienie działań na rzecz branży motoryzacyjnej do rządu – wskazując na konieczność wsparcia, jeśli będzie następować relokacja produkcji podyktowana ochroną własnych rynków przez zachodnie koncerny. Klaster zgłaszał także postulaty do Europejskiego Planu Działania dla Sektora Motoryzacyjnego.

W świetle uzyskanych w toku badania danych, **partnerzy społeczni są właściwie nieobecni w debacie dotyczącej kształtu infrastruktury i usług transportowych**. Uczestniczący w badaniu związkowcy przytoczyli jeden tylko przykład zaangażowania się w temat transportu – chodziło o dostosowanie przez miasto rozkładu jazdy komunikacji publicznej do godzin pracy zakładu. Inni uczestnicy badania nie potrafili przytoczyć żadnego przypadku dyskusji wokół tych zagadnień, w które byłyby zaangażowane organizacje pracodawców lub związki zawodowe. Aktywista miejski w wywiadzie przytoczył bliżej niesprecyzowany przypadek współpracy podjętej przez regionalnego polityka reprezentującego stronnictwo o orientacji lewicowej i proekologicznej z regionalnymi związkami zawodowymi działającymi w górnictwie węgla kamiennego. Określił odzew ze strony związków jako „raczej pozytywny”, co w świetle istniejących w Polsce podziałów politycznych czy napięć dotyczących wdrażania unijnych polityk klimatycznych należy uznać za sytuację nieczęstą. Przyznał jednak jednocześnie, że „*my i oni jesteśmy okopani*”, sugerując tym samym znaczący dystans pomiędzy raczej tradycjonalistycznie w większości zorientowanymi związkami zawodowymi obecnymi w przemyśle ciężkim i progresywnie nastawionymi działaczami miejskimi. Przedstawiciel zarządu GZM z kolei nie był w stanie wymienić żadnych związków zawodowych aktywnych w obszarze transportu publicznego, których zainteresowania wykraczałyby poza kwestie typowo pracownicze, związane z warunkami zatrudnienia i płacami. Zasugerował istnienie pewnego stowarzyszenia kierowców autobusów z Sosnowca, którzy w jego ocenie zabierają głos w kwestiach dotyczących jakości usług. Nie udało się jednak zidentyfikować takiej organizacji – nie jest to jednak z całą pewnością związek zawodowy. W obradach WRDS temat infrastruktury transportowej pojawił się incydentalnie: przedmiotem dyskusji (na wniosek marszałka województwa) był przebieg trasy kolejowej CPK w województwie.

Dialog społeczny na poziomie przedsiębiorstw oceniany jest słabo, co wynika z niestabilnej sytuacji branży, na którą silnie oddziałują czynniki zewnętrzne (polityczne i rynkowe), z lokalizacji ośrodków decyzyjnych poza zakładami pracy (w zagranicznych centralach globalnych koncernów), a także braku wypracowanych i zakorzenionych wzorców dialogu i schematów działania uwzględniających partycypację związków w funkcjonowaniu firm (obecnych np. w Niemczech i Francji).

W świetle wypowiedzi uczestników badania ze związków zawodowych:

- Zarówno pracodawca, jak i strona społeczna są „*zakładnikiem regulacji zewnętrznych, jeśli chodzi o politykę KE dotyczącą transformacji*”.
- Z powodu chwiejności koniunktury pracodawcy reagują na bieżąco na dynamicznie zmieniającą się sytuację, a co za tym idzie związki zawodowe działają w paradygmacie „*gaszenia pożarów*”.
- W niektórych sprawach związki są jedynie informowane o tym, co się będzie działo, często nawet dyrekcja zakładu nie ma na to wpływu, ponieważ „*centrala narzuca cele fabrykom w ramach koncernu*”. Związki nie mają styczności z właścicielami firm, a dyrektorzy „*wykonują tylko polecenia*”.

⁸¹. Wiadomości WRDS 14.07.2025 <https://dialog.slaskie.pl/pl/aktualnosci/gospodarka-odpadami-i-branza-automotive-na-tapecie-wrds.html> (dostęp w dniu 16 stycznia 2026).

- W Polsce związek zawodowy „jest [dla pracodawcy] czymś niepotrzebnym a nawet wrogiem przedsiębiorstwa, a nie tą stroną społeczną, z którą można coś dobrego dla firmy zrobić”.
- Nie ma wspólnych działań pracowników i pracodawców (mimo wspólnych zagrożeń): „Patrząc na to, co się dzieje z Zielonym Ładem, że tak naprawdę jedziemy na jednym wózku, czy to to są pracownicy czy przedsiębiorca, który ma ten biznes – dokładnie go tak samo dopadnie Zielony Ład, i paradoksalnie nawet ten dialog w tym momencie się nie pojawia, jak mamy wspólny interes”.
- Dialog nastawiony jest na konfrontację, ponieważ związki zawodowe nie są w stanie obalić wysuwanych przez pracodawców argumentów o charakterze finansowym i kosztowym (np. dotyczących kosztów energii), ani obronić własnych stanowisk. Pracodawcy przeciągają rozmowy, by opóźnić w czasie regulacje finansowe.
- Związki zawodowe mają ograniczone możliwości wpływania na ścieżkę transformacji, bo ostateczną decyzję i tak podejmuje pracodawca, co wynika z przepisów prawa.

Materiały źródłowe

Ambroziak, Ł., Kowalski, M., Sojka, A., Wąsiński, M. (2025), Diagnoza i perspektywy rozwoju sektora motoryzacyjnego w Polsce, Polski Instytut Ekonomiczny, Warszawa https://pie.net.pl/wp-content/uploads/2025/10/Diagnoza_i_perspektywy_rozwoju_sektora_motoryzacyjnego_w_Polsce.pdf

autoexpert.pl (2024) Średni wiek samochodu w Polsce rośnie. 11.07.2024 <https://autoexpert.pl/artykuly/sredni-wiek-samochodu-w-polsce-rosnie> (dostęp w dniu 16 stycznia 2026).

Ciepiela, D. (2025) Polskie fabryki Stellantis z własnymi ogniwami fotowoltaicznymi, 25.03.2025 <https://www.wnp.pl/energia/polskie-fabryki-stellantis-z-wlasnymi-farmami-fotowoltaicznymi,927167.html> (dostęp w dniu 16 stycznia 2026).

Chrzanowski, P., Krawiec, K., Ruciński, K. (2023), Kurs donikąd. Wykluczenie komunikacyjne a polityka klimatyczna, WISE, Warszawa <https://www.samorzadoweforum.pl/wp-content/uploads/2023/10/kurs-donikad-raport-wise-europa.pdf>

Departament Europejskiego Funduszu Społecznego Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego (2023). Analiza dostępności komunikacyjnej na terenie województwa śląskiego. Katowice.

Gajda, G. (2025) Europa na zakręcie. Branża apeluje o włączenie paliw odnawialnych do regulacji CO₂, strefabiznesu.pl 06.12.2025 <https://strefabiznesu.pl/europa-na-zakrecie-branza-apeluje-o-wlaczenie-paliw-odnawialnych-do-regulacji-co2/ar/c3p2-28242383>. (dostęp w dniu 16 stycznia 2026).

Główny Urząd Statystyczny (GUS) (2025). Ludność. Stan i struktura ludności oraz ruch naturalny w przekroju terytorialnym w 2024 r. Warszawa.

Główny Urząd Statystyczny (GUS) (2024). Produkcja wyrobów przemysłowych w latach 2019–2023. Warszawa.

Główny Urząd Statystyczny (GUS) (2022, 2023, 2024, 2025), Budownictwo w 2021/2022/2023/2024 roku. Informacja sygnalna. Warszawa.

Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia (GZM) (2022), 120 km Velostrad w GZM. Miasta GZM wchodzą w etap realizacji pierwszych czterech dróg <https://metropoliagzm.pl/2022/05/20/120-km-velostrad-w-gzm-miasta-gzm-wchodza-w-etap-realizacji-pierwszych-czterech-drog> (dostęp w dniu 16 stycznia 2026).

Koziarek, M. (2024) Przyspieszenie zielonej transformacji w sprawiedliwy i społecznie odpowiedzialny sposób - przypadki sektorów przemysłu, energetyki i transportu. Warszawa: Instytut Spraw

Publicznych <https://www.isp.org.pl/pl/publikacje/przyspieszenie-zielonej-transformacji-w-sprawiedliwy-i-spoecznie-odpowiedzialny-sposob-przypadki-sektorow-przemyslu-energetyki-i-transportu>.

Kraus-Kowalczyk, N. (2025). *Ceny mieszkań na rynku wtórnym spadły nawet w Warszawie i Krakowie*. Business Insider, artykuł dostępny pod adresem: <https://businessinsider.com.pl/nieruchomosci/sierpniowa-stabilizacja-na-ryнку-wtornym-ceny-mieszkan-w-dol-w-czterech-metropoliach/snblvbr> (dostęp w dniu 16 stycznia 2026).

Korólczyk-Lewandowska, A. (2025). *Warszawa wśród najdroższych stolic UE. Czynniki pochłania 44 proc. pensji*. Business Insider, artykuł dostępny pod adresem: <https://businessinsider.com.pl/nieruchomosci/koszty-najmu-mieszkan-w-polsce-rosna-najwyzsze-stawki-w-warszawie/2pcrv1v> (dostęp w dniu 16 stycznia 2026).

Lachowicz, M. (2025) *Energia. Transport. Społeczeństwo. Wpływ systemu ETS2 na gospodarkę Polski*. w: Z. Krysiak, M. Lachowicz *Energia. Transport. Społeczeństwo. Wpływ systemu ETS2 na gospodarkę Polski*, Fundacja Promocji Solidarności, Warszawa 2025
https://preczzielonymludem.pl/wp-content/uploads/2025/12/Raport_ET2_v3.pdf.

Ministerstwo Infrastruktury, informacje prasowe pod adresem <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/programy-drogowe> (dostęp w dniu 16 stycznia 2026).

Ministerstwo Klimatu i Środowiska (2025-1). *Projekt Krajowego Planu w dziedzinie Energii i Klimatu do 2030 r. z perspektywą do 2040 r. (aktualizacja Krajowego planu na rzecz energii i klimatu na lata 2021-2030 z 2019 r.)* wersja 07.2025 <https://www.gov.pl/web/klimat/projekt-krajowego-planu-w-dziedzinie-energii-i-klimatu-do-2030-r-z-perspektywa-do-2040-r-wersja-przekazana-do-dalszego-procedowania-na-poziomie-rady-ministrow>.

Ministerstwo Klimatu i Środowiska (2025-2) *Krajowe ramy polityki w zakresie rozwoju rynku w odniesieniu do paliw alternatywnych w sektorze transportu i rozwoju odpowiedniej infrastruktury. Załącznik do uchwały nr 149 Rady Ministrów z dnia 28 października 2025 r. (M.P. poz. 1128)*
<https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WMP20250001128>.

Najwyższa Izba Kontroli (2024). *Szkolnictwo zawodowe. Informacja o wynikach kontroli*. Warszawa.

NSZZ „Solidarność” (2021), Stanowisko KK nr 2/21 ws. „Fit for 55”, 06.10.2021
<https://www.solidarnosc.org.pl/dok/2021/10/06/stanowisko-kk-nr-2-21-ws-fit-for-55> (dostęp w dniu 16 stycznia 2026).

Pańków, M. (2022). *Involve project. Fieldwork report Poland*. Warszawa: Instytut Spraw Publicznych.

Polska Agencja Inwestycji i Handlu (PAIiH) (2021). *Elektromobilność w Polsce. Inwestycje, trendy, zatrudnienie. Raport 2021*. Dostępne pod adresem: <https://www.paih.gov.pl/wp-content/uploads/0/144601/144608.pdf> (dostęp w dniu 15 stycznia 2026).

Polska Izba Motoryzacyjna, Katalog Firm <https://www.pim.pl/kategoria/31/katalog> (dostęp w dniu 16 stycznia 2026).

PZMP (2024), *Apel PZMP do rządu o wsparcie stanowiska dot. zmiany*, 18.12.2024
<https://www.pzpm.org.pl/pl/publikacje/stanowiska-pzpm/apel-pzpm-do-rzadu-o-wsparcie-stanowiska-branzy-dot.-zmiany-podejscia-do-wyznaczonych-limitow-emisji-CO2/apel-pzpm-do-rzadu-zmiany-podejscia-do-wyznaczonych-limitow-emisji-CO2> (dostęp w dniu 16 stycznia 2026).

Ostrowski, P., Zaboronek, M. (2024). *Najlepsza polityka przemysłowa to jej istnienie*. Rp.pl, artykuł dostępny pod adresem: <https://www.rp.pl/opinie-ekonomiczne/art41471461-ostrowski-zaboronek-najlepsza-polityka-przemyslowa-to-jej-istnienie> (dostęp w dniu 15 stycznia 2026).

Rada Dialogu Społecznego (RDS) (2025) *Sprawozdanie z działalności Rady Dialogu Społecznego w 2024 roku*. Załącznik do Uchwały RDS nr 75 z 2025 r. http://rds.gov.pl/wp-content/uploads/2025/04/Uchwala_nr_75_2025-RDS-zalacznik.pdf.

slaskibiznes.pl (2025) *Stellantis rezygnuje z aut na wodór. Gliwicka fabryka nie ruszy z produkcją nowych dostawczaków*, artykuł dostępny pod adresem: <https://www.slaskibiznes.pl/wiadomosci,stellantis-rezygnuje-z-aut-na-wodor-gliwicka-fabryka-nie-ruszy-z-produkcja-nowych-dostawczakow,wia5-2-11896.html> (dostęp w dniu 15 stycznia 2026).

Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r. Załącznik do Uchwały nr 105/2009 Rady Ministrów z dnia 24 września 2019 r. (M.P. poz.1054) <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WMP20190001054/O/M20191054.pdf>

Ustawa z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych z późn. zmianami. (Tekst ujednolicony. Dz.U. 2024 poz. 1289 <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU20240001289>).

Urząd Statystyczny w Katowicach (2025). *Komunikat o sytuacji społeczno-gospodarczej województwa śląskiego w grudniu 2024 r.* Katowice.

Urząd Statystyczny w Katowicach (2024) *Rocznik statystyczny województwa śląskiego 2024*. Katowice.

Wojewódzki Urząd Pracy w Katowicach (2025-1). *Barometr Zawodów 2026. Raport podsumowujący badanie w województwie śląskim*, Kraków: Wojewódzki Urząd Pracy w Krakowie, Wojewódzki Urząd Pracy w Katowicach https://barometrzawodow.pl/forecast-card-zip/2026/report_pl/raport_wojewodztwo_slaskie_2026.pdf.

Wojewódzki Urząd Pracy w Katowicach (2025-2). *Scenariusz rozwoju dla województwa śląskiego w perspektywie do 2030 r., w tym obszarów technologicznych i administracji publicznej*. Katowice.

Województwo Śląskie (2023). *Badanie ewaluacyjne pt. Model Foresight Technologii Województwa Śląskiego 2050. Inteligentna transformacja. Rozwój technologiczny województwa śląskiego w perspektywie do 2050 r.* <https://ris.slaskie.pl/pl/badania-ewaluacyjne/badanie-ewaluacyjne-pt-model-foresight-technologii-wojewodztwa-slaskiego-2050-inteligentna-transformacja-rozwoj-technologiczny-wojewodztwa-slaskiego-w-perspektywie-do-2050-r-2023.html> (dostęp w dniu 15 stycznia 2026).

Wójcik, J. (2026). *2025_wrapped od Forum Energii, czyli błyskawiczny przegląd najciekawszych danych z zakresu elektroenergetyki z 2025 r.* Forum Energii 07.01.2026 https://www.forum-energii.eu/2025_wrapped (dostęp w dniu 15 stycznia 2026).

Wygas D. (2025). *Alarm w Chorzowie! Estakada pilnie zamknięta ze względów bezpieczeństwa. "Powinna być wyburzona lata temu", „Dziennik Zachodni”* <https://dziennikzachodni.pl/alarm-w-chorzowie-estakada-pilnie-zamkniete-ze-wzgledow-bezpieczenstwa-powinna-byc-wyburzona-lata-temu/ar/c1p2-27648773> (dostęp w dniu 16 stycznia 2026).

Związek Przedsiębiorców i Pracodawców (ZPP) (2025) *Stanowisko Związku Przedsiębiorców i Pracodawców w odpowiedzi na inicjatywę i concept note Komisji Europejskiej dotyczące przyszłości europejskiego przemysłu motoryzacyjnego (luty 2025)* <https://zpp.net.pl/wp-content/uploads/2025/02/Stanowisko-Zwiazku-Przedsiębiorców-i-Pracodawców-ZPP-w-odpowiedzi-na-inicjatywę-i-concept-note-Komisji-Europejskiej-dotyczący-przyszłości-europejskiego-przemysłu.pdf> (dostęp w dniu 16 stycznia 2026).

Strategie i programy regionalne

Fundusz Transformacji Województwa Śląskiego S.A. (2025). *Strategia Funduszu Transformacji Województwa Śląskiego*. https://ftws.pl/wp-content/uploads/post/strategia-funduszu-transformacji-wojewodztwa-slaskiego-s-a-zostala-przyjeta/Strategia-FTWS_01.07.2025_przyjeta-Zarzad.pdf

Fundusz Transformacji Województwa Śląskiego S.A. (2025) *Strategia Funduszu Transformacji Województwa Śląskiego* S.A. Katowice. <https://ftws.pl/o-nas/strategia/>

Województwo Śląskie (2024-1) *Program Ochrony Środowiska przed hałasem dla województwa śląskiego*. Załącznik do uchwały Nr VII/3/4/2024 Sejmiku Województwa Śląskiego z dnia 10 czerwca 2024 r. https://dzienniki.slask.eu/WDU_S/2024/4341/akt.pdf

Województwo Śląskie (2024-2) *Regionalny plan transportowy dla Województwa Śląskiego*. <https://www.slaskie.pl/content/regionalny-plan-transportowy>

Województwo Śląskie (2023) *Aktualizacja Programu ochrony powietrza dla województwa śląskiego*. Załącznik do uchwały Nr VI/62/8/2023 Sejmiku Województwa Śląskiego z dnia 20 listopada 2023 r. https://dzienniki.slask.eu/WDU_S/2023/8625/akt.pdf

Województwo Śląskie (2021) *Regionalna Strategia Innowacji Województwa Śląskiego 2030 – Inteligentne Śląskie*. <https://scp-slask.pl/dokument/ris>

Województwo Śląskie (2020) *Strategia Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2030”*. https://bip.slaskie.pl/wojewodztwo/programy_plany_i_strategie_wojewodztwa/strategia_rozwoju/strategia-rozwoju-wojewodztwa.html

Województwo Śląskie (2019) *Program Rozwoju Technologii Województwa Śląskiego na lata 2019-2030*. <https://ris.slaskie.pl/pl/dokumenty/program-rozwoju-technologii-wojewodztwa-slaskiego-na-lata-2019--2030.html>

Województwo Śląskie (2016). *Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego* <https://www.slaskie.pl/content/plan-zagospodarowania-przestrzennego-wojewodztwa-slaskiego>

Zarząd Województwa Śląskiego (2025) *Szczegółowy Opis Priorytetów Programu Fundusze Europejskie dla Śląskiego*. https://www.funduszeuropejskie.gov.pl/media/162389/szop_v20.pdf

Zarząd Województwa Śląskiego (2023). *Regionalna Polityka Rozwoju Edukacji Województwa Śląskiego*. Katowice.



Partnerzy:



INSTYTUT SPRAW
PUBLICZNYCH

