

EcoMobility **TRANSITION**

Správa o Moravskoslezském kraji, Česká republika

Jakub Barszcz

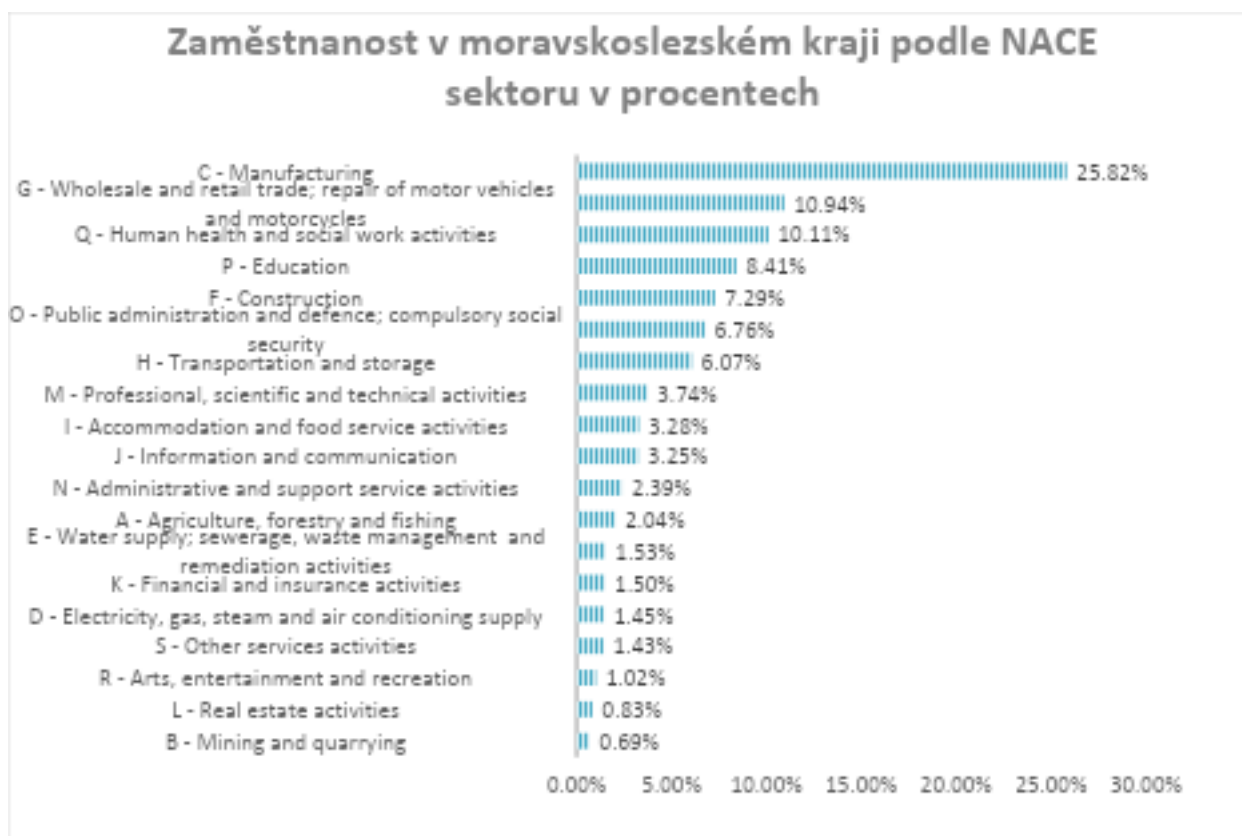
1.0 Přehled - všeobecné informace o regionu

Moravskoslezský kraj se vyznačuje dvěma specifickými charakteristikami; na jedné straně zůstává jedním z klíčových center zelené transformace v Česku, na straně druhé představuje významný uzel automobilového průmyslu. V současnosti se region intenzivně zaměřuje na transformaci z oblasti tradičně orientované na těžký průmysl a těžbu směrem k regionu soustředěnému na technologické změny a inovace, přičemž využívá svou průmyslovou minulost a existující kapacity k akceleraci této transformace (Moravskoslezský kraj, 2025). V těchto snahách je region podporován z Fondu spravedlivé transformace, z něhož získává významné finanční prostředky určené mimo jiné na investice do čisté průmyslné výroby, mobility a infrastruktury, energetiky a digitálních inovací (Moravskoslezský kraj, 2020).

Region zároveň čelí několika výzvám, mezi něž patří vyšší míra nezaměstnanosti (5,82 % ke konci roku 2024), která byla ve sledovaném období druhou nejvyšší v Česku (Statistický úřad České republiky, 2025), nerovný přístup k mobilitě a náročnost digitální a zelené transformace. Region se navíc ve srovnání s ostatními českými kraji umísťuje na posledních příčkách v ukazatelích, jako je dostupnost pracovních míst a kvalita životního prostředí (OECD, 2024).

Za posledních deset let se průměrný počet osob hledajících zaměstnání pohyboval okolo 44 tisíc ročně, což dlouhodobě převyšuje průměrný počet nabízených pracovních míst, jenž se stabilně pohyboval kolem 12 tisíc ročně. Nejpočetnější skupinu uchazečů o zaměstnání tvoří osoby zařazené do klasifikace ISCO 9 (pomocné a nekvalifikované práce), následované skupinou ISCO 5 (pracovníci ve službách a prodeji) (Moravskoslezský pakt zaměstnanosti, 2025).

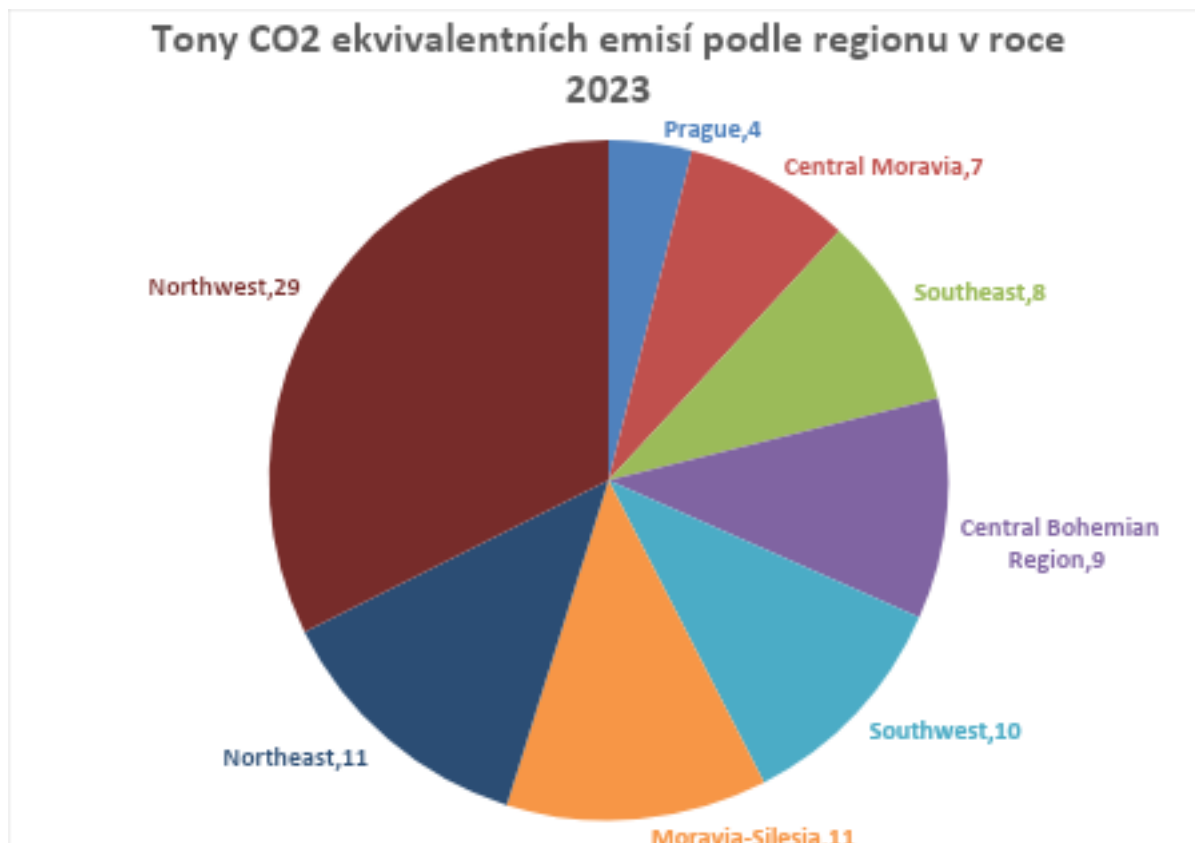
Přestože průměrné mzdy a platy v regionu v posledních osmi letech výrazně vzrostly, Moravskoslezský kraj se současně vyznačuje druhou nejvyšší mírou relativní chudoby v Česku, pohybující se přibližně okolo 15 % (OECD, 2024; Moravskoslezský pakt zaměstnanosti, 2025). Největší podíl zaměstnanosti připadá na zpracovatelský průmysl, a to přibližně 26 %, následovaný sektorem velkoobchodu a maloobchodu; opravy motorových vozidel a motocyklů s 11 % a sektorem zdravotní a sociální péče s přibližně 10,1 % (Moravskoslezský zaměstnanecký pakt, 2025). Podíl zaměstnanosti v jednotlivých odvětvích ekonomiky na celkové zaměstnanosti v regionu je znázorněn na grafu číslo 1.



Graf číslo 1: Zaměstnanost v moravskoslezském kraji podle NACE sektoru v procentech
(Statistický úřad České republiky, 2025).

V rámci zpracovatelského průmyslu představuje region významné centrum automobilové výroby, s hustou sítí dodavatelských podniků soustředěných kolem místního výrobce originálních dílů (OEM), společnosti Hyundai Motor Company. V roce 2023 disponoval závod Hyundai výrobní kapacitou přibližně 340 tisíc automobilů (Invest Northeast Czechia, 2025). Dodavatelská síť se mimo jiné zaměřuje na výrobu plastových a technických komponentů, elektronických součástí, poskytování služeb a další prvky dodavatelského řetězce. Širší automobilový ekosystém v regionu zahrnuje společnosti jako Tatra Trucks, Brano, Brose, Brembo, Cromodora Wheels a řadu dalších. Celkově automobilový průmysl zaměstnává přibližně 34 tisíc pracovníků, což představuje 6 % celkové zaměstnanosti v regionu a 22 % zaměstnanosti ve zpracovatelském průmyslu v regionu (Invest Northeast Czechia, 2025).

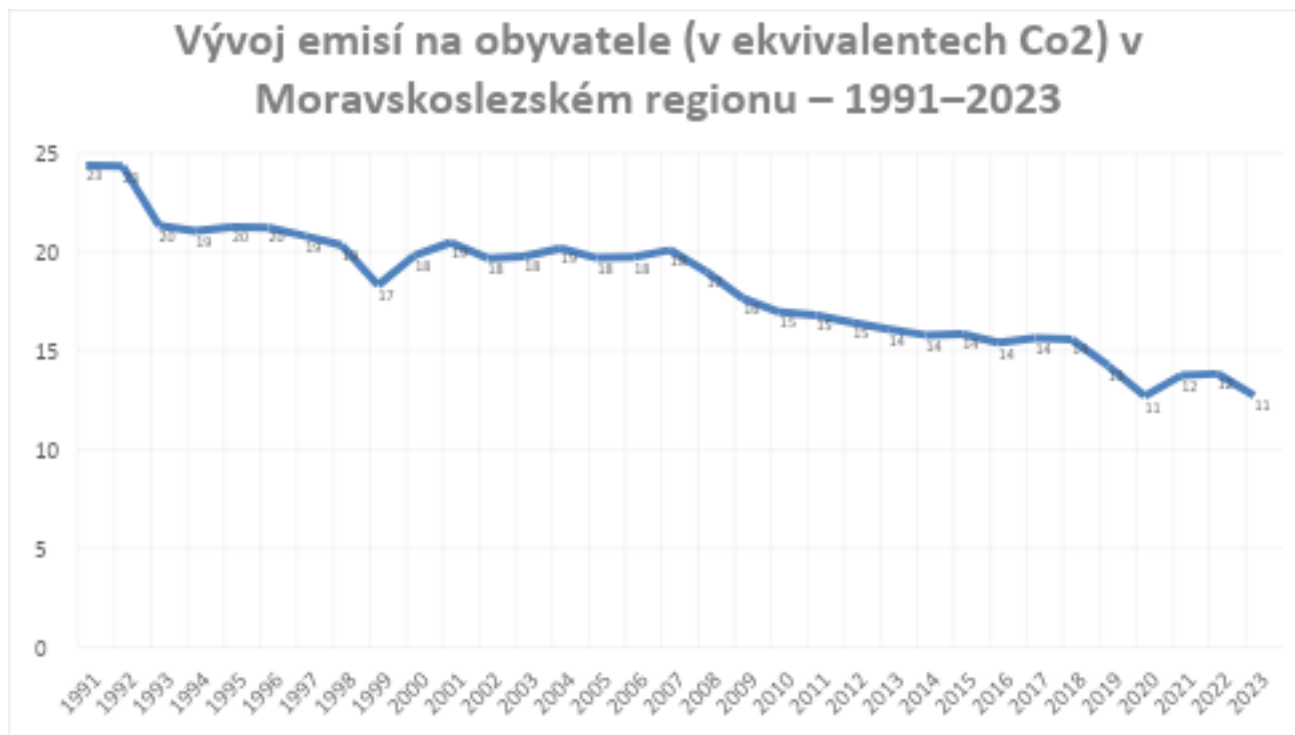
Region je však zároveň domovem širokého spektra podniků v širším sektoru mobility, které se zaměřují na činnosti, jako je výroba kolejových vozidel, železničních zařízení a strojů, jejich opravy, jakož i výroba jízdních kol. Při bližším zaměření na výrobu v oblasti železniční techniky se společnost Škoda Vagonka soustředí na produkci širokého portfolia kolejových vozidel, včetně (nikoli však výlučně) elektrických jednotek pro příměstskou dopravu, lehkých regionálních vozidel, osobních přívěsných vozů či motorových jednotek. Dále vyrábí různé typy jedno-, dvou- i vícepodlažních elektrických jednotek, čímž přispívá k podpoře regionálních snah o zelenou transformaci (Škoda Group, 2025). Společnost zaměstnává přibližně 700 osob. V oblasti cyklistické výroby se společnost Shimano Czech Republic zaměřuje na výrobu komponentů pro jízdní kola, přičemž usiluje o přechod k výrobním procesům založeným na znalostech a vyšší přidané hodnotě (Shimano, 2025); zaměstnává přibližně 500 osob.



Graf číslo 2: Tony CO₂ ekvivalentních emisí podle regionu v roce 2023 (OECD Data Explorer, 2025).

Podle OECD došlo v posledních letech v Moravskoslezském kraji ke zlepšení v oblasti emisí skleníkových plynů ve srovnání s ostatními regiony České republiky. Přestože kraj nadále zůstává třetím regionem s nejvyššími emisemi na obyvatele, s hodnotou 11,1 tuny CO₂ ekvivalentních emisí na obyvatele (měřeno v roce 2023), je výrazně vzdálen od regionu s nejvyššími emisemi, jímž je Severozápad s 28,8 tunami CO₂ ekvivalentních emisí na obyvatele ve stejném období (OECD Data Explorer, 2025).

Navzdory tomuto pozitivnímu vývoji zůstává Moravskoslezský kraj jedním z nejvíce znečištěných regionů České republiky, a to v důsledku historického znečištění ovzduší, vody a půdy spojeného s dlouhodobou přítomností těžkého průmyslu. Úroveň znečištění se však liší i v rámci samotného regionu v závislosti na prostorovém rozložení dřívějšího hospodářského rozvoje, přičemž severovýchodní a centrální části kraje patří mezi nejvíce zatížené oblasti (Moravskoslezský kraj, 2025). Graf číslo 3 znázorňuje vývoj emisí na obyvatele v regionu v období let 1991–2023, přičemž je patrný jejich postupný pokles.



Graf číslo 3: Vývoj emisí na obyvatele (v ekvivalentech CO₂) v Moravskoslezském regionu – 1991–2023 (OECD Data Explorer, 2025).

1.1. Udržitelný rozvoj, zelená průmyslová výroba a regionální infrastruktura.

V regionu v současnosti probíhají významné snahy směřující k urychlení zelené a digitální transformace, které hrají klíčovou roli v aktuální strategii hospodářského rozvoje kraje. Region se v této oblasti vyznačuje vysokou mírou aktivity, přičemž krajská samospráva aktivně usnadňuje a sama se podílí na celé řadě projektů realizovaných ve spolupráci veřejného, soukromého a neziskového sektoru, zaměřených na různé dimenze tzv. dvojí transformace.

Ústředním pilířem těchto transformačních snah je strategie SMARAGD (SMART And Green District), která představuje společnou vizi transformace Moravskoslezského kraje v zelený a „chytrý“ region. Tato vize zahrnuje vytvoření čtyř tzv. živých laboratoří změny, jež propojují vědeckou obec, studenty, soukromý sektor a veřejnou správu s cílem přenášet výsledky výzkumu přímo do praxe a současně přispívat k budování konkurenceschopného regionálního inovačního ekosystému (SMARAGD, 2025). Iniciativa SMARAGD je založena na jednom klíčovém projektu a třech navazujících projektech, které jsou shrnuty v tabulce 1 níže.

Table 1: Stručný popis čtyř projektů SMARAGD.

Jméno projektu	Krátký popis
REFRESH	Vlajkový projekt vize SMARAGD. Zaměřuje se na excelentní výzkum a vytvoření inovativního ekosystému pro výzkum a transfer technologií v oblasti obnovitelných zdrojů energie, digitalizace, automatizace a dalších technologií.
Ostrava Technological Park	Vytvoření technologického parku pro subjekty soukromého sektoru a pro výzkumné účely.
CIRKARENA	Plánované výzkumné a vývojové centrum zaměřené na cirkulární ekonomiku, konkrétně na tři druhy odpadů (průmyslové odpady specifické pro Moravskoslezský kraj).
TRAUTOM	Projekt zaměřený na podporu vzdělávání v oblastech klíčových pro zelenou a digitální průmyslovou transformaci regionu.

1.1.I. Projekt REFRESH

Projekt REFRESH je vlajkovým projektem vize SMARAGD, zaměřující se na budování inovativního ekosystému výzkumu a vývoje v oblasti zelené a digitální transformace (SMARAGD, 2025). Jeho cílem je podpořit transfer technologií v oblastech obnovitelných zdrojů energie, digitalizace, automatizace v mobilitě, environmentálních technologií a technologií inteligentních materiálů a rovněž propojit akademickou sféru s soukromým sektorem. Projekt se soustředí na čtyři „živá laboratoře změn“ s tematickým zaměřením na energii, materiály a životní prostředí, průmysl 4.0 a automobilový průmysl a sociální otázky (SMARAGD, 2025).

- **První laboratoř (Energie)** se zabývá především rozvojem energetické a materiálové soběstačnosti v regionu a v České republice, v kombinaci se socioekonomickým hodnocením dopadů zavádění nových technologií.
- **Druhá laboratoř (Materiály a životní prostředí)** se zaměřuje na vývoj nové generace materiálů pro 21. století. Konkrétně bude vyvíjet materiály pro potřeby zelené a digitální průmyslové transformace.
- **Třetí laboratoř (Průmysl 4.0 a automobilový sektor)** si klade za cíl podporovat vedoucí postavení v oblasti odborných dovedností a poskytovat služby výzkumu a vývoje pro průmyslovou digitalizaci v různých fázích průmyslového výrobního procesu, elektromobilitu a v oblasti vysokorychlostních komunikačních zařízení.
- **Čtvrtá laboratoř (Social Lab)** se zaměřuje na sociální jevy související s transformací samotnou, jako jsou energetická chudoba, nezaměstnanost, kriminalita, sociální mobilita nebo narušení rodinných vazeb. Zaměřuje se konkrétně na podskupiny obyvatelstva, na které mohou mít transformace nejvýraznější negativní dopady.

1.1.II. Technologický park Ostrava

V současné době se připravují plány na rozšíření Technologického parku Ostrava, aby vznikl prostor pro výzkumné a vývojové aktivity, včetně kancelářských prostor, laboratoří a dílen.

1.1.III. CIRKARENA

CIRKARENA je výzkumný a inovační projekt zaměřený na vytvoření centra pro cirkulární ekonomiku, jehož výzkum se soustředí na průmyslový odpad, stavební odpad a biologický odpad. Projekt je založen na partnerství několika univerzit v regionu, výzkumných a technologických platform a institutů a města Třinec, mimo jiných aktérů.

1.1.IV. TRAUTOM

Projekt TRAUTOM se zaměřuje na potřeby a rozvoj dovedností pro 21. století, jakož i na vzdělávání a získávání dovedností pro pracovní sílu v klíčových průmyslových odvětvích v oblasti zelené a digitální transformace. Sdružuje soukromé, veřejné, akademické a nevládní subjekty s cílem vytvořit databázi zachycující dopady technologických změn na potřebnou úroveň dovedností zaměstnanců.

1.2. Další transformační iniciativy v region

Kromě projektů zaměřených na hospodářský rozvoj, zaměstnanost, dovednosti a výzkum se region rovněž podílí na řadě iniciativ zaměřených na obnovu hornických krajín a bývalých hornických regionů, využití stávajících brownfieldů a zlepšení odolnosti místního klimatu.

Projekt POHO 2030 je program vyvinutý k oživení posttěžebních regionů, který se zaměřuje na revitalizaci přírody při zachování kulturního a historického dědictví posttěžebních částí regionu (POHO 2030, 2025). Projekt POHO rovněž zahrnuje rozvoj nových udržitelných forem infrastruktury a přilákání investorů prostřednictvím rozvoje průmyslových parků.

LIFE COALA je iniciativa zaměřená na odolnost vůči změnám klimatu v Moravskoslezském kraji, která vyvíjí adaptační plány pro různé lokality v rámci regionu, plány pro rozvoj zelené infrastruktury a pro další relevantní oblasti adaptace v rámci regionu (LIFE COALA, 2025). Cílem iniciativy je úspěšná realizace cílů regionální strategie Moravskoslezského kraje pro adaptaci na změnu klimatu.

1.3. Regionální diskurz o transformaci

Celkově lze říci, že regionální diskuse o transformaci má tendenci pohlížet na transformaci s opatrností, ne-li s obavami. Zaujatý postoj obvykle závisí na pozici konkrétního aktéra. Například řada aktérů, kteří hrají v transformaci klíčovou roli, vyjádřila obavy ohledně pokračování ekonomické činnosti v regionu, a to s ohledem na vnímanou rychlost transformačních změn a z některých úhlů pohledu také s ohledem na rigidní prosazování politik transformace ze strany vyšších politických kruhů. Probíhající transformace směrem k elektromobilitě je sama o sobě vnímána jako příležitost i výzva, která s sebou nese podstatnou reorientaci stávajících výrobních procesů a dodavatelských řetězců. Rovněž je úspěšná implementace současné podoby transformace omezena řadou překážek, včetně vysokých nákladů na energii a obtížnosti soutěže s východoasijskými konkurenty.

Vzhledem k současné kombinaci těchto a dalších místních a globálních problémů vyjadřuje řada zainteresovaných stran silnou podporu konceptu technologické neutrality, tj. upřednostňování přístupu orientovaného na dopyt na trhu. Naopak u jiných zainteresovaných stran vyvolává současná realizace transformace a s ní spojené obtíže obavy ohledně udržení zaměstnanosti a současné úrovně mezd. To se vztahuje i na obavy o sociální situaci lidí v celém regionu, vzhledem k významnému podílu automobilového průmyslu na místních ekonomických a zaměstnaneckých podmínkách.

Kromě toho někteří aktéři rozšiřují kritiku provádění transformace i na zahraniční výrobce. Tito výrobci jsou vnímáni jakožto exkluzivně ziskově orientovaní a nezajímající se o regionální rozvoj. V kombinaci těchto

faktorů zůstává pro značný počet zainteresovaných stran sociální a ekonomická situace lidí v regionu jádrem obav spojených s transformací, což obecně zvyšuje obavy související s transformací.

1.4. Relevantní regionální aktéři ovlivňující transformaci, jejich role a capacity

Vzhledem k rozsahu regionálních aktivit a propojení veřejného, soukromého, akademického a nevládního sektoru v regionu v současné době působí několik klíčových transformačních aktérů. Tito aktéři jsou stručně popsáni v tabulce 2 níže.

Tabulka 2: Seznam klíčových regionálních aktérů v procesu dvojí transformace.

Název zúčastněné strany	Zaměření
Moravsko-slezský pakt zaměstnanosti	Mění se požadavky na dovednosti, profily dovedností zaměstnanců, analýzy a prognózy zaměstnanosti, podpora klíčových projektů souvisejících se zaměstnaností.
Moravskoslezský automobilový klastr	Definování potřeb kvalifikací zaměstnanců v automobilovém průmyslu, zaměstnanost v automobilovém průmyslu, regionální hospodářský rozvoj, konkurenceschopnost, zastoupení zaměstnavatelů.
Moravsko-slezská regionální samospráva	Infrastruktura a poskytování služeb, modernizace stávající infrastruktury, rozvoj regionální strategie, podpora projektů, implementace politik.
Regionální univerzity	Výzkum a vývoj, poskytování odborných znalostí pro transformační projekty, zapojení do laboratoří transformace.
Českomoravská konfederace obdoborých svazů (ČMKOS)	Zastoupení zaměstnanců, účast na transformačních projektech, spolupráce při provádění politik, sociální a ekonomické podmínky.
OS KOVO	Zastoupení zaměstnanců, účast na transformačních projektech, spolupráce při provádění politik, sociální a ekonomické podmínky.

1.4.1. Moravsko-slezský pakt zaměstnanosti (MS Pakt)

Moravsko-slezský pakt zaměstnanosti se snaží podporovat transformační úsilí poskytováním relevantních analýz, údajů a poznatků o dopadech technologických změn a modernizace na potřeby v oblasti kvalifikace zaměstnanců (Moravskoslezský pakt pro zaměstnanost, 2025). Zaměřuje se na kariérní poradenství, spolupráci mezi vzdělávacími institucemi a soukromým sektorem a obecné otázky trhu práce v regionu.

Jeho členy jsou regionální samospráva, statutární město Ostrava, Sdružení pro rozvoj Moravskoslezského kraje, Svaz průmyslu a dopravy České republiky a krajská hospodářská komora. Kromě toho MS Pakt propojuje vzdělávací instituce (univerzity i střední školy) a akademickou sféru se soukromým sektorem, za účelem lepšího transferu výsledků výzkumu do praxe.

MS Pakt působí jako hlavní koordinátor projektu TRAUTOM, který se zaměřuje na potřeby dovedností pro 21. století a podporuje proces dvojí transformace v regionu. TRAUTOM usnadňuje spolupráci mezi průmyslovými subjekty a odborníky a připravuje účastníky trhu práce na nadcházející výzvy a nové potřeby průmyslu. To zahrnuje poskytování podrobných analýz, kariérního poradenství a konzultačních služeb. Projekt je realizován zejména v úzké spolupráci s dalšími klíčovými zainteresovanými stranami,

1.4.II. Moravskoslezský automobilový klaster

Moravskoslezský automobilový klaster je klíčovým regionálním hráčem, který sdružuje širokou škálu zaměstnavatelů v automobilovém průmyslu a jehož cílem je podporovat místní inovace, konkurenceschopnost a posilovat pozitivní vnímání a důvěru v automobilový sektor v regionu. Klaster úzce spolupracuje s národními a mezinárodními aktéry v automobilovém sektoru, stejně jako se státními institucemi a místními aktéry. Tato spolupráce se rozšiřuje i na místní transformační iniciativy, zejména na projekt TRAUTOM, kde autoklaster poskytuje své odborné znalosti a informace. Kromě toho se autoklaster podílí na procesu vývoje a aktualizace regionální strategie vzdělávání a pomáhá definovat potřeby zaměstnavatelů v oblasti vzdělávání (TRAUTOM, 2025).

1.4.III. Moravskoslezský kraj

Jeden z klíčových regionálních orgánů, Moravskoslezský kraj je klíčovým účastníkem místních transformačních projektů. Moravskoslezský kraj navíc spravuje místní dopravní infrastrukturu a služby a v současné době se podílí na celé řadě modernizačních a zlepšovacích procesů.

1.4.IV. Regionální univerzity

V regionu se nachází několik univerzit, které se intenzivně podílejí na místních iniciativách v oblasti výzkumu, vývoje a inovací. Univerzity se intenzivně podílejí na strategii SMARAGD, jako součást živých laboratoří změn v rámci projektu REFRESH, jako klíčoví účastníci projektu CIRKARENA a projektu TRAUTOM (SMARAGD, 2025). Vzhledem k silnému zaměření na výzkum a vývoj, jakož i k cíli propojení univerzit se soukromým sektorem za účelem zvýšení využívání technologií, zůstanou univerzity i v budoucnu klíčovými partnery v rámci transformačních snah.

1.4.V. Českomoravská konfederace odborových svazů (ČMKOS) a OS KOVO

Obě tyto organizace zůstávají klíčovými zástupci zaměstnanců, jedné ze skupin nejvíce postižených transformačními snahami, vzhledem k povaze technologických změn a jejich nárokům na zvyšování kvalifikace pracovní síly. Odborové organizace se účastní projektu TRAUTOM a nadále se intenzivně zapojují do regionálního sociálního dialogu, chrání zájmy pracovníků a zajišťují sociální a ekonomické blaho. Navzdory tomu, zatímco ostatní sociální partneři jsou výslovně uvedeni jako partneři v oficiálních informačních materiálech k několika transformačním projektům, odbory v nich chybí.

1.5. Transformace – obavy, potřeby a vnímání

Hlavní obavy zainteresovaných stran se týkají současného vývoje a exekuce zelené a digitální transformace v automobilovém průmyslu. Konkrétně, zatímco řada zainteresovaných stran vyjadřuje obavy ohledně zachování průmyslové činnosti v regionu a dopadu přechodu na budoucí konkurenceschopnost, jiný aktéři zdůrazňují vyhlídky na zaměstnání a sociální situaci zaměstnanců.

Rozhovory se zainteresovanými stranami dále zdůrazňují silnou provázanost mezi ekonomickou činností automobilového sektoru v regionu, zaměstnaností a současnou úrovní mezd. Část zainteresovaných stran to ilustruje s odkazem na vyhlídky na regionálním potenciálu zaměstnanosti, zdůrazňujíc omezené možnosti pro zaměstnance v automobilovém průmyslu v případě větších redukcí zaměstnanosti. Schopnost trhu práce absorbovat počet pracovníků v automobilovém průmyslu v případě snižování stavů zůstává omezená. Ačkoli určitá kapacita a potenciál existují v odvětví služeb, pečovatelských a v širším odvětví mobility, zúčastněné strany zároveň zdůrazňují, že tato kapacita zdaleka nedosahuje úrovně nezbytné pro plné opětovné zaměstnání. Navíc by takové opětovné zaměstnání rozhodně nedosáhlo úrovně mezd v automobilovém průmyslu.

V nejhorších scénářích zainteresované strany přirovnávají potenciální ztrátu pracovních míst v důsledku úpadku automobilového průmyslu k uzavření uhelného průmyslu v regionu. Vzhledem k silným ekonomickým vazbám tohoto odvětví na region mohou ekonomické otřesy v tomto odvětví vést k podstatnému snížení zaměstnanosti a současné úrovně životní úrovně. Navíc vzhledem k současné obtížné situaci evropských výrobců automobilů zůstává tato možnost pro zainteresované strany velkým důvodem k obavám.

V souvislosti s touto skupinou zainteresovaných stran jsou zvláště zajímavé hlasy, které kritizují zahraniční výrobce. Tato skupina vidí zahraniční výrobce jako exkluzivně orientované na zisk, bez jakékoli snahy o poskytnutí adekvátních opatření ke smírnění negativních vplyvů tranzice. Zároveň mají dojem, že tito výrobci nemají žádný zájem na zajištění udržitelného a dlouhodobého místního rozvoje. S tímto názorem souvisí také přesvědčení, že rozhodnutí o transformaci nakonec padají v zahraničních ústředích těchto firem, což představuje významnou překážku v ovlivnění lokálních transformačních snah.

Ostatní zainteresované strany navíc zdůrazňují kritiku způsobu provedení a realizace přechodu, nikoli samotný přechod. Řada zúčastněných stran vyjadřuje frustraci z rostoucího tlaku na firmy v regionu, který je podle nich částečně důsledkem špatně navržených politik zelené transformace na úrovni EU a na státní úrovni. Příkladem takové politiky je postupné vyřazování spalovacích motorů a zaměření na bateriové elektromobily. Tyto zúčastněné strany konkrétně zdůrazňují svou podporu „technologické neutrality“ v souvislosti s dosažením klimatických cílů EU, kterou vnímají jako přístup umožňující větší flexibilitu a následně pomáhající zvýšit konkurenceschopnost.

Kromě toho hrají v obavách zúčastněných stran klíčovou roli otázky mobility. Pro odbory zůstává klíčovým tématem problematický přístup k mobilitě pro pracovní sílu. Ačkoli byly v některých případech učiněny pokusy o zajištění lepších možností dojíždění, tyto pokusy se setkaly s chladným přijetím ze strany odpovědných veřejných institucí nebo jiných relevantních aktérů. Jedním z klíčových problémů v oblasti mobility a dojíždění jsou nevhodné časy příjezdu a odjezdu veřejné dopravy. V kombinaci se stávajícími omezenými podpůrnými opatřeními, která často nabízejí pouze finanční podporu, si mobilita často vyžaduje sdílení automobilů a praktiky zaměřené na automobily. Tímto způsobem se posilují stávající vzorce mobility, které podporují individuální automobilitu.

Pokud jde o potřeby zainteresovaných stran související s tranzicí, zainteresované strany zdůrazňují, že mají relativně dobrý přístup k výrobním údajům a dalším typům relevantních údajů. Upozorňují však na praktická omezení v přístupu k některým formám údajů, o které by měly zájem. Některé zainteresované strany navíc nepovažují údaje za nezbytné, přestože diskuse implicitně ukazují, že takové údaje mohou být užitečné například pro podporu sociálního dialogu. Na základě vzorku shromážděných rozhovorů se zainteresovanými stranami lze konstatovat, že zainteresované strany samy shromažďují údaje o dopadech výroby na životní prostředí, ale obecně pouze v institucích nebo organizacích přímo zapojených do snižování emisí. Jako poslední výslovně vyjádřenou potřebu by zainteresované strany v ideálním případě uvítaly větší zapojení účinného sociálního dialogu.

Tyto zjištění vytvářejí větší potenciál pro možné zintenzivnění sociálního dialogu v rámci transformace, a to jak jako zdroje informací, tak jako zdroje spolupráce a koordinace. Otevřením transformačních procesů větší kontrole a vstupům všech sociálních partnerů, ať už zástupců zaměstnavatelů nebo zaměstnanců, by sociální dialog mohl pomoci zmírnit obavy a úzkosti týkající se dopadů transformace na sociální a ekonomickou situaci a posílit rozhodovací pravomoci zaměstnanců při navrhování příslušných politik.

S podporou aktérů a informacemi z relevantních projektů, jako je TRAUTOM, by takové politiky mohly účinněji pomáhat při uspokojování potřeb v oblasti cílových dovedností, rekvalifikaci pracovníků a zmírňování poptávky zaměstnavatelů po pracovní síle. Například jeden z dotazovaných zainteresovaných subjektů porovnal transformační procesy ve své organizaci s jinou organizací z jiného regionu a zdůraznil, jak zapojení zájmů zaměstnanců ve druhém případě přispělo k tomu, že z transformačního procesu měly prospěch všechny strany. Současně se jejich kritika vlastní organizace týkala nedostatečného zapojení zaměstnanců do transformačních procesů a negativního přístupu ke spolupráci se zástupci zaměstnanců.

Pokud jde o zmírnění obav souvisejících s transformací, přímá spolupráce se zástupci zaměstnanců by mohla představovat účinnou formu řízení změn a přímější poskytování informací prostřednictvím důvěryhodného zdroje. Dotazované zainteresované strany zdůraznily, že v Moravskoslezském regionu to zůstává jedním z klíčových procesů v rámci transformačního procesu.

2. Zaměstnanost a výroba

Automobilový průmysl zaměstnává více než 34 000 zaměstnanců v místní síti dodavatelů automobilového průmyslu i ve společnosti Hyundai samotné. Tento sektor se v regionu zaměřuje na širokou škálu technických, plastových a dalších komponentů, motorových vozidel a poskytování automobilových služeb, přičemž se zabývá také výzkumem a vývojem. Stav automobilového průmyslu v regionu je hodnocen jako relativně lepší než v západní Evropě, kde zainteresované strany hovoří o významných výrobních přebytecích. Dosavadní celkové dopady transformace v evropských regionech zůstávají specifické pro jednotlivé regiony, přičemž v některých regionech jsou výsledky lepší a v jiných horší.

Naproti tomu Moravskoslezský region zůstává relativně stabilní, s velkým podílem výroby spojeným s výrobou vozidel se spalovacím motorem (ICE) spíše než s bateriovými elektromobily (BEV). Poměr výroby ICE k BEV je přibližně 89 ku 11, přičemž výroba BEV v posledních několika letech roste o jednociferná procenta. Současné pomalé tempo růstu výroby BEV je do jisté míry spojeno se ztrátou poptávky v důsledku ukončení dotací na nákup BEV v exportních destinacích regionálního automobilového sektoru. Na straně dodavatelů zůstává relativně velký počet dodavatelských firem převážně lhostejný k přechodu na výrobu BEV, protože vyrábějí komponenty potřebné pro oba typy vozidel. Menší počet firem, převážně spojených s motory, převodovkami a chlazením, zůstává přechodem výrazněji ovlivněn.

Kromě toho je výroba BEV v současné době popisována jako do jisté míry dotovaná výrobou vozidel s spalovacím motorem. Respondenti zdůraznili, že výroba BEV čelí významným výzvám v podobě relativně

vysokých nákladů na energii (což se týká zejména výrobců komponentů), reorientace dodavatelských řetězců a konkurence ze strany východoasijských výrobců automobilů. V důsledku toho čeští výrobci obecně (a zejména samotná společnost Hyundai) vyrábějí pouze elektromobily, které trh dokáže absorbovat, což je vzhledem k nižší poptávce po elektromobilech relativně nízké číslo. Respondenti proto upřednostňují formu tranzice, která klade důraz na technologickou neutralitu, namísto současné podoby přechodu; respondenti uznávají nutnost sociální a environmentální udržitelnosti, ale rovněž hovoří o nutnosti ekonomické udržitelnosti. Hovoří tedy o kombinaci vozidel s spalovacím motorem, hybridních vozidel a vozidel BEV jako o budoucnosti, spíše než o výhradním zaměření na výrobu vozidel BEV.

Proto je výhradní zaměření na výrobu elektrických vozidel vnímáno poněkud negativně jako velmi problematické jak z hlediska výroby, tak z hlediska zaměstnanosti. Vráťme-li se k předchozímu argumentu o technologické neutralitě a začlenění více typů pohonných jednotek vozidel do výrobního portfolia, výlučné zaměření na elektromobilitu je vnímáno jako něco, co lze realizovat pouze s extrémními obtížemi a co bude mezitím ztrátové. To by samozřejmě mělo také negativní dopady na zaměstnanost a vyžadovalo by to, kde je to možné, snižování nákladů.

Pokud jde o zaměstnanost, současná situace není popisována negativně. Respondenti uvádějí, že je obtížné odhadnout pravděpodobnost přemístění výroby nebo jiných událostí, které by mohly mít negativní dopad na zaměstnanost, protože přemístění výroby významně závisí na dopadu transformace na jednotlivé firmy a jejich produkty. Navíc jsou v současné době automobilové podniky v celém regionu schopny udržet si zaměstnance, i když zavádějí nové procesy související s automatizací, robotizací a digitalizací. Navzdory tomu je z diskusí zřejmé, že se tato situace může v dlouhodobém horizontu změnit, pokud budou podniky i nadále čelit nepříznivým výrobním podmínkám a tvrdé konkurenci.

To je obzvláště problematické pro pracovníky v tomto odvětví, protože jejich mzdy jsou nadprůměrné, což ztěžuje změnu zaměstnání z hlediska udržení stávající životní úrovně. Současně zůstává z tohoto důvodu obtížné i potenciální opětovné zaměstnání pracovníků v jiných odvětvích, protože i když poptávka existuje, mzdové podmínky nelze srovnat. Přesto však existuje určitý potenciál pro opětovné zaměstnání v sousedních odvětvích spojených s automobilovým průmyslem. Pokud bude automobilová výroba v jakékoli formě zachována, mohla by odvětví jako výroba plastů potenciálně pomoci absorbovat některé propuštěné pracovníky. Jak již bylo zmíněno v předchozích částech, určitá absorpční kapacita existuje i v jiných, neautomobilových odvětvích, i když s nižšími mzdovými úrovněmi.

Práce v průmyslu sama o sobě prochází výraznější transformací. Respondenti zdůrazňují, že zejména digitální transformace má významný dopad na celý výrobní proces a je významně zakotvena v samotném přechodu k elektromobilitě. Zvýšená složitost motorových vozidel a postupné zavádění digitalizace do mnoha fází výrobního procesu vyžadují vysoce kvalifikované pracovníky s novými, průřezovými dovednostmi, a tím se zvyšuje poptávka po takových zaměstnancích. Kromě toho se uvádí, že se mění i samotná struktura zaměstnanosti, přičemž transformace rovněž vyžaduje dovoz pracovníků, kteří nahradí stávající pracovní sílu, oslabenou rostoucími mzdami v okolních zemích.

3. Formování dovedností

Mění se požadavky na dovednosti a kompetence pracovníků v automobilovém průmyslu zůstávají spojeny s trendy v oblasti zaměstnanosti. Jak již bylo zmíněno, tyto změny úzce souvisejí s automatizací, robotizací a digitalizací, které vyžadují rozmanitější dovednosti v rámci celého výrobního procesu. Ačkoli to často znamená tvrdé dovednosti spojené s těmito změnami, měkké dovednosti zůstávají stejně důležité; řízení změn zůstává klíčové, a to jak pro zmírnění obav souvisejících s transformací, tak pro řízení očekávání a vytvoření většího prostoru pro jejich přijetí.

Navzdory tomu stále existuje znatelný nedostatek nabídky vzdělávání pro rekvalifikaci. V některých případech je poskytovatelů příliš mnoho a podniky si nejsou jisty jejich kvalitou. Mnozí z těchto poskytovatelů vzdělávání často nabízejí relativně povrchní školení, což zvyšuje opatrnost zaměstnavatelů v selekci vzdělávání. Navíc situaci s poskytováním adekvátního vzdělávání komplikuje fakt, že mnoho podniků dosud nepřijalo nezbytná opatření k vytvoření uspokojivého systému pro zvyšování kvalifikace a vzdělávací potřeby.

Dalším faktorem změny v oblasti rozvoje dovedností jsou snahy o vytvoření společného digitálního standardu v dodavatelském řetězci, přičemž nadnárodní společnosti stále častěji vyžadují zavedení těchto standardů ve výrobě. Jelikož tyto standardy definují samotní výrobci originálního vybavení (OEM) a velké společnosti, mají menší společnosti relativně omezenou svobodu při volbě jejich implementace, a proto čelí rostoucím investičním požadavkům na školení v oblasti dodržování těchto standardů.

Nicméně, značné úsilí je vynakládáno na společné projekty mezi MS Pakt, Automotive Skills Alliance, Moravsko-slezským autoklastrem, místními univerzitami a středními školami s cílem vytvořit adekvátní nabídku a profil dovedností nové generace pracovníků. Konkrétními příklady takové spolupráce jsou vytváření znalostníchází, kulaté stoly o mobilitě, důraz na celoživotní učení a další opatření, která jsou součástí regionálních odvětvových strategií pro rozvoj dovedností. Tyto programy rovněž zahrnují praktický přístup studentů k novým technologiím, spolupráci se stávajícími (často staršími) účastníky pracovního trhu, kteří jsou ochotni podstoupit rekvalifikaci a formy zvyšování kvalifikace směřující k získání individuálních osvědčení o vzdělání, mikroosvědčení a mikro-vzdělávacích modulů zaměřených na konkrétní kompetence.

V současné době se mnoho projektů, do nichž jsou zapojeni klíčoví účastníci regionální transformace, zaměřuje na návrh nových vzdělávacích strategií, identifikaci klíčových dovedností a poptávky soukromého sektoru, jakož i na přípravu vysokých škol, aby mohly své studenty náležitě připravit na praktické pracovní podmínky. Aktivní hodnocení vhodnosti kurzů celoživotního učení, úprava středoškolských a vysokoškolských kurzů, generování dat pro takové úpravy a podobné úkoly jsou rovněž poskytovány jako výstupy těchto projektů.

Pro účely požadavků na údaje od zainteresovaných stran zveřejňuje MS Pakt své analýzy a údaje o trhu práce, zaměstnanosti a dovednostech na svých vlastních webových stránkách a zároveň nabízí informace o trhu práce sama a prostřednictvím projektu TRAUTOM. MS Pakt shromažďuje údaje o nabídce a poptávce na trhu práce, údaje o zaměstnanosti v jednotlivých odvětvích, údaje o zaměstnanosti v jednotlivých profesích, dostupnosti pracovní síly, zahraniční zaměstnanosti, flexibilitě trhu práce a podobně. V rámci projektu TRAUTOM analyzuje MS Pakt kompetence a profese pro 21. století, jak, kde a jaký druh poptávky po

pracovní síle vzniká a jaký druh poptávky po pracovní síle mizí.

4. Rozvoj infrastruktury a služeb

Na základě dostupných informací se rozvoj infrastruktury a infrastrukturní služby v kompetenci Regionálního úřadu Moravskoslezského kraje i nadále významně zaměřují na silnice a dálnice. V uplynulých letech byly vynaloženy značné finanční prostředky na údržbu a modernizaci různých silnic a dálnic propojujících jednotlivé obce. Politická reprezentace tyto opatření podporuje, což vedlo k výraznému zlepšení silniční sítě v posledních 10 letech. Současně se v regionu diskutuje o podpoře většího počtu dobíjecích stanic pro elektromobily jako potenciální budoucí politiky, která by pomohla urychlit přechod k elektromobilitě.

Navzdory tomu, že byly na infrastrukturu související s automobilovým průmyslem přiděleny značné finanční prostředky, region rovněž investoval značné prostředky do projektů zaměřených na širší mobilní infrastrukturu. To zahrnovalo výstavbu a podporu četných cyklistických tras, železničních spojů a tramvajových spojů, přičemž některé z nich těží z většího přidělení prostředků na modernizační opatření. Aby region vyhověl potřebám cyklistů, zaměstnává koordinátora pro cyklistiku a vede diskuse o možnosti vybudování účelové cyklistické infrastruktury primárně pro účely mobility a potenciálního snížení individuální automobilové dopravy.

V oblasti železnic místní železniční správa investovala značné prostředky do nové železniční infrastruktury a opravy stávající infrastruktury, a to v řádu desítek miliard českých korun. V současné době probíhají projekty modernizace a elektrifikace, na několika trasách jsou zaváděny nové bateriové elektrické vlaky a na příští roky jsou plánovány nové projekty. Je třeba poznamenat, že mnoho nových elektrických lokomotiv vyrábí místní výrobce zařízení, společnost Škoda Vagonka, což podporuje regionální úsilí o zelenou transformaci.

V regionech s nízkou dostupností mobility se regionální správa zaměřuje především na poskytování dostupných možností mobility pro dojíždějící a studenty. V rámci těchto snah region experimentuje s inovativními postupy zaváděním dopravy reagující na poptávku, která je v současné době realizována v několika lokalitách. Přesto však přetrvává určitá skepse vůči dopravě reagující na poptávku, která je považována za relativně nákladnou. Region navíc usiluje o zavedení několika vodíkových autobusů a začlenění dalších dopravních řešení založených na vodíku. Navzdory těmto plánům a značnému úsilí vynaloženému na dopravu a infrastrukturu založenou na vodíku byl vodík označen za potenciálně problematický směr vzhledem k obtížnosti jeho výroby v místních podmínkách.

V diskusích zaznělo několik priorit a návrhů na zlepšení efektivity pro občany, které se zaměřovaly na

výstavbu obchvatů a retenčních parkovišť s cílem snížit tok motorových vozidel do vnitřních částí měst. Celkově zůstává snížení dopravního toku ve městech jedním z klíčových cílů regionální správy, přičemž zúčastněné strany zdůrazňují nutnost snížení intenzity dopravy způsobené ranními dojížděcími. Parkování pro dojíždějící zůstává v některých městech obzvláště ožehavou otázkou, přičemž nedostatek dostupných parkovacích míst je otevřeným problémem.

Zajímavé je vnímání, že ekologický charakter mobility není pro uživatele veřejné dopravy tak důležitý. Diskuse spíše naznačuje, že uživatelé se orientují především na cenu a kvalitu, přičemž ekologické důvody pro využívání veřejné dopravy hrají druhořadou roli. Navzdory tomu je zavedení bateriových elektrických vlaků vítáno jako významný úspěch a dobrá praxe při zavádění nových technologií v oblasti mobility, která přitahuje více uživatelů k železniční dopravě.

Zainteresované strany také zdůraznily tři klíčové otázky související s dalším podporováním železniční mobility a cyklistiky. Nedostatek finančních prostředků je v diskusích významným tématem jako významná překážka, která se týká jak výstavby, tak údržby související infrastruktury. Například elektrifikace železnic vyžaduje značné finanční prostředky, které nejsou vždy k dispozici. V některých případech se tato situace kombinuje s roztržitostí odpovědností veřejné správy mezi regionem a různými obcemi. Zatímco region by byl otevřený výstavbě další cyklistické infrastruktury, údržba a provoz by často připadly konkrétním obcím, které často nemají k dispozici finanční prostředky nezbytné pro takovou údržbu. Za třetí, zúčastněné strany uvádějí jako překážku mnoha modernizačních snah značnou administrativní zátěž, která vede k významnému prodloužení stavebních procesů.

Situace v oblasti infrastruktury a služeb mobility v regionu se doplňuje s informacemi o mobilitě jako tématu sociálního dialogu. Zaprvé, snahy regionální správy o omezení automobilové mobility ve městech by mohly být spojeny s obavami sociálních partnerů o mobilitu, aby se současně řešil nedostatečný přístup k mobilitě a snížily emise skleníkových plynů. Opatření zaměřená na omezení individuální mobility a podporu kolektivních opatření, například poskytování flexibilnějších služeb pro dojíždějící ve spolupráci se sociálními partnery, by mohla řešit obě otázky současně. Hlavní potenciální překážkou v tomto ohledu jsou finanční omezení uvalená na výdaje regionu na infrastrukturu a služby. Navzdory tomu by celkový přínos takových opatření mohl převážit nad náklady a rovněž pomoci řešit cíle související s emisemi.

5. Sociální dialog

Na základě provedených rozhovorů a relativně omezeného přístupu k odborovým organizacím hraje sociální dialog roli při řízení změn souvisejících s transformací v souvislosti se zajištěním mzdových zájmů pracovníků, popisem pracovních pozic a rekvalifikací. Kromě toho dostupné informace naznačují, že regionální sociální dialog se rovněž zabývá především „chlebovými“ tématy, jako jsou mzdy a pracovní podmínky. Tam, kde je to možné, se odbory nadále podílejí na několika transformačních projektech, jako je projekt TRAUTOM, a komunikují a konzultují s dalšími partnery mimo rámec tradičního sociálního dialogu..

Kromě toho zůstávají otázky mobility pracovníků jedním z témat, která se objevují v rámci sociálního dialogu na úrovni jednotlivých podniků, ale na regionální úrovni se o nich potenciálně nemluví. Z diskusí vyplývá, že odbory mají zájem se tímto tématem zabývat, ale veřejné instituce odpovědné za poskytování dopravních služeb a zaměstnavatelé o něj nemají zájem. Omezená dostupnost dopravy pro pracovníky spolu s paušálním finančním příspěvkem zaměstnavatelů pouze posilují vzorce mobility závislé na automobilové dopravě.

Stále existuje určitý potenciál pro prosazování opatření na podporu mobility ze strany odborů, a to na úrovni místních firem, ale potenciálně i na regionální úrovni. Respondenti uvedli, že takové debaty závisí na dostupnosti podpůrných údajů, které tvoří základ pro prokázání nutnosti podpory dojíždění. Navíc je možné, že trvalá podpora ze strany odborů na regionální úrovni by se mohla proměnit v opatření na úrovni celého odvětví, která by mohla pomoci posunout vzorce mobility směrem k ekologickým formám mobility. To však rovněž do jisté míry závisí na ochotě dopravců zapojit se do debaty a, vzhledem k závěrům v části „dopravní infrastruktura a služby“, na dostupnosti specializovaných finančních prostředků na pokrytí těchto podpůrných opatření. Alternativou jsou určitá podpůrná opatření výlučně ze strany zaměstnavatelů.

Kromě toho by regionální sociální dialog v kombinaci s přístupem k adekvátním zdrojům informací mohl potenciálně sloužit jako místo pro sdílení informací, koordinaci a podněty pro zástupce zaměstnanců s cílem zmírnit negativní dopady na kvalifikaci a zaměstnanost. Sociální partneři by například mohli využít data z projektu TRAUTOM k prosazení zvyšování kvalifikace příslušných pracovníků na úrovni podniků, aby zajistili lepší celkové výsledky na trhu práce, omezili nebo pomohli zmírnit propouštění související s transformací nebo zpochybnili plánovaná opatření související s přechodem. Údaje projektu TRAUTOM o změnách v oblasti dovedností a poptávce po pracovních pozicích by mohly pomoci zajistit živobytí pracovníků v budoucnosti. Informace o možném opětovném zaměstnávání v rámci regionu by navíc mohly dále chránit zájmy pracovníků v případě, že k propouštění skutečně dojde. Jako příklad osvědčených postupů diskutující uvedli transformační proces v Jihlavě, kde byl přechod na výrobu elektromotorů doprovázen několika rozsáhlými podpůrnými opatřeními pro místní pracovníky, což zajistilo relativně vysokou míru opětovného zaměstnání a rekvalifikace. To by mohl být jeden z možných výsledků, pokud sociální partneři adekvátně řídí transformační proces a spolupracují při řešení případů propouštění, přičemž sociální dialog tento proces usnadňuje.

Seznam použité literatury

Invest Northeast Czechia. (2025). Key sectors: shaping what's possible into what's ahead. Retrieved from https://www.investnortheastczechia.com/wp-content/uploads/2025/10/Invest-Northeast-Czechia_final.pdf

LIFE COALA. (2025). LIFE COALA. Retrieved from <https://www.lifecoala.cz/index-en.html>

Moravian-Silesian Employment Pact. (2025). About us. Retrieved from <https://mspakt.cz/o-nas/>

Moravian-Silesian Employment Pact. (2025). Development of average salaries and wages in the Moravian-Silesian Region [Vývoj průměrných mezd a platů v Moravskoslezském kraji]. Retrieved from <https://mspakt.cz/analyzy/analyzy/>

Moravian-Silesian Employment Pact. (2025). Employment in the national economy by CZ-NACE sections in the Moravian-Silesian Region [Zaměstnání v národním hospodářství podle sekcí CZ-NACE v Moravskoslezském kraji]. Retrieved from <https://mspakt.cz/analyzy/analyzy/>

Moravian-Silesian Employment Pact. (2025). Jobseekers and job positions available in the Moravian-Silesian region's job market [UoZ a VPM na trhu práce v Moravskoslezském kraji]. Moravian-Silesian Employment Pact. Retrieved from <https://mspakt.cz/analyzy/analyzy/>

Moravian-Silesian Region. (2020, 11 23). Spravedlivá transformace kraje [Regional just transition]. Retrieved from https://www.msk.cz/cs/temata/cestovni_ruch/spravedлива-transformace-kraje-2617/

Moravian-Silesian Region. (2025, February 10). A Smart Region with a heavy industrial heritage. Retrieved from <https://www.msk.cz/en/society/research/a-smart-region-with-a-heavy-industrial-heritage-7251/>

Moravian-Silesian Region. (2025). Nature and Landscape. Retrieved from <https://www.msk.cz/en/tourism/nature/nature-and-landscape-7187/>

OECD. (2024). Regions and Cities at a Glance: Czech Republic. OECD. Retrieved from https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2024/11/oecd-regions-and-cities-at-a-glance-2022-country-notes_00a3f24b/czechia_1032940c/85764f04-en.pdf

OECD Data Explorer. (2025). Greenhouse gas emissions - Regions. Retrieved 18 11, 2025, from <https://data-explorer.oecd.org/?lc=en>

POHO 2030. (2025). POHO - landscape that spreads out between towns of Havířov, Karviná and Orlová. Retrieved from <https://poho2030.cz/en/>

Shimano. (2025). Shimano Czech Republic. Retrieved from https://www.shimano.com/en/company/locations/scrs_cs.html

SMARAGD. (2025). REFRESH. Retrieved from <https://www.smaragdova.cz/refresh/>

SMARAGD. (2025). What is SMARAGD? [Co je SMARAGD?]. Retrieved from <https://www.smaragdova.cz/>

Statistical Office of the Czech Republic. (2025). Employed by CZ-NACE Sector. Retrieved from <https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/en/index.jsf?page=statistiky&katalog=30853>

Statistical Office of the Czech Republic. (2025). Nezaměstnanost v Moravskoslezském kraji k 31. 12. 2024 [Unemployment in the Moravian-Silesian region up to 31.12.2024]. Retrieved from <https://csu.gov.cz/msk/nezamestnanost-v-moravskoslezskem-kraji-k-31-12-2024>

Škoda Group. (2025). Škoda Vagonka. Retrieved from <https://www.skodagroup.com/about-company/company/skoda-vagonka>

TRAUTOM. (2025). Partners. Retrieved from <https://trautom.cz/en/about-the-project/>

Strengthening a Just Transition in the Automotive Industry across Central and Eastern Europe.

Sponsor:



Federal Ministry
for the Environment, Climate Action,
Nature Conservation and Nuclear Safety



European
Climate Initiative
EUKI

Partners:



INSTITUTE OF
PUBLIC AFFAIRS



etui.