

Załącznik do Stanowiska nr 43/3/2025
Wojewódzkiej Rady Dialogu Społecznego w Katowicach
z dnia 28 lipca 2025 r.
w sprawie
wsparcia transformacji przemysłu motoryzacyjnego w województwie śląskim

Uzasadnienie i kontekst postulatów dotyczących transformacji przemysłu motoryzacyjnego w województwie śląskim

Województwo śląskie to jeden z najważniejszych regionów przemysłowych Polski. Działa tu ponad 1 100 przedsiębiorstw z branży motoryzacyjnej – od montowni samochodów po dostawców części – co przekłada się na dziesiątki tysięcy miejsc pracy oraz znaczny udział w polskim eksporcie. Jednak sektor ten stoi wobec wielu wyzwań: wprowadzenie unijnego Zielonego Ładu, presja kosztowa (ceny energii, płac, transportu), silna konkurencja z Chin, zakłócenia w globalnych łańcuchach dostaw, nadpodaż mocy produkcyjnych w Europie oraz konieczność inwestycji w automatyzację, OZE i innowacje. Bez szybkiej reakcji ryzykujemy ograniczeniem lub likwidacją zakładów montażowych, odpływem inwestycji do tańszych regionów, utratą miejsc pracy i pogłębianiem dysproporcji rozwojowych. WRDS jako forum dialogu społecznego łączy przedsiębiorców, związki i samorządy, dzięki czemu może wpływać na kształtowanie krajowych rozwiązań pomocowych (np. inicjując programy wsparcia przed pogłębieniem kryzysu).

Ad 1. Program sprawiedliwej transformacji w sektorze motoryzacyjnym

Śląskie, ze względu na koncentrację zakładów motoryzacyjnych, spełnia kryteria objęcia wsparciem w ramach programu sprawiedliwej transformacji. Wdrożenie takiego programu umożliwiłoby m.in. przekwalifikowanie pracowników, którzy straciliby zatrudnienie w wyniku wygaszania zakładów, oraz przeprofilowanie firm motoryzacyjnych na nowe rodzaje produkcji. Program ten powinien obejmować zarówno wsparcie dla pracowników w zakresie przekwalifikowania i zdobywania nowych kompetencji zawodowych, jak i działania umożliwiające zakładom motoryzacyjnym dostosowanie się do nowych warunków rynkowych, w tym przebranżowienie na inne obszary produkcji przemysłowej lub usługowej.

Ad 2. Kredyty bezprocentowe dla firm na pokrycie kosztów płac

W sytuacjach kryzysowych – takich jak nagły spadek zamówień – przedsiębiorstwa sektora motoryzacyjnego mogą potrzebować wsparcia płynnościowego. Preferencyjne kredyty na wynagrodzenia, udzielane przez Bank Gospodarstwa Krajowego, pozwalają utrzymać zatrudnienie i dają firmom czas na odbudowę stabilności finansowej. Taki instrument byłby szybką i skuteczną formą pomocy osłonowej, zapobiegającą masowym zwolnieniom w okresach przestoju produkcyjnego.

Ad 3. Renegocjacja programów polityki spójności UE (EFS i EFRR)

Dzięki renegocjacji programów unijnych możliwe byłoby przesunięcie środków z funduszy strukturalnych na działania osłonowe i inwestycje wspierające restrukturyzację sektora motoryzacyjnego. Środki z Europejskiego Funduszu Społecznego mogłyby zasilić programy przekwalifikowania i aktywizacji zawodowej, natomiast fundusze z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego – umożliwić budowę infrastruktury przemysłowej lub technologicznej na terenach poprzemysłowych. Takie przesunięcia nie wymagają nowych środków, a jedynie elastycznego podejścia ze strony administracji krajowej i regionalnej.

Ad 4. Dedykowany punkt kontaktowy BGK dla poręczeń kredytów inwestycyjnych

Bank Gospodarstwa Krajowego dysponuje szeroką ofertą gwarancji i dopłat do kredytów dla przedsiębiorstw. Wyznaczenie specjalnego punktu kontaktowego dla sektora motoryzacyjnego

pozwoлиłoby firmom skuteczniej korzystać z dostępnych narzędzi – zwłaszcza przy inwestycjach w nowe technologie, automatyzację czy ekologiczne rozwiązania. Ułatwienie dostępu do poręczeń i profesjonalne doradztwo mogą istotnie wpłynąć na tempo i skalę modernizacji zakładów.

Ad 5. Wsparcie dla firm w dostosowaniu się do obowiązujących wymogów środowiskowych (ESG, CBAM, ślad węglowy)

Wcześniejsze stanowiska WRDS oraz głosy branży motoryzacyjnej wskazują na poważne ryzyka związane z presją unijnych regulacji klimatycznych. Zielony Ład oraz system handlu emisjami w obecnym kształcie powodują istotne obciążenia finansowe, które mogą osłabić konkurencyjność śląskich zakładów i zagrozić miejscom pracy.

Równocześnie firmy muszą już dziś spełniać konkretne obowiązki – np. raportować dane środowiskowe zgodnie z zasadami ESG, kalkulować ślad węglowy produktów, przygotowywać się do mechanizmów takich jak CBAM. Spełnienie tych wymagań bez wsparcia oznacza ryzyko wykluczenia z globalnych łańcuchów dostaw.

Dlatego WRDS apeluje o uruchomienie odpowiednich instrumentów wsparcia – inwestycyjnych, doradczych i finansowych – które pozwolą polskim firmom skutecznie dostosować się do realnych wymogów rynkowych i regulacyjnych. Tylko w ten sposób możliwe będzie utrzymanie konkurencyjnej i nowoczesnej motoryzacji na Śląsku.

Ad 6. Rozwój infrastruktury kolejowej i zielony transport towarów

Zmniejszenie śladu węglowego w logistyce wymaga przeniesienia części transportu towarów z dróg na kolej. Transport kolejowy generuje znacznie niższe emisje CO₂ niż drogowy, a jego rozwój wpływa również na bezpieczeństwo i zmniejszenie kosztów utrzymania infrastruktury. Firmy motoryzacyjne potrzebują nowoczesnych terminali intermodalnych, bocznicy kolejowych i połączeń z głównymi szlakami eksportowymi. Szczególnie istotne jest udrożnienie infrastruktury na odcinku Wrocław – granica niemiecka (Legnica–Zgorzelec), który stanowi wąskie gardło w transporcie międzynarodowym. Potrzebne są także inwestycje w infrastrukturę umożliwiającą załadunek całych zestawów drogowych (TIR-ów) na pociągi. Działania te wpisują się w cele zrównoważonego rozwoju oraz pozwalają firmom spełniać wymogi środowiskowe narzucane przez globalne koncerny.

Ad 7. Centrum testowe pojazdów autonomicznych i połączonych

Polska nie posiada obecnie kompleksowego centrum do testowania pojazdów autonomicznych i połączonych. Tymczasem przyszłość motoryzacji to inteligentne systemy jazdy, komunikacja V2X i pojazdy bezzałogowe. Utworzenie takiego centrum w województwie śląskim pozwoliłoby krajowym ośrodkom przemysłowym i naukowemu rozwijać te technologie lokalnie. Centrum mogłoby obejmować tor testowy, infrastrukturę cyfrową oraz zaplecze badawczo-rozwojowe, współfinansowane ze środków publicznych lub partnerstw publiczno-prywatnych. Wpisywałoby się to w cele transformacji regionu po przemyśle ciężkim i wzmacniało jego pozycję jako nowoczesnego zaplecza przemysłowego dla inteligentnej mobilności.