

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **KOMISJI INFRASTRUKTURY**
(NR 204)
z dnia 21 stycznia 2026 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Infrastruktury (nr 204)

21 stycznia 2026 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Mirosława Suchonia (Polska2050)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

- „Omówienie trudnej sytuacji spółki PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa sp. z o.o. z siedzibą w Zamościu oraz przedstawienie przez ministra infrastruktury informacji na temat działań Rady Ministrów w celu poprawy sytuacji spółki”.

W posiedzeniu udział wzięli: **Konrad Grzejszczak** dyrektor Departamentu Nadzoru Właścicielskiego Ministerstwa Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Marcin Protas** prezes zarządu PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa sp. z o.o. wraz ze współpracownikami, **Marcin Trela** wiceprezes Urzędu Transportu Kolejowego, **Jarosław Dusiło** zastępca dyrektora Pionu Finansowego PKP SA wraz ze współpracownikami, **Małgorzata Kuczevska-Łaska** członek zarządu ds. finansowych PKP Polskie Linie Kolejowe SA wraz ze współpracownikami, **Katarzyna Szargalo-Szkałuba** radna Rady Miasta Zamość, **Adrian Furgalski** prezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR, **Piotr Dołba** przewodniczący Komisji Zakładowej NSZZ „Solidarność” w PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa sp. z o.o. wraz ze współpracownikami, **Maria Hrynkiewicz** przewodnicząca Związku Zawodowego Pracowników Linii Hutniczej Szerokotorowej w Zamościu, **Artur Konieczny** przewodniczący Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych Linii Hutniczej Szerokotorowej, **Krzysztof Sokołowski** przewodniczący Niezależnego Związku Zawodowego „Kolejarz” przy PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa sp. z o.o. w Zamościu, **Marcin Mazur** zastępca przewodniczącego zarządu Związku Maszynistów Kolejowych LHS w Sędziszowie, **Andrzej Wawrzyszko** wiceprzewodniczący Związku Zawodowego Pracowników Warsztatowych oraz **Iwona Kalita** asystentka przewodniczącego Komisji.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Katarzyna Dudek** i **Jolanta Osiak** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dobry wieczór państwu. Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury.

Bardzo serdecznie witam panie posłanki i panów posłów. Witam wszystkich zaproszonych gości. Jest z nami reprezentacja Ministerstwa Infrastruktury w osobie pana Konrada Grzejszczaka, dyrektora Departamentu Nadzoru Właścicielskiego MI, wraz ze współpracownikami. Witam państwa bardzo serdecznie. Jest z nami bardzo szeroka reprezentacja PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa sp. z o.o. Witam pana prezesa Marcina Protasa oraz członków zarządu: panią Aleksandrę Adamską-Ziętek i pana Bogusława Bogdanowicza, wraz ze współpracownikami. Witam bardzo serdecznie pana Marcina Trele, wiceprezesa Urzędu Transportu Kolejowego. Witam przedstawicieli PKP SA. Jest z nami pan dyrektor Grzegorz Kiczmachowski, dyrektor Biura Kontrolingu, oraz reprezentujący Pion Finansowy pan dyrektor Jarosław Dusiło. Bardzo serdecznie witam również przedstawicieli PKP PLK. Jest z nami pani Małgorzata Kuczevska, członek zarządu ds. finansowych, wraz ze współpracownikami. Witam państwa bardzo serdecznie.

Witam bardzo liczne grono związków zawodowych w osobach pana Marcina Mazura, zastępcy przewodniczącego zarządu Związku Maszynistów Kolejowych LHS w Sędziszowie, wraz ze współpracownikami. Witam pana Piotra Dołbę, przewodniczącego Komisji Zakładowej NSZZ „Solidarność” PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa sp. z o.o., wraz ze współpracownikami. Witam państwa bardzo serdecznie. Witam panią Marię Hrynkiewicz, przewodniczącą Związku Zawodowego Pracowników Linii Hutniczej Szerokotorowej w Zamościu. Witam pana Krzysztofa Sokołowskiego, przewodniczącego Niezależnego Związku Zawodowego „Kolejarz” przy PKP LHS sp. z o.o. w Zamościu. Oczywiście witam państwa wraz ze współpracownikami. Witam pana Andrzeja Wawrzyszko, przewodniczącego Związku Zawodowego Pracowników Warsztatowych, wraz ze współpracownikami. Witam również pana Artura Koniecznego, przewodniczącego

Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych Linii Hutniczej Szerokotorowej w Zamościu. Szanowni państwo, witam również pana Adriana Furgalskiego, prezesa zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR.

Szanowni państwo, mam nadzieję, że wszystkich państwa powitałem. Jeżeli nie, to proszę o wybaczenie. Witam wszystkich państwa bardzo serdecznie na dzisiejszym posiedzeniu.

Informuję, że posiedzenie Komisji zostało zwołane w trybie art. 152 ust. 2 regulaminu Sejmu na wniosek grupy posłów przekazany 22 grudnia 2025 r.

Przedmiotem dzisiejszego posiedzenia, zgodnie z przedstawionym porządkiem, będzie omówienie trudnej sytuacji spółki PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa sp. z o.o. z siedzibą w Zamościu oraz przedstawienie przez ministra infrastruktury informacji na temat działań Rady Ministrów w celu poprawy sytuacji spółki. Szanowni państwo, biorąc pod uwagę podstawę prawną niniejszego posiedzenia, przystępujemy do realizacji porządku dziennego.

Bardzo proszę przedstawiciela wnioskodawców o zaprezentowanie wniosku. Jak rozumiem, przedstawicielem jest dzisiaj pan poseł Janusz Kowalski. Panie pośle, bardzo proszę, udzielam panu głosu.

Poseł Janusz Kowalski (PiS) – spoza składu Komisji:

Dziękuję, panie przewodniczący. Dzień dobry, witam serdecznie przede wszystkim stronę społeczną i przedstawicieli pracowników PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa, spółki z siedzibą w Zamościu. To jest ponad 1,3 tys. pracowników, w tym ok. 700, 800 z samego Zamościa i Zamojszczyzny.

Pierwsza, podstawowa uwaga to uprzejma prośba, aby to była bardzo merytoryczna, niepolityczna dyskusja, żeby wszystkie aspekty polityczne zostawić na boku, dlatego że zdaniem wnioskodawców, czyli grupy posłów Prawa i Sprawiedliwości... Dziękuję tutaj serdecznie panu ministrowi Andrzejowi Adamczykowi, który w mojej ocenie był najlepszym ministrem infrastruktury w III RP, i panu Rafałowi Weberowi, wiceministrowi. Zależy nam na merytorycznej dyskusji, szczególnie dotyczącej przyszłości tej spółki, tym bardziej że związki zawodowe, chociażby w piśmie z dnia 13 stycznia, pytają dokładnie zarząd, który jest na naszym posiedzeniu Komisji, o konkretne rzeczy.

Do tego pisma wróć, ale konkretnie, szanowni państwo, jest rzeczywistość tak, że jako wice-minister aktywów państwowych miałem wielki zaszczyt nadzorować całą Grupę PKP i spółkę PKP LHS z siedzibą w Zamościu. To była spółka, która zawsze była traktowana niejako jako pewna perła w grupie kapitałowej PKP SA. Co roku odprowadzała mniej więcej 40 mln zł zysku na rzecz PKP SA. W czasach, kiedy sprawowaliśmy nadzór, na kontach spółki było ok. 160 mln zł. Spółka samodzielnie realizowała inwestycje o wartości ok. 800 mln zł. Oczywiście było to związane z projektami związanymi z nowym Jedwabnym Szlakiem, z transportem produktów, towarów z Chin przez Polskę.

Szanowni państwo, niestety w połowie czerwca 2024 r. odwołano bardzo ważną osobę, czyli świetnego prezesa, pana Zbigniewa Tracichleba, który był prezesem spółki w latach 2006–2013 i 2016–2024. W tym czasie spółka odnotowywała znakomite wyniki finansowe. Najpierw został powołany pan Łukasz Górecki: od sierpnia 2024 r. do lipca 2025 r., związany raczej ze środowiskiem Rafała Trzaskowskiego, a potem pan Marcin Protas, który jest dzisiaj obecny, związany raczej z Polskim Stronnictwem Ludowym, z panem Hetmanem, i który dzisiaj kieruje spółką. To jest jedyny wątek polityczny, który chciałem zaznaczyć.

Szanowni państwo, martwi nas nie tylko sytuacja finansowa. Zysk spółki w 2023 r. to było ok. 60 mln zł netto, w 2024 r. było to 43,66 mln zł. Prognozy na 2025 r. mówiły o ok. 8 mln zł zysku netto. Pytanie, czy ten wynik został w ogóle osiągnięty, ale na pewno wiemy, że w zeszłym roku wstrzymane zostały niezbędne remonty infrastruktury, co skutkuje ograniczeniem prędkości pociągów, spadkiem przepustowości linii, gorszymi wynikami eksploatacyjnymi, dłuższym czasem pracy maszynistów i większym zużyciem paliwa.

Szanowni państwo, chcemy w ogóle zapytać zarząd, a szczególnie Ministerstwo Infrastruktury, dlaczego w ciągu ostatniego półtora roku tak radykalnie pogorszone zostały wyniki finansowe spółki. Związki zawodowe w piśmie z 13 stycznia tego roku wprost mówią i wskazują, że to, co jest głównym niepokojem pracowników, to systematyczne zatrudnianie ekspertów i pełnomocników otrzymujących bardzo wysokie wynagrodzenia. Szanowni państwo, zgodnie z tymi informacjami medialnymi kadra dyrektorsko-kierownicza w spółce cały czas jest zwiększana. Ostatnio również jakiś działacz z Platformy Obywatelskiej, sekretarz struktury Koalicji Obywatelskiej z Lublina znalazł tam pracę. Związki zawodowe pytają o, ich zdaniem, nieuzasadnione

rozbudowanie kadry kierowniczej pomimo odnotowanego spadku liczby przewozów i rosnących obciążeń finansowych spółki. Chciałbym również prosić, aby w tym posiedzeniu Komisji związki zawodowe mogły się wypowiedzieć i zadać pytania, które zadały 13 stycznia.

Szanowni państwo, kończąc ten wstęp, chcemy zadać zarządowi konkretne pytania. Po pierwsze, czy mogą państwo ustosunkować się do tego, o czym powiedziałem, czyli tego, że w ciągu ostatnich miesięcy dochodzi do wielu zmian kadrowych polegających na zastępowaniu dotychczasowych specjalistów politykami koalicji 13 grudnia? Jeżeli tak, to proszę o wyjaśnienie zasad i kryteriów, jakie są stosowane przy tych zmianach. Mnie niepokoi na przykład to, że jest zamiar zwolnienia wybitnej księgowej, która przez 25 lat pracowała w spółce, dzisiaj na stanowisku głównej księgowej. Zarząd chce ją zwolnić i nie wiadomo, kim zastąpi.

Czy prawdą jest, że spółka PKP LHS przekazała PKP Cargo realizację przewozów ok. 1 mln ton rudy żelaza? Jeżeli tak, to proszę o informację, jakie są tego powody oraz w jakim okresie miało to miejsce.

Czy PKP LHS dziś funkcjonuje dzięki środkom własnym, czy dzięki kredytowi? Pojawiły się pierwsze informacje o tym, że najprawdopodobniej pierwszy raz w historii od 25 lat spółka musiała zaciągnąć kredyt lub notarialnie rozpoczęła tę procedurę. Proszę o jasne ustosunkowanie się do tej kwestii.

Czy spółka płaci faktury na czas? Tak czy nie? Czy spółka bez finansowania zewnętrznego jest dzisiaj wypłacalna? W piśmie z 13 stycznia, o którym mówiłem, związki zawodowe wnoszą o przegląd i zmianę struktury organizacyjnej spółki, wyrażają głębokie zaniepokojenie sytuacją ekonomiczną. Pytanie, czy związki zawodowe otrzymały już odpowiedź na to pismo.

W imieniu posłów Prawa i Sprawiedliwości pytam przede wszystkim o rzecz najważniejszą dla pracowników. Czy zarząd ma konkretny plan ograniczenia zatrudnienia w związku ze spadkiem przewozów? Prosimy również o informację o przewozach, o nowych kontraktach, o sytuacji finansowej spółki. Jeżeli tak, to ile osób i w jakim horyzoncie czasowym może być objętych redukcją zatrudnienia, a także jakie są kryteria, które mają decydować o zwolnieniu?

Oczywiście mamy bardzo dużo przykładów dotyczących powiązań członków zarządu z różnymi kancelariami prawnymi, spółkami, również z Pomorza Zachodniego. Na pewno przyjdzie na nie czas, również w czasie moich kontroli poselskich, ale podam konkretny przykład, taką wisienkę na torcie. Czy prawdą jest, że w wydziale obsługi spółki zatrudniona jest pani Monika Hudaszek, powiązana ze stroną postępowania East-West reprezentowaną przez pana Kamila Hudaszka w sprawie, w której spółka może stracić 7 mln zł wraz z odsetkami? Ta pani ma przecież dostęp do opinii prawnych spółki, pracuje bezpośrednio przy zarządzie. Od razu mówię, że przegranie tego procesu – teraz jest procedura kasacyjna – oznacza być albo nie być dla dużej części działań wykonywanych przez spółkę.

Szanowni państwo, bardzo proszę o odpowiedzi na te pytania. Na pytania, które skierowaliśmy, czy skierowałem w czasie interwencji poselskiej, zarząd niestety nie odpowiedział. Dlatego bardzo zależy nam na merytorycznej dyskusji. Mam nadzieję, że Ministerstwo Infrastruktury wypowie się o przyszłości spółki. Dramatyczne załamanie liczby przewozów, spadek przychodów jest nie do zaakceptowania.

Ostatnia rzecz. Na pewno nigdy nie zgodzimy się na to, co pojawiło się w czasie prezesury pana Łukasza Góreckiego związanego ze środowiskiem Rafała Trzaskowskiego. Szanowni państwo, wtedy pojawiły się skandaliczne propozycje przeniesienia siedziby spółki z Zamościa do Warszawy. Na to nigdy się nie zgodzimy. Proszę o jasną odpowiedź MI. Czy takie plany jeszcze są, czy one zostały już na szczęście zaniechane? Nie wolno osłabiać Zamościa. Jest to dzisiaj jeden z najważniejszych, jeśli nie najważniejszy pracodawca w Zamościu, a takie ruchy miałyby wpływ na finanse miasta, powiatu zamojskiego, jak i województwa lubelskiego. Bardzo serdecznie dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję, panie pośle. Zgodnie z przyjętą procedurą bardzo proszę o zabranie głosu – myślę, że w tej kolejności – pana Konrada Grzejszczaka, dyrektora Departamentu Nadzoru Właścicielskiego, a następnie pana Marcina Protasa, prezesa zarządu PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa. Bardzo proszę.

Dyrektor Departamentu Nadzoru Właścicielskiego Ministerstwa Infrastruktury Konrad Grzejszczak:

Szanowny panie przewodniczący, panie posłanki, panowie posłowie, przedstawiciele związków zawodowych, szanowni goście, chciałbym na wstępie wskazać, że Ministerstwo Infrastruktury, Skarb Państwa nie wykonuje bezpośrednio praw z akcji w spółce Linia Hutnicza Szerokotorowa. Prawa te zostały przypisane PKP SA i to oni są stuprocentowym właścicielem tej spółki, niemniej jednak chciałbym powiedzieć, że spółka jako jeden z kluczowych podmiotów, pracodawców na ścianie wschodniej jest oczywiście w dużym zainteresowaniu ministra.

Chciałbym też wskazać, że do 2022 r. spółka posiadała szeroki rynek przewozowy, natomiast sytuacja, w jakiej znalazła się obecnie, czyli wojna na Ukrainie, odzwierciedla bardzo trudny trend, jaki można zaobserwować w sektorze kolejowym w całej Europie. Ten trend jest zarówno w obszarze walki, pełnoskalowej wojny na Ukrainie, jak i w innych czynnikach, które wpływają na okoliczność tego, że słupki przewozowe znacząco jednak spadają. Możemy to zaobserwować zarówno u nas, jak i za granicą, na zachodzie, na południu, w całej Europie. To na pewno należy podkreślić.

W szczególności stało się to widoczne na przykładzie kluczowych przewoźników w Europie. W przypadku PKP LHS sytuacja jest tym bardziej złożona, że zasadniczy wolumen przewozów obejmuje towary przewożone z Ukrainy, która, jak wiadomo, jest objęta pełnoskalową wojną. W rezultacie spółka odczuwa wyraźne spadki przewozów masy przeładunkowej, co związane jest z okolicznościami zewnętrznymi i w pełni niezależnymi od spółki i od podejmowanych przez nią działań.

Wbrew powszechnym informacjom PKP LHS nie utraciła kontraktów z kluczowymi klientami. Współpraca z najważniejszymi partnerami, w tym przede wszystkim partnerami sektora hutniczego, realizowana jest na podstawie umów rocznych i wieloletnich. Są one utrzymywane i pozostają w mocy, co jest bardzo ważne w tej trudnej sytuacji.

Szczegółowe warunki handlowych kontraktów, w tym wolumenu, oraz zasady rozliczeń objęte są tajemnicą handlową. To, co będzie można przekazać, pewnie przedstawi pan prezes. Spółka wskazuje, że obserwowane w ostatnim okresie zmniejszenie zapotrzebowania na przewozy rudy żelaza ma charakter rynkowy i pozostaje związane bezpośrednio z ograniczeniem produkcji w sektorze metalurgicznym oraz spadkiem popytu na wyroby stalowe.

Zarówno PKP SA, czyli właściciel wykonujący prawa z akcji w spółce, jak i Ministerstwo Infrastruktury nie rozważa zmian własnościowych w tej spółce, a takie głosy medialne się pojawiały. Były też głosy dotyczące medialnych informacji dotyczących zwolnień grupowych. Z informacji, które posiadamy, wynika, że nie są one prawdziwe. Spółka nadal dysponuje dużym potencjałem, stara się poszerzyć ofertę logistyczną i tym samym wzmacniać pozycję na międzynarodowym rynku usług logistycznych. To jest bardzo duże wyzwanie dla spółki, żeby w tych trudnych czasach, w tej trudnej okoliczności rynkowej i tendencji spadkowej przeprowadzała swoje akcje handlowe w taki sposób, który wzmocni ją zarówno na arenie polskiej, jak i na arenie europejskiej, jeżeli chodzi o jednego z kluczowych przewoźników.

To, jeżeli chodzi o moją wypowiedź w tym temacie. Myślę, że, jak wskazał pan poseł Kowalski, najbardziej interesuje nas merytoryczna rozmowa i konkretne dane, które przedstawi pan prezes Marcin Protas. W tym momencie chciałbym oddać głos panu prezesowi. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję, panie dyrektorze. Zgodnie z sugestią przekazuję teraz głos panu prezesowi Marciniowi Protasowi. Panie prezesie, bardzo proszę.

Prezes zarządu PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa sp. z o.o. Marcin Protas:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Szanowny panie przewodniczący, panie posłanki, panowie posłowie, Wysoka Komisjo, odnosząc się do zagadnień wskazanych we wniosku inicjującym zwołane posiedzenie Komisji Infrastruktury, należy podnieść, iż spółka PKP LHS jest operatorem szerokotorowej linii kolejowej, odgrywa kluczową rolę w transporcie towarowym na wschodniej granicy Polski. Linia ta będąc strategicznym korytarzem transportowym, narażona jest na szereg specyficznych wyzwań, takich jak zmienność polityczna i ekonomiczna w regionie, kwestie techniczne związane z różnicą szerokości torów oraz zmiany w przepływie towarów międzynarodowych.

Droży państwo, w pierwszej kolejności należy zauważyć, że cała branża kolejowa związana z przewozami towarowymi w Europie, w tym w Polsce, boryka się z problemami,

które objawiają się w spadku przewozów pod kątem masy przewiezionych towarów oraz pracy eksploatacyjnej. Słyszeli państwo w doniesieniach medialnych o upadłości mniejszych przewoźników towarowych. Duże spadki odnotowuje kolej belgijska: spadek przewozu w segmencie stalowym i motoryzacyjnym. Z problemami boryka się również przynosząca straty kolej szwajcarska.

Sytuację na szeroko rozumianym rynku przewozów i logistyki stale pogarsza trwająca za naszą wschodnią granicą pełnoskalowa, siejąca zniszczenie wojna. W przypadku naszej spółki jest to tym bardziej odczuwalne, ponieważ zasadniczym źródłem dochodów i modelem biznesowym działalności operacyjnej PKP LHS jest prowadzenie przewozów kolejowych towarów z i do Ukrainy. Oczywiście wojna trwa od 2022 r., ale pierwsze jej lata przyniosły znaczne przewozy towarów niejako ewakuowanych z Ukrainy dla całego segmentu transportowego w Polsce, a obecnie jej charakter powoduje całkowite odwrócenie tego trendu. Nagły wzrost eksportu po wybuchu wojny utrzymujący się w latach 2023–2024 związany był także z blokadą portów czarnomorskich i poszukiwaniem nowych tras wywozu towarów agro do Europy, a także tranzytem poza rynek europejski. Beneficjentem tej sytuacji była spółka PKP LHS. W 2022 r. rekordowe przewozy przyniosły ponad 11 mln ton, z czego 13% stanowiły zboża. W 2023 r. to 7% udziału zbóż w zrealizowanych przewozach. Drodzy państwo, dla porównania, 2025 r. w związku z obowiązującym zakazem importu i znacznym utrudnieniem przy realizacji tranzytów to jedna dziesiąta udziału zbóż w przewiezionej masie towarów.

Kolejną grupą towarów, której przewozy w tamtym czasie wzrastały, były wyroby stalowe i śruty paszowe. W latach 2022–2023 spółka z powodzeniem realizowała przewozy towarów humanitarnych do objętej wojną Ukrainy, zarówno w ramach współpracy z Rządową Agencją Rezerw Strategicznych, jak i w kooperacji z podmiotami prywatnymi. Obecnie mamy diametralny spadek przewozów humanitarnych.

Co do lat wcześniejszych, spółka poza realizacją przewozów z i do Ukrainy z powodzeniem realizowała również obsługę ładunków w imporcie i eksporcie z i do Rosji, Kazachstanu i Chin. Przykładowo w 2019 r. to ponad 1 mln ton węgla w imporcie z Rosji. Wcześniejsze lata to import gazu na poziomie ponad 600 tys. ton. W latach 2000–2021 z powodzeniem realizowana była obsługa marżowych pociągów operatorskich z kontenerami z Chin i do Chin. Obecnie spółka została pozbawiona rynku przewozów poza Ukrainę. Nie ma transportu ani do Chin, ani do Kazachstanu, ani do Rosji. Ma to oczywiście wpływ na wyniki przewozowe.

Dodatkowo należy podkreślić, że od połowy 2025 r. wojna w Ukrainie nabrała zupełnie innego charakteru w odniesieniu do możliwości transportowych i bezpieczeństwa na szlakach kolejowych tego kraju. Problemy gospodarcze Ukrainy coraz bardziej się pogłębiają. Zakłady produkcyjne borykają się z nieustannymi przerwami w dostawie prądu, co utrudnia ich normalne funkcjonowanie. Dodatkowo w ostatnim czasie mają miejsce zmasowane ataki dronowe na infrastrukturę Ukrainy, a także infrastrukturę energetyczną powiązaną z transportem kolejowym. Braki taboru spalinowego, problemy z taborom elektrycznym, a przede wszystkim braki kadrowe powodują, że mimo dużej liczby zawartych umów, uzgodnionych przewozów i nadanych przesylek nie są one na bieżąco dostarczane na przejście graniczne w Hrubieszowie, a tym samym PKP LHS nie może podejmować realizacji procesu przewozowego. W ostatnim czasie problemy te pogłębia zima i panujące mrozy. Oczywiście, w przyszłości podobne zimy nie stanowiły problemu dla kolejarzy, jednak w Ukrainie trwa wojna, a brak prądu, zamarzające elementy infrastruktury kolejowej i oblodzenia powodują, że ruch nie może być prowadzony w normalnym trybie. Mimo tego pozostajemy w stałym kontakcie z kolejarzami z Ukrainy i staramy się wspólnie podejmować wszelkiego typu działania w celu realizacji założonych planów przewozowych.

Podsumowując, w latach poprzednich do 2022 r. spółka dysponowała dużo szerszym rynkiem przewozowym poza Ukrainą. W latach 2022–2024 realizowane przewozy oparte były o znaczący wzrost przewozów kolejowych z Ukrainy także na innych przejściach granicznych. Wyraźnie widzimy spadek przewozów na przejściach granicznych na ścianie wschodniej. To nie tylko Hrubieszów. To także Dorohusk, Medyka czy Rawa Ruska. Obecnie sytuacja, jak wspomniano na wstępie, jest trudna na całym rynku przewozowym. Także transport drogowy boryka się z problemami, a konkurencja wśród przewoźników kolejowych, także tych powstałych na fali wzrostu z lat 2022–2024, jest coraz większa, ponieważ kurczy się rynek wolumentów, które można pozyskać do przewozów. Pomimo wspomnianych bardzo dobrych wyników przewozowych i przychodowych – w szczególności po wybuchu wojny – spółka nie przygotowała

żadnego planu awaryjnego na wypadek zaostrenia się konfliktu lub niekorzystnego przebiegu, z czym mamy do czynienia obecnie. Nie powstały żadne fundusze zapasowe, a prowadzone inwestycje niejako nie zakładały żadnych ryzyk związanych z trwającą już od 2020 r. wojną.

Mimo tych trudności spółka utrzymuje stabilny poziom przewozów. Obecnie trwa zamknięcie 2025 r., jednak już teraz możemy stwierdzić, że przewieziony wolumen przewyższa poziom z 2020 r., jest nieznacznie niższy od 2021 r. i niższy od 2023 r., i 2024 r. Zgodnie z danymi UTK za 11 miesięcy 2025 r. PKP LHS zajmuje czwarte miejsce wśród przewoźników według masy przewiezionych towarów. Utrzymaliśmy pozycję w porównaniu z tym samym okresem 2024 r. Zajmujemy również czwarte miejsce według pracy przewozowej za 11 miesięcy, a zaznaczyć należy, że miesiąc grudzień był miesiącem lepszym niż miesiąc listopad.

Obecny zarząd, który działa od 3 listopada 2025 r., od samego początku wspólnej pracy prowadzi również aktywne działania w zakresie pozyskiwania nowych kontraktów oraz kontrahentów. Działania handlowe spółki koncentrują się na dywersyfikacji struktury przewozów. Obejmują one zarówno pozyskiwanie nowego wolumentu przewozu, jak i rozwój nowych projektów, w tym realizowanych z dotychczasowymi partnerami handlowymi. Jedynie przykładowo wskazać tu można chociażby to, że spółka pozyskała w ostatnim czasie nowych klientów w zakresie przewozu towarów agro w imporcie i tranzyście oraz w zakresie obsługi celnej. PKP LHS kontynuuje również realizację kluczowych kontraktów przewozowych dla towarów masowych, zarówno rudy żelaza w imporcie, jak i koksu oraz węgla w eksporcie. Pomimo zmniejszenia przewozu spółka nadal utrzymuje wysokie wykonanie usług przeładunkowych na swoim terminalu w Szczecinie, usług spedycyjnych, a także celnych, pozyskując nowe projekty logistyczne.

Ponadto, drodzy państwo, chciałbym wspomnieć o trudnej sytuacji na rynku stali. Ruda żelaza to jeden z głównych towarów przewożonych naszą linią. Wzrost cen uprawnień do emisji CO₂, rosnący import produktów stalowych spoza Unii Europejskiej jest faktem.

Drodzy państwo, pomimo spadków przewozów w niektórych segmentach należy podkreślić, że spółka z powodzeniem – zwłaszcza w ostatnich miesiącach 2025 r. – rozwija przewozy intermodalne i usługi z tymi przewozami związane. Przewozy kontenerowe w 2025 r. według masy stanowiły prawie 11% ogółu przewiezionego towaru. Dla porównania w rekordowym 2022 r. tylko 5,3% przewiezionej masy to były kontenery. Szukamy innych przewozów, innych rozwiązań, dostosowujemy się do rynku.

Na 2026 r. zawartych zostało 37 umów handlowych, 9 umów spedycyjnych – to stan na wczoraj – a kontraktacja nowych umów i aneksowanie dotychczasowych jest kontynuowane w miesiącu styczniu. W trakcie przygotowania mamy pięć umów handlowych oraz jedną umowę spedycyjną.

Ponadto, drodzy państwo, posiadamy 70 aktywnych umów handlowych z 2025 r. i z lat wcześniejszych obowiązujących w 2026 r. oraz 20 umów spedycyjnych, na bazie których realizujemy usługi przewozowe, przeładunkowe i spedycyjne.

Należy wskazać, że uzyskane w 2025 r. wyniki eksploatacyjne i ekonomiczne finansowo świadczą o utrzymaniu zyskowności na działalności operacyjnej w relacji ilości przewiezionego tonażu ładunku do uzyskanych przychodów na sprzedaż. Co więcej, drodzy państwo, nakłady inwestycyjne w 2025 r. w odniesieniu do przychodów ze sprzedaży, które są źródłem ich pokrycia, wynoszą 22% i nie odbiegają od średniej z ostatnich 10 lat. W szczególności należy tu zaznaczyć, że spółka finansuje inwestycje z wypracowanego zysku i musi cały czas na bieżąco analizować proces inwestycyjny, który z uwagi na swój charakter zawsze jest rozłożony na dłuższy okres czasu, natomiast założone efekty zwrotu z danej inwestycji są liczone w okresach minimalnie kilkunastoletnich.

W ostatnim czasie spółka rozpoczęła długofalowy proces inwestycyjny w zakresie kompleksowej modernizacji systemu sterowania ruchem pociągów na linii kolejowej nr 65 wraz z rozbudową torów, budową placów przeładunkowych i infrastruktury. Nie można przy tym pominąć tego, że pomimo obciążeń finansowych spółki z tego tytułu modernizacja i budowa komputerowych systemów zdalnego sterowania wraz z przebudową, rozbudową i modernizacją układów torowych zdecydowanie podnosi poziom bezpieczeństwa i niezawodność w ruchu kolejowym. Z drugiej strony proces ten determinuje potrzebę ponoszenia nowych, dotychczas niewystępujących kosztów, i to zarówno po stronie kosztów wynagrodzeń, potrzeby zatrudnienia nowych pracowników do obsługi i utrzymania, jak i kosztów energii, badań diagnostycznych, nadzoru.

Droży państwo, proces inwestycyjny w obszarze infrastruktury kolejowej linii nr 65 nie jest tożsamy z inwestycjami realizowanymi w sferze przewozowej. Chodzi o tabor kolejowy. Infrastruktura linii nr 65 została wybudowana ponad 40 lat temu i przez ten czas nie podlegała znacznym przeobrażeniom i modernizacjom. Urządzenia zabudowane w okresie budowy linii w zdecydowanej większości uległy już degradacji i są wysłużone, a z drugiej strony należy zwiększać poziom bezpieczeństwa. Jest to wymagane przez organy nadzoru i kontroli determinujące potrzebę inwestowania w tym obszarze działalności spółki.

Niestety, poprzednie zarządy uruchamiając ostatnie procesy inwestycyjne w zakresie budowy LCS-ów przy budżecie projektu na poziomie kilkuset milionów złotych, nie zabezpieczyły właściwego i wymaganego wolumenu środków finansowych służących obsłudze procesu inwestycyjnego w perspektywie kilku lat, czego konsekwencje ponoszone są przez spółkę obecnie. Od samego początku swojego działania zarząd podejmuje aktywne prace, które mają umożliwić zakończenie prowadzonych i kończących się procesów budowlanych w ramach powyższych działań inwestycyjnych celem ich zakończenia i przyjęcia do eksploatacji, czego przykładem jest LCS w Sędziszowie.

Z drugiej strony stara się w porozumieniu z wybranymi i realizującymi już proces budowlany wykonawcami właściwie rozłożyć ciężar nadchodzących w kolejnych latach wydatków finansowych celem ich terminowej obsługi, zachowując wymagane poziomy środków finansowych służących zaspokojeniu wszelkich pozostałych zobowiązań związanych z bieżącymi funkcjonowaniem spółki. Jednocześnie zarząd w sposób właściwy i z wykorzystaniem właściwych narzędzi zarządczych ogranicza koszty w ramach działalności bieżącej, dostosowując je do realizowanych przewozów oraz osiąganych przychodów w głównych obszarach działalności spółki. Właściwy kontroling wszelkich wydatków realizowanych przez spółkę ma na celu optymalizację procesów zarządczych w spółce, a szczególnie wyeliminowanie kosztownych i zbędnych wydatków.

Działania te służą także przygotowaniu spółki do rozpoczęcia procedury pozyskiwania nowoczesnych lokomotyw spalinowych w miejsce najstarszych i wyeksploatowanych pojazdów. Spółka musi bowiem – oprócz działań inwestycyjnych w obszarze linii kolejowej nr 65 – w nieodległym czasie uruchomić procedurę pozyskania nowych lokomotyw, aby móc sprawnie funkcjonować. Starzejący się i mocno wyeksploatowany tabor w postaci lokomotyw spalinowych produkcji byłego ZSRR-u, który w większości przeszedł proces modernizacji na początku lat dwutysięcznych, musi zostać poddany sukcesywnej wymianie z uwagi na jego wiek, stan techniczny, a także z uwagi na to, że w perspektywie najbliższych kilku lat pojazdy te utracą warunki dopuszczenia do ruchu kolejowego. Poprzednie zarządy prowadziły na dużą skalę inwestycje w linie, niejako pomijając rolę przewoźnika i konieczność rozwoju spółki w tym aspekcie.

W odniesieniu do zabezpieczenia finansowania zewnętrznego linii kredytowych w rachunku bieżącym wskazać należy, że działania takie mają na celu zapewnienie prawidłowych przepływów. Jest to standardowe działanie w spółce prawa handlowego, związane z normalnym tokiem działania spółki i prowadzonych w niej procesów zarządczych. Należy przy tym podkreślić, że w historii spółki spółka korzystała już z kredytów i nie budziło to zastrzeżeń.

W kwestii spraw pracowniczych, droży państwo, należy podkreślić, że zupełną nieprawdą pozostają doniesienia czy twierdzenia o rzekomo planowanych zwolnieniach grupowych. Te nigdy nie były planowane, a nawet przewidywane. Program dobrowolnych odejść zainicjowany i przeprowadzony w spółce w grudniu 2025 r. był uzgodniony ze stroną związkową. Program ten jest z samej swojej istoty dobrowolny, nie ma nic wspólnego ze zwolnieniami grupowymi, a jeszcze zapewnia korzystne warunki odejścia pracowników.

Droży państwo, trzeba podkreślić jedną rzecz. Koszty pracownicze wzrosły. Na przestrzeni ostatnich pięciu lat spółka musi wydatkować o jakieś 90% więcej środków na koszty pracownice przy równoczesnym pokrywaniu zapoczątkowanych inwestycji i różnego typu koncepcyjnych rzeczy. Nie zmienia to jednak faktu, że spółka na bieżąco realizuje wszystkie postanowienia układu zbiorowego pracy, a najważniejsze kwestie omawiane są na spotkaniach ze związkami zawodowymi, czego przykładem jest program dobrowolnych odejść. W tej sytuacji wszelkie działania wprowadzające do przestrzeni publicznej i medialnej nieprawdziwe twierdzenia o zwolnieniach grupowych czy złej sytuacji pracowniczej niekorzystnie wpływają na prowadzoną działalność biznesową spółki, która ceni sobie spokój. W rzeczywistości zatem formułując z tego typu twierdzenia, w bardziej lub mniej świadomy sposób szkodzą one spółce, jak i wszystkim zatrudnionym pracownikom.

Droży państwo, wartości poniesionych nakładów inwestycyjnych wyniosły 106 mln zł w 2018 r., 71 mln zł w 2019 r., 68 mln zł w 2020 r., 116 mln zł w 2021 r., 75 mln zł w 2022 r., 140 mln zł w 2023 r., 119 mln zł w 2024 r., ponad 100 mln zł w 2025 r.

Droży państwo, broń Boże żadnej polityki, ale, panie pośle, nie jestem niczym nominatem. Zostałem wybrany w konkursie, który przeprowadziła rada nadzorcza. Z wykształcenia jestem prawnikiem, wykonuję zawód radcy prawnego, przez wiele, wiele lat pracowałem w różnych instytucjach państwowych. To tylko gwoź ścisłości. Chciałem, żeby pan poseł wiedział, że mam wieloletnie doświadczenie w zarządzaniu różnymi podmiotami.

Zarząd spółki, droży państwo, jest uprawniony do kształtowania polityki kadrowej stosownie do swoich potrzeb i sytuacji. Przy decyzjach kadrowych spółka nie analizuje, nie wiem, kwestii wyznaniowych, poglądów politycznych ani innych spraw, które mogły budzić podejrzenia w formie dyskryminacji. Oceniane są jedynie kompetencje, doświadczenie, umiejętności i przydatność potencjalnego pracownika przy osiąganiu najlepszych dla spółki celów. To są przesłanki wyboru pracowników, tak jak w innych spółkach czy instytucjach publicznych. Na tę chwilę dziękuję, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję. Rozumiem, że jest to komplet informacji ze strony rządu i spółki, tak?

Prezes zarządu PKP LHS sp. z o.o. Marcin Protas:

Przepraszam, panie przewodniczący, chciałaby jeszcze pani prezes.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dobrze. Bardzo proszę, pani prezes.

Członek zarządu ds. handlu i eksploatacji PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa sp. z o.o. Aleksandra Adamska-Ziętek:

Dzień dobry. Aleksandra Adamska-Ziętek. Chciałam tylko odnieść się do pytania o oddawanie kontraktu. Jako członek zarządu ds. handlu i eksploatacji chciałam powiedzieć, że nikomu nie oddajemy żadnych naszych kontraktów. Rynek jest teraz bardzo trudny. Walczymy o każdego klienta, o każdą tonę. Zawieramy nowe umowy. W trybie tego posiedzenia nie będę ujawniać informacji na temat zawieranych umów, warunków handlowych, nazw klientów, a nawet rodzaju towaru, o który walczymy i który z sukcesem później przewożymy. Realizujemy obsługę jako transport kolejowy, przeładunki, obsługę celną, obsługę spedycyjną. Nieprawdą jest, że komukolwiek oddajemy kontrakty. Dziękuję.

Prezes zarządu PKP LHS sp. z o.o. Marcin Protas:

Panie przewodniczący, jeszcze pan prezes Bogdanowicz.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dziękuję. Bardzo proszę, panie prezesie.

Członek zarządu ds. ekonomiczno-finansowych PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa sp. z o.o. Bogusław Bogdanowicz:

Dzień dobry państwu, nazywam się Bogusław Bogdanowicz, jestem członkiem zarządu ds. ekonomicznych. Tak jak pan poseł mnie przedstawił, jestem ze Szczecina, ale jeszcze nie postawił mi zarzutów do CBA, o których głośno tu mówi, więc proszę, panie pośle, postawić te zarzuty, może w końcu temat się zakończy i wyjaśni. Na temat Szczecina możemy porozmawiać dłużej. Był tutaj pan poseł. Na temat przeinwestowania też można porozmawiać.

Chciałem jednak wyjaśnić jeden temat. Pan poseł zapytał o przeniesienie spółki. Oczywiście chciałem to stanowczo zdementować. Proszę państwa, jest takie przysłowie, które mówi, że wszystkie półprawdy są całym kłamstwem. Prosimy nie insynuować jakichś półprawd, niedomówień. Jeżeli coś jest prawdą, to jest prawdą, a jeżeli coś jest półprawdą, to jest kłamstwem. Proszę państwa, całkowicie dementuję wniosek czy sugestię pana posła o przeniesieniu spółki do Warszawy.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Demontuję?

Członek zarządu PKP LHS sp. z o.o. Bogusław Bogdanowicz:

Dementuję. To nie jest prawda.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Demontaż będzie, jak pan będzie demontować.

Członek zarządu PKP LHS sp. z o.o. Bogusław Bogdanowicz:

Panie pośle, niech pan...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Panie przewodniczący, naprawdę? Naprawdę?

Członek zarządu PKP LHS sp. z o.o. Bogusław Bogdanowicz:

Chciałem jeszcze powiedzieć tylko jedną fajną rzecz. Jeżeli nas państwo zaprosili...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Szanowni państwo, panie prezesie, chwileczkę.

Członek zarządu PKP LHS sp. z o.o. Bogusław Bogdanowicz:

Jeżeli nas państwo zaprosili, to prosiłbym, żeby nas państwo słuchali. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Panie prezesie, proszę o wyłączenie mikrofonu u pana prezesa. Super, bardzo dziękuję. Rozumiem, że to komplet informacji.

Proponuję, żeby nasza dyskusja była merytoryczna, bo wtedy jest szansa na to, że to pójdzie w dobrym kierunku. Szanowni państwo, jeżeli zamieni się to w jakieś dogadywanie, panie przewodniczący Andrzeju, to... Myślę, że nie o to chodzi państwu, którzy tutaj przyjechali, żeby wysłuchać posiedzenia i zabrać głos. Spróbujmy więc dzisiaj ulokować nasze posiedzenie w wysokich warstwach kultury politycznej.

Zgłosili się pierwsi chętni do zabrania głosu, wobec czego otwieram dyskusję. Bardzo proszę, pan poseł Sławomir Zawiślak.

Poseł Sławomir Zawiślak (Konfederacja_KP):

Dziękuję, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, oczywiście mam swoje poglądy polityczne, i to zdecydowane. Z drugiej strony dzisiejsze posiedzenie Komisji ma pokazać, w jaki sposób spółka funkcjonuje. W obliczu nienegowanych, określanych w różny sposób przez wszystkie strony trudności w jej działalności ma też zaradzić, jak spółka, która jest bardzo ważną spółką Skarbu Państwa, działającą w bardzo specyficznej transportowej działalności gospodarczej jako jeden z najważniejszych pracodawców w regionie, w którym jestem posłem, która jest także bardzo ważna dla zabezpieczenia bezpieczeństwa państwa polskiego, bo jazda po szerokim torze to w razie czego też przerzut wojska, gdyby spółka przeszła w niepowołane ręce albo gdyby nie była wydolna do podjęcia działań, które zabezpieczałyby nasze państwo... Dlatego warto i trzeba w tych kwestiach bardzo mocno rozmawiać. To oczywiście ważny argument. Spółka była – wierzę, że będzie – dla Skarbu Państwa tą spółką, która znosiła tzw. złote jajka, czyli dawała stały dochód.

Szanowni państwo, jak mówiłem, jestem posłem z regionu, dokładnie z Zamościa. Mam kontakt z załogą. Uwaga do pana przewodniczącego. Na poprzednim posiedzeniu Komisji miałem pytania dotyczące LHS do przedstawicieli rządu w kontekście środków KPO. Do tego wróć. Pan przewodniczący zapewniał mnie, że na tym posiedzeniu Komisji uzyskam odpowiedzi. Z całym szacunkiem dla pana dyrektora, wątpię, że uzyskam odpowiedzi, bo będę pytał o KPO, a nie ma tutaj ministra, nie ma osób, które reprezentowałyby rząd w najwyższej odpowiedzialności. Może jednak sobie z tym poradzimy.

W czasie mojej wypowiedzi poprzez formułowanie pytań będę prosił o to, żeby zarząd udzielił mi odpowiedzi w formule pisemnej, bo rozumiem, że obecny zarząd po zrobieniu ewentualnego audytu, po przejęciu spółki przez władze reprezentujące obecny rząd bierze aktualnie całą odpowiedzialność za funkcjonowanie spółki. Oczekuję więc odpowiedzi.

Wątek finansowy... Nikt nie zagląda do ksiąg spółki poprzez funkcjonowanie ekonomiczne, mam jednak informację, że zyski spółki, stan konta w 2022 r. był zdecydowanie wyższy niż ten, który był zaprezentowany w wypowiedzi pana Janusza Kowalskiego. Po trosze wierząc w liczby, które pan prezes podał w kontekście inwestycji w poszczególnych latach, rozumiem, że część tych pieniędzy mogła pójść na inwestycje, ale jednak mamy też taką sytuację – która jest przedstawiana także przez załogę – że w spółce są opóźnienia w płatnościach i że księgowość, płynność finansowa spółki jest w nie za dobrym stanie. W związku z tym mam pytanie. Czy mógłbym dowiedzieć się, jakie są opóźnienia w płatnościach? Jaki procent zobowiązań – i jakiego

rodzaju – jest regulowany nieterminowo? To pytanie będzie mi wyjaśniało, czy spółka rzeczywiście sobie radzi. To jest pierwsza rzecz.

Z szacunkiem dla pana prezesa, który przygotował bardzo kompleksową informację, nie do końca, panie prezesie, wierzę, że wojna mogła spowodować straty na szerokim... To, że wymieniał pan towary humanitarne, produkty rolne... Zapytam, czy spółka miała płatności od klientów, którzy wynajmowali szeroki tor, czy od rządu za przewóz sprzętu wojskowego dla Ukrainy, bo ten sprzęt był wożony. W związku z tym nie pytam o nazwy państw, nie pytam o nazwy firm. Pytam, czy polski rząd albo kontrahenci, którzy wynajmowali LHS, zapłacili za te przewozy. Rozumiem, że to odbijało się na jakości finansowego funkcjonowania spółki. Wiadomo, że produkty rolne wjeżdżały bardzo szeroko, myślę, że przez LHS..., że to był najwygodniejszy transport. Ci, którzy globalnie rządzą w rolnictwie, nie lubią płacić dodatkowych pieniędzy.

Chiny traktuję tak, że od niedawna mogą być kłopoty, gdy obecnie funkcjonujący rząd zablokował Jedwabny Szlak. Raczej nie znałem takiej sytuacji, gdzie były jakieś wielkie utrudnienia. Znam informacje, że LHS woził – od pewnego czasu dość stabilnie – towary z Chin. Prawdziwa zima zaczęła się dopiero niedawno. W związku z tym nie traktuję tego jako poważnego argumentu. Przypominam, że w okresie dobrego rozwoju spółki – z tego, o czym mnie poinformowano – codziennie jeździło 11 par pociągów i ta linia była wykorzystywana w sposób maksymalny. Być może odeszli jacyś kluczowi klienci, może przenieśli swoje przewozy na inne tory. Po części byłoby to wytłumaczeniem strat, ale wierzę, że zarząd nie okłamuje Komisji, gdy pani prezes mówi, że żadni poważni kontrahenci nie odeszli. Mogę w to wierzyć, aczkolwiek być może złożę też oficjalne pismo o zrobienie takiego zestawienia, bo z jednej strony jest tajemnica handlowa, ale z drugiej strony jest prawo do uzyskania informacji tak przez stronę społeczną, jak przez parlamentarzystę. Na tym się zastanowię.

Teraz sprawy inne. LHS funkcjonuje w formule zintegrowanej. W związku z tym mam pytanie. Do kiedy spółka może funkcjonować jako zarządca i przewoźnik jednocześnie? To jest bardzo ważna sprawa. Swego czasu były zakusy, żeby to rozbić. Wiem, że były starania spółki, zresztą skuteczne, w Unii Europejskiej, ale także w kraju, żeby jednak zachować monopol na tej linii i nie wpuścić żadnej innej linii. Nie wiem, przez jaki czas obowiązuje wyłączenie ogłoszone bodajże na liście Ministerstwa Infrastruktury w 2018 r. W związku z tym chciałem zapytać. Czy ta procedura waszego zabezpieczenia funkcjonowania w formule zintegrowanej jako jedyny podmiot na torze jest bezpieczna na dłuższy okres, czy wymaga jakichś działań? Jeżeli wymaga, czy zarząd spółki podjął działania, żeby zabezpieczyć interes spółki? Jeżeli byłyby z tym trudności, to proszę o informację, jakie będą konsekwencje konieczności ewentualnego rozdzielenia rachunkowości dla zarządcy i przewoźnika.

Temat następny jest ważny. To pytanie dotyczące funkcjonowania terminala przeładunkowego w Woli Baranowskiej. Z tego, co wiem, inwestycja rozpoczęła się w 2021 r. Chyba w tym czasie dostała dofinansowanie unijne. To nie tylko budowa terminala, ale także jego wyposażenie, dofinansowane z województwa podkarpackiego w ramach RPO. Projekt był notyfikowany także przez Komisję Europejską. Z tego, co wiem, spółka otrzymała dofinansowanie unijne, po raz pierwszy w historii, w wysokości ok. 17 mln zł, ale KE zobligowała spółkę do prowadzenia na tym terminalu określonych usług i spełnienia szeregu dodatkowych warunków. Rozumiem, że jeżeli spółka ich nie spełni, mogą być kłopoty i konieczność zwrotu tychże środków finansowych.

W związku z tym mam pytanie. Mam określony pogląd na temat Unii Europejskiej, oczywiście negatywny, ale szanując podpisane umowy, chciałem zapytać, czy państwo dajecie sobie z tym radę. Czy sprzęt dofinansowany z projektu pracuje na terminalu? Czy wskaźniki projektu są zrealizowane? Czy dalej będzie to wszystko bardzo dobrze czy dobrze funkcjonowało?

Rozumiem, że notyfikacja, uzyskanie dofinansowania, środków finansowych z UE do tegoż projektu otworzyła możliwości korzystania z innych środków zewnętrznych, także unijnych. W związku z tym mam pytanie: Czy państwo w obliczu tej nie za dobrej sytuacji finansowej, którą załoga jednak odczuwa, program, o którym pan prezes wspomniał, nie zwalniania, ale jednak zachęcania: „Jak będziecie chcieli odejść, to jeszcze parę groszy dostaniecie”... Pracownicy mówią, że to oznacza odejście. Czy występujecie o inne projekty unijne, o dofinansowania, które umożliwiłyby dofinansowanie spółki, poprawę jej sytuacji finansowej, działalności? Jeżeli nie, to dlaczego nie wystąpiliście?

Tutaj jest problem lokomotyw, do którego jeszcze wrócę. Czy złożyliście państwo wniossek o dofinansowanie swojej działalności w kontekście przeprowadzenia tego całego procesu? To nie jest formalny zakup, bo te lokomotywy nie stoją na półce i ich się nie kupuje.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Przepraszam, panie pośle. Bardzo proszę zmierzać do końca.

Poseł Sławomir Zawislak (Konfederacja_KP):

Panie przewodniczący...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Rozumiem, ale jeżeli każdy z nas będzie mówił...

Poseł Sławomir Zawislak (Konfederacja_KP):

Zmierzam do końca. Prawdopodobnie połowę tego, co chcę powiedzieć, powiedziałbym bez wstępu pana przewodniczącego, a przypominam, że nie otrzymałem odpowiedzi na poprzednim posiedzeniu Komisji, mimo że pan mi obiecywał.

Strategia taborowa...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Panie pośle, proszę po prostu zadać pytania, które pana interesują.

Poseł Sławomir Zawislak (Konfederacja_KP):

Już to robię. Wiem, że spółka starała się także w kwestii technicznej rozwiązać problem lokomotyw. Nawet była jakaś współpraca z Politechniką Lubelską, były nawet podpisywane wstępnie umowy na pozyskanie pieniędzy z Europejskiego Banku Inwestycyjnego. Państwo wiecie, że to są inne lokomotywy? Teraz one muszą mieć homologację unijną i nikt ich nie produkuje. Spółka ma z tym wielki problem. W związku z tym moje pytanie: Co obydwie zarządy zrobiły od momentu przejęcia spółki, żeby z tym problemem się zderzyć? Jak sam pan prezes stwierdził, te lokomotywy są już wysłużone. One nie mogą być modernizowane. One co roku będą wyłączane z eksploatacji. Wnoszę o przekazanie mi listy lokomotyw w posiadaniu LHS wraz ze wskazaniem roku planowanego wyłączenia ich z eksploatacji.

Tak jak powiedziałem, panie przewodniczący, naprawdę kończę. Proszę o informacje, co państwo w tym względzie planujecie. Rozumiem, że jak zlikwidujecie wszystkie lokomotywy, to LHS z dnia na dzień nie będzie, i nie będzie potrzebna. Chiny, zima, wojna... Nie będzie tej działalności. Czy spółka jest zabezpieczona w tym względzie pod kątem finansowym? Czy składaliście panowie wnioski do Ministerstwa Infrastruktury o unijne dofinansowanie także w ramach KPO?

Kończąc już, powiem tak. Wszyscy jesteśmy tutaj zainteresowani, wierzę, że także zarząd i rząd – chociaż ta wiara trochę trudniej przychodzi mi w przypadku rządu – tym, że spółka powinna funkcjonować w ramach własności Skarbu Państwa w taki sposób, żeby zabezpieczała pracę dla załogi, zabezpieczała zysk dla Skarbu Państwa, wypełniała te wszystkie zadania, które wcześniej zabezpieczała. Powinna być w polskich rękach i, jak rozumiem, w związku z tym jest to posiedzenie Komisji, żeby zwrócić uwagę rządowi, który nie jest reprezentowany przez pana ministra – kłaniam się panu dyrektorowi – na to, że trzeba traktować tę spółkę w sposób szczególny, czyli klócić się, pytać, zadawać pytania, ale także jednoczyć się w pracy, żeby ona nie upadła, żeby jak najlepiej funkcjonowała.

Z góry dziękuję panu prezesowi za przekazanie mi odpowiedzi na wszystkie pytania. Gdyby był problem z zebraniem ich wszystkich, udostępnię te pytania w dodatkowy sposób. Rząd zachęcam natomiast do tego, żeby przy spadku działalności takiej spółki jak LHS podchodził do tego tematu poważniej, także poprzez reprezentację na posiedzeniu Komisji. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję. Szanowni państwo, może zrobimy tak. Mam zapisane następujące osoby: panią posłankę Bożenę Lisowską, pana posła Adriana Zandberga, pana posła Wiesława Różyńskiego, pana posła Janusza Kowalskiego, pana posła Jerzego Polaczka, pana przewodniczącego Adamczyka, panią posłankę... Bardzo proszę, kto jeszcze z państwa posłów chciałby zabrać głos? Rozumiem. Bardzo proszę, kto ze strony przedstawicieli związków zawodowych? Kto z państwa chce zabrać głos? Bardzo proszę o podniesienie ręki. Na ten moment nie mamy nikogo, dobrze.

Szanowni państwo, wobec tego na ten moment nie będę wyznaczał czasu wypowiedzi, natomiast bardzo proszę państwa o to, żebyśmy samodzielnie starali się formułować nasze wypowiedzi w taki sposób, żeby były one mniej, powiedziałbym, beletrystyczne, a bardziej konkretne, łącznie z pytaniami.

Bardzo proszę, pani posłanka Bożena Lisowska.

Poseł Bożena Lisowska (KO) – spoza składu Komisji:

Panie przewodniczący, bardzo dziękuję. Szanowni państwo, jestem posłanką ziemi lubelskiej. Jestem dzisiaj na posiedzeniu Komisji Infrastruktury, aby pokazać, jak bardzo zależy nam na tym, aby spółka dalej trwała w dobrej kondycji i aby nie narastała atmosfera niepewności, półprawd – jak to już tutaj padło – wobec sytuacji, która w tej spółce ma miejsce.

Szanowni państwo, PKP LHS to spółka, na którą trzeba patrzeć z perspektywy kilku lat, a nie kilku ostatnich miesięcy, i wziąć pod uwagę także decyzje poprzednich zarządów, aby mówić obiektywnie o poziomie zarządzania, popełnionych ewentualnych błędach czy braku konkretnych rozwiązań, które powinny być podjęte już wcześniej. Już tutaj padało, że spółka nie miała przygotowanego planu awaryjnego na wypadek różnych ryzyk, różnych sytuacji, a żyjemy w czasach wojny, nie tylko takiej, jaka ma miejsce na Ukrainie, ale także wojny hybrydowej, gdzie każdego dnia możemy spotkać się z trudną sytuacją geopolityczną.

W wystąpieniach, które dzisiaj padły – przede wszystkim w wystąpieniu pana prezesa – nie ma podstaw do tego, aby budować wokół spółki napięcie, niepotrzebny ferment, który, po pierwsze, może tej spółce zaszkodzić, ponieważ ma to bezpośrednie oddziaływanie na pracowników tej spółki, ale także na obecnych i potencjalnie przyszłych kontrahentów. To jest tutaj najważniejsze.

Dlatego w tym kontekście zanotowałam sobie kilka pytań. Część to były już tak naprawdę konkretne odpowiedzi, że mimo blokad handlowych i trudnej sytuacji wojennej udział przewozów kontenerowych wzrósł dwukrotnie, z 5% do 11% obecnie. W grudniu oddano do użytku nowoczesne Lokalne Centrum Sterowania w Sędziszowie, inwestycję wartą ponad 146 mln zł. Tutaj moje pytanie dotyczy potwierdzenia, czy ta inwestycja jest już skończona i czy ewentualnie jej finalizacja nie jest finansowo zagrożona i zabezpieczona przez spółkę.

Z tego, co mi wiadomo, na 2026 r. zakontraktowano ponad 30 nowych umów handlowych, a LHS jest czwartym przewoźnikiem towarowym w Polsce. Moje pytanie dotyczy potwierdzenia tych faktów.

Szanowni państwo, pan poseł wnioskodawca zaapelował na początku o to, abyśmy dzisiejsze posiedzenie Komisji przeprowadzili w atmosferze merytorycznej, a nie politycznej. Mam nadzieję, że właśnie tak procedujemy. Mnie jako posłance ziemi lubelskiej i panu posłowi zależy na dalszym dobrym funkcjonowaniu spółki w tych trudnych okolicznościach, o których tutaj mówiono. Dlatego, szanowni państwo, proszę o ustosunkowanie się do moich pytań i potwierdzenie, bo z tego, co prezentował pan prezes, nie wynika, aby nad spółką wisiały czarne chmury, które mogą zagrozić zawieraniu nowych kontraktów, pozyskiwaniu nowych kontrahentów, utrzymywaniu obecnego poziomu zatrudnienia oraz realizacji celów, na jakie spółka została powołana.

Szanowni państwo, bardzo dziękuję za możliwość zabrania głosu. Obok, w sali nr 14, mamy niestety posiedzenie Komisji Rolnictwa i Rozwoju Wsi, gdzie mamy bardzo ważne głosowanie, i będę musiała państwa opuścić. Jeżeli posiedzenie będzie jeszcze trwało, oczywiście wrócę, aby uczestniczyć w tej dyskusji. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję. Szanowni państwo, oczywiście poseł ma obowiązek udziału w posiedzeniach komisji, zwłaszcza jeżeli są prace nad ustawami, tak że oczywiście, jak najbardziej rozumiemy panią poseł.

Jako kolejny głos zabierze pan poseł Adrian Zandberg. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Adrian Zandberg (Razem) – spoza składu Komisji:

Dziękuję bardzo. Bardzo się cieszę, że jest przedstawicielstwo ministerstwa. Żałuję, że nie ma pana ministra. Pozwoliłem sobie pojawić się tutaj, ponieważ ministerstwo było uprzejme nie odpowiedzieć w terminie na interpelację w tej sprawie i, co więcej, przedstawić prolongaty. Dlaczego nie odpowiedziało i kiedy na te pytania odpowie? Pozwoliłem więc sobie odwiedzić

państwa Komisję, korzystając z tej okazji, żeby te pytania zadać na żywo. Mam nadzieję, że usłyszę odpowiedzi od przedstawiciela rządu.

Są to pytania dotyczące stabilności zarządczej w LHS. Docierają do mnie liczne informacje od pracowników, którzy wskazują na to, że część problemów jest związana z brakiem stabilnego składu zarządu, którzy podnoszą takie kwestie jak oddelegowania na wysokie stanowiska kierownicze i chaos decyzyjny. Chciałbym, żeby to zostało wyjaśnione. Dlatego bardzo prosiłbym o w miarę konkretne odpowiedzi.

Po pierwsze, czy ministerstwo potwierdza, że od czerwca 2024 r. doszło w tej spółce do 12 zmian w składzie zarządu? Jeśli tak, to jakie były kryteria powoływania członków zarządu i kryteria oceny kandydatów? Gdzie konkretnie były ogłaszane konkursy na te stanowiska?

Czy prawdą są informacje, które do mnie docierają? Gdy je usłyszałem, strasznie się zdziwiłem. Będę zobowiązany, jeżeli zostaną one zdementowane przez ministerstwo. Czy to prawda, że konkurs nie obejmował wymagań dotyczących doświadczenia w branży kolejowej? Bardzo prosiłbym o konkretną odpowiedź. Podobnie: Jak ministerstwo w ramach nadzoru właścicielskiego ocenia zasadność zarządzania poprzez oddelegowania wielomiesięczne?

Nie będę tutaj dopytywać o inne wątpliwości, które są, dotyczące na przykład nadzoru nad dzierżawionymi od spółki gruntami i kwestii tego, na ile korzystna dla spółki jest działalność konkurencyjna prowadzona na tych gruntach – pewnie będzie jeszcze okazja o tym w trakcie tej dyskusji porozmawiać – ale bardzo prosiłbym o konkretne odpowiedzi dotyczące spraw kadrowych, personalnych. Jak zapewne państwo zauważyliście, w przeciwieństwie do poprzedników nie będę tutaj wywoływać, kto jest z której nominacji, kto jest z której partii, komu kto zapewnił takie, a nie inne stanowisko, bo szczerze mówiąc, nie chcę się w tym babrać. To po pierwsze.

Po drugie, kluczowy problem, który jest, to jest kwestia tego, czy mamy do czynienia ze stabilnym zarządzaniem, bo trudno myśleć o długoterminowej strategii, jeżeli stabilność zarządcza jest pod znakiem zapytania. Uważam, że to przede wszystkim powinno zostać jednoznacznie wyjaśnione. To jak najbardziej leży w zakresie odpowiedzialności podmiotu sprawującego nadzór właścicielski nad PKP. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję, panie pośle. Jako kolejny głos zabierze pan poseł Janusz Kowalski. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Janusz Kowalski (PiS) – spoza składu Komisji:

Dziękuję, panie przewodniczący. Biorąc to za dobrą monetę, mamy trzy ważne odpowiedzi na pytania.

Po pierwsze: informacja – myślę, że najważniejsza dla pracowników – że nie są planowane żadne zwolnienia grupowe. Trzymamy za słowo. Po drugie: zdementowanie informacji, że za poprzedniego zarządu planowane było przeniesienie siedziby spółki z Zamościa do Warszawy. Temat jest zamknięty, tak też to traktujemy. Po trzecie: informacja od szanownej pani wiceprezes odpowiedzialnej za sprawy handlowe o tym, że, jak rozumiem, nie było przekazania kontraktu PKP Cargo związanego z realizacją przewozu 1 mln ton rudy żelaza. To są dobre informacje.

Druga kwestia jest taka, że uprzejmie proszę pana przewodniczącego o zobowiązanie zarządu już po posiedzeniu Komisji do odpowiedzi na pytania, które zadałem, bo widać, że nie uzyskałem odpowiedzi na konkretne pytania, a wydaje mi się, że takie informacje jak chociażby to, czy jest konflikt interesów dotyczący jednego ze sporów prawnych, który może mieć ogromny wpływ na sytuację finansową spółki, są zasadne.

Bardzo natomiast dziękuję panu prezesowi za jedną rzecz. Rzeczywiście poruszył kwestię ważną z punktu widzenia spółki, czyli kwestię zakupu nowych lokomotyw. Stąd mam teraz pytanie. Na jakim etapie jest to postępowanie przetargowe i czy prawdą jest, szanowny panie prezesie – tu bardzo proszę o konkretną odpowiedź – że warunki tego postępowania przetargowego zostały sformułowane tak, że żaden polski producent lokomotyw nie jest w stanie wypełnić wymogów tego postępowania, co może oznaczać kolejny raz ryzyko, że zostanie zakupiony tabor z zewnątrz? Z punktu widzenia polskiej gospodarki nie jest to dobra informacja.

Ostatnia uwaga. Pan prezes raczył powiedzieć, że – cytuję – nie jest niczym nominatem. Biorąc tę informację za dobrą monetę, ale również dziękując panu posłowi Adrianowi Zandbergowi za zadane pytania, kluczowa odpowiedź z naszej strony, ze strony wnioskodawców, posłów Prawa i Sprawiedliwości, jest następująca. Czy los 1300 pracowników i bardzo ważnej

strategicznej spółki, która ma swoje oddziaływanie również na województwo śląskie, na terminal Sławków... Tam zostały wykonane gigantyczne inwestycje związane z torem szerokim, kiedy spółka przez siedem lat, również za czasów rządów PO i PSL, była zarządzana przez znakomitego fachowca, pana Zbigniewa Tracichleba, i potem, od 2016 r. do 2024 r. W mojej i w naszej ocenie spółka była w dobrych rękach. Przychody rosły, nie było zagrożenia, nie było takich posiedzeń, nie było takich pytań.

Szanowny panie prezesie, patrząc – z sympatią, ale jednak – na pana doświadczenie zawodowe, chciałbym zadać to jedno konkretne pytanie. Czy kiedykolwiek zarządzał pan jakąkolwiek spółką? Ma pan lat 44, pochodzi pan z miejscowości Czołki pod Zamościem, rzeczywiście jest pan prawnikiem. W publicznych informacjach jest jasno udokumentowane, że jest pan związany z Krzysztofem Hetmanem. Kiedy pan Krzysztof Hetman był marszałkiem województwa, pan awansował na zastępcę dyrektora Departamentu Wdrażania Europejskiego Funduszu Rozwoju. Potem rzeczywiście był pan radcą prawnym. Po wyborach 15 października trafił pan do Krajowego Ośrodka Wsparcia Rolnictwa, gdzie został pan prawnikiem. Szefem tego ośrodka jest poseł PSL. Oczywiście nie można wspomnieć, że w ostatnich wyborach startował pan jako kandydat PSL do powiatu zamojskiego. Oczywiście nie dostał się pan, dostał pan 223 głosy. To połączenie z politykami Polskiego Stronnictwa Ludowego jednak jest.

Podstawowe pytanie jest jednak takie: Czy zarządzał pan jakąkolwiek spółką? Jeżeli potwierdził pan trudną sytuację w sektorze kolejowym i geopolitycznym, to w mojej ocenie i chyba w ocenie każdego pracownika, który słucha posiedzenia naszej Komisji, właśnie w takim czasie spółka powinna być zarządzana przez pana Zbigniewa Tracichleba, przez kogoś, kto zna się na tym, co robił przez wiele lat – a miał wyniki – a nie przez osobę, która uczy się spółki, i odczytała pewnego rodzaju stanowisko, nie odpowiadając na pytanie. To jest główne ryzyko, dla którego się tutaj spotykamy, że nominacja partyjna i polityczna z punktu widzenia przyszłości spółki grozi dzisiaj dużymi turbulencjami. Dziękuję uprzejmie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Jako kolejny głos zabierze pan poseł Jerzy Polaczek. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie przewodniczący, szanowni goście, nie będę odwoływał się do sytuacji na rynku przewozów towarowych w Europie czy sytuacji kolei belgijskiej w kontekście LHS, natomiast mam kilka pytań, które częściowo nawiązują do głosów, które miały miejsce już chwilę temu.

Pierwsza jest oficjalna prośba do przedstawiciela Ministerstwa Infrastruktury, aby w pisemnej formie udzielono mi odpowiedzi na pytanie, czy na terenach, które są własnością LHS, jest prowadzona działalność konkurencyjna w stosunku do tego operatora. Jeśli mogą państwo wysłać tutaj również jakąś komisję kontrolną czy po prostu zespół kontrolny, który przeanalizowałby to – oczywiście można tego dokonać za pośrednictwem PKP SA – to proszę o podjęcie takich czynności i udzielenie odpowiedzi w tej sprawie mnie osobiście i członkom Komisji Infrastruktury. Czy na terenach, które są własnością LHS, jest działalność konkurencyjna wobec podstawowej działalności LHS?

Drugie pytanie jest pytaniem do zarządu i do ministerstwa. Nie wiem, kto z państwa ewentualnie może udzielić na to odpowiedzi. Jaki będzie wpływ potencjalnego pogarszania się w tym roku czy w następnych latach sytuacji ekonomicznej LHS czy zmniejszenia masy przewozowej na inwestycje, budowy czy rozbudowy Euroterminala Sławków? W poprzednich latach Ministerstwo Infrastruktury, rząd – jest tutaj poprzedni minister, pan minister Adamczyk – również my jako posłowie angażowaliśmy się w ten projekt, który później został skonkludowany przez następców podpisaniem w 2025 r. umowy, która zakłada bardzo znaczące rozbudowanie Euroterminala Sławków i zwiększenie potencjalnej ilości ładunków z 280 tys. ton do ponad 500 tys. ton. Jeśli ta kondycja będzie się pogarszała, wówczas oczywiście będzie to wpływało na sytuację ekonomiczną tego podmiotu, który jest jednym ze strategicznych projektów współfinansowanych środkami europejskimi, a przede wszystkim środkami krajowymi.

To jest również kontekst podjętych wcześniej decyzji, kontynuowanych teraz, związanych z integracją dwóch dróg krajowych i połączenia ich z nowym rozwiązaniem drogowym. Mówię o łączniku w Sławkowie. To jest sprawa, która przez wiele lat była podnoszona również przez władze samorządowe Sławkowa, która ma jednak wymiar ogólnokrajowy. Generalnie jest to prośba o generalną ocenę scenariusza negatywnego pod kątem środków, które są zainwestowane i będą inwestowane w rozbudowę Euroterminala Sławków.

Trzeci temat to temat bieżący. To pytanie do zarządu spółki LHS. Jak są państwo przygotowani do wdrożenia od 1 lutego obowiązkowego Krajowego Systemu e-Faktur? Jak to wygląda w tej chwili? Jesteśmy kilka dni przed wejściem w życie rozwiązania KSeF również dla podmiotów, których łączne obroty w ciągu roku przekraczają 200 mln zł. Jak to wygląda z państwa perspektywy? Mam ewentualnie równoległe pytanie w tej samej sprawie do Ministerstwa Infrastruktury. Jak do wdrożenia systemu KSeF przygotowane są spółki Grupy PKP? W tej sprawie również proszę o odpowiedź na piśmie. Wiem, że to drugie pytanie odbiega od tematu dzisiejszego posiedzenia Komisji, ale z uwagi na wagę tego rozwiązania, które w swojej istocie ma poprawiać *cashflow* firm, uważam, że opinii publicznej, branży kolejowej, a przede wszystkim posłom Komisji Infrastruktury warto syntetycznie dać kilka zdań relacji, jak to wygląda u państwa i czy przewidują państwo jakieś kłopoty w tym zakresie. Dziękuję za uwagę.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Jako kolejny głos zabierze pan przewodniczący Andrzej Adamczyk. Bardzo proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Może dalej będę kontynuował ten wątek. Pan minister Polaczek wyczerpał kilka tematów, o które też miałem nadzieję się zwrócić, ale pozwólcie państwo, że w części je również powtórzę.

Rzecz dotyczy rozbudowy terminala w Sławkowie. Otóż budowniczy dworca Warszawa Zachodnia, który zrealizował budowę tego dworca – o czym wiemy, dowiedzieliśmy się ostatnio – zadeklarował, że rozbudowa Euroterminala Sławków to historyczna szansa dla Polski, która spowoduje, że będziemy mieli do czynienia z największym tego typu hubem logistycznym w Europie. Tutaj zostały wyznaczone etapy. Mam pytanie do ministra, ale pana ministra nie ma. Nieobecność pana ministra jest swoistą emanacją zainteresowania problemem LHS i naszych relacji transportowych na Wschód. Ubolewam, że nie ma pana ministra, niemniej jednak mam nadzieję, że odpowie osoba upoważniona przez ministra do reprezentowania Ministerstwa Infrastruktury. Pytanie kieruję też do prezesa PKP LHS. Jaki jest stan przygotowań do budowy drugiego terminala intermodalnego z siedmioma nowymi torami, co ma znacząco zwiększyć przepustowość obiektu?

Przypomnę, data realizacji to 2026–2027. Rozumiem, że w tym stanie rzeczy maszyny powinny wjechać na budowę tuż po zakończeniu sezonu zimowego, czyli powinno to stać się za kilka tygodni. Pamiętajmy, że LHS ma udział w euroterminalu w wysokości ponad 9%, Cargo również. Reszta to CZH nadzorowana przez ARP. Pan minister infrastruktury na pewno ma wiedzę co do stanu zaawansowania budowy drugiego terminala, a także tego, na jakim konkretnie etapie jest przygotowanie instalacji nowoczesnych urządzeń przeładunkowych umożliwiających obsługę kontenerów intermodalnych, co powinno przyspieszyć transport towarów z Ukrainy i Azji do Europy.

Kolejne pytanie dotyczy szlaku kolejowego. Na tym szlaku obowiązuje derogacja. Wyłącznie na transport ma LHS, niemniej jednak proszę o odpowiedź na pytanie – tylko w relacjach zero-jedynkowych – czy Ministerstwo Infrastruktury w porozumieniu z innymi podmiotami przygotowuje zgody na możliwość wykonywania usług transportowych na szlaku LHS. Czy są podejmowane takie działania przez MI? Czy wiadomo coś na ten temat zarządowi PKP LHS? To pytanie mojego poprzednika, pana ministra Jerzego Polaczka, który pytał o wykonywanie działalności gospodarczej na terenach LHS. Pamiętajmy też o szlaku LHS i ewentualnie dostępie do tego szlaku, który... zgoda byłaby dla innych przewoźników, na przykład ukraińskich, albo spółek powołanych gdzieś na terytorium innych państw europejskich, na przykład Niemiec, czy wspólnych porozumień biznesowych, jak to w świecie biznesu bywa. Jeżeli nie są prowadzone takie przygotowania, to bardzo proszę, żebyśmy usłyszeli, że nie ma takich przygotowań. Jeżeli są jakieś przygotowania w tym zakresie, to również bardzo proszę o informację, że one są i z jakim ewentualnie zakresem przygotowań dzisiaj mamy do czynienia. Dziękuję, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dziękuję. Jako kolejna głos zabierze pani posłanka Paulina Matysiak. Bardzo proszę.

Poseł Paulina Matysiak (niez.):

Bardzo dziękuję. Dziękuję za tę informację. Mam też kilka pytań, przede wszystkim dotyczących rozwoju tej linii przewozów przez PKP LHS, zwłaszcza w kontekście, po pierwsze, cały

czas trwającej wymiany handlowej ze stroną ukraińską, tym największym partnerem, także po uwzględnieniu podpisanej umowy surowcowej między Ukrainą a Stanami Zjednoczonymi, bo to jest ewidentny potencjał na wzrost przewozów, odbudowy Ukrainy w przyszłości. To kolejny punkt, który uzasadnia wzrost przewozów. Chciałam zapytać o przygotowanie spółki na takie możliwości, także w kontekście inwestycji w infrastrukturę, ale też w tabor. Czy myślicie państwo o tym, żeby zelektryfikować tę linię? To na pewno mocno zwiększyłoby przepustowość i poprawiło czas przewożenia. Jak ta sytuacja wygląda? Tego chciałabym się dowiedzieć.

Druga rzecz. Czy w ogóle rozważacie państwo możliwość wprowadzenia na linii przewozów pasażerskich? One kiedyś oczywiście funkcjonowały. Widzimy wzrost zainteresowania kierunkami pociągów pasażerskich między Polską a Ukrainą. Spółka Intercity zwiększa liczbę przewozów. Czy państwo w ogóle to analizujecie i czy bierzecie pod uwagę możliwość uruchomienia na przykład takich przewozów, skoro jeszcze dobrych kilkanaście lat temu takie przewozy na tej linii funkcjonowały?

To jedna rzecz. Druga rzecz też jest dosyć głośna i świeża. Pisałam do państwa. Otrzymałam odpowiedź, natomiast odpowiedź na moją interwencję związaną z sytuacją z Lokalnym Centrum Sterowania PKP LHS w Boleśicach k. Sędziszowa nie do końca mnie satysfakcjonuje. Temat był głośny. Chodziło o zdjęcia, które zostały zrobione w czasie uroczystości otwarcia tego centrum, które zostały wykorzystane przez media, przez samego pana ministra. Pan minister skasował te fotografie ze swoich kont w mediach społecznościowych. To wszystko jest ciekawe w kontekście tego, że od listopada mamy wprowadzony trzeci stopień alarmowy CHARLIE. Pytałam o to państwa. Nie uzyskałam odpowiedzi na to, kto konkretnie w państwa spółce wydał zgodę na wykonywanie i publikowanie zdjęć z wnętrza LCS-u w Sędziszowie.

Tu warto podkreślić, że nikt nie miałby pretensji za pamiątkowe zdjęcie z konferencji przed budynkiem, OK, wiele jest budynków, natomiast publikowane były zdjęcia z wnętrza, z monitorami, z wyświetlonymi informacjami, też informacjami wrażliwymi. O to chciałam dopytać, bo w państwa odpowiedzi tej informacji zabrakło. Tutaj też zresztą w swojej odpowiedzi próbowaliście państwo przekonać mnie, że adresatem trzeciego stopnia alarmowego CHARLIE są tak naprawdę organy administracji publicznej i kierownicy służb i instytucji właściwych w sprawach bezpieczeństwa, i tyle, i was ten temat nie dotyczy.

Chciałam też zapytać, jak państwo uważacie, kto ma rację w tej kwestii. Co i kiedy jest objęte trzecim stopniem alarmowym CHARLIE? Czy rację ma prezes spółki PKP LHS, czy może rację ma minister infrastruktury? Pan minister infrastruktury Piotr Malepszak jasno na posiedzeniu Komisji Infrastruktury powiedział, że żadnych zdjęć nie powinno się wtedy robić, a zdjęcia cały czas są opublikowane, mimo moich interwencji i rozmów zarówno z ministrem infrastruktury, jak i z ministrem właściwym ds. służb. Poprosiłabym o bardzo konkretną odpowiedź.

Na końcu może jeszcze taki smaczek. Czy państwo zawsze w trójkę podpisujecie odpowiedzi na interwencje i zapytania, które są do was kierowane? Wyjątkowo na moje pismo podpisał się i pan prezes, i pani Aleksandra Adamska, członek zarządu, i jeszcze drugi członek zarządu. Państwo zawsze w trójkę podpisujecie odpowiedzi na pisma, które są do spółki kierowane, czy to była wyjątkowa sytuacja? Myślę, że zapamiętam to na długo.

Myślę, że tyle. Zupełnie serio poproszę o informację, kto podjął decyzję o tym, że mogą wejść media, mogą robić zdjęcia we wnętrzu lokalnego centrum sterowania, i jakie podjęliście państwo działania, żeby te zdjęcia usunąć, zainterweniować. Czy w ogóle próbowaliście to zrobić, czy stwierdziliście, że już poszło, jest opublikowane, więc to już nie nasz problem? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Czy wrócił już pan poseł Różyński? Tak? To bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Wiesław Różyński (PSL-TD) – spoza składu Komisji:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panowie prezesi, bardzo ważna dziedzina transportu, jaką jest kolej, bardzo ważna spółka dla państwa, ale również dla regionu, przede wszystkim regionu zamojskiego, ale nie tylko... Dzisiejsze spotkanie też jest ważne, bo spółka przedstawia swoje propozycje dla LHS.

Chcę powiedzieć, że to było spowodowane takim niepoważnym happeningiem, sianiem strachu wśród załogi. Dzisiejsze informacje od prezesów właśnie tak powinny wyglądać. Można się zwrócić bezpośrednio w firmie i tam uzyskać informacje, a nie przekazywać informacje z ulicy czy z jakichś innych miejsc, które niekoniecznie są adekwatne do problemu.

Szanowni państwo, to, co obserwujemy, rok 2022 i to, co przedstawiał tutaj pan prezes, to były lata, w których ogromne ilości węgla były przewożone koleją wtedy jeszcze z Rosji, co zamawiał ówczesny rząd, ogromne ilości zboża, również niekontrolowanego. Dziś chciałbym zadać króciutko kilka pytań.

Prosiłbym, jeżeli można, o zestawienie wielkości przewozowych poszczególnych towarów rok do roku, czyli w porównaniu 2022 r. i 2025 r. Moje kolejne pytanie: Ile kosztują spółkę wcześniejsze zobowiązania spółki, kredyty Europejskiego Banku Inwestycyjnego zaciągnięte na realizację inwestycji w latach poprzednich? Trzecie pytanie: Czy w historii spółki procedowane były w sprawach pracowniczych urlopy bezpłatne, plan dobrowolnych odejść, zawieszenia regulacji pracowniczych w związku z trudną sytuacją finansową lub przewozową spółki? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję. Jako kolejny głos zabierze pan poseł Michał Krawczyk. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Michał Krawczyk (KO) – spoza składu Komisji:

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, szanowni państwo, tak jak mój przedmówca i pani posłanka, też jestem posłem z Lubelszczyzny. W przeciwieństwie do innych osób, które próbują wmawiać, że mają cokolwiek wspólnego z Lubelszczyzną, tak jak posłowie z Lubelszczyzny faktycznie na tej Lubelszczyźnie od wielu lat pracuję, mieszkam i, wydaje mi się, troszkę o niej wiem, w przeciwieństwie do różnych innych osób, które coś tam udają, że wiedzą, coś tam, coś tam.

Szanowni państwo, wiemy o tym, że LHS na Lubelszczyźnie jest niezwykle ważną spółką, bardzo dużym pracodawcą, o czym mówił mój przedmówca, zatrudniającym w tym momencie – proszę mnie sprostować – ok. 1300 osób. Sprawa kondycji LHS wszystkim nam na Lubelszczyźnie bardzo mocno leży na sercu. Bardzo dziękuję więc za wyczerpujące informacje, które dzisiaj otrzymaliśmy ze strony ministerstwa i ze strony zarządu, bo myślę, że one bardzo wielu osobom otwierają oczy i pokazują, w jak skomplikowanej rzeczywistości spółka od bardzo dawna funkcjonuje.

W związku z tym, że sprawy i problemy LHS leżą nam wszystkim na sercu, tym bardziej boli to, co czytamy w mediach, boją te półprawdy, boją te kłamstwa, boją te fake newsy, boją te plotki, które puszczone są ot tak w przestrzeń publiczną tylko po to, żeby zbijać kapitał polityczny. Przecież nie o to tu chodzi. Jeśli chcemy się czegoś dowiedzieć, to wystarczy po prostu zapytać o to zarząd, pójść, zadzwonić, dowiedzieć się, a nie wychodzić na konferencję prasową i straszyć ludzi na przykład masowymi zwolnieniami. Nie tędy droga, szanowni państwo.

Mam pytanie o rozliczenia poprzednich lat. Wielokrotnie w mediach czytaliśmy, wielokrotnie – szkoda naszego czasu, żeby to sobie przypominać – o tym, jak wyglądało zarządzanie LHS w wielu ostatnich latach. Chciałbym wiedzieć, jak wygląda rozliczenie tych spraw, o których media bardzo szeroko pisały i donosiły.

Na koniec zgodzę się z panem posłem Kowalskim w jednej sprawie. Często się z nim nie zgadzam, głównie się z nim nie zgadzam, ale zgodzę się co do tego, że jak siedzi się w zarządzie PGNiG, to trzeba się znać na gazownictwie. Jak siedzi się w Radzie Nadzorczej KGHM-u, to wypada znać się na miedzi i srebrze. Jak siedzi się w radzie nadzorczej poczty, to coś o tym biznesie też warto byłoby wiedzieć. Jak siedzi się w zarządzie Państwowej Wytwórni Papierów Wartościowych, to też warto byłoby wiedzieć coś o rynku papierów wartościowych. Jak jest się wiceministrem rolnictwa, to warto byłoby rozróżniać zboża, a jak się zarobiło, jak piszą media, 2,5 mln zł ze spółek Skarbu Państwa, to warto byłoby powiedzieć, za co. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję, panie pośle. Szanowni państwo, mam zapisanych dwóch panów posłów: pana posła Webera, pana posła Grabczuka. Jeszcze pan przewodniczący, ja też się wypowiem i na tym zamykam listę. Jeżeli chodzi o przedstawicieli związków zawodowych, czy państwo zdecydowali się na zabranie głosu? Jeżeli tak, bardzo proszę podnieść rękę, żebym widział. Pani zabierze głos. Zgłosił się również prezes Furgalski. Na tym zamykam listę. Po zakończeniu listy mówców oddam głos przedstawicielom ministerstwa. Pani na końcu, tak? Pani radna z Zamościa, dobrze, więc panią dopisuję do listy. Później przejdziemy do udzielania informacji i odpowiedzi przez ministerstwo i przez spółkę.

Bardzo proszę, pan poseł Weber.

Posel Rafał Weber (PiS):

Szanowni państwo, mam pytania do zarządu PKP LHS związane z przyszłością inwestycyjną. Proszę o informację, czy macie państwo zamiar budowy kolejnych terminali przeładunkowych albo miejsc rozładunku i załadunku. Chodzi konkretnie o lokalizacje w województwie podkarpackim. Są dwie lokalizacje, o których mówi się od dłuższego czasu.

Jedna to Huta Deręgowska na terenie gminy Ulanów. Tam jest dobre miejsce, ponieważ tam jest styk linii szerokotorowej nr 65 i linii nr 66 Zwierzyniec – Stalowa Wola. To miejsce, w którym można byłoby z jednego na drugi tor przeładowywać ładunki. Władze samorządowe zabiegają o tę inwestycję od dłuższego czasu. Są gotowe do współpracy. Pytanie, czy państwo zauważają to miejsce jako potencjalne miejsce do budowy takiego terminala.

Drugie miejsce, też dobre, to miejscowość Nowosielec w gminie Nisko. Dużym plusem tej lokalizacji jest bardzo bliskie połączenie z drogą ekspresową S19, czyli z Via Carpatia. W zasadzie węzeł, który znajduje się w tym miejscu na Via Carpatii, leży kilkaset metrów od potencjalnego terminala przeładunkowego. Kolejnym plusem tej lokalizacji jest rozbudowywana strefa gospodarcza w Stalowej Woli. Tam blisko 1 tys. ha ma zostać przeznaczona pod nowe inwestycje gospodarcze. Podmioty, które już są tam lokalizowane, też będą potrzebowały sprawnego transportu kolejowego. Jest pytanie, czy państwo również zauważają taką potrzebę.

Proszę o informację na temat przyszłości inwestycyjnej. Wiem, że fajnie otwiera się inwestycje takie jak ta w Sędziszowie: umowa podpisana 15 grudnia 2023 r., otwarcie dwa lata później, wszystko w porządku, tylko warto, żeby ta sztafeta inwestycyjna była kontynuowana. Warto, żeby już teraz zarząd spółki podejmował inwestycje, podejmował decyzje na perspektywę kolejnych lat i w ten sposób przygotowywał spółkę do nowych wyzwań.

Proszę więc o informacje ogólne o przyszłości inwestycyjnej, o nowych terminalach przeładunkowych, ale ze szczególnym uwzględnieniem województwa podkarpackiego i dwóch lokalizacji, które wskazałem w swojej wypowiedzi.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Jako kolejny głos zabierze pan poseł Krzysztof Grabczuk. Bardzo proszę, panie pośle.

Posel Krzysztof Grabczuk (KO) – spoza składu Komisji:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, rzeczywiście LHS jest bardzo ważną firmą nie tylko dla regionu, ale również dla Polski, dla regionu w sposób szczególny, ponieważ w Polsce Wschodniej nie ma zbyt dużo spółek Skarbu Państwa. Niewątpliwie jest to spółka stabilna, która tworzy miejsca pracy, daje zatrudnienie wielu mieszkańcom Zamościa, ale również całego regionu.

Wszyscy doskonale wiemy, że sytuacja za naszą wschodnią granicą jest trudna i niepewna. Mieszkam 20 km od granicy z Ukrainą i obserwuję to na co dzień. Ta sytuacja ma oczywiście negatywny wpływ na wiele dziedzin naszego życia i na wiele firm. Sytuacja za naszą wschodnią granicą ma wpływ również na to, co dzieje się właśnie w LHS. W moim przekonaniu dzisiaj spółka ta potrzebuje spokoju i wsparcia. Wszyscy doskonale wiemy o tym, że pieniądze lubią ciszę. Sianie zamętu, sianie niepokoju negatywnie wpływa nie tylko na prestiż czy na renomę i pozycję firmy, ale także na ewentualne przyszłe kontrakty. Osobiście uważam, że przed spółką będą dobre czasy, że ta spółka będzie się rozwijała, że będzie odgrywała, jeśli chodzi o transport, coraz większą rolę. Warunek jest jeden. Mamy tę spółkę wspierać, mamy dążyć do tego, żeby ta spółka mogła się rozwijać, zwłaszcza w tym trudnym czasie. Powinniśmy wyzbywać się wszystkich negatywnych emocji, które niestety mogą negatywnie wpływać na sytuację gospodarczą spółki. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dziękuję. Jako kolejny głos zabierze pan przewodniczący Stanisław Lamczyk. Bardzo proszę, panie przewodniczący.

Posel Stanisław Lamczyk (KO):

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, nikomu nie trzeba mówić o ważności tego miejsca, korytarza wschód–zachód i styku Unii Europejskiej. Dlatego mam pytanie do pana prezesa o to, czy zrobił analizę, jakie straciliśmy ładunki na rzecz korytarza południowego przez Czechy, Słowację. Jak można to odzyskać? Jak przygotowują się do przewozu intermodalnych ładunków? Wiemy, że to był złoty, nowy szlak, który idzie dalej na Ren i do Niemiec, ale jest to element konkurencyjny z portami zachodnimi, bo jednak porty zachodnie to są wąskie gardła. Czy te elementy w strategii też bierzecie pod uwagę? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę, teraz pan Adrian Furgalski. Panie prezesie...

Prezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Adrian Furgalski:

Dziękuję. Panie przewodniczący, szanowni państwo, chciałem wybiec w przyszłość inwestycyjną spółki. Rozumiem, że w tej chwili to, co jest wykonywane, czyli LCS-y, rozbudowa układów torowych, mijanki, ma na celu zwiększenie przepustowości bezpieczeństwa. Jest jednak pytanie, czy to ma wystarczyć i na jak długo.

Posłanka Paulina Matysiak zawarła w swojej wypowiedzi jeden taki element, dotyczący elektryfikacji. Co jest ważne, to było przed wojną. Przed wojną w 2018 r. została zlecona analiza, która dotyczyła tak naprawdę trzech punktów: czy budować drugi tor, czy elektryfikować linie i czy wydłużyć linię do Gliwic albo do Kędzierzyna-Koźla. Nie wiem, ile trwały prace nad tą analizą, bo chyba jakoś przegapiłem szerszą dyskusję, chociaż wydaje mi się, że jej po prostu nie było. Na ślad tej analizy – oczywiście w bardzo dużym skrócie – natrafiłem przy okazji odpowiedzi na interpelację poselską. Znow w dużym skrócie można powiedzieć, że niczego z tych trzech punktów nie będziemy realizować, bo właściwie nic się nie opłaca.

Dzisiaj, jeżeli dobrze się orientuję, przepustowość to są okolice 15 mln ton. Prace, które są prowadzone, mają nam zwiększyć przepustowość chyba do ponad 20 mln ton, ale jest pytanie, na ile to wystarczy. Czy są zrealizowane badania potoków? Jak mówię, ta analiza była przed wojną, a teraz niespecjalnie wierzę w to, żeby Polska miała jakiś wielki, wybitny udział w odbudowie Ukrainy, jeśli idzie o nasze firmy, na przykład budowlane, ale jak popatrzymy na szlaki komunikacyjne, to Polska na szlaku między Ukrainą a Europą Zachodnią może pełnić bardzo ważną rolę. Wiemy, jakie są niedostatki na granicy, jeżeli idzie chociażby o możliwości przeładunkowe. Jest więc pytanie, czy ta odpowiedź, że nie będziemy realizować większego programu inwestycyjnego, nie jest zbyt zachowawcza.

Węgry? Premier Orban na Ukrainę pluje, ale pieniądze mu nie śmierdzą. Inwestuje na granicy. Rumunia przyspieszyła budowę autostrady łączącej rumuńskie porty z Ukrainą. W ubiegłym roku największy terminal produktów rolnych został oddany. Niemcy w okolicy granicy ukraińsko-słowacko-węgierskiej rozpoczynają... Znacząca ta inwestycja już jest. Początkowo to 100 tys. kontenerów. Ma to być realizowane. Boję się więc tego, żeby Polska nie przegrała tej szansy komunikacyjnej na transport ładunków związanej z dobrym położeniem.

W kontekście elektryfikacji była informacja, że to się nie za bardzo opłaca, bo jak jest wojna – nie w Polsce jest ta wojna – to trakcja spalinowa jest bezpieczniejsza, ale Ukraina, mimo że mają wojnę, elektryfikuje swoje tory. W takim razie nie powinniśmy właściwie niczego robić w tym zakresie, a przecież wiemy, że PKP PLK przedstawiła zarys elektryfikacji bodajże 1 tys. km linii. Jeżeli jako przyczyna podawane jest to, że nie ma co przechodzić na prąd, bo mamy tabor spalinowy, lokomotywy spalinowe, to nie znalazłem raportu późniejszego niż 2023 r., ale te lokomotywy musimy wymienić. W tym raporcie średni wiek lokomotyw liniowych wynosił 44 lata, a manewrowych 48 lat. Wiemy, że w UE lokomotywy spalinowe są niespecjalnie kochane, więc szansa na to, żeby pozyskać finansowanie, jest właściwie zerowa.

W związku z tym podając te przykłady, gdzie jednak inne kraje mocniej inwestują – i obawiam się, że nas wyprzedzą także w kontekście połączeń komunikacyjnych – mam pytanie. Czy to jest na pewno ostateczna decyzja? Czy te analizy nie powinny być zrealizowane ponownie, biorąc pod uwagę właśnie tę sytuację, z którą mamy do czynienia? Abstrahując od wojny, która jest w tej chwili, wyjścia ładunków z Ukrainy przez inne kraje są jednak realizowane, są mocno inwestowane. Tak jak mówię, obawiam się, że może być taka sytuacja, że LHS nie będzie w stanie skorzystać z tej największej szansy dla najbardziej wchodzącej przecież w teren UE linii szerokotorowej, jaka może spotkać spółkę i polską gospodarkę. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dziękuję. Jako kolejna głos zabierze pani reprezentująca jeden ze związków zawodowych. Bardzo proszę przedstawić się do mikrofonu.

Przewodnicząca Związku Zawodowego Pracowników Linii Hutniczej Szerokotorowej w Zamościu Maria Hrynkiewicz:

Witam wszystkich. Maria Hrynkiewicz, przewodnicząca Związku Zawodowego Pracowników LHS w Zamościu.

Jeśli chodzi o naszą spółkę, miała ona już różne wzloty, upadki. Były tu pytania, czy tak było. Było. Oddawaliśmy premie, chodziliśmy na bezpłatne urlopy, żeby ratować spółkę, i za każdym razem jakoś się udawało. Mam nadzieję, że i teraz się uda. Będziemy za to trzymać kciuki.

Mam pytania. W zasadzie od dwóch lat odnosimy wrażenie, że ta spółka jest jednak zakładnikiem politycznych rozgrywek, co nam się nie podoba, bo chcielibyśmy jednak stabilności. Ciągłe rozbudowywanie kadry kierowniczej też nie wnosi nic dobrego. Od ponad dwóch lat wnosimy o zmianę regulaminu organizacyjnego, ale jak ta spółka istnieje, takiej karuzeli i zmian w zarządzie nie widziałam. Przez dwa lata nastąpiło w zarządzie więcej zmian niż przez całe istnienie spółki, która jest już od 25 lat. Mam nadzieję, że to już jest ostatni raz, że jakaś stabilność wreszcie będzie. Liczymy na to.

Wszyscy wiemy, że kondycja spółki teraz spadła, więc mamy pytanie do PKP, do właściciela. Skoro było wnioskowanie o to, żeby dywidenda została w spółce, skoro jesteśmy teraz w takiej sytuacji, to dlaczego jednak musieliśmy ją przekazać? Za każdym razem, co roku oddajemy tę dywidendę. Czy w tym roku mogłaby zostać? Nie, trzeba przekazać. Myślę, że to w jakiś sposób wspomogłoby spółkę, może nie uratowało, ale przynajmniej wspomogło.

Co jeszcze? Liczymy na pomoc, żeby jednak tę spółkę uratować, bo jest to spółka, która jest w pięciu województwach, daje ludziom pracę. Zawsze miała stabilność i zawsze jakoś funkcjonowała i wspomagała te województwa i Skarb Państwa. Myślę, że teraz, kiedy sama potrzebuje pomocy, też powinna ją otrzymać. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo serdecznie dziękuję. Jako kolejna głos zabierze pani radna. Bardzo proszę przedstawić się do mikrofonu.

Radna Rady Miasta Zamość Katarzyna Szargało-Szkałuba:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Szanowni państwo, nazywam się Katarzyna Szargało-Szkałuba, jestem radną Rady Miasta Zamość. Jestem tutaj dlatego, że zwrócili się do mnie mieszkańcy, którzy również są pracownikami spółki PKP LHS. Z wielokrotnie przeprowadzonych rozmów powstał tekst interpelacji, którą tutaj przesłaliśmy. Pan poseł Adrian Zandberg dzięki swojej uprzejmości przesłał ją do pana ministra dokładnie 10 grudnia ub. r., tak że nie zaczęliśmy, jak tutaj wielokrotnie padło, od siania fermentu, tylko od bardzo konkretnych pytań. Myślę, że gdyby padła na nie odpowiedź, byłoby dzisiaj dużo spokojniej. Dlatego bardzo mi przykro, że ta odpowiedź nie padła.

Szanowni państwo, mieszkańcy Zamościa w bardzo dużej liczbie pracują w spółce PKP LHS i dlatego ich niepokojów nie możemy lekceważyć. Nie możemy nazywać tego szumem i hałasem, i mówić: „Bardzo proszę się uciszyć”. Również jest mi przykro, kiedy docierają do mnie informacje, że po konferencji prasowej czy po jakimś piśmie, które padło, pracownicy są wzywani na rozmowy. To w mojej ocenie ma charakter represji. Dla mnie jest to bardzo trudne do zrozumienia. Niepokoje pracowników nie wynikają z tego, że chcą źle. Wręcz przeciwnie, często wiele lat przepracowali w tej spółce, poświęcili jej życie i chcą, żeby trwała, żeby dalej dawała zatrudnienie i żeby się rozwijała. Każdy z nas, jeśli pracujemy w jakiejś firmie, chce jej rozkwitu, a nie upadku. Niepokoje ludzi, którzy lata przepracowali w takiej spółce, doskonale znają się na swojej pracy, widzą to, co tutaj powiedziała pani ze związków, że bardzo częste zmiany w zarządzie, częste powoływanie... Przepraszam, nie wiem, czy powoływane są do końca kompetentne osoby. Powoływani są eksperci. W grudniu znowu było kolejne zatrudnienie osoby, pracownicy tak naprawdę nie wiedzą, czym ta osoba się zajmuje, a przy tym nie są przedłużane umowy pracownikom, którzy są zatrudnieni na czas określony, albo jest właśnie polityka odejść dobrowolnych.

Proszę państwa, to wszystko niepokoi pracowników. Mają rację, gdy się martwią. Oczywiście państwo jako zarządzający, jako nadzorcy zajmujecie się stroną finansową. Ja tu jestem ze strony społecznej i ten temat chciałam po prostu poruszyć. Bardzo dziękuję za to, że mogłam zabrać głos. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Szanowni państwo, pani była ostatnią osobą zapisaną do dyskusji, oprócz mnie.

Poseł Sławomir Zawiślak (Konfederacja_KP):

Panie przewodniczący, prosiłbym jeszcze o minutę.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Muszę powiedzieć, że, panie pośle... Naprawdę? Daję panu jedną minutę i to jest już naprawdę przejaw...

Posel Sławomir Zawiślak (Konfederacja_KP):

Panie przewodniczący, w obliczu wagi tego dzisiejszego spotkania i faktu nieobecności pana ministra na spotkaniu...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Moment, panie pośle. Jak pan chce robić politykę, to ja panu głosu nie udzielam, bo przyjechali tutaj przedstawiciele związków, przejechali pół Polski, żeby porozmawiać o trudnej sytuacji i usłyszeć plan na wyjście. Muszę powiedzieć, że jestem zdumiony. Już jeden z panów posłów wcześniej zabierał głos w tym kontekście. Szanowni państwo, jeżeli pan poseł nie zna zapisów regulaminowych, które normują obecność rządu na posiedzeniu Komisji, to z przyjemnością poproszę, żeby nasz sekretariat uprzejmie panu te przepisy dostarczył. Przedstawiciel rządu jest upoważniony, co zresztą sprawdzał jeden z panów posłów. Wszystko jest zgodne z regulaminem. Są osoby merytoryczne po to, żeby udzielić odpowiedzi na zadane pytania. Bardzo proszę nie zamieniać...

Posel Sławomir Zawiślak (Konfederacja_KP):

Chciałem dokończyć swoje wystąpienie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Miał pan swoje wystąpienie, które trwało kilkanaście minut.

Posel Sławomir Zawiślak (Konfederacja_KP):

Wnoszę o to, żeby ministerstwo przedstawiło wszystkim posłom pisemną informację zgodnie z tytułem dzisiejszego posiedzenia na temat działań ministra w celu poprawy sytuacji w spółce.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Panie pośle, dziękuję bardzo.

Posel Sławomir Zawiślak (Konfederacja_KP):

Wnoszę o przedstawienie takiej pisemnej informacji wszystkim posłom.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, na koniec zgodnie z tym, co zapowiedziałem, pozwolę sobie na kilka refleksji i na konkretne pytanie, dlatego że w trakcie naszej dyskusji pozwoliłem sobie przejrzeć historię finansową spółki. Nie odnosiłem się do wielkości wykonanej pracy, bo nie ma na to szans w takim czasie, ale patrzyłem na wyniki finansowe. One były różne. Były lata takie jak 2014, 2015, 2022, 2016, kiedy wynik finansowy, zysk netto wynosił powyżej 70 mln zł. Były takie lata jak 2017 r., kiedy wynik finansowy drastycznie spadł do 54 mln zł, w 2020 r. do 25 mln zł, ale pamiętamy, że była pandemia. W 2024 r. to ok. 45 mln zł.

Przez ten czas były prowadzone również inwestycje. Nie mam poczucia, żeby to było realizowane w jakimś harmonogramie i programie długofalowym. Raz było kilkadziesiąt milionów na infrastrukturę dworcową, w kolejnym roku spadek o kilkadziesiąt milionów i znowu co innego, jakieś takie skoki dla mnie zupełnie niezrozumiałe z punktu widzenia rozsądnego planowania i realizowania jakiegoś długofalowego planu inwestycyjnego. Były takie lata jak na przykład 2017 r., kiedy notujemy znaczący skok usług obcych. 2021 r. to znaczący zysk, 2023 r. to skok usług obcych, co, jak mówimy o spółkach Skarbu Państwa, zazwyczaj oznacza, że należałoby przyjrzeć się temu, co konkretnego tam się zadziało.

Myślę, że dzisiejsza sytuacja jest wynikiem, powiedzmy, dwóch splotów okoliczności. Pierwszy to to, co zarząd mówił o ograniczeniu zainteresowania przewozami. To jest dla spółki bardzo niepokojące. Od razu mam pytanie. Czy przedsięwzięli państwo jakieś środki, żeby rzeczywiście odzyskać koniunkturę? Drugi splot to w mojej ocenie chyba nie do końca uporządkowany i realizowany z głową proces inwestycyjny. Jak mówię, oceniam to wyłącznie na podstawie wielkości nakładów finansowych w poszczególnych latach na różne elementy infrastruktury. Nie mam poczucia, żeby to był jakiś długofalowy plan.

Mam więc pytanie do zarządu o to, czy jest jakiś plan inwestycyjny, który umożliwia wykorzystanie tego potencjału, który z pewnością linia ma. Dzisiaj nie wyobrażamy sobie, żeby ona mogła popaść w jeszcze większe tarapaty, dlatego że daje pracę, zapewnia przewozy strategiczne. Oczywiście jest problem po ukraińskiej stronie przewozu rud, transportu, pewności tego, ale

z drugiej strony mamy porty, które mogą być oknem na świat, i tutaj można próbować pozyskać kontrahentów.

Mam więc pytanie, szanowny panie prezesie, o to, jaki jest plan na przyszłość. Oczywiście nie pytam o konkretne rozmowy, ale o to, jak otwierają państwo firmę na jakieś nowe czy szersze wody.

Szanowni państwo, to powiedziawszy, pozwolę sobie przekazać głos. Panie dyrektorze, były pytania do ministerstwa. Zaczniemy od ministerstwa, a później przekażę głos panu prezesowi i współpracownikom już w konkretnych sprawach dotyczących spółki. Panie dyrektorze, bardzo proszę.

Dyrektor departamentu MI Konrad Grzejszczak:

Panie przewodniczący, uprzejmie dziękuję za głos. Szanowni państwo, jeżeli chodzi o interpelację, która została przesłana przez pana posła Zandberga, chciałbym powiedzieć, że na pewno jeszcze w tym tygodniu odpowiedź zostanie przesłana przez komórki Ministerstwa Infrastruktury i odpowiedzi na wszystkie poszczególne pytania zostaną udzielone.

Jeżeli chodzi natomiast o pytania, które zostały zadane przez państwa, które charakteryzują się również zwiększeniem kompetencji, jeżeli chodzi o Departament Nadzoru Właścicielskiego, nie chciałbym w dniu dzisiejszym jednoznacznie się wypowiadać. W związku z powyższym uprzejmie proszę o przesłanie stenogramu do wszystkich stron zainteresowanych, czyli zarówno do spółki LHS, jak i do bezpośredniego właściciela wykonującego prawa z akcji, czyli spółki PKP SA, oraz oczywiście do Ministerstwa Infrastruktury, gdzie panu przewodniczącemu udzielimy konkretnych odpowiedzi na zadane pytania.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Nie, panie dyrektorze. Jeżeli nie są państwo w stanie udzielić odpowiedzi na posiedzeniu Komisji, to rozumiem, że po to posiedzenie Komisji jest nagrywane, żeby państwo odsłuchali to posiedzenie, zapoznali się z pytaniami i odpowiedzieli nam na te pytania, do czego pana dyrektora bardzo serdecznie zachęcam.

Dyrektor departamentu MI Konrad Grzejszczak:

Oczywiście.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę o kontynuowanie.

Dyrektor departamentu MI Konrad Grzejszczak:

Oczywiście, odsłuchamy w takim razie i będziemy starali się udzielić jasnej odpowiedzi. Jak wspominałem, część pytań jest szersza niż zakres, którym nadzór właścicielski się zajmuje, ale chcielibyśmy oczywiście odpowiedzieć na te pytania na tyle, na ile zadający będą usatysfakcjonowani. Jeżeli natomiast chodzi o pytania skierowane do spółki, oddaję głos zarządowi, który przedstawi państwu merytoryczne odpowiedzi na pytania, które zostały zadane na dzisiejszym posiedzeniu. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo serdecznie dziękuję, panie dyrektorze. Panie prezesie, bardzo proszę, udzielam panu głosu.

Prezes zarządu PKP LHS sp. z o.o. Marcin Protas:

Panie przewodniczący, z uwagi na to, że pytania były szerokowatkowe, myślę, że podzielilibyśmy się nimi mniej więcej w ramach zarządu. Oczywiście jeżeli na jakieś pytania nie odpowiemy, przesłuchamy stenogram i zgodnie z zasadami i terminem, który ustalę, postaramy się przekazać te odpowiedzi. Część odpowiedzi na pytania pana posła Kowalskiego, bo mamy interpelację bodajże z 5 albo 7 lutego, będzie dzisiaj albo jutro (*niezrozumiałe*) ... ten termin upływa.

Po pierwsze zaczniemy może od części przewozowej: najpierw pani prezes Adamska, później pan prezes Bogdanowicz, na koniec ja. Tak chcielibyśmy to podzielić. Jeszcze poproszę pana mecenasa odnośnie do sprawy związanej ze sprawami, które dzieją się w prokuraturze. Tak byśmy to ułożyli, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo proszę, panie prezesie, pani prezes.

Członek zarządu PKP LHS sp. z o.o. Aleksandra Adamska-Ziętek:

Zacznę może od pierwszych pytań. Pan poseł Zawiślak wspomniał przede wszystkim o przewozach chińskich. Chciałabym zwrócić uwagę, dlaczego ich teraz nie ma. To nie są przewozy, które szły przez Rosję, Białoruś i wpadały przez Małaszewicze, a pan powiedział to w kontekście jakichś ograniczeń. Nasze przewozy realizowane były z powodzeniem w latach 2020–2021. Nawet powiem szczerze, że na początku lutego 2022 r. dysponowaliśmy jeszcze potwierdzeniami – mówię z głowy – kilkudziesięciu pociągów, które miały do nas zostać nadane z Chin plus oczywiście w kierunku odwrotnym. Nasza trasa wiodła z Chin przez Kazachstan, Rosję i Ukrainę. Pewnie doskonale państwo wiedzą z początków wojny, że Ukraina w ramach działań związanych z obroną kraju wysadzała tory. Tam żadne przewozy nie są realizowane, dlatego z Chin nie jeździmy starą trasą, że tak się wyrażę, czyli tą, którą obsługiwaliśmy w ramach połączeń operatorskich, bo przez Ukrainę nic nie jeździ z Rosji, z Kazachstanu, z Chin, z Azerbejdżanu, z Gruzji. Kiedyś mieliśmy takie przewozy, było ich mnóstwo. Projekt chiński był bardzo marżowym projektem. Nad nim, nad jego przygotowaniem, nad jego obsługą, realizacją pracowało wielu specjalistów. Teraz te osoby zajmują się innymi rzeczami, bo z tego wyciągnęliśmy doświadczenia.

W LHS pracuję 9 lat, z transportem kolejowym jestem związana 21 lat i powiem szczerze, że to był naprawdę dobry projekt. Dużo się z niego nauczyliśmy i teraz wynosimy to doświadczenie do innych realizacji, do innych projektów, którymi teraz próbujemy odzyskiwać te przewozy, które utraciliśmy.

Pozwolę sobie też, bo mówił pan... Czy za przewozy, których było tak dużo, ktoś nam płacił? Tak, płacił nam. Więcej nie będę się wypowiadać w tym zakresie, ponieważ to są rzeczy objęte tajemnicą już nawet nie przedsiębiorstwa, a bezpieczeństwa.

Odniosę się, jeżeli chodzi o... Rozumiem, że wszyscy chcemy pomóc. W 2022 r. przewozy zboża to 1,4 mln. Tak jak wspomniał pan prezes, to 14% udziału. Przewozy ciężkie, czyli tonokilometry, wiadomo, przychody... Zakaz importu zupełnie nas od tego odciął, ale nie chodzi o to, że realizowaliśmy przewozy tylko w imporcie. Realizowaliśmy bardzo dużo przewozów w tranzycie. Niestety wprowadzone wymogi proceduralne związane przede wszystkim z zakładaniem plomb GPS, przede wszystkim z nadzorem podczas przeładunku...

Wiecie państwo, nasze terminale są w głębi kraju. To jest Sławków, to jest Wola Baranowska, to jest Szczeczeszyn, to jest Zamość. Tam urzędy celne nie pracują 24 godziny na dobę. Nie mamy takich możliwości. Nasi klienci, nasi partnerzy próbowali realizować to wszystko, ale, a to koszty, a to coś się nie zgrywało. Niestety te przewozy teraz jeżdżą. Pytali państwo, jakie przewozy są przez inne kraje. To Słowacja, Rumunia. To przede wszystkim zboża. Gdyby to się zmieniło w tym zakresie, to nie mówimy, że ma być zdjęty zakaz tego importu, ale może warto pomyśleć o innym nadzorze niż plomby, niż nadzór podczas przeładunku i stworzyć większą możliwość dla polskiej branży transportowej. Nie mówię tylko o LHS.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Przepraszam, pani prezes. To od razu mam prośbę. Jeżeli państwo mają jakąś koncepcję w tej sprawie, to bardzo proszę. Czy za pośrednictwem ministerstwa, czy bezpośrednio do naszej Komisji, zawsze możemy to jakoś rozważyć, bo oczywiście tu pewnie jest potrzeba rozmowy, na przykład z komisją rolnictwa, jak sądzę, ale proszę położyć na stół jakiś pomysł, wtedy możemy też pomóc. Bardzo proszę. Przepraszam, ale uznałem, że to jest ważne i warto to pociągnąć.

Członek zarządu PKP LHS sp. z o.o. Aleksandra Adamska-Ziętek:

Tak, bardzo dziękuję. Tak, tak.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Proszę bardzo.

Członek zarządu PKP LHS sp. z o.o. Aleksandra Adamska-Ziętek:

Odnosząc się do innych towarów, to też były wyroby metalowe. Przykładowo 2022 r. to 720 tys. ton. Było więc naprawdę dużo innych ładunków. To przewozy humanitarne w eksporcie. Mieliśmy stworzony hub w Sławkowie, w Szczeczeszynie. Z powodzeniem realizowaliśmy te przewozy. Niestety teraz ta pomoc tą drogą nie idzie. Pewnie tak samo były realizowane przewozy transportem drogowym. Też nie idą. Zdajemy sobie sprawę z tego, jak to wygląda. W pierwszym momencie po wybuchu wojny mieliśmy więc troszeczkę inną sytuację, inną koniunkturę.

Pan poseł powiedział: „A, zima...”. Powiem państwu tak. Rozmawiamy z kolejarzami z Ukrainy. Mówią nam o podgrzewaniu wody, żeby coś polać, bo zamarzło. Zima nie jest problemem dla kolei. Może nie w ekstremalnych warunkach, ale da się realizować przewozy, da się funkcjonować. Problemem jest to, jak ma się wojnę w trakcie tej zimy. Powiem szczerze, tzw. ilostan wagonów na Ukrainie, czyli przesyłki, które zostały nadane i czekają na przejazd do przejścia granicznego Hrubieszów, zaczynają sięgać blisko 2 tys., a my dzień za dniem... To, co panowie mówili o 11 parach pociągów... Tutaj musiałbym sięgnąć do liczb, nie bardzo pamiętam.

Oczywiście mamy teraz znaczne spadki. Nie mamy takich przewozów, ale czekamy na te ładunki, podpisujemy nowe umowy, mamy nowe kontrakty, realizujemy wszystko, co tylko możemy przyjąć i co kolejarze z Ukrainy przekazują nam na naszym przejściu granicznym. Widzimy, że przewozy są potencjalne. Oczywiście styczeń przez tę zimę wygląda tak, jak wygląda, ale jestem przekonana, że jeżeli to troszeczkę, że tak powiem, odpuści... Nie chcę robić przewidywań co do wojny w Ukrainie, tu też czekamy. To to, co powiedziała pani poseł: odbudowa Ukrainy. Jakie mamy możliwości? Nasze terminale są przygotowane. Jeden z terminali pracuje, można powiedzieć, na 100% normy, a może i nawet na więcej, bo mamy duże doświadczenia w obsłudze ładunków, ale kompleksowo, nie tylko jako przewóz, ale także jako przeładunek, składowanie, magazynowanie, wszystkie kwestie celne. Jeżeli więc te ładunki się pojawiają, jesteśmy na nie przygotowani.

Oczywiście, tak jak mówię, przepustowość punktów przeładunkowych czy samej linii zwiększamy dzięki inwestycjom. To to, co pan Furgalski powiedział o przepustowości linii. One cały czas się toczą, bo widzimy potrzebę, to, że ta linia ma ogromne perspektywy, tylko – jak wszyscy mówią – ta linia z wielu względów lubi ciszę. Mówię tutaj nie tylko o klientach, o tajemnicy przedsiębiorstwa. Jeżeli będzie takie zamieszanie, to wiadomo, że tak nie da się prowadzić biznesów w dłuższej perspektywie.

Przepraszam za takie odłączenie od tematu. Mam zapisane wszystkie państwa pytania.

Pani poseł mówiła o kwestii umów handlowych. Tak, potwierdzamy. Nie jest tylko tak, że zawieramy nowe umowy. Mamy umowy obowiązujące, które zawieraliśmy w drugiej części tamtego roku. Cały czas są realizowane odpowiedzi na zapytania, składane oferty. Zespół handlowy cały czas pracuje na bieżąco. Już nie będę rzucać liczbami, bo, jak mówię, dzień po dniu przygotowywane są nowe akceptowane oferty, ewentualnie prowadzone są jakieś negocjacje.

Mocno rozbijamy segment intermodalny. Chyba wszyscy wiedzą, że w transporcie kolejowym to nie jest nie wiadomo jak opłacalna część realizowanych przewozów, jednak uważamy, że to jest dla naszej spółki duża perspektywa głównie pod względem tego, że dysponujemy stacjami czy punktami przeładunkowymi, terminalami. Nasi partnerzy zlokalizowani wzdłuż linii LHS, którzy są partnerami, nie konkurentami, również w dużej mierze przygotowują się, zwiększają swoje możliwości w zakresie intermodalu. Mamy terminal w Szczepleszynie. To także wspomniana Wola Baranowska. Tutaj też były realizowane przeładunki. W tym roku chcemy wrócić do tego, co było realizowane, tak więc na pewno stawiamy na intermodal. Widać to trochę po liczbach. Oczywiście czekamy na większe przepływy ładunków w obydwu kierunkach i mamy nadzieję, że będzie to odzwierciedlone w wynikach przewozowych.

Chciałbym wyłapać wszystkie państwa handlowe pytania. Jeżeli chodzi o terminale przeładunkowe, pan poseł wspominał o nowych terminalach: Nowosielec czy Huta Deręgowska. W tym momencie, bo widzimy, jaka jest sytuacja, stawiamy na rozwój tych terminali, które mamy. To to, co wspominałam: Szczepleszyn, bardzo duże możliwości i niekończące się pomysły na jego rozbudowę czy udoskonalenie. Analizujemy, jakie są dobre miejsca do przeładunków, jak wygląda połączenie drogowe – jak pan powiedział – czy jak wygląda dojazd po normalnym torze. Wiecie państwo, nie wystarczy tu to, że mamy normalny, szeroki terminal i stawiamy pomiędzy. Inwestycja musi być dobrze przemyślana i dobrze zbudowana, bo terminal musi łączyć w sobie wiele funkcji. Oczywiście można zacząć od kawałka placu i postawić na tym wóz kontenerowy i jakieś innego typu jedno urządzenie do przeładunków – nie chcę wymieniać nazw firm – tylko że chodzi o to, że trzeba przygotować zaplecze także do składowania towarów, bo klienci mają różne projekty.

Trzeba być przygotowanym na różne sytuacje: transport drogowy nie dojechał, jest jakieś opóźnienie pociągów, coś zajęło więcej czasu na granicy. Mamy tutaj bardzo, bardzo różne sytuacje. Tak jak mówię, jeżeli ma być jakaś inwestycja, musi być dobrze przemyślana, nie tylko lokalizacyjnie, ale także pod względem tego, co dla danego regionu będzie przydatne, jak tam dojedziemy po tzw. normalnym torze, czy są na przykład dobre połączenia z portami. W ostatnim czasie

wspólnie z naszymi partnerami rozwijamy połączenia portowe. Patrzymy na to wielowątkowo. Nie jest tylko tak, że ograniczamy się do tego, co mamy, ale patrzymy na wszystko, co jest wokół. Jeżeli są jakieś projekty czy pomysły, naprawdę rozmawiamy z każdym, kto się do nas zwraca i takie pomysły przedstawia.

Pan poseł Różyński mówił o tych... Troszkę będę się wspomagać, nie wszystko mam, bo zadają państwo dużo pytań. Nie na wszystkie można być od ręki przygotowanym. Jeżeli chodzi o 2022 r., to już troszkę o tym wspomniałam. To wybuch wojny. Te rekordowe ilości to przede wszystkim zboża, o których mówiłam, wyroby metalowe. W takim odniesieniu był też węgiel w imporcie. Wiadomo, że próbujemy je zastępować. Są inne towary. Nie chciałabym tutaj za bardzo wchodzić w szczegóły, ale wiadomo, że do tamtych ilości na ten moment nie możemy wrócić. Kiedyś mieliśmy całą Europę Wschodnią, Azję mieliśmy otwartą. Teraz jesteśmy w części Ukrainy, tam są nasi partnerzy, nasi klienci. Stąd te różnice. Trzeba zdawać sobie z tego sprawę.

Jeżeli chodzi o to, o czym wspomniała pani poseł, o umowę surowcową, jesteśmy przygotowani. Mamy naprawdę bardzo dobry zespół fachowców, który jest gotowy obsłużyć te wszystkie pociągi, te wszystkie przeładunki, te wszystkie wolumeny, tylko że widzimy, że na razie to, co szumnie było przedstawiane jakiś czas temu, na razie się nie realizuje. Rozmawiamy z klientami, prowadzimy szeroką działalność marketingową nie tylko w Polsce, ale także w innych krajach. Tak jak mówię, nie chcę wchodzić w szczegóły. Mamy różne nowe projekty i staramy się pokazać linię LHS, ale nie tylko, bo i ogólnie Polskę jako – to może złe słowo – hub przesiadkowy z Europy czy nawet spoza Europy, jeżeli mówimy o portach polskich, właśnie na rynek ukraiński. Czekamy tylko na to, co będzie, bo nikt nie będzie wysyłał swoich towarów, jeżeli nadal toczy się tam wojna.

Jeszcze wracając, pan przewodniczący mówił o utracie ładunków. Chyba już to wyczerpałam, mówiąc o zbożach. Wiemy, że to wszystko jeździ i objeżdża nasz kraj.

Jeżeli chodzi o wątek intermodalny, chciałam dodać, że PKP LHS jest członkiem stowarzyszenia TMTM. To jest, w dużym skrócie, trasa transkaspjska, czyli połączenie z Chin omijające Rosję. Działamy na tym rynku, ale, wiecie państwo, ostatni etap trasy TMTM to jest Morze Czarne i Ukraina. Dopóki nie będzie bezpieczeństwa na tym odcinku tej trasy, trudno będzie wymagać od klientów, żeby skierowali tutaj swoje ładunki i zawierzyli, że wszystko będzie bezpiecznie. W naszej strategii rozwoju utrzymujemy jednak ten kierunek i mamy nadzieję, że uda nam się te przewozy gdzieś tam realizować.

Jeszcze odnosząc się chyba do pani poseł i pytań w kontekście LCS-u, chyba na wszystkie pytania udzieliłam już odpowiedzi na ostatnim posiedzeniu Komisji, bo miałam przyjemność tutaj być. Myślę, że odpowiedzi były skierowane też ze strony ABW. Cały zarząd podjął taką decyzję.

Co do podpisu... Nie wiem, nie chcę wyprzedzać. Wydaje mi się, że to dobrze, że z szacunku trzy osoby podpisały się pod czymś takim.

Prezes zarządu PKP LHS sp. z o.o. Marcin Protas:

Z szacunku do pani poseł.

Członek zarządu PKP LHS sp. z o.o. Aleksandra Adamska-Ziętek:

Wszystkie interpelacje tak podpisujemy.

Członek zarządu PKP LHS sp. z o.o. Bogusław Bogdanowicz:

Odpowiedzi na wszystkie interpelacje, pani poseł, podpisujemy we trójkę.

Członek zarządu PKP LHS sp. z o.o. Aleksandra Adamska-Ziętek:

Do wszystkich.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję. Rozumiem, że pan prezes jeszcze. Bardzo proszę.

Członek zarządu PKP LHS sp. z o.o. Bogusław Bogdanowicz:

Szanowni państwo, odniosę się do pewnych kwestii. Może przedstawię państwu, skąd generalnie wzięłem się w tej spółce. Pan poseł już to wie, to może przedstawię się pozostałym państwu. Byłem członkiem rady nadzorczej. Pewne tematy, które zostały przez radę nadzorczą zdiagnozowane... Rada nadzorcza jest dobrze ukonstytuowana w zakresie kompetencji. Rada nadzorcza zauważyła wiele trudnych rzeczy. Idąc tą drogą, wszczęła pewne czynności zmierzające do tego, żeby mieć całe baczenie na sytuację spółki.

Jako członek delegowany do odpowiedzi dla pana posła Zandberga na pytanie o to, dlaczego było tyle delegowań, powiem, że pierwsze wydelegowanie było ukierunkowane pod informacją rady, żeby otrzymać czy zdiagnozować spółkę pod względem finansowym, pod względem sytuacji i zagrożeń. To była ta pierwsza sytuacja na miesiąc. Następne delegacje były spowodowane utrzymaniem ciągłości działalności spółki, bo był tylko jeden członek zarządu, a z zapisów Kodeksu spółek handlowych i regulaminu spółki wynika, że decyzje podejmuje dwóch członków zarządu. Za to radzie serdecznie dziękuję, za ponowne obdarzenie mnie zaufaniem i delegowanie mnie na drugi i na trzeci człon delegowania trzymiesięcznego. Później został ogłoszony konkurs. W tym konkursie uczestniczyłem. Jak państwo wiecie, wygrałem konkurs na członka zarządu ds. finansowych, ale poszczególne etapy mojego delegowania to: członek ds. finansowych, później członek ds. handlu i eksploatacji, a później znowu wróciłem na stanowisko członka ds. ekonomicznych.

Szanowni państwo, zdiagnozowałem tę spółkę dosyć głęboko pod różnymi kontami. W wielu aspektach jest mi ona bardzo znana. Tą wiedzą dzielę się z zarządem. Uważam, że zarząd jest uprawniony i odpowiedni do sytuacji, w której się znajdujemy. Wspieramy się wzajemnie wiedzą, kompetencjami i umiejętnościami. Uważam, że jesteśmy jak najbardziej dobrym zarządem na trudne czasy.

Przechodzę do pytań i poszczególnych sytuacji. Jeszcze jako członek rady nadzorczej zleciłem wiele analiz. Z tych analiz wynikały różne wnioski, nie wszystkie świeciły się na różowo, ale zagłębując głębiej, odnosząc się do pewnych decyzji i kwestii, które podniósł pan poseł Kowalski, powiem, że spółka nie płaciła cały czas dywidendy po 40 mln zł. Udało się tylko dwa razy, panie posle, ale to nie jest rzecz, która... Dużo rzeczy jest objętych tajemnicą spółki. Nieprawdą jest to, co mówi pan poseł, że cały czas było tak dobrze i tak było płacone. Sytuacja spółki w różnych okresach była różna i sytuacje podejmowane przez poprzednie zarządy – między innymi, jak mówi pan poseł, przez poprzedniego prezesa – były odpowiednie do sytuacji.

Zarząd korzysta z wielu rozwiązań, bo w obecnej sytuacji to są dobre rozwiązania, ale generalnie są to rozwiązania, które ograniczają koszty: w postaci kontrolingu kosztów, ograniczania inwestycji, przeglądu inwestycji, przyglądania się każdemu wydatkowi kosztowemu. Do tego zarząd rozwija wszystkie elementy przychodowe. Dużo rzeczy powiedziała pani prezes Aleksandra Adamska. Nie wiem, czy to wyartykułowała, ale, proszę państwa, poprzednie zarządy miały możliwość nieograniczonego handlowania praktycznie z całą Azją. Od granicy ukraińskiej mieli dostęp do wszystkich towarów, które były położone na wschodzie. Proszę państwa, po wybuchu wojny handlowaliśmy tylko z Ukrainą, a w tej chwili handlujemy pod względem PKB z 50% Ukrainy, bo obręby Ukrainy, które generowały 45% PKB, zostały przez Rosję zajęte. Mówię o Doniecku, Ługańsku i pozostałych. Tam były kopaliny, tam były minerały, proszę państwa, tam były inne rzeczy, które stanowiły ładunek spółki LHS. Na podstawie zajęcia tych terenów przez Rosję zmniejszył nam się wolumen przewozowy, też na podstawie zmniejszenia ładunków.

Odnosząc się do inwestycji, zauważyłem... również pan prezes, bo przejechalśmy praktycznie tę samą linię, zajrzeliśmy praktycznie pod każdy kamień. Może to potwierdzić strona związkowa, bo wiele osób uczestniczyło w tych rozmowach. Proszę państwa, znana jest nam sytuacja spółki i znane nam są również inwestycje. Jeżeli panowie pozwolą, kilka tych inwestycji przedstawię.

Z najbardziej wspaniałych inwestycji to jest, proszę państwa, hala w Hrubieszowie, do której miały być wstawiane lokomotywy. Kosztowało to spółkę praktycznie 10 mln zł. Proszę państwa, żadna lokomotywa tam praktycznie nie wjeżdża. Jak chcemy zlecić czy zainteresować, czy zagospodarować tę halę, to okazuje się, że żeby tam wjechać czy naprawiać lokomotywy, musimy dokonać innych czynności zmieniających strukturę hali, ale nie można było tego zrobić, bo nie pozwalała na to gwarancja.

Przechodząc do następnej inwestycji, które mamy po kolei, na Zamość Bortatycze, panie posle, zapytam pana: Jak powinien wyglądać terminal? Jaki tor powinien być z jednej strony, a jaki powinien być z drugiej?

Poseł Rafał Weber (PiS):

Proszę odpowiadać na pytania. To my jesteśmy od zadawania pytań.

Członek zarządu PKP LHS sp. z o.o. Bogusław Bogdanowicz:

To, proszę państwa, odpowiem państwu na pytanie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Moment, moment. Panie pośle Weber, naprawdę?

Poseł Rafał Weber (PiS):

Wypowiedź poza mikrofonem.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Panie pośle Weber, proszę się uspokoić, naprawdę.

Członek zarządu PKP LHS sp. z o.o. Bogusław Bogdanowicz:

Odpowiadam na pytanie.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący, proszę zwrócić uwagę.

Członek zarządu PKP LHS sp. z o.o. Bogusław Bogdanowicz:

Proszę państwa, terminal przeładunkowy w Bortatyczach nie posiada toru wąskiego, normalnego, tylko posiada na poboczach dwa tory szerokie. Mało tego, między torem normalnym a torem szerokim został wybudowany rząd latarni, które rozbudowę dalszego terminala zakłócają. Mogę przechodzić dalej, proszę państwa. LCS-y, które są pocięte jak ser szwajcarski, nie mają ciągłości.

Przechodząc do kosztów, o które się państwo zwrócili, dziś ponosimy koszty tych inwestycji. Wola Baranowska? Spłacamy kredyt. Mieliliśmy tutaj dosyć dużą ratę, która też obniżyła wyniki finansowe, ale to nie jest kredyt zaciągnięty przez nas, tylko przez poprzednie ekipy. Proszę państwa, mamy koszty. Mamy faktury z poprzednich lat. Działania poprzednich zarządów były ukierunkowane na to, że w przypadku trudnej sytuacji przewozowej te płatności były rozkładane w czasie, rozciągane w czasie. Mamy te pisma. Jeżeli pan poseł w granicach niejawnych przyjdzie do spółki, będzie chciał te pisma z poprzednich zarządów zobaczyć, oczywiście pokażę panu posłowi te pisma i to, jakie były rozwiązania ograniczające koszty, bo sytuacja spółki przedstawiała się koniunkturalnie. Rok, do którego pan poseł się odnosi, to był rok o najwyższym wskaźniku przewozów. Jak czasami odnosimy się do niskiej koniunktury, tak w tym momencie ten wskaźnik przewozowy był akurat najwyższy. Lata skrajne powinno się więc odrzucić.

Chciałem odnieść się do jeszcze jednej rzeczy. Przy porównaniu wszystkich przewozowych wyników finansowych, dochodowych spółki one w iluś latach utrzymują się na równym poziomie: plus minus 10–15%. O czym jednak, proszę państwa, chciałem powiedzieć? O takim czynniku, że w tamtych latach nie zwrócono uwagi na diametralnie rosnące koszty. Koszty pracownicze, jak to było wspomniane przez pana prezesa, wzrosły o 90%. Proszę państwa, wzrost płacy minimalnej, wzrost składki zdrowotnej, inflacja... Inflacja w wysokości 18% spowodowała to, że koszty funkcjonowania wszystkich spółek i całej przedsiębiorczości znacząco poszły w górę. To spowodowało, że PKB, które funkcjonuje w Europie, proszę państwa... Europa miała PKB na podobnym poziomie jak Stany Zjednoczone, w granicach 30%. PKB Europy spadło do połowy: 15%. Te przewozy w jakiś sposób też są więc uzależnione od koniunktury europejskiej. Jesteśmy ściśle powiązani z rynkiem gospodarczym Europy.

Poza tym nasza linia została wybudowana – tak jak panowie wcześniej powiedzieli – w latach ZSRR i jeszcze wcześniejszych, wiadomo do jakich przewozów. Były to przewozy militarne. Nie jest linią zelektryfikowaną. Potwierdzają to analizy, które tam były dokonywane. Opłacalność tego niekoniecznie jest właściwa i ekonomiczna. To znacznie podrożyłoby pewne koszty. Odnosząc się do kosztów ekonomicznych, proszę państwa, sytuacja spółki od wielu lat była zauważalna w trendzie spadkowym. Na tamten czas nie podejmując decyzji, nie ograniczając, nie zabezpieczając środków, narażało to poprzednie zarządy na możliwość szukania oszczędności. Takie oszczędności powinny były być wprowadzane już od kilku lat. Nie wolno było sugerować się rokiem maksymalnych przychodów. Nie jestem uprawniony do tego, żeby podawać wszystkie liczby, bo jesteśmy na posiedzeniu jawnym, więc nie wszystkie wyniki finansowe mogę państwu przedstawić. One są do obejrzenia, jeżeli państwo się o to zwróci. Oczywiście te dane to tajemnica spółki, więc nie są do dalszego publikowania, panie pośle, bo wiele rzeczy pan publikuje...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Przepraszam, panie prezesie. Przepraszam, przepraszam, panie prezesie. Mówi pan o wynikach za 2024 r., tak?

Członek zarządu PKP LHS sp. z o.o. Bogusław Bogdanowicz:

Tak, tak. 2023 r., 2024 r. to były bardzo, bardzo dobre wyniki dla spółki, wyniki bardzo korzystne.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

2023 r. jest publicznie dostępny na stronach PKP, natomiast 2024 r. rzeczywiście nie ma.

Prezes zarządu PKP LHS sp. z o.o. Marcin Protas:

Panie przewodniczący, roku 2025 nie ma, bo formalnie rok 2025 nie jest zamknięty.

Członek zarządu PKP LHS sp. z o.o. Bogusław Bogdanowicz:

On nie jest zamknięty. On jest w analizach.

Prezes zarządu PKP LHS sp. z o.o. Marcin Protas:

Sprawozdanie jest w trakcie tworzenia. Rozumiem, że tutaj chodzi o dane za 2025 r.

Członek zarządu PKP LHS sp. z o.o. Bogusław Bogdanowicz:

Proszę państwa, spółka dokłada, zarząd dokłada wszystkich starań, żeby tym problemom sprostać. Już po zmianie zarządu jesienią nastąpiły wzrosty w pozostałych ładunkach, i to znaczące wzrosty. W zsumowaniu planowanych ładunków spółka osiągnęłaby ponad 1 mln ton przewozów miesięcznie. Jesteśmy zależni od pewnej sytuacji, która jest za granicą, i musimy być świadomi pewnych zagrożeń i ograniczeń.

Jeżeli mają państwo jeszcze jakiekolwiek pytania w stosunku do nas... Było pytanie, czy spółka reguluje należności. Korzystając z instrumentów finansowych wypracowanych wcześniej, renegegujemy część faktur. Przeczytałem państwu naszą odpowiedź, którą pan poseł oczywiście będzie miał u siebie na piśmie. „Nie wszystkie należności płacone w terminie wynikające z wystawionych faktur VAT są płacone. Jednocześnie w drodze negocjacji wydłużane są terminy płatności”.

Prezes zarządu PKP LHS sp. z o.o. Marcin Protas:

Panie przewodniczący, poprosiłbym teraz pana mecenasa, żeby przedstawił kwestię spraw, o których...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Oczywiście. Panie mecenasie, bardzo proszę.

Doradca PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa sp. z o.o., adwokat Karol Piotrowski:

Dziękuję bardzo. Adwokat Karol Piotrowski.

Droży państwo, z istotnych kwestii prawnych, które udało mi się wyłapać, wynika, że w największym zakresie są państwo zainteresowani trzema kwestiami. Padło tutaj pytanie dotyczące rozliczeń i kwestii spraw w prokuraturze. Pan prezes o tym wspomniał. Droży państwo, wedle wiedzy spółki po doniesieniach medialnych, bo tego dotyczyło pytanie, z urzędu wszczęte zostało postępowanie przygotowawcze, które obecnie się toczy. Jest to postępowanie dotyczące zaistniałego w okresie od 2016 r. do czerwca 2024 r. w Zamościu nadużycia udzielonych uprawnień lub niedopełnienia obowiązków przez byłego prezesa zarządu, osoby obowiązanej na podstawie decyzji właściwego organu do zajmowania się sprawami majątkowymi PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa sp. z o.o. z siedzibą w Zamościu, skutkujących wyrządzeniem temu podmiotowi szkody majątkowej w wielkich rozmiarach. To jest przestępstwo opisane w art. 296 § 1, w tym przypadku również w § 3. Jeżeli mówimy o wielkich rozmiarach w ujęciu polskiego Kodeksu karnego, ta szkoda musiałaby wynosić co najmniej 1 mln zł.

Kolejną kwestią, która była tutaj sygnalizowana, była kwestia struktury zintegrowanej, bo w istocie spółka PKP LHS funkcjonuje w tejże strukturze od lat, w zasadzie od początku swojego istnienia. Ta struktura zapewnia możliwość łączenia funkcji zarządcy i przewoźnika. W istocie jest ona również dla spółki istotna, stąd spółka podejmowała działania związane z określeniem zabezpieczenia prawnego, dalszego działania w tejże strukturze. W chwili obecnej spółka działa w oparciu o przepisy krajowe w sposób stabilny w tej strukturze. Z posiadanej przez spółkę opinii prawnej wynika, że ta struktura nie jest w żadnym zakresie zagrożona i spółka będzie mogła funkcjonować w dalszym ciągu w tejże strukturze.

Jest jeszcze kwestia chyba z początku posiedzenia Komisji, o ile się nie mylę, dotycząca sprawy... Tutaj padła nazwa East-West. Droży państwo, ta sprawa – to są nawet dwie sprawy – jest sprawą, która jest związana z wypowiedzeniem przez spółkę umowy dzierżawy. Jest to sprawa w tej sytuacji dosyć standardowa. Padło tu określenie o być albo nie być spółki. To pewnie kwestia

ocenna, natomiast biorąc pod uwagę jej przedmiot, nie jest to sprawa szczególna. Sprawa ta jest, co należy podkreślić, sprawą wygraną w dwóch instancjach przez spółkę.

Jej wartość – bo tam była kwestia zwrotu nakładów, to kwestia dosyć standardowa w tego rodzaju kwestiach związanych z dzierżawami czy wypowiedzaniem tychże umów – jest znacząco niższa niż kwota, która tutaj padła. O ile mnie pamięć nie myli, wartość przedmiotu sporu oscyluje w granicach 40 mln zł. Są to nakłady. Po prostu spółka sądziła się z drugą stroną o te nakłady. Tak jak mówię, sprawa jest wygrana w obydwu instancjach.

Z mojej strony, z tego, co zanotowałem, to bodajże tyle. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dziękuję bardzo. Panie prezesie, bardzo proszę.

Prezes zarządu PKP LHS sp. z o.o. Marcin Protas:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, to, co udało mi się wynotować, to kilka kwestii. Jeżeli chodzi o sprawę związaną z lokomotywami, przetarg na zakup lokomotyw bądź inną formę nie został na dzień dzisiejszy wszczęty. Na pewno na przestrzeni ostatniego czasu nastąpiło przyspieszenie procesu. Przeprowadziliśmy dialog techniczny z potencjalnymi wykonawcami. Nie jest tak, że przewidujemy jakiegokolwiek warunki, które mogłyby ograniczyć jakiegokolwiek firmy, które są na polskim rynku. Drodzy państwo, lokomotywy spalinowe, które jeżdżą po naszej linii... Zgadza się, nie ma za wielu producentów tych lokomotyw w skali Polski, w skali Europy, ale są tacy producenci. Na pewno warunki przetargowe będą. Każda z firm, która ma predyspozycje, będzie mogła je spełnić. To jest pierwsza rzecz. Chciałbym, żeby pan poseł Kowalski wiedział. Na dzień dzisiejszy postępowanie nie zostało wszczęte. Jakiś czas temu powołaliśmy zespół, który przygotowuje te warunki. Chcemy jak najszybciej dokonać zamknięcia prac tego zespołu i wszcząć wewnętrzny tryb przetargowy.

Co do kwestii związanej z działaniem zarządu, drodzy państwo, zarząd jest ciałem kolegią, ma trzech członków. Panie pośle, mam wieloletnie doświadczenie zawodowe. Byłem zastępcą dyrektora w Departamencie Wdrażania Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, gdzie wdrażaliśmy regionalny program operacyjny na lata 2014–2020, kontraktowaliśmy umowy, rozliczaliśmy umowy. Przez sześć lat prowadziłem swoją działalność gospodarczą. Tak – odpowiadając na pana pytanie – wcześniej nie byłem prezesem spółki. Taka jest moja odpowiedź. Wcześniej nie miałem takiej możliwości, ale w mojej ocenie doświadczenie zawodowe mam.

Chciałem odnieść się do państwa ze związków zawodowych. Cieszę się, że przyjechały praktycznie wszystkie związki. Co do kwestii związanej z regulaminem organizacyjnym, pracujemy na tym regulaminem. Chcemy, żeby ten regulamin był wdrożony w I kwartale tego roku. Oczywiście będziemy rozmawiać ze stroną związkową. Ja i zarząd staramy się raz w miesiącu rozmawiać ze związkami zawodowymi. Nie chowamy niczego pod dywan. Rozmawiamy o bieżącej sytuacji. Najbliższe spotkanie mamy bodajże 26 stycznia.

Drodzy państwo, co do pytania o historię kryzysu, były kryzysy w LHS, na przykład w 2005 r., w 2008 r., w 2020 r. Drodzy państwo, w 2009 r. mamy porozumienie z organizacjami związkowymi. Była zawieszona premia regulaminowa, 15%. Były urlopy bezpłatne, pracownicy na pięć, trzy dni, na trzy miesiące... Mamy 2013 r.: był uzgodniony ze stroną związkową program dobrowolnych odejść. Mamy porozumienie z organizacjami związkowymi w 2020 r. Jest kwestia obniżenia premii regulaminowej. Jest zawieszenie wypłaty premii uznaniowej. Mamy obniżenie wynagrodzenia dla pracowników wynagradzanych wedle jakiejś tam krotności. Mamy porozumienie z organizacjami związkowymi w 2020 r. Była tutaj kwestia zawieszenia przepisów prawa pracy, w tym zakładowego układu zbiorowego pracy.

Na przestrzeni kilkunastu lat w spółce były więc różnego typu sytuacje. Oczywiście każde sytuacje rodzą różnego typu napięcia. Drodzy państwo, pochodzę z województwa lubelskiego. Urodziłem się w powiecie zamojskim. Zawsze słyszałem o tej spółce. Mnie na tej spółce zależy i nie ma takiej sytuacji, tak jak padają medialne kwestie, nie wiem, o zmianie siedziby spółki. Na przestrzeni ostatniego czasu, jak jestem w tej spółce od maja 2025 r., nie było żadnego tematu związanego ze zmianą siedziby spółki. Medialnie pojawiają się spekulacje o jakichś prywatyzacjach. Nie, nic takiego nie ma i nie było.

Wdrażamy system KSeF, wszystkie systemy, które należy wdrożyć. Prace są prowadzone. Myślę, że zgodnie z zasadami 1 lutego zostanie to uruchomione. Zarząd i kadra zarządzająca nad tym pracują.

Szanuję panią z Zamościa..., że jest z nami. Nie wiem, o jaką sytuację chodzi, ale staram się rozmawiać z pracownikami. Jeżeli jakieś informacje są niekorzystne, pracownicy... Do mnie nie dochodzą takie głosy. Pracownicy mają prawo bać się o tę spółkę pod takim kątem jak każdy pracownik, ale robimy wszystko, żeby ta spółka funkcjonowała, bo ona jest ważna dla Zamościa. Ona jest ważna, bo na przestrzeni iluś tam lat ta spółka sponsorowała kluby sportowe w Zamościu, jak Hetman Zamość, Padwa Zamość, Łada Biłgoraj, różnego typu darowizny. Na Zamojszczyźnie nie ma wielu podmiotów. Drodzy państwo, to jest region, gdzie nie ma za dużo takich podmiotów, więc robimy wszystko, żeby ta spółka funkcjonowała w dobrym stanie. Oczywiście czasy są ciężkie. Pracujemy nad tym, pozyskujemy klientów, rozmawiamy z podwykonawcami. Nasza linia zaczyna się w Hrubieszowie. Województwo lubelskie, podkarpackie, małopolskie, śląskie... Rozmawiamy z kontrahentami, bo klienci chcą, żeby nasze towary szły do Włoch, do Czech. Musimy mieć podwykonawców. Rozmawiamy z portem w Gdańsku. Szukamy różnego typu rozwiązań, aby te przewozy nam wzrastały. Oczywiście konkurencja na rynku jest bardzo duża. Jest bodajże 150 przewoźników kolejowych, a tort wolumenu nam się nie rozszerza. Trzeba o to walczyć.

Tak samo, drodzy państwo, musimy zakupić lokomotywy spalinowe. Nie możemy liczyć na środki unijne. Ewentualnie serdecznie proszę państwa o wsparcie. Linia jest strategiczna, więc może wojsko pomogłoby nam w takiej koncepcji. To do pana przewodniczącego ewentualnie. Jest druga kwestia, tak jak pan przewodniczący przed chwilą mówił o tym, że jeżeli mamy jakiś wątek, to można tutaj porozmawiać. To jest, myślę, dobre miejsce, jeżeli rozmawiamy o spółce. Ten aspekt chciałem tutaj poruszyć.

Drodzy państwo, co do pytań pani poseł o elektryfikację linii, mamy analizy z 2018 r. To było już podnoszone: kwestie ekonomii, kwestie przewozów pasażerskich. One były na linii, zgadza się, jak najbardziej. Na tę chwilę nie planowaliśmy rozwijania tego i nie planujemy. Były takie sytuacje jak w 2022 r., że był transport pasażerów z Ukrainy, zgadza się, ale linia jest typowo towarowa. Na tę chwilę nie zastanawialiśmy się pod tym kątem i nie analizowaliśmy.

Panie przewodniczący, powiem tak. Pytań było dużo. Wiem, że na wszystkie nie odpowiedzieliśmy, ale zobowiązuję się do tego, że dokonamy transkrypcji i w przeciagu – nie wiem, to kwestia do ustalenia – dwóch, trzech tygodni prześlemy panu przewodniczącemu odpowiedzi.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Oczywiście. Bardzo dziękuję, panie prezesie. Myślę, że to jest najlepsza droga do tego, żeby podsumować nasze dzisiejsze spotkanie. Bardzo dziękuję za szczegółowe i szerokie wyjaśnienia, informacje, odpowiedzi na pytania. Myślę, że to jest ważne, żebyśmy wtedy, kiedy widzimy, że pojawiają się znaki zapytania, rozmawiali i mieli przestrzeń do tego, żeby normalnie porozmawiać, wsłuchać się w swoje głosy. Parlament jest takim miejscem.

Dziękuję za obecność także stronie społecznej, naszym partnerom społecznym, bo to jest niezwykle ważny element debaty, która toczy się w parlamencie, i czasem pomaga. Oczywiście nasza Komisja jest otwarta. Jeżeli państwo skierują do nas propozycje, będziemy nadawali im bieg. Zachęcam więc do tego, żeby gdzieś tam ta kontynuacja była.

Członek zarządu PKP LHS sp. z o.o. Bogusław Bogdanowicz:

Powiem przewodniczący, jeżeli mogę, chciałem podziękować państwu za zainteresowanie i za troskę o LHS. Niech państwo też jednak zrozumieją, że mamy naprawdę dużo pracy i staramy się działać jak najbardziej w dobrej wierze i w granicach swoich uprawnień.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Oczywiście. Dziękuję, panie prezesie. Zgłosił się pan poseł Janusz Kowalski. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Janusz Kowalski (PiS) – spoza składu Komisji:

Podsumowując, w imieniu wnioskodawców chcę na koniec powiedzieć kilka słów. Szanowni państwo, podsumuję przede wszystkim ostatnim akapitem pisma wszystkich związków zawodowych do zarządu z 13 stycznia tego roku.

„Dotychczas spółka odnosiła sukcesy dzięki zaangażowaniu pracowników. Dlatego nie możemy dopuścić, aby firma została doprowadzona do stanu kryzysowego. Oczekujemy od zarządu realnych i transparentnych decyzji stabilizujących sytuację oraz gwarantujących dalsze istnienie i rozwój PKP LHS. W imieniu pracowników prosimy o pisemne przedstawienie konkretnych propozycji działań korygujących, zapewniających bezpieczeństwo miejsc pracy

oraz przyszłość spółki. W przeciwnym razie niżej podpisane związki zawodowe będą zmuszone do podejmowania dalszych kroków przewidzianych prawem”.

Szanowni państwo, dzisiejsza dyskusja na posiedzeniu sejmowej Komisji w sprawie przyszłości i kondycji spółki PKP LHS z siedzibą w Zamościu zostawia nas w takiej sytuacji, że mamy więcej znaków zapytania niż powodów do spokoju. Sytuacja, w której w ciągu ostatnich dwóch lat dokonano tak dużo zmian personalnych w kierownictwie i w zarządzie spółki, w dzisiejszej sytuacji geopolitycznej i gospodarczej budzi duże obawy.

Pan prezes szczerze powiedział, że nie ma żadnego doświadczenia biznesowego. To zresztą pierwsza pana praca w zarządzie spółki kapitałowej. Tym bardziej z niepokojem patrzymy na działania, które są podejmowane przez zarząd. Chciałbym pana prezesa i państwa prosić o to, aby przynajmniej jedna rzecz została wykonana po tym dzisiejszym ważnym posiedzeniu, o to, że umówicie się ze związkami zawodowymi, ponieważ największą wartością spółki PKP LHS są oczywiście pracownicy i ludzie, i porozmawiacie w sposób transparentny, bez straszenia, siadacie do stołu od dnia jutrzejszego – bo dostaliśmy takie informacje, że pracownicy byli wzywani po informacjach, które dotyczyły kondycji finansowej spółki – aby wspólnie ze związkami zawodowymi postarać się zmiętygować wszystkie kwestie, które były poruszane w piśmie. To m.in. nadproduktywne zatrudnianie na kierowniczych stanowiskach doradców, pełnomocników czy dyrektorów etc. Już nie będę tego powtarzał.

Pan Bogusław Bogdanowicz rzeczywiście odnosił się... Mam tutaj pana pełne résumé. Oczywiście spotkamy się jeszcze nieraz, bo szanowny pan odpowiada za ważny segment. Do tej pory nie miał pan doświadczenia w branży kolejowej, a miał w branży zbożowej, budowlanej. Gratuluję oczywiście obrony dwa lata temu pracy doktorskiej o wpływie wizualizacji architektonicznych na ocenę projektów domów jednorodzinnych w procesie zakupowym. Rzeczywiście uczy się pan.

Członek zarządu PKP LHS sp. z o.o. Bogusław Bogdanowicz:

Z wyróżnieniem, panie pośle.

Posel Janusz Kowalski (PiS) – spoza składu Komisji:

Bardzo się cieszę. Rzeczywiście uczy się pan tej branży.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Panie pośle Januszu, proszę.

Posel Janusz Kowalski (PiS) – spoza składu Komisji:

Chcę tylko jasno powiedzieć.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Panie pośle, OK? Dziękuję.

Posel Janusz Kowalski (PiS) – spoza składu Komisji:

Nie będę wyczytywał wszystkich znaków zapytania, bo to już bardziej jest kwestia do analizy przez służby, z kim spotyka się pan po godz. 15, z jakimi dzierżawcami, i dlaczego akurat z tymi, dlaczego tak bardzo jest pan zainteresowany tym obszarem LHS w kontekście Pomorza Zachodniego, ale to sobie zostawimy na później, szanowny panie prezesie.

Dziękuję, szanowni państwo za tę dyskusję. Jako posłowie Prawa i Sprawiedliwości będziemy w tej chwili oczekiwać wyników finansowych spółki. Martwi nas tak mocne upartyjnienie, upolitycznienie tej spółki. Dziękuję również szanownej pani radnej, która, jak myślę, w imieniu miasta Zamość podniosła te kwestie, bo to rzeczywiście największy pracodawca w Zamościu, prawie czy ponad 1,3 tys. pracowników, w tym 700, 800 bezpośrednich pracowników...

Prezes zarządu PKP LHS sp. z o.o. Marcin Protas:

1341.

Posel Janusz Kowalski (PiS) – spoza składu Komisji:

...dziękuję bardzo, panie prezesie – bezpośrednio z samego Zamościa i z powiatu zamojskiego. Chciałbym, żeby podeszli państwo do tej dyskusji w sposób profesjonalny. Obawiamy się, że w kontekście 25-letniej historii spółki wyniki finansowe za zeszły rok będą najniższe w historii.

Jedna ważna rzecz. Jesteśmy konstruktywną opozycją. Jeżeli będą jakiegokolwiek pomysły na to, żeby w sposób systemowy, również używając instrumentów legislacyjnych doprowadzić do tego, żeby podnieść rentowność czy wykorzystanie potencjału spółki, jako posłowie Prawa i Sprawiedliwości z panem ministrem Andrzejem Adamczykiem, który dbał o tę infrastrukturę,

inwestował w tę infrastrukturę, jesteśmy gotowi pracować, ale piłka jest po stronie rządu. Dzisiaj to rząd odpowiada za tę kwestię. My inwestowaliśmy w infrastrukturę kolejową. Za naszych czasów spółka miała bardzo dobre wyniki finansowe, natomiast kwestie, o których mówił dzisiaj pan minister Andrzej Adamczyk, czyli kwestie Sławkowa, inwestycji, które powinny być realizowane, i wykorzystania potencjału, który już został zrealizowany, to są znaki zapytania i bardzo proszę Ministerstwo Infrastruktury o to, żeby na nie odpowiedziało.

Szanowni państwo, myślę, że to jest pierwsze, ale nie ostatnie posiedzenie Komisji w tej sprawie. Będziemy bronić 1,3 tys. miejsc pracy.

Posel Michał Krawczyk (KO) – spoza składu Komisji:

Wypowiedź poza mikrofonem.

Posel Janusz Kowalski (PiS) – spoza składu Komisji:

Szanowny panie pośle, myślę, że czasami warto słuchać. Podkreślał pan, przyjmuję to z pokorą, że jest pan posłem z Lubelszczyzny. Myślę, że szanownego pana posła dzisiaj powinna zainteresować jedna ważna sprawa. Gdzie pan poseł był przez ostatnie dwa lata, kiedy dokonywano tak dużo zmian w spółce? Dzisiaj mówili o tym pracownicy, którzy boją się o swoje miejsca pracy. Chciałbym, żeby pan poseł i inni posłowie – bo to wy bierzecie odpowiedzialność polityczną za wszystkie zmiany personalne, które mają miejsce w tej spółce – jednak z pewną pokorą jeszcze raz przesłuchali sobie tego, o czym mówią pracownicy, tego, o czym powiedziała pani radna, tego, o czym powiedzieli państwo eksperci. Nie realizowali tutaj tematów politycznych, bo temat 1,3 tys. miejsc pracy oraz rozwoju tej spółki jest bardzo ważny.

Posel Wiesław Różyński (PSL-TD) – spoza składu Komisji:

Proszę tej polityki już nie uprawiać.

Posel Janusz Kowalski (PiS) – spoza składu Komisji:

Bardzo serdecznie dziękuję. Do kwestii PKP LHS jeszcze nieraz będziemy wracać.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Szanowni państwo, zamykam dyskusję. Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny posiedzenia Komisji.

Bardzo serdecznie państwu dziękuję. Kieruję te słowa przede wszystkim do naszych partnerów społecznych, kieruję te słowa do przedstawicieli ministerstwa, do zarządu spółki i wszystkich współpracowników, państwa prezesów, kieruję te słowa również do wszystkich pań posłanek i panów posłów oraz naszego znakomitego sekretariatu i administracji parlamentu, która do godz. 20.49 dzielnie tutaj pracowała, żebyśmy mogli to posiedzenie przeprowadzić.

Zamykam posiedzenie Komisji Infrastruktury. Informuję, że protokół posiedzenia z załączonym pełnym zapisem jego przebiegu będzie wyłożony do wglądu w sekretariacie Komisji w Kancelarii Sejmu. Życzę państwu dobrego wieczoru.