



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DNW-2.054.50.2026

Warszawa, 25 września 2026

Pan

Włodzimierz Czarzasty

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w związku z otrzymaną interpelacją nr 18856 posła na Sejm RP Pana Michała Moskala, na wstępie informuję, że Skarb Państwa nie jest współnikiem spółki Linia Hutnicza Szerokotorowa sp. z o.o. z siedzibą w Zamościu (dalej jako Spółka lub PKP LHS) i nie wykonuje uprawnień właścicielskich ani osobistych z udziałów w tej Spółce. Powyższe oznacza, że Minister Infrastruktury nie może podejmować czynności zastrzeżonych dla Zarządu, Zgromadzenia Wspólników tej Spółki lub jej właściciela, tj. PKP SA.

Wychodząc naprzeciw oczekiwaniom interpelanta, Ministerstwo Infrastruktury, za pośrednictwem PKP SA, pozyskało informacje ze spółki PKP LHS, które mogą być upublicznione i nie są objęte tajemnicą handlową lub tajemnicą przedsiębiorstwa, co również oznacza, że część oczekiwanych informacji i danych, nie została ujęta w niniejszej odpowiedzi.

Podane w interpelacji wartości dotyczące zysku netto spółki i masy przewiezionych ładunków w latach 2023 i 2024 są zgodne. Masa przewiezionych ładunków za cały 2025 r. wyniosła 9,3 mln ton. Zysk netto za 2025 r. wyniósł 7,5 mln zł (wynik operacyjny 16,4 mln zł).

Odnosnie wyników netto PKP LHS, należy zauważyć, że półroczne wyniki netto w korelacji z okresami sprawowania przez poszczególne składy Zarządu PKP LHS, nie byłyby miarodajne, gdyż:

- 1) zmiany w składach zarządów następują w indywidualnych terminach dla poszczególnych Członków Zarządu dla zachowania ciągłości działania organu,
- 2) wyniki poszczególnych okresów (lat obrotowych, okresów półrocznych) są często konsekwencją decyzji podjętych przez poprzednie składy Zarządów.

Przy zamknięciu roku obrotowego na 31 grudnia 2025 r. (dzień bilansowy) PKP LHS dokonuje wszystkich niezbędnych wycen dla potrzeb sporządzenia rocznego sprawozdania finansowego zgodnie z zapisami ustawy o rachunkowości, w tym szacowania zmian stanu rezerw, także rezerw na świadczenia pracownicze. Jednym z istotnych czynników wpływającym na różnicę pomiędzy wynikiem osiągniętym do listopada 2025 r., a wynikiem za cały rok obrotowy 2025 jest wycena aktuarialna na świadczenia pracownicze, obciążająca koszty działalności PKP LHS za 2025 r.

Przewieziona masa rudy żelaza i pozostałych ładunków w latach 2022 – 2025

Wyszczególnienie	2022	2023	2024	2025
Przewozy tys. ton w tym:	11 108	9 896	10 886	9 271
Ruda żelaza	4 005	3 570	4 782	3 884
Pozostałe ładunki	7 103	6 326	6 105	5 387

Wykonanie pracy przewozowej w podziale na rudę żelaza i pozostałe ładunki w latach 2022 - 2025

Wyszczególnienie	2022	2023	2024	2025
Praca przewozowa tys. tkm w tym:	3 059 105	2 957 147	3 286 283	2 675 477
Ruda żelaza	1 535 015	1 390 094	1 903 943	1 551 151
Pozostałe ładunki	1 524 090	1 567 052	1 382 340	1 124 326

Uwzględniając relacje przewozowe, we wszystkich latach w przewozach linią PKP LHS import znacznie dominował nad eksportem. Przewozy wewnątrzkrajowe stanowią niewielki zakres działalności PKP LHS. Wielkość przewozu ładunków [w tonach] według kierunku w latach 2022-2025 przedstawia tabela poniżej.

Relacje przewozowe	2022	2023	2024	2025
Import towarów	9 359 528	8 373 676	8 914 234	7 362 095
Eksport towarów	1 579 001	1 419 469	1 907 968	1 861 233
Przewozy krajowe	169 294	102 582	35 087	47 789
RAZEM	11.107.823	9.895.727	10.886.072	9.271.117

PKP LHS nie jest klasycznym przewoźnikiem kolejowym działającym na otwartym rynku przewozów towarowych, lecz zintegrowanym operatorem infrastruktury 1520 mm, przewoźnikiem i rozwijającym się operatorem logistycznym, którego działalność jest skoncentrowana na jednym, strategicznym korytarzu transportowym Ukraina-Polska. Model funkcjonowania PKP LHS jest istotnie odmienny od innych przewoźników funkcjonujących na polskim rynku przewozów towarowych, co bezpośrednio uniemożliwia porównywalność zmian sytuacji w PKP LHS do zmian obserwowanych na rynku. Kluczowe różnice to:

1. Ryzyko biznesowe PKP LHS jest silnie związane z czynnikami geopolitycznymi (wojna w Ukrainie).

W wyniku zmian geopolitycznych oraz ograniczeń w międzynarodowej wymianie handlowej doszło do zasadniczej przebudowy rynku. Obecnie głównym kierunkiem wymiany realizowanej przez przejście graniczne Izow-Hrubieszów pozostaje wyłącznie Ukraina i to tylko w tym kontekście należy prowadzić analizy zmian w przewozach. W tym zakresie należy podkreślić, że Spółka utrzymuje na poziomie około 50% swój udział w obsłudze wolumenów kierowanych z i do Ukrainy kolejowymi przejściami granicznymi.

Od wielu lat kluczowym towarem transportowanym linią nr 65 jest ruda żelaza z kopalń w rejonie Krzywego Rogu do Dąbrowy Górniczej. PKP LHS jest w tym procesie ogniwem pośrednim w transporcie i ma bardzo ograniczony wpływ na wielkości rudy żelaza transportowanej w tym korytarzu. Czynnikiem wpływającym na spadek przewozów rudy żelaza (w szczególności od II połowy 2025 r.) jest obserwowana zmiana charakteru działań wojennych. Aktualnie Ukraina zмага się z prowadzonymi na dużą skalę zmasowanymi atakami z wykorzystaniem bezzałogowych statków powietrznych (dronów), których celem staje się infrastruktura krytyczna, w tym infrastruktura kolejowa Ukrainy, a także tabor kolejowy. Wzrost liczby ataków na sieć kolejową zarządzaną przez Ukrzaliznycę (UZ), obiekty energetyczne zasilające kolej oraz elementy infrastruktury transportowej w rejonach przemysłowych powoduje czasowe ograniczenia przepustowości, wydłużenie procesów przewozowych oraz zwiększenie niepewności planowania transportu. Jednocześnie czynnikiem wpływającym na zmniejszone dostawy rudy żelaza do Polski był realizowany

eksport tego towaru drogą morską z portów czarnomorskich, co również powodowało ograniczony dostęp do wagonów w Ukrainie.

W szczególności oddziaływanie działań wojennych na obszary związane z wydobywaniem i transportem rudy żelaza w rejonie Krzywego Rogu znajduje odzwierciedlenie w spadku przewozów tej grupy towarów. Zmniejszenie wolumenu przewozów rud nie jest zatem efektem czynników rynkowych, lecz konsekwencją ograniczeń produkcyjnych i logistycznych wynikających z sytuacji bezpieczeństwa w Ukrainie.

2. Struktura ładunków jest inna niż u wielu konkurentów.

PKP LHS obsługuje przede wszystkim ładunki masowe i ciężkie: rudę żelaza, metale, węgiel, koks, minerały, a także biopaliwa. W ostatnich latach istotnie rozwijane są również przewozy intermodalne i ładunki związane z wymianą handlową z Ukrainą. PKP LHS nie dysponuje możliwością konkurencyjnego przewożenia ładunków transportowanych w Polsce na infrastrukturze PKP PLK. Spółka jest beneficjentem (lata 2022-2023) lub ofiarą (lata 2025-2026) zmian w strukturze transportowanych towarów pomiędzy Polską a Ukrainą. W latach 2022-2023 Spółka notowała rekordowe przewozy węgla kamiennego, wyrobów metalowych, artykułów spożywczych i pasz oraz zboża. Wyniki Spółki poprawiały również transporty humanitarne i wsparcie Ukrainy w toczącej się wojnie z Rosją. Po zmianie przepisów prawa w Polsce w zakresie transportu produktów rolnych z Ukrainy, wprowadzenia ograniczeń importowych wyrobów metalowych oraz istotnego spadku transportów wojskowych na teren Ukrainy, bardzo istotnie spadły wolumeny transportowanych towarów w tym zakresie, a w konsekwencji przychody z usług świadczonych przez PKP LHS.

Ogółem w 2025 r. w PKP LHS Sp. z o.o. przewozy spadły o 15% względem 2024 r., w tym prawie o 20% najbardziej dochodowego ładunku jakim jest ruda żelaza. Spadek ten spowodowany jest brakiem dostaw towarów do polskiej granicy ze strony kolei ukraińskich. W rezultacie przychody ze sprzedaży spadły w 2025 r. względem 2024 r. o 20%. Powyższe spadki wielkości przewozowych mają bezpośredni wpływ na wyniki Spółki. Masa przewiezionych towarów pozostałych (poza rudą żelaza) za pierwsze 6 miesięcy 2026 r. w porównaniu do 6 miesięcy 2025 r. jest na podobnym poziomie, przy niższej pracy przewozowej spowodowanej skróceniem niektórych relacji (głównie skutek inwestycji PKP PLK w okolicach terminala Wola Baranowska i brakiem lub ograniczonym dostępem do sieci normalnotorowej).

3. PKP LHS działa na znacznie bardziej skoncentrowanym i specyficznym rynku geograficznym.

W poprzednich latach rynek dostępny dla PKP LHS opierał się na wymianie handlowej realizowanej nie tylko z Ukrainą, ale również z Rosją, Kazachstanem, Chinami, Uzbekistanem, Tadżykistanem oraz innymi krajami obszaru kolejowego 1520 mm. Wolumeny przewozów generowane przez te kierunki stanowiły istotny element rynku i wpływały na strukturę przewożonych ładunków oraz wyniki przewozowe i przychodowe PKP LHS. Aktualna działalność Spółki jest szczególnie wrażliwa na sytuację w Ukrainie, funkcjonowanie przejścia granicznego, przepustowość granicy, politykę handlową i zmianę kierunków przepływu towarów. Podstawowym korytarzem transportowym jest relacja Ukraina – Hrubieszów – Sławków – południowa Polska, a nie ogólnopolska sieć przewozów towarowych. Oznacza to, że obecny poziom przewozów funkcjonuje w warunkach istotnie zawężonego rynku. Spadek przewozów nie wynika wyłącznie ze zmian popytu czy sytuacji konkurencyjnej przewoźników, ale także z ograniczenia dostępnych kierunków transportowych oraz zmniejszenia całkowitego potencjału przewozowego rynku. W konsekwencji porównania z okresami, w których obsługiwane były wszystkie tradycyjne kierunki wschodnie, czy też z okresem

ewakuacji towarów z Ukrainy po wybuchu wojny oraz w odniesieniu do rynku, który dysponuje obsługą połączeń wewnątrz krajowych, kierunków portowych oraz krajów sąsiednich (Niemcy, Czechy) jest daleko idącym uproszczeniem postrzegania obecnej sytuacji przewozowej Spółki.

4. Działanie w modelu zintegrowanym.

Prowadzenie działalności w modelu zintegrowanym (zarządca infrastruktury + przewoźnik) wiąże się z określonymi konsekwencjami uniemożliwiającymi porównywanie wyników Spółki z innymi przewoźnikami obecnymi na polskim rynku transportu kolejowego towarów. Skutkiem stosowania modelu zintegrowanego jest bardzo wysoki poziom kosztów stałych (85%), a tym samym wysoki poziom dźwigni operacyjnej. Powoduje to dynamiczny wzrost wyników finansowych w przypadku wzrostu przychodów, ale też drastyczny spadek rentowności w przypadku spadku przychodów. Jedynym istotnym kosztem zmiennym (zależnym od zmian przewozów) jest koszt zużycia paliwa trakcyjnego. W kilku ostatnich latach, PKP LHS jako zarządca infrastruktury ponosi bardzo wysokie nakłady na modernizację drogi kolejowej w postaci budowy LCS Zamość, LCS Sędziszów, czy aktualnie LCS Wola Baranowska. Z jednej strony powoduje to duży wysiłek w zakresie finansowania inwestycji, a z drugiej strony powoduje wzrost amortyzacji r/r, która obniża wynik finansowy.

Wyjaśnienia specyfiki działalności PKP LHS, przedstawione w pkt. 1-4, wskazujące na brak zasadności w porównywalności zmian wielkości przewozowych i wyników działalności tej Spółki w stosunku do danych raportowanych przez Urząd Transportu Kolejowego dla całego rynku kolejowych przewozów towarów, potwierdzają również dane porównawcze za lata 2022-2025, zestawione w tabeli poniżej:

Lata	Zmiany w przewozie masy w stosunku do roku ubiegłego		Różnica w wielkości dynamiki zmian
	Rynek wg UTK	PKP LHS	
2022	+2,0%	+15,1%	Bardzo istotna
2023	-6,8%	-10,9%	Istotna
2024	-3,5%	+10,0%	Przeciwne zmiany
2025	-2,5%	-14,8%	Bardzo istotna

Powyższe wskazuje, że przy ocenie przedstawionych danych oraz wcześniejszych wyników Spółki w latach 2022-2026 należy uwzględnić specyfikę rynku kolejowych przewozów towarowych na kierunku wschodnim oraz w szczególności dynamikę toczących się w Ukrainie działań wojennych.

Odnosnie wysokości dywidendy wypłaconej przez PKP LHS w latach 2020-2025 informuję, że dane takie są ogólnie dostępne na stronie internetowej Portalu Rejestrów Sądowych, w zakładce „Przeglądarka dokumentów finansowych” (<https://rdf-przegladarka.ms.gov.pl/wyszukaj-podmiot>).

Tym nie mniej informuję, że wysokość wypłaconej dywidendy przez Spółkę w latach 2020-2025 wyniosła 128,8 mln zł. Za rok obrotowy 2025 na mocy Uchwały Zwyczajnego Zgromadzenia Wspólników Spółki PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa Sp. z o.o. zysk netto przeznaczono w całości na zwiększenie kapitału zapasowego.

Za rok obrotowy 2025 nie wypłacono pracownikom nagrody z zysku, a całość zysku netto przekazano na kapitał zapasowy.

Nakłady na remonty oraz bieżące utrzymanie infrastruktury w latach 2022-2025 [w mln zł] zawiera tabela poniżej.

Treść	2022		2023		2024		2025	
	wyk.	plan	wyk.	plan	wyk.	plan	wyk.	plan
Infrastruktura drogowa	18,5	8,7	24,2	29,7	30,5	20,8	28,9	14,5

W 2024 r. niewykonanie planu dotyczyło naprawy głównej rozjazdów, spowodowane było wydłużonymi procedurami korporacyjnymi związanymi z przeprowadzonym postępowaniem przetargowym. Koszty wraz z realizacją zadania zostały przeniesione na 2025 r. Niewykonanie planu dotyczyło również naprawy obiektów inżynierskich, a spowodowane było brakiem realizacji przez PKP PLK zaplanowanego remontu obiektu wspólnego.

W 2025 r. decyzją Zarządu Spółki nie doszło do realizacji wymiany podkładów drewnianych i strunobetonowych oraz wymiany szyn. Z uwagi na sytuację ekonomiczno-finansową Spółki, Zarząd podjął decyzję o rezygnacji z planowanych działań.

W maju 2026 r. Zarząd podjął decyzję o udzieleniu zlecenia na wymianę szyn, które jest realizowane na linii 65 w II połowie 2026 r. przez podmiot zewnętrzny. Bieżące utrzymanie drogi kolejowej, a w szczególności wymiana pojedynczych podkładów w 2026 r. realizowana jest w ramach systemu własnego, z materiałów odzyskiwanych (staroużytecznych) w wyniku prowadzenia inwestycji przy budowie LCS Wola Baranowska. Obiekty inżynierskie i rozjazdy utrzymywane są we własnym zakresie zgodnie ze standardami wymaganymi przez UTK.

Łączna długość odcinków linii nr 65 objętych stałymi i czasowymi ograniczeniami prędkości [w km] została zaprezentowana w poniższej tabeli

Wyszczególnienie	01.01.2024	01.01.2025	01.01.2026
Ograniczenia stałe	21,0	21,2	25,1
Ograniczenia czasowe	130,6	66,8	36,2

Zwiększenie długości odcinków na linii nr 65 z ograniczeniami stałymi wpływa na interwały w kursowaniu pociągów w stopniu nieznacznym, a także nie ma istotnego wpływu na zużycie paliwa. Ze względu na to, że linia nr 65 jest linią jednotorową, wprowadzanie ograniczeń czasowych i stałych jest standardową procedurą, niezbędną do prowadzenia prac utrzymaniowych i zwiększenia bezpieczeństwa.

W 2026 roku Spółka zakończyła realizację zadania pn. „Budowa placu ładunkowego na stacji Szczepieszyn LHS wraz z niezbędną do realizacji projektu infrastrukturą”. Spółka posiada również program funkcjonalno-użytkowy oraz szacunki planowanych kosztów prac projektowych i robót budowlanych dla kolejnego etapu rozbudowy terminala pn.: „Rozbudowa Terminala Przeładunkowego na stacji Szczepieszyn LHS”. Trwają konsultacje i uzgodnienia w zakresie dostosowania projektu do koncepcji rozbudowy Terminala w modelu *dual use*.

Spółka posiada program funkcjonalno-użytkowy oraz szacunki planowanych kosztów prac projektowych i robót budowlanych dla zadań pn.: „Budowa toru wyładunkowego nr 115 na stacji Hrubieszów LHS wraz z przyległym placem ładunkowym (ok. 800 m)”. Do realizacji w kolejnych latach.

W 2025 roku została zakończona inwestycja pn. „Budowa LCS na st. Sędziszów LHS (Raczyce, Gołuchów, Łączyn, Sędziszów, Kępie, Zarzecze, Bukowno) – ETAP I”. Spółka posiada dokumentację projektową na kolejne etapy:

- Budowa LCS Sędziszów (obejmująca mijankę Kępie LHS, mijankę Zarzecze LHS, stację Jaroszewiec Olkuski LHS, mijankę Bukowno LHS) – ETAP II,

- Budowa LCS Sędziszów (obejmująca mijankę łączyn LHS, stację Gołuchów LHS, mijankę Raczyce) – ETAP III.

Realizacja kolejnych etapów zadań inwestycyjnych będzie prowadzona sukcesywnie w ramach możliwości inwestycyjnych Spółki.

Spółka kontynuuje realizację rozpoczętego w 2025 roku zadania pn. „Budowa LCS na stacji Wola Baranowska LHS wraz z rozbudową mijanki Huta Deręgowska LHS”.

W 2025 roku zaktualizowany został dokument „Studium Wykonalności dla projektu zakupu 20 szt. lokomotyw spalinowych przeznaczonych na tor 1520 mm”, z którego wynika, że w pierwszym etapie tj. do 2033 r. Spółka powinna pozyskać 12 sztuk lokomotyw. Spółka posiada przygotowaną dokumentację przetargową i oczekuje na decyzję Komisji Europejskiej w zakresie odstąpienia od obowiązku stosowania rozporządzenia KE 2023/1695, co wpłynie na obniżenie ceny jednostkowej nabycia lokomotyw.

Modernizacja lokomotyw spalinowych w podmiotach zewnętrznych realizowana jest zgodnie z przyjętym harmonogramem. W procesie reorganizacji utrzymania taboru, Spółka od II półrocza 2026 r. naprawy na poziomie P4 lokomotyw spalinowych realizuje we własnym zakresie, co istotnie wpływa na zmniejszenie kosztów modernizacji taboru.

Zarząd PKP LHS prowadzi aktualnie prace (budowa LCS) zwiększające przepustowość linii 65, których zakres został opisany w stosownym punkcie odpowiedzi.

Odnosnie braku ujęcia inwestycji na linii kolejowej nr 65, zarządzanej przez PKP LHS, w Krajowym Programie Kolejowym do 2030 r. (z perspektywą do roku 2032) – dalej KPK - informuję, że Ministerstwo Infrastruktury nie posiada umowy z tą spółką.

Podstawę działań inwestycyjnych na sieci kolejowej KPK ma umocowanie w Ustawie o Transporcie Kolejowym i jest przeznaczony wyłącznie dla inwestycji realizowanych przez spółkę PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. i ma zastosowanie do infrastruktury kolejowej udostępnianej wszystkim przewoźnikom kolejowym. Na linii kolejowej nr 65 operuje wyłącznie spółka PKP LHS.

W 2018 r. PKP LHS pozyskała kredyt na finansowanie zadań inwestycyjnych (na 10 lat) w ramach Europejskiego Funduszu na Rzecz Inwestycji Strategicznych. Finansowanie obejmuje projekt: „Rozbudowa, modernizacja i automatyzacja stacji LHS” w kwocie 121 mln zł. Na lata 2026-2027 do spłaty pozostało Spółce 25,6 mln zł kredytu.

Ponadto PKP LHS korzysta ze standardowych bezterminowych instrumentów finansowania bieżącej działalności dostępnych na rynku finansowym jak i w ramach Grupy PKP. W tym zakresie pozyskano:

1. kredyt w rachunku bieżącym w PKO BP (grudzień 2025 r.),
2. limit kredytowy w ramach przystąpienia do usługi cash poolingu w Grupie Kapitałowej PKP wraz z pozostałymi spółkami (lipiec 2026 r.).

Koszt dostępu do finansowania w obu powyższych instrumentach jest zbliżony i został ustalony na poziomie rynkowym. Na dzień 14.09.2026 r. Spółka nie wykorzystywała powyższych instrumentów.

Odnosnie obszaru zarządzania spółką PKP LHS i nadzoru właścicielskiego nad nią informuję, że: Zgody na prowadzenie działalności konkurencyjnej uregulowane są w Umowie Spółki PKP LHS, która wskazuje, że udzielania zezwolenia na podjęcie przez Członka Zarządu takiej działalności należy do kompetencji Zgromadzenia Wspólników .

Z otrzymanych od PKP SA wyjaśnień wynika, że wszelkie wymagane oświadczenia zostały złożone przez członków Zarządu oraz Rady Nadzorczej PKP LHS. W przypadku wniosku o prowadzenie działalności konkurencyjnej zgody takie były wydawane przez Zgromadzenie Wspólników PKP LHS.

W PKP LHS zawierane były zarówno umowy kosztowe jak i przychodowe z podmiotami, w których organach zasiadali członkowie jej zarządu lub rady nadzorczej, albo z podmiotami powiązanymi z nimi osobowo lub kapitałowo w latach, za lata 2024- 2026 Wskazanie konkretnych umów i ich wartości zostało przez PKP LHS objęte tajemnicą przedsiębiorstwa.

Na podstawie zapisów Aktu Założycielskiego Spółki oraz Regulaminu Rady Nadzorczej Rada Nadzorcza oddelegowała Pana Bogusława Bogdanowicza, Członka Rady Nadzorczej do czasowego wykonywania czynności Członka Zarządu Spółki w okresach:

1. 01.04-30.04.2025 - Uchwała Rady Nadzorczej Nr 14/IX/2025
2. 12.06-12.09.2025 – Uchwała Rady Nadzorczej Nr 26/IX/2025
3. 13.09-03.11.2025 - Uchwała Rady Nadzorczej Nr 28/IX/2025

Wysokość miesięcznego wynagrodzenia członka Rady Nadzorczej PKP LHS, delegowanego do czasowego wykonywania czynności Członka Zarządu reguluje Uchwała Wspólnika PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa Sp. z o.o. z siedzibą w Zamościu z dnia 1 lipca 2025 r., i jest na poziomie wynagrodzenia Członka Zarządu.

Członkiem Zarządu PKP LHS może zostać osoba, która spełnia warunki określone w „Akcje Założycielskim Spółki”. Ponadto, Rada Nadzorcza Spółki, w postępowaniach kwalifikacyjnych określała dodatkowe warunki w stosunku do kandydatów na stanowiska Prezesa/Członka Zarządu, które każdorazowo podawane były do publicznej wiadomości na stronach internetowych PKP S.A. i PKP LHS sp. o.o. Przykładowy zakres wymagań ostatniego postępowania kwalifikacyjnego do Zarządu Spółki zawierają odnośniki poniżej.

<https://lhs.com.pl/pl/ogloszenia>

<https://www.pkp.pl/pl/bip-nadzor-wlascicielski>

Odnosząc się do oceny nadzoru właścicielskiego nad PKP LHS, w kontekście licznych zmian na stanowisku Prezesa Zarządu tej spółki informuję, że nadzór ten należy do PKP SA, jako jedyne go udziałowca PKP LHS. Zmiany personalne w organach PKP LHS (odejścia) mogą wynikać z niezależnych decyzji właściciela PKP LHS lub też z decyzji członka organu zarządzającego lub nadzorującego. Powołania do składu Zarządu lub Rady Nadzorczej regulują postanowienia Umowy PKP LHS i są konsekwentnie realizowane przez organ do tego uprawniony.

Dodatkowo należy zauważyć, że wiązanie licznych zmian w Zarządzie PKP LHS z miarami efektywności finansowej nie jest miarodajne, szczególnie w przypadku specyfiki działalności tej spółki i uwarunkowań pozyskiwania umów handlowych.

Przechodząc do kwestii zatrudnienia i modelu funkcjonowania PKP LHS należy wskazać, że mając na uwadze ryzyko zmniejszenia przewozów rudy żelaza przez firmę ArcelorMittal oraz w obliczu zmieniającego się rynku przewozów, Spółka już na początku 2025 roku podjęła intensywne działania w celu dywersyfikacji swojej oferty transportowej. Strategia ta miała na celu zmniejszenie ryzyka biznesowego, pozyskanie nowych klientów oraz dostosowanie się do aktualnych i elastycznych potrzeb gospodarki.

Działania marketingowe i sprzedażowe realizowane w latach 2025–2026 koncentrowały się na zwiększeniu rozpoznawalności marki PKP LHS, utrzymaniu bieżących przewozów, współpracy z wieloletnimi partnerami Spółki oraz pozyskiwaniu nowych klientów na rynku krajowym i

międzynarodowym w zakresie obsługi logistycznej przewozów realizowanych w relacji UE–Ukraina–UE. W latach 2024–2026 PKP LHS konsekwentnie realizowała działania mające na celu zwiększenie konkurencyjności oferty przewozowej, pozyskiwanie nowych potoków ładunków oraz wspieranie kluczowych segmentów rynku poprzez system promocji, upustów taryfowych i preferencyjnych warunków świadczonych usług.

Prowadzono bezpośrednie kampanie marketingowe skierowane do podmiotów z Europy Zachodniej, Południowej oraz Ukrainy. Wprowadzono szereg rozwiązań indywidualnych dedykowanych poszczególnym grupom towarowym oraz czasowe promocje, których celem było utrzymanie stabilnej pozycji Spółki w segmencie obsługi pozostałych ładunków kierowanych na linię LHS. Pion Handlu prowadził szereg bezpośrednich spotkań z dotychczasowymi i potencjalnie nowymi partnerami Spółki, wprowadzono indywidualne produkty sprzedażowe, a także rozwiązania mające na celu uatrakcyjnienie oferty dla przewozów intermodalnych.

Spółka stale rozbudowuje wachlarz usług logistycznych oferując klientom, poza usługą przewozową: przeładunki, usługi celne, obsługę dokumentacyjną i spedycyjną, dzięki czemu mimo ciężkiej sytuacji rynkowej utrzymuje podobny wolumen w segmencie pozostałych ładunków poza rudą żelaza. Spółka była zaangażowana również w wiele wydarzeń branżowych, w tym organizowanych przez podmioty zajmujące się współpracą gospodarczą między Polską a Ukrainą, uczestnicząc w panelach i debatach dyskusyjnych lub wygłaszając prezentacji o ofercie Spółki, a także wystawiając własne stoiska, o czym szeroko informowano w mediach społecznościowych.

Pomimo spadku ogółem przewozów realizowanych z Ukrainy w I półroczu 2026 roku w porównaniu do analogicznego okresu roku poprzedniego (ze względu na spadek przewozu rudy żelaza), Spółka zwiększyła wolumen przewozów w pozostałych segmentach rynku, częściowo kompensując negatywne skutki ograniczenia transportów podstawowych surowców. Ponadto Spółka systematycznie zwiększa wolumen towarów przewożonych w kontenerach (wzrost masy obsługowanej w kontenerach r/r - 50%, wzrost liczby obsługowanych TEU r/r - 78%) i utrzymuje obsługę około 50% wszystkich towarów kierowanych do i z UA drogą kolejową (w tym torem 1435 mm i 1520 mm).

Ponowne uruchomienie w kwietniu 2026 r. Wielkiego Pieca nr 3 w żaden sposób nie przełożyło się na zmianę transportowanych wolumenów w miesiącach maj-lipiec 2026 r. Pomimo uruchomienia Wielkiego Pieca nr 3 w Dąbrowie Górniczej oraz wcześniejszego uzgodnienia znaczących wolumenów przewozowych rudy żelaza w planach operacyjnych, zakładane wielkości transportów w poszczególnych miesiącach nie zostały zrealizowane z uwagi na intensywne działania wojenne prowadzone w rejonie Zaporozża i Krzywego Rogu oraz czynniki opisane w pierwszej części pytań. Zgodnie z informacjami od strony ukraińskiej szczególnie dotkliwe dla ciągłości dostaw są ataki dronowe wymierzone w infrastrukturę kolejową i transporty.

Od drugiej połowy lipca 2026 roku obserwowany jest stopniowy wzrost przewozów rudy żelaza, co pozwala ostrożnie oceniać perspektywy poprawy wyników w kolejnych miesiącach. Należy jednak podkreślić, że dalsza dynamika wzrostu uzależniona jest przede wszystkim od możliwości realizacji załadunków po stronie ukraińskiej, dostępności infrastruktury kolejowej na terenie Ukrainy oraz zdolności rozładunkowych odbiorcy po stronie polskiej. Są to czynniki zewnętrzne, pozostające poza bezpośrednią kontrolą Spółki, które determinują poziom realizowanych przewozów i możliwości pełnego wykorzystania potencjału transportowego PKP LHS.

Dane przewozowe za lata 2022–2026 potwierdzają utrzymanie przez PKP LHS Sp. z o.o. pozycji lidera w obsłudze kolejowych przewozów towarowych na kierunku polsko-ukraińskim. Pomimo dynamicznych zmian zachodzących na rynku transportowym, związanych zarówno z wojną w

Ukrainie, jak i rozwojem infrastruktury na innych przejściach granicznych (zwłaszcza przy torze 1435 mm), Spółka skutecznie utrzymuje udziały rynkowe na poziomie około 50 % wolumenów kierowanych w imporcie i eksporcie drogą kolejową przez przejścia graniczne PL/UA (uwzględniając wolumen po torze 1435 mm i 1520 mm).

Analiza dostępnych danych przewozowych nie wskazuje na trwałe przesunięcie głównych potoków towarowych z przejścia granicznego Izow–Hrubieszów na inne przejścia kolejowe pomiędzy Polską a Ukrainą. Przejście Izow–Hrubieszów, obsługiwane przez PKP LHS i stanowiące jedyne bezpośrednie połączenie szerokotorowe 1520 mm sięgające w głąb terytorium Polski pozostaje głównym przejściem towarowym na granicy polsko-ukraińskiej obsługującym ruch towarów masowych.

W zakresie danych dotyczących wielkości zatrudnienia, tak jak w przypadku podziału zysku netto, są one ogólnodostępne i możliwe do odszukania na stronie internetowej Portalu Rejestrów Sądowych.

Tym nie mniej poniżej, przedstawiam dane przekazane przez PKP LHS.

Stan zatrudnienia na 31.12.			Stan zatrudnienia na 30.06.2026 r.
2023 r.	2024 r.	2025 r.	2026 r.
1 300	1 348	1 350	1 296

Należy zauważyć, że zarówno przytoczona w pytaniu interpelacja nr 13975 posła na Sejm RP Jarosława Sachajko, jak i udzielona odpowiedź nie zawierała elementu związanego z prywatyzacją PKP LHS.

Zarząd PKP LHS nie prowadzi żadnych prac nad zwolnieniami grupowymi, prywatyzacją ani sprzedażą zorganizowanej części majątku Spółki. Ze względu na spadek przewozów (w szczególności rudy żelaza) Zarząd prowadzi działania o charakterze optymalizacyjnym zarówno po stronie kosztów jak i przychodów. Po stronie kosztów inicjatywy dotyczą poprawy efektywności procesów operacyjnych. Jednocześnie Spółka wdraża szereg inicjatyw o charakterze przychodowym opisanych powyżej w materiale. Sprzedaż składników aktywów w Spółce dotyczy wyłącznie sprzedaży złomu oraz zbędnego/wyeksplotowanego majątku do celów operacyjnych i nadmiaru posiadanych samochodów, w szczególności osobowych (proces w toku).

Zarząd PKP LHS nie prowadził i nie prowadzi żadnych działań mających na celu przekazanie zarządzania infrastrukturą kolejową do PKP Polskich Linii Kolejowych S.A., a co za tym idzie nie były przygotowywane żadne analizy w tym zakresie. Nie dokonywano również oceny wpływu hipotetycznych działań czy realizacji jakichkolwiek zadań na sytuację ekonomiczną Spółki jak też na interes Skarbu Państwa, gdyż Zarząd PKP LHS nie ma żadnych planów ani zamierzeń w zakresie przekazania zarządzania infrastrukturą kolejową w przyszłości do PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.

Zarząd PKP LHS nie ma żadnych planów co do połączenia z innym podmiotem Grupy PKP czy też zmiany siedziby Spółki i nie podejmował w tym zakresie dotychczas żadnych działań.

Jednocześnie informuję, że kwestia zmiany dotychczasowego modelu funkcjonowania PKP LHS nie jest przedmiotem prac czy analiz w Ministerstwie Infrastruktury.

Kwestie kontroli przeprowadzonych przez Państwową Inspekcję Pracy za lata 2024-2026 wraz z ustaleniami/zaleceniami oraz ich statusem przedstawiono w poniższej tabeli.

Jednostka	Zakres	Okres	Ustalenia/ zalecenia	Status w PKP LHS
-----------	--------	-------	----------------------	------------------

PIP	kontroli	kontroli		
Tarnobrzeg	Wypadek przy pracy	12.12.2023-10.04.2024	Przeprowadzenie ponownego postępowania dotyczącego ustalenia okoliczności i przyczyn wypadku	Wykonano
Lublin	Przestrzeganie przepisów prawa pracy w tym bhp	10.03.2025-09.04.2025	Wprowadzenie zmiany w postaci Aneksu Nr 3 do Regulaminu Pracy pracowników	Wykonano
Lublin	Przestrzeganie przepisów prawa pracy w tym bhp	05.05.2025-12.05.2025	Przeanalizowanie przyjętej w Spółce procedury podwyżek wynagrodzeń przeprowadzonej dniem 01.12.2024r. celem przyznania podwyżki wszystkim uprawnionym pracownikom	Wykonano (po analizie, stwierdzono, że decyzja została podjęta zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa pracy)
Lublin	Przestrzeganie przepisów prawa pracy w tym bhp	30.10.2025-30.11.2025	Brak procedur dotyczących wykonywania prac, które powinny być wykonywane przez co najmniej dwie osoby; W opisie stanowiska pracy w dokumencie oceny ryzyka zawodowego na stanowisku elektromonter nie określono stosowanych na nim maszyn, narzędzi i materiałów	Wykonano (zapis dotyczący rodzaju prac był ogólny i wymagał doszczegółowienia)
Lublin	Przestrzeganie przepisów BHP	24.04.2026-30.04.2026	Nie stwierdzono nieprawidłowości	Bez uwag
Lublin	Przestrzeganie przepisów prawa pracy, w tym bhp	22.07.2026-21.08.2026		W trakcie

Wobec Spółki nie zastosowano żadnych środków prawnych w następstwie powyższych kontroli.

Z poważaniem,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu