



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DNW-2.054.59.2026
Warszawa, 28 września 2026

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 19164 pośła na Sejm RP Pana Dariusza Stefaniuka przedstawiam poniższe stanowisko:

Na wstępie należy zaznaczyć, że Skarb Państwa nie posiada akcji spółki PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji (dalej: PKP CARGO) oraz udziałów PKP LHS sp. z o.o. (dalej: PKP LHS). Uprawnienia właścicielskie wykonuje w tych spółkach PKP S.A.

Ministerstwo wystąpiło jednak do PKP S.A. o odniesienie się przez spółki PKP LHS oraz PKP CARGO do pytań zawartych w interpelacji Pana pośła.

W kontekście zadanych pytań podkreślenia wymaga, że spółka PKP CARGO posiada status spółki publicznej notowanej na Giełdzie Papierów Wartościowych w Warszawie i z uwagi na ograniczenia informacyjne spółki publicznej i tajemnicę przedsiębiorstwa Spółka udzieliła informacji jedynie w ograniczonym zakresie.

W związku z powyższym, odnosząc się do zapytania dotyczącego szczegółowych danych przewozowych, ich struktury oraz dynamiki (wzrosty lub spadki) wolumenu transportowego w ramach obsługi wymiany handlowej z Ukrainą, jak również informacji w przedmiocie utraty lub pozyskania konkretnych kontraktów handlowych, PKP CARGO wskazało, że stanowią one tajemnicę przedsiębiorstwa. Informacje te posiadają istotną wartość gospodarczą, a ich upublicznienie mogłoby naruszyć interesy handlowe Spółki, w związku z czym nie są one podawane do wiadomości publicznej.

W ciągu ostatnich lat PKP CARGO sygnalizowała podmiotowi dominującemu tj. PKP S.A. zidentyfikowane ryzyka oraz potencjalnie negatywne konsekwencje działalności operacyjnej Spółki oraz powiązanych z nią terminali przeładunkowych, zlokalizowanych przy polsko – ukraińskich kolejowych przejściach granicznych, wynikających z działań podejmowanych przez Kolej Ukraińską.

W odniesieniu do spółki PKP LHS należy wyjaśnić, że nie prowadzi ona działalności bezpośrednio związanej z funkcjonowaniem przejścia granicznego Dorohusk/Jagodzin. Obszar działalności tej spółki dotyczy kolejowego przejścia granicznego Hrubieszów/Izow, przez co występujące problemy dotyczące przejścia granicznego w Dorohusku nie wpłynęły w istotnym stopniu na funkcjonowanie PKP LHS oraz prowadzonych przez nią przewozów. Ewentualne problemy na przejściu w Dorohusku mogą wpłynąć na

przekierowanie części ładunków na szeroki tor nr 65, co może wpłynąć pozytywnie na wyniki finansowe PKP LHS, ale jest to uzależnione od gestorów ładunków.

Odpowiadając na pytanie dotyczące dynamiki zmiany przychodów PKP LHS, liczby obsługiwanych pociągów i wagonów oraz wolumenu przewiezionych towarów informuję, że masa towarów oraz przychody z jej przewozu w latach 2022 – 2025 zrealizowane przez PKP LHS zostały przedstawione w tabeli poniżej:

Wyszczególnienie	2022	2023	2024	2025
Przewozy [tys. ton]	11 108	9 896	10 886	9 271
Przychody ze sprzedaży [tys. zł]	536 645,8	561 694,2	572 890,4	456 645,7

Spółka co do zasady prowadzi przewóz towarów w wagonach klientów (PKP LHS nie posiada własnych wagonów do przewozu towarów). W pozostałym zakresie odpowiedź na postawione przez Pana pismo pytanie oraz dane za 2026 r. zostały objęte przez PKP LHS tajemnicą przedsiębiorstwa, jednakże Spółka wyjaśniła, że od lipca br. obserwuje wzrost wolumenów przewożonych ładunków, wynikający z ograniczenia działalności portów czarnomorskich.

PKP LHS jest w bieżącym kontakcie z Ministerstwem Infrastruktury za pośrednictwem PKP S.A., posiadającej pełną wiedzę o projektach inwestycyjnych (m.in. LCS Sędziszów, LCS Wola Baranowska) zwiększających zdolności przepustowe PKP LHS. Spółka aktywnie uczestniczy w rozmowach na szczeblu międzynarodowym pomiędzy Polską a Ukrainą mających na celu zwiększenie przepływu towarów przez terytorium Polski, wskutek blokady portów czarnomorskich.

Uwzględniając ryzyka występujące przy kolejowej wymianie towarowej spowodowane prowadzonymi działaniami wojennymi na terenie Ukrainy, Zarząd PKP LHS prowadzi w sposób ciągły 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 handlowych i marketingowych o charakterze przychodowym. Należy zaznaczyć, że PKP LHS nie identyfikuje obecnie utraty kontraktów na rzecz zagranicznych przewoźników. Ofertowanie klientów i podpisywanie umów o współpracy aktualnie nie odbiega od sytuacji w latach ubiegłych. PKP LHS stale konkuruje o transport towarów z przewoźnikami kolejowymi, którzy mają alternatywę transportu z i w kierunku ukraińskim po liniach normalnotorowych z wykorzystaniem przejść w Dorohusku czy Medyce oraz z transportem drogowym.

W odniesieniu do wpływu obecnych rozwiązań na poziom zatrudnienia Zarząd PKP LHS poinformował, że pomimo zmiennej sytuacji wojennej w Ukrainie nie ma planów zmiany obecnego poziomu zatrudnienia w spółce.

Informując o powyższym chciałbym zwrócić uwagę Pana pismo, że w dniu 2 września 2026 r. odbyło się 266 posiedzenie Komisji Infrastruktury o charakter zamkniętym o klauzuli „zastrzeżone”. którego przedmiotem było:

"Omówienie zagrożeń dla dalszego funkcjonowania spółek PKP Cargo S.A. oraz PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa Sp. z o.o. (PKP LHS), wynikających z działalności ukraińskiego przewoźnika UZ Cargo Poland na rynku polskim oraz braku wzajemności w dostępie do rynku kolejowego pomiędzy Rzeczpospolitą Polską a Ukrainą."

Mając na uwadze, że część pytań Pana posła odnoszących się do działalności Ministerstwa Infrastruktury pokrywa się swym zakresem z treścią Pańskiej interpelacji nr 19165 *w sprawie organizacji ruchu kolejowego na przejściu granicznym Dorohusk-Jagodzin oraz ochrony interesów polskich przewoźników kolejowych*, stosowne wyjaśnienia zostaną udzielone w przygotowywanej, odpowiedzi na przedmiotową interpelację.

Z poważaniem,

Dokument podpisany elektronicznie przez:
z upoważnienia Ministra Infrastruktury
Piotr Malepszak Podsekretarz Stanu
Podsekretarz Stanu