Zamość, 7.09.2026

PISEMNA DEBATA – STRATEGICZNE KIERUNKI ORAZ UWARUNKOWANIA ROZWOJU TRANSPORTU KOLEJOWEGO W PERSPEKTYWIE 2050 ROKU

Dr hab. Leszek Borowiec

Prezes Zarządu

PKP LHS Sp. z o.o.

Od zarządcy infrastruktury i przewoźnika do zintegrowanego operatora logistycznego. LHS – Logistics Hub Solution

1. WPROWADZENIE

PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa sp. z o.o. (PKP LHS) zarządza najdłuższą w Polsce szerokotorową linią kolejową nr 65 o długości 394,650 km, łączącą granicę polsko-ukraińską w rejonie Hrubieszowa ze Sławkowem na Górnym Śląsku. Spółka, wykorzystując potencjał zarządzanej infrastruktury, prowadzi również kolejowe przewozy towarowe, tworząc zintegrowany model działalności łączący funkcję zarządcy infrastruktury i przewoźnika.

Linia nr 65, stanowiąca około 2% długości sieci kolejowej w Polsce, ma istotne znaczenie dla kolejowych przewozów towarowych. PKP LHS realizuje na niej około 4% kolejowych przewozów ładunków w Polsce oraz blisko 5% pracy przewozowej w tym segmencie rynku. Położenie geograficzne, szerokość toru 1520 mm oraz bezpośrednie połączenie z systemem kolejowym Ukrainy sprawiają, że PKP LHS jest istotnym partnerem w obsłudze wymiany handlowej pomiędzy Ukrainą a Polską oraz – poprzez polską sieć kolejową i porty morskie – pomiędzy Ukrainą a pozostałymi rynkami europejskimi.

Dotychczasowy rozwój PKP LHS opierał się przede wszystkim na wykorzystaniu przewagi wynikającej z integracji infrastruktury kolejowej, działalności przewozowej oraz infrastruktury logistycznej zlokalizowanej wzdłuż linii nr 65. Model ten umożliwił Spółce systematyczną dywersyfikację przewozów, rozwój bazy klientów oraz budowę własnych kompetencji logistycznych.

Kolejnym etapem rozwoju powinno być przejście od modelu „infrastruktura + przewóz” do modelu zintegrowanego operatora logistycznego, oferującego klientowi obsługę całego lub wybranych elementów łańcucha dostaw. Kierunek ten wyznacza koncepcja LHS – Logistics Hub Solution.

Jej istotą jest stworzenie zintegrowanego systemu logistycznego opartego na linii nr 65 i sieci centrów logistycznych rozmieszczonych na jej długości, zapewniającego klientom dostęp do infrastruktury, przewozów kolejowych, przeładunku, magazynowania, usług terminalowych, manewrowych, spedycyjnych oraz innych usług logistycznych (w zależności od potrzeb). Proponowany model pozwoli również na ścisłą i efektywną integrację dwóch systemów kolejowych (normalnotorowego i szerokotorowego).

2. LINIA NR 65 – FUNDAMENT PRZEWAGI KONKURENCYJNEJ PKP LHS

Historia PKP LHS i jej przyszłość są nierozerwalnie związane z linią kolejową nr 65. Linia o długości 394,650 km została zaprojektowana i wybudowana w latach siedemdziesiątych XX wieku jako jednotorowa, niezelektryfikowana linia szerokotorowa o prześwicie 1520 mm. Linia nr 65 przebiega od granicy państwa w rejonie Hrubieszowa do Sławkowa, położonego w bezpośrednim sąsiedztwie głównych ośrodków przemysłowych Górnego Śląska. Jej strategiczne znaczenie wynika przede wszystkim z możliwości bezpośredniego prowadzenia przewozów pomiędzy systemem kolejowym Ukrainy a terminalami zlokalizowanymi w Polsce, bez konieczności zmiany szerokości toru na granicy.

Rysunek 1. Przebieg linii kolejowej nr 65

Źródło: PKP LHS

Wzdłuż linii nr 65 funkcjonuje sieć stacji LHS, obejmująca:

1. Hrubieszów LHS – stacja graniczna,
2. Zamość Majdan LHS,
3. Zamość Bortatycze LHS,
4. Szczebrzeszyn LHS,
5. Biłgoraj LHS,
6. Wola Baranowska LHS,
7. Staszów LHS,
8. Grzybów LHS,
9. Gołuchów LHS,
10. Sędziszów LHS,
11. Sławków LHS – stacja końcowa.

Linia wyposażona jest również w 13 mijanek, umożliwiających prowadzenie ruchu na linii jednotorowej. Linia nr 65 przebiega przez pięć województw: lubelskie, podkarpackie, świętokrzyskie, małopolskie i śląskie. W jej bezpośrednim sąsiedztwie zlokalizowana jest infrastruktura logistyczna obejmująca bocznice szeroko- i normalnotorowe, terminale

przeładunkowe, rampy, place ładunkowe, magazyny oraz inne obiekty infrastruktury usługowej. W perspektywie do 2050 roku sieć ta powinna być postrzegana nie jako zbiór odrębnych stacji i terminali, lecz jako jeden rozproszony przestrzennie system logistyczny – **Logistics Hub Solution (LHS).**

3. ZINTEGROWANY MODEL DZIAŁALNOŚCI – FUNDAMENT ROZWOJU PKP LHS

Od początku działalności PKP LHS funkcjonuje w formule integrującej zarządzanie linią nr 65 z wykonywaniem przewozów kolejowych. Model ten pozwolił Spółce wykorzystać synergie pomiędzy zarządzaniem infrastrukturą, organizacją przewozów, utrzymaniem infrastruktury oraz rozwojem zaplecza logistycznego.

Ponad dwudziestoletnie doświadczenia PKP LHS potwierdzają, że integracja tych kompetencji stanowi istotną przewagę biznesową Spółki. Pozwala bowiem na podejmowanie decyzji inwestycyjnych i operacyjnych z uwzględnieniem całego procesu obsługi ładunku – od momentu jego przyjęcia do systemu transportowego aż do przekazania odbiorcy. Szczególne znaczenie ma możliwość wykorzystania infrastruktury zlokalizowanej przy stacjach LHS przez klientów oraz partnerów biznesowych. Dotychczasowy model zakładał, że partnerzy mogli dzierżawić infrastrukturę i samodzielnie organizować procesy logistyczne, korzystając jednocześnie ze wsparcia organizacyjnego i technicznego PKP LHS.

Model ten powinien zostać rozwinięty w kierunku elastycznego modelu operatorskiego. Oznacza to, że PKP LHS nie musi być właścicielem ani bezpośrednim operatorem każdego elementu infrastruktury terminalowej. W zależności od potrzeb rynku poszczególne terminale mogą być:

- samodzielnie operowane przez klientów lub partnerów logistycznych,
- operowane bezpośrednio przez PKP LHS,
- prowadzone w modelu mieszanym, w którym część procesów realizuje klient, a część PKP LHS,
- udostępniane wyspecjalizowanym operatorom zewnętrznym.

Dzięki temu PKP LHS może budować jeden zintegrowany system logistyczny przy zachowaniu elastyczności modelu operacyjnego. Kluczową wartością dla klienta nie będzie zatem to, kto formalnie wykonuje poszczególną czynność, lecz możliwość uzyskania – za pośrednictwem jednego systemu PKP LHS – dostępu do całego niezbędnego łańcucha logistycznego.

4. ROZWÓJ DZIAŁALNOŚCI PRZEWOZOWEJ I DYWERSYFIKACJA ŁADUNKÓW

PKP LHS od początku działalności konsekwentnie prowadzi politykę dywersyfikacji struktury przewożonych ładunków. Historycznie ponad 80% przewozów stanowiły rudy żelaza. W kolejnych latach ich udział systematycznie malał, przy jednoczesnym wzroście znaczenia innych grup towarowych. Do głównych grup ładunków, poza rudami żelaza, należą m.in. węgiel, koks, minerały, artykuły spożywcze i pasze, zboża, wyroby włókiennicze, drewno, wyroby metalowe, gazy, nawozy oraz ładunki w kontenerach.

Dywersyfikacja przewozów opierała się na utrzymaniu stabilnego wolumenu przewozów rudy żelaza jako podstawowego strumienia ładunków oraz systematycznym pozyskiwaniu nowych grup towarowych i klientów. Tak zbudowana struktura przewozów zwiększa odporność modelu biznesowego Spółki na zmiany koniunktury w poszczególnych sektorach gospodarki oraz ogranicza uzależnienie wyników od pojedynczej grupy towarowej.

W perspektywie do 2050 roku dywersyfikacja powinna zostać uzupełniona o dywersyfikację źródeł przychodów – od przychodów z samego przewozu kolejowego w kierunku przychodów z całego łańcucha wartości logistycznej. Oznacza to stopniowe zwiększanie znaczenia usług takich jak przeładunek, magazynowanie, obsługa terminalowa, manewry, spedycja, usługi celne i dodatkowe oraz inne rozwiązania dostosowane do specyfiki poszczególnych grup klientów. PKP LHS posiada doświadczenie w realizacji przewozów intermodalnych w relacji Europa–Azja. W 2020 roku uruchomiono przewozy z Chin do Sławkowa, wykorzystując tranzyt przez Ukrainę. Brak konieczności zmiany szerokości toru na granicy oraz dedykowana do przewozów towarowych linia nr 65 pozwalały na uzyskanie atrakcyjnych czasów transportu.

Wojna w Ukrainie doprowadziła do wstrzymania tego kierunku przewozów. Jednocześnie rozwijane są przewozy intermodalne z Ukrainy do polskich portów morskich, z wykorzystaniem infrastruktury terminalowej m.in. w Zamościu, Szczebrzeszynie, Woli Baranowskiej i Sławkowie. Doświadczenia te pokazują, że strategiczną przewagą PKP LHS jest nie tylko sama linia kolejowa, lecz możliwość stworzenia na jej bazie elastycznego systemu obsługi różnych kierunków geograficznych i różnych rodzajów ładunków.

5. DOŚWIADCZENIA PKP LHS W WARUNKACH KRYZYSOWYCH

Wojna w Ukrainie, rozpoczęta w lutym 2022 roku, stanowiła istotny test odporności operacyjnej i finansowej PKP LHS. Pomimo zasadniczej zmiany warunków prowadzenia działalności Spółka utrzymała ciągłość funkcjonowania, angażując się również w realizację przewozów związanych z pomocą humanitarną, zaopatrzeniem oraz potrzebami państwa. Doświadczenia te potwierdziły strategiczne znaczenie infrastruktury szerokotorowej oraz zdolności organizacyjne PKP LHS.

Jednocześnie wojna spowodowała istotne zmiany w strukturze przewozów. W szczególności zahamowaniu uległy rozwijane wcześniej przewozy intermodalne w relacji Chiny–Europa przez Ukrainę. Z drugiej strony wzrosło znaczenie przewozów związanych z eksportem produktów rolnych z Ukrainy, a także obsługi logistycznej wymiany handlowej pomiędzy Ukrainą a Unią Europejską.

W perspektywie strategicznej linia nr 65 może pełnić funkcję jednego z kluczowych europejskich korytarzy logistycznych obsługujących odbudowę i rozwój gospodarczy Ukrainy.

6. INWESTYCJE JAKO PODSTAWA REALIZACJI STRATEGII

Dotychczasowy program inwestycyjny PKP LHS koncentrował się przede wszystkim na zwiększaniu przepustowości linii nr 65, poprawie parametrów technicznych infrastruktury, rozwoju stacji i terminali oraz modernizacji i rozbudowie potencjału taborowego. Zrealizowane

i prowadzone inwestycje obejmują m.in. modernizację stacji granicznej Hrubieszów LHS, rozbudowę stacji Zamość Bortatycze LHS, rozwój stacji Zamość Majdan LHS oraz modernizację systemów sterowania ruchem kolejowym.

Istotnym elementem rozwoju potencjału technicznego jest również modernizacja lokomotyw oraz przygotowanie do zakupu nowych ciężkich lokomotyw spalinowych szerokotorowych.

W kolejnej fazie rozwoju inwestycje powinny być podporządkowane nie tylko zwiększaniu zdolności przewozowej, lecz przede wszystkim budowie kompleksowego potencjału logistycznego. Oznacza to koncentrację nakładów na czterech wzajemnie powiązanych obszarach:

1. infrastrukturę liniową – zwiększanie przepustowości, poprawę parametrów technicznych i niezawodności linii nr 65;
2. infrastrukturę stacyjną i terminalową – rozwój zdolności przeładunkowych, magazynowych i operacyjnych;
3. tabor i zaplecze techniczne – zapewnienie odpowiednich zdolności trakcyjnych, manewrowych i utrzymaniowych;
4. technologie cyfrowe i integrację procesów – umożliwiające zarządzanie przepływem ładunków, informacją i usługami w ramach jednego systemu logistycznego.

Realizacja strategii Logistics Hub Solution wymaga odejścia od postrzegania inwestycji wyłącznie jako narzędzia zwiększania przepustowości linii kolejowej. Przyszłe inwestycje powinny być oceniane z perspektywy ich wpływu na cały łańcuch wartości logistycznej. Priorytetami powinny być:

1. modernizacja i rozwój parku lokomotyw;
2. zwiększenie przepustowości i niezawodności linii nr 65;
3. dalsza modernizacja systemów sterowania ruchem kolejowym;
4. rozwój stacji i mijanek umożliwiający obsługę większych i cięższych składów;
5. rozwój terminali przeładunkowych i infrastruktury intermodalnej;
6. zwiększanie powierzchni magazynowych i placów składowych;
7. rozwój bocznic i połączeń z siecią normalnotorową;
8. rozwój własnych kompetencji utrzymaniowych;
9. cyfryzacja procesów przewozowych i logistycznych;
10. tworzenie systemów integrujących informacje o ładunkach, taborze, infrastrukturze i usługach.

Kluczowym kryterium inwestycyjnym powinno być nie tylko „ile ton więcej można przewieźć”, lecz także „ile wartości logistycznej można zaoferować klientowi więcej”.

7. LHS – LOGISTICS HUB SOLUTION. STRATEGIA ROZWOJU DO 2050 ROKU

Dotychczasowy model rozwoju PKP LHS można określić jako ewolucję od zarządcy infrastruktury i przewoźnika do przewoźnika z własną infrastrukturą kolejową i logistyczną. Kolejnym etapem tej ewolucji powinno być stworzenie LHS – Logistics Hub Solution. Koncepcja ta zakłada, że linia kolejowa nr 65 wraz z rozmieszczonymi wzdłuż niej stacjami, terminalami, bocznicami, magazynami i innymi obiektami infrastruktury będzie funkcjonowała

jako jeden rozproszony przestrzennie hub logistyczny, łączący wschodnią granicę Polski z centralną i południową częścią kraju oraz europejskim systemem transportowym.

Nie chodzi zatem o budowę jednego dużego terminala. Logistics Hub Solution powinien być siecią wzajemnie powiązanych centrów logistycznych, których łącznym atutem jest blisko 400 km szerokotorowej infrastruktury oraz możliwość organizowania przewozów i usług logistycznych w wielu lokalizacjach. Ładunki w imporcie i eksporcie z linii szerokotorowej nr 65 mogą trafiać do krajów Europy czy też wybranych portów morskich.

Strategia LHS–Logistics Hub Solution powinna opierać się na elastycznym modelu współpracy z klientami. W zależności od specyfiki ładunku, skali działalności, kompetencji klienta i jego oczekiwań PKP LHS może oferować:

- kolejowy przewóz ładunku,
- obsługę terminalową,
- przeładunek pomiędzy różnymi środkami transportu,
- magazynowanie,
- obsługę manewrową,
- usługi spedycyjne,
- udostępnienie infrastruktury około przewozowej,
- organizację transportu drogowego na pierwszej i ostatniej mili,
- usługi utrzymania i obsługi technicznej,
- kompleksową obsługę logistyczną „door-to-door”.

W tym modelu klient zachowuje możliwość samodzielnego prowadzenia tych procesów, które stanowią jego kompetencję podstawową, natomiast PKP LHS przejmuje te elementy łańcucha wartości, które klient chce zlecić zewnętrznemu operatorowi. Możliwe jest zatem funkcjonowanie trzech podstawowych modeli. W modelu 1 (self-service) klient wykorzystuje infrastrukturę PKP LHS i samodzielnie organizuje procesy terminalowe i logistyczne. W modelu 2 – LHS operator, PKP LHS zapewnia kompleksową obsługę terminalową i logistyczną klienta. Natomiast w modelu 3 (model mieszany) część procesów realizuje klient, a część PKP LHS zgodnie z ustalonym podziałem kompetencji. Cechą wspólną wszystkich modeli jest założenie prowadzenia działalności przewozowej wyłącznie przez PKP LHS na linii szerokotorowej nr 65. Wszystkie trzy modele mogą funkcjonować równolegle w ramach jednego systemu LHS – Logistics Hub Solution. To właśnie elastyczność modelu stanowić powinna jedną z kluczowych przewag konkurencyjnych Spółki.

Strategicznym celem PKP LHS do 2050 roku powinno być stworzenie możliwości obsługi klienta w ramach pełnego łańcucha wartości logistycznej, przy zachowaniu możliwości wyboru przez klienta zakresu usług. Docelowy model można przedstawić jako: nadawca → terminal / punkt załadunku → przeładunek → magazynowanie → transport kolejowy PKP LHS → terminal docelowy → przeładunek → magazynowanie → transport drogowy / kolejowy → odbiorca końcowy.

PKP LHS nie musi wykonywać wszystkich tych czynności samodzielnie. Rolą PKP LHS powinno być realizowanie przewozów po linii 65 oraz zintegrowanie poszczególnych elementów łańcucha oraz zapewnienie klientowi jednego partnera odpowiedzialnego za organizację wybranego zakresu usług. W konsekwencji wartość oferowana przez Spółkę będzie

wynikać nie tylko z przewiezienia ładunku z punktu A do punktu B, lecz z rozwiązania konkretnego problemu logistycznego klienta. To właśnie stanowi istotę rozwinięcia skrótu: **LHS – Logistics Hub Solution,** czyli kompleksowe rozwiązanie logistyczne oparte na sieci infrastruktury i kompetencji PKP LHS.

W perspektywie 2050 roku poszczególne stacje LHS powinny być rozwijane zgodnie z ich potencjałem gospodarczym, lokalizacyjnym i logistycznym. Nie każda lokalizacja powinna pełnić taką samą funkcję. Docelowo sieć może obejmować:

- huby graniczne – obsługujące przepływy pomiędzy Ukrainą a Polską;
- huby przeładunkowe – specjalizujące się w przeładunku określonych grup ładunków;
- huby intermodalne – obsługujące kontenery i transport kombinowany;
- huby magazynowo-dystrybucyjne – integrujące kolej z logistyką magazynową i dystrybucją;
- huby przemysłowe – zorientowane na obsługę konkretnych zakładów przemysłowych;
- huby rolno-spożywcze – wspierające eksport produktów rolnych z Ukrainy;
- huby logistyczne klientów – rozwijane wspólnie z partnerami biznesowymi.

Poszczególne lokalizacje mogą funkcjonować w różnych modelach własnościowych i operatorskich, ale powinny być zintegrowane jednym systemem logistycznym PKP LHS. Realizacja koncepcji LHS - Logistics Hub Solution powinna opierać się na kilku podstawowych kierunkach rozwoju.

1. Dywersyfikacja ładunków - kontynuacja pozyskiwania nowych grup towarowych oraz ograniczanie zależności wyników finansowych od pojedynczych segmentów rynku.
2. Rozwój przewozów intermodalnych - budowa pozycji PKP LHS jako operatora istotnych połączeń intermodalnych pomiędzy Ukrainą, Polską, portami morskimi i pozostałymi rynkami europejskimi.
3. Obsługa odbudowy i rozwoju Ukrainy - wykorzystanie przewagi wynikającej z bezpośredniego połączenia szerokotorowego z Ukrainą do obsługi przyszłych przepływów materiałów, surowców, maszyn, produktów przemysłowych i innych ładunków związanych z odbudową gospodarki Ukrainy.
4. Rozwój usług logistycznych - systematyczne przesuwanie modelu biznesowego w kierunku usług o wyższej wartości dodanej – przeładunku, magazynowania, spedycji, obsługi terminalowej i kompleksowego zarządzania łańcuchem dostaw.
5. Rozwój współpracy z operatorami logistycznymi - pozyskiwanie partnerów, którzy będą generować nowe potoki ładunków oraz rozwijać działalność na infrastrukturze PKP LHS.
6. Rozwój usług dla przemysłu - wykorzystanie lokalizacji stacji PKP LHS do tworzenia wyspecjalizowanych centrów logistycznych obsługujących zakłady przemysłowe i centra dystrybucyjne.

Docelowy model biznesowy PKP LHS powinien opierać się na wzajemnie powiązanych filarach, którymi są: infrastruktura, transport, logistyka oraz integracja łańcucha wartości. Infrastruktura oznacza zarządzanie, utrzymanie i rozwój linii kolejowej nr 65 oraz infrastruktury stacyjnej i logistycznej. Transport to realizacja kolejowych przewozów towarowych i rozwój zdolności przewozowych Spółki. Logistyka oznacza rozwój usług przeładunkowych, magazynowych, terminalowych, manewrowych, spedycyjnych i innych usług o wartości dodanej. Natomiast integracja łańcucha wartości to koordynowanie

infrastruktury, transportu i usług logistycznych w ramach jednego rozwiązania dla klienta. Te cztery filary powinny tworzyć jeden model biznesowy **LHS - Logistics Hub Solution.**

8. APORT NIERUCHOMOŚCI Z PKP SA – WARUNEK DŁUGOTERMINOWEGO ROZWOJU

Istotnym wyzwaniem pozostaje status majątkowy infrastruktury linii nr 65 i powiązanych z nią nieruchomości. Od 1 lipca 2001 roku linią zarządza PKP LHS. Infrastruktura linii nie została jednak dotychczas przekazana na kapitał Spółki. Jest ona udostępniona PKP LHS na podstawie wieloletniej umowy, na mocy której Spółka ma prawo amortyzowania składników majątkowych linii. Jednocześnie wartość infrastruktury znajduje odzwierciedlenie po stronie pasywów bilansu PKP LHS w postaci długoterminowych zobowiązań. Stan ten wpływa na strukturę finansową Spółki i może ograniczać możliwości pozyskiwania finansowania zewnętrznego dla dużych projektów rozwojowych. Ponadto, aktualny model zagospodarowania nieruchomości nie będących własnością PKP LHS znacznie wydłuża i komplikuje proces zarządzania tymi aktywami w tworzeniu nowoczesnego centrum logistycznego wzdłuż linii kolejowej nr 65.

W najbliższej perspektywie zasadne jest uporządkowanie statusu majątkowego infrastruktury linii nr 65. Powinno to być traktowane jako jeden z kluczowych warunków umożliwiających realizację długoterminowego programu inwestycyjnego (np. pozyskanie lokomotyw) i budowę Logistics Hub Solution.

9. PODSUMOWANIE – WIZJA PKP LHS DO 2050 ROKU

PKP LHS posiada unikalne aktywa i kompetencje: blisko 400 km szerokotorowej linii kolejowej, bezpośrednie połączenie z Ukrainą, sieć stacji i infrastruktury logistycznej, własny tabor, kompetencje przewozowe, doświadczenie w obsłudze różnorodnych grup ładunków oraz relacje z klientami i partnerami logistycznymi. Dotychczasowa strategia pozwoliła Spółce przejść drogę od wyspecjalizowanego zarządcy infrastruktury i przewoźnika do podmiotu oferującego coraz szerszy zakres usług logistycznych. Kolejnym etapem powinno być stworzenie nowego modelu biznesowego, w którym linia nr 65 nie będzie wyłącznie linią kolejową, lecz kręgosłupem zintegrowanego systemu logistycznego.

Do 2050 roku PKP LHS powinna rozwijać sieć wzajemnie powiązanych centrów logistycznych rozlokowanych wzdłuż całej linii nr 65, tworząc jeden organizacyjnie i cyfrowo zintegrowany system – LHS Logistics Hub Solution. W ramach tego systemu część terminali może być samodzielnie zarządzana przez klientów, część operowana przez PKP LHS, a część funkcjonować w modelu mieszanym. Niezależnie od przyjętego modelu operacyjnego klient powinien otrzymywać możliwość korzystania z infrastruktury około przewozowej i usług PKP LHS w takim zakresie, jaki odpowiada jego potrzebom biznesowym.

Strategiczną ambicją PKP LHS powinno być zatem nie tylko przewożenie ładunków, lecz kompleksowe rozwiązywanie problemów logistycznych klientów. Oznacza to zmianę punktu ciężkości:

a) z przewozu – na logistykę,

b) z pojedynczej stacji – na sieć centrów logistycznych,
c) z pojedynczej usługi – na łańcuch wartości,
d) z operatora kolejowego – na integratora logistycznego,
e) z „Railway Line Solution” – na „Logistics Hub Solution”.

Koncepcja LHS – Logistics Hub Solution powinna stać się docelowym modelem rozwoju Spółki: zintegrowanym, elastycznym i otwartym systemem logistycznym, którego podstawą jest linia nr 65, a wartością dla klienta – możliwość realizacji całego lub wybranego zakresu łańcucha dostaw w ramach jednego, profesjonalnie zarządzanego ekosystemu logistycznego.