



# Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-9.054.4.2025

Warszawa, 01 sierpnia 2025

**Pan Szymon Hołownia**  
Marszałek Sejmu  
Rzeczypospolitej Polskiej

*Szanowny Panie Marszałku,*

w odpowiedzi na interpelację nr 10579 Posła na Sejm RP Jarosława Sachajki, w sprawie sytuacji operacyjno-finansowej oraz przyszłości funkcjonowania PKP Linii Hutniczej Szerokotorowej Sp. z o.o. (dalej: PKP LHS) przekazujemy poniższe informacje.

Spółka PKP LHS jest liderem w zakresie kolejowych usług przewozowych wymiany towarowej z Ukrainą. Spółka funkcjonuje na mocno konkurencyjnym rynku i pomimo działań w kierunku utrzymania trendu wzrostowego w zakresie przewozów, obserwuje wiele przeszkód, z których większość jest poza strefą bezpośrednich wpływów – przeszkód, związanych z sytuacją wojenną za wschodnią granicą Polski i stanem gospodarki Ukrainy.

Jak można zauważyć na przestrzeni lat, wielkość przewozów kolejowych w Polsce, w tym również na linii PKP LHS, charakteryzuje się koniunkturalną dynamiką zmian, zarówno w krótkich okresach rocznych jak i dłuższych wieloletnich przedziałach czasowych.

W ponad 24-letniej historii przewozów PKP LHS występowały gorsze lata przewozowe - 2005, 2009, 2013 i 2020, po których następowały kilkuletnie nawet fazy ożywienia i rozkwitu, z rekordowymi przewozami w 2018, 2022 i 2024 roku. Obecna sytuacja polityczna Ukrainy, toczący się konflikt zbrojny, problemy gospodarcze tego kraju, a także sankcje gospodarcze, nałożone przez UE na Rosję, mają bezpośrednie przełożenie na działalność klientów PKP LHS.

I półrocze 2024 roku było rekordowe w historii PKP LHS, jeśli chodzi o masę przewiezionych towarów, także porównując np. do I półrocza 2025, zaznaczyć należy jednak, że przewieziono w tym czasie więcej towarów niż np. w analogicznym okresie 2021 i 2023 roku.

W I półroczu 2024 przewozy PKP LHS kształtowały się na poziomie 6034,9 tys. ton, podczas gdy w I półroczu 2025 wielkość przewozów istotnie spadła i wyniosła 4757,0 tys. ton. Liczba uruchomionych pociągów wyniosła w tych okresach odpowiednio - 3793 i 3216. Największe różnice w porównywaniu tych okresów nastąpiły w grupach ładunków: rudy żelaza, artykuły spożywcze, pasze dla zwierząt, nasiona i owoce oleiste oraz tłuszcze.

Należy mieć na uwadze, że wybiórcze posługiwanie się danymi za poszczególne okresy, w tym przedziały danego roku, prowadzić może do błędnych wniosków i stwarzać narrację niezgodną ze stanem faktycznym. W zakresie przewozowym I półrocze 2025 z wynikiem 240 mln tkm/mies. pokazuje wyższy wolumen niż w latach 2021 (223 mln tkm/mies.) oraz 2023 (233 mln tkm/mies.), gdzie także po dobrym roku 2022 (255 mln tkm/mies.) nastąpił spadek ilości przewożonych towarów. 2024 r. z wynikiem 274 mln tkm/mies. przyniósł np. kolei



rozwoju połączeń na trasie Chiny-Europa-Chiny oraz dalszej współpracy w ramach Środkowego Korytarza. Spółka bierze też aktywny udział w pracach Rady do spraw Współpracy z Ukrainą w ramach Polsko-Ukraińskiej Komisji Rządowej ds. Współpracy Gospodarczej.

Sprawozdania F-01 za ostatnie 4 kwartały znajdują się w załącznikach do niniejszego pisma. Odpisy jakie w analizowanym okresie dokonała Spółka dotyczyły:

- należności handlowych w wysokości 3.413 tys. zł – należności nieuregulowane przez dłużników w latach 2020-2023 - sprawy w trakcie procedur sądowych;
- niezrealizowanej inwestycji w wysokości 797,6 tys. zł - koszty poniesione w latach 2003 - 2016 podczas przygotowywania inwestycji myjni lokomotyw;
- spornych spraw sądowych na kwotę 654,6 tys. zł, w których jest spółka pozwana – w związku z odwołaniem wykonawców się od naliczonych przez Spółkę kar umownych (2 sprawy z II połowy 2024) i roszczeniem byłego pracownika (sprawa z I połowy 2024).

Jednocześnie informuję, że wg pozyskanych od Spółki informacji, nie jest planowana zmiana jej siedziby.

Spółka ma dobre relacje z Ukraińcami (dalej: UZ) i przyjmuje z Ukrainy wszystkie uzgodnione towary. Wg oceny PKP LHS współpraca z UZ na poziomie eksploatacyjnym (roboczym) układa się dobrze, a sprawy sporne rozwiązywane są w miarę możliwości na bieżąco.

Prowadzone są także rozmowy biznesowe na różnych szczeblach ze spółką zależną od UZ, a działającą na polskim rynku - UZ Cargo Poland (dalej: UZCP<sup>3</sup>). W fazie analiz są wspólne inicjatywy w zakresie współpracy w realizacji połączeń szerokotorowych. Dotychczas zrealizowano np. wspólnie przewozy naczep samochodowych. Obecny stan współpracy rokuje nadzieję na realizację wspólnych projektów biznesowych na zasadzie partnerstwa.

Jednocześnie PKP LHS nie bagatelizuje potencjalnego zagrożenia konkurencyjności ze strony prowadzonej działalności przez UZCP. Działalność UZCP na rynku przewozów kolejowych towarów jest przez PKP LHS monitorowana.

*Z wyrazami szacunku,*

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu

Dokument podpisany elektronicznie.

#### Załączniki:

- Sprawozdania o przychodach, kosztach i wyniku finansowym oraz o nakładach na środki trwałe (F-01 za II, III, IV kw. 2024 oraz za I kw. 2025).

---

<sup>3</sup> UZCP działa zgodnie z licencją, uzyskaną w UTK. UTK zbadało wiarygodność finansową, możliwości operacyjne, kwalifikacje zawodowe, wymagania prawne i inne istotne czynniki. Wg informacji UTK, w początkowym okresie działalność będzie oparta o 3 lokomotywy i 100 wagonów oraz 15 osób, zatrudnionych do wykonywania przewozów. Wg danych z raportu UTK nt. przewozów towarowych za 2024 UZCP nie występowało jako przewoźnik, mający udział przekraczający 0,5% zarówno wg pracy przewozowej, masy jak i pracy eksploatacyjnej.