



Polski Fundusz Rozwoju

# Kluczowe informacje na temat działalności PFR oraz zabezpieczenie środków publicznych na rozwój transportu

**KRZYSZTOF PERDZYŃSKI**

STARSZY DYREKTOR INWESTYCYJNY, DEPARTAMENT  
INWESTYCJI, POLSKI FUNDUSZ ROZWOJU

CZERWIEC 2026



# Agenda



1 Potrzeby inwestycyjne i źródła finansowania

---

2 Intermodal

---

3 Przeznaczenie środków i wybrane inwestycje PFR

---

4 PFR w pigułce

---

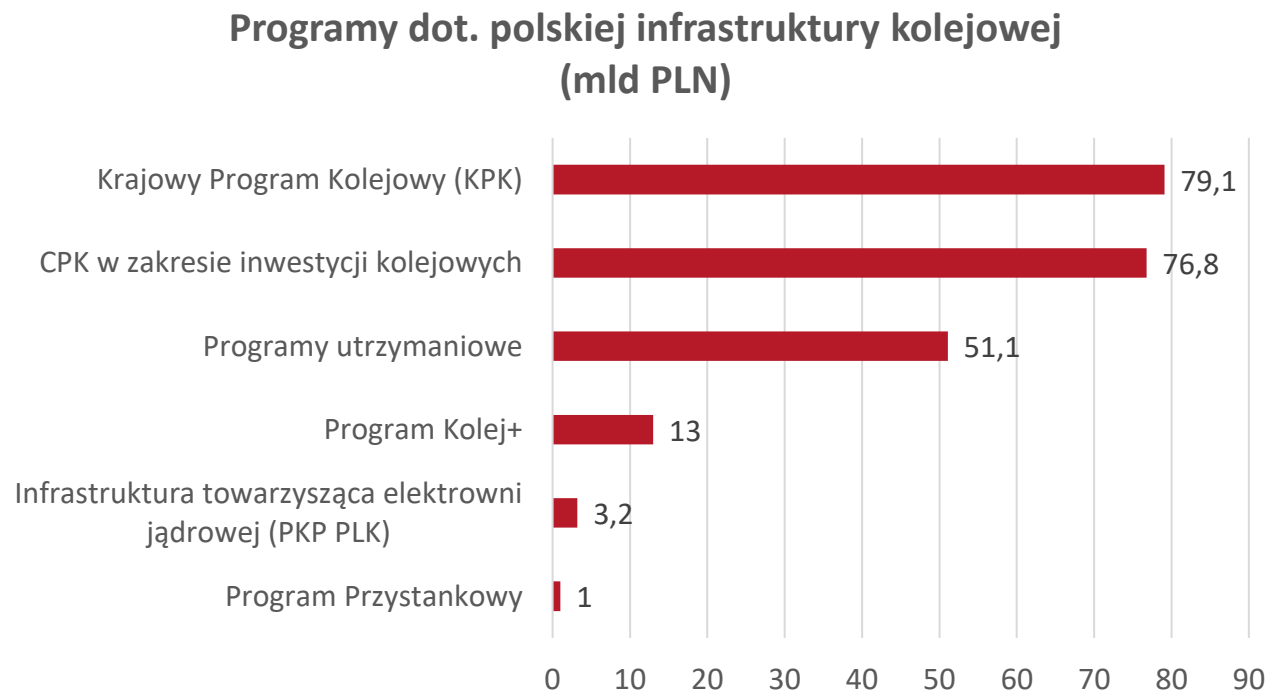
---

---

## Potrzeby inwestycyjne: Polska do 2032r.



**Ostrożne oszacowanie środków zabezpieczonych na kolej w Polsce do 2032 r. to około 180 mld PLN, co wynika z oficjalnego Krajowego Programu Kolejowego oraz programów towarzyszących. Uwzględniając pełny program kolejowy CPK, skala planowanych nakładów na infrastrukturę kolejową wzrasta do około 250–260 mld PLN.**



Źródło: Opracowanie własne PFR

**~20 mld PLN / rok**

Docelowy poziom rocznych nakładów PKP PLK

**~7 tys. km torów**

Pracami objęte jest 7 tys. km torów, co stanowi blisko ¼ sieci krajowej

# Programy dot. polskiej infrastruktury kolejowej (1/2)



## Ogólnokrajowe

79,1

mld PLN

### Krajowy Program Kolejowy (KPK)

- **Horyzont do 2030 roku (z perspektywą do 2032 roku)**, przyjęty przez rząd w 2023 r.; dostosowany do unijnej perspektywy finansowej 2021–2027 (część projektów ma być realizowana do 2032).
- Finansowanie pozyskiwane w ramach programów CEF, FEnIKS i KPO.
- Cele:
  - ❖ modernizacja istniejących linii kolejowych,
  - ❖ skracanie czasów przejazdu,
  - ❖ poprawa bezpieczeństwa ruchu,
  - ❖ zwiększenie przepustowości sieci,
  - ❖ ograniczanie wykluczenia komunikacyjnego (przywracanie lub rozwój połączeń kolejowych),
  - ❖ rozwój połączeń w ramach europejskiej sieci transportowej TEN-T.

13

mld PLN

### Program Uzupelniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej Kolej+

- **Horyzont do 2029 roku**
- Uruchomiony przez PKP Polskie Linie Kolejowe
- finansowany głównie ze środków krajowych (wkład państwa, część zapewniają samorzady województw i lokalni partnerzy)
- Założeniem programu jest, aby mieszkańcy miast powyżej 10 tys. mieszkańców, które nie mają dostępu do kolei, odzyskali możliwość podróżowania pociągiem.
- Program ma przeciwdziałać wykluczeniu komunikacyjnemu poprzez:
  - ❖ odbudowę nieczynnych linii kolejowych,
  - ❖ budowę nowych odcinków,
  - ❖ poprawę dostępu do istniejących linii,
  - ❖ tworzenie nowych przystanków.

1

mld PLN

### Rządowy Program Budowy lub Modernizacji Przystanków Kolejowych (Program Przystankowy)

- Przyjęty przez Radę Ministrów w 2021
- Finansuje m.in.:
  - ❖ budowę nowych przystanków kolejowych i odbudowę dawnych przystanków,
  - ❖ modernizację peronów,
  - ❖ dostosowanie infrastruktury do potrzeb osób o ograniczonej mobilności,
  - ❖ budowę parkingów typu Park&Ride i Park&Bike,
  - ❖ wydłużanie peronów umożliwiające obsługę pociągów dalekobieżnych.

# Programy dot. polskiej infrastruktury kolejowej (2/2)



## Konkretne inwestycje

3,2

mld PLN

### Infrastruktura towarzysząca elektrowni jądrowej w zakresie PKP PLK S.A.

- Realizacja przewidziana jest na lata **2023–2030**,
- Obejmuje inwestycje kolejowe niezbędne do budowy i późniejszej obsługi elektrowni jądrowej, za które odpowiada zarządca infrastruktury kolejowej - PKP Polskie Linie Kolejowe.
- Źródłem finansowania jest **budżet państwa**.
- Cele finansowania:
  - ❖ Budowa lub modernizacja linii kolejowych prowadzących do lokalizacji elektrowni,
  - ❖ budowa nowych łącznic i bocznic kolejowych,
  - ❖ dostosowanie infrastruktury do przewozu ciężkich i ponadgabarytowych elementów technologicznych,
  - ❖ zwiększenie przepustowości linii wykorzystywanych do transportu materiałów budowlanych,
  - ❖ budowę lub przebudowa stacji i punktów przeładunkowych obsługujących inwestycję.

76,8

mld PLN

### Centralny Port Komunikacyjny (zakresie inwestycji kolejowych)

- **Program budowy nowej sieci linii kolejowych dużych prędkości oraz modernizacji części istniejącej sieci**, realizowany równoległe do budowy lotniska.
- **Główne źródła finansowania CPK (kolej): budżet państwa** (fundusz CPK i program wieloletni), **środki Unii Europejskiej** (tam gdzie możliwe, np. TEN-T),
- Cele finansowania:
  - ❖ Centralny Port Komunikacyjny, w zakresie inwestycji kolejowych
  - ❖ Koleje dużych prędkości (KDP)
  - ❖ Linie dowozowe do CPK (lotniska)
  - ❖ Modernizacja i „podpięcie” istniejącej sieci
  - ❖ Nowe tunele i węzły kolejowe
- **niektóre linie CPK pokrywają się z KPK**

## Inwestycje utrzymaniowe

51,1

mld PLN

### Programy utrzymaniowe

- Wsparcie zarządców infrastruktury kolejowej do 2028 roku (46,34 mld PLN ma pochodzić z budżetu państwa).
- Programy utrzymaniowe są **finansowane centralnie przez państwo**, zwykle z i) budżetu państwa, ii) Funduszu Kolejowego, iii) środków uzupełniających (np. UE, ale rzadziej niż przy inwestycjach).
- Cele finansowania:
  - ❖ wymiana zużytych szyn i podkładów,
  - ❖ naprawy torów i rozjazdów,
  - ❖ utrzymanie sieci trakcyjnej (zasilania),
  - ❖ remonty mostów i wiaduktów,
  - ❖ utrzymanie urządzeń sterowania ruchem,
  - ❖ odtwarzanie parametrów linii (np. prędkości i nośności),
  - ❖ usuwanie tzw. „zaległości utrzymaniowych”.

# Finansowanie infrastruktury kolejowej w Polsce 1/2



W praktyce wiele projektów kolejowych jest finansowanych z kilku źródeł jednocześnie, np.:

- Fundusz Kolejowy,
- bezpośrednie środki budżetu państwa,
- środki UE (CEF, FEnIKS),

## Środki krajowe

### Budżet Państwa

Państwo zabezpiecza pieniądze na kolej nie jednym funduszem, lecz przez **zestaw programów wieloletnich i źródeł finansowania**, co pozwala **oddzielnie finansować modernizację linii, rozwój połączeń lokalnych, sieci przystanków oraz duże projekty strategiczne**.

#### **Budżet państwa pokrywa:**

- duże modernizacje linii kolejowych,
- strategiczne inwestycje (np. Rail Baltica, węzły kolejowe),
- projekty wpisane do **Krajowego Programu Kolejowego**.

### Fundusz Kolejowy

- państwowy fundusz celowy utworzony w 2006 r., prowadzony przez **Bank Gospodarstwa Krajowego**.
- zapewnienie stabilnego finansowania infrastruktury kolejowej w Polsce.
- Najważniejszym źródłem finansowania są wpływy z **opłaty paliwowej**. Dodatkowo fundusz może być zasilany m.in. odsetkami od zgromadzonych środków, innymi środkami publicznymi, a także kredytami lub emisją obligacji przez BGK.
- na koniec 2024 r. Fundusz dysponował aktywami o wartości około **5,0 mld PLN**, w tym obligacjami skarbowymi przekazanymi przez Ministra Finansów.
- **Fundusz Kolejowy generuje około 2–2,5 mld PLN rocznie**.

# Finansowanie infrastruktury kolejowej w Polsce 2/2



Unijne środki przeznaczane są głównie na modernizację linii, poprawę przepustowości, systemy sterowania ruchem, interoperacyjność oraz dostępność kolei w aglomeracjach i regionach. W praktyce oznacza to też inwestycje w trasy TEN-T, Rail Baltica, odcinki linii krajowych oraz infrastrukturę obsługi pociągów.

## Środki unijne

### Connecting Europe Facility, Instrument „Łącząc Europę” (CEF)

- program UE służący finansowaniu strategicznej infrastruktury transportowej, energetycznej i cyfrowej. W sektorze kolejowym jest jednym z najważniejszych źródeł unijnego dofinansowania dla dużych projektów infrastrukturalnych.
- CEF nie finansuje projektów automatycznie. Beneficjenci (np. PKP PLK, CPK, zarządy portów czy lotnisk) składają wnioski w konkursach organizowanych przez Komisję Europejską.
- Projekty konkurują o środki na poziomie całej UE.
- Przykłady finansowania na rynku polskim:
  - ❖ Rail Baltica,
  - ❖ wdrażanie ERTMS/ETCS na liniach PKP PLK,
  - ❖ wybrane projekty kolejowe związane z CPK
  - ❖ inwestycje poprawiające dostęp do portów morskich i połączeń transgranicznych.
- Polska pozyskała z CEF (wszystkie sektory transportu) około **7,9 mld EUR** od początku programu do 2025 r.

### Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko (FEnIKS)

- Horyzont 2021-2027
- Jest to największy program krajowy finansowany z funduszy UE w obecnej perspektywie finansowej i następcą programu **POIiŚ (Program Infrastruktura i Środowisko)** z lat 2014–2020.
- Cały program FEnIKS dysponuje budżetem około **29,3 mld EUR**, z czego ok. **24,2 mld EUR** pochodzi z funduszy UE. Na sam sektor transportu przewidziano ok. **12,9 mld EUR**.
- dla infrastruktury kolejowej PKP PLK w perspektywie 2021–2027 przewidziano ok. 17 mld PLN
- **W projektach PKP PLK przykładowy montaż finansowy wygląda następująco:**
  - a) 70–85% kosztów kwalifikowalnych → **FEnIKS**,
  - b) część wkładu krajowego → **Fundusz Kolejowy**,
  - c) pozostała część → **budżet państwa**.

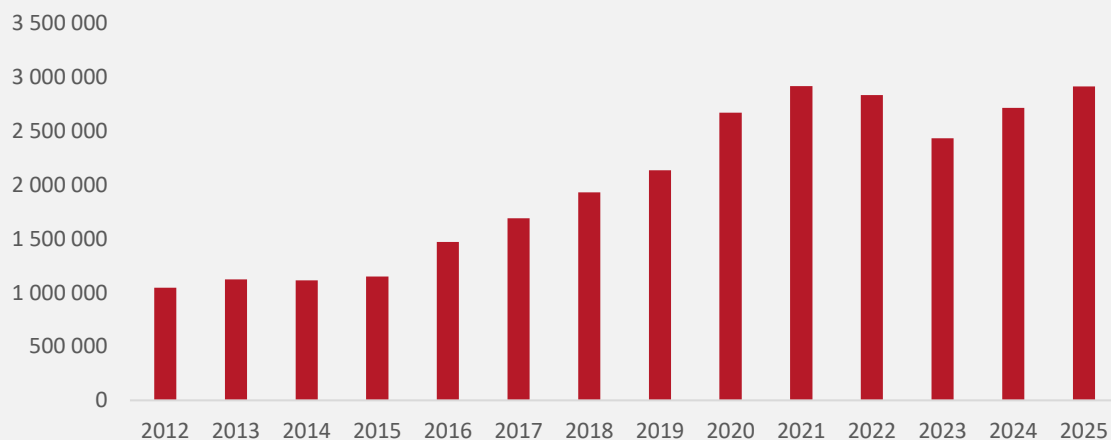
### Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności (KPO)

- polski program inwestycji i reform finansowany ze środków unijnego Funduszu Odbudowy (*Recovery and Resilience Facility – RRF*), utworzonego po pandemii COVID-19.
- Polska w całym programie ma do dyspozycji prawie **60 mld EUR**, w tym **26 mld euro dotacji i ponad 34,5 mld EUR preferencyjnych pożyczek**.
- na inwestycje kolejowe w ramach KPO przeznaczono około **18 mld PLN**, z czego około **10,7 mld zł** trafia bezpośrednio na modernizację i rewitalizację linii kolejowych (minimum 800 km linii), pozostałe środki są przeznaczane m.in. na cyfryzację kolei, bezpieczeństwo ruchu, likwidację wąskich gardel, systemy informacji pasażerskiej oraz modernizację przejazdów kolejowo-drogowych.
- Największy beneficjent – PKP PLK: Realizacja **41 przedsięwzięć (ponad 160 zadań inwestycyjnych)** o łącznej wartości **11–11,5 mld PLN**.

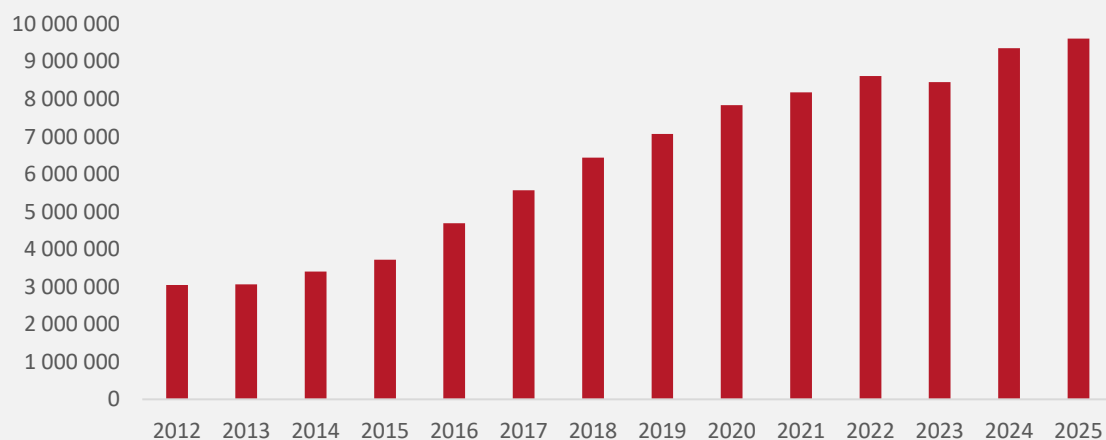
# Sytuacja na rynku intermodalnym



Liczba TEU w przewozach intermodalnych



Praca przewozowa w przewozach intermodalnych (w tys. tono-km)



Źródło: dane eksploatacyjne UTK

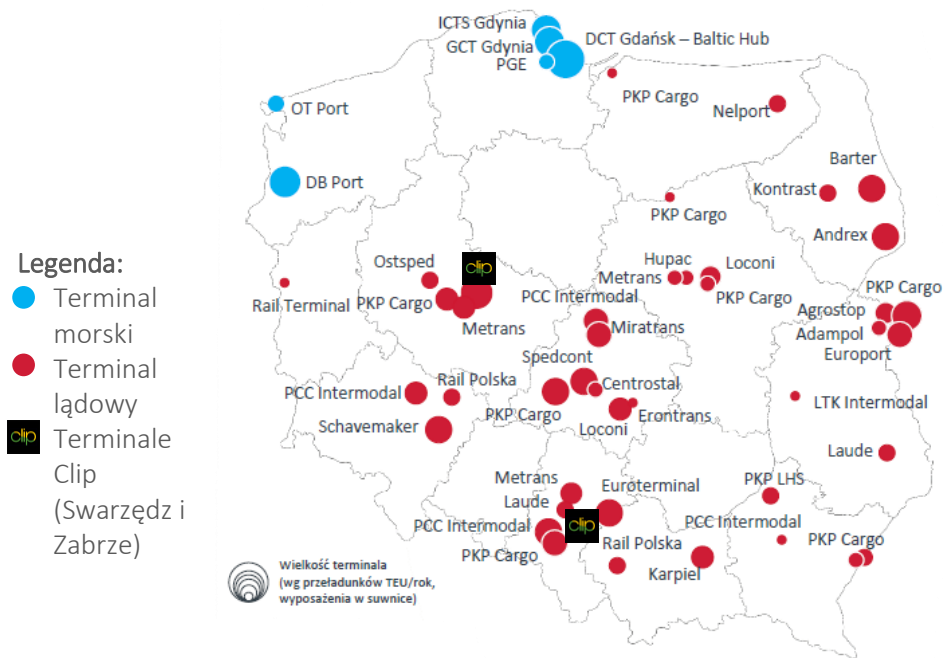
\* International Union For Road-Rail Combined Transport, Raport Roadmap to zero-carbon combined transport 2050

Komentarz

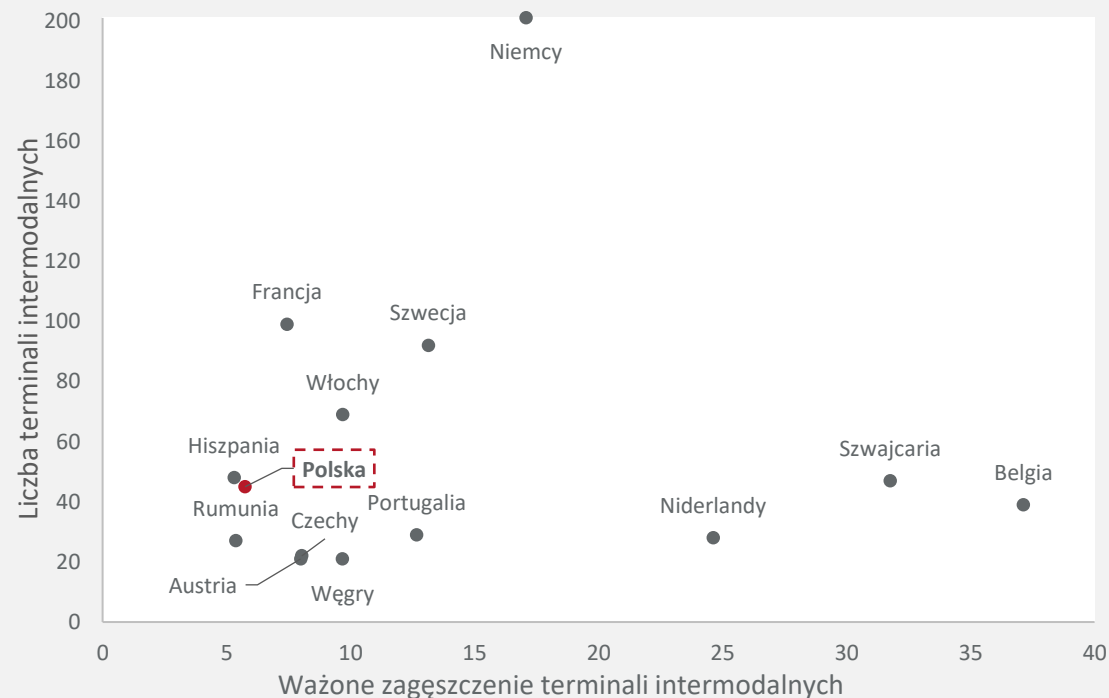
- Transport intermodalny za 2025: w ujęciu masy i pracy przewozowej, odnotowano wzrost względem 2024 r., kluczowe wskaźniki konteneryzacji – liczba TEU oraz liczba sztuk – wzrosły;
- Udział przewozów intermodalnych w rynku kolejowym wg pracy przewozowej osiągnął historyczny rekord: 17,1% - potwierdzenie kierunku ewolucji Polski w kierunku hubu logistycznego;
- Polski rynek boryka się z chronicznymi problemami m.in.: średnia prędkość handlowa pociągów intermodalnych wynosi 32 km/h, co obniża konkurencyjność kolei względem transportu drogowego. Jest to wynik trwających prac modernizacyjnych oraz niewystarczającej przepustowości linii. Ponadto, gęstość terminali w Polsce wciąż odbiega od standardów zachodnich, co generuje wyższe koszty "ostatniej mili";
- Koszty operacyjne w transporcie drogowym rosną w szybkim tempie, napędzane przez wzrost płac, cen paliw oraz opłat drogowych – szansa dla kolei;
- Analiza długoterminowa wskazuje na wciąż niewykorzystany potencjał polskiego rynku. Według szacunków aż 57% masy towarowej i 82% wartości polskiego handlu nadaje się do skonteneryzowania. Obecnie transport drogowy wciąż obsługuje 88% rynku. Zgodnie z danymi UTK w ujęciu masy towarowej, kontenery stanowią ~13%, a w ujęciu pracy przewozowej: 17,1%. Dla porównania w całej Unii Europejskiej średni udział transportu intermodalnego w rynku kolejowym wyniósł: (i) w pracy przewozowej: ~22%, (ii) w masie towarów: ~18-20%
- Niemcy, będące największym rynkiem logistycznym w Europie i głównym partnerem handlowym Polski, przeżywają w latach 2024-2025 bezprecedensowy kryzys przepustowości, związany z prowadzonymi pracami infrastrukturalnymi na liniach kolejowych. Sytuacja ta ma bezpośredni, negatywny wpływ na cały europejski system transportowy, w tym na przewozy z i do Polski;
- W prognozie UIRR\* dla Europy z 2022 roku; CAGR prognozowanego popytu na długodystansowy transport lądowy od 2020 do 2050 r. będzie wynosił ~1,45%.



Liczba terminali intermodalnych w 2024 r. (szt.) w Polsce\*



Zagęszczenie terminali do ilości przetransportowanych jednostek intermodalnych koleją\*\*



## Komentarz

- Największa liczba terminali znajduje się w Niemczech, Francji oraz Szwecji. Polska według danych zawartych w analizie BGK, w 2021 roku znajdowała się na 7 miejscu pod względem ilości terminali. Według danych UTK z 2025 roku, w Polsce aktualnie funkcjonuje 45 terminali intermodalnych,
- Ważone zagęszczenie terminali intermodalnych zostało obliczone za pomocą wzoru:  $WDIT = \frac{N_T}{\sqrt{A \times \sqrt{L}}} \times 10^4$ , gdzie  $N_T$  oznacza liczbę terminali intermodalnych,  $A$  powierzchnię kraju (w  $km^2$ ) oraz  $L$  - długość linii kolejowych (w km),
- Polska w porównaniu z pozostałymi krajami Europy posiada niewielkie zagęszczenie terminali w odniesieniu do liczby posiadanych terminali. Wskazuje to na potrzebę oraz wysoki potencjał inwestycji w tej gałęzi transportu.

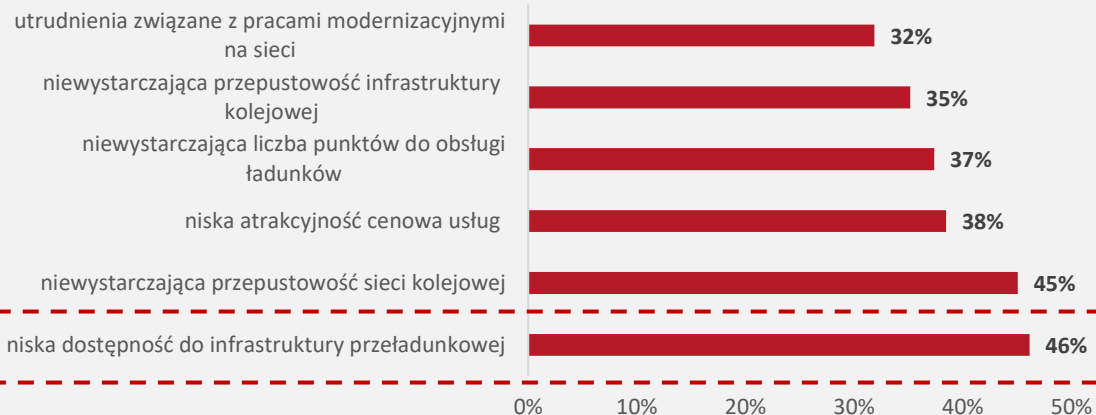
\*Źródło: BGK, Analiza potencjału rozwoju infrastruktury intermodalnej oraz małych i średnich portów morskich w poszczególnych

\*Źródło: Eurostat, Pieriegud J. „System transportowy Polski. 20 lat w Unii Europejskiej.”, opracowanie własne.

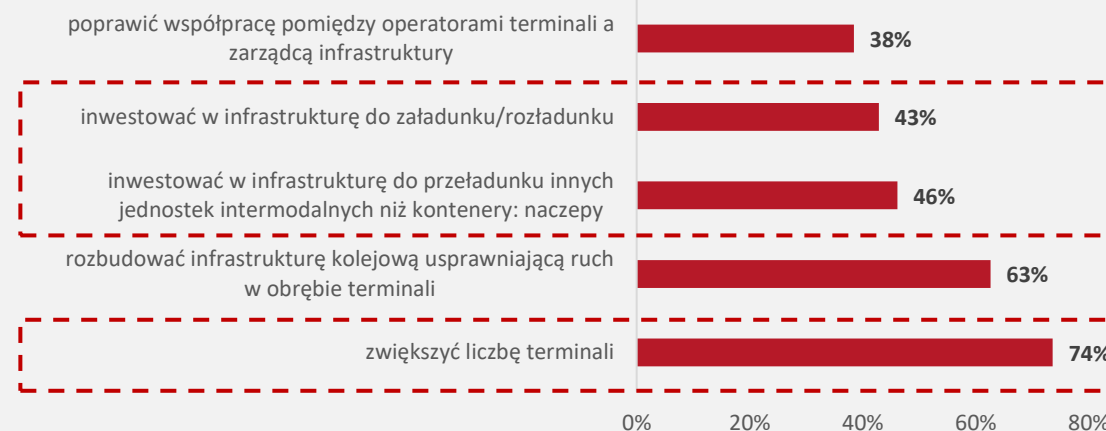
# Badanie ankietowe – rynek towarowy w Polsce



## Czynniki hamujące rozwój przewozu towarów koleją w Polsce



## Działania, które przyczyniają się do zwiększenia przewozów intermodalnych koleją

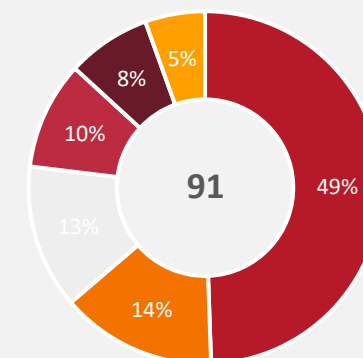


## Rozwiązania, które mają zwiększyć rolę transportu towarów koleją w Polsce



## Podmioty biorące udział w ankiecie

- przewoźnik kolejowy
- przedstawiciel szkolnictwa wyższego/ ośrodków szkoleniowych
- zarządca infrastruktury/użytkownik bocznic kolejowej
- inny podmiot
- organizacja reprezentująca przedsiębiorców
- nadawca/odbiorca/spedytor



**WNIOSEK: niedostateczna infrastruktura terminali lądowych stanowi główną przeszkodę w rozwoju kolejowego rynku towarowego w Polsce**

# Przeznaczenie środków



## Infrastruktura Szynowa

- Budowa i modernizacja torów
- Budowa bocznicy dla fabryk/magazynów
- Systemy sterowania ERTMS/ETCS
- Elektryfikacja linii i trakcji

## Intermodal

- Centra Logistyczne/Terminal intermodalne
- Place składowe i rampy
- Suwnice oraz wózki reachstacker
- Systemy ITS i automatyzacja awizacji

## Żegluga

- Drogi Wodne
- Budowa nabrzeży i basenów
- Modernizacja śluz i stopni wodnych
- Stacje zasilania statków z lądu (OPS)

## Pomoc operacyjna

Uruchamianie połączeń handlowych:  
Wsparcie finansowe na start nowych, międzynarodowych tras towarowych i pasażerskich (np. Bałtyk – Czechy)

Środki na zakup lokomotyw wielosystemowych oraz nowoczesnych wagonów kontenerowych

Ekobonusy (Koszty zewnętrzne):  
Państwowe dopłaty dla przewoźników za każdą tonę ładunku przeniesioną z dróg na tory w celu redukcji CO2 i hałasu

# Wybrane inwestycje PFR w infrastrukturę kolejową

## Terminal intermodalny w Zabrze



### Opis inwestycji

- Budowa nowego terminala intermodalnego przez grupę **CLIP w Zabrzu**,
- Realizacja projektu na terenach przemysłowych dawnej kopalni KWK Makoszowy oraz JSW Koks,
- Całkowity budżet projektu: **145 mln PLN netto**,
  - Finansowanie PFR udzielone w formule pożyczki do kwoty 81,5 mln PLN,
  - Dofinansowanie ze środków KPO do kwoty 72,5 mln PLN,
- Planowana przepustowość terminala: **312 tys. TEU** rocznie,
- Utworzenie **4 torów** przeładunkowych o długości **750 m**,
- Wyposażenie: **2 zelektryfikowane, zeroemisyjne suwnice RTG** oraz inteligentny system zarządzania terminalem.

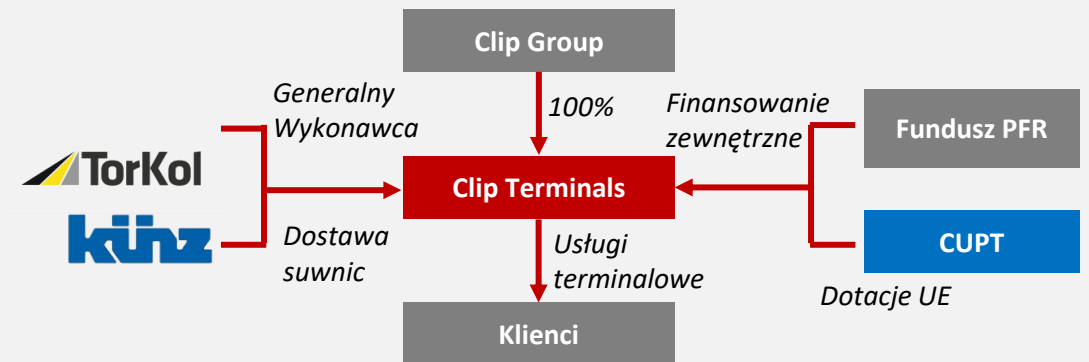
### Wizualizacja



### Strategiczny charakter projektu

- Wzmocnienie pozycji Polski w europejskich korytarzach transportowych oraz zwiększenie znaczenia naszego kraju jako zaplecza logistycznego dla przemysłu w regionie,
- Strategiczne znaczenie dla całego systemu logistycznego w Polsce - projekt w Zabrzu wpisuje się w szerszy ekosystem inwestycji wspierających dostępność transportu kolejowego i połączenie zaplecza przemysłowego z portami morskimi w Gdańsku i Gdyni,
- Charakter mnożnikowy inwestycji - angażuje regionalnych wykonawców i podwykonawców, co wzmacnia udział polskich przedsiębiorstw w łańcuchu wartości (*local content*).

### Kluczowe strony



# Wybrane inwestycje PFR w infrastrukturę kolejową

## Pool taborowy – Rail Capital Partners sp. z o.o.

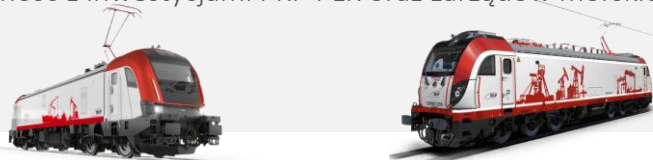


### Opis spółki

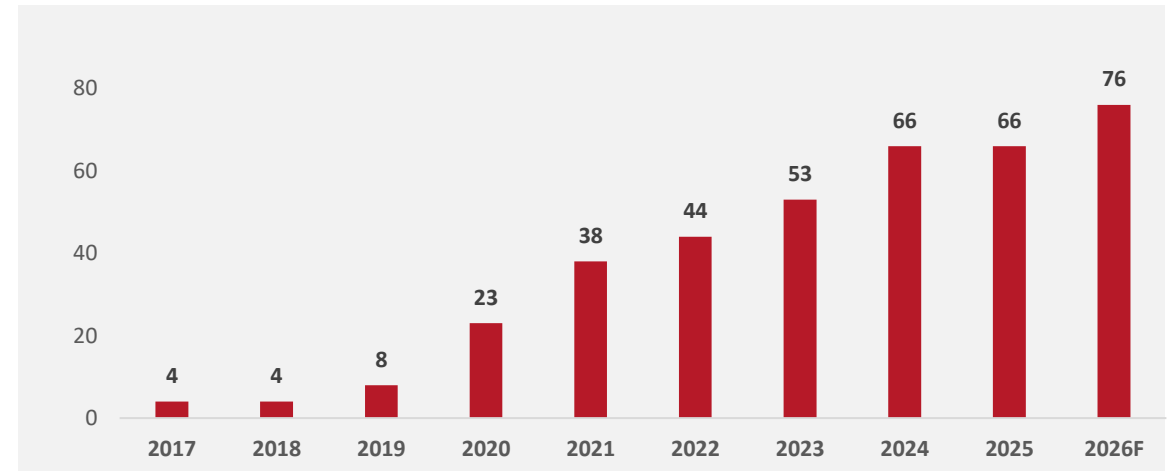
- Rail Capital Partners sp. z o.o. (RCP) – od 2018 roku **100% udziałów** w spółce posiada **Fundusz PFR**,
- Spółka typu „ROSCO” - spółką posiadającą lokomotywy w celu ich dzierżawy przewoźnikom kolejowym,
- Flota składa się z **76 lokomotyw**, w tym:
  - 61 lokomotyw produkcji PESA Bydgoszcz
  - 15 lokomotyw produkcji Newag
- Zakupy lokomotyw we wsparciu z **środków UE**:
  - 12 lokomotyw z programu POIŚ (kwota dofinansowania: 82,3 mln PLN)
  - 10 lokomotyw z programu KPO (kwota dofinansowania: 107,5 mln PLN)

### Strategiczny charakter projektu

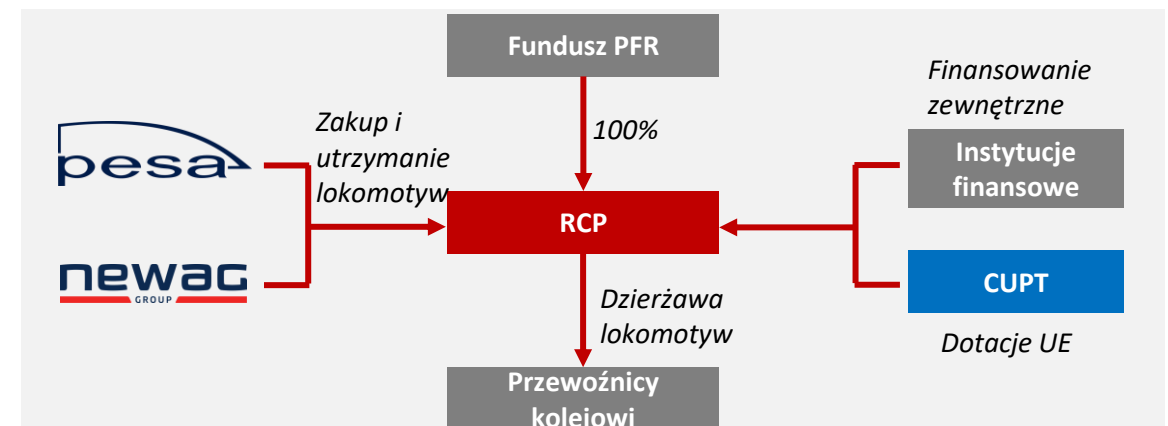
- Wsparcie rozwoju transportu intermodalnego,
- Efekt mnożnikowy dla gospodarki – zakup lokomotyw wyłącznie od polskich producentów,
- Zakup zeroemisyjnych i niskoemisyjnych lokomotyw wspiera realizację celów środowiskowych poprzez redukcję emisji CO<sub>2</sub> oraz spadek wypadkowości na drogach,
- Komplementarność z inwestycjami PKP PLK oraz rządów morskich portów.



### Flota RCP – ilość lokomotyw



### Kluczowe strony



# Wybrane inwestycje PFR w infrastrukturę kolejową Baltic Hub



## Opis inwestycji

- Jedyny niezamarzający głębokowodny terminal kontenerowy na Morzu Bałtyckim
- PFR (udział 30%), współpraca z międzynarodowymi liderami PSA i IFM
- Terminal T3: koszt inwestycji 2 mld PLN, powierzchnia 36 ha, zakończenie budowy 2025 rok
- Kolej:
  - 1 terminal kolejowy, 7 torów o długości 750 metrów, 6 suwnic RMG
  - Planowana budowa 2 terminalu kolejowego o zbliżonych parametrach
  - Ok. 30% ruchu kontenerów obsługiwanych koleją

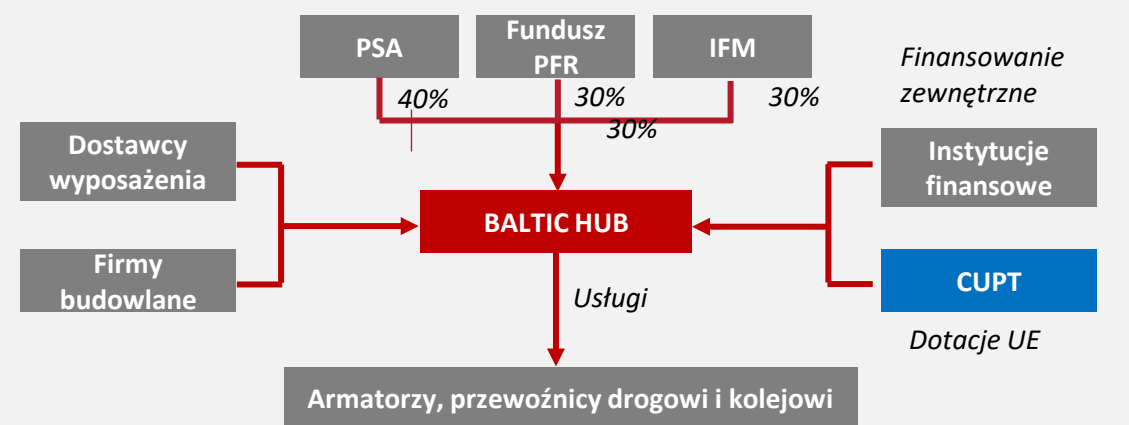
## Strategiczny charakter projektu

- Rozwój międzynarodowej wymiany handlowej
- Wzmocnienie pozycji Polski w europejskich korytarzach transportowych oraz zwiększenie znaczenia naszego kraju jako zaplecza logistycznego dla przemysłu w regionie
- Inwestycje przyjazne środowisku, elektryfikacja floty (dotacja z programu FENIKS ok. 220 mln PLN).

## Terminale Baltic Hub



## Interesariusze Baltic Hub



# Wybrane inwestycje PFR w infrastrukturę kolejową

## Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A.



### Opis Spółki

- Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A. („PESA”) to największy producent taboru kolejowego w Polsce. Pociągi i tramwaje z Bydgoszczy wożą pasażerów większości polskich miast i regionów oraz kilkunastu krajów Europy, w tym m.in. Włoch, Niemiec, Czech, Ukrainy, Bułgarii i Rumunii. W latach 2004 – 2024 PESA dostarczyła na rynek polski i europejski niemal 2 tys. pojazdów szynowych.
- Grupa PESA prowadzi działalność w czterech obszarach: (1) segmencie kolejowym, (2) tramwajowym, (3) lokomotyw oraz (4) after-sale.
- W 2018 roku PFR zainwestował w PESA. Celem inwestycji było przejęcie kontroli nad spółką oraz umocnienie jej pozycji na rynku, zwłaszcza w zakresie eksportu na rynki europejskie.
- Dzięki wsparciu PFR, PESA wprowadziła szereg zmian organizacyjnych i postawiła na konsekwentny rozwój oraz dalszą ekspansję zagraniczną.

### Strategiczny charakter projektu

- Wsparcie Grupy PESA w reorganizacji oraz rozwoju biznesu,
- Przejęcie kontroli nad PESA, a następnie umocnienie oraz finansowanie dalszego rozwoju,
- Dostarczenie finansowania długoterminowego do PESA w celu umożliwienia kontynuowania procesu poprawy operacyjnej oraz odbudowy wartości,
- Podmiot o ogromnym znaczeniu regionalnym oraz jedna z kluczowych spółek przemysłowych w skali kraju,
- Transformacja firmy w kierunku unowocześnienia produktów i usprawnienia procesów produkcyjnych, umocnienie i dalszy rozwój spółki, w szczególności jej potencjału eksportowego na europejskich rynkach,
- Aktywne uczestnictwo w rozwoju kolei w Polsce i w Europie.

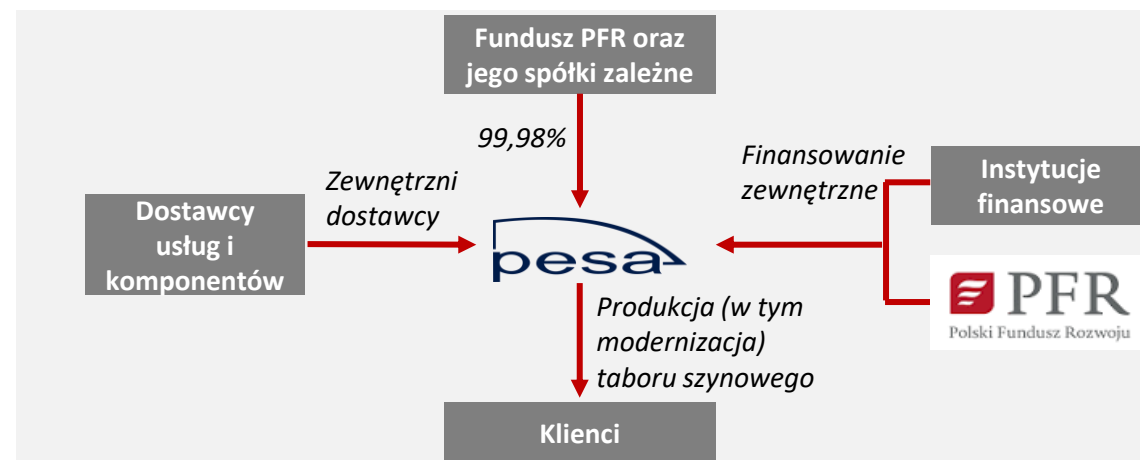
### Portfolio produktowe



W ofercie PESA znajdują się m.in.:

- Elektryczne Zespoły Trakcyjne (tj. PesaDART, 654, ELF oraz ELF2),
- Spalinowe Zespoły Trakcyjne (tj. Link),
- Lokomotywy (tj. GAMA, lokomotywa wodorowa HYDROGEN),
- Tramwaje (Swing, Jazz, Twist, Fokstrot).

### Interesariusze PESA



# Praktyka finansowania po implementacji TBER



**Przepisy TBER ograniczają bariery administracyjne związane z udzielaniem pomocy publicznej w sektorze transportu, umożliwiając szybsze uruchamianie finansowania projektów kolejowych i zwiększając przewidywalność realizacji inwestycji infrastrukturalnych.**

## Krótsza ścieżka uruchomienia środków

- Uproszczenia wynikające z przepisów o wyłączeniach blokowych pozwalają na sprawniejsze uruchomienie środków publicznych i unijnych na inwestycje infrastrukturalne.



## Łatwiejszy montaż grantu z długiem

- Jasne kategorie kosztów kwalifikowanych i reguły kumulacji porządkują montaż finansowania
- Europejska praktyka pokazuje działające wzorce łączenia kapitału publicznego z długiem (PPP, dekonsolidacja długu, zielone obligacje, gwarancje)



## Kluczowa rola programów krajowych

- Tempo wykorzystania TBER zależy od szybkości przyjęcia polskich aktów ustanawiających programy – to dziś kluczowe ryzyko wdrożeniowe



## Mniejsze ryzyko opóźnień związanych z procedurami pomocy publicznej

- Brak notyfikacji = oszczędności wynikające ze skrócenia harmonogramu projektu
- Większą pewność dla beneficjentów korzystających z funduszy krajowych i unijnych



# Podstawowe informacje o PFR



Kluczowe wskaźniki dla Grupy Kapitałowej PFR:

**~25 mld zł**

Aktywa  
pod zarządzaniem

**>550**

Liczba pracowników

**S&P Global  
Ratings**

**A/A-**

Długoterminowy rating  
w walucie krajowej  
i zagranicznej

W czerwcu 2025 roku PFR podtrzymał ocenę,  
zrównaną z oceną Skarbu Państwa, od  
międzynarodowej agencji ratingowej  
S&P Global Ratings.



## Polski Fundusz Rozwoju

Polski Fundusz Rozwoju S.A. (PFR) jest spółką prawa handlowego, której głównym celem jest prowadzenie działalności gospodarczej, wspierając rozwój kraju poprzez inwestycje, finansowanie oraz wsparcie dla przedsiębiorstw, spółek komunalnych i projektów strategicznych. PFR prowadzi działalność bezpośrednio oraz pośrednio poprzez spółki zależne.

**Mariusz Jaszczyk**  
Wiceprezes Zarządu ds.  
Finansów i Rozwoju

**Piotr Matczuk**  
Prezes Zarządu

**Mikołaj Raczyński**  
Wiceprezes Zarządu ds.  
Inwestycji

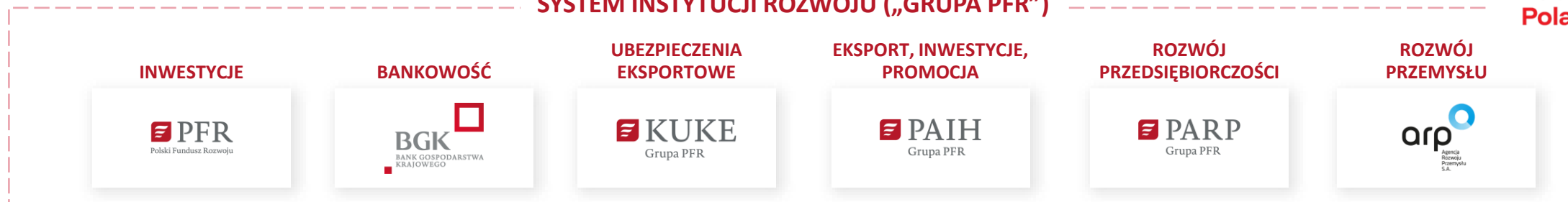
# Struktura organizacyjna Grupy Kapitałowej PFR



## GRUPA KAPITAŁOWA POLSKIEGO FUNDUSZU ROZWOJU (PFR)



## SYSTEM INSTYTUCJI ROZWOJU („GRUPA PFR”)



\*) Team Poland to wspólna inicjatywa polskich instytucji rozwoju z Grupy PFR. Powstała z potrzeby kompleksowego wsparcia polskich przedsiębiorstw w ich ekspansji zagranicznej. Wspólnym celem instytucji rozwoju jest wspólne działania pod jedną marką - oferując instrumenty finansowe, narzędzia oraz wiedzę niezbędną do zwiększania konkurencyjności polskiego biznesu.

# Strategia i kluczowe cele Grupy Kapitałowej PFR na lata 2026-2030



## STRATEGICZNE KIERUNKI DZIAŁAŃ



### Odporność gospodarcza i obronna

Celem jest przyspieszenie rozwoju gospodarczego w oparciu o inwestycje o strategicznym znaczeniu, wsparcie rozwoju polskich firm i uodpornienie gospodarki na wstrząsy zewnętrzne. Jednym z priorytetów inwestycyjnych będzie przemysł obronny i dual-use.



### Innowacyjność oraz autonomia technologiczna kraju

Budowanie gospodarki opartej o wysoką wartość dodaną zależy od wzrostu innowacyjności. Priorytetem inwestycyjnym PFR są inwestycje w nowoczesne technologie oraz wzrost liczby polskich firm technologicznych, a także wsparcie efektywnego ekosystemu innowacji.



### Międzynarodowa konkurencyjność polskich przedsiębiorstw

Zwiększenie obecności i udziału polskich firm na rynkach zagranicznych wymaga nakładów inwestycyjnych i systemowego wsparcia. Rozwój instrumentów wspierających ekspansję zagraniczną polskich firm pozostaje priorytetem działalności PFR, realizowanym we współpracy z innymi instytucjami rozwoju pod szyldem Team Poland.

**Team.**  
**Poland**



### Długoterminowe bezpieczeństwo finansowe Polaków

Rozwój rynku kapitałowego umożliwi większe nakłady inwestycyjne, w tym na inwestycje podwyższonego ryzyka. Konieczne jest upowszechnienie oszczędzania długoterminowego oraz stabilizacja rynku mieszkaniowego, które zapewnią bezpieczeństwo finansowe obywateli.



### Transformacja energetyczna

Konkurencyjność polskiej gospodarki zależy między innymi od bezpieczeństwa dostaw i niskich kosztów energii. PFR jako kluczowe identyfikuje inwestycje w odnawialne źródła energii, technologie wytwarzania, przesyłania i magazynowania energii, wsparcie rozwoju infrastruktury energetycznej z udziałem polskich firm w łańcuchu wartości (tzw. local content).

# Budowanie odporności i konkurencyjności gospodarki



PFR finansuje rozwój biznesu, społeczności i kraju poprzez zarządzanie trzema funduszami zamkniętymi.



PPK („Pracownicze Plany Kapitałowe”) to dobrowolny, prywatny system długoterminowego oszczędzania. Jest on tworzony wspólnie przez pracownika, pracodawcę i państwo.

**43,2 mld PLN**

wartość aktywów PPK\*

**5 mln**

liczba rachunków PPK\*



**Pracownik**

2% +  
dobrowolna wpłata  
do 2%



**Pracodawca**

1,5% składki +  
dobrowolna wpłata  
do 2,5%



**Państwo**

250 PLN na  
początku + 240 PLN  
rocznie



## Tarcza Finansowa PFR

PFR aktywnie włączył się w proces łagodzenia skutków pandemii COVID-19 w Polsce poprzez uruchomienie i prowadzenie **Tarczy Finansowej PFR**.

**74 mld PLN**

wartość udzielonego  
finansowania

**3,6 mln**

liczba chronionych  
miejsc pracy

**355 tys.**

liczba beneficjentów



## KRAJOWY PLAN ODBUDOWY

**Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności** jest programem obsługiwany przez PFR, którego rola ogranicza się do przekazywania środków do odbiorców. PFR udostępnił instytucjom realizującym inwestycje system informatyczny umożliwiający tworzenie i składanie do PFR zleceń wypłaty środków na projekty inwestycyjne.

**37,9 mld PLN**

łączna kwota uruchomień do  
końca Q4 2025 r. dokonanych  
w ramach KPO

# Inwestycje w niepubliczne aktywa ukierunkowane na rozwój ekonomiczny Polski



Grupa Kapitałowa PFR zarządza trzema funduszami inwestycyjnymi zamkniętymi, które dokonują inwestycji bezpośrednich.



## PFR Fundusz Inwestycyjny

- Współfinansowanie projektów z różnych sektorów gospodarki.
- Szczególne zainteresowanie inwestycjami o znaczącym potencjale wzrostu, silnej pozycji rynkowej i poprawie efektywności.
- Inwestowanie w podmioty spełniające kryteria zrównoważonego rozwoju oraz standardy ESG.



## Fundusz Ekspansji Zagranicznej

- Wsparcie ekspansji polskich firm na rynki zagraniczne poprzez współinwestowanie ich projektów i spółek zależnych.
- Długoterminowe, stabilne finansowanie kapitałowe i dłużne.
- Umowa inwestycyjna zawierana jest zazwyczaj na okres do 10 lat.



## Fundusz Inwestycji Samorządowych

- Współfinansowanie projektów realizowanych przez Jednostki Samorządu Terytorialnego lub podległe im spółki, a także partnerów w projekcie PPP.
- Wsparcie realizacji projektów związanych z potrzebami lokalnych społeczności, aby umożliwić wpływ władzom lokalnym na rozwój infrastruktury w regionach.
- Umowa inwestycyjna zawierana jest na okres maksymalnie 20 lat.

### Kluczowe projekty inwestycyjne PFR:



### W tym w ramach transformacji energetycznej:



**15,8 mld zł**  
kwota zainwestowanych  
środków\*







\*wartość na 15.12.2025



# Działalność PFR Inwestycje

## Doświadczenie w przeprowadzaniu transakcji

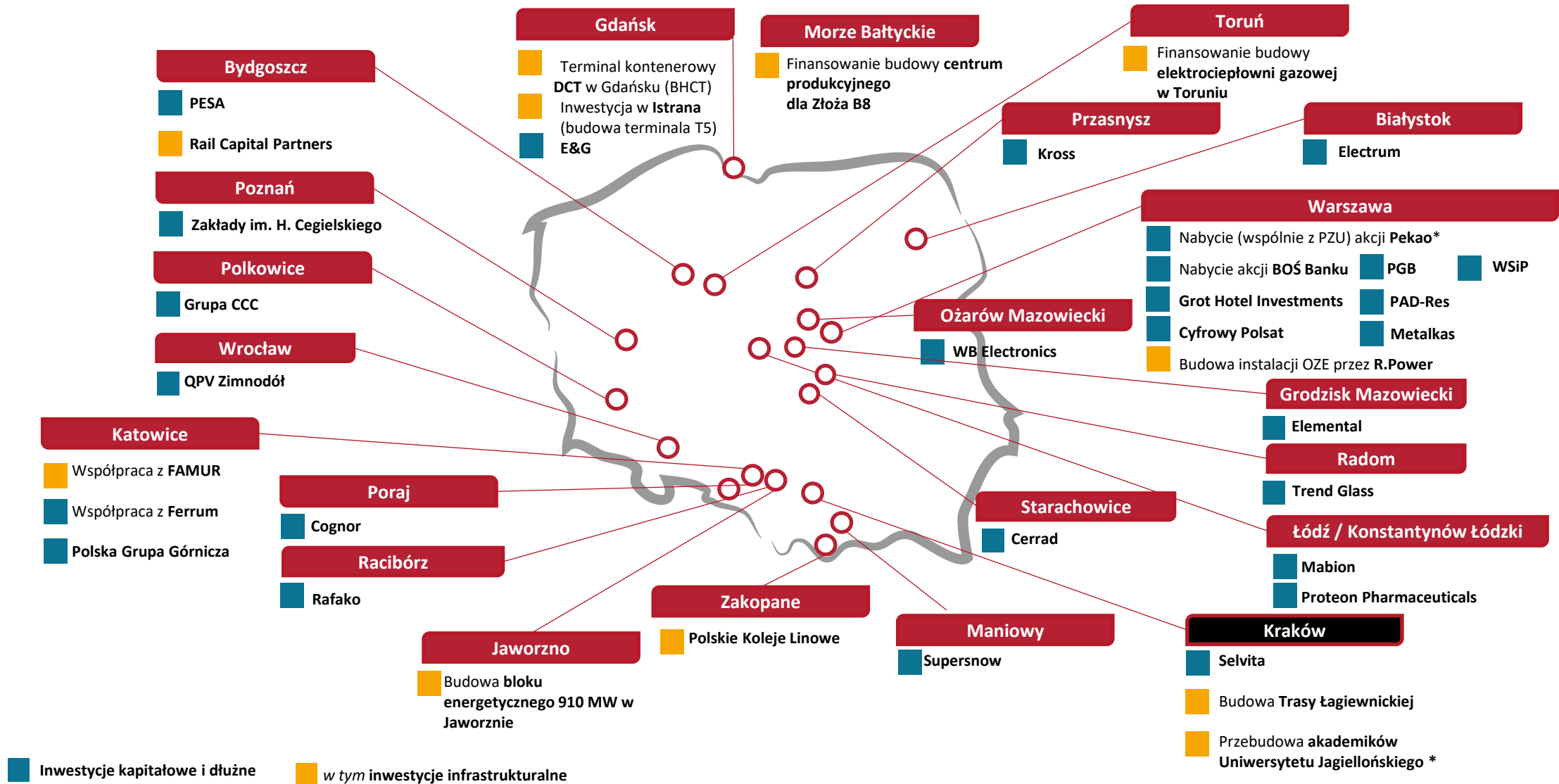
Działalność PFR Inwestycje na tle działalności inwestycyjnej Grupy PFR

						
<b>Strategia inwestycyjna</b>	<b>Infrastruktura</b>	<b>Duże polskie przedsiębiorstwa</b>	<b>Rosnące polskie przedsiębiorstwa</b>	<b>Odnawialne źródła energii</b>	<b>Ekspansja zagraniczna polskich przedsiębiorstw</b>	<b>Biotechnologia</b>
	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Sektory: energetyka, paliwo płynne i gazowe, transport, infrastruktura, przemysł, telekom.</li><li>▪ &gt;70% na terenie Polski</li><li>▪ Greenfield / Brownfield</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Inwestycje w dojrzałe spółki</li><li>▪ Preferowane sektory to przemysł i usługi</li><li>▪ Preferencja inwestycji w spółki ważne dla gospodarki</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Sektory technologiczne</li><li>▪ Wstępna faza rozwoju (firmy poszukujące finansowania w ramach Rundy A lub B)</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Szeroko rozumiane sektory OZE i transformacji energetycznej</li><li>▪ Projekty istniejące lub Greenfield / Brownfield</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Inwestowanie w polskie podmioty przeprowadzające projekty M&amp;A lub greenfield zagranicą</li><li>▪ Dla inwestycji w kwocie &lt;50 mln PLN możliwe zaangażowanie w ramach Funduszu Ekspansji Zagranicznej FIZ AN (FEZ)</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Sektory technologiczne</li><li>▪ Wstępna faza rozwoju (firmy poszukujące finansowania w ramach Rundy A lub B)</li></ul>
<b>Pojedyncze Zaangażowanie (mln PLN)</b>	<b>50 – 1 200</b>	<b>50 – 500</b>	<b>30 – 50</b>	<b>20 – 1 200</b>	<b>50 – 500</b>	<b>10 – 50</b>



# Działalność PFR Inwestycje

## Przykładowe inwestycje i inwestycje infrastrukturalne PFR

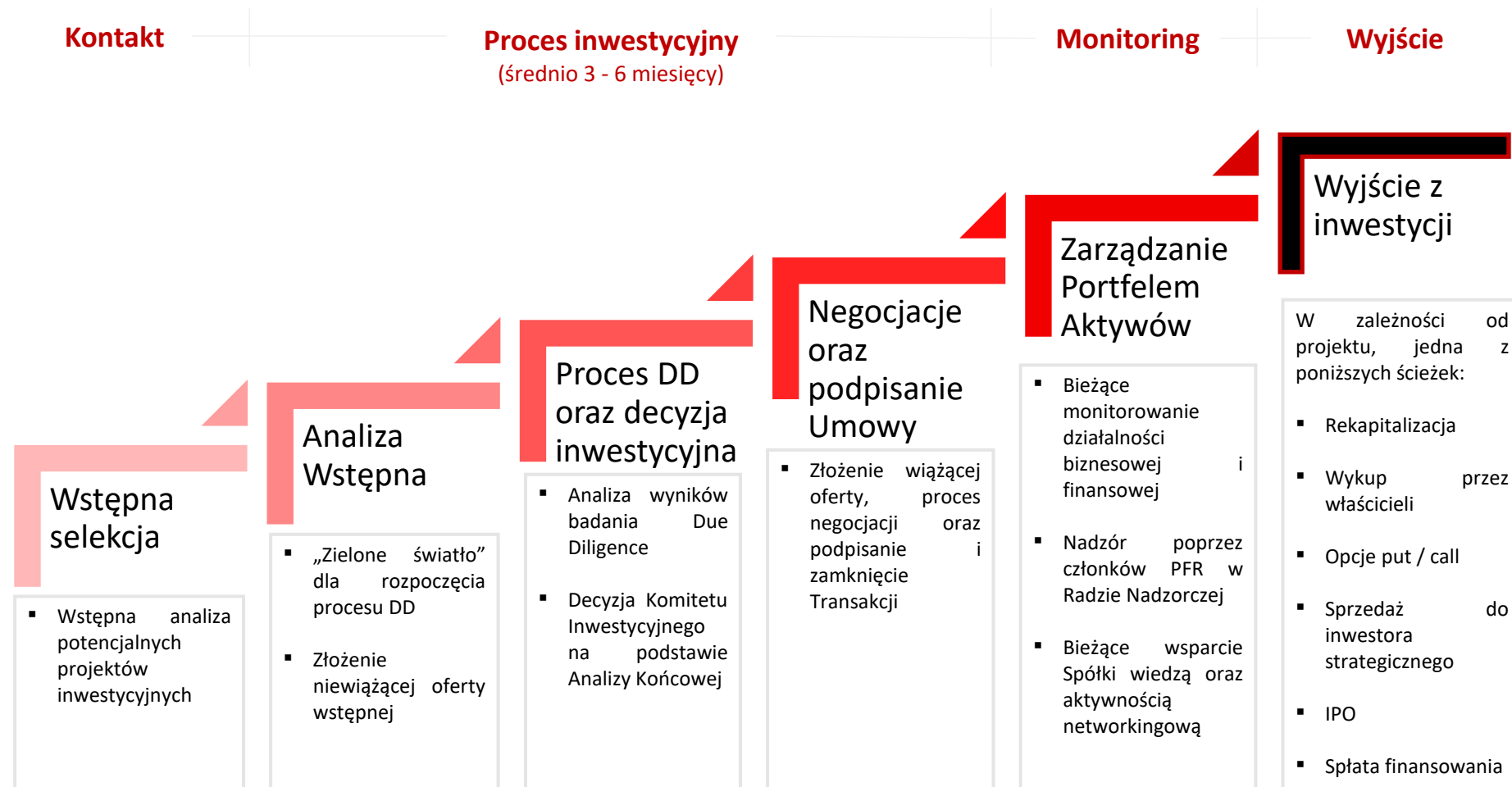


Uwaga: \*) Inwestycje zrealizowane z bilansu PFR S.A. bez pośrednictwa Funduszy



# Działalność PFR Inwestycje

## Cykl życia projektu - zarys



# Fundusz funduszy wspierający rynki Venture Capital i Private Equity



Poprzez swoją spółkę zależną PFR Ventures, PFR zarządza największym funduszem funduszy w Europie Środkowo-Wschodniej, oferującym bezpośrednie finansowanie dla przedsiębiorstw w różnych fazach wzrostu.

 PFR Ventures

45

Aktywnie inwestujące fundusze VC i PE w portfelu

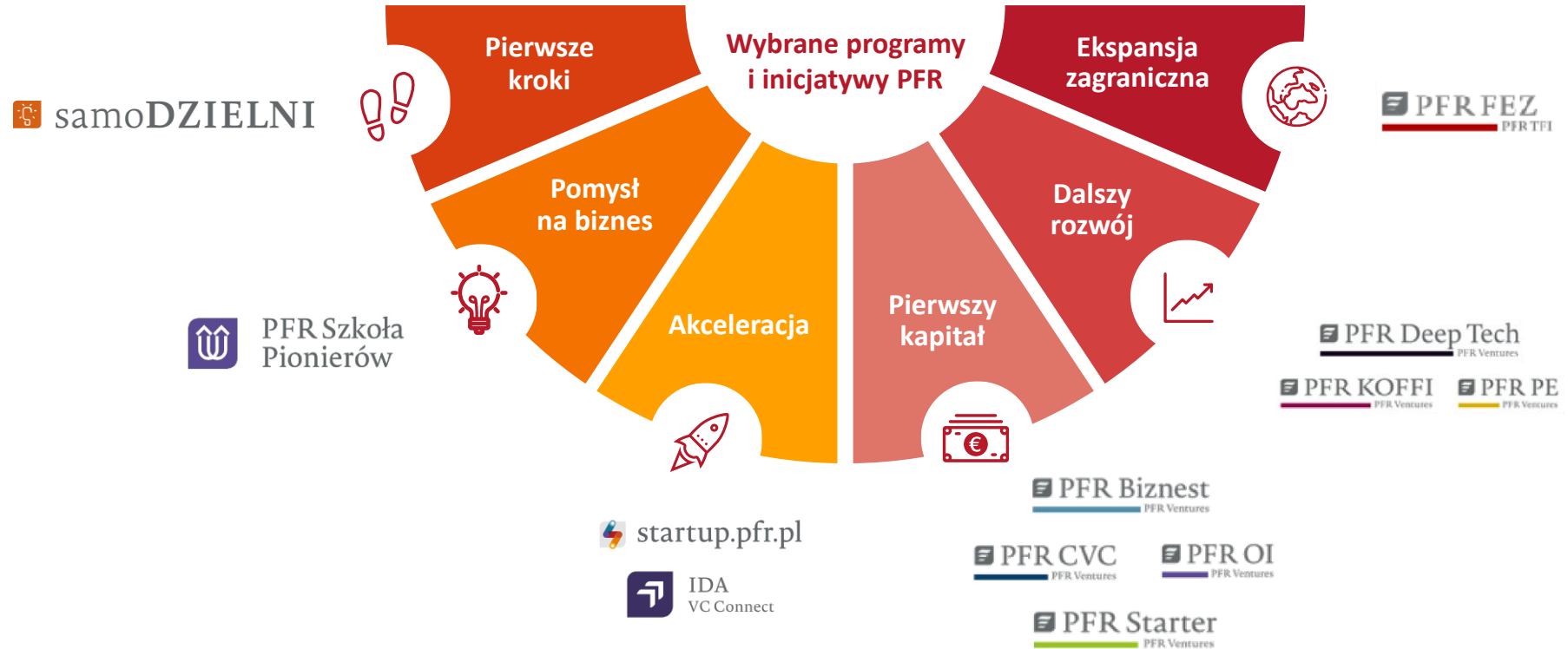
~950

Liczba finansowanych przedsiębiorstw

## Wybrane aktywne fundusze VC i PE w portfelu PFR Ventures:



# Wspieranie innowacyjności na każdym etapie rozwoju



PFR, dzięki szerokiemu wachlarzowi instrumentów wsparcia, aktywnie umożliwia rozwój polskich innowacyjnych projektów o znaczeniu krajowym i międzynarodowym. Naszymi partnerami w biznesie są między innymi:



# Dodatkowe działania w zakresie edukacji, kultury oraz działalności społecznej



PFR w 2018 r. powołał organizację non-profit **Fundacja PFR**. Głównymi celami Fundacji jest prowadzenie długofalowych działań z zakresu edukacji, innowacji, kultury i sztuki.

## PFR Fundacja



**83 826** BENEFICJENTÓW

### PROJEKTY AUTORSKIE

Inicjatywy zarządzane przez Fundację, we współpracy z podmiotami zewnętrznymi (media, sponsorzy, partnerzy honorowi) mające na celu między innymi: wsparcie grup zagrożonych wykluczeniem, podejmowanie działań na rzecz pracowników, czy społeczności lokalne.

Liczba zrealizowanych projektów: **56**



**58 124** UCZESTNIKÓW WARSZTATÓW EDUKACYJNYCH\*

### PROJEKTY PARTNERSKIE

Wsparcie finansowe podmiotów (organizacji lub instytucji) z przeznaczeniem na realizację konkretnych działań (wydarzenie, projekt, warsztaty, konferencja etc.). W ramach przekazanej kwoty, Partner realizuje świadczenia na rzecz Fundacji.

Liczba zrealizowanych projektów: **179**



**4 183** GODZINY WOŁONTARIATU

### WOŁONTARIAT PRACOWNICZY

Cyklicznie zaangażowanie pracowników GK PFR w dobroczynne aktywności wolontariackie na rzecz zewnętrznych beneficjentów.

Liczba zaangażowanych pracowników: **660**





# Dziękuję za uwagę!

Więcej informacji na stronie <https://pfr.pl/>



Polski Fundusz Rozwoju

Prezentacja i jej treść stanowi własność PFR. Materiały zawarte w niniejszej prezentacji przedstawiono wyłącznie dla celów informacyjnych. Zakazuje się ich powielania i wszelkiej dystrybucji bez wcześniejszej pisemnej zgody PFR. Prezentacja nie stanowi rekomendacji w sprawie zawarcia lub niezawierania transakcji ani porady inwestycyjnej bądź innej porady czy oferty, w szczególności zgodnie z postanowieniami art. 66 § 1 Kodeksu cywilnego. Informacje zawarte w niniejszej prezentacji są aktualne na dzień wskazany na okładce. Prezentacja ma formę skróconą i nie obejmuje wszystkich informacji o działalności prowadzonej przez Grupę PFR, w związku z czym niniejszy materiał nie może być interpretowany w oderwaniu od ustnych komentarzy przedstawiciela lub przedstawicieli PFR. PFR nie ponosi odpowiedzialności za wykorzystanie niniejszej prezentacji bądź informacji w niej zawartych ani za ewentualne konsekwencje działań podejmowanych na podstawie przedstawionych informacji. Dla uniknięcia wszelkich wątpliwości, stosowane w logotypach określenie „Grupa PFR” nie oznacza grupy podmiotów o powiązaniach kapitałowych lub personalnych. Takie podmioty posiadają odmienną strukturę organizacyjną i formę prawną. Podlegają one ministrowi właściwemu do spraw gospodarki lub sprawowanemu przez niego nadzorowi właścicielskiemu.