

GRUPA KAPITAŁOWA STALEXPORT AUTOSTRADY S.A.

**Strategia na lata 2026-2030
(z perspektywą do 2035 r.)**

Mysłowice, styczeń 2026 r.

LIST PREZESA ZARZĄDU STALEXPORT AUTOSTRADY S.A.

Drodzy Klienci, Partnerzy i Inwestorzy,

zbliżamy się do ważnego momentu w historii Grupy Kapitałowej Stalexport Autostrady – okres naszej koncesji na adaptację i eksploatację odcinka autostrady A4 Katowice –Kraków obowiązuje do 15 marca 2027 roku. Przez niemal trzy dekady zarządzaliśmy tą trasą, realizując inwestycje i prace utrzymaniowe w modelu partnerstwa publiczno-prywatnego – jednocześnie poprawiając bezpieczeństwo ruchu. Od 16 marca 2027 roku odpowiedzialność za ten odcinek przejmie Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad.

To fundamentalna zmiana w otoczeniu operacyjnym, która stawia przed nami nowe pytania: jaka jest rola Stalexport Autostrady po 2027 roku i jak budować wartość dla akcjonariuszy, klientów i rynku?

W ostatnich miesiącach poświęciliśmy dużo czasu na analizę i ocenę tego, gdzie jako organizacja możemy tworzyć największą wartość. Wnioski były jednoznaczne: żeby skutecznie konkurować i rozwijać się w długim terminie, musimy zaproponować rynkowi nowy, bardziej zdywersyfikowany model działania. Przygotowaliśmy propozycję strategii na lata 2026-2030 (z perspektywą do roku 2035). To nie jest lista przypadkowych projektów, ani zmiana narracji. To zestaw konkretnych i realnych propozycji, które porządkują nasze priorytety i wyznaczają jasny kierunek na najbliższe lata.

Mamy jasną wizję – chcemy być inwestorem z długoterminową perspektywą. Chcemy zarządzać zdywersyfikowanym portfelem inwestycji w szeroko rozumianą infrastrukturę transportową i budownictwo.

Przyczynianie się do wzrostu jakości infrastruktury drogowej w Polsce i poszukiwanie nowych możliwości biznesowych w tym zakresie zawsze stanowiło centralny element misji Stalexportu. Przez lata przedstawiono szereg propozycji współpracy ze stroną publiczną. Pomimo niezaprzeczalnych korzyści jakie strona publiczna mogłaby dzięki nim osiągnąć, nigdy nie zostały one zrealizowane z powodu wielu obiekcji wobec zastosowania modelu partnerstwa publiczno-prywatnego.

Tak jak informowaliśmy wcześniej w naszych sprawozdaniach z działalności, analizowaliśmy szereg kierunków strategicznych, współpracując również z uznanymi doradcami oraz korzystając z wiedzy i doświadczenia naszej Rady Nadzorczej.

To co chcę podkreślić: umiemy planować, finansować, realizować i utrzymywać inwestycje. Możemy to robić dalej, nie ograniczając się tylko do projektów autostradowych.

Nasza misja obejmuje obszary od planowania po utrzymanie – chcemy dbać o cały cykl życia infrastruktury i budownictwa.

Nowa strategia to istotna zmiana dla organizacji, to aktywność na wiele kolejnych lat. Na realizację proponowanych projektów zamierzamy wykorzystać część naszych środków finansowych.

Chcemy w sposób transparentny i przy akceptacji jak największej liczby akcjonariuszy prowadzić dalsze prace.

Projekt nowej strategii Stalexport Autostrady zakłada dywersyfikację działalności i rozwój w trzech kluczowych kierunkach:

- po pierwsze projekty gotowe do wdrożenia – inwestycje w nieruchomości mieszkaniowe lub wielofunkcyjne - skupimy się na nowym obszarze, który zapewni stabilność finansową naszej organizacji. Pierwszy obiekt powstanie w centrum Katowic, bazujemy na posiadanych już przez nas nieruchomościach;*
- po drugie projekty w centrum uwagi - zarządzanie infrastrukturą transportową tzw. infrastrukturą mobilności, w tym nowe drogi, parkingi, lotniska, bo dysponujemy unikalnym doświadczeniem oraz referencjami w budowie, zarządzaniu, utrzymaniu i modernizacji infrastruktury ponieważ możemy dostarczać klientom największą wartość i budować trwałą przewagę konkurencyjną;*

- po trzecie projekty technologiczne - free flow (systemy bezbramkowego poboru opłat) i aplikacja mobilna. Rozpoczynamy nowe działania w obszarze technologicznym, ponieważ to bezpośrednio wzmacnia jakość naszych rozwiązań i długoterminową stabilność firmy.*

Dla inwestorów i partnerów oznacza to jasny kierunek, większą różnorodność, przejrzystość decyzji i strategię opartą na realnych przewagach.

Nasz docelowy profil działalności w roku 2030 składa się z portfela projektów w infrastrukturę publiczną i nieruchomości, to także rola operatora/zarządcy w obu tych obszarach. To model sprawdzony na rynku, ale dostosowany do polskiego rynku i odpowiedni dla firmy z siedzibą w Katowicach.

Chcę jasno podkreślić: to, co się nie zmienia, to nasze zobowiązanie do jakości. Strategia nie jest dla nas dokumentem ani prezentacją. Jest zestawem działań oraz decyzji, z których będziemy konsekwentnie rozliczani – przez klientów, rynek i nas samych.

Dziękuję – szczególnie naszym akcjonariuszom - za zaufanie, którym nas obdarzacie.

Przed nami kolejny etap rozwoju firmy, do którego podchodzimy z pełną odpowiedzialnością i jasnym planem.

Z wyrazami szacunku

Andrzej Kaczmarek, Prezes Zarządu Stalexport Autostrady S.A.

STRESZCZENIE

Strategia na lata 2026–2030 (z perspektywą do 2035 r.) grupy kapitałowej STALEXPORT AUTOSTRADY S.A. (STX/STALEXPORT)

Przez kilkadziesiąt lat obecności na giełdzie i realizacji pierwszej w Polsce umowy koncesyjnej na budowę autostrady Stalexport deklarował i utrzymywał gotowość do realizacji kolejnych projektów koncesyjnych/PPP w zakresie rozwoju infrastruktury w Polsce.

Ze względu na otoczenie gospodarcze, nadal dostępne fundusze unijne oraz brak decyzji strony publicznej o uruchamianiu nowych projektów w formule PPP, Stalexport nie miał możliwości poszerzania portfela projektów. Obecnie szereg czynników rynkowych, w tym w szczególności sytuacja geopolityczna i budżetowa państwa, otwiera potencjalne możliwości dla nowych projektów związanych z polską infrastrukturą transportową.

Celem sformułowania strategii Grupy Stalexport na lata 2026–2030 w kontekście wygaśnięcia koncesji na odcinek autostrady A4 w marcu 2027 r. jest kontynuacja działalności biznesowej poprzez rozwój portfela nowych przedsięwzięć.

W związku z tym, strategia uwzględnia kompetencje zespołu Stalexport, posiadane aktywa i zasoby finansowe niezbędne do realizacji zadań w następujących dwóch obszarach:

- wdrażanie zadań związanych z pomyślnym zakończeniem projektu płatnej autostrady A4 i płynnym przekazaniem jej stronie publicznej,
- określenie obszarów potencjalnego rozwoju ze wskazaniem najbardziej obiecujących obszarów działalności i projektów, które mogłyby w najbliższych latach uzupełnić portfolio firmy.

STRESZCZENIE

Określając filary rozwoju, spółka wskazała trzy kategorie potencjalnych projektów, w zależności od ich wykonalności oraz oczekiwanego wpływu na przychody i zyski grupy:

- zagospodarowanie nieruchomości jako projekty gotowe do realizacji, skalowalne źródło stabilnych przepływów pieniężnych, wykorzystujące obecny portfel aktywów STX;
- infrastruktura transportowa (w tym nowe drogi, parkingi i lotniska) jako opcjonalna, ale najbardziej pożądana ścieżka rozwoju (projekty w centrum uwagi) przy założeniu, że istnieje zapotrzebowanie i zainteresowanie realizacją nowych projektów ze strony sektora publicznego, w szczególności władz lokalnych;
- trzeci obszar dotyczy projektów, których zastosowanie w Polsce nie zostało jeszcze potwierdzone lub których skala działalności jest niewielka w porównaniu z obecnymi obrotami STX. Przygotowując te projekty, spółka poniesie minimalne koszty, koncentrując się na opracowaniu nowych funkcjonalności, jednocześnie pozostawiając główne nakłady inwestycyjne na etap potwierdzonej realizacji (systemy free flow) lub rozwoju nowych usług/produktów (aplikacja).

Grupa przejdzie restrukturyzację i dostosuje się do zmienionej skali działalności, w tym rozważy przyszłość swoich spółek zależnych – Stalexport Autostrada Małopolska S.A. (SAM) i VIA4 S.A.

STX planuje rebranding – dostosowanie nazwy spółki i marki do nowego zakresu działalności inwestycyjnej.

Kluczowym zadaniem Grupy jest przygotowanie transformacji biznesowej na lata 2026–2027 dla zapewnienia płynnego przejścia na nowy etap po zakończeniu koncesji oraz zbudowania trwałych źródeł przychodów dla akcjonariuszy w kolejnych latach.

SPIS TREŚCI

Część 1: STX dzisiaj	str. 6
Część 2: Otoczenie zewnętrzne	str. 12
Część 3: Analiza potencjalnych kierunków rozwoju	str. 18
Część 4:	
1. Misja i wizja	str. 23
2. Cele strategiczne na lata 2026–2030	str. 24
3. Zakończenie umowy koncesyjnej i przekazanie autostrady	str. 27
4. Portfolio nowych projektów 2026–2030	str. 28
5. Transformacja Grupy Stalexport 2026–2027	str. 31
6. Nowy model biznesowy Grupy Stalexport	str. 32
7. Rebranding STX	str. 33

STX DZISIAJ: HISTORIA I TOŻSAMOŚĆ – LATA 1963–2025



1963–1997 → Od eksportu stali do Giełdy Papierów Wartościowych w Warszawie

1963 – rozpoczęcie działalności jako PHZ „Stalexport” w zakresie eksportu/importu wyrobów stalowych.

1993 – przekształcenie w jednoosobową spółkę Skarbu Państwa.

26 października 1994 r. – pierwsze notowanie akcji na Giełdzie Papierów Wartościowych w Warszawie (GPW).



1997–2002 → Wejście w sektor infrastruktury/ Restrukturyzacja grupy STX

1997 – 30-letnia koncesja na odcinek autostrady A4 Katowice – Kraków (61 km) – wygranie pierwszego przetargu na koncesję spełniającą warunki ustawy o autostradach płatnych.

1998 – utworzenie spółki celowej SAM (100% STX).

2001 – opracowanie strategii restrukturyzacji finansowej i organizacyjnej STX w celu uniknięcia upadłości spowodowanej m.in. błędnymi decyzjami inwestycyjnymi z lat 90-tych (w sektorze stalowym).

2002 – wszczęcie i zatwierdzenie postępowania układowego na łączną kwotę około 606 mln PLN.



2003–2005 → Układ z wierzycielami

Realizacja postanowień układu i umów restrukturyzacyjnych zawartych z wierzycielami spoza układu. Łączna kwota zobowiązań w momencie podpisania układu i umów wynosiła około 856 mln zł.

Poszukiwanie inwestora w celu pozyskania środków na wypełnienie powyższych zobowiązań oraz dalsze funkcjonowanie i rozwój Grupy STX, w tym projektu autostrady A4.

2004 – formalne przeniesienie koncesji na SAM.

2005 – kredyt konsorcjalny w wysokości 380 mln PLN na modernizację autostrady A4.



2006 → 2010 Partner strategiczny/koncentracja na infrastrukturze

2006/2007 – Atlantia/Mundys Group – włoski inwestor uczestniczył w 2 emisjach akcji (akcje serii F i G), nabywając pakiet kontrolny spółki;

- Inwestor strategiczny umożliwił STX pozyskanie łącznie 269,7 mln PLN w wyniku podwyższenia kapitału zakładowego. W pierwszym etapie środki zostały przeznaczone na zakończenie restrukturyzacji finansowej.

2007 – sprzedaż zorganizowanej części przedsiębiorstwa (z branży stalowej).

2009 – zakończenie postępowania układowego z wierzycielami.



2011 – 2025 → Cyfryzacja i dalszy rozwój

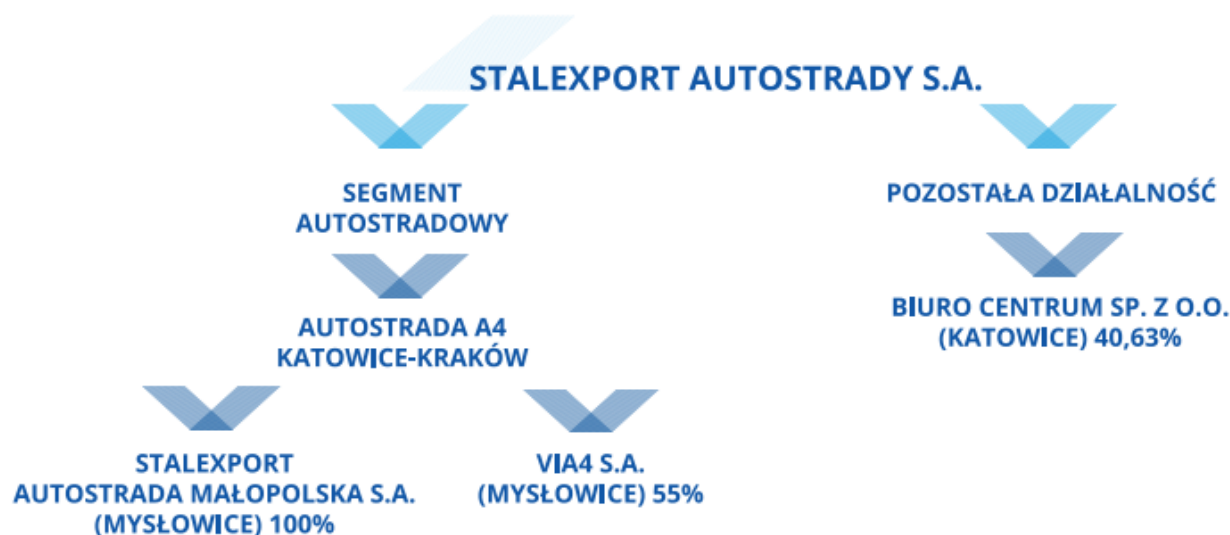
2016 – uruchomienie elektronicznego systemu poboru opłat A4Go.

2019 – wprowadzenie systemu poboru opłat za przejazd z wykorzystaniem aplikacji AutoPay, SkyCash (lipiec 2020), IKO PKO BP (luty 2021), mPay (działającej od stycznia 2022 do końca lipca 2024), Yanosik (październik 2024) i innych.

2019 – spłata ostatniej raty kredytu z 2005 r.

Grupa Kapitałowa STALEXPORT AUTOSTRADY S.A. (STX) ma długą i ciekawą historię. Restrukturyzacja, podejmowanie pionierskich projektów i transformacja są wpisane w jej DNA.

STX DZISIAJ: GRUPA KAPITAŁOWA STALEXPORT AUTOSTRADY S.A.

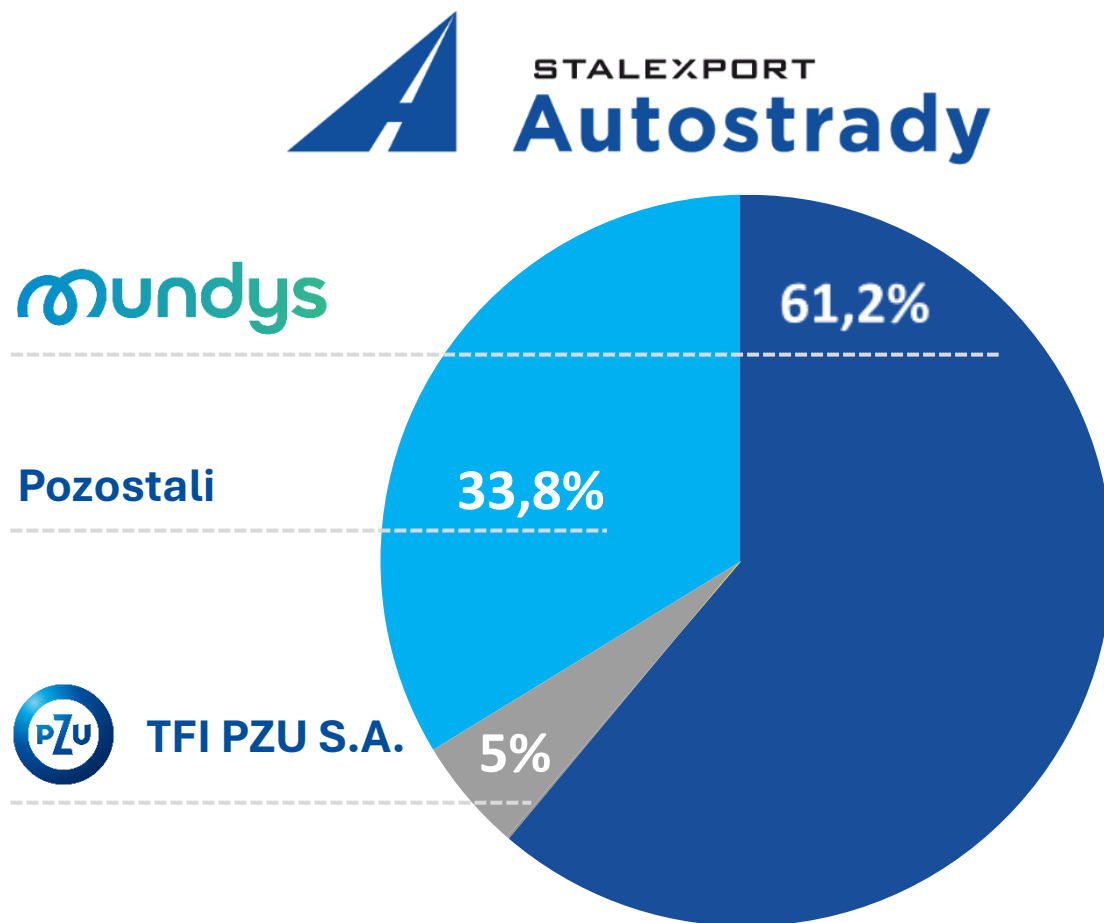


Źródło: Opracowanie własne Spółki

- Działalność gospodarcza Stalexport Autostrada Małopolska S.A. (SAM) polega na wykonywaniu praw i obowiązków koncesjonariusza wynikających z umowy koncesyjnej.
- Zadania realizowane przez VIA4 S.A. obejmują usługi bieżącej eksploatacji i utrzymania płatnego odcinka autostrady A4 (Katowice–Kraków).
- Podstawową działalnością Biuro Centrum Sp. z o.o. jest zarządzanie i obsługa techniczna obiektu biurowo-konferencyjnego w Katowicach przy ul. Mickiewicza 29.

Profil Grupy i struktura kapitałowa (2025). Obecnie Grupa koncentruje się wyłącznie na eksploatacji płatnego odcinka autostrady A4 Katowice–Kraków. W wyniku realizacji Strategii wprowadzone zostaną zmiany w strukturze grupy kapitałowej.

STX DZISIAJ: STRUKTURA AKCJONARIATU

**Mundys**

47 koncesji autostradowych w 11 krajach, w tym we Włoszech, Francji, Hiszpanii, Chile, Meksyku, Polsce
– łącznie 8,8 tys. kilometrów



Zarządzanie lotniskami: 2 lotniska w Rzymie, 3 lotniska we Francji
na Lazurowym Wybrzeżu



Obsługa systemów poboru opłat w 23 krajach



Usługi zarządzania ruchem w około 600 miastach

Prowadząc działalność na podstawie umowy koncesyjnej, STX wpisuje swoje działania w podstawową działalność Grupy Mundys. Mundys S.p.A. (dawniej: Atlantia S.p.A.) to stabilny akcjonariusz Spółki.

STX DZISIAJ: ZAKRES DZIAŁALNOŚCI I KLUCZOWE WYNIKI

Koncesja na budowę autostrady **A4 Katowice–Kraków**

- Udzielona 19 września 1997 r., przeniesiona na SAM 28 lipca 2004 r., ważna do 15 marca 2027 r.
- 60,9 km, 8 węzłów, dwa punkty poboru opłat (Mysłowice, Balice) – 20/19 pasów ruchu, z czego 2 × A4Go/videotolling na każdym.
- Model PPP: w 2024 r. dokonano „płatności na rzecz Skarbu Państwa” w wysokości 126,5 mln PLN.
- Intensywne nakłady inwestycyjne przed końcem koncesji (tylko w 2024 r.: 239 mln PLN).
- Obecnie 99% przychodów ze sprzedaży pochodzi z poboru opłat. Jako spółka publiczna STX od lat wykazuje wysoką efektywność zarządzania, spłaciła całość swojego zadłużenia (w tym przedterminowo długoterminowe finansowanie projektu A4) i od lat generuje wysoką EBITDA oraz wypłaca dywidendy.

ADT (średni dzienny ruch)
46,8 tys. (2022) → 48,3 tys.
(2024)

Przychody grupy: 414 mln
PLN (2022) → 509 mln PLN
(2023) → 579 mln PLN (2024)

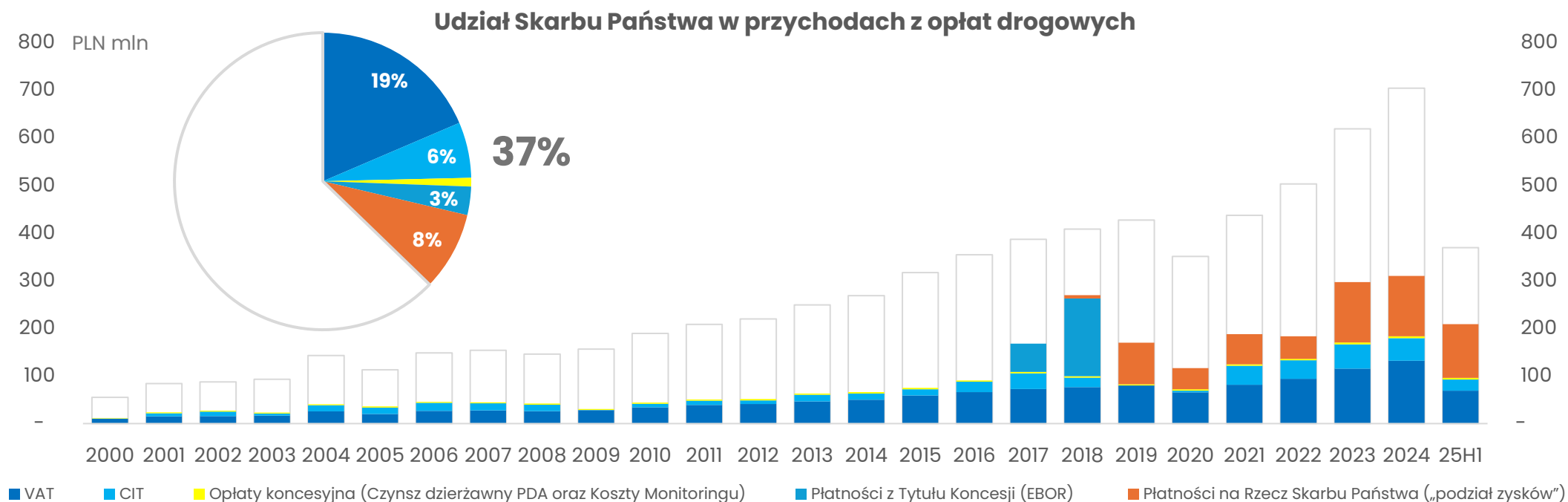
EBITDA: 212 mln PLN (2023)
→ 273 mln PLN (2024) (+29%)

Dywidenda: 111 mln PLN
(0,45 PLN/akcję) wypłacona
za rok 2024; kontynuacja
regularnych wypłat od 2016
r.

30 lat doświadczenia w realizacji projektów infrastrukturalnych pozwoliło nam udoskonalić nasze procesy oraz zdobyć unikalną wiedzę specjalistyczną. STX osiąga solidne wyniki w bieżącej działalności, co zapewnia kapitał i solidne podstawy do inwestowania w nowe działania biznesowe.

STX DZISIAJ: W JAKI SPOSÓB WYKORZYSTYWANE SĄ PRZYCHODY Z OPŁAT DROGOWYCH

- SAM, koncesjonariusz autostrady A4 Katowice–Kraków, przeznaczą znaczną część przychodów z opłat drogowych na utrzymanie dróg oraz ich modernizację/renowację.
- Kolejną znaczącą część to „Płatności na Rzecz Skarbu Państwa” i podatki – łącznie 37%.
- Płatności na rzecz Skarbu Państwa stanowią udział podmiotu publicznego w zyskach z projektu zarządzania autostradą, w tym w latach 2016-2017 „opłaty koncesyjne”. W latach 2016–2025 Skarb Państwa otrzymał około 840 mln zł.



Większość środków jest wykorzystywana na utrzymanie powierzonych aktywów i trafia do Skarbu Państwa. Część środków, wypłacanych w formie dywidend, trafia do STX i może być reinwestowana.

STX DZISIAJ: RYZYKA I ZAGROŻENIA DLA BIEŻĄCEJ DZIAŁALNOŚCI



Obszar: Projekt A4 Katowice–Kraków

Ryzyko związane z cyklem koniunkturalnym

Obecna sytuacja na rynku robót budowlanych, w tym rosnące ceny takich robót

Ryzyko polityczne i prawne



Obszar: Wynajem powierzchni biurowej i inwestowanie dostępnych środków pieniężnych

Ryzyko związane z cyklem gospodarczym i klimatem inwestycyjnym

Ryzyko związane z rynkową stopą procentową



Obszar: Ogólna działalność grupy kapitałowej

Instytucjonalna i prawna niestabilność otoczenia

Zmiany przepisów prawnych (krajowych i unijnych)

Ryzyko związane z konfliktem zbrojnym na Ukrainie

STX od wielu lat aktywnie zarządza ryzykiem, monitorując jego wpływ na przyszłą sytuację finansową i wyniki finansowe Spółki, a także podejmując szereg działań mających na celu jego ograniczanie.

OTOCZENIE ZEWNĘTRZNE

Makroekonomia i popyt na mobilność

- **Wzrost PKB: Polska +3,3% (2025) → 3,0% (2026); UE-27 +1,1% (2025), według Komisji Europejskiej** („Prognoza gospodarcza z wiosny 2025 r.: Umiarkowany wzrost w obliczu globalnej niepewności gospodarczej”, 19.05.2025).
- Spadek wskaźnika HICP do 2,1% w 2025 r.; w Polsce CPI $\approx$ 3,6–4,6% (2025 r.), według NBP i Eurostatu („Prognoza inflacji i wzrostu gospodarczego”, lipiec 2025 r. oraz prognozy makroekonomiczne ekspertów EBC dla strefy euro, wrzesień 2025 r.).
- **Ruch drogowy:** EEA prognozuje dalszy wzrost w zakresie podróży i transportu (EEA „Działalność w zakresie transportu pasażerskiego”, październik 2024 r.):
 - pasażerokilometry – wzrost o +15,5%;
 - tonokilometry – wzrost o +29,6% (2015–2030).
- **Potrzeby finansowe państwa:** rosnący dług publiczny – prognoza na 2026 r. na poziomie 60% PKB (KE „Prognoza gospodarcza dla Polski”, maj 2025 r.).
- **Koniec impulsów inwestycyjnych z funduszy UE:** Polska ma do wykorzystania do 2026 r. 137 mld euro – modernizacja dróg, kolei i OZE (Oświadczenie Kancelarii Prezesa Rady Ministrów z 25.02.2024 r., NextGenerationEU – Droga do 2026 r., czerwiec 2025 r.).

Wskaźniki ekonomiczne i popytowe wskazują, że rozwój infrastruktury wymagałby finansowania ze strony inwestorów prywatnych.



OTOCZENIE ZEWNĘTRZNE

Trendy i regulacje w transporcie

- **PPP:** Komisja Europejska i EBI promują model koncesji dla głównych korytarzy drogowych; rosną wymagania dotyczące sprawozdawczości (CSRD) i przejrzystości ryzyka umownego.
- **Cyfryzacja poboru opłat:** Dyrektywa EETS (europejska usługa opłaty elektronicznej) 2019/520 – obowiązek interoperacyjności systemów poboru opłat w UE; kraje UE wdrażają systemy poboru opłat w trybie swobodnego przepływu i systemy poboru opłat za pomocą kamer.
- **Elektromobilność:** Rozporządzenie AFIR 2023/1804 (obowiązujące od kwietnia 2024 r.) – stacje ładowania ≥ 400 kW co ≤ 60 km na trasach TEN-T; możliwość utworzenia centrów EV na obszarach usługowych A4.
- **Fit-for-55 / taksonomia UE:** cel -55% CO₂ (2030) i -90% w transporcie (2050); zrównoważone inwestycje drogowe muszą spełniać kryteria klimatyczne.

Europejskie trendy i regulacje priorytetowo traktują rozwój nowoczesnego i przyjaznego dla środowiska transportu oraz infrastruktury.



OTOCZENIE ZEWNĘTRZNE

Kluczowe aspekty budowy i rozbudowy infrastruktury w Polsce

- **Budownictwo podwójnego zastosowania (dual-use):** nowa infrastruktura i adaptacja istniejącej infrastruktury, także do standardów NATO – w ramach tych działań zapewnienie przepustowości korytarzy wojskowych wzdłuż osi zachód–wschód w europejskiej sieci TEN-T.
- **Realizacja programu ReArm Europe i Military Mobility:** uruchomienie programu inwestycji prywatnych w zakresie przebudowy/dostosowania infrastruktury (dróg i lotnisk) do potrzeb logistyki wojskowej.
- **Rozbudowa autostrad:** zgodnie z aktualnym *Krajowym Programem Budowy Dróg do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)* termin rozpoczęcia prac przygotowawczych do rozbudowy odcinka A4 Kraków–Katowice jest nadal wyznaczony na drugą połowę 2028 r. W ostatnim czasie strona publiczna ogłosiła przyspieszenie realizacji tego projektu. SAM jest gotowy do wsparcia przygotowań projektu.

STX posiada doświadczenie i kompetencje umożliwiające mu udział w rozwoju infrastruktury w ramach programów rządowych – wspierając stronę publiczną.



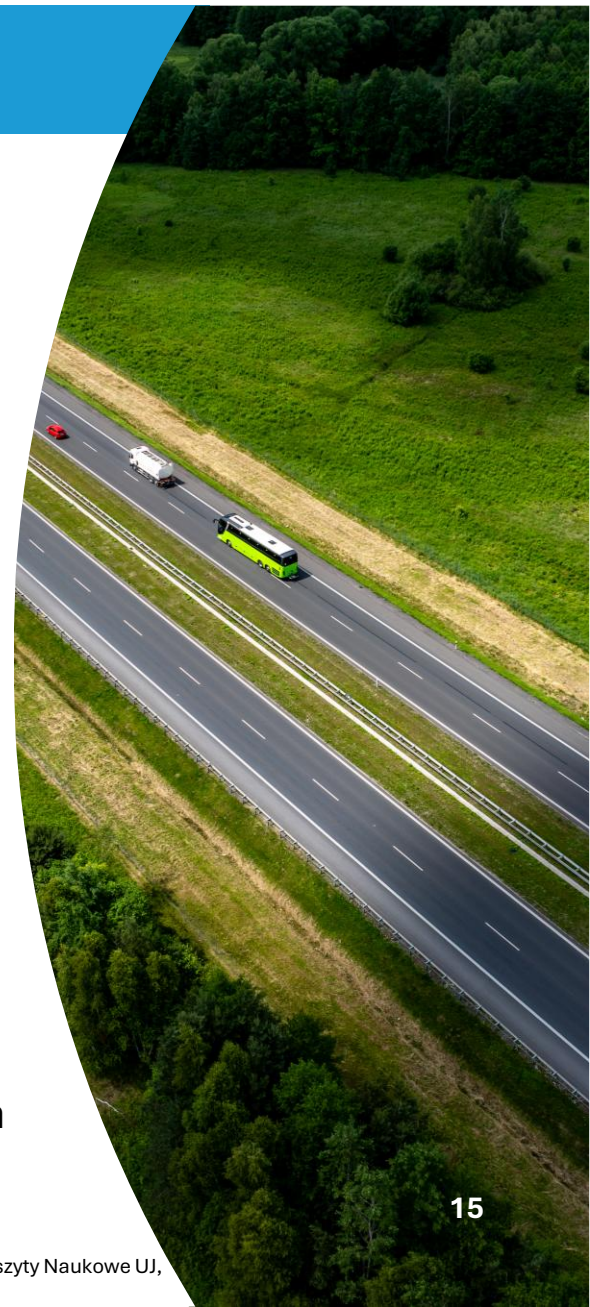
OTOCZENIE ZEWNĘTRZNE

Historyczne procesy wyboru koncesjonariusza autostrady A4

- Pierwsze przetargowe zaproszenie do składania ofert na koncesję, zgodnie z przepisami ustawy o autostradach płatnych, ogłoszono 19 czerwca 1995 r. Jedenaście firm zakupiło specyfikacje przetargowe, ale tylko trzy złożyły oferty. W dniu 29 stycznia 1997 r. Komisja Przetargowa wybrała Stalexport S.A. jako przyszłego koncesjonariusza.
- Kolejny przetarg koncesyjny na autostradę A4 (Wrocław-Katowice) został przerwany w 1999 r., a następnie ponownie zawieszony w 2001 r. z powodu zmiany strategii autostradowej, polegającej na odejściu od systemu koncesji na rzecz opłat winietowych.
- Po utworzeniu w 2005 r. nowego rządu, który był sceptyczny wobec roli kapitału prywatnego w realizacji programu budowy autostrad, procedura przetargowa na pobieranie opłat za przejazd na odcinku Wrocław-Katowice została unieważniona. Podejmowano również próbę cofnięcia koncesji SAM A4. Oznaczało to odejście od programu budowy płatnych autostrad w systemie koncesyjnym, który został uruchomiony w połowie lat 90-tych*.

W Polsce, poza trzema obecnymi płatnymi odcinkami autostrad A1, A2 i A4, infrastruktura drogowa nie jest budowana w ramach umów koncesyjnych. Doświadczenia z wiązane z autostradą A4 wskazują, że realizacja takich projektów jest mało prawdopodobna.

* Źródło: J. Kaliński, Jak powstała autostrada A4?, Zeszyty Naukowe UJ, <http://hdl.handle.net/20.500.12182/354>



OTOCZENIE ZEWNĘTRZNE

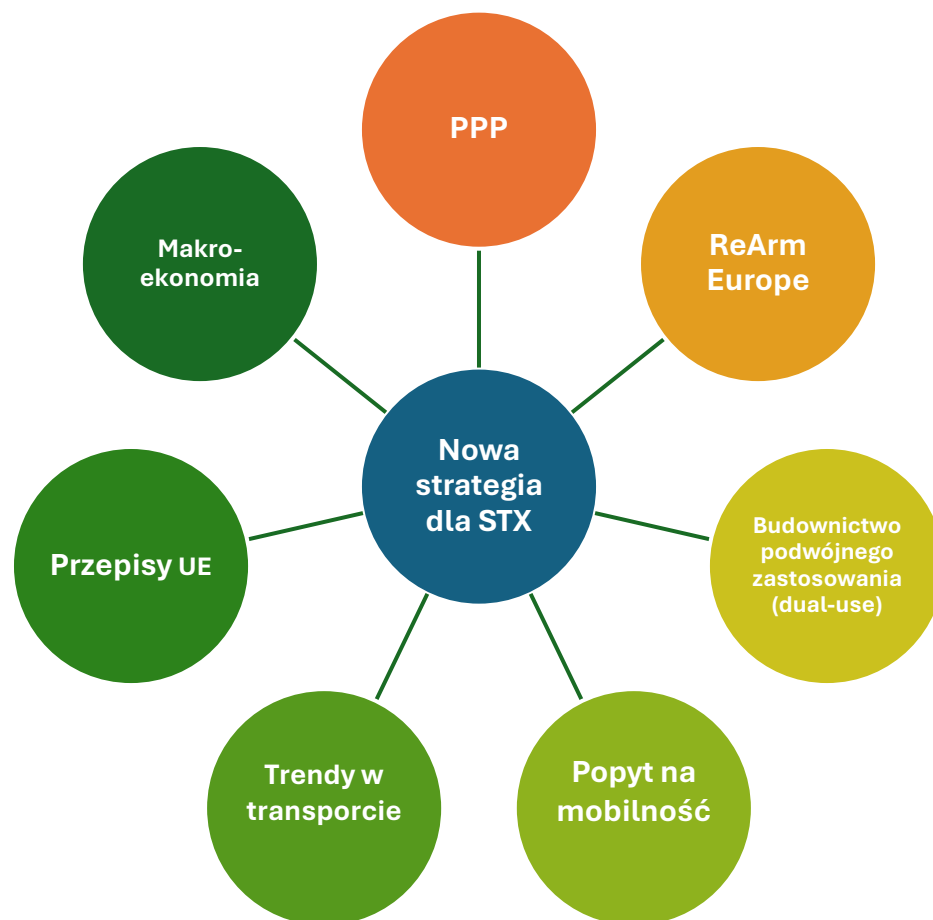
„Raport rynkowy PPP 2009 – II kw. 2025 r.” przygotowany przez Departament Partnerstwa Publiczno-Prywatnego w Ministerstwie Funduszy i Polityki Regionalnej (centralna jednostka rządowa ds. PPP)

- Pomiedzy rokiem 2009 a II kwartałem 2025 r. w Polsce zawarto 206 umów PPP (liczba ta obejmuje umowy będące w trakcie realizacji oraz umowy, które zostały już zakończone). W tym okresie przeprowadzono 698 procedur PPP.
- Wartość projektów PPP (zawartych umów) wyniosła 10,7 mld zł.
- Na przestrzeni tych 23 lat w ramach systemu koncesji zawarto umowy o wartości 1,5 mld zł.
- Polskie PPP są realizowane głównie przez samorządy lokalne, które dotychczas zawarły (bezpośrednio lub za pośrednictwem podmiotów z nimi powiązanych) 189 umów, co stanowi 92% wszystkich umów.
- Projekty PPP w przygotowaniu obejmują obecnie m.in. projekt, budowę i eksploatację wielopoziomowego parkingu w wybranej lokalizacji w Bydgoszczy.

Dotychczasowe doświadczenia z projektami PPP w Polsce nie są obiecujące – zarówno liczba, jak i skala projektów są niewielkie. Potencjalne projekty PPP, podobnie jak te już realizowane, są inicjowane głównie przez władze lokalne i regionalne.



OTOCZENIE ZEWNĘTRZNE



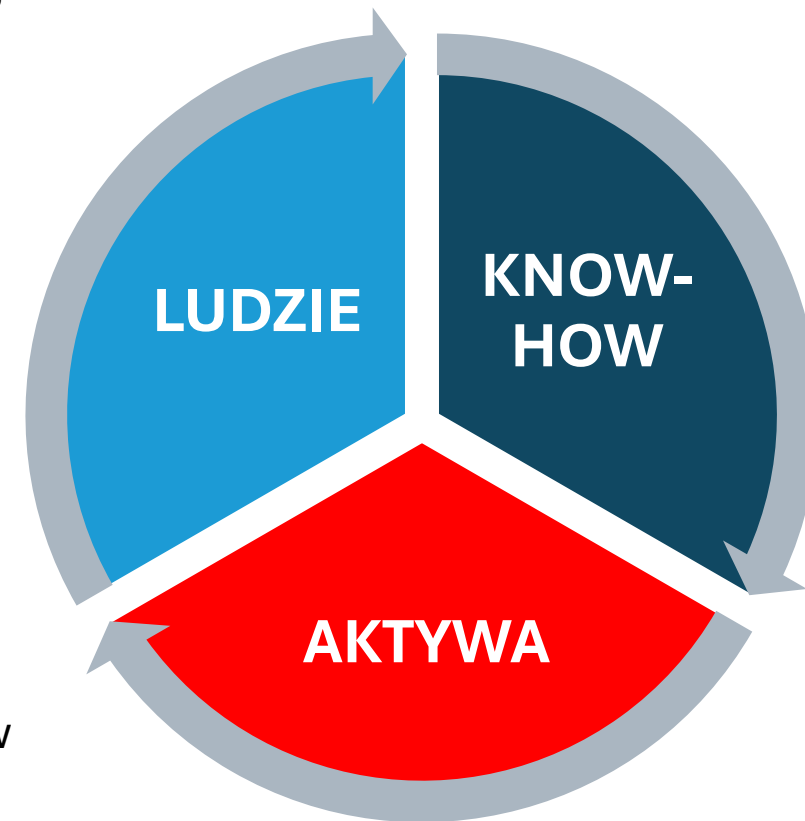
Szereg czynników rynkowych, w tym w szczególności sytuacja geopolityczna i budżetowa państwa, otwiera potencjalne możliwości dla nowych projektów związanych z polską infrastrukturą transportową.



ANALIZA POTENCJALNYCH KIERUNKÓW ROZWOJU

Analiza potencjalnych kierunków rozwoju zewnętrznego Grupy Kapitałowej

- W oparciu o swoje kompetencje, doświadczenie oraz aktywa – zarówno materialne, jak i niematerialne – Grupa identyfikuje i ocenia możliwości ich strategicznego wykorzystania.
- Analizowane są nowe, skalowalne filary wzrostu: pomysły na usługi komercyjne lub tworzenie partnerstw z podmiotami publicznymi i prywatnymi.
- Projekty mają koncentrować się na obszarach zgodnych z podstawową działalnością Grupy lub uzupełniających i rozszerzających obecne kompetencje STX i jej strategicznego udziałowca – Grupy Mundys.
- Podejmowane są działania mające na celu umożliwienie realizacji projektów w oparciu o istniejące nieruchomości w Katowicach.



W oparciu o dotychczasowe doświadczenia i dostępne zasoby STX kompleksowo analizuje i ocenia możliwości rozwoju działalności.

ANALIZA POTENCJALNYCH KIERUNKÓW ROZWOJU

Współpraca z doradcami strategicznymi i branżowymi

- W latach 2024 i 2025 współpracowaliśmy z Jones Lang LaSalle (JLL) i McKinsey & Company w celu przygotowania kolejnych kroków prowadzących do wykorzystania istniejących aktywów i rozwoju działalności.
- Na tej podstawie STX uruchomiło Program Transformacji i Projektów Strategicznych.



STX współpracuje z renomowanymi doradcami przy przygotowywaniu nowych projektów.

ANALIZA POTENCJALNYCH KIERUNKÓW ROZWOJU

Analiza rynku nieruchomości w Katowicach

Koncepcja **Nowych Katowic**:

miasta śląskie chcą być bardziej atrakcyjne dla inwestorów, dlatego prezydent Katowic proponuje utworzenie supermiasta na bazie Górnośląskiego Związku Metropolitalnego (GZM).

Supermiasto byłoby największym miastem w Polsce, wyprzedzając nawet Warszawę. Obecnie GZM obejmuje obszar około 2,5 tys. km², skupiając łącznie 41 miast i gmin, o łącznej liczbie mieszkańców wynoszącej około 2,1 mln.



Doradcy zalecają realizację scenariusza mieszkaniowego: opracowanie projektów i budowę budynków mieszkalnych.

Parametry ekonomiczne inwestycji osiągalne obecnie, takie jak stawki czynszów, stopy kapitalizacji przy sprzedaży oraz koszty budowy, wskazują, że inwestycja w powierzchnię biurową na wynajem nie byłaby opłacalna dla potencjalnego inwestora.

W latach 2023–2024 deweloperzy znacznie zwiększyli swoją aktywność na rynku katowickim, co spowodowało rekordową liczbę uruchomionych projektów, a także wzrost dostępnej podaży, który w II kw. 2024 r. osiągnął najwyższy w historii poziom 3650 mieszkań. Jednocześnie od początku 2018 r. obserwuje się gwałtowny wzrost średnich cen nieruchomości w Katowicach, które osiągnęły historycznie wysoki poziom 12 500 PLN za metr kwadratowy.

Przeznaczenie nieruchomości na cele mieszkaniowe dla klientów indywidualnych, ze względu na bardzo dużą skalę inwestycji, będzie wiązało się z długoterminową perspektywą czasową z koniecznością etapowego przeprowadzenia procesu sprzedaży.

W Katowicach skala zarówno istniejących, jak i planowanych projektów w sektorze prywatnych mieszkań na wynajem (PRS) lub specjalnie budowanych akademików (PBSA) jest stosunkowo niewielka. Ponadto obecne zainteresowanie inwestorów takimi transakcjami jest niewielkie.

Na rynku katowickim projekty deweloperskie w sektorze mieszkaniowym są opłacalne.

ANALIZA POTENCJALNYCH KIERUNKÓW ROZWOJU

Nieruchomości STX — Rozpoczęcie prac projektowych

Rozpoczęliśmy prace nad pierwszym projektem architektonicznym we współpracy z renomowaną pracownią z Katowic – Konior Studio.



Koncepcja architektoniczna – w trakcie projektowania. Może ulec znacznym zmianom.



Podstawowe dane (wstępne):

- stworzenie nowoczesnego centrum Katowic,
- tereny zielone - plac miejski,
- około 600-700 mieszkań w ramach prezentowanej inwestycji,
- powierzchnia netto inwestycji około 50-55 tys. m²

Przeprowadzone prace koncepcyjne będą podstawą do opracowania projektów wykonawczych oraz przeprowadzenia formalnych i prawnych procedur w celu uzyskania pozwolenia na budowę.

ANALIZA POTENCJALNYCH KIERUNKÓW ROZWOJU

Trendy technologiczne

Źródło: Raport Beroe 2023



Sztuczna inteligencja (AI)

- Monitorowanie wdrażania sztucznej inteligencji w celu zrównoważonego zarządzania obiektami w obliczu wyzwań związanych z kosztami i konserwacją. Wykorzystanie sztucznej inteligencji i Internetu rzeczy (IoT) do automatyzacji procesów i poprawy wydajności w takich obszarach, jak chłodzenie, oświetlenie itp.



Nacisk na efektywność energetyczną i oszczędność energii

- Certyfikacja bardziej ekologicznych, wydajnych i zrównoważonych budynków. Interoperacyjność/integracja wielu systemów dla osiągnięcia przyjętych celów.



IoT i analiza danych

- Automatyka budynkowa z wykorzystaniem IoT integruje systemy HVAC, oświetlenie, zabezpieczenia, kontrolę dostępu i nadzór wideo w jednym systemie sterowania, ułatwiając zarządzanie.
- Systemy IoT z analizą danych umożliwiają konserwację prewencyjną, identyfikację potrzeb w zakresie utrzymania i zarządzanie kosztami napraw systemów budynkowych.



Roboty i drony

- Drony wykorzystywane do nadzoru nad dużymi nieruchomościami i wieżowcami.
- Rosnące wykorzystanie robotów w usługach takich jak sprzątanie ze względu na korzyści, np. niższe koszty pracy, możliwość wykonywania zadań po godzinach, wydajność automatyzacji i zwiększone bezpieczeństwo.
- Roboty mogą być również wykorzystywane do patrolowania obiektów lub witania gości.

STX uważnie monitoruje nowe trendy technologiczne pod kątem ich wdrożenia w działalności biznesowej i osiągnięcia celów ESG. W większości przypadków trendy te mogą mieć zastosowanie w odniesieniu do długoterminowych możliwości.



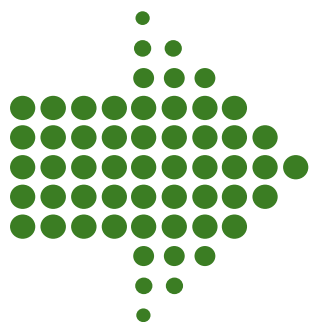
MISJA I WIZJA

Strategia biznesowa Grupy Kapitałowej STALEXPORT AUTOSTRADY S.A. z uwzględnieniem celów ESG



MISJA:

Od planowania po utrzymanie – dbamy o cały cykl życia infrastruktury i budownictwa



Wizja:

Inwestor z długoterminową perspektywą, zarządzający zdywersyfikowanym portfelem inwestycji w infrastrukturę transportową i budownictwo dla przyszłych pokoleń w Polsce

STX na nowo definiuje swoją rolę w biznesie: od pierwszej spółki koncesyjnej po długoterminowego inwestora w projekty infrastrukturalne.

CELE STRATEGICZNE NA LATA 2026–2030

Cele strategiczne STX i Grupy Kapitałowej

Wyniki: odbudowa marży EBITDA do $\geq 35\%$ po 2030 r., wspierana przez EBITDA z nieruchomości i innych projektów.

Nowe przychody: ≥ 200 mln PLN rocznie z nieruchomości i projektów/usług począwszy od 2030 r.

Organizacja: zero wypadków przy pracy, zwiększenie różnorodności w organizacji, dążenie do 50% udziału kobiet na stanowiskach kierowniczych, modernizacja infrastruktury i usług związanych z cyberbezpieczeństwem, promowanie kultury cyberbezpieczeństwa.

Środowisko: inwestycje w elektromobilność (nowa aplikacja do uiszczania opłat drogowych), zakup 100% zielonej energii, monitorowanie emisji zanieczyszczeń i promowanie działań na rzecz redukcji emisji, udział w renaturyzacji rzeki Rawa w Katowicach.

Społeczeństwo: organizacja lub promocja wydarzeń zwiększających bezpieczeństwo, wspieranie partnerów charytatywnych i wnoszenie pozytywnego wkładu w życie lokalnych społeczności.

STX, po wygaśnięciu koncesji w 2027 r., zamierza odbudować przychody i EBITDA w ramach nowych obszarów działalności, dbając jednocześnie o środowisko, pracowników, społeczności lokalne oraz inwestując w infrastrukturę transportową i budownictwo dla przyszłych pokoleń w Polsce.



CELE STRATEGICZNE NA LATA 2026–2030

KPI – wskaźniki realizacji strategii

Wskaźniki finansowe: całkowite przychody, EBITDA, poziom nakładów inwestycyjnych i kosztów operacyjnych dla nowych przedsięwzięć, rentowność nowych przedsięwzięć.

Wskaźniki monitorujące cele ESG: wdrożenie aplikacji do mobilnego uiszczania opłat drogowych, całkowita ilość zakupionej energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych (MWh), emisja CO₂ (w tonach rocznie), planowane koszty operacyjne związane z ograniczaniem ryzyka dla zdrowia i bezpieczeństwa, koszty operacyjne związane z ograniczaniem ryzyka cyberbezpieczeństwa, kobiety na stanowiskach kierowniczych (%), udział w projektach (opis/liczba).

STX będzie stale monitorować wdrażanie swojej strategii.



CELE STRATEGICZNE NA LATA 2026–2030

Agenda ONZ na rzecz zrównoważonego rozwoju 2030



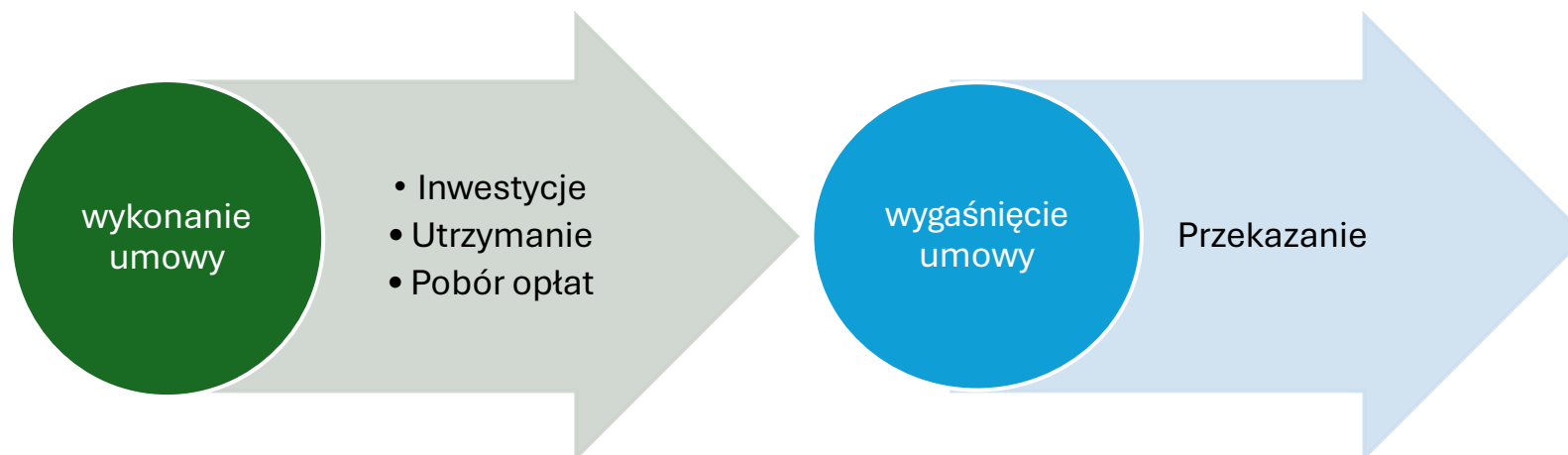
STX dąży do realizacji celów zrównoważonego rozwoju i będzie realizować swoje projekty w sposób, który przyczyni się do osiągnięcia jak największej liczby z nich (w tym dekarbonizacji).

Projekty planowane do realizacji przez STX powinny być zgodne z celami Agendy ONZ na rzecz zrównoważonego rozwoju 2030.

ZAKOŃCZENIE UMOWY KONCESYJNEJ I PRZEKAZANIE AUTOSTRADY

Koncesja na autostradę A4 Katowice–Kraków – przyznana 19 września 1997 r.; ważna do 15 marca 2027 r.

- Do końca okresu koncesji grupa kapitałowa STX zrealizuje zadania spoczywające na SAM jako koncesjonariuszu na mocy umowy. Spółka dysponuje pracownikami, aktywami i środkami finansowymi niezbędnymi do realizacji tych zadań.
- W szczególności zostaną zrealizowane wszystkie już zaplanowane inwestycje i remonty, w tym zakończenie wymiany nawierzchni oraz budowa dwóch miejsc postojowych na autostradzie.
- Wszystkie prace konserwacyjne (tj. zimowe utrzymanie dróg i inne rutynowe prace konserwacyjne) będą kontynuowane do marca 2027 r.
- Pobieranie opłat za korzystanie z autostrady będzie kontynuowane do końca obowiązywania umowy.
- Po wygaśnięciu umowy konieczne podjęcie decyzji o ich dalszej roli w strukturze Grupy.



PORTFOLIO NOWYCH PROJEKTÓW 2026–2030

Projekty strategiczne



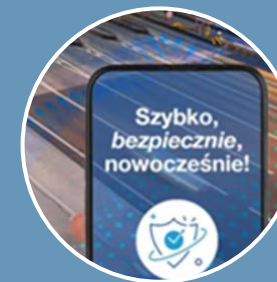
Gotowe do wdrożenia:

Nieruchomości



Projekty w centrum uwagi:
Infrastruktura transportowa

- Nowe drogi
- Parkingi
- Infrastruktura lotniskowa



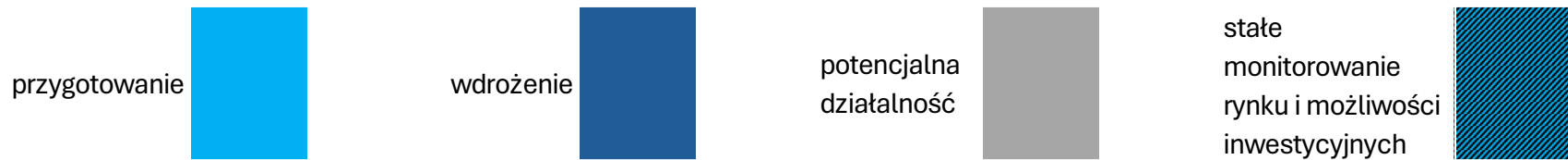
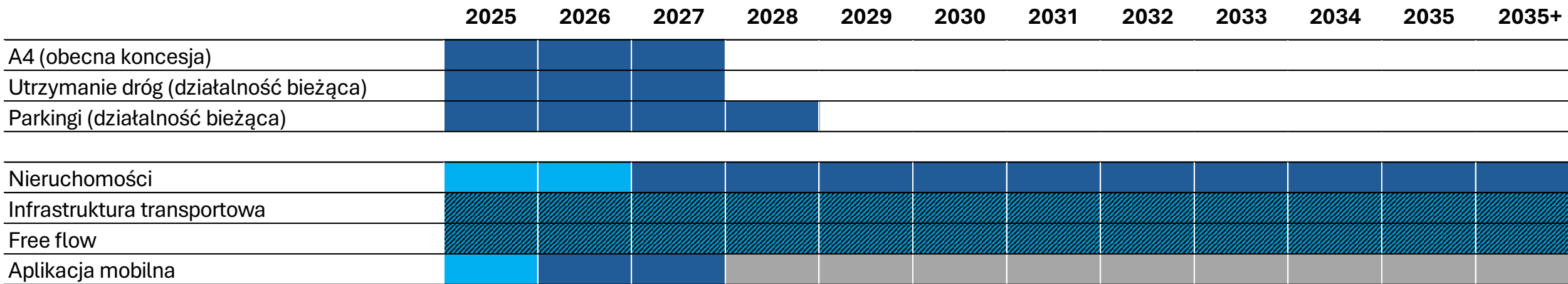
Projekty uzupełniające:

- **Free flow**
(system bezszlabanowego poboru opłat)
- Aplikacja mobilna

Nowe przedsięwzięcia są zgodne z obecnym zakresem działalności – wykorzystują już nabyte kompetencje oraz potencjalną synergię biznesową z spółkami Grupy Mundys.

PORTFOLIO NOWYCH PROJEKTÓW 2026–2030

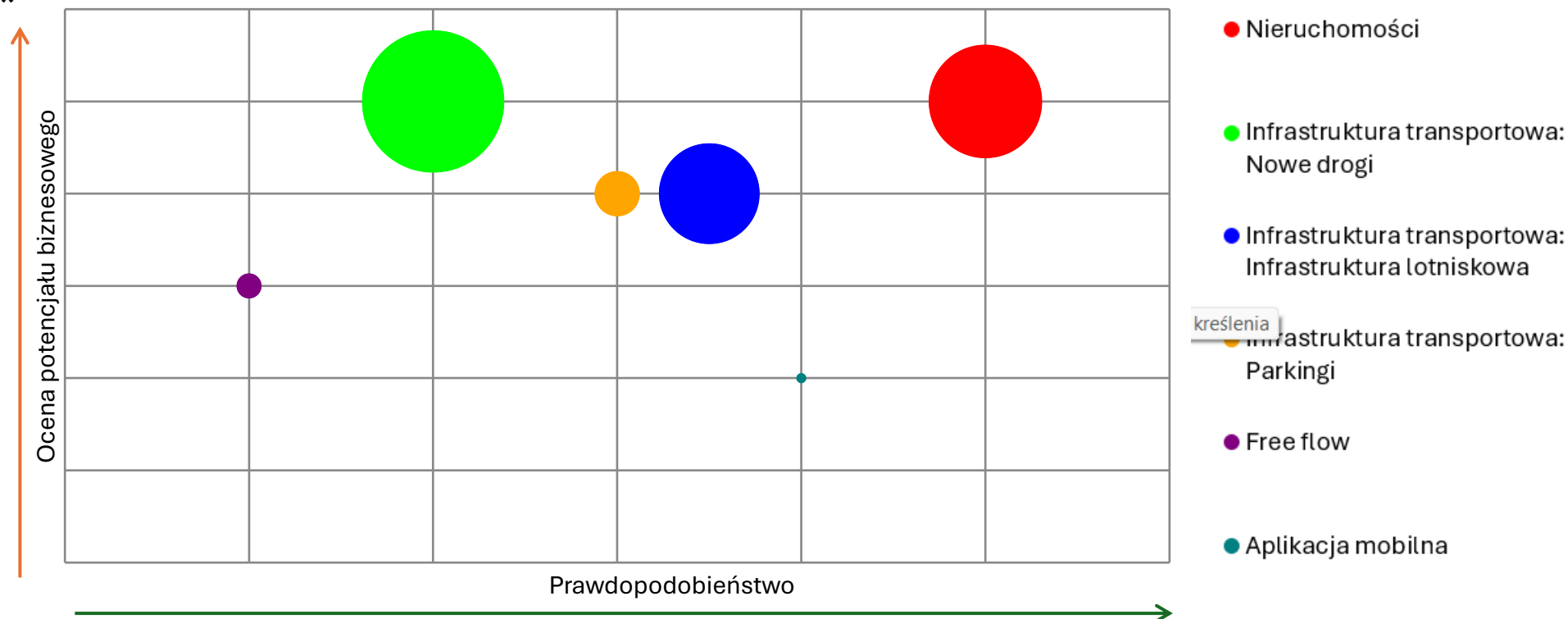
Horyzont czasowy bieżącej działalności i nowych projektów



Szerokie portfolio projektów zwiększa prawdopodobieństwo sukcesu, a ich horyzont czasowy może wykraczać poza okres objęty strategią.

PORTFOLIO NOWYCH PROJEKTÓW 2026–2030

Szacunkowa ocena potencjału biznesowego i prawdopodobieństwa realizacji nowego portfela biznesowego*



*Przedstawione szacunki pokazują rentowność i prawdopodobieństwo wystąpienia w 5-stopniowej skali, w oparciu o subiektywną ocenę. Rzeczywiste wyniki w każdym przypadku będą zależeć od skali działalności i formuły przychodów. Wielkość okręgu reprezentuje szacowaną wielkość inwestycji.

Poszczególne nowe przedsięwzięcia różnią się zarówno pod względem przychodów/zysków, jakie mogą generować, jak i prawdopodobieństwem ich realizacji. Aktualnie, nieruchomości są jedynym gotowym do realizacji i wysokochodowym₃₀ projektem w portfelu. Inne projekty zależą od sytuacji rynkowej i decyzji władz lokalnych/państwa.

TRANSFORMACJA GRUPY STALEXPORT 2026–2027

SAM (Autostrada Małopolska SA)

- I półrocze 2027 r. – realizacja projektu „Przekazanie”: przekazanie infrastruktury autostradowej Skarbowi Państwa (GDDKiA).
- Brak nowych, dużych projektów infrastruktury drogowej ograniczy możliwość samodzielnego działania Spółki.
- 2027 – ocena dalszej roli Spółki w strukturze Grupy.

VIA4 SA

- I kw. 2027 r. – zakończenie obecnej umowy na utrzymanie odcinka autostrady A4.
- 2027 – ocena dalszej roli Spółki w strukturze Grupy.

Spółka celowa zajmująca się nieruchomościami

- I kw. 2026 r. – utworzenie specjalnej spółki celowej zajmującej się projektami deweloperskimi w zakresie nieruchomości mieszkalnych i komercyjnych.
- Korzyści: rozdzielenie ryzyka inwestycyjnego, łatwiejsze finansowanie projektów i większa przejrzystość dla akcjonariuszy.

Potencjalne nowe spółki celowe dla działalności w zakresie infrastruktury mobilności.

Proponowana realizacja projektów w formie spółek celowych zapewnia: **elastyczność operacyjną i skalowalność**, przejrzystą sprawozdawczość dotyczącą wyników inwestycyjnych, **pozyskanie finansowania i jego zabezpieczenie dla instytucji finansowych**, dokładność podatkową, ochronę kapitału Grupy przed ryzykiem operacyjnym i prawnym.

Struktura Grupy będzie ewoluować wraz z realizacją lub uruchamianiem projektów.

NOWY MODEL BIZNESOWY GRUPY STALEXPORT

Transformacja modelu biznesowego STX – Wizja 2030

STX – wyjście poza ograniczoną rolę „operatora autostrad”.

Przekształcenie w holding inwestycyjny skupiający się na:

Nieruchomościach (SPV nieruchomości – mieszkaniowe lub wielofunkcyjne).
Infrastrukturze transportowej (nowe drogi, parkingi, infrastruktura lotniskowa).
Projektach uzupełniających – **nowych technologiach mobilności** (free flow, aplikacje mobilne).

Profil docelowy STX na rok 2030:

spółka inwestująca w infrastrukturę publiczną i nieruchomości – inwestor i zarządzający aktywami w zakresie infrastruktury i nieruchomości, wzorowana na uznanych europejskich odpowiednikach, ale dostosowana do polskiego rynku, z siedzibą w Katowicach.

Korzyści z transformacji:

- Zapewnienie ciągłości działalności po wygaśnięciu koncesji.
- Dywersyfikacja źródeł przychodów i ograniczenie ryzyka politycznego.
- Zatrzymanie talentów i know-how.
- Przezroczystość finansowa modelu biznesowego i operacyjnego.

Nowy model biznesowy, wraz z planowaną dywersyfikacją portfela, może zapewnić ciągłość działalności i generować synergii kompetencji w wielu projektach.

REBRANDING STALEXPORTU AUTOSTRADY

W związku z zakończeniem koncesji na A4 Katowice – Kraków i proponowanymi w niniejszej Strategii przedsięwzięciami w różnych obszarach działalności konieczna jest zmiana marki firmy Stalexport Autostrady tj. rebranding.

Nowa marka powinna unikać skojarzeń związanych z drogami i skupić się na budowaniu świeżej tożsamości, zachowując jednocześnie elementy pozytywnego dziedzictwa (np. stabilność finansową).

Zmiana nazwy spółki wymaga zmiany statutu Spółki, a tym samym zgody właścicieli.

Nowa nazwa firmy weszłaby w życie w roku 2027 po zakończeniu koncesji.



ZASTRZEŻENIA

- *Niniejszy dokument ma charakter wyłącznie informacyjny i przedstawia kierunki oraz cele strategiczne Spółki. Strategia nie stanowi oferty, zaproszenia do składania ofert (do nabycia lub wzięcia udziału w emisji, papierów wartościowych Spółki lub którejkolwiek z jej spółek zależnych w jakiegokolwiek jurysdykcji) ani zobowiązania Spółki do osiągnięcia określonych wyników finansowych lub operacyjnych.*
- *Niniejszy dokument zawiera stwierdzenia odnoszące się do przyszłości, w tym dotyczące planowanych działań, celów strategicznych, oczekiwanych wyników finansowych, poziomu inwestycji, pozycji rynkowej oraz innych zdarzeń przyszłych. Stwierdzenia te opierają się na aktualnych ocenach, założeniach i prognozach Zarządu Spółki oraz obarczone są ryzykiem i niepewnością.*
- *Rzeczywiste wyniki Spółki mogą istotnie różnić się od wyników wyrażonych lub implikowanych w stwierdzeniach dotyczących przyszłości, w szczególności w wyniku czynników pozostających poza kontrolą Spółki, takich jak zmiany otoczenia makroekonomicznego, regulacyjnego i rynkowego, poziom cen surowców i energii, dostępność finansowania, warunki konkurencyjne oraz inne czynniki ryzyka opisane w raportach okresowych Spółki. Nie należy opierać się na stwierdzeniach dotyczących przyszłości, ponieważ są one aktualne wyłącznie na dzień sporządzenia niniejszego dokumentu i odzwierciedlają obecny pogląd Spółki dotyczący przyszłych zdarzeń. Stwierdzenia dotyczące przyszłości są ze swej natury obarczone znanym i nieznanym ryzykiem związanym z przyszłymi wydarzeniami oraz niepewnością.*
- *Informacje zawarte w niniejszym dokumencie nie stanowią rekomendacji, porady inwestycyjnej ani analizy inwestycyjnej w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 29 lipca 2005 r. o obrocie instrumentami finansowymi oraz aktów wykonawczych wydanych na jej podstawie. Niniejszy dokument w żadnym wypadku nie powinien stanowić podstawy do podjęcia decyzji o inwestowaniu w papiery wartościowe Spółki lub którejkolwiek z jej spółek zależnych. Ani niniejszy dokument, ani żadna jego część, ani fakt jego rozpowszechniania, nie stanowią podstawy, ani nie można na nich polegać w związku z jakąkolwiek umową, zobowiązaniem lub jakąkolwiek decyzją inwestycyjną. Decyzje inwestycyjne podejmowane są na wyłączną odpowiedzialność inwestora.*
- *Realizacja strategii uzależniona jest od wielu czynników, w tym czynników ryzyka opisanych w raportach okresowych Spółki, w szczególności w sprawozdaniu Zarządu z działalności oraz w raporcie rocznym. Wystąpienie tych czynników może mieć istotny wpływ na zdolność Spółki do realizacji założonych celów strategicznych.*
- *Strategia może podlegać zmianom lub aktualizacji w odpowiedzi na zmiany otoczenia rynkowego, regulacyjnego, finansowego lub operacyjnego. Spółka nie zobowiązuje się do bieżącej aktualizacji niniejszego dokumentu, z zastrzeżeniem obowiązków informacyjnych wynikających z bezwzględnie obowiązujących przepisów prawa.*
- *Informacje liczbowe oraz dane zawarte w niniejszym dokumencie pochodzą z najlepszej wiedzy Spółki na dzień ich publikacji. Spółka nie weryfikowała niezależnie i nie ponosi odpowiedzialności za dane, prognozy ani analizy pochodzące od podmiotów trzecich, na które nie ma bezpośredniego wpływu. Jeżeli w treści niniejszego dokumentu nie wskazano wprost inaczej, dane dotyczące rynku, branży i sytuacji makroekonomicznej są danymi szacunkowymi i należy je traktować z zachowaniem ostrożności.*
- *Informacje zawarte w niniejszym dokumencie zostały podane do publicznej wiadomości zgodnie z przepisami Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 596/2014 z dnia 16 kwietnia 2014 r. w sprawie nadużyć na rynku (MAR). Spółka dołożyła należytej staranności, aby informacje te były rzetelne, kompletne i niewprowadzające w błąd na dzień ich publikacji, jednakże nie może być to traktowane jako zapewnienie w odniesieniu do wyczerpującego charakteru lub rzetelności informacji przedstawionych w niniejszym dokumencie względem całokształtu przyszłej działalności Spółki.*

Droga do nowych INWESTYCJI!

Mysłowice, styczeń 2026 r.