



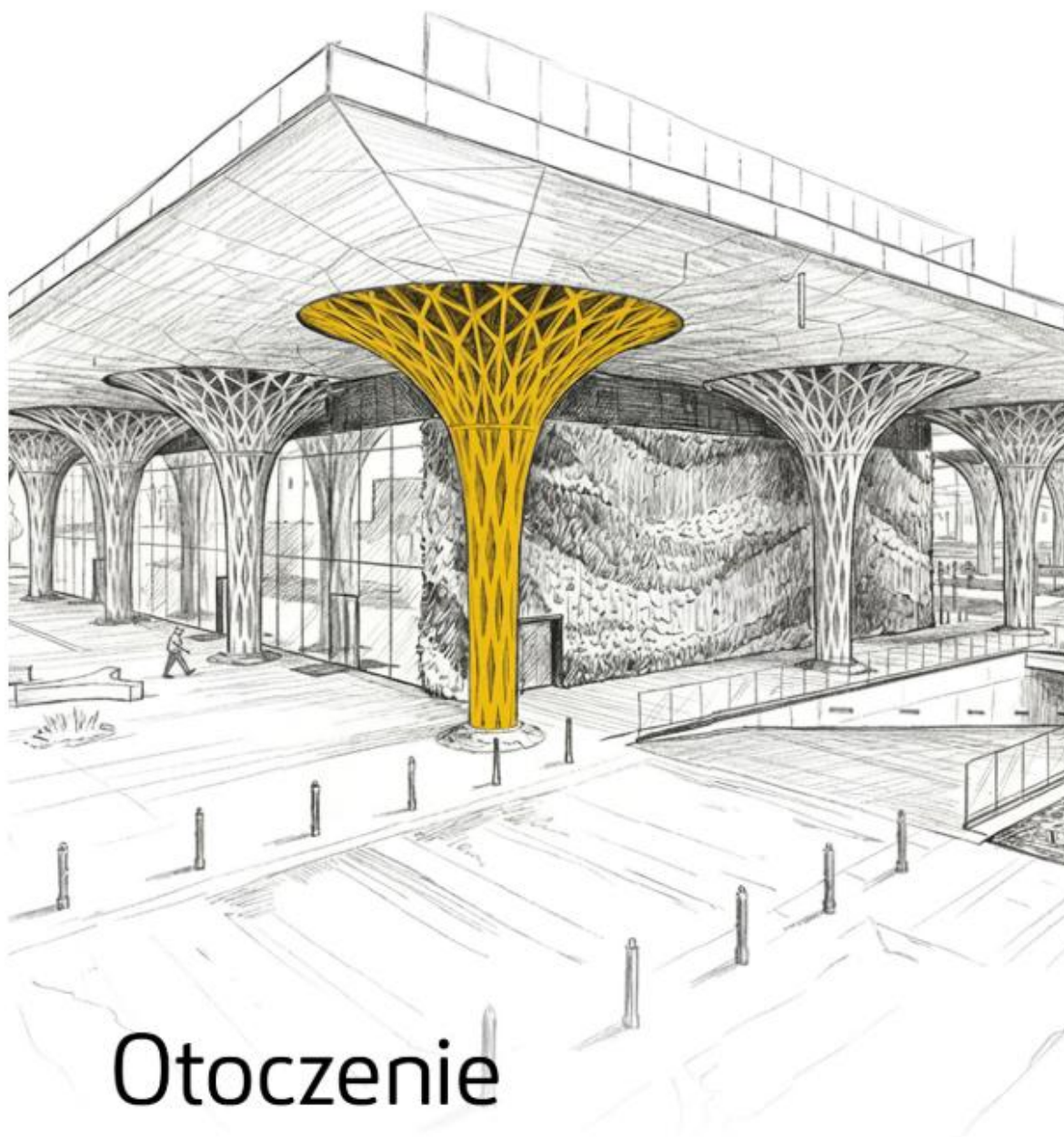
GRUPA BUDIMEX

SPRAWOZDANIE Z DZIAŁALNOŚCI ZA I PÓŁROCZE 2026 ROKU

Sprawozdanie z działalności Grupy Budimex za I półrocze 2026 roku

(wszystkie kwoty ujęte w tabelach wyrażone są w tysiącach złotych, o ile nie podano inaczej)

1.	OTOCZENIE RYNKOWE.....	4
1.1	Ogólna charakterystyka rynku	4
1.2	Perspektywy rozwoju rynku	4
2.	NAJWAŻNIEJSZE ZDARZENIA W OKRESIE I PÓŁROCZA 2026 ROKU	10
2.1	Najważniejsze kontrakty budowlane zawarte przez spółki Grupy Budimex	10
2.2	Czynniki ryzyka	10
3.	SYTUACJA FINANSOWA	13
3.1	Charakterystyka podstawowych wielkości ekonomiczno-finansowych Grupy Budimex	13
3.2	Sprawozdanie z przepływów pieniężnych	16
3.3	Zarządzanie zasobami finansowymi Grupy Budimex	16
3.4	Zobowiązania i należności warunkowe Grupy Budimex	17
4.	POZOSTAŁE INFORMACJE	18
4.1	Akcjonariat	18
4.2	Zarząd i Rada Nadzorcza	18
5.	OŚWIADCZENIE ZARZĄDU	19



Otoczenie rynkowe

1. OTOCZENIE RYNKOWE

1.1 Ogólna charakterystyka rynku

Po okresie spowolnienia gospodarczego, które dotknęło większość krajów europejskich w ostatnich latach, sytuacja zaczęła się stopniowo poprawiać. Było to widoczne w latach 2024–2025 również na przykładzie Polski. Początek 2026 roku przyniósł jednak następny światowy kryzys – wojnę na Bliskim Wschodzie – który przełożył się na pogorszenie sytuacji gospodarczej w wielu państwach.

Po okresie osłabienia koniunktury polska gospodarka powróciła na ścieżkę umiarkowanego wzrostu. W najbliższych latach jego tempo będzie zależało przede wszystkim od wykorzystania funduszy unijnych, realizacji inwestycji infrastrukturalnych, energetycznych i obronnych oraz kondycji konsumpcji. Istotny wpływ będą miały także inflacja, realne wynagrodzenia, sytuacja na rynku pracy i popyt zagraniczny. Perspektywy pozostają jednak obciążone niepewnością związaną z cenami energii, sytuacją geopolityczną i koniunkturą w strefie euro. Słabsze wskaźniki przemysłowe mogą wskazywać na przejściowe pogorszenie aktywności, ale pojedyncze odczyty należy oceniać ostrożnie i analizować wraz z danymi dotyczącymi produkcji, inwestycji oraz konsumpcji.

Głównymi motorami rozwoju pozostają: napływ środków europejskich, inwestycje militarne i obronne oraz w nowe technologie, a także postępujący proces transformacji energetycznej. W czerwcu 2026 roku wskaźnik PMI dla przemysłu wyniósł 46,1 punktu, wobec 48,8 punktu odnotowanych w styczniu 2026 roku. Spadek ten był największym miesięcznym pogorszeniem się tego wskaźnika od połowy 2022 roku i nastąpił po konsekwentnym jego wzroście, który był obserwowany od grudnia 2025 roku. Dodatkowo różni się on znacznie od odczytów z początku 2025 roku, kiedy wskaźnik przekraczał 50 punktów, co interpretowane było jako ekspansja. Przyczyną takiej sytuacji było ograniczenie produkcji przemysłowej związane z gwałtownym spadkiem liczby nowych zamówień. Eksperci podkreślają jednak, że czerwcowych odczytów nie trzeba interpretować jako oznak wkraczania polskiej gospodarki w recesję. Podobne miesiące w poprzednich latach również przynosiły sezonowe spadki wskaźnika PMI.

Dane produkcji budowlano-montażowej jednoznacznie wskazują na spadek aktywności sektora. W pierwszym półroczu 2026 roku produkcja budowlano-montażowa w cenach stałych spadła o 2,9% w porównaniu z analogicznym okresem ubiegłego roku. W pierwszej połowie roku na ujemnych poziomach znalazły się komponenty budowy budynków (-6,5% rok do roku) oraz specjalistyczne roboty budowlane (-2,9% rok do roku). Wzrost osiągnął natomiast komponent budowy obiektów inżynierii lądowej i wodnej, jednak był on nieznaczny (+0,2% rok do roku). W tym samym okresie ogólny wskaźnik cen produkcji budowlano-montażowej wzrósł o 4,8% rok do roku. Wzrost cen dla segmentu budowy budynków wyniósł 4,6% rok do roku, dla obiektów inżynierii lądowej i wodnej - 4,5% rok do roku, natomiast dla specjalistycznych robót budowlanych - 5,4% rok do roku.

Według Głównego Urzędu Statystycznego (GUS), wskaźnik ogólnego klimatu koniunktury w sektorze budownictwa wyniósł w czerwcu -0,7. Od grudnia poprzedniego roku, kiedy wyniósł on -10,0, każdego miesiąca ulega zauważalnej poprawie. Według ankiety GUS, firmy budowlane przewidują poprawę portfela zamówień w nadchodzących miesiącach oraz brak zmian w produkcji budowlano-montażowej. Przedsiębiorstwa zgłaszające bariery najczęściej odczuwają trudności związane z kosztami zatrudnienia (66,8% w czerwcu 2026 roku, 68,3% w analogicznym miesiącu 2025 roku). Najistotniej rok do roku wzrosło znaczenie kosztów materiałów (48,4% w porównaniu do 45,2% rok wcześniej), a największy spadek miał miejsce w przypadku niepewności ogólnej sytuacji gospodarczej (39,6% w porównaniu do 43,7% rok wcześniej).

Początek 2026 roku również na rynku pracy prezentował się korzystnie. Liczba zarejestrowanych bezrobotnych utrzymuje się na niskim poziomie i od lutego konsekwentnie maleje. Dynamika wzrostu wynagrodzeń pozostaje stabilna, jednak jest niższa niż w analogicznym okresie roku poprzedniego.

W okresie styczeń–czerwiec 2026 roku przeciętne zatrudnienie w sektorze przedsiębiorstw budowlanych wyniosło 409 tysięcy etatów, co stanowiło niewielki spadek względem tego samego okresu rok wcześniej (o około 1,1%). Największym przeciętnym zatrudnieniem w tym okresie cechowały się budowlane roboty specjalistyczne (146 tysięcy etatów).

Od września 2023 roku Narodowy Bank Polski (NBP) sukcesywnie obniżał stopy procentowe. Ostatnia zmiana nastąpiła na początku marca, kiedy to NBP zdecydował się na ich obniżenie o 25 punktów bazowych. Stopa referencyjna wyniosła wtedy 3,75% i od tamtego momentu nie uległa zmianie. Bank centralny nie przeprowadził podwyżek również po rozpoczęciu konfliktu w Iranie. Podczas lipcowej konferencji, prezes NBP Adam Glapiński poinformował, że nie wyklucza obniżki stóp procentowych o kolejne 25 punktów bazowych przed końcem bieżącego roku.

Poziom inflacji CPI w Polsce konsekwentnie spadała od marca 2025 roku. Konflikt w Zatoce Perskiej i wywołany przez niego silny wzrost cen surowców energetycznych przełożył się na istotny wzrost tego wskaźnika - z 2,1% rok do roku w lutym 2026 roku do 3,2% rok do roku w kwietniu. NBP zwraca uwagę na utrzymującą się presję w cenach usług i inflacji bazowej. Jest ona związana głównie z rosnącymi kosztami pracy, wcześniejszym wzrostem cen energii oraz stopniowym przenoszeniem wyższych kosztów działalności na ceny konsumenckie.

1.2 Perspektywy rozwoju rynku

Głównym źródłem niepewności prognoz ekonomicznych w Polsce jest przedłużający się konflikt na Bliskim Wschodzie, którego eskalacja spowodowała silne wahania cen ropy naftowej i gazu ziemnego oraz zwiększyła ryzyko zakłóceń w globalnych łańcuchach dostaw i handlu międzynarodowym. Wśród źródeł niepewności wymieniane są również przyszłe decyzje Unii Europejskiej (UE) w zakresie polityki przemysłowej oraz handlowej, a także ryzyka wynikające z polityki fiskalnej Polski oraz związane z systemem handlu emisjami ETS 2.

Zgodnie z prognozami makroekonomicznymi opublikowanymi w lipcu 2026 roku przez NBP, wzrost krajowej gospodarki będzie w bieżącym roku wspierany zarówno przez konsumpcję gospodarstw domowych, jak i przyspieszenie inwestycji. Ekonomiści NBP prognozują wzrost produktu krajowego brutto (PKB) o 3,7% w bieżącym roku, 2,8% w roku 2027 oraz 3,0% w roku 2028. Średnioroczna inflacja jest prognozowana odpowiednio na poziomach 2,9%, 2,7% oraz 2,2%. Podczas gdy Międzynarodowy

Fundusz Walutowy (MFW) w raporcie z kwietnia 2026 roku przewiduje poziom inflacji w Polsce na poziomie 3,3% w roku 2026, jak i w roku 2027, zaś w strefie euro odpowiednio 2,6% i 2,2%. Zgodnie z projekcją NBP, w 2026 nastąpi kulminacja absorpcji środków unijnych w ramach Krajowego Planu Odbudowy (KPO), co przełoży się na znaczące przyspieszenie dynamiki inwestycji. W latach 2026-2028 spodziewana jest wyższa stopa inwestycji w porównaniu do lat 2024-2025, co będzie skutkiem wzrostu wydatków związanych z transformacją energetyczną oraz projektami infrastrukturalnymi.

Druga część pierwszego półrocza przyniosła odbicie na polskim rynku budowlanym, po niekorzystnym początku roku, który przyniósł trudne warunki atmosferyczne ograniczające możliwość prowadzenia prac budowlanych. Na poprawę sytuacji na rynku wpływają również przyspieszenie i intensyfikacja inwestycji publicznych, kumulacja funduszy europejskich oraz poprawa dostępności kredytów mieszkaniowych. W okresie styczeń-czerwiec 2026 roku liczba mieszkań, na które wydano pozwolenia lub dokonano zgłoszenia wzrosła o 18,9% wobec spadku o 15,8% w analogicznym okresie poprzedniego roku, natomiast liczba rozpoczętych budów zwiększyła się o 3,5%.

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) realizuje plany rozbudowy dróg. Do 2030 roku, z perspektywą do 2033 roku, planuje dokończenie sieci autostrad i dróg ekspresowych o łącznej długości blisko 8 000 kilometrów, bazując przede wszystkim na rządowym planie budowy dróg i autostrad oraz budowy 100 obwodnic. Planowane wydatki inwestycyjne na 2026 rok i cztery kolejne lata wynoszą 20 miliardów złotych rocznie. Obecnie, w ramach Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 roku, 94 zadania dotyczące dróg o długości 1 204 kilometrów znajdują się w realizacji, w przetargu znajduje się 16 zadań o długości 280 kilometrów, natomiast w przygotowaniu pozostają zadania o szacowanej długości 2 079 kilometrów. GDDKiA oddała do użytkowania 16 zadań o łącznej długości 119 kilometrów w ramach Programu budowy 100 obwodnic na lata 2020–2030. Co więcej, w realizacji pozostają 22 zadania o długości 150 kilometrów, 14 zadań o długości 127 kilometrów znajduje się w przetargu na realizację, natomiast w fazie przygotowania jest 48 zadań o szacowanej długości 473 kilometrów.

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad w 2026 roku planuje ogłosić przetargi o łącznej długości 212 kilometrów z możliwością zwiększenia tej wartości o dodatkowe 47 kilometrów. Obejmują one ponad 161 kilometrów dróg w ramach Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych (RPBDK) oraz ponad 51 kilometrów obwodnic z Programu budowy 100 obwodnic na lata 2020-2030 (PB100). Na obecne plany wpływa fakt, że GDDKiA ogłosiła 3 przetargi jeszcze w 2025 roku, mimo że nie były one pierwotnie planowane, co zmniejszyło łączną długość zaplanowanych dróg. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad podaje, że w 2026 roku planuje oddać do ruchu około 290 kilometrów nowych dróg, co oznacza przekroczenie granicy 5,5 tysiąca kilometrów dróg szybkiego ruchu w Polsce.

W czerwcu 2026 roku Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad oddała do ruchu odcinek autostrady A2 między węzłami Siedlce Wschód - Łukowisko, umożliwiając połączenie Białej Podlaskiej z Warszawą. W ramach całej inwestycji powstało 140 kilometrów nowej autostrady od węzła Lubelska do węzła Biała Podlaska. Realizacja w latach 2008-2026 wyniosła około 4,6 miliarda złotych oraz została dofinansowana przez Unię Europejską kwotą ponad 2,5 miliarda złotych z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POLiS) oraz Programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko (FEnIKS).

Również w czerwcu 2026 GDDKiA oddała ostatni odcinek drogi ekspresowej S6 między Słupskiem a Leśnicami o długości 40 kilometrów, co umożliwiło połączenie Szczecina z Trójmiastem. Łączna wartość trzech umów na budowę drogi między Słupskiem a Leśnicami wyniosła niemal 1,3 miliarda złotych. Budowa S6 na odcinku Słupsk – Bożepole Wielkie o długości około 72 kilometrów o wartości około 2,9 miliarda złotych została dofinansowana kwotą ponad 1,4 miliarda złotych w ramach programu FEnIKS.

W pierwszym kwartale 2026 roku Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad podpisała 8 umów o wartości ponad 3,1 miliarda złotych o łącznej długości około 100 kilometrów. Należą do nich odcinki S6 Kołbaskowo – Dołuje, S8 Łagiewniki Zachód–Niemcza, odcinki DK25: Zbiersk - Kokanin, Konin - Rychwał oraz Rychwał - Zbiersk, a także obwodnice Jasła, Sidziny i Radomska. W drugim kwartale 2026 roku GDDKiA kontynuowała podpisywanie umów, a do największych z nich należą: odcinki Zachodniej Obwodnicy Szczecina w ciągu S6: Police - Goleniów o wartości 5,3 miliarda złotych oraz Szczecin Zachód (Dołuje) - Police o wartości prawie 700 milionów złotych, a także odcinek A2 Kijowiec - Dobryń o wartości około 460 milionów złotych.

W 2019 roku GDDKiA wprowadziła system waloryzacyjny, który bierze pod uwagę szereg kluczowych dla robót drogowych wskaźników publikowanych przez Główny Urząd Statystyczny tworzących koszyk waloryzacyjny (asfalt, paliwa, cement, stal, kruszywo, wynagrodzenia, CPI). Na ich podstawie wyliczany jest wskaźnik waloryzujący cenę - waloryzacji podlega 50,0% wartości kontraktu. Na początku czerwca 2026 roku Minister Infrastruktury podjął decyzję o kolejnym zwiększeniu limitu waloryzacji kontraktów GDDKiA, na które oferty składane były przed rozpoczęciem pełnoskalowej wojny w Ukrainie. Limit waloryzacji został zwiększony o dodatkowe 10 punktów procentowych do poziomu 25,0%, co jest największą jednorazową zmianą limitu w historii umów GDDKiA. Od 2022 roku GDDKiA przeznaczyła na waloryzację umów ponad 5 miliardów złotych, a w ramach kolejnej waloryzacji wykonawcy otrzymają około 2 miliardy złotych. Obejmie ona 67 inwestycji o całkowitej długości wynoszącej 855 kilometrów.

Do tej pory GDDKiA pozyskała ponad 13,5 miliarda złotych z Funduszy Europejskich na Infrastrukturę, Klimat i Środowisko (FEnIKS) na rozwój polskiej infrastruktury drogowej, podpisując 23 umowy o dofinansowanie w ramach tego programu. W pierwszym półroczu 2026 roku Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad podpisała 5 umów o dofinansowanie ze środków FEnIKS. Były to: budowa drogi ekspresowej S19 Rzeszów Południe - Babica z dofinansowaniem niemal 1,5 miliarda złotych, obwodnica Chełma dofinansowana 225 milionów złotych, trasa S10 Bydgoszcz - Toruń z dofinansowaniem 750 milionów złotych, a także obwodnica Morawicy i Woli Morawickiej oraz fragment S19 Międzyrzec Podlaski - Lubartów Północ dofinansowane ze środków UE w wysokości odpowiednio 85 milionów złotych oraz 606 milionów złotych. Całkowite wsparcie z programu FEnIKS ma wynosić 18 miliardów złotych i obejmować 30 projektów drogowych.

Pierwsze półrocze 2026 roku charakteryzowało się znaczącymi umowami podpisanymi przez Polskie Koleje Państwowe Polskie Linie Kolejowe (PKP PLK) przekraczającymi łącznie 9 miliardów złotych. W czerwcu 2026 roku Polskie Linie Kolejowe podpisały umowę na modernizację stacji Warszawa Wschodnia oraz przystanku Warszawa Stadion o wartości niemal 3 miliardów złotych.

Inwestycja, współfinansowana ze środków programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko (FEnIKS), przygotowuje warunki do późniejszej przebudowy warszawskiej linii średnicowej.

Kolejną istotną inwestycją PKP PLK jest modernizacja linii kolejowej numer 201 łączącej Bydgoszcz z Trójmiastem. W 2026 roku PKP PLK podpisały dwie umowy na prace budowlane na odcinku Maksymilianowo - Wierzychucin oraz Wierzychucin - Lipowa Tucholska o wartości odpowiednio około 880 milionów złotych oraz 914 milionów złotych. W trzecim kwartale 2026 roku planowane jest podpisanie umów na budowę pozostałych odcinków: Lipowa Tucholska - Kościerzyna oraz Gdańsk Osowa - Gdynia Główna.

W pierwszym półroczu 2026 roku PKP PLK zwiększyły plan przetargowy na rok 2026 z 9,5 miliarda złotych do 11,5 miliarda złotych. Zgodnie z zapowiedziami spółka dąży do osiągnięcia w kolejnych latach poziomu nakładów inwestycyjnych wynoszącego do 20 miliardów złotych rocznie.

W czerwcu 2026 roku PKP PLK ogłosiły przetarg na budowę odcinka Gdów - Szczyrzyc, który jest ostatnim odcinkiem realizowanym w ramach największej inwestycji kolejowej w kraju Podłęże-Piekiełko. Wartość kontraktu szacowana jest na kwotę około 2,5 miliarda złotych netto. W kwietniu 2026 roku ogłoszony został również przetarg na budowę odcinka Kasina Wielka-Szczyrzyc, który jest najbardziej zaawansowanym inżynieriinie fragmentem projektu. Szacowana wartość kontraktu wynosi około 1,9 miliarda złotych. Projekt Podłęże-Piekiełko otrzymał 3,5 miliarda złotych dofinansowania ze środków unijnego KPO.

Na rynku kolejowym oczekiwane jest utrzymanie wysokiego poziomu inwestycji finansowanych z Instrumentu „Łącząc Europę” (CEF), programu FEnIKS, KPO oraz środków krajowych. Dodatkowym źródłem finansowania może być ostatni w perspektywie UE 2021–2027 nabór CEF Transport Reflow 2026, którego budżet wynosi 1,1 miliarda euro i obejmuje różne rodzaje projektów transportowych związanych z rozwojem europejskiej sieci TEN-T. Jednocześnie realizacja inwestycji ujętych w Krajowym Programie Kolejowym jest planowana do 2030 roku, z możliwością zakończenia części przedsięwzięć do 2032 roku.

Program Kolej Plus, ukierunkowany na poprawę dostępności transportu kolejowego w regionach, pozostaje istotnym źródłem inwestycji w lokalną i regionalną infrastrukturę kolejową. Po aktualizacji programu harmonogram jego realizacji został wydłużony do 2032 roku (z pierwotnie zakładanego 2029 roku), natomiast łączny budżet programu pozostaje na poziomie około 13,4 miliarda złotych.

Obecnie rząd prowadzi prace nad nowelizacją ustawy o Funduszu Kolejowym (FK) stanowiącym jedno ze źródeł finansowania inwestycji kolejowych w Polsce. Reforma zakłada większe wpływy do Funduszu, które sprawią, że FK stanie się podstawowym źródłem finansowania projektów infrastrukturalnych PKP PLK. Projekt zakłada zwiększenie środków Funduszu poprzez wzrost wpływów z opłaty paliwowej. Przyjęcie proponowanych rozwiązań powinno zwiększyć przewidywalność finansowania wieloletnich inwestycji kolejowych oraz ograniczyć ryzyko przerw inwestycyjnych i okresowej kumulacji wydatków.

W pierwszym półroczu 2026 roku przedstawiony został projekt Zintegrowanej Sieci Kolejowej (ZSK), który określa kierunek rozwoju infrastruktury kolejowej w Polsce po 2035 roku. Planowane jest wybudowanie 4 700 kilometrów linii kolejowych, z czego około 1 000 kilometrów ma zostać udostępnionych przed 2035 rokiem. W ramach projektu 2 700 kilometrów linii z puli ma być wybudowane w standardzie Kolei Dużych Prędkości (KDP). Dodatkowo zmodernizowanych ma zostać 5 600 kilometrów istniejących linii kolejowych. ZSK ma umożliwić podróże między największymi miastami do 100 minut oraz podróże przez cały kraj do około 3 godzin. Projekt realizowany będzie wspólnie przez spółki Centralny Port Komunikacyjny (CPK) oraz PKP PLK. Szacunkowy koszt inwestycji ZSK po 2035 roku wynosi około 610 miliardów złotych, na co składa się 410 miliardów złotych na budowę nowych linii oraz około 200 miliardów złotych na modernizację.

Środki z Krajowego Planu Odbudowy są sukcesywnie otrzymywane oraz wydatkowane przez Polskę. Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej poinformowało w maju, że dotychczas podpisano ponad milion umów na realizację projektów o łącznej wartości ponad 225 miliardów złotych. Na zakończone inwestycje wypłacono już 68 miliardów złotych, z czego 53 miliardy złotych stanowią dotacje, a 15 miliardów złotych – pożyczki. Do końca 2026 roku ma zostać wypłacone kolejne 140 miliardów złotych, a w roku następnym pozostała suma z programu w wysokości ponad 30 miliardów złotych. Najważniejszymi obszarami, w których realizowane są inwestycje finansowane z KPO są przede wszystkim energetyka (między innymi budowa farm wiatrowych na Bałtyku – 9,8 miliarda złotych, modernizacja sieci elektroenergetycznych w celu umożliwienia odbioru energii z OZE – 3,2 miliarda złotych), ochrona środowiska (program Czyste Powietrze - ponad 7,5 miliarda złotych) oraz kolejnictwo (modernizacja linii i infrastruktury kolejowej oraz poprawa bezpieczeństwa ruchu - prawie 6,1 miliarda złotych).

Krajowy przemysł stoi w obliczu nieuniknionej transformacji energetycznej, która będzie ogromnym wyzwaniem, ale i szansą na rozwój dla wielu firm. Pomimo kryzysu energetycznego popyt na energię elektryczną pozostaje wysoki. Rozwój energetyki odnawialnej to silna presja na elastyczność systemu. Pod koniec marca premier Donald Tusk ogłosił zamiar zainwestowania przez Polskę w ciągu najbliższej dekady 1 biliona złotych w sektor energetyczny, co obejmie między innymi odnawialne źródła energii (OZE), magazyny energii czy rozwój sieci elektrowni jądrowych. Scenariusz szybkiego wycofania węgla i dynamicznego rozwoju odnawialnych źródeł energii daje szansę na niższe ceny energii elektrycznej.

W przypadku wydatków na energię elektryczną należy spodziewać się presji kosztowej głównie ze strony opłat dystrybucyjnych i kosztów modernizacji sieci. Od 1 stycznia 2026 roku średnia cena energii elektrycznej dla gospodarstw domowych w taryfach zatwierdzonych przez Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki (URE) wynosi 495,16 złotych za megawatogodzinę netto, czyli jest o około 1,0% niższa od ceny „mrożonej” z 2025 roku. Jednocześnie taryfy dystrybucyjne wzrosły średnio o 9,4%, co dla typowego gospodarstwa domowego oznacza wzrost całego rachunku o około 3,0%. Równocześnie miks energetyczny Polski nadal szybko się zmienia - w maju 2026 roku odnawialne źródła energii odpowiadały łącznie za 32,2% krajowej produkcji energii elektrycznej, przy czym farmy wiatrowe wytworzyły 1 438 gigawatogodzin, a pozostałe OZE, głównie fotowoltaika - 2 987 gigawatogodzin. W strukturze mocy zainstalowanej rośnie znaczenie OZE: na koniec kwietnia 2026 roku całkowita moc elektryczna zainstalowana w Polsce wyniosła 77,7 gigawatów, z czego 40,1 gigawatów, czyli 51,6%, przypadało na odnawialne źródła energii. Największym źródłem OZE pozostaje fotowoltaika - na koniec kwietnia 2026 roku jej moc zainstalowana wyniosła 26,60 gigawatów, co stanowiło 66,4% całkowitej mocy OZE w Polsce. Drugim najważniejszym źródłem OZE pozostaje energetyka wiatrowa. Według

najnowszego szczegółowego zestawienia technologii OZE za luty 2026 roku moc elektrowni wiatrowych wynosiła 10,8 gigawatów, czyli 27,8% mocy OZE.

Z punktu widzenia transformacji energetycznej znaczącą rolę odgrywa Krajowy Plan w dziedzinie Energii i Klimatu do 2030 roku z perspektywą do 2040 roku (KPEiK). Jest to kluczowy dokument strategiczny dla polskiej energetyki i całej gospodarki, obejmujący między innymi elektroenergetykę, ciepłownictwo, przemysł, transport, budownictwo i rolnictwo. Aktualizacja KPEiK została przyjęta przez Radę Ministrów 8 czerwca 2026 roku, a następnie przekazana Komisji Europejskiej, co oznacza zakończenie krajowego etapu zatwierdzania dokumentu. Dokument zawiera dwa scenariusze analityczne – WEM (scenariusz referencyjny) oraz WAM (scenariusz przyspieszonej transformacji). Zgodnie z założeniami aktualizacji KPEiK udział odnawialnych źródeł energii w produkcji energii elektrycznej ma wzrosnąć do 51,6-53,2% w 2030 roku oraz do 65,6-68,9% w 2040 roku, w zależności od scenariusza WEM-WAM. Dokument przewiduje również spadek emisji gazów cieplarnianych o 43,0-53,0% do 2030 roku oraz o 61,0–75,0% do 2040 roku. W KPEiK wskazano także na głęboką elektryfikację gospodarki, rozwój OZE, energetyki jądrowej, magazynów energii oraz modernizację sieci przesyłowych i dystrybucyjnych. Mają to być główne kierunki zmian w polskim sektorze energetycznym w perspektywie do 2040 roku.

Kolejnym istotnym projektem, niezbędnym do pomyślnej transformacji energetycznej Polski, są inwestycje Polskich Sieci Elektroenergetycznych (PSE) w rozwój krajowej sieci przesyłowej. Plan rozwoju sieci przesyłowej na lata 2025–2034 został uzgodniony przez Prezesa URE 20 grudnia 2024 roku i pozostaje podstawowym dokumentem podsumowującym planowane inwestycje PSE na najbliższą dekadę. Program zakłada nakłady przekraczające 64 miliardy złotych do 2034 roku oraz obejmuje między innymi budowę 4 700 kilometrów nowych linii 400 kilowoltów, 28 nowych stacji elektroenergetycznych i modernizację 110 istniejących stacji. Jednym z kluczowych elementów planu jest budowa lądowego połączenia HVDC północ–południe. Realizacja planu ma skutkować wyprowadzeniem mocy około 18 gigawatów z morskich farm wiatrowych, około 45 gigawatów ze źródeł fotowoltaicznych i ponad 19 gigawatów z lądowych farm wiatrowych. Istotne będzie również przyłączenie do Krajowego Systemu Elektroenergetycznego (KSE) powstającej elektrowni jądrowej Lubiatowo-Kopalino oraz małych reaktorów jądrowych (*small modular reactor* - SMR).

Polskie Sieci Elektroenergetyczne zawarły w pierwszej połowie 2026 roku kilka istotnych kontraktów w postępowaniach przetargowych dotyczących budowy oraz modernizacji stacji i linii elektroenergetycznych. Rozpoczęte realizacje to między innymi budowa linii 400 kilowoltów Choczewo - Gdańsk Błonia - Grudziądz Węgrowo (prowadzona w trzech częściach o łącznej wartości 533 milionów złotych netto), budowa linii 400 kilowoltów Trębaczew - Rokitnica - Wielopole (pierwsza część o wartości 166 milionów złotych netto) czy rozbudowa stacji Gdańsk Błonia (wartość 328 milionów złotych netto). Następnymi kilka postępowań dla ważnych projektów energetycznych pozostaje w toku. Są to na przykład budowa stacji 400/110 kilowoltów Jarosław z wprowadzeniem linii Rzeszów–Chmielnicka (wartość 275 milionów złotych netto) oraz rozbudowa stacji 400/220/110 kilowoltów Mikułowa (wartość 128 milionów złotych netto).

Rozwój systemu energetycznego w Polsce w znaczącej mierze umożliwiają środki pochodzące z Krajowego Planu Odbudowy. W pierwszej połowie 2026 roku Bank Gospodarstwa Krajowego podał, że w ramach Funduszu Wsparcia Energetyki wypłacono już 9,8 miliarda złotych. Pełna pula funduszu sięgnęła 67,2 miliarda złotych i została zakontraktowana w maju.

Ważnym czynnikiem polskiego rynku energii jest kwestia energetyki jądrowej. Budowa pierwszej w Polsce elektrowni jądrowej Lubiatowo-Kopalino znajduje się obecnie na zaawansowanym etapie przygotowawczym. Projekt uzyskał kluczowe decyzje administracyjne, w tym decyzję środowiskową i lokalizacyjną, a Komisja Europejska zatwierdziła mechanizm pomocy publicznej, który zapewni finansowanie inwestycji. Elektrownia ma odegrać strategiczną rolę w transformacji energetycznej Polski – zapewni stabilne, bezemisyjne źródło energii, zmniejszając zależność od paliw kopalnych i wspierając krajowy przemysł, który ma uczestniczyć w realizacji projektu w ponad 40,0%. W marcu 2026 roku spółka Polskie Elektrownie Jądrowe złożyła do Państwowej Agencji Atomistyki wniosek dotyczący zezwolenia na budowę obiektu jądrowego, natomiast w lipcu 2026 roku uzyskano pozwolenie Wojewody Pomorskiego na drugi etap prac przygotowawczych. Zgodnie z aktualnym harmonogramem zasadnicze prace budowlane, wraz z wylaniem pierwszego betonu jądrowego, mają rozpocząć się w IV kwartale 2028 roku, a trzy bloki o łącznej mocy 3 750 megawatów elektrycznych mają zostać oddane do eksploatacji komercyjnej w latach 2036-2038.

Dodatkowym impulsem dla inwestycji w sektorze budowlanym będzie realizowany przez spółkę Centralny Port Komunikacyjny program inwestycji strategicznych Port Polska, obejmujący budowę nowego lotniska krajowego, Kolei Dużych Prędkości, infrastruktury drogowej oraz inwestycji towarzyszących. „Port Polska” jest nazwą programu inwestycyjnego, natomiast podmiotem odpowiedzialnym za jego realizację pozostaje spółka Centralny Port Komunikacyjny. Program stanowi jeden z największych realizowanych obecnie projektów infrastrukturalnych w Polsce i może mieć istotne znaczenie dla krajowego rynku budowlanego, w szczególności dla segmentu budownictwa inżynierskiego.

Program Wieloletni Centralnego Portu Komunikacyjnego na lata 2024-2032 przewiduje nakłady w wysokości 131,7 miliarda złotych, w tym 42,7 miliarda złotych na inwestycje lotniskowe. Nowe lotnisko ma zostać uruchomione do końca 2032 roku, a w pierwszym etapie ma być przystosowane do obsługi do 34 milionów pasażerów rocznie.

Spółka CPK planuje w 2026 roku ogłosić 49 postępowań inwestycyjnych o łącznej wartości około 40 miliardów złotych. W latach 2026-2028 planowane jest ogłoszenie łącznie około 100 postępowań inwestycyjnych.

W obszarze transportu kolejowego jednym z kluczowych przedsięwzięć będzie budowa linii kolei dużych prędkości w tak zwanym „układzie Y”, łączącej Warszawę i Łódź z Poznaniem oraz Wrocławiem. Szacowany koszt realizacji inwestycji wynosi około 77 miliardów złotych. W pierwszym półroczu 2026 roku spółka CPK ogłosiła przetarg na budowę odcinka linii Kolei Dużych Prędkości między węzłami lotniskowym i bolimowskim. Prace obejmują budowę 14,3 kilometrów linii KDP, 55 obiektów inżynierskich oraz przebudowę około 30 kilometrów dróg. Postępowanie odbywa się w formule dialogu konkurencyjnego. W lipcu 2026 roku spółka poinformowała, że 19 spółek, w tym 6 konsorcjów złożyło wnioski o dopuszczenie do dialogu. Po analizie ofert spółka CPK wybierze maksymalnie 5 wykonawców, którzy zostaną dopuszczeni do dalszych rozmów. Jest to drugi przetarg na budowę linii „Y”. W kwietniu 2026 roku CPK otworzył oferty na ogłoszone w ubiegłym roku postępowanie dla budowy fragmentu linii między Kotowicami a węzłem lotniskowym, do którego zgłosiło się 17 firm, w tym 5 konsorcjów. Postępowanie prowadzone

jest również w trybie dialogu konkurencyjnego, a podpisanie umowy planowane jest na IV kwartał 2027 roku. Spółka Budimex uczestniczy w obu postępowaniach.

W maju 2026 roku CPK otworzyła wnioski o dopuszczenie do dialogu w postępowaniu dotyczącym projektowania i budowy około 90 kilometrów dróg wokół nowego lotniska. Budżet inwestycji wynosi ponad 1,7 miliarda złotych netto. Zadanie podzielono na trzy części obejmujące cztery odcinki: Wschodnie Podłączenie Lotniska, Wschodnią Obwodnicę Lotniska oraz Północną i Zachodnią Obwodnicę Lotniska. Umowy ramowe z 14 wykonawcami i konsorcjami, w tym z Budimeksem, zawarto w kwietniu 2025 roku, natomiast w postępowaniu wykonawczym oferty złożyło 11 podmiotów, w tym trzy konsorcja. Każdy wykonawca będzie mógł zawrzeć maksymalnie jedną umowę wykonawczą. Podpisanie trzech umów zaplanowano na 2026 rok, a zakończenie robót i uzyskanie pozwoleń na użytkowanie - na drugą połowę 2031 roku.

W czerwcu 2026 roku spółka CPK podpisała z firmą Budimex umowę na budowę fundamentów pod terminal pasażerski o wartości około 146 milionów złotych. Kontrakt obejmuje wykonanie ponad 8 tysięcy pali oraz kolumn, które będą stanowiły podstawę wykonania przyszłego terminala pasażerskiego. Rozpoczęcie prac budowlanych planowane jest na wrzesień 2026 roku, natomiast ich zakończenie na przełomie 2027 i 2028 roku. Będzie to symboliczny początek budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego.

CPK zaprosiło wykonawców do składania ofert na budowę terminala pasażerskiego nowego lotniska. Do kolejnego etapu postępowania zakwalifikowano pięć konsorcjów, które przygotują oferty cenowe i jakościowe. Przy wyborze generalnego wykonawcy oceniane będą nie tylko koszty realizacji, ale również między innymi metodyka prowadzenia robót, organizacja prac oraz warunki gwarancji. Budowa terminala jest jednym z najważniejszych elementów programu inwestycyjnego CPK, a podpisanie umowy z wykonawcą planowane jest na przełomie 2026 i 2027 roku. Zasadnicze prace budowlane powinny zakończyć się w 2031 roku, a odbiory i testy oraz certyfikacja lotniska w 2032 roku.

Polskie Porty Lotnicze (PPL) będą strategicznym inwestorem projektu Port Polska i przyszłym zarządcą lotniska CPK. Na mocy zawartej umowy PPL zaangażują do 2032 roku około 4,6 miliarda złotych kapitału w spółkę Port Polska. Zakłada się, że około 30,0% kosztów budowy lotniska zostanie pokryte kapitałem udziałowców, a pozostała część finansowaniem dłużnym. Projekt Kolei Dużych Prędkości w ramach CPK będzie finansowany z kilku źródeł, w tym środków krajowych oraz funduszy europejskich. Spółka CPK pozyskuje wsparcie z instrumentu CEF „Łącząc Europę” na przygotowanie kluczowych odcinków infrastruktury kolejowej, jednak największym wyzwaniem pozostaje zapewnienie finansowania robót budowlanych. W przypadku linii „Y” łączącej Warszawę, Łódź, Poznań i Wrocław zakładane finansowanie obejmuje między innymi środki z programu wieloletniego CPK, obligacje skarbowe oraz fundusze UE, przy czym spółka wskazuje na ryzyko ograniczonej dostępności środków unijnych.

W ramach Programu Dobrowolnych Nabyć spółka CPK zakończyła zasadniczy etap dobrowolnego pozyskiwania nieruchomości pod budowę linii kolejowej Warszawa-Łódź. Dla obszaru lotniska zakończono postępowanie dotyczące decyzji lokalizacyjnej, która w maju 2026 roku stała się ostateczna. Rozpoczęto również wypłatę pierwszych zaliczek na poczet odszkodowań dla właścicieli nieruchomości objętych decyzją lokalizacyjną.

W 2026 roku planowane wydatki Polski na obronność wynoszą około 201 miliardów złotych, co odpowiada 4,8% PKB. Z budżetu państwa na ten cel przewidziano 124,8 miliarda złotych, natomiast wydatki Funduszu Wsparcia Sił Zbrojnych zaplanowano na poziomie 79,5 miliarda złotych. Przewiduje się, że wydatki na inwestycje budowlane Ministerstwa Obrony Narodowej w 2026 roku wyniosą około 9,5 miliarda złotych.

Dodatkowym źródłem finansowania wydatków na obronność w najbliższych latach będzie unijny instrument SAFE (Security Action for Europe), w ramach którego państwa członkowskie mogą uzyskać łącznie do 150 miliardów euro preferencyjnych pożyczek na zwiększenie zdolności obronnych. Polska jest największym beneficjentem programu z alokacją na poziomie 43,7 miliarda euro. Środki pozyskane w ramach SAFE mają zostać przeznaczone w największym stopniu na modernizację polskiej armii. Część środków ma zostać również wykorzystana na rozwój infrastruktury drogowej i kolejowej o podwójnym zastosowaniu.

W ramach KPO Polska jako jedyny kraj w Unii Europejskiej przeznacza środki na obronność za pomocą Funduszu Bezpieczeństwa i Obronności (FBIO). Ustawa powołująca fundusz weszła w życie w styczniu 2026 roku, a jego budżet wynosi 23 miliardy złotych. Fundusz podzielony jest na priorytety inwestycyjne takie jak: rozwój obiektów zbiorowej ochrony i infrastruktury ochrony ludności (około 9,9 miliarda złotych), budowa i modernizacja infrastruktury podwójnego zastosowania (około 6,4 miliarda złotych), inwestycje w cyberbezpieczeństwo (około 2,5 miliarda złotych) oraz modernizacja przedsiębiorstw, w tym wsparcie na rzecz badań naukowych i rozwoju (około 4,1 miliarda złotych).

Kolejnym istotnym filarem rozwoju infrastrukturalnego Polski są inwestycje portowe. Rada Ministrów jesienią 2019 roku przyjęła uchwałę określającą kluczowe inwestycje dla programu pod nazwą: „Program rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku”. Realizacja programu zapewni sprawne funkcjonowanie i rozwój polskich portów morskich, a także przyczyni się do wykorzystania w pełni ich potencjału. Wykonanie inwestycji wskazanych w programie jest niezwykle ważne dla dalszego dynamicznego rozwoju portów oraz utrzymania i wzmocnienia ich pozycji wśród portów europejskich. Wartość programu do 2030 roku została oszacowana na około 40 miliardów złotych.

W czerwcu 2025 roku porty morskie w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu zawarły porozumienie o współpracy, którego celem jest długofalowe wzmocnienie konkurencyjności, bezpieczeństwa i odporności polskiego systemu portowego. Zakłada ono wspólne działania w zakresie rozwoju infrastruktury, cyfryzacji oraz transformacji energetycznej (OPS, paliwa alternatywne), a także opracowanie nowego „Programu rozwoju portów morskich do 2035 roku z perspektywą do 2060 roku”, który ma stanowić podstawę strategicznego rozwoju sektora w długim horyzoncie.

Kluczową realizacją z obszaru projektów portowych pozostaje budowa nowego portu zewnętrznego w Świnoujściu o nazwie Przylądek Pomerania. Jego główną częścią ma być Głębokowodny Terminal Kontenerowy. Projekt zakłada powstanie 186 hektarów nowego lądu, blisko 3 kilometry nowych nabrzeży z falochronem, toru podejściowego i basenu portowego o głębokości 17 metrów oraz terminala kontenerowego o zdolności przeładunkowej 2 milionów TEU (*Twenty-foot Equivalent Unit*) rocznie. Jego koszt oszacowany jest na poziomie około 1,5 miliarda złotych po stronie Zarządu Morskich Portów Szczecin

i Świnoujście. Dodatkowo 7 miliardów złotych na tę inwestycję jest zabezpieczone w budżecie państwa. Aktualny harmonogram przewiduje zakończenie budowy terminala do 2029 roku.

Również Port w Gdyni planuje budowę nowego portu zewnętrznego, który ma zwiększyć zdolności przeładunkowe w segmencie kontenerowym. Zarząd Morskiego Portu Gdynia prowadził postępowanie dotyczące wyboru partnera prywatnego dla inwestycji, której wartość szacowana jest na ponad 5 miliardów złotych. Projekt pozostaje powiązany z modernizacją dostępu drogowego i kolejowego, w tym z Drogą Czerwoną oraz rozwojem zaplecza logistycznego portu.

Grupa Budimex aktywnie dywersyfikuje swoją działalność biznesową w działalności pozabudowlanej. W tym zakresie obecnie za największą linię biznesową odpowiada Grupa FBSerwis, która koncentruje uwagę w segmencie gospodarki odpadami i utrzymania infrastruktury. Branża gospodarowania odpadami w Polsce odstaje od standardów zachodnioeuropejskich i wymaga dużych zmian, wpisujących się w trend promowania gospodarki o obiegu zamkniętym. Zarówno na poziomie krajowym, jak i unijnym wprowadzane są różne regulacje prawne, które zmuszają gminy i producentów do ograniczenia wytwarzania odpadów i poniesienia kosztów ich utylizacji. W ostatnich latach, wraz ze wzrostem gospodarczym, ilość odpadów komunalnych w Polsce sukcesywnie rosła, osiągając w 2025 roku 14,3 miliona ton, czyli o 0,8% więcej niż rok wcześniej. Jednocześnie wzrosła masa odpadów segregowanych do ponad 6,3 miliona ton, przy spadku ilości odpadów zmieszanych do około 8 milionów ton. W dłuższej perspektywie podstawowym sposobem „pozbywania się” odpadów powinien być recykling i ponowne wykorzystanie odpadów jako surowca. Jeśli tak się stanie, ilość odpadów zmieszanych, a co za tym idzie produkcja kalorycznej frakcji odpadów, powinna spaść. Ten trend będzie determinował dalsze kierunki rozwoju rynku i wzrost aktywności nowych rynków takich jak energia uzyskiwana z biogazu oraz biometanu. Grupa FBSerwis działa także aktywnie w branży utrzymania infrastruktury, głównie w zakresie sieci dróg krajowych i lokalnych. Wraz z rozwojem krajowej sieci drogowej zwiększa się rynek zarządzania wybudowanymi drogami, który będzie dotyczył w coraz większym stopniu prac utrzymaniowych i remontów.

W listopadzie 2024 roku Budimex SA podjął decyzję o rozpoczęciu procesu przeglądu opcji strategicznych Grupy FBSerwis. Dotyczył on między innymi analizy możliwości pozyskania inwestora, zawarcia aliansu strategicznego, wprowadzenia spółki na Giełdę Papierów Wartościowych (GPW), dywersyfikacji działalności czy ewentualnego zbycia aktywów. Ostatecznie w kwietniu 2026 roku ogłoszono zakończenie przeglądu opcji strategicznych Grupy FBSerwis. Po analizie zainteresowania potencjalnych inwestorów spółka zdecydowała o dalszym rozwoju FBSerwis w ramach Grupy Budimex, jednocześnie nie wykluczając pozyskania inwestora lub inwestorów dla spółki w przyszłości, jeżeli będzie to zgodne z celami strategicznymi Grupy.

Od 2022 roku Grupa Budimex rozpoczęła działalność w branży elektromobilności. Sieć ładowarek samochodów elektrycznych w spółce Budimex Mobility SA wynosi blisko 200 stacji. Firma znajduje się w gronie 10 największych graczy na rynku. Rynek elektromobilności w Polsce znajduje się we wczesnej fazie rozwoju. Operatorzy stacji ładowania skupiają się na pozyskiwaniu atrakcyjnych lokalizacji, których zakup zwróci się w wyniku sukcesywnej poprawy utylizacji na rynku. Zgodnie z szacunkami Polskiego Stowarzyszenia Nowej Mobilności (PSNM), liczba samochodów całkowicie elektrycznych (BEV) w Polsce wzrośnie z ponad 132 tysięcy na koniec 2025 roku do ponad 4 milionów sztuk w 2040 roku.

Grupa Budimex prowadzi także działalność w segmencie odnawialnych źródeł energii nie tylko jako wykonawca tego typu instalacji, lecz także jako inwestor. W lutym 2022 roku Spółka nabyła projekt gotowej do budowy farmy wiatrowej zlokalizowanej w województwie wielkopolskim o mocy do 7 MW. Farma wiatrowa „Magnolia” (Magnolia Energy Sp. z o.o.) została uruchomiona w drugiej połowie 2023 roku. Ponadto Grupa Budimex dynamicznie rozwija projekty fotowoltaiczne. W IV kwartale 2025 roku farmy fotowoltaiczne Azalia (60 MW) oraz Kamelia (21 MW) rozpoczęły sprzedaż energii elektrycznej, co stanowi istotny etap ich komercjalizacji. Jednocześnie dla projektu Kamelia pozyskano finansowanie bankowe, wzmacniające stabilność finansową przedsięwzięcia oraz umożliwiające jego dalszy rozwój operacyjny. Aktualne możliwości wytwórcze energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych przekraczają 100 GWh rocznie, co odpowiada zapotrzebowaniu ponad 50 tysięcy gospodarstw domowych. Spółka BxF Energia realizuje równolegle projekty o potencjalnej przyszłej łącznej mocy około 1,8 GW, z czego ponad połowę stanowią instalacje wiatrowe oraz hybrydowe (PV + wiatr). Prowadzone działania wpisują się w długoterminową strategię zwiększania efektywności operacyjnej oraz umacniania pozycji w sektorze energetyki odnawialnej.

Budimex przez wiele lat rozwijał działalność mieszkaniową poprzez spółkę Budimex Nieruchomości, działającą od 1999 roku. W 2021 roku Budimex SA sprzedał wszystkie udziały w Budimex Nieruchomości spółce CP Developer z siedzibą w Luksemburgu. W 2024 roku firma ogłosiła powrót do segmentu mieszkaniowego pod marką Budimex Development. Jednym z kluczowych przedsięwzięć jest inwestycja Witos Park w Poznaniu – projekt obejmujący łącznie około 420 mieszkań. Dodatkowo w lutym 2025 roku Budimex nabył działkę na poznańskim Żegrzu, gdzie planowana jest realizacja kolejnej inwestycji obejmującej ponad 100 mieszkań.

Budimex jest także zainteresowany prowadzeniem działalności w innych obszarach, takich jak na przykład realizacje projektów w formule partnerstwa publiczno-prywatnego (PPP). Poprzez spółkę Budimex Parking Wrocław zarządza już w tej formie parkingiem przy Hali Stulecia we Wrocławiu oraz planuje swój rozwój w innych zamówieniach i lokalizacjach. Budimex jest zainteresowany przetargami w tej formule i przewiduje stopniowy wzrost wartości rynku na przestrzeni najbliższych lat.

2. NAJWAŻNIEJSZE ZDARZENIA W OKRESIE I PÓŁROCZA 2026 ROKU

2.1 Najważniejsze kontrakty budowlane zawarte przez spółki Grupy Budimex

Tabela 1 Najistotniejsze kontrakty zawarte przez spółki Grupy Budimex w pierwszym półroczu 2026

Data podpisania umowy	Kontrahent	Wartość umowy dla Grupy Budimex	Opis
6.03.2026	PKP Polskie Linie Kolejowe SA	2 271 527	Zaprojektowanie (w zakresie branży srk) i kompleksowe wykonanie robót budowlanych na linii kolejowej nr 622 na odcinku F+J Podłęże R401 – Gdów / Podłęże R301 – Podłęże Balachówka w ramach projektu pn.: „Budowa nowej linii kolejowej Podłęże - Szczyrzyc - Tymbark/Mszana Dolna oraz modernizacja istniejącej linii kolejowej nr 104 Chabówka - Nowy Sącz - Etap II. Zawarcie umowy w ramach konsorcjum spółek: Budimex SA (lider 75% udziału), Budimex Kolejnictwo SA (partner 5% udziału) oraz Ferrovial Construction (UK) Limited (partner 20% udziału).
10.02.2026	Operator Gazociągów Przesyłowych GAZ-SYSTEM SA	434 392	Budowa Tłoczni Gazu Lwówek. Etap I.
19.01.2026	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział we Wrocławiu	312 190	Zaprojektowanie i wybudowanie drogi ekspresowej S8 Wrocław-Kłodzko, zadanie 4 – odc. węzeł Łagiewniki Zachód (bez węzła) – węzeł Niemcza (z węzłem), długości ok. 9,34 km.
19.05.2026	Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz Umwelt	263 851	Budowa mostu Mühlendamm – Berlin Mitte wraz z konstrukcją w ramach konsorcjum w składzie: Budimex SA, Budimex Bau GmbH oraz Mostostal Kraków SA.
1.04.2026	Gmina Miasta Gdańsk	219 278	Realizacja zajezdni tramwajowej Ujeścisko wraz z budową zbiornika retencyjnego w Gdańsku w formule zaprojektuj i wybuduj. Zawarcie umowy w ramach konsorcjum spółek: Budimex SA (lider 84,09% udziału) oraz KZN Rail Sp. z o.o. (partner 15,91% udziału).
19.01.2026	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Łodzi	174 099	Budowa obwodnicy Radomska w ciągu drogi krajowej nr DK42 i DK91 wraz z rozbudową DK 91 i budową mostu na rzece Warcie w województwie łódzkim.

2.2 Czynniki ryzyka

Grupa Budimex w toku prowadzonej działalności narażona jest na szereg ryzyk, z których najistotniejsze to:

- ryzyka finansowe: ryzyko walutowe, ryzyko cenowe, ryzyko kredytowe,
- ryzyka techniczne,
- ryzyka prawne.

Nieodłącznym ryzykiem związanym z prowadzeniem działalności gospodarczej jest ryzyko kredytowe kontrahentów. Pomimo wprowadzenia restrykcyjnych procedur kontroli należności w Grupie wciąż istnieje ryzyko związane z niewypłacalnością inwestorów. Opóźnienia w terminowym regulowaniu należności mogą negatywnie wpłynąć na wyniki finansowe Grupy, powodując konieczność tworzenia odpisów aktualizujących należności oraz finansowania działalności zadłużeniem zewnętrznym.

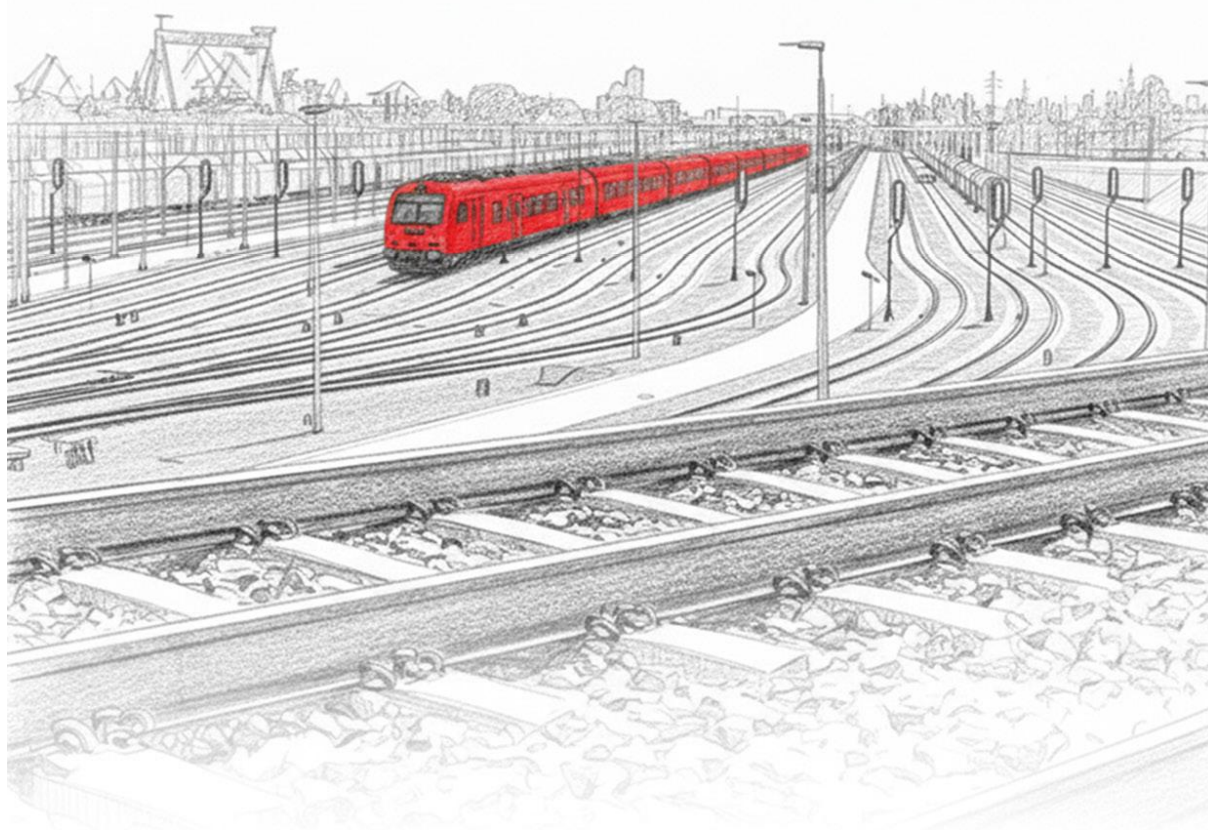
Realizacja kontraktów budowlanych odbywa się w określonych warunkach techniczno-ekonomicznych, co wpływa na poziom uzyskiwanej marży. Spółki Grupy Budimex świadczące usługi budowlane monitorują ryzyka techniczne, organizacyjne, prawne i finansowe związane z planowaniem i bieżącym przebiegiem prac na poszczególnych kontraktach. Pomimo wprowadzonych mechanizmów kontrolnych i zabezpieczenia ogólnych ryzyk (kredytowego, walutowego) istnieje możliwość wystąpienia czynników powodujących realizację kontraktu z marżą niższą niż pierwotnie planowana, wśród których należy wymienić:

- niepewność gospodarczą związaną z konfliktami zbrojnymi na świecie,
- wzrost cen usług i ograniczoną dostępność lub upadłość podwykonawców,
- wzrost kosztów zatrudnienia i ograniczoną dostępność wykwalifikowanych pracowników,
- wzrost cen materiałów budowlanych, ropopochodnych i energii,
- opóźnienia w terminowym wykonaniu lub niedostateczną jakość robót podwykonawców,
- opóźnienia w uzyskaniu odpowiednich decyzji administracyjnych,

Sprawozdanie z działalności Grupy Budimex za I półrocze 2026 roku

(wszystkie kwoty ujęte w tabelach wyrażone są w tysiącach złotych, o ile nie podano inaczej)

- zmiany zakresu robót bądź technologii uzgodnionych w umowach,
- niekorzystne warunki pogodowe lub gruntowe.



Sytuacja finansowa

3. SYTUACJA FINANSOWA

3.1 Charakterystyka podstawowych wielkości ekonomiczno-finansowych Grupy Budimex

Śródroczne skrócone skonsolidowane sprawozdanie z sytuacji finansowej Grupy Budimex

Główne pozycje śródrocznego skróconego skonsolidowanego sprawozdania z sytuacji finansowej Grupy Budimex na dzień 30 czerwca 2026 roku w porównaniu ze stanem na 31 grudnia 2025 roku przedstawia poniższa tabela:

Tabela 2 Główne pozycje śródrocznego skróconego skonsolidowanego sprawozdania z sytuacji finansowej Grupy Budimex na 30 czerwca 2026 roku w porównaniu ze stanem na 31 grudnia 2025 roku

AKTYWA	30.06.2026	31.12.2025	Zmiana	Zmiana %
Aktywa trwałe (długoterminowe)	2 453 737	2 467 533	(13 796)	(0,56%)
Rzeczowe aktywa trwałe	1 196 372	1 185 881	10 491	0,88%
Wartości niematerialne	94 513	102 293	(7 780)	(7,61%)
Wartość firmy jednostek podporządkowanych	178 198	178 198	-	0,00%
Inwestycje w jednostkach wycenianych metodą praw własności	47 247	44 108	3 139	7,12%
Inwestycje w instrumenty kapitałowe	3 006	974	2 032	>100%
Kaucje z tytułu umów o budowę	31 471	27 157	4 314	15,89%
Należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności	61 685	48 263	13 422	27,81%
Należności z tytułu umowy koncesyjnej	45 053	45 381	(328)	(0,72%)
Pozostałe aktywa finansowe	88 851	85 015	3 836	4,51%
Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	707 341	750 263	(42 922)	(5,72%)
Aktywa obrotowe (krótkoterminowe)	4 876 234	5 687 796	(811 562)	(14,27%)
Zapasy	830 724	782 344	48 380	6,18%
Należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności	1 413 391	907 902	505 489	55,68%
Kaucje z tytułu umów o budowę	42 536	83 823	(41 287)	(49,25%)
Wycena kontraktów budowlanych	1 024 758	1 009 483	15 275	1,51%
Należności z tytułu bieżącego podatku dochodowego	46 565	2 139	44 426	>100%
Pozostałe aktywa finansowe	1 170	2 479	(1 309)	(52,80%)
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	1 517 090	2 899 626	(1 382 536)	(47,68%)
RAZEM AKTYWA	7 329 971	8 155 329	(825 358)	(10,12%)

Na dzień 30 czerwca 2026 roku skonsolidowana wartość aktywów spadła o 825 358 tysięcy złotych w stosunku do stanu na koniec grudnia 2025 roku, w wyniku spadku wartości aktywów obrotowych o 14,3% (811 562 tysiące złotych) oraz spadku wartości aktywów trwałych o 1% (13 796 tysięcy złotych).

Aktywa trwałe (długoterminowe):

Na zmianę wartości aktywów trwałych na dzień 30 czerwca 2026 roku w stosunku do stanu na dzień 31 grudnia 2025 roku wpływ miały przede wszystkim:

- wzrost salda rzeczowych aktywów trwałych o 10 491 tysięcy złotych, przede wszystkim w wyniku zakupu oraz przyjęcia w leasing rzeczowych aktywów trwałych w kwocie 129 722 tysiące złotych. Z kolei na zmniejszenie salda miała wpływ amortyzacja rzeczowych aktywów trwałych w kwocie 103 617 tysięcy złotych,
- spadek salda wartości niematerialnych o 7 780 tysięcy złotych, przede wszystkim w wyniku amortyzacji wartości niematerialnych i prawnych w kwocie 10 273 tysiące złotych. Z kolei na wzrost salda miał wpływ zakup oprogramowania komputerowego w kwocie 2 444 tysiące złotych.
- wzrost długoterminowych należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałych należności o 13 422 tysiące złotych, głównie w wyniku powstania długoterminowych rozliczeń międzyokresowych czynnych z tytułu kosztów ubezpieczeń budów i otrzymanych gwarancji,
- spadek salda aktywów z tytułu odroczonego podatku dochodowego o kwotę 42 922 tysiące złotych, głównie na skutek spadku ujemnych różnic przejściowych z tytułu rozliczeń kontraktów budowlanych oraz rozliczeń międzyokresowych biernych z tytułu kosztów niewypłaconych premii.

Aktywa obrotowe (krótkoterminowe):

W tym samym czasie aktywa obrotowe spadły o 811 562 tysiące złotych, co było głównie wynikiem niższego salda środków pieniężnych i ich ekwiwalentów o kwotę 1 382 536 tysięcy złotych powstałego na skutek wypłaty dywidendy oraz sezonowego wzrostu poziomu kapitału obrotowego na kontraktach budowlanych.

Inne zmiany aktywów obrotowych dotyczyły: wzrostu salda zapasów, należności z tytułu dostaw i usług oraz wyceny kontraktów budowlanych łącznie o kwotę 569 144 tysięcy złotych wynika przede wszystkim z naturalnego cyklu biznesowego i rosnących przerobów produkcyjnych w drugim kwartale bieżącego roku. Jest to powtarzalny trend, obserwowany na przestrzeni ostatnich

Sprawozdanie z działalności Grupy Budimex za I półrocze 2026 roku

(wszystkie kwoty ujęte w tabelach wyrażone są w tysiącach złotych, o ile nie podano inaczej)

lat. Wzrost należności z tytułu bieżącego podatku dochodowego jest następstwem zmiany kalkulacji zaliczek na podatek dochodowy w Jednostce Dominującej – w 2026 roku Budimex SA płaci zaliczkę stałą. Odnotowane obniżenie salda kaucji z tytułu umów o budowę wynikało ze spisania kaucji zatrzymanych przez odbiorców będącego skutkiem zawarcia umowy z PGE Górnictwo i Energetyka Konwencjonalna SA w dniu 17 czerwca 2026 roku.

Tabela 3 Kapitał własny i zobowiązania Grupy Budimex

KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA	30.06.2026	31.12.2025	Zmiana	Zmiana %
Kapitał własny przypadający akcjonariuszom jednostki dominującej	762 960	1 336 069	(573 109)	(42,90%)
Kapitał podstawowy	145 848	145 848	-	0,00%
Nadwyżka ze sprzedaży akcji powyżej ich wartości nominalnej	80 199	80 199	-	0,00%
Pozostałe kapitały rezerwowe	61 273	58 477	2 796	4,78%
Różnice kursowe z przeliczenia oddziałów i podmiotów zagranicznych	2 371	256	2 115	>100%
Zyski zatrzymane	473 269	1 051 289	(578 020)	(54,98%)
Udziały niedające kontroli	53 271	52 874	397	0,75%
Razem kapitał własny	816 231	1 388 943	(572 712)	(41,23%)
Zobowiązania długoterminowe	1 260 445	1 269 500	(9 055)	(0,71%)
Kredyty, pożyczki i inne zewnętrzne źródła finansowania	352 508	348 290	4 218	1,21%
Kaucje z tytułu umów o budowę	235 991	232 986	3 005	1,29%
Przychody przyszłych okresów	150	2 511	(2 361)	(94,03%)
Rezerwy na zobowiązania długoterminowe i inne obciążenia	649 424	663 157	(13 733)	(2,07%)
Zobowiązania z tytułu świadczeń emerytalnych i podobnych	18 574	18 574	-	0,00%
Pozostałe zobowiązania finansowe	1 134	1 522	(388)	(25,49%)
Rezerwy z tytułu odroczonego podatku dochodowego	2 664	2 460	204	8,29%
Zobowiązania krótkoterminowe	5 253 295	5 496 886	(243 591)	(4,43%)
Kredyty, pożyczki i inne zewnętrzne źródła finansowania	137 530	92 617	44 913	48,49%
Zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania	1 998 197	1 943 834	54 363	2,80%
Kaucje z tytułu umów o budowę	224 399	239 648	(15 249)	(6,36%)
Rezerwy na straty na kontraktach budowlanych	563 272	710 812	(147 540)	(20,76%)
Wycena kontraktów budowlanych	1 498 505	1 567 920	(69 415)	(4,43%)
Przychody przyszłych okresów	382 573	341 678	40 895	11,97%
Rezerwy na zobowiązania krótkoterminowe i inne obciążenia	417 885	537 832	(119 947)	(22,30%)
Zobowiązania z tytułu bieżącego podatku dochodowego	19 703	52 308	(32 605)	(62,33%)
Zobowiązania z tytułu świadczeń emerytalnych i podobnych	2 488	2 488	-	0,00%
Pozostałe zobowiązania finansowe	8 743	7 749	994	12,83%
Zobowiązania ogółem	6 513 740	6 766 386	(252 646)	(3,73%)
RAZEM KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA	7 329 971	8 155 329	(825 358)	(10,12%)

Kapitał własny i zobowiązania:

Po stronie kapitałów własnych i zobowiązań zmiany dotyczyły:

- spadku wartości zysków zatrzymanych w kwocie 578 020 tysięcy złotych, przede wszystkim w wyniku wypłaty dywidendy,
- spadku wartości zobowiązań długoterminowych o kwotę 9 055 tysięcy złotych, przede wszystkim z powodu spadku salda rezerw na zobowiązania długoterminowe i inne obciążenia o 13 733 tysiące złotych, przede wszystkim w wyniku przeniesienia części długoterminowej rezerwy na naprawy gwarancyjne do zobowiązań krótkoterminowych.
- obniżenia wartości zobowiązań krótkoterminowych o kwotę 243 591 tysięcy złotych, z których największe zmiany dotyczyły:
 - spadku wartości wyceny kontraktów budowlanych o 69 415 tysięcy złotych, co wynika przede wszystkim z układu harmonogramów produkcyjnych oraz schematów fakturowania na poszczególnych kontraktach.
 - wzrostu salda kredytów, pożyczek i innych zewnętrznych źródeł finansowania o kwotę 44 913 tysięcy złotych, który głównie wynika z zawartych umów najmu specjalistycznego sprzętu hydrotechnicznego,
 - spadku salda zobowiązań z tytułu bieżącego podatku dochodowego o 32 605 tysięcy złotych, który wynikał ze złożenia ostatecznych deklaracji CIT za rok 2025,
 - spadku salda rezerw na straty na kontraktach budowlanych o kwotę 147 540 tysięcy złotych, w wyniku częściowej realizacji strat na kilku nierentownych kontraktach oraz z ponownej wyceny ryzyka podczas rewizji budżetów kontraktów,
 - wzrostu salda przychodów przyszłych okresów o kwotę 40 895 tysięcy złotych, głównie w wyniku wzrostu zaliczek na poczet przyszłych świadczeń oraz wzrostu wpłat na mieszkania w zależnej spółce deweloperskiej,

Sprawozdanie z działalności Grupy Budimex za I półrocze 2026 roku

(wszystkie kwoty ujęte w tabelach wyrażone są w tysiącach złotych, o ile nie podano inaczej)

- spadku salda rezerw na zobowiązania krótkoterminowe i inne obciążenia o 119 947 tysięcy złotych, głównie w wyniku aktualizacji wyceny rezerwy na kary, powstałej na skutek zawarcia ugody z PGE Górnictwo i Energetyka Konwencjonalna SA w dniu 17 czerwca 2026 roku.

Tabela 4 Śródroczny skrócony skonsolidowany rachunek zysków i strat Grupy Budimex

SKONSOLIDOWANY RACHUNEK ZYSKÓW I STRAT	01.01.2026 - 30.06.2026	01.01.2025 - 30.06.2025	Zmiana	Zmiana %
Przychody netto ze sprzedaży produktów i usług oraz towarów i materiałów	4 230 344	3 947 283	283 061	7,17%
Koszty sprzedanych produktów i usług oraz towarów i materiałów	(3 651 750)	(3 462 041)	(189 709)	5,48%
Zysk brutto ze sprzedaży	578 594	485 242	93 352	19,24%
Koszty sprzedaży	(7 036)	(6 755)	(281)	4,16%
Koszty ogólnego zarządu	(232 284)	(215 912)	(16 372)	7,58%
Zysk/ (strata) netto z tytułu utraty wartości należności i kaucji	(45 502)	10 893	(56 395)	(>100%)
Pozostałe przychody operacyjne	32 342	51 746	(19 404)	(37,50%)
Pozostałe koszty operacyjne	(17 157)	(23 349)	6 192	(26,52%)
Zysk z działalności operacyjnej	308 957	301 865	7 092	2,35%
Przychody finansowe	51 517	72 914	(21 397)	(29,35%)
Koszty finansowe	(34 141)	(38 640)	4 499	(11,64%)
Udział w zyskach netto jednostek podporządkowanych wycenianych metodą praw własności	105	107	(2)	(1,87%)
Zysk brutto	326 438	336 246	(9 808)	(2,92%)
Podatek dochodowy	(74 845)	(67 227)	(7 618)	11,33%
Zysk netto za okres	251 593	269 019	(17 426)	(6,48%)
z tego przypadający:				
akcjonariuszom Jednostki Dominującej	249 666	270 483	(20 817)	(7,70%)
udziałom niedającym kontroli	1 927	(1 464)	3 391	(>100%)

W okresie sześciu miesięcy zakończonym 30 czerwca 2026 roku Grupa Budimex uzyskała przychody ze sprzedaży w wysokości 4 230 344 tysiące złotych, co stanowi wzrost o 7,17% w porównaniu do przychodów uzyskanych w tym samym okresie 2025 roku.

W pierwszym półroczu 2026 roku produkcja budowlano-montażowa w Polsce wyrażona w cenach bieżących wzrosła o 1,8% w stosunku do analogicznego okresu roku ubiegłego (spadek o 2,9% w cenach stałych), natomiast sprzedaż segmentu budowlanego Grupy Budimex na rynku krajowym wzrosła w porównywalnych okresach o 1,9%.

Zysk brutto ze sprzedaży w pierwszym półroczu 2026 roku wyniósł 578 594 tysiące złotych, natomiast w roku poprzednim w tym samym okresie osiągnął wartość 485 242 tysiące złotych. Rentowność brutto sprzedaży w pierwszym półroczu 2026 roku wyniosła zatem 13,7%, a w pierwszym półroczu roku poprzedniego wskaźnik ten wynosił 12,3%.

Zgodnie z przyjętymi zasadami rachunkowości w przypadku, gdy budżetowane koszty realizacji kontraktu budowlanego przekraczają całkowitą wartość przewidywanych przychodów, spółki Grupy w momencie zidentyfikowania tego faktu tworzą rezerwy na straty, prezentowane w sprawozdaniu z sytuacji finansowej w pozycji „Rezerwy na straty na kontraktach budowlanych”. Na dzień 30 czerwca 2026 roku rezerwy na straty na kontraktach wynosiły 563 272 tysiące złotych. W pierwszym półroczu 2026 roku saldo rezerw na straty na kontraktach spadło o kwotę 147 540 tysięcy złotych.

W przypadku usług budowlanych, spółki Grupy Budimex są zobowiązane do udzielenia gwarancji na swoje usługi. Na dzień 30 czerwca 2026 roku wartość rezerw na naprawy gwarancyjne wynosiła 777 297 tysięcy złotych. W okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2026 roku saldo rezerw na naprawy gwarancyjne spadło o 2 082 tysiące złotych.

Koszty sprzedaży w pierwszym półroczu 2026 roku wzrosły o 281 tysięcy złotych w porównaniu z pierwszym półroczem roku poprzedniego, a koszty ogólnego zarządu były o 16 372 tysiące złotych wyższe niż koszty poniesione w analogicznym okresie 2025 roku. Wskaźnik udziału łącznie kosztów sprzedaży i kosztów ogólnego zarządu w sprzedaży ogółem w pierwszym półroczu 2026 roku wyniósł 5,7% utrzymując się na zbliżonym poziomie do pierwszego półrocza 2025 roku.

Pozostałe przychody operacyjne za pierwsze półrocze 2026 roku wyniosły 32 342 tysiące złotych (51 746 tysięcy złotych w analogicznym okresie roku poprzedniego) i obejmowały między innymi: uzyskane przychody z tytułu odszkodowań i kar umownych w kwocie 17 409 tysięcy złotych, odpis przedawnionych i umorzonych zobowiązań w kwocie 2 085 tysięcy złotych, rozwiązanie rezerw na sprawy sądowe w kwocie 600 tysięcy złotych, rozwiązanie rezerw na odszkodowania i kary umowne w kwocie 2 354 tysiące złotych, zwrot kosztów sądowych w kwocie 1 278 tysięcy złotych oraz odwrócenie strat z tytułu utraty wartości rzeczowych aktywów trwałych w kwocie 2 221 tysięcy złotych. Zysk z tytułu rozliczenia instrumentów pochodnych typu FX Forward (zawartych w celu ograniczenia ryzyka kursowego kontraktów budowlanych w walutach obcych) wyniósł 1 631 tysięcy złotych.

Pozostałe koszty operacyjne w pierwszym półroczu 2026 roku wyniosły 17 157 tysięcy złotych (23 349 tysięcy złotych w analogicznym okresie roku poprzedniego) i obejmowały między innymi: wypłacone kary i odszkodowania umowne w kwocie 3 676 tysięcy złotych, poniesione opłaty sądowe i egzekucje oraz koszty postępowania sądowego w kwocie 2 252 tysiące złotych, stratę z wyceny pochodnych instrumentów finansowych w kwocie 2 558 tysięcy złotych, utworzenie rezerw na sprawy sądowe w kwocie 2 501 tysięcy złotych oraz 4 153 tysiące złotych z tytułu przekazanych darowizn.

Grupa w pierwszym półroczu 2026 roku wypracowała zysk z działalności operacyjnej w wysokości 308 957 tysięcy złotych, natomiast w pierwszym półroczu roku 2025 - w wysokości 301 865 tysięcy złotych. Zysk z działalności operacyjnej w pierwszym półroczu 2026 roku stanowił 7,3% wartości przychodów ze sprzedaży, natomiast w analogicznym okresie poprzedniego roku stanowił 7,7% wartości przychodów ze sprzedaży.

W okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2026 roku Grupa odnotowała zysk z działalności finansowej w kwocie 17 376 tysięcy złotych, natomiast w tym samym okresie roku poprzedniego – zysk w wysokości 34 274 tysiące złotych. Przychody finansowe w pierwszym półroczu 2026 roku stanowiły przede wszystkim odsetki w wysokości 49 554 tysiące złotych.

Koszty finansowe w okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2026 roku stanowiły między innymi: koszty odsetek w wysokości 12 696 tysięcy złotych, zapłacone przez spółki Grupy prowizje bankowe od gwarancji i kredytów w wysokości 13 753 tysiące złotych oraz koszty z tytułu dyskonta długoterminowych należności i zobowiązań z tytułu kaucji gwarancyjnych w wysokości 7 174 tysiące złotych.

Pierwsze półrocze 2026 roku Grupa zamknęła zyskiem brutto w wysokości 326 438 tysięcy złotych, natomiast ten sam okres roku poprzedniego zyskiem brutto w wysokości 336 246 tysięcy złotych.

Podatek dochodowy za sześć miesięcy 2026 roku wyniósł 74 845 tysięcy złotych (67 227 tysięcy złotych za sześć miesięcy 2025 roku), w tym:

- część bieżąca w wysokości 31 657 tysięcy złotych,
- część odroczone w wysokości 43 188 tysięcy złotych.

Zysk netto przypisany akcjonariuszom Budimex SA za pierwsze półrocze 2026 roku wyniósł 249 666 tysięcy złotych, podczas gdy zysk netto przypisany akcjonariuszom Budimex SA za analogiczny okres roku 2025 wyniósł 270 483 tysiące złotych.

Zysk netto przypisany udziałom niedającym kontroli za pierwsze półrocze 2026 roku wyniósł 1 927 tysięcy złotych. W analogicznym okresie roku poprzedniego strata netto przypisana udziałom niedającym kontroli wyniosła 1 464 tysiące złotych.

3.2 Sprawozdanie z przepływów pieniężnych

Wykazana w sprawozdaniu z przepływów pieniężnych pozycja „Środki pieniężne i ich ekwiwalenty” składa się z gotówki w kasie, depozytów płatnych na żądanie oraz tych lokat, które są łatwo wymienialne na określoną kwotę środków pieniężnych oraz które są narażone na nieznaczne ryzyko zmiany wartości.

Grupa Budimex rozpoczęła rok 2026, posiadając środki pieniężne na rachunkach bankowych i w kasie w łącznej kwocie 2 899 626 tysięcy złotych. Przepływy pieniężne netto za I półrocze 2026 roku były ujemne i wyniosły 1 383 163 tysiące złotych i na dzień 30 czerwca 2026 roku, po uwzględnieniu dodatnich niezrealizowanych różnic kursowych w kwocie 627 tysięcy złotych, Grupa wykazała środki pieniężne w wysokości 1 517 090 tysięcy złotych.

W pierwszym półroczu 2026 roku stan środków pieniężnych z działalności operacyjnej obniżył się o kwotę 464 455 tysięcy złotych.

Przepływy pieniężne z działalności inwestycyjnej za pierwsze półrocze 2026 roku zamknęły się ujemnym saldem w wysokości 76 107 tysięcy złotych, głównie w wyniku wydatków związanych z nabyciem wartości niematerialnych i rzeczowych aktywów trwałych.

Przepływy pieniężne z działalności finansowej za 6 miesięcy 2026 roku były ujemne i wyniosły 842 601 tysięcy złotych, na co złożyły się przede wszystkim: wypłata dywidendy przez Budimex SA oraz płatności z tytułu zobowiązań leasingowych.

3.3 Zarządzanie zasobami finansowymi Grupy Budimex

Przepływy środków pieniężnych netto Grupy Budimex w pierwszym półroczu 2026 roku były ujemne. Specyfika przede wszystkim działalności budowlanej powoduje, że istotna część wpływów pieniężnych z działalności operacyjnej realizowana jest zwykle pod koniec roku, natomiast w okresie pierwszych dwóch kwartałów roku środki pieniężne angażowane są w bieżącą działalność operacyjną. Do spadku salda środków pieniężnych w okresie I półrocza 2026 roku istotnie przyczyniły się również: wypłata przez Budimex SA dywidendy w kwocie 827 686 tysięcy złotych w czerwcu 2026 roku, a także wydatki w działalności inwestycyjnej Grupy. Przepływy środków pieniężnych netto w spółkach z Grupy FBSerwis (segment usługowy) również były w okresie pierwszego półrocza roku 2026 ujemne, głównie wskutek poniesionych wydatków w działalności inwestycyjnej.

Okresowe nadwyżki środków pieniężnych Grupy były - zgodnie z polityką Grupy – lokowane w depozyty bankowe, co przy wciąż relatywnie wysokim poziomie stóp procentowych w Polsce przekłada się pozytywnie na przychody odsetkowe Grupy. Ponadto, Budimex SA wykorzystywał nadwyżki środków pieniężnych do finansowania swoich dostawców usług i materiałów w formie e-skonta na dedykowanej cyfrowej platformie, gdzie dostawcy sami mają możliwość wybrać skalę i termin wcześniejszych płatności dla swoich faktur. W ten sposób Spółka przyczynia się do poprawy płynności finansowej dostawców i jednocześnie generuje dodatkowe przychody finansowe.

Jednocześnie Grupa Budimex posiadała zadłużenie zewnętrzne z tytułu kredytów bankowych, pożyczek i leasingu, które na dzień 30 czerwca 2026 roku wynosiło 490 038 tysięcy złotych, w tym kwota 184 525 tysięcy złotych to wartość zobowiązań leasingowych dodatkowo rozpoznanych zgodnie z MSSF 16. Kwota zadłużenia zewnętrznego Grupy z tytułu kredytów bankowych, pożyczek i leasingu, niezawierająca dodatkowych zobowiązań wykazywanych zgodnie z MSSF 16, wynosiła 305 513 tysięcy złotych i tym samym była wyższa o 32 136 tysięcy złotych w porównaniu do stanu na dzień 31 grudnia 2025 roku (tabela poniżej). Na kwotę zadłużenia Grupy składają się przede wszystkim:

- zadłużenie Budimex SA, Budimex Kolejnictwo SA i spółek Grupy FBSerwis z tytułu umów leasingu (zawartych w celu finansowania nabycia składników rzeczowego majątku trwałego),

Sprawozdanie z działalności Grupy Budimex za I półrocze 2026 roku

(wszystkie kwoty ujęte w tabelach wyrażone są w tysiącach złotych, o ile nie podano inaczej)

- zadłużenie pojazdów specjalnego przeznaczenia z tytułu kredytów na finansowanie projektów z segmentu OZE (Magnolia Energy, Azalia, Kamelia Energy) – zadłużenie bez regresu do Budimex SA,
- zadłużenie Budimex Parking Wrocław Sp. z o.o. z tytułu kredytu na finansowanie projektu koncesyjnego i pożyczki podporządkowanej udzielonej przez mniejszościowego udziałowca - zadłużenie bez regresu do Budimex SA
- zadłużenie BXF Energia Sp. z o.o. z tytułu pożyczki od mniejszościowego udziałowca tej spółki – podmiot z Grupy Ferrovial,

W okresie pierwszego półrocza 2026 roku Budimex SA nie korzystał z linii kredytowych, do których dostęp posiada.

Tabela 5 Zobowiązania z tytułu kredytów, pożyczek i innych zewnętrznych źródeł finansowania

Zobowiązania z tytułu kredytów, pożyczek i innych zewnętrznych źródeł finansowania:	30.06.2026	31.12.2025	30.06.2025
długoterminowe	233 297	234 064	169 670
długoterminowe (zobowiązania z tytułu leasingu - MSSF 16)	119 211	114 226	107 983
krótkoterminowe	72 216	39 313	27 586
krótkoterminowe (zobowiązania z tytułu leasingu - MSSF 16)	65 314	53 304	48 643
Ogółem	490 038	440 907	353 882

Strukturę finansowania Grupy Budimex obrazują następujące wskaźniki:

Tabela 6 Struktura finansowania oraz wskaźnik zadłużenia Grupy Budimex

Wskaźnik	30.06.2026	31.12.2025	30.06.2025
Pokrycie majątku kapitałem własnym: <i>(kapitał własny przypadający na akcjonariuszy jednostki dominującej) / (aktywa ogółem)</i>	0,10	0,16	0,12
Pokrycie majątku trwałego kapitałem własnym: <i>(kapitał własny przypadający na akcjonariuszy jednostki dominującej) / (aktywa trwałe)</i>	0,31	0,54	0,37
Wskaźnik zadłużenia całkowitego: <i>(aktywa ogółem - kapitał własny przypadający na akcjonariuszy jednostki dominującej) / (aktywa ogółem)</i>	0,90	0,84	0,88
Wskaźnik zadłużenia kapitałów własnych: <i>(aktywa ogółem - kapitał własny przypadający na akcjonariuszy jednostki dominującej) / (kapitał własny przypadający na akcjonariuszy jednostki dominującej)</i>	8,61	5,10	7,61

Tabela 7 Wskaźnik płynności Grupy Budimex

Wskaźnik	30.06.2026	31.12.2025	30.06.2025
Płynność bieżąca <i>(aktywa obrotowe) / (zobowiązania krótkoterminowe)</i>	0,93	1,03	0,94
Płynność szybka <i>(aktywa obrotowe – zapasy) / (zobowiązania krótkoterminowe)</i>	0,77	0,89	0,81

Na dzień 30 czerwca 2026 roku, w porównaniu zarówno do analogicznego okresu roku ubiegłego, jak i końca 2025 roku, wskaźniki struktury finansowania Grupy pogorszyły się, zaś wskaźniki płynności obniżyły, na co główny wpływ miała wypłata przez Budimex SA dywidendy w czerwcu 2026 roku z zysku netto za rok 2025.

Sytuacja finansowa Grupy Budimex w zakresie płynności i dostępu do zewnętrznych źródeł finansowania jest obecnie dobra i w drugim półroczu 2026 roku Zarząd nie przewiduje zagrożeń związanych z finansowaniem działalności Grupy.

3.4 Zobowiązania i należności warunkowe Grupy Budimex

Poręczenia, gwarancje oraz inne zobowiązania i należności warunkowe, jak również udzielone przez Budimex SA lub przez jednostki od niego zależne poręczenia oraz gwarancje zostały opisane w nocie 17 skróconego skonsolidowanego sprawozdania finansowego Grupy Budimex.

4. POZOSTAŁE INFORMACJE

4.1 Akcjonariat

Według posiadanych przez Budimex SA informacji, struktura akcjonariatu Budimeksu SA na dzień 30 czerwca 2026 roku przedstawiała się następująco:

Tabela 8 Struktura akcjonariatu Spółki na 30 czerwca 2026 roku

Akcjonariusz	Rodzaj akcji	Liczba akcji	% udział w kapitale zakładowym	Liczba głosów	% udział w głosach na WZA
Ferrovial Construction International BV*	zwykłe	12 801 654	50,14%	12 801 654	50,14%
Nationale-Nederlanden OFE	zwykłe	2 000 000	7,83%	2 000 000	7,83%
Allianz OFE	zwykłe	1 939 486	7,60%	1 939 486	7,60%
Pozostali akcjonariusze	zwykłe	8 788 958	34,43%	8 788 958	34,43%
Ogółem		25 530 098	100,00%	25 530 098	100,00%

*nastąpiła zmiana formy prawnej większościowego akcjonariusza Jednostki Dominującej z SE (spółki europejskiej) na BV (holenderski odpowiednik spółki z ograniczoną odpowiedzialnością)

Powyższe dane prezentują strukturę akcjonariatu według stanu z ostatniego Walnego Zgromadzenia Akcjonariuszy (WZA) z dnia 27 maja 2026 roku.

4.2 Zarząd i Rada Nadzorcza

a) Skład osobowy Zarządu

Na dzień 30 czerwca 2026 roku Zarząd Budimex SA składał się z następujących osób:

- Artur Popko prezes Zarządu, dyrektor generalny
- Anna Karyś-Sosińska członek Zarządu, dyrektor Pionu Zarządzania Zasobami Ludzkimi
- Jacek Daniewski członek Zarządu, dyrektor Pionu Prawno – Organizacyjnego
- Cezary Łysenko członek Zarządu, dyrektor Operacyjny Budownictwa Infrastrukturalnego i Ogólnego
- Marcin Węglowski członek Zarządu, dyrektor Pionu Ekonomiczno-Finansowego

W okresie od 1 stycznia 2026 roku do 30 czerwca 2026 roku w składzie Zarządu zaszła jedna zmiana związana ze złożoną przez pana Macieja Olka z dniem 31 marca 2026 roku rezygnacją.

Zasady dotyczące powoływania i odwoływania osób zarządzających, uprawnienia osób zarządzających, w tym uprawnienia do podjęcia decyzji o emisji lub wykupie akcji Spółki zawarte w Statucie, w ciągu pierwszego półrocza 2026 roku nie uległy zmianie.

b) Skład osobowy Rady Nadzorczej

Na dzień 30 czerwca 2026 roku Rada Nadzorcza Budimex SA miała następujący skład:

- Marek Michałowski przewodniczący Rady
- Juan Ignacio Gaston Najarro wiceprzewodniczący Rady
- Marzenna Anna Weresa sekretarz Rady
- Danuta Dąbrowska członek Rady
- Jacek Socha członek Rady
- Silvia Rodriguez Hueso członek Rady
- Ignacio Aitor Garcia Bilbao członek Rady
- Mario Manuel Menendez Montoya członek Rady
- Artur Kucharski członek Rady
- Angel Luis Sanchez Gil członek Rady

W okresie od 1 stycznia 2026 roku do 30 czerwca 2026 roku w składzie Rady Nadzorczej zaszły następujące zmiany:

- w dniu 4 lutego 2026 roku Rada Nadzorcza w związku z wcześniejszą rezygnacją z członkostwa w Radzie Nadzorczej złożoną przez pana Janusza Dedo dokooptowała do składu Rady pana Jacka Sochę,

- w dniu 27 maja 2026 roku w związku z wygaśnięciem mandatów członków Rady Nadzorczej jedenastej kadencji Zwyczajne Walne Zgromadzenie powołało Radę Nadzorczą dwunastej kadencji w w/w składzie. Tym samym funkcję członka Rady Nadzorczej z dniem 27 maja 2026 roku przestał pełnić pan Igor Adam Chalupec, natomiast w skład Rady Nadzorczej weszła pani Marzenna Anna Weresa.

5. OŚWIADCZENIE ZARZĄDU

Zgodnie z naszą najlepszą wiedzą, skrócone skonsolidowane sprawozdanie finansowe Grupy Budimex oraz skrócone sprawozdanie jednostkowe Budimex SA za okres 6 miesięcy kończący się 30 czerwca 2026 roku i dane porównywalne sporządzone zostały zgodnie z obowiązującymi zasadami rachunkowości oraz odzwierciedlają w sposób prawdziwy, rzetelny i jasny sytuację majątkową i finansową oraz wynik finansowy Grupy Budimex oraz Jednostki Dominującej.

Półroczne sprawozdanie z działalności zawiera prawdziwy obraz rozwoju i osiągnięć, ryzyk i zagrożeń oraz sytuacji Grupy Budimex oraz Budimex SA.

Artur Popko prezes Zarządu	
Jacek Daniewski członek Zarządu	
Anna Karyś-Sosińska członek Zarządu	
Cezary Łysenko członek Zarządu	
Marcin Węglowski członek Zarządu	