

9500 zł zysku za metr autostrady. Jest ich 60 000!

3 maja 2018

Na płatnych odcinkach autostrad można w Polsce nieźle zarobić. Najlepszym tego przykładem jest spółka Stalexport Autostrady SA, która posiada koncesję na zarządzanie 60-kilometrowym odcinkiem autostrady A4 między Katowicami a Krakowem. Dzięki ustaleniu bardzo wysokich stawek za przejazd tym krótkim fragmentem drogi (samochody osobowe – 20 zł, samochody ciężarowe – 60 zł) ta prywatna spółka notuje gigantyczne zyski. W ciągu 5 lat wyniosły one netto 573 mln zł, a to oznacza, że każdy jeden metr tej autostrady przyniósł na czysto ponad 9 500 zł zysku.



Przypomnijmy – umowa koncesyjna dotycząca zarządzania i pobierania opłat na ok. 60 kilometrowym odcinku autostrady A4 między Katowicami a Krakowem została zawarta między Skarbem Państwa a spółką Stalexport w 1997 roku. Treść tej umowy od wielu lat wzbudza wielkie kontrowersje głównie dlatego, że jest tajna. A to oznacza, że żaden zwykły śmiertelnik nie dowie się na jakich dokładnie zasadach państwo polskie zdecydowało się oddać na 30 lat zarządzanie wspomnianym fragmentem autostrady prywatnej spółce.

Z racji tej, że umowa koncesyjna jest tajna pozostaje nam śledzenie oficjalnych raportów finansowych, które Stalexport Autostrady SA musi publikować, bowiem jest notowana na Giełdzie Papierów Wartościowych w Warszawie (spółki kapitałowe notowane na giełdzie mają obowiązek publikacji szczegółowych raportów kwartalnych i rocznych). W ten sposób możemy się dowiedzieć, że w 2013 roku spółka odnotowała 58,5 mln zł zysku. W 2014 roku zyski wzrosły do 60,5 mln zł. W 2015 roku spółka miała 113,6 mln zł zysku. W 2016 roku – 159,5 mln zł, a w 2017 – 153,4 mln zł. W pierwszym kwartale roku bieżącego Stalexport Autostrady odnotowała 33,6 mln zł zysku netto.

Jeśli wziąć pod uwagę okres pięciu ostatnich lat (II kwartał 2013 – I kwartał 2018), to spółka Stalexport Autostrady zanotowała łącznie 573 mln zł skumulowanego zysku netto. Gdy wynik ten przepuścimy przez pryzmat długości koncesjonowanej trasy (ok. 60 km), to okaże się, że każdy jeden metr tego odcinka autostrady przyniósł 9,5 tys. zł zysku na czysto.

W kontekście spółki Stalexport Autostrady oraz posiadanej przez nią koncesji, warto odnotować jeszcze dwie kwestie. Po pierwsze – jej prezesem od wielu lat jest Emil Wąsacz. W czasach kiedy rząd Jerzego Buzka podpisywał ze spółką Stalexport tajne aneksy do umowy koncesyjnej, to on pełnił funkcję ministra Skarbu Państwa (swoją drogą od 13 lat toczy się przeciwko niemu postępowanie przed Trybunałem Stanu za prywatyzację PZU).

Po drugie, warto odnotować że rząd PiS początkowo (marzec 2016 r.) skłaniał się ku odtajnieniu zapisów umowy koncesyjnej ze Stalexportem. Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa zamierzało skontrolować warunki podpisanej w 1997 roku umowy. Jakie były efekty tej kontroli? Tego niestety do dzisiaj się nie dowiedzieliśmy. Fakty są takie, że ponad 2,5 roku po przejęciu władzy przez PiS umowa koncesyjna jest nadal tajna.

Na marginesie wspomnieć również można, że udostępnienie umowy koncesyjnej było już raz przedmiotem postępowania sądowego.

Sąd Okręgowy w Warszawie w wyroku z dnia 29 grudnia 2011 r. (w sprawie sygn. V Ca 1960/11) podzielił wówczas argumentację spółki Stalexport Autostrady SA, uznając, że umowa koncesyjna zawiera informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa spółki, które podlegają ochronie ze względu na tajemnicę przedsiębiorcy. Przez wzgląd na powyższe umowa koncesyjna nie może być ujawniona bez wyraźnej zgody spółki...

Zdjęcie: [mazurskiwiatr](#) (CC0)

Na podstawie: [Pb.pl](#), [Stooq.pl](#), [Wnp.pl](#), [Sejm.gov.pl](#)

Źródło: [Niewygodne.info.pl](#)