

Znów wielkie zyski spółki mającej koncesję na A4

17 lipca 2018

Spółka Stalexport Autostrady, która posiada przyznaną w 1997 roku koncesję na zarządzanie 60-kilometrowym odcinkiem autostrady A4 między Katowicami a Krakowem, ponownie wykazała fantastyczne wyniki finansowe. Przychody ze sprzedaży biletów na bramkach wjazdowych za 2017 rok sięgnęły 318,83 mln zł i były wyższe o 25 mln zł w porównaniu do przychodów uzyskanych w 2016 roku. Zysk netto wyniósł 153,38 mln zł, a co oznacza, że KAŻDY JEDEN METR zażądanej przez tą spółkę państwowej autostrady (łącznie jest ich 60 000) przyniósł jej po 2,55 tys. zł zysku na czysto!



Przypomnijmy – umowa koncesyjna dotycząca zarządzania i pobierania opłat na 60 kilometrowym odcinku autostrady A4 między Katowicami a Krakowem została zawarta w 1997 roku (podobnie jak w przypadku umowy koncesyjnej na kulczykową A2, stało się to tuż przed wyborami parlamentarnymi, po których udzielająca koncesji ekipa SLD straciła władzę). Potem kilka aneksów do umowy koncesyjnej, które miały wypaczyć sens przekazywania pod zarząd prywatnej spółki państwowej autostrady, podpisywał rząd Jerzego Buzka (AWS-UW). Co

ciekawe: minister Skarbu Państwa z tego rządu – Emil Wąsacz – jest dziś prezesem... Stalexportu Autostrady. Ostatni tajny aneks do umowy koncesyjnej podpisywał minister rządu SLD Jan Ryszard Kurylczyk.

Treść tej umowy koncesyjnej od wielu lat wzbudza wielkie kontrowersje. Po pierwsze – jest ona utajniona, co 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.

Po drugie – zgodnie z publikowanymi w prasie i mediach przeciekami na temat treści tej umowy, każde podniesienie jakości lub przepustowości dróg równoległych do A4 może być traktowane jako droga konkurencyjna i skutkować wypłaceniem Stalexportowi Autostrada odszkodowania przez państwo polskie.

Warto również wspomnieć, że ten 60-kilometrowy fragment autostrady, który obecnie przynosi jej koncesariuszowi tak gigantyczne zyski, nie był budowany „od zera”, lecz powstał na bazie istniejącej już drogi szybkiego ruchu między Krakowem a Katowicami. Dodatkowo budowa tej autostrady była możliwa dzięki kredytowi udzielonemu przez konsorcjum czterech banków (Landesbank, DePfa Group, Kreditanstalt für Wiederaufbau oraz BPH S.A.).

To wszystko sprawia, że koncesja udzielona Stalexportowi, która dziś przynosi tej spółce gigantyczne zyski, przez wielu jest uważana za skrajnie niekorzystną z punktu widzenia interesów polskiego państwa.

Na podstawie: Wyborcza.biz, Wyborcza.pl

Zdjęcie: [mazurskiwiatr](#) (CC0)

Źródło: [Niewygodne.info.pl](#)