

Oświadczenie ws. raportu NIK „Zabezpieczenie interesów Skarbu Państwa i użytkowników Autostrad płatnych w umowach koncesyjnych i egzekwowanie od koncesjonariuszy obowiązków w nich zawartych”

Raport NIK z dnia 21 maja 2019 r. wnosi uwagi do GDDKiA oraz Ministra Infrastruktury, w związku z powyższym Gdańsk Transport Company S.A. pragnie uniknąć szczegółowego komentowania raportu. Pragniemy jednak odnieść się do kilku zagadnień, które z punktu widzenia zarządzanej przez GTC AmberOne Autostrady A1 wymagają doprecyzowania.

Raport NIK podaje błędną informację dotyczącą trwania koncesji. Koncesja na budowę, utrzymanie i eksploatację AmberOne Autostrady A1 została zawarta w 1997 roku i obowiązuje do 2039 roku, natomiast Umowa Koncesyjna dla pierwszego etapu (Rusocin – Nowe Marzy) została podpisana w sierpniu 2004 roku, a we wrześniu 2008 roku podpisano zmienioną i ujednoliconą Umowę dla całego odcinka autostrady (Rusocin – Czerniewice).

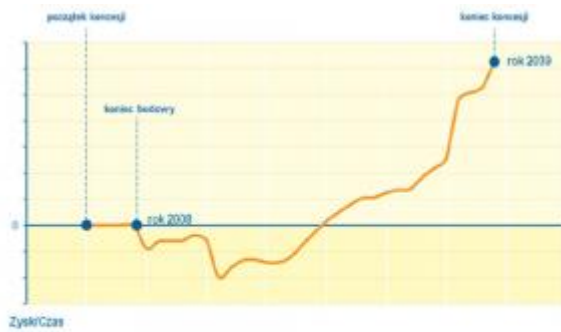
W kwestiach kontroli prowadzonych na koncesyjnych odcinkach autostrad należy podkreślić, że AmberOne Autostrada A1 jest regularnie i szczegółowo kontrolowana przez GDDKiA. Kontrole te wynikają zarówno z zapisów Umowy Koncesyjnej jak i z obowiązujących zarządzeń GDDKiA. Prowadzone regularnie kontrole GDDKiA dotyczą m.in. poboru opłat, obsługi na bramkach autostradowych, utrzymania letniego i zimowego autostrady. Ponadto kontrole dotyczące standardu utrzymania AmberOne Autostrady A1 prowadzone są stale przez Niezależnego Inżyniera. Dodatkowym elementem kontrolnym są inspekcje autostrady prowadzone przez wykwalifikowanych pracowników GTC. Bez względu na wymogi kontraktowe, GTC dokłada starań, aby udostępnić użytkownikom autostradę o najwyższym poziomie jakości, co zostało potwierdzone w przeprowadzonym badaniu satysfakcji klienta, gdzie średnia ocena wyniosła 4,2 punktu w 5-cio stopniowej skali.

W jednym z punktów, raport przedstawia informację jakoby rozwiązanie zastosowane w umowie koncesyjnej spowodowało, że Skarb Państwa ponosi ryzyko związane ze zmianami popytu na korzystanie z autostrady oraz zapewnia zysk prywatnym spółkom. Zarząd GTC pragnie podkreślić, jak poniżej:

Kwoty jakie GTC otrzymuje z Krajowego Funduszu Drogowego z tytułu opłaty za dostępność są przeznaczane na spłatę kredytów zaciągniętych w bankach wraz z ich odsetkami, eksploatację i utrzymanie autostrady czyli m.in. na obsługę bramek autostradowych, utrzymanie zimowe i letnie autostrady np. odśnieżanie, koszenie trawy, sprzętanie, usuwanie szkód itp. Ponadto, w skład opłaty za dostępność wchodzi także kwoty przeznaczone na późniejsze remonty autostrady oraz rozbudowę Punktów Poboru Opłat, w tym wprowadzenie elektronicznego poboru opłat.

W zawartej umowie, Minister zagwarantował sobie pełen wpływ na wysokość stawek pobieranych za przejazd autostradą i całkowity dochód z opłat pobranych od kierowców trafia bezpośrednio na rachunek KFD.

Należy podkreślić, że na ekonomię autostrady w trakcie jej eksploatacji, podobnie jak przy każdej infrastrukturze transportowej, należy patrzeć w długim horyzoncie czasowym, a nie w wybranym roku. Poniżej załączamy wykres ekonomii autostrady w trakcie jej eksploatacji widzianej z perspektywy Skarbu Państwa.



Wynika z niego jasno, że w horyzoncie czasowym, w którym obowiązuje koncesja, inwestycja jaką jest autostrada bilansuje się. A prognozy na kolejne lata koncesji są pozytywne dla obydwu stron umowy.

Poniżej znajdują się korzyści, które należy uwzględnić analizując autostradę w trakcie jej eksploatacji:

- oszczędność czasu*
- mniejsze zniszczenie dróg alternatywnych*
- mniejsza wypadkowość*
- mniejsza uciążliwość dla środowiska*
- mniejsze zużycie środków transportu*
- oraz wpływ na rozwój ekonomiczny kraju i regionu.*

Powyższe korzyści tworzą pozytywne socjo-ekonomiczne skutki, które aczkolwiek niewidoczne w przepływach gotówkowych sprawiają, że AmberOne Autostrada A1 jest bardzo dobrą inwestycją dla Strony Publicznej.