

## Im droższy Miś, tym właściwi ludzie więcej zarabiają.

---

Jak to jest możliwe?

Do tej pory nie ma na to odpowiedzi. Tymczasem już w drugiej kadencji Tuska problem stał się głośny.

„Super Nowości 24” pisały 8 lutego 2013 roku:

### **Ile kosztuje kilometr autostrady w Polsce, na Podkarpaciu i w Europie.**

Średni koszt budowy kilometra autostrady w Austrii – 12 mln euro, w Niemczech – 8 milionów, a na Podkarpaciu kilometr autostrady kosztuje średnio nieco ponad 14 mln euro. Natomiast średnia krajowa wynosi w Polsce 9,6 mln euro za kilometr.(...)

Z pozostałych państw porównywalnych do Polski pod względem warunków terenowych drożej budują tylko Irlandczycy i Węgrzy. Natomiast Czesi, Niemcy, Słowacy, Hiszpanie, Duńczycy i Litwini budują taniej niż w Polsce. Niektórzy nawet dwa razy taniej, jak choćby Litwini i Duńczycy.(...)

Sprawdziliśmy jeszcze, jak wyglądają koszty autostrady (nieukończona) na Podkarpaciu. Pod uwagę wzięliśmy A4 od Tarnowa do Korczowej, bo właśnie te 167 km A4 buduje rzeszowski oddział GDDKiA. Łączny koszt tych 167 km ma wynieść po ich zakończeniu 9,6 mld złotych. To daje średnio prawie 58 mln zł za kilometr, czyli 14,2 mln euro. Tym samym Podkarpacka A4 przebija nawet autostrady budowane w Austrii. Zapytaliśmy w czwartek w GDDKiA o przyczyny takiego kosztu kilometra autostrady na Podkarpaciu. Do zamknięcia numeru nie otrzymaliśmy odpowiedzi.

<http://supernowosci24.pl/autostrada-na-podkarpaciu-drozsza-niz-w-austrii/>



Tymczasem znany jako świadek w tzw. aferze orlenowskiej, Andrzej M. Czyżewski, już pod koniec lat 1990-tych ostrzegał, kierując poniższy memoriał do najwyższych władz RP, marszałków obu izb oraz central związkowych.

Bezskutecznie.

Dzisiaj, po prawie 20 latach, widzimy, jak trafna to była diagnoza.

**Program budowy płatnych autostrad w tzw. systemie BOT (budowa-eksploatacja-przekazanie) czyli w systemie rzekomego prywatnego finansowania jest przede wszystkim wyjątkowo inteligentnym planem wyprowadzenia z budżetu państwa ogromnych sum pieniędzy przy “otwartej kurtynie”, publicznie, formalnie zgodnie z prawem i przy akceptacji wprowadzonej w błąd opinii społecznej.**

**Plan ten powstał w grupie ludzi, tzw. przedsiębiorców o ponadpartyjnych interesach, wśród których należy, odnosząc się do początków ich aktywności, przede wszystkim wymienić:**

**J. Kulczyka, W. Kruka, W. Reichelta, L. Ratajczaka, G. Nowaka, A. Patalasa, R. Smorawińskiego, F. Pośpiecha, K. Bacę, J. Modeckiego W. Zarembe.**

**W roku 1992 wręczyli oni premierowi J. Olszewskiemu odpowiednio przygotowany list intencyjny w sprawie budowy i eksploatacji prywatnej autostrady. Przy tej okazji wyjaśnienia wymagałaby rola p. Goryszewskiego.**

**Według udokumentowanych informacji kolejne czynności inspirowane były w zasadzie przez Jana Kulczyka i Andrzeja Patalasa - do 1981 roku dyrektora Dyrekcji Okręgowej Dróg Publicznych w**

**Poznaniu.**

**W dniu 7 listopada 1992 r. z inicjatywy obu panów została założona Spółka „Autostrada Wielkopolska” SA, którą tworzyły:**

- **Wielkopolski Bank Kredytowy w Poznaniu**
- **PZU SA w Warszawie**
- **Kulczyk - Holding SA w Poznaniu**
- **Przedsiębiorstwo Wielobranżowe „Imex Bis” sp. z o.o. w Poznaniu**
- **Andrzej Patalas**
- **Władysław Reichelt**
- **Wojciech Kruk.**



**Prezesem spółki został Andrzej Patalas i był nim do dnia 16 maja 1994 roku do chwili powołania go przez min. Liberadzkiego na stanowisko prezesa Agencji Budowy i Eksploatacji Autostrad. Następcą A. Patalasa w spółce „Autostrada Wielkopolska” SA zostaje Andrzej Lewandowicz a w przedsiębiorstwie „Imex Bis” Lidia Szyfter, były pracownik DODP w Poznaniu.**

**Wśród osób zaangażowanych w przedsięwzięcie „Autostrada Wielkopolska” przewijają się także Janusz Rewiński, Jacek Mirecki, Krzysztof Białowski, Antoni Furtak, Jan Waga, Andrzej Kania, Stanisław Śliwiński i Marek Gandziarowski.**

**Zaangażowane banki to przede wszystkim:**

- Wielkopolski Bank Kredytowy**
- Bank Inicjatyw Gospodarczych**
- Pomorski Bank Kredytowy**
- Bank Gdański**
- **Bank Przemysłowo- Handlowy.**

**Ostateczny kształt spółki „Autostrada Wielkopolska” SA określony został w 1995 roku przez następujących akcjonariuszy:**

- Elektrim**
- TUiR Warta**
- WBK**
- Imex Bis**
- PZU**
- Kulczyk Holding**
- Wielkopolska Izba Przem.-Handlowa**
- Huta Aluminium Konin**
- Impexmetal**

**którzy z niewielkimi wyjątkami byli własnością Skarbu Państwa.**

**Z czasem Spółki uzupełniono o dwa podmioty zagraniczne tj.:**

- Strabag International GmbH**
- Transroute,**

**których obecność miała odegrać w dalszych planach Spółki szczególną rolę.**

**W tak określonej strukturze spółki „Autostrada Wielkopolska” SA należy doszukiwać się źródeł sprawności organizacyjnej w/w osób, przede wszystkim w kształtowaniu odpowiedniego stanowienia regulacji prawnych, jak również w stopniowym podporządkowywaniu sobie opinii społecznej. Poczynając od listu intencyjnego do Premiera Olszewskiego zdołano w krótkim stosunkowo czasie doprowadzić do uchwalenia i przyjęcia całego szeregu aktów prawnych, które planowanemu przedsięwzięciu miały zapewnić charakter długo oczekiwanego programu narodowego o doniosłym znaczeniu dla przyszłości Polski. Punktem wyjścia były:**

- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 28 września 1993 r. (Dz.U. Nr92, poz.424)
- Ustawa o autostradach płatnych z dnia 27 października 1994 r. (Dz.U. Nr 127, poz.627)
- Rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 13 maja 1995 r. w sprawie nadania statutu Agencji Budowy i Eksploatacji Autostrad (Dz.U. Nr 52, poz.283)
- Zarządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 20 lipca 1995 w sprawie ustalenia regulaminu działania Rady ds. Autostrad (MP Nr 37, poz.445)
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 12 maja 1995 r. w sprawie szczegółowych zasad postępowania przetargowego na udzielenie koncesji na budowę i eksploatację autostrad płatnych (Dz.U. Nr 58, poz.306)

*zakończone uchwaleniem aktu prawnego, który niezauważony przez tzw. szeroką opinię społeczną "przeszedł" w grupie tzw. ustaw powodziowych, tj.*

*Ustawa z dnia 8 maja 1997 roku /uchwalona dnia 17 lipca 1997/ o poręczeniach i gwarancjach udzielanych przez Skarb Państwa oraz niektóre osoby prawne (Dz.U. Nr 79, poz.484)*

*Stworzone w taki sposób ramy prawne umożliwiły rozpoczęcie działalności publicznej, formalnie całkowicie legalnej, zapoczątkowanej powołaniem do życia Agencji Budowy i Eksploatacji Autostrad, organu administracji rządowej, wyposażonego w osobowość prawną o niezwykle szerokim zakresie kompetencji. Wypada bowiem zauważyć, że Generalna Dyrekcja Dróg Publicznych "zarządzająca" bezpośrednio 174 tys. km. dróg nie posiada osobowości prawnej. Okoliczność ta jest źródłem poważnych problemów proceduralnych w kontaktach z podmiotami zagranicznymi zaangażowanymi w finansowanie i realizację programów modernizacyjnych sieci dróg krajowych.*

*Prezesem Agencji Budowy i Eksploatacji Autostrad został prezes Spółki "Autostrada Wielkopolska" SA Andrzej Patalas.*

*W powołanym organie widzieć trzeba przede wszystkim kolejną strukturę organizacyjną administracji quasi-publicznej, o szczególnej pozycji w stosunku do innych organów administracji rządowej, zorganizowaną na zasadach komercyjnych na wzór Agencji Rynku Rolnego, pozornie nie odpowiadającą za Skarb Państwa i za której zobowiązania Skarb Państwa też tylko pozornie nie odpowiada. Należy zatem wskazać na zaistnienie sytuacji, w której rola Skarbu Państwa jest niejasna, bowiem zarówno w stosunku do Autostrady Wielkopolskiej jak i w stosunku do ABiEA .znajduje się on w pozycji nadrzędnej i zarządzającej.*

*Do zadań Prezesa ABiEA Andrzeja Patalasa, który 16.05.1994 r. przestał być prezesem Spółki "Autostrada Wielkopolska" SA należało między innymi:*

*opracowywanie projektów kryteriów oceny ofert w postępowaniu przetargowym, prowadzenie przetargów, opracowywanie projektów koncesji i negocjowanie umów koncesyjnych.*

*W wyniku przygotowanego przez Prezesa ABiEA przetargu Min. Liberadzki w dniu 19 marca 1997 r. udzielił Spółce "Autostrada Wielkopolska" SA w składzie:*

- Elektrim SA
- Polskie Sieci Energetyczne
- TUiR Warta
- WBK
- Autostrady SA
- Huta Aluminium Konin
- Impexmetal
- EL Trade
- Imex Bis
- Kulczyk Holding
- PZU
- Energopol 7
- Strabag International GmbH
- Transroute
- Wielkopolska Izba Przem. Handlowa

*a więc w zasadzie państwowym podmiotom gospodarczym, koncesji na budowę i eksploatację prywatnej autostrady A-2 Świecko - Stryków.*

*W sierpniu tego roku koncesję na budowę i eksploatację prywatnej autostrady A-I otrzymało Konsorcjum "Gdańsk Transport Company" SA utworzone przez Gdańskie Przedsiębiorstwo Robót Drogowych SA i Bechtel International Inc. z San Francisco USA.*



*Pomijając fakt, że procedura przetargowa odbywała się z całkowitym wyłączeniem jawności, a skład komisji przetargowej ustalony został z odpowiednim pominięciem opinii publicznej, należy i trzeba zwrócić uwagę na to, że zarówno w pierwszym jak i drugim wypadku w przebiegu procesu przetargowego doszło do istotnego zlekceważenia prawa w postaci rażącego naruszenia przepisu § 7, § 9 i § 15.1. Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 12 maja 1995 r. w sprawie szczegółowych zasad postępowania przetargowego na udzielenie koncesji na budowę i eksploatację autostrad płatnych, (Dz.U. Nr 58, poz.306) oraz przepisu art.20 pkt.2 i 3 Ustawy o zamówieniach publicznych z dnia 10 czerwca 1994 r. (Dz.U. Nr 76.poz.344).*

*A zatem decyzje Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej podlegać powinny ocenie w rozumieniu art.107 kpa i po stwierdzeniu ich nieważności w związku z Art.156 § 1 pkt.2 zostać uchylone jako naruszające prawo i interes społeczny.*

*Analizując przebieg postępowania przetargowego zorganizowanego i nadzorowanego przez Prezesa ABiEA Andrzeja Patalasa można i należy podkreślić, że w postępowaniu kwalifikacyjnym brała udział mniejsza niż wymagana wstępnie w § 7 wsp. Rozporządzenia liczba uczestników. W obu przypadkach w zasadzie po jednym. Powyższa ocena podyktowana jest warunkami określonymi w Art. 43 Ustawy o autostradach płatnych, które mówią o minimum kapitału zakładowego spółki ubiegającej się o koncesję w wysokości nie mniejszej niż 10 milionów ECU. W związku z tym nie było podstaw do zatwierdzenia wyników kwalifikacji wstępnej i przejścia do etapu przetargu ograniczonego, bowiem nie tylko przepis wsp. § 7 tego nie przewiduje, ale także przepis § 15 pkt. 1 w/w Rozporządzenia, który mówi o zaproszeniu oferentów do przetargu ograniczonego, możliwość ograniczenia procedury przetargowej do jednego oferenta stanowczo wyklucza.*

*Co więcej w przygotowaniu postępowania przetargowego i następnie w postępowaniu negocjacyjnym brała udział osoba podlegająca z mocy prawa wyłączeniu -wspomniany wyżej*

*Art.20 pkt.2 i 3 Ustawy o zamówieniach publicznych. Można tutaj także powołać się na odpowiednie regulacje pomieszczone w kpa. W tym wypadku była to osoba Prezesa ABiEA Andrzeja Patalasa, który jeszcze w dniu 16.05.1994 r. był Prezesem Spółki "Autostrada Wielkopolska" SA i reprezentował interesy strony ubiegającej się o koncesję.*



*Jeżeli przyjmie się, że przetarg na budowę i eksploatację odcinka autostrady A-2 został przez ABiEA ogłoszony na początku 1996 r. i uwzględnii się fakt otrzymania przez Spółkę "Autostrada Wielkopolska" SA koncesji w dniu 19.03.1997 r. to nie powinien budzić wątpliwości zarzut naruszenia normy wsp.Art.20 pkt.2 i 3, która mówi wyraźnie, że:*

*"w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego nie mogą występować w imieniu zamawiających ani też wykonywać czynności związanych z postępowaniem o zamówienie publiczne, a także być biegłymi osoby, które:*

*przed upływem trzech lat od daty wszczęcia postępowania pozostawały w stosunku pracy lub zlecenia z oferentem albo były członkami władz osób prawnych ubiegających się o udzielenie zamówienia,*

pozostawały z dostawcą lub wykonawcą w takim stosunku prawnym lub faktycznym, że może to budzić uzasadnione wątpliwości co do ich bezstronności”.

Wypada wobec tego postawić pytanie o co tutaj chodzi, czy organizatorzy tzw. programu budowy płatnych autostrad nie mają świadomości, że ich działalność w przyspieszonym tempie nabiera cech bezprawności.

Z pewnością są te go świadomi, ale też cel jaki sobie postawili jest szczególny w swoim rodzaju. Od samego bowiem początku zmierza się do stworzenia sytuacji umożliwiającej uzyskanie zamówienia gwarantowanego środkami publicznymi o wielkiej i realizowanego poza kontrolą społeczną wartości. Pod enigmatycznym tytułem “koncesja na budowę i eksploatację autostrad prywatnej” ukrywa się procedura wyprowadzenia z budżetu państwa przy zastosowaniu uchwalonej właśnie Ustawy o gwarancjach udzielanych przez Skarb Państwa oraz niektóre osoby prawne (Dz.U. Nr 79, poz.484) przez ludzi skupionych wokół “Konsorcjum Autostrada Wielkopolska” SA około 1 Miliarda \$ USA.

Poprzez zawyżenie kosztów budowy jednego kilometra autostrady z 3 Mil. \$ USA do 5,6 Mil.\$ USA, domaganie się dodatkowych gwarancji finansowych obejmujących eksploatację i zabezpieczających minimum zysku dla operatorów włączenie kosztów związanych z pozyskaniem kredytów i obsługą finansowo konsultacyjną zmierza się do maksymalnego określenia wielkości poręczenia spłaty zaciągniętych kredytów ze środków Skarbu Państwa.

Przy czym należy zauważyć, że przygotowywana umowa koncesyjna dotyczy rodzajowo tego samego kręgu podmiotów gospodarczych. Inaczej mówiąc to Rada Ministrów w imieniu Skarbu Państwa udzieli innym od siebie zależnym podmiotom Skarbu Państwa poręczenia spłaty kredytów zaciągniętych w imieniu tychże podmiotów przez grupę ludzi w obcych instytucjach kredytowych, na warunkach umożliwiających uzyskanie i wyodrębnienie korzyści majątkowych wielkiej wartości.

W tak przygotowanym scenariuszu szczególną rolę odgrywa od wielu lat prowadzona kampania udowadniania braku odpowiedniego przygotowania do prowadzenia inwestycji autostradowych po stronie Generalnej Dyrekcji Dróg Publicznych. Towarzyszą temu twierdzenia, że także polskie firmy budowlane nie są w stanie podjąć się realizacji tego rodzaju zamierzeń inwestycyjnych. W ten ciekawy sposób próbuje się wmówić opinii publicznej, że sytuacji można zaradzić poprzez oddanie realizacji programu budowy autostrad w ręce doświadczonych firm zagranicznych.

Nie wspominając przy tym, że najczęściej doświadczenie to ogranicza się do posiadania biura w Warszawie i umiejętności organizacyjnych w pozyskaniu gwarancji bankowych poza granicami Polski. Zbyt dobrze bowiem znane są sytuacje, w których obserwuje się jak zagraniczne firmy budowlane, przy czym nie odgrywa to większego znaczenia, czy są to firmy drogowe czy mostowe, po uzyskaniu zlecenia natychmiast rozpoczynają poszukiwania podwykonawców wśród polskich firm, których nie stać było na vadium, a dla których wobec dławionego przez administrację państwową szczebla centralnego rynku budowlanego, każde zlecenie ma często znaczenie egzystencjalne.

Wobec tego wypada postawić pytanie dotyczące kosztów programu budowy autostrad w systemie BOT. W opinii specjalistów, do których bez wątpienia zaliczyć należy p. Dariusza Słotwińskiego z firmy DROMEX będą one stanowiły około 40% wartości inwestycji, czyli z każdego 1 miliona \$ poręczonego przez Skarb Państwa i przekazanego Koncesjonariuszowi aż 400 tys. \$ USA pochłonie tzw. działalność pozainwestycyjna.

Czesi, którzy pierwsi w tej części Europy rozpoczęli przygotowania do wdrożenia programu budowy autostrad w systemie BOT, po dojściu do podobnych ustaleń zrezygnowali na rzecz programu zamówień publicznych finansowanych z budżetu państwa. Przykłady z Węgier, Meksyku, Libanu czy też z Malezji mają wystarczająco jasną wymowę.

Dzisiaj widzimy również i to, jak wielkim wizjonerem okazał się Sylwester Bareja. Im droższy Miś, tym właściwi ludzie więcej zarabiają.

c.d.n.