SKLEPIK ZE ŚLEDZIAMI

TOMASZ DOMANIEWSKI

RÓŻNE istnieją sposoby rachunku ekonomicznego: na szczeblu wspólnoty gospodarczej, na szczeblu państwa, na szczeblu dużego zakładu przemysłowego, na szczeblu sklepiku. Każdy z tych rachunków jest dobry i skuteczny, pod warunkiem, aby odpowiedniego sposobu liczenia używać na odpowiednim szczeblu. Przez lata całe metody ze sklepiku ze śledziami stosowano w odniesieniu do państwa, czego skutki jeszcze dzisiaj obserwować gołym okiem możemy.

Skutki i — relikty ówczesnego sposobu myślenia ekonomicznego, co stwierdzam bez żadnej złośliwości, rozumiem bowiem potęgę działania inercji.

Sporo było ostatnio szumu wokół startu „Polskich Fiatów" w Rajdzie Monte Carlo. Kto żyw ten pisał — znając się na rzeczy czy nie — szczególnie, że temat był nośny, gdyż po pierwsze dostaliśmy w kuper, a po drugie zachowanie się naszych reprezentantów nie było na miarę książęcą. Póki szło o skandalizowanie — pół biedy. Skoro jednak zaczęto podnosić sprawy fundamentalne — nie ma zgody.

Nie ma zgody ze Stefanem Kubiakiem i Bogusławem Koperskim, z których pierwszy na łamach „Życia Warszawy" a drugi „Przeglądu Sportowego" stwierdzili, że sama zasada startu Polaków na „Polskich Fiatach" w Rajdzie Monte Carlo jest idiotyzmem, albowiem na uczestniczenie w takiej imprezie nas nie stać.

Kubiak twierdzi, że patetyczna bzdura o obowiązku zaznaczania naszej obecności w sporcie samochodowym jest mistyfikacją i bałamutnym nonsensem, że doświadczenia z rajdów w produkcji się nie liczą, gdyż konstruktorzy lepiej znają wady pojazdów niż najbardziej rutynowani zawodnicy, a ulepszenia rozstrzyga się dziś przy pomocy komputerów, że wreszcie reklama zagraniczna tym sposobem jest rojeniem chorego umysłu, a wytwórnie dysponujące stokroć większymi funduszami niż FSO i PZM nie biorą udziału w tej kosztownej zabawie i nieźle, mimo to prosperują.

Daleki jestem od obrony PZM, który całą tę imprezę — począwszy od zestawienia składu na jesieni, a skończywszy na żałosnej konferencji prasowej — nie ma co ukrywać, że jednak sknocił. Nie chodzi o detale. Dlaczego jednak udział Polaków na polskich samochodach w sporcie światowym nazywać patetyczną bzdurą? Jest to sport na świecie najpopularniejszy, pasjonują się nim miliony ludzi.

Prawda, że nasze szanse na własnych pozycjach są tak nikłe, że aż [illegible]dne, ale czy dlatego mamy się izolować od świata i [illegible]ekać aż piecyk przestanie [illegible]ymić? Czy koszty naszego udziału nie dyskontują się w imponderabiliach politycznych i społecznych? Czy nie dyskontują się j u ż teraz, mimo braku sukcesów, i możliwości sukcesów?

Udział ten musi być przemyślany, to prawda; trzeba bardzo troskliwie dobierać zawodników, to też prawda; trzeba lepiej się przygotować organizacyjnie i do rajdu i do propagandowego wykorzystania udziału w każdym rajdzie, to oczywiste — nie można jednak zamykać lokalu dlatego, że uczęszczają do niego chuligani.

Zamknąć trzeba chuliganów, a interes prowadzić dalej.

Doświadczenia z rajdów w produkcji się nie liczą? Oryginalny to pogląd, szkoda tylko, że całkowicie niesłuszny. Sądzę, że dyrekcja FSO wdzięczna byłaby Kubiakowi za klucz od pokoju, w którym stoi ów komputer rozstrzygający o ulepszeniach. Niestety, klucza nie ma, nie ma również pokoju, a przede wszystkim nie ma takiego komputera. Komputer potrafi wyliczyć wszystkiego. Nie rozwiele, ale nie jest w stanie strzygnie o prowadzeniu się samochodu, o rozmieszczeniu dźwigni, o zachowaniu się na śliskich zakrętach, o dynamice w trudnym i różnorodnym terenie, a nawet o wytrzymałości poszczególnych zespołów i elementów samochodu.

Wiedzą o tym firmy, które dziesięć razy dłużej od nas produkują samochody i właśnie dlatego udział w rajdach biorą, choć szans na wygranie nie mają. Nie jeżdżą wprawdzie „Wołgi" i „Rolls-Royce", ale „Moskwicze" widzi się na w s z y s t k i c h najcięższych rajdach świata, podobnie jak nie mające żadnych szans holenderskie „DAF-y", włoskie „Fiaty", czechosłowackie „Skody", „Wartburgi" z NRD, szwedzkie „Volva", amerykańskie „Mustangi" i... listę można długo jeszcze mnożyć.

Coś w tym chyba, u licha, jest. Wymienione firmy dysponują przecież komputerami, jakich my nie mamy, a jednak z rajdów nie rezygnują i inwestują w doświadczenia sportowe wielokrotnie większe sumy niż my. Nie zawsze występują oficjalnie, to prawda, ale pieniądz tam idzie ogromny.

Widać się jednak opłaca.

Skoro mowa o pieniądzach, to policzmy. Na tym, że punkt startowy Rajdu Monte Carlo powierzony został Warszawie — zarobiliśmy prawie trzy razy tyle pieniędzy w dewizach, w twardych, prawdziwych dewizach, niż wydaliśmy na nasz udział. Wiadomo też, nawiasem mówiąc, że w a r u n k i e m uznania Warszawy za punkt startu jest udział naszych zawodników. Czy można więc mówić o niepotrzebnym szastaniu pieniędzmi? A setki tysięcy widzów na trasie przejazdu, to się już nie liczy?

A wrażenia, które zagraniczni uczestnicy wywieźli z nieprawdopodobnie, ich zdaniem, serdecznej Polski to nic? Kosztami zaś złotówkowymi proszę mnie nie śmieszyć. Sumy wydawane w tej skali co obecnie, są kroplą w morzu, są niczym więcej jak rozkurzem w budżecie potężnej fabryki. Jeśli opinia społeczna może mieć jakiekolwiek w tej sprawie pretensje, to o zbyt nikłe inwestowanie w sport.

Oszczędzanie jest funkcją godną pochwały, a w naszej sytuacji ekonomicznej jest nawet koniecznością. Zaszywanie jednak kieszeni z pieniędzmi oszczędnością nie jest, zakopywanie dolarów w tajemnym miejscu ogródka nie prowadzi do dobrobytu. Właściciel sklepiku ze śledziami myśli o dniu dzisiejszym, myśli tylko o pieniądzach i to mu deformuje obraz przyszłości — zaciska nerwowo kabzę i chory jest, gdy musi za coś płacić. Wszystko mu jedno za co, nie obchodzi go, czy należy się — sam fakt płacenia jest dla niego straszliwy. Tego typu polityka ekonomiczna obowiązywała u nas dostatecznie długo, aby zasugerować próbujących nawet myśleć publicystów.

Ale może by z tą metodą myślenia wreszcie raz skończyć?