

wioskiej w 1901 r., jakos tej modernizacji przemysłu dzięki samochodom osobowym widać nie było. Oderwano się co prawda od sowieckiej licencji i stworzono autentycznie polski model "Warszawy", ale jest więcej niż wątpliwe czy zrewolucjonizowało to nasz przemysł. Raczej pociągnięto go do tyłu, bo "Warszawa" cudem techniki nie była. Jeszcze bardziej odnosiło się to do "Syreny" i "Mikrusa", które mimo powodzenia rynkowego były przecież zaprzeczeniem jakiegokolwiek nowoczesności. Wszystko to miało się radykalnie zmienić wraz z rozpoczęciem wspomnianej produkcji na licencji Fiata. Sprawa była nawet dyskutowana na posiedzeniu Biura Politycznego i sam Gomułka decydował co i jakiemu zakładowi przydzielić do produkcji. Tak narodził się Fiat 125p, zresztą już wtedy wcale nie należący do nowoczesnych. Jego względnie krótka seria nie rokowała rentowności produkcji. Od początku bowiem zaczęto produkować przysłowiową chałę.

Tak czy owak — produkcja ruszyła i z miejsca zaczęto do niej dopłacać. Ruszył też niby eksport, ale i do tego trzeba było dopłacać. Najlepiej szedł "eksport wewnętrzny" za waluty wymienne dla krajowych nabywców, ale to tylko z powodu braku innych alternatyw. Potem przyszły czasy gierkowskie i narodziła się koncepcja popularnego i taniego samochodu. W Bielsku zbudowano fabrykę "malucha" czyli Fiata 126p. Wkrótce pojawił się w sprzedaży i nawet zaczęto go eksportować. Bieda jednak w tym, że i ta produkcja była jakościowo słaba i droga. Zamiast ciągnąć gospodarkę do przodu, ciągnęła ją raczej do tyłu. Straszono jednak, że wkrótce oderwiemy się od Fiata i wyjdziemy z jakimś "bombowym modelem", który zrobi furorę nie tylko na rynku wewnętrznym, ale i światowym. Cudu tego miał dokonać "Polonez". O sprawie nie warto się rozpisywać, bo wszyscy wiedzą o co chodzi.

Potem współpraca z Fiatem się skończyła, udanych konstrukcji własnych jak nie było tak nie było, a w międzyczasie nastał głęboki kryzys, zedezelowały się maszyny do produkcji samochodów osobowych (nie tylko zresztą), a produkcja samochodów niebotycznie podrożała. Do tego doszło racjonowanie benzyny i ostry wzrost innych opłat eksploatacyjnych samochodu osobowego. Na dodatek wysokimi cłami wyeliminowano prawie całkowicie indywidualny import samochodów, zaś ceny krajowej ich marki kosmicznie wzrosły, przy jednoczesnym pogorszeniu się jakości samochodów i pogłębie-

poważny sygnał ostrzegawczy. Moim zdaniem, produkcja taka zwyczajnie mu się nie opłaca. Zarabia się na samochodzie średnim i dużym, a na "maluchu" nie. Może to się jeszcze udawać Jugosłowianom, choć też nie bardzo, bo produkcja "Yugo" jest subsydiowana, ale nie opłaca się to nawet Korei Południowej. W Polsce ma się niby opłacać. To, że Fiat umie kalkulować — nie mam wątpliwości. Natomiast mam wątpliwości czy kalkulować umie się w PRL i to mimo "reform gospodarczych".

Co więcej — Fiat ma rozprowadzać w swojej sieci sprzedaży eksport "maluchów" z Polski na Zachód (na Wschód mamy to robić sami). Podobnie zresztą było w przeszłości. Sieć obsługi Fiata dokonywała przeglądów gwarancyjnych polskich Fiatów i obciążała potem Polskę słonymi rachunkami. Teraz będzie pewnie podobnie.

Wydatkowanie w tej chwili pół miliarda dolarów na modernizację produkcji "malucha", to zapewne nie wszystko. Modernizacja taka musi pociągnąć za sobą także olbrzymie wydatki złotowe i dodatkowe wolnodewizowe. Polska, mimo 35 lat bawienia się w produkcję samochodów osobowych, nie ma właściwie nic dla tej produkcji. Nie ma blachy karoseryjnej, nie ma stali jakościowych, nie ma lakierów i prawie wszystkiego innego, albo są marnej jakości i w niewystarczających ilościach. Po to więc, żeby eksportować na Zachód, gdzie konkurencja na rynku samochodów osobowych jest niebywale ostra i zaostrza się jeszcze bardziej, trzeba mieć dosłownie każdy detal na "piątkę". A tego nie będzie z całą pewnością, mimo nawet olbrzymich nakładów. Kontrola techniczna Fiata w bielskiej FSM, podobnie jak to zresztą było w przeszłości, odrzuci każdy substandardowy produkt przeznaczony do sprzedaży w jego własnej sieci.

W ten sposób może dojść do tego, że zaciągnięty kredyt nie będzie w całości spłacany eksportem "maluchów" i trzeba będzie wywozić węgiel, byczki opasowe, konie rzeźne itp. dla jego spłaty.

Jest też więcej niż pewne, że cała produkcja, nawet przy serii 260 tys. sztuk rocznie, może być nierentowna i będzie się do niej dopłacać.

Polska, mimo całej industrializacji, ma nadal cztery czołowe produkty, które decydują o jej gospodarce, tj. węgiel, mięso, mleko i wódkę (kolejność może się tu zmienić w zależności od zmiany cen). Produkcja ta, nawet z wódczaną włącznie, nie jest odpowiednio doinwestowana. Straty w produkcji np. mleka sa

właśnie wyciskanie owego centa. Czynią to obie partie. Zdobyte fundusze są potrzebne przede wszystkim na pomoc wysuniętemu przez partię kandydatowi ubiegającemu się o krzesło w Kongresie czy Senacie, ponadto na propagandę dla urobienia opinii publicznej celem przeforsowania jakiegoś prawa czy też opinii potrzebnej dla przeprowadzanej ankiety, która byłaby lub jest pomocnym argumentem w partyjnej polityce. Krótko mówiąc, pieniądze są potrzebne na propagandę w massmediach, a te każą sobie słono płacić.

Komitety te składają się z grona ludzi o pewnym ciężarze politycznym lub społecznym. Najczęściej wycofani z obiegu politycy — bądź to byli kongresmani, bądź senatorzy — emerytowani wyżsi wojskowi, lub ludzie byznesu. Z nich się składa dyrekcja, członkowie i naturalnie prezes. Spis ich figuruje na papierze listowym. Komitety te zatrudniają sekretarki i speców od pisania korespondencji. Komitety te noszą różne nazwy: "American Defense Institute", "Republican Presidential Task Force", "Council for Inter-American Security", "Security and Intelligence Foundation" itp. Tu mowa o komitetach republikańskich. Podobne mają demokraci.

Teraz wystarczy tylko wysłać raz tak zwaną "contribution" czyli kilka dolarów na jakiś wymieniony cel, by już wpisanym zostać na listę płatników — nie jednego ale wszystkich wyżej wymienionych komitetów. Będą one ofiarodawcą zasypywać lawiną listów tak sugestywnie i przekonująco pisanych, że nie sposób odmówić następnej "kontrybucji", która bardzo szybko następuje po ostatniej. Z racji wysoko

UWAGA PRENUMERATORZY! "GWIAZDY POLARNEJ"

Pragniemy przypomnieć, że od 1 września br. obowiązują już nowe ceny prenumeraty "Gwiazdy Polarnej" — US \$31.50 za rok i US \$21.00 za pół roku. Prosimy o nadsyłanie opłat w tych właśnie kwotach. Osoby, które nadesłały starą opłatę (\$30.00), otrzymają skrócony o kilka numerów okres prenumeraty.

WYDAWCA

CIEKAWY KSIĄŻKI!

Haliny Bonikowskiej

"Dziennik pisany na wyspie" — \$7.00 z przesyłką oraz "Pod sztandarem z gwiazd" — \$8.00. Obie książki — \$13.00. Zamówienia wraz z czekiem należy kierować: H. Bonikowska, Rt. 3, Box 264, Big Pine Key, FL 33043.

port albo kompletnych samochodów osobowych, albo elementów ich montażu.

No cóż, zdecydowano inaczej. "Lobby samochodowe" musi

do partii demokracji członkowie są naszymi", ale przeciwnie tajemnicy, że są "liders" sowieckiego m

JEDNYM ZI

Dokończenie ze s

* Senat amerykański niektóre fundusze walkę z AIDS wykropogowania homotym celu została uchodzakazująca wykorzystania duszy do propagowazmu.

* W związku z rocznicą rewolucji dziennikarze zachodni polityka głośności będą na podręczniki history podana prawda. Wskazujące elementy wywania, a mianowicie był głównie odpowiedzialne prowadzenie rewolucyjnej, a brak o nim wzmianek; b/ atak na był zasadniczo orgią bohaterkim aktem; c/ reprezentowali większe

* Kto walczył w Synowie chłopów i ma wśród nich synów przywódców partyjny Selikow w "Literaturze" dodaje: "Gdy żołniercy wracają do domu, nie kwiatami, przemówienie matki..." Selikow stwierdza iż nie wybudowano poległym w Afganistanie sowieckim.

* 40 demonstrantów konsulatu francuskiego w Paryżu, żądając w ten sposób przeciw otwarciu reakcyjnego Superphoenix w Creys-leo Grenoble. Przewodzący w walce w Paryżu woli oni pierwsze pociągnięcia dopóki nie usunęła ich



TRAK

w cenie plus \$

KO

w cenie plus

ka decydował co i jakiemu zakładowi przydzielić do produkcji. Tak narodził się Fiat 125p, zresztą już wtedy wcale nie należąca do nowoczesnych. Jego względnie krótka seria nie rokowała rentowności produkcji. Od początku bowiem zaczęto produkować przysłowiową chałę.

Tak czy owak — produkcja ruszyła i z miejsca zaczęto do niej dopłacać. Ruszył też niby eksport, ale i do tego trzeba było dopłacać. Najlepiej szedł "eksport wewnętrzny" za waluty wymienialne dla krajowych nabywców, ale to tylko z powodu braku innych alternatyw. Potem przysły czasy gierkowskie i narodziła się koncepcja popularnego i taniego samochodu. W Bielsku zbudowano fabrykę "malucha" czyli Fiata 126p. Wkrótce pojawił się w sprzedaży i nawet zaczęto go eksportować. Bieda jednak w tym, że i ta produkcja była jakościowo słaba i droga. Zamiast ciągnąć gospodarkę do przodu, ciągnęła ją raczej do tyłu. Straszono jednak, że wkrótce oderwiemy się od Fiata i wyjdziemy z jakimś "bombowym modelem", który zrobi furorę nie tylko na rynku wewnętrznym, ale i światowym. Cudu tego miał dokonać "Polonez". O sprawie nie warto się rozpisywać, bo wszyscy wiedzą o co chodzi.

Potem współpraca z Fiatem się skończyła, udanych konstrukcji własnych jak nie było tak nie było, a w międzyczasie nastąpił głęboki kryzys, zedezelowały się maszyny do produkcji samochodów osobowych (nie tylko zresztą), a produkcja samochodów niebotycznie podrożała. Do tego doszło racjonowanie benzyny i ostry wzrost innych opłat eksploatacyjnych samochodu osobowego. Na dodatek wysokimi cłami wyeliminowano prawie całkowicie indywidualny import samochodów, zaś ceny krajowej ich marki kosmicznie wzrosły, przy jednoczesnym pogorszeniu się jakości samochodów i pogłębieniu braku części zamiennych.

Niemniej jednak liczba posiadaczy samochodów osobowych w Polsce wzrasta, a lista chętnych do ich nabycia jest długa i nadal się wydłuża. Zjawiska tego nie da się wytłumaczyć żadnymi względami racjonalnymi, ale zjawisko istnieje, to znaczy popyt efektywny na samochody osobowe w Polsce jest faktem. Jednakże zaspakajanie tego popytu produkcją własną czy importem, choćby częściowym tylko, to już inna sprawa.

było w przeszłości. Sieć obsługi Fiata dokonywała przeglądów gwarancyjnych polskich Fiatów i obciążała potem Polskę słonymi rachunkami. Teraz będzie pewnie podobnie.

Wydatkowanie w tej chwili pół miliarda dolarów na modernizację produkcji "malucha", to zapewne nie wszystko. Modernizacja taka musi pociągnąć za sobą także olbrzymie wydatki złotowe i dodatkowe wolnodewizowe. Polska, mimo 35 lat bawienia się w produkcji samochodów osobowych, nie ma właściwie nic dla tej produkcji. Nie ma blachy karoseryjnej, nie ma stali jakościowych, nie ma lakierów i prawie wszystkiego innego, albo są marnej jakości i w niewystarczających ilościach. Po to więc, żeby eksportować na Zachód, gdzie konkurencja na rynku samochodów osobowych jest niebywale ostra i zaostrza się jeszcze bardziej, trzeba mieć dosłownie każdy detal na "piątkę". A tego nie będzie z całą pewnością, mimo nawet olbrzymich nakładów. Kontrola techniczna Fiata w bielskiej FSM, podobnie jak to zresztą było w przeszłości, odrzuci każdy substandardowy produkt przeznaczony do sprzedaży w jego własnej sieci.

W ten sposób może dojść do tego, że zaciągnięty kredyt **nie będzie** w całości spłacany eksportem "maluchów" i trzeba będzie wywozić węgiel, byczki opasowe, konie rzeźne itp. dla jego spłaty.

Jest też więcej niż pewne, że cała produkcja, nawet przy serii 260 tys. sztuk rocznie, może być **nierentowna** i będzie się do niej dopłacać.

Polska, mimo całej industrializacji, ma nadal cztery czołowe produkty, które decydują o jej gospodarce, tj. węgiel, mięso, mleko i wódkę (kolejność może się tu zmienić w zależności od zmiany cen). Produkcja ta, nawet z wódczaną włącznie, nie jest odpowiednio doinwestowana. Straty w produkcji np. mleka są olbrzymie i pogłębiane jeszcze stratami w jego dystrybucji. Gdyby w przemysł mleczny zainwestować sumy, które zainwestuje się w "malucha", to korzyści byłyby bez porównania **większe** (z "malucha" może zresztą nie być żadnych korzyści). Marnują się także owoce, warzywa i właściwie cała żywność. Inwestowanie w przemysł rolno-spożywczy mogłoby nie tylko radykalnie poprawić zaopatrzenie rynku wewnętrznego, ale jeszcze zdobyć potrzebne dewizy nawet na im-

kongresman, błąd senatorzy — emerytowani wyżsi wojskowi, lub ludzie byznesu. Z nich się składa dyrekcja, członkowie i naturalnie prezes. Spis ich figuruje na papierze listowym. Komitety te zatrudniają sekretarki i speców od pisania korespondencji. Komitety te noszą różne nazwy: "American Defense Institute", "Republican Presidential Task Force", "Council for Inter-American Security", "Security and Intelligence Foundation" itp. Tu mowa o komitetach republikańskich. Podobne mają demokraci.

Teraz wystarczy tylko wysłać raz tak zwaną "contribution" czyli kilka dolarów na jakiś wymieniony cel, by już wpisany zostać na listę płatników — nie jednego ale wszystkich wyżej wymienionych komitetów. Będą one ofiarodawcą zasypującym lawiną listów tak sugestywnie i przekonywująco pisanych, że nie sposób odmówić następnej "kontrybucji", która bardzo szybko następuje po ostatniej. Z racji wysoko

UWAGA PRENUMERATORZY! "GWIAZDY POLARNEJ"

Pragniemy przypomnieć, że od 1 września br. obowiązują już nowe ceny prenumeraty "Gwiazdy Polarnej" — US \$31.50 za rok i US \$21.00 za pół roku. Prosimy o nadsyłanie opłat w tych właśnie kwotach. Osoby, które nadesłały starą opłatę (\$30.00), otrzymają skrócony o kilka numerów okres prenumeraty.

WYDAWCA

CIEKAWY KSIĄŻKI!

Haliny Bonikowskiej

"Dziennik pisany na wyspie" — \$7.00 z przesyłką oraz "Pod sztandarem z gwiazd" — \$8.00. Obie książki — \$13.00. Zamówienia wraz z czekiem należy kierować: H. Bonikowska, Rt. 3, Box 264, Big Pine Key, FL 33043.

port albo kompletnych samochodów osobowych, albo elementów ich montażu.

No cóż, zdecydowano inaczej. "Lobby samochodowe" zwyciężyło. Będzie się teraz pisać o tym jaki to sukces. Sukcesu z umowy z Fiatem nie będzie, a cała sprawa zakrawa na kolejny wygłup władz polityczno-gospodarczych PRL. Nieszczęście polega na tym, że ludzie w Polsce akurat taką decyzję jak umowa z Fiatem przyjmą, jeśli nie z entuzjazmem, to przynajmniej z aprobatą. "Czar czterech kółek" dość skutecznie maluje na różowo czarną rzeczywistość...

ZDZISŁAW M. RURARZ

na podręczniki historii podana prawda. Wśród głównych elementów wywrotki, a mianowicie był głównie odpowiedzialność za rewolucyjną, a brak o ni wzmianek; b/ atak r był zasadniczo orgi bohaterskim aktem; reprezentowali więk

* Kto walczy? Synowie chłopów i ma wśród nich synów przywódców partyjny Selikow w "Literaturze" dodaje: "Gdy żółt wracają do domu, n kwiatami, przemówi matki..." Selikow st da iż nie wybudowan poległym w Afganis sowieckim.

* 40 demonstran konsulat francuski w żając w ten sposób przeciw otwarciu re Superphoenix w Croy leko Grenoble. Przew wali oni pierwsze dopóki nie usunęła icl



TRA

w cen plus

KO

w cen plu

SZCZ