



Zasada CCC

Skrót CCC wielu kojarzy się pewnie z nazwą jednej z firm obuwniczych, jednak ja rozwinę go inaczej: „cena czyni cuda”.



Paweł Żuraw

Tytuł artykułu może wydawać się obcy, wręcz dziwny, ale zarazem znajomy. Nawiązuje do nazwy, a następnie hasła reklamowego znanej firmy obuwniczej, dobrze utrwalonej w świadomości polskich klientów. Jeżeli chodzi o firmę, nie mam żadnych uwag, wręcz przeciwnie, nawet korzystam z jej produktów. Nie chcę bawić się w reklamę, ale słowo wyjaśnienia z poczucia przyzwoitości jest w tym przypadku jak najbardziej wskazane. Tytuł w moim zamierzeniu ma być sugestywny, jak zawsze refleksyjny, dlatego mam nadzieję, że szanowana firma nie poczuje się urażona.

Skrót CCC można rozwinąć: „cena czyni cuda”. Tego rodzaju hasło w dzisiejszych czasach dla potencjalnego konsumenta jest bardzo atrakcyjne, chwytliwe i nośne. Przeglądając podręczniki akademickie z zakresu ekonomii i zarządzania zauważymy, że bardzo wiele uwagi poświęca się w nich zagadnieniu jakości,

która powinna stanowić fundament wiarygodności i rzetelności każdej firmy. O jakości wspominałem już w poprzednim artykule, dlatego nie chciałbym rozwodzić się nad tą kwestią. Dlaczego jednak ponownie wspominałem o jakości? Otóż pragnę potwierdzić tezę, jak wielka jest przepaść pomiędzy teorią a praktyką. Teoria dotycząca danej dyscypliny, dziedziny życia zawsze jest wyidealizowana, praktyka niestety bywa bardzo brutalna, zaborcza i gniewna.

■ Cena w parze z jakością?

Czy jakość ma dzisiaj jeszcze jakieś większe znaczenie – w czasach, w których zalani jesteśmy

pewnego dobra (najczęściej pieniądza), za przyjęcie którego sprzedający jest gotów zrzec się swoich praw do danego dobra, a kupujący jest gotów je kupić, aby do niego nabyć określone prawa.

Jedna z teorii ekonomicznych – tzw. obiektywna teorii wartości – oparta jest na wartościotwórczej roli pracy. Teoria stworzona na przełomie XVIII i XIX w. przez angielskich ekonomistów A. Smitha i D. Ricardo zakłada, że jedynym czynnikiem tworzącym wartość towaru czy usługi jest praca. Nakłady pracy wyrażane są za pośrednictwem pieniądza, a więc występują pod postacią ceny. Cena jest zatem pieniężnym wyrażeniem wartości towaru czy usługi. Według tej teorii, wymiana towarów i usług powinna być wymianą równych wartości (podkreślił to wyraźnie – równych wartości). Smith i Ricardo to przedstawiciele ekonomii klasycznej. Z kolei ekonomia neoklasyczna, której twórcą był A. Marshall, wskazuje dodatkowo na cenotwórczą rolę kosztów produkcji

różnego rodzaju towarami, produktami i usługami? Z pewnością tak, ale tłamszona jest (czasami w sposób bardzo agresywny) przez element rynkowy zwany ceną. Cena, według definicji zamieszczonej w internetowej Wikipedii, jest ilością

czy usługi. Teorie sławnych ekonomistów przyczyniły się do powstania takich pojęć, jak: elastyczność cenowa popytu i podaży, które pokazują wpływ zmian ceny i elastyczności na wydatki konsumentów i przychody przedsiębiorstw.

■ Królowa ekonomii

Przytoczone modele teorii ekonomicznych pokazują, co realnie kształtuje współczesną rzeczywistość gospodarczą. To właśnie cena jest królową ekonomii XXI w. To ona dyktuje warunki, to ona jest przedmiotem sporów, zgody lub kłótni przy prezydialnych stołach. Często ta rynkowa cena jest źle rozumiana i interpretowana. Niejednokrotnie jest ona zaniżana, wręcz niedoceniana, co bezpośrednio kłóci się z klasycznym etosem pracy.

Prognoza na 2014 r. nie wydaje się optymistyczna. Obecnie dług Polski wynosi prawie 900 miliardów złotych. Według wyliczeń Ministerstwa Finansów, jest to 55 proc. naszego PKB. Jest jeszcze coś (o czym wiele w mediach się nie mówi), co można określić mianem tzw. długu ukrytego, czyli tego, który wedle różnych szacunków wynosi od 140 do 180 proc. PKB, czyli ok. 2 – 3 biliony złotych. Najczęściej są to zobowiązania emerytalne państwa i jego wydatki, np. na służbę zdrowia lub inne, których nie wlicza się w oficjalny dług publiczny. Do długu ukrytego na pewno można doliczyć dziurę w ZUS-ie. W 2012 r. wynosiła ona 49 miliardów złotych. Według szacunków ekonomistów, sytuacja tego rodzaju ma powtarzać się w zasadzie co roku. Deficyt ten będzie również rosł ze względu na demografię, bo emerytów przybywa, a rąk do pracy niestety wciąż ubywa. 49 miliardów rocznie, w porównaniu do prawie 900 mld oficjalnego długu, być może nie robi jakiegoś większego wrażenia, ale należy pamiętać, że to tylko jedna instytucja, której deficyt będzie wciąż rosł. Niestety, pomysłów na to, jak ten problem rozwiązać, jak na razie nie ma.

Przykładowo według wyliczeń „Dziennika Gazety Prawnej”, polskie szpitale są zadłużone już na ok. 10 miliardów złotych. A przecież w tej sferze demografia także sprawia, że koszty będą rosły szybciej niż przychody, bo płacących składki będzie mniej, aniżeli korzystających z opieki zdrowotnej.

Przytoczenie powyższych statystyk nie ma nas uspokoić na zasadzie: zobaczcie, jak inni w porównaniu do nas mają gorzej i trudniej. Fakty i prognozy powinny pokazać nam zasadę systemu naczyń połączonych. W świecie globalnym czasami jedna drobna rzecz wywiera ogromny wpływ na całość. Docieklivość skłania jednak do zadania pytania, dlaczego akurat w niniejszym numerze poświęcam uwagę sprawom finansowym, a w konsekwencji tak niewrażliwemu elementowi współczesnego rynku, jakim jest cena.

■ Mieliśmy zarabiać lepiej

Otóż w naszym środowisku mieliśmy chyba (może małe, skryte, ciche) marzenia, że po re-

formie systemu szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców zaczniemy choć trochę lepiej zarabiać. Ktoś może się zaśmiać i powiedzieć: marzenia ściętej głowy. Niestety, sami jesteśmy sobie winni, sami siebie nie szanujemy (co wielokrotnie powtarzam) i w ogóle daleko nam do ideałów klasyków ekonomii, którzy mawiali, że wymiana towarów i usług powinna być wymianą równych wartości (za rzetelną pracę rzetelna zapłata). Zadaję sobie pytanie: do czego to wszystko zmierza, jeżeli słyszę w lokalnej rozgłośni radiowej reklamę OSK, który ma jedną z najlepszych zdawalności, ale zaprasza potencjalnych klientów na kursy za tysiąc złotych. Jeżeli – powiedzmy to w cudzy

Prognoza na 2014 r. nie wydaje się optymistyczna. Obecnie dług Polski wynosi prawie 900 miliardów złotych.

słowie – „lider” wyznacza tego rodzaju trendy, co mają powiedzieć inni, którzy powinni zadowalać się przynajmniej o krok w tyle za nim? Mają szkolić za 800 zł?

■ Pokusa popeliniarstwa

Zadaję sobie kolejne pytanie: jak mam być w takiej sytuacji zmotywowany do rzetelnej i uczciwej pracy? Czy takie „granie” na rynku nie zrodzi pokusy popeliniarstwa? Dożyliśmy czasów, w których – niestety – wygrywają: cwaniactwo, „przedsiębiorczy spyt” (oczywiście znaczenie tego zwrotu jest negatywne) oraz nieuczciwa konkurencja. Cwaniacy śmieją się z uczciwych i rzetelnych, podważając rolę zasad etycznych, które ich zdaniem przeszkadzają w prowadzeniu działalności gospodarczej. Jest to smutne, ale prawdziwe. Cena jako królowa współczesnej ekonomii hołduje bylejakości. Dobry, rzetelny i uczciwy przedsiębiorca nie ma w takiej sytuacji, przypominającej frontową, szans na przetrwanie. W ferworze walki nawet generał może zostać odstrzelony przez szeregowego snajpera. Trzeba więc się jakoś ratować, ale przede wszystkim nie ulec dyktatowi cwaniaków. Nie można zniżyć się do ich poziomu. Trzeba mieć swój honor i godność. Receptę powtarzam od kilku już numerów „Szkoły Jazdy”: żyć skromnie, ale godnie, rozważnie i ostrożnie, kierować się mądrością życiową oraz intuicją. Nie można poddawać się negatywnym emocjom i zniżać się do poziomu ludzi o niskiej moralności. Wyzwanie trudne jak na współczesne czasy, ale kto tego nie zrozumie, będzie chwytal się w swoim biznesie zasady CCC, która w dłuższej perspektywie nie przyniesie realnych korzyści. Jako żołnierz Narodowych Sił Rezerwowych wołam: Wytrwajmy! Nie poddawajmy się! ■

➤ dokończenie ze str. 21

Osobnym tematem jest przewóz dzieci. Niestety, większość kierowców nie widzi różnicy między fotelikiem dla dziecka, siedziskiem i najzwyczajszym podwyższeniem. Z uwagi na funkcjonalność i małe gabaryty najczęściej w samochodach znajdują się właśnie podwyższenia.

Na przednim fotelu pojazdu dziecko, które nie ukończyło 12. roku życia, może być przewożone tylko i wyłącznie w foteliku. W innym przypadku kierowca otrzyma mandat w wysokości 150 złotych oraz 6 punktów karnych.

Przewóz dziecka na tylnej kanapie jest traktowany bardziej liberalnie. Mówi się, że dziecko, które ukończyło 12. rok życia lub ma więcej niż 150 cm wzrostu, może podróżować pojazdem bez dodatkowych zabezpieczeń. Jeżeli dziecko nie spełnia tych warunków, musi być przewożone w przeznaczonym do tego foteliku lub siedzisku.

Najmłodsze dzieci często przewożone są na przednim fotelu tyłem do kierunku jazdy. Należy wówczas pamiętać, że w takim przypadku pojazd nie może być wyposażony w poduszkę powietrzną dla pasażera, a jeżeli jest, to należy ją wyłączyć. Warunki homologacyjne mówią, że wyłączenie poduszki jest równoznaczne z nieposiadaniem jej w samochodzie.

Pod względem przeżywalności dzieci w wypadkach drogowych Szwecja ma zdecydowanie lepsze wyniki (95 procent) niż pozostała część Europy (60 – 70 procent). Badania pokazują, że poziom przeżywalności wśród dzieci w wieku do czterech lat znacząco wzrasta, jeżeli siedziały one w specjalnych fotelikach zainstalowanych tyłem do kierunku jazdy. Dlatego zaleca się, aby dziecko do czwartego roku życia było przewożone tyłem do kierunku jazdy. Głowa noworodka jest zbyt duża w stosunku do reszty ciała, jej ciężar nie są w stanie utrzymać słabe i mało wyćwiczone mięśnie karku i szyi. Gwałtowne odchylenie głowy może skończyć się niebezpiecznymi urazami mięśni szyi, a nawet uszkodzeniem kręgosłupa. Podczas nagłego zatrzymania pojazdu, kiedy dziecko jest przewożone tyłem do kierunku jazdy, głowa naciska na oparcie fotelika i dziecko nie musi angażować do jej utrzymania mięśni. W przypadku, gdyby siedziało przodem do kierunku jazdy, mechanizm ten zadziałałby odwrotnie. Głowa dziecka wychylałaby się do przodu, podczas gdy pas bezpieczeństwa przytrzymywałby korpus przy oparciu fotelika.

Nie ma wątpliwości, iż pasy są urządzeniem, które dba o bezpieczeństwo i warto z nich korzystać. Badania naukowe wskazują, że w przypadku niezapięcia pasów bezpieczeństwa ryzyko odniesienia ciężkich obrażeń ciała w momencie wypadku jest 25-krotnie większe, a ryzyko poniesienia śmierci wzrasta sześciokrotnie.

Marek Rupental