

Prof. zw. Witold Andruszkiewicz

Szanowna Pani Przewodnicząca, Szanowni Państwo !

Jestem członkiem PTE od 1947 roku i uczestniczyłem we wszystkich zjazdach ekonomistów oraz wiem, że zaproszeni uczestnicy ze sfer rządowych oczekują od nas porad, które mogą wykorzystać w praktyce. Zobowiązują nas do tego również tytuły tematów pierwszych sesji tego Kongresu ekonomistów, „Polska transformacja i jej przyszłość” oraz „Debata o gospodarczej przyszłości Polski”.

Transformacja ustrojowa polskiej gospodarki nie jest jeszcze ukończona pomimo upływu 18 lat od 1989 roku. Na przykład dotychczas nie usunięto niesprawiedliwego, przejętego z PRL systemu różnego poziomu płac, wyższych za produkcję materialną czyli produkcję towarów i niższe płace za produkcję niematerialną czyli produkcję usług.

W ustroju socjalistycznym, przy permanentnym niedoborze towarów i reglamentacji ich sprzedaży kierowano ograniczone środki płacowe na wytwarzanie, jak największej ilości towarów, kosztem usług, które stały się nie doceniane.

Po przystąpieniu do transformacji gospodarczej w 1989 r. - ustroju socjalistycznego na ustrój kapitalistyczny, stosunkowo szybko wystąpił na rynku nadmiar towarów i wystąpiły nieznane poprzednio trudności w sprzedaży towarów. Dlatego na wzorach zachodnich w 1990 roku wprowadzono w szkołach i uczelniach nieznany poprzednio w PRL przedmiot - marketing, bez którego nie mogłyby działać na rynku konkurencyjnym przedsiębiorstwa. Dlatego tak wielkie było na studiach zainteresowanie marketingiem, gdyż marketingowców potrzebowały wszystkie przedsiębiorstwa. Po nasyceniu rynku pracy niezbędnymi marketingowcami, których kształcenie nadal będzie niezbędne choć nie aż w takiej liczbie. Teraz trzeba będzie zwiększyć nabory na studia techniczne, gdyż tu były ostatnio chude lata.

W Stanach Zjednoczonych, a i w Wielkiej Brytanii ponad 80% dochodu narodowego wypracowują wykonujący produkcję usług i nikt tam nie płaci im mniej aniżeli tym, którzy produkują towary.

W Polsce od 1989 roku utrzymuje się nieuzasadniony w kapitalistycznych warunkach system niższego opłacania lekarzy, pielęgniarek, profesorów, nauczycieli, pracowników kultury i producentów innych usług aniżeli wytwarzających towary.

Polsce grożą niepokoje społeczne pracowników produkujących usługi lecznicze, edukacyjne i inne oraz dalsze wyjazdy za granicę na stałe z rodzinami, jeżeli produkującym usługi nie będą widzieli woli politycznej, podnoszenia płac za omawiane usługi. Wymaga to wieloletniego programu i pewnego rodzaju umowy społecznej, dotyczącej niezbędnej transformacji w sferze płac przede wszystkim za produkcję usług medycznych i produkcję usług edukacyjnych.

Dotychczasowe postępowanie władz w zakresie utrzymywania tych jaskrawo niesprawiedliwych różnic poziomu płac w Trzeciej Rzeczypospolitej Polskiej wymaga przyznania racji pracownikom produkcyjnym usługi medyczne i edukacyjne oraz poważnego rozpoczęcia wielkiej reformy, obejmującej w wymienionych dziedzinach blisko milion zatrudnionych.

Narastające niezadowolenie z zaniżonego poziomu płac tych osób, które produkują usługi, wymaga szybkiego przedstawienia przez Rząd Trzeciej RP harmonogramu pokazującego kolejne etapy wyrównywania poziomu zaniżonych płac aż do ich zrównania.

Drugim problemem godnym poruszenia jest problem konieczności rozwoju turystycznej międzynarodowej w tym turystyki morskiej, w zakresie której Polska ma szansę osiągnąć przychody wynoszące rocznie wiele miliardów euro i dolarów. Polska jest predestynowana do wielkiego rozwoju produkcji turystyki międzynarodowej. Ale do tego niezbędne są autostrady, których się w Polsce nie buduje. Rażącem przykładem tego co się dzieje w tym zakresie w Gdańsku jest niżej opisany. W 1972 roku Europejska Komisja Gospodarcza ONZ w porozumieniu z rządem PRL i innymi zainteresowanymi państwami zatwierdziła trasę IH-go Transeuropejskiego Korytarza Transportowego Północ - Południe, wybiegającego z Helsinek przez Gdańsk, Stambuł do portów Zatoki Perskiej. Jednocześnie zatwierdziła w nim trasę jednej z najdłuższych na świecie autostrad to jest Transeuropejskiej Autostrady Północ Południe, która ma 10.000 km długości.

Uwaga! Miała ona zaczynać swój bieg w porcie Gdańsk, to jest w wielkim węźle transportowym, gdzie mają mieć połączenie z sobą przyszłe autostrady morskie z tą wielką autostradą lądową.

Ci z państwa, którzy od 1972 roku a więc od 35 lat przyjeżdżają na Kongresy Ekonomistów powiedzą, że Andruszkiewicz znów mówi o swojej autostradzie i będą mieli rację. Ale dziś po 35 latach czekania mówię od 4-ech lat zaczęto budować tę autostradę, ale nie od portu Gdańsk jak nauka i rozum to wskazują, lecz pierwszy odcinek tej jednej z najdłuższych autostrad na świecie rozpoczęto budować od wsi RUSOCIN położonej w odległości 22 km od morza i portu GDAŃSK a w gazetach piszą nie prawdę, że budowę autostrady zaczęto od GDAŃSKA! Jak to wykazały badania wykonane w Instytucie Okrętowym Politechniki Gdańskiej, ta autostrada dawno mogła by być już zbudowana od portu GDAŃSK i po zbudowaniu przy porcie dzielnicy turystycznej miała dawać przychody w wysokości 4 miliardów dolarów rocznie.

W Porcie Północnym Gdańska Anglicy zbudowali najgłębszą nad Bałtykiem bazę kontenerową dla największych statków, ale brakuje 22 km autostrady z portu Gdańsk do wsi Rusocin i nie ma odpowiedniej drogi wywozu z portu na samochodach tych kontenerów. Dla prawidłowego rozwoju w Polsce produkcji usług turystyki międzynarodowej w tym morskiej, musi być zbudowany, jak najszybciej, brakujący pierwszy odcinek Transeuropejskiej Autostrady Północ Południe z Portu Gdańsk do wsi Rusocin, gdzie zbudowano pierwszy węzeł tej autostrady! Jest on błędnie nazwany początkiem tej jednej z najdłuższych na świecie autostrad.

Narodowy, polski odcinek Transeuropejskiej autostrady Północ Południe od Gdańska do południowej granicy kraju nosi nazwę Autostrady A-I. Polska znalazła się na ostatnim miejscu, pod względem zaawansowania budowy tej wielkiej autostrady z portu Gdańsk przez port Stambuł w Turcji do portów Zatoki Perskiej wśród państw budujących swoje narodowe jej odcinki. Na pierwszym miejscu jest Bułgaria, która też tak jak PRL była członkiem RWPG. Budowa w Polsce autostrad musi stać się pierwszoplanowym zadaniem Rządu RP.