

In the light of crisis, is subsidy local or global Prescription?

Egypt copes with the world in backing its industries and easing the citizen sufferings

Debates, searching for a starting point for setting up an anti-poverty system, have increased recently under a global crisis extending its dark clouds to loom over our region; the Middle East States, which are away from the source of the problem.

Dr. Nader Riad, Chairman of the Egyptian-German Business Assembly and the committee for Research, Development and Transfer of Technology at the Federation of Egyptian Industries, said that some individuals prefer starting with the social development system aiming at addressing the thousand poorest villages on the map of the Egyptian agricultural area.

Someone may say in a louder and sharper tone that the priority of facing the poverty risk is the beginning of the system through many ways.

These efforts may include specifying subsidy, which can be called President Mubarak's subsidy, and may amount to 200 EGP for individual categories who are below the poverty line and earn less than a specific amount.

Hence, these individuals can behave somewhat free in the given subsidy, in order to satisfy their basic needs.

Actually, this is a reason to face this problem immediately. In other words any pumped investments must have a meaningful economic return.

Another one may say loudly that the 'subsidy' word has been omitted from our life, since the economy turned from the Macro economy into a free one. Therefore, all what can be called subsidy, including the economic solution equivalents, must be rejected.

In light of the current global economic crisis, each State applying the market economy is keen, paying subsidies to banks and auto industries, which are about to collapse .

Such subsidies include injecting funds as a state considers these funds participation in the capital. Hence, a state bears the consequences of the loss or profits like any partner, who has the same rights and liabilities.

The USA and a number of countries worldwide have pumped funds in the auto industries, according to the size of each financial crisis. Hence, this matter has created a problem because of inequality between those companies. As a result, apostate waves appear because of dissatisfaction with the size and performance of subsidy.

Furthermore, the point on whether it is pure subsidy or a loan ruled by a repayment program is also debatable.

On the other hand, Germany presents a new unprecedented type of car industry subsidies under its urgent financial crisis. It has declared non-refundable subsidy amounting to 2500 euro in the form of financial instrument.

This instrument is given to each owner of an old or obsolete car exceeding more than 12 years. Hence, such cars are sent to workshops for crushing in preparation for recycling.

In respect to the financial instrument, which is issued in the name of its owner, it is not paid in cash, but rather it allows a cost reduction of any purchased vehicle; new or used.

In the first three months, about 250 thousand cars are submitted. Furthermore, the number of submitted cars is expected to be up to one and a half million, which is equivalent to half the number of licensed private cars in Egypt.

A man can calculate how much the value added is for one year; taking into consideration that the number of cars in Germany is between 5-6 million.

The Egyptian government had a similar form, but the scale and orientation were different. Its application for this form was clear, when the Ministry of Finance in cooperation with the ministries of Environment, Interior and Local Development began a project for replacing and modernizing old taxis.

In fact, this project will have a great impact on the modernization of the taxi fleet, which was representing an uncivilized picture for Egypt.

Germany has a lead in producing a multi-benefits solution, which starts with the beginning of the system, as the subsidy will be pumped in it.

Hence, a number of benefits are achieved by a single measure of subsidy as follows;

- 1 - Improving the environmental dimension resulting from obsolete automobile exhaust.
- 2 - Improving living conditions for users of old cars, who are low-income earners.
- 3 – Presenting subsidy for the auto industries by revitalizing the economic system. These efforts can be achieved by getting rid of old cars and giving way to new ones to take their chances at the market, particularly since the market is less saturated by cars than before. Hence, the Egyptian government represented in the Ministry of Finance has already adopted this solution.
- 4 - The German government has distanced itself from sliding in inequity industry subsidy, which contradicts with the principle of equality of opportunity. Actually, the German government avoids this problem by paying subsidy for consumers for getting rid of their old cars. Hence, the auto industries will benefit from this subsidy according to the demand degree on each product.

In fact, all these practices and equivalent ones are aiming at stabilizing a new reality; that the 'subsidy' word is no longer one of bad words. Every State has the responsibility to give their industries, citizens and the limited-income citizens subsidies appropriately, according to their point of view. Hence, subsidy should be fair and should also be pumped at the beginning of the system, so everyone will benefit.

Im Schatten der Krise Sind Subventionen ein lokales oder internationales Rezept

Ägypten hält mit der Welt Schritt in den Aspekten Unterstützung der Industriegewerbe und Erleichterungen für die Bürger

In der letzten Zeit gab es immer mehr Diskussionen, wie man im Schatten dieser Weltkrise aus den Ländern im mittleren Osten die Armut bekämpfen soll.

Herr Dr. Nader Riad, Vorsitzender des ägyptisch-deutschen Geschäftsrates sowie Leiter des Komitees für Forschung, Weiterentwicklung und Technologietransfer in dem Bund für ägyptische Industriegewerbe, meint, manche bevorzugen den Weg der sozialen Entwicklung, der sich die 1000 ärmsten Dörfer in den landwirtschaftlichen Gebieten Ägyptens vornimmt.

Eine andere Stimme würde die Meinung vertreten, Bürgern, die unter der Armutsgrenze leben, Subventionen zukommen zu lassen. Ein Vorschlag wäre einen „Mubarak-Zuschuss“ von 200 L.E. jedem Bedürftigen zu erteilen. Dieser Betrag soll die Grundbedürfnisse Minderbemittelter mitfinanzieren.

Dies ist ein Grund das Problem sofort anzugehen, da jede Investition einen wirtschaftlichen Vorteil zur Folge haben muss daher kommen Subventionen nicht in Frage, weil wir eine Art Ganzheitswirtschaft betreiben bzw. eine freie Wirtschaft anstreben. Deshalb müssen wir Subventionen und Ähnliches grundsätzlich ablehnen.

Im Rahmen dieser jetzigen internationalen Wirtschaftskrise bemühen sich Länder, die ebenfalls eine freie Wirtschaft betreiben, ihre Banken und ihre Autoindustrie vor dem Bankrott zu schützen.

Die Unterstützung erfolgt durch Geldbeträge, die als Kapitalanteil verrechnet werden, mit dem Risiko eines Verlustes wie eines Profits, wie es in jeder Partnerschaft ist.

Die USA und viele andere Länder der Welt pumpen enorme Summen in die verschiedenen Autoindustrien, je nach Niederlage, und verursachen damit ein Ungleichgewicht zwischen den Firmen, mit Wellen der Unzufriedenheit über Subventionen, seien es Gaben oder Darlehen, die nach bestimmten Programmen abgezahlt werden müssen.

Deutschland präsentierte eine neue erstmalige Form von Subventionen, bei der Unterstützung ihrer Autoindustrie in der schlimmen Finanzkrise. Der Staat stellte eine einmalige Gabe von 2500 Euro zur Verfügung für jeden Besitzer eines mehr als 12 Jahre alten Wagens, damit dieser auf den Autofriedhof kommt.

Der Scheck über den Betrag wird nicht in bar ausgezahlt, sondern gilt als Zuschuss bei dem Erwerb eines neuen oder gebrauchten PKW. In den ersten drei Monaten wurden 250 000 Autos angemeldet und zu erwarten wäre eine Steigerung auf 1.5 Millionen.

Dies entspräche der Hälfte der in Ägypten zugelassenen Autos. Da kann man sich den zusätzlichen Wert dieser Maßnahme vorstellen. In Deutschland beträgt die Anzahl der zugelassenen Autos zwischen 5 und 6 Millionen.

Die ägyptische Regierung hat sich ähnlich verhalten, als das Finanzministerium in Zusammenarbeit mit dem Innenministerium, dem Ministerium für Umwelt und der Behörde für lokale Entwicklung, das Projekt der Modernisierung von Taxis in Angriff genommen hat; ein Projekt, das das Ersetzen der alten Taxi-Flotte ermöglichen würde, um ein sehr unzivilisiertes Bild Ägyptens abzuschaffen.

Deutschland hat ein Beispiel für eine vorteilhafte Lösung gesetzt; Subventionen, die mehreren Aspekten gedient haben:

1. Die Eliminierung der Abgase alter Fahrzeuge, mit dem entsprechenden ökologischen Vorteil.
2. Die Verbesserung der Lebenssituation der Besitzer alter Autos, die eher zu den Minderbemittelten gehören.
3. Die Unterstützung der Autoindustrie, durch die Beseitigung der alten Fahrzeuge und Beschaffung von Raum für neue PKW.
Dieses Schema wollte die ägyptische Regierung ansatzweise über das Finanzministerium übernehmen.
4. Damit hat die deutsche Regierung es vermieden, eine Autoindustrie auf Kosten einer anderen zu unterstützen; es blieb das Prinzip der fairen Chancen gewährleistet, indem der Verbraucher beim Abschreiben seines alten Fahrzeugs die Subvention erhalten hat. Die Subventionen kommen im Endeffekt der Autoindustrie je nach Marktanteil zu.

Alle diese Maßnahmen stellen nur fest, dass Subventionen kein Begriff mehr sind, der Ablehnung und Entrüstung auslösen muss. Jeder Staat trägt die Verantwortung seine Industrien, Bürger und Bedürftigen in der für ihn angemessene Form zu unterstützen.

Allerdings wäre zu berücksichtigen, wenn Subventionen unbedingt notwendig sind, dann sollten sie fair sein und allen zugute kommen.