فى ظل الأزمة .. الدعم روشتة محلية أم عالمية؟

مصر تساير العالم فى مساندة صناعاتها والتيسير على المواطنين

كثر الجدل فى الآونة الأخيرة حول البحث عن نقطة البداية لعمل منظومة مكافحة الفقر فى ظل أزمة عالمية تمتد سحبها الداكنة لتصل إلى منطقتنا من دول الشرق الأوسط البعيدة .

وفى رؤية **للدكتور مهندس نادر رياض رئيس مجلس الأعمال المصرى الألمانى** ورئيس لجنة البحوث والتطوير ونقل التكنولوجيا باتحاد الصناعات المصرية يقول : يفضل البعض البدء بمنظومة التنمية الاجتماعية التى تستهدف الألف قرية الأكثر فقراً على خريطة الرقعة الزراعية المصرية

وهنا قد يعلو صوت أكثر حدة ليقول أن الأولوية فى مواجهة خطر الفقر فى أول المنظومة وليكن بتخصيص دعم يسمى مثلاً دعم الرئيس مبارك ولتكن قيمته ٢٠٠ جنية يوجه للفئات من الأفراد الذين يقعون تحت خط الفقر ويقل دخلهم عن قدر محدد مما يسمح لهؤلاء الأفراد بمساحة من التصرف باقتضاء احتياجاتهم الأساسية ، وأن فى هذا مدعاة لمواجهة المشكلة بصورة فورية بمعنى أن أى استثمار يضخ لابد أن يكون له مردود اقتصادى.وهنا قد يعلو صوت جديد منادياً بأن كلمة الدعم قد أسقطت من حساباتنا منذ أن تحولنا عن الاتتصاد الشمولى وتوجهنا للاقتصاد الحر وبذا يجب رفض كل ما يمكن تسميته دعم من مترادفات الحلول الاقتصادية .

وفى ظل الأزمة الاقتصادية العالمية التى نحياها الآن حيث تحرص كل دولة من دول الاقتصاد الحر على دعم البنوك وصناعات السيارات التى تقف على شفا الانهيار وذلك بضخ أموال لها واحتساب تلك الأموال كمشاركة منها فى رأس المال تتحمل تبعاته خسارة كانت أم ربحاً مثلها مثل أى شريك آخر له نفس الحقوق والواجبات .

وبينما الولايات المتحدة وأكثر دول العالم قد عمدت إلى ضخ أموال فى صناعات السيارات المختلفة كل بحسب حجم أزمتها المالية مولدة بذلك مشكلة عدم مساواة بين تلك الشركات مما ينجم عنه موجات مرتدة قوامها عدم الرضا عن الدعم حجماً وأداءاً وكونه دعماً خالصاً أو قرضاً يتبع برامج سداد مختلف حولها أيضاً.

إلا أنه على الجانب الآخر أتتنا ألمانيا بنمط جديد غير مسبوق من نوعه لدعم صناعات السيارات فى أزمتها المالية الملحة حيث أعلنت ألمانيا عن دعم غير مسترد قيمته ٢٥٠٠ يورو فى صورة صك مالى يسلم لكل صاحب سيارة قديمة أو متقادمة يزيد عمرها عن ١٢ سنة إلى ورش التكهين وتحطيم السيارات توطئة لتدويرها .

د.م. نادر رياض

هذا الصك الصادر باسم صاحبه لا يصرف له نقداً وإنما يقتضى بالخصم من ثمن أى سيارة يشتريها سواء كانت مستعملة أو جديدة ،ولقد تقدم فى الثلاث أشهر الأولى نحو ربع مليون سيارة ومن المنتظر أن يصل العدد إلى مليون ونصف سيارة وهو ما يعادل نصف عدد سيارات الملاكى المرخص بها فى مصر ولك أن تتخيل القيمة المضافة مقيسة عن سنة واحدة علما أن عدد السيارات بألمانيا يتراوح بين ٥ :٦ مليون سيارة . **وقد كانت الحكومة المصرية متشابهة مع ذلك النمط مع اختلاف المقياس والتوجه عندما بدأت وزارة المالية بالتعاون مع وزارات البيئة والداخلية والتنمية المحلية فى مشروع إحلال وتحديث سيارات التاكسى القديمة وهو ما سيكون له أفضل الأثر فى تحديث أسطول التاكسى والذى باختصار كان يمثل شكل غير حضاري لمصر** ولقد ضربت ألمانيا المثل فى استنباط الحل متعدد المزايا والذى يبدأ بأول المنظومة فيضخ فيها الدعم وبذلك تحققت المزايا التالية بإجراء واحد للدعم :

١- تحسين البعد البيئى الناجم عن عوادم السيارات المتقادمة.

٢- تحسين الظروف الحياتية لمستعملى السيارات القديمة وهم من أصحاب الدخول المتدنية.

٣- دعم صناعات السيارات بتنشيط المنظومة الاقتصادية التى مؤداها أن فى التخلص من السيارات القديمة يفسح المجال أمام السيارات الجديدة لتأخذ دورها فى السوق بعد أن أصبح أقل تشبعاً بالسيارات من قبل وهو بالفعل ما انتهجته الحكومة المصرية ممثلة في وزارة المالية

٤- لقد نأت الحكومة الألمانية بذلك عن نفسها من الانزلاق فى مغبة دعم إحدى الصناعات أكثر من غيرها وهو ما كان من شأنه أن يخل بمبدأ عدالة تكافؤ الفرص حيث كان مخرجها من هذه المشكلة أن الدعم سدد للمستهلك مقابل تخلصه من سيارته القديمة ، وأن هذا الدعم يعود على صناعات السيارات كل بنسبة الإقبال على سلعته .

كل هذه الممارسات وما هو على شاكلتها هو فى حقيقة الأمر تثبيتا لواقع جديد وهو أن كلمة الدعم لم تعد من المترادفات سيئة السمعة ، وأن كل دولة تقع عليها مسئولية دعم صناعاتها ومواطنيها ومحدودي الدخل بها بالصورة التى تراها مناسبة، وإذا كان الأمر دعماً فليكن دعماً عادلاً وليكن ضخه فى أول المنظومة ليستفيد منه الجميع .

جريدة الاهرام (صفحة ٢١ - ٢٠٠٩/٣/٢٣)

اقتصاد

رئيس الاتحاد العربى لحماية حقوق الملكية الفكرية:

الدعم مباح لمواجهة الأزمة المالية العالمية

كثر الجدل فى الآونة الأخيرة حول البحث عن نقطة البداية لعمل منظومة مكافحة الفقر فى ظل أزمة عالمية تمتد سحبها الداكنة لتصل إلى منطقتنا من دول الشرق الأوسط البعيدة كل البعد عن أسباب الأزمة العالمية إلا أن هذا لا يمنع أنه فى الاقتصاد كثيراً ما يؤخذ البرىء بجريرة المذنب.

وفى رؤية للدكتور مهندس نادر رياض رئيس مجلس الأعمال المصرى الألمانى ورئيس الاتحاد العربى لحماية حقوق الملكية الفكرية يقول:يفضل البعض البدء بمنظومة التنمية الاجتماعية التى تستهدف الألف قرية الأكثر فقراً على خريطة الرقعة الزراعية المصرية على امتدادها على أن يبدأ بعدد ١٥٠ قرية الأكثر حدة فى فقرها يتم التوسع بعد ذلك ليشمل الألف قرية السابق الإشارة إليها.

وهنا يعلو صوت يقول كيف يمكن تنمية تلك القرى فى غيبية اللامركزية فى الحكم المحلى كأحد أقطاب تنمية القرى البعيدة عن يد الإدارة المركزية من ناحية ومن ناحية أخرى قبل أن تتحول وزارة التضامن الاجتماعى لتصبح وزارة التنمية الاجتماعية باعتبارها فى هذه الحالة صاحبة الحق الأصيل فى التنمية الاجتماعية فى القرية وغير القرية.

وهنا قد يعلو صوت أكثر حدة وأشد نبرة ليقول إن الأولوية فى مواجهة خطر الفقر فى أول المنظومة وليكن بتخصيص دعم يسمى مثلاً دعم الرئيس مبارك ولتكن قيمته ٢٠٠ جنيه يوجه للفئات من الأفراد الذين يقعون تحت خط الفقر ويقل دخلهم عن قدر محدد مما يسمح لهؤلاء الأفراد بمساحة من التصرف باقتضاء احتياجاتهم الأساسية طبقاً لما يرونه من أولويات،وأن فى هذا مدعاة لمواجهة المشكلة بصورة فورية أى إيجاد حل على المدى الفورى أو القصير دون أن يتعارض ذلك مع حلول المدى المتوسط والطويل،وهى التى لا تنكر أهميتها من الناحية التنموية والتى تعنى فى مفهومها البسيط أن أى استثمار يضخ لابد أن يكون له مردود اقتصادى ذو جدوى بالقيمة الحسابية القابلة للقياس.

قد يعلو صوت جديد منادياً بأن كلمة الدعم قد أسقطت من حساباتنا منذ أن تحولنا عن الاقتصاد الشمولى وتوجهنا للاقتصاد الحر وبذا يجب رفض كل ما يمكن تسميته دعم من مترادفات الحلول الاقتصادية.

وهنا يتدخل أحد الحكماء موضحاً أن كلمة دعم لم تخل منها يوماً القواميس الاقتصادية للأنظمة التى تعمل تحت مظلة الاقتصاد الحر ، فنجد أن الاحتياجات الأساسية من مساكن اقتصادية ودعم للخبز واللبن ومشتقاته يتم طرحها بأسعار مخفضة فى دول الاتحاد الأوروبى وعلى رأسها ألمانيا ناهيك عن الولايات المتحدة الأمريكية وكندا حيث يمتد الدعم لأصحاب المعاشات والحالات الاجتماعية ذات الدخول المنخفضة بدعم مصاريف انتقال لتصبح ذات قيمة اسمية ودعم مصاريف المدارس والكتب الدراسية تصل لحد رفع العبء عن المواطن بالكامل ، كما أن أصحاب المعاشات من حقهم أن يطلبوا وجبات غذائية تصلهم ساخنة إلى منازلهم بسعر لا يتعدى واحد يورو تمكيناً لهم من اقتضاء تلك الاحتياجات بصورة كريمة وميسرة وأيضاً ببلاش كده رغم أن هذه الدول تقع فى مقدمة الدول الرأسمالية التى تؤمن بالتنافسية بلا هوادة حتى الرمق الأخير.

وفى ظل الأزمة الاقتصادية العالمية التى نحياها الآن حيث تحرص كل دولة من دول الاقتصاد الحر على إسقاط كل الأقنعة والاندفاع نحو دعم البنوك وصناعات السيارات التى تقف على شفا الانهيار وذلك بضخ أموال لها واحتساب تلك الأموال كمشاركة منها فى رأس المال تتحمل تبعاته خسارة كانت أم ربحاً مثلها مثل أى شريك آخر له نفس الحقوق والواجبات كما لو أن الدعم الذى يمارسه الغرب ليس من الكلمات سيئة السمعة كما كانوا قد لقنونا به من قبل.

د.نادر رياض

وبينما الولايات المتحدة وأكثر دول العالم قد عمدت إلى ضخ أموال فى صناعات السيارات المختلفة كل بحسب حجم أزمتها المالية مولدة بذلك مشكلة عدم مساواة بين تلك الشركات مما ينجم عنه موجات مرتدة قوامها عدم الرضا عن الدعم حجماً وأداء وكونه دعماً خالصاً أو قرضاً يتبع برامج سداد مختلف حولها أيضاً.

إلا أنه على الجانب الآخر أتتنا ألمانيا بنمط جديد غير مسبوق من نوعه لدعم صناعات السيارات فى أزمتها المالية الملحة حيث أعلنت ألمانيا عن دعم غير مسترد قيمته ٢٥٠٠ يورو فى صورة صك مالى يسلم لكل صاحب سيارة قديمة أو متقادمة يزيد عمرها عن ١٢ سنة إلى ورش التكهين وتحطيم السيارات توطئة لتدويرها.

هذا الصك الصادر باسم صاحبه لا يصرف له نقداً وإنما يقتضى بالخصم من ثمن أى سيارة يشتريها سواء كانت مستعملة أو جديدة ،ولقد تقدم فى الثلاث أشهر الأولى نحو ربع مليون سيارة ومن المنتظر أن يصل العدد إلى مليون ونصف سيارة وهو ما يعادل نصف عدد سيارات الملاكى المرخص بها فى مصر ولك أن تتخيل القيمة المضافة مقيسة عن سنة واحدة علما أن عدد السيارات بألمانيا يتراوح بين ٥ :٦ ملايين سيارة.

وقد كانت الحكومة المصرية متشابهة مع ذلك النمط مع اختلاف المقياس والتوجه عندما بدأت وزارة المالية بالتعاون مع وزارات البيئة والداخلية والتنمية المحلية فى مشروع إحلال وتحديث سيارات التاكسى القديمة وهو ما سيكون له أفضل الأثر فى تحديث أسطول التاكسى والذى باختصار كان وصمة فى جبين الحضارة المصرية،وبهذا ضربت ألمانيا المثل فى استنباط الحل متعدد المزايا والذى يبدأ بأول المنظومة فيضخ فيها الدعم وبذلك تحققت المزايا التالية بإجراء واحد للدعم.

١-تحسين البعد البيئى الناجم عن عوادم السيارات المتقادمة.

٢-تحسين الظروف الحياتية لمستعملى السيارات القديمة وهم من أصحاب الدخول المتدنية.

٣-دعم صناعات السيارات بتنشيط المنظومة الاقتصادية التى مؤداها أن فى التخلص من السيارات القديمة يفسح المجال أمام السيارات الجديدة لتأخذ دورها فى السوق بعد أن أصبح أقل تشبعاً بالسيارات من قبل.

٤-لقد نأت الحكومة الألمانية بذلك عن نفسها من الانزلاق فى مغبة دعم إحدى الصناعات أكثر من غيرها وهو ما كان من شأنه أن يخل بمبدأ عدالة تكافؤ الفرص حيث كان مخرجها من هذه المشكلة أن الدعم سدد للمستهلك مقابل تخلصه من سيارته القديمة،وأن هذا الدعم يعود على صناعات السيارات كل بنسبة الإقبال على سلعته.

كل هذه الممارسات وما هو على شاكلتها هو فى حقيقة الأمر تثبيتا لواقع جديد وهو أن كلمة الدعم لم تعد من المترادفات سيئة السمعة،وأن كل دولة تقع عليها مسئولية دعم صناعاتها ومواطنيها وفقراءها بالصورة التى تراها مثلى،وإذا كان الأمر دعماً فليكن دعماً عادلاً وليكن ضخه فى أول المنظومة ليستفيد منه الجميع.

جريدة الاهرام الطبعة العربية (صفحة ١٦ - ٢٠٠٩/٣/٢٣)

مشروعية الدعم بمباركة من الأزمة العالمية

الدعم هل هو روشتة محلية أم عالمية؟

كثر الجدل فى الآونة الأخيرة حول البحث عن نقطة البداية لعمل منظومة مكافحة الفقر فى ظل أزمة عالمية تمتد سحبها الداكنة لتصل إلى منطقتنا من دول الشرق الأوسط البعيدة كل البعد عن أسباب الأزمة العالمية إلا أن هذا لا يمنع أنه فى الاقتصاد كثيرا ما يؤخذ البرىء بجريرة المذنب.

وفى رؤية للدكتور مهندس نادر رياض رئيس مجلس الأعمال المصرى الألمانى ورئيس لجنة البحوث والتطوير ونقل التكنولوجيا باتحاد الصناعات المصرية يقول: يفضل البعض البدء بمنظومة التنمية الاجتماعية التى تستهدف الألف قرية الأكثر فقرا على خريطة الرقعة الزراعية المصرية على امتدادها على أن يبدأ بعدد 150 قرية الأكثر حدة فى فقرها يتم التوسع بعد ذلك ليشمل الألف قرية السابق الاشارة إليها.

وهنا يعلو صوت يقول كيف يمكن تنمية تلك القرى فى غيبية اللامركزية فى الحكم المحلى كأحد أقطاب تنمية القرى البعيدة عن يد الإدارة المركزية من ناحية ومن ناحية أخرى قبل أن تتحول وزارة التضامن الاجتماعى لتصبح وزارة التنمية الاجتماعية باعتبارها فى هذه الحالة صاحبة الحق الأصيل فى التنمية الاجتماعية فى القرية وغير القرية.

وهنا قد يعلو صوت أكثر حدة وأشد نبرة ليقول إن الأولوية فى مواجهة خطر الفقر فى أول المنظومة وليكن بتخصيص دعم يسمى مثلا دعم الرئيس مبارك ولتكن قيمته 200 جنيه يوجه للفئات من الأفراد الذين يقعون تحت خط الفقر ويقل دخلهم عن قدر محدد مما يسمح لهؤلاء الأفراد بمساحة من التصرف باقتضاء احتياجاتهم الأساسية طبقا لما يرونه من أولويات، وأن فى هذا مدعاة لمواجهة المشكلة بصورة فورية أى إيجاد حل على المدى الفورى أو القصير دون أن يتعارض ذلك مع حلول المدى المتوسط والطويل، وهى التى لا تنكر أهميتها من الناحية التنموية والتى تعنى فى مفهومها البسيط أن أى استثمار يضخ لابد أن يكون له مردود اقتصادى ذو قد يعلو صوت جديد مناديا بأن كلمة الدعم قد أسقطت من حساباتنا منذ أن تحولنا عن الاقتصاد الشمولى وتوجهنا للاقتصاد الحر ولذا يجب رفض كل ما يمكن تسميته دعماً من مترادفات الحلول الاقتصادية.

وهنا يتدخل أحد الحكماء موضحا أن كلمة دعم لم تخلو منها يوما القواميس الاقتصادية للأنظمة التى تعمل تحت مظلة الاقتصاد الحر، فنجد أن الاحتياجات الأساسية من مساكن اقتصادية ودعم للخبز واللبن ومشتقاته يتم طرحها بأسعار مخفضة فى دول الاتحاد الاوروبى وعلى رأسها ألمانيا ناهيك عن الولايات المتحدة الأمريكية وكندا حيث يمتد الدعم لأصحاب المعاشات والحالات الاجتماعية ذات الدخول المنخفضة بدعم مصاريف انتقال لتصبح ذات قيمة اسمية ودعم مصاريف المدارس والكتب الدراسية تصل لحد رفع العبء عن المواطن بالكامل، كما أن أصحاب المعاشات من حقهم أن يطلبوا وجبات غذائية تصلهم ساخنة إلى منازلهم بسعر لا يتعدى واحد يورو تمكينا لهم من اقتضاء تلك الاحتياجات بصورة كريمة وميسرة وأيضا ببلاش كده رغم أن هذه الدول تقع فى مقدمة الدول الرأسمالية التى تؤمن بالتنافسية بلا هوادة حتى الرمق الأخير.

وفى ظل الأزمة الاقتصادية العالمية التى نحياها الآن حيث تحرص كل دولة من دول الاقتصاد الحر على اسقاط كل الاقنعة والاندفاع نحو دعم البنوك وصناعات السيارات التى تقف على شفا الانهيار وذلك بضخ أموال لها واحتساب تلك الاموال كمشاركة منها فى رأس المال تتحمل تبعاته خسارة كانت أم ربحا مثلها مثل أى شريك آخر له نفس الحقوق والواجبات كما لو أن الدعم الذى يمارسه الغرب ليس من الكلمات سيئة السمعة كما كانوا قد لقنونا به من قبل.

وبينما الولايات المتحدة وأكثر دول العالم قد عمدت إلى ضخ أموال فى صناعات السيارات المختلفة كل بحسب حجم أزمتها المالية مولدة بذلك مشكلة عدم مساواة بين تلك الشركات مما تنجم عنه موجات مرتدة قوامها عدم الرضا عن الدعم حجما وأداء وكونه دعما خالصا أو قرضا يتبع برامج سداد مختلفة حولها أيضا.

إلا أنه على الجانب الآخر أتتنا ألمانيا بنمط جديد غير مسبوق من نوعه لدعم صناعات السيارات فى أزمتها المالية الملحة حيث أعلنت ألمانيا عن دعم غير مسترد قيمته 2500 يورو فى صورة صك مالى يسلم لكل صاحب سيارة وهو ما يعادل نصف عدد السيارات الملاكى المرخص بها فى مصر ولك أن تتخيل القيمة المضافة مقيسة عن سنة واحدة علما بأن عدد السيارات بألمانيا يتراوح بين 6:5 ملايين سيارة.

وقد كانت الحكومة المصرية متشابهة مع ذلك النمط مع اختلاف المقياس والتوجه عندما بدأت وزارة المالية بالتعاون مع وزارات البيئة والداخلية والتنمية المحلية فى مشروع إحلال وتحديث سيارات التاكسى القديمة وهو ما سيكون له أفضل الأثر فى تحديث أسطول التاكسى والذى باختصار كان وصمة فى جبين الحضارة المصرية، وبهذا ضربت ألمانيا المثل فى استنباط الحل متعدد المزايا والذى يبدأ بأول المنظومة فيضخ فيها الدعم وبذلك تحققت المزايا التالية بإجراء واحد للدعم:

1- تحسين البعد البيئى الناجم عن عوادم السيارات المتقادمة.

2- تحسين الظروف الحياتية لمستعملى السيارات القديمة وهم من أصحاب الدخول المتدنية.

3- دعم صناعات السيارات بتنشيط المنظومة الاقتصادية التى مؤداها أن فى التخلص من السيارات القديمة يفسح المجال أمام السيارات الجديدة لتأخذ دورها فى السوق بعد أن أصبح أقل تشبعا بالسيارات من قبل.

4- لقد نأت الحكومة الألمانية بذلك عن نفسها من الانزلاق فى مغبة دعم إحدى الصناعات أكثر من غيرها وهو ما كان من شأنه أن يخل بمبدأ عدالة تكافؤ الفرص حيث كان مخرجها من هذه المشكلة أن الدعم سدد للمستهلك مقابل تخلصه من سيارته القديمة، وأن هذا الدعم يعود على صناعات السيارات كل بنسبة الإقبال على سلعته.

كل هذه الممارسات وما هو على شاكلتها هو فى حقيقة الأمر تثبيتا لواقع جديد وهو أن كلمة الدعم لم تعد من المترادفات سيئة السمعة، وأن كل دولة تقع عليها مسئولية دعم صناعاتها ومواطنيها وفقرائها بالصورة التى تراها مثلى، وإذا كان الأمر دعما فليكن دعما عادلا وليكن ضخه فى أول المنظومة ليستفيد منه الجميع.

جريدة العالم اليوم (صفحة ١٢ - ٢٠٠٩/٤/٤)