

لم يعد الدعم كلمة سيئة السمعة

الأمريكية وكندا حيث يمتد الدعم لأصحاب المعاشات والحالات الاجتماعية ذات الدخل المنخفضة.. وفي ظل الأزمة الاقتصادية العالمية التي نعيشها الآن حيث تحرص كل دولة من دول الاقتصاد الحر على إسقاط كل الاقنعة والاندفاع نحو دعم البنوك وصناعات السيارات التي تقف على شفا الانهيار وذلك بضخ أموال لها واحتساب تلك الأموال كمشاركة منها في رأس المال تتحمل تبعاته خسارة كانت أم ربحاً مثلها مثل أي شريك آخر له نفس الحقوق والواجبات كما لو أن الدعم الذي يمارسه الغرب ليس من الكلمات سيئة السمعة كما كانوا قد لقنونا به من قبل.

وصارت الولايات المتحدة من أكثر دول العالم قد عمدت إلى ذلك.

أنتنا ألمانيا بنمط جديد غير مسبوق من نوعه لدعم صناعات السيارات في أزمتها المالية الملحة حيث أعلنت ألمانيا عن دعم غير مسترد قيمته ٢٥٠٠ يورو في صورة صك مالي يسلم لكل صاحب سيارة قديمة أو متقدمة يزيد عمرها على ١٢ سنة إلى ورش التكهين وتحطيم السيارات توطئة لتدويرها. هذا الصك الصادر باسم صاحبه لا يصرف له نقدا وإنما يقتضى بالخضم من ثمن أي سيارة يشتريها سواء كانت مستعملة أو جديدة.

كل هذه الممارسات وما هو في شاكلتها هو في حقيقة الأمر تثبيت لواقع جديد وهو أن كلمة الدعم لم تعد من المترادفات سيئة السمعة، وأن كل دولة تقع عليها مسئولية دعم صناعاتها ومواطنيها وفقرائها بالصورة التي تراها مثلي، وإذا كان الأمر دعماً فليكن دعماً عادلاً وليكن ضحاً في أول المنظومة ليستفيد منه الجميع.



بقلم :

د.م. نادر
رياض

WWW.naderriad.com

مع حلول المدى المتوسط والطويل، وهي التي لاتنكر أهميتها من الناحية التنموية والتي تعنى في مفهومها البسيط أن أي استثمار يضخ لابد أن يكون له مردود اقتصادي ذو جدوى بالقيمة الحسابية القابلة للقياس.

قد يعلو صوت جديد مناديا بأن كلمة الدعم قد اسقطت من حساباتنا منذ أن تحولنا عن الاقتصاد الشمولي وتوجهنا للاقتصاد الحر وبذا يجب رفض كل ما يمكن تسميته دعماً من مترادفات الطول الاقتصادية.

وهنا يتدخل أحد الحكماء موضحاً أن كلمة دعم لم يخل منها يوماً القواميس الاقتصادية للأنظمة التي تعمل تحت مظلة الاقتصاد الحر، فنجد أن الاحتياجات الأساسية من مساكن اقتصادية ودعم للخبز واللبن ومشتقاته يتم طرحها بأسعار مخفضة في دول الاتحاد الأوروبي وعلى رأسها ألمانيا ناهيك عن الولايات المتحدة

كثير الجدل في الآونة الأخيرة حول البحث عن نقطة البداية لعمل منظومة مكافحة الفقر في 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 في الاقتصاد كثيراً ما يؤخذ البرى، بجريرة المذنب.

يفضل البعض البدء بمنظومة التنمية الاجتماعية التي تستهدف الألف قرية الأكثر فقراً على خريطة الرقعة الزراعية المصرية على امتدادها على أن يبدأ بعدد ١٥٠ قرية الأكثر حدة في فقرها يتم التوسع بعد ذلك ليشمل الألف قرية السابق الإشارة إليها.

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

وهنا قد يعلو صوت أكثر حدة واشد نبرة ليقول أن الأولوية في مواجهة خطر الفقر في 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 يروونه من أولويات، وأن في هذا مدعاة لمواجهة المشكلة بصورة فورية أي إيجاد حل على المدى الفوري أو القصير دون أن يتعارض ذلك

الدعم رويشة عالمية أم محلية ؟



د. نادر رياض

إلى ضخ اموال فى صناعات السيارات المختلفة كل بحسب حجم ازمتها المالية مولدة بذلك مشكلة عدم مساواة بين تلك الشركات مما ينجم عنه موجات مرتدة قوامها عدم الرضا عن الدعم حجما واداء وكونه دعما خالصا، او قرضا يتبع برامج سداد مختلفا حولها ايضا الا انه على الجانب الآخر أتتنا المانيا بنمط جديد غير مسبوق من نوعه لدعم صناعات السيارات فى ازمتها المالية الملحة حيث اعلنت المانيا عن دعم غير مسترد قيمته ٢٥٠٠ يورو فى صورة صك مالى يسلم لكل صاحب سيارة قديمة او متقادمة يزيد عمرها على ١٢ سنة الى ورش التكهين وتحطيم السيارات توطنة لتدويرها .

هذا الصك الصادر باسم صاحبه لا يصرف له نقدا وإنما يقتضى بالخضم من ثمن اى سيارة يشتريها سواء كانت مستعملة او جديدة ،ولقد تقدم فى الثلاثة اشهر الاولى نحو ربع مليون سيارة، ومن المنتظر ان يصل العدد الى مليون ونصف سيارة وهو ما يعادل نصف عدد سيارات الملاكى المرخص بها فى مصر، ولك ان تتخيل القيمة المضافة مقيسة عن سنة واحدة علما بأن عدد السيارات بألمانيا يتراوح بين ٦ و٥ 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 احلال وتحديث سيارات التاكسى القديمة وهو ماسيكون له افضل الاثر فى تحديث اسطول التاكسى والذي باختصار كان وصمة فى جبين الحضارة المصرية، وبهذا ضربت ألمانيا المثل فى استنباط الحل متعدد المزايا، والذي 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 اصحاب الدخل المتدنية.

٣- دعم صناعات السيارات بتنشيط المنظومة الاقتصادية التى مؤداها ان التخلص من السيارات القديمة يفسح المجال امام السيارات الجديدة لتأخذ دورها فى السوق بعد ان اصبح اقل تشبعا بالسيارات من قبل .

٤- لقد نأت الحكومة الالمانية بذلك عن نفسها من الانزلاق فى مغبة دعم احدى الصناعات اكثر من غيرها وهو ما كان من شأنه ان يخل بمبدأ عدالة تكافؤ الفرص حيث كان مخرجها من هذه المشكلة ان الدعم سدد للمستهلك مقابل تخلصه من سيارته القديمة، وان هذا الدعم يعود على صناعات السيارات كل بنسبة الاقبال على سلعته

كل هذه الممارسات وما هو على شاكلتها هو فى حقيقة الامر تثبيت لواقع جديد، وهو ان كلمة الدعم لم تعد من المترادفات سيئة السمعة، وان كل دولة تقع عليها مسئولية دعم صناعاتها ومواطنيها وفقرائها بالصورة التى تراها مثلى ،وإذا كان الامر دعما فليكن دعما عادلا وليكن ضحه فى اول المنظومة ليستفيد منه الجميع.

كثر الجدل فى الآونة الاخيرة حول البحث عن نقطة البداية لعمل منظومة مكافحة الفقر فى ظل ازمة عالمية تمتد سحبها الداكنة لتصل الى منطقتنا من دول الشرق الاوسط البعيدة كل البعد عن اسباب الازمة العالمية الا ان هذا لا يمنع انه فى الاقتصاد كثيرا ما يؤخذ البريء بجريرة المذنب .

يفضل البعض البدء بمنظومة التنمية الاجتماعية التى تستهدف الالف قرية الاكثر فقرا على خريطة الرقعة الزراعية المصرية على امتدادها على ان يبدأ بعدد ١٥٠ قرية الاكثر حدة فى فقرها يتم التوسع بعد ذلك ليشمل الالف قرية.

وهنا قد يعلو صوت اكثر حدة وأشد نبرة ليقول ان الاولوية فى مواجهة خطر الفقر فى اول المنظومة وليكن بتخصيص دعم يسمى مثلا دعم الرئيس مبارك ولتكن قيمته ٢٠٠ جنيه يوجه للفئات من الافراد الذين يقعون تحت خط الفقر ويقل دخلهم عن قدر محدد مما يسمح لهؤلاء الافراد بمساحة من التصرف باقتضاء احتياجاتهم الاساسية طبقا لما يرونه من اولويات، وان فى هذا مدعاة لمواجهة المشكلة بصورة فورية بمعنى ان اى استثمار يضح لابد ان يكون له مردود اقتصادى ذو جدوى بالقيمة الحسابية القابلة للقياس، وهنا قد يعلو صوت جديد مناديا بأن كلمة الدعم قد اسقطت من حساباتنا منذ ان تحولنا عن الاقتصاد الشمولى وتوجهنا للاقتصاد الحر، وبذا يجب رفض كل ما يمكن تسميته دعما من مترادفات الحلول الاقتصادية .

وقد يتدخل احد الحكماء موضحا ان كلمة دعم لم تخل منها يوما القواميس الاقتصادية للانظمة التى تعمل تحت مظلة الاقتصاد الحر، فنجد ان الاحتياجات الاساسية من مساكن اقتصادية ودعم للخبز واللبن ومشتقاته يتم طرحها بأسعار مخفضة فى دول الاتحاد الاوروبى حيث يمتد الدعم لأصحاب المعاشات والحالات الاجتماعية ذات الدخل المنخفضة بدعم مصاريف انتقال لتصبح ذات قيمة اسمية ودعم مصاريف المدارس والكتب الدراسية تصل لحد رفع العبء عن المواطن بالكامل.

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

وبينما الولايات المتحدة واكثر دول العالم قد عمدت

الدعم روضة عالمية أم محلية؟



■ بقلم :
د. نادر رياض

كثير الجدل في الآونة الاخيرة حول البحث عن نقطة البداية لعمل منظومة مكافحة الفقر في ظل ازمة عالمية تمتد سحبها الداكنة لتصل الى منطقتنا من دول الشرق الاوسط البعيدة كل البعد عن اسباب الازمة العالمية الا ان هذا لا يمنع انه في الاقتصاد كثيرا ما يؤخذ البريء بجريرة المذنب .

يفضل البعض البدء بمنظومة التنمية الاجتماعية التي تستهدف الالف قرية الاكثر فقرا على خريطة الرقعة الزراعية المصرية على امتدادها على ان يبدأ بعدد ١٥٠ قرية الاكثر حدة في فقرها يتم التوسع بعد ذلك ليشمل الالف قرية .

وهنا قد يعلو صوت اكثر حدة وأشد نبرة ليقول ان الاولوية في مواجهة خطر الفقر في اول المنظومة وليكن بتخصيص دعم يسمى مثلا دعم الرئيس مبارك ولتكن قيمته ٢٠٠ جنيه يوجه للفئات من الافراد الذين يقعون تحت خط الفقر ويقل دخلهم عن قدر محدد مما يسمح لهؤلاء الافراد بمساحة من التصرف باقتضاء احتياجاتهم الاساسية طبقا لما يرونه من اولويات، وان في هذا مدعاة لمواجهة المشكلة بصورة فورية بمعنى ان اى استثمار يضح لابد ان يكون له مردود اقتصادى ذو جدوى بالقيمة الحسابية القابلة للقياس، وهنا قد يعلو صوت جديد مناديا بأن كلمة الدعم قد اسقطت من حساباتنا منذ ان تحولنا عن الاقتصاد الشمولى وتوجهنا للاقتصاد الحر، وبذا يجب رفض كل ما يمكن تسميته دعما من مترادفات الحلول

الاقتصادية .

وقد يتدخل احد الحكماء موضحا ان كلمة دعم لم تخل منها يوما القواميس الاقتصادية للانظمة التي تعمل تحت مظلة الاقتصاد الحر، فنجد ان الاحتياجات الاساسية من مساكن اقتصادية ودعم للخبز واللبن ومشتقاته يتم طرحها بأسعار مخفضة في دول الاتحاد الاوروبى حيث يمتد الدعم لأصحاب المعاشات والحالات الاجتماعية ذات الدخل المنخفضة بدعم مصاريف انتقال لتصبح ذات قيمة اسمية ودعم مصاريف المدارس والكتب الدراسية تصل لحد رفع العبء عن المواطن بالكامل .

وفى ظل الازمة الاقتصادية العالمية التى نحيهاها الآن حيث تحرص كل دولة من دول الاقتصاد الحر على إسقاط كل الاقنعة والاندفاع نحو دعم البنوك وصناعات السيارات التى تقف على شفا الانهيار، وذلك بضح اموال لها واحتساب تلك الاموال كمشاركة منها فى رأس المال، تتحمل تبعاته خسارة كانت ام ربحا مثلها مثل اى شريك آخر له نفس الحقوق والواجبات كما لو ان الدعم الذى يمارسه الغرب ليس من الكلمات سيئة السمعة كما كانوا قد لقنونا به من قبل .

وبينما الولايات المتحدة واكثر دول العالم قد عمدت إلى ضخ اموال فى صناعات السيارات المختلفة كل بحسب حجم ازمتهما المالية مولدة بذلك مشكلة عدم مساواة بين تلك الشركات مما ينجم عنه موجات مرتدة قوامها عدم الرضا عن الدعم حجما

واداء وكونه دعما خالصا، او قرضا يتبع برامج سداد مختلفا حولها ايضا

الا انه على الجانب الآخر أتننا المانيا بنمط جديد غير مسبوق من نوعه لدعم صناعات السيارات فى ازمتهما المالية الملحة حيث اعلنت المانيا عن دعم غير مسترد قيمته ٢٥٠٠ يورو فى صورة صك مالى يسلم لكل صاحب سيارة قديمة او متقدمة يزيد عمرها على ١٢ سنة الى ورش التكهين وتحطيم السيارات توطئة لتدويرها .

هذا الصك الصادر باسم صاحبه لا يصرف له نقدا وإنما يقتضى بالخضم من ثمن اى سيارة يشتريها سواء كانت مستعملة او جديدة ،ولقد تقدم فى الثلاثة اشهر الاولى نحو ربع مليون سيارة، ومن المنتظر ان يصل العدد الى مليون ونصف سيارة وهو ما يعادل نصف عدد سيارات الملاكي المرخص بها فى مصر، ولك ان تتخيل القيمة المضافة مقيسة عن سنة واحدة علما بأن عدد السيارات بألمانيا يتراوح بين ٦ و٥ 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 احلال وتحديث سيارات التاكسى القديمة وهو ماسيكون له افضل الاثر فى تحديث اسطول التاكسى والذى باختصار كان وصمة فى جبين الحضارة المصرية، وبهذا ضربت ألمانيا المثل فى

استنباط الحل متعدد المزايا، والذي يبدأ بأول المنظومة فيضخ فيها الدعم، وبذلك تحققت المزايا التالية بإجراء واحد للدعم :

١- تحسين البعد البيئى الناجم عن عوادم السيارات المتقدمة .

٢- تحسين الظروف الحياتية لمستعملى السيارات القديمة وهم من اصحاب الدخل المتدنية .

٣- دعم صناعات السيارات بتنشيط المنظومة الاقتصادية التى مؤداها ان التخلص من السيارات القديمة يفسح المجال امام السيارات الجديدة لتأخذ دورها فى السوق بعد ان اصبح اقل تشبعا بالسيارات من قبل .

٤- لقد نأت الحكومة الالمانية بذلك عن نفسها من الانزلاق فى مغبة دعم احدى الصناعات اكثر من غيرها وهو ما كان من شأنه ان يخل بمبدأ عدالة تكافؤ الفرص حيث كان مخرجها من هذه المشكلة ان الدعم سدد للمستهلك مقابل تخلصه من سيارته القديمة، وان هذا الدعم يعود على صناعات السيارات كل بنسبة الاقبال على سلعته

كل هذه الممارسات وما هو على شاكلتها هو فى حقيقة الامر تثبيت لواقع جديد، وهو ان كلمة الدعم لم تعد من المترادفات سيئة السمعة، وان كل دولة تقع عليها مسئولية دعم صناعاتها ومواطنيها وفقرائها بالصورة التى تراها مثلى، وإذا كان الامر دعما فليكن دعما عادلا وليكن ضحه فى اول المنظومة ليستفيد منه الجميع .