

## **Decreased Efficiency of Railways and Means of Transport**

### **How Does it Negatively Affect Development and Restrict Egypt's Geographical Extension?**

Egypt was among the first world countries to introduce railways in the 19<sup>th</sup> century. As a result, Egypt was specifically ranked third preceding most of the European countries with Britain and America in second place.

This precedence has become a thing of the past with the sustainable negligence in railways service and its degeneration to become an uncivilized front, overwhelmed by chaos and suffering from gruesome and bitter accidents, in addition to backward mentalities. Deterioration in railways reached the extent result of the need to lock the train windows with iron, thus causing appalling and horrible disasters.

In the 1950s, there was an integrated railway service linking the Delta to the villages, cities and neighborhoods, thus efficiently facilitating the movement of civilians and supplies. The integrated railway service in Delta received the deadliest blow when it was entirely mothballed, whilst the railways and the land paved for them were not transformed into alternative roads. The service went into chaos under the shadow of the unplanned decisions that made development harder and life more difficult day after day.

Dr. Engineer Nader Riad, Chairman of the Research, Development and Technology Transfer Committee at the Egyptian Federation of Industries, said transport and means of communications' sector have the upper hand over sectors backing the comprehensive development. It plays an effective role in

enhancing ambitions of development and revival of the world countries' economies.

In the absence of easy, streamlined and secure systems of transport and communications, discussions around the urban development cannot take place; development without which the country cannot be geographically linked, thus becoming divided into dispersed and disjointed areas.

In Egypt, there has been intensive talk over the past few years about the necessity of expanding the populated and active geographical areas, in addition to moving out of the narrow valley whose problems have aggravated due to the continued growth of population.

However, such talk has been lacking the necessary plans to modernize the transport and means of communications' sector in the light of an integrated perspective, which seeks to link all the Egyptian regions and the geographical extensions to the north, south, east and west through the modern roads. Such extensions must lie in conformity with the modern standards and requirements of security and safety.

This integrated perspective also seeks to reach an agreement on a full-scale plan to modernize the railway sector, thus turning it into an efficient means of linkage and movement of civilians and supplies among all the regions and the various geographical areas. This plan can achieve success, given the huge potential of railways in the lower-cost transport of big and small quantities and volumes.

To be able to talk about the industrial development of all Egypt's regions, the reinforcement of agricultural development and put into practice the plans to establish new urban communities capable of attracting millions of Egyptians from the narrow valley, we must first extend railways that could serve mankind,

provide the industrial and agricultural needs, and create the positive climate essential for the creation of the new integrated communities, thus attracting people and activity.

These new communities would provide their own needs, give new impetus for development and its ambitions, and contribute to resolving the rising existing problems. This requires the railway service reform to be at the top of the fresh national modernization project, as it would provide urgent capabilities, enables the potential for growth and comprehensive development headed by the following:

- 1- Rendering the development of Upper Egypt, Sinai, Eastern and Western Deserts. This is a real objective that can easily be achieved by radically changing the urbanization and development map, whilst providing the requirements of the industrial and agricultural development, as well as the services sectors topped by tourism with all its possible important future contributions.
- 2- Linking the seaports with the internal geographical extensions and facilitate by providing input of industry and agriculture as well as recognizing the needs of population to ensure avoiding overcrowding at the ports, in addition to swift transport of imported and exported goods at the highest possible efficiency.
- 3- Backing comprehensive development plans in the major projects in Upper Egypt including the Toshka giant project, and thus fulfilling its requirements for success; involving securing transport and means of communications at the highest degree of efficiency at the lowest possible cost. The same thing applies to the High Dam Lake, which requires

refrigerated transport of fish and agricultural and industrial products as well as the raw materials and ore.

- 4- Energizing movement of domestic tourism and extending it to Sinai, the Northern Coast, Upper Egypt, the Oases and other areas at the lowest cost and in large numbers, facilitating traffic, easing pressure on roads and the narrow valley, and securing a vital and basic type of transport that contributes to improving the land transport and diminishing its problems and dangers.
- 5- Developing and modernizing the service must contribute clearly to increasing its revenues, improving its financial and operational structures, and turning it into a service run on economic and financial bases, in addition to making use of its property and available resources.

Dr. Nader said the importance of the railway service, in the advanced global economies and in the developing economies seeking progress, rests with the enormous capabilities it has the potential to provide toward the comprehensive development topped by the industrial development.

These capabilities will enhance competitiveness, contribute to reducing cost and facilitate by providing the needs of production and distribution of products at home or exporting them abroad.

It is necessary to link the plan of modernization with achieving additional resources on regular basis through:

### **Providing Container Transport and Refrigerated Transport:**

It is necessary to provide and expand container railway transport due to its benefits for the importation and exportation of goods.

This includes refrigerated transport by the use of refrigerated containers that can be stored in the railway station yards. Such development would provide refrigerated services for villages and suburbs in Upper Egypt and Delta.

### **Extending Railways and Providing Clearance Services for Exported and Imported goods through Railways**

This matter would secure arteries of domestic trade through the railway stations spread across hundreds of villages and suburbs, thus linking them with the outside through export and import.

This cannot be properly made available quantitatively and qualitatively by other means of transport, whilst also maintaining the time management system. Railways on the other hand, provide high speed service through a regular train schedule, whilst the bonus of avoiding land traffic. In addition, high level security is maintained, which greatly surpasses the level of security provided by the land transport.

### **Establishing three-star hotels inside railways property under BOT system and the railways service supervision:**

Such an establishment would secure enormous income for the railways service which would incur no charges at all because it provides its own property.

Added to this the accommodation provided to the business owners and their representatives, as well as the state servants, when making business visits in

the Upper and Northern Egypt where hotel services are not available. Not to mention the social benefits provided by the annexed cafeterias and restaurants.

### **Providing Transport of Liquid Materials inside Containers through BULK System:**

This is considered to be the most effective and swiftest way to supply the various factories with iron, coal, cement, phosphate, manganese and other vital substances. What distinguishes this means of transport is the fact that these containers can be filled up from above and loaded from below within minutes without the need for any other means of loading, carrying and transporting, which often causes disruption in steel, fuel and chemical industries due to lack of this practice.

### **Setting up a company to provide taxi services and light transport at all railway stations:**

Such an idea depends on the ability to exploit sufficient space around the railway station in order to provide these services to all villages, governorates and suburbs.

Hence, this light transport services would be linked with the railway stores so as to deliver and receive goods from them, which would have a positive effect on the railways and surely benefit domestic trade.

### **Providing Express Mail Services:**

Unquestionably, railways provide many express mail services to the other utilities, but they are required to perform these services by themselves.

The railways possess the basic elements for undertaking these services starting with the regular train schedules and ending with the expanded network

of lines, in addition to the availability of stores to keep the mail and parcels until distribution. This would have a positive impact on railways revenues and certainly benefit the domestic trade.

### **Setting up Railway Banking Mechanism to be named Railways Bank:**

The setting up of Railways Bank is aimed at providing a more sufficient way of transferring the collecting duties, from the delivery of goods, into the account of the shipper, especially with the availability of refrigerated storage.

This account would be in the name of grocers and food products distributors who could collect the parcels they need from these stores at stages. It is no secret that the clearance process, namely the three day interval between receiving the goods' cost and completing the transfer to the original forwarder, would result in creating a permanent account for the railways estimated at billions of pounds.

### **Founding Insurance Company for Goods and People:**

There is no doubt that expanding the railway services, whether for transporting goods at the local level or handling goods imported and exported through seaports, as well as expanding passenger transport, would require having wide-scale insurance services.

It is better for the railways to provide these services by themselves through setting up a mechanism or taking over a small insurance company. Transporting quantities of goods and passengers by railways would enable the railway service to achieve enormous surplus in a short period of time not exceeding one year.

Dr. Nader Riad Head of the Egyptian-German Business Council stressed the necessity of redressing the shortage of carriages on the short-run by

introducing used carriages that the railways are sharply lacking. That shortage amounts to 800 carriages.

This shall be done by benefiting from the available potential in the field of the used and renewed carriages, which has shown great success in the advanced countries involving Germany. Such a solution will be temporary until the introduction of new carriages.

It is known that Germany has the largest railway network in Europe; currently 38000 kilometers long. As a result it provides surplus of used carriages, which is considered to be the largest in Europe given the operation of such a giant network.

The old ministerial decision to prohibit the purchase of used equipment should not stand as an obstacle because the dire need for providing Egypt with carriages outweighs that decision, provided that the import of these carriages is done after the renewal and rehabilitation of them.

In this regard, negotiations should be conducted with the EU and Germany to obtain grants for purchasing these carriages to reduce the cost of repair to be incurred by the railway service, and quickly meet its needs.

## **Wirtschaftliche Standpunkte**

### **Die Ineffizienz der Eisenbahnen und der Transportmittel**

#### **Wie kann sie sich ungünstig auf das Wachstum auswirken und die Möglichkeiten der geographischen Lage Ägyptens begrenzen?**

Ägypten war eines der ersten Länder, genauer gesagt das dritte Land in der Welt, das im 19. Jahrhundert die Eisenbahn eingeführt hat, und zwar vor den meisten europäischen Ländern und nur nach Großbritannien und den USA, welche an den zweiten Platz kamen.

Dieser Vorsprung gehört heute der Geschichte und der Vergangenheit an. Verantwortlich dafür ist die wiederholte Vernachlässigung der Einrichtungen der Eisenbahn, die, gekennzeichnet durch Chaos und schreckliche Unfälle, zu einer unzivilisierten Erscheinungsform verkamen.

Hinzu kommt auch die unzeitgemäße Verwaltung und Behandlung der Eisenbahn, die so weit ging, dass die Fenster der Züge mit eisernen Stangen verriegelt wurden, was die Züge zu einem Nährboden für schreckliche Katastrophen machte.

In den 50er Jahren des 20. Jahrhunderts gab es ein Gesamtnetz von Eisenbahnen, welches die Städte, Dörfer und Dörfchen in Unterägypten miteinander verband und den Transport von Menschen und Gütern erleichterte. Mit einem Schlag wurde dieses Netz abgeschafft, ohne einen Ersatz an Landstraßen und Autobahnen (Landwegen) für die abgeschafften

Eisenbahnstrecken zu leisten. So ging dieser Sektor an chaotischen und ungeplanten Beschlüssen, die das Leben und das Wachstum Tag für Tag erschwer(t)en, zu Grunde.

Dr. Ing. Nader Riad, der Vorsitzende des Komitees für Forschung, Entwicklung und Technologietransfer in der Industriunion, erklärte, dass der Transport- und Verkehrsmittelsektor an die Spitze der Sektoren komme, die das Wachstum ankurbeln würden.

Dieser Sektor spiele eine wirksame Rolle bei der Unterstützung der Ambitionen auf Wachstum und Prosperität in allen Wirtschaften der Welt. Beim Fehlen von einfachen, günstigen und sicheren Transport- und Verkehrsmitteln könne man nicht von Urbanisierung (einem Fortschritt in der Baukonjunktur) reden. Und ohne diese Mittel löse sich die geographische Einheit eines Landes in verschiedene, isolierte Gebiete auf.

Über die vielen, vorigen Jahre hinweg sei in Ägypten intensiv über die Notwendigkeit geredet worden, die Fläche, auf der die Menschen leben und arbeiten, zu vergrößern.

Das schmale Niltal mit dem hohen Bevölkerungswachstum und den komplizierter gewordenen Problemen soll verlassen werden. Diese Gespräche seien immer auf das Fehlen von notwendigen Plänen für die Modernisierung des Transport- und Verkehrsmittelsektors gestoßen.

Die Modernisierungspläne sollten umfassend sein und vorsehen, dass alle ägyptischen Provinzen und Territorien (Gebiete) im Osten, Westen, Norden und Süden durch Landstraßen und Autobahnen vernetzt werden, die den Kriterien der modernen Zeit und den Sicherheitsregeln entsprechen.

Zudem sollte man sich über einen umfangreichen Plan einigen, um die Eisenbahn zu modernisieren und sie in ein Transportmittel für Menschen und Güter und zur Verbindung der verschiedenen Gebiete umzuwandeln, da sie über enorme Möglichkeiten verfüge, was den Transport von Gegenständen mit unterschiedlichen Mengen, Größen und zu günstigeren Preisen betreffe.

Das wirksamste und einflussreichste Mittel zum Erzielen eines industriellen und landwirtschaftlichen Wachstums in ganz Ägypten und zur Umsetzung der Pläne für den Bau neuer Städte, die Millionen ägyptischer Bürger aus dem engen Niltal locken könnten, bestehe darin, ein Eisenbahnnetz einzurichten, das in der Lage sein sollte, den Ansprüchen der Menschen und den Anforderungen der Industrie und der Agrarwirtschaft gerecht zu werden und ein positives Klima für die Entstehung neuer Städte zu ermöglichen. Gemeint seien hier neue Städte, welche die Menschen anziehen, die Bedürfnisse ihrer Einwohner decken, für ein Plus in den Bestrebungen nach Wachstum sorgen und zur Lösung der bestehenden und eskalierenden Probleme beitragen könnten.

Das lasse den Bau eines modernen Eisenbahnnetzes an die Spitze der Prioritäten des neuen nationalen Entwicklungs- und Modernisierungsplans kommen.

**Denn dieses Projekt könne kurzfristig und schnell neue Möglichkeiten für eine umfassende Entwicklung schaffen, vor allem:**

1. könnte es das Ziel von der Entwicklung Oberägyptens, des Sinai, der Ost- und Westwüste realisierbar machen. Dadurch würde die Landkarte der bevölkerten Gebiete und die Urbanisierung grundlegend geändert und die Voraussetzungen für ein agrarwirtschaftliches und industrielles Wachstum geschaffen. Außerdem würden die Bedürfnisse der dienstleistenden Sektoren, allen voran des Tourismus-Sektors mit seinen zukünftigen und wichtigen Leistungen, gedeckt.
2. würde es die Häfen (das Küstengebiet) mit dem Binnenland verbinden, was einen schnellen und möglichst effizienten Transport von benötigten Artikeln für die Industrie und die Landwirtschaft, von Nahrungsmitteln für die Menschen sowie von Import- und Exportgütern ermöglichen würde und verhindern würde, dass sich die Waren in den Häfen häufen.
3. würde es die umfassenden Entwicklungspläne und die großen Projekte in Oberägypten, wie unter anderem das gigantische Toshka-Projekt, unterstützen, indem es möglichst effiziente und günstige Verkehrsmittel sowie Transportmittel für die Beförderung von industriellen und landwirtschaftlichen Produkten und Rohstoffen gewährleistet. Auch für Projekte wie die Ausnutzung der See des Hohen Damms könnte es Transportmittel mit Kühlanlagen geben.
4. würde es den Binnentourismus beleben und so fördern, dass er den Sinai, die Nordküste, die südlichen Gebiete und die Oasen erfassen würde, indem Transportmittel für eine größere Anzahl von Menschen und zu günstigeren Preisen angeboten würden. Zudem würde dieses

Projekt die Landwege im engen Niltal entlasten und einen lebenswichtigen Teil an Verkehrsmitteln bereitstellen, die den Transport auf Landwegen verbessern und dessen Probleme und Risiken verringern könnten.

5. müsste die Entwicklung und Modernisierung der Eisenbahn deutlich zur Zunahme ihrer Einnahmen und zur Verbesserung ihrer monetären und dienstleistenden Einrichtungen beitragen. Die Eisenbahn müsste in einen Sektor umgewandelt werden, der nach richtigen wirtschaftlichen und finanziellen Maßstäben verwaltet würde und dessen verfügbare Einnahmen und dessen Eigentum profitabel eingesetzt würden.

**Dr. Nader Riad**, der Vorsitzende des ägyptisch-deutschen Unternehmerverbands, wies darauf hin, dass die Bedeutung der Eisenbahn für die hochentwickelten und aufstrebenden Wirtschaften von den enormen Dienstleistungen abhängt, die die Eisenbahn in allen Entwicklungsbereichen und vor allem im Industriesektor anbietet.

Die Eisenbahn könne die Konkurrenzfähigkeit des Wirtschaftssystems erhöhen, zur Verringerung der Herstellungskosten beitragen, die Beschaffung von Rohstoffen und Produktionsmaterialien erleichtern und Produkte im Inland und ins Ausland ausliefern.

**Dr. Riad unterstrich die Bedeutung der Verknüpfung des Modernisierungsprozesses der Eisenbahn mit der regelmäßigen Schaffung neuer Einnahmequellen. Das könnte verwirklicht werden:**

- indem die Eisenbahn über Mittel des Container-Transports und über mit Kühlanlagen ausgestattete Container-Güterzüge verfügen würde. Das würde der Import- und Exportwirtschaft Vorteile anbieten. Außerdem sollte die Eisenbahn in der Lage sein, Container auf ihren Höfen dauernd aufbewahren zu können, um den Bedürfnissen der Dörfer und Dörfchen in Unter- und Oberägypten entgegenzukommen.
- durch die Verlängerung der Eisenbahnstrecken und die Möglichkeit, Waren durch die Eisenbahn selbst zu verzollen. Die Eisenbahnlinien, die durch Hunderte von Dörfchen und Dörfern fahren würden, könnten dem Binnenmarkt sowie der Import- und Exportwirtschaft wichtige Handelsadern anbieten. Das könnten die anderen Transportmittel quantitativ und qualitativ in ausreichender Art und Weise nicht anbieten. Denn die Eisenbahn übertreffe die Transportmittel zu Land an Pünktlichkeit und durch den hohen Sicherheitsstandard.
- durch den Bau dreisterniger Hotels nach dem System BOT auf dem Grundbesitz der Eisenbahn, die für die Verwaltung dieser Hotels und die Kontrolle über sie verantwortlich sein würde. Das könnte der Eisenbahn große Einnahmen sichern, und zwar ohne dass ihr Baukosten zufallen würden, da sie an diesem Projekt mit ihrem Grundbesitz beteiligt sein würde. Dieser Service könnte Unternehmern und deren Vertretern und staatlichen Beamten auf ihren Geschäfts- und Dienstreisen in Ober- und Unterägypten Unterkunft verschaffen, da es in diesen Gegenden keine Hotels gibt. Darüber hinaus würden

die Cafeterias und Restaurants in den oben erwähnten Hotels gesellschaftliche Vorteile haben.

- indem die Eisenbahn Mittel zum Transport flüssiger Rohstoffe in speziellen Behältern (BUIK) anschafft. Diese Behälter gelten als der wirksamste Weg zur Versorgung der verschiedenen Fabriken mit Rohstoffen wie Eisen, Kohle, Zement, Phosphat, Mangan und anderen wichtigen Rohstoffen, da diese Behälter von oben gefüllt und von unten in ein paar Minuten entleert werden können – ohne den Gebrauch von Mitteln zur Beladung, Lagerung oder zum Transport, die bei der Stahl-, Brennstoff- und Chemieindustrie aufgrund fehlender Erfahrungen viele Pannen verursachen.
- durch die Gründung von Taxi- und Leichttransportunternehmen an allen Bahnhöfen. Das erfordere, dass man diesen Unternehmen freies Gelände an den Bahnhöfen zuteilen würde, da sie Dienstleistungen anbieten würden, die in allen Gouvernements, Dörfern und Dörfchen fehlen. Die Unternehmen für den leichten Transport sollten Zugang zu den Lagern der Eisenbahn haben, um Waren und Güter anzunehmen und zu liefern. Dies hätte positive Auswirkungen auf die Einnahmen der Eisenbahn und auf den Binnenhandel.
- durch die Schaffung eines Eilpostservice. Zweifelsohne biete die Eisenbahn zu einem hohen Grad diesen Service schon an – allerdings im Auftrag von anderen Sektoren. Sie müsse jedoch diesen Service im eigenen Auftrag anbieten, da sie über die Grundlagen dafür verfüge – von der Pünktlichkeit über die langen Linien bis zu den Lagern, wo man Briefe und Pakete aufbewahren könnte, bis sie zugestellt würden.

Auch dieser Service hätte positive Auswirkungen auf die Einnahmen der Eisenbahn und auf den Binnenhandel.

- durch die Gründung einer der Eisenbahn gehörenden Geldanstalt. Das könnte beispielsweise eine "Eisenbahnbank" sein. Diese sollte zum Ziel haben, Dienstleistungen wie die Lieferung von Waren, die Einkassierung der Preise und Kosten und die Überweisung des Geldes auf die Konten der Absender (Lieferanten) zu ermöglichen. Falls es an den Bahnhöfen Lager mit Kühlanlagen gäbe, könnten Lebensmittelhändler und –auslieferer die Waren dort aufbewahren lassen und aus dem Warenbestand nach Bedarf beziehen. Es liegt auf der Hand, dass das Abrechnungsverfahren -das heißt die Zeit zwischen der Einkassierung der Preise und Kosten und der Überweisung des Geldes auf die Konten der ursprünglichen Lieferanten- bis zu drei Tagen dauern könne, so dass ein ständiges Kapital in Höhe von Milliarden Pfund in der Eisenbahnbank vorhanden sein würde.
- durch die Gründung einer Firma, die Fahrgäste und Waren versichern würde. Der Ausbau der Dienstleistungen der Eisenbahn würde zweifellos einen weitreichenden Versicherungsservice verlangen, ob es sich nun um den Transport von Personen oder Waren oder die Lieferung von Import- bzw. Exportgütern zu den Häfen handelt. Es würde vorteilhafter für die Eisenbahn sein, dass sie selbst eine Versicherungsfirma gründet oder eine kleine Versicherungsfirma übernimmt, da eine solche Firma angesichts des Umfangs der beförderten Waren und der Zahl der Fahrgäste imstande sein würde, einen großen Überschuss in einem kurzen Zeitraum, der vielleicht sogar weniger als ein Jahr wäre, zu erzielen.

**Dr. Nader Riad**, der Vorsitzende des ägyptisch-deutschen Unternehmergebunds, wies auf die Notwendigkeit hin, dem Mangel an Lokomotiven, von denen es zurzeit nur 800 gibt und unter deren Fehlen die Eisenbahn akut leide, durch den Kauf von gebrauchten und reparierten Lokomotiven aus den entwickelten Ländern -darunter Deutschland- abzuhefen, bis neue Lokomotiven beschafft werden können.

In den entwickelten Ländern gebe es ein großes Angebot an verfügbaren, gebrauchten und reparierten Lokomotiven, aus dem man sich bedienen lassen sollte.

Es sei bekannt, dass Deutschland mit seinem 38.000 km langen Eisenbahnnetz die größte Eisenbahn in Europa besitze. Das bedeute, dass es in Deutschland gemäß der Größe seines Eisenbahnbetriebs den größten Überschuss an gebrauchten Lokomotiven in Europa gebe. Den Erwerb dieser Lokomotiven sollte das alte Ministerialdekret nicht verhindern, welches den Kauf gebrauchter Maschinen untersagt.

Denn das dringende Bedürfnis Lokomotiven anzuschaffen gehe vor – allerdings unter der Bedingung, dass die zu kaufenden gebrauchten Lokomotiven repariert würden und dass man mit der EU und Deutschland über den Erhalt von finanziellen Hilfen zur Finanzierung des Kaufs der Lokomotive verhandeln würde.

Das Ziel sei hier die Kosten für die Sanierung der Eisenbahn zu verringern und ihre Bedürfnisse schnell zu decken.