

**In a report prepared by Dr. Nader Riad,
A Plan to Modernize the Egyptian Railway**

A report prepared by Dr. Nader Riad, the Head of Research and Development and Technology Transfer Committee at the Egyptian Federation of Industries, and the Head of the Railway Committee affiliated to the Transport Committee of Egyptian Businessmen Association, pointed out that modernizing the Egyptian Railway is crucial, as the transportation sector is one of the key pillars of infrastructure of any nation; it plays a vital and positive role in the economies of various nations.

The report recognized that the Egyptian industry has always been, since its early days, subjected to the challenge of coping with the new developments. Still, we now stand in the cross-roads and we need to determine our priorities in order to face the present and future challenges.

Coping with the modern technology and the ever-changing variables is a key demand for the industry as they have an enormous impact on determining an industries success or failure.

The report also pointed out that there is much bias towards the transportation sector, especially regarding modernization of the Egyptian Railway as a key factor for the Egyptian industry and economy, because this very vital facility needs to be assisted and supported in order to obtain a tangible degree of modernity that would meet the national ambitions.

Therefore, modernizing the Egyptian Railway would solve many of the current problems of the Egyptian industry. Hence it is of the essence to make this issue a part of our future national project.

The report made it quite clear that many of the current problems can be solved through helping this important and vital facility which provides many services to the Egyptian economy.

There are many examples of how this new development will provide numerous services, including the impact of transport on the future of Toshka project on the medium and long-terms, as well as transporting the High Dam Lake fish which is linked to the efficiency of refrigerator transportation; aimed at providing low cost food for the Egyptians.

Moreover, development in general in Upper Egypt is bound to make the transportation of industrial as well as agricultural inputs and outputs well served.

The railway lines of main ports and harbors are also important. If modernized, they will help to facilitate the flow of commodities much more efficiently through these ports. Therefore, there are many aspects in general that would be enhanced if the railway is modernized.

The report added that the Egyptian Railway is a very rich facility regarding its possessions and assets, while it is poor in revenues.

It is important to link the two sides of this equation in a more appropriate way, and still there is much potential to do so by providing a tangible portion of the modernization needs to the Egyptian Railway, by means of allocating funding that would be added to other sources such as the international aid and assistance. Upon proper request, international support would be available from various benefactors such as the EU, Japan and the United States.

Dr. Nader Riad demanded in the report the need for providing more refrigerated containers and transportation, whilst expanding the use of containers in the Egyptian Railway.

By enhancing the usage of transportation containers, by the methods outlined previously, a very positive outcome will be gained. It would also grant the Egyptian economy an important privilege, both for exports and imports, qualifying the Egyptian Railway with refrigerated transportation.

Also, providing the suitable warehouses in the areas affiliated to Egyptian Railway would allow a great opportunity for continuous storage of materials and commodities, thus we will be able to provide the needs of the various villages and the small communities in Upper Egypt and the Delta by means of the frozen agricultural and food commodities extended to them.

The report has highlighted the necessity of extending the lines of the Egyptian Railway and providing the facilities with commodity service through the railway in regards with exports and imports.

This would definitely provide more arteries for the internal trade through the various railway stations that are present in thousands of local communities and villages. Furthermore, this would allow these areas to be linked to the outside world, in terms of exports and imports, in a way that cannot be provided through other means of land transportation neither in quantity nor in quality.

Meanwhile, it is fundamental element to preserve and enhance the time management system of the Egyptian system and ensure that trains are run at regular specific timing, in addition to providing the outmost level of safety and security over the railway lines; bearing in mind that the railway is much safer and more secure than other means of land transportation.

The report also proposed the establishment of a three-star hotel inside the property of the Egyptian Railway. This new establishment would be handled through the BOT system under full supervision and monitoring of the Egyptian Railway Authority. The Egyptian Railway would gain enormous income from this proposal and still it would not constitute any burden on its budget as the Egyptian Railway would effortlessly provide land for this activity.

In addition, building such hotels would provide accommodation facilities for businessmen and their representatives, as well as the State officials when they move from one point to another, especially while visiting Upper Egypt and Lower Egypt in areas where there is no hotel facilities available. Moreover, such hotels would be attached to cafeterias and restaurants; providing many social services.

In addition, the report highlighted the importance of the transportation services for the bulk raw materials inside special containers, which are known as the Bulk Containers.

This method is considered the fastest and most efficient in providing the various factories with the raw materials such as iron, coal, cement, phosphates, as well as other vital materials. Such materials are theoretically meant to be shipped from up and downloaded from down within a few minutes without the need of any other shipping and downloading materials.

The lack of providing such services is the reason behind the delay of many industries such as the steel industry and the chemical industry, as well as various others. These companies suffer due to the lack of experience in handling such matters.

The report also proposed the establishment of a new company that would aim at providing adequate taxi services, and light transportation at all railway

stations in Egypt. This would be dependent on the appropriate usage of the spare ground areas owned by the Railway Authority, which could be effectively used in providing such services.

Many of the villages and small communities in various governorates lack such facilities, and are in need of such beneficial services. The light transportation services would be connected with the railway station warehouses for receiving and transporting the commodities to and from such stations. This would have a very important impact on the Egyptian Railway and the internal trade as a whole.

In addition, the Egyptian Railway is invited to provide speed mail services because the railway is inevitably involved in providing such services as assistance to other facilities.

It is important to make the railway act a vendor of mail services on its own as it is a fact that the Egyptian Railway has the required key elements that can allow establishing such a system possible. This would require such precision and accuracy to make sure that the regularity and punctuality of the trains schedule is maintained. The expansion of the railway networks and enhancing the attached warehouses is essential in order to securely store the letters and parcels until distribution.

Attaching such services to the Egyptian Railway will definitely have a positive impact on the railway revenues as well as an impact on the internal trade.

The report demanded establishing a banking mechanism for the Egyptian Railway which could be named "The Railway Bank". Such a bank would be in charge of providing services in regards to handling the commodities and

issuing out its price, and then transferring it to the account of the shipping company.

If the railway is providing the services of refrigerated storage and warehouses, one can only imagine the benefits, especially if the Railway Bank can manage the accounts of grocers, dealers and food distributors, who can draw as many parcels as they need from the railway warehouses.

It is not a secret that neither the Post Authority nor other authorities are providing such services in the due manner, as well as the fact that the transactions in the banking system takes a considerable amount of time, not to mention the time-consuming lag between cashing the price of the commodity and fulfilling its transfer to the original shipper.

In many cases, such transactions take some three days, however by the establishment of a railway bank that would provide such service; this time can be shortened, making it a very important asset whereby billions of pounds would be saved regularly.

The report hinted that the railway lines could be extended to Toshka and the Red Sea ports which would be an integrated component with the Toshka project; a project that is currently suffering due to the lack of appropriate transportation facilities to transport the agricultural products in a safe and secure way.

Providing such new lines would allow a vertical expansion of the Toshka project to achieve the previously planned schemes.

The report pointed out that establishing an insurance company for the individuals and commodities attached to the Egyptian Railway is also a valid proposition. This is because expanding the railway services regarding the local

commodities on one hand, and dealing with the port commodities handled in importing and exporting on the other, would be an additional facility.

Another valid point is that this would also help with increasing the transportation of passengers, if the Railway Authority is providing extended insurance to them. It would be much more feasible if the Egyptian Railway were to provide such services on its own by means of a special mechanism established for that purpose, or the acquisition of a small existing insurance company.

The validity of such a proposal lies in the fact that the amount of commodities and number of passengers served by the Egyptian Railway is truly enormous. Providing the insurance services for this large business would ensure the Egyptian Railway a great success in acquiring immense revenue during a small period of time; not exceeding the first year.

The report also proposed a strategy to handle the problem faced in regards to the lack of engines at the Egyptian Railway, or at least for the time being. The suggestion is to recycle used and refurbished engines which would complete or bridge the gap, thus satisfying the need of the Egyptian Railway and temporarily solving the problem.

The Egyptian Railway is in short of some 800 engines at the moment, and it is elementary to consider carrying out this strategy in order to bridge this gap. There is a possibility of making use of the available used and refurbished engines from an industry in Germany. Germany has great experience in this regard and can be the temporary help required until the Egyptian Railway manages to buy new engines.

It is a fact that Germany acquires the largest railway network in Europe; extending to around 38,000 kilometers. Therefore, the Germans have a huge surplus of used engines, which is the highest in Europe, as these engines are being used over this great network.

Importing such used and refurbished engines would not contradict with the old Ministerial decree that bans purchasing used equipment, because the Egyptian Railway is in a dire need to acquire such engines as soon as possible. Fulfilling this need is more of a priority than following the Ministerial decree.

Industrie und Handel

**In einem Bericht verfasst durch Dr. Nader Riad
Ein Plan zur Modernisierung der ägyptischen Eisenbahn**

**Die Weiterentwicklung löst die Probleme der Industrie und realisiert den
Ehrgeiz der nationalen Wirtschaft**

Der Bericht, den Dr. Nader Riad, Vorsitzender des Komitees für Forschung, Weiterentwicklung und Technologie-Transfer im Bund der ägyptischen Industriegewerbe sowie Vorsitzender des Eisenbahn-Komitees als Zweigstelle des Komitees für Transport in der Gesellschaft für ägyptische Geschäftsleute, über die Modernisierung der ägyptischen Eisenbahn verfasste, vertritt er die Meinung, der Bereich Transport und Verkehrsmittel stelle die Hauptgrundlagen der Infrastruktur eines Landes dar und spiele eine positive und effektive Rolle in der Wirtschaft von Ländern.

Er deutete darauf hin, dass die ägyptische Industrie seit ihrer Gründung Herausforderungen ausgesetzt war, die die Entwicklung stets begleitet haben. Jetzt sind wir aber in einer Situation, wo wir unsere Prioritäten setzen müssen, um diesen Herausforderungen standzuhalten. Erwähnenswert vor allem, als effektive Grundvoraussetzung für die Industrie tendieren wir dazu, uns auf den Bereich Transport und Verkehrsmittel zu konzentrieren, genauer auf die Modernisierung der Eisenbahn.

Dies ist nämlich ein extrem wichtiger Bestandteil der Infrastruktur, um den nationalen Ehrgeiz überhaupt verwirklichen zu können. Dies gilt als Lösung für viele Probleme der Industrie in der jetzigen Phase; deshalb ist es ein Muss, die Modernisierung der Eisenbahn als unser nächstes nationales Projekt zu betrachten.

Es sei kein Geheimnis, bestätigte Riad, dass viele der aktuellen Probleme durch dieses Eisenbahnprojekt zu bewältigen wären.

Die nähere Zukunft von "Toushki" und mittelfristig die Fischerei in dem Hochdammsee sind auf einen Transport mit effizienten Kühlungsbedingungen angewiesen.

Damit ist direkt die Nahrungsversorgung mit niedrigen Produktionspreisen, die Entwicklung Oberägyptens und der Transport von industriellen und landwirtschaftlichen Rohmaterialien und Produkten verbunden.

Der Zugang zu den Häfen mit der Eisenbahn, der reibungslose Transport sowie die kompetente und schnelle Abfertigung der Ware gehören zu den wichtigsten Prioritäten.

Er fügte hinzu, die ägyptische Eisenbahn ist eine Einrichtung reich an Besitz, arm an Einnahmen. Die Verbindung und den Ausgleich beider Waagschalen ist durchaus machbar, indem man eine Modernisierung durch internationale Hilfgelder von der EU, den USA oder Japan ermöglicht. Dies bedarf einer cleveren Präsentation und einer Überzeugungsfähigkeit.

Der Bericht plädierte für die Zurverfügungstellung von Kühlwaggons, da man den Transport von Containern mit der Eisenbahn fördern sollte.

Der Vorteil dieser Dienstleistung für Export und Import ist erheblich, wenn er mit Lagerräumen bzw. -flächen in Bahnhöfen ergänzt würde.

Für den Bedarf in den Dörfern und Bezirken in Oberägypten und im Delta sind Kühlanlagen sowie temperierte Transportbedingungen von großem Nutzen.

Außerdem ist es wichtig neue Linien zu legen und die Abfertigung der Waren beim Export und Import durch die Eisenbahn zu erleichtern: Dies würde Wege für den Innenhandel öffnen, über die Bahnhöfe, die in den verschiedenen Dörfern und Bezirken verstreut sind.

Der Außenhandel, ob Ein- oder Ausfuhr würde mehr davon profitieren, im Vergleich zu anderen Transportmöglichkeiten auf dem Landweg, die weder die Mengen noch die Art des Transports bieten können. Weitere Vorteile der Eisenbahn sind die regelmäßigen genauen Fahrzeiten der Züge durch die Verwaltung eines durchdachten Zeitplans.

Ferner weisen Schienen einen höheren Sicherheitsgrad auf, der weitestgehend durch andere Transportmittel auf dem Landweg nicht gewährleistet wird.

Er betonte die Notwendigkeit Drei-Sterne-Hotels im Besitz der Eisenbahn nach dem BOT-System zu bauen. Dadurch wird die Leitung und Aufsicht übernommen, große Einnahmen der Eisenbahn garantiert, ohne Bedarf an flüssigem Kapitalbeitrag, da die Eisenbahn nur Grundstücke aus ihrem Besitz zur Verfügung stellt.

Außerdem bieten die Hotels Unterkünfte für Geschäftsleute oder ihre Vertreter sowie für Staatsangestellte bei ihren Reisen nach Oberägypten und in den Norden des Landes, wo es in der Tat wenig Hotelleriedienstleistungen gibt. Andererseits bietet die Gastronomie dieser Hotels gesellschaftliche und soziale Vorteile.

Ein weiterer Service, der eingeführt werden sollte, ist die Möglichkeit unverpackte Rohstoffe "Bulk" zu transportieren. Dabei werden in geeigneten Containern, durch diese effiziente Methode, Rohstoffe wie u.a. Eisen, Kohle, Zement, Phosphate und Mangan befördert.

Die Container werden in wenigen Minuten von oben gefüllt und von unten entleert, ohne auf aufwändige Auf- und Entladehilfen angewiesen zu sein. Die mangelnde Erfahrung in dem Bereich geht auf Kosten der Industrie im Bereich Stahl, Treibstoff oder Chemikalien.

Außerdem schlug er vor, ein Unternehmen zu gründen, das in allen Bahnhöfen Taxi und Lieferwagen anbietet.

Dafür wären unbebaute Grundstücke, Eigentum der Eisenbahn, zu nutzen, um diese Dienstleistungen zu gewährleisten, an denen es in allen Dörfern mangelt und die in Gemeinden und Provinzen vermisst werden. Solche Lieferdienstleistungen würden im engen Kontakt mit den Lagern der Eisenbahn arbeiten, um Waren entgegenzunehmen und auszuhändigen; ein System, das der Eisenbahn Profit abwirft und den Innenhandel ankurbelt.

Ferner könnte die Eisenbahn einen Schnellpostservice anbieten, da die Eisenbahn als Infrastruktur für viele andere Einrichtungen gilt und über sämtliche Voraussetzungen verfügt; angefangen bei den regelmäßigen Zügen, über ein weitläufiges Verbindungsnetz über die nötigen Lager zur Aufbewahrung der Post und Pakete bis zu ihrer Austragung.

Dies hat wiederum einen Effekt auf die Einnahmen der Eisenbahn und den Innenhandel.

Riad plädierte für einen finanziellen bzw. bankalen Mechanismus für die Eisenbahn, z.B. "Die Eisenbahnbank", mit dem Ziel den Service der Ausgabe von Waren anzubieten, die Gebühren dafür entgegenzunehmen und auf das

Konto des Absenders zu überweisen. Vorteilhaft bei dem Service wären natürlich die Möglichkeiten der Lagerung in Kühlräumen im Sinne der Lebensmittelhändler und –geschäfte, die dann je nach Bedarf rationiert ihre Ware dort abholen könnten.

Es ist kein Geheimnis, dass die Dienstleistungen der Post und der Sparkasse zu wünschen übrig lassen.

Die Zeitspanne zwischen der Entrichtung der Gebühren und dem Zugang der Ware bei dem reellen Transporteur kann manchmal bis zu drei Tagen dauern, was der Eisenbahn Einnahmen in Höhe von Milliarden-Beträgen nachhaltig einbringen könnte.

Er betonte die Notwendigkeit Eisenbahnschienen nach Touthki und an die Häfen des Roten Meeres zu legen, eine wichtige Ergänzung zum Touthki-Projekt, das unter mangelnden angemessenen Mitteln zum sicheren Transport landwirtschaftlicher Produkte leidet.

Dies ermöglicht ein horizontales Wachstum des Projektes, gemäß der ursprünglichen Planung.

Auf die Gründung eines Versicherungsunternehmens zum Schutz der Personen und Waren wies er ebenfalls hin, da die Erweiterung der Dienstleistungen von der Eisenbahn, sei es im Zusammenhang mit dem nationalen Transport von Waren oder Personen oder im Umgang mit Export- und Importprodukten an Häfen, definitiv auch einen entsprechenden Versicherungsschutz erfordert.

Effektiver wäre es natürlich, wenn die Eisenbahn diese Dienstleistungen durch ein selbsterstelltes bzw. –veraltetes System bietet, sogar im Zusammenhang mit dem Versicherungsunternehmen, da es sich dabei um enorme Mengen an Waren handelt und einer riesigen Anzahl an Fahrgästen,

mit einer so gut wie 100 %igen Garantie zum Profit innerhalb einer kurzen Zeit, die ein Jahr nicht überschreiten würde.

Als kurzfristige Lösung für die mangelnden Lokomotiven schlug er vor, gebrauchte bzw. erneuerte Maschinen aus Deutschland zu kaufen, um vorerst den Defizit zu decken, bis der Kauf von neuen Lokomotiven finanziell machbar ist.

Bekannt ist, dass Deutschland über das dichteste Eisenbahnnetz Europas verfügt, Linien von 38000 Kilometern Länge. Dadurch sind natürlich viele Gerauchtlokomotiven für den Weiterverkauf vorhanden.

Dieser Kompromiss ist für die Expansion des Eisenbahnnetzes in Ägypten unentbehrlich; trotz des alten ministeriellen Beschlusses, der eigentlich den Kauf von Altmaschinen verbietet. Der große Bedarf an Lokomotiven gebietet es gegenüber diesem Gesetz ein Auge zuzudrücken.