

Railway Development, Our National Project

The recent accidents brought the file of Egypt's railways to the surface while new studies say railways conditions always need tens of billions of pounds to be improved.

Dr. Nader Riad, industrialist and chairman of the Egyptian-German Business Council and the Research, Development & Technology Transfer Committee at the Egyptian Federation of Industries, says, "Undoubtedly, the current deterioration of Egypt's railways is clear evidence of how we have been wasting our potentials for long decades. Egypt was rich of experts in railways management, who excellently managed that utility after the departure of the Britons without any operational gap administratively and technically."

Railways are Egypt's most strategic public utility. They can be described as "rich in potentials and poor in revenues", according to Dr. Riad. Part of these potentials and capabilities should be used in financing railway projects of expansion and development, and in paying much attention to cargo transportation, which has been neglected for long years as the priority has always been given to passenger transportation.

What is also needed is employing any other available finance sources like international grants and aid, which world bodies like the EU and countries like Japan and the US can extend to Egypt, according to Dr. Riad.

Almost everybody believes that many of our current economic problems could disappear if that key public utility was developed in a way that achieves the national ambitions connected to it.

A lot of our current big economic questions find answers in railways development. For example, why haven't we been able so far to achieve the goal of our large projects in South Egypt, like Toshka? The answer is: the railways do not extend as far as Toshka. What are the reasons behind our failure to benefit from our piscine resources at the High Dam Lake? The answer is: Railways do not provide refrigerated transportation services. What does obstruct the business of agroprocessing? The answer is: Railways do not provide transportation lines to agricultural crop input and output sites. What does obstruct the development of the Red Sea ports? The answer is: Railways do stretch as far as these ports. What are the problems of steel and cement companies, which prevent these companies from achieving the constructional development they aspire to? The answer is: Railways do not provide bulk material transportation lines such as cement, coal and other industry-feeding materials. Another big question is: why did Upper Egypt fail to join the exportation process? The answer is: Railways do not stretch as far as seaports and do not provide release and transportation services. What are the internal trade problems that prevent them from performing the role they deserve? The answer is: The storehouses at each terminal must be activated in order to meet all the needed storage services, including refrigerated transportation.

The following key aspects need to be taken into account to consider a plan or a project to develop Egypt's railways and achieve our national ambitions:

- 1) Addressing the shortage of trailers in the short run by using second-hand trailers. Up to 800 are urgently needed and we can temporarily import second-hand trailers from Germany until we become able to replace all of them with new ones.

Germany has the largest railway network in Europe (38,000 km), something which provides a surplus of second-hand trailers – more than anywhere else in Europe. This idea should not be obstructed by the old ministerial decree banning the purchase of second-hand equipment, because our urgent need to get trailers surpasses that decree, provided that these trailers are imported after being maintained.

- 2) Extending railways and providing cargo release services for importation and exportation business. This would provide arteries for internal trade through railway stations in every small town and village which land transportation falls short in providing efficiently. Railways provide a time management system thanks to their systematic schedules and high safety levels.
- 3) Providing containers and refrigerated wagons. More containers should be transported via railroads thanks to the many advantages on importation and exportation. These containers should also be refrigerated – whenever needed – and could be stored at yards affiliated to railroads. The main goal would be to meet some of the needs of villages and small towns in Upper Egypt and the Delta, such as cooling services.
- 4) Transporting cargoes in containers. This is the most effective and fastest way to supply factories with vital raw materials such as iron, coal, cement, phosphate, manganese and more.

They can be charged from above and discharged from below in a few minutes without any need for machines to load or transport them. This used to hinder steel, fuel and chemical industries due to their lack of experience.

- 5) A company is needed to provide cab and vans at all train stations. Mainly, this relies on utilizing the areas available within railroads reserve. All villages and some small towns and provinces need this service. Van services relate to railroad storehouses to receive and deliver the goods.
- 6) Providing express post services. Railways provide many of these services for different utilities. However, railways should practice these services by themselves, as they already have the main qualifications, from regular train schedules to large lines and storehouses where mail and parcels can be kept until they are distributed. This would have a big positive turnout on the revenues of railroads as well as internal trade benefits.
- 7) Creating a banking mechanism for railways – for example a "railways bank" – to deliver goods, collect the price of goods, and transfer the money to the shipper. It would be better to have refrigerated storage services, which target grocers and foodstuff distributors, who can then draw the parcels with the amount they need.

It is no secret that Egypt's post and saving services do not perform these services properly. The clearance processes – the period between getting a commodity price and delivering the commodity to the original shipper, which might take three days – would permanently save the "railways bank" billions of pounds.

8) Extending railroad lines to Toshka and Red Sea ports. This would be integrated with the Toshka project, which suffers from shortage of transportation to carry the agricultural crops safely. This would also serve to enlarge the project horizontally.

9) Building a cargo and individual insurance company. There is no doubt that increasing railroad services, either with regard to local cargo transportation or the import and export of goods, and increasing passenger transportation need extensive insurance services.

It would be better that the railways provide these services through a mechanism created for the purpose or by taking over a small insurance company. The large amount of commodities and big number of passengers would be its passport to success in achieving a large surplus in as short a period as a twelve months.

10) Building 3-star hotels within railways-owned lands through the BOT system; these hotels would be overseen and supervised by the railways themselves.

Such a suggestion, if applied, would bring a big income for the railways, which are not requested to contribute to its cost as they would provide the land.

This would also provide place for accommodating business owners and their deputies, as well as civil servants, during their business visits to Upper and Lower Egypt, in particular to those areas with no hotels. Cafeterias and restaurants would also bring a considerable social benefit.

I would like to express my appreciation to Minister Mohamed Lutfi Mansour for his fairness, thoughts, ambitions and performance, as he resigned in the face of emotional waves which failed to listen to the voice of reason.

Dr. Riad: Railroad Development Egypt's National Project

The current deterioration of Egypt's railways is clear evidence of how we have been wasting our potentials for long decades. Egypt was rich of experts in railways management, who excellently managed that utility after the departure of the Britons without any operational gap administratively and technically.

Dr. Nader Riad, industrialist and chairman of the Egyptian-German Business Council and the Research, Development & Technology Transfer Committee at the Egyptian Federation of Industries, believes that Egypt's railways are the most strategic public utility. They can be described as "rich in potentials and poor in revenues", according to Dr. Riad. Part of these potentials and capabilities should be used in financing railway projects of expansion and development, and in paying much attention to cargo transportation, which has been neglected for long years as the priority has always been given to passenger transportation.

It is equally important to employ any other available finance sources like international grants and aid, which world bodies like the EU and countries like Japan and the US can extend to Egypt, according to Dr. Riad.

Everybody believes that many of our current economic problems could disappear if that key public utility was developed in a way that achieves the national ambitions connected to it.

A lot of our current big economic questions find answers in railways development. For example, why haven't we been able so far to achieve the goal of our large projects in South Egypt, like Toshka? The answer is: the railways do not extend as far as Toshka.

What are the reasons behind our failure to benefit from our piscine resources at the High Dam Lake? The answer is: Railways do not provide refrigerated transportation services. What does obstruct the business of agroprocessing? The answer is: Railways do not provide transportation lines to agricultural crop input and output sites. What does obstruct the development of the Red Sea ports? The answer is: Railways do stretch as far as these ports. What are the problems of steel and cement companies, which prevent these companies from achieving the constructional development they aspire to? The answer is: Railways do not provide bulk material transportation lines such as cement, coal and other industry-feeding materials.

Another big question is: why did Upper Egypt fail to join the exportation process? The answer is: Railways do not stretch as far as seaports and do not provide release and transportation services. What are the internal trade problems that prevent them from performing the role they deserve? The answer is: The storehouses at each terminal must be activated in order to meet all the needed storage services, including refrigerated transportation.

The following key aspects need to be taken into account to consider a plan or a project to develop Egypt's railways and achieve our national ambitions:

- 1) Ending the shortage of trailers in the short run by using second-hand trailers.

2) Up to 800 are urgently needed and we can temporarily import second-hand trailers from Germany until we become able to replace all of them with new ones.

Germany has the largest railway network in Europe (38,000 km), something which provides a surplus of second-hand trailers – more than anywhere else in Europe. This idea should not be obstructed by the old ministerial decree banning the purchase of second-hand equipment, because our urgent need to get trailers surpasses that decree, provided that these trailers are imported after being maintained.

2) Operating railways and providing cargo release services for importation and exportation business. This would provide arteries for internal trade through railway stations in every small town and village which land transportation falls short in providing efficiently. Railways provide a time management system thanks to their systematic schedules and high safety levels.

3) Providing containers and refrigerated wagons. More containers should be transported via railroads thanks to the many advantages on importation and exportation. These containers should also be refrigerated – whenever needed – and could be stored at yards affiliated to railroads. The main goal would be to meet some of the needs of villages and small towns in Upper Egypt and the Delta, such as cooling services.

4) Transporting cargoes in containers. This is the most effective and fastest way to supply factories with vital raw materials such as iron, coal, cement, phosphate, manganese and more.

They can be charged from above and discharged from below in a few minutes without any need for machines to load or transport them. This used to hinder steel, fuel and chemical industries due to their lack of experience.

- 5) A company is needed to provide cab and vans at all train stations. Mainly, this relies on utilizing the areas available within railroads reserve. All villages and some small towns and provinces need this service. Van services relate to railroad storehouses to receive and deliver the goods.
- 6) Providing express post services. Railways provide many of these services for different utilities. However, railways should practice these services by themselves, as they already have the main qualifications, from regular train schedules to large lines and storehouses where mail and parcels can be kept until they are distributed. This would have a big positive turnout on the revenues of railroads as well as internal trade benefits.
- 7) Creating a banking mechanism for railways – for example a "railways bank" – to deliver goods, collect the price of goods, and transfer the money to the shipper. It would be better to have refrigerated storage services, which target grocers and foodstuff distributors, who can then draw the parcels with the amount they need.

It is no secret that Egypt's post and saving services do not perform these services properly. The clearance processes – the period between getting a commodity price and delivering the commodity to the original shipper, which might take three days – would permanently save the "railways bank" billions of pounds.

8) Extending railroad lines to Toshka and Red Sea ports. This would be integrated with the Toshka project, which suffers from shortage of transportation to carry the agricultural crops safely. This would also serve to enlarge the project horizontally.

9) Building a cargo and individual insurance company. There is no doubt that increasing railroad services, either with regard to local cargo transportation or the import and export of goods, and increasing passenger transportation It would be better that the railways provide these services through a mechanism created for the purpose or by taking over a small insurance company. The large amount of commodities and big number of passengers would be its passport to success in achieving a large surplus in as short a period as a twelve months.

need extensive insurance services.

10) Setting up 3-star hotels within railways-owned lands through the BOT system; these hotels would be overseen and supervised by the railways themselves.

Such an idea, if applied, would bring a big income for the railways, which are not requested to contribute to its cost as they would provide the land.

This would also provide place for accommodating business owners and their deputies, as well as civil servants, during their business visits to Upper and Lower Egypt, in particular to those areas with no hotels. Cafeterias and restaurants would also bring a considerable social benefit.

I would like to seize the chance to express my appreciation to Minister Mohamed Lutfi Mansour for his fairness, thoughts, ambitions and performance, as he resigned in the face of emotional waves which failed to listen to the voice of reason.

Ein wirtschaftlicher Experte:

Die Modernisierung der Eisenbahn ist das nationale Projekt Ägyptens

Die Unfälle und Katastrophen der letzten Jahre führten dazu, dass die Frage der Modernisierung der ägyptischen Eisenbahn heftig diskutiert wird. Nach den neusten wissenschaftlichen und wirtschaftlichen Studien wird die Modernisierung der Eisenbahn Duzende von Milliarden kosten. Aus diesem Grund wird die Frage der Modernisierung der Eisenbahn in diesem Artikel ausführlich behandelt und aus unterschiedlichen Perspektiven diskutiert.

Herr Dr. Ing. **Nader Riad**, ein berühmter Fabrikant, Chef des deutsch-ägyptischen Arbeitsrates und Leiter der Kommission für Forschung, Entwicklung und Technologietransfer beim ägyptischen Industrieverband, vertritt in diesem Zusammenhang eine wirtschaftliche Auffassung. Riad meint: „Es gibt keinen Zweifel daran, dass die „schlechte“ Eisenbahn Ägyptens ein klarer Beweis dafür ist, dass man sie seit langer Zeit nicht modernisierte, sodass sie zurzeit viele Probleme hat.“

Obwohl die ägyptische Eisenbahn früher sehr gut war, sodass man Ägypten als „vorbildhaft“ bezeichnete, kann man sie gegenwärtig als eines der schlechtesten Verkehrsmittel überhaupt in Ägypten bezeichnen.

Man muss darauf hinweisen, dass die Ägypter eine lange Erfahrung auf dem Gebiet des Baues und der Modernisierung der Eisenbahn haben; direkt nach Ende der britischen Kolonialzeit, während der der Bau der Eisenbahn begann, konnten die Ägypter diese Eisenbahn entwickeln, indem sie von den britischen Erfahrungen profitierten.

So gab es damals keine Verwaltungs- bzw. Modernisierungsprobleme. Gegenwärtig kann man aber die ägyptische Eisenbahn als zwar „reich an ihren Fähigkeiten, jedoch arm an ihren Leistungen und Gewinnen“ bezeichnen. Damit meint man, dass die Eisenbahn viele Möglichkeiten hat bzw. haben könnte, wenn man sie modernisieren würde. Trotzdem ist sie kein wirksames Mittel zur wirtschaftlichen Entwicklung Ägyptens, weil sie viele Probleme hat. Um diese Probleme lösen zu können, muss man die Eisenbahn modernisieren und sie nicht nur zum Transport von Personen benutzen. Der Transport von Gütern, den man im Laufe der vergangenen Jahrzehnte außer Acht ließ, muss ein zentrales Ziel der Modernisierung der Eisenbahn sein.

Es ist in diesem Zusammenhang nennenswert, dass man die Eisenbahn bisher als Mittel zum Transport von Personen, keinesfalls jedoch zum Transport von Gütern betrachtete. Bei der Modernisierung der Eisenbahn kann der Staat von den finanziellen Hilfen ausländischer Länder profitieren. Abgesehen davon, dass Ägypten die Modernisierung der Eisenbahn finanzieren kann, können andere Länder zu dieser Modernisierung beitragen. Zu diesen Ländern gehören vor allem die USA, Japan und die EU. Es steht außerdem außer Frage, dass viele wirtschaftliche zurzeit verbreitete Probleme gelöst werden können, wenn man die Eisenbahn modernisiert. Mit einer – wie es angestrebt wird - modernen Eisenbahn werden Waren und Güter schneller, sicherer und preiswerter transportiert.

Man kann hier auf eine wichtige Tatsache hinweisen: Die meisten ägyptischen wirtschaftlichen Projekte im Süden haben Probleme mit dem Transport, sodass man sagen kann, dass diese Projekte ihre angestrebten Ziele nicht erreichen können. Hier stellt sich eine Frage: Warum konnte das Toshka-Projekt seine Ziele noch nicht erreichen? Die Antwort lautet: weil die Eisenbahn diesen Ort (den Südwesten Ägyptens) nicht erreicht.

Eine andere Frage stellt sich auch: Warum kann man von der Fischerei im Staudammgebiet nicht besser profitieren? Die Antwort ist: Weil man die gekühlten Waren (d.h. die Fische) nicht mit der Eisenbahn transportieren kann. Eine dritte Frage lautet: Warum kann man keine Fabriken auf landwirtschaftlichen Gebieten bauen? Weil man die industriellen Waren, die in diesen Fabriken hergestellt werden, nicht mit der Eisenbahn transportieren kann. Obwohl die Eisenbahn eine wichtige Rolle für die wirtschaftliche Entwicklung und die Förderung der Modernisierung spielt, muss man sich eine Frage stellen: Warum wird die Eisenbahn nicht modernisiert und welche Mängel gibt es bei der Modernisierung der ägyptischen Häfen am Roten Meer? Warum können nicht alle Orte um die Häfen des Roten Meeres mit dem Zug erreicht werden?

Man kann die Antwort auf diese Fragen im Folgenden so zusammenfassen: In Ägypten gibt es zahlreiche industrielle Probleme. Vor allem Zement- und Metallfabriken können sich nicht entwickeln, weil es viele Probleme mit dem Transport der für diese Industrien erforderlichen Rohstoffe wie Kohlen, Heizöl und andere Rohstoffe gibt. Um diese Rohstoffe zu transportieren, braucht man Güterzüge; diese Güterzüge sind in Ägypten nicht vorhanden. Man kann sich in diesem Zusammenhang fragen: Warum trägt Oberägypten (eine Bezeichnung für einige Städte, die im südlichen Teil Ägyptens liegen) nicht zur Förderung des Exports bei? Die Antwort kann lauten: ...weil es keine Güterzüge gibt, die die Waren und Güter vom Oberägypten zu den Häfen transportieren können.

Erst durch diese Züge kann der Hersteller seine Waren liefern und somit ins Ausland exportieren. Welche Probleme hat der ägyptische Innenhandel und warum trägt er zur wirtschaftlichen Entwicklung nicht wirksam genug bei? Der Grund besteht selbstverständlich in der Eisenbahn, denn Güter können nicht so einfach transportiert und somit auch nicht einfach verteilt werden.

In den meisten Fällen müssen die Händler die Waren in großen Mengen speichern, damit sie diese Waren später verteilen können. Außerdem haben die Händler Probleme mit dem Transport gekühlter Waren, weil es leider nicht möglich ist, diese Waren mit dem Zug zu transportieren.

Man kann davon ausgehen, dass die hier gestellten Fragen und dargestellten Probleme der Vergangenheit angehören. So muss man auf diese „Erbsünde“ nun verzichten und an die Lösungen und neuen anwendbaren Strategien zur Entwicklung und Modernisierung der Eisenbahn denken, damit sie ihre wirtschaftliche Rolle übernehmen und zur Entwicklung der nationalen Wirtschaft beitragen kann.

Viele Wirtschaftsexperten sind der Meinung, dass die Modernisierung der ägyptischen Eisenbahn auf bestimmten Faktoren bzw. Modernisierungsmitteln basieren muss, damit man die hier erwähnten Probleme beseitigen und die angestrebten Ziele erreichen kann.

Zu den Modernisierungsmitteln gehören vor allem:

Erstens: Die Verfügbarkeit von Transportmitteln für Container und Kühlmittel:

Zunächst ist es wichtig, dass die Eisenbahn ausreichende Transportmöglichkeiten für Container zur Verfügung stellt.

Des Weiteren sollte es die Möglichkeit geben, die Container in der Nähe der Bahnhöfe zu lagern. Diese Lager bzw. Depots sollen selbstverständlich in der Lage sein, die Güter für eine lange Zeit aufzubewahren, bis man sie später in die verschiedenen Dörfer und Städte Ägyptens weitertransportieren und ausliefern kann.

Dies wird sich positiv auf den In- und Auslandstransport auswirken. Wichtig ist auch die Verfügbarkeit von Kühltransportern. Die Kühlung in den Depots muss selbstverständlich gewährleistet sein, damit die Kühlkette nicht unterbrochen wird und die Qualität der Ware erhalten bleibt.

Zweitens: Erweiterung des Streckennetzes und Verfügbarkeit über die von der Eisenbahn erbrachten Dienstleistungen, Abfertigung von Import- und Exportgütern:

Die Erweiterung des Streckennetzes wird die "Lebensader" des Innen- und Außenhandels schaffen. Die in den vielen Städten und Dörfern vorhandenen Eisenbahnen können den Handel um ein Vielfaches erleichtern und den Import und Export von Gütern ermöglichen. Kein anderes Überlandtransportmittel könnte qualitativ oder quantitativ gleich gute Resultate erzielen.

Die Pünktlichkeit der Eisenbahn ist ein großer Vorteil. Sie fährt nach Plan und hält diesen auch fast immer ein. Zudem ist der Eisenbahntransport sicherer als andere Überlandtransportarten.

Drittens: Die Gründung von *** Sterne Hotels auf dem von der Behörde der Eisenbahn verfügbaren Boden:

Die Hotels sollen mit dem BOT-System (Build-Operate-Transfer, Dt. Bau-Aufstellungs-Transfer) arbeiten und von der Eisenbahnbehörde kontrolliert und betreut werden. Diese Maßnahme soll dazu beitragen, dass die Eisenbahn weitere wichtige Einkünfte erzielt. Die Eisenbahnbehörde wird Partner des Projekts, da sie Eigentümer der Grundstücke ist, auf denen die Hotels gebaut werden.

So ist es auch möglich, dass die Geschäftsleute, ihre Vertreter und andere wichtige Beamte in diesen Hotels übernachten können, wenn sie Geschäftsreisen nach Ober- und Unterägypten machen (mit Unterägypten sind jene Städte gemeint, die im Süden Ägyptens liegen). Solche Übernachtungsmöglichkeiten in der Nähe der Bahnhöfe existieren zurzeit noch nicht.

Die Hotels können auch eine wichtige ökonomische Rolle für die Region spielen. Wenn in ihrer Nähe Restaurants und Cafeterias errichtet werden, entwickelt sich die gesamte Infrastruktur und neue Arbeitsplätze werden geschaffen.

Viertens: Die Verfügbarkeit von Transportmöglichkeiten für flüssige Stoffe in den dafür geeigneten Containern:

Die Eisenbahn ist das effektivste und schnellste Transportmittel für den Transport und die Lieferung von Eisen, Kohle, Zement, Phosphor, Mangan und anderen wichtigen Materialien an die verschiedenen Fabriken.

Zu den Vorteilen des Transports durch die Eisenbahn gehört, dass man die Güter leicht aufladen und entladen kann. Man braucht in diesem Fall keine anderen Installations- oder Verkehrsmittel, welche den Transport von Stahl oder Kraftstoff in der chemischen Industrie sonst oft erschweren.

Fünftens: Taxiunternehmen auf allen Bahnhöfen und Ausbau des Transports leichter Güter:

Die Idee besteht darin, an allen Bahnhöfen Taxistände und Haltestellen für den Transport von leichten Gütern einzurichten. Diese Dienstleistungen sind vielerorts auf dem Land bisher nicht verfügbar. Auch in den Städten sind sie noch nicht ausreichend vorhanden.

Die für den Transport leichter Güter geeigneten Wagen sollen den Depots auf den Bahnhöfen zur Verfügung stehen, um die Güter weiter zu transportieren. Dies wird der Eisenbahnbehörde helfen, den Innenhandel weiter auszubauen.

Sechstens: Bereitstellung einer Eilpost:

Die vorangegangenen Ausführungen haben bereits gezeigt, dass der Ausbau der Eisenbahn viele andere Dienstleistungen begünstigt.

Die Zustellung der Post ist eine dieser Dienstleistungen. Durch die Verbesserung des Streckennetzes werden Briefe und Waren noch schneller zugestellt, was sich wiederum positiv auf den Innenhandel auswirkt.

Siebtens: Die Gründung eines Mechanismus für das finanzielle Bank-verfahren:

Diese Maßnahme hat zum Ziel, die Lieferung von Gütern zu ermöglichen, die zunächst zwischengelagert und später weitertransportiert werden sollen. Optimal wäre eine gekühlte Lagerung, denn so könnten die Händler und Geschäftsleute die Lebensmittel beliebig lange zwischenlagern.

Wenn es eine Bank gäbe, die der Behörde der Eisenbahn gehört, so wird diese Bank für die Händler von Bedeutung sein. Der Grund dafür besteht darin, dass die Leute die Güter oft nicht direkt transportieren, sondern eine Zeit brauchen, um ihre Verrechnungen zu beenden. Während der Verrechnungszeit (die manchmal bis zu drei Tage dauern kann) kann die Eisenbahnbank den Leuten helfen, denn erst so können sie Gelder wechseln, überweisen usw.

Die Bank wird ihrerseits viel gewinnen, und zwar durch die Gelder, die die Händler wechseln, überweisen usw. Die Verdienste und Gewinne der Bank können sogar – im Laufe der Zeit – in Milliardenhöhe wachsen. Die Bank hilft somit den Händlern und verdient selbst auch viel.

Achtens: Die Erweiterung des Eisenbahnnetzes nach Toschka und bis hin zum Roten Meer:

Das bestehende Problem: Zurzeit gibt es keine ausreichenden Transportmittel um Getreide nach Toschka zu bringen.

Das Toschka-Projekt setzt es sich zum Ziel, durch den Ausbau des Transportsystems dieses Problem zu lösen.

Neuntens: Die Gründung einer Versicherungsgesellschaft, die die Güter und Personen versichern soll:

Die Erweiterung der Dienstleistungen der Eisenbahn erfordert sowohl auf der Ebene des lokalen Transports von Export- und Importgütern wie auch im Personenverkehr neue und weit reichendere Versicherungsleistungen. Es wäre sinnvoll, wenn die Behörde der ägyptischen Eisenbahn diese Dienstleistung selbst erbringen würde.

Die Gründung einer eigenen Versicherungsgesellschaft kann zum Erreichen dieses Zieles beitragen. Die Mengen der Güter sowie die große Anzahl der Passagiere schaffen die Voraussetzung hierfür.

Die Versicherung könnte sehr erfolgreich werden und der Behörde viele zusätzliche finanzielle Einkünfte in kurzer Zeit sichern.

Zehntens: Der Mangel an Lokomotiven muss in kurzer Zeit durch die Beschaffung neuer und gebrauchter Lokomotiven beseitigt werden:

Man kann den gegenwärtigen Mangel an Lokomotiven (zurzeit gibt es einen Mangel von etwa 800 Lokomotiven) dadurch beseitigen, dass man die gebrauchten und renovierten Lokomotiven aus Deutschland importiert.

Die Idee, die Lokomotiven aus Deutschland zu beschaffen, rührt daher, dass dieses Land über das größte Eisenbahnnetz Europas verfügt. Die Länge dieses Eisenbahnnetzes beträgt etwa achtunddreißigtausend Kilometer. In Deutschland gibt es somit viele ausrangierte, gebrauchte Lokomotiven, die andernorts noch Verwendung finden könnten. Wenn Ägypten diese Lokomotiven importiert, so kann es seinen Bedarf völlig oder zumindest zu einem Teil decken. Der ministerielle Beschluss, der den Import von gebrauchten Maschinen verbietet, sollte kein Hindernis für den Kauf dieser Maschinen darstellen, da Ägypten sie unbedingt benötigt.

Zum Schluss ein Wort an den Minister für Verkehr:

Sehr geehrter Herr Minister für Verkehr,

man kann ihre Leistungen nicht vergessen; da es viele Leistungen sind und es viele Beweise dafür gibt.

Die Modernisierung der Eisenbahn ist das nationale Projekt Ägyptens

Die letzten Unfälle und Katastrophen führten dazu, dass die Frage der Modernisierung der ägyptischen Eisenbahn heftig diskutiert wurde. Nach den neusten wissenschaftlichen und wirtschaftlichen Studien würde die Modernisierung der Eisenbahn Duzende von Milliarden kosten.

Aus diesem Grund wird die Frage der Modernisierung der Eisenbahn in diesem Artikel ausführlich behandelt und aus unterschiedlichen Perspektiven diskutiert. Herr Dr. Ing. Nader Riad, ein berühmter Fabrikant, Chef des deutsch-ägyptischen Arbeitsrates und Leiter der Kommission für Forschung, Entwicklung und Technologietransfer beim ägyptischen Industrieverband, vertritt in diesem Zusammenhang eine wirtschaftliche Auffassung. Riad meint: „Es gibt keinen Zweifel daran, dass die „schlechte“ Eisenbahn Ägyptens ein klarer Beweis dafür ist, dass man sie seit langer Zeit nicht modernisierte, sodass sie zurzeit viele Probleme hat.

Obwohl die ägyptische Eisenbahn früher sehr gut war, sodass man Ägypten als „vorbildhaft“ bezeichnete, kann man sie gegenwärtig als eines der schlechtesten Verkehrsmittel Ägyptens bezeichnen. Es ist darauf hinzuweisen, dass die Ägypter eine lange Erfahrung auf dem Gebiet des Baues und der Modernisierung der Eisenbahn hatten; direkt nach dem Ende der britischen Kolonialzeit, in der der Bau der Eisenbahn begann, konnten die Ägypter diese Eisenbahn entwickeln, nachdem sie von den britischen Erfahrungen profitiert hatten .

So gab es damals keine Verwaltungs- bzw. Modernisierungsprobleme. Gegenwärtig kann man aber die ägyptische Eisenbahn zwar als „reich Fähigkeiten, jedoch arm an Leistungen und Gewinnen“ bezeichnen.

Damit meint man, dass die Eisenbahn viele Möglichkeiten hat bzw. hätte, wenn man sie modernisierte. Trotzdem ist sie kein wirksames Mittel zur wirtschaftlichen Entwicklung Ägyptens, weil sie viele Probleme hat. Um diese Probleme lösen zu können, muss man die Eisenbahn modernisieren und sie nicht nur zum Transport von Personen benutzen.

Der Transport von Gütern, den man im Laufe der vergangenen Jahrzehnte außer Acht ließ, muss ein zentrales Ziel der Modernisierung der Eisenbahn sein.

Es ist in diesem Zusammenhang nennenswert, dass man die Eisenbahn bisher nur als Mittel zum Transport von Personen, keinesfalls jedoch zum Transport von Gütern betrachtete. Bei der Modernisierung der Eisenbahn kann der Staat von den finanziellen Hilfen ausländischer Länder profitieren. Abgesehen davon, dass Ägypten die Modernisierung der Eisenbahn finanzieren kann, können andere Länder zu dieser Modernisierung beitragen. Zu diesen Ländern gehören vor allem die USA, Japan und die EU.

Es steht außerdem außer Frage, dass viele wirtschaftliche zurzeit verbreitete Probleme gelöst werden können, wenn man die Eisenbahn modernisiert. Mit einer – wie angestrebt - modernen Eisenbahn werden Waren und Güter schneller, sicherer und preiswerter transportiert.

Man kann hier auf eine wichtige Tatsache hinweisen: die meisten ägyptischen wirtschaftlichen Projekte im Süden haben Probleme mit dem Transport, sodass man sagen kann, dass diese Projekte ihre angestrebten Ziele nicht erreichen können.

Hier stellt sich eine Frage: Warum konnte das Toschka-Projekt seine Ziele noch nicht erreichen? Die Antwort lautet: Da die Eisenbahn diesen Ort (im Südwesten Ägyptens) nicht erreicht. Eine andere Frage stellt sich auch: Warum kann man von der Fischerei im Staudammgebiet nicht besser profitieren? Die Antwort ist: Weil man die gekühlten Waren (d.h. die Fische) nicht mit der Eisenbahn transportieren kann.

Eine dritte Frage lautet: Warum kann man keine Fabriken auf landwirtschaftlichen Gebieten bauen? Weil man die industriellen Waren, die in diesen Fabriken hergestellt werden, nicht mit der Eisenbahn transportieren kann.

Obwohl die Eisenbahn eine wichtige Rolle für die wirtschaftliche Entwicklung und Förderung der Modernisierung spielt, muss man sich eine Frage stellen: Warum wird sie nicht modernisiert und welche Mängel gibt es bei der Modernisierung der ägyptischen Häfen am Roten Meer? Warum können nicht alle Orte um die Häfen des roten Meeres mit dem Zug erreicht werden?

Man kann die Antwort diese Fragen im Folgenden so zusammenfassen: In Ägypten gibt es zahlreiche industrielle Probleme. Vor allem Zement- und Metallfabriken können sich nicht entwickeln, weil es viele Probleme mit dem Transport der für diese Industrien erforderlichen Rohstoffe wie Kohlen, Heizöl und andere Rohstoffe gibt. Um diese Rohstoffe zu transportieren, braucht man Güterzüge; diese Güterzüge sind in Ägypten nicht vorhanden.

Man kann sich in diesem Zusammenhang fragen: warum trägt Oberägypten (eine Bezeichnung für einige Städte, die im südlichen Teil Ägyptens liegen) nicht zur Förderung des Exports bei? Die Antwort kann lautet: Da es keine Güterzüge gibt, die die Waren und Güter von Oberägypten zu den Häfen transportieren können. Erst durch diese Züge kann der Hersteller seine Waren liefern und somit ins Ausland exportieren. Welche Probleme hat der ägyptische Innenhandel und warum trägt er zur wirtschaftlichen Entwicklung nicht wirksam genug bei? Der Grund besteht selbstverständlich in der Eisenbahn, denn Güter können nicht so einfach transportiert und verteilt werden. In den meisten Fällen müssen die Händler die Waren in großen Mengen speichern, damit sie diese Waren später verteilen können. Außerdem haben die Händler Probleme mit dem Transport gekühlter Waren, weil es leider nicht möglich ist, diese Waren mit dem Zug zu transportieren.

Man kann davon ausgehen, dass die hier gestellten Fragen und dargestellten Probleme der Vergangenheit angehören. So muss man auf diese „Erbsünde“ nun verzichten und an die Lösungen und neuen anwendbaren Strategien zur Entwicklung und Modernisierung der Eisenbahn denken, damit sie ihre wirtschaftliche Rolle übernehmen und zur Entwicklung der nationalen Wirtschaft beitragen kann.

Viele Wirtschaftsexperten sind der Meinung, dass die Modernisierung der ägyptischen Eisenbahn auf bestimmten Faktoren bzw. Modernisierungsmitteln basieren muss, damit man die hier erwähnten Probleme beseitigen und die angestrebten Ziele erreichen kann.

Zu den Modernisierungsmitteln gehören vor allem:

Erstens: Die Verfügbarkeit von Transportmitteln für Container und Kühlmittel:

Zunächst ist es wichtig, dass die Eisenbahn ausreichende Transportmöglichkeiten für Container zur Verfügung stellt.

Des Weiteren sollte es die Möglichkeit geben, die Container in der Nähe der Bahnhöfe zu lagern. Diese Lager bzw. Depots sollen selbstverständlich in der Lage sein, die Güter für lange Zeit aufzubewahren, bis man sie später in die verschiedenen Dörfer und Städte Ägyptens weitertransportieren und ausliefern kann.

Dies wird sich positiv auf den In- und Auslandstransport auswirken. Wichtig ist auch die Verfügbarkeit von Kühltransportern. Die Kühlung in den Depots muss selbstverständlich gewährleistet sein, damit die Kühlkette nicht unterbrochen wird und die Qualität der Ware erhalten bleibt.

Zweitens: Die Erweiterung des Streckennetzes und die Verfügbarkeit über die von der Eisenbahn erbrachten Dienstleistungen, die Abfertigung von Import- und Exportgütern:

Die Erweiterung des Streckennetzes wird die "Lebensader" des Innen- und Außenhandels schaffen. Die in den vielen Städten und Dörfern vorhandenen Eisenbahnen können den Handel um ein Vielfaches erleichtern und den Import und Export von Gütern ermöglichen. Kein anderes Überlandtransportmittel könnte qualitativ oder quantitativ gleich gute Resultate erzielen.

Die Pünktlichkeit der Eisenbahn ist ein großer Vorteil. Sie fährt nach Plan und hält diesen auch fast immer ein. Zudem ist der Eisenbahntransport sicherer als andere Überlandtransportarten.

Drittens: Der Mangel an Lokomotiven muss in kurzer Zeit durch die Beschaffung neuer und gebrauchter Lokomotiven beseitigt werden:

Man kann den gegenwärtigen Mangel an Lokomotiven (zurzeit gibt es einen Mangel von etwa 800 Lokomotiven) dadurch beseitigen, dass man die gebrauchten und renovierten Lokomotiven aus Deutschland importiert.

Die Idee, die Lokomotiven aus Deutschland zu beschaffen, rührt daher, dass dieses Land über das größte Eisenbahnnetz Europas verfügt. Die Länge dieses Eisenbahnnetzes beträgt etwa achtunddreißigtausend Kilometer. In Deutschland gibt es somit viele ausrangierte, gebrauchte Lokomotiven, die andernorts noch Verwendung finden könnten.

Wenn Ägypten diese Lokomotiven importiert, so kann es seinen Bedarf völlig oder zumindest zu einem Teil decken. Der ministerielle Beschluss, der den Import von gebrauchten Maschinen verbietet, sollte kein Hindernis für den Kauf dieser Maschinen darstellen, da Ägypten sie unbedingt benötigt.

Viertens: Die Verfügbarkeit von Transportmöglichkeiten für flüssige Stoffe in den dafür geeigneten Containern:

Die Eisenbahn ist das effektivste und schnellste Transportmittel für den Transport und die Lieferung von Eisen, Kohle, Zement, Phosphor, Mangan und anderen wichtigen Materialien an die verschiedenen Fabriken.

Zu den Vorteilen des Transports durch die Eisenbahn gehört, dass man die Güter leicht aufladen und entladen kann. Man braucht in diesem Fall keine anderen Installations- oder Verkehrsmittel, welche den Transport von Stahl oder Kraftstoff in der chemischen Industrie sonst oft erschweren.

Fünftens: Taxiunternehmen auf allen Bahnhöfen und Ausbau des Transports leichter Güter:

Die Idee besteht darin, an allen Bahnhöfen Taxistände und Haltestellen für den Transport von leichten Gütern einzurichten. Diese Dienstleistungen sind vielerorts auf dem Land bisher nicht verfügbar. Auch in den Städten sind sie noch nicht ausreichend vorhanden. Die für den Transport leichter Güter geeigneten Wagen sollen den Depots auf den Bahnhöfen zur Verfügung stehen, um die Güter weiter zu transportieren. Dies wird der Eisenbahnbehörde helfen, den Innenhandel weiter auszubauen.

Sechstens: Bereitstellung einer Eilpost:

Die vorangegangenen Ausführungen haben bereits gezeigt, dass der Ausbau der Eisenbahn viele andere Dienstleistungen begünstigt.

Die Zustellung der Post ist eine dieser Dienstleistungen. Durch die Verbesserung des Streckennetzes werden Briefe und Waren noch schneller zugestellt, was sich wiederum positiv auf den Innenhandel auswirkt.

Siebtens: Gründung eines Mechanismus zum finanziellen Bankverfahren:

Diese Maßnahme hat zum Ziel, die Lieferung von Gütern zu ermöglichen, die erst zwischengelagert und später weitertransportiert werden sollen. Optimal wäre eine gekühlte Lagerung, denn so könnten die Händler und Geschäftsleute die Lebensmittel beliebig lange zwischenlagern.

Wenn es eine Bank gäbe, die der Behörde der Eisenbahn gehörte, so würde diese Bank für die Händler von Bedeutung sein. Der Grund dafür besteht darin, dass die Leute die Güter oft nicht direkt transportieren, sondern eine Zeit brauchen, um ihre Verrechnungen zu beenden.

Während der Verrechnungszeit (die manchmal bis zu drei Tage dauert) kann die Eisenbahnbank den Leuten helfen, denn erst so können sie Gelder wechseln, überweisen usw. Die Bank wird ihrerseits viel gewinnen, und zwar durch die Gelder, die die Händler wechseln, überweisen usw.

Die Verdienste und Gewinne der Bank können sogar – im Laufe der Zeit – in Milliardenhöhe wachsen. Die Bank hilft somit den Händlern und verdient selbst auch viel.

Achtens: Die Erweiterung des Eisenbahnnetzes nach Toschka und bis zum Roten Meer:

Das bestehende Problem: Zurzeit gibt es keine ausreichenden Transportmittel um Getreide nach Toschka zu bringen.

Das Toschka-Projekt setzt es sich zum Ziel, durch den Ausbau des Transportsystems dieses Problem zu lösen.

Neuntens: Die Gründung einer Versicherungsgesellschaft, die Güter und Personen versichern soll:

Die Erweiterung der Dienstleistungen der Eisenbahn erfordert sowohl auf der Ebene des lokalen Transports von Export- und Importgütern wie auch im Personenverkehr neue und weit reichendere Versicherungsleistungen.

Es wäre sinnvoll, wenn die Behörde der ägyptischen Eisenbahn diese Dienstleistung selbst erbringen würde.

Die Gründung einer eigenen Versicherungsgesellschaft kann zum Erreichen dieses Zieles beitragen. Die Mengen der Güter sowie die große Anzahl der Passagiere schaffen die Voraussetzung hierfür. Die Versicherung könnte sehr erfolgreich werden und der Behörde viele zusätzliche finanzielle Einkünfte in kurzer Zeit sichern.

Zehntens: Die Gründung von *** Sterne Hotels auf dem von der Behörde der Eisenbahn verfügbaren Boden:

Die Hotels sollen mit dem BOT-System (Build-Operate-Transfer, Dt. Bau-Aufstellungs-Transfer) arbeiten und von der Eisenbahnbehörde kontrolliert und betreut werden. Diese Maßnahme soll dazu beitragen, dass die Eisenbahn weitere wichtige Einkünfte erzielt. Die Eisenbahnbehörde wird Partner des Projekts, da sie Eigentümer der Grundstücke ist, auf denen die Hotels gebaut werden.

So ist es auch möglich, dass die Geschäftsleute, ihre Vertreter und andere wichtige Beamte in diesen Hotels übernachten können, wenn sie Geschäftsreisen nach Ober- und Unterägypten machen (mit Unterägypten werden jene Städte gemeint, die im Süden Ägyptens liegen).

Solche Übernachtungsmöglichkeiten in der Nähe der Bahnhöfe existieren zurzeit noch nicht.

Die Hotels können auch eine wichtige ökonomische Rolle für die Region spielen. Wenn in ihrer Nähe Restaurants und Cafeterias errichtet werden, entwickelt sich die gesamte Infrastruktur und neue Arbeitsplätze werden geschaffen.