

Dr. Nader Riad, head of the Confederation of Egyptian *European* Business Associations writes:

Development of Railway in Egypt is an urgent demand

We can benefit from large capabilities in the field of perused and renewed tracks in Germany till completion of the shortage of new tracks

No doubt that the regressive state of railway we live nowadays is an unquestionable witness that we wasted abilities that we had for long decades and been extinguished in and by it via Egyptian competencies that succeeded in managing railway in a capable manner in the authority of the Egyptian administration in the following stage of the British administration departure without occurrence of whatever administrative or technical gap in operation.

The real state nowadays points that railway of Egypt, that is, the most vital strategic facility can be described that, "it's rich in possessions, poor in returns".. In the convenient aspect between both parties of the contradictory relationship, great capabilities can be provided represented in sale of an aspect of possessions which are used to finance an aspect of desired strategic enlargement to perform its role in transfer of goods, material and foods in a support to internal trade, the matter which maintained in carelessness line for long decades, showing apparently transport of passengers, missing transport of goods from his accounts, besides, usage of great capabilities of modernization needs by means of benefitting from finance means including international aids, donations, loans which can be provided in case of its offer in the suitable means to European union and German country.

There is no doubt that many of the economic problems roosting in the area in the current stage demand consolidation and conscription all national loyal efforts to let the Egyptian economy be out of the bottle neck, reaching continuous greatening of the national product to reach whatever ambitions we seek. So, it's necessary to break whatever hindrances that may be an obstacle before industrial and productive sector, however when we lie in the position of specification of priorities, we find ourselves aligned in transportation sector, especially, the plan of modernization of railway facility which had been suffering unjust carelessness considering that in subsidiary of this vital facility, there is achieving of an amount which can't be unvalued of national ambitions hoped for and that include a solution of many economic accumulated problems.

We may ask and answer in a way of highlighting this relative importance, the following questions:

- Why hasn't the goal from great projects in south of Egypt, on top of which is the future of Toshka project been accomplished up till now?
- Answer: Railway lines haven't extended in Toshkay.
- What's the problem of not benefiting of complete available capabilities of fish wealth in high dam lake?
- Answer: The problem was with the railway and not offering services of refrigerated transport from Aswan to the remaining of the regions of Arab Republic of Egypt in the South until it copes with great fishing capabilities that the high dam lake provides.
- What's the cause of delaying of agricultural manufacturing launch in agriculture site?

- Answer: Railway lines which gave up providing of transport services to regions of inputs and outputs of agricultural manufacturing process besides being deprived from suitable refrigerated transport services.
- What is the obstacle before the development of Red Sea ports to serve the geographic area which is positioned in its site and out of it?
- Answer: not extending railway lines of these ports which were to cause a giant urban launch in the restricted area between the Nile Delta and the Red Sea.
- What are the problems of Steel production companies, as well as these of cement production, what made them backward from the needed progress with necessary rates?
- Answer: Railways authorities abandoned the supply of bulk raw materials, bulk cement and etc, and supporting the plants of its giant needs of bulk coal, and other bulk chemicals, e.g. mazout, made the current transport operation additional expenses that waste in packaging, loading and the slow discharge of these materials.
- Why the country and urban areas came last in the structure of export for the world, supposing the availability of technologies?
- Answer: Railways authority didn't extend its lines for the ports, didn't provide the services of clearance, transport from the source to Upper Egypt to the ports and vice versa, and didn't provide delivering documents and customs clearance of goods for the Egyptian client.
- What are the problems of Internal trade which made it incapable of playing its due role it deserves?
- Railways authority! Because it is the tool by which internal trade can have stores at the stations throughout Egypt. And it also can help internal trade by providing refrigerated transfer, delivering goods and receiving the

payments, and transferring to the beneficent – the sender of the goods – by the system of offset.

Yet, nowadays we need to focus on the current reasonable tide achieve the national goals and ambitions:

First: fulfilling the lack of tractors in the short term with used and renewed tractors. We can complete the big side of tractors lack – we lack 800 tractors - which railways suffer by benefiting from the high available potentials in the field of used and renewed in Germany until we can complete the need of new tractors. It is known that Germany possesses the largest network of railways in Europe, as the length of its railways network is 38 thousands kms, so there is a big surplus of used tractors which is the largest of amount in whole Europe. We mustn't strict to old ministerial decree which prohibit the import of used tractors, as the need for providing tractors is higher than the decree provided that the import of these tractors is followed be refurbishing and renewal. Besides, necessary workshops should be imported to maintain them altogether with benefiting from the German expertise in managing these workshops.

Second: extending the lines and providing the services of goods clearance for import and export operations, by the railways authority:

This shall provide new ways that the internal trade needs, as the railways wide spread all over Egypt in cities and villages. Besides, this should be connected to abroad, for export and import operations, which can't be supported by land transport means sufficiently. Also, quantity, quality and punctuality in transferring goods shall be provided easily as the railways authority is excellent in the system of managing the time. Besides, the security and safety rates on its lines by far are better that land transport.

Third: providing the containers transport and refrigerated transport:

We should provide and expand in containers transport and refrigerated transport in railways as this has many advantages for export and import. Many steps should be taken in this direction, qualifying the refrigerated transport with containers and providing the ability of storing goods in the railways station stores. These steps shall enable the strategic storage ability for the needs of villages and cities in Upper Egypt and Nile Delta governorates of cooling services and refrigerated transport, the matter that shall achieve the mutual benefit; providing these services for a reasonable fair rate which shall be added to the income of the railways utility.

Fourth: Providing the services of transporting the bulk materials inside special containers:

This is the most effective and fastest means in supplying the different plants of raw materials of steel, coal, cement, phosphates, manganese, and other vital materials, because this means is perfect in loading and unloading these material in a few minutes without the need for any means of packaging, aging or transfer; which broke through the industries of steel, oil and chemicals because of lacking this ability in the past.

Fifth: establishing a company for providing the taxi and light transport services inside and outside the railway stations:

This thing can depend on utilizing the properties of railways in the open spaces which are around the railways to provide these services that aren't found in any village, city or governorate. The service of light transport at the railways stores should be connected with delivering and receiving goods, which can have a positive impact on the railways and internal trade too.

Sixth: Providing the service of expedited mail delivery:

No doubt that the railways provide many of these services for other utilities, but it should perform some specified some of them directly as it can deliver faster than any means because of the regular system of trains, lines

network and necessary inventory where mail and parcel can be saved until distributed. The geographic widespread of railways can be an outstanding advantage for the success of this services, which should have a positive impact on the returns of the railways and internal trade.

Seventh: Establishing a banking tool for the railways, we can call it “Railways bank”

For the service of delivering the goods, having its price, transferring it to the carrier, especially when we have the services of cold storage for retailers who can take whatever amount they need by stages. It's clear that the Mail Service and its Saving Accounts service don't provide these services properly, besides the offset operations, i.e. the time between having the price of the goods and completing its transfer to the original carrier, which is up to three days in average, shall provide a permanent balance for the Railways Bank of at least million Egyptian pounds.

Eighth: Extending the railways lines to Toshki and Red Sea Ports:

This shall be integrated with Toshki Project, which suffers now from the lack of proper transportation means to transfer the agricultural crops safely, the matter which gives the ability of expansion in Toshki project to reimburse the high expenses spent on it.

Ninth: Establishing a network of insurance coverage for the goods and individuals

No doubt that the expansion in the services of railways internally or dealing with the port goods, passenger transport shall need an expansive insurance services. It shall be useful, if the railways provided these services itself by creating a definite system or acquiring a small insurance company, as the returns by goods amounts and passengers numbers shall enable its success in achieving a giant surplus in a short period, may be less than one year.

Tenth: Establishing three stars hotels inside the properties of the railways in the system of BOT at the stations where trains stand or around:

This shall increase the returns of the railways with zero expenses from its side, for its participation in the lands owned by it, besides this activity shall provide residence for business men, their representatives and governmental officials while moving in work visits to Upper Egypt or Lower Egypt, where the hospitality services aren't available in most cases, in addition to social benefits of the restaurants and cafes attached to such hotels.

Thus:

It's clear the improvement of the railways make it eligible to be the first national project in the economic priorities list of high return on the levels of macro and micro economy. Also, it can be a tool for the entry of the 21th century especially the support channels are open with the German state.

Dr. Nader Riad, Präsident des Dachverbands der Ägyptisch-Europäischen Unternehmerverbände, schreibt:

Modernisierung der ägyptischen Eisenbahn – Eine dringende Forderung unserer Zeit

Man kann dem Mangel an Lokomotiven durch den Kauf von gebrauchten und reparierten Lokomotiven aus Deutschland abhelfen, bis neue Lokomotiven beschafft werden können

Zweifellos ist der verfallene Zustand, in dem sich die ägyptische Eisenbahn befindet, das Ergebnis einer jahrzehntelangen Vernachlässigung unserer Ressourcen, obwohl wir herausragende Experten hatten, die nach der Erlangung der Unabhängigkeit von Großbritannien die Verwaltung dieser Einrichtung reibungslos und erfolgreich übernahmen.

Die Lage der Dinge weist darauf hin, dass die ägyptische Eisenbahn die strategisch wichtigste öffentliche Einrichtung im Land ist. Für sie gilt die Aussage „reich an Eigentümern, aber arm an Einnahmen“. Dieser Widerspruch lässt sich dadurch erklären, dass die Eisenbahn im Grunde über enorme finanzielle Mittel verfügt. Nur durch den Verkauf eines Teils ihrer Eigentümer lassen sich der strategischen Ausbau und die Modernisierung der ägyptischen Eisenbahn sowie deren Entwicklung zu einem wichtigen Mittel zum Transport von Gütern und demnach zur Belebung des Binnenhandels ermöglichen könnten. In der Wirklichkeit leidet die ägyptische Eisenbahn jahrzehntelang aber unter der wiederholten Vernachlässigung ihrer Einrichtungen und der Reduzierung ihrer Rolle auf die Beförderung von Menschen. Außerdem könnte

man durch gut überlegte und überzeugende Modernisierungspläne von den von der EU und Deutschland angebotenen Förder- und Finanzmitteln profitieren.

Es ist auch unbestritten, dass wir angesichts der großen Herausforderungen, von denen die ägyptische Wirtschaft steht, unsere Energien und Kräfte bündeln müssen, um unsere Wirtschaft aus ihrer Krise herauszuführen. Um das Nationaleinkommen unseres Landes zu steigern und seine Ambitionen zu verwirklichen, müssen wir zudem also alle Hindernisse vor der Industrie und Produktion beseitigen. In diesem Zusammenhang kommt der Transport- und Verkehrsmittelsektor, insbesondere die Eisenbahn, an die Spitze der Sektoren, die eine wirksame Rolle bei der Unterstützung dieser Ambitionen auf Wachstum und bei der Lösung vieler Probleme der Wirtschaft.

Um die Bedeutung der Modernisierung der Eisenbahn für die Wirtschaft deutlich zu machen, stellen wir die folgenden Fragen:

■ **Warum konnten die großen Projekte, die in Südägypten durchgeführt wurden, allen voran das große Projekt in Toshka, ihre Ziele nicht verwirklichen?**

- Die Antwort lautet: Weil die Gebiete, wo sich diese Projekte befinden, nicht durch die Eisenbahn mit den anderen Gegenden in Ägypten verbunden wurden.

■ **Warum kann man vom großen Fischbestand des Stausees nicht optimal profitieren?**

- Die Antwort lautet: Wegen des Fehlens an Eisenbahnverbindungen und an mit Kühlanlagen ausgestattete Container-Güterzügen.

■ **Warum können agrarindustrielle Unternehmen vor Ort nicht entstehen?**

- Die Antwort ist: Weil die ägyptische Eisenbahn nicht in der Lage ist, Rohstoffe, Produktionsmaterialien und Güter zu transportieren. Zudem fehlt es an angemessenen mit Kühlanlagen ausgestattete Container-Güterzügen.

■ **Warum können die Häfen am Roten Meer weiterentwickelt werden, damit sie eine positive Rolle bei der Entwicklung der Gebieten, die sie umgeben, übernehmen?**

- Die Antwort ist: Weil die Eisenbahnverbindungen diese Häfen nicht erreichen. So ist die Urbanisierung der Gebiete zwischen dem Nil-Tal und der Küste ausgeblieben.

■ **Was verhindert die Eisen- und Stahlindustrie und die Zementindustrie daran, ihre Produktivität wie erwünscht zu erhöhen?**

- Die Antwort ist: Die ägyptische Eisenbahn ist nicht der Lage, die großen Mengen von Rohstoffen wie Zement, Kohle und chemischen Stoffen, wie z.B. Heizöl, usw., die für die Produktion von Eisen und Zement und für die Eisen- und Zementfabriken erforderlichen sind, zu transportieren. Das hat zur Folge, dass andere Transportmittel, die langsamer sind, benutzt werden und dass die Kosten für Aufladung und Verpackung höher sind.

■ **Warum kann auf dem Land und in vielen Städten, z.B. in Oberägypten, keine Exportindustrie entstehen?**

- Die Antwort lautet: Weil es keine Eisenbahnverbindung zwischen Oberägypten und den ägyptischen Häfen gibt. Die Eisenbahn kann noch nicht

Güter und Waren empfangen und verzollen und so ägyptischen Unternehmern einige bürokratische Schwierigkeiten ersparen.

■ **Was sind die Probleme, die den Binnenhandel daran verhindert, ihre Rolle bei der Förderung der ägyptischen Wirtschaft zu spielen?**

- Die Antwort lautet: Die ägyptische Eisenbahn ist nicht in der Lage Güter auf ihren Höfen dauernd in Lagern oder Kühlanlagen aufzubewahren, um den Bedürfnissen der Menschen bzw. der Fabriken in der Umgebung entgegenzukommen,. Außerdem kann die Eisenbahn Dienstleistungen wie die Lieferung von Waren, die Einkassierung der Preise und Kosten und die Überweisung des Geldes auf die Konten der Absender (Lieferanten) nicht leisten.

Da sich heutzutage große Umwälzungen vollziehen, müssten wir erneut über eine Strategie für die Modernisierung der Eisenbahn nachdenken, damit damit die Eisenbahn zum erwünschten wirtschaftlichen Aufschwung beiträgt. Die Schwerpunkte dieser Strategie können wie folgt zusammengefasst: Erstens: dem Mangel an Lokomotiven auf kurze Sicht durch den Kauf von gebrauchten und reparierten Lokomotiven abhelfen: Man könnte 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 Deutschland- abzuhelfen, bis neue Lokomotiven beschafft werden können. Es ist nämlich bekannt, dass Deutschland mit seinem 38.000 km langen Eisenbahnnetz die größte Eisenbahn in Europa besitzt. Das bedeutet, dass es in Deutschland gemäß der Größe seines Eisenbahnbetriebs den größten Überschuss an gebrauchten Lokomotiven in Europa gibt. Den Erwerb dieser Lokomotiven sollte das alte Ministerialdekret nicht verhindern, welches den Kauf gebrauchter Maschinen

untersagt. Denn das dringende Bedürfnis Lokomotiven anzuschaffen geht vor – allerdings unter der Bedingung, dass die zu kaufenden gebrauchten Lokomotiven repariert werden und dass man Werkstätten für die Wartung dieser Lokomotive mit deutscher Hilfe errichtet.

Zweitens: Verlängerung der Eisenbahnstrecken und Verzollung von Waren durch die Eisenbahn selbst.

Die Eisenbahnlinien, die durch Hunderte von Dörfchen und Dörfern fahren würden, könnten dem Binnenmarkt sowie der Import- und Exportwirtschaft wichtige Handelsadern anbieten. Das können die anderen Transportmittel quantitativ und qualitativ in ausreichender Art und Weise nicht anbieten. Denn die Eisenbahn übertrifft die Transportmittel zu Land an Pünktlichkeit und durch den hohen Sicherheitsstandard.

Drittens: Bereitstellung von Dienstleistungen in den Bereichen des Container-Transports und des Kühltransports

Die Eisenbahn muss über Mittel des Container-Transports und über mit Kühlanlagen ausgestattete Container-Güterzüge verfügen. Das wird der Import- und Exportwirtschaft Vorteile anbieten. Außerdem muss 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. Dadurch wird den Interessen der Wirtschaft und der Eisenbahn, die ihre Einnahmen erhöhen kann, zugleich gedient.

Viertens: Die Eisenbahn muss Mittel zum Transport flüssiger Rohstoffe in speziellen Behältern (BUIK) anschaffen

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.

Fünftens: Gründung von Taxi- und Leichttransportunternehmen an allen Bahnhöfen.

Das erfordert, dass man diesen Unternehmen freies Gelände an den Bahnhöfen zuteilt, da sie Dienstleistungen anbieten werden, die in allen Gouvernements, Dörfern und Dörfchen fehlen. Die Unternehmen für den leichten Transport müssen Zugang zu den Lagern der Eisenbahn haben, um Waren und Güter anzunehmen und zu liefern. Dies wird positive Auswirkungen auf die Einnahmen der Eisenbahn und auf den Binnenhandel haben

Sechstens: Schaffung eines Eilpostservice:

Zweifelsohne bietet die Eisenbahn zu einem hohen Grad diesen Service schon an – allerdings im Auftrag von anderen Sektoren. Sie muss jedoch diesen Service im eigenen Auftrag anbieten, da sie über die Grundlagen dafür verfügt – von der Pünktlichkeit über die langen Linien bis zu den Lagern, wo man Briefe und Pakete aufbewahren kann, bis sie zugestellt werden. Auch dieser Service wird positive Auswirkungen auf die Einnahmen der Eisenbahn und auf den Binnenhandel haben.

Siebtens: Gründung einer der Eisenbahn gehörenden Geldanstalt. Das kann beispielsweise eine "Eisenbahnbank" sein

Diese soll 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 gibt, können 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 kann, so dass ein ständiges Kapital in Höhe von Milliarden Pfund in der Eisenbahnbank vorhanden sein wird.

Achtens: Verlängerung der Eisenbahnstrecken bis nach Toshka und den Häfen am Roten Meer:

Das kann zur Belebung und zum horizontalen Ausbau des Projekts von Toshka und folglich zur Verwirklichung der Ziele des Projekts beitragen, da das sich in Toshka befindende Projekt unter dem Mangel an angemessenen Transportmitteln leidet, die sich für den Transport von landwirtschaftlichen Produkten eignen

Neuntens: Gründung einer Firma, die Fahrgäste und Waren versichert: Der Ausbau der Dienstleistungen der Eisenbahn wird 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 wird 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 wird, einen

großen Überschuss in einem kurzen Zeitraum, der vielleicht sogar weniger als ein Jahr ist, zu erzielen.

Zehntens: 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 wird:

Das kann der Eisenbahn große Einnahmen sichern, und zwar ohne dass ihr Baukosten zufallen werden, da sie an diesem Projekt mit ihrem Grundbesitz beteiligt sein wird. Dieser Service kann 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 werden die Cafeterias und Restaurants in den oben erwähnten Hotels gesellschaftliche Vorteile haben.

Aus den oben erwähnten Fakten lässt sich feststellen, dass die Modernisierung der Eisenbahn auf Makro- und Mikroebene positive Auswirkungen auf die Wirtschaft und große Profite verspricht, was sie zum wichtigsten nationalen Projekt macht. Die Modernisierung der Eisenbahn kann zur Vorbereitung der ägyptischen Wirtschaft auf die Erfordernisse und Herausforderungen des 21. Jahrhunderts beitragen, zumal genügend von der deutschen Seite angebotene Förderprogramme und technische Hilfe vorhanden sind.