

## **Egyptian Industries and getting out of the bottle's neck**

### **"The state of navy yards and construction of ships"**

**By: Dr. Nader Riad**

We had stated in the previous article the status of iron and steel factory owned wholly by the government in consider that it is the balance point in iron and steel industry, our article is excluded today about one of the priorities of industrial infrastructure that the Egyptian industry needs in order to be able to flourish, that is, "Navy Yards and construction of ships".

It's a matter that stimulates astonishment for the meditating in a question like Where we had been and where do we have become from the regime of construction and maintenance of ships and also how the commercial Egyptian fleet corroded which was our center of pride in sixties and seventies and what destination it faced including liquidation of United Arab Shipping company and the government being giving up ambitions in the field of navy transportation regarding construction of ships owned by it so that all who deal with navy transportation and its economies know that ships whenever was great or high qualified, however, the age limit of whatever ship in average is fifteen years that can be increased from five to seven years according to permanent maintenance and technical exchanges that accompany its practical lifetime.

Therefore, ship owners are ought to set the cost of the ship's consumption among their accounts in transport cost so that it can finance the purchase of the alternative ship before the ship's lifetime is eliminated.

This was in brief, sirs the dramatic situation we live now, to support the truth, I point that the defeat of 1967 and the government excluded track towards building armed forces, this had consumed much of the government's ability to provide the mechanism of separation and renewal, however this matter doesn't exempt companies of navigation from the accusation of being negligible in construction of alternative ships in the suitable timing depending on self funding and an aspect of loaning.

For navy yards and the ability of construction of automated ships that are owned by Egypt to a load of 30 thousand tons, there is no justification for being retreated till we had arrived to what we had stopped at regarding vanishing of these capacities and being excluded to what's below this regarding a technical misused capacity even to what is on its humble standard in which ships transporting goods are reduced.

I fear so much from the extinction of human expertise and accompanied skills because of old age and not caring about providing new generations to follow that industry and work for continuation of its march.

If we looked at the available capacities currently with its humble status, we would see that it is able to provide many small and medium floating suits of good economic return that's satisfying to return the graduate upgrading of the technical abilities of current navy yards.

How much were are in a need to activate Nile transportation throughout providing small floating suits including Nile sandals and ships to transport goods so that they replace sailing regarding what it is characterized by including slow act in processes of transportation and low volume of loads it may take without disregarding the permanent and continuous need to generalize the successful

experiment of river bus along the cities that are leading to the river Nile after the experiment had succeeded in Cairo and if we transferred our ambitions on the same humble standard, fishing ships whether needed to the lake of the high dam as well as our beaches leading to the Mediterranean sea and the Red sea, beaches that come in the second rank after beaches of Norway, the most lengthy in Europe, this would result in Egypt's benefit from a great distinction that Allah had gifted us and that is still misused, those are, beaches of fishing we own.

There is no hidden matter that the government's interference to set suitable plans to benefit from the abilities of those yards and providing those floating suits including fleets for fishing, Nile and Navy transportation throughout providing those floating suits by means of funding rent would result in refresh the economic aspect of those activities and return by wealthy results to the industry of ship construction that the time has come for it to succeed, flourish and regain glories we had been singing in a hope for just achieving them and we can do more than merely we had hoped for by means of modern age capacities and usage of what's available in the global markets including navy equipment and methods to discover fish groups under water and avoiding navy accidents.

If the role of the government from the positive aspect starts and continues from the organizing and legislative aspect for each profession and activity, here's the government in face of its responsibility about providing ruling regimes and regulations to flourish those activities, provide the funding mechanism for this activity and encourage the coordinating associations that constitute fishermen and professionals and work for being committed to code of business conducts ruling this profession as well as tracking to found a new training institute that qualify employees in this field to perform those professions

whether navy or technical ones like fishing, loading and aging as well as transportation and safe circulation for fishes by means of construction of centers of cooling, freezing and what may exceed this regarding centers of manufacturing fishes and marketing them packed and prepared to be distributed as well as the effect of this in respect of attraction of man power and creating job vacancies of high returns to stand as a block in face of poverty, lowering of the standard of the family's income and providing protein foods at the hands of all of us, that is, a national demand that is on top of whatever other demand.

- The article's author: president of European Egyptian business organization unity.

as well as the government's providing of ruling regimes and regulations to make those activities flourish, provide funding mechanism for this activity and encouraging coordinate associations which constitute fishermen and professionals so that the work for being committed to code of business conducts ruling this profession as well as tracking to found a new training institute that qualify employees in this field to perform those professions.

**The Article's Writer: Head of the Confederation of Egyptian European Business Associations (CEEBA)**

## **Ägyptische Industrien und Auswege aus dem Käfig (2)**

### **Aktuelle Situation der Werft- und Schiffbauindustrie**

**von**

**Dr. Ing. Nader Riad\***

Im vorigen Artikel habe ich über die staatliche Eisen- und Stahlfabrik und ihre balancierende Rolle in der Eisen- und Stahlindustrie in Ägypten gesprochen. Im heutigen Artikel möchte ich über eine Schlüsselindustrie Ägyptens, nämlich die Werft- und Schiffbauindustrie sprechen.

Heutzutage würden Beobachter sich über den aktuellen Stand der ägyptischen Schiffbauindustrie wundern. Die ägyptische Handelsflotte, die in den 1960er und 1970er Jahren Gegenstand des Stolzes war, befindet sich seit Jahrzehnten auf Schrumpfkurs, nachdem die arabische Gesellschaft für Seetransport aufgelöst worden ist und nachdem der Staat seine Ambitionen in diesem Bereich zurückgeschraubt hat. Experten auf dem Gebiet des Seetransports wissen, dass Frachtschiffe, egal wie groß und technisch gut ausgestattet sie sind, im Durchschnitt eine Lebensdauer von fünfzehn Jahren haben. Diese Lebensdauer kann durch gute Pflege und regelmäßige Wartung um weitere fünf bis sieben Jahre verlängert werden .

Dementsprechend müssen die Besitzer der Frachtschiffe die Kosten für die regelmäßige Abnutzung ihrer Schiffe im gewöhnlichen Gebrauch in den Transportgebühren mit einkalkulieren, so dass sie neue Schiffe kaufen können, nachdem die sich im Betrieb befindenden Schiffe ihre Lebensdauer erreicht haben.

---

\* Der Autor ist Vorstandsvorsitzender des Dachverbands der Europäisch-Ägyptischen Unternehmerverbände.  
[www.naderriad.com](http://www.naderriad.com).

Das ist eine kurze Darstellung der dramatischen Situation, in der sich der Seetransport derzeit befinden. Der Gerechtigkeit halber müssen wir hier aber darauf hinweisen, dass der Staat aufgrund der Niederlage im Jahr 1967 den größten Teil seiner Finanzmittel für den Wiederaufbau seiner Kriegsmarine verwendet und der Modernisierung seiner Handelsflotte wenig Aufmerksamkeit geschenkt hat. Das entschuldigt jedoch nicht die Seetransportfirmen, die es verpasst haben, ihre Flotten rechtzeitig aus eigenen Mittel und/oder durch Kredite zu modernisieren.

Was die Werft- und Schiffbauindustrie hierzulande angeht, so verfügt Ägypten über die technischen Fähigkeiten zum Bau von Schiffen mit einer Tragfähigkeit von bis 30 tausend Tonnen. Deshalb gibt es keinen Grund dafür, dass ein großer Teil der technischen Möglichkeiten dieser Industrie nicht ausgenutzt werden oder dass sich ihre Tätigkeit auf die Herstellung von mittelgroßen Frachtschiffen beschränkt.

Was ich am meisten befürchte, ist, dass diese Industrie mit der Zeit und aufgrund der Vernachlässigung der Herausbildung neuer Fachkräfte ihre humanen Ressourcen und technischen Fähigkeiten verliert.

Obwohl die derzeit vorhandenen Fähigkeiten bescheiden sind, reichen sie für den Bau von kleinen und mittelgroßen Schiffen aus. Das könnte für gute Profite sorgen, die wiederum in der schrittweisen Verbesserung der technischen Fähigkeiten der Werften verwendet werden könnten.

Wir brauchen heute dringend, durch die Herstellung kleiner Schiffen den Flusstransport zu fördern. Diese sollten die langsamen Segelboote mit ihrer bescheidenen Tragfähigkeit ersetzen. Außerdem ist es dringend notwendig, dass

der Flussbus, der in Kairo als ein Transportmittel große Erfolge verzeichnen konnte, in allen Städten, die am Nil liegen, eingeführt wird.

Ein bescheidenes Ziel könnte auch die Deckung unseres Bedarfs an Fangschiffen sein. Ägypten verfügt neben den Staudamm-See über lange Küsten am Mittel- und Roten Meer. Diese Küstenlänge wird nur von die Norwegens, die als die längsten Küsten in Europa gelten, übertroffen. Diese teure Gabe Gottes wird bisher noch nicht ausgenutzt.

Es ist kein Geheimnis, dass hier der Eingriff des Staates durch die Entwicklung passender Pläne und die Bereitstellung von Finanzmitteln, wie z.B. durch Leasingverträge, gefragt ist. Die Einmischung des Staates könnte zur Wiederbelebung der Schiffbausindustrie führen, so dass diese Industrie, auf die wir einst stolz waren, ihre vergangene Glorie zurückgewinnen und sogar mit Hilfe der auf dem internationale Markt verfügbaren hoch entwickelten Navigations- und Fanggeräte übertreffen kann.

Der Staat ist aufgefordert, diesbezüglich für weitere positive Impulse zu sorgen, und zwar durch die Schaffung günstiger organisatorischer und rechtlicher Rahmenbedingungen, die Bereitstellung von Fördermitteln, die Unterstützung der Gründung von Genossenschaften, die alle in dieser Industrie tätigen Menschen umfasst und für die Einhaltung ihres Ehrenkodexes sorgt. Zudem sollte der Staat die Gründung eines Instituts für die Ausbildung von Fachkräften veranlassen. Schließlich sollte sich der Staat für die Förderung der Fischindustrie einsetzen. Das sollte die Gründung von Zentren für die Kühlung, Frierung, Verpackung und den Verkauf von Fischen einschließen. Das könnte zum einen neue Arbeitsplätze mit hohen Löhnen und Gehältern schaffen und demnach zur Armutsbekämpfung beitragen und zum anderen zur Deckung des Bedarfs an proteinhaltigem Essen führt, was ein Ziel von nationaler Priorität ist.