

The World Bank (WB)

The General Secretariat of the Arab League (LAS)

The Arab Administrative Development Organization (ARADO)

PPP workshop on Transport Infrastructure

The Public Private Partnership

Sharm El-Sheikh- Egypt, 9-11 March

Arado-LAS-WB

Schedule

Day One

Tuesday (3/3/2010)

Registration: 9:00-9:30

Opening: 9:30-10:00

Dr A.K. Lashine

WB

LAS: Dr. Mohamed El Tewegry

The first session: 10:00- 12:00

- Mr. Paul Numba (PPP -General Principles.)
- Mr. Abdelmoula Ghazal (PPP- Road Transport Projects (gained experiences))
- Discussions

Break: 12:00-1:00

The second session: 1:00-2:30

- Mr. Moazzam Mekan (PPP-Special References to Queen Alia Air Port Project)
- Mohamed Abdel Rahman El-Hawary (Non-traditional methods for PPP Transport Projects.)
- Discussions.

A business lunch by RADO: 2:45hrs

Day Two

Wednesday (10/3/2010)

The first session: 9:00-12:00

- Ms. Carrie Lee Farley (Kenyan expert on Railway Projects) (The Private Partnership in the Railway Projects.)
- Financing, construction and operation of the joint lines among states.
- Dr. Abdel Kader Lashine (Transport Pricing Policy and its Impact on Financing Road projects.)
- Discussions.

Break: 12:00-1:00

The second session: 1:00-3:00

Dr. Eng. Nader Riad

"Reality of Railway Transport in the Arab World and Future Projects"

"Case Study of the Future of Egypt Railway as a National Project"

Discussion: 3:00-4:00

Day Three

Thursday (11/3/2010)

The first session: 9:00-12:00

- Islamic Development Bank (PPP of infrastructure projects of transport - Experience Gained)
- Ms. Carrie Lee Farely (PPP Mass Transport Projects)
- Mr. Robin Curuther (PPP Container Terminals)
- Discussions

Break: 12:00-1:00

The second session: 1:00-2:30

- discussions
- conclusions and recommendations

"Reality of Railway Transport in the Arab World and Future Projects"

"Case Study of the Future of Egypt Railway as a National Project"

Working paper submitted by:

Dr. Eng. Nader Riad

Industry Man

Representative of the Federation of Arab Businessmen

The Chairman of the Arab Federation for Protection of Intellectual Property Rights

"Public Private Partnership in Infrastructure Projects of Transport" workshop

Under the auspices of:

Mr. Amr Mousa

The General Secretary of the Arab League

Organized by ARADO in cooperation with LAS and WB

Sharm El-Sheikh 9-11 March/201

A Working Paper

"Reality of Railway Transport in the Arab World and Future Projects"

"Case Study of the Future of Egypt Railway as a National Project"

Introduction:

The first steam locomotive, which appeared in 1814 in Britain, opened new vistas in the transport and movement field. Egypt is the second country in the world after Britain to use trains and the first in the orient.

The idea of this project started before excavation of the Suez Canal. This provided a modern method to link the Red Sea and the Mediterranean Sea. This caused Khedive Abbasi to think about constructing a railway line to connect Alexandria and Suez.

First: Historical overview regarding transport by railway in the Arab world and the future ambitions:

The Arab area:

1- Hejaz-Levant Railway Line:

It linked the Levant, which includes Syria, Lebanon, Palestine and Hejaz Province on the Arabian Peninsula.

After the Second World War finished, the political map changed; Hejaz Railway Line passed through four countries (Syria, Jordan, Palestine and Saudi Arabia), because every country controlled the part under its domination.

Several attempts were made to revive this line during the Riyadh Conference, which included Syria, Jordan and Saudi Arabia, but no decisions were implemented.

2- Baghdad-Berlin Railway Line:

It aimed at linking Berlin, the Arab Gulf Coast and Iraq, but it didn't succeed. The main railway line in Baghdad now expands from Al Basrah in the south to Al Mawsil in the north.

This line consists of 3 main stations: Baghdad, Al Mawsil and Al Basrah.

3- Railway of Syria:

After Syria gained its independence at the end of the 1940s, it continued development of the railway network, because it is a strategic means of transport.

4- -There are two forms of railway lines existing in Syria:

Lines are 1,435 miles in length and narrow lines are 1,050 miles in length. This is considered a shortage in the transport network; in addition there were no connections between ports and production areas before 1970. Consequently Eastern-Western axis was opened to connect Lattakia and the North East area. This axis travels across Aleppo, which is the cross section of the two main lines.

In 1986, the Damascus-Hims line was opened. The Damascus line was opened to enable the north south axis to reach the Turkish and Jordan borders.

The future ambitions:

5- Gulf Railway Network:

In 2000, the idea of constructing a railway network to link the Gulf Cooperation Council Countries: Saudi Arabia, Emirates, Qatar, Oman, Bahrain, Kuwait, appeared.

Experts think that this network will result in increasing commercial links between countries of the area and reducing traffic and pollution. It may be a base for establishing a network link for all cities in the Middle East area much like the European Network.

6- Connection between Beirut and Dubai:

Lebanon is trying to improve its importance as a trade and tourism center. It announced a Lebanese project for constructing a railway line linking Beirut Port and Arab Gulf ports such as Dubai.

This network will connect the Mediterranean Sea and the Arab Gulf by land; making Beirut Port the most important means of transit by land and sea in the area.

If this project is implemented, ships coming from America and Europe will be able to unload in Beirut Port and travel south to East Asia and the Far East.

Second: "Case Study of the Future of Egypt Railway as a National Project"

Introduction:

Egypt railway can be described as "rich from its assets and poor from its revenues", although it is the most important strategic facility.

Many options can be used to develop Egypt railway; a part of its assets can be used for financing needs for expanding and developing. The movement of goods must be addressed, as it was neglected for many years due to the interest in passenger transport. Egypt can access grants or subsidies offered by the European Union, Japan and United States and use it for financing needs for modernization.

7- Development of the railway and the hinging ambitions:

Many economic problems will disappear, if this facility is developed to achieve the national ambitions. This will be illustrated by the following questions and answers:

Why was the aim of major projects not achieved in south Egypt such as the Toshka project?

Answer: The railway wasn't extended to Toshka.

What is the problem that impedes benefiting from fisheries at the High Dam?

Answer: Railway and land transport services aren't provided.

Why was the start of food processing in the agriculture site delayed?

Answer: Railway lines abandoned providing transport services for the inputs and outputs of food processing.

What is the obstacle in front of the Red Sea Ports in serving its geographic area?

Answer: Railway lines at these ports aren't extended.

Why can steel and cement companies not achieve urban progress?

Answer: The railway service doesn't provide services for bulk material transport. Consequently factories can't access their needs for bulk materials like cement, diesel.....

Why did Upper Egypt stay behind when entering into exportation?

Answer: The railway didn't extend lines to ports and didn't provide services of release and transport from Upper Egypt to ports and vice versa for receiving and delivering documents to Egyptian clients.

What are the problems that impede internal trade?

Answer: The railway needs to activate its storage areas in every station to be able to perform storage services, deliver goods and transfer the cost to the goods' owner.

Now, we have to forget the past and think about the future, what are the national ambitions hinging on this vital facility?

8- Pivots for developing the railway and for achieving the targeted ambitions:

The necessity requires implementing some important pivots to achieve the targeted ambitions and solve the problem of railway development.

These pivots are as follows:

9- Importing used and refurbished tractors on a short term basis:

There is a lack of some 800 tractors. Germany has the largest railway network in Europe, its length reaches 38,000 km; so it can provide many used tractors. We can benefit from the options available in Germany by acquiring used and refurbished tractors until we can purchase new tractors.

The ministerial decision of non-importation of used equipment must be cancelled and renewed after the importation of these tractors.

10- Extending lines and providing services of release for imported and exported goods by railway:

It will provide the internal trade elements for railway stations in many centers and villages. It will also connect internal trade with other countries by importing and exporting; in addition, it will keep the time management system in the railway industry. The safety of these lines will be better than land transportation.

11- Providing transport of containers and refrigerated transport:

Providing and expanding the transport of containers by railway and refrigerated transport inside containers. Storage in the backyards of railway stations is required to provide refrigerating services for centers and villages in Upper Egypt and Delta.

12- Providing transport of bulk materials inside special containers "Bulk":

This is the most effective method for supplying factories with iron, coal, cement, phosphate, manganese and other vital materials. These materials are distinguished by easy loading at a high level and unloading from a lower level, taking only minutes without the need of carrying and transporting. This was an obstacle in front of the steel and chemical industries.

13- Founding a company for providing taxi services and light transport for all railway stations:

All villages and many centers and governorates lack these services, so the empty areas of every station should be used to provide these services, as light transport services communicate with railway offices for receiving and delivering goods.

14- Providing courier services:

Railway provides a lot of these services for other facilities, but it needs to make it a main service, because it has the basic requirements such as regulated trains and a wide network of railway lines and storage area required for parcels and mail. This affects positively on revenues for the railway and increases internal trade.

15- Establishing a banking mechanism for the railway called "Railway Bank":

It will perform services such as delivering goods and receiving payments for the shipper, especially services of refrigerated storage for grocers and food distributors. They can remove goods according to their need. The postal Authority and saving services don't make these services a requirement. The set-off operation, time between receiving costs and transferring to the shipper, may reach up to 3 days; this will provide a balance continuously in the Railway Bank.

16- Extending the railway line to Toshka and the Red Sea Ports:

It will integrate with the Toshka project as it lacks transportation for harvests in a safe manner and will expand the Toshka project as planned.

17- Founding an insurance company for goods and individuals:

Expanding railway services, whether for goods transported locally or to ports for importing and exporting, will need insurance services.

The railway can provide these services by possessing a small insurance company. The railway can make it successful and achieve a surplus in the amount of goods and number of passengers during a 1 year period.

18- Constructing 3 Star hotels inside railway properties under the supervision of the BOT system:

It will provide a large income for the railway system, as it contributes with its property only and doesn't participate in the real cost.

It will provide a place of residence for business owners, their representatives, government employees who take business trips to Upper Egypt and Lower Egypt. Its restaurants and facilities will provide social benefits.

Dr. Eng. Nader Riad

**Die Arabische Organisation
für administrative Entwicklung**

**Die Generalsekretariat Die Weltbank
der Arabischen Liga**

Workshop zum Thema

**„Die Kooperation zwischen dem öffentlichen Sektor und dem privaten
Sektor bei dem Bau von Einrichtungen der Verkehrsinfrastruktur“**

Sharm El-Sheikh – Ägypten

9. – 11. März 2010

Programm

Der erste Tag

Dienstag, den 03.03.2010

9:00 – 9:30 Uhr

Anmeldung

9:30 – 10:00 Uhr

Eröffnungsrede von Dr. A.K. Lashine

Die Weltbank

Die Generalsekretariat der Arabischen Liga

Die erste Sitzung

10:00 – 12:00 Uhr - Grundlagen der Kooperation zwischen der öffentlichen Sektor und dem privaten Sektor bei dem Bau von Einrichtungen der Infrastruktur.

Redner: Hr. Paul Numba

Kooperation zwischen dem öffentlichen Sektor und dem privaten Sektor beim Bau der Verkehrsinfrastruktur: Nützliche Erfahrungen.

Redner: Hr. Adelmoula Ghazal

Diskussionen

1:00 – 12:00 Uhr Pause

Die zweite Sitzung

1:00 -2:30 Uhr - Kooperation zwischen dem öffentlichen Sektor und dem privaten Sektor beim Bau von Einrichtungen der Infrastruktur (unter dem Aspekt der Erfahrung mit dem Bau des Alyaa Internationalen Flughafens).

Redner: Prof. Dr. Mohamed Abdel Rahman El-Hawary

- Unkonventionelle Formen der Kooperation zwischen dem öffentlichen Sektor und dem privaten Sektor beim Bau der Verkehrsinfrastruktur.

Diskussionen

2:45 Uhr - Ein Geschäftsessen veranstaltet von der Arabischen Organisation für administrative Entwicklung.

Der zweite Tag

Mittwoch, den 10.03.2010

Die erste Sitzung

9:00 – 12:00 Uhr - Teilnahme des privaten Sektors am Bau von Einrichtungen der Eisenbahn (Erfahrungen aus Kenia)

Redner: Fr. Carrle Lee Farley

Teilnahme des privaten Sektors beim Bau von Einrichtungen der Eisenbahn.

Finanzierung vom Bau und Betrieb transnationaler Bahnverbindungen

Preispolitik im Bereich Transport und sein Verhältnis zur Finanzierung von Straßenbauvorhaben.

Redner: Dr. Abdel Kader Lashine

Diskussionen

12.00 – 1.00 Uhr - Pause

Die zweite Sitzung

1.00 – 3.00 Uhr - Der gegenwärtige Stand des Eisenbahntransports in der Arabischen Welt und zukünftige Projekte

„Studie über die Zukunft der Eisenbahn in Ägypten als ein nationales Projekt“

Redner: **Dr. Nader Riad**

3.00 – 4.00 Uhr - Diskussionen

Der dritte Tag

Donnerstag, den 11.03.2010

Die erste Sitzung

9.00 – 12.00 Uhr - Die Islamische Bank für Entwicklung

- Kooperation zwischen dem öffentlichen Sektor und dem privaten Sektor beim Bau von Einrichtungen der Transportsinfrastruktur (Erfahrungen aus verschiedenen Ländern)
- Teilnahme des privaten Sektors an Projekten in den Bereichen des schnellen Personenverkehrs und des öffentlichen Verkehrs in Städten.

Render: Hr. Robin Curruther

-Teilnahme des privaten Sektors an Projekten in Häfen.
(Containerterminals)

- Diskussionen

12.00 – 1.00 Uhr - Pause

Die zweite Sitzung

1.00 -2.30 Uhr - Diskussionen

- Fazit und Empfehlungen

**Der gegenwärtige Stand des Eisenbahntransports in der Arabischen
Welt und zukünftige Projekt**

**„Studie über die Zukunft der Eisenbahn in Ägypten als ein nationales
Projekt“**

Ein Forschungspapier

präsentiert von

Dr. Ing. Nader Riad

Industrieller

Vertreter des Dachverbands der Arabischen Unternehmer

**Präsident des Arabischen Dachverbands für den Schutz geistigen
Eigentums**

**im Workshop zum Thema „Kooperation zwischen dem öffentlichen Sektor
und dem privaten Sektor beim Bau von Einrichtungen der
Transportsinfrastruktur“**

das unter der Schirmherrschaft von Seiner Exzellenz

Amr Mousa

Generalsekretär der Arabischen Liga

stattfindet

**und von der Arabischen Organisation für administrative Entwicklung in
Zusammenarbeit mit dem Generalsekretariat der Arabischen Liga und der
Weltbank veranstaltet wird**

Sharm El-Sheikh – Ägypten

9. – 11. März 2010

Ein Forschungspapier über

**den gegenwärtigen Stand des Eisenbahntransports in der Arabischen Welt
und zukünftige Projekt**

**„Studie über die Zukunft der Eisenbahn in Ägypten als ein nationales
Projekt“**

Einleitung:

Als die erste Dampflokomotive 1814 in Großbritannien in Betrieb kam, wurde der Menschheit neue Horizonte in den Bereichen des Transports und der Mobilität erschlossen. Ägypten war das erste Land in der arabischen Welt und das zweite nach Großbritannien in der Welt, in dem ein Eisenbahnnetz gebaut wurde.

Schon bevor man an den Bau des Suez-Kanal dachte, wollte man das Rote Meer mit dem Mittelmeer durch ein modernes Transportmittel verbinden. Das bewog den Khadiv Abbas den Ersten dazu, den Bau einer Eisenbahnverbindung zwischen Alexandrien und Suez zu veranlassen.

Erstens: Ein historischer Überblick über die Eisenbahnen in der arabischen Welt und zukünftige Projekte:

In der arabischen Region gab es:

1. eine Eisenbahnverbindung zwischen Al-Higaz und Al-Sham:

Diese Eisenbahnstrecke verband die Provinz „Al-Sham“, die Syrien, den Libanon und Palästina umfasste, mit der Provinz „Al-Hegaz“ auf der arabischen Halbinsel. Nach dem Zweiten Weltkrieg änderte sich die politische Landkarte im Nahen Osten. So ging diese Eisenbahnverbindung durch vier Länder, nämlich Syrien, Jordanien, Palästina und Saudi Arabien. Jedes Land übernahm die Verwaltung des Teils dieser Eisenbahnverbindung, der sich in seinem Territorium befand. Man versuchte mehrmals, sie wieder zu beleben, wie z.B. auf der Konferenz von Riyad 1955, an der Syrien, Jordanien und Saudi Arabien teilnahmen. Die Beschlüsse der Konferenz würden allerdings nicht in die Tat umgesetzt.

2. eine Eisenbahnverbindung zwischen Berlin und Bagdad:

Ziel dieser Eisenbahnverbindung war, die deutsche Hauptstadt über den Irak mit den Küstengebieten am Arabischen Golf zu verbinden. Dieses Projekt wurde jedoch nicht realisiert worden. Es gibt zurzeit im Irak nur eine Eisenbahnverbindung, die sich von Basra im Süden bis nach Musul erstreckt und aus drei Hauptstationen in Bagdad, Musul und Basra besteht.

3. ein Eisenbahnnetz in Syrien:

Nachdem Syrien Ende der 40er Jahre des 20. Jahrhunderts seine Unabhängigkeit erlangt hatte, wurden die Bemühungen um die Weiterentwicklung des syrischen Eisenbahnnetzes wegen seiner strategischen Bedeutung fortgesetzt. Es gibt in Syrien zwei Typen von Eisenbahnnetzen: Ein Eisenbahnnetz, das 1435 Meilen lang ist und ein Eisenbahnnetz, das aus schmalen Schienen besteht und 1050 Meilen lang ist.

Das stellt ein großes Defizit in der Transportinfrastruktur in Syrien dar. Außerdem gab es vor 1970 keine Verbindung zwischen den Häfen und den Industriestädten. Deshalb wurde die so genannte Östlich-Westliche Eisenbahnverbindung gebaut, um Latakia mit dem nordöstlichen Gebiet, das reich an Landwirtschaft und Erdöl ist, zu verbinden. Diese Verbindung geht über die Stadt Aleppo, das am Kreuzweg der zwei Haupteisenbahnverbindungen liegt. Im Jahr 1986 wurde die Eisenbahnstrecke Damaskus-Homs eröffnet. Außerdem wurde die Eisenbahnverbindung zwischen Damaskus und Aleppo bis zu den Grenzgebieten mit Jordanien im Süden und den Grenzgebieten mit der Türkei im Norden verlängert.

Zukünftige Pläne:

1. Bau einer Eisenbahnverbindung zwischen den Golfstaaten:

Dieser Plan tauchte im Jahr 2000 auf. Man sprach von dem Bau eines Eisenbahnnetzes, um die sechs Golfstaaten, die Mitglieder des Golfrates für Zusammenarbeit sind, nämlich Saudi Arabien, die Vereinigten Arabischen Emirate, Oman, Bahrain und Kuwait, mit einander zu verbinden.

Experten meinen, dass der Bau dieses Eisenbahnnetzes die Handelsbeziehungen zwischen den Golfstaaten fördern, viele Verkehrsprobleme in diesen Staaten lösen und die Umweltverschmutzung dort reduzieren kann. Es kann außerdem den Ausgangspunkt für die Verbindung aller Städte im Nahen Osten mit einander darstellen, wie das in Europa seit langem der Fall ist.

2. Bau einer Eisenbahnverbindung zwischen Beirut und Dubai:

Im Rahmen der Bemühungen, die der Libanon unternimmt, um seine Stellung als Zentrum für Handel und Tourismus in der arabischen Region aufrecht zu erhalten, wurde angekündigt, dass der Libanon vorhat, ein Eisenbahnnetz zu bauen, das den Hafen von Beirut mit den Häfen und den Städten in den Golfstaaten, darunter die Stadt Dubai, verbindet.

Dieses vorgesehene Eisenbahnnetz wird folglich das Mittelmeer mit dem Arabischen Golf verbinden, was Beirut zur wichtigsten Zwischenstation auf dem Land- und Seeweg in der Region machen wird. Falls dieses Projekt in die Tat umgesetzt wird, können Güter aus Nord- und Südamerika und Europa per Schiff nach Beirut transportiert und von dort aus über die Eisenbahn nach dem Arabischen Golf befördert werden, wo sie dann wieder per Schiff nach Südostasien und dem Fernen Osten transportiert werden.

Zweitens: Studie über die Zukunft der Eisenbahn in Ägypten als ein nationales Projekt:

Einleitung:

Die Lage der Dinge weist darauf hin, dass die ägyptische Eisenbahn die strategisch wichtigste öffentliche Einrichtung im Land ist. Für sie gilt die Beschreibung „reich an Eigentümern, aber arm an Einnahmen“. Dieser

Widerspruch lässt sich dadurch erklären, dass die Eisenbahn zwar im Grunde über finanzielle Mittel verfügt, die den Ausbau und die Modernisierung dieses ägyptischen Eisenbahnnetzes sowie die Entwicklung der Eisenbahn zu einem wichtigen Mittel zum Transport von Gütern ermöglichen könnten, aber unter der wiederholten Vernachlässigung ihrer Einrichtungen und der Reduzierung ihrer Rolle auf die Beförderung von Menschen leidet. Hinzu kommt, dass man in Ägypten noch nicht in der Lage ist, durch die Entwicklung plausibler Pläne Geberländer, wie die EU, Japan und die USA, davon zu überzeugen, finanzielle Hilfen für die Modernisierung der ägyptischen Eisenbahn an den ägyptischen Staat zu vergeben.

1. Weiterentwicklung der Einrichtungen der Eisenbahn und die darauf gesetzten Hoffnungen:

Es liegt auf der Hand, dass viele Probleme, unter denen die ägyptische Wirtschaft zurzeit leidet, verschwinden werden, wenn man diese lebenswichtige Einrichtung modernisiert, so dass sie, die auf sie gesetzten Hoffnungen, erfüllen kann. Hierbei stellen sich folgende 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 kann sich die Lebensmittelindustrie in Ägypten nicht entwickeln?

Die Antwort ist: Weil die ägyptische Eisenbahn nicht in der Lage ist, Rohstoffe, Produktionsmaterialien und Güter zu transportieren.

- 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.

- Was verhindert die Eisenindustrie und die Zementindustrie daran, den erwünschten Beitrag zur Entstehung neuer Städte zu leisten?

Die Antwort ist: Die ägyptische Eisenbahn ist nicht der Lage, die großen Mengen von Rohstoffen wie Zement, Kohle und Heizöl usw., die für die Produktion von Eisen und Zement und für den Betrieb der Eisen- und Zementfabriken erforderlich sind, zu transportieren.

- Warum kann in Oberägypten keine Exportindustrie entstehen?

Die Antwort lautet: Weil es keine Eisenbahnverbindung zwischen Oberägypten und den ägyptischen Häfen gibt. Die Eisenbahn könnte Güter und Waren verzollen, annehmen und nach Oberägypten bzw. zu den Häfen transportieren.

- 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.

So steht es um diesen lebenswichtigen Sektor, deren Modernisierung für die Voranbringung der ägyptischen Wirtschaft unerlässlich ist. Was kann getan werden, um die Fehler der Vergangenheit zu korrigieren und die ägyptische Eisenbahn in eine neue Phase einzuleiten?

2. Schwerpunkte der Strategie für die weitere Entwicklung der ägyptischen Eisenbahn:

Wie andere Experten, bin ich der Meinung, dass jede Strategie für die weitere Entwicklung der ägyptischen Eisenbahn auf bestimmten Schwerpunkten beruhen muss, damit die Eisenbahn zum erwünschten wirtschaftlichen Aufschwung beiträgt. Diese Schwerpunkte können wie folgt zusammengefasst:

Erstens: Dem Mangel an Lokomotiven auf kurze Sicht durch den Kauf von gebrauchten und reparierten Lokomotiven abzuhelpen:

Man kann dem Mangel an Lokomotiven, von denen es zurzeit nur 800 gibt und unter deren Fehlen die Eisenbahn akut leidet, durch den Kauf von gebrauchten und reparierten Lokomotiven aus Deutschland abhelfen, bis neue Lokomotiven beschafft werden können.

Es ist 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 gebe. Den Erwerb dieser Lokomotiven soll 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

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.

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.

Das Gelingen wird nur durch Allah (allein) beschieden.

Dr. Ing. Nader Riad