

**Video: Menneskehedens valg:
Selvdestruktion er ikke
uundgåelig.**

**Inkl. rapport om Syrien,
Yemen og Egypten**

Inkl. Hussein Askarys (Irak/Sverige) tale (som begynder 41.38 min inde i programmet) om den katastrofale situation in Syrien og Yemen, samt et optimistisk syn på Egyptens infrastruktur initiativer.

I

**Putin og Egyptens el-Sisi
kræver en genoptagelse af
Palæstina-Israel-dialogen om
alle spørgsmål inkl.
Jerusalem**

11. dec., 2017 – Den russiske præsident Vladimir Putin mødtes også med den egyptiske præsident Abdel Fattah el-Sisi i Kairo i dag, for at diskutere både udvikling af de russisk-egyptiske relationer inden for politik, handel og økonomi, energi og humanitære behov, så vel som også det palæstinensiske spørgsmål i sammenhæng med USA's anerkendelse af Jerusalem som

Israels hovedstad.

Putin sagde: »Vi anser for at være kontraproduktive, alle skridt, der foregriber resultatet af dialogen mellem palæstinenserne og israelerne«, sagde han efter samtaler med el-Sisi. »Vi mener, at sådanne skridt er destabiliserende. De skaber på ingen måde en afgørelse af situationen, men fremprovokerer tværtimod konflikten.«

De to ledere aftalte ligeledes at koordinere politik vedrørende en langsigtet afgørelse af den syriske situation; diskuterede situationen i Libyen og krævede, at man sikrede stabilitet og sikkerhed i dette land ved at genoprette landets suverænitet, enhed og territoriale integritet.

Foto: Egyptens præsident Abdel Fattah el-Sisi (højre) og Ruslands præsident Vladimir Putin på mødet i Kairo den 11. dec. 2017.

**Egypt's 2030 Mega Projects:
Investment Opportunities for
Intermodal and Multimodal
Connectivity.
Mrs. Moni Abdulla, Executive
Manager**

of Pyramids International, Cairo.

Video; english transcript

Egypt's 2030 Mega Projects: Investment Opportunities for Intermodal and Multimodal Connectivity

This is an edited transcript of a presentation by Mrs. Moni Abdullah to the Nov. 25-26 Schiller Institute Conference. She is the Executive Manager of Pyramids International, Cairo, Egypt.

Transcript

Good afternoon. Ladies and Gentlemen, Distinguished Guests, Dear Friends:

My name is Moni Abdullah. I am the general manager of Pyramids International group, which is a private sector company. First I would like to express my gratitude and appreciation to be invited as a speaker today at such an important event. I would further extend my gratitude to the Schiller Institute, and Mrs. Helga Zepp-LaRouche in particular, for taking an interest in our company and in Egypt, and in an initiative and willingness to cooperate with the New Silk Road Project, for sharing the same courageous spirit of the Egyptians that human reason will be able to find the higher level where problems can be solved, and defending the rights of humanity to progress economically, morally, and intellectually, by development and connectivity.

My children are actually Swiss and I live in Geneva and in Egypt. I would like very much to see connectivity through

Egypt to all of Africa, and possibly for the three continents to connect Europe, Africa, and Asia.

Our company is an events organizer. We organize conferences and exhibitions worldwide. We are an ISO-certified company and accredited with UFI, the global association of the exhibition industry.

Pyramids International group was established in 1993 and specializes in organizing, planning, and holding all kinds of large-scale international activities, such as conference, exhibitions, and trade shows. We work with different sectors, and organize around 115 events worldwide, basically in oil and gas, energy, and renewable energy, transportation, maritime and ports, shipping, and logistics, fashion, leather, furniture, health, real estate, general trade shows, auto shows, building and construction, household, food, machinery, and more.

In the continuous development of its business the company has established wide cooperation and interactive relations with the related governmental departments, trade associations, nongovernmental organizations, and scientific research institutes.

As a diversified service company, it also offers media services, digital information consulting services, research capacity and marketing solutions. Hence, our database marketing capacity and business connections help our worldwide international customers do business and to succeed in reaching new markets.

We organized the First Suez Canal Global Conference, last February, under the patronage of His Excellency President Abdel Fattah el-Sisi, the Egyptian President. Here are some photos of the exhibition and the conference at the same time.

This is the Suez Canal parallel dredging waterway canal. It's a megaproject that was concluded in one year, to increase the

depth of the canal and to have a double, parallel waterway. It reduces the time of transport, for example, from Asia to Europe, and it reduces the cost as well. It can now accommodate the biggest vessels, thanks to its greater depth. These are some photos of the different container ships. That is the Suez Canal Economic Zone, or corridor.

The conference we organized, was to market the megaprojects in Egypt, for international investors who would like to engage in the megaprojects taking place. The megaprojects taking place are in different sectors, and as Mr. Hussein kindly mentioned, Egypt wants to leap to develop, we don't want to crawl; so in parallel, there are megaprojects in transport, in industry, in agriculture and so on.

The Suez Canal Global Conference was followed by a Suez Canal tour, where the attendees could come and engage in debates, discussing the maritime field, and then go on a tour of the Suez Canal to see it in reality.

The function of our conferences was to foster discussions of a variety of issues affecting the Suez Canal and its development, clarify the opportunities for investment, the role of the megaprojects, and how it will serve to boost the traffic handled by the canal. The Conference aimed to help develop a Suez Canal Zone area, transforming it into a world-class global logistic hub and industrial processing center to serve the global market.

The importance and invention of the Suez Canal: The Suez Canal is considered to be shortest link between east and west, compared with the Cape of Good Hope. Due to its unique geographic locale, it's an important international navigational canal, linking the Mediterranean Sea at Port Said and the Red Sea at Suez.

The distinctive location of the Suez Canal makes it of special significance to the world and to Egypt as well. This

importance is augmented with the evolution of maritime transport and world trade. Maritime transport is the cheapest means of transport. More than 80% of the world trade volume via waterways, seaborne. The canal route achieves savings in distance between the ports north and south of the canal, and that is converted into other savings for the shipping industries. These savings are reflected in saving time and saving money. Fuel consumption and operations costs are markedly reduced for vessels that transit the Suez Canal. It's the longest canal in the world without locks, having a high level of safety and security measures, compared to other, alternative routes. Transit navigation there goes on day and night.

The Suez Canal, as I mentioned, accommodates the biggest shipping fleets now. Creating a new canal parallel to the existing one, has maximized benefits from the present canal, and its bypass, doubling the longest possible parts of the waterway, facilitates traffic in the two directions, and minimizing the waiting time for transiting ships. This certainly reduces the time needed for the trip from one end of the canal to the other, and increase the numerical capacity of the waterway, In anticipation of the expected growth in world trade.

The project goes hand in hand with the Suez Canal area development project. The two projects will add to the importance of the Suez Canal and will make it the route of choice for shipowners the world over, putting any alternative routes out of competition—hopefully. The Suez Canal Area Development Project is now a preferential market, because of the bilateral and multilateral agreements that Egypt benefits from, with Africa, with the Middle East, with Europe, and with the U.S.A., through the case agreements, for example; and then extending the operation of this law to the Suez Canal region is an important step towards transforming the Suez Canal to a global trade hub and world trade gateway.

The New Silk Road is an enormous Chinese project, which has gone global. It is composed of land routes, known as the Silk Road Economic Belt, and sea routes known as the 21st-Century Maritime Silk Road, and both pass, actually, through the Suez Canal. It goes to Nairobi, Kenya and then afterwards to the Suez Canal. Together they make up the One Belt, One Road, creating a link among the three continents. Egypt has taken steps forwards towards the New Silk Road global vision: The New Silk Road will boost trade, productivity, investment, and cultural exchange, of course.

The 21st-Century Maritime Silk Road crosses the Indian Ocean, and then it goes through the Suez Canal. The Suez Canal Corridor Area Project is a megaproject in Egypt that has been launched by President Abdel Fattah el-Sisi. The project's aim is to increase the role of the Suez Canal region in international trading, and to develop the three canal cities located around it. The project involves building a new city, Ismailia, and fish farms, industrial zones, technology valleys, seven new tunnels—many, many, many megaprojects that Dr. Saad Elgioshy, former Egyptian transport minister mentioned before.

Building on that, the project will transform the canal cities into important trading centers globally. The purpose of this project is to make the region a global industrial center and a logistics services and maritime transport hub, making the Suez Canal a world trade gateway between east and west.

A number of key priorities are identified, including the Port Said port, which aims to develop all of the ports, logistics services, maritime activities and an industrial cluster on the eastern side of the canal. In addition, there are port expansion projects— expansion of Port Said West Port, Ras Sadr Port, and many other ports.

And then there's Ismailia Technology Valley, establishing high-tech projects in the fields of electronics,

communications, IT, biotechnology, medical components, and pharma-technology.

And then northwest of the Gulf of Suez, the project comprises a large industrial zone in close proximity to Ras Sadr Port covering 200 km, including industrial parks and many previously mentioned megaprojects.

Investment opportunities. And this is why I'm here: Egypt is has many opportunities for investment in different ways, with the government, or with the private sector. As previously mentioned by former Egyptian Minister Dr. Saad, Egypt is offering for the first time opportunities for development and investment in the long-term plan, to transform Egypt 2013 to a leading country in the region, a major global trading hub, and place it as a landmark on the global investment map as one of the most promising and attractive countries for investment in logistics and transport sectors. Many of its future multi-billion-dollar national projects rank it third in the Middle East and Africa region, in terms of the volume of investment availability. Egypt will also take offers for global and domestic investment in existing and prospective projects starting soon in various sectors within the medium-term plan until 2020, with investment exceeding 300 billion Egyptian pounds.

One of the most important topics of the conference was to discuss the investment opportunities in the New Silk Road, to enable Egypt to link between the continents of Asia, Europe, and Africa, to create new opportunities for countries with development wishes. Egypt has taken steps forward towards a global vision and has already signed contracts with the Chinese government for cooperation on Egyptian railway projects, because the New Silk Road promotes trade, productivity, investment, and cultural exchange.

TEDA, which is the Chinese-Suez Economic and Trade Cooperation Zone based in the Suez Canal Economic Zone, is a fine example

of how the Chinese are engaged in Egypt, and is actually considered to be one of the best overseas economic and trade cooperation zones of China. It has established a good overseas development platform for Chinese enterprises, going global with the aim of creating an international capacity cooperation model of how the overseas economic and trade cooperation zones can be “win-win” situations.

Any manufacturer based in the Suez Canal Economic Zone has so many facilities and incentives to benefit from. For example now, Egypt is making many reforms, such as the new investment law, with “one-stop shop”— better licensing procedures, faster, you don’t have to go through government bureaucracy any more to get licensing. Also there is the floatation of the Egyptian currency, so now there’s no black market—there’s one currency rate. There are bilateral agreements and the multilateral agreements, as I mentioned before, and many industrial areas and free zones available.

There’s a lot of legislative reform and social reform going on as well in Egypt.

Now, I would like to talk about our upcoming events in the transport sector: for whoever is interested in participating and learning more about the megaprojects that are taking place there, and how Egypt is trying to connect the three continents. We are having one on April 16-17: It’s called the 2030 Megaprojects and it’s about means of transport in Egypt.

In tandem with the conference, there will be two exhibitions: Pharos, the International Exhibition of Maritime Transport Logistics and Shipping; and the Middle East and Africa Rail Show, the International Exhibition for Railway Systems Underground Metro and Mass Transportation. The conference and two exhibitions are being organized by our company. The conference with its two international exhibitions will be a very important event for investors, developers, professionals, and stakeholders as the Egyptian Ministry of Transport will

present, for the first time, a comprehensive vision of its entire plan for megaprojects in inter-modal and multimodal transportation connecting Egypt locally and internationally, based on Egypt's strategic location, linking Africa, Europe, and Asia, and the Middle East, of course, all in accordance with the strategy of sustainable development, the vision Egypt 2030.

The conference will be a global gathering for international experts from the east and west, with the support of many international organizations, associations, financial authorities, and government entities around the world.

Egypt now is trying to develop its rail system, as we said. Years of underdevelopment, and now, all of a sudden, there is a boost in all of the transport sectors. We're trying to have an efficient railway system that connects Egypt internally, supported by good, proper service for truck fleets, and increasing river transport services, and development in all of the ports and the logistics centers. So Egypt will have a complete, new network, which is safe, reduces cost, and is efficient. That will enable Egypt to be able to connect internationally. Egypt-based manufacturers in the new industrial areas can actually reduce the cost of transfer and the time of products to the three different continents.

Egypt is trying to brand itself and position itself to be a world trade hub. The objective of Pharos is to emphasize the role of the private sector and investment in maritime transport and logistics, multimodal transport and logistics centers in the Arab region in Africa, and the role of dryland and river ports and logistics centers in supporting and developing the economy, elaborating the role and use of information technology, and infrastructure in the maritime transport sector, and intensifying the role of green ports and its impact on the environment.

Following Pharos, we will have the Middle East and Africa

Exhibition for Infrastructure, underground roads, bridges, transportation. And in cooperation with the Schiller Institute, we will have the EWTH, Egypt World Trade Hub East and West Connectivity conference, proposed for July. That conference will focus on Egypt being a good and desirable place for world trade connectivity, and not only between East and West, but also between the northern and southern regions of Africa.

Egypt World Trade Hub is connecting east and west is proposed to take place in July. It will discuss development investment opportunities in Egypt's infrastructure, railways, roads, underground bridges, tunnels in land transport, ports, logistics centers, maritime and shipping services, all transforming Egypt into a major world-class trade hub, and placing it on the map of one of the top potential investment countries in the logistics and transport sectors. Due to its strategic location, Egypt aims to connect the Middle East and Africa, Europe, and Asia, to become a prominent leader in the new era. The conference will discuss the Marshall Plan of intermodal and multimodal connectivity of Egypt to the three continents.

The Egypt World Trade Hub Conference will discuss ways of connecting and increasing global trade, examining latest trends in global trade with an outlook on alternative routes, and discussing the importance of Egypt's strategic location that connects the three continents. Panel discussions will cover Egypt's local and foreign investment opportunities in Egyptian industrial areas, free trade zones, and all of the Egyptian transport sectors that are witnessing major expansion and development, creating a wider vista of commerce for Africa, Europe, and Asia.

Inviting investors and developers to relocate to Egypt to benefit from the many incentives and facilities, Egypt is now offering and benefiting from the reduction in cargo transport costs and transfer time, by the parallel way dredging

megaproject of the Suez Canal. Egypt is pursuing existing means that encourage export to east and west, and the whole region, acting as a great big hub for logistics and world trade.

China and Egypt agreed to cooperate on the New Silk Road and signed a five-year agreement to that end, calling for redoubled efforts to develop the ChinaEgypt Suez Economic and Trade Cooperation Zone. Egypt has taken steps toward a global vision, and has already signed agreements and contracts with the Chinese government. [applause]

For more details, there are brochures at the table in the back of the conference hall and outside at the registration area for the 2030 Megaprojects and for the Egypt World Trade Hub conference.

Thank you very much.

Integration of Egypt's Transportation Plans 2030 with the New Silk Road Project. Dr. Saad Mohamed Mahmoud Elgioshy

Former Transport Minister of Egypt. Video; english transcript

Integration of Egypt's Transportation Plan 2030 with the New Silk Road Project

This is an edited transcript of a presentation by Dr. Saad Mohammed Mahmoud Elgioshy, former Transport Minister, Egypt, on Nov. 25, 2017, in Bad Soden/Taunus, Germany. Subtitles have been added. Good Morning! I am Saad Eligioshy, a Ph.D. Doctor, a specialist in transportation, airports, and roads. I am the former Minister of Transport in Egypt (2015-16).

Transcript

I'd like to thank Mrs. Helga Zepp-LaRouche for her nice invitation. Also I'll thank the organizer of this conference, the Schiller Institute, which really touches on some of the benefits for Egypt. The lecture I heard from you today was very interesting.

In my presentation I will speak about Egypt, a very old country—7,000 years—and how it will interact with the New Silk Road. You heard, before me, a very nice presentation by Prof. He Wenping, about the New Silk Road, how it will work in Africa. As I said, I represent one country in the north of Africa. I will speak about how we can interact with the New Silk Road.

I will focus on the integration of Egypt's transportation development plans. I'll discuss the transportation issue, which is an infrastructure issue, which affects the development of any country. So, transportation development plans and the New Silk Road Project.

In a very brief introduction, I'll discuss the current transportation system in Egypt: its existing hierarchy, challenges, and opportunities, and how we can interact.

Then I'll discuss the Egyptian Transportation Development Plan 2030—how an African country thinks about development; and also speak about the New Silk Road Development Corridor close to Egypt, Africa, the Middle East, and how we can integrate with this giant project, especially in the transportation sector, in Egypt.

The transportation sector in Egypt serves an area of 1 million km² and a population of 100 million by the end of this year.

Egypt has a road network consisting of about 30,000 km of rural highways, and 60,000 km of urban roadways, with about 1,800 bridges. We have a network of three subway lines in the capital, with a total length of 100 km, and are building another three lines.

Maritime transport. Realize Egypt is a coastal country situated between two main seas, the Red Sea and the Mediterranean. We have 15 commercial sea ports.

I am speaking, just for a moment, about land water. We have about 3,000 km of land water river ways, with more than 43 land ports in Egypt.

Speaking briefly about the Egyptian Transportation Plan 2030 and its main features: Our vision is to increase the capability of the transportation sector to fund its plan to achieve its goals; to obtain a greater share in the volume of international and regional transportation; and to maximize and optimize the use of science and technology, and research and techniques in management.

We're supposed to provide high quality transportation for persons and goods, securely and safely, at the lowest cost, while supporting national social economic development. Also

we're supposed to secure national security requirements.

We have big challenges to overcome to accomplish all this: An ascending increase in population with an annual growth equal to 1.85%; defects in the transportation service, which do not match and are inappropriate for the people; the mutual increase in freight from 1.51- 2.32 million tons; the increasing annual growth in land transport which affects the road network; the absence of private sector—and this is a very important point—partnership in infrastructure projects; the absence of a multi-modal transport system; the lack of technology applications and logistical services; and the lack of trained and skilled labor. We have an increasing number of transportation accidents, due to these factors.

We have a very old railway system. It is the second oldest in the world, after the United Kingdom. It was built in the 18th Century, with an extent of about 9600 km, and it serves about 540,000 pax [secure electronic payment terminal], with about 1,100 daily trips. I am speaking here about facilities and capabilities. You see the numbers: 750 stations, 3,100 passenger coaches, 11,000 freight cars, 808 locomotives, so and so.

If you go to the land water sector, [it's] the same, as I mentioned before. We have 3,500 km of river lines, 43 active ports, and 15 controlling gates. We have seven dry land ports and seven logistic areas.

Looking at all of this, which I skimmed over quickly, I am speaking about opportunities. Does Egypt have opportunities in the transportation sector for the whole world to come and invest with us? Yes, we have! We have a lot! We have a lot of opportunities in Egypt for roads and bridges. We have already have about 8,500 km of new construction underway, as well as upgrading of existing roads. We have new construction of additional main arterial accesses over the Nile River, including twelve new bridges. I'm speaking about the 2030

Plan. And also construction of twelve bridges in the national road network, for a total of 21 new bridges, over the next 12 years.

The railway sector is also full of opportunities. A lot of companies from all over the world are asking to bid on these projects over the next 12 years. I'm speaking about supplying 600 passenger coaches (2nd class air-conditioned); 110 power unit coaches; upgrading and modernizing 300 locomotives; supplying 50 new locomotives (3,000 hp), supplying six complete trains, upgrading 2,700 cargo coaches, and supplying 1,530 new cargo coaches. You can read with me. Most of these investment opportunities are virgin, and need some kind of sharing by investors from all over the world: upgrading three main workshops (locomotive overall, locomotive renovation and maintenance); supplying two complete sets for railway maintenance; supplying four machines for railway compaction; upgrading and modernization of safety and control systems, including completion of 3,000 km of an electric signaling system, equipping 600 locomotives with ETCS-L (the European Train Control System—a central signaling and control component for the all-electric signaling system); construction of 500 km of new lines and upgrading 750 km of existing lines; construction of 1,200 km of high-speed service; and construction of nine cargo stations.

Then there's also upgrading of the railway system itself. Upgrading the signaling system of cargo railways—many projects.

The land water sector is full of opportunities too. I am speaking about upgrading two navigation roads, CairoAswan (1,200 km) and CairoDamietta (200 km), and the construction of five new land water ports and upgrading four existing ones. I'm speaking about upgrading six dry ports and construction three new ones. I am speaking about more than 50 billion Egyptian pounds.

As for tunnels and metro (subway) service, we already have three main subway lines (Cairo Metro), each of them 40-50 km in our capital city. We're looking to upgrade all of them. We want to upgrade the tram lines in Alexandria and in Cairo, and construct three new lines for Cairo. We have had many offers, starting from last year, to study the plans and to partner with us for these projects.

The maritime sector is a big sector, and full of investment opportunities. I am speaking here about the ports of Suez and Ras adabia in the north of Egypt, and the ports of Sfaga and Sharm El shikh in the south. All these ports have very nice opportunities to build cruise and container ship terminals.

That is what we have in Egypt.

Now, I would like for you to concentrate with me on the next part of my presentation, about what the New Silk Road brings to Egypt. To easily reach to the interaction between the two points, we can see that the New Silk Road, from its concept—and my colleagues will speak more about it—offers the possibility to overcome geopolitics once and for all. The Belt and Road Initiative, as my colleague mentioned, is based on the “win-win” concept.

I'd like to concentrate on the phrase “win-win concept,” because I'll use it again. Cooperation among all nations of the world. All the individual nations should pursue the development of their own national transport networks, but adjust them to adapt to the continental networks, to benefit from them, to contribute to their quick implementation and development, and to avoid duplication of efforts. That's also very important.

The New Silk Road has a new financial system, composed of three main entities: the Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB), the New Development Bank, the New Silk Road Fund, and the Contingency Reserve Arrangement. All that is exclusively

designed to fund investment in the real economy, with the goal to awaken justified optimism, in particular in developing countries, to defeat poverty and underdevelopment in the near future, as mentioned before.

We have now reached the goal of this lecture: how the New Silk Road Project is touching Egypt in the transportation sector.

As planned, there will be a 56,500 km Trans-African Highway (TAH), the main routes being Cairo, Egypt to Dakar, Senegal (8,600 km); and Cairo, Egypt to Cape Town, South Africa (10,200 km). Now, that's a highway!

As for rail, we find there are two giant lines. One of them is the African Integrated High-Speed Rail Network (AIHSRN), which will connect all the capitals of Africa together with a high-speed railway network (HSR). There is a plan to form a group for "Sino-Africa cooperation in railway and high-speed railway." Financial institutions, railway construction companies, and railway operation management companies can work on that.

Inland water very important. As I mentioned, Egypt's population today of over 100 million lives on a narrow strip of land on the banks of the Nile River and Delta, about 5% of the land. More than 95% of the land is vacant. Africa Pass will open the desert in the west of the country for development and habitation. We hope so. The project will also revolutionize the economies of the North African sub-Saharan nations.

For the Congo River Basin there is the Africa Pass program. I think it will be a good project. Flowing from the tributaries of the Congo River, Africa Pass envisions a 3,800 km long canal, paralleling the Nile to the east, reaching to the Qattara Depression in northwestern Egypt, opening millions of acres of land to be cultivated. This area will become a breadbasket, not only for the rest of Egypt, but also for other countries.

Construction of the Jonglei Canal would be a good sign for cooperation and for doing something for the connectivity of inland water between the South and North.

Integration between the Egyptian Transportation Development Plan 2030 and the New Silk Road Project, from my point of view, could consist of Egypt completing its National Road Network (MINTS 2010), now in Phase 3 of construction, which will add 5,000 km, and integration with the New Silk Road Project's planned routes, which I mentioned earlier: Cairo-Dakar (8,600 km) and Cairo-Cape Town (10,200 km). If we did that, it would be a good job! Egypt is right now implementing a lot of upgrades to its National Road Network, mainly the Cairo-Aswan road, and the Cairo-Alexandria road. The NRN could be integrated with the AIHSRN and with the "Sino-Africa" program.

We are looking at Egypt's upgrading of its main land water route Alexandria-Aswan, and working with the Nile Basin countries which are currently studying a route to connect Lake Victoria with the Mediterranean, to integrate that and the Congo Pass program and the Jonglei Canal (both mentioned earlier) with the New Silk Road. Egypt looks favorably upon all these projects.

I'd like to say something very important. We in Egypt from 1952 experienced many kinds of cooperation for development of our country. We can't forget history. If you forget history, you will do nothing. We started in 1952 with many disciplines. We went to the communists in the Soviet Union; then we went to America—capitalism. We went to many, many countries seeking their help in development. Finally we went into the Arab Spring. What happened? We didn't accomplish anything; we didn't get anything, because, as my friend said, "Their feet don't match our shoes." All the time.

Egypt, as I said at the beginning, is a very old country. It has its own culture, its own understandings. The problem is

how to match any country, any model, any development model with our culture. That is the problem; that is the real problem. That is the real challenge.

If this prestigious institute desires to propose development plans to Egypt, I suggest you plan a workshop in Cairo to allocate interaction areas, present the possibilities of interaction, and discuss how to enable such interaction. Don't expect us to interact in all areas; we are supposed to interact with our plan. Remember, Egypt already has a plan. If China with their giant New Silk Road Project comes to Egypt, they must first study our plan, and then determine the areas in which they can locate their cooperation with the countries of Africa, before they can be accepted and not considered a new colonial power coming to Africa. The people are afraid of that, as she said. That is a very important point. We can avoid that through workshops in Cairo, Senegal, Nigeria—all the countries which lie in the route of the New Silk Road.

Exchanging plans between the New Silk Road Project stakeholders and the Egyptian Ministry of Transport, for example—I'm speaking about transportation infrastructure—is very important. When I was Minister of Transport, I was visited many times from representatives of China. We had many discussions. But nobody asked me about our plans. Nobody asked me about our plans for development of transportation in Egypt and how their plans could be integrated with ours. They asked all the time about individual projects, and these projects never fit in our shoes, as did our feet.

I'd like my colleagues and my friends in China to understand this point, and to exchange plans between the New Silk Road plan and the Egyptian plans. After that we can analyze the methodology of plan integration—how we can interact with each other, how we can work with each other to discover the methodological basis for such cooperation. This is very important. After that, we can easily implement recommendations for cooperative construction.

Again, the New Silk Road plan is a very giant plan. It is a very smooth and very friendly plan. We need to cooperate with the whole world—with China, with Europe, with America, with any country which matches our plans, which matches our dream. Egypt has a mankind dream, and needs to fulfill it by its culture and by its way. Thanks a lot!

Thank you very much! [applause]

**RADIO SCHILLER den 21. marts
2016:**

**Den arabiske udgave af Den
Nye Silkevejsrapport
lanceret i
Transportministeriet i Kairo**

Med næstformand Michelle Rasmussen.

Lydfilen er fra mandag den 21. marts, ikke den 25. marts, som der blev sagt.

EIR Arabisk afslutter en

suksesfuld og travl uge i Egypten med den arabiske version af rapporten om Verdenslandbroen

Kairo, 20. marts 2016 – *EIR's* ekspert i Sydvestasien og arabiske redaktør, Hussein Askary, har afsluttet et meget succesfuldt, ugelangt besøg i Egypten for at lancere og promovere den arabiske oversættelse af *EIR's* Specialrapport »Den Nye Silkevej bliver til Verdenslandbroen« og de ideer, som er indeholdt i rapporten. Rapporten og Askarys præsentationer blev hilst velkommen med entusiasme af topregeringsfolk, økonomer og medierne.

Højdepunktet af denne intervention var den højt profilerede og velbesøgte lancering af rapporten under det egyptiske Transportministeriums regi ved et seminar den 17. marts, der fandt sted i Ministeriets hovedkvarter, og som blev præsideret og introduceret af minister Saad El Geyoushi personligt.

Det andet højdepunkt var en reception, der blev holdt til ære for Askary den 20. marts af formanden for Suezkanalens Myndighed, admiral Mohab Mamish, den mand, der styrede bygningen af Suezkanalen, der blev færdig i et tempo, som kunne tage vejret fra én. Mamish modtog Askary på sit kontor i Ismailia, der ligger direkte ud til Suezkanalen, og lyttede opmærksomt til en detaljeret briefing om betydningen af denne præstation for ikke alene Egyptens økonomi, men også for regionen og den globale økonomi, hvis den anvendes som en udviklingszone og et omdrejningspunkt for de udviklingskorridorer, der strækker sig fra Kina gennem Sydvestasien og til Afrika, og også som en del af den Maritime Silkevej. Askarys møde med Mamish, hvor sidstnævnte som en gave fik et eksemplar af rapporten, kom efter en præsentation

for det team, der arbejdede under ingeniør Nagy Ahmed Amin, direktør for Afdeling for Planlægning og Forskningsstudier ved Suezkanalens Myndighed. Senere blev Askary inviteret til en privat, guidet rundfart på den Nye Suezkanal.

Ved seminaret for rapportens udgivelse præsenterede transportministeren dr. Saad El Geyoushi personligt Askary som *EIR's* ekspert for Sydvestasien og repræsentant for Schiller Instituttet, og både i sine indledende bemærkninger og kommentarer til Askarys præsentation gav dr. El Geyoushi udtryk for en total overensstemmelse med ideen om Den nye Silkevej, og for sin regerings planer om at integrere Egyptens transportnet i dynamikken med Den nye Silkevej. Han benyttede også lejligheden til at meddele, at den egyptiske regering har til hensigt at investere en billion egyptiske pund (100 mia. US\$) i veje og jernbaner, ikke alene for at udvikle Egyptens transportnet, men også for at forbinde Egypten med Asien og, hvad der er meget vigtigt, til Afrika i syd, i et 50.000 km stort netværk.

Den tætpackede sal i Ministeriet dannede rammen om topeksperter og rådgivere fra ministeriet og andre institutioner, samt flere egyptiske Tv-stationer og aviser. Interessant er det, at den kinesisk-arabiske Tv-kanal CCTV-Arabia var til stede og optog et interview med Askary. To andre Tv-kanaler interviewede ligeledes Askary.

To andre seminarer blev arrangeret: et af det Egyptiske Ingeniørselskab (grundlagt 1920), og som blev afholdt i Kairos Store Bibliotek og så deltagelse af den tidligere egyptiske premierminister dr. Esam Sharaf (der også har været transportminister i flere egyptiske regeringer), og som leverede hovedkommentaren til Askarys præsentation af konceptet om Den nye Silkevej. Sharaf udtrykte sig enig i ikke alene de økonomiske og videnskabelige aspekter af præsentationen og rapporten, som han fik et eksemplar af, men også i de politiske, strategiske og kulturelle aspekter. Han udtalte, at han netop var hjemvendt fra et langt besøg i Kina,

og at han var dybt overbevist om, at Den nye Silkevej er fundamentet for en ny og mere human Verdensorden, ulig den nuværende orden, der har degraderet menneskelig eksistens og værdighed. Han understregede også den pointe, der fastslås i rapporten, som siger, at Den nye Silkevej og alle andre lignende projekter ikke blot er handelsruter, men er udviklingskorridorer, der kan transformere alle samfund inden for rækkevidde, tilsammen med de nationer, der beslutter at deltage i dem. Han anbefalede stærkt, at den nuværende egyptiske regering tog dette projekt seriøst og integrerede det i sine udviklingsplaner og visioner. Sharaf udtrykte taknemlighed over for EIR og LaRouche-parret personligt, hvis ideer og aktiviteter han længe havde bemærket, sagde han.

Ud over disse begivenheder blev Askary inviteret til tre Tv-shows, CBS Extra, Nile Cultural TV og Nahdha TV, for at præsentere rapporten og den nye verdensorden, som den repræsenterer.

Denne uges begivenheder og alle de efterfølgende diskussioner og debatter indikerer klart, at ideen om Den nye Silkevej og Verdenslandbroen, og disse ideers anvendelse for udviklingen af Egypten, den arabiske verden og Afrika, anses for at være en måde at redde den egyptiske økonomi, der har lidt under de forfærdelige konsekvenser af at være underkastet det transatlantiske system og dets institutioner, såsom Verdensbanken og Den internationale Valutafond (IMF). Egypten lider stadig økonomisk og samfundsmæssigt, og hertil kommer det sikkerhedsmæssige aspekt, der er blevet forværret af NATO's udløsning af de jihadistiske terrorist-horder i regionen. De presserende krav fra befolkningen om reformer og forbedring af livsvilkårene skubber præsident Abdel Fattah el-Sisi og hans premierminister til undertiden at ty til en politik for krisestyring. I skrivende stund står den egyptiske regering over for en ny rokade, med otte ministre, der efter sigende skal udskiftes. Men den klare vision med hensyn til løsninger på krisen, og den modstandskraft og beslutsomhed,

som det egyptiske folk og dets ledere viser, repræsenterer et stort håb for denne nation og for regionen.

Det egyptiske Transportministerium sponsorerer udgivelsen af den arabiske version af EIR's Rapport om Verdenslandbroen

18. marts 2016 (Leder fra LaRouchePAC) – Det egyptiske transportministerium sponsorerede en begivenhed for at lancere den arabiske version af *EIR's* Specialrapport, »Den Nye Silkevej bliver til Verdenslandbroen« i dag i ministeriets hovedkvarter i Cairo. Transportminister dr. Saad El Geyoushi ledede personligt seminaret og præsenterede Hussein Askary, som *EIR's* specialist for Sydvestasien og repræsentant for Schiller Instituttet.



Både i sine indledende bemærkninger og kommentarer til Askarys præsentation gav dr. El Geyoushi udtryk for total overensstemmelse med ideen om Den Nye Silkevej og hans regerings planer om at integrere Egyptens transportnet i den Nye Silkevejsdynamik. Han erklærede ligeledes, at den egyptiske regering har til hensigt at investere en billion egyptiske pund (100 mia. US\$) i veje og jernbaner, ikke blot for at udvikle Egyptens transportnet, men også for at forbinde

Egypten med Asien og, hvad der er meget vigtigt, med Afrika mod syd.

En pakke af sal dannede rammen om topekspert og rådgivere fra ministeriet og andre institutioner, så vel som også flere egyptiske Tv-stationer og aviser. Det er interessant, at den kinesiske, arabiske

Tv-kanal, CCTV-Arabica, var til stede og optog et interview med Askary.

To andre Tv-kanaler interviewede også Askary.



I den [arabiske medierapport](#) sidder hr. Askary til venstre for ministeren.

Der er planlagt flere yderligere seminarer og Tv-begivenheder med hr. Askary i de kommende dage.

Se hele [EIR's pressemeddelelse af Helga Zepp-LaRouche her](#).

**Den kinesiske præsident Xi
Jinping i Egypten
understreger**

den historiske relation mellem de to landes kulturer

20. januar 2016 – Præsident Xi Jinping ankom til Egypten for andel del af sit besøg i Mellemøsten. Egypten var det første mellemøstlige land, med hvilket Kina i 1956 etablerede diplomatiske relationer, som nu kan fejre 60 år. Det egyptiske besøg vil understrege betydningen af de kulturelle, så vel som de politiske bånd. Præsident Xi vil deltage i et kulturelt arrangement med præsident el-Sisi ved det historiske Luxortempel, der daterer sig tilbage til 1400 f.Kr. 2016 er blevet udnævnt til Egyptisk-Kinesisk Kulturår.

Præsident Xi har også skrevet en artikel, der blev udgivet i avisen *Al Ahram* i tirsdags. Heri understregede han de historiske, kulturelle bånd. »Både Kina og Egypten er oldgamle civilisationer. Venskabelige relationer mellem vore folk går tilbage til oldtiden. For mere end 2000 år siden sendte det kejserlige hof under Kinas Handynasti gesandter til Alexandria. Den antikke Silkevej var et bånd, der knyttede de to sider sammen«, skrev Xi. I artiklen understregede han også sine personlige bånd til Egypten, som han besøgte for 16 år siden, og hvordan han, med reference til Milen, lærte, »hvordan egypterne udnyttede oversvømmelserne til landbrugsproduktion«. Han understregede de tætte bånd, der er etableret med præsident el-Sisi, og bemærkede med tilfredshed præsident el-Sisis deltagelse i mindefestlighederne i anledning af 70-året for Anden Verdenskrigs afslutning, sidste år i Beijing. Xi bemærkede mødet mellem Zhou Enlai og Gamal Abdul Nasser ved Bandung-konferencen i kampen mod kolonialisme og overherredømme. Dette førte senere til oprettelsen af diplomatiske relationer mellem de to lande.

»Kinas relationer med Egypten markerede begyndelsen af vores relationer med arabiske nationer og er indikerende for højden og varmen i de kinesisk-arabiske relationer«, skrev Xi. »I

mere end seks årtier har det kinesisk-arabiske venskab og samarbejde undergået en historisk transformation, og vi har vundet megen værdifuld erfaring. På trods af forandringer i den internationale situation respekterer de to sider hinanden og behandler hinanden som ligeværdige og har handlet som hinandens ven, broder og partner. Vi har et fælles, forpligtende engagement over for win-win-samarbejde og fælles udvikling. Uanset tingenes foranderlighed har fælles interesser og bæredygtig udvikling altid været en fælles stræben for begge sider. Vi respekterer hinandens samfundssystemer og udviklingsvej og har fremmet en dialog mellem civilisationer. Kinesisk-ægyptisk interaktion og samarbejde i årenes løb ledes af principperne om gensidig tillid, gensidig assistance, gensidig gavn og gensidig fremgang.« Her understregede præsident Xi også betydningen af projektet 'Ét bælte, én vej'[1] og bemærkede, at begge sider har udarbejdet en handlingsplan for dette projekts virkeliggørelse.

Xi påpegede også behovet for at skabe et fredeligt Mellemøsten. »Kina og arabiske lande må forsvare regional fred. Verden kan ikke være et fredeligt sted, hvis der er ustabile forhold i Mellemøsten. Et studie af historien viser, at magtanvendelse aldrig er den rette løsning på problemer, og logikken bag nulsums-mentalitet og vinderen-tager-alt er ikke i overensstemmelse med tidens krav. Den sikreste vej til at finde den størst mulige fællesnævner mellem forskellige parters interesser er at søge konsensus og vise forståelse og være imødekommende. Som altid vil Kina forsat støtte fredsprocessen i Mellemøsten. Kina støtter oprettelsen af en uafhængig palæstinensisk stat med fuld suverænitet, baseret på grænsen fra 1967 med Østjerusalem som hovedstad. Kina vil yde flere offentlige tjenesteydelser og samarbejde med Egypten og andre arabiske lande for at garantere fred og stabilitet i Mellemøsten«, skriver Xi.

Foto: Traditionelle kinesiske lamper skal udsmykke templet i Luxor til den kinesiske præsident Xi Jinpings besøg i Luxor, Egypten, onsdag, den 20. januar 2016.

[1] Se: [Kinas politik for Ét bælte, én vej er nøglen til fred og fremgang i Eurasien og Mellemøsten](#)

Global krigsførelse ved Det britiske Imperiums terrorister

24. november 2015 – Lyndon LaRouches advarsel om, at der »bliver ingen fred, før det britiske monarki er afsat, og den britiske marionet og foragtelige person Obama fjernes fra embedet«, understreges af mønstret med global terrorisme og andre provokationer, som de har udløst, ud over Tyrkiets nedskydning af det russiske Su-24 kampfly.

* Ukraine: Krim-provokationen er i gang, med Victoria Nulands nazister, der afskærer al tilførsel af strøm til Krim og sprænger transmissionstårne i luften, som omdrejningspunkt. Russiske myndigheder er overbevist om, at de kan håndtere nødsituationen med de 35 % af strøm i Krim, der produceres af lokale generatorer, indtil Rusland kan færdiggøre konstruktionen af undervandsforbindelsen fra Rusland under Kerch-strædet inden årets udgang. I mellemtiden er den ny fase af det amerikanske militære uddannelsesprogram for Ukraine begyndt, med USA's uddannelse af fem bataljoner af aktive, tjenestegørende tropper og en bataljon styrker til specialoperationer.

* Belgien: Landet er forsat i højeste alarmberedskab, med

Bruxelles, der har lukket alt ned. Regeringen har arresteret 21 mistænkte personer, men løsladt de 17, og de indrømmer, at de ikke har nogen ledetråd til, hvad der er det næste, der vil ske, bortset fra, at de stadig forventer flere angreb på forskellige lokaliteter.

* ISIS: Storbritannien har udgivet sin årlige sikkerhedsrapport, der hævder, at ISIS forsøger at få fat i atomvåben og kemiske våben.

* Egypten: En selvmordsbombe eksploderede i det egyptiske Sinai og dræbte mindst tre personer og sårede et dusin andre.

* Grækenland: En bombe eksploderede sent i går aftes i nærheden af parlamentet på Syntagma-pladsen. Ingen kom til skade.

* USA's udenrigsministerium har udstedt en rejseadvarsel, der vil være i kraft til 24. februar, uden et specifikt sted eller hændelse i tankerne, men som blot bemærker, at IS, Boko Haram og andre grupper »fortsat planlægger terrorangreb i mange regioner«.

Foto: Krim henligger i mørke, mens Krims myndigheder desperat kæmper for at genoprette vital strømforsyning til f.eks. hospitaler, ved hjælp af de 35 % strøm, der produceres af lokale generatorer.

Udenrigsministre

fra

Grækenland og Tyskland fremlægger de hårde kendsgerninger om flygtningesituationen

9. november 2015 – Den tyske udenrigsminister Frank-Walter Steinmeier var på officielt besøg i Athen den 29. okt. for drøftelser med græske regeringsfolk, inkl. udenrigsminister Nikos Kotzias. Højt på dagsordenen for begge parter stod flygtningekrisen og krigen i Syrien. Den 30. okt. udgav det græske Udenrigsministerium et **udskrift på engelsk af deres pressekonference den 29. okt.**, under hvilken de begge kom med vigtige erklæringer.

Med hensyn til flygtningekrisen understregede udenrigsminister Kotzias, som også andre græske regeringsfolk har gjort, at hovedspørgsmålet er at løse krigen i Syrien, samt den kendsgerning, at FN's Flygtningehøjkommissariat (UNHCR) er blevet ribbet for finansiering.

Kotzias sagde, at han tilbage i februar i tyske medier advarede om, at nedskæringerne i finansieringen af FN's hjælpeoperationer for flygtninge ville føre til en massiv stigning i flygtningestrømmen. Han advarede igen under pressekonferencen, at han har informationer om, at henved 300.000 flygtninge er en route fra lejre i Jordan og Libanon, og at flygtninge i tyrkiske lejre er ved at sælge alle deres ejendele for at kunne foretage den lange rejse.

Kotzias siger, at disse mennesker kun er en del af 3 millioner mennesker, der lever i flygtningelejrene, og som nu rejser, fordi de bogstavelig talt sulter i lejrene. Han uddybede nedskæringerne i finansieringen, der er faldet fra 150 dollar pr. familie i lejrene til nu 13 dollar, dvs. ca. 0,43 dollar

om dagen. Steinmeier var enig og sagde, at Tyskland havde sammenkaldt et G7-møde på sidelinjen af FN's Generalforsamling, som havde rejst 1,7 mia. dollar blot til at finansiere mad i lejrene, men at det ikke var nær nok.

Kotzias kom også med en magtfuld intervention til støtte for den ægyptiske regering og sagde: »Der er ingen, der bør lege med ilden og destabilisere andre lande i regionen. Nogle kan godt lide at mødes med det Muslimske Broderskab i Egypten. Det forstår jeg. Jeg har aldrig været tilhænger af militærregimer. Min generation sad i militærjuntaens fængsler. Stabilitet og sikkerhed i regionen kommer først. Har nogen overvejet, hvad der ville ske i tilfælde af et kaotisk kollaps af det egyptiske regime, med 96 mio. mennesker, af hvilke 62 mio. er unge og uden identitet, fremtid, jobs? Og bag disse titals millioner er der 45 mio., der nu er ved at komme frem fra borgerkrigen i Sudan, så vel som også den fejlslagne stat Somalia. Efter min mening må vi afvende destabiliseringen i denne region fra toppen og ned, for ellers vil flygtningesituationen i Middelhavet virkelig komme ud af kontrol. Som følge heraf må vi træffe mange, mange flere forholdsregler.«

Steinmeier pointerede også, at der ikke kan findes en løsning og afslutning på krigen i Syrien uden at involvere præsident Bashar al-Assad.

Foto: Tyrkiet: De sælger, pakker og rejser. For at overleve.

Den ægyptiske præsidents besøg i Storbritannien begyndt; angloamerikanerne anklager, ISIS anbragte bombe på russisk rutefly

5. november 2015 – I noget, der synes at være en skadelig handling, påstår briterne og amerikanerne, at det efter al sandsynlighed var en bombe, der blev anbragt om bord på det russiske passagerfly af Islamisk Stat (ISIS/ISIL), som var årsag til, at flyet styrtede ned over Sinai. Storbritanniens udenrigsminister Philip Hammond sagde efter et møde i regeringens komite til kriserespons, med premierminister David Cameron som formand: »Vi har konkluderet, at der er en betydelig mulighed for, at styrtet skyldtes en bombe om bord på flyet.« Denne udtalelse kom umiddelbart forud for den ægyptiske præsident Abdel Fattah el-Sisis besøg i London, der begynder i dag, og havde utvivlsomt til hensigt at sætte ham i forlegenhed. I dag gentog Hammond påstanden umiddelbart før han skulle møde præsident el-Sisi.

Den ægyptiske udenrigsminister Sameh Shoukry kritiserede bemærkningen og sagde til CNN, at han var »noget overrasket« over den britiske udtalelse. »Det er undersøgelsens opgave at udrede denne sag, og vi bør ikke på forhånd komme med domme eller tage forholdsregler, der kunne få følger – også følger for det store antal egyptere, der er meget økonomisk afhængige af turistindustrien.« Sharm el-Sheikh er et betydningsfuldt turistmål ved det Røde Hav.

Tidligere på dagen havde Cameron en drøftelse med den russiske

præsident Vladimir Putin over telefon, hvor sidstnævnte gentog, at man ikke burde være forudindtaget mht. undersøgelsen, eftersom der endnu ikke er kommet nogen afgørende konklusion. Konstantin Kosachyov, formand for Føderationsrådets Komite for Internationale Anliggender, foreslog, at Storbritanniens beslutning om at standse al kommerciel flyvning til Sharm el-Sheikh tilsigtede at lægge »psykologisk pres« på Rusland pga. dets militære operationer i Syrien. Føderationsrådet er overhuset i den Russiske Føderale Forsamling, eller parlament.

The Guardian skriver, at sikkerheden i lufthavnen netop for nylig er blevet gennemgået af briterne selv, der ikke fandt meget at kritisere. Nu hævder briterne, at de igen ønsker at gennemgå sikkerhedsforanstaltningerne. At anbringe en sådan bombe ville indebære, at nogen havde direkte adgang til flyet snarere end via en passager.

Dette spørgsmål dominerede fuldstændig mødet mellem el-Sisi og Cameron. Under en pressekonference efter mødet gentog præsident el-Sisi, at briterne for ti måneder siden havde inspiceret sikkerheden i lufthavnen og erklæret sig tilfredse. Det eneste, Cameron ville sige, var, at de havde drøftet sikkerhed i Egypten.

Nu har Cameron også skabt en krise for sig selv, eftersom 20.000 britiske turister er strandet i Sharm el-Sheik nu, da de 16 daglige flyvninger, som britiske flyselskaber foretager, og som transporterer 4.000 passagerer, er aflyst. Andre flyselskaber flyver fortsat fra lufthavnen.

Det bør bemærkes, at demonstrationer både for og imod el-Sisi fandt sted uden for nr. 10 Downing Street. Det rapporteredes, at demonstrationen for el-Sisi var langt den største, med bannere, hvor der stod »Velkommen Sisi«.

Russisk flystyrt i Egypten: Hvad hidtil er kendt

31. oktober 2015 – En russisk Airbus A321, der flyves af selskabet Kolavia under handelsnavnet Metrojet, styrtede ned på den egyptiske Sinai-halvø tidligt i morges og dræbte alle 224 passager og personel. Ifølge forskellige nyhedsrapporter havde flyet, der var en route til St. Petersburg, Rusland, nået en højde af 30.000 fod, da piloten foretog et nødopkald. Dernæst faldt flyet hastigt og mistede 6.000 fod på under et minut, for derefter at forsvinde fra radaren. En egyptisk sikkerhedskilde på ulykkesstedet sagde til Reuters, at flyet havde ramt jorden i mindst to stykker, skønt andre rapporter siger, at lig af passagerer er blevet fundet så langt væk som tre mil fra hovednedstyrtningsstedet. Ifølge nyhedsrapporter har man allerede bjerget både cockpit-stemmen og optagelser med flyvedata fra vraget.

Næsten omgående efter styrtet. Den egyptiske affilierede til ISIS hævder at have skudt flyet ned i en erklæring, der siger, at det var hævn for den russiske bombning i Syrien. Russiske regeringsfolk har imidlertid afvist denne erklæring. »Denne information kan ikke anses for troværdig«, sagde den russiske transportminister Maxim Sokolov. »Vi er i tæt kontakt med vore egyptiske kolleger, med flyvemyndighederne i dette land. I øjeblikket har de ingen informationer, der kan bekræfte disse historier.« Den form for skulderstøttede våben, som en terroristgruppe kan forventes at være i besiddelse af, er ikke effektive mod mål, der flyver højere end 15.000 fod. Alt imens andre midler til overlagt nedskydning af et rutefly i luften ikke kan udelukkes, så synes russiske regeringsfolk at hælde mod en teknisk fejl som årsag til styrtet.

Den russiske præsident Vladimir Putin har beordret premierminister Dmitry Medvedev til at danne en kommission for at undersøge tragedien, og Ruslands Undersøgelseskomite har anlagt en kriminalretssag imod flyets operatør. Ligeledes har Putin udpeget 1. november som en national sørgedag for ofrene.

NYHEDSORIENTERING AUGUST: Atomkrig eller store projekter?

Download (PDF, Unknown)

Den 6. august, på 70-årsdagen for atombombningen af Hiroshima, udsendte Schiller Instituttet en international appel om at stoppe den akutte fare for 3. Verdenskrig, efter at Lyndon LaRouche havde advaret om, at man kunne forvente, at præsident Obama, mens Den amerikanske Kongres var på sommerferie, ville søge øget konfrontation med Rusland, der ultimativt kunne ende med atomkrig. Som en glædelig kontrast holdt Egypten, der er tæt allieret med BRIKS-landene, samme dag en storslået åbningsfest for den nye, udvidede Suezkanal, der både har stor betydning for verdensøkonomien og samtidigt indleder en ny æra for landet.

Putin besøger Cairo i januar

– El Sisi fortsætter med BRIKS-diplomati

30. dec. 2014 – Den russiske præsident kommer på officielt besøg i Egypten i januar som led i det voksende samarbejde mellem Egypten og BRIKS-landene, iflg. den egyptiske præsident Abdel Fattah El Sisi i et interview, publiceret i de statslige aviser Al-Ahram, Al-Akhbar og Gomhouria. Han afslørede, at han selv vil besøge Kuwait, Bahrain, De forenede arabiske Emirater og Etiopien, også i januar.

Putin returnerer et besøg af El Sisi i Moskva tidligere på året. Yderligere detaljer om besøget er endnu ikke offentliggjort.

Især El Sisis besøg i Etiopien er meget betydningsfuldt og en indikator på, at mange af uoverensstemmelserne mellem de to lande over den Store etiopiske Renæssancedæmning[1] er ved at blive løst. El-Sisi vil afholde et topmøde med den etiopiske præsident Mulatu Teshome i Addis Abeba i slutningen af januar. »Vi har sendt vore forslag mht. den Store etiopiske Renæssancedæmnings tekniske komite til etiopierne, og de har sendt os deres udkast til forslag mht. komiteen«, sagde El Sisi. »Det eneste, vi beder om, er, at Etiopiens mundtlige forsikringer om, at dæmningen ikke vil påvirke Egyptens andel af Nilen, bliver omsat til et dokument, der er bindende for begge parter: Egypten og Etiopien.«

Egypten og Etiopien er blandt de mest befolkede lande i Afrika, og de to lande er ved at udvikle stærke bånd til BRIKS-medlemmet Kina.

Den japanske premierminister Shinzo Abe vil også besøge Egypten i januar. Både Japan og Egypten er ivrige efter at udvide deres bånd til et strategisk partnerskab.

Foto: Den store etiopiske Renæssancedæmning under opførelse, men næsten færdig.

[1] Den Store etiopiske Renæssancedæmning er i øjeblikket under opførelse på den Blå Nil.

Sinai-terrorisme skal stoppes gennem økonomisk udvikling

7. nov. 2014 – En førende, egyptisk økonom skriver, at den bedste måde at gøre en ende på terrorismen på Egyptens Sinai-halvø er gennem en ekspansiv, økonomisk udvikling, som kan forøge regionens befolkningstal. Sinai-halvøen ligger mellem Suezkanalen og Egyptens grænse mod Israel og Gaza-striben, og er hjemsted for Egyptens alvorligste terrorgrupper. I sidste uge dræbtes flere end 30 medlemmer af Egyptens sikkerhedsstyrker.

Ahmed El-Sayed Al-Naggar, en førende økonom og redaktør for den regeringsstøttede avis Al Ahram, skrev forslaget til en plan til bekæmpelse af terrorisme i Sinai gennem økonomisk udvikling. Planen blev publiceret i avisen den 4. nov.

Han skriver først, at grundlaget for terrorismen i regionen er, at meget af økonomien, især i det nordlige Sinai, er baseret på den sorte økonomi, primært smugleri: narkotika, våben, produkter med tilskud såsom cigaretter, der går til og fra Egypten, Gaza-striben, Israel og andre lande. Denne virksomhed har kunnet blomstre, fordi regionen under den egyptisk-israelske fredsaftale er blevet demilitariseret og forvandlet til en bufferzone. Som et resultat har regionen manglet reel økonomisk udvikling. Al Naggar insisterer på, at

»omfattende udvikling og mangedobling af Sinais befolkning er hovedforsvarslinjen og særdeles effektivt, det være sig mht. at konfrontere et zionistangreb eller radikale, voldelige terroriststyrker.«

I øjeblikket er befolkningstætheden under 10 mennesker pr. km². Måden at forøge sikkerheden i området på er ikke ved at gøre det til et ingenmandsland, siger han, men i stedet, at »en konstant forøgelse af dets befolkning er et omfattende middel til strategisk forsvar.«

Han siger også, at politikken med at lukke grænseovergangene mellem Egypten og Gaza i lange perioder burde have været ophævet, fordi det kun er til gavn for smuglerne, og derfor må »grænseovergangen altid være åben for lovlig handel og persontransit, i overensstemmelse med Egyptens visumregler.«

Eftersom området er sensitivt, bør dets udvikling »kun gennemføres af egyptiske hænder, hjerner og penge, og de Egyptiske Væbnede Styrker må have vetoret over enhver civil økonomisk operation der. En væsentlig del af udviklingsprojekterne i Sinai må imidlertid gennemføres af statslige selskaber i de mere militært følsomme områder af Sinai.«

Al Naggar identificerede turisterhvervet, som dominerer syden, som en sikkerhedsrisiko, fordi det er et let mål for terrorister, og terrorisme ville slå erhvervet ihjel. Hvad der var vigtigere, sagde han, var at udvikle »Sinais enorme råmaterialer, såsom mineraler, stenbrud, landbrugsjord, fiskeri, anlæg til destillation af vand og vareproduktion inden for alle felter, især inden for stenbrudsprodukter og landbrugsindustri, ved at udnytte Sinais landbrugspotentiale«. Desuden burde Sinai ikke anses for blot at være et sikkerhedsproblem, »men snarere som opbygning af statens og nationens integritet. Dette vil sige hver borgers ret til at deltage i udvikling, og nationens ret til at omfordele befolkningen ved at udvide udviklingen til nye områder.«

Han foreslår at bringe folk ind i området ved at bygge den nødvendige infrastruktur og projekter, der fokuserer på landbrug, fiskeri og mindre projekter med dyrehold, fjerkræ-, kanin- og fiskeopdræt, agro-industri, så vel som værksteder for kunsthåndværk og håndværk.

At tilbyde nyuddannede fra landbrugsskolerne statslandbrug på op til 5.000 feddan[1] ville være med til at udvikle landbrug, argumenterer han og siger, at der bør vedtages love, som kun tillader egyptere at købe jord. Han tilføjede, »Staten kan også regulere finansiering af landvindings- og opdykningsprojekter i Sinai på statsejet jord gennem investeringscertifikater i lighed med den proces, der anvendes til at finansiere udgravningen af den nye Suezkanal.«

Foto: Smuglertunneller i byen Rafa på grænsen til Israel

[1] 0,42 ha

TEMA-ARTIKEL:

Egypten sætter en ny kurs mod økonomisk fremgang. Vil landet tilslutte sig BRIKS?

– Egypten har bevæget sig afgørende i retning af at tilslutte sig det nye økonomiske paradigme, som er i færd med at fremkomme under BRIKS' lederskab: Brasilien, Rusland, Indien,

Kina og Sydafrika. Valgt sidste juni træder den egyptiske præsident og tidligere øverstbefalende for hæren, Abdel Fattah el-Sisi, nu i sin berømte forgængers, den egyptiske præsident Abdel Gamal Nassers, fodspor, som også var en af grundlæggerne af Den alliancefri Bevægelse, NAM.

Download (PDF, Unknown)

Egyptens Toshka-projekt i nyhederne – El-Sisi opmuntrer ungdommen til at blive landbrugere

1. september 2014 – Toshka-projektet, eller det 'Nye Dal-projekt', der tilsigter at gøre Egypten selvforsynende med fødevarer, optræder nu i nyhederne. Sunday Cairo Post har en væsentlig artikel om præsident Abdel Fattah el-Sisis intentioner om at få vendt tidligere præsident Hosni Mubaraks politik, der overdrog vitale aspekter af projektet til arabiske prinser og finansmagnater. Projektet er designet til dels at kanalisere vand fra Nassersøen, den sø, som dannes af Aswan-dæmningen i den vestlige ørken i den sydvestlige del af landet til overrisling af 1 million hektarer, og dels til at bygge nye byer i ørkenen.

Siden Mubarak påbegyndte projektet i 1997, er der blevet udført en del i det første tiår, inklusive færdiggørelsen af verdens største pumpestation og den første fase af Sheikh Zayed-kanalen, af hvilken over 50 kilometer er blevet fuldført. Denne kanal har et tværsnit dobbelt så stort som

Rhin-Main-Donau kanalen, er fuldt foret med en speciel type cement, og er designet til at bringe vand fra pumpestationen ved Nassersøen til kunstvanding af en million hektar land. Der er allerede blevet brugt over 7 milliarder egyptiske pund (1 milliard \$). Men resten af projektet er blevet forhalet, fordi Mubarak overdrog det meste af landet til arabiske prinser og finansmagnater, der i årevis intet som helst har gjort.

Under præsident el-Sisis ledelse har landbrugsministeriet nu planlagt af fordele 50 % af de totale arealer til uddannede unge ved at give dem fem feddan hver (1 feddan svarer til 0.42 hektar eller knap en tønde land). 'Længe Leve Egypten-fonden', etableret i juli af præsident el-Sisi, er bestemt til at skulle finansiere arealerne, der tildeles de unge.

82 % af egypterne godkender Sisis indsats

Hvis du kæmper for dit lands udvikling, vil folket støtte dig. Cairo Post skriver, at præsident Abdel Fattah el-Sisi efter 80 dage i embedet har en godkendelses-rate på 82 %, og kun 8 % underkender ham ifølge en undersøgelse fra det Egyptiske Center for Forskning i Offentlig Opinion (Baseera), baseret på telefoninterviews af over 2000 personer. Hvis Sisi skulle stille op til valg i dag, siger 78 %, at de vil stemme for ham, med 11 % imod ham og 11 % ved-ikke.

Støtten til el-Sisi burde ikke overraske nogen, siden han kæmper for nationens udvikling. I en tale ved et seminar i går, passende benævnt 'Egypten og Lanceringen af Fremtiden' hyldede el-Sisi, hvad han kaldte hidtil usete præstationer af de Væbnede Styrker inden for boligbyggeri, transport og vejbyggeri, og opfordrede til udførelsen af den Nye Suezkanal inden for tidsrammen. »Vi trænger til at opbygge vort land, og vi har behov for, at de fattige må leve...Vi vil ikke vente 10 eller 20 år på, at vi kommer ud af den øjeblikkelige, vanskelige økonomiske situation,« sagde han, ifølge den

Egyptiske Stats Informationstjeneste.

Iran ivrig efter at se Egypten genoplive international og regional rolle

Det er altafgørende for besejringen af det Britiske Imperiums politik om endeløs krig i Mellemøsten og det nordafrikanske område, at der etableres fuld koordination mellem Iran og Egypten, i særdeleshed nu, da Egypten er en del af den fremspirende alliance af nationer under ledelse af Kina, Rusland, Indien og andre, der nu skaber en ny politisk og økonomisk realitet. Egyptiske og iranske relationer har gennem mange år været fremmedgjort over mange spørgsmål, der daterer sig tilbage til Iran-Irak krigen i 1980'erne. Med den egyptiske præsident Abdel Fattah el-Sisi ved magten, kan denne situation hurtigt ændre sig.

Læs: HOVEDARTIKEL:

[Egypten sætter ny kurs mod økonomisk fremgang. Vil landet tilslutte sig BRIKS?](#)

Fra LaRouche-bevægelsen 2.

september 2014: Udfordring på Labor Day: At skabe et nyt system af nationer

Under en diskussion på Labor Day med LaRouche-bevægelsens Politiske Aktionskomites nationale politiske komite, reflekterede Lyndon LaRouche over menneskets natur og den mission, som han og hans organisation har vedtaget og har forpligtet sig til at præstere.

LaRouche erklærede, at den største krise nu er i færd med at ramme os. Fremstødet for krig med Rusland har nu nået et feberhedt kulminationspunkt forud for det planlagte NATO-topmøde i Wales senere på ugen. Vi befinder os på randen af en stor krise, som kunne resultere i en termonuklear krig.

LaRouche understregede, at polakkerne i særdeleshed opfører sig som de britiske horer, de er i denne krigskampagne. Det polske aristokrati er berygtet for dets villighed til at prostituere sig for Det britiske Imperium. De er en flok degenererede sjovere. De er en dårlig, polsk vittighed.

Han vendte sig dernæst mod en definition af vores mission konfronteret med en sådan krise og erklærede, at vi har et specifikt problem. Vi er på enestående vis bevidste om, at vi kontrollerer en præstation, som vi behøver for menneskeheden. Hvad er vores organisation til for? Vi har Sydamerika. Vi har fremragende bånd til Afrika, Kina, Indien, Rusland. Hvordan bringer vi folk fra disse nationer sammen om at forstå, hvordan det nye system, de har lanceret, bør organiseres?

Kina er den førende instans for dette. De har skabt en ny måde at tænke på. Vi må integrere os som hver enkelt nation i et system af nationer. Vi må organisere denne planet. Det, som Egypten, Rusland og Sydamerika gør, er fremragende. Hvordan definerer vi det fælles mål, som bringer alle disse ting

sammen?

Svaret er helium-3. Vi må bringe det under kontrol for at skabe et nyt system, som ikke længere domineres af Det britiske Imperium.

Han erklærede over for den Politiske Komite, at Vi, her, vi må sikre, at vi præsenterer en gavnlig og nødvendig løsning på processen med at bringe denne nye forsamling af nationer sammen.

Vi må få USA til at sige, at dette er vores mission.

Faren består i tendensen til at satse på svindelnumre.

I stedet må vi tænke på, hvordan nationerne kan tænke i fællesskab for at skabe et nyt system på denne planet. Det er vores primære mission.

Forhindringen er selvtilfredshed. Selvtilfredshed gør folk dumme. Problemet er, at folk har besluttet at blive totalt dumme.

De vil ikke anstrenge sig for at gøre noget for at løse problemet.

De er uforanderlige fiaskoer. Vi må gøre os fri af mennesker, som formørker vores himmel på denne måde, som narrer os, får os i fælden med at forsøge at influere nogen.

Kinas måneprogram går udover, hvad nogen på denne planet nogensinde har oplevet.

LaRouche insisterede: Vi må være forpligtet over for menneskeheden. Vi har fremtiden i vore hænder. Det kan jeg sige til alle tvivlere. Vi må simpelt hen gøre det. Jeg er sikker i min sag. Vi vil gøre det. Vi vil forandre den måde, menneskeheden ser Solsystemet på. Det er min mission. Og det er, hvad der vil ske.

Vores mission er ikke en »ting«. Vores mission er at inspirere til det, vi ser i Sydamerika, Indien osv. Disse nationer er vores ansvar, ikke udelukkende vores ansvar, men vores ansvar over for dem reflekterer vores hengivenhed over for menneskeheden.

Kreativitet – skabeevne – per se er essensen af menneskelig eksistens. Vi er skabere i Keplers forstand. Sådan er det! Det er vores rolle, vores mission, essensen af vores mission.

Prometheus-mennesket er det sande menneskelige væsen. Idéen om Prometheus-mennesket dør aldrig. Vi må indfange denne essens af storhed i os selv.

Rusland og Egypten forhandler frihandelsaftale med den Eurasiske Toldunion

25. august 2014

»Rusland tilskynder Egypten til at føre forhandlinger om underskrivelse af en frihandelsaftale med den Eurasiske Toldunion, der inkluderer Rusland, Kasakhstan og Hviderusland«,

sagde Egyptens minister for handel og industri Mounir Fakhry Abdel Nour, ifølge Al-Ahram Arabic, og tilføjede, at Rusland danner en komite med en gruppe af eksperter fra den Eurasiske Toldunion for at fastlægge og koordinere en køreplan med de egyptiske myndigheder for forhandlinger, der vil blive påbegyndt inden for en uge.

»En højt profileret delegation under ledelse af direktøren for Ruslands Føderale Veterinær- og Plantesundhedstilsyn vil besøge Egypten i næste uge for at tale med embedsmænd fra det egyptiske, veterinære karantænetilsyn«,

sagde Abdel Nour.

»De vil underskrive en samarbejdsprotokol, der tillader egyptiske firmaer at eksportere kød, fjerkræ, fisk og

skaldyr samt mejeriprodukter til det russiske marked så hurtigt som muligt.«

»Præsident Abdel Fatah el-Sisis besøg i Rusland er hovedårsagen til det hurtige skift i Ruslands holdning til Egypten«, sagde han. El-Sisi besøgte Rusland den 12. august, hvilket var hans første, officielle besøg i Moskva efter hans indsættelse den 8. juni.

»De genoptagne forhandlinger bekræfter Ruslands iver efter, og ønske om, at opnå et effektivt partnerskab mellem begge lande og åbne nye horisonter for eksport og investering«,

sagde Abdel Nour og tilføjede, at disse varer fra begge lande ville krydse grænserne uden nogen toldrestriktioner.

»Egypten søger at åbne nye horisonter for eksport og investering over hele verden, ikke kun i forhold til Rusland«,

fortalte leder af det Egyptiske Center for Økonomiske Studier, Rashad Abdo, til Cairo Post i dag. Abdo peger på at Rusland har fire hovedstyrker, som er vigtige for Egypten, inklusive, at det er verdens næststørste hvedeeksportør, verdens største producent af naturgas, verdens næststørste våbenleverandør efter USA, og et pionerland inden for atomkraft.