

تحديث السكة الحديد.. مشروعنا القومي

توفره وسائل النقل البرى بالصورة الكافية كما ونوعاً مع الحفاظ على منظومة إدارة الوقت لما للسكك الحديدية من مواعيد منتظمة فى قطاراتها بالإضافة إلى أن معدلات الأمان على خطوطها تفوق بمراحل تلك التى يوفرها النقل البرى.

ثالثاً: توفير نقل الحاويات والنقل المبرد حيث يجب التوسع فى نقل الحاويات بالسكك الحديدية لما لذلك من مزايا لها أثرها استيراداً وتصديراً مع تأهيل ذلك بالنقل المبرد داخل حاويات وتوفير تخزينها فى أحواش المحطات التابعة للسكة الحديد تسمح بتوفير خاصة التخزين المستمر توفيراً لاحتياجات القرى والمراكز فى صعيد مصر والدلتا من خدمات تبريد تضاف إلى خدمات النقل المبرد.

رابعاً: توفير خدمات نقل الخامات السائبة داخل حاويات خاصة بذلك "Bulk" وتعتبر هذه الوسيلة الأكثر فاعلية وسرعة فى تزويد المصانع المختلفة بخامات الحديد والفحم والأسمتت والفوسفات والمنجنيز وغير ذلك من الخامات الحيوية حيث تتميز بأنها يمكن تعبئتها من أعلى وتفريغها من أسفل فى دقائق دون الحاجة إلى أية وسائل للتحميل والتعتيق والنقل ، وهو الأمر الذى كثير ما يعطل صناعات الصلب والمحروقات والكيماويات بسبب نقص هذه الخبرة

خامساً: إقامة شركة لتوفير خدمات التاكسى والنقل الخفيف بكافة محطات القطارات.. وهذا الأمر يعتمد على استغلال المناطق الفضاء التى تقع فى حرم السكة الحديد لتوفير تلك الخدمات والتى تخلو منها جميع القرى وتفنتقها المراكز والمحافظات حيث تتصل خدمات النقل الخفيف هذه بمخازن السكة الحديد لتسليم واستلام البضائع منها وإليها ، وهو أمر له مردوده على السكة الحديد بالنفع وعلى التجارة الداخلية بالفائدة المحققة.

سادساً: توفير خدمات البريد السريع .. فمما لاشك فيه أن السكة الحديد توفر كثير من تلك الخدمات للمرافق الأخرى ولكن يحتاج الأمر أن تمارسها بذاتها أيضاً حيث تملك المقومات الرئيسية لذلك بدءاً من انتظام سير القطارات وانتهاءً باتساع لشبكة الخطوط والمخازن اللازمة لحفظ البريد والطرود لحين توزيعها ، وهذا له مردوده الإيجابى على إيرادات السكة الحديد والنفع المحقق للتجارة الداخلية.

سابعاً: إنشاء ألية مصرفية للسكك الحديدية ولتكن " بنك السكة الحديد" . وذلك بهدف توفير خدمات تسليم البضائع واقتضاء ثمنها وتحويلها لحساب الشاحن حيناً مع وجود خدمات التخزين المبرد الذى يتم لحساب وخدمة البقالين وموزعى المواد الغذائية والذين يستطيعون أن يسحبوا منها بعدد الطرود التى يحتاجونها على مراحل. والأمر ليس بخاف أن مصلحة البريد وخدمات التوفير لا تؤدى هذه الخدمات بالصورة المطلوبة كما أن عمليات المقاصة أى الزمن بين اقتضاء ثمن البضاعة وإتمام تحويلها للشاحن الأسمى والتى قد تصل إلى ثلاثة أيام من شأنها أن توفر رصيماً دائماً لبنك السكة الحديد يقدر بالمليارات من الجنيهات بصورة دائمة.

ثامناً: مد خطوط السكك الحديدية إلى توشكى وموانى البحر الأحمر.. وهذا الأمر سيتكامل مع مشروع توشكى الذى يعانى حالياً من انعدام وسائل النقل المناسبة لنقل الحاصلات الزراعية بصورة مأمونة وذلك بما يسمح بالتوسع الأفقى بمشروع توشكى ليحقق ما سبق التخطيط له من قبل .

تاسعاً: إنشاء شركة تأمين على البضائع والأفراد.. فلاشك أن التوسع فى خدمات السكك الحديدية سواء على مستوى نقل البضائع محلياً أو التعامل مع بضائع الموانئ استيراداً وتصديراً وكذا التوسع فى نقل الركاب سيحتاج لخدمات تأمينية بصورة موسعة ، ومن الأجدى أن تقوم السكة الحديد بتوفير تلك الخدمات بمعرفتها عن طريق ألية تنشئها لذلك أو بالاستحواذ على شركة تأمين صغيرة حيث أن مقوماتها من كميات البضائع وأعداد الركاب التى تنقلها من شأنها أن توفر لها النجاح لتحقيق فائض كبير فى مد فترة وجيزة قد لا تتعدى العام الأول.

عاشراً : إنشاء فنادق ثلاث نجوم داخل أملاك السكك الحديدية بنظام BOT تحت الإشراف والمتابعة بمعرفتها..

ومثل هذا الاقتراح سيوفر دخلاً كبيراً للسكك الحديدية مع انعدام إسهامها فى التكلفة الفعلية نظراً لمشاركتها بالأرض المملوكة لها ، هذا بالإضافة إلى ما يوفره هذا النشاط من إمكانيات الإقامة لأصحاب الأعمال ومندوبيهم وأيضاً موظفى الدولة عند انتقالاتهم فى زيارات عمل بالصعيد والوجه البحرى حيث لا تتوافر خدمات الفنادق، فضلاً عما توفره الكافيتريات والمطاعم الملحقة بها من فوائد اجتماعية. بقت كلمة وفاء وتقدير تلح على تقديرنا لنزاهة وفكر وطموح وأداء وزيرنا الهمام محمد لطفى منصور الذى استقال فى مواجهة موجة عشوائية تحملها رياح الفوران العاطفى قبل أن يلحق بها منطق الرؤية الواقعية والنظرة التحليلية القادرة على قراءة منطق الأحداث .

□□ سيادة الوزير نحن لن ننسى انجازاتك وهى كثيرة فى هذا الوقت القصير فأعمالك تحت كل الظروف تشهد لك .

فجرت الحوادث الأخيرة قضية تحديث السكة الحديد فى مصر وخرجت دراسات جديدة تشير إلى أن حال السكك الحديدية لايتحسن الا بعشرات المليارات من الجنيهات . وفى هذا الإطار وصلت صفحة الأحد الاقتصادى رؤية اقتصادية من الدكتور المهندس نادر رياض رجل الصناعة ورئيس مجلس الأعمال المصرى الألماني ورئيس لجنة البحوث والتطوير ونقل التكنولوجيا باتحاد الصناعات المصريةيقول فيها: "لاشك أن حالة السكة الحديد المتردية التى نحيها الآن هي شاهد غير قابل للتشكيك فيه على إهدارنا عبر عقود لإمكانيات كانت لدينا وتميزنا فيها وبها، وكما كان لنا من الخبراء فى إدارة السكة الحديد ممن تمكنوا بنجاح من إدارتها تحت الإدارة المصرية فى المرحلة التالية لرحيل الإدارة البريطانية دون أن تحدث ثمة فجوة إدارية أو فنية فى التشغيل . وواقع الحال اليوم يشير إلى أن سلك حديد مصر وهو المرفق الأهم استراتيجياً يمكن وصفه بأنه "غنى فى أملاكه فقير فى إيراداته" . وفى الجانب التوفيقى بين طرفي العلاقة المتناقضة توجد إمكانيات ضخمة تتمثل فى استكمال جانب من الأملاك فى تمويل جانب من احتياجات التوسع والتطوير والاهتمام بنقل البضائع وتعظيم شأنه وهو الأمر الذى رزخ فى طي الإهمال لعقود طويلة مبدياً نقل الركاب فى مصاف الاهتمام الأول والأوحد، هذا بجانب استخدام الإمكانيات الكبيرة من احتياجات التحديث من وسائل تمويل تضاف إلى المصادر الأخرى باستخدام المتاح من معونات ومنح دولية يمكن توفيرها فى حالة عرضها بالأسلوب المناسب على لاتحاد الأوروبى واليابان والولايات المتحدة الأمريكية والأمر ليس بخاف فى أن كثير من المشاكل الاقتصادية الجاثمة على الساحة فى المرحلة الحالية لها أن تتلاشى إذا تطور هذا المرفق الهام ليحقق الطموحات القومية المعلقة عليه ، ان كثير من الأسئلة الاقتصادية حول تخلفنا هنا أو هناك نجد أن الإجابة عليها ترجع إلى قصور فى السكك الحديدية على سبيل المثال لماذا لم يتحقق الهدف من المشروعات الكبرى بجنوب مصر وعلى رأسها مستقبل مشروع توشكى العملاق حتى الآن؟ الإجابة أن



نادر رياض

السكة الحديد لم تمد خطوطها إلى توشكى.سؤال آخر ما أسباب عدم الاستفادة من الثروة السمكية ببحيرة السد العالى بالإمكانيات الكاملة المتاحة؟الإجابة أيضاً أن السكة الحديد لم توفر خدمات النقل المبرد ما هو السبب فى تأخير انطلاقة التصنيع الزراعى بموقع الزراعة ؟ .. السكة الحديد تخلت خطوطها عن توفير خدمات النقل لمناطق مدخلات ومخرجات عملية التصنيع الزراعى ما هي العقبة أمام تطور موانئ البحر الأحمر لتخدم الرقعة الجغرافية التى تقع فى نطاقها ؟

الإجابة.. عدم مد خطوط السكك الحديدية لهذه الموانئ . ما هي مشاكل شركات إنتاج الصلب وأيضاً الاسمنت مما جعلها تتخلف عن ملاحقة النهضة العمرانية المنشودة ؟..السبب أن السكة الحديد تخلت عن مد خدمات نقل الخامات السائبة من اسمنت سائب وكذا تغذية المصانع بحاجتها الضخمة من الفحم السائب والخامات السائبة الأخرى مثل المازوت وغير ذلك .سؤال آخر مهم ..لماذا تخلف الصعيد عن الدخول فى منظومة التصدير للعالم ؟ والإجابة أن السكة الحديد لم تمد خطوطها للموانئ ولم توفر خدمات التخليص والنقل من المصدر بالصعيد إلى الموانئ والعكس لتسلم وتسليم المستندات وتقوم بتخليص البضائع لحساب العميل المصرى .ما هي مشاكل التجارة الداخلية التى تمنعها من أن تؤدى دورها بالحجم الذى تستحقه؟ أيضاًالسكة الحديد هي السبب حيث تحتاج لتنشيط مخازنها بكل محطة لتستوعب الخدمات التخزينية التى تحتاجها المنطقة الجغرافية التى تقع فى نطاقها بما فى ذلك النقل المبرد وكذا أن تؤدى دورها فى تسليم البضائع واقتضاء الثمن وتحويله للمستفيد صاحب البضاعة .

أما ما نشهده اليوم وبعد أن مرت مياه كثيرة بالنهر كما يقولون ، وإذا طوينا صفحة الماضي وبدأنا صفحة جديدة مع الحاضر ، فماذا نسطر فى هذه الصفحة كمفردات للطموحات القومية المعلقة على هذا المرفق الحيوى الهام والذى بدونه لا تتحقق الطموحات المنشودة . إننا نرى مع غيرنا أن هناك عدد من المحاور المهمة تدعو الضرورة إلى الأخذ بها وذلك حتى لا يأخذنا أي تيار هابط سببه الملابس التى نحيها الآن من أحوال هذا المرفق للتحلق بالتيار الرشيد الصاعد خروجاً من هذه المشكلة وتحقيقاً للأهداف وتلاقياً مع الطموحات المنشودة ..وتتمثل تلك المحاور فى :-

أولاً- استكمال نقص الجرارات على المدى القصير بجرارات مستعملة ومجددة .. حيث يمكن استكمال الجانب الأكبر من نقص الجرارات الذى تعاني منه السكة الحديد بحده الذى يبلغ ٨٠٠ جرار بالاستفادة من الإمكانيات الكبيرة المتاحة فى مجال الجرارات المستعملة والمجددة المتاحة فى ألمانيا وذلك لحين استكمال الحاجة من الجرارات الجديدة . فمن المعروف أن ألمانيا تملك أكبر شبكة سلك حديد فى أوروبا حيث يبلغ طول الشبكة ٢٨ ألف كيلو متر ، وهو الأمر الذى يتيح فائضاً من الجرارات المستعملة يعتبر الأكثر عدداً فى أوروبا وذلك تمشياً مع العمل على هذه الشبكة العملاقة . ويجب ألا يقف عائقاً أمام هذا القرار الوزارى القديم الذى يمنع شراء معدات مستعملة حيث أن الحاجة الملحة لتوفير الجرارات تعلق فوق هذا القرار بشرط أن يتم استيراد هذه الجرارات بعد تأهيلها .

ثانياً- مد الخطوط وتوفير خدمات التخليص على البضائع استيراداً وتصديراً بمعرفة السكة الحديد . وهذا سيوفر شرايين للتجارة الداخلية من خلال محطات السكة الحديد المنتشرة عبر مئات المراكز والقرى وأيضاً اتصال ذلك بالخارج تصديراً واستيراداً وهو الأمر الذى لا تستطيع أن





رئيس مجلس الأعمال المصري الألماني :

تحديث السكة الحديد مشروع مصر القومي

كتب - محمد حماد :

لاشك أن حالة السكة الحديد المتردية التي نحياها الآن شاهد غير قابل للتشكيك في إهدارنا عبر عقود لإمكانات لدينا وتميزنا فيها وبها.

وكم كان لنا من الخبراء في إدارة السكة الحديد ممن تمكنوا بنجاح من إدارتها تحت الإدارة المصرية في المرحلة التالية لرحيل الإدارة البريطانية دون أن تحدث ثمة فجوة إدارية أو فنية في التشغيل.

ويؤكد الدكتور مهندس نادر رياض رئيس مجلس الأعمال المصري الألماني ورئيس لجنة البحوث والتطوير ونقل التكنولوجيا باتحاد الصناعات المصرية إن واقع الحال اليوم يشير إلى أن سكك حديد مصر هو المرفق الأهم استراتيجياً ويمكن وصفه بأنه "غنى في أملاكه فقير في إيراداته".

وفي الجانب التوفيقي بين طرفي العلاقة المتناقضة توجد إمكانات ضخمة تتمثل في استكمال جانب من الأملاك في تمويل جانب من احتياجات التوسع والتطوير والاهتمام بنقل البضائع وتعمير شأنه وهو الأمر الذي رزح في طي الإهمال لعقود طويلة مبدياً نقل الركاب في مصاف الاهتمام الأول والأوجد، بجانب استخدام الإمكانات الكبيرة من احتياجات التحديث من وسائل تمويل تضاف إلى المصادر الأخرى باستخدام المتاح من معونات ومنح دولية، يمكن توفيرها في حالة عرضها بالأسلوب المناسب على الاتحاد الأوروبي واليابان والولايات المتحدة الأمريكية.

والأمر ليس بخاف في أن كثيراً من المشاكل الاقتصادية الجاثمة على الساحة في المرحلة الحالية لها أن تتلاشى إذا تطور هذا المرفق الهام ليحقق الطموحات القومية العلقه عليه، ولنا أن نسأل ونجيب على التساؤلات الاقتصادية التالية:

لماذا لم يتحقق الهدف من المشروعات الكبرى بجنوب مصر وعلى رأسها مستقبل مشروع توشكي العملاق حتى الآن؟

الإجابة: السكة الحديد التي لم تمد خطوطها إلى توشكي.

ما هي مشكلة عدم الاستفادة من الثروة السمكية بحيرة السد العالي بالإمكانات الكاملة المتاحة؟

الإجابة: السكة الحديد وعدم توفير خدمات النقل المبرد.

ما هو السبب في تأخير انطلاقة التصنيع الزراعي بموقع الزراعة؟

الإجابة: السكة الحديد التي تخلت خطوطها عن توفير خدمات النقل لمناطق مدخلات ومخرجات عملية التصنيع الزراعي.

? ما هي العقبة أمام تطور موانئ البحر الأحمر لتخدم الرقعة الجغرافية التي تقع في نطاقها؟

الإجابة: عدم مد خطوط السكك الحديدية لهذه الموانئ.

? ما هي مشاكل شركات إنتاج الصلب وأيضاً الاسمنت مما جعلها تتخلف عن ملاحقة النهضة العمرانية المنشودة؟

الإجابة: السكة الحديد التي تخلت عن مد خدمات نقل الخامات السائبة من اسمنت سائب، وكذا تغذية المصانع بحاجتها الضخمة من الفحم السائب والخامات السائبة الأخرى مثل المازوت وغير ذلك.

? لماذا تخلف الصعيد عن الدخول في منظومة التصدير للعالم؟

الإجابة: السكة الحديد التي لم تمد خطوطها للموانئ ولم توفر خدمات التخليص والنقل من المصدر بالصعيد إلى الموانئ والعكس لتسليم وتسليم المستندات وتقوم بتخليص



الجرارات القديمة قابلة موقوتة والتحديث ضرورة ملحة

نحتاج إلى بنك وشركة للتأمين وفندق 3 نجوم تحت مظلة الهيئة

استيراد جرارات مستعملة من الخارج بعد تهيئتها لسد العجز

التوفير لا تؤدي هذه الخدمات بالصورة المطلوبة كما أن عمليات المقاصة أي الزمن بين اقتضاء ثمن البضاعة وإتمام تحويلها للشاحن الأصلي والتي قد تصل إلى ثلاثة أيام من شأنها أن توفر رصيماً دائماً لبنك السكة الحديد يقدر بالمليارات من الجنيهات بصورة دائمة.

ثامناً -مد خطوط السكك الحديدية إلى توشكي وموانئ البحر الأحمر، وهذا الأمر ما سيتكامل مع مشروع توشكي والذي يعاني حالياً من انعدام وسائل النقل المناسبة لنقل الحاصلات الزراعية بصورة مأمونة وذلك بما يسمح بالتوسع الأفقي بمشروع توشكي ليحقق ما سبق التخطيط له من قبل.

تاسعاً -إنشاء شركة تأمين على البضائع والأفراد، لاشك أن التوسع في خدمات السكك الحديدية سواء على مستوى نقل البضائع محلياً أو التعامل مع بضائع الموانئ استيراداً وتصديراً وكذا التوسع في نقل الركاب سيحتاج لخدمات تأمينية بصورة موسعة، ومن الأجدى أن تقوم السكة الحديد بتوفير تلك الخدمات بمعرفتها عن طريق آلية تشيئتها لذلك أو بالاستحواد على شركة تأمين صغيرة حيث إن مقوماتها من كميات البضائع وأعداد الركاب التي تنقلها من شأنها أن توفر لها النجاح لتحقيق فائض كبير في مد فترة وجيزة قد لا تتعدى العام الأول.

عاشراً -إنشاء فنادق ثلاث نجوم داخل أملاك السكك الحديدية بنظام BOT تحت الإشراف والمتابعة بمعرفتها، وهذا الأمر يوفر دخلاً كبيراً للسكك الحديدية مع انعدام إسهامها في التكلفة الفعلية نظراً لمشاركتها بالأرض المملوكة لها، بالإضافة إلى ما يوفره هذا النشاط من إمكانات الإقامة لأصحاب الأعمال ومدوبيهم وأيضاً موظفي الدولة عند انتقالهم في زيارات عمل بالصعيد والوجه البحري حيث لا تتوافر خدمات الفنادق، فضلاً عما توفره الكافيتريات والمطاعم الملحق بها من فوائده الاجتماعية.

الخامات السائبة داخل حاويات خاصة الـ "Bulk"، وتعتبر هذه الوسيلة الأكثر فاعلية وسرعة في تزويد المصانع المختلفة بخامات الحديد والفحم والأسمنت والفوسفات والمنجنيز وغير ذلك من الخامات الحيوية حيث تتميز بأنها يمكن تعبئتها من أعلى وتفريغها من أسفل في دقائق دون الحاجة إلى أية وسائل للتحميل والتعتيق والنقل، وهو الأمر الذي كثير ما يعطل صناعات الصلب والمحروقات والكيماويات بسبب نقص هذه الخبرة.

خامساً -إقامة شركة لتوفير خدمات التاكسي والنقل الخفيف بكافة محطات القطارات، وهذا الأمر يعتمد على استغلال المناطق الفضاء التي تقع في حرم السكة الحديد لتوفير تلك الخدمات والتي تخلو منها جميع القرى وتفترقها المراكز والمحافظات حيث تتصل خدمات النقل الخفيف هذه بمخازن السكة الحديد لتسليم واستلام البضائع منها وإليها، وهو أمر له مردوده على السكة الحديد بالنفع وعلى التجارة الداخلية بالفائدة المحققة.

سادساً -توفير خدمات البريد السريع، لاشك أن السكة الحديد توفر كثيراً من تلك الخدمات للمرافق الأخرى ولكن يحتاج الأمر أن تمارسها بذاتها أيضاً حيث تملك المقومات الرئيسية لذلك بدءاً من انتظام سير القطارات وانتهاء باتساع لشبكة خطوط والمخازن اللازمة لحفظ البريد والطرود لحين توزيعها، وهذا له مردوده الإيجابي على إيرادات السكة الحديد والنفع المحقق للتجارة الداخلية.

سابعاً -إنشاء آلية مصرفية للسكك الحديدية ولتكن "بنك السكة الحديد"، بهدف توفير خدمات تسليم البضائع واقتضاء ثمنها وتحويلها لحساب الشاحن حبذا مع وجود خدمات التخزين المبرد والذي يتم لحساب وخدمة البقالين وموزعي المواد الغذائية والذين يستطيعون أن يسحبوا منها بعد الطرود التي يحتاجونها على مراحل، والأمر ليس بخاف أن مصلحة البريد وخدمات



د. نادر رياض

العمل على هذه الشبكة العملاقة. ويجب ألا يقف عائقاً أمام هذا القرار الوزاري القديم الذي يمنع شراء معدات مستعملة حيث أن الحاجة الملحة لتوفير الجرارات تعلق فوق هذا القرار بشرط أن يتم استيراد هذه الجرارات بعد تأهيلها. ثانياً -مد خطوط وتوفير خدمات التخليص على البضائع استيراداً وتصديراً بمعرفة السكة الحديد، وهذا الأمر سيوفر شرايين التجارة الداخلية من خلال محطات السكة الحديد المنتشرة عبر مئات المراكز والقرى وأيضاً اتصال ذلك بالخارج تصديراً واستيراداً وهو الأمر الذي لا تستطيع أن توفره وسائل النقل البري بالصورة الكافية كما ونوعاً مع الحفاظ على منظومة إدارة الوقت لما للسكك الحديدية من مزايا لا يمكن منافستها في منتظمة في قطاراتها، بالإضافة إلى أن معدلات الأمان على خطوطها تفوق بمراحل تلك التي يوفرها النقل البري.

ثالثاً -توفير نقل الحاويات والنقل المبرد، ويجب توفير والتوسع في نقل الحاويات بالسكك الحديدية لما لذلك من مزايا لها أثرها استيراداً وتصديراً مع تأهيل ذلك بالنقل المبرد داخل حاويات وتوفير تخزينها في أحواش المحطات التابعة للسكة الحديد تسمح بتوفير خاصة التخزين المستمر توفيراً لاحتياجات القرى والمراكز في صعيد مصر والدلتا من خدمات تبريد تضاف إلى خدمات النقل المبرد.

رابعاً -توفير خدمات نقل

البضائع لحساب العميل المصري.

ما هي مشاكل التجارة الداخلية التي تمنعها من أن تؤدي دورها بالحجم الذي تستحقه؟

الإجابة: السكة الحديد والتي تحتاج لتنشيط مخازنها بكل محطة سكة حديد لتستوعب الخدمات التخزينية التي تحتاجها المنطقة الجغرافية التي تقع في نطاقها بما في ذلك النقل المبرد وكذا أن تؤدي دورها في تسليم البضائع واقتضاء الثمن وتحويله للمستفيد صاحب البضاعة.

أما ما نشهده اليوم وبعد أن مرت مياه كثيرة بالنهر كما يقولون، وإذا طويلاً صفحة الماضي وبدأنا صفحة جديدة مع الحاضر، فماذا نسطر في هذه الصفحة كمفردات للطموحات القومية المعلقة على هذا المرفق الحيوي الهام والذي بدونها لا تتحقق الطموحات المنشودة.

ويوضح د.نادر أننا نرى مع غيرنا أن هناك عدداً من المحاور المهمة تدعو للضرورة إلى الأخذ بها، حتى لا يأخذنا أي تيار هابط سببه المالبسات التي نحياها الآن من أحوال هذا المرفق لنلحق بالتيار الرشيد الصاعد خروجا من هذه المشكلة وتحقيقاً للأهداف وتلاقياً مع الطموحات المنشودة وتمثل تلك المحاور في:-

أولاً - استكمال نقص الجرارات على المدى القصير بجرارات مستعملة ومجددة، ويمكن استكمال الجانب الأكبر من نقص الجرارات الذي تعاني منه السكة الحديد بحده والذي يبلغ ٨٠٠ جرار وذلك بالاستفادة من الإمكانات الكبيرة المتاحة في مجال الجرارات المستعملة والمجددة المتاحة في ألمانيا وذلك حين استكمال الحاجة من الجرارات الجديدة. فمن المعروف أن ألمانيا تملك أكبر شبكة سكك حديد في أوروبا حيث يبلغ طول الشبكة ٢٨ ألف كيلو متر، وهو الأمر الذي يتيح فائضاً من الجرارات المستعملة يعتبر الأكثر عدداً في أوروبا وذلك تماشياً مع