

الأهمية الإستراتيجية واللوجستية لمشاريع النقل بالسكك الحديدية بالجزائر

The strategic and logistical importance of railway transport

projects in Algeria

حسنية يحيياوي¹، مصطفى بياض²YAHIAOUI Hasnia¹, BAYADH Mustafa²¹ جامعة علي كافي تندوف (الجزائر)، hasniayahiaoui@yahoo.com² جامعة علي كافي تندوف (الجزائر)، moustafa.bayad@cuniv-tindouf.dz

تاريخ النشر: 2026/05/01

تاريخ القبول: 2026/05/01

تاريخ الاستلام: 2026/03/16

ملخص:

يساهم القطاع اللوجستي سنوياً بحوالي 4.5 تريليون دولار في الاقتصاد العالمي، لهذا تولى عديد الدول الاهتمام بتطويره كونه يساهم في تحسين قدرتها التنافسية، لذا تم ربط مشاريع كبرى اليوم في الجزائر متعلقة بقطاع المناجم لاستغلال ثرواتها بخطوط السكة الحديدية من جهة، وبالموانئ من جهة أخرى، إذ ترسم الجزائر خطة إستراتيجية للرفع من قدرة النقل بالسكة الحديدية إلى 266 مليون طن سنوياً من المواد على المدى البعيد، حاولنا من خلال هذا البحث التعرف على أهم تلك المشاريع.

وتعتبر مشاريع خطوط السكة الحديدية الجديدة للخط الغربي لغار جبيلات-تندوف، خط واد أميزو-بجاية والخط الشرقي لبلاد الحدة- عنابة ذات أهمية بالغة كونها تسمح للبلاد باستغلال ثرواتها تنوع مصادر دخلها، تعزز التنمية المحلية، كما تساهم في تحسين بيئة الأعمال مما يمكن الجزائر من استقطاب شركات عالمية واستثمارات في غاية الأهمية، ويرسخ مشروع السكة للخط العابر للصحراء والخط الجنوبي الغربي الميزة الإفريقية للجزائر لتصبح مستقبلاً مركزاً لوجيستيكيّاً هاماً لإفريقيا.

كلمات مفتاحية: لوجيستيك، مشروع الخط المنجمي الغربي، مشروع الخط المنجمي الشرقي، الصناعة التحويلية، بيئة الأعمال.

تصنيفات JEL: O18؛ L91؛ L6؛ M2؛ R49

المؤلف المرسل: حسنية يحيياوي، الإيميل: hasniayahiaoui@yahoo.com

Abstract:

The logistics sector contributes approximately 4.5 \$ trillion annually to the global economy. Therefore, many countries are focusing on its development as it enhances their competitiveness. Consequently, major mining projects in Algeria, aimed at exploiting the country's resources, are now being linked to railway lines on one hand and ports on the other. Algeria is drawing up a strategic plan to increase its railway transport capacity to 266 million tons of materials per year in the long term. Through this research, we tried to identify the most important of those projects. The new railway line projects- the western line from Gara Djebilet to Tindouf, the Oued Amizour line to Bejaia and the eastern line from Bled El Hadba to Annaba – are of paramount importance as they allow the country to exploit its resources, diversify its sources of income, and promote local development, and contribute to improving the business environment, enabling Algeria to attract global partnerships and very important investments. The Trans-Saharan Railway and Southwest Railway projects consolidate Algeria's African advantage, making it an important logistics hub for Africa in the future.

Keywords: Logistics; Western Mining Line Project; Eastern Mining line project; Manufacturing industry; business environment.

JEL Classification Codes : O18 ,L91 ,L6, R49, M2

1. مقدمة :

يشير النقل إلى كل من الطرق أو الشبكة التي تستخدمها المؤسسات (النقل البري عبر الطرق بواسطة الشاحنات أو النقل بالسكك الحديدية، النقل الجوي، والنقل البحري بواسطة البواخر أو عبر الأنابيب) لنقل مستلزمات الإنتاج من مواد خام ومواد نصف مصنعة أو حتى منتجات نهائية. ولقد تغيرت اليوم خطوط الإمداد عالمياً بسبب ما نشهده من اضطرابات وصراعات يعيشها العالم بأسره، في ظل هذه التقلبات للبيئة وللأسواق العالمية، توجهت الجزائر نحو قطاعات أخرى غير النفط والغاز لتنويع مصادر دخلها، كقطاعات الفلاحة، الصناعة وقطاع المناجم، هذا الأخير الذي خصصت له استثمارات كبرى، حيث تم تسطير برنامج وطني لتوسيع

شبكة النقل بالسكك الحديدية لاستغلال ثرواتها الكامنة ضمن رؤية إستراتيجية تركز مبدأ السيادة الاقتصادية للخروج من تبعيتها للمحروقات.

تراهن الجزائر اليوم على قطاع النقل بالسكك الحديدية كأحد أهم محركات النمو الاقتصادي يمكنها من استغلال ثرواتها الباطنية، لذلك سطرت السلطات العليا في البلاد برنامجاً وطنياً بمشاريع كبرى لخطوط جديدة تسعى من خلالها لتوسيع وتجديد الشبكة الوطنية لنقل المسافرين والسلع والبضائع على حد سواء كي يتم ربط المناجم بمناطق المعالجة والتحويل ثم مصانع الإنتاج وربطها بموانئ التصدير، تشمل هذه التوسعة مشروع الخط الشرقي للبلاد لنقل خامات الفوسفات ومشروع الخط الغربي بأطول خط للسكة بالجزائر على مسافة 950 كيلومتر لربط منجم غار جبيلات بتندوف بوحدات ومصانع معالجة الحديد بمناطق الجنوب الغربي بشار والنعام ثم مصانع وموانئ شمال البلاد ومشروع الزنك والرصاص بواد أميزور ببجاية.

1.1 إشكالية البحث وهدفه:

نحاول من خلال هذا البحث التعرف عليها وعلى المشاريع التي هي في طور الإنجاز محاولين بذلك الإجابة على الإشكالية التالية: ما مدى أهمية مشاريع النقل بالسكة الحديدية في الجزائر؟ بالإضافة إلى الأسئلة الفرعية التالية:

- كيف تظهر أهمية النقل بالسكة ضمن نظام النقل واللوجيستيك في المجتمع؟
- فيما تتمثل أهم مشاريع النقل الجديدة للسكة الحديدية في الجزائر؟
- ما هو أثر مشاريع خطوط السكة الحديدية الكبرى على الاقتصاد الوطني؟

2.1 منهج البحث وأدواته:

قصد الإجابة على الإشكالية المطروحة، تمت الدراسة بالاستعانة بالمنهج الوصفي التحليلي والمنهج المقارن، تعلق المنهج الوصفي بالجانب النظري لتعريف بعض المصطلحات التي تخص الموضوع، أما المنهج التحليلي المقارن فتعلق بالجانب الميداني للدراسة قصد الوقوف على واقع مشاريع خطوط الشبكة الوطنية للسكة الحديدية، انطلاقاً من معلومات مستمدة من الوكالة الوطنية للدراسات ومتابعة انجاز الاستثمارات في السكك الحديدية ANESRIF المكلفة بتلك المشاريع بمنطقة روية بالجزائر العاصمة حيث أجريت مقابلة مع فريق عمل من مهندسين إدارات تقنيين وصحفيين بها شهر فيفري 2026، كما تمت الاستعانة أيضاً ببعض المواقع الإلكترونية التي تخدم موضوع البحث.

3.1 هيكل البحث:

تم تقسيم البحث إلى ثلاثة محاور أساسية متمثلة فيما يلي:

- أولاً: اللوجيستيك والنقل بالسكة الحديدية
- ثانياً: واقع مشاريع النقل الكبرى بالسكك الحديدية في الجزائر
- ثالثاً: أهمية مشاريع النقل بالسكة الحديدية بالجزائر في نقل الثروات المنجمية وتثمينها

2. اللوجيستيك والنقل بالسكة الحديدية

1.2. أهمية النقل في سلاسل الإمداد والتوزيع:

يلعب النقل أهمية بالغة في حلقة الإمداد والتوزيع، لذلك نحاول بداية التعرف على سلاسل الإمداد والتوزيع فيما يلي.

1.1.2. ماهية سلاسل الإمداد والتوزيع: يشير مصطلح الإمداد والتوزيع إلى الإدارة المسؤولة عن كافة الأنشطة التي تتضمن تخطيط وتنظيم ورقابة تدفق السلع والخدمات من مرحلة تدبير المواد الخام وصولاً إلى المستهلك النهائي (حسان، 2015، ص74)، تسمى العملية التي تضمن توفر المنتج الصحيح بالكمية الصحيحة في الحالة الصحيحة وفي المكان الصحيح بالوقت الصحيح بـ "اللوجيستيات"، وتعتبر اللوجيستيات المعبر بين الإنتاج والخدمات ومواقع الأسواق (خضر، إدارة الأعمال اللوجيستية، 2015). وتتضمن الأعمال اللوجيستية مجموعة متكاملة من الأنشطة الوظيفية المتكررة عديداً من خلال قنوات محدودة، وذلك أثناء تحويل المواد الخام إلى منتجات نهائية مع إضافة قيمة ملموسة إلى هذه المنتجات، لذلك تتم الأنشطة اللوجيستية بشكل متكرر ولعدة مرات قبل وصول المنتج إلى السوق، ومن هنا أطلق على الأنشطة اللوجيستية المتكررة تسمية "سلسلة الإمداد".

2.1.2. النقل والإمداد والعمليات اللوجيستية: تعدد الأنشطة اللوجيستية فهناك أنشطة تتعلق بالنقل وأنشطة لوجيستية تتعلق بالشراء، وتتعلق الأنشطة اللوجيستية بالنقل بتحديد نوع وأساليب معدات النقل، وتحديد مسارات النقل والحمولات وسعر النقل، وأنشطة تتعلق بتحديد مواقع التخزين ونقاطه، كما تعدد أشكال النقل والشحن في المجتمع.

3.1.2. تعريف الإمداد (اللوجيستيك): هو "المعالجة المتكاملة لإدارة عمليات التجهيز والتوزيع التي تضم حركة جميع المواد الأولية والسلع نصف مصنعة وتامة الصنع، من المجهزين إلى منطاطق أو محطات الاستعمال أو الاستهلاك"، وأول ما ظهرت كلمة الإمداد في المجال العسكري والرياضي،

ثم انتهى ظهوره في المؤسسة كمنهج متكامل مع الإستراتيجية، وهناك تعريف آخر للإمداد: "هو النشاط الذي يتم من خلاله نقل المواد عبر سلسلة قيمة بدءاً بالشراء فالإنتاج فالتوزيع"(حسين حريم، 2015، ص322).

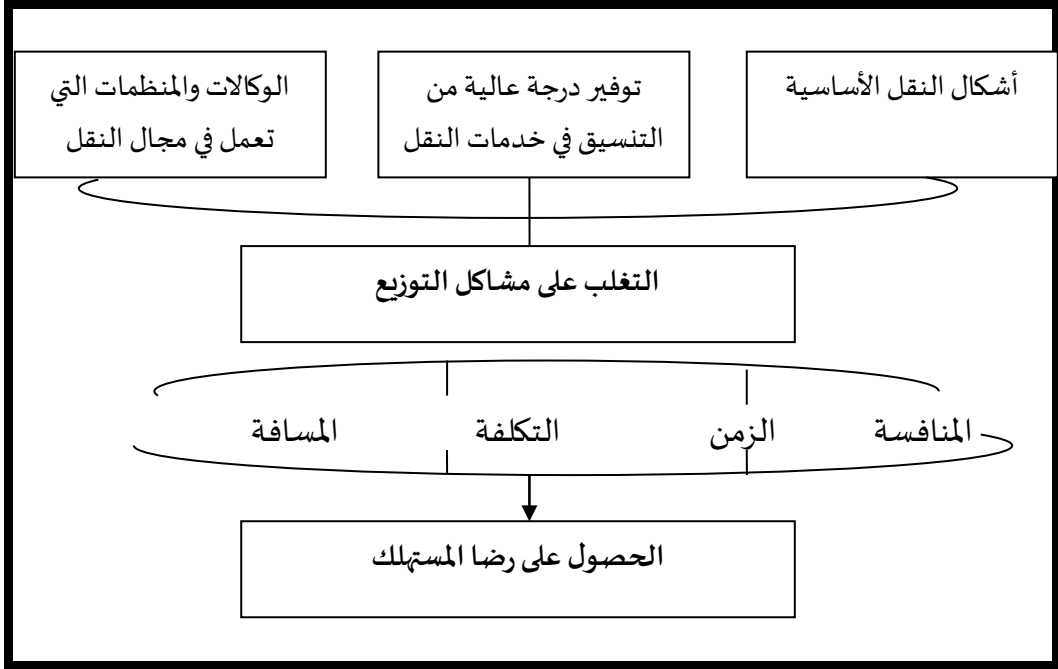
4.1.2. أهمية الإمداد (اللوجيستيك): تؤدي الأنشطة اللوجيستية إلى إضافة القيمة للمنتج بالتعاون مع الإدارات الأخرى، فالإنتاج يخلق المنفعة الشكلية من خلال التصنيع والتجميع، والتسويق يخلق المنفعة الملكية من خلال الترويج للمنتج وحث المستهلك على الشراء، أما الإمداد فيخلق المنفعة المكانية من خلال تحريك المنتجات من أماكن إنتاجها إلى أماكن استهلاكها في الأسواق، كما يخلق المنفعة الزمانية من خلال توفير المنتجات. كما تعتبر المناطق اللوجيستية عاملاً أساسياً في تنمية حركة المبادلات التجارية.

2.2 النقل وأهمية النقل بالسكة الحديدية:

يعتبر النقل من أهم القطاعات المؤثرة على الهيكل الاقتصادي والاجتماعي للدول، وأحد المستلزمات الأساسية للتنمية الاقتصادية كونه يمثل حلقة الوصل بين مناطق المواد الخام ومواقع الإنتاج من جهة، وموانئ التصدير من جهة أخرى، كما شهد هذا القطاع تطوراً كبيراً نتيجة التغيرات التي حدثت في محيطه، إذ تتضح أهميته من آثاره الاجتماعية والاقتصادية وحتى السياسية، ومن آثاره الاقتصادية (عميروش نجوى، 2019، ص10):

- إن التقدم في النقل ساعد على إمداد المجتمعات المختلفة بالسلع التي لا بد من إنتاجها بعيدة عنها بسبب اختلاف الموارد والمناخ بين مختلف المناطق عبر العالم،
 - بفضل التقدم الكبير في النقل حدث تثبيت في أسعار المحاصيل المنتجة عبر جميع أنحاء العالم،
 - ساهم النقل في نمو المدن وتقدمها، كما ساعد كذلك على رفع قيمة الأراضي.
- أ/ أشكال النقل الأساسية في المجتمع: هناك خمسة أشكال لعمليات النقل في أي مجتمع (محمد حسان، 2015، ص158) وتتمثل في: السكة الحديدية، الشاحنات البرية، الماء، الهواء والأنابيب، وتعمل كل عناصر نظام النقل في المجتمع على إزالة العقبات أمام نقل وتحريك السلع والخدمات والأفراد. ويوضح الشكل (01) عناصر نظام النقل في أي مجتمع:

الشكل 1: نظام النقل على مستوى المجتمع



المصدر: محمد حسان، 2015، ص 159

أولاً/النقل بالسكة الحديدية والطرق البرية: يتم استخـدام النقل البري بالقطارات أو الشاحنات في نقل معظم المنتجات المصنعة، إذ يتم نقل حوالي 67 % من المنقولات بين المدن بواسطة هاتين الوسيلتين، وتعد المنافسة بين السكة الحديدية والشاحنات البرية منافسة قوية حول نقل نفس المنتجات تقريباً، وتعتمد عملية المقارنة بينهما على مستوى السعر، ومستوى الخدمة، إذ تحمل السكة الحديدية بصفة عامة منتجات كبيرة بأحجام ثقيلة وتحمل كذلك الأفراد بسعر يقل عن ذلك السعر الخاص بالشاحنات، إضافة لكونها وسيلة نقل صديقة للبيئة مقارنة بالنقل البري بالشاحنات.

ثانياً/ النقل عبر الأنابيب: تتصف الأنابيب بتكلفة منخفضة، وتعد أفضل الأشكال لنقل المواد السائلة أو المواد التي توجد في صورة غازات وذلك لمسافات طويلة، وبهذا لا ينافسها أي شكل من أشكال النقل بغرض نقل المواد السائلة أو الغازات، لذا تعد أفضل أشكال النقل في حالة نقل البترول الخام ومنتجاته (محمد حسان، 2015، ص 159) أو نقل الغاز الطبيعي، ورغم انخفاض تكلفة نقل المنتجات بواسطته لكن عددها محدود جداً.

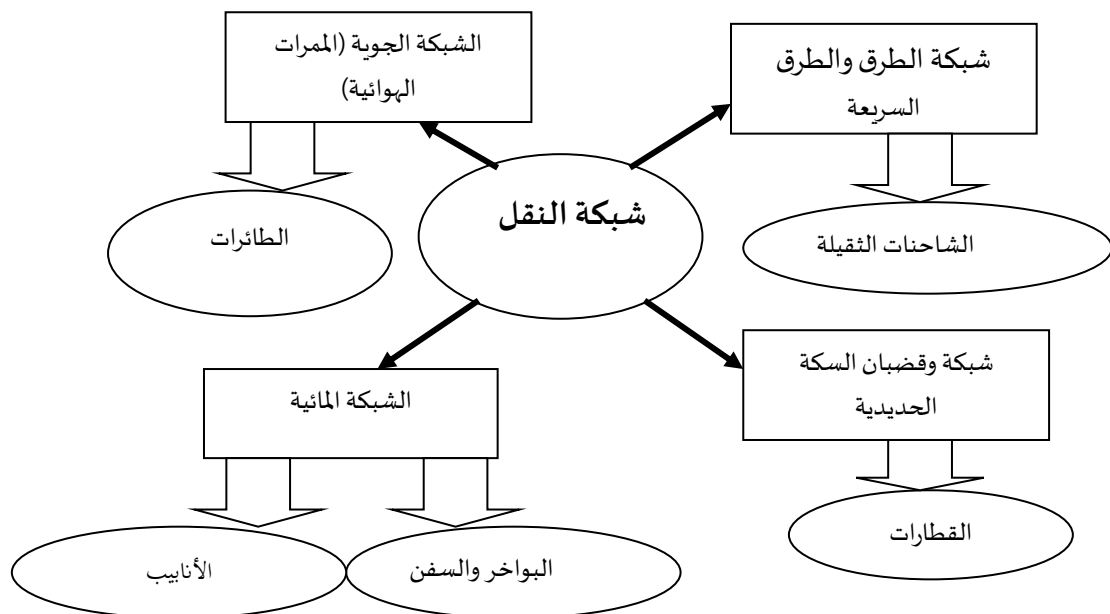
ثالثا/ النقل الجوي: تقتصر هذه الوسيلة على نقل المنتجات الإلكترونية كالمعدات، أو المنتجات الكهربائية وقطع الغيار، والأجهزة البصرية وملابس الموضة والزهور، وقد تصلح أيضاً هذه الخدمة لنقل بعض الآلات وأجزائها، إلا أنها تتميز بتكلفتها العالية جداً للنقل، إذا ما قورنت بالأشكال الأخرى للنقل.

رابعا/ النقل المائي: يعد النقل المائي عبر السفن والبواخر من أفضل الوسائل التي تنقل في كميات ضخمة مثل الفحم أو الحديد الخام، أو الرمل والمواد البترولية، منتجات الصلب نصف المصنعة أو تامة الصنع، والقمح ... تكون وسيلة النقل المائي ذات قيمة منخفضة، وليست سريعة التلف، وتعتبر البواخر وسيلة نقل بطيئة في مقابل سعر نقل منخفض.

ب/ مكونات نظام النقل: يتكون من عنصرين أساسيين هما (محمد حسان، 2015، ص160):

- الشبكة التي تتم من خلالها النقل (الطرق، السكة الحديدية، الشبكة المائية...)
- وجميع الأجهزة والوسائل التي تستخدم في ذلك (السيارات، الطائرات، القطارات، السفن...) ومحطات الوصول والرحيل، الطرق السريعة، الطرق المائية والقنوات المائية، الممرات الهوائية وقضبان السكك الحديدية، كما يبين الشكل رقم (02):

الشكل 2: مكونات نظام النقل



المصدر: من إعداد الباحثين على ضوء ما سبق

3.2. مزايا النقل بالسكة الحديدية والأهمية الاقتصادية للوجيستيك:

تعتبر الأنشطة اللوجيستية حسب البنك الدولي حيوية ومهمة للأنشطة التجارية والاقتصادية في النظم الاقتصادية الحديثة (مكاوي محمد أمين، 2019، ص 04)، إذ تمثل هذه الأنشطة 19% من الثروة القومية في الولايات المتحدة الأمريكية، كما أنها تمثل 30% من الناتج المحلي البريطاني، ونظراً لما يحققه نظام اللوجيستيات من كفاءة عالمية في عنصر التسليم في الوقت JIT (Just In Time) باعتباره أحد الأساليب الحديثة والجديدة المستخدمة في مجال إدارة العمليات وما يمكن أن يترتب عليه في تخفيض أسعار المنتجات بنسبة تزيد على 20% لذا يمكن خلق الميزة اللوجيستية من خلال سلسلة القيمة اللوجيستية بالسيطرة على التكاليف في كافة حلقات اللوجيستيك.

ويعتبر النقل بالسكك الحديدية أرخص من النقل الجوي والنقل البري عبر الشاحنات، لذا فهو ركيزة أساسية في هذه السلسلة، ويمثل اختياراً جيداً نظراً لسماحه بنقل كميات كبيرة وثقيلة عبر مسافات طويلة وبطريقة آمنة صديقة للبيئة، كما يسمح ربط المخازن والمصانع بشبكة السكة الحديدية بتحسين الكفاءة اللوجيستية فيرفع أداء قطاع النقل اللوجيستي بتقليل أوقات الشحن والتفريغ وزيادة قدرة المصانع والموانئ على التعامل مع كميات أكبر من البضائع مما يمكن البلد من الحصول على ميزة لوجيستية اقتصادياً.

3. واقع مشاريع النقل الكبرى بالسكك الحديدية في الجزائر

في إطار تنفيذ برنامج رئيس الجمهورية السيد عبد المجيد تبون والمتضمن لإطلاق مشاريع هياكل قاعدية كبرى من أجل تعزيز شبكات السكك الحديدية خدمة للتنقل والتنمية الاجتماعية والاقتصادية واستغلال الثروات المنجمية، مما دفعها للتوجه لإطلاق استثمارات ضخمة في قطاع النقل بالسكة الحديدية فأطلقت برنامجاً وطنياً لذلك.

1.3 البرنامج الوطني للسكك الحديدية في الجزائر:

أطلقت الجزائر برنامجاً وطنياً للسكك الحديدية بغية توسيع وعصرنة هذه الشبكة، إضافة إلى الخطوط المنجمية الشرقية والغربية والتي أولتها الدولة الجزائرية أهمية بالغة قصد استغلال ثرواتها المنجمية، وتتولى وضع معالمه مؤسسات عمومية بكوادرها الوطنية التي بدأت حقبة جديدة في إنجاز هذا النوع من مشاريع البنية التحتية بالبلاد في هذا القطاع الاستراتيجي الهام، حيث خصصت له 2400 مليار دج (المدير المركزي لـ ANESRIF، جانفي 2026). وتشرف على

هذا البرنامج الوكالة الوطنية للدراسات ومتابعة إنجاز الاستثمارات في السكك الحديدية ANESRIF ، وهي هيئة عمومية ذات طابع صناعي تجاري، شرعت فعلياً في ممارسة نشاطها سنة 2007، تمارس مهامها كصاحب مشروع مفوض عن وزارة الأشغال العمومية والمنشآت القاعدية، بعد استلام المنشآت والبنى التحتية للسكك الحديدية المنجزة وفق المعايير المعمول بها في المجال، تقوم الوكالة بتحويلها إلى الشركة المكلفة بالاستغلال طبقاً للقرار الوزاري المشترك، فقد تضمن البرنامج ماييلي (حسب خلية الإعلام والاتصال بالوكالة ANESRIF روية الجزائر، فيفري 2026):

أ. **الخط الشمالي وملحقاته:** يعد هذا الخط العصب الرئيسي لشبكة السكة الحديدية في الجزائر ونقطة انطلاق لمختلف الخطوط الاختراقية شمال -جنوب، يمتد على طول الشريط الساحلي الجزائري على مسافة 1250 كلم بملحقات يبلغ طولها 572 كلم، يعبر الخط 22 ولاية من ولاية عنابة شرقاً إلى ولاية تلمسان غرباً ، ويضم 216 محطة وموقف، كما يربط تسع (09) موانئ كبرى بشبكة السكة الحديدية.

ب. **خط الهضاب العليا للسكة الحديدية:** هو خط بمعايير عصرية موازي للخط الشمالي ويعتبر رواق ثاني يربط الحدود الشرقية بالغربية للبلاد، يخترق معظم ولايات الهضاب العليا على مسافة 1162 كلم، يمتد من ولاية تبسة بأقصى الحدود الشرقية إلى مولاي سليمان بولاية سيدي بلعباس بأقصى الغرب الجزائري، يربط 12 ولاية، بعد انتهاء أشغال ربط ولاية خنشلة بعين البيضاء مسافة 51 كلم، وصل طول الخطوط المستغلة حالياً إلى 995 كلم من خطوط السكة الحديدية العصرية، في حين تتواصل حالياً أشغال استكمال المقطع الأخير منه والرابط بين ولاية تيسمسيلت وفرندة على مسافة 73 كلم، ليكتمل الخط من ولاية تبسة إلى ولاية سيدي بلعباس، على أن يتم ربطه بالخط الشمالي مع انتهاء أشغال الخط الرابط بين ولايتي تيارت وغليزان على مسافة 120 كلم.

ج. **الخط المنجمي الشرقي:** يمتد على طول 422 كلم ويعبر أقاليم 05 ولايات تمثل ما يقارب أكثر من مليون نسمة من السكان، بغرض الرفع من سرعته إلى 160 كلم/سا إضافة لقدرته الاستيعابية لتلبية احتياجات النقل على هذا المحور الاستراتيجي، ويضم 30 محطة.

د. **الخط المنجمي الغربي:** يعتبر هذا الخط أحد أهم محاور السكة الحديدية في الجزائر، إذ يمتد من وهران في الشمال الغربي إلى غار جبيلات بولاية تندوف أقصى الحدود الجنوبية

الغربية على مسافة 1650 كلم، دخل شطره الأول من وهران نحو ولاية بشار على مسافة 700 كلم حيز الخدمة منذ مدة وجهاز بأحدث أنظمة الإشارة والاتصالات، بينما اختتمت نهاية شهر جانفي 2026 أشغال انجاز الجزء الرابط بين ولايتي بشار وتندوف وغار جبيلات على مسافة 950 كلم.

هـ. الخط الاختراقي الشرقي: يمتد من مدينة قسنطينة في الشرق الجزائري باتجاه القطب البترولي حاسي مسعود على مسافة 572 كلم، يعبر إقليم الولايات التالية: قسنطينة، أم البواقي، باتنة، بسكرة، المغير، تقرت وولاية ورقلة، بعد تحديث وعصرنة مقطعه الرابط بين اليزي وتقرت وتجهيزه بأحدث أنظمة الإشارة والاتصالات، تجري حالياً أشغال تمديده من تقرت باتجاه القطب البترولي بحاسي مسعود على مسافة 154 كلم وبسرعة قطارات تصل إلى 220 كلم/سا، بالإضافة إلى مشروع آخر لانجاز خط اجتناي لمدينة بسكرة على مسافة 19 كلم.

و. الخط الاختراقي وسط: هو خط للسكة الحديدية عابر للصحراء، يربط الجزائر العاصمة بولاية تمنراست على مسافة 2006 كلم وبسرعة قطارات تصل إلى 220 كلم/سا، يعبر أقاليم ولايات البليدة، المدية، الجلفة، الأغواط، غرداية، المنيعية، عين صالح و تمنراست، بعد أن دخل خط السكة الحديدية الرابط بين بوعزول- الجلفة - الأغواط على مسافة 250 كلم حيز الخدمة، يجري التحضير لتمديده جنوباً من الأغواط باتجاه ولاية غرداية والمنيعية على مسافة 496 كلم، فيما انتهت الوكالة الوطنية للدراسات ومتابعة انجاز الاستثمارات في السكة الحديدية ANESRIF مؤخراً من إعداد دراسات ربط الشفة ببوعزول، المنيعية بعين صالح، وعين صالح بتمنراست.

ز. حلقة الجنوب الغربي: هي حلقة سككية تتفرع عن خط السكة الحديدية العابر للصحراء، تنطلق من غرداية وتتجه غرباً لتربط مدن تيميمون، أدرار، بني عباس وبشار على مسافة 1500 كلم، لتصل برج باجي مختار والحدود الجزائرية المالية انطلاقاً من أدرار على مسافة 800 كلم، لا تزال دراسات الخطوط التي تشكل هذه الحلقة جارية.

ح. حلقة الجنوب الشرقي: هي حلقة تتفرع أيضاً من الخط العابر للصحراء، تمتد من الأغواط شرقاً نحو غرداية، ورقلة، المدينة الجديدة لحاسي مسعود، تقرت والوادي على

مسافة 425 كلم، بهدف ربط مدن وسط وشرق الصحراء ببعضها وبالشبكة الوطنية للسكة، لا تزال دراسات الخطوط التي تتشكل منها هذه الحلقة جارية.

2.3 المشاريع المنجمية الثلاثة الكبرى لخطوط السكة الحديدية في قطاع المناجم بالجزائر:

تشهد اليوم الخطوط المنجمية بالجزائر حيوية كبيرة بوتيرة متسارعة قصد تجسيد الاستثمارات الضخمة ومرافقتها بغرض رفع مردودية قطاع مناجم الحديد، الفوسفات، الزنك والرصاص ودعم وتطوير الصناعة التحويلية خصوصاً في قطاع المعادن، وربطها بمصانع المعالجة والتحويل والموانئ بغرض التصدير، تتمثل في ثلاث خطوط إستراتيجية للسكة الحديدية قصد استغلال الثروات المنجمية في البلاد وهي: مشروع الفوسفات المدمج بالشرق على طول 422 كلم، مشروع خام الحديد بمنجم غار جبيلات تندوف على مسافة 950 كلم ومشروع الزنك والرصاص بتالة حمزة وواد أميزور بولاية بجاية على مسافة 87 كلم.

1.2.3. الخط المنجمي الغربي لمنجم الحديد بغار جبيلات – تندوف - بشار: يعد أضخم مشروع للسكة الحديدية في الجزائر حيث تم إنجازه في ظرف قياسي لم يتجاوز الثلاثين شهرا، أعطى السيد رئيس الجمهورية عبد المجيد تبون إشارة الانطلاق لإنجازه يوم 30 نوفمبر 2023 و دخل حيز الخدمة في الفاتح من شهر فيفري 2026، بغرض نقل خامات الحديد من المنجم نحو مصانع المعالجة والتحويل بمنطقة التوميات بشار ومصانع حرشاية النعامة، إضافة إلى نقل المسافرين، ويعد هذا المشروع من أضخم المشاريع الإستراتيجية التي شهدتها البلاد، بطول 950 كلم للسكة الحديدية يربط بين تندوف وبشار والمنصات الصناعية المستقبلية بكل من ولاية بشار وولاية النعامة إلى ميناء أرزيو وهران، سيتمكن من تلبية جميع حاجيات نقل خام الحديد والتي ستبلغ 50 مليون طن انطلاقاً من المنجم إلى 25 مليون طن سنوياً من المنتجات شبه النهائية من مصانع التحويل.

2.2.3. الخط المنجمي الشرقي لمناجم الفوسفات بلاد الحديدة – عنابة – تبسة: يعد رابطاً حيوياً بين مناجم الجنوب الشرقي للبلاد، يمتد من ولاية عنابة شمالاً نحو مناجم جبل العنق جنوباً على مسافة 422 كلم، يعبر هذا الخط المنجمي أقاليم خمس (05) ولايات، بغرض الرفع من سرعته إلى 160 كلم/سا إضافة لقدرته الاستيعابية لتلبية احتياجات النقل على هذا المحور الاستراتيجي، يشهد هذا الخط منذ مدة أشغال عصرنة وازدواجية وتصحيح للمسار على أربعة مقاطع، فقد انتهت الأشغال بالمقطع الجنوبي الممتد على مسافة 152 كلم بين جبل العنق ووادي

الكبريت بالإضافة إلى ربط بلاد الحدبة على مسافة 23 كلم، بينما لا تزال الأشغال جارية بالخط الاجتياحي المزدوج لمدينة تبسة على مسافة 43 كلم، المقطع الشمالي الممتد على مسافة 54 كلم بين عنابة وبوشقوف، إلى جانب المقطع الأكثر تعقيداً بين بوشقوف والدريرة مسافة 121 كلم بالإضافة إلى الجزء الرابط بين الدريرة ووادي الكبريت مسافة 30 كلم. يندرج هذا الخط ضمن المشروع الاقتصادي الضخم لاستغلال الجزائر لثرواتها الباطنية وتحديد الفوسفات بنقله نحو مصانع التحويل وجعل الفوسفات مادة أولية لمخصبات الأرض (الأسمدة) واستغلاله محلياً، ثم إيصال الفائض منه إلى الرصيف المنجمي لميناء عنابة الذي تجري به الأشغال لتوسعته لاستيعاب ذلك الفائض نهاية 2026 وبداية سنة 2027.

تقدم الأشغال بالخط المنجمي الشرقي للسكة الحديدية عنابة- تبسة- بلاد الحدبة: ينطلق من ميناء عنابة ويشق طريقه جنوباً باتجاه بوشقوف، سوق أهراس وتبسة وصولاً إلى مناجم جبل العنق وبلاد الحدبة جنوب ولاية تبسة على مسافة 422 كلم، حيث يشهد ورشات كبرى للتنمية والعصرنة وتصحيح المسار من أجل الرفع من سرعته وقدرته الاستيعابية.

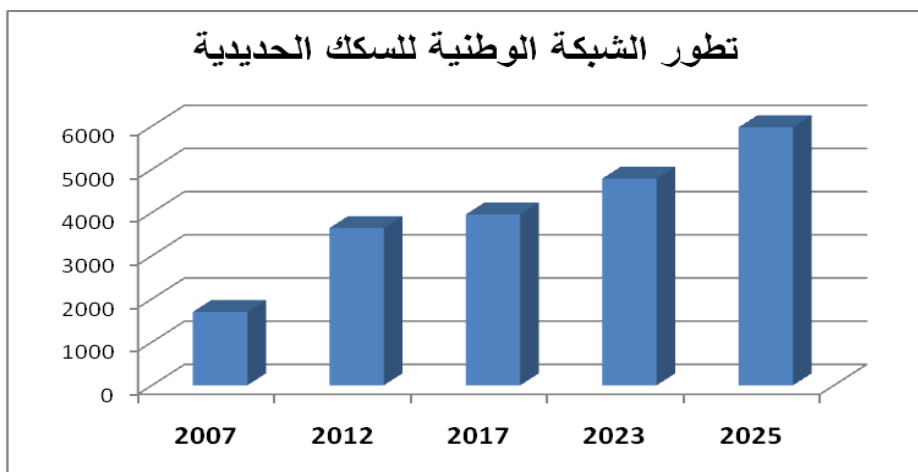
1.2.3. خط بجاية - واد أميزور- تالة حمزة 87 كلم: يكتسي خط السكة الحديدية بني منصور ، بجاية بعداً استراتيجياً بالغ الأهمية، باعتباره حلقة ربط محورية بين ميناء بجاية التجاري والشبكة الوطنية للسكة الحديدية على مسافة 87 كلم، إذ يخضع هذا الخط لأشغال عصرنة وازدواجية بما يعزز نقل المسافرين والبضائع عبر كبريات مدن وادي الصومام، ولا يقتصر دور هذا المشروع على تنشيط الحركة اللوجيستية ودعم أداء الميناء التجاري لولاية بجاية فحسب، بل يندرج أيضاً ضمن مرافقة المشاريع المنجمية الثلاثة الكبرى عبر توفير منفذ سككي فعال لنقل الموارد المنجمية نحو وحدات التحويل أو التصدير. ويتكفل بتجسيد هذا المشروع الذي يتضمن العديد من الجسور والأنفاق من طرف كبريات الشركات الجزائرية المتخصصة في البنية التحتية والسكك الحديدية، ما يعكس توجه الدولة نحو تثمين الكفاءات الوطنية وتعزيز التكامل بين قطاعات النقل، المناجم والصناعة، في إطار رؤية تنموية مستدامة.

تسعى الجزائر ضمن رؤية إستراتيجية لكسب حصة من السوق العالمي للزنك والتأثير فيه باعتبار أن هذا المنجم صنف الثالث عالمياً من احتياطي الزنك والرصاص، على أن تبدأ أشغال الحفر بالمنجم أواخر شهر مارس 2026 ببلديتي واد أميزور وتالة حمزة.

3.3 تطور شبكة السكة الحديدية الجزائرية:

1.3.3. الشبكة الوطنية للنقل بالسكة الحديدية: شهدت الشبكة الوطنية للسكة الحديدية تطوراً لافتاً منذ بدأ تنفيذ البرنامج الوطني للسكة الحديدية، حيث استطاعت الوكالة الوطنية للدراسات ومتابعة انجاز الاستثمارات في السكة الحديدية انجاز العديد من الخطوط الجديدة لا سيما في مناطق الهضاب العليا والصحراء، لينتقل طول الشبكة من 1700 كلم عام 2007 إلى 5972 كلم مع نهاية عام 2025 (كما يبين الشكل 03)، إذ عرفت السنوات الأربعة الأخيرة فقط دخول 1687 كلم حسب وكالة ANESRIF فيفري 2026 ويتعلق الأمر بخطوط المسيلة – بوغزول على مسافة 139 كلم، بوغزول – تيسمسيلت 151 كلم، سعيدة – فرندة 120 كلم، عين البيضاء – خنشلة 51 كلم، بوغزول – الجلفة – الأغواط مسافة 250 كلم، بشار – تندوف – غار جبيلات 950 كلم، إضافة إلى العديد من الخطوط التي تمت عصرنتها والربط السككي للعديد من المناطق الصناعية والمراكز الحيوية، ومن المتوقع أن يصل طول الشبكة إلى 15000 كلم مع استكمال البرنامج المسطر.

الشكل 3: تطور الشبكة الوطنية للسكة الحديدية



المصدر: من إعداد الباحثين بناءً على تقرير لوكالة ANESRIF، فيفري 2026.

2.3.3. قدرات النقل على شبكة السكة الحديدية بالجزائر: يجري اليوم استكمال بعض الخطوط للسكك الحديدية في المستقبل القريب حيث من المتوقع وصولها إلى 6500 كلم قريباً، بربط قرابة 56 ولاية، لذا سوف تتمكن القطارات من نقل حوالي 420 مليون مسافر سنوياً على المدى البعيد، و266 مليون طن من البضائع سنوياً، حيث أن هناك 5000 كلم من الخطوط هي

قيد الدراسات و 2799 كلم خطوط مبرمجة للدراسة، على أن يبلغ طول الشبكة مستقبلاً 15000 كلم عند استكمال البرنامج المسطر.

3.3.3. مشاريع طور الإنجاز "الخط العابر للصحراء الجزائر العاصمة – تمنراست": يعد هذا الخط مشروعاً استراتيجياً ذا أبعاد اقتصادية، تنمية وجيوسياسية كبرى، حيث يبلغ طوله 2006 كلم ويربط الشمال بأعماق الجنوب في صحراء الجزائر بين 8 ولايات وهي: البليدة، المدية، الجلفة، الأغواط، غرداية، المنيعية وعين صالح وصولاً إلى ولاية تمنراست. ويرتقب أن يحدث هذا الخط نقلة نوعية في حركة النقل وتدفق السلع والأشخاص، ويعزز الاستثمار والاندماج الوطني كما يساهم في تقليص الفوارق الجهوية، وعلى هذا الأساس شرعت الحكومة في تجسيده على مقاطع دخل بعضها حيز الخدمة وأخرى قيد الإنجاز، على أن يتم إنجاز الجزء الأطول في خط السكة العابر للصحراء إذا توفرت التمويلات اللازمة. (حيث يكلف انجازه حوالي 20 مليار دولار حسب السيد رئيس الجمهورية في لقائه الدوري مع الصحافة، فيفري 2026)

4. أهمية مشاريع النقل بالسكة الحديدية بالجزائر

1.4. استغلال خام الحديد لغار جبيلات بعد تسليم خط الجنوبي للسكة الحديدية بتندوف: دخل هذا الخط حيز الخدمة في الفاتح من شهر فبراير 2026، وتنفيذاً لتوجهات السلطات العليا في البلاد، وتكريساً لمبدأ التنمية المتوازنة عبر مختلف مناطق الوطن، باشرت الشركة الوطنية للنقل بالسكة الحديدية (SNTF) برنامجاً تحضيرياً متكاملاً لاستغلال الخط المنجمي مطلع 2026، ونظراً للأهمية الاقتصادية والإستراتيجية لهذا الخط وبعده السيادي كونه يمثل أحد المرتكزات الأساسية للمنظومة اللوجيستكية الوطنية على طول مسافة 950 كلم رابطاً الجنوب الغربي للبلاد بشبكة السكة الحديدية الوطنية ضمن رؤية متكاملة تؤمن نقل خامات الحديد وتسهم بذلك في رفع كفاءة سلسلة إمداد الحديد من منجم غار جبيلات نحو مصانع وموانئ الشمال، وتعزز الربط الإقليمي لتدعيم الاندماج الاقتصادي للمناطق المعنية بهذا الخط، وفي هذا الإطار اعتمدت الشركة الوطنية للنقل بالسكة الحديدية (SNTF) مقاربة تحضيرية شاملة مست مختلف الجوانب البشرية، التقنية والتنظيمية بما يضمن الاستعداد الفعلي لمرحلة الاستغلال الفعال لهذا الخط الجديد. وحسب تقرير لوزارة النقل وشركة (SNTF)، اعتمدت هذه الأخيرة مقاربة منظمة للتوظيف لتدعيم الموارد البشرية لفائدة ساكنة الولايات المعنية بالمسار

(بشار- بني عباس وتندوف)، حيث سيتم فتح 554 منصب عمل مباشر في مختلف التخصصات التشغيلية والتقنية للاستغلال كمرحلة أولى، كما في الجدول التالي:

الجدول 1: توزيع العمال تبعا للتخصص

التخصص	عدد العمال
الاستغلال	93
الزبائن	90
العتاد والجر	186
المنشآت القاعدية	119
حماية الأملاك	66

المصدر: تقرير لوزارة الداخلية والجماعات المحلية والنقل والشركة الوطنية للنقل بالسكة

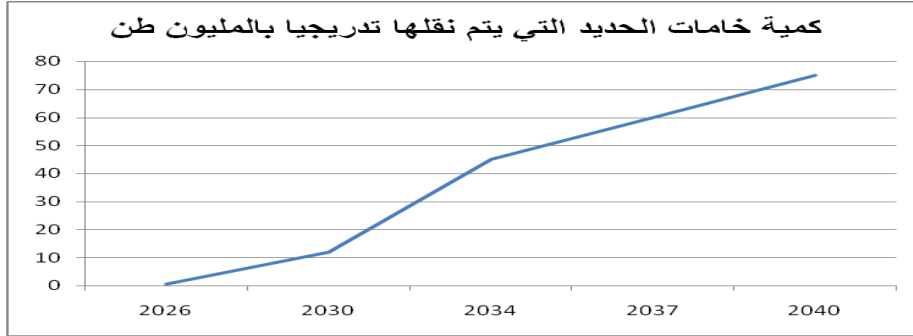
الحديدية، جانفي 2026

وقد تم تنفيذ عمليات التوظيف بالتنسيق مع الوكالة الوطنية للتشغيل ANEM مرفوعة برنامج تكوين نظري وتطبيقي على مستوى مراكز التكوين المتخصصة التابعة لفرع الشركة الوطنية للتكوين متعدد التخصصات للسكة الحديدية، إذ تقدر الاحتياجات التشغيلية الإجمالية عند بلوغ مرحلة الاستغلال الكامل بـ 3486 عاملا في كل التخصصات إلى غاية سنة 2040.

وتعتمد الشركة مخططاً مرحلياً في تجهيز العتاد المخصص للمشروع مدعوماً باستثمار مالي بقيمة 258 مليار دج موجهاً لاقتناء القاطرات وعربات نقل البضائع وفق رزنامة تدريجية تتوافق مع تطور مخطط النقل وارتفاع حجم النشاط لنقل خامات الحديد، وبالتوازي مع ذلك تمت إعادة تهيئة وصيانة عربات نقل البضائع والمسافرين على مستوى الورشات التابعة للشركة بما يضمن جاهزيتها التقنية واحترام معايير السلامة والأمن السككيين لتأمين استمرارية الاستغلال في ظروف آمنة ومنضبطة، لذلك تمت إعادة تهيئة "عربات نقل خامات الحديد" على مستوى ورشات صيانة عربات السكك الحديدية بالمحمدية في ولاية معسكر، كما تمت "تهيئة عربات نقل المسافرين" على مستوى ورشات صيانة وتجهيز عربات القطارات بولاية سيدي بلعباس، إذ يبدأ هذا الخط المنجمي بنقل 500 ألف طن خلال سنته الأولى 2026 بمعدل نقل 2200 طن يومياً نحو بطيوة إلى مصنع توسيالي بوهرا كمرحلة أولى لمدة سنتين بقطارات تضم 34 عربة، ليتصاعد تدريجياً حسب تطور القدرة الاستيعابية لمنظومات التفريغ الصناعي باستخدام أسطول مكيف

لطبيعة الحمولة، هذا الخط لديه خاصية 32.5 طن على المحور يسمح بنقل كميات كبيرة بأحجام ثقيلة بعربات تصل حمولتها حتى 100 طن مقارنة بالعربات الحالية التي لا تتعدى حمولتها 60 طن، وعندما يدخل مصنع التوميات بشار حيز الاستغلال سوف تنتقل شركة SNTF إلى مرحلة القطارات الثقيلة بـ 170 عربة تحمل 17000 طن في القطار، تجرها 04 قاطرات ذات قوة كبيرة، ليبدأ بعدها الخط في المرحلة القصوى لكن تدريجياً، كي ينقل سنة 2027 حوالي 07 ملايين طن كما يبين الشكل (04).

الشكل 4: خامات الحديد التي يتم نقلها تدريجياً بالقطار الكميات بالمليون طن



المصدر: من إعداد الباحثين حسب تقرير وزارة النقل والشركة الوطنية للنقل بالسكة الحديدية، جانفي 2026

2.4. دعم الصناعة التحويلية بمشاريع وحدات إنتاجية لتحويل خام الحديد بتندوف – بشار والنعام: لقد سمي هذا المشروع بـ "مشروع القرن" ويوليه السيد رئيس الجمهورية أهمية كبرى كونه سيدعم الاقتصاد الوطني، رسمت له الدولة إستراتيجية ضمن مخطط كامل لمواكبة ومرافقة هذا المشروع الصناعي، ويعول عليه في إعادة رسم مستقبل الصناعة الجزائرية من خلال ربط غار جبيلات بمشاريع إستراتيجية، بداية من مشروع إنجاز وحدة المعالجة الأولية لخامات الحديد المتواجدة بجانب المنجم بشراكة جزائرية صينية، فتأتي المادة الأولية من المنجم إلى المصنع مكسرة تسحق وتغربل، فيعزل الحديد بطريقة جافة لا تحتاج للماء، فتتزع الأتربة والشوائب وترمى، ثم يحول الحديد الخام لمنطقة التخزين، لتشحن عبر قاطرات القطار لمصانع بشار، فتخضع نسبة الفوسفور من 0.8 إلى 0.6، كي تخضع إلى نسبة 0.1 بمصانع بشار وذلك ضمن المعايير الدولية للصلب. وحسب توجيهات السيد رئيس الجمهورية عبد المجيد تبون بضرورة إطلاق 04 مصانع لمعالجة الحديد وتنقيته بمنطقة التوميات بولاية بشار، تقوم على استعمال تكنولوجيات حديثة بأفران عالية المستوى، لبلوغ الطاقة الإنتاجية للوحدة الإنتاجية الأولى 4 ملايين طن كمرحلة

أولية، ثم إنتاج كريات الحديد الحديد تدريجياً (6 ملايين طن)، وإنتاج مواد نصف مصنعة بمنطقة حرشاية بالنعامة من 1.5 مليون طن 2031 بهدف الوصول تدريجياً لإنتاج 10 ملايين طن 2040، وإنتاج قوالب (Briquette) تدريجياً.

وعلى مستوى المركب الضخم توسيالي الجزائر للحديد بوهران، فقد شُرع في إنجاز مشروع مركب جديد لمعالجة خام حديد غار جبيلات لصناعة الصفائح الحديدية، مكون من 22 وحدة إنتاج كي تتمكن الشركات الجزائرية النشطة في مجال الصناعات التحويلية والتركيبية (على غرار مصانع السيارات ومصانع المنتجات الكهرومنزلية... وغيرها) من رفع نسب إنتاجها من خلال تموينها بالمادة الأولية محلية الصنع، حيث تم ربط هذا المصنع بالسكة الحديدية لاستغلال خام الحديد ومعالجته مما سيسمح مستقبلاً بإحلال المنتج المحلي "الصفائح المسطحة" محل الواردات وزيادة نسبة الإدماج في الصناعة التحويلية و تموين مصانع البلاد بصفائح الحديد، وكذلك تصدير منتجاته للخارج لرفع صادرات شركة توسيالي الجزائر إلى 2 مليار دولار سنوياً، وتجري أشغال ربط المنطقة الصناعية بخط السكة الحديدية.

4.4. أهمية مشروع الزنك والرصاص بواد أميزور تالة حمزة بمنطقة بجاية:

تم إنشاء مؤسسة مختلطة جزائرية أسترالية للزنك والرصاص ببجاية، حسب المديرية العامة لهذه الشركة سوف يبلغ الإنتاج حوالي 170 ألف طن من الزنك سنوياً و 30 ألف طن الرصاص، وسوف يساهم في تلبية جزء كبير من الطلب المحلي لهاتين المادتين مما سيؤدي إلى تقليص فاتورة الاستيراد لهذه المعادن، وسيتم تصدير الفائض مما يسمح بزيادة مداخيل للدولة من العملة الصعبة، ويهدف هذا المشروع الإستراتيجي إلى تموضع الجزائر ضمن كبار المنتجين العالميين للزنك كون هذا المنجم يعد ثالث أكبر منجم عالمي، زيادة على مناصب العمل المباشرة وغير المباشرة لسكان بلديتي تالة حمزة وواد أميزور.

5.4. استرجاع المؤسسات الوطنية مكانتها لإنجاز المشاريع الكبرى:

لقد استرجعت الشركات الجزائرية العمومية اليوم بفضل انجازاتها في قطاع الأشغال العمومية مكانتها الاقتصادية، كشركة كوسيدار Cosider في الريادة، وشركة سابطا Sapt وهي أحد أكبر الشركات الوطنية، بفضل تجمع أهم الشركات الجزائرية والشريك الصيني CRCC لإنجاز مشروع الخط السككي الغربي لغار جبيلات في ظرف قياسي وجيز لم يتجاوز 30 شهراً وتسليمه حتى

قبل آجاله، وهو ما يعكس القفزة النوعية التي وصلت إليها كبريات الشركات الوطنية إذ أصبحت تنجز أكبر مشاريع البنية التحتية في البلاد.

6.4. تعزيز القدرات اللوجيستية للموانئ بغرض تصدير المنتجات المنجمية:

تتواصل أشغال لتجسيد الرصيف المنجمي الفوسفاتي على طول 1600 م، كاسرة أمواج على طول 1400 م على مستوى ميناء عنابة، كي يسمح للبواخر العملاقة ذات وزن 80 ألف طن للرسو بالميناء، وهو مشروع يشرف على إنجازه مؤسستين وطنيتين وأخرى أجنبية، وهذا المشروع سيسمح بتجسيد أرضية 80 هكتار للرفع من قدرات الميناء للتصدير مستقبلاً للمواد الفوسفاتية والمواد المكررة من 3 ملايين طن سنوياً إلى 7 ملايين طن. يندرج هذا المشروع ضمن المنشآت القاعدية التي رصدتها الدولة باعتباره آخر حلقة في مشروع ضخم وواعد، كما تتسارع وتيرة أشغال توسعة ميناء أرزيو ليتحول إلى أحد منشآت البحري في إفريقيا وضمفتي البحر الأبيض المتوسط على امتداد 52 هكتار لإنجاز 5 أرصفة وزيادة عمق الميناء لتسهيل دخول السفن العملاقة، على أن يسلم كاملاً في أواخر سنة 2026، لتلبية طلبات النسيج الصناعي لولاية وهران فيما يخص السيارات، مركب توسيالي الضخم للحديد والصلب ولتصدير منتجات منجم غار جبيلات.

7.4. رفع تنافسية الاقتصاد الجزائري وتحويل الجزائر إلى مركز لوجيستيكي إفريقي هام:

تعتبر الجزائر اليوم ثالث قوة اقتصادية في إفريقيا، حيث توجهت لقطاعات أخرى قصد تنويع اقتصادها، كقطاع الفلاحة بالصحراء الكبرى مثلاً، فهو مربوط بالسكة الحديدية لنقل السلع الغذائية والمنتجات في الاتجاهين، نحو الشمال قصد الاستغلال محلياً وأيضاً عبر الموانئ قصد تسويقها دولياً، والنقل كذلك جنوباً نحو غرب إفريقيا، لقد نجحت الجزائر في كسب التحدي بالإسراع في تدشين خط السكة الجنوبية الغربي غار جبيلات- تندوف- بشار مطلع سنة 2026 مما فسخ المجال للبدء في مشاريع أخرى لربط ولاية أدرار ببرج باجي مختار جنوباً ووسط الصحراء بهدف الوصول لوسط إفريقيا مستقبلاً، ومشروع آخر من واد سوف نحو تمنراست إلى النيجر، وهي ثلاث خطوط في غاية الأهمية الاقتصادية والتجارية، كونها تحفز الاستثمار وتربط المناطق الداخلية بالأسواق الإفريقية انطلاقاً من الموانئ الوطنية.

8.4. الأثر الإيجابي للشريك الصيني في إنجاز الخط المنجمي الغربي للسكة الحديدية:

شكل انخراط شركة CRCC الصينية في إنجاز الخط المنجمي الغربي قيمة مضافة حقيقية، تجاوزت البعد التنفيذي إلى إرساء ديناميكية صناعية وتقنية غير مسبوقة في مجال

السكك الحديدية الثقيلة بالجزائر، فمن خلال هذه الشركة الرائدة، خطت الجزائر خطوة نوعية نحو توطين صناعة العوارض الخرسانية الخاصة بالخطوط الثقيلة، حيث باشرت عدة مصانع جزائرية إنتاج هذا النوع الاستراتيجي من العوارض وفق المعايير الدولية، كما أسهمت المصانع والوحدات الصناعية التي استحدثتها الشركة في المنطقة في تمويل المشروع بمختلف العناصر الضرورية مسبقة الصنع، لاسيما عوارض السكة والعناصر الخاصة بالمنشآت الفنية والهيدروليكية، مع إشراك يد عاملة جزائرية خضعت لتكوين متخصص مكنها من تولي هذه الأشغال بكفاءة عالية وبمعدلات إنتاج قياسية، إلى جانب اعتماد تقنية وضع السكة باستخدام القطار المتخصص، وهو ما انعكس مباشرة على الوتيرة المتسارعة للأشغال. (خلية الإعلام والاتصال على مستوى (ANESRIF, Février 2026).

5. خاتمة

توجهت الجزائر اليوم نحو قطاعات أخرى لتنويع دخلها، وقد أولت قطاع المناجم أهمية كبرى إذ رافقته بمشاريع حيوية ضخمة للسكك الحديدية باستثمارات كبرى ضمن برنامج وطني لتوسعة وعصرنة شبكتها الوطنية لاستغلال ثرواتها الكامنة لتكريس مبدأ السيادة الاقتصادية للخروج من تبعيتها للمحروقات، وتعتبر المناجم أحد أهم القطاعات المدرة للثروة كمشروع خام الحديد بغار جبيلات جنوب البلاد، مشروع الزنك والرصاص بواد أميزور ببجاية ومشروع الفوسفات بشرق البلاد عنابة، إذ تسعى الجزائر لتحويل ثرواتها دون تصديرها في شكلها الخام بهدف الحصول على قيمة مضافة أكبر، خلق مناصب عمل، زيادة مداخيلها من العملة الصعبة وتحقيق تنمية متوازنة لكل الولايات التي تمر بها خطوط شبكة السكة الحديدية، والتي تعتبر العصب الرئيسي لسلسلة إمداد المصانع بالمواد الخام من المناجم نحو المصانع ثم الموانئ، ما يجعل الجزائر مستقبلاً مركز لوجيستيكي هام إفريقياً يمكنها من كسب سيادة لوجيستية على ثرواتها الباطنية، حيث يعتبر الخط المنجمي الغربي لغار جبيلات بتندوف من أهم الخطوط التي تم إنجازها بالجزائر منذ 20 سنة الأخيرة تمكنها من خلق ميزة لوجيستية و السيطرة على التكاليف في كافة حلقات اللوجيستيك مما سمح لها باستغلال خام الحديد محلياً عوض استيراده من الخارج الأمر الذي سوف يوفر لها مستقبلاً مليار وخمسمائة ألف دولار، كما تطمح الجزائر لمعالجته وتحويله إلى كريات وصفائح حديد في مصانع يمر بها هذا الخط الاستراتيجي بشار والنعامه لإمداد مصنع توسيالي بوهـران ومصانع أخرى في شمال البلاد تدريجياً بهذه المادة الأساسية في عدة

صناعات، حيث تعتزم التوقف نهائياً عن استيراده في غضون ثلاث سنوات المقبلة، لتصدر فيما بعد قوالب (Les briquettes) وكريات الحديد إلى السوق العالمي مما يعزز تنافسيتها في الأسواق العالمية للمعادن والاستفادة أيضاً من الفوسفات بعد معالجته لاستغلاله كأسمدة في قطاع الفلاحة ثم تصدير الفائض منه عبر ميناء عنابة الذي سيكون جاهزاً نهاية 2026 ، لذا فهي مشاريع تمثل شرايين قلب اقتصاد الجزائر الجديدة إذ تمكن السكة الحديدية بتكامل الصناعات وتدخل في صلب الصناعات التحويلية وتطويرها، كاستعمال صفائح الحديد فيما بعد في الصناعة الميكانيكية للسيارات وصناعة الأجهزة الكهرومنزلية في الجزائر وغيرها من الصناعات، وتحقيق وفورات الحجم، زيادة على الأهمية الاجتماعية لتلك الخطوط لنقل المسافرين وفك العزلة عن تلك المناطق.

6. النتائج

- تعتبر مشاريع خطوط السكة الحديدية الجديدة ذات أهمية بالغة في الاقتصاد الجزائري لاستغلال الثروات الباطنية للجزائر وتنوع مصادر دخلها،
- تعتبر مشاريع السكة الحديدية الجديدة وتوسعة الموانئ الرئيسية في الجزائر القلب النابض لتعزيز التنمية المحلية للبلاد من جهة، ولفتح آفاق جديدة للاستثمارات الدولية بالجزائر كونها تربط أوروبا بإفريقيا من جهة أخرى،
- إن تطوير وتوسعة البنية التحتية للسكة الحديدية بالجزائر إلى "6000 كلم" ومشاريع توسعة الموانئ هيكل قاعدية في غاية الأهمية تسهم في تحسين بيئة الأعمال بها
- تتضح أهمية الشراكة الصينية الجزائرية في تسريع وتيرة الإنجاز واكتساب الكوادر المحلية لتكنولوجيا عالية المستوى وفقاً للمعايير الدولية،
- إرساء ديناميكية صناعية وتقنية غير مسبوقة في مجال السكك الحديدية الثقيلة بالجزائر بفضل الشراكة الصينية، حيث ساهمت في توطيد صناعة العوارض الخرسانية الخاصة بالخطوط الثقيلة،
- تعكس وتيرة الإنجاز المتسارعة تحولاً عميقاً في أساليب تسيير وإنشاء مشاريع البنى التحتية الكبرى في الجزائر (إنجاز أطول جسر للسكة بإفريقيا بطول 4.1 كلم في ظرف 7 أشهر) وتبرهن على قدرة كفاءاتها الوطنية

- تعزيز الاستدامة البيئية نتيجة توسعة خطوط النقل بالسكة الحديدية من خلال تقليل انبعاثات الغازات من أسطول الشاحنات وتقليل حوادث الطرقات.

7. قائمة المراجع:

1.7 المراجع العربية:

المؤلفات:

- حسين حريم، "إدارة الأعمال الدولية"، الطبعة الأولى، دار الحامد، عمان الأردن، 2015.
- محمد حسان، إدارة سلاسل الإمداد والتوزيع، الدار الجامعية، الإسكندرية، جمهورية مصر العربية، 2015.

المقالات:

- مكاوي محمد الأمين، "اللوجيستيك وتحديات التنافسية الدولية- حالة الجزائر"، مجلة المالية والأسواق، جامعة مستغانم، المجلد 06، العدد 01 (2019).
- عميروش نجوى، "تحقيق جودة خدمات النقل بالسكة الحديدية في ظل تطوير قطاع النقل في الجزائر- الفترة 2000-2015"، مجلة الدراسات المالية والمحاسبية والإدارية، مجلد 06، العدد 04، ديسمبر 2019.
- تقرير للوكالة الوطنية للدراسات ومتابعة إنجاز الاستثمارات في السكك الحديدية ANESRIF، 2024

مواقع الانترنت:

- <https://youtu.be/tLjOuADUinQ?si=5cDfa1FML7JjzAgk>
- <https://share.google/ORmOWS1mvmKU2XoDz>
- <https://youtu.be/SDm0wNZf8OU?si=ZlokFQkOXMPRxK6Y>