

ترجمـات نوعيـة

23 تشرين الثاني/ نوفمبر 2026

فرص ومخاطر تحوّل شرق المتوسط لممر حيوي لمصادر الطاقة

نيو لاينز إنستيتيوت

صدارة للمعلومات والاستشارات
Sadara for information and consulting

تعهدت شركتا "إيني" و"توتال إنرجيز" في يوليو/ تموز الماضي بتطوير حقل "كرونوس" للغاز قبالة سواحل قبرص، ليصبح أول اكتشاف للغاز شرق المتوسط يُخصَّص لتزويد الأسواق الأوروبية. وفي اليوم التالي استهدفت طائرة مسيّرة سفينتين في ميناء دمياط المصري، الموقع الساحلي الذي سيُسال فيه الغاز المستخرج من الحقل المذكور تمهيدًا لنقله إلى أوروبا. ولم تعلن أي جهة مسؤوليتها عن الهجوم، فيما لا يزال المحققون المصريون يعملون على تحديد مصدره، وبعد خمسة أيام ضرب زلزال بقوة 5.6 درجات منطقة قريبة من السويس، ما تسبب في اهتزاز المباني من القاهرة إلى بورسعيد.

وتكتسب هذه الأحداث الثلاثة المنفصلة، التي شهدها شريط ساحلي واحد خلال أسبوع واحد، أهمية خاصة نظرًا لحجم المصالح التي أصبحت تعتمد على هذه المنطقة؛ فالدول الأوروبية والخليجية، إلى جانب كبرى شركات الطاقة العالمية، تتسابق جميعها لتطوير ممر للطاقة والنقل شرق المتوسط، الأمر الذي يؤدي لتركيز قيمة اقتصادية هائلة في نطاق جغرافي ضيق ومكشوف للمخاطر. وترتبط الأهمية المحورية لهذا الممر ارتباطًا وثيقًا بدرجة تعرضه للتهديدات؛ فالبنية التحتية التي تجعل من حوض شرق المتوسط عنصرًا لا غنى عنه في تدفقات الطاقة العالمية هي نفسها التي تجعله عرضةً للاستهداف.

الاستثمارات ترفع حجم الرهانات

يكشف حجم الاستثمارات المتدفقة إلى هذه المنطقة والسرعة التي يجري بها تنفيذها عن أهميتها المتنامية؛ ففي غضون ما يزيد قليلًا على عام واحد استقطب هذا الممر التزامات استثمارية تراوحت بين حزمة تمويل بقيمة 690 مليون يورو (768.8 مليون دولار) لتطوير شبكة الكهرباء، وصفقات بمليارات الدولارات لتطوير حقول الغاز وخطوط الأنابيب. وقد دفعت هذه التدفقات المالية، إلى جانب التطورات الجيوسياسية، وزير الطاقة القبرصي لوصف شرق المتوسط بأنه مصدر بديل للطاقة يتبلور بسرعة لتلبية احتياجات أوروبا، التي لا تزال تعمل على تقليص اعتمادها على الغاز الروسي.

ومن المقرر أن يُنقل الغاز المنتج من حقل "كرونوس" عبر خط أنابيب إلى البنية التحتية القائمة لحقل "ظُهر" المصري، ومنها إلى محطة دمياط لإسالة الغاز. وتُقدَّر تكلفة هذا المسار بنحو ملياري دولار، أي ما يعادل نصف التكلفة تقريبًا التي كان سيتطلبها إنشاء بنية تحتية مستقلة في المياه القبرصية. وفي أغسطس/ آب الماضي بدأت مصر وشركتا "إكسون موبيل" و"قطر للطاقة" تنفيذ اتفاق منفصل لربط حقلين قبرصيين إضافيين، هما "غلاوكوس" و"بيغاسوس"، بمنشآت المعالجة المصرية نفسها. كما تتوقع مجموعة تقودها شركة "تشيفرون" اتخاذ قرار الاستثمار النهائي في تطوير حقل "أفروديت" عام 2027، بهدف تزويد السوق المصرية باحتياجاتها من الغاز وكل صفقة من هذه الصفقات تجعل تنفيذ الصفقة التالية أقل تكلفة وأكثر جدوى من الناحية الاقتصادية، وهي الآلية التي تتحول من خلالها مجموعة من الصفقات المنفردة إلى موجة استثمارية متكاملة

ولا تقتصر الاستثمارات على قطاع الغاز بل تشمل أيضًا البنية التحتية لنقل الكهرباء وتوليدها؛ ففي يونيو/ حزيران الماضي تعهد الاتحاد الأوروبي وبنك الاستثمار الأوروبي بتوفير تمويل بقيمة 690 مليون يورو لتطوير شبكة الكهرباء المصرية، في إطار مبادرة جديدة للطاقة النظيفة العابرة للمتوسط. وستُستخدم هذه القروض في إنشاء محطات تحويل كهربائية وخطوط نقل عالية الجهد، بما يتيح استيعاب 22 غيغاواط من القدرات الجديدة لتوليد الكهرباء من الطاقة الشمسية وطاقة الرياح، وربطها بالشبكة الوطنية بحلول عام 2030. ويغطي التمويل الأوروبي 44% من تكلفة البرنامج، فيما تتولى الشركة المصرية لنقل الكهرباء تمويل النسبة المتبقية.

لكن هذه الحزمة التمويلية لا تشمل المشروع الذي استقطب القدر الأكبر من الاهتمام، وهو مشروع الربط الكهربائي "غريغي (GREGY)" الذي يتضمن مد كابل كهربائي بحري بقدرة 3000 ميغاواط لنقل الكهرباء المصرية إلى البر الرئيسي اليوناني، ومنه إلى بقية أنحاء أوروبا بميزانية تقدّرة بـ3.569 مليار يورو. ويكشف تسلسل تنفيذ هذه المشروعات عن طبيعة الاستراتيجية المتبعة؛ إذ تعمل مصر أولًا على بناء الشبكة الكهربائية المحلية التي سيحتاج إليها أي كابل لتصدير الكهرباء حتى قبل إنشاء الكابل نفسه.

من جهتها، ترى دول الخليج الفرصة ذاتها وقد ساهمت في تمويلها؛ فشركة "قطر للطاقة" تمتلك حصة في حقول الغاز القبرصية التي ستتولى مصر معالجة إنتاجها. كما استثمر ائتلاف إماراتي نحو 391 مليون دولار في إنشاء خط كهربائي بجهد 500 كيلوفولت، يربط مشروعات الطاقة المتجددة في منطقة خليج السويس بالشبكة المصرية. أما مشروع الربط الكهربائي المصري الأكثر تقدمًا فيتجه شرقًا، ويتمثل في إنشاء خط ربط مع السعودية بقدرة 3000 ميغاواط. وبذلك، فإن مساهمة رؤوس الأموال الخليجية في البنية التحتية التي تجعل من مصر مركزًا لتوزيع الكهرباء وتبادلها تعني في جوهرها أن دول الخليج تشتري لنفسها حصة في مسارها الغربي نحو أوروبا.

ممر هشّ ومعرّض للمخاطر

يؤدي هذا التركّز في البنية التحتية والاستثمارات لزيادة مخاطر التعطّل والاضطراب على جبهات متعدد؛ فقد تسببت الطائرة المسيّرة التي استهدفت ميناء دمياط في إلحاق أضرار بسفينة تُستخدم في إعادة تحويل الغاز الطبيعي المسال إلى حالته الغازية، وهي عملية تؤدي دورًا حيويًا في منظومة الطاقة المصرية. ففي السابق، كانت مصر دولة مصدّرة للغاز الطبيعي لكن تراجع إنتاجها المحلي حوّلها لمستورد صافٍ للغاز يعتمد على وحدات عائمة لإعادة التغويز.

وقد استهدف الهجوم إحدى هذه الوحدات خلال فترة ذروة الطلب على الطاقة في فصل الصيف، وتمكنت القاهرة من سد الفجوة الناتجة عن ذلك بالاعتماد على وحدات أخرى منها وحدة تتشارك استخدامها مع الأردن في ميناء العقبة، فيما واصل ميناء دمياط عملياته. كما أبرز الزلزال الذي وقع قرب السويس هشاشة المنطقة نفسها، مذكّرًا بحجم البنية التحتية والمصالح الاقتصادية المتركزة على امتداد شريط ساحلي واحد داخل حوض جيولوجي يشهد نشاطًا زلزاليًا. وتكمن تحت هذين التهديدين نقطة ضعف رئيسية أخرى تتمثل في ممر قناة السويس نفسه؛ حيث تضطر حركة الملاحة البحرية إلى المرور عبر قناة مائية واحدة ضيقة.

ومع تسبب إيران في تعطيل الملاحة عبر مضيق هرمز ومواصلة الحوثيين فرض حصارهم على حركة الشحن السعودية في مضيق باب المندب، تتزايد كثافة حركة السفن المتجهة نحو البحر الأحمر وقناة السويس، ما يجعل هذه الممرات المائية الضيقة تحمل حصة أكبر من تدفقات الطاقة العالمية ومعها حصة أكبر من المخاطر التي تهدد تلك التدفقات. وتكشف الحسابات الاقتصادية عن حجم الاختلال بوضوح؛ إذ تمكنت طائرة مسيّرة منخفضة التكلفة نسبيًا من تهديد بوابة اقتصادية تبلغ قيمة الاستثمارات المرتبطة بها مليارات الدولارات، ودفعت دولة بأكملها للتحرك العاجل لاحتواء التداعيات.

وعلى مدى قرن كامل كان النفط والغاز المنتجان في مناطق أخرى يعبران البحر المتوسط في طريقهما إلى أوروبا، أما اليوم فقد أصبح حوض المتوسط نفسه مصدرًا لإنتاج القيمة الاقتصادية؛ فمصر تعالج على سواحلها الغاز المستخرج من المياه القبرصية، فيما ستنقل الكابلات الكهربائية الطاقة المنتجة في مصر إلى اليونان وإيطاليا. ومع تزايد الضغوط على نقاط الاختناق البحرية الواقعة شرق المنطقة، يؤدي هذا الممر أيضًا دور الطريق الاحتياطي لأوروبا الذي يظل مفتوحًا عندما تُغلق المسارات الأخرى.

بوابة شمال أفريقيا للطاقة النظيفة

لقد صُممت شبكة الكهرباء المصرية المدعومة من الاتحاد الأوروبي لنقل الطاقة المولّدة من الشمس والرياح في منطقتي البحر الأحمر وخليج السويس. وأصبح وزير الكهرباء المصري يدرج ضمن خطط الربط الكهربائي المستقبلية مشروعات للربط مع السودان وليبيا، إلى جانب المشروعات المقررة مع اليونان وإيطاليا. أما مشروع "غريغي (GREGY)" فوفقًا للتصور الذي يطرحه مطوّروه أنفسهم، يهدف لنقل الكهرباء المولّدة من مصادر الطاقة المتجددة شمال أفريقيا إلى السوق الأوروبية.

وتعمل مصر على ترسيخ موقعها بوصفها بوابة تربط قاعدة إنتاج الطاقة النظيفة شمال أفريقيا بالطلب الأوروبي عليها، مستفيدةً من مركزها الحالي في قطاع الغاز الطبيعي باعتباره دليلًا عمليًا على إمكانية نجاح هدف تصدير الكهرباء

النظيفة. ورغم أن هذه البوابة لم تتحول بعد إلى واقع مكتمل، فإن تدفقات الغاز ستبدأ قريبًا في حين لم تُنشأ حتى الآن خطوط الربط المخصصة لتصدير الكهرباء الخضراء.

ومع ذلك، فإن الاتجاه الذي تسير فيه هذه التطورات لا يترك مجالًا للشك، وهذا يعيدنا إلى الهجوم بالطائرة المسيّرة على ميناء دمياط؛ فالبنية التحتية تتحول إلى هدف بمجرد أن تصبح ضرورية ولا غنى عنها، وقد تجاوز ميناء دمياط هذه العتبة بالفعل بعدما أصبح بوابة عبور الغاز القبرصي المتجه إلى أوروبا. فمصر تحتاج إليه وأوروبا تحتاج إليه، والمصالح المشتركة لهذه الأطراف، وليس قوة أي حكومة بمفردها، هي التي تحمي الزخم المتنامي لهذا الممر وتحافظ على استمراره. وهكذا، أصبحت الأهمية التي لا غنى عنها لهذا الممر بمثابة درع حماية بحد ذاتها، وإن كانت درعًا غير مكتملة الفاعلية.