

”الربط الكهربائي البحري العظيم“.. 10 أسئلة تشرح مشروع قبرص العالق



دخل مشروع الربط الكهربائي البحري العظيم Interconnector Sea Great الذي يربط قبرص الجنوبية بالشبكة الأوروبية مرحلة اختبار حاسمة، مرحلة اختبار حاسمة: هل يتحول أخيرًا إلى كابل فعلي تحت البحر، أم يبقى مشروعًا كبيرًا عالقًا بين التمويل والسياسة؟

ولم تعد المسألة مجرد وعد بإنهاء عزلة قبرص الكهربائية وفتح مسار ربط لاحق مع ”إسرائيل“، فالجديد أن المشروع بات منذ أبريل/نيسان 2026 أمام فحص مالي وفني من بنك الاستثمار الأوروبي وسط كلفة مرتفعة وجدول تنفيذي متأخر، وجدال داخل الجزيرة حول من سيدفع الفاتورة في النهاية.

وبالنسبة لقبرص الجنوبية، يمثل الكابل محاولة لكسر عزلة طويلة عن شبكات الكهرباء الأوروبية، لكنه اختبار أصعب لأوروبا، فهل تستطيع بروكسل تحويل خرائط الطاقة في شرق المتوسط إلى بنية تحتية فعلية، في منطقة تتداخل فيها الكهرباء مع السيادة والتمويل وحسابات تركيا و”إسرائيل“؟

التقرير التالي يشرح ماهية المشروع، ولماذا أصبح اختبارًا مزدوجًا للمال والسيادة، ولماذا حضرت تركيا و”إسرائيل“ في قصته، وما مستقبله وإمكانات تنفيذه؟

ما هو مشروع الربط الكهربائي العظيم؟

مشروع Interconnector Sea Great هو كابل كهرباء بحري عالي الجهد، هدفه ربط شبكة جزيرة كريت في اليونان بشبكة قبرص الجنوبية، مع إمكانية التمديد إلى ”إسرائيل“ في مرحلة لاحقة.

يعتمد المشروع على تقنية التيار المباشر عالي الجهد HVDC، ويستهدف نقل الكهرباء في الاتجاهين، بقدرة أولية تصل إلى 1000 ميغاوات، مع قابلية رفعها لاحقًا إلى 2000 ميغاوات.

تعود الفكرة إلى مشروع Interconnector EuroAsia، لكن إدارة المشروع تغيرت لاحقًا، ففي أكتوبر/تشرين الأول 2023 جرى تعيين مشغل شبكة الكهرباء اليوناني ADMIE / IPTO جهة منفذة ومروجة للمشروع، وفي نوفمبر/تشرين الثاني 2023 تغير الاسم إلى Interconnector Sea Great. وفي يناير/كانون الثاني 2024 أنشئت شركة غرض خاص تابعة لـ IPTO لتولي التنفيذ والتمويل.



مراحل تطور مشروع Interconnector Sea Great

أين يمر الكابل؟

يمر المشروع، في مرحلته العملية الأولى، من كريت إلى جنوب قبرص على مسافة تقارب 898 كيلومترًا. أما المسار الأوسع فيتصور ربط اليونان وقبرص الجنوبية ثم ”إسرائيل“ لاحقًا، عبر مقطع إضافي يبلغ نحو 310 كيلومترات، ليصل الطول البحري الكلي للمشروع إلى نحو 1200 كيلومتر، إضافة إلى مقاطع برية محدودة، وفق تقديرات المشروع والتقارير الدولية.

سيمتد الكابل عبر قاع المتوسط عند أعماق قد تتجاوز 3000 متر، ما يجعله من أكثر مشاريع الربط البحري تعقيدًا.



يصل الطول البحري الكلي للمشروع إلى نحو 1200 كيلومتر

وقد اختبرت Nexans (شركة فرنسية متخصصة في تصنيع وتركيب كابلات الكهرباء والربط البحري عالي الجهد) في مارس/آذار 2026 كابلًا من نوع HVDC MI 525kV على عمق 3000 متر ضمن تجربة بحرية، لكن هذا كان اختبارًا تقنيًا للكابل، لا تشغيلًا للمسار بين كريت وقبرص الجنوبية.

لماذا تحتاج قبرص للمشروع؟

قبرص الجنوبية هي آخر دولة عضو في الاتحاد الأوروبي غير مرتبطة بالشبكة الكهربائية الأوروبية، ولذلك فإن هذه العزلة تجعل الجزيرة أكثر اعتمادًا على منظومة كهرباء محلية محدودة، وتزيد صعوبة دمج الطاقة المتجددة بكفاءة، لأن الشبكة الصغيرة تحتاج دائمًا إلى توازن دقيق بين الإنتاج والاستهلاك. بالنسبة للحكومة القبرصية الجنوبية والاتحاد الأوروبي، لا يمثل الكابل رفاهية بنية تحتية، بل محاولة لكسر عزلة كهربائية طويلة.

فمن خلال الربط مع أوروبا عبر اليونان، تستطيع قبرص الجنوبية استيراد الكهرباء عند الحاجة، وتصدير الفائض عندما ينتج نظامها طاقة أكثر من الطلب المحلي، خصوصًا من مصادر متجددة.

لكن المشروع ليس محل إجماع داخل نيقوسيا، فوزير الطاقة القبرصي ميخائيس داميانو قال في أبريل/نيسان 2026 إن المشروع مهم لأمن الإمداد، لكنه شدد في الوقت نفسه على ضرورة معرفة الكلفة الحقيقية حتى لا يؤدي إلى رفع فواتير المستهلكين بدل خفضها.

وبحسب تقديرات نقلتها Mail Cyprus، قد تتحمل قبرص الجنوبية 63% من الكلفة عبر فواتير الكهرباء إذا ارتفعت الكلفة النهائية.

لماذا يهتم الاتحاد الأوروبي به؟

الاهتمام الأوروبي لا ينبع من قبرص وحدها، بل من استراتيجية أوسع لربط الأسواق المعزولة وتعزيز مرونة شبكات الكهرباء.

فالمفوضية الأوروبية تضع Interconnector Sea Great ضمن مشاريع ”طرق الطاقة“ الهادفة إلى إنهاء عزلة قبرص الجنوبية الكهربائية وربطها بأوروبا القارية.

كما أن المشروع مدرج ضمن مشروعات الاهتمام المشترك الأوروبية PCI، وحصل على تمويل من مرفق الربط الأوروبي بقيمة 657 مليون يورو للمقطع بين قبرص واليونان/كريت.

وترى المفوضية والجهة المنفذة أن الكابل سيساعد على استخدام أفضل للطاقة المتجددة، وخفض الانبعاثات، وخلق مسار كهربائي بديل في شرق المتوسط.

ومع ذلك، لا يعني الدعم الأوروبي أن التنفيذ مضمون، إذ أن طلب اليونان وجنوب قبرص دراسة عناية واجبة من بنك الاستثمار الأوروبي يعني أن المشروع يحتاج إلى إثبات جدواه الفنية والمالية قبل الحصول على تمويل إضافي واسع.

لماذا صار المشروع مشكلة مالية؟

تبلغ كلفة مقطع كريت-قبرص نحو 1.9 مليار يورو، بينما تغطي المنحة الأوروبية نحو ثلث الكلفة. هنا تبدأ المشكلة: من يدفع الباقي؟

تمويلية فجوة إلى تشير Cyprus Mail وتقديرات، المشروع بحجم مقارنة محدود رأسمال لديها IPTO تقارب مليار يورو إذا بقيت الكلفة عند 1.9 مليار يورو.

ويتعلق الخلاف الأهم داخل قبرص الجنوبية بالفاتورة النهائية، فالحكومة تريد مشروعًا يخفض الأسعار على المدى الطويل، بينما يخشى منتقدون أن يتحول المستهلك القبرصي إلى ممول رئيسي لمشروع لا تظهر عوائده بسرعة.



يتعلق الخلاف الأهم داخل قبرص الجنوبية بالفاتورة النهائية للمشروع

ولهذا جاء طلب دراسة بنك الاستثمار الأوروبي كنوع من اختبار مستقل: هل المشروع قابل للتمويل اقتصاديًا، أم أن مخاطره أكبر من وعوده؟

هناك أيضًا عامل الوقت، فقد فازت Nexans بعقد الكابل بقيمة 1.43 مليار يورو، لكنها أقرت في يناير/كانون الثاني 2026 بأن جدول الأنشطة يُعاد تقييمه مع IPTO، وأن التسليم سيتأثر ويتجاوز الإطار السابق المستهدف في أواخر 2029 أو مطلع 2030.

وفي أبريل/نيسان 2026، قالت Nexans إن إرشاداتها المالية لعام 2026 لا تفترض تنفيذ المشروع خلال ذلك العام. لذلك لم يسقط المشروع، لكنه لم يعد يمضي كمسار تقني عادي.

هل المشروع متوقف أم مستمر؟

المشروع قائم سياسيًا ومؤسسيًا، لكنه متعثر تنفيذيًا وماليًا، فالحكومتان اليونانية والقبرصية الجنوبية

والاتحاد الأوروبي لا تزال تتحدث عنه كمشروع حيوي، والموقع الرسمي يصف مقطع قبرص-كريت بأنه قيد البناء، كما أن Nexans أكدت استمرار التزامها التعاقدية.

لكن هذا لا يعني أن الكابل يُمد الآن على مساره البحري، فهناك فرق بين العقود والتصنيع والاختبارات من جهة، وبين بدء وضع الكابل فعليًا على المسار البحري بين كريت وقبرص من جهة أخرى.

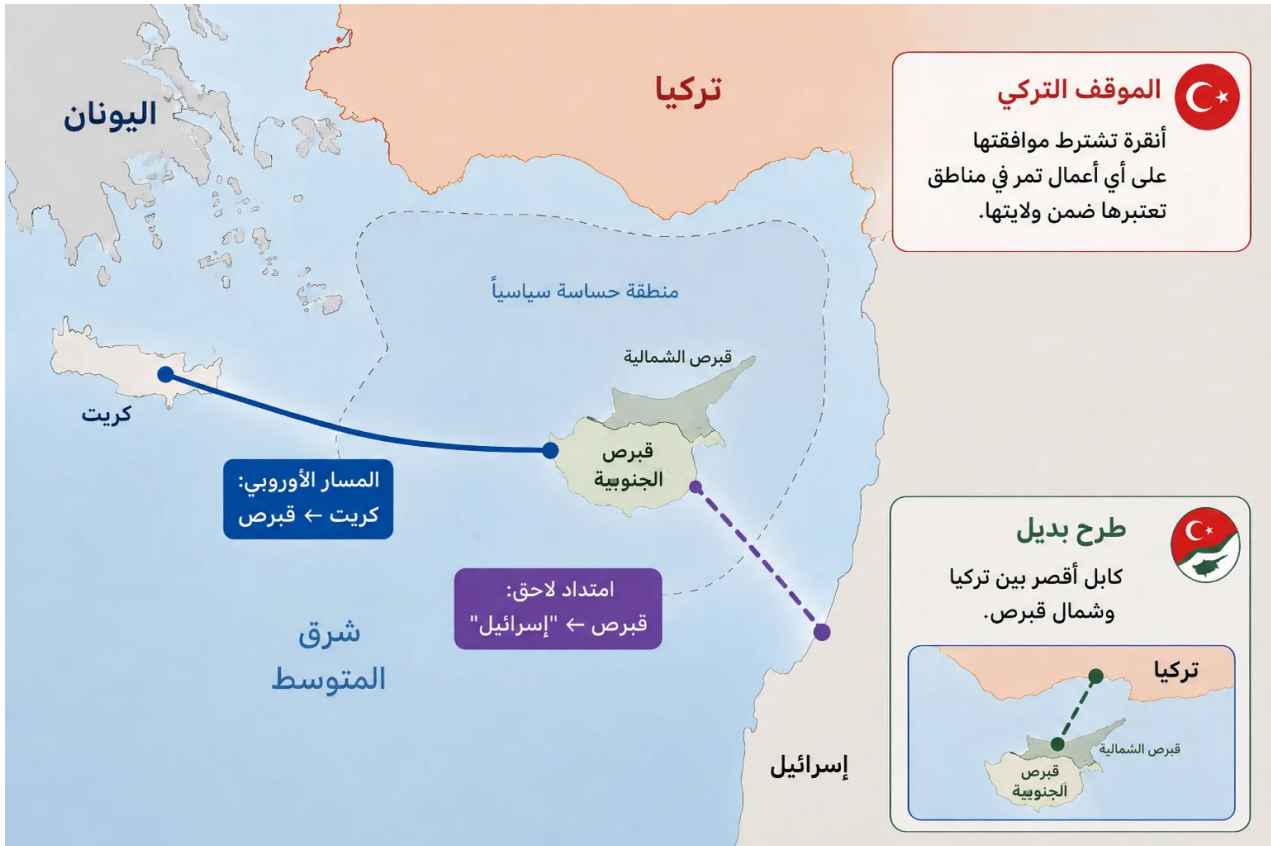
وحتى عام 2025، قالت IPTO لوكالة أسوشيتد برس إن 160 كيلومترًا من الكابلات صُنعت، لكن عمليات مد الكابل لم تبدأ لأن المسوحات البحرية لتحديد المسار النهائي كانت مستمرة. وفي 2026، زادت Nexans إشارات الحذر باستبعاد تنفيذ المشروع من إرشاداتها المالية للعام.

القصة إذن ليست ”توقفًا نهائيًا“، ولا ”سيرًا طبيعيًا“، فهناك فجوة بين الالتزام السياسي والتمويل والجدول العملي. ولذلك، يمكن القول إن المشروع حي، لكنه ينتظر قرارًا ماليًا وتنفيديًا كبيرًا.

لماذا تحضر تركيا في المشروع؟

حضور تركيا في النقاش مرتبط بتداخل الطاقة مع السيادة والاعتراف في شرق المتوسط، فأنقرة لا تتعامل مع نيغوسيا على أنها ممثلة لكل الجزيرة، وتقول إن بعض الأعمال البحرية لا يمكن أن تمضي من دون موافقتها إذا مرت في مناطق تعتبرها ضمن ولايتها.

وفي 2025 نقلت أسوشيتد برس عن مسؤولين أتراك قولهم إن الكابل لا يمكن أن يتقدم من دون موافقة تركيا ”لأنه سيمر في مياه الاختصاص التركية“. كما ظهر طرح بديل من الجانب القبرصي التركي لربط قبرص الشمالية بتركيا عبر كابل أقصر.



تركيا تقول إن الكابل لا يمكن أن يتقدم من دون موافقتها

لكن E-ENTSO (الشبكة الأوروبية لمشغلي أنظمة نقل الكهرباء) أوضحت في أبريل/نيسان 2026 أن

خطة في المدرج الجنوبية بقبرص الخاص الوحيد الربط مشروع هو Great Sea Interconnector الشبكات الأوروبية TYNDP، وأنها لن تنظر في أي مشروع لا يحظى بموافقة مشغل النقل القبرصي المعترف به بموجب قانون الاتحاد الأوروبي.

ما موقع ”إسرائيل“ فيه؟

كانت ”إسرائيل“ جزءًا من التصور الأصلي لمشروع Interconnector EuroAsia، ولا تزال مذكورة في التصور الأوسع لـ Interconnector Sea Great.

لكن المرحلة العملية ذات الأولوية تتركز على مقطع كريت-قبرص، أما الربط مع ”إسرائيل“، فمطروح كمرحلة لاحقة، لا كجزء منفذ حاليًا.

من حيث المصلحة، قد تستفيد ”إسرائيل“ مستقبلاً من منفذ كهربائي نحو أوروبا، سواء لتصدير فائض الكهرباء أو تعزيز أمن الإمداد.

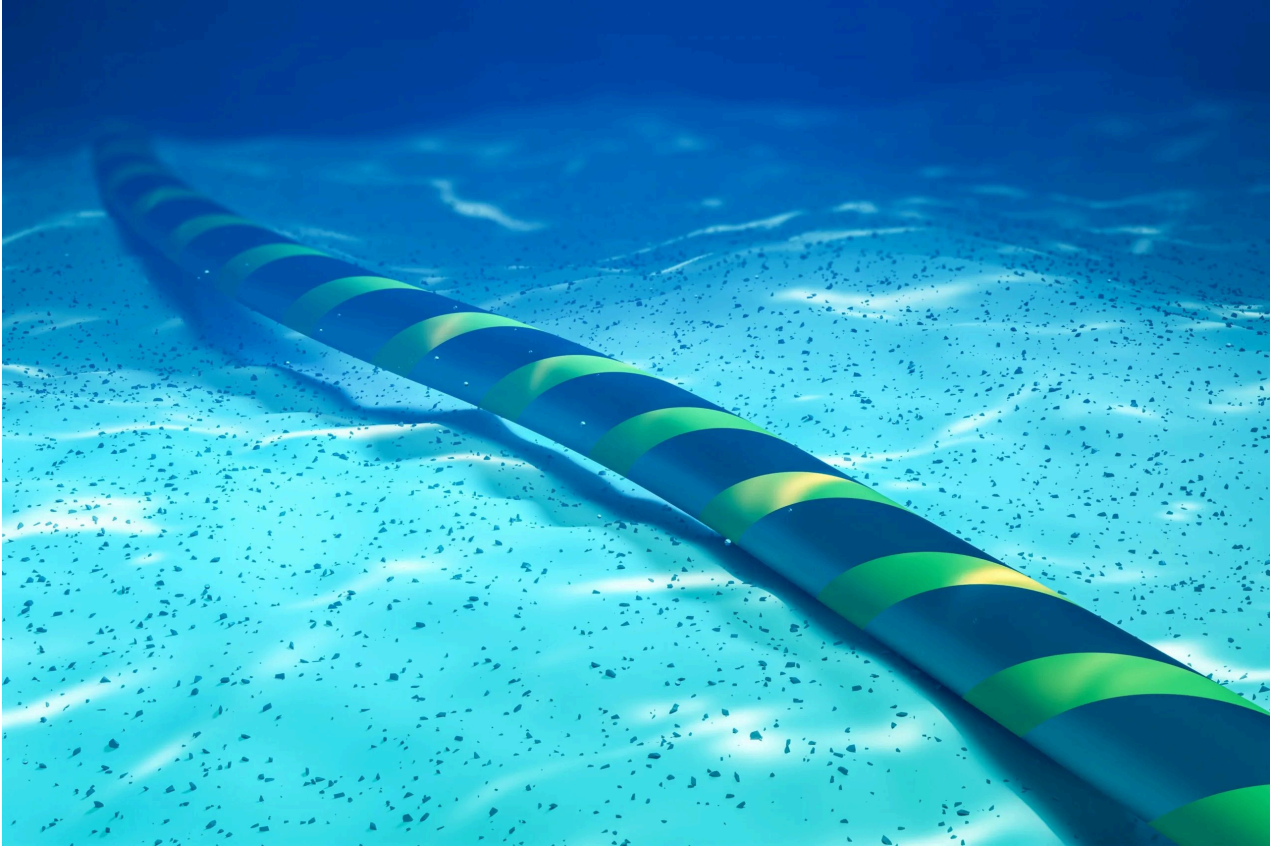
لكن هذا الاحتمال يبقى مشروطًا بنجاح المقطع الأول وتأمين التمويل، وتجاوز التوترات الجيوسياسية في شرق المتوسط. لذلك يظهر اسم ”إسرائيل“ في الرؤية المستقبلية أكثر مما يظهر في التنفيذ الحالي.

ما المخاطر التي تهدد المشروع؟

أولًا، المخاطر المالية: يحتاج المشروع إلى تمويل كبير بعد المنحة الأوروبية، فيما تخشى نيقوسيا أن يتحمل المستهلكون كلفة مرتفعة إذا زادت الميزانية أو لم تتحقق وفورات الكهرباء الموعودة. كما أن التمويل المحتمل من بنك الاستثمار الأوروبي لا يزال مشروطًا بنتائج الفحص الفني والمالي.

ثانيًا، المخاطر التنفيذية: مد كابل بحري بطول يقارب 898 كيلومترًا، وعلى أعماق تصل إلى 3000 متر، ليس عملية عادية. صحيح أن اختبار Nexans أثبت قدرة تقنية مهمة، لكنه لا يلغي تحديات التصنيع ومحطات التحويل والمسوحات وجدول التركيب.

ثالثًا، المخاطر الجيوسياسية: يتحرك المشروع في منطقة تتداخل فيها خلافات قبرص الجنوبية وتركيا، وحساسية الحدود البحرية، ودور ”إسرائيل“ المستقبلي، وشهية المستثمرين تجاه المخاطر السياسية، ما يصعب من تمويله وتنفيذه.



يتحرك المشروع في منطقة تتداخل فيها خلافات قبرص الجنوبية وتركيا
ماذا أبرز السيناريوهات أمامه؟

السيناريو الأول هو المضي بعد تثبيت التمويل: إذا خرج تقييم بنك الاستثمار الأوروبي بنتيجة إيجابية، يمكن أن يفتح ذلك الباب أمام قرض كبير ومشاركة مستثمرين آخرين، بينهم جهات سبق أن أبدت اهتمامًا مثل ”طاقة“ الإماراتية، وربما مستثمرون أمريكيون وفق ما نقلته تقارير قبرصية، وعندها قد يتحول المشروع من التزام سياسي إلى مسار تنفيذ أوضح.

السيناريو الثاني هو تأجيل طويل: في هذه الحالة يبقى المشروع حاضرًا بالبيانات السياسية والخطط الأوروبية، لكن من دون قفزة تنفيذية حقيقية.

وهذا السيناريو يصبح أقوى إذا طال فحص بنك الاستثمار الأوروبي، أو بقيت الخلافات حول توزيع الكلفة، أو استمرت إعادة جدولة عقد Nexans.

السيناريو الثالث هو إعادة التصميم أو التقليل: قد تقود المراجعات الجديدة إلى تعديل القدرة أو الجدول أو توزيع المخاطر أو تأجيل ربط ”إسرائيل“ إلى أجل أبعد، وعندها يتحول المشروع من رؤية إقليمية واسعة إلى رابط أكثر تواضعًا بين اليونان وقبرص الجنوبية أولاً.