تمكين منظمي دول حوض البحر المتوسط من تحقيق مستقبل مُشترَك للطاقة.

مجموعة العمل المَعنيّة بالغاز

إرشادات الممارسات السليمة بشأن تخصيص السعة

المرجع: MED18-26GA-4.1.2

نسخة المسودة

إسطنبول، 2018/11/19

تحظى جمعية منظمي الطاقة لدول حوض البحر المتوسط (MEDREG) بدعم مالي مُشترك من الاتحاد الأوروبي

ميدريغ - جمعية منظمي الطاقة بمنطقة البحر المتوسط.
كورسو دي بورتا فيتوريا 27، 20122 ميلانو، إيطاليا - هاتف 537 65 655 02 39+ - فاكس 562 65 655 02 39+
info@medreg-regulators.org – www.medreg-regulators.org

الملخص التنفيذي

يتطلّب المشاركون في السوق منفذاً إلى أنظمة نقل الغاز لكي يتمكنوا من الوفاء بالتزاماتهم التعاقدية وتحديد موقعهم في السوق، وأن يجري تنظيم تخصيص السعة عبر الحدود في الوقت الحالي من خلال آليات تخصيص مختلفة.

تلعب خطوط الربط البيني دوراً أساسياً في تكامل السوق. يتطلب تكامل سوقين أو أكثر قدرات كافية للربط بين الأسواق. وعلى وجه الخصوص، عندما لا تكون ازدواجية شبكة الغاز اقتصادية أو فعالة، من الضروري أن تكون قدرة الربط القائمة متاحة للمستخدمين والوافدين الجدد على أساس غير تمييزي وبشروط تتسم بالشفافية وبأسعار مقبولة. كما يلزم وجود قواعد واضحة وغير تمييزية لتطوير القدرات الإضافية أو الجديدة.

ويمكن أن تشكل آليات تخصيص القدرات على البنية الأساسية للغاز، إذا ما صُممت بشكل صحيح، عنصراً أساسياً في تعزيز الوصول غير التمييزي لشركات الشحن إلى الشبكة، والاستفادة الفعالة من الشبكة والمنافسة في الأسواق الرئيسية.

ومن ناحية أخرى، يؤدي انعدام الشفافية ووجود قواعد تمييزية للوصول إلى أنظمة نقل الغاز الطبيعي وخاصة في نقاط الربط إلى عدم كفاءة استخدام السعة المتاحة ويمكن أن يضر بتنمية المنافسة في المراحل النهائية لصالح المستخدمين النهائيين.

في عام 2016، قررت مجموعة عمل جمعية منظمي الطاقة لدول حوض البحر المتوسط (ميدريغ) للغاز العمل على تقييم آليات تخصيص السعة في نقاط الربط في منطقة البحر المتوسط وتحديد إرشادات الممارسة الجيدة لجمعية منظمي الطاقة لدول حوض البحر المتوسط (ميدريغ) لتخصيص القدرات.

والغرض من هذا العمل هو تحديد "الممارسات الجيدة"، أي أكثر آليات توزيع الكفاءة في القدرة على نقاط الربط. تدعم مثل هذه الآليات تطوير التجارة عبر الحدود ويمكنها أن تضمن الاستخدام الفعال للبنية التحتية وسوق مبيعات الغاز التنافسي في منطقة البحر الأبيض المتوسط.

بحثت دراسة جمعية منظمي الطاقة لدول حوض البحر المتوسط (ميدريغ) في منتجات القدرات وآليات تخصيص السعة واحتقانها وإدارتها، وطرق التعاون بين مشغِّلي نظام النقل والدور المحدد للجهة المنظمة. تدور التوصيات التي تم تطويرها حول 7 خطوات رئيسية:

- **يجب على مشغّلي نظام النقل القيام بدور نشط في إدارة حسابات السعة**

ينبغي وجود شفافية كافية فيما يتعلق بتوافر السعة وتعظيم القدرات المتاحة في جميع نقاط الربط. يجب أن يقوم مشغِّلو نظام النقل بنشر السعة التقنية والمتاحة والطرق المطبقة على مثل هذه الحسابات.

- **يجب أن يكون لدى مشغِّلي نظام النقل آلية شفافة ومحددة بوضوح ليتسنى لشركات الشحن طلب السعة.**

تشمل مثل هذه الآلية قواعد ومتطلبات وجداول زمنية واضحة ومحددة لتقديم طلب تحفظات بشأن السعة ومعالجتها، بما في ذلك المواعيد النهائية ذات الصلة.

- **يجب أن تكفل أساليب تخصيص السعة عدم حرمان الداخلين الجدد من السوق.**

أبلغ المستجيبون الذين يتعاملون مع نقاط ربط غير أوروبية أن تخصيص القدرة يكون على أساس الأولوية بالأسبقية أو على أساس تناسبي. وفي الواقع تضمن المزادات المطبقة حالياً في نقاط الربط الأوروبية تخصيص السعة الثابتة لتلك الأطراف التي تقدرها أكثر. ويمكن للمزادات الخاصة بالسعة، بالإضافة إلى إجراءات إدارة الازدحام الفعالة، أن تزيد من تعزيز السيولة والمنافسة. ومع ذلك، من المسلّم به أن المزادات ربما تكون مرتبطة بعملية تنفيذ معقدة. وبالنظر إلى التجربة الأوروبية، قد يكون المزاد العلني سلعة أخيرة في قائمة طويلة تُعطى فيها الأولوية الأولى لإنشاء قواعد شفافة وإتاحة السعة الحالية للسوق.

- **إدارة التزاحم وحوافز مشغّل نظام النقل**

يجب أيضاً تحفيز مالكي السعات على إطلاق السعة غير المستخدمة في السوق الثانوية من أجل الاحتفاظ بحجوزات قصيرة الأجل. فالحوافز الجيدة التصميم يمكن أن توفر آلية فاعلة وناجعة للهيئات التنظيمية للتأثير على سلوك مشغِّلي نظام النقل وشركات الشحن.

- **يجب أن تكون أساليب تخصيص السعة عند نقاط الربط عبر الحدود متوافقة قدر الإمكان.**

تُقدّم التوصية هنا بشأن نقاط الربط التي تتشارك فيها بلدان مجموعة "ميدريغ". وكلما كانت أساليب تخصيص السعة والمنتجات المتاحة أكثر توافقاً في كلا جانبي نقطة الربط، زادت سهولة التجارة، وانخفضت تكاليف المعاملات. يُعدّ التعاون بين مُشغّلي نظام النقل لتحقيق مخططات متوافقة ضرورياً مع ذلك.

- **التعاون بين مُشغّلي نظام النقل المتجاورين والمُنظِّمين**

من أجل تحسين استخدام الشبكات والسعة المقدمة، يتعين على مشغلي نظام النقل المتجاورين التعاون فيما بينهم على المستوى التقني والتشغيلي.

كما ينبغي متابعة الحاجة إلى مزيد من التعاون بين الهيئات التنظيمية الوطنية سواء على المستوى الثنائي و / أو من خلال مجموعة "ميدريغ" بمشاركة نشطة من جانب المُنظِّمين.

- **صلاحية المُنظِّمين**

أبلغ المستجيبون بأن قواعد تخصيص السعة تتم الموافقة عليها بشكل عام من قبل المُنظِّمين. يجب تطبيق هذا الإجراء على جميع نقاط الربط داخل مجموعة "ميدريغ" وعلى جانب نقاط الربط العابرة إلى مجموعة "ميدريغ"[1] والتي تنتمي لبلد في مجموعة "ميدريغ". ويجب أن يخضع تخصيص السعة للمراجعة اللاحقة بواسطة الهيئات التنظيمية الوطنية إذا ارتأت أنّه يلزم لها القيام بذلك."

[1] بالإشارة إلى نقاط الربط عبر جمعية منظمي الطاقة لدول حوض البحر المتوسط "ميدريغ"، تُشير الإحالة هنا إلى نقاط الربط التي يتشارك فيها أحد بلدان "ميدريغ" وأحد البلدان من خارج "ميدريغ".

قائمة المحتويات

1- النطاق والأهداف	6
2- تنفيذ آليّات تخصيص السعة	6
3- استبيان "ميدريغ" بشأن منهجيات التخصيص	8
4- الدليل الأوّل	19
5- التوصيات	24
6- آفاق المُستقبل	27

شُكر وتقدير

يمثل هذا التقرير ثمرة الجهد الذي بذله الأعضاء في مجموعة العمل المَعنيّة بالغاز والأمانة العامة لجمعية "ميدريغ" في الفترة الممتدة من شهر كانون الثاني/يناير 2017 إلى تشرين الثاني/نوفمبر 2018.

مُعِدّو التقرير الرئيسيون: جيورجيو لوشيانا (الهيئة التنظيمية للطاقة والشبكات والبيئة)
مُعِدّو التقرير المُشاركون: السيد/ باردي هوكسا، والسيدة/ فيرونيكا لينزي، والسيد/ ساروكا كولاكوغلو (الأمانة العامة لـ"ميدريغ")

أشرف أعضاء مجموعة عمل الغاز بميدريغ على توفير البيانات والملاحظات.

أُصدر هذا التقرير بدعم مالي من الاتحاد الأوروبي. محتويات هذه الوثيقة هي مسؤولية ميدريغ وحدها ولا تعكس بالضرورة وجهات نظر الاتحاد الأوروبي.

1- النطاق والأهداف

انطلاقاً من حاجة المشاركين في السوق للوصول إلى أنظمة نقل الغاز حتى يتمكنوا من الوفاء بالتزاماتهم التعاقدية وتحديد موقعهم في السوق وتنظيم تخصيص القدرة على نقاط الربط عبر الحدود في الوقت الحالي من خلال آليات توزيع مختلفة، قررت جمعية منظمي الطاقة لدول حوض البحر المتوسط (ميدريغ) في عام 2016 العمل على تقييم آليات تخصيص السعة في نقاط الربط في منطقة البحر المتوسط وتحديد إرشادات الممارسة الجيدة لجمعية ميدريغ لتخصيص السعة.

تلعب خطوط الربط البيني دوراً أساسياً في تكامل السوق. يتطلب تكامل سوقين أو أكثر قدرات كافية للربط بين الأسواق. وعلى وجه الخصوص، عندما لا تكون ازدواجية شبكة الغاز اقتصادية أو فعالة، من الضروري أن تكون قدرة الربط القائمة متاحة للمستخدمين والوافدين الجدد على أساس غير تمييزي وبشروط تتسم بالشفافية وبأسعار مقبولة. ويلزم أيضاً وجود قواعد واضحة وغير تمييزية لتطوير السعات الإضافية أو الجديدة.

ويمكن أن تشكل آليات تخصيص القدرات على البنية الأساسية للغاز، إذا ما صُممت بشكل صحيح، عنصراً أساسياً في تعزيز الوصول غير التمييزي لشركات الشحن إلى الشبكة، والاستفادة الفعالة من الشبكة والمنافسة في الأسواق الرئيسية.

ومن ناحية أخرى، يؤدي انعدام الشفافية ووجود قواعد تمييزية للوصول إلى أنظمة نقل الغاز الطبيعي وخاصة في نقاط الربط إلى عدم كفاءة استخدام السعة المتاحة ويمكن أن يضر بتنمية المنافسة في المراحل النهائية لصالح المستخدمين النهائيين.

إنّ الغرض من هذا العمل هو تحديد "الممارسات الجيدة"، أي أكثر الآليات الفعالة لتخصيص السعة عند نقاط الربط. تدعم مثل هذه الآليات تطوير التجارة عبر الحدود ويمكنها أن تضمن الاستخدام الفعال للبنية التحتية وسوق مبيعات الغاز التنافسي في منطقة البحر الأبيض المتوسط.

2- تنفيذ آليّات تخصيص السعة

يضمن طرح آليات تخصيص السعة غير التمييزية والشفافة تحقيق كفاءة أكبر في تخصيص السعة المتاحة في نقاط الربط ويمكن أن يدعم تكامل أسواق الجملة للغاز بين بلدان حوض البحر الأبيض المتوسط. يرتبط الاعتماد الفعال لهذه الآليات في نهاية المطاف بدرجة انفتاح السوق. وفي الاتجاه المعاكس، يرتبط الانفتاح المتعاقب للسوق بشكل أساسي باعتماد آليات غير تمييزية وشفافة لتخصيص السعة لأن مثل هذه الآليات فقط هي التي يمكن أن توفر منافسة على الغاز التي تؤدي إلى تطوير السوق. وبطبيعتها ترتبط الآليات الفعالة غير التمييزية لتخصيص السعة بأمن التوريد.

ومع ذلك، فإنّ طرح آليات تخصيص السعة غير التمييزية والشفافة ليس مهمّةً بسيطة. فلا بدّ من إجراء تعديلات كبيرة في التشريعات الوطنية الأساسية والثانوية والتعديلات ذات الصلة في اتفاقات نقل الغاز الحالية، بما في ذلك أحكامها وشروطها العامة.

علاوة على ذلك، قد تؤدي إجراءات تخصيص السعة وتعريف منتجات السعة إلى تفاعلات معقدة مع موضوعات أخرى مترابطة مثل:

- إجراءات إدارة التزاحم.
- التعرفات:
- قابلية التشغيل البيني؛
- الشفافية؛
- التوازن.

لكل من هذه المواضيع قد يكون من الضروري أن يتدخل المُنظِّمون وصانعو السياسات بحيث يتم تكييف القواعد بطريقة متساوقة. على سبيل المثال، قد يكون من الضروري الموافقة على آليات تعريفة جديدة لمراعاة المنتجات والإجراءات الجديدة للقدرات (مثل أقساط المزادات العلنية) وأيضاً لضمان الاسترداد الكامل لتكاليف مشغِّلي نظام النقل المرتبطة بإدخال آليات لتخصيص السعة (موارد بشرية إضافية، تطوير تكنولوجيا المعلومات المطلوبة وتكاليف إضافية لتشغيل العمليات والإجراءات).

علاوة على ذلك، يتطلب اعتماد آليات تخصيص السعة في نقاط الربط على الأقل بدء التعاون بين مشغِّلي نظام النقل المتجاورين والمنظمين المعنيين، بحيث يمكن تعريف العناصر الأساسية المتعلقة بخدمات القدرات ومنهجية التخصيص بطريقة متوافقة.

فيما يتعلق بخدمات السعة، يجب تحديد ما يلي:

- مجموعة من منتجات السعة القياسية الثابتة لفترات مختلفة، التي تلبي متطلبات السوق ويتم عرضها على جانبي نقطة الربط.
- مجموعة من منتجات السعة القابلة للانقطاع المعروضة مرة أخرى على جانبي نقطة الربط لزيادة استخدام البنية التحتية والسماح بدخول الوافدين الجدد. ويلزم أيضا تنفيذ إجراءات موحدة ومنسقة بشأن الانقطاع.
- وحيثما أمكن، تُباع مجموعة من منتجات السعة عند نقاط الدخول والخروج الثابتة كمنتجات واحدة وفقاً لممارسات الاتحاد الأوروبي التي تم اعتمادها مؤخراً (اللائحة التنظيمية (الاتحاد الأوروبي 459/2017) مع التجميع، حيث تقوم شركة الشحن بحجز منتج سعة ثابت واحد ويخصص له منتج سعة بدخول وخروج واحد عند نقطة الربط.

المرونة على المدى القصير هي شرط أساسي آخر لتطوير الأسواق التنافسية. إذ إنها تهيّئ المناخ لمراكز التداول الفعالة للظهور وتزود المشغلين بالقدرة على إدارة حالات عدم التيقُّن الأساسية لأعمال توريد الغاز. ويمكن توفير المرونة من خلال منتجات السعة قصيرة الأجل، لذا قد يكون من المفيد أيضاً تخصيص نسبة مئوية معينة بسيطة من السعة الفنية بحيث تكون متاحة للحجز قصير الأجل. وبهذه الطريقة، يمكن للأطراف الفاعلة الأخرى، عدا عن الشركات القائمة، التي تعمل بعقود طويلة الأجل الوصول إلى البنى التحتية.

وفيما يتعلق بمنهجية التخصيص، فإن الآليات القائمة على السوق مثل المزادات تعتبر الآن على نطاق واسع أنها الطريقة الأنسب لتخصيص السعة. ويمكن النظر في حلول بديلة مثل التناسب أو التأخير لأول مرة إذا توفّرت ضمانات مكافئة لعدم التمييز والشفافية وإمكانية الوصول التنافسية إلى البنية التحتية. إذا اعتُمد استخدام المزادات، فمن الضروري تحديد:

- تصميم مناسب للمزاد (خوارزمية المزاد، السعر المخصص، تقويم المزاد، هيكل نوافذ العطاءات، إلخ).
- منصة للحجز (يجب أن يقوم مشغِّلي نظام النقل المتجاورين بإنشاء منصة مشتركة ومجهولة المصدر تستند إلى الويب لتخصيص السعة الأولية وتداول السعة الثانوية).

وبطبيعة الحال، يرتبط تنفيذ إجراءات إدارة التزاحم المناسبة (التنازل عن السعة، والاشتراك المفرط وإعادة الشراء، والاستخدام أو الفقدان) بالوصول إلى الشبكة وتوافر السعة المراد تخصيصها، لا سيما في نقاط الربط التي تهيمن عليها عقود طويلة الأجل ونقص استخدام السعة.

ومن العوامل الرئيسية للنجاح في تنفيذ عملية تخصيص السعة الالتزام القوي والدعم والتعاون من جميع الأطراف المعنية (مشغِّلي نظام النقل ومستخدمي الشبكات والهيئات التنظيمية).

وقد جُمعت المعلومات المتعلقة بالعديد من العناصر المذكورة أعلاه بواسطة استبيان تم توزيعه على المُنظِّمين لبلدان جمعية منظمي الطاقة لدول حوض البحر المتوسط (ميدريغ)، حيث يتم تقديم إجاباتهم في الفقرة التالية.

3- استبيان جمعية "ميدريغ" حول منهجيات التخصيص

جُمعت معلومات عن آليات ومنهجيات تخصيص السعة في بلدان جمعية "ميدريغ" من خلال استبيان شامل موجه إلى المُنظِّمين (يشار إليه لاحقاً باسم استبيان "ميدريغ" لتخصيص السعة).

يتكون استبيان "ميدريغ" لتخصيص السعة من أربعة أقسام كما هو موضح باختصار فيالجدول 1.

أ- منتجات السعة وآليّات تخصيص السعة	• الطرق المستخدمة لتخصيص السعة عند نقاط الربط • عرض منتجات ثابتة/دون انقطاع • وضع السعة الثابتة للمنتجات القصيرة الأجل جانباً • إمكانية عرض سعة غير مستخدمة في سوق ثانوية • عرض سعة إضافية • القدرة المجمّعة • حجز فترة السعة • منصات الحجز المستخدمة لتخصيص السعة • جدول زمني لتخصيص السعة • التزامات الخدمة العامة أو الأمن لجوانب التوريد

ب- التزاحُم وإدارته	• التزاحُمات التعاقدية • التزاحُمات المادية • آليات إدارة التزاحُم
جـ- التعاون بين مشغِّلي نظام النقل	• قوانين الشبكة / الوثائق التي تحدد إجراءات تبادل المعلومات بين مشغِّلي نظام النقل • وحدات القياس للسعة المعروضة • المعوقات أمام تعاون مشغِّلي نظام النقل
د- دور المُنظِّم	• إجراءات موافقة المُنظِّمين على قوانين شبكات مشغِّلي نظام النقل ومشاركة أصحاب المصلحة • الإشراف التنظيمي على مستوى السعة (الفنية) المتاحة • محتويات قوانين شبكات مشغِّلي نظام النقل (منهجيات تخصيص السعة وإدارة التزاحم، والأحكام والشروط العامة، وإجراءات الاتصال) • التعاون بين الهيئات التنظيمية المجاورة بشأن منهجيات إدارة تخصيص التزاحُمات وتخصيص السعة

الجدول 1: أقسام استبيان "ميدريغ" لتخصيص السعة والمواضيع المطروحة

هناك عددٌ كبير من بلدان جمعية "ميدريغ" (11.52%) لم تستجب للاستبيان (الجدول 2). ومع ذلك، لاحظنا أن بلدين في قائمة البلدان غير المستجيبة (مالطا والجبل الأسود) ليس لديهما منفذ إلى الغاز الطبيعي. وأبلغت ألبانيا التي استجابت لاستبيان "ميدريغ" لتخصيص السعة أنه لا يوجد لديها منفذ إلى الغاز، وفي قبرص لا توجد سوق للغاز. ونلاحظ أيضاً أنه لا توجد سلطة تنظيمية في المغرب وفلسطين وتونس.

المعلومات المختارة المتاحة للعموم هنا هي المبلّغ عنها من كرواتيا[2] وسلوفينيا[3] والجزائر[4]. لا توجد معلومات إضافية مقدمة للبلدان التي لم تستجب للاستبيان.

	البُلدان	الاستجابات الواردة	الملاحظات
-1	ألبانيا	X	لا توجد سوق للغاز
-2	الجزائر		
-3	البوسنة والهرسك		
-4	كرواتيا		
-5	قبرص		لا توجد سوق للغاز
-6	مصر	X	
-7	فرنسا	X	
-8	اليونان	X	
-9	إسرائيل	X	
-10	إيطاليا	X	
-11	الأردن	X	
-12	ليبيا		
-13	مالطا		لا استهلاك للغاز
-14	الجبل الأسود		لا استهلاك للغاز
-15	المغرب		لا توجد هيئة تنظيمية للغاز

[2] انظر الموقع الشبكي لمشغّلي نظام التوزيع الكرواتي http://www.plinacro.hr والموقع الشبكي لمنصة بريزما على العنوان https://platform.prisma-capacity.eu/#/start

[3] انظر الموقع الشبكي لمشغّلي نظام التوزيع الكرواتي http://www.plinovodi.si والموقع الشبكي لمنصة بريزما على العنوان https://platform.prisma-capacity.eu/#/start

[4] انظر الموقع الشبكي لسلطة ضبط المحروقات http://www.arh.gov.dz وشركة سوناطراك https://sonatrach.com/

-16	فلسطين		لا توجد هيئة تنظيمية للغاز
-17	البرتغال	X	
-18	سلوفينيا		
-19	إسبانيا	X	
-20	تونس		لا توجد هيئة تنظيمية للغاز
-21	تركيا	X	
	الإجمالي	**10**	

الجدول 2: المساهمات الواردة من بلدان جمعية "ميدريغ"

هناك خمسة (5) من بين عشرة (10) بلدان أجابت على الاستبيان هي من الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي (فرنسا واليونان وإيطاليا والبرتغال وإسبانيا). وينطبق الأمر نفسه على سلوفينيا وكرواتيا. تلتزم الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي بالإطار القانوني للاتحاد الأوروبي فيما يتعلق بتخصيص السعة وإدارة التزاحم. لاحظنا أيضاً أن إطار الاتحاد الأوروبي يدعو كذلك إلى تنسيق آليات تخصيص السعة وإدارة التزاحم عبر الدول الأعضاء حتى تكون الآليات المذكورة أدناه لكل من البلدان المذكورة أعلاه متشابهة. وردت أربعة مساهمات من بلدان خارج الاتحاد الأوروبي لديها منفذ إلى الغاز (مصر وإسرائيل وتركيا والأردن). كما ذكر أعلاه، استجابت ألبانيا لاستبيان تخصيص السعة مع أنها لا تحظى بمنفذ إلى الغاز. سيفتتح خط الأنابيب العابر للبحر الأدرياتيكي، الذي هو قيد الإنشاء حالياً، الطريق المؤدي إلى إمدادات الغاز من حقل شاه دنيز 2 في أذربيجان ويربط البلاد بأسواق الغاز الأوروبية من خلال عمليات الربط مع اليونان وإيطاليا. ومن المقرر لخط الأنابيب العابر للبحر الأدرياتيكي أن يوضع قيد التشغيل في 2020. وسوف ترتبط البنية التحتية الأخرى للغاز وتطورات السوق في ألبانيا ارتباطاً وثيقاً بالتنفيذ الفعلي للمشاريع الأخرى المنظورة في الخطة الرئيسية للغاز، بما في ذلك خط أنابيب البحر الأدرياتيكي الأيوني، والغاز الطبيعي المسال المحتمل، ومرافق تخزين الغاز وتجديد شبكة أنابيب الغاز الداخلية.

بالنسبة لجميع البلدان التي ردت على الاستبيان، يوضح الجدول 3 نقاط ربط ذات صلة تشير إليها الإجابات. وحيثما لم تتوفر نقاط الربط، فقد وُضع اسم البنية التحتية. فيما يتعلق بالمعلومات الموضحة في الجدول، يُلاحظ ما يلي:

- ترتبط إسرائيل بالأردن، وتصدّر صناعات طبيعية إلى الأردن بالقرب من البحر الميت. هناك بنية تحتية جديدة لربط إسرائيل بالأردن قيد الإنشاء وسوف يجري تشغيلها اعتباراً من نهاية عام 2019. ترتبط إسرائيل بمصر عبر خط العريش - عسقلان. ومن المفترض أن يتم تشغيل الخط بواسطة التدفق العكسي منذ عام 2019. هناك ترابطان بين إسرائيل والسلطة الفلسطينية في مرحلة التصميم.
- أما الترابط بين مصر والأردن، فيشار من خلاله إلى البنية التحتية (خط الغاز العربي). وفي الوقت الحالي، تُحدَّد شروط الخدمة من خلال العقود الثنائية. وسوف يوضع قانون للشبكة.
- تظهر نقاط ربط أوروبية فقط بالنسبة لإسبانيا.

تشترك كل من كرواتيا وسلوفينيا في نقطة ربط "روغاتيك". يوجد في سلوفينيا نقطتا ربط أُخريان، هما "سرساك" و "سيمبيتر"، وترتبطان بين النمسا/مورفيلد، وغوريزيا/ إيطاليا.

ن-	البلد	بنية تحتية للربط أو نقطة ربط	البلد الموصّل
1	**مصر**	خط أنابيب الغاز العربي	الأردن
2	**اليونان**	كولاتا-سيديريكاسترو	بلغاريا
		كيبي	تركيا
3	**فرنسا**	تيسنير "ب"	بلجيكا
		فيتواليز	بلجيكا
		أوبرغيلباخ	ألمانيا
		دونكيرك	النرويج (حقول الإنتاج)
		البرانس	إسبانيا
		جورا	سويسرا (شبكة التوزيع)

ن-	البلد	بنية تحتية للربط أو نقطة ربط	البلد الموصّل
		أولتينغ	سويسرا
4	إيطاليا	تارفيزيو	النمسا
		جيلا	ليبيا
		غوريزيا	سلوفينيا
		غريس باس	سويسرا
		مازارا ديل فالو	تونس-الجزائر
5	الأردن	خط أنابيب الغاز العربي	مصر
		خط أنابيب الغاز العربي	سوريا
6	البرتغال	كامبو مايور	إسبانيا
7	إسبانيا	لاراو	فرنسا
		باداجوز	البرتغال
8	تركيا	تيركغوزو	أذربيجان
		عبر البلقان	بلغاريا
		كيبي	اليونان
		غوربولاك	إيران
		دوروسو	روسيا

الجدول 3: نقاط الربط والبنية التحتية للربط كما وردت من المشاركين في استبيان ميدريغ لتخصيص السعة

تعرض الفقرات التالية ملخصاً للردود الواردة في كل قسم من الأقسام الأربعة من الاستبيان، الجدول 1.

3-1 القسم "أ" – منتجات السعة وآليّات تخصيص السعة

يركّز القسم "أ" من استبيان "ميدريغ" لتخصيص السعة على الطرق التي يستخدمها مُشغِّلو نظام النقل في بلدان جمعية "ميدريغ" لتخصيص السعة في نقاط الربط وخصائص منتجات السعة المعروضة (على سبيل المثال الثبات، وعدم الانقطاع، والمدة، وما إلى ذلك).

	ما هي الطريقة المستخدمة لتخصيص السعة عند نقاط الربط؟	
-1	أ- آلية الأولوية للأسبقية	*4 (فرنسا، إسرائيل، الأردن، الجزائر)*
	ب- بالتناسب	*1 (تركيا)*
	جـ- المزاد	*7 (كرواتيا، اليونان، فرنسا، إيطاليا، البرتغال، إسبانيا، سلوفينيا)*
	د- آلية التخصيص الضمنيّة	*2 (فرنسا، البرتغال)*

تعليقات أخرى حول السؤال 1

اليونان، إيطاليا، البرتغال، إسبانيا: مزادات السعة بتعرفات منظّمة وفقاً لسعر احتياطي.

فرنسا: مزادات لجميع نقاط الربط ما عدا دونكيرك (النرويج) وجورا (سويسرا) حيث تم تبني نموذج توزيعي (آلية الأولوية للأسبقية وفترة الاشتراك المفتوح). تُستخدَم التعرفات الخاضعة للتنظيم كسعر احتياطي في المزادات. جرى تبنّي آلية القدرات الضمنية في وصلة الشمال الجنوب (غير مدرجة في الجدول 3 السابق)، لجزء صغير من السعة. سوف تنتهي هذه الآلية في تشرين الثاني/نوفمبر 2018 عندما تُدمج مناطق أسواق الشمال والجنوب، وسوف تختفي نقطة الربط هذه.

إسرائيل: تتبنى آلية الأولوية للأسبقية. حتى الآن، الاتفاقيات طويلة الأجل هي فقط التي توضع موضع التنفيذ.

	أي من المنتجات الثابتة التالية يجري طرحُها؟	
-2	أ- أكثر من سنة	*6 (مصر، إسرائيل، إيطاليا، الأردن، البرتغال، الجزائر)*

	ب- سنوياً	*9 (كرواتيا، اليونان، فرنسا، إيطاليا، البرتغال، إسبانيا، سلوفينيا، تركيا، الجزائر)*
	جـ- فصلياً	*7 (كرواتيا، اليونان، فرنسا، إيطاليا، البرتغال، إسبانيا، سلوفينيا)*
	د- شهرياً	*8 (كرواتيا، اليونان، فرنسا، إسرائيل، إيطاليا، البرتغال، إسبانيا، سلوفينيا)*
	جـ- يومياً	*7 (كرواتيا، اليونان، فرنسا، إيطاليا، البرتغال، إسبانيا، سلوفينيا)*
	د- خلال اليوم	*6 (كرواتيا، فرنسا، إيطاليا، البرتغال، إسبانيا، سلوفينيا)*

تعليقات أخرى حول السؤال 2

مصر: عقود ثنائية طويلة الأجل فقط (أكثر من سنة) في الربط مع الأردن.

فرنسا: تُعرض السعة السنوية حتى 15 سنة مسبقاً بما يتفق مع أحكام اللائحة التنظيمية للاتحاد الأوروبي 459/2017 (مدونة تخصيص السعة).

اليونان: طُرح منتجٌ لمدة تسعة شهور للعام الماضي (2017) فقط بدلاً من المنتج السنوي بسبب التأخر في مباشرة المزايدة.

تركيا: بالإضافة لتخصيص السعة السنوي، يمكن تخصيص الطاقة المحجوزة لشهر واحد على الأقل.

-3	**هل تُطرح منتجات دون انقطاع؟ إذا كانت الإجابة "نعم"، ما هي المنتجات؟**	
	نعم	*7 (كرواتيا، اليونان، فرنسا، إيطاليا، البرتغال، إسبانيا، سلوفينيا)*
	لا	*3 (إسرائيل، الأردن، تركيا)*

تعليقات أخرى حول السؤال 3

اليونان وإيطاليا: يعرض هذان البلدان منتجات دون انقطاع من عرض سنوي إلى عرض يومي إذا كانت السعة الثابتة مباعة.

فرنسا: تعرض منتجات دون انقطاع من عرض سنوي إلى عرض يومي إذا كانت جميع السعات الثابتة مباعة أو إذا وجد فرق في المزاد مقابل المزاد الثابت (طبقاً للائحة التنظيمية الأوروبية 459/2017). أما في نقطة ربط البرانيس، فتُطرح السعات بلا انقطاع فقط عندما تُخصَّص 98% من السعة الثابتة.

البرتغال: المنتجات بلا انقطاع هي نفسها المنتجات الثابتة. تتوفر المنتجات بلا انقطاع بحزم وبدون حزم أيضاً.

إسبانيا: تُطرح المنتجات القابلة للانقطاع اليومية وخلال اليوم.

-4	**هل تحدد قوانين الشبكة أو مستندات أخرى أسباب حالات الانقطاع والإجراءات المتبعة في حالات الانقطاع؟**	
	نعم	*7 (اليونان، فرنسا، إسرائيل، إيطاليا، البرتغال، إسبانيا، تركيا)*
	لا	*0*
-5	**هل توضع النسبة المئوية من السعة جانباً للمنتجات القصيرة الأمد (أقل من سنة واحدة)؟**	
	نعم	*6 (اليونان، فرنسا، إسرائيل، إيطاليا، البرتغال، إسبانيا)*
	لا	*2 (الأردن، تركيا)*

تعليقات أخرى حول السؤال 5

اليونان: وُضع 10% من السعة جانباً للمنتجات القصيرة الأمد.

فرنسا: في جميع نقاط الربط، باستثناء جورا (سويسرا) ودونكيرك (النرويج)، يُخصَّص 10% من السعة لمنتجات أقل من عام واحد و 10% للمنتجات السنوية حتى 5 سنوات. وفيما يتعلق بجورا ودونكيرك، لا تُخصَّص أي سعة على المدى القصير (أقل من عام).

إسرائيل: شركات الشحن والتوزيع غير ملزمة بحجز السعة لأنها تمثل أقل من 2% من سوق الغاز.

إيطاليا: وُضع 10% من السعة جانباً للمنتجات دون 1 سنة. وضع 10% جانباً لمنتجات سنوية حتى 4 سنوات أيضاً. لا يوجد سعة توضع جانباً للمنتجات القصيرة الأمد في نقاط الربط في مزارا ديل فالو (تونس-الجزائر) وجيلا (ليبيا).

	هل تُعرض السعة غير المستخدمة في سوق ثانوية؟	
6-	نعم	*6 (اليونان، فرنسا، إيطاليا، البرتغال، إسبانيا، تركيا)*
	لا	*2 (إسرائيل، الأردن)*

	هل السعة الإضافية مطروحة؟	
7-	نعم	*3 (فرنسا، إسرائيل، تركيا)*
	لا	*5 (اليونان، إيطاليا، الأردن، البرتغال، إسبانيا)*

فرنسا: إذا كانت UBI متوفرة.

	هل حزمة السعة (التي تعادل سعة الخروج والدخول على جانبي نقطة الربط) معروضة؟	
8-	نعم	*5 (فرنسا، إسرائيل، إيطاليا، البرتغال، إسبانيا)*
	لا	*4 (اليونان، إيطاليا، الأردن، تركيا)*

تعليقات أخرى حول السؤال 8

اليونان: يتم تقديم التدفق العكسي الثابت فقط. بالنسبة للتدفق المادي، لا توجد قدرة سعة أعلى (بلغاريا)، لأن العقود طويلة الأجل القائمة مسبقاً لا تزال موضع التنفيذ.

إيطاليا: تُطرح منتجات الطاقة المجمّعة في عند خطوط الربط مع دول الاتحاد الأوروبي (النمسا وسلوفينيا).

	كم عدد السنين التي يمكن أن تحجز بها شركة الشحن السعة في نظام نقل الغاز؟	
9-	سنة واحدة	*4 (اليونان، إسرائيل، إسبانيا، تركيا)*
	أكثر من سنة	*5 (فرنسا، إسرائيل، إيطاليا، البرتغال، إسبانيا)*

تعليقات أخرى حول السؤال 9

فرنسا وإسرائيل وإيطاليا: السعة قابلة للحجز حتى 15 سنة.

البرتغال: وفقاً للقوانين الوطنية، تستطيع شركات الشحن حجز سعة تزيد عن عام واحد، ومن الناحية التاريخية، تشتري شركة الشحن منتجاً لمدة عام واحد. يسمح قانون الشبكات الأوروبي حتى 15 عاماً.

إسبانيا: يمكن لشركات الشحن أن تحجز منتجَ سعةٍ لمدة سنة واحدة في نقطة الربط بين إسبانيا والبرتغال و 15 سنة في إسبانيا وفرنسا.

	أيها تمثل الجدول الزمني لتخصيص السعة؟	
10-	الجدول الزمني لتخصيص السعة في قانون الشبكات (تقويم الشبكة الأوروبية لمشغلي نظام نقل الغاز)	*7 (كرواتيا، اليونان، فرنسا، إيطاليا، البرتغال، إسبانيا، سلوفينيا)*
	أخرى	*3 (إسرائيل، تركيا، الأردن)*

تعليقات أخرى حول السؤال 10

اليونان: يشير التعليق إلى السنة الغازية 2016/2017، عندما لم تبدأ المزادات في الوقت المناسب وقد طُرح منتجٌ لمدة 9 أشهر بدلاً من المنتج القياسي السنوي. طُرحت جميع المنتجات في شهر كانون الأول/ديسمبر ولم يُطبَّق التقويم السنوي للشبكة الأوروبية لمشغلي نظام نقل الغاز. بدءاً من السنة الغازية 2017-2018 يتم تطبيق تقويم الشبكة الأوروبية لمشغلي نظام نقل الغاز.

إسرائيل: سنتان للبنية التحتية الجديدة مع الأردن

إيطاليا، البرتغال، إسبانيا: تُخصَّص السعة وفقاً لقانون تخصيص السعة والتقويم الذي تنشره الشبكة الأوروبية لمشغلي نظام نقل الغاز.

فرنسا: تُخصَّص السعة حسب التقويم الذي تنشره الشبكة الأوروبية لمشغلي نظام نقل الغاز لنقاط الربط الأوروبية. التخصيص في جورا (سويسرا) ودونكيرك (النرويج) هو وفقاً للتقويم السنوي المُرفق بالقانون الوطني.

تركيا: لكل سنة غازية (من 1 يناير إلى 31 ديسمبر)، يُعد الـ 30 من نوفمبر آخر يوم لتقديم طلب تخصيص السعة. يمكن حجز السعة غير المحجوزة قبل أو خلال السنة الغازية.

	في أي وحدة يُعبَّر عن السعة المعروضة؟	
11-	كيلوواط في الساعة/يوم	7 (كرواتيا، اليونان، فرنسا، إيطاليا، البرتغال، إسبانيا، سلوفينيا)
	قدم قياسي^3/اليوم	2 (تركيا، الجزائر)
	مليون وحدة حرارية بريطانية	1 (إسرائيل)

	هل هناك التزامات للخدمة العامة أو جانب من جوانب التوريد الواجب مراعاتها في عملية التخصيص؟	
12-	نعم	0
	لا	7 (اليونان، فرنسا، إسرائيل، إيطاليا، البرتغال، إسبانيا، تركيا)

3-2 **القسم ب – التزاحم وإدارته**

وينظر القسم "ب" من استبيان تخصيص السعة في وجود تزاحم (تعاقدي أو مادي) في نقاط الربط للبنية التحتية للغاز الموجودة في بلدان "ميدريغ" وحول آليات إدارة التزاحم المعتمدة ذات الصلة.

	هل يوجد تزاحم تعاقدي على نقاط الربط؟	
13-	نعم	2 (اليونان، إسبانيا)
	لا	7 (إسرائيل، فرنسا، إسرائيل، إيطاليا، الأردن، البرتغال، تركيا)

تعليقات أخرى حول السؤال 13

إسبانيا: التزاحم التعاقدي يحدث فقط في أيام منفصلة.

	هل يوجد تزاحم مادي على نقاط الربط؟	
14-	نعم	2 (فرنسا، إسرائيل)
	لا	6 (اليونان، إيطاليا، الأردن، البرتغال، إسبانيا، تركيا)

تعليقات أخرى حول السؤال 14

فرنسا: هناك تزاحم في حالات نادرة (مثل الربط بين فرنسا وإسبانيا).

	هل تستخدم تقنيات إدارة التزاحم؟ إذا كانت الإجابة "نعم"، ما هي الآليات المستخدمة؟	
15-	أ- الاستخدام أو الفقدان القصير الأجل	3 (فرنسا، إسرائيل، إيطاليا)
نعم	ب- برنامج إطلاق السعة	4 (اليونان، إيطاليا، البرتغال، إسبانيا)
	جـ- الاستخدام أو الفقدان الطويل الأجل	5 (كرواتيا، اليونان، إسرائيل، إيطاليا، إسبانيا)
	د- إعادة تخصيص السعة	0
	هـ- طرح سعة إضافية	2 (كرواتيا، البرتغال)

	و- أخرى	4 (كرواتيا، فرنسا، تركيا، إيطاليا)
	لا	1 (الأردن)

تعليقات أخرى حول السؤال 15

كرواتيا: يجري اعتماد السعة الثابتة التعاقدية، وسحب القدرة التعاقدية طويلة الأجل غير المستخدمة، وتقديم سعة إضافية للقدرة الثابتة، وشراء قدرة الشركة التعاقدية لإدارة التزاحم.

فرنسا: يتم تبني سحب السعة، والاشتراك المفرط وإعادة الشراء بما يتماشى مع إرشادات إدارة التزاحم.

إيطاليا: يتم تبني سحب السعة على أساس طوعي لإدارة التزاحم.

تركيا: بالتناسب

3-3 القسم ج – التعاون بين مشغِّلي نظام النقل

يبحث القسم "ج" من استبيان تخصيص السعة في الآليات التي تم تطويرها بين مُشغِّلي نظام النقل المتجاورين لتبادل المعلومات، وتوحيد القدرات من حيث الوحدات والمعوقات المحتملة التي تم تحديدها.

-16	يُحدَّد تبادل المعلومات بين مُشغِّلي نظام النقل المتجاورين حول تخطيط الشبكات وتشغيلها في نقاط الربط (بما في ذلك التأثيرات على توفر السعة بسبب الصيانة المخطط لها أو غير المخطط لها والتزاحم المحتمل) في قوانين الشبكة أو المستندات الأخرى؟	
	نعم	7 (اليونان، فرنسا، إيطاليا، الأردن، البرتغال، إسبانيا، تركيا)
	لا	0

تعليقات أخرى حول السؤال 14

اليونان، فرنسا، إيطاليا: يوصف تبادل المعلومات بين مُشغِّلي نظام النقل في إجراءاتهم الداخلية.

إسبانيا: يُحدَّد تبادل المعلومات بين مُشغِّلي نظام النقل في اتفاقات الربط فيما بينهم.

تركيا: من المتوقع تبادل المعلومات بين مُشغِّلي نظام النقل للصيانة والتشغيل.

-17	هل السعة المعروضة معبر عنها بنفس الوحدات في كل جانب من جانبي نقطة الربط؟		
	نعم	أ- كيلوواط في الساعة/يوم	7 (كرواتيا، اليونان، فرنسا، إيطاليا، البرتغال، إسبانيا، سلوفينيا)
		ب- قدم قياسي^3/اليوم	1 (تركيا)
		جـ- مليون قدم مكعب/يوم	بلد واحد (الأردن)
	لا		بلد واحد (إيطاليا)

تعليقات أخرى حول السؤال 14

إيطاليا: لا يوجد نقاط ربط معروفة في مزارا ديل فالو (تونس-الجزائر) وجيلا (ليبيا).

-18	ما هي المعوقات أمام تعاون مشغِّلي نظام النقل، إن وجدت، حسب اعتقادك؟	
	أ- أسباب سياسية	2 (اليونان، الأردن)
	ب- الاختلافات في البيئات التنظيمية	4 (اليونان، إيطاليا، الأردن، تركيا)
	جـ- التعاون لا يعتبر ضرورياً	0
	د- أخرى	4 (فرنسا، إيطاليا، إسبانيا، البرتغال)

تعليقات أخرى حول السؤال 16

فرنسا والبرتغال وإسبانيا: حددت أنه لا توجد عوائق للتعاون بين مُشغِّلي نظام النقل.

إيطاليا: لا توجد عوائق أمام التعاون بين مُشغِّلي نظام النقل في الاتصال البيني مع الدول الأعضاء الأخرى. توجد عوائق بسبب اختلاف البيئات التنظيمية في نقاط الربط مع الجزائر وليبيا وسويسرا.

3-4 القسم د – قانون المُنظِّم

ويركز القسم "د" من استبيان تخصيص السعة على قانون المُنظِّمين لضمان تطوير وتنفيذ إجراءات غير تمييزية وشفافة لتخصيص السعة. كما جرى التطرّق إلى قضية التعاون بين هيئات تنظيم البلدان المجاورة بشأن الموضوع المحدد لتخصيص السعة وإشراك أصحاب المصلحة في صنع القرار من خلال المشاورات العامة.

	هل صادقَ المُنظِّم على قانون الشبكة؟	
19-	نعم	*7 (اليونان، فرنسا، إسرائيل، إيطاليا، البرتغال، تركيا، الجزائر)*
	لا	*2 (ألبانيا، إسرائيل)*

تعليقات أخرى حول السؤال 17

إسرائيل: يوافق المُنظِّم، بعد إجراء مشاورات عامة، على جوانب اتفاقية نقل الغاز من قانون الشبكة.

	هل يُستشار أصحاب المصلحة قبل اتخاذ القرارات؟	
20-	نعم	*9 (ألبانيا، اليونان، فرنسا، إسرائيل، إيطاليا، الأردن، البرتغال، إسبانيا، تركيا)*
	لا	*0*

	هل يوجد إشراف تنظيمي يضمن قيام مُشغِّل نظام النقل بإطلاق الحد الأقصى من مستوى السعة (الفنية) المتاحة؟	
21-	نعم	*10 (ألبانيا، اليونان، فرنسا، إسرائيل، إيطاليا، الأردن، البرتغال، إسبانيا، تركيا، الجزائر)*
	لا	*0*

تعليقات أخرى حول السؤال 19

فرنسا: تُتخذ حوافز التعرِفات لتشجيع إطلاق أقصى مستوى من السعة المتاحة.

	هل توصف منهجيات توزيع السعة في قانون شبكات مُشغِّلي نظام النقل؟	
22-	نعم	*7 (اليونان، إسرائيل، إيطاليا، البرتغال، إسبانيا، تركيا، الجزائر)*
	لا	*1 (فرنسا)*

تعليقات أخرى حول السؤال 20

فرنسا: تُحدَّد منهجيات تخصيص السعة في قانون الشبكة.

إسرائيل: توصف منهجيات تخصيص السعة بشكل جزئي في اتفاقية نقل الغاز – أحد جوانب قانون الشبكة.

	هل توصف منهجيات إدارة التزاحم في قانون شبكات مُشغِّلي نظام النقل؟	
23-	نعم	*6 (كرواتيا، اليونان، إسرائيل، إيطاليا، البرتغال، إسبانيا، تركيا)*
	لا	*1 (فرنسا)*

تعليقات أخرى حول السؤال 21

فرنسا: تُعرَّف منهجيات إدارة التزاحم في قانون الشبكة.

إسرائيل: توصف منهجيات تخصيص التزاحُم بشكل جزئي في اتفاقية نقل الغاز – أحد جوانب قانون الشبكة.

-24	هل يحدد قانون الشبكة أو غيره من المستندات إجراءات الاتصال بين مُشغِّلي نظام النقل ومستخدمي الشبكة؟	
	نعم	*7 (ألبانيا، اليونان، فرنسا، إيطاليا، البرتغال، إسبانيا، تركيا)*
	لا	*0*

تعليقات أخرى حول السؤال 21

فرنسا: تُحدَّد إجراءات الاتصال في قانون الشبكة المتداخل.

إيطاليا: تُحدَّد إجراءات الاتصال في قانون شبكات مُشغِّلي نظام النقل

-25	هل يتعاون المُنظِّمون المتجاورون بشأن تعريف منهجيات توزيع القدرات وإدارة التزاحم في نقاط الربط البيني؟ إذا كانت الإجابة "نعم"، يُرجى تحديد الشروط. إذا كانت الإجابة "لا"، يُرجى تحديد الأسباب.	
	نعم	*7 (اليونان، فرنسا، إيطاليا، الأردن، البرتغال، إسبانيا)*
	لا	*2 (تركيا، إسرائيل)*

تعليقات أخرى حول السؤال 22

اليونان: وُقّعت اتفاقية الربط (بما في ذلك اتفاقية التوازن في التشغيل) بين مشغلي نظام النقل في اليونان وبلغاريا. كذلك، في عام 2015، أجرى مُشغِّلا نظام النقل دراسة تحت عنوان "الطريقة المشتركة لحساب القدرة التقنية الثابتة في نقطة الربط" كولاتا-بلغاريا/ سيديروكاسترون-اليونان".

فرنسا: يشارك المُنظِمون المتجاورون في المشاورات المعنية

إسرائيل: في الوقت الراهن، لا يوجد تعاون مع المُنظِّمين المتجاورين. سيبدأ التعاون مع الأردن في عام 2020 عندما تُصبح البنية الأساسية الجديدة بين البلدين قيد التشغيل.

إيطاليا: يُخطَّط للاجتماعات الدورية وتبادل المعلومات والمشاركة في كل اجتماع تشاوري آخر مع المُنظِّمين في الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي. لضمان اتصال مستخدمي الإنترنت بنهج متجانس في جميع نقاط الربط (بما في ذلك الدول غير الأعضاء في الاتحاد الأوروبي)، قررت إيطاليا تطبيق منهجيات إدارة التخصيص والتزاحم الأوروبية أيضاً على نقاط الدخول مع دول خارج الاتحاد الأوروبي. تمت المصادقة على القرار المذكور أعلاه في أعقاب إجراء مشاورات عامة.

الأردن: تخضع الاجتماعات الدورية وتبادل المعلومات للتخطيط.

البرتغال: يعقد المُنظِّمون من البرتغال وإسبانيا اجتماعات دورية ويتبادلون المعلومات ويشاركون في الاستشارات التي يُجريها كل منهم.

إسبانيا: يتعاون المُنظِّمون في تحديد آليات تخصيص السعة مع مُشغِّلي نظام النقل في إطار المبادرة الإقليمية (أبحاث الغاز المستدامة والابتكار).

تركيا: لا يوجد تعاون بسبب الاختلافات في البيئات التنظيمية. تركيا ليست عضواً في الشبكة الأوروبية لمشغلي نظام نقل الغاز، والقواعد التي تغطي تخصيص السعة وغيرها قد تختلف مع خطوط الربط مع اليونان وبلغاريا.

4- **ملخص الدليل الأول**

إنّ المعلومات التي جُمعت من خلال استبيان "ميدريغ" لتخصيص السعة تقدم رؤى حول:

- **الجزء الوظيفي لتخصيص القدرات** (القسمان "أ" و "ب" من استبيان تخصيص السعة). يتعلق هذا القسم بآليات تخصيص السعة اعتمدتها بلدان جمعية "ميدريغ"، ومنتجات السعة المتاحة، وآليات إدارة التزاحم المستخدمة لضمان معالجة التزاحم التعاقدي والمادي.

- **التعاون بين مُشغّلي نظام النقل المتجاورين والمُنظِّمين** (القسمان "ج" و "د" من استبيان تخصيص السعة). ينطوي هذا التعاون على ما هو أكثر من التشغيل الفني اليومي لخطوط الأنابيب المتصلة. وبدلاً من ذلك، يتطرق إلى تطوير إجراء متوافق لتخصيص السعة على جانبي نقطة الربط. كما تطرق الاستبيان إلى الصلاحيات الوطنية للمُنظِّمين في الموافقة على قوانين الشبكات ومراقبة الامتثال.

جُمعت الإجابات من 5 أعضاء في جمعية "ميدريغ" ممّن يقيمون في الدول الأعضاء. وقد وردت أربع (4) إجابات إضافية من أعضاء "ميدريغ" من خارج الاتحاد الأوروبي. من المفيد إلحاق الاستبيان بالتحليل والتوصيات لتلخيص أوجه التشابه والاختلاف بين الدول التي شاركت في الدراسة المسحية. لاحظنا أن الأعضاء التالية أسماؤهم في جمعية "ميدريغ" ردوا على الاستبيان وتبين أنهم مقيمون في دول الاتحاد الأوروبي:

- تشارك **فرنسا** 7 نقاط ربط، بما فيها ثلاث نقاط دخول / خروج مادية بين فرنسا وبلجيكا ونقطة البرانيس. تجري المشاركة في اثنين من نقاط الربط الـ 7 مع سويسرا (أولتينجو (فرنسا) / رودرزدورف (سويسرا) و جورا). وهناك نقطة ربط أخرى، وهي نقطة دونكيرك، وتربط فرنسا بحقول الإنتاج في النرويج. أوضحت الجهة التنظيمية الفرنسية لهيئة تنظيم الطاقة (فرنسا) أن السعة في نقاط الربط التابعة الأوروبية تُخصص وفقاً للإطار القانوني للاتحاد الأوروبي وقانون شبكات تخصيص السعة. يعتمد تخصيص السعة في نقاط الربط غير التابعة للاتحاد الأوروبي على آلية الأولوية للأسبقية مع فترة اشتراك أطول. لم تُقدَّم أي معلومات عن منتجات السعة في نقاط الربط خارج الاتحاد الأوروبي. لا تُحدَّد أي سعة على المدى القصير في نقاط الربط غير التابعة للاتحاد الأوروبي. أبلغت هيئة تنظيم الطاقة بأن السعة في نقاط الربط قد تكون محجوزة على شكل منتجات سنوية لمدة تصل إلى 15 عاماً. من غير الواضح ما إذا كان ذلك ينطبق كذلك على الجانب الفرنسي لنقاط الربط غير التابعة للاتحاد الأوروبي. تُعتمد آليات إدارة التزاحم ولكن من غير الواضح ما إذا كانت تنطبق كذلك على نقاط الربط غير التابعة للاتحاد الأوروبي.
- يوجد لدى **اليونان** نقطتا ربط، واحدة مع بلغاريا (سيديروكاسترو/ كولاتا) وواحدة مع تركيا (كيبي). ينص قانون الشبكة اليوناني على تخصيص السعة من خلال أحكام اللائحة التنظيمية (الاتحاد الأوروبي) 459/2017 (أي التخصيص من خلال المزادات ذات المنتجات القياسية) في نقطة الربط في كيبي خارج الاتحاد الأوروبي. وتطبّق أحكام إدارة التزاحم أيضاً وفقاً لإطار الاتحاد الأوروبي على جانبي نقطة الربط. ومع ذلك، لا تُطرح منتجات حزم السعة في اتجاه التدفق المادي المهيمن (بلغاريا واليونان) لوجود نقص في السعة الثابتة في الجانب البلغاري من نقطة الربط. تُحجز كل السعات الفنّية تقريباً على الجانب البلغاري من نقط الربط بعقود طويلة الأجل قائمة مُسبقاً. إنّ نظام تخطيط تحسين السعة المطروح بواسطة هيئة المنافسة اليونانية شركة "ديبا" ألزمها بإطلاق سعة احتياطية تصل إلى 67% من السعة الفنّية في نقطة الربط سيديروكاسترو وحتى 55% من السعة الفنّية في كيبي، بما يُتيح كمية كبيرة من السعة للتخصيص القائم على السوق. تظلّ مشاركة "ديبا" في مزادات تخصيص السعة قائمة على الشروط المتعلقة بنظام تخطيط تحسين السعة.
- تمتلك **إيطاليا** 5 نقاط ربط، واحدة مع النمسا (تارفيزيو/ آرنولدشتاين)،وواحدة مع سلوفينيا (غوريزيا / سيمبيتر)، و3 نقاط ربط غير أوروبية: يصل خط "مازارا ديل فالو" شبكة غاز البترول المسال الإيطالية (سنام ريت غاز) بخط أنابيب ترانسميد (تونس والجزائر)، ويصل خط "جيلا" الشبكة (سنام ريت غاز) مع غرين ستريم (ليبيا) و"باسو غرايس / غرايسباس" مع سويسرا. يُطبّق قانون شبكة تخصيص السعة على نقطتي الربط الأوروبيتين. وتتوافق كذلك إجراءات إدارة التزاحم في نقاط الربط الأوروبية مع المتطلبات القانونية للائحة التنظيمية الأوروبية 2009/715. لم تُقدَّم أي معلومات محددة في استبيان "ميدريغ" لتخصيص السعة وإدارة التزاحم في نقاط الربط غير التابعة للاتحاد الأوروبي. ومع ذلك ، وفقاً لقانون شبكة "سنا ريت غاز" (الفصل 5)، تُخصَّص السعة في باسو غرايس وفقاً لإجراءات وقواعد الاتحاد الأوروبي. تُخصَّص السعة في مازارا ديل فالو وجيلا في منصة الحجز "بريزما"، من خلال المزادات، كما هو منصوص عليه في إطار الاتحاد الأوروبي وعلى شكل منتجات قياسية (سعة سنوية، فصلية، ويومية أيضاً بموجب شروط). ذكرت الهيئة التنظيمية الإيطالية أنه لا توجد سعة قصيرة الأجل مخصصة للمنتجات قصيرة الأجل في مازارا ديل فالو وجيلا. ووفقاً لقانون شبكة "سنا ريت غاز"، تسري قواعد إدارة التزاحم الخاصة بالاتحاد الأوروبي على باسو غرايس، ولكنها لا تسري على نقاط الربط غير التابعة للاتحاد الأوروبي.
- لدى البرتغال نقطة ربط أوروبية واحدة مع إسبانيا (كامبو مايور (البرتغال) / باداجوز (إسبانيا). تُخصَّص السعة وفقاً للإطار القانوني للاتحاد الأوروبي وبصفة خاصة اللائحة التنظيمية الأوروبية 459/2017.
- تشترك **إسبانيا** في نقطة ربط واحدة مع البرتغال والنقطة الافتراضية "في آي بي البرانيس" التي تجمع بين نقاط ربط لاراو/ بيت-لاراو وإيرون/بورياتو مع فرنسا. ويوجد لدى إسبانيا نقطتا ربط أخرى غير أوروبية: تاريفا وألميريا. تربط نقط الربط الأولى نظام النقل الإسباني في إيناغاز بخط الأنابيب الأوروبي المغربي الذي يربط إسبانيا بالمغرب والجزائر. وتربط نقطة الربط الأخرى نظام إيناغاز بميدغاز ومصادر التوريد الجزائرية. تُخصَّص السعة في نقاط الربط الأوروبية وفقاً للإطار القانوني للاتحاد الأوروبي وعلى

وجه الخصوص باللائحة التنظيمية الأوروبية 459/2017. لم يُقدِّم المُنظِّم الإسباني معلومات تتعلّق بتخصيص السعة في نقاط الربط غير الأوروبية.

أكّد المُجيبون عن أسئلة استبيان "ميدريغ" من الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي أن آليات تخصيص السعة وإجراءات إدارة التزاحم موضحة في قانون الشبكة وأنّ عمليات التشاور الهيكلية قد تأسست مع أصحاب المصلحة ومُشغّلي نظام النقل والهيئات التنظيمية المجاورة. من غير الواضح ما إذا كانت هذه العمليات تغطي نقاط الربط غير التابعة للاتحاد الأوروبي. لدى السلطات التنظيمية الوطنية اختصاصات تتعلق بالموافقة على قواعد تخصيص السعة وإدارة التزاحم.

مما سبق، يتضح وجود إجراءات مشتركة لتخصيص السعة موجودة في نقاط الربط الأوروبية الداخلية. يأتي هذا الإجراء نتيجة لجهود متواصلة بُذلت لتطوير القواعد المشتركة في السوق الداخلية للاتحاد الأوروبي لأكثر من 20 عاماً (منذ أول لائحة توجيهية للغاز تحمل الرقم EC/92/96). ونصّت حزمة الطاقة الثالثة كذلك، من خلال اللائحة التنظيمية 2009/715، على أن قواعد الوصول إلى نقاط الربط تضعها المفوضية بعد التشاور مع وكالة التعاون لهيئات تنظيم الطاقة والشبكة الأوروبية لمشغلي نظام نقل الغاز. تنطوي هذه القواعد، وفقاً لاستعراضها أعلاه، على منتجات سعة موحدة ثابتة وقابلة للانقطاع، وحيثما أمكن منتجات مجمّعة. تُخصَّص السعة من خلال المزادات وفقاً لتقويم مشترك في الاتحاد الأوروبي ومن خلال منصات حجز مصممة بشكل محدد الغرض. تُحدَّد أحكام إدارة التزاحم والتزامات مُشغِّلي نظام النقل الخاصة بالتشغيل البيني وتبادل البيانات على المستوى الأوروبي. ومع ذلك، فإن أساليب التخصيص في الشبكات غير التابعة للاتحاد الأوروبي هي أقل توافقاً بما أنّ إطار الاتحاد الأوروبي لا يفرض تطبيقه على نقاط الربط للدول الأعضاء المشتركة مع بلدان ثالثة. لاحظنا أنه باستثناء نقاط الربط السويسرية ونقطة الربط المشتركة بين اليونان وتركيا، تربط نقاط الربط المتبقية دول الاتحاد الأوروبي بحقول الإنتاج بشكل مباشر تقريباً.

لمتابعة التحليل، نذكر ما يلي بالنسبة إلى الأعضاء الأربعة في جمعية "ميدريغ" الذين أجابوا عن أسئلة الاستبيان ممّن هم من خارج الاتحاد الأوروبي:

- **مصر** لديها موارد هيدروكربونية كبيرة. ومع ذلك، واجهت البلد انخفاضاً في إنتاج الغاز وارتفاعاً في الطلب عليه. انخفض الإنتاج المسوّق بسرعة بين عامي 2009 و 2015. وبعد ذلك، انتعش الإنتاج في عام 2017 نتيجة لتشغيل حقول الغاز البحرية الجديدة. ولتلبية الطلب، بدأ تشغيل مصنعين للغاز الطبيعي المسال في عام 2015. يوجد لدى مصر نقطة ربط على خط الغاز العربي مع الأردن، لكن الصادرات قد انخفضت. تُخصَّص السعة على خط الغاز العربي من خلال عقود ثنائية طويلة الأجل. لم تقدم أي معلومات عن آليات تخصيص السعة الأخرى على البنى التحتية ونقاط الدخول الأخرى. ينص قانون تنظيم سوق الغاز الجديد الصادر في تموز/يوليو 2017 على إنشاء هيئة جديدة لتنظيم الغاز لقطاع الغاز، ويتوقع إلغاء تنظيم أنشطة الغاز في المصب (دخول الطرف الثالث إلى البنية التحتية، والانفتاح التدريجي لسوق الغاز). من المفهوم أنه ستوضع آليات تخصيص السعة وإجراءات إدارة التزاحم في سياق أحكام القانون الجديد.
- **إسرائيل** لديها موارد هيدروكربونية كبيرة أيضاً. ولا تستورد الدولة الغاز وليس لديها نقاط ربط. يجري الربط بشبكة النقل عبر حقول الإنتاج التشغيلية الثلاثة خارج غزة، في عسقلان وتمار. تقع محطة استقبال الغاز الطبيعي المسال في البحر قبالة مدينة الخضيرة الساحلية. بدأت الصادرات إلى الأردن من حقل تمار في عام 2017. ويبني مُشغِّل نظام النقل الإسرائيلي، الشركة الإسرائيلية لخطوط الغاز الطبيعي، أيضاً خط أنابيب غاز جديد لتوريد الغاز من حقل لفياتان إلى شركة الكهرباء الوطنية الأردنية على مدى 15 عاماً. وفي ردّها على استبيان "ميدريغ" لتخصيص السعة، أشارت وزارة الطاقة الإسرائيلية، التي تعمل أيضاً كمنظم وطني للغاز، إلى أن تخصيص السعة في نظام النقل يكون على أساس الأولوية للأسبقية. تصل مدة منتجات السعة إلى 15 سنة. والمنتجات الشهرية متاحة أيضاً، ويوضع جزء من السعة الفنّية جانباً لمثل هذه المنتجات. لا توجد منتجات قابلة للانقطاع. لا يوجد حالياً تزاحم تعاقدي، ولكن يوجد تزاحم مادي. تتحقق إدارة التزاحم من خلال الاستخدام أو الفقدان قصير الأجل. ومع ذلك، لا تُطرح السعة غير المستخدمة في السوق الثانوية. توصف قواعد الوصول إلى نظام النقل في قانون الشبكة، الذي اعتمده المُنظِّم. كما تُكلَّف الوكالة الوطنية للغاز بضمان توفير أقصى سعة ممكنة. هناك إجراء للتشاور مع الجهات صاحبة المصلحة موضع التنفيذ.
- يوجد لدى **الأردن** نقطتا ربط على خط الغاز العربي (مصر والأردن، والأردن وسوريا). انخفضت الواردات من خط الأنابيب العربي إلى حد كبير في عام 2011، حيث بلغ حجم الواردات أقل بعشرة أضعاف مما أصبح عليه الحال في عام 2014. يأتي هذا الانخفاض نتيجة لعدة حوادث على خط الغاز العربي والقيود التي تفرضها مصر على إمدادات الغاز. وقد رُكّبت وحدة تخزين عائمة لإعادة تحويل الغاز في ميناء العقبة على البحر الأحمر في عام 2015. بدأ الأردن باستيراد الغاز من حقل غاز تمار في إسرائيل عام 2017. وتُخصَّص السعة على نظام النقل على أساس الأولوية للأسبقية. يُطرح عرض السعر بوحدة قياس مليون وحدة حرارية بريطانية والعقود لأكثر من عام. لا تتوفر العقود القابلة للانقطاع، ولا يُحجز أي جزء من السعة الفنية للحجوزات القصيرة الأجل. ووفقاً للردود الواردة، لا يُحدَّد أي تزاحم تعاقدي أو مادي ولا توجد أي مؤشرات لإدارة التزاحم. يُحدَّد الإجراء الخاص بتبادل المعلومات بين مُشغِّلي نظام النقل المتجاورين في قانون الشبكة. يضع المُنظِّم في الحسبان الاختلافات في البيئات التنظيمية باعتبارها معوق رئيسي للتعاون

بين مُشغِّلي نظام النقل. تصادق الهيئة التنظيمية على قانون الشبكة وتضمن توفير أقصى سعة ممكنة. هناك إجراء للتشاور مع الجهات صاحبة المصلحة موضع التنفيذ.

- **تركيا** تشترك في نقطتي ربط مع الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي: نقطة ربط كيبي مع اليونان ونقطة ربط ستراندزا/مالوكلار على الحدود بين بلغاريا وتركيا. والنقطة الثانية هي لخط أنابيب عبر البلقان الذي يستورد الغاز إلى تركيا من الاتحاد السوفياتي عبر رومانيا وبلغاريا. وهناك ثلاث (3) نقاط ربط أخرى: خط ربط في تيركغوزو على الحدود الشرقية للبلاد الذي يقبل الغاز من أذربيجان، غوربولاك مع شحنات من إيران و دوروسو، ونقطة دخول الغاز التي تُشحَن عبر خط أنابيب بلو ستريم. ذكرت الهيئة التنظيمية التركية "إيمرا" أن السعة تُخصَّص بالتناسب على أساس سنوي، وأنه في حالة وجود السعة المتاحة المتبقية، يمكن تخصيصها على أساس شهري على الأقل. لا تتوفر منتجات قابلة للانقطاع، ولا تتوفر سعة احتياطية للتخصيص على المدى القصير. ووفقاً للردود الواردة، لا يُحدّد أي تزاحم تعاقدي أو مادي على نقاط الربط ولا توجد أي مؤشرات على تطبيق إدارة التزاحم. ومع ذلك، يمكن طرح السعة غير المستخدمة في السوق الثانوية. يتوقع إجراء تبادل المعلومات بين مُشغِّلي نظام النقل المتجاورين لأسباب فنية (صيانة) ويُحدَّد ذلك في قانون الشبكة. تُقدّم السعة بوحدة قدم قياسي^3/اليوم. يضع المُنظِّم في الحسبان الاختلافات في البيئات التنظيمية باعتبارها معوق رئيسي للتعاون بين مُشغِّلي نظام النقل. تصادق هيئة تنظيم سوق الكهرباء التركية "إيمرا" على قانون الشبكة ويضمن توفير أقصى سعة ممكنة. هناك إجراء للتشاور مع الجهات صاحبة المصلحة موضع التنفيذ.

ما ورد أعلاه يعزز استنتاجنا السابق المقدم فيما يتعلق بتحليل الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي. في نقاط الربط غير الأوروبية أو نقاط الربط المختلطة الأوروبية وغير الأوروبية، تُخصَّص السعة في معظمها على أساس الأولوية للأسبقية من خلال العقود الطويلة الأجل. وفي بعض الحالات، يوجد مخطط تناسبي أيضاً. تُطرَح السعة في وحدات مختلفة من القياسات مثل كيلوواط في الساعة وقدم قياسي^{3}ومليون وحدة حرارية بريطانية. وعموماً، تكون السعة الطويلة الأجل متاحة في أوقات محدودة فقط ومعظمها على شكل منتجات شهرية. لا تتوفر العقود القابلة للانقطاع، ولا يُحجز أي جزء من السعة الفنية/المتاحة للحجوزات القصيرة الأجل. تُطبّق بعض آليات إدارة التزاحم من خلال الاستخدام أو الفقدان القصير الأجل، ولكن لا تُوفَّر السعة غير المستخدمة في السوق الثانوية. يقتصر التعاون بين مُشغِّلي نظام النقل المتجاورين على الجوانب الفنية لتشغيل الشبكة. أقرّ المجيبون في استبيان "ميدريغ" لتخصيص السعة بأن الاختلافات في البيئات التنظيمية تشكل حاجزاً رئيسياً أمام التعاون بين مُشغِّلي نظام النقل. كقاعدة عامة، تصادق الهيئة التنظيمية على قانون الشبكة وتضمن توفير أقصى سعة ممكنة. هناك إجراء للتشاور مع الجهات صاحبة المصلحة موضع التنفيذ.

الجدول 4 يقدم ملخصاً للمعلومات المجمّعة.

المواضيع المطروحة في استبيان "ميدريغ" لتخصيص السعة	نقاط الربط في الاتحاد الأوروبي	نقاط الربط غير الأوروبية
أ- منتجات السعة وآليّات تخصيص السعة	• تُحدَّد مجموعة مشتركة من المنتجات (بما في ذلك المنتجات القابلة للانقطاع والمجمّعة). • آليات تخصيص السعة غير التمييزية والشفافة هي في موضع التنفيذ. • يجري تبنّي آليات متسقة لتخصيص السعات القائمة على السوق (المزاد العلني). • توضع نسبة مئوية من السعة جانباً للمنتجات القصيرة الأمد. • وجود اتفاقات نقل الغاز القديمة طويلة الأجل لا يزال يحول دون تجميع السعات.	• بشكل عام، تُطرح منتجات سنوية أو متعددة السنوات فقط. • لا توجد آليات لتخصيص السعات قائمة على السوق. • في بعض الحالات، تُعتمد كذلك نماذج توزيعية (الأولوية للأسبقية أو بالتناسب)، ولكن كثيراً ما توجد اتفاقيات طويلة الأجل فقط.
ب- إدارة الاستفسارات7	• إجراءات إدارة التزاحم هي موضع التنفيذ. • يتم توفير السعة غير المستخدمة في السوق الثانوية	• توجد إجراءات غير منظمة لإدارة الازدحام. • وفي عدة حالات، لا تتوفر السعة غير المستخدمة في السوق الثانوية.
جـ- التعاون بين مشغِّلي نظام النقل	• لا توجد عوائق معيّنة أمام التعاون بين مُشغِّلي نظام النقل عند نقاط الربط بين دول أعضاء الاتحاد الأوروبي.	• هناك عوائق قائمة أمام التعاون (السياسي و/أو التنظيمي) بين مُشغِّلي نظام النقل.

المواضيع المطروحة في استبيان "ميدريغ" لتخصيص السعة	نقاط الربط في الاتحاد الأوروبي	نقاط الربط غير الأوروبية
	• تعمل الشبكة الأوروبية لمشغلي نظام نقل الغاز كمُيسِّر للتعاون بين مُشغِّلي نظام النقل الأوروبيين.	
د- دور المُنظِّم	• آليات تخصيص السعة وإجراءات إدارة التزاحم معتمدة بواسطة الهيئة التنظيمية الوطنية. التعاون بين الهيئات التنظيمية الوطنية قائم على نطاق واسع.	• في بعض الحالات، تصادق الهيئة التنظيمية على قانون الشبكة أو جزء منه. في حالات أخرى، تخضع العقود الثنائية لشرط النقل.

الجدول 4 – ملخص للإجابات المقدمة على استبيان "ميدريغ" لتخصيص السعة.

5- التوصيات

مع الأخذ في الاعتبار الاستنتاجات المترتبة عن عملية الرصد هذه، يمكن وضع عدد من التوصيات.

تتبع التوصيات الموضوعة هنا أيضاً من المبادئ التوجيهية السابقة حول تخصيص السعة وإدارة التزاحم المدرجة في إرشادات مجموعة "ميدريغ" للممارسات الجيدة بشأن منفذ الأطراف الثالثة إلى منطقة البحر المتوسط المنشورة عام 2013 (الفقرة 2-6).

يُلاحظ أن التوصيات الحالية لا توحي بأي حال من الأحوال أن تتبنى منطقة البحر الأبيض المتوسط الإطار الأوروبي الحالي. كما ذكر في القسم السابق، تم تبني إطار الاتحاد الأوروبي ويجري تنفيذه نتيجة لعملية طويلة امتدت على مدى عقدين من الزمن. النطاق العام لإطار الاتحاد الأوروبي هو إنشاء سوق غاز أوروبي واحدة. يتعلّق النطاق هنا بالأحرى بتوفير توجيهات من أجل استخدامٍ أكثر كفاءة للسعات الحالية لصالح شركات الشحن، وبما يشمل الوافدين الجدد، وعلى رأسهم المستهلكين النهائيين. لا شك في أنّ تطبيق قواعد التخصيص غير التمييزية والشفافة لقواعد تخصيص السعة وإدارة التزاحم يمكن أن يشجّع المنافسة بين الغاز ويحد من استئثار السوق، ويضمن أمن الإمداد، ويوفّر إشارات مناسبة للاستثمارات الجديدة في إطار بيئة تنظيمية مستقرة ومحدّدة جيداً. ولكن عند الاقتضاء، تُعرض بعض الأمثلة من التجربة الأوروبية بهدف طرح أمثلة عملية.

تضع الفقرات التالية أساساً للتوصيات.

- **يجب على مشغّلي نظام النقل القيام بدور نشط في إدارة حسابات السعة**

ينبغي وجود شفافية كافية فيما يتعلق بتوافر السعة وتعظيم القدرات المتاحة في جميع نقاط الربط. يجب أن يقوم مشغِّلو نظام النقل بنشر السعة التقنية والمتاحة والطرق المطبقة على مثل هذه الحسابات.

يوصى بأن يتبع مُشغِّلو نظام النقل نهجاً ديناميّاً لتقدير السعة الفنية. يتطلب النهج الديناميي أن يعمد مُشغِّلو نظام النقل إلى إعادة حساب السعة المتاحة فنياً على أساس منتظم وعلى أساس الشروط الفنية الفعلية (مثل القيمة الحرارية ودرجة الحرارة والاستهلاك المتوقع لفترة من الزمن). ويتعين على مُشغِّلي نظام النقل أن يتعاونوا حيثما أمكن مع مُشغِّلي نظام النقل المتجاورين من أجل حسابات السعة الفعالة هذه.

- **يجب أن يكون لدى مشغِّلي نظام النقل آلية شفافة ومحددة بوضوح ليتسنى لشركات الشحن طلب السعة.**

تشمل مثل هذه الآلية قواعد ومتطلبات وجداول زمنية واضحة ومحددة لتقديم طلب تحفظات بشأن السعة ومعالجتها، بما في ذلك المواعيد النهائية ذات الصلة.

يجب أن تُبرم أيضاً اتفاقات موحدة للنقل ومتطلبات ائتمانية واضحة وتعرفات نقل شفافة وقابلة للتكرار. يجب أن تعتمد تعرفات النقل على الرسوم المرتبطة بالسعة المحجوزة، لا على أساس السعة المستخدمة (أو بسبب حجم الغاز أو كمية الطاقة المنقولة عبر نقطة الربط أو خط الأنابيب). يمكن للرسوم القائمة على السعة أن تحول دون اكتناز السعة غير المستخدمة.

حيثما لا يوجد تزاحم في نقطة ربط قائمة، يجب على مُشغِّلي نظام النقل قبول جميع طلبات السعة مبدئياً. في حال رفض مُشغِّل نظام النقل تخصيص السعة المتاحة، يجب إشعار المُنظِّم بقرار مُشغِّل نظام النقل.

وُضعت التوصيات أعلاه بناءً على الافتراض الضمني بفصل عقود نقل وتوريد الغاز المجمّعة إلى اتفاقية واحدة أو أكثر من اتفاقيات نقل الغاز وعقود التوريد المنفصلة في سياق التفكيك القانوني/الوظيفي على الأقل لمُشغِّلي نظام النقل. يؤدي الفصل غير الوافي للبنية التحتية عن وظائف التوريد إلى الافتتاح غير الكافي للسوق بغضّ النظر عن أي تخصيصات قواعد متطورة أو أقل تطوراً للقواعد وإدارة التزاحم. إذا لم تبدأ هذه العملية أو لم تكتمل بعد، فيجب أن تُستكمل بأسرع ما يمكن.

- **يجب أن تكفل أساليب تخصيص السعة عدم حرمان الداخلين الجدد من السوق.**

يشترط الإطار الأوروبي وضع جزء معقول من السعة الفنية في نقطة من نقاط الربطة جانباً لمنتجات السعة الثابتة لأقل من سنة. تُوفَّر العقود السنوية لمدة تصل إلى 15 سنة، ولكنها تُخصَّص سنوياً (أي 15 عقداً سنوياً بدلاً من عقد واحد لمدة 15 سنة). تُتيح مثل هذه الأنواع من المنتجات للداخلين الجُدد منفذاً إلى السعة، والحد من مخاطر إغلاق السوق من قبل الشركات القائمة، وتساعد على جلب السعة إلى السوق على أساس منتظم. من ناحية أخرى، من المسلّم به أن الافتقار إلى اتفاقات تجارية عامة طويلة الأجل يفرض مخاطر كبيرة على تمويل أي استثمارات جديدة وأنه يتعين تحقيق توازن صحيح بين عمليات حجز السعة الطويلة الأجل والفرص المتاحة للداخلين الجُدد.

إجمالاً، أظهرت التجربة الأوروبية أنه إذا وُجد مستوى معقول من السعة على المدى القصير في السوق، فإنّ اكتناز السعات لفترات الذروة يقلّ أيضاً. تُعدّ توليفة منتجات السعة لفترات زمنية مختلفة ضرورية لتحقيق الاستقرار والمرونة في الوصول. إذا كانت شركات الشحن تمتلك منفذاً إلى مجموعة من فترات السعة الزمنية، فسوف تحفّزها لشراء أكبر قدر ممكن من السعة حسب الطلب خلال فترات زمنية أطول وفي نفس الوقت ستسمح لها باقتناء سعة إضافية في وقت قصير لفترات ذروة مفاجئة.

يُشار إلى أنه كثيراً ما يوجد تزاحم تعاقدي في نقاط الربط القائمة وعلى جانبي الحدود بسبب اتفاقات نقل الغاز القديمة الطويلة الأجل. وعلى سبيل المثال، اعتادت الحالة في الجانب البلغاري من نقطة الربط بين بلغاريا واليونان أن تكون شبيهة بالحالة في نقطة الربط في الجانب اليوناني، وقد تكن أيضاً الحالة متشابهة في نقاط الربط الأخرى لبلدان "ميدريغ". إنّ طرح آليّات الغاز وإطلاق السعة كالتي فُرضت على "ديبا" اليونانية الحالية في الجانب اليوناني من نقطة الربط بين اليونان والبرتغال واليونان وتركيا، ووضع حد أقصى لسعة الحصة / حصة السوق التي تنالها شركة شحن/ توريد معينة كتلك التي فرضت على شركت التوريد بالجملة الإيطالية، أو الآليّات المطروحة في قرارات الإعفاء لعدد من خطوط الأنابيب المعفاة من الضرائب في الاتحاد الأوروبي مثل "أوبال" و "تاب" و "آي جي بي" هي آليات مبرهنة جيداً لحل قضايا هيمنة السوق والاستئثار الرأسي.

في هذا القسم، أحجمنا عن عرض توصية بمنهجية محددة واحدة لتخصيص السعة. أبلغ المستجيبون الذين يتعاملون مع نقاط ربط غير أوروبية أن تخصيص القدرة يكون على أساس الأولوية بالأسبقية أو على أساس تناسبي. وفي الواقع تضمن المزادات المطبقة حالياً في نقاط الربط الأوروبية تخصيص السعة الثابتة لتلك الأطراف التي تقدرها أكثر. ويمكن للمزادات الخاصة بالسعة، بالإضافة إلى إجراءات إدارة الازدحام الفعالة، أن تزيد من تعزيز السيولة والمنافسة. ومع ذلك، من المسلّم به أن المزادات ربما تكون مرتبطة بعملية تنفيذ معقدة. وبالنظر إلى التجربة الأوروبية، قد يكون المزاد العلني سلعة أخيرة في قائمة طويلة تُعطى فيها الأولوية الأولى لإنشاء قواعد شفافة وإتاحة السعة الحالية للسوق.

- **إدارة التزاحم وحوافز مشغّل نظام النقل**

تُعد إدارة الازدحام عاملاً أساسياً في توفير السعة الاحتياطية الحالية غير المستخدمة بهدف زيادة استخدام الشبكة والمنافسة أيضاً. أظهرت التجربة الأوروبية أنه قد يصعب تنفيذ "الاستخدام أو الفقدان" على المدى الطويل، وخصوصاً في المراحل الأولى من افتتاح السوق. ومع ذلك، فإن طرح أسلوب "الاستخدام أو الفقدان" القابل للانقطاع أو الثابت على المدى القصير يتطلب تعديلات ثانوية فقط في قانون الشبكة، ويسهل قبوله على نحو مُقارَن بواسطة الشركات القائمة، وقد يخلق فرصاً للداخلين الجُدد، بشرط أن تُخصَّص السعة المعلنة من خلال عملية شفافة وغير تمييزية.

يجب أيضاً تحفيز مالكي السعات على إطلاق السعة غير المستخدمة في السوق الثانوية من أجل الاحتفاظ بحجوزات قصيرة الأجل. فالحوافز الجيدة التصميم يمكن أن توفر آلية فاعلة وناجعة للهيئات التنظيمية للتأثير على سلوك مشغِّلي نظام النقل وشركات الشحن.

- **يجب أن تكون أساليب تخصيص السعة عند نقاط الربط عبر الحدود متوافقة قدر الإمكان.**

تُقدّم التوصية هنا بشأن نقاط الربط التي تتشارك فيها بلدان مجموعة "ميدريغ". وكلما كانت أساليب تخصيص السعة والمنتجات المتاحة أكثر توافقاً في كلا جانبي نقطة الربط، زادت سهولة التجارة، وانخفضت تكاليف المعاملات. يُعدّ التعاون بين مُشغّلي نظام النقل لتحقيق مخططات متوافقة ضرورياً مع ذلك.

- **التعاون بين مُشغّلي نظام النقل المتجاورين والمُنظِّمين**

من أجل تحسين استخدام الشبكات والسعة المقدمة، يتعين على مشغلي نظام النقل المتجاورين التعاون فيما بينهم على المستوى التقني والتشغيلي. وقد أظهرت التجربة الأوروبية حقاً أن عدم التوافق في المجالات الفنّية والتشغيلية والاتصالات يخلق حواجز كبيرة أمام

التدفق الحر للغاز وتعظيم استخدام الشبكة. كما تم تحديد قضايا متعلقة بجودة الغاز ومعايير العرض الشاملة. اتفاقيات الربط البيني التي تستهدف على الأقل القواعد التالية: (أ) التحكم في التدفق؛ (ب) مبادئ القياس لكميات الغاز ونوعيته؛ (ج) قواعد المطابقة؛ (د) قواعد لتخصيص كميات الغاز؛ (هـ) إجراءات الاتصال في حالة وقوع أحداث استثنائية؛ (و) تسوية المنازعات الناشئة عن اتفاقات الربط التي تؤدي إلى توحيد وتسهيل التعاون بين مُشغِّلي نظام النقل. أشار المشاركون في استبيان "ميدريغ" لتخصيص الطاقة إلى أنّ التعاون المتعلق بالصيانة قد تأسس فعلاً في العديد من نقاط الربط ضمن بلدان "ميدريغ" وأنّ التعاون في المسائل الفنية هو موضع التنفيذ أصلاً. ولا بُد من توسيع هذا التعاون تدريجياً لمعالجة مواضيع أخرى في القائمة المبينة أعلاه.

وتدعم جمعية "ميدريغ" بشكل نشط إنشاء جمعية مُشغِّلي نظام النقل للغاز في منطقة البحر الأبيض المتوسط، أي اتحاد لمشغلي أنظمة الغاز ليمثّلوا بلدان متعددة في حوض البحر المتوسط التي يمكن أن تساهم على نحو بنّاء في حوار إقليمي لتعزيز التعاون وإزالة الحواجز بين مُشغِّلي نظام النقل.

كما ينبغي متابعة الحاجة إلى مزيد من التعاون بين الهيئات التنظيمية الوطنية سواء على المستوى الثنائي و / أو من خلال مجموعة "ميدريغ" بمشاركة نشطة من جانب المُنظِّمين.

- **صلاحية المُنظِّمين**

أبلغ المستجيبون بأن قواعد تخصيص السعة تتم الموافقة عليها بشكل عام من قبل المُنظِّمين. يجب تطبيق هذا الإجراء على جميع نقاط الربط داخل مجموعة "ميدريغ" وعلى جانب نقاط الربط العابرة إلى مجموعة "ميدريغ"[5] والتي تنتمي لبلد في مجموعة "ميدريغ". ويجب أن يخضع تخصيص السعة للمراجعة اللاحقة بواسطة الهيئات التنظيمية الوطنية إذا ارتأت أنّه يلزم لها القيام بذلك."

6- آفاق المُستقبل

لقد وجد هذا التقرير أن آلية تخصيص السعة وإجراءات إدارة التزاحم بين أعضاء "ميدريغ" من خارج الاتحاد الأوروبي أو بين دول الاتحاد الأوروبي / الدول غير الأعضاء في الاتحاد الأوروبي لم تُطوَّر بالكامل بعد، ولا بُد من بذل مزيدٍ من العمل من أجل تنفيذها الكامل. وبهذا المعنى، تقترح بعض التوصيات تشجيع الوصول غير التمييزي والاستفادة الفعالة من الشبكة.

سوف يخضع التقدم المحرز في تنفيذ المبادئ التوجيهية للممارسات السليمة بشأن تخصيص السعة في منطقة البحر الأبيض المتوسط والامتثال لها للرصد على نحو منتظم من قبل مجموعة "ميدريغ" المخصصة للغاز. وسوف يُجرى أول رصد للامتثال لإرشادات الممارسات السليمة بشأن تخصيص السعة في عام 2020. وإذا وُجد ذلك مفيداً خلال عملية المراقبة، فمن الممكن إرسال تقرير تخصيص السعة لقسم الاستشارات العامة لجمع أي مؤشرات و/أو ملاحظات من أصحاب المصلحة.

[5] بالإشارة إلى نقاط الربط عبر جمعية منظمي الطاقة لدول حوض البحر المتوسط "ميدريغ"، تُشير الإحالة هنا إلى نقاط الربط التي يتشارك فيها أحد بلدان "ميدريغ" وأحد البلدان من خارج "ميدريغ".