

انبوب نفط ايلات — عسقلان وتطور استخدامه الدكتور سعيد حمود

الاسرائيلية وتخرج منها ، الا في حال الحصول على تصريح من وزارة المالية ، بما ان انبوب نقل النفط الخام قد بدأ بالعمل » .

وسوف تقوم اسرائيل بتوسيع اسطول ناقلاتها ليصبح ١٩ ناقلة ، من بينها ثلاث ناقلات عملاقة سيجري بناؤها في احواض « روتردام » . وتأمل اسرائيل ان تتمكن بواسطة هذا الاسطول من الناقلات ان تنقل النفط من مصادره شرقي السويس الى ايلات ثم من المصفاة التي تبنيها في عسقلان الى وجهته في اوربا . وهكذا تتولى اسرائيل عملية شحن متكاملة .

والمسؤال الكبير الذي يهنا في هذه المذكرة ليس تفاصيل المشروع ومصادر تمويله بل مصادر تمويله بالنفط . وقد طرح هذا السؤال بشكلين : الشكل الاول طرحته مجلة "Petroleum Times" في عددها الصادر بتاريخ ١٧ كانون الثاني ١٩٧٠ وهو : من سيستعمل انبوب ايلات — عسقلان ؟ أما الشكل الثاني فقد طرحته مجلة "Petroleum Service Press" في عددها الصادر في نيسان ١٩٧٠ ، وهو « ان امكانية تغطية ٢٠ مليون طن سنويا تبدو بعيدة في الوضع الحاضر فكيف بتغطية ٦٠ مليون سنويا ؟ » .

مصادر النفط الخام :

لم يفتح الرسميون الاسرائيليون عن مصادر النفط الحالية او المتوقعة والتي ستنتقل نفلها عبر انبوب ايلات — عسقلان . لكن من المعروف ان ايران هي المصدر الرئيسي لذلك النفط . اما المصدر الاخر والثانوي بالنسبة لايران فهو البترول الذي تصخه اسرائيل من سيناء المحتلة . واذا انتقلنا الى تقدير الكميات التي قد تشحن من ايران بالاضافة الى الكمية المسروقة من سيناء نجد ما يلي :

هناك ثلاثة مصادر للنفط الايراني وهي الشركات العالمية الكبرى صاحبة الامتيازات النفطية ، وشركة الزيت الايرانية الوطنية ، وشركات النفط الصغيرة

بعد اغلاق قناة السويس ، فكرت الحكومة الاسرائيلية في انشاء انبوب لنقل النفط يمتد من ايلات على البحر الاحمر الى عسقلان على البحر الابيض المتوسط ، يقطع اسرائيل ويكون طوله ١٦٠ ميلا (٢٥٤ كلم) وقطره ٤٢ انشا ، ويكون مصمما لحمل خمسة انواع مختلفة من الزيت الخام تضخ كل منها تلو الاخرى ، وتبلغ تكاليف انشائه ١١٣ مليون دولار .

لم يكن الهدف من انشاء وتنفيذ هذا المشروع بالاصل هدفا تجاريا ، بل كان هدفا سياسيا بحتا ، الا وهو التقليل من اهمية قناة السويس ومن الضغوط على اسرائيل لفتحها . حتى ان كبار المولدين ، وخاصة المالي الكبير روتشايلد ، قد عزفوا عن تمويل هذا المشروع لانهم لم يروا فيه اية امكانية للربح . لكن الحكومة الاسرائيلية استطاعت اقناع بعض المولدين بتمويل جزء صغير من المشروع وقامت هي بتمويل الجزء الاكبر منه .

لقد صمم المشروع بحيث ينقل الانبوب في الاساس ١٦ — ٢٠ مليون طن في السنة (أي ٢٨٠.٤٠٠٠ — ٤٠٠.٤٠٠ برميل يوميا) ، مع العلم بانه يتوجب نقل ٢٥ مليون طن بالسنة لكي تستعيد اسرائيل نفقات المشروع السنوية ولا تقع تحت خسارة . لكن يمكن زيادة طاقة الانبوب الى الحد الاقصى وهو ٦٠ مليون طن سنويا (أي ١٤٢ مليون برميل يوميا) بمساعدة محطات ضخ اضافية .

لقد تم انشاء انبوب ايلات — عسقلان وتدفع النفط فيه بسعة ٤٠٠.٤٠٠ برميل يوميا في شهر شباط ١٩٧٠ . ويدعي الاسرائيليون ان لديهم عقودا تغطي سعة البرميل الاساسية ، اي ٢٠ مليون طن بالسنة(١) . هذا ، وقد احاطت الحكومة الاسرائيلية تفاصيل المشروع وخط سيره وعلوه في صحراء النقب ومصادر تمويله وهوية الناقلات التي تنقل النفط اليه ثم هوية ووجهة الناقلات التي تنقل النفط من مصب الانبوب الى اوربا ، بالسرية التامة ، واعتبرت المعلومات المتعلقة بهذه الامور من ضمن معلومات « الامن القومي » . وقد جاء في مجلة "Petroleum Intelligence Weekly" ما يلي (٢) : « بموجب القانون يمنع نشر اية معلومات عن الناقلات التي تدخل الى الموانئ

١ — Middle East Economic Survey, Vol. XIII, No. 18, 27 February, 1970.

٢ — Petroleum Intelligence Weekly, March 23, 1970.