

البتترول على استخدام انبوب نפט ايلات —
عسقلان .

ولكن عند الاطلاع على التقارير الحديثة الصادرة
في المجلات Petroleum Intelligence Weekly و
Petroleum Service Press والتي يمكن
تلخيصها في الجدول التالي :

درجة استخدام الانبوب السنوية :

١٩٧٠ ١١ مليون طن . ١٩٧١ ١٩ مليون طن .
١٩٧٢ النصف الاول ١٢ مليون طن .

نلاحظ ان توقعات اسرائيل برفع درجة استخدام
الانبوب السنوية الى ٤٠ مليون طن قد فشلت ،
لماذا ؟ السبب الاول . العودة الى استخدام خط
التابلاين بعد اصلاحه وذلك في اذار سنة ١٩٧١ .
والسبب الثاني هو الانخفاض المفاجيء الذي طرأ
على ثمن استئجار ناقلات البترول والواضح من
الجدول التالي :

ثمن الاستئجار للرحلة الواحدة

| سنة ١٩٧١ | سنة ١٩٧٢ | |
|----------|----------|--------------|
| ٢٠٢ | ٨٤ | كانون الثاني |
| ١٦٣ | ٦٨ | شباط |
| ١٤٧ | ٥٦ | اذار |

والسبب الثالث وهو ان معظم ناقلات البترول
ترفض التعامل مع اسرائيل خوفاً من مقاطعة الدول
العربية لها . لذلك ، فعلى اسرائيل ان تستخدم
ناقلات اسرائيلية . وبالفعل فان لدى اسرائيل

حوالي ٢٨ ناقلة بترول وشراء هذه الناقلات قتل
من ارباح اسرائيل المتوقعة .

والسبب الرابع والاهم . وهو ان اسرائيل لم
تستطع ان تتقن شركات النفط الكبيرة ، باستخدام
انبوب نפט ايلات — عسقلان وذلك لان هذه
الشركات تريد المحافظة على مصالحها في الاراضي
العربية . هذا وتعتبر سيناء من احد مصادر البترول
الهامة اذ انه تم استخدام ٦ ملايين طن من بترول
سيناء سنة ١٩٧١ .

والسبب الخامس وهو صعوبة ايجاد الاسواق
في الخارج لشراء البترول الاسرائيلي ومن المعروف
ان رومانيا هي الدولة الاشتراكية الوحيدة التي
تستورد البترول الاسرائيلي . وذلك لان معظم
الاسواق في الخارج تسيطر عليها شركات البترول
الكبيرة .

وبالرغم من جميع الحقائق السابقة فان اسرائيل
ما زالت تتكلم عن التوسعات في هذا المشروع .

غفي حزيران ١٩٧٢ صدر تقرير عن توقيع عقد لبناء
تجهيزات لنقل البترول الى الناقلات الكبيرة مما
يؤدي الى زيادة مقدرة الانبوب الى ٦٠٠،٠٠٠
برميل يوميا .

ولكن هنالك تصريحاً اخر صدر في اب ١٩٧٢ وهو
بلسان مدير ادارة خط نפט ايلات — عسقلان
ويقول فيه ان الشركة لم تحصل على ارباح كبيرة
لسنة ١٩٧٢ بسبب المنافسة الناتجة عن انخفاض
اسعار استئجار ناقلات البترول .