

التحديد شركة النفط الوطنية الإيرانية ، وهي مؤسسة نفط حكومية أصبح يحق لها بموجب عقودها مع شركات الكونسورتيوم التي تستغل النفط الإيراني الحصول على كميات متزايدة من النفط الخام لتتصرف به حسب مشيئتها . ويعتقد أن إيران هي أيضا مصدر النفط الخام الذي يفرغ في ميناء ايلات وينقل منها الى شواطئ البحر المتوسط عبر خط انابيب ايلات - عسقلان وذلك ابتداء من مطلع عام ١٩٧٠ . بيد ان المطع على اوضاع صناعة النفط العالمية وأساليب سير عملياتها يدرك انه يستحيل ان يجزم المرء بأن يكون النفط الذي يشحن من الخليج العربي الى ميناء ايلات الاسرائيلي هو جميعه إيراني ، ذلك ان سلطة الدولة في البلد المنتج للنفط تتوقف عند حدود شحن النفط المنتج فيها في الناقل في ميناء التصدير حيث يصبح النفط ملك شركة النفط المنتجة له والتي ترتبط بشبكة معقدة من شركات ومؤسسات التوزيع العالمية . وبعبارة اخرى ، انه يستحيل على حكومة البلد المنتج للنفط بموجب ظروف سير عمليات شركات النفط السائدة حاليا ان تضبط وجهة سير ناقلات النفط بعد ان تغادر ميناء التصدير وان تكون على يقين بشأن المستقر الاخير للنفط الذي شحن منها ، فقد يفرغ هذا النفط في احد الموانئ ثم يعاد تحميله في ناقلة اخرى ويشحن الى ميناء ايلات او خلافه . ومما يؤكد ان شركات النفط في الخليج ، لا سيما التي تعمل في الاقطار العربية تقوم بعمليات مريبة في هذا الخصوص السرية التامة والتكتم الشديد الذي تحيط به السلطات الاسرائيلية عمليات شحن النفط الى ميناء ايلات وتفريغه في ذلك الميناء . وبناء على ما تقدم بوسع المرء ان يقول بأنه رغم ان الاحتمال الاكبر هو أن إيران هي المصدر الاساسي للنفط الخام الذي يشحن من منطقة الخليج العربي الى ميناء ايلات الاسرائيلي فانه ليس هناك ما يؤكد بأن إيران هي المصدر الوحيد ، وليس بالامر المستحيل ولا المستهجن ان تعتقد بعض شركات النفط الغربية العاملة في الاقطار العربية في الخليج صفقة مع السلطات الاسرائيلية لنقل جزء من النفط الذي تستخرجه من هذا القطر العربي او ذاك الى شواطئ البحر المتوسط القريبة من أسواق النفط الاوروبية عبر خط انابيب ايلات - عسقلان الضخم ، وذلك على سبيل الاقتصاد في نفقات نقله ولايجاد بديل دائم لفتاة السويس المعطلة منذ حرب حزيران ١٩٦٧ .

ومما يؤكد هذه الظنون ان مسألة شحن نفط الخليج الى ميناء ايلات الاسرائيلي كانت قد بدأت عقب حرب السويس عام ١٩٥٦ . حيث ان من أبرز الثمار التي جنتها اسرائيل نتيجة عدوانها ذلك هي فتح مضائق تيران وخليج العقبة ( ايلات ) أمام الملاحة الاسرائيلية نتيجة وضع قوات طوارئ دولية في موقع شرم الشيخ الاستراتيجي مما فتح أمام اسرائيل أبواب التعامل التجاري مع الاقطار الواقعة على شواطئ البحر الاحمر والخليج العربي وكذلك المحيط الهندي وافريقيا الشرقية وجنوب شرق آسيا .

فأثناء حرب السويس عام ١٩٥٦ عانت أوروبا الغربية من أزمة نفطية خانقة نتيجة تعطل الملاحة في قناة السويس ، وبالتالي تأخر تدفق شحنات الخليج العربي اليها . ويومئذ ، ارتفعت أصوات كثيرة في أوروبا الغربية والولايات المتحدة الأمريكية مطالبة بايجاد بديل لطريق النفط عبر قناة السويس بمد خطوط لانباب النفط عبر اسرائيل تصل ميناء ايلات بشواطئ اسرائيل على البحر المتوسط . « وكان أحد رواد هذه الخطة هارولد لوبل وهو مستشار لمؤسسة راند المختصة بالابحاث الاستشارية في أمريكا ، وكان في السابق باحثا في معهد فولك الاقتصادي الاسرائيلي » (٢٨) . ولكن يبدو ان الظروف السياسية في المنطقة والاعتبارات الاقتصادية اقتضت ارجاء تنفيذ مثل هذا المخطط الى ظروف مؤاتية بصورة افضل . واستعاض عن هذا المخطط بزيادة طاقة تخزين النفط في اقطار أوروبا الغربية بحيث يكون لديها مخزونا من النفط يعينها على