

ويسير خط الأنابيب هذا في معظم اجزائه بمحاذاة طريق ايلات - بئر السبع الجديدة ، ومن بئر السبع الى أسدود على ساحل البحر المتوسط ، ومن أسدود الى حيفا بمحاذاة الطريق الساحلي .

لقد انشئ هذا الخط ، أساسا ، ليتولى نقل النفط الخام المستورد من مناطق الخليج العربي من ميناء ايلات (العقبة) الى معمل تكرير النفط في حيفا ، بيد انه بعد ان تم في عام ١٩٧٠ تشغيل خط ايلات - عسقلان الضخم تم الاستغناء عن الجزء الجنوبي من خط ايلات - حيفا في أغراض نقل النفط الخام من ميناء ايلات الى مصفاة حيفا ، وأصبح هذا الجزء الجنوبي (ايلات - أسدود) يستخدم في تزويد المصانع الواقعة في جنوب اسرائيل بزيوت الوقود الثقيل والنفط الخام ، بينما أصبحت مصفاة النفط في حيفا تزود بالنفط الخام المستورد عبر ميناء ايلات بواسطة خط أنابيب ايلات - عسقلان وذلك بفضل وصلة بين خط أنابيب ايلات - عسقلان الضخم هذا والجزء الشمالي من خط ايلات - حيفا الصغير ابتداء من ميناء أسدود .

ثانيا : **خط أنابيب ايلات - عسقلان** : يمتد هذا الخط من ميناء ايلات (العقبة) على البحر الاحمر الى ميناء عسقلان على البحر الابيض المتوسط ، ويقطع اسرائيل من أقصى جنوبها الى وسط ساحلها المتوسطي ، ويبلغ طوله نحو ١٦٠ ميلا (٢٥٤ كيلومترا) وقطره ٤٢ بوصة . وهو يعتبر خط نفط عالمي اكثر منه خطا محليا لان الغرض من انشائه هو المساهمة في حل مشكلة تزويد أوروبا الغربية بنفط الخليج العربي بعد اقفال قناة السويس نتيجة حرب حزيران عام ١٩٦٧ . وقد بدأ الاسرائيليون يخططون لانشاء هذا الخط بعد انتصارهم في حرب حزيران ١٩٦٧ بأمد قصير ذلك أن التفكير بانشاء مثل هذا الخط أنها يعود الى عام ١٩٥٦ يوم أن اقفلت قناة السويس نتيجة العدوان الثلاثي على مصر ، وما رافق ذلك من نسف خطوط نقل النفط الممتدة من حقول النفط العراقي في كركوك عبر سوريا مما عرض اقطار أوروبا الغربية الى ازمة نفط خانقة نظرا لانها لم تكن مستعدة آنذ لمثل هذا الانقطاع ، اذ ان طاقة مرافق تخزين النفط فيها كانت ضئيلة لا تكفي لسد احتياجاتها الا لسابيع قليلة وهو الامر الذي تداركته فيما بعد فزادت طاقة التخزين لديها بحيث أصبحت حاليا تكفي احتياجاتها لاكثر من شهرين ، ومن المقرر حسب خطط منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية ان تصبح هذه الطاقة قبل نهاية عام ١٩٧٤ تكفي احتياجات استهلاكها الطبيعي لمدة ثلاثة شهور على الاقل .

« لقد تم انشاء خط ايلات - عسقلان هذا وبوشر نقل النفط فيه بطاقة أولية مقدارها نحو اربعمائة الف برميل يوميا في شهر شباط (فبراير) عام ١٩٧٠ ، وقد بلغت تكاليف انشائه ١١٣ مليون دولار » (٢٠) .

لقد كان الغرض الاساسي من انشاء وتنفيذ مشروع خط أنابيب ايلات - عسقلان هو هدف سياسي بالدرجة الأولى اكثر منه تجاري ، الا وهو التقليل من أهمية قناة السويس وتخفيف الضغوط الدولية ، ولا سيما الأوروبية ، على اسرائيل لفتحها . بيد أن نجاح الحكومة الاسرائيلية في زيادة طاقة ضخ النفط في هذا الانبوب خلال فترة وجيزة نسبيا من حوالي اربعمائة الف برميل يوميا في شباط (فبراير) ١٩٧٠ الى نحو تسعمائة ألف برميل يوميا (٤٥ مليون طن سنويا) في أواسط عام ١٩٧٣ قد جعل من خط الأنابيب هذا مشروعا مربحا من الناحية التجارية أيضا « ينافس الان وفي المستقبل كلا من قناة السويس وخط سومد المعتزم انشاؤه في مصر من شاطئ خليج السويس الى الاسكندرية ، وهو الخط الذي اختارت الحكومة المصرية ان تعهد بينائه الى شركة بكتل الامريكية بكلفة ٣٩٧،٦ مليون دولار وعقدت اتفاقا بهذا الشأن مع الشركة الامريكية المذكورة قبل نشوب حرب أكتوبر بخمسة أيام فقط . وخط سومد هذا الذي أصبح قيد التنفيذ الان