

سيتألف من خطين ضخمين قطر الواحد منهما ٤٢ بوصة وطوله ٢١٠ أميال (حوالي ٣٤٠ كيلومترا) ، ومن المقرر ان يبدأ تشغيله في نهاية عام ١٩٧٥ بطاقة اولية مقدارها ٤٠ مليون طن في السنة (٨٠٠ .٠٠٠ برميل / يوميا) ترتفع الى ٨٠ مليون طن / سنويا في منتصف عام ١٩٧٦ مع امكانية حدوث زيادة أخيرة في طاقته لتصل الى ١١٠ ملايين طن في السنة ، وهذه الكمية تساوي تقريبا طاقة جميع أنابيب نقل النفط التي تصب في موانئ شرق البحر الابيض المتوسط بما فيها خط أنابيب ايلات - عسقلان ، علما بأن مجموع ما شحن عبر قناة السويس من النفط خلال آخر سنة كاملة من تشغيلها قبل اقفالها في حرب حزيران ١٩٦٧ قد بلغ ١٦٧ مليون طن «(٢١)» .

ان خط أنابيب نفط ايلات - عسقلان لم يبلغ اقصى مداه بعد ، اذ يمكن تشغيله بطاقته القصوى المقررة ومقدارها ٦٠ مليون طن سنويا (بمعدل ١٤٢ مليون برميل / يوميا) بتوفر أمرين اثنين **اولهما** اقامة المزيد من محطات الضخ ومرافق التخزين والتحميل في ميناء ايلات وايضا في ميناء عسقلان الذي يصب فيه هذا الانبوب. **وثانيهما** هو التعاقد مع الجهات المعنية على نقل المزيد من نفط الخليج العربي عبر هذا الخط . وتوفر اسرائيل الظروف الملائمة لتحقيق مثل هذه التعاقدات الخفية لنقل نفط الخليج العربي بضرب نطاق محكم من السرية والكتمان على كل ما يتعلق بعمليات نقل النفط في هذا الخط . وقد أصدرت الحكومة الاسرائيلية لهذه الغاية قانونا « حظرت بموجبه نشر أية معلومات عن الناقلات التي تدخل الموانئ الاسرائيلية او تخرج منها » (٢٢) . ولا ريب ان الحكومة الاسرائيلية ستتمكن ، بفضل السرية التي تحيط بها عمليات شحن النفط بواسطة خط ايلات - عسقلان ، من ايجاد الزبائن اللازمين لرفع طاقة نقل هذا الانبوب الى حددها الاقصى وهو ٦٠ مليون طن ، وليس من الضروري ان يقتصر هؤلاء الزبائن على شركة النفط الوطنية الايرانية وشركات النفط المستقلة الصغيرة الاخرى العاملة في ايران ، بل من الممكن جدا ان يشمل شركات النفط الغربية ولا سيما الامريكية المساهمة في الكونسورتيوم الذي يستغل النفط الايراني ، ومعظم شركات النفط هذه لها مصالح نفطية واسعة في بلدان النفط العربية .

ان جزءا من النفط المستورد عبر ميناء ايلات والذي ينقل بواسطة خط ايلات - عسقلان يتم تحويله الى مصفاة حيفا لتكريره للاستعمال المحلي بواسطة الجزء الشمالي (أسدود - حيفا) من خط ايلات - حيفا المشار اليه آنفا . ومن جهة أخرى ، يلتقي بخط ايلات - عسقلان خط نفط صغير يفرغ فيه النفط المستخرج من حقول سيناء فيصدر قسم منه من ميناء عسقلان كما يتم نقل القسم الاخر لتكريره في مصفاة حيفا بواسطة الجزء الشمالي (أسدود - حيفا) من خط ايلات حيفا .

ان طريق ايلات - عسقلان لم يعد فقط ممر لنقل النفط الخام من منابعه في الخليج العربي الى أسواقه في اوربا ، بل أصبح في السنوات الاخيرة طريق ترانزيت عالمي هام لنقل البضائع والسلع والمواد الخام من بلدان افريقيا الشرقية الى اوربا وبالعكس وذلك نتيجة اقفال قناة السويس . « وقد اقيم هذا الجسر البري منذ ثلاثة أعوام ، وتولت اقامته شركة « كيدم » المتفرعة من شركة « تسيم » للملاحة الاسرائيلية . ولم يصل هذا الجسر البري في مستوى تشغيله ونشاطه المستوى الذي يخوله ان يكون بديلا لقناة السويس المقتلة . . . وفي افضل الاوقات ، نقل بواسطة هذا الجسر نحو ستين الف طن من البضائع في العام بين اوربا وشرق افريقيا . . . واستمر الجسر في العمل ، وكانت هناك فكرة لتوسيعه قبل حرب « يوم الغفران » ، ولكن بعد اغلاق مضائق باب المندب اغلق الجسر تلقائيا كذلك . . . والان توجد رغبة في احياء الجسر ، بل وحتى توسيعه » . . . هذا ما اورده اذاعة اسرائيل عن هذا الجسر البري (ر.١.١٠) .