

الجغرافية لحوض البحر الاحمر ان كافة السدول الواقعة على ساحله الشرقي دول عربية . . . هي الاردن والسعودية واليمن واليمن الجنوبية ، وان اكثر من ثلثي الجانب الغربي تقع عليه مصر والسودان ، بينما تتقاسم اثيوبيا والصومال الفرنسي بقية الثلث الجنوبي من هذا الساحل . لذلك فمن المنطقي والحالة هذه ان يشهد اهتمام اسرائيل باثيوبيا ، وبموجب من المفيد لها ان تعرض على اثيوبيا استعدادها لتوفير الضمانات اللازمة لتأمين منع تسلل الاسلحة الى ثوار ارتريا ، مقابل السماح لها بوجود اسرائيلي في احدى موانئها ، او على جزيرة او بعض جزر المجموعة المنتشرة امام مدوع ، وهو الوجود الذي بدأ فعلا بشبكة رادار وبعض القطع البحرية الخفيفة السريعة ، ومن ثم سيتم تدعيمه ببناء المطارات وتحويلها الى قواعد لطائرات الاستطلاع والتصف (٦).

تعتقد اسرائيل ان خليج العقبة هو البديل الافضل لقناة السويس ، ولقد غطن مؤسسو الدولة الصهيونية منذ ان خططوا لقيامها الى ما لموقع فلسطين من اهمية عظيمة بصفة كونها ملتقى قارات ثلاث ، ومعبرا رئيسيا بربا وبحريا وجويا الى كل انحاء المعمورة ومن هنا استهدفت تخطيط ميناء ايلات الى تنفيذ مشروعات منافسة للاغراض والخدمات الحيوية التي تقدمها قناة السويس ، فتم تنفيذ مشروع خط انابيب ايلات - عسقلان (٧)، ويمهد الطريق البري الذي يربط بين ايلات وشمال اسرائيل ، ومختلف موانئها على البحر المتوسط . ويبلغ طول خط الانابيب ١٦٠ ميلا وطاقته القصوى ٦٠ مليون طن (٨)، يتم بلوغها على خمس مراحل كان المقرر الانتهاء من المرحلة الاولى منها عام ١٩٧٠ بطاقة قدرها ٢٠ مليون طن ، الا انه لم يتحقق منها وقتئذ سوى ١٤ مليون طن فقط ، وقد انتهت المرحلة الثانية عام ١٩٧١ واصبحت طاقة الخط ٢٢ مليون طن (٩)، والثالثة في العام ١٩٧٢ حيث بلغت طاقة الخط ٢٥ مليون طن ، ثم الرابعة التي تنتهي عام ١٩٧٣ بالوصول الى طاقة قدرها ٤٠ مليون طن ، ثم المرحلة الخامسة والاخيرة والمقدر لانتهائها عام ١٩٧٥ حيث تكون طاقة خط الانابيب قد وصلت الى ٦٠ مليون طن سنويا . وتبلغ الاستثمارات الكلية لهذا المشروع حوالي ٦٥ مليون جنيه استرليني . وقد قامت اسرائيل بشراء ناقلتين للبتروكول حمولة كل منهما ٢٣٠ الف طن ، تسلمت احدهما في ايار ١٩٧١ واستلمت الثانية في

تشرين الاول من العام نفسه (١٠).

وليس أدل على اهتمام اسرائيل بمنافذها البحرية من اتجاهها المتزايد الى تدعيم اسطولها التجاري . اذ استلمت شركة « تسييم » خلال العام المنصرم ١٣ سفينة (١١)، منها ٤ سفن حديثة الطراز يناهز ثمنها ٨٦ مليون ليرة اسرائيلية اي حوالي ٣٧٠٥ مليون دولار ، وبذلك وصل اجمالي حمولة اسطول هذه الشركة الى ما يتوف على مليوني طن . هذا وقد خصصت الشركة من الاستثمارات للاعوام العشرة القادمة ما يبلغ مقدار ٢٠٠ مليون دولار وذلك لشراء ٢٣ قطعة بحرية جديدة ، منها ٣ ناقلات بتروكول ضخمة تبلغ حمولة احداها ٢٠٠ الف طن ، وحمولة كل من الاخرين ٢٥٠ الف طن ، علاوة على ٨ سفن كبيرة تقدر تكاليفها بحوالي ٩٥ مليون دولار ، وستفتين بتبلغ ١٠ ملايين دولار ، و ١٢ سفينة من حاملات العبوات لنقل البضائع يقدر ثمنها بحوالي ١٢٠ مليون دولار ، وهذا النوع من السفن - حاملات العبوات - هو احدث انواع بواخر الشحن واكثرها وفرا في الوقت السلازم للشحن والتفريغ .

بذلك ، ومع نهاية عشر السنوات القادمة ، تأمل اسرائيل ان تصل طاقة اسطولها التجاري الى ٤ ملايين طن موزعة على ١٧٠ سفينة . هذا وقد يبدو للوهلة الاولى ان مصالح اسرائيل التجارية المارة بالبحر الاحمر ضئيلة او قليلة الاهمية اذا ما قورنت بتجارتها الكلية ، الا ان الدراسة المتعمقة للتحويلات الصناعية والانتاجية في اسرائيل ، وتطوراتها التجارية تكشف بوضوح انها تخطط جاهدة لكي يكون البحر الاحمر شريانها البحري الحيوي لتصدير سلعها المصنعة ونصف المصنعة ، ولاستيراد المواد الخام التي تحتاج اليها . وليس ثمة شك في ان شرق وجنوب افريقيا يأتيان في المقام الاول بالنسبة لتجارتها المستقبلية عبر هذا المضيق . وتكفي للدلالة على ذلك مجرد الاشارة الى ان الدولة الاولى والدولة الثالثة المصدرتين لتجارة اسرائيل مع افريقيا هما اتحاد جنوب افريقيا واثيوبيا على الترتيب .

ورغبا عن الاهمية القصوى التي تضفيها اسرائيل على علاقتها الاقتصادية الحالية والمستقبلية مع هاتين الدولتين ، الا ان هذه المصالح - وهي تشكل في حد ذاتها هدفا حيويا - تعتبر في الوقت نفسه وسيلة نحو هدف اشمل ، وهو دعم علاقات