

في طريقها الى الموانئ الاسرائيلية على البحر الابيض المتوسط نقلت الاذاعة تصريحاً لأرييه مهولال سكرتير اتحاد المعتدلين على النقل الجوي يقول التصريح « اذا تجاهلنا الناحية السياسية التي هي الاله في الاتفاق مع مصر في المرحلة الاولى وانتقلنا الى الناحية الاقتصادية وربحية المصدرين والمستوردين الاسرائيليين ، يتضح مسن دراسة اجريناها ان البضائع التي تتراوح رسوم نقلها من اسرايل والنها بين ٥٠٠ - ٦٠٠ ليرة للطن الواحد من الربح للمستوردين والمصدرين نقلها عن طريق قناة السويس ٠٠ ويمكن القول ان ثلث البضائع التي تستورد وتصدر عن طريق ميناء ايلات اليوم ، من الافضل نقلها عبر قناة السويس في المستقبل ٠٠ » . ولادراك ابعاد كلام المسؤول الاسرائيلي لا بد ان نتذكر طبيعة فلسطين المحتلة حيث تمتد طوليا بعرض لا يتجاوز ١٨ كلم بين مستعمرتي المطلة على الحدود اللبنانية وبين مدينة حيفا ، في الوقت الذي تبلغ به المسافة بين مدينة ايلات حيث يوجد ميناء ايلات وبين مدينة القدس ٣٣٨ كلم و٣٤٢ كلم عن مدينة تل ابيب و ٤٣٥ كلم عن مدينة حيفا و ٥٠٩ كلم عن مدينة طبريا و ٢٣٣ كلم عن مدينة بئر السبع ، وفي الشريط الساحلي الضيق الذي يشكل عرض فلسطين المحتلة تتركز معظم المنشآت الصناعية الاسرائيلية ، هذا بالاضافة الى الكثافة السكانية العالية لهذه المنطقة ، الامر الذي يجعلها مركز حركة التصدير والاستيراد ، وبالتالي فان القسم الاكبر مما يصدر او يستورد عن طريق ميناء ايلات سيعود في النهاية الى هذه المنطقة الساحلية التي تبعد عن ميناء ايلات بحد اقصى حوالى ٥٠٩ كلم وبحد ادنى ٢٣٢ كلم .

ومن ناحية اخرى تحقق اسرايل بمرور بضائعها في قناة السويس فتح مجالات جديدة امام صادراتها و وارداتها ، وقد اشارت الاذاعة الاسرائيلية الى امكانية « ان يستخدم خط قناة السويس لنقل بضائع جديدة الى الشرق الاقصى لم تكن تفكر بتصديرها او استيرادها من تلك المنطقة » . ولادراك ابعاد ان تفتتح اسواق الشرق الاقصى للبضائع الاسرائيلية علينا ان نتذكر ان السوق الممكنة للبضائع الاسرائيلية هي سوق افريقيا واسيا واي تفكير اسرائيلي بزيادة حجم الصادرات الاسرائيلية لا بد وان يتجه اولاً الى هذه السوق ، لان السوق الأوروبية والأمريكية باعتبارها سوقاً لدول صناعية متقدمة لا يمكن ان تشكل المنفذ المريح لصادرات اسرايل بل على العكس من ذلك فانها ستعرض الى منافسة شديدة لا يمكن ان تجد مثلها في السوق الآسيوية الأفريقية ، خصوصاً وان اسرايل تستطيع ان تستفيد من ميزة قربها الجغرافي من هذه الاسواق قياساً بالنسبة للدول الأوروبية البعيدة ، حيث يساهم هذا الامر في تخفيض تكاليف النقل ، وان مزيداً من تخفيض تكاليف الحصول على المواد الخام ثم تكاليف نقل الصادرات سوف يزيد من القدرة التنافسية للسلع الاسرائيلية . ولا بد من مراعاة أهمية تخفيض تكاليف النقل بمبلغ يساوي ربع مليون ليرة اسرايلية لشحنة مكونة من خمسة الاف طن ، حيث في هذه الحالة تكون اسرايل امام خيارين احدهما افضل من الآخر فهي اما ان تحقق مزيداً من الارباح يساوي مبلغ تخفيض تكاليف النقل ، او تقوم بتخفيض الاسعار بمبلغ يساوي ما حققته من وفر في تكاليف النقل وهذا التخفيض في الاسعار ولو بنسبة قليلة يتحول تلقائياً الى زيادة في الطلب على السلع الاسرائيلية وزيادة في قدرتها التنافسية . وكلا الخيارين ممتاز بالنسبة لاسرايل ، حيث تتحول بعض السلع من سلع قد تلحق خسائر بالمنتج الاسرائيلي الى سلع مربحة .

واما الانجاز الثالث فهو استفادة اسرايل من خط الملاحة الدولي بين أوروبا وافريقيا عبر قناة السويس . وقلما كانت تجارة اسرايل الخارجية تستطيع الاستفادة من هذا الخط . فقبل الاتفاق الاخير كان يحرم المرور في قناة السويس على اي سفينة تحمل بضائع اسرائيلية حتى ولو كانت جزءاً من حمولتها ، ومن المعروف ان خط رحلة