

معظم السفن يبدأ من الموانئ الأوروبية مرورا بموانئ البحر الابيض المتوسط انتهاء بالموانئ الإفريقية . وغالبا ما تقف هذه السفن في معظم الموانئ التي في طريقها حيث تقوم بتفريغ أو تحميل شحنات ، لان شحنات هذه السفن لا تقتصر على بلد واحد . أي ان هذه السفن لا تنقل شحنة خاصة لبلد واحد الا في حالات نادرة . ونتيجة لموقف الدول العربية من مقاطعة إسرائيل فلم تكن شركات الملاحة تفكر بإرسال سفنها الى الموانئ الإسرائيلية أو تحميلها شحنات تخص إسرائيل ، ولهذا السبب فقد كانت إسرائيل مضطرة للاعتماد على سفن خاصة بها سواء مؤجرة أو تابعة لشركة « زيم » الإسرائيلية لنقل بضائعها . هذا بالإضافة الى عمل شركة الملاحة الإسرائيلية على خطين منفصلين هما خط ايلات - أفريقيا - اسيا وخط موانئ البحر المتوسط - أوروبا - أمريكا ، ولم يكن من السهل عليها نقل سفينة من خط لآخر في ضوء حجم الضغط الموسمي الذي قد يتعرض له احد هذين الخطين .

ان اضطرار إسرائيل في الغالب لنقل بضائعها على سفن شحن خاصة قد حرمها بشكل عام من ميزات وفوائد « النقل الكبير » . اذ بمقدار ما يكون حجم الناقله كبيرا بمقدار ما تنخفض تكاليف النقل . وفي حالة سفينة شحن حمولتها ١٠ ألف طن ومحملة بالكامل فان تكاليف نقل الطن الواحد هي بنسبة حمولة السفينة الفعلية الى حمولتها الاسمية . أي ان تكاليف نقل خمسة الاف طن هي خمسة الاف الى مئة الف طن . لان الجزء المتبقي من حمولة السفينة يكون في الغالب لدول أخرى . واما في حالة إسرائيل فانتها مضطرة لتحمل نفقات السفينة كاملة حتى ولو كانت محملة بأقل من طاقتها . وفي هذه الحالة تتضاعف تكاليف النقل بنسبة قريبة من نسبة الحمولة الاسمية للسفينة الى حمولتها الفعلية . ويحضرنا في هذه الحالة مثل بسيط من واقعنا اليومي كذلك الذي ينتقل بالسرفيس ويحمل أجرة راكب عادي بالقياس الى شخص آخر يضطر للانتقال بسيارة أجرة خاصة حيث يتحمل في هذه الحالة تكاليف مضاعفة خمس مرات على الأقل .

لقد حاولت إسرائيل ان توجد حلا لهذه المشكلة ، ولكن خياراتها كانت صعبة ومكلفة ، فاما الاعتماد على بواخر شحن خاصة لنقل منتجاتها فقط وفي هذه الحالة تدفع تكاليف نقل مضاعفة واما انها تضطر لتجميع الشحنات بحيث لا تقوم البواخر بالشحن إلا بعد توفر حمولة كاملة للسفينة وفي هذه الحالة تضطر إسرائيل لتأخير وصول أو إرسال شحناتها . ولهذا الامر انعكاسات سلبية جدا على علاقتها بزبائنها المحليين أو الخارجيين ولن تستطيع مراعاة اعتبارات السوق كما يجب ، لان التجارة كثيرا ما تعتمد على وصول الشيء المناسب في الوقت المناسب ، هذا بالإضافة الى ان كثيرا من الشحنات لا تستطيع الانتظار طويلا ، سواء لاعتبارات تتعلق بالموسم أو لاعتبارات السوق . اما الخيار الثالث فهو اعتماد إسرائيل على سفن شحن صغيرة حمولتها ضمن حدود ما تحتاجه السوق الإسرائيلية ، ومثل هذا الخيار صعب ايضا ومكلف ، لان مثل هذه السفن بطيئة بالقياس الى السفن الضخمة اضافة الى عدم توفر الاجهزة الحديثة بها من مخازن ذات تهوية . . الخ وهي اعتبارات تؤثر على سلامة وصول الشحنة بالشكل المناسب .

ان ما تقدم هو ما دفع الاذاعة الإسرائيلية للقبول بلسان احد المسؤولين الاسرائيليين عن « ان بعض الشركات الاجنبية لم تكن في الماضي تفكر بإرسال سفنها الى موانئ البلاد بسبب المقاطعة العربية وبسبب ذلك البند الشهير في فواتير البضائع الذي يمنع البضائع من المرور في قناة السويس في حال ارسالها الى إسرائيل . . وهكذا فان السفن الاجنبية التي لم تكن تحضر في الماضي الى موانئنا مستقبدا باستخدام ميناء