

الأكبر في الميدان الاقتصادي انطبق على صناعة السفن إذ أن إسرائيل انفتحت ربع قيمة المدفوعات المخصصة للبضائع على استيراد السفن . وقد كان لذلك اثر ايجابي من حيث المساهمة في تنشيط هذا القطاع الهام من الاقتصاد الألماني إذ أن معظم الطلبات للسفن جاءت خلال السنوات الأولى من تنفيذ الاتفاقية حين كانت احواض بناء السفن الألمانية عاطلة عن العمل نسبيا ( حوالي ٢٥ ٪ من قدرتها كان عاطلا عام ١٩٥٣ ) وحين كان انتاجها غير قادر على التنافس من حيث الاسعار مع انتاج الاحواض البريطانية .

أما في الجانب الإسرائيلي فان اثر استيراد السفن على الاقتصاد لم يكن ايجابيا بالتقدير الذي كان يؤمل له . فان شركة شيلوميم ( شركة المدفوعات الحكومية ) التي اقيمت لطلب البضائع واستلامها وتصريفها في إسرائيل بدأت ( تحت رئاسة هلال دان الذي كان رئيس شركة سوليل بونييه الهستدروتية في الوقت نفسه ) بطلب اعداد السفن بالتتالي بشكل غير مدروس ، في معظم الاحيان لصالح شركة تسيب الملاحية التي يملك الهستدروت نصف اسهمها . وقد حصلت إسرائيل على ٤٩ باخرة مختلفة ( للشحن والنقل والركاب ) نتيجة لرغبة المسؤولين في تحقيق تنفيذ الاتفاقية باقرب وقت ممكن وبسبب عدم وجود سياسة استثمارية معبدة ومناسبة . ولذلك فان السفن التي امتصت حوالي ٢٥ ٪ من قيمة البضائع الألمانية ، لم تسهم بأي شكل هام في تنمية الاقتصاد كما انها لم تسهم كثيرا في توسيع فرص العمالة إذ أن مجمل العاملين في السفن لم يشكلوا اكثر من ١ ٪ من القوة العاملة . وقد انطبق ذلك اكثر ما انطبق على بوخر الركاب الباهظة الاسعار بـ ( إسرائيل ، صهيون ، هرتزل وجيروزاليم ) التي سرعان ما اضطرت الى العمل بخسارة فكانت بمثابة مجموعة من « الفيلة البيضاء العائمة ، انيقة وجميلة » تكلف الخزينة الملايين من المخصصات سنويا .

هذا ما قاله المؤلف في الفصل الحادي عشر حيث عالج اثر المدفوعات على الاقتصاد الإسرائيلي . ولعل هذا الفصل اهم ما في الكتاب إذ يظهر مدى انتفاع إسرائيل من المدفوعات الألمانية . والمؤلف لم يعالج بالتفصيل اثر المدفوعات ( وخاصة ثلثها — أكثر من مليون مارك — الذي ذهب لتمويل مشتريات البترول ) في تخفيف حدة العجز في الميزان التجاري وفي الاحتياط من العملات الصعبة ،

ومن ثمة اثرها في انتشار اسرائيل من خطر الانهيار الاقتصادي الذي كان يتهددها عام ١٩٥٢ — ١٩٥٣ . الا انه نظر فيها اذا أسهمت المدفوعات في تدعيم البناء التحتي لاقتصاد البلاد ، وجاءت استنتاجاته في هذا المضمار ، رغم فشل السفن ، تقول ان الاثر لم يكن ايجابيا فحسب بل وباهرا . فالمدفوعات ساهمت ( بمبلغ ١٤ مليون مارك ) في تحديث ميناء حيفا وتجهيزه وترقيته من الدرجة الرابعة الى الثانية حسب المقاييس العالمية مما أدى الى تخفيض اجور الشحن وتوفير مبالغ ضخمة من العملات الصعبة . كما أن أجهزة توليد الكهرباء والاجهزة المرافقة والتي استحوذت على ١٠ ٪ من قيمة المدفوعات حققت ارتفاع القدرة الكهربائية من البلاد من ١٧٥ الف كيلوواط عام ١٩٥٢ الى ٧٢٠ الف كيلوواط عام ١٩٦٤ ، مما ساهم مساهمة فعالة في تنشيط الصناعة والتطاعات الاقتصادية الأخرى كافة . أما الاجهزة الألمانية التي جيء بها لتطوير شبكة الخطوط الحديدية والمركبات والقاطرات ( بقيمة ٥٠ مليون مارك ) ، فقد حققت ربط جنوب البلاد بشمالها ، مما ساهم في تطوير الجنوب ، وضاعفت حركة النقل الحديدي بحيث ازدادت قدرة الحمولة بنسبة ضعفي ما كانت عليه . كما أن جزءا لا يستهان به من قيمة المدفوعات ( ٢٥ مليون مارك ) ذهب لاستيراد اجهزة التلفزيون والطغراف والتكس مما دعم هذا القطاع الحساس من المواصلات الداخلية والخارجية وأخرج خدمة التلفزيون من الازمة التي كانت تواجهها عند بدء المدفوعات . وربما كان اهم ما ساهمت فيه المدفوعات هو تطوير استغلال الموارد الطبيعية . فقد انفق مبلغ ٣٠ مليون مارك لمد وتجهيز انابيب الري ، بما في ذلك مشروع الانابيب الضخمة ( قطرها ٢٥،٢٥ مترا ) التي امتدت لمسافة ١٣٠ كيلو مترا من نهر يركون ( العوجا ) الى النقب . وتم انفاق ٤٢ مليون مارك من المدفوعات لاستغلال موارد النقب فذهب جزء صغير من المدفوعات ( مليوني مارك ) لتجهيز صناعة استخراج البوتاس في البحر الميت ، وجزء هام منها ( ١٥ مليون مارك ) لتجهيز ميناء مصانع استخراج التحاس في «تبناع» التي أصبحت من اهم المصالح التي تحصل العملة الصعبة في البلاد . أما مصانع استخراج الفوسفات في اورون فقد حصلت على اجهزة المانية مختلفة ، كما أن المصانع التي يتم فيها تكرير الفوسفات في حيفا حصلت