

אבי פרימור, ראש המרכז האירופאי במרכז הבין תחומי הרצליה. גרמניה - ישראל: מאזן וציפיות

בסטטיסטיקות, זאת מפאת ייבוא הנפט הגרמני משם. אם ננסה לבדוק היכן עומדת ישראל בסחר עם גרמניה "פר קפיטה", כלומר סחר לנפש, כי אז תמצא ישראל את עצמה עומדת אפילו לפני ארה"ב ויפן. ובכל זאת ישנם בישראל אשר אינם שבעי רצון. סוף סוף אין הסחר גרמני ניה ישראל מאוזן כלל וכלל. בשנים טובות מגיע הייצוא הישראלי לגרמניה לכדי שני שלישי מערך הייבוא ממנה, בשנים "רעות" רק לכדי שלישי. הפער בסחר הישראלי גרמני הוא הגורם הראשון בפער שבין ישראל לאיחוד האירופי. האם זה באמת אסון? בעולם העובר תהליך של גלובליזציה בלתי פוסק אין עוד לשפוט את ערכם של יחסי המסחר רק בקנה מידה של איזון. אין כל רע בכך אם מדינה מעדיפה לרכוש מוצרים מארץ אחת ול"כוון את מאמציה לייצא דווקא לארץ אחרת. נכון, חוסר האיזון בסחר בין גרמניה לישראל נובע משנות הסכם השילומים, אבל המשכו הוא בחירתנו החופשית. אם נרצה לייצא יותר לגרמניה או לייבא פחות ממנה נעשה זאת. כנראה שנוח לנו המצב כפי שהוא. ובכל זאת, ישנו איזשהו חסר ביחסי הכלכלה גרמניה-ישראל שמעיב על ההתפתחות הפנומנלית והבלתי צפויה ממנה אנו נהנים 45 זה שנים. בניגוד למדינות זרות אחרות, כמו ארה"ב או צרפת, מעטות מאד הן ההשקעות הגרמניות בישראל. להוציא כמה השקעות של יחידים בנכסי דלא ני"ד, בעיקר יהודים, מיעוטו התעשייתי הגרמני להשקיע בישראל. 200 מיליון דולר שהשקיעה חברת פולקסוואגן במפעלי המגנזיום בים המלח בשנת 1996 הייתה ונשארה ההשקעה הגרמנית הגדולה ביותר בארץ. חברות אחרות, כמו סימנס, השקיעו גם הן עשרות מיליוני דולרים, הרבה פחות מפולקסוואגן ולא יספור.

מקובל היה לחשוב שהגרמנים אינם משקיעים בארץ בגלל עברם. פוחדים הם ממגע הדוק מדי ומחייב מדי עם ישראל אל ועם היהודים. מסחר אפשר לנהל כמעט בשלט רחוק. השקעות דורשות מעורבות בחיי יומיום. מחשבה זו הייתה לבטח נכונה בשנים הראשונות של הקשר בין ישראל והרפובליקה הפדרלית. קשה לומר שזה עדיין מנחה את המ"שקיעים הפוטנציאליים. אם נבדוק מתי בוצעו בכל זאת אותן השקעות גרמניות להן זכינו, נראה שהיה זה תמיד בתקופת רגיעה פוליטית במזרח התיכון. שנות אוסלו הן שהביאו לישראל את ההשקעות הגדולות של פולקוואגן, סימנס ועוד. כשם שעקומת התמ"ג הישראלי עולה ויורדת עם השתפרות או התדרדרות המצב הפוליטי והביטחוני כך גם לגבי ההשקעות בכלל והגרמניות בפרט. אם אמנם נכנסת ישראל בשנת 2005 לתקופה של תהליך מדיני, לתקופה של תקווה, כי אז נוכל להגביר את מאמצינו לשכנע את הגרמנים להשקיע יותר במשק הישראלי.

בפרוס העשור החמישי ליחסים הדיפלומטיים גרמניה-ישראל נוכל להביט אחורה בסיפוק, אבל גם להציב לעצמנו יעדים חדשים לעתיד. היבשת האירופית הולכת ומתאחדת. אם גם בקצב איטי להחריד, אם גם דרך תחתית ומהמורות. מאז כניסת קפריסין לאיחוד האירופי מוצאת את עצמה מדינת ישראל במרחק של 250 קילומטרים בלבד מהחוף הדרומי מזרחי של הענק האירופי המתעורר. עם שכן זה נצטרך ללמוד לכלכל את יחסינו בעתיד. אין ספק שיותר מכל מרכיב אחר של האיחוד אירופי, תהיה זו גרמניה אשר תתמוך בהתפתחות יחסינו עם האיחוד ותוביל אותם. על נכס זה עלינו לשמור מכל משמר.

***אבי פרימור, לשעבר שגריר ישראל בגרמניה, מכהן גם כנשיא לשכת התעשייה והמסחר ישראל - גרמניה**

כוון אליה ולא חזה אותה שנים ספורות לפני כן. מעניין לעקוב איך התפתחו יחסים אלה. ב 1960 ייבאה ישראל מגרמניה סחורות בסך של 71 מיליון דולר. היו אלה בעיקר קר השלמות הכרחיות למוצרים שהגיעו במסגרת הסכם השילומים. ב 1970 כבר ייבאה ישראל סחורות בסך של 175 מ"ליון דולר. הפעם נכללו בסל היבוא מוצרי צריכה שלא היו הכרחיים למשק הישראלי ושלאו-דווקא שימשו כהשקעות לתשתית. נכון, אותן השנים רק מיעוט קטן של ישראלים מוכן היה להשתמש במוצריים גרמניים. בדרך כלל היו אלה אנשים אשר אצלם נשבר המחסום בפני קשרים עם גרמנים תוך כדי עבודה מקצועית עמם במימוש הסכם השילומים. הציבור הרחב בישראל הגיב בעוינות. זכורות עדיין מכוניות הפולקסוואגן הראשונות שהגיעו לישראל, עליהן צוירו, שוב ושוב, צלבי קרס. לעתים לא צוירו אלא נחרטו. לאחדות מהן אף נחתכו הצמיגים. זכורה הסנסציה בשידורי קול-ישראל, אז הרדיו היחידי במדינה ששידר פרסומת, כאשר קריינית סירבה בשידור חי לשדר פרסומת שהוזמנה על-ידי יבואן ישראלי של מוצרי צריכה גרמניים.

החיים עשו את שלהם ככל שגברו הקשרים האישיים בין אזרחים ישראלים לאזרחים גרמניים, כך הפכה גם מערכת היחסים הכלכליים בין המדינות להדוקה ומשמעותית ביותר. הסכם השילומים הרגיל אותנו להשתמש במוצרי תעשייה וייצור גרמניים. המשכנו לייבא מוצרים אלו גם כאשר הם לא סופקו לנו עוד חיים אין כסף. לעיתים היינו נאמנים לתעשייה הגרמנית במקום שבו לקוחות וותיקים ומסורתיים שלה פנו לה עורף. כך למשל, כאשר הייתה האופנה להזמין ספינות במספנות יפניות, קורייאניות ומלזיות וכן הלאה במקום במספנות הוותיקות באירופה, המשיכה ישראל להזמין את ספינותיה במספנות גרמניות דווקא. בשנת 2004 הגיע הייבוא הישראלי מגרמניה ל 3.1 מיליארד דולר. זהו גידול של 9% לשנה על פני 45 השנים האחרונות. גם אם ננכה מהסכומים בדולרים את הירידה השנתית בכוח הקניה של הדולר, כלומר אינפלציה של 2% לשנה, הרי גידול של 7% באופן בלתי פוסק על פני 45 שנים מרשים ביותר. גם הייצוא הישראלי לגרמניה עבר כברת דרך ארוכה. אם ב 1950 לא ייצאנו סחורה באף דולר אחד, הצלחנו ב 1960 להגיע לייצוא של 20 מיליון דולר בשנה, כמעט כולו מוצרי חקלאות. בשנת 2004 הגיע הייצוא שלנו לגרמניה ל 1.3 מיליארד דולר, ורק 110 מיליון דולר ממנו חקלאות ומוצרי חקלאות. מדינת ישראל היא היום כידוע שם דבר בטכנולוגיה גבוהה. קטר ההיי-טק המושך אחרינו את המשק הישראלי כולו, פרץ את דרכו גם לגרמניה. מיטב התעשיית הגרמניות, סימנס, בוש, פולקסוואגן, מרצדס, איירבוס ועוד משתמשות בשירותים של חברות ישראליות כמו טכנומטיקס, אורעד ועוד. חברת התוכנה הגרמנית S.A.P. הקימה סניף בארץ בו מועסקים כבר למעלה מ 500 עובדים שעוסקים ברכש ובפיתוח טכנולוגיה גבוהה. מאז 2003 נחשבת מדינת ישראל כשותף המסחרי מספר 2 של גרמניה בכל רחבי המזרח התיכון והקרוב. היקף הסחר גרמניה-ישראל עובר את זה של גרמניה עם מצרים ואף את זה של גרמניה עם איראן. רק ערב הסעודית עוברת את ישראל



אבי פרימור

עת היווסדות ישראל העצמאית ועם הקמת הרפובליקה הפדרלית הגרמנית שנה לאחר מכן, לא חלם איש שבין שתי המדינות הללו יתפתחו יחסים כלשהם בעתיד הנראה לעין. התהום שהפרידה בין שני העמים הייתה כזו שאיש בכלל לא רצה לנסות לגשר עליה. אם היו כאלה במדינת ישראל שחשבו על קבלת פיצויים מגרמניה לא היה זה אלא בבחינת השבת אפס קצה של הגרמניה. איש לא חשב על השבת הגזלה כולה, האו אפילו רובה. פיצוי על ההשפלה והרצח חסרי התקדים בהיסטוריה האנושית כולה בודאי לא העלה איש על דעתו. דוד בן גוריון חשב על מילוי חובה מינימלית שבמינימלית של גרמניה, והיא, לא פיצוי אלא סיוע ביישובם מחדש של שארית הפליטה, אלו המעטים שיצאו מהשואה בעור שיניהם, כשבגופם ובנפשם צלקות עמוקות.

קונרד אדנאואר, הקנצלר הראשון של הרפובליקה הפדרלית של מערב גרמניה, שלבטח היה מושפע ממניעים מורכבים חשב, כפי שאמר בעצמו, שאם גרמניה הדמוקרטית כפי שעיצבה בנות הברית, תרצה אי פעם להתקבל שוב למשפחת העמים, יהיה עליה בראש וראשונה למצוא דרך להידברות, אם לא למעלה מזה, עם העם היהודי. זה היה הרקע שהוליד את חתימת הסכם השילומים בספטמבר 1952. זה היה ההסכם לו התנגדו במרירות כה רבה רוב אזרחי ישראל ויהודי העולם.

כאמור, בן גוריון רצה לבנות תשתית שתאפשר חיים מחדש דשים לניצולי השואה. כוונתו הייתה, אילכך, לבנות תשתית לכלכלה מודרנית למדינה היהודית חסרת המשאבים, הנתונה במצור והמוחרמת כמעט על-ידי כל גורמי ההשקעות, פרטיים כמו ממלכתיים בעולם כולו. בן גוריון לא ביקש כסף מזומן. הוא ביקש מכונות, חלקי חילוף, אמצעי ייצור, רכבות, אניות-משא וכו'. אדנאואר אשר באותן השנים לא היה מושפע בכסף מזומן העדיף גם הוא לשלם במוצרי התעשייה כבדים שכן בכך יכול היה הוא, בין היתר, גם לתת דחיפה נוספת לתעשייה הגרמנית המלקקת את פצעיה אחרי המלחמה ובונה את עצמה מחדש.

מ 1952 ועד 1964 סיפקה גרמניה לישראל את התשתית שאפשרה למדינה לבנות את עצמה בהדרגה, כמדינה מודרנית, חקלאית ותעשייתית. להתפתח בסופו של דבר בכיוון של מדינה מודרנית עם טכנולוגיה גבוהה. כל זה לא היה אמור לפתח קשרים בין המדינות, ועוד פחות מכך בין העמים. רוב הגרמנים לא היו מעוניינים בכך. הישראלים כמעט כולם הזדעזעו מעצם הרעיון.

ובכל זאת, קשרים בין תעשיות, בין טכנוקרטים, בין מהנדסים ופועלי ייצור תווים בהדרגה מערכת קשרים אנושית, גם אם איש לא רצה בה מראש. וכך, שנה לאחר שהגיע לסיום הסכם השילומים למדינת ישראל, היו המדינות במצב כה שונה מ 1952, עד שהגיעו גם ליחסים דיפלומטיים. יחסים רשמיים בין מדינות אינם תמיד מטרה בפני עצמה. הם אמורים להיות מסגרת המאפשרת יחסים משמעותיים בתחומי החיים המשרתים את האינטרסים של שני הצדדים.

יחסי המסחר בין ישראל וגרמניה לא יכלו שלא להיות מושפעים מהסכם השילומים. הקמת יחסים דיפלומטיים הוציאה אותם מן הארון ונתנה להם תנופה שאיש לא הת-