

התחבורה והתקשורת

1. קווי ההתפתחות העיקריים

החשה בגידול התפוקה ציינה את ענף התחבורה והתקשורת בשנת 1971, לאחר שגם בשנת 1970 היתה תופעה דומה. פדיון הענף במחירים שוטפים הסתכם בשנת 1971 ב-3,830 מיליון ל"י בקירוב. שיעור הגידול בתפוקה הריאלית בשנת 1971 היה 16.6 אחוזים לעומת 13 אחוזים בשנת 1970. הגידול בתוצר של הענף היה, כנראה, איטי יותר, שכן עלה משקלם של ענפי ההובלה הבין-לאומית על חשבון ענפי ההובלה הפנים-ארצית (בראשונים נמוך יותר אחוז התוצר מהפדיון במחירים שוטפים). החשת גידול התפוקה נבעה בעיקר משני גורמים: (א) גידול בתנועת התיירות לישראל, בשיעור 49 אחוזים בקירוב, הכפיל את קצב הגידול של תפוקת ענפי התעופה ושדות התעופה (זו גדלה בשנת 1971 בשיעור 31 אחוזים לעומת 15 אחוזים בשנת 1970); תנועת התיירים לישראל השפיעה גם על גידול התפוקה הנובעת מהסעת נוסעים הן בתחבורה היבשתית והן בתעופה הפנים-ארצית (גידול ניכר נרשם גם במצבת המכוניות הפרטיות שאינן כלולות בתפוקת הענף). (ב) הגידול בתפוקה ובהכנסות של ענף הספנות מהובלת דלק במכליות במיוחד עבור קו צינור הנפט אילת-אשקלון, שהופעל בראשית שנת 1970. גידול זה נתאפשר הודות להשקעות הניכרות בהגדלת כושר ההובלה של המכליות בשנתיים האחרונות. בשנת 1971 נוספו 12 מכליות, וכושר ההובלה של צי המכליות גדל ב-126 אחוזים.

הכנסות התחבורה הבין-לאומית גדלו בשנת 1971 בשיעור 40 אחוזים, וחלקן בסך פדיון הענף עלה מ-42.5 אחוזים ב-1970 ל-45.6 אחוזים בשנת 1971. הגידול המואץ בענפי התחבורה הבין-לאומית בולט על רקע המשברים, שפקדו את התעופה והספנות הבין-לאומיים בשנת 1971 — משברים שנבעו מהאטת הביקוש לשירותים אלה בעקבות מיתון הפעילות הכלכלית בארה"ב, מערב-אירופה ויפן, מחד גיסא, והצטברות עודפי כושר הובלה של מטוסים ואניות, מאידך גיסא. כל אלה פגעו אך מעט בחברות הישראליות: "אל על" נהנתה מהגיאנות בענף התיירות, וענף הספנות לא ניזוק, בשל אופן הפעלתו; כמו כן חל בציי שינוי מבני בשנתיים האחרונות, שהתבטא בעליית משקל המכליות בפעילותו.

בתחום הובלת מטענים ביבשה נסתמנה ב-1971 האטה בתפוקת המשאיות (ואף ירידה ברכבת), שכן חלה האטה בהובלות בשביל מערכת הביטחון, כפי שהיא משתקפת בהובלות של ענפי המשק, לעומת ההאצה בפעילות זו בשנת 1970. כמו כן הושפעה ההאטה מן היציבות בתפוקת ענפי מוצרי כרייה ומחצבה (יציבות שנבעה במיוחד מירידת יצוא הפוספטים ומהאטת הביקוש מצד מערכת הביטחון) לאחר ההאצה בגידול התפוקה בענפים אלה בשנת 1970. ההחשה בהובלת מוצרים תעשייתיים אחרים ובהובלות של החקלאות, נוסף על הגיאנות בהסעת נוסעים (עובדים מן

¹ בשנת 1968/69 היה אחוז התוצר מהפדיון במחירי שוק 53 אחוזים.

לוח י"ג-1

השינויים בתפוקה הריאלית ובמחירים בתחבורה לפי ענפי משנה, 1969 עד 1971

(אחוזים)

במחירים			בתפוקה			המשקל בפדיון	
1971	1970	1969	1971	1970	1969	1970	
הובלה פנים-ארצית							
תחבורה יבשתית							
16.2	5.1	—	10.1	3.0	6.7	10.6	אוטובוסים וכרמלית
15.2	4.4	—	4.0	5.0	4.5	4.4	מוניות
10.0	4.0	2.0	8.9	11.7	8.8	21.8	משאיות
14.8	9.0	1.4	-1.1	7.5	4.2	1.2	רכבת
12.8	4.5	1.2	7.8	8.2	7.5	38.0	סך כל התחבורה היבשתית
תחבורה אחרת							
10.3	-57.4	11.1	46.1	82.1	14.9	1.5	קווי דלק וגז
12.7	8.9	0.8	14.5	7.1	48.3	0.7	תעופה פנים-ארצית
9.1	3.7	—	13.6	15.5	29.9	17.3	דואר
9.3	-6.2	1.2	16.1	22.6	28.8	19.5	סך כל התחבורה האחרת
11.6	0.6	1.2	10.6	13.0	13.8	57.5	סך כל ההובלה הפנים-ארצית
הובלה בין-לאומית							
15.4	9.0	7.6	26.1	11.3	4.7	24.5	ספנות
8.9	2.0	3.3	9.4	14.1	6.1	6.7	נמלים
14.2	7.4	6.6	22.5	11.9	5.0	31.2	סך כל הספנות והנמלים
6.9	-4.2	-0.7	30.5	15.0	6.1	10.5	תעופה בין-לאומית
9.3	3.3	—	39.7	20.9	11.0	0.8	שדות תעופה
7.1	-3.7	-0.7	31.2	15.4	6.4	11.3	סך כל התעופה ושדות-תעופה
12.2	4.2	4.5	24.8	12.9	5.4	42.5	סך כל ההובלה הבין-לאומית
11.8	2.1	2.5	16.6	13.0	10.2	100.0	סך כל התפוקה במחירי שוק

הערות:

- (1) חישוב המדדים נעשה לפני עיגול המספרים.
- (2) נתוני 1969-1970 מתוקנים.
- (3) סך הכל התפוקה במחירי שוק לרבות גביות בול בטחון באוטובוסים, ברכבת ובדואר ולמעט סובסידיות לאוטובוסים ולספנות וגירעון הרכבת.
- (4) מ ש א י ו ת : לגבי אומדן התפוקה 1971 נעשה שימוש במשקלים שחושבו מסקר המשאיות 1970/71 שנערך ע"י הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה. לגבי שנים קודמות המשקלים המתאימים הם מסקר המשאיות 1966/67.
- (5) ר כ ב ת : שינויים לגבי הדוחות הקודמים נובעים ממעבר לשימוש בנתוני הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה.
- (6) ק ו ו י ד ל ק : המדד הריאלי חושב על פי השינוי בכמויות המוזרמות ובשקלול בהכנסות לפי סוגי הזרמות.
- (7) ד ו א ר : מדד המחירים חושב בלשכה המרכזית לסטטיסטיקה נתוני הפדיון לקוחים מדוחות משרד התקשורת. השנויים לגבי דוחות קודמים נובעים משנוי הגדרת תפוקת הדואר.
- (8) נ מ ל י מ : הנתונים לשנים קלנדריות.
- (9) תעופה בין לאומית, שדות תעופה ותעופה פנים-ארצית — נתוני הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה. השנויים לגבי דוחות קודמים כתוצאה ממעבר לסל 1968 המשמש כבסיס לחישוב המדדים.
- (10) ס פ נ ו ת : נתונים על פדיון כוללים גם התכרות בין חברות ספנות ישראליות לבין עצמן.
- (11) פרטים נוספים הנוגעים לחישובים ולמקורות ללוח זה מופיעים בנספח לפרק זה.

השטחים, תיירים מחו"ל ותיירות פנים), לא קיזזה במלואה את ההאטה בהובלות שצוינה לעיל. בענפי הדואר וקווי הדלק נרשמה בשנת 1971 האטה, לאחר הגידול המואץ בתפוקות אלה שנרשם ב-1970. עם זאת היה שיעור הגידול בתפוקה בענפים אלה גבוה גם בשנת 1971.

מחירי תפוקת הענף בשנת 1971 עלו בממוצע שנתני בשיעור דומה לזה שבכלל המשק (11.8 אחוזים). בתחבורה הפנים-ארצית התרכזה העלייה במחירים (שמרביתם מחירים מבוקרים) בעיקר בחודשים ספטמבר-אוקטובר 1970 ו-1971, משאישרה הממשלה העלאות תעריפים. במחירי התחבורה הבין-לאומית, המושפעים במידה רבה מהשוק הבין-לאומי, נרשמה עלייה בשיעור 12.2 אחוזים. מחירי תפוקת ענפים אלה הושפעו במיוחד מפיחות הל"י, שכן מרבית ההכנסות נקובה במטבע חוץ.

במספר השכירים בענף התחבורה (כולל אחסנה וקשר) חל בשנת 1971 גידול בשיעור 7.1 אחוזים לעומת 4.5 אחוזים בשנת 1970.¹

ההשקעה הגולמית הריאלית בנכסים קבועים בענף התחבורה עלתה בשנת 1971 בשיעור 52 אחוזים, שהוא שיעור הגידול הניכר ביותר מבין ענפי המשק (בעיקר עקב ההשקעה באניות ומטוסים), והיא הסתכמה ב-1,425 מיליון ל"י. בכלל ענפי המשק (למעט ההשקעה במגורים) היה שיעור הגידול בהשקעה הגולמית 22 אחוזים.² משקל הענף בתוספת למלאי ההון ב-1971 הגיע ל-36 אחוזים.

2. הובלה פנים-ארצית

א. המשאיות³

ענף המשאיות יוצר את מרבית תפוקת הטון-ק"מ בהובלת מטענים במשק, ומשקלו בסך הכנסות ענף התחבורה הגיע בשנת 1971 לכ-20 אחוזים (משקלו בהכנסות ההובלה היבשתית בלבד מגיע ל-57 אחוזים בקירוב).

בשנת 1971 חלה האטה בשיעור הגידול בתפוקה הריאלית בענף: 8.9 אחוזים לעומת 11.7 אחוזים בשנת 1970. עם זאת, דומה שיעור הגידול בתפוקה בשנת 1971 לזה, שהיה בשנת 1969. נראה, שעיקר ההסבר לשינוי קצב הגידול בתפוקה נעוץ בהובלות מערכת הביטחון. ההובלות, שבוצעו לפי הזמנת מערכת הביטחון בשנת 1970, הביאו להאצה בתפוקת הענף באותה שנה; ירידת פעילות זו בשנת 1971 הביאה אפוא להאטה בשיעור הגידול בתפוקה.

ההחשה בגידול סך כל הייצור התעשייתי לא מצאה ביטוי מלא בתחום הובלות המטענים, שכן משקלם של ענפי המשנה בתעשייה, שבהם היתה החשה בייצור, בכלל הובלות של ענף זה הינו נמוך יחסית. הובלת מוצרים תעשייתיים תופסת 71.9 אחוזים מכלל הובלות ענף המשאיות,⁴ ואילו ענף מכרות ומחצבים (לרבות כריית זיפוף וחול) בלבד תופס למעלה מרבע מהובלות ענף המשאיות.

בענף מכרות ומחצבים לא חל בשנת 1971 גידול בתפוקה, לאחר שבשנת 1970 היה הגידול 19 אחוזים. התפתחות זו, כשלעצמה, תרמה לירידה בקצב הגידול של התפוקה בשנת 1971 בשיעור 4-5 אחוזים. ההאטה בתפוקה ציינה את מרבית ענפי המשנה: כריית זיפוף וחול, הפקת מלחים

¹ נתוני הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה ממקורות הביטוח הלאומי. הגידול במספר המועסקים, על פי נתוני סקר כוח אדם, היה בשנת 1971 2.5 אחוזים. יש להיזהר בשימוש בנתון זה בגלל טעות הדגימה הגבוהה שבו. נתוני סקר כוח אדם אינם כוללים את המועסקים מן השטחים.

² ראה גם הדיון והלוחות בפרק ה', "ההשקעה במשק", לעיל.

³ כולל גם רכב הפועל בשכירות וכן רכב בבעלות העצמית של מפעלים ומשקים.

⁴ נתוני סקר המשאיות לשנת 1970/71, שערכה הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה (טרם פורסם). נתוני סקר זה, מדדי הייצור התעשייתי, השיווק החקלאי ומדדים אחרים, משמשים אינדיקטור לאומדן התפוקה הריאלית של ענף המשאיות. לאומדן תפוקת המשאיות לשנת 1970 שימש כבסיס סקר המשאיות 1966/67. על כן, יש להיזהר בהשוואות בין 1971 ו-1970, אף כי ההבדל לגבי הסך הכול אינו משמעותי.

מברכות ומחצבים אל-מתכתיים (פוספטים ואשלג במיוחד). האצה ציינה רק את ענף חומרי מחצבה וגריסת אבן.

מבין שאר ענפי התעשייה, התורמים תרומה ניכרת יחסית להובלות הענף, בולטת ההאצה במזון, גומי ופולסטיקה, מתכת ומוצרי עץ. לעומת זאת חלה האטה בענפים: מלט, מוצרי מלט, הובלת דלקים, מכונות, נייר, קרטון ומוצרי הדפסה.¹ בסך הכול גדלו הובלות מוצרים תעשייתיים, לפי אומדן, ב-7.4 אחוזים לעומת 13.8 בשנת 1970.² בשנת 1971 הוחש במידה ניכרת השינוק החקלאי וקניית התשומות לענף החקלאות (בשיעור 12 אחוזים לעומת 8 אחוזים בשנת 1970), ועל כן עלו ההובלות של החקלאות, הנוטלות כ-15 אחוזים מכלל הובלות ענף המשאיות, בשיעור 11.4 אחוזים בשנת 1971 לעומת 5.6 אחוזים בשנת 1970.³

בשנת 1971 חלה החשה גם בהסעת נוסעים במשאיות⁴ בשל גידול הסעות עובדים מן השטח-חיים והגיאיות בתיירות. הובלות אלה תופסות 2 אחוזים בסך הובלות הענף.

בצד ההיצע הואט בשנת 1971 הגידול לאחר שנתיים של גידול מהיר במצבת המשאיות ובכושר ההובלה.⁵ הגידול במספר המשאיות ובכושר ההובלה ב-1971 וב-1970 היה 10.3 אחוזים לעומת 14.7 אחוזים, ו-7.7 אחוזים לעומת 17.4 אחוזים, בהתאמה.⁶ העלייה התלולה במיוחד בשנים 1969 ו-1970 נבעה מהגיאיות, שפקדה את הענף החל בשנת 1968, ומחשיפת המשאיות ליבוא מחו"ל מראשית 1969. בסוף 1971 היה מספר המשאיות 72.8 אלף, ומהן היו 15.1 אלף שמתענן המורשה עולה על 2.5 טון.

אומדן השינוי במחירי התפוקה בממוצע שנתי הוא 10 אחוזים. שתי העלאות מחירים עיקריות ורשמיות השפיעו על עליית המחירים הממוצעת ב-1971: האחת בסוף ספטמבר 1970 בשיעור 8—11 אחוזים (במרבית הענפים) והשנייה בעקבות הפיחות, בספטמבר 1971, בשיעור 18 אחוזים. אף שההעלאה האחרונה היתה רשמית, היא לא בוצעה מיד, ולעתים רק באופן הדרגתי ובשיעורים נמוכים יותר.⁷ במכרזים בעבודות עפר נסתמנה לקראת סוף השנה אף ירידת מחירים. אי המימוש המלא של העלאות המחירים הרשמית האחרונה גובע מכמה סיבות: ההאטה בביקוש להובלות, הגידול בהיצע המשאיות בשנים האחרונות, קיום חווי הובלה תקופתיים וכן קיום צרכני הובלה גדולים, בחלקים שונים של שוק ההובלות, שיש להם משקל רב בקביעת המחירים בענף. לאחר העליות בהוצאות הייצור שהיו בשנת 1970, חלו בשנת 1971, במיוחד במחצית השנייה של השנה, עליות ניכרות בהוצאות הייצור במרבית מרכיבי ההוצאה,⁸ ואלה השפיעו במידה מכרעת בכיוון

¹ במלט ומוצרי מלט, שבהם מוצה כמעט כושר הייצור הפיזי עוד בשנת 1970, היה גידול ביבוא. גידול זה איננו שווה ערך, מבחינת יצירת טון-ק"מ, של הובלה, לגידול בתפוקה המקומית.

² שימוש במשקלות סקר המשאיות 1966/67 גם לגבי אומדן השינוי הריאלי בהובלות מוצרים תעשייתיים בין השנים 1971 ו-1970 מראה, שבשנת 1971 גדלה התפוקה הריאלית בשיעור 6.5 אחוזים.

³ ההאצה ציינה במיוחד הובלות גרעינים, פרי הדר וחומרי גלם לחקלאות ולתעשיית מזון.

⁴ לפי אומדן קיימות 500—600 משאיות, הפועלות בהסעת נוסעים.

⁵ במונחי מטען מורשה.

⁶ השיעורים מחושבים על פי המצבה ב-31 בדצמבר בכל שנה. ההאטה בשיעור הגידול במספר המשאיות בולטת במיוחד ברכב שמתענן המורשה עולה על 2.5 טון: 4.8 אחוזים בלבד ב-1971 לעומת 15.4 אחוזים בשנת 1970. בכושר ההובלה היה שיעור הגידול של קבוצה זו 4.8 אחוזים בשנת 1971 לעומת 18.7 אחוזים בשנת 1970.

⁷ מהמדדים, שמפרסמת הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, מתקבלות עליות המחירים שלהלן (בממוצע שנתי): שכירת רכב בסלילה — 6.6 אחוזים, הובלת ציוד — 12.7 אחוזים, הובלת אספטים — 9.1 אחוזים, הובלת חומרים אחרים לסלילה — 19.5 אחוזים, הובלה שכורה בבנייה — 14.8 אחוזים, והובלה שכורה בחקלאות — 8.6 אחוזים.

⁸ עליית המחירים, הכוללת גם את השפעת הפיחות, היתה גבוהה במיוחד בדלק, חלפים ותיקונים. הדלק התייקר ביולי ובאוגוסט 1971, ובממוצע שנתי הסתכמה העלייה בכ-30 אחוזים, חלקי חילוף התייקרו בממוצע שנתי ב-17—20 אחוזים, ותיקונים במוסך — בכ-15 אחוזים. כן התייקרו שמן וצמיגים, ביטוח ושכר עבודה.

העלאת מחירים. במארס 1971 יצא הצו בדבר פיקוח על שירותי הובלה. לפי צו זה מוטלת חובת רישום על כל המובילים, והעיסוק בהובלה מותנה בקבלת היתר עיסוק; כמו כן קובע הצו תנאים מוקדמים, שעל מבקש ההיתר למלא, על מנת לקבל היתר עיסוק כזה. צו זה בא למלא אחר תביעות המובילים להבטחת כניסה מבוקרת לענף ובמיוחד בעתות גיאיות, והוא עשוי להוות שלב בדרך לקרטליזציה של הענף, שתכלול, בצד הכניסה המבוקרת לענף, גם קביעת מחירי מינימום.

ב. האוטובוסים¹

בשנת 1971 הואץ קצב הגידול בתפוקה הריאלית של ענף האוטובוסים, לאחר האטה בגידול התפוקה, שציינה את השנים 1970 ו-1969. התפוקה גדלה ב-10.1 אחוזים לעומת 3.0 אחוזים בשנת 1970 ו-6.7 אחוזים בשנת 1969. הפדיון במחירים שוטפים של חברות האוטובוסים הסתכם ב-395 מיליון ל"י.

ההאצה בגידול התפוקה מוסברת בעיקרה בגידול הפעילות בתחום הנסיעות המיוחדות והטויר לים בעקבות הגידול המיוחד, שחל בתנועת התיירות לישראל. מהשיפור היחסי במצב הביטחוני בשנת 1971 נהנתה גם תיירות הפנים. הגידול בתפוקה הריאלית בחלק זה של הענף היה 41.3 אחוזים, ומשקלו בפדיון במחירים שוטפים בשנת 1971 הגיע ל-21 אחוזים בקירוב.

האצה איפיינה גם את התפוקה בקווים קבועים. זו גדלה בשנת 1971 בשיעור 3.3 אחוזים לעומת 2.1 ב-1970. אולם הגידול השנתי בתפוקה הושפע בעיקר מגידול התפוקה ברבעון האחרון של שנת 1971 (לעומת הרבעון המקביל ב-1970), ואילו בשלושת רבעי השנה (לעומת התקופה המקבילה ב-1970) היה שיעור הגידול בתפוקה דומה לשיעור הגידול בתפוקה בכל שנת 1970 לעומת 1969. נראה, שההסבר לתופעה זו הוא בכך, שהחל בנובמבר 1971 הוסעו ערביי השטחים היוצאים לעבודה בישראל במסגרת קווי אוטובוסים קבועים (ובטויליות) ולא בנסיעות מיוחדות, כפי שהיה נהוג עד אז. אפשר, שהגיאיות בתיירות לסוגיה לא הצטמצמה בנסיעות המיוחדות דווקא, ודאי תרמה גם לתפוקה בקווים הקבועים.² עם זאת היה שיעור הגידול בתפוקה בקווים קבועים בשנים 1970 ו-1971 נמוך משיעור הגידול בצריכה הפרטית באותן שנים, תופעה המוסברת בחלקה בעלייה הרצופה ברמת המינוע.³

במספר האוטובוסים (במוצע חדשי) חל גידול בשיעור 9.7 אחוזים לעומת 11.1 אחוזים בשנת 1970, ואילו הקילומטראז' שנסעו האוטובוסים גדל ב-11 אחוזים. מספר המועסקים (הממוצע) גדל בשיעור 5.3 אחוזים לעומת 3.3 אחוזים ב-1970. אינדיקטורים אלה מציינים עליית התפוקה לעובד ויציבות בתפוקה לאוטובוס. (ראה לוח ג'—ג"ג—1 בנספח לפרק זה).

הוצאות הייצור בענף האוטובוסים ב-1971 עלו במידה ניכרת, ובמיוחד — במחצית השנייה של השנה. העלייה במדד מחירי התשומה באוטובוסים היתה בשיעור 18.9 אחוזים לעומת 11.3 אחוזים בשנת 1970. שכר העבודה (לשכירים בלבד) עלה בשיעור 23.6 אחוזים, לאחר שב-1970

¹ לרבות האוטובוסים במזרח-ירושלים והכרמלית ולמעט חברות האוטובוסים לתויר, שאינן קשורות לקואופרטיבים ואינן מכוסות מבחינה סטטיסטית (פדיון נאמד ב-12—15 מיליון ל"י בשנת 1971). כמו כן לא נסקרת כאן פעילות הקואופרטיבים, או חבריהם, בחברות הבת שלהם.

² קיימת הטיה כלפי מטה באומדן התפוקה ברבעון השלישי של שנת 1971, הנובעת משיטת המדידה: ההכנסה ממכירת כרטיסים נמדדת בשלב, שבו קונה הנהג את הכרטיסים. הציפייה להעלאת תעריפי הנסיעה בספטמבר 1971 גרמה לצמצום קניות הכרטיסים מצד הנהגים בחודשים אוגוסט וספטמבר ולקנייה מוגברת באמצע אוקטובר, עת הועלו התעריפים. מאותה סיבה קיימת גם הטיה כלפי מעלה באומדן התפוקה ברבעון האחרון של שנת 1971.

³ רמת המינוע הנמדדת במדד מכוניות פרטיות (למעט מסחריות המשמשות בחלקן כרכב פרטי) ל-1000 נפש היתה, בסוף שנת 1971 — 55.3 אחוזים לעומת 49.2 אחוזים ו-45.0 אחוזים בשנים 1970 ו-1969 בהתאמה.

היתה עלייה בשיעור 21.0 אחוזים. ההתייקרות בחומרים ושירותים שקנה הענף היתה כממוצע 15.8 אחוזים (6.2 אחוזים ב-1970).

בשנת 1971 חלה עליית מחירים ממוצעת בכל שירותי האוטובוסים כממוצע שנתי בשיעור 16.2 אחוזים, מזה 17 אחוזים בקווים קבועים, 11.2 אחוזים בנסיעות מיוחדות וטוילים ו-14.3 אחוזים בכל השאר, בעיקר חבילות.

עליות מחירים אלה הן תוצאה של העלאת תעריפים בספטמבר 1970 ובאמצע אוקטובר 1971. הממשלה אישרה העלאת תעריפים בשירותי האוטובוסים בשיעור 19 אחוזים בקירוב ל"אגד" ו-22 אחוזים ל"דן" (כממוצע, בקווים קבועים)¹. הקואופרטיבים קיבלו בשנת התקציב 1971/72 סובסידיות בסך 58 מיליון ל"י. סך 24 מיליון מהן ניתנו במקום העלאת תעריפים, והנותר — פיצוי על ההתייקרויות, שארצו בין ההעלאות ודחיות שונות במועד ההעלאה (לרבות זו שב-ספטמבר 1970)². העלאת התעריפים האחרונה חרגה לראשונה משיטת "הקוסט פלוס", שאיפיינה עד כה את מדיניות שינוי התעריפים. הוסכם עם הקואופרטיבים³ על אופן הפיצוי על חשבון התייקרות, שיתבסס על הישוב ההתייקרות של סל תשומות נתון ולא על בסיס ההשוואה בין הכנסות והוצאות הקואופרטיבים. שיעור ההתייקרות בסעיפי התשומה ייקבע על פי מדד אובייקטיבי של רמת המחירים של אותה תשומה (לרבות שכר) בכלל המשק.

ג. המוניות⁴

בשנת 1971 גדלה התפוקה הריאלית בשירותי הענף השונים (שירות מיוחד, שירות עירוני ושירות בין-עירוני) על פי אומדן בכ-4 אחוזים בלבד, שהוא שיעור גידול נמוך לנוכח הגידול בתנועת התיירים; תופעה זו מוסברת בעיקרה במגבלות בצד ההיצע: במשך השנה גדל מספר המוניות בשיעור 2.4 אחוזים בלבד, ובסוף שנת 1971 מנתה מצבת המוניות 3,500⁵. בשנים 1969 ו-1970 גדלה מצבת המוניות בשיעור 13.3 ו-6.6 אחוזים. הקיפאון היחסי בגידול הענף מצד ההיצע בשנתיים האחרונות מנע הרחבת תפוקת הענף ב-1971, לאחר שמוצו כמעט האפ-שרויות להרחבת התפוקה עוד ב-1970 (אלה כללו, בין השאר, הסכמים בין תחנות המוניות להפעלה יעילה של המוניות). במקביל לעליות תעריפי הנסיעה באוטובוסים בשנים 1970 ו-1971 עלו גם מחירי השירותים במוניות, אך שיעורי העלייה היו נמוכים יותר. כממוצע שנתי עלו מחירי השירות העירוני ב-1971 בשיעור 16.4 אחוזים, השירות המיוחד — ב-14.6 אחוזים, השירות הבין-עירוני — ב-13.4 אחוזים, ובסך הכול עלו מחירי שירותי הענף, כממוצע, ב-15.2 אחוזים. העלייה בתעריפי השירות המיוחד, היתה בשיעור 17 אחוזים, וחלה בסוף ספטמבר, ואילו בשירות רגיל (בשיעור התוספת המוחלטת לתעריפי האוטובוסים בקווים המקבילים) — באמצע אוקטובר. גם בענף המוניות חלו עליות המחירים בעקבות עליות ניכרות בהוצאות הייצור.

פדיון הענף בשנת 1971 הוא, על פי אומדן, יותר מ-150 מיליון ל"י. בראשית 1971 נקבעו תקנות, שעל פיהן יינתנו רשיונות בעלות על מונית. תקנות אלה, כקודמותיהן, אינן מבטיחות ייסות ההיצע בענף בדרך של כניסה ויציאה ממנו על פי שיקולי כדאיות כלכלית.

¹ בשל ביטול "תוספת הליילה" והקפאת מחירים בקווים מסוימים ו"עיוגול" מחירים היתה העלייה בתעריפים בקווים רבים גבוהה בהרבה מההעלאה הממוצעת.

² הקואופרטיבים התחייבו במקביל להפריש אחוז אחד מההכנסות לקרן מיוחדת לשם שיפור השירותים, שבהנהלתה יהיו נציגי הממשלה והקואופרטיבים.

³ על פי המלצות ועדת קשת, שדנה בסל התשומות וההתייקרויות בקואופרטיבים "אגד" ו"דן".

⁴ למעט מוניות תיור, השכרת רכב לנהיגה עצמית ורכב שמפעילים סוכני התיירות.

⁵ כממוצע שנתי היה הגידול במצבה כ-3 אחוזים.

ד. הרכבת

בשנת 1971 ירדה התפוקה הריאלית¹ של הרכבת בשיעור 1.1 אחוז לאחר שב-1970 עלתה התפוקה בשיעור 7.5 אחוזים. בפעילות הקשורה בהסעת נוסעים חל אמנם גידול בתפוקה הריאלית, בשיעור 1.4 אחוזים (1.6 אחוזים בשנת 1970)², אך בהובלת מטענים ירדה התפוקה הריאלית ב-4.3 אחוזים, לאחר שב-1970 היא גדלה בשיעור 9 אחוזים.

כמות הטון-ק"מ הכללית, שהובילה הרכבת בשנת 1971, ירדה בשיעור 8.3 אחוזים. בלטו הירידות, שנרשמו בהובלות פוספטים ליצוא, ברזל וצינורות ברזל, מלט וחצץ. ירידות אלה קוּוּו רק חלקית על ידי העלייה בהובלות גרעינים, בולי עץ, דלק ואשלג.

הגידול במספר הנוסעים שהסיעה הרכבת הואט: 2.6 אחוזים ב-1971 לעומת 5.4 אחוזים ב-1970. במונחי נוסע-ק"מ היתה מגמה דומה: 4.8 אחוזים לעומת 6.9 אחוזים בהתאמה (ראה לוח "ג-2").

שינויי תעריפי הנסיעה ברכבת חלו רק בדצמבר 1971, ועל כן נגרמה העלייה הממוצעת במחירי שירותים אלה בשנת 1971 בעיקר בשל העליות בתעריפים שחלו עוד בספטמבר 1970. בממוצע שנתי עלו מחירי הסעת נוסעים בשיעור 14.2 אחוזים, ומחירי הובלת מטענים — עלו ב-14.6 אחוזים. עליות תעריפי הנסיעה ברכבת בדצמבר 1971 היו בשיעור 20 אחוזים ומעלה, ובהובלות מטען היתה עליית התעריפים באוקטובר 1971 ב-10—11 אחוזים.

לוח י"ג-2

שירותי הרכבת, 1968 עד 1971

טון — ק"מ	העלייה או הירידה לעומת השנה הקודמת	נוסע — ק"מ	העלייה או הירידה לעומת השנה הקודמת
(במילינים)	(אחוזים)	(במילינים)	(אחוזים)
1968	383	349	3.5
1969	418	332	-4.9
1970	468	355	6.9
1971	429	372	4.8

המקור: רוחות של הנהלת הרכבת.

בשנת 1971 הואט גידול הכנסות הרכבת³, והן עלו ב-15.6 אחוזים לעומת 20 אחוזים בשנת 1970, ואילו בהוצאות התפעוליות חלה האצה — הן גדלו ב-19 אחוזים. סך כל ההוצאה (לרבות גידול בשיעור 4.2 אחוזים בהוצאות פחת וריבית) הסתכמה ב-54.4 מיליון ל"י. הגירעון התפעולי גדל ל-7.1 מיליון ל"י בקירוב, ואילו הגירעון החשבונאי הכולל גדל ב-19.1 אחוזים ל-16.3 מיליון ל"י (ראה לוח ג'—י"ג-2—בנספח לפרק זה).

¹ הנמדדת בפדיון במחירים קבועים.

² בפעילויות אחרות, לרבות בעוזה וצפון סיני, וביצוע עבודות לגורמי חוץ, חלה עלייה בשיעור 10.6 אחוזים בתפוקה הריאלית.

³ למעט גביית בול ביטחון, השתתפויות האוצר, הכנסות מאחזקת המסילה אשקלון — אליעריש ולרבות הכנסות מהסעת חיילים חינום. ההכנסות מהובלת מטען (לרבות תעבורה) היו בשנת 1971 25.0 מיליון ל"י, ואילו ההכנסה מהסעת נוסעים היתה 8.9 מיליון ל"י.

א. תעופה אזורית פנים ארצית¹

בשנת 1971 עלתה התפוקה הריאלית² בחברת "ארקיע" בשיעור 14.5 אחוזים (וב-14.6 אחוזים בנוסעים בלבד) לעומת 7.1 אחוזים בשנת 1970. הכפלת שיעור הגידול בתפוקה נתאפשרה הודות לגיאותו בתיירות והעלייה בהיקף הסירות הכוללים ולעלייה בהיצע³. הרגיעה בתחום הביטחון סייעה ל"ארקיע" בעליית התפוקה. במספר הנוסעים, שהטיסה החברה ב-1971, חל גידול בשיעור 16 אחוזים בקירוב (לעומת 12.2 אחוזים ב-1970), שהם 362.4 אלף נוסעים. עלייה ניכרת נרשמה במספר התיירים בטיסות לאילת ולסיני (24.1 ו-56.5 אחוזים בהתאמה)⁴. בהיצע הנוסע-ק"מ ללא טיסות חכורות, חל בשנת 1971 גידול בשיעור 28.7 אחוזים, ואילו הנוסע-ק"מ, שנמכר באותן טיסות, גדל ב-24.7 אחוזים. על כן ירדה הניצולת של המטוסים מ-70.5 אחוזים בשנת 1970 ל-68.3 בשנת 1971.

ב-1971 עלו מחירי התפוקה בשיעור 12.7 אחוזים לאחר עלייה בשיעור 8.9 אחוזים בשנת 1970; ובהסעת נוסעים בלבד היתה העלייה במחירים 12.5 אחוזים. המחירים הועלו בחודש ספטמבר בשיעור ממוצע של 22 אחוזים (לתושבי אילת החל במחצית אוקטובר). גם מחירי הטיסות החכורות התייקרו ב-14 אחוזים לעומת שנת 1970. הכנסות "ארקיע" בשנת 1971 הסתכמו ב-27 מיליון ל"י (גידול בשיעור 29 אחוזים לעומת הכנסות 1970). עם זאת, נראה, שהעלויות בהוצאות, לרבות הוצאות קליטת המטוס הנוסף, לא הותירו רווח לחברה בשנת 1971. בשנת 1970 היה ההפסד 0.2 מיליון ל"י.

ב. דואר

בשנת 1971 עלו הכנסות הדואר⁵ בשיעור 23.9 אחוזים והן הסתכמו ב-631.6 מיליון ל"י (ראה לוח י"ג-3). אולם בעוד שבמחירי תפוקת הדואר חלה החשה — הם עלו ב-9.1 אחוזים לעומת 3.7 אחוזים בשנת 1970 — הרי בתפוקה הריאלית⁶ היה שיעור הגידול איטי יותר: 13.6 אחוזים ו-15.5 אחוזים, בהתאמה.

ההכנסה משירותי טלפון היתה 69.5 אחוזים מכלל הכנסות הדואר. הגידול בהכנסות משירותים אלה (משימוש שוטף והתקנה) עלה, אמנם, בשיעור מואץ: 27 אחוזים בשנת 1971 לעומת 21.5 אחוזים בשנת 1970, אולם לכך תרמה עליית המחירים; שכן שיעורי הגידול של התפוקה הריאלית בשירותים אלה ב-1971 וב-1970 היו זהים כמעט: 18.2 אחוזים ו-18.4 בהתאמה.

בשאר שירותי הדואר הואץ גידול ההכנסות והתפוקה הריאלית. בהכנסות מעמיליות ומ"שונות" (לרבות ביצוע עבודות בתשלום בעיקר למערכת הביטחון) חלה האטה ניכרת. הכנסות אלה תרמו להאצה הניכרת, שהיתה בתפוקת הדואר בשנת 1969, ולהאטתה בשנת 1970.

במספר הבקשות להתקנת טלפון חל גידול ניכר, בשיעור 26 אחוזים (לעומת ירידה בשיעור 4 אחוזים בשנת 1970)⁷. שיעור גידול ניכר זה עולה הן על שיעור הגידול בהכנסה הפרטית

¹ בהיעדר כיסוי סטטיסטי שוטף עוסקת הסקירה בחברת "ארקיע" בלבד.

² הנמדדת בפדיון במחירים קבועים.

³ נוסף מטוס ויקאונט שלישי. מצבת המטוסים כללה מחודש מאי 1971 5 מטוסי הראלד ו-3 מטוסי ויקאונט.

⁴ באוגוסט 1971 נוסף הקו לסנטה קתרינה.

⁵ למעט הכנסות בנק הדואר ולרבות הכנסות מגביות בול ביטחון. החל ב-1968 שונתה הגדרת פדיון הדואר בכך, שנוספו אליו עמיליות משירותים וביצוע עבודות בתשלום. הנתונים מדוחות קודמים שונים בהתאם.

⁶ התפוקה הריאלית נמדדת בפדיון במחירים קבועים.

⁷ יש להיזהר בסטטיסטיקה של בקשות שוטפות להתקנת טלפון וממלאי הבקשות הממתינות, שכן קיימת כפילות בבקשות ואין רישום מדויק של ביטולים, ניתן להניח גם, שהתארכות זמן ההמתנה הממוצע גורם, בין השאר, לריבוי הביטולים.

לוח י"ג - 3

פריון הדואר*, 1968 עד 1971

העלייה או הירידה (-) לעומת שנה קודמת			1971	1970	1969	1968	
1971	1970	1969					
** (אחוזים)			(מיליוני ל"י)				
27.0	21.5	22.7	438.8	345.5	284.3	231.6	טלפונים
(7.6)	(-12.9)	(-6.2)	(22.0)	(20.4)	(23.5)	(25.0)	מזה: דמי התקנה
(28.2)	(24.6)	(26.2)	(416.8)	(325.1)	(260.8)	(206.6)	שירותים טלפוניים
22.9	12.5	7.6	125.2	101.8	90.5	84.1	שאר שירותי דואר***
עמליות משירותים							
8.4	23.1	334.7	67.6	62.4	50.7	11.7	ושונות
23.9	19.8	30.0	631.6	509.7	425.5	327.4	סך הכול

* למעט הכנסות בנק הדואר ולרבות נביות בול ביטחון בשירותי הדואר והטלפונים.
 ** מחושב לפני עיגול המספרים.
 *** כולל שירותי דואר, השירות הבולאי ומברקים.
 המקור: דוחות הורשיים של משרד התקשורת.

הפגניה הריאלית והן על גידול בצריכה הריאלית הפרטית. אין בתופעה זו להתמיה, שכן שיעור גידול ניכר זה מאפיין בשנת 1971 גם את שיעור הגידול בצריכה הריאלית של חלק מהמוצרים בני קיימא — מכוניות פרטיות לדוגמה (באלה חלה ב-1971 עלייה ריאלית בשיעור 38 אחוזים בקירוב). ייתכן, שקיים קשר בין צורת תשלום הטבות לעובדים וריבוי הבקשות (המדובר בהשתתפות בהחזקת טלפון, דוגמת השתתפות באחזקת מכונית מצד המעביד). לריבוי הבקשות תרמה גם הירידה בהוצאה הריאלית הכרוכה בהתקנת טלפון והחזקתו וכן גם הציפיות לעליית מחיר ההתקנה ששררו בשלהי 1971.

לוח י"ג - 4

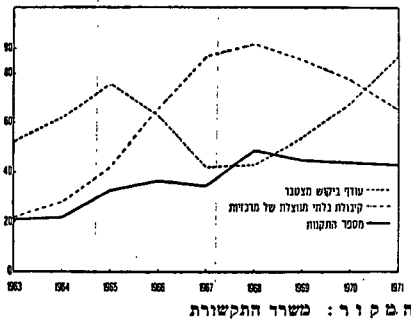
שירותי טלפון, 1967 עד 1971

(אלפים)

העלייה או הירידה (-) לעומת שנה קודמת			מספר בקשות** שטרם מולאו	מספר בקשות שנתקבלו במשך השנה	מספר התקנות במשך השנה	מספר קווים ישירים מתוברים*	
מספר התקנות	מספר הבקשות שנתקבלו	מספר הבקשות שטרם מולאו					
** (אחוזים)							
..	8	-6	41.9	28.4	34.6	233.1	1967***
3	119	41	43.2	62.3	48.8	278.4	1968
24	4	-7	53.5	64.6	45.4	321.3	1969
21	-4	-4	64.5	61.9	43.7	361.0	1970
35	26	-2	87.1	77.9	42.8	386.3	1971

* קו ישיר מופעל מהמירכות למנוי (מנוי יכול להיות בעל מספר קווים). מספר קווים מחוברים בסוף שנה קודמת בתוספת התקנות אינו שווה למספר הקווים המחוברים בסוף השנה השוטפת בעיקר בגלל הסרות טלפונים וכן קיומם של התקנות חיצוניות.
 ** בקשות הממתנות משנים קודמות, בקשות שנתקבלו במשך השנה והודעות ביצוע שנשלחו למהנדסים, למעט מספר התקנות במשך השנה; כולל גם בקשות שבוטלו (בהיעדר דיווח עליהן).
 *** מיוני 1967 נכלל גם איזור מורה ירושלים. השטחים המוחזקים אינם נכללים.
 המקור: חישובי בנק ישראל על פי נתוני משרד התקשורת.

מספר התקנות, עורך ביקוש למלפונים וקיבולת בלתי מנוצלת של מירכזות (אלפים)



אחוזים (וללא שינוי במשך השנה), ובסך הכול עלו מחירי כלל תפוקת הדואר בשיעור 9.1 אחוזים.

ג. קווי דלק

גם בשנת 1971 נמשך הגידול המהיר בתפוקת קווי הדלק והגז אף כן שיעור הגידול הואט מ-82.1 אחוזים בשנת 1970 ל-46.1 בשנת 1971. האטה בשיעור הגידול היתה צפויה על רקע הגידול בניצול המתקנים הקיימים של הצינור אילת-אשקלון, אשר הופעל בפברואר 1970.

כושר ההזרמה של הצינור בראשית 1972 היה 22-24 מיליון טונות, והושקעו בו עד לאותה עת כ-100 מיליון דולר. הגדלת כושר ההזרמה של צינור זה מותנית בהשקעה נוספת במשאבות, מכילים ומעגנים. בשנת 1971 היתה כמות הדלק הגולמי, שהוזרמה לייעודיו השונים, יותר מ-17 מיליון טונות². מתוך כמות זו הוזרמו כטרבויט 12 מיליון טון דלק גולמי (יבוא לשם יצוא), כלומר, גידול בשיעור העולה על 120 אחוזים לעומת שנת 1970. הגידול בכמויות הדלק הגולמי המוזרם נתאפשר הודות לגידול הניכר במספר המכליות המובילות את הדלק מהמפרץ הפרסי ומסיני לאילת ומאשקלון לאירופה³.

כמות תזקיית הדלק שהוזרמה בצינורות ירדה בשנת 1971 בשיעור 1.1 אחוזים⁴. בכמויות הגז הטבעי המוזרם בצינורות נמשכה גם השנה הירידה עם ניתוק אספקת הגז למפעלי אורון. ירידה זו קוזה על ידי הזרמות נפט גולמי למפעלי אורון וערד.

העלייה בתפוקה הריאלית של הענף לוותה בעליית מחירים בשיעור שנתי ממוצע של 10.3 אחוזים. עלייה זו נתרחה ללא שינוי בתעריפים⁵ אלא כתוצאה מהפיחות ומשינויי הרכב קלים. פדיון הענף כולו בשנת 1971 נאמד בלמעלה מ-69 מיליון ל"י (43 מיליון ל"י בשנת 1970), ומזה נטל הפדיון מהזרמת דלק גולמי ליצוא ולצריכה מקומית 90 אחוזים.

4. התחבורה הבין-לאומית⁶ ותנועת התיירות לישראל

שנת 1971 הצטיינה בגיאות חזקה בתחום התיירות, אשר השפיעה במישרין ובעקיפין על

¹ המדובה בקיבולת ברוטו. יש לציין, שעל מנת לקיים רמת שירות נאותה, חייבים לקיים קיבולת מסוימת פנויה (על פי סטנדרטים בין-לאומיים צריכה קיבולת זו להיות 13 אחוזים בערך מקיבולת המירכזות).
² נתוני מינהל הדלק, לא כולל, כנראה, שינויים במלאי הדלק בצינור ובמכלים.
³ ראה הדיון בספנות.
⁴ אומדן ארעי.
⁵ פרט לתעריפי הובלת גז הצמודים למדד המחירים לצרכן.
⁶ נכללים כאן ענפי הספנות, הנמלים, התעופה הבין-לאומית ושדות תעופה.

לוח י"ג-5

העלייה או הירידה (—) בתנועת הנוסעים לישראל וממנה, 1966 עד 1971

סך הכול			דרך היבשה			דרך האוויר			דרך הים			
סך הכול	יוצאים	בכנסים	סך הכול	יוצאים	בכנסים	סך הכול	יוצאים	בכנסים	מזה ביקור יומי	סך הכול	יוצאים	בכנסים
(אחוזים)												
ח י י ר י מ * 1966												
11.5	12.3	10.7	19.6	13.0	21.3	17.4	20.3	13.9	4.6	-3.9	-4.3	-3.4
-12.9	-14.5	-11.3	-51.0	-40.2	-53.2	4.8	-2.7	14.0	-41.3	-39.1	-41.6	-36.3
50.4	52.5	84.4	-86.9	-64.3	-92.2	69.1	65.2	73.2	22.9	22.7	16.3	29.5
-5.6	-5.9	-5.3	11.8	4.0	20.7	-4.0	-4.4	-3.7	-13.3	-16.0	-16.0	-16.0
6.9	5.9	7.9	320.0	325.0	315.1	7.1	6.0	8.1	-7.4	-11.8	-13.2	-10.6
49.8	50.8	48.8	77.3	76.6	77.9	49.1	49.8	48.3	76.5	48.5	51.7	45.5
1971 (מספרים מוחלטים)												
1,295,837	639,081	656,756	42,622	21,098	21,524	1,119,408	553,083	566,325	39,195	133,807	64,900	68,907
ס כ ל ה נ ו ס ע י מ **												
1966												
10.5	13.6	7.6	16.3	8.9	18.6	18.0	20.9	14.9	4.6	-7.1	-2.2	-11.9
-10.2	-11.1	-9.2	-51.0	-43.8	-53.0	6.4	1.5	12.0	-41.2	-39.2	-41.0	-37.3
13.8	37.0	38.1	-88.3	-74.6	-92.8	49.9	46.1	53.9	22.9	17.5	10.1	24.9
-0.9	-1.6	-0.2	22.8	16.7	29.8	1.2	0.4	2.0	-13.3	-14.3	-15.0	-13.6
5.4	4.8	5.6	285.0	280.9	289.1	5.9	5.7	6.0	-7.4	-11.3	-14.8	-8.3
40.1	41.0	39.2	135.6	133.8	137.4	39.1	39.2	39.1	76.5	30.0	37.6	23.9
1971 (מספרים מוחלטים)												
1,785,961	874,984	910,977	58,527	29,077	29,450	1,555,601	764,495	791,106	39,195	171,833	81,412	90,421

* ללא ביקור יומי במטוס.

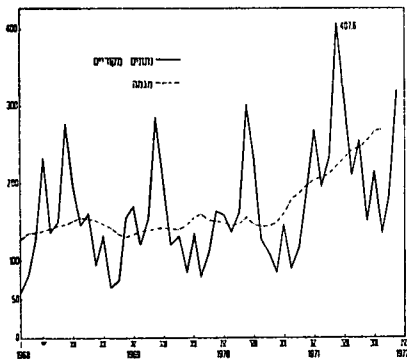
** כולל ביקור יומי במטוס. מתוך סך כל הנוסעים הנכנסים ויוצאים לישראל וממנה היה חלקם של הנוסעים בדגל ישראל בשנת 1971: בים — 22.2 אחוזים; באוויר — 45.8 אחוזים.
ה פ ק ר : הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה.

ענפי התחבורה היבשתית והתעופה כמו גם על שאר ענפי המשק. בשנת 1971 נכנסו ארצה 656.8 אלף תיירים¹. שיעור הגידול בשנת 1971 היה 48.8 אחוזים לעומת גידול בשיעור 7.9 אחוזים בשנת 1970 וירידה בשיעור 5.3 אחוזים בשנת 1969. הגידול בתיירות ב-1971 נבע במיוחד מהשיפור במצב הביטחון באזור מאז הפסקת האש. נראה, שחלק מן הבאים לישראל באו לאחר שדחו בואם בשנת 1970². מגמת העלייה בתיירות נתחדשה בדצמבר 1970, ומאו נמשכה בעקביות עד מארס 1972 — או הגיעה המגמה במספר התיירים בחודש ל-66 אלף (ראה לוח י"ג-5 ודיאגרמה י"ג-2).

הגידול בתיירות לישראל בשנת 1971 בולט יותר על רקע ההאטה בהתפתחות התיירות העו-למית, שסבלה רבות מהמצב הכלכלי בארה"ב ובאירופה וכן מן הבעיות המוניטריות שהעסיקו את העולם. התיירות העולמית גדלה ב-1971, על פי אומדן³, בשיעור 7 אחוזים (לעומת 10 אחוזים בשנת 1970). באותה שנה גדלה התיירות למזרח התיכון (למעט ישראל) ב-21 אחוזים (לאחר שלא גדלה כלל בשנת 1970). תופעה זו מאשרת את הסברה אודות הקשר שבין הגידול בתיירות לבין השיפור במצב הבטחוני.

דיאגרמה י"ג-2

מדד תיירות חודשי, 1968 עד 1971
(הבסיס: ממוצע 1967=100)



המקור: הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה

והוא הגיע ל-5.1 מיליון בקירוב⁴, ואילו מספר החדרים בבתי המלון המומלצים לתיירים גדל ב-1971 ב-8.2 אחוזים והסתכם בסוף השנה ב-16.3 אלף. מבין החדרים הללו תופסים בתי ההארחת בעלי שתי הדרגות הגבוהות 39 אחוזים. הגידול בתיירות ואי הגידול המקביל במספר החדרים הביאו לעליית התפוסה, זו גדלה בבתי ההארחת המומלצים לתיירים מ-50.1 אחוזים בשנת 1970 ל-60.4 אחוזים בשנת 1971. בבתי ההארחת בדרגה הגבוהה ביותר, "5 כוכבים", היתה התפוסה

86.2 אחוזים מן התיירים באו לישראל דרך האוויר, 3.3 אחוזים — דרך היבשה ו-10.1 — דרך הים (לרבות מבקרים באניות סוור).

42.5 אחוזים מכלל התיירים הגיעו מאירופה, ואילו מארה"ב הגיעו 39.0 אחוזים. שיעור הגידול מאזורים אלה היה 50.1 אחוזים ו-53.3 אחוזים בהתאמה⁴.

ב-1971 חלה ירידה קלה בשהייה הממוצעת של התיירים היוצאים, אשר שהו בארץ פחות משנה, והיא היתה 24 יום. החציון לא השתנה מאז 1969 ונשאר 16 יום. ההכנסה הממוצעת לתייר הסתכמה ב-278 דולר לעומת 236 ב-1970. ההכנסות מהתיירות גדלו ב-73 אחוזים והסתכמו ב-178 מיליון דולר⁵. במספר הלינות של תיירים חל בשנת 1971 גידול בשיעור 39.8 אחוזים,

¹ למעט 106 אלף מבקרי קיץ מארצות ערב לשטחים המוחזקים, שחלקם ודאי ביקר גם בישראל, ולרבות תיירים מארצות ערב, שבאו למזרח ירושלים.

² עונת התיירות בשנת 1970 נפגעה גם ממגיפת הכולירה.

³ אומדן ארגון התיירות הבין-לאומי.

⁴ מבין ארצות המוצא החשובות נרשמה עלייה בתיירות בשיעור 37.9 אחוזים מצרפת, 36.4 מבריטניה, 70.7 מגרמניה המערבית ו-55.6 מסקנדינביה.

⁵ כולל המרות ופדיון מלווה העצמאות והפיתוח בידי תיירים, ולא כולל הכנסות "אל-על" ו"צים — קווי נוסעים" מהסעת תיירים. שיעור הערך המוסף מוערך כ-80 אחוזים מהתקבולים במטבע חוץ.

⁶ שיעור הגידול בלינות של תיירים בבתי הארחה המומלצים לתיירים בלבד היה גבוה יותר — 41.1 אחוזים.

גבוהה במידה ניכרת מהממוצע, והיא היתה 71.6 אחוזים (וביולי 90 אחוזים) ובדרגה "4 כוכבים" 69.9 אחוזים (90 אחוזים באוגוסט). התפוסה הממוצעת היתה נמוכה יותר בבתי מלון מדרגות נמוכות יותר. בתי ההארחה המומלצים לתיירים בשלוש הערים הגדולות נהנו משיעורי תפוסה גבוהים יותר מהממוצע בארץ כולה: בתל-אביב היתה התפוסה השנתית הממוצעת 76 אחוזים (בחודש השיא — 92 אחוזים), בירושלים — 61 אחוזים (מזה במערב העיר 71 אחוזים) וביולי 93 אחוזים. בחיפה היתה התפוסה 68 אחוזים (92 בחודש השיא). מכל אלה ברור, שבתנאי העונתיות הקיימת בתיירות עשויה מגבלת בתי המלון, לצד מגבלת כוח אדם מקצועי, להיות אפקטיבית במניעת גידול מהיר נוסף בתיירות.

א. הספנות¹

בשיעור הגידול בתפוקה הריאלית² של הספנות חלה בשנת 1971 האצה ניכרת, המוסברת בעיקרה בגידול הפעילות בהובלת דלק והחכרת אניות (וגם בגידול אלה משקל רב למכליות). שיעור הגידול בתפוקה הריאלית היה 26.1 אחוזים לעומת 11.3 בשנת 1970 ו-4.7 בשנת 1969.

הכנסות הספנות הישראלית עלו, בהתחשב בגידול הריאלי ובעליית המחירים, ביותר מ-45 אחוזים והסתכמו ב-1,048 מיליון ל"י³ (ראה לוח י"ג—6).

הגיאות בספנות הבינ-לאומית, ששררה כמעט במשך כל שנת 1970, נתחלפה בשנת 1971 בשפל, שהתבטא בירידות מחירים ניכרות בספנות הנוד הבינ-לאומית. בהחכרת אניות היו ירידות המחירים בשנת 1971 בשיעורים של 40—50 אחוזים (ממוצע שנתי, לעומת 1970) במיוחד בתחום הובלת דלק ומטענים בצובר. השפל בספנות בשנת 1971 נוצר כתוצאה מהאטה ניכרת בסחר העולמי⁴ בעקבות ההאטה בפעילות הכלכלית ביפן⁵ ובמערב אירופה. כמו כן לא פעלו בשנת 1971 הגורמים, שהשפיעו על עליית מחירי הובלת דלק בשנת 1970 (ביניהם: סגירת ה"טאפליין", הצמצום בתפוקת הנפט בלוב, אגירת מלאי נפט במערב אירופה)⁶. השפעה שלילית על הסחר הבינ-לאומי היתה גם לאי היציבות בתחום המוניטרי הבינ-לאומי. על אף ההאטה בביקוש לשירותי הספנות גדל היצע האניות (כשהממשלות מעודדות בנייתן בדרכים שונות) וגדלה אבטלת אניות בעולם.

להתפתחויות אלה היתה השפעה קטנה יחסית על מחירי תפוקת הספנות הישראלית בשנת 1971, שכן חלק גדול של הספנות הישראלית פועל בתנאי ספנות קווים (במונופול מוחלט או במסגרת קונפרנסים ימיים), וזו רגישה פחות לתנודות היצע וביקוש בשוק הספנות הבינ-לאומית והיא תחליפית לספנות הנוד רק במידה מועטה, יחסית. חלק אחר של הספנות הישראלית קשור בפעולתו בחווי החכרה לזמן ארוך ובינוני, ועל כן איננו נפגע משפל כשם שאינו נהנה יחסית

¹ למעט פעילותם של גורמים ישראליים, שאינם מוגדרים כחברות ספנות, כגון: המועצה לשיווק פרי-הדר המפעילה אניות חכורות.

² פרוין במחירים קבועים. השינוי בפדיון מנוכה באומדן השינוי במחירים, ובשל דרך חישובו של האחרון יש להתייחס למדידה בוהירות.

³ אלה הן ההכנסות ברוטו, הכוללות גם הכנסות מהחכרת אניות בין חברות ישראליות. יצויין, שהמדידה הקיימת של תפוקת הספנות רגישה מאוד לשינויים במבנה היחסים החוזיים בין גורמי הספנות (החכרה, חכירה וזוהת המשלם עבור שירותי הנמל), ועל כן, יש להיזהר בהשוואת השינויים בכושר ההובלה לשינויים בתפוקה, בתוצר, בפריון ובניצולת.

⁴ בשנים 1969—1970 גדל הסחר העולמי בשיעור 8.3—8.5 אחוזים, ואילו בשנת 1971 הוא גדל ב-4.4 אחוזים בלבד. במטען יבש (כולל צובר) היתה ההאטה מ-7.5 אחוזים בשנת 1970 ל-1.8 אחוז בשנת 1971.

⁵ יפן מייבאת בשנים האחרונות כ-400 מיליון טונות מטענים לשנה, במיוחד חומרי גלם, ועל כן הפכה לגורם רב משקל בספנות הבינ-לאומית.

⁶ ייצור הנפט גדל בשנת 1971 ב-5.5 אחוזים בלבד לעומת 9 אחוזים ב-1970.

בעתות גיאות. יתר על כך, ספנות הקווים בעולם ובישראל אף העלתה מחירים בעקבות עליית הוצאות בניית אניות והפעלתן. יצויין, שמאז שנות ה-60 מסתמנת עלייה רצופה כמעט של המחירים בספנות הקווים, בעוד שבספנות הנווד יש תנודות חריפות במחירים ולעתים בכיוון הפוך להתפתחות מחירי ספנות הקווים.

לוח י"ג - 6

פריון הספנות הישראלית 1969 עד 1971

העלייה או הירידה (—) לעומת השנה הקודמת**					
1971	1970	1969	1971	*1970	1969
	(אחוזים)		(מיליוני ל"י)		
					הפריון לפי סוגי הובלה:
33.3	28.2	13.6	757	568	443
					מטענים (לרבות דלק)
(41.6)	(27.1)	(8.0)	(531)	(375)	(295)
					מזה: באניות בבעלות
(17.2)	(30.5)	(26.5)	(226)	(193)	(148)
					באניות חכורות
25.9	-47.9	—	15	12	23
					נוסעים
99.5	12.9	12.3	268	134	119
					החכרה***
31.0	-32.2	12.5	8	6	9
					שונות
45.5	21.3	12.5	1048	720	594
					סך הכול

* נתונים מתוקנים.

** החישובים לפני עיגול המספרים.

*** כולל החכרות מתברה ישראלית אחת לאחרת (הסכומים הללו היו בשנים 1969—1971 לפי אומדן: 56.1, 68.0 ו-181.2 מיליון ל"י בהתאמה).

ה ט ק ו ר : הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה.

כמעט בכל קווי "צים" חלה עליית תעריפים (בדולרים) בשיעור 10 אחוזים¹. עלייה חלה גם בהכנסה הממוצעת מהובלת טון דלק, וכן חלה עלייה במחירי הסעת נוסעים², ירידות מחירים היו רק בשוליים, והן הקיפו חלק קטן של הספנות הישראלית. בסך הכול, לרבות השפעת הפיחות, נאמדת עליית המחירים בשנת 1971, בממוצע שנתי, ב-15.4 אחוזים.

בגידול כושר ההובלה של הצי הישראלי חלה בשנת 1971 האצה ניכרת — גידול בשיעור 43.6 אחוזים, הנובע כמעט כולו מתוספת 12 מכליות (ביניהן מכליות בנות למעלה מ-200 אלף טון מעמס). מכליות אלה משמשות, בדרך כלל, את קו הדלק אילת—אשקלון³. הספנות הישראלית עוברת, למעשה, תהליך מהיר של שינוי מבנה, המתבטא בעליית משקלן של המכליות בצי. בסך הכול יובאו ב-1971 אניות (למעט האניות שנמכרו), ב-150 מיליון דולר בקירוב. כל המכליות,

¹ השינוי בפריון הממוצע לטון, בהתעלם משינויי הרכב המטענים והקווים בקווי "צים" השונים, היה 9 אחוזים בקירוב.

² ההפסד מהפעלת 2 אניות הנוסעים בשנת 1971 הוא 4.0—4.5 מיליון ל"י, והוא יכולה בידי הממשלה וחברת "צים".

³ כמו כן נקנתה אניית משא ונמכרו אניית משא ושתי אניות קירור.

לוח י"ג-7

אניות בבעלות ישראלית לפי סוג האנייה והמעמם, 1968 עד 1971

העלייה או הירידה (-) בכושר ההובלה ² לעומת שנה קודמת				המעמס או מספר המקומות ¹			מספר האניות			סוף התקופה		
1971	1970	1969	1968	1971	1970	1969	1968	1971	1970	1969	1968	
(אתוזים)												
				1,064	1,064	2,227	1,685	2	2	4	3	נוסעים ⁸
1.5	1.4	-5.4	3.6	353,688	348,406	351,637	376,121	57	57	58	64	משא כללי
-2.3	-	-3.0	60.4	89,679	101,233	101,233	104,531	11	13	13	14	קירור
-	0.4	22.7	39.4	937,304	937,304	933,246	765,656	22	22	22	20	צובר
												סך הכול (ללא מכליות)
0.1	0.6	11.9	28.5	1,380,671	1,386,943	1,386,116	1,246,308	92	94	97	101	
126.2	77.6	18.6	-	1,897,421	815,092	770,129	341,229	428	416	413	12	מכליות
43.6	18.3	13.4	20.9	3,278,092	2,202,035	2,156,245	1,587,537	120	110	110	113	סך הכול כללי

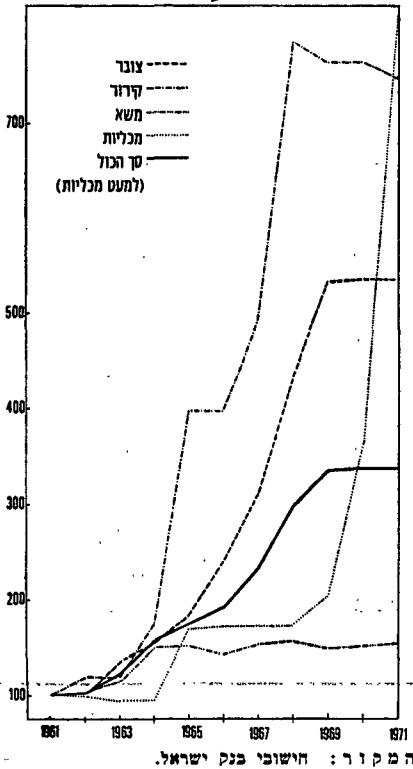
(1) מעמס בסונות. באניות נוסעים - מספר המקומות.
 (2) כושר ההובלה חושב כמכפלת המעמס במהירות ובחלק של השנה, שהאניה היתה בבעלות ישראלית.
 (3) בשנה 1968 לא נכללה האניה "גימאיקה קווין" (לשעבר "נילי") שהיתה באופן ארעי בדגל ישראל אך לא בבעלות ישראלית.
 (4) לא כולל מכלית ענק אחת שנכנסה לשירות בינואר 1970 ויצאה ממנו באפריל 1970 והוחזרה רק ב-1972. כלולה בחישובי כושר ההובלה של שנת 1970.
 ה מ ק ר : חישובי בנק ישראל על פי נתוני הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, אגף הספנות והנמלים והברות הספנות.

שנוספו לצי הישראלי, מפליגות בדגל זר, ובכך מתחזקת מגמת הגידול באחוז האניות הישראליות המפליגות בדגל זר, אם מטעמים בטחונים-מדיניים ואם מסיבות כלכליות מסחריות — בדרך כלל, ניצול אפשרויות מימון-נוחות (ראה-לוח י"ג-7 ודיאגרמה י"ג-3).

דיאגרמה י"ג-3

מדד כושר ההובלה של צי הסוחר,

1961-1971



בהכנסות הספנות הישראלית מהובלת מטענים, לרבות דלק, חל גידול בשיעור 33 אחוזים לעומת 28 אחוזים בשנת 1971. הגידול בהכנסות מהחכרה בשנת 1971 היה בשיעור 99.5 אחוזים, והוא נובע בעיקר מהחכרת מכליות הנפט החדשות בידי חברות הספנות למפעליהן. כמזן כן החכירה בשנת 1971 "החברה הימית להובלת פרי" את כל אניות הקירור שבבעלותה למשך 10 שנים לחברה זרה, הפעילה בתחום ספנות זה.¹

בכמות המטענים, למעט דלק, שיובאה לנמלי הארץ על ידי הספנות הישראלית חלה בשנת 1971 האטה לאחר גידול מואץ בשנת 1970 וירידה בשנת 1969. עם זאת הגדילה הספנות הישראלית את חלקה בכמות המטענים המיובאת לארץ: מ-70.9 אחוזים ל-71.8 אחוזים, כאשר 56.8 אחוזים מיובאים על ידי אניות חכורות. התופעה האחרונה נובעת מאי גידול כושר הובלה בבעלות ישראלית בתחום הובלת משא ומגידול כמות המטענים המיובאת.

ביצוא נמשכה גם בשנת 1971 ההאטה בגידול בהובלת המטענים על ידי הספנות הישראלית.² בסך הכול היה הגידול בכמות המטענים (למעט דלק) על ידי הספנות הישראלית, ולכל הייעודים, 2.7 אחוזים בשנת 1971 לעומת 9.8 אחוזים בשנת 1970.³ (ראה לוח י"ג-8).

מגמת ריבוי האניות החכורות הפועלות במסגרת הספנות הישראלית, בצד הפעילות בין-נמלים זרים וריבוי ימאים זרים באניות ישראליות מקטינה במידה רבה את משקל התוצר (הערך המוסף) בתפוקת הספנות.

על רקע עליות המחירים הרצופות, שציינו את הספנות הישראלית, נהנית הספנות הישראלית משיטות הגנה אדמיניסטרטיביות, אשר מידת השפעתן היא, כנראה, קטנה. כמו כן לא חל חוק ההגבלים העסקיים על הקונפרנסים הימיים הפעילים בקווי ישראל. השפעה מסוימת על עליית מחירים יש גם להרס הערבי.

¹ בשליטתה וניהולה של "החברה הימית להובלת פרי" ישנן 10 אניות קירור ו-6 מכליות נוספות המפליגות בדגל זר. בשל דרך מימון — אין הן כלולות, במצבת האניות בבעלות ישראלית. תפוקת אניות אלה איננה כלולה בתפוקת הספנות הישראלית.

² חלקה של הספנות הישראלית היה ב-1971 58.1 אחוזים לעומת 57.5 אחוזים ב-1970 מזה 70.7 אחוזים באניות חכורות.

³ למשל, רק חלק קטן מייצוא ההדרים נעשה על ידי הספנות הישראלית. חלק גדול מייצוא בידי המועצה לשיווק פרי הדר עצמה באניות שהיא חוכרת. בכמות המטענים שהובילה חברת "צים" (למעט צובר) בכל קווייה אף נרשמה ירידת מה.

לוח י"ג-8

התחלקות המטענים * (למעט דלק) בספנות הישראלית, 1969 עד 1971

העליה או הירידה (-) לעומת השנה הקודמת		**1971	1970	1969	
1971	1970				
(אחוזים)		(אלפי טונות)			
					י ב ו א
10.7	1.6	1,446	1,306	1,286	באניות בבעלות
11.1	71.7	1,905	1,715	999	באניות חכורות
10.9	32.2	3,351	3,021	2,285	סך הכול
					י צ ו א
-2.0	-13.3	573	585	675	באניות בבעלות
3.4	11.6	1,381	1,335	1,196	באניות חכורות
1.8	2.6	1,954	1,920	1,871	סך הכול
					בין גמלים זרים :
-18.0	-22.3	848	1,034	1,330	באניות בבעלות
-3.2	34.8	244	252	187	באניות חכורות
-15.1	-15.2	1,092	1,286	1,517	סך הכול
					סך כל המטענים
-2.0	-11.1	2,867	2,925	3,291	באניות בבעלות
6.9	38.6	3,530	3,302	2,382	באניות חכורות
2.7	9.8	6,397	6,227	5,673	סך הכול

הערה: בשנת 1971 לא כלולים המטענים שהובלו באניות של החברה הימית להובלת פרי, שכל אניותיה הוחכרו לחברה זרה.
* לא כולל הובלות באניות ישראליות שהוחכרו והובלות גורמים שאינם חברות ספנות. (כגון המועצה לשיווק פרי הדר, "אגריסקו" ועוד).
** אומדן.
הפסד: הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה.

רווחי "צים" לשנת 1971 יהיו, כנראה, פחותים מהרווח, שנרשם בדוחות החברה בשנת 1970 — 23.7 מיליון ל"י.

במאזן החברה ל-31.12.70 היה הון הבעלות והקרנות 105.7 מיליון ל"י, ואילו החוב לזמן ארוך (לרבות החוב לממשלת ישראל ובניכוי חלויות שוטפות) 282.0 מיליון ל"י.

ב. הנמלים

בשנת 1971 הואט במידה ניכרת שיעור הגידול בתפוקה הריאלית² של הנמלים — זו גדלה ב-9.4 אחוזים בלבד לעומת עלייה בשיעור 14.1 בשנת 1970 — בעקבות האטה ניכרת בתנועת המטענים דרך נמלי הארץ. הכנסות הנמלים הסתכמו בשנת 1971 ב-234 מיליון ל"י.

¹ לרבות סובסידיה לענף הנוסעים ולאחר הכללת סעיפי הוצאה והכנסה מיוחדים. ל"צים" נגרמו בשנת 1971, על פי אומדן החברה, הפסדים בסך 3 מיליון דולר בקירוב כתוצאה משביתות הנמלים הממושכות בארה"ב.

² הנמדדת כפדיון במחירים קבועים.

תנועת המשענים בנמלי הארץ, 1969 עד 1971

העלייה או הירידה (-) לעומת השנה הקודמת 1971 1970		1971			1970			1969			אומדן המשקל בהכנסות הנמלים *1970/71				
סך הכל	אילת	אשדוד	חיפה	סך הכול	אילת	אשדוד	חיפה	סך הכול	אילת	אשדוד	חיפה				
(אחוזים)			(אלפי טונות)									(אחוזים)			
3.2	31.4	1,607	1	—	1,606	1,557	—	—	1,557	1,185	—	—	1,185	12.6	פריקה גרעינים בצובר
95.2	18.2	203	41	44	118	104	30	18	56	88	12	17	59	0.7	מחצבים בצובר
-3.6	6.7	138	—	1	137	143	—	2	141	134	—	1	133	0.7	שמן וכימיקלים (בנשפך)
10.8	14.2	2,721	256	1,012	1,453	2,457	183	911	1,363	2,151	116	858	1,177	67.6	מטען כללי
9.6	19.8	4,669	298	1,057	3,314	4,261	213	931	3,117	3,558	128	876	2,554	81.6	סך כל הפריקה
11.1	12.1	1,078	16	475	587	970	13	446	511	865	19	361	485	8.6	טעינה פרי הדר
-11.9	13.2	1,469	255	1,097	117	1,667	225	1,271	171	1,473	165	1,048	260	3.5	מחצבים בצובר
-10.0	5.3	18	—	—	18	20	1	—	19	19	2	—	17	—	שמן וכימיקלים (בנשפך)
17.4	11.8	798	117	271	410	680	95	185	400	608	100	179	329	6.3	מטען כללי (כולל גרעינים ומלט)
0.8	12.5	3,363	388	1,843	1,132	3,337	334	1,902	1,101	2,965	286	1,588	1,091	18.4	סך כל הטעינה
5.7	16.5	8,032	686	2,900	4,446	7,598	547	2,833	4,218	6,523	414	2,464	3,645	100.0	סך הכול כללי (פריקה וטעינה)

* למעט מדלק ומנוסעים.
המקור: דוחות חודשיים של רשות הנמלים.

סך כל המטענים, שעברו דרך נמלי הארץ בשנת 1971, הסתכמו ב-8 מיליון טונות — גידול בשיעור 5.7 אחוזים בלבד. ב-1970 גדלה תנועת המטענים ב-16.5 אחוזים, וב-1969 ב-3.4 אחוזים (ראה לוח י"ג-9).¹

ביבוא המטענים היה הגידול (בטונות) בשנת 1971 — 9.6 אחוזים, שהוא פחות ממחצית הגידול בשנת 1970. ההאטה ביבוא מטענים ציינה במיוחד את יבוא הגרעינים — תופעה המוסברת ביבול הגרעינים הטוב בשנת 1971, שהבטיח מלאי גדול, לעומת הבצורת שפגעה ביבולים בישראל ובשטחים בשנת 1970.

גם יבוא המטען הכללי הואט ב-1971, ויבוא המתכות הנכלל בו אף ירד בשיעור 8 אחוזים. יצוא המטענים בטונות כמעט שלא גדל ב-1971 לאחר שהואץ בשנת 1970. הירידה בשיעור הגידול נגרמה במיוחד על ידי ירידה בכ-29 אחוזים ביצוא הפוספטים. בשנת 1971 חלה ירידה בחלקם היחסי של נמלי חיפה ואשדוד בתנועת המטענים ונמשכה העלייה הרצופה בחלקו היחסי של נמל אילת. (ראה לוח י"ג-3 בנספח לפרק זה).

בשנת 1971 הועלו המחירים ב-8.9 אחוזים בממוצע שנתי. בסוף אפריל 1971 הועלו מרבית התעריפים ב-10 אחוזים, ועם הפיחות שונו שיעורי האגרות, שחישוב הפדיון שלהן מבוסס על מטבע חוץ, בשיעור 20 אחוזים. מהסכום הנגבים מהאגרות, שהועלו ב-20 אחוזים, נוטלת הממשלה 6 אחוזים כהיטל מיוחד.²

בשנת 1971 הוגברו ההשקעות בנמלים. השקעות אלה נועדו להתאים את הנמלים לקליטת מטענים רבים יותר, שישונו כמטען אחד ובמיוחד במכולות.

ג. תעופה בין-לאומית

בשנת 1971 הוכפל קצב הגידול בתפוקה הריאלית³ של "אל-על", והוא היה 30.5 אחוזים. הכנסות החברה הסתכמו ב-431 מיליון ל"י. בתפוקה הנובעת מהסעת נוסעים בלבד היה שיעור הגידול בשנת 1971 28.2 אחוזים לעומת 14.1 בשנת 1970. הגידול המואץ הוא תוצאה ישירה של הגידול בתנועת התיירות לישראל. זה שנתיים שהתעופה העולמית נתונה במשבר: התפוקה בתעופה העולמית במונחי טון-ק"מ (נוסעים, מטען ודואר) גדלה רק ב-2 אחוזים לעומת גידול ממוצע שנתי בשיעור 14.5 אחוזים בעשור האחרון (1960—1970).⁴ המשבר בתעופה העולמית, שלווה בהפסדים ניכרים במיוחד לחברות אמריקניות, נבע מהאטת הביקוש עקב המצב הכלכלי, שבו נתונה היתה ארה"ב והאירועים בתחום המוניטרי, מחד גיסא, ומקיום עודפי כושר הובלה במטוסים, מאידך גיסא. הגידול בעודפי כושר הובלה נתחזק עם הפעלת מטוסי הג'מבו בקנה מידה גדול והשתחררות ציוד טיסה של חברות השכר האמריקניות עם צמצום הנוכחות האמריקנית בוייטנאם. ההתפתחויות הללו בצד הביקוש ובצד ההיצע גרמו לירידה ניכרת בתפוסת המטוסים ולהתחרות גוברת והולכת בין החברות הסדירות לבין עצמן, במיוחד בקו הצפון-אטלנטי,⁵ ובין החברות הסדירות לחברות השכר.

¹ גידול ציין את כמות המטען האחד, לרבות מטען במכולות, ששונו בנמלים. מטענים אלה היוו בשנת 1971 16 אחוזים מכלל המטען הכללי.

² בשיעור אגרות הריצף הנגבות מערך המטענים חל שינוי: ממשיכים לגבות 2 אחוזים מערך מטעני היבוא, ואילו מערך מטעני היצוא גובים החל מהפיחות 0.2 אחוז במקום 0.25 אחוזים כתמיכה ביצוא ובכך גדלה אפליית המחירים.

³ הנמדדת כפדיון במחירים קבועים.

⁴ תפוקת החברות הסדירות של מדינות I.C.A.O. (למעט בריה"מ).

⁵ התופעות שנתלו לכך היו: היסול וצמצום קווים סדירים, הורדת מחירים בדרכים שונות תוך עקיפת מחירי יאט"א וכן הרחבת טיסות שכר בידי החברות הסדירות וחברות הבת שלהן.

לוח י"ג-10

התפוקה של מפומי "אלי-על", 1969 עד 1971

העלייה או הירידה (—) לעומת שנה קודמת			1971		*1970		1969			
1971	1970	1969	מזה בהכורים	סך הכול	מזה בהכורים	סך הכול	מזה בהכורים	סך הכול		
(אחוזים)			(אלפים)							
18.6	5.5	7.4	162,358	4,584,440	110,924	3,865,063	307,117	3,662,470	(1) מושב — ק"מ מוצע	
27.6	13.6	-1.9	121,283	3,232,206	82,583	2,533,218	209,322	2,229,469	(2) נוסע — ק"מ שנמכר	
—	—	—	74.7	70.5	74.5	65.5	68.2	60.9	(2) (1) (באחוזים)	
19.7	16.4	20.6	33,960	667,034	23,832	557,053	44,220	478,541	(3) טון — ק"מ מוצע (נוסעים ומטען)	
23.9	15.8	10.0	18,892	410,084	14,913	331,008	25,605	285,787	(4) טון — ק"מ שנמכר	
—	—	—	55.6	61.5	62.6	59.4	57.9	59.7	(4) (3) (באחוזים)	

* נתונים מתוקנים.

הפקור: חברת "אלי-על".

כל אלה השפיעו על חברת "אל-על" (ועל פעילות חברות זרות בקווים לישראל) אמנם במידה פחותה, יחסית. חלקם של הנוסעים לצרכים עסקיים הינו נמוך ב"אל-על", והיא נהנתה מהגיאות בתיירות לישראל ומהתחרות מועטה בלבד מצד טיסות שכר (בדרך כלל, אין מופעלות טיסות כאלה לישראל וממנה). עם זאת הניעה התחרות במצבן של חברות התעופה האירופאיות הסדירות את החברות הללו לחדור לשווקים שבהם פועלת "אל-על" במטרה להגדיל את התפוסה בטיסותיהן בעונות השפל. חברות אלה ניצלו את העובדה, של"אל-על" יש זכויות טייס רק בנקודה אחת בארה"ב. המגמה להורדת מחירי הטיסות כדי להגדיל את התפוסה במטוסים עשויה לפגוע בטווח הקצר בחברת "אל-על", שהתפוסה במטוסיה גבוהה מאוד בלאו הכי (וגבוהה אצלה משקל הנוסעים במחירים קבוצתיים).

בתפוקה הריאלית הנובעת מהובלת מטען (לסוגיו השונים) ודואר היה שיעור הגידול ב-1971 כ-22 אחוזים בקירוב לעומת יותר מ-20 אחוזים בשנת 1970.¹

סך כל הנוסעים (למעט נוסעים שלא בתשלום) בטיסות הסדירות של "אל-על" עלה ב-29.7 אחוזים, לעומת עלייה בשיעור 11.1 אחוזים בשנת 1970, והסתכם ב-651.2 אלף נוסעים. העלייה במספר הנוסעים איפיינה כמעט את כל קווייה של "אל-על". העלייה בקווים של"אל-על" מלוד ואליה הייתה בשיעור של 30.8 אחוזים. קצב הגידול של היצע המושבים של "אל-על" בקווים אלה היה נמוך מקצב הגידול במספר הנוסעים, ואף-על-פי שחלקה של "אל-על" בהיצע המושבים עלה ל-38.3 אחוזים בשנת 1971, ירד חלקה של החברה בתנועת הנוסעים בלוד ל-45.8 אחוזים לעומת 49 אחוזים בשנת 1970.² יצוין, שהחברות הזרות יכלו הן להגדיל את היצע המושבים שלהן והן להגדיל במידה ניכרת את התפוסה במטוסיהן שהיא נמוכה מזו שבמטוסי "אל-על".

בשנת 1971 קלטה "אל-על" 2 מטוסי בואינג — 747 (ג'מבו) בהשקעה העולה על 46 מיליון דולר³, אולם ההשפעה על היצע המושב"ק"מ והטון"ק"מ⁴ היתה חלקית בלבד, שכן המטוס הראשון הופעל בינוני, ואילו השני — בדצמבר 1971.

היצע הטון"ק"מ (נוסעים ומטען בציוד עצמי וביציוד חכור) בשנת 1971 בכל קווי החברה עלה ב-19.7 לעומת 16.6 אחוזים בשנת 1970, ואילו הטון"ק"מ שנמכר עלה ב-23.9 אחוזים. על כן עלה בשנת 1971 אחוז הטון"ק"מ שנמכר מתוך הטון"ק"מ שהוצע למכירה בכל קווי החברה ל-61.5 אחוזים (לעומת 59.4 בשנת 1970), ואילו בהסעת נוסעים בלבד עלה אחוז הנוסע"ק"מ שנמכר מתוך המושב"ק"מ שהוצע מ-65.5 אחוזים בשנת 1970 ל-70.5 אחוזים בשנת 1971⁵ (ראה לוח י"ג-10) במדד מחירי תפוקת "אל-על" חלה השנה עלייה בשיעור 6.9 אחוזים (ו-8.7 אחוזים בתפוקה הנובעת מהסעת נוסעים בלבד) לאחר ירידת מחירים בשיעור 4.2 אחוזים בשנת 1970.

¹ בשנת 1971 הואט קצב הגידול של כמות המטען הרגיל (בטונות) שהובילה "אל על", והוא היה 11.3 אחוזים לעומת 20.3 בשנת 1970. לא גדלה כמעט הובלת הדואר, ואילו כמות המטען הנוסף של נוסעים גדלה ב-18.5 אחוזים. ההסבר להאטת קצב הגידול בכמות המטענים שהובלו נעוץ, כנראה, בתפוסת הנוסעים הגבוהה במטוסי החברה וברמה הגבוהה, שהושגה כבר ב-1970, בעקבות הפעלת מטוס המטען ברביע האחרון של 1969.

ההכנסה מ"שונות" הוכפלה בשנת 1971 והסתכמה ב-25.3 מיליון ל"י. להכנסה זו לא חושב מדד מחירים.
² חלקה של "אל על" בכמות המטענים שפורקו והוטענו הגיע ל-66.5 אחוזים לעומת 63.7 אחוזים בשנת 1970.

³ מחירי הקנייה של המטוסים אינו כולל הוצאות אחרות הקשורות בקליטת שני מטוסים אלה. החברה הפעילה בשנת 1971 — 10 מטוסים נוספים מדגם בואינג 707.

⁴ הטון"ק"מ המוצע למכירה הוא פונקציה של מספר המטוסים, קיבולתם, תדירות הטיסות ומרחק הטיסה.
⁵ בקו הצפון אטלנטי היה הגידול מ-68.0 ל-72.7 אחוזים בהתאמה. יצוין, שאלה שיעורי תפוסה מהגבוהים בעולם.

עליית המחירים נגרמה עקב השפעת הפיחות באוגוסט 1971.¹ הכנסות "אל-על" לשנת 1971/72 נאמדו כ-123 מיליון דולר. לפי שעה טרם מצויים בידינו נתוני ההוצאה והרווח לאותה שנה. עם זאת נראה, שהוצאות התפעול עלו במידה ניכרת הן בשל ההתרחבות המואצת של החברה והן בגלל התייקרויות מרכיבי הוצאות שונים בישראל ובחור"ל, כגון: דלק, אגרות נחיתה ושכר; כן התייקרו הפחת והריבית. תרומה לעליית ההוצאות היתה גם לפיחות הדולר והייסופים של המטבעות האירופיים.

ההון העצמי והקרנות במאזן "אל על" ביום 31.3.71 הסתכמו ב-110.4 מיליון ל"י, ואילו ההתחייבויות לזמן ארוך (למעט חלויות שוטפות) הסתכמו ב-216.3 מיליון ל"י (גידול בשיעור 133 אחוזים לעומת 1969/70 שבא למזן בעיקר השקעות בצידוד).²

ד. שדות תעופה

הגידול המואץ בשנת 1971 בתנועת התיירות לישראל הביא כמעט להכפלת קצב הגידול בתפוקה הריאלית של שדות התעופה (ב-1970 היה הגידול 20.9 אחוזים). בתפוקה הנובעת ממתן שירותים לנוסעים חל גידול בשיעור 36.5 אחוזים, ואילו בתפוקה הנובעת משירותים למטען היתה העלייה בתפוקה בשיעור 37.6 אחוזים. משירותים אחרים למטוסים גדלה התפוקה ב-20.7 אחוזים.

בנמל התעופה לוד עברו בשנת 1971 1,569 אלף נוסעים (נכנסים ויוצאים ובמעבר) — גידול בשיעור 40 אחוזים, ואילו המטען שהוטען ופורק גדל בשיעור 17.5 אחוזים.³ ההכנסה מדמי שכירות, זכיונות וכו', שהסתכמה בשנת 1971 ב-8 מיליון ל"י בקירוב (מתוך 25.5 מיליון ל"י שהן סך כל הכנסות שדות התעופה), גדלה ב-87.5 אחוזים.⁴ בעקבות פחות הל"י הועלתה אגרת הנוסעים ב-19 אחוזים, והאגרות האחרות הועלו ב-20 אחוזים. בסך הכול עלה מחיר שירותי שדות התעופה בממוצע שנתי ב-9.3 אחוזים.

¹ מחירי הטיסות קבועים בדולרים.

² בשנת 1970/71 הסתכמו הכנסות חברת "אל-על" ב-324.3 מיליון ל"י, הרווח השנתי שנרשם בדוחות החברה לאותה שנה היה 1.05 מיליון ל"י.

³ בשדות התעופה המשמשים את התנועה האווירית הפנים-ארצית חל ב-1971 גידול בתנועה בשיעור 13.9 אחוזים.

⁴ לא קיים לפי שעה מדד מחירים לסוג זה של שירות ועל כן הגידול המצוין הוא נומינלי.