

התחבורה, התקשורת והתיירות

1. קווי התפתחות העיקריים

בשנת 1979 הואט קצב הגידול בתוצר ענף התחבורה והתקשורת והוא עמד על 4-5 אחוזים, לעומת כ-8 אחוזים ב-1978¹.

בתפוקה הנובעת מהובלה יבשתית חלה בשנת 1979 האטה בקצב הגידול בתפוקה: כ-2 אחוזים לעומת כ-5 אחוזים אשתקד, ואילו בתפוקה הנובעת מתחבורה בינלאומית, המושפעת גם מהתפתחויות בשוק העולמי, ואשר נפגעה אשתקד משביתות ב"אל-על" ובצי הסוחר הישראלי, נרשמה השנה האצה בקצב הגידול בתפוקה.

ניתוק קשרי הסחר עם אירן, לרבות הפסקת יבוא הדלק הגולמי הן לצרכי המשק והן לצרכי טרנזיט, גרם במישרין להפחתה של 1-2 אחוזים מתוצר הענף, מאחר שצינור הנפט אילת-אשקלון כמעט והושבת. אולם להפסקת חורמת הנפט היו גם השלכות חשובות לגבי מבנה תפוקת ענף הספנות ב-1979. ראוי לציין, שחלק נכבד ממעמס הצי הישראלי נועד לשרת את קו הדלק. לאחר שנים אחדות של פיתוח מהיר, ירד השנה חלקה של תפוקת הספנות הישראלית הנובעת מסחר בין-נמלים זרים (לרבות דלק).

בתפוקת התעופה הבינלאומית (כרובה תפוקת "אל-על") היה שיעור הגידול גבוה משל אשתקד. ההאצה בגידול התפוקה השנה נובעת, כמעט כולה, מהשביתה הממושכת ב"אל-על" ב-1978; ויש לראותה על רקע ההאטה בגידול סך התנועה האווירית לישראל וממנה, ואי השינוי בקצב הגידול בתיירות בדרך האוויר לישראל (תוך עליית חלקן של טיסות השכר בסך התנועה). על אף התפתחויות ריאליות אלה נקלעה "אל-על" ב-1979/80 להפסדים כספיים בקנה מדה גדול. היתה זו בעיקר תוצאה של העלייה המואצת במחירי הדלק במהלך השנה ושל משקלו היחסי הגבוה (בפעילות החברה) של הנתיב הצפון-אטלנטי, שהנו ההתחרותי, והפחות רווחי, מבין נתיבי התעופה הבינלאומיים.

בשנת 1979 לא חל כמעט שינוי בתפוקה הנובעת מהסעת נוסעים. במקביל חלה האצה בגידול מספר כלי הרכב הפרטיים (אשר שירותיהם אינם נמדדים בתפוקה) בעקבות הגידול בהכנסה הריאלית הפנויה בשנים קודמות ולאחר מספר שנים בהן גדלה מצבת כלי הרכב הפרטיים בשיעורים נמוכים יחסית.

גידול מואץ חל השנה בכושר ההובלה של ענף המשאיות — ענף המבצע כ-95 אחוזים מכל ההובלות במשק (למעט דלק בצינורות). גידול זה בהיצע נבע הן מציפיות להמשך הצמיחה הכלכלית המהירה במשק ומתקווה להשתלבות בהערכות הביטחוניות כנגב ובניית שדות התעופה והן מזמינותו של אשראי מסובסד לרכישת משאיות. הגידול בהיצע המשאיות התממש דווקא בעת שציפיות אלה נגזזו ולקראת סוף השנה נסתמן עודף כושר הובלה בענף. ההאטה בגידול הייצור

¹ ראה הערה (2) ללוח י"ד-1.

לוח י"ד-1
השינויים בתפוקה הריאלית, בתוצר ובמחירים, בתחבורה ובתקשורת לפי ענפי משנה,
1973 עד 1979
(אחוזים)

ב מחירים		ב ת פ ו ק ה				אומדן המשקל בתוצר הגולמי של הענף ב-1978 (מחירי 1972/73)		המשקל בפדיון 1978
1979	1978	1979	1973	1971	ממוצע (1976—1973)			
68.8	52.3	1.4	7.1	3.5	3.0	46.8	58.6	הובלה פנים ארצית
77.3	48.5	2.1	4.8	2.9	-0.8	26.5	38.1	תחבורה יבשתית
83.5	32.6	-1.6	3.9	1.0	0.5	7.2	12.2	אוטובוסים
76.2	35.3	2.0	3.0	5.0	-0.9	3.0	4.6	מוניות
74.0	60.0	3.5	5.4	3.4	-1.7	15.7	19.2	משאיות
93.6	59.4	11.3	14.4	8.4	4.1	0.6	2.1	רכבת
57.4	57.6	0.3	10.5	4.3	9.3	20.3	20.5	תחבורה אחרת
41.0	4.6	-70.0	15.4	4.7	-2.2	1.4	2.4	קווי דלק
69.2	72.1	-15.0	-3.1	-2.8	0.5	0.7	0.4	תעופה פנים ארצית
57.4	63.2	6.1	10.5	4.6	11.0	18.2	17.7	תקשורת
57.0	71.2	9.3	8.1	11.5	6.1	53.2	41.4	הובלה בין לאומית
57.3	73.7	7.3	7.8	6.0	6.0	37.1	26.7	ספנות ונמלים
57.8	75.8	5.2	6.4	7.0	7.1	31.1	19.9	ספנות
55.1	63.8	18.2	15.2	0.8	0.6	6.0	6.8	נמלים
56.3	65.8	13.9	8.7	23.1	6.7	16.1	14.7	תעופה בין לאומית ושרות תעופה
56.2	65.6	15.1	8.3	26.3	6.6	14.4	13.1	תעופה בין לאומית
56.6	67.1	3.3	12.2	23.6	7.5	1.7	1.6	שדה תעופה
62.3	61.8	5.3	7.6	7.4	4.4	100.0	100.0	סך כל התפוקה במחירי שוק
		4.4	7.5	6.8	3.4			סך כל התוצר הגולמי במחירי 1972/73

- (1) התפוקה היא במחירי שוק, כולל גביית בול ביטחון (עד אפריל 1978) באוטובוסים, ברכבת ובתקשורת, למעט סובסידיות לאוטובוסים, גירעון הרכבת, ומסי הנסיעה בתעופה (עד אוקטובר 1977). מ-1976 כוללים הנתונים גם מס ערך מוסף, הנגבה בענפי המשנה השונים.
- (2) הבסיס לאומדן השינוי בתוצר הענף הם נתוני לוחות תשומה-תפוקה לשנת 1972/73, כאשר שינויי התפוקה השנתיים בענפי המשנה משמשים אינדיקציה לשינוי התוצר במחירים קבועים.
- (3) נתוני 1977 ו-1978 ממוקנים בענפי המשנה: אוטובוסים, תעופה פנים-ארצית, תקשורת, נמלים, תעופה, ושרות תעופה, שונתה שנת הבסיס (לשנת 1978). חלק מההבדלים בין הנתונים כאן לבין אלה, שפורסמו בדוחות קודמים, נעוץ בשינוי זה.
- (4) בענף שדות תעופה שונתה, החל מ-1979, הגדרת הענף וחלק מהפעילות הקשורה במטען העברה לענף אסונה, שאנו נסקר בפרק זה.
- (5) חישובי התפוקה במוניות, משאיות, קווי דלק, ספנות ורכבת (לשנים 1971 ו-1979) — חישובי בנק ישראל, על-פי נתוני הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה והגורמים הפעילים בענפי משנה אלה.

התעשייתי, הירידה בהתחלות מבנים לענפי המשק והירידה בהובלות לענפי החקלאות גרמו למיתון יחסי בפעילות. הנובעת מהובלת מטענים.

התופעה המרכזית בענף התקשורת ב-1979 היא הגידול הניכר במספר ההתקנות של קווי טלפון חדשים לאחר 3 שנים רצופות של ירידה בהתקנות. על אף התפתחות זאת, היה בסוף 1979 עודף הביקוש לטלפונים גבוה מ-220 אלף.

תנועת התיירים הבינלאומית לישראל הסתכמה ב-1979 בכ-1,139 אלף בקירוב — גידול בשיעור 6 אחוזים בערך. גידול זה נמוך אמנם מזה שנרשם אשתקד, אך הוא גבוה משיעור הגידול בתיירות העולמית הבינלאומית. ההכנסות מהתיירות הסתכמו בכ-790 מיליון דולר (22 אחוזים מסך יצוא השירותים).

בהשקעה הגלמית הריאלית הכוללת בנכסים קבועים בענף התחבורה והתקשורת חלה בשנת 1979 האצה בקצב הגידול, והוא היה כ-40 אחוזים (כולל השקעה באניות ומטוסים). כלט במיוחד הגידול בהשקעות בכלי רכב יבשתיים: 58 אחוזים. העלייה במלאי ההון הגולמי בענף היתה במשך השנה 3.5 אחוזים, ובסוף שנת 1979 היה חלקן של הענף במלאי ההון הקבוע בענפי המשק יותר מ-30 אחוזים. מספר המועסקים בענף התחבורה והתקשורת (כולל אחסנה) התרחב השנה בכ-3 אחוזים לעומת כ-2 אחוזים ב-1979, אולם במספר המועסקים בתחבורה היבשתית — תחום שבו ירד קצב הגידול בתפוקה — היה הגידול 4 אחוזים לעומת יותר מ-6 אחוזים ב-1978. המועסקים בענף היו 6.8 אחוזים מכלל המועסקים במשק — ללא שינוי לעומת 1978.

2. הובלה פנים ארצית

א. הסעת נוסעים²

בשנת 1979 לא חל שינוי משמעותי בסך כל התפוקה הנובעת מהסעת נוסעים. את עוצמת ההאטה לעומת 1978 (ואף הירידה בתפוקה הריאלית של ענף האוטובוסים) קשה להסביר על סמך ההתפתחויות במשק, ונראה שהיא קשורה באיכות הנתונים הסטטיסטיים ובחוסר כיסוי סטטיסטי מלא של תחום הנסיעות המיוחדות ונסיעות התייר והטיול — שם נוספו בשנים האחרונות גורמים חדשים בהיקף ניכר. לעומת זאת, נתוני התפוקה הנובעת מקווי האוטובוסים הקבועים, מורים על הכפלה בשיעור גידול: 5 אחוזים לעומת 2.5 אחוזים ב-1978.³ חלק מתופעה זו מוסבר, כנראה, בהתפתחות המחירים היחסיים. מחירי התחבורה הציבורית בקווים הקבועים (כאוטובוסים ובמוניות) עלו ב-1979 כממוצע כפחות מעליית מדד המחירים (76.6 אחוזים בקווים העירוניים ו-71.3 אחוזים בקווים הבינעירוניים); כתוך כך חל שינוי במחירים היחסיים של התחבורה הציבורית: בשירותים העירוניים, שבהם יש לאוטובוסים עמדת מונופולין גבוהה, יחסית, עלו מחירי השירותים, יחסית למוניות, וההיפך אירע בשירותים הבין עירוניים. לעומת זאת, מחירי אחזקת הרכב הפרטי התייקרו יחסית למחירי התחבורה הציבורית ולרמת המחירים הכללית (80.2 אחוזים). יש להניח כי זו אחת הסיבות לירידת הקילומטראז' השנתי הממוצע למכונית בשנת 1979 בשיעור כ-3 אחוזים. ראוי לציין שבשנת 1979 התייקר הבנוזן לעומת רמת המחירים הכללית, כממוצע שנתי, ביותר מ-10 אחוזים. (אף שמחירו היחסי היה ב-1979 שווה לזה שב-1976). במספר המכוניות הפרטיות, אשר שירותיהן אינם נמדדים בתפוקת הענף, חל בשנת 1979 גידול מואץ — כ-8 אחוזים. הגידול במספר כלי הרכב הפרטיים, יחסית לגידול, האוכלוסייה, הביא לעלייה ברמת המינוע לכדי 100 מכוניות פרטיות לאלף אנשים בסוף 1979, לעומת 95 לאלף בסוף 1978. מבין הגורמים לגידול מוחש זה יצוינו שלושה גורמים: ירידת המחיר היחסי של המכוניות

² כלולה כאן התפוקה הנובעת מהסעת נוסעים באוטובוסים במוניות, ברכבת, כ"ארקיע" ובמידה חלקית — במשאיות. בהעדר נתונים סטטיסטיים אין כלולה כאן התפוקה בחברות האוטובוסים לתייר, שאינן קשורות בקואופרטיבים, במוניות תיור והשכרת רכב לנהיגה עצמית.

³ בניכוי התפוקה מנסיעות מיוחדות וטיולים באוטובוסים — גדלה ב-1979 התפוקה הנובעת מהסעת נוסעים (לרבות "ארקיע", רכבת ומוניות) בכ-3 אחוזים, לעומת כ-4 אחוזים אשתקד.

(חדשות וישנות), תגובה לירידת שיעור הגידול השנתי בשנים 1975 עד 1977 (שגרמה לעליית הגיל הממוצע של המכוניות ב-1978 לרמה של שנות ה-60 הראשונות), ועליית ההכנסה הריאלית בסוף 1977 וב-1978.

בענף האוטובוסים, נסתמנו ב-1979 התפתחויות סותרות בהיצע: האטה בגידול מספר האוטובוסים (2 אחוזים) ובמספר המועסקים (5 אחוזים), לעומת האצה בגידול מספר ימי העבודה למעשה (3.7 אחוזים) ובקילומטראז' החודשי הממוצע (4 אחוזים ויותר).

מדד מחירי התשומות באוטובוסים עלה בשנת 1979 בממוצע בכ-76 אחוזים. עלייה זו היתה אמנם גבוהה מהעלייה הממוצעת בתעריפי הנסיעה בקווים קבועים, אך נמוכה מהתייקרות של 83.5 אחוזים בתפוקה הכוללת של האוטובוסים. לרבות נסיעות מיוחדות⁴, לפיכך חל ב-1979, בממוצע, שיפור בתנאי הסחר של ענף האוטובוסים.

הסובסידיות הישירות לקואופרטיבים הסתכמו בשנת 1979 בלמעלה מ-3 מיליארד ל"י — גידול של 87 אחוזים, המהווה גידול ריאלי בשיעור 6 אחוזים. שיעור הסובסידיה מסך כל הפדיון בקווים קבועים עלה מ-89 ל-91 אחוזים, ואילו שיעור הסובסידיה מתוך הפדיון בקווים קבועים במחיר גורמי ייצור⁵ היה 50-51 אחוזים, בדומה לאשתקד. במהלך השנה ירדו מאוד שיעורים אלה, בעקבות התייקרות תעריפי הנסיעה יותר מעליית מחירי התשומות.

מקובל אמנם שהסובסידיה לשירותי התחבורה הציבורית (במיוחד בערים) היא כעלת השפעה פרוגרסיבית על התחלקות ההכנסה, שכן משקל ההוצאה על תחבורה ציבורית בסל הוצאות המשפחה הולך וקטן יחסית לגידול ההכנסה, בשל התחלופה בין רכב פרטי לבין רכב ציבורי. טענה זו אינה תופסת בהכרח לגבי הנסיעות הפרטיות הבין-עירוניות, שכן מספרן של אלה גדל והולך עם הגידול בהכנסה. לתמיכה בתחבורה הציבורית נועד גם תפקיד של הקצאת מקורות, דהיינו העדפה מכוונת של הנסיעה בתחבורה הציבורית על פני התחבורה הפרטית. ספק אם מטרה זו הושגה. אילו הופנתה הסובסידיה הגלובלית, הניתנת כיום לתחבורה הציבורית כולה, אל שירותי התחבורה הציבורית בערים, אולי ניתן היה להשיג שינוי ניכר יותר במחירים היחסיים, מה גם ששירותי האוטובוסים התייקרו ב-1979 יותר בקווים העירוניים מאשר בקווים הבין-עירוניים. עם זאת, ספק אם השינוי בהקצאה יכול להתרחש ללא שיפור בטיב השירות בתחבורה הציבורית. כל עוד אין הפרט, המשתמש ברכבו במרכזי הערים, נושא במלוא ההוצאות (בעיקר הוצאות הצפיפות, שהוא גורם להן — במיוחד בשעות השיא) השפעות ההכוונה הרצויות לא תושגנה. לשם כך יש ללוות את הסובסידיה לתחבורה הציבורית בשיפור נכבד של שירותיה, ובמקביל לייקר את השימוש ברכב פרטי במרכזי עיר צפופים בשעות השיא (באמצעות אגרות חנייה, או, במקרים קיצוניים, באמצעות הגבלות אדמיניסטרטיביות כגון סדרי תנועה, המבטיחים העדפת התחבורה הציבורית או אף הגבלות על חנייה וכניסה של רכב פרטי).

ב. הובלת מטענים⁶

התפוקה הנובעת מהובלת מטענים ירדה בשנת 1979 בממוצע ב-1-2 אחוזים. הירידה בתפוקה נובעת, רובה ככולה, מצמצום דרסטי בתפוקת צינורות הדלק, בעקבות המשבר האיראני, והיא איננה קשורה כלל להתפתחויות הכלכליות במשק⁷. ללא תפוקת צינורות הדלק, שירדה ריאלי בכ-70 אחוזים, הסתכם הגידול בתפוקה ב-4 אחוזים בקירוב, ומוזה גדלה תפוקת המשאיות⁸ ב-3-4

⁴ אלה התייקרו ב-110 אחוזים בממוצע, בין השאר בעקבות כניסת התמיכה בהן החל באוגוסט 1979.

⁵ פדיון שוטף ועוד סובסידיה, ולמעט מס ערך מוסף.

⁶ נסקרת כאן התפוקה הנובעת מהובלת מטענים כמשאיות, ברכבת, בקווי הדלק (דלק גולמי, תזקיקים וגז) וכן באוטובוסים וב"ארקיע".

⁷ יש לציין, שער 1979 היתה כמות הדלק הגולמי, שהוזרמה לטרנויט בקו אילת-אשקלון, גבוהה בהרבה מכמות הדלק, שהוזרמה למשק הישראלי, והיא הופסקה לחלוטין מראשית השנה.

⁸ השינוי בתפוקת ענף המשאיות איננו נמדד במדידה ישירה, אלא על פי אינדיקטורים, כגון מדד הייצור התעשייתי (לפי ענפי משנה), השיווק החקלאי, הובלת מחצבים במשאיות שיווק מלט וכו'. לפיכך יש להתייחס בזהירות לאומדן זה. הגדרת ענף המשאיות כוללת את כל המשאיות, לרבות אלה, שעיקר פעולתן אינו הובלה בתשלום. הגדרה זו של הענף שונה מהמקובלת בחשבונאות הלאומית.

אחוזים, לעומת 5 אחוזים ויותר אשתקד. האטה זו בגידול תפוקת ענף המשאיות משקפת את ההאטה בגידול התפוקה כענפים, שלהם ביקוש רב יחסית להובלות. בשל הירידה בהשקעה בבנייה. לענפי המשק ובעבודות עפר, ומיתון גידולן של התחלות שטח הבנייה הכללית, תרמו ההובלות, הקשורות ישירות לענף הבנייה (שעלו כ-3 אחוזים) לגידול של כאחוז בתפוקת הענף ב-1979. בשנת 1979, כבאשתקד, חלה ירידה בתפוקה מהובלות הנובעות מהחקלאות, ולעומת זאת נמשך הגידול המהיר בהובלת מחצבים. שאר ענפי התעשייה תרמו 2 אחוזים לגידול התפוקה הריאלית של הענף.

התמתנות הביקוש להובלה ניכרה ברביע האחרון של 1979, ובמיוחד בהובלות בתחום עבודות עפר. הגיאות בענף זה. שתחילתה בסוף 1977, פינתה את מקומה בסוף 1979 לסימני שפל יחסי בביקוש. רווחיות ענף המשאיות הושפעה גם מההתפתחות בצד ההיצע של כושר הובלה: בסוף 1978 וראשית 1979 ציפו המובילים לגיאות בענף, עקב המשך הצמיחה הכלכלית, ובעיקר בשל התקווה כי ישתלבו בהובלות שתביא עמה ההיערכות הבטחונית שבנגב ובניית שדות התעופה. לכך התלוו סידורי אשראי מוכוון לרכישת משאיות (שבוטלו במרוצת 1979), שהיוו תמריץ חשוב להזמנות רבות של משאיות, לחידוש המצבה ולגידולה. חלק גדול מקניות הרכב החדש מומש דווקא כאשר מותנו הביקושים, ולא נתממשו הציפיות לשיתוף המשאיות המקומיות בהיערכות הבטחונית בנגב. בשנת 1979 גדלה מצבת המשאיות כ-5 אחוזים בקירוב⁹ לעומת ירידה במצבה כאחוז בשנת 1978. הגידול ככושר ההובלה ב-1979 היה ניכר עוד יותר בהתחשב בגודל המשאיות ובגילן.

העלייה השנתית הממוצעת במחירי ההובלה במשאיות, בממוצע על פני כל סוגי ההובלה, היתה בגבולות אישורי הממשלה להעלאות התעריפים — 74 אחוזים. יש להדגיש, שמחירי ההובלה נתונים בפיקוח, ובהיווצר עודפי כושר הובלה, גורם הפיקוח על המחירים דווקא למניעת הוזלת ההובלה, שכן לקוחות רבים בתחום זה הם מוסדות וארגונים צבוריים וממשלתיים הצמודים, במחירי ההובלה, לתעריפים המאושרים. לעומת זאת במחירי ההובלה במכרזים (בעיקר בהובלות עפר) נסתמו ירידות מחירים בסוף השנה.

3. תקשורת¹⁰

על פי הנתונים הכספיים, גדלה תפוקת ענף התקשורת (הנמדדת בפדיון במחירים קבועים), בשנת 1979 כ-6 אחוזים, לעומת 10.5 אחוזים אשתקד; ובניכוי התפוקה הנובעת ממתן שירותים למערכת הביטחון ולגורמים אחרים, ירד קצב הגידול בתפוקה מ-11 אחוזים ב-1978 ל-7.1 אחוזים השנה. מספר המועסקים בענף התקשורת כולו גדל השנה בממוצע בכ-2 אחוזים. לעומת זאת, הואץ גידול התפוקה הנובעת משירותי טלפון (הנוטלים כ-80 אחוזים מההכנסות השוטפות של ענף התקשורת): כ-8 אחוזים ב-1978, ולמעלה מ-9 אחוזים ב-1979. התופעה הכוללת בפעילות שירותי הטלפון ב-1979 היתה גידול ניכר — 25 אחוזים בקירוב — במספר ההתקנות של קווי טלפון חדשים. היתה זו תופעה יוצאת דופן, לאחר שלוש שנים רצופות של ירידה במספר ההתקנות השנתי (ראה לוח י"ד-2). הגידול במספר ההתקנות הוחש במיוחד ברביע האחרון של השנה; כנראה, עקב ייעול המערכת ודרך ניצול רב יותר של הקיבולת הפנויה של מרכזות הטלפונים הקיימות.

⁹ אין בידינו עדיין נתונים למצבת כלי הרכב לשנת 1979, והדיון מתבסס על אומדנים.

¹⁰ לא כולל פעילות בנק הדואר. נתוני שנים קודמות מתוקנים; נתוני 1979 — ארעיים. לצורך חישובי התפוקה והמחירים שונתה גם שנת הבסיס. על חוסר ההתאמה בין הנתונים הכספיים והפיסיים לשנים קלנדריות עמדנו כבר בדוחות של השנים הקודמות.

לוח י"ד-2

שירותי הטלפון, 1975 עד 1979

העלייה או הירידה (—) לעומת השנה הקודמת											
מספר קווים ישירים מחוברים ¹	מספר התקנות במשך השנה	מספר בקשות שנתקבלו במשך השנה	עודף ביקוש ² מצטבר	מספר פעימות מונה ³	מספר פעימות לקו ישיר בממוצע	מספר התקנות	שנתקבלו	עודף ביקוש מצטבר	מזה : פעימות מונה בשיחות בין-לאומיות	פעימות מונה לקו ישיר בממוצע	
(מיליונים)			(אלפים)			(אחוזים)					
583.6	54.0	75.6	179.6	2,200.2	3,770	19.2	1.1	7.6	13.6	..	1975
627.0	52.3	66.5	185.1	2,555.8	4,075	—3.1	—12.0	3.1	16.2	(49.7)	1976
671.2	50.5	69.7	192.7	2,835.7	4,225	—3.3	4.8	4.1	11.0	(122.1)	1977
717.1	47.3	73.6	209.1	3,414.9	4,762	—6.3	12.8	8.5	20.4	(63.3)	1978
765.8	59.1	72.2	220.5	3,581.4	4,677	24.9	—8.1	5.5	4.9	(16.7)	1979

(1) קו ישיר מופעל מהמרכזת למנוי (מנוי עשוי להיות כעל מספר קווים).

(2) עודף ביקוש מצטבר מוגדר כבקשות ממחינות משנים קודמות, ועוד הודעות ביצוע להתקנה בסוף השנה. עודף הביקוש, לפי הגדרה זו, עלול להיות מוטא, במדת מה, כלפי מעלה, מחמת העדר נתונים על ביטולים אפשריים.

(3) בפעימות מונה בשירותים הבין-לאומיים לא כלולות שיחות בין לאומיות כאמצעות המרכזת הבין-לאומית.

המקור: משרד התקשורת.

בשנת 1979 ירד מספר הבקשות החדשות להתקנת טלפון¹¹, וירד גם קצב הגידול בעודף הביקוש המצטבר לטלפון. אך למרות זאת הסתכם עודף הביקוש בסוף 1979 ביותר מ-220 אלף: משך זמן ההמתנה הוא 3-3.5 שנים בממוצע. אינטנסיביות השימוש בשירותי הטלפון נמדדת באמצעות מספר פעימות המונה, נתוני 1979 מצביעים על האטה ניכרת בשיעור הגידול במספר פעימות המונה, הן בשיחות מקומיות והן בשיחות בינלאומיות. אלה האחרונות גדלו בשיעורים גבוהים החל מ-1976/77 וההאטה בגידול בשנת 1979 מבטאת את מיצוי החידוש בהפעלת החיוג הבינלאומי הישיר, שהונהג אז.

ירידת מספר פעימות המונה בממוצע לקו טלפון ב-1979 הושפעה, מהעובדה, שנוספו מינויי טלפון חדשים שהם משקי בית, בשיעור של 85 אחוזים, ואילו חלקם בסך הכול הסתכם ב-76-78 אחוזים.

העלייה הממוצעת במחירי תפוקת התקשורת פיגרה השנה אחרי עליית מדד המחירים הכללי. בעוד שבשנת 1978 היתה המגמה הפוכה. השוואת מדדי המחירים בשירותי התקשורת (כמדד המחירים לצרכן) למדד הכללי בשנים 1978 ו-1979 מורה על התייקרות יחסית של שירותי הטלפון¹².

4. תחבורה בינלאומית

א. ספנות ונמלים.

בשנת 1979 חל שינוי משמעותי במבנה הפעילות של הספנות הישראלית. בשל ניתוק הקשרים עם אירן, הופסק יבוא הדלק הגולמי ממנה, הן לצורכי המשק הישראלי והן לצורכי טרנזיט. (כ-2/3 ממעמס הצי הישראלי הוא במיכליות). צמיחתה המהירה של הספנות הישראלית אחרי מלחמת ששת הימים (במונחי ההשקעה בצי ובתוספת כושר הובלה) התרחשה בזיקה לקו הדלק אילת-אשקלון, וההכנסה מפעילות זו אף תרמה חלק נכבד ביותר מסך הכנסות הענף. בשנים האחרונות. פעילות זו היתה, בדרך כלל, במסגרת חוזי הובלה לטווח ארוך. עם פרוץ המשבר האירני, הופנה חלק גדול מכושר ההובלה לשוק הדלק הבינלאומי בתנאי החכרות מסע, שמטבען אינן לטווח ארוך. (ראה את הסעיף — הגידול הריאלי בתפוקה מ"החכרה לזרים" בלוח י"ד-3). חלק אחר מהמיכליות, שאינו עוסק בהובלת דלק גולמי למשק, הושבת.

נראה שהמצב בו נתונה היתה הספנות ב-1979 הוא מצב ביניים, קצר-טווח יחסית, שהתאפשר ללא זעזועים מיוחדים, הודות לשיפור היחסי, שחל במהלך 1979, בתחום הובלות הדלק בספנות העולמית. הנתון, המורה על התמתנות יחסית של קצב הגידול בתפוקה הריאלית הכוללת של הענף אינו מעיד על מצב ביניים זה (5 אחוזים ב-1979 לעומת 6.4 אחוזים ב-1978)¹³.

הירידה בעשרות אחוזים בתפוקת הספנות, הנובעת מהובלת דלק, לא קוזה בהאצת גידול התפוקה של הובלת מטענים אחרים, ובסך הכול ירדה התפוקה הריאלית מהובלת מטענים ודלק ב-2 אחוזים בקירוב.

¹¹ מגמה המתאימה בכיוונה, אף כי לא בעוצמתה, להתפתחות הצריכה הפרטית וההכנסה הריאלית הפנויה, אך שונה מהתפתחות צריכת מוצרים בני-קיימא ב-1979. ראוי לציין, שהשוואה בין סדרות אלה היא בעלת משמעות חלקית. בשל עודף ביקוש ותור בממתינים לטלפון, וקיום ביקוש לטלפון מצד הסקטור הציבורי והעסקי. המונעים משיקולים שונים מאלה של הפרטיים.

¹² במשך שנת 1979 היתה העלייה במחירי התקנת טלפון פי 2.5, דמי שימוש פי 2.7, ושיחות הטלפון התייקרו פי 2.4. השינוי בתפוקה הריאלית בספנות נמדד דרך השינוי בפדיון במחירים קבועים. אומדן השינוי במחירים בספנות חושב באמצעות שקלול השינוי במחירי הובלות מטענים (שחושבו בידי הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה), דלק ודמי החכרה לזרים (הישווי בנק ישראל). מדד מחירי הובלות מטענים הוא למעשה מדד פדיון ליחידת תפוקה. המנוכה רק חלקית מהשפעת שינויי הרכב, ועל כן יש להתייחס בזהירות להשוואות מחירים אלה למדדי מחירי ספנות בעולם.

לוח י"ד-3

הפדיון במחירים שוטפים והשינוי בתפוקה בספנות הישראלית, 1977 עד 1979

הפדיון לפי סוג הובלה	התפלגות הפדיון			העלייה או הירידה (—) בתפוקה הריאלית	
	1977 ¹	1978 ¹	1979	1978 ⁴	1979
	(מיליוני ל"י)	(אחוזים)	(אחוזים)	(אחוזים)	
הובלת מטענים (לרבות דלק) ²	6,095.0	11,413.2	16,663.1	92.7	92.8
מזה : מטעני יבוא	(1,926.0)	(3,514.3)	(6,431.6)	(29.3)	(28.6)
מטעני יצוא	(841.2)	(1,481.8)	(2,654.5)	(12.8)	(12.0)
מטענים בין נמלים זרים	(3,327.8)	(6,417.1)	(2,577.0)	(50.6)	(52.2)
החכרה לזרים ³	413.5	688.7	3,298.8	6.3	5.6
שונות	68.2	197.5	448.1	1.0	1.6
סך הכל	6,576.7	12,299.4	20,410.0	100.0	100.0

(1) נתוני 1977 ו-1978 מחוקקים. נתוני 1979 ארעיים.

(2) לרבות הובלת דלק לטרנזיט.

(3) לא כולל החכרות בין חברות ישראליות לבין עצמן.

(4) השינוי בתפוקה עד 1978 — חישובי בנק ישראל. מ-1978 — חישובי בנק ישראל והלשכה המרכזית לסטטיסטיקה.

המקור : הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה וחברות הספנות.

לוח י"ד - 4

אניות בבעלות ישראלית לפי סוג האניה והמעמס, 1977 עד 1979

סוף התקופה	מספר האניות			המעמס בסוף השנה			העלייה או הירידה (—) בכושר ההובלה ¹ לעומת השנה הקודמת		
	1977	1978	1979	1977	1978	1979	1977	1978	1979
	(אלפי טון)			(אחוזים)					
משא כללי	57	50	55	594.7	578.9	670.2	5.8	2.3	6.7
קירור	4	3	1	11.8	6.7	1.7	—77.6	4.9	—63.5
צובר	21	19	19	986.4	868.2	868.2	1.7	—4.0	—6.7
סך כל אניות מטען יבש ²	82	72	75	1,592.9	1,454.0	1,540.3	1.0	—1.1	—1.2
מיכליות	24	25	23	3,045.1	3,069.8	2,752.0	2.5	2.7	—4.5
סך הכול ³	105	97	98	4,638.9	4,523.8	4,292.3	1.9	1.4	—3.5

(1) כושר הובלה חושב כמכפלת המעמס במהירות ובחלק השנה, שהאניה הייתה בו בבעלות ישראלית.

(2) ללא מיכליות.

(3) לא כולל ספינות דייג.

המקור: חישובי בנק ישראל, על פי נתוני אגף הספנות והנמלים במשרד התחבורה, הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה וחברות ספנות.

בכמות המטענים (בטונות) בולטת ההאצה בגידול מטעני היצוא (כ-17 אחוזים), נמשך הגידול המהיר במטעני יבוא (כ-12 אחוזים) אף שהוא לקראת סוף 1979, והואט במדה ניכרת הגידול בתנועה בין נמלים זרים.

ביטול הובלות הטרנזיט של דלק, העלייה המתונה, יחסית, במחירי הובלת מטענים בין נמלים זרים בשל התחרות שגדלה, כל אלה גרמו ב-1979, למרות הגידול הניכר בהכנסות מהחכרה לזרים, לירידת רכיב ההכנסות מפעילות בסחר הימי הבינלאומי לכדי 53 אחוזים, לעומת שיא של 58 אחוזים בקירוב ב-1978.¹⁴

במחירי תפוקת הענף (בממוצע על פני כל סוגי פעילויות) חלה בשנת 1979 עלייה במונחי דולרים בשיעור 7 אחוזים בקירוב: בולטת בה העלייה בהחכרות לזרים ובמטעני יבוא, ומתונה יותר העלייה ביצוא. בקווים בינלאומיים, שבהם קיימת חשיפה גדולה לתחרות, נרשמו אף ירידות מחירים.

אין בידינו הנתונים הכספיים של "צים" לשנת 1979, אך על פי נתונים חלקיים, סיימה "צים" את השנה באיזון תפעולי (בשנת 1978 נרשם הפסד, שנגרם, בין השאר, עקב השביתה הממושכת בצי).

כושר ההובלה של הספנות הישראלית, כפי שנמדד במדידה המקובלת, ירד אמנם ב-1979 בכ-4 אחוזים (ראה פירוט בלוח י"ד-4), אך אניות המשא שנוספו לצי הן בדרך כלל אניות מתמחות, משוכללות יותר מהאניות שנגרעו ונמכרו, ולפיכך לא חל שינוי משמעותי בכושר ההובלה למעשה. ההשקעה נטו באניות (כניכוי מכירת אניות) בשנת 1979 הסתכמה בכ-70 מיליון דולר. תפוקת הנמלים מושפעת מן ההתפתחויות בכמויות היבוא יותר מתפוקת הספנות.¹⁵ סך כמויות היבוא, שעברו דרך נמלי הארץ, גדל ב-20 אחוזים בקירוב, לעומת כ-13 אחוזים בשנת 1978.¹⁶ עם זאת חלה בסך כלל מטעני היצוא בנמלים ירידה בקצב הגידול. בסיכום, ב-1978 לא חל שינוי משמעותי בחלקה של הספנות הישראלית בסחר החוץ הימי הישראלי (למעט דלק), והוא ברמה של 51-52 אחוזים, תוך כדי ירידה בחלק היחסי ביבוא ועלייה ביצוא.¹⁷

ב. תעופה בינלאומית ושדות תעופה

בשנת 1979 הוחש גידול תפוקת התעופה הבינלאומית ושדות התעופה לכדי 14 אחוזים בקירוב.¹⁸ ההסבר העיקרי להתפתחות זו נעוץ בהשפעת השביתה הממושכת ב"אל-על" בשנת 1978. בתנועת הנוסעים הכוללת לישראל וממנה ב-1979 חלה, עם זאת האטה בקצב הגידול: כ-9 אחוזים לעומת כ-13 אחוזים אשתקד.¹⁹

הגידול הריאלי בתפוקת "אל-על", הנובעת מהסעת נוסעים היה כ-12 אחוזים ב-1979, לעומת פחות מ-5 אחוזים ב-1978. הואץ גם קצב הגידול בתפוקה הנובעת מהטסת מטענים באמצעות

¹⁴ בספנות העולמית נרשמו בשנת 1979 עליות מחירים גבוהות (יחסית לשנים קודמות) במיוחד בספנות הנוד, ופחות מזה בספנות הקווים (שבה מתרכזות פעילות צים). היתה זו תוצאה של עליית הוצאות בגין התייקרות הדלק והאינפלציה העולמית. ופחות הדולר הנמשך. חלה גם התאוששות בסחר העולמי הימי (במיוחד בדלק, פחם ועפרות ברזל), כאשר תוספת הביקוש להובלות היתה גרולה מתוספת ההיצע של כושר הובלה, אף שמצויים עדיין עודפי כושר הובלה במגזרים רבים של הספנות העולמית.

¹⁵ חלק נכבד מהכנסות הנמלים נובע מאגרת רציף, הנגבית מהערך ס"פ של היבוא, שאיננה מוטלת על היצוא. אפלייה זו באגרות הנמלים גורמת לסיכסוד של היצוא על-ידי היבוא.

¹⁶ הגידול בכמות המטען הכללי במכולות היה בשיעור גבוה מ-29 אחוזים.

¹⁷ חלק הספנות הישראלית בהובלה (אניות בבעלות עצמית ואניות חכורות על ידיה) היה ב-1979 53.9 אחוזים ביבוא ו-48.5 אחוזים ביצוא.

¹⁸ השינוי בתפוקה נמדד כשינוי בפדיון במחירים קבועים. אשר לתפוקת שדות התעופה, ראה הערה (4) ללוח י"ד-1.

¹⁹ גידול התנועה במסגרת "אל-על" היה 9 אחוזים ב-1979, לעומת 5.1 ב-1978. בחלקה של "אל-על" בסך תנועת הנוסעים בנמל התעופה בן-גוריון לא חל השנה שינוי משמעותי. הפסקת הקשר האווירי עם אירן פגעה במיוחד בחלקה של "אל-על" בלוד, שכן חלקה בתנועה זו היה יותר מ-90 אחוזים.

"אל-על" ו"קא-ל". בסך הכול גדלה השנה תפוקת חברות התעופה ביותר מ-15 אחוזים, לעומת 8.5 אחוזים אשתקד.

עליית קצב הגידול בתפוקה בולטת עוד יותר במונחי נוסע-ק"מ וטון-ק"מ (ראה לוח י"ד-5). ראוי אמנם לציין, שהגידול בתפוקת התעופה העולמית (בחברות הסדירות) היה מתון יותר, וב-1979 הוא הסתכם ב-11 אחוזים במונחי נוסע-ק"מ (לעומת 14 אחוז אשתקד). אך בסך הכל, בשנתיים האחרונות, פיגרה "אל-על" בגידול תפוקתה לעומת התעופה העולמית הבינלאומית. בנתיב הצפון-אטלנטי, שהוא החשוב בנתיבי התעופה בעולם, ובו פועלת גם "אל-על", גדל מספר הנוסעים במטוסי "אל-על" השנה ב-17 אחוזים, לעומת 13 אחוזים בטיסות כל החברות הסדירות בנתיב זה. (לא כולל טיסות שכר של חברות אלה). מחירי תפוקת הענף (נוסעים ומטען) עלו השנה בממוצע ב-56 אחוזים, שהם כ-8 אחוזים במונחים דולריים.

רווחיות חברות התעופה בעולם ירדה ולרבות מהן נגרמו הפסדים²⁰. לכך תרמו העלייה התלולה במחירי הדלק (במיוחד במחצית השנייה של 1979)²¹, הפיגור בהתאמת תעריפי הטיסה להתייקרויות אלה, התרופפות ארגון חברות התעופה הסדירות (יאט"א) וההתמתנות בתנועת הנוסעים במהלך השנה. ענף זה רגיש ביותר להתפתחויות הכלכליות בעולם, ושינוי קטן יחסית בהוצאות או בביקוש מסב לו הפסדים גדולים.

לוח י"ד-5

התפוקה של מטוסי "אל-על", 1977 עד 1979

(במטוסים עצמיים וחכורים)

העלייה או הירידה (—) לעומת השנה הקודמת						
1979	1978	1977	1979	1978	1977	
(אחוזים)						
12.1	1.7	8.1	8,050	7,183	7,064	מושב — ק"מ מוצע (מיליונים)
13.5	2.3	12.7	5,674	5,001	4,890	נוסע — ק"מ שנמכר (מיליונים)
			70.5	69.6	69.2	(2)/(1) (אחוזים)
16.7	8.5	55.2	684	586	540	טון — ק"מ מוצע — מטען (מיליונים)
12.6	12.1	87.8	448	398	355	טון — ק"מ שנמכר — מטען (מיליונים)
			65.5	67.9	65.7	(4)/(3) (אחוזים)
						טון — ק"מ מוצע — נוסעים ומטען (מיליונים) ¹
14.3	4.8	52.9	1,408	1,232	1,176	טון — ק"מ כולל שנמכר — נוסעים ומטען (מיליונים)
13.9	5.9	37.0	959	842	795	(5)/(6) (אחוזים)
			68.1	68.3	67.6	

(1) כולל ציוד מוחכר לחברת קא"ל, לא כולל מטעני דואר; בנוסעים הוכא בחשבון משקלו של נוסע ממוצע (כולל כבודה) — 90 ק"ג. כולל נוסעים בטיסות סדירות, בטיסות עוליים ובטיסות שכר.
המקור: חברת "אל-על".

²⁰ הרווח התיפעולי, פחות תשלומי ריבית ביחס למחזור כל חברות יאט"א נאמד בכאחוז אחד ב-1979, לעומת 2.4 אחוזים ב-1978.

²¹ בחברות התעופה הבינלאומיות הסדירות היווה רכיב הדלק 17 אחוזים מהוצאות התיפעול, והוא עלה ל-22 אחוזים ב-1979, וצפוי להגיע ל-30 אחוזים ב-1980.

על אף ההתפתחויות הריאליות החיוביות ב"אל-על" ב-1979 (ובמידה פחותה — גם בתעופה העולמית), מלמדים הנתונים הכספיים החלקיים על הרעה ניכרת ברווחיות בשנת 1979/80: הפסד תפעולי, שהסתכם בכ-55 עד 60 מיליון דולר, מתוך היקף הכנסות של למעלה מ-400 מיליון דולר.

סיבות ירידת הרווחיות הן שונות: קיימות השפעות קבועות המקשות על "אל-על", כגון הרכב נוסעים, המושבת ברובו על תנועת התיירים, ומיעוטו על נוסעים עסקיים (המשלמים מחיר מלא); נטל האבטחה המיוחד, המכוסה רק בחלקו; קיום עודפי כוח אדם, יחסית לפעילות החברה, המכבידים במיוחד, בעת שהחברה חדלה לצמות, וההשפעה המצטברת, שהיתה לסכסוכי העבודה ב"אל-על" על חלקה בשוק ועל כושר ההתחרות שלה. על אלה נוספו השנה גורמים מיוחדים, שהביאו לגירעון הכספי של "אל-על":

1. התייקרות הדלק — זו גרמה לעליית רכיב הדלק בהוצאות המבצעות לכדי רבע ויותר. צי המטוסים של החברה מבוסס בחלקו על מטוסי בואינג-707, שאינם יעילים בצריכת דלק.
 2. השינוי במדיניות התעופה הממשלתית — זו שהסירה את מרבית ההגנה על "אל-על" וחשפה אותה, החל בשנת 1978, להתחרות חברות השכר, בטרם הספיקה החברה לערוך את מלוא ההתאמות לשינוי זה. בשנת 1979 חל גידול של 31 אחוזים במספר התיירים, שבאו לישראל בטיסות שכר, ואילו הטיסות הסדירות גדלו ב-2-3 אחוזים בלבד.²²
 3. פעילותה של "אל-על" בנתיב הצפון-אטלנטי, בתנאי השוק הקיימים (לאחר שהופעל ההסכם האווירי בין ישראל לארה"ב באמצע 1978, וירדו מחירי הטיסה הריאליים בנתיב זה), מהווה נטל על החברה: קרוב ל-30 אחוזים מכלל נוסעי החברה בקווי הסדירים נוסעים בנתיב זה, שהוא, כנראה, הפחות רווחי, וההתחרותי ביותר, מבין נתיבי התעופה בעולם. ההכנסה לנוסע-ק"מ בנתיב זה נמוכה במדה ניכרת מזו שבנתיבים אחרים, שבהם פועלת החברה; לפיכך חלקו של נתיב זה בהכנסות נמוך בהרבה מחלקו בתפוקה (במונחי נוסע-ק"מ) ובהוצאות.
- מאידך גיסא, הופסקו מראשית 1979 טיסותיה של "אל-על" בקו לאירן, שהיה מן הרווחיים שבקווי החברה.

כדי לצמצם את גירעון החברה, יש להניח ש"אל-על" תצטרך לשנות את היקף הפעילות בנתיב הצפון-אטלנטי ואת אפיה, נוסף על מאמצי הייעול והחיסכון.

5. התיירות²³

ב-1979 נמשכה ההאטה בגידול בתנועת התיירות הבינלאומית לישראל, שראשיתה ב-1978. כסך הכול הגיעו לישראל ב-1979 כ-1,139 אלף מבקרים²⁴, ולמעלה ממיליון תיירים. קצב הגידול במספר המבקרים (והתיירים), שהגיעו לישראל, גבוה במדת-מה מקצב הגידול בתיירות העולמית — 4 אחוזים השנה, לעומת 8 אחוזים ב-1978²⁵. נראה, שהאינפלציה ומיתון הפעילות הכלכלית בעולם המערבי השפיעו על התפתחות זאת.

בחניה מדויקת יותר של הנתונים, המתבססת על השהות הממוצעת של התיירים בארץ, מורה על גידול של 5.4 אחוזים במספר ימי-חייך בארץ בשנת 1979, לעומת 1.4 אחוזים ב-1978 ו-18.1 ב-1977²⁶.

²² בשנת 1979 נכנסו ארצה בטיסות שכר 172.5 אלף נוסעים (כ-20 אחוז מאלה ב"אל-על"). על פי אומדן, היה מספר התיירים מבין נוסעי טיסות השכר כ-149 אלף (24 אלף מהם — ישירות לאילת). תיירים אלה היוו 16 אחוזים מכלל התיירים שבאו בדרך האוויר ב-1979, לעומת 13 אחוזים ב-1978.

²³ הסקירה עוסקת בתיירות הבינלאומית לישראל, ואינה עוסקת בתיירות פנים, או ביבוא שירותי תיירות. תנועת התיירות הבינלאומית מורכבת מתיירים ומבקרים באניות סוור. אין כלולים בתנועה זו מבקרי-יום מלבנון.

²⁴ 81.3 אחוזים הגיעו ארצה בדרך האוויר, 5.9 אחוזים בדרך היבשה, ו-11.3 אחוזים — באניות סוור. 129 אלף המבקרים מארצות ערב לשטחים המוחזקים אינם כלולים כאן.

²⁵ מבוסס על סטטיסטיקה של כניסות תיירים לארצות השונות. הגידול בהכנסות מתיירות (למעט הוצאות הנסיעה) היה 15 אחוזים ב-1979, לעומת 18 אחוזים ב-1978.

²⁶ בשנים 1979-1977 היתה אינונטיביות השהיה בישראל 5.8—5.9 ימי-חייך לנפש בממוצע בדומה ליוון, וגבוהה מאשר בספרד (נתוני 1978).

הכנסות התיירות ב־1979 נאמדו בכ־790 מיליון דולר, שהיוו 22 אחוזים מיצוא השירותים ולמעלה מ־9 אחוזים מסך היצוא באותה שנה. תרומתה של התיירות לערך המוסף ביצוא גבוהה אף יותר. סך ההכנסות מתיירות גדלו ב־1979 בכ־33 אחוזים, או כ־25 אחוזים ליום־תייר. אין מדידה ישירה של התייקרות סל התצרוכת של תיירים בארץ, וניתן אך להעזר באינדיקציות: כך, לדוגמא, התייקרו תעריפי בתי המלון רשמית בכ־14-15 אחוזים בדולרים ב־1979, אך הפדיון בדולרים ללינת תייר בכתי המלון עלה בכ־7.4 אחוזים בלבד²⁷. עם זאת נראה, שהפער בין השנים נובע משינויים משמעותיים בסל הצריכה הנמכר לתייר בכתי המלון²⁸. על פי אומדן, המתבסס על שירותים ומוצרים שונים לשימוש של התייר, נראה שב־1979 התייקר סל התיירות בכ־15 אחוזים בממוצע בדולרים. והגידול הריאלי בהכנסות מתיירות, מעבר לשינוי במספר ימי־תייר, קשור כנראה בגידול באחוז התיירים הקונים "חבילות־תיור". על אף האינפלציה המקומית, לא התייקרה כנראה ישראל לתייר המערב־אירופי הממוצע.

מספר לינות התיירים בכתי מלון גדל ב־1979 יחסית ל־1978 (5.4 אחוזים, בדומה לגידול במספר לינות ישראלים), יותר מתוספת החדרים, בכתי המלון לתיירים — (4.4 אחוזים), ועל כן עלתה תפוסת בתי המלון. היצע החדרים בכתי המלון בעלי הדרגות הגבוהות גדל והלך במהירות יחסית אך גדל בהם יותר גם מספר הלינות, יחסית לכלל בתי המלון, ותפוסתם שופרה. היוזמים נטו בעבר, בדרך כלל, להשקיע יותר בכתי מלון בעלי הדרגות הגבוהות (לעתים בניגוד למדיניות הממשלתית המוצהרת); נראה שהמחיר האלטרנטיבי של הקרקע למלונות, והאשראי המסובסד להשקעות, עורדו תופעה זו, יותר מאשר שיקולים תיירותיים ישירים. הצמדת האשראי להשקעות לענפי המשק, ובכלל זה לבתי מלון, עשויה לשנות מגמה זו בשנים הבאות²⁹.

בשנת 1979 נמשכה מגמת העלייה בחלקם של התיירים הבאים לישראל מאירופה, והם היו בשנה זו 58.8 אחוזים מסך כל התיירים (ללא מבקרים באניות סויר). הגידול במספר התיירים מאירופה, שממנה מגיעים רוב תיירי השכר, היה שווה בערך לגידול בשנת 1978 — 12.2 אחוזים. מספר התיירים הבאים בדרך האוויר מצרפת גדל בכ־8 אחוזים; כמעט כל התוספת — במסגרת טיסור שכר. גידול תנועת התיירים מגרמניה, בכ־18 אחוזים, היה מורכב מגידול של 22 אחוזים בטיסות סדירות ו־12 אחוזים כתנועת השכר. מספר התיירים מאנגליה בדרך האוויר גדל בכ־21 אחוזים — 64 אחוזים גידול בטיסות שכר, ורק 6 אחוזים כתנועה הסדירה. מספר התיירים בטיסות שכר מסקנדינביה לא השתנה כמעט ב־1979, וכמעט כל התוספת — 6 אחוזים — הגיעה בטיסות סדירות.

כתנועת התיירים מארה"ב חלה ב־1979 ירידה בכ־2 אחוזים. בדוח בנק ישראל הקודם נסקרו הסיבות לחולשת תנועת התיירות מארה"ב (בדרך האוויר חלה ירידה מוחלטת בשנים 1978 ו־1979), והשנה פחתה התנועה הסדירה מארה"ב בשיעור 4 אחוזים, והגידול כתנועת השכר לא קיזז אותה). נתונים סטטיסטיים על אדחתי ארה"ב שיצאו בדרך האוויר מעבר לים מורים, כי ב־1979 הם הקטינו בכ־2 אחוזים את תנועת התיירות לאירופה, ואילו לחלקי העולם השונים גדלה תנועתם בכ־6 אחוזים. ניתן להניח, שישראל נחשבת בעיני התייר האמריקאי לארץ אירופית, מבחינת יוקר ההוצאה לשהות בה, נוסף על הוצאות טיסה, גבוהות יחסית, אליה.

²⁷ נתון זה מתבסס על הכנסות בתי המלון, הפטרות ממס ערך מוסף, ובסיס זה אינו מתאים בהכרח לחישוב הרלבנטי. ראו לצידו, שמדד מחירי התשומות בכתי מלון עלה ב־1979 בממוצע בשיעור דומה למדד המחירים לצרכן, ובמונחים דולריים — בכ־22 אחוזים. נתונים אלה מצביעים על הרעה "בתנאי הסחר" של המלונות בשירותי התיירים בממוצע שנתי.

²⁹ ההשקעות בתשתית בתיירות הסתכמו ב־1979 בכ־1.5 מיליארד ל"י, ומזה 0.9 מיליארד בכתי מלון. נתונים אלה משקפים גידול של כ־40 אחוזים בסך ההשקעה הריאלית לעומת 1978, שנה שבה גדלה ההשקעה הריאלית בכ־8 אחוזים.

לוח י"ד-6

לינות התיירים, שהות תיירים והכנסות מתיירות, 1976 עד 1979

העלייה או הירידה (—) לעומת השנה הקודמת								
1979	1978	1977	1976	1979	1978	1977	1976	
(אחוזים)								
6.3	8.5	23.8	28.6	1,138.6	1,070.8	986.5	796.6	1. כניסות מבקרים בינלאומיים ¹ (אלפים)
(15.3)	(21.0)	(45.0)	(5.6)	(129.2)	(112.1)	(92.7)	(63.9)	2. מזה : באניות סיור (אלפים)
5.4	3.3	21.7	35.5	7,088.1	6,727.1	6,509.7	5,347.0	3. מספר לינות תיירים בבתי מלון לתיירות (אלפים)
(7.7)	(3.3)	(21.9)	(38.3)	(4,598.7)	(4,270.1)	(4,133.5)	(3,389.7)	4. מזה : בתי מלון של 4 ו־5 כוכבים
								5. שהות ממוצעת של תיירים ששהו עד :
				12	11	12	12	חודש (לילות)
				16	15	16	16	3 חודשים (לילות)
				12	11	13	12	הציון שהות (לילות)
32.9	5.9	31.5	45.5	² 787	592	559	425	6. הכנסות מטבע חוץ (מיליוני דולר)
24.9	—2.5	6.2	13.4	691	553	567	534	7. הכנסה ממוצעת למבקר (דולרים)

(1) לא כולל מבקרים ואנשי א"ם מדרום לבנון.

(2) אומדן ארעי. המרוח התיירים לשנת 1979 הסתכמו ב-794.2 מיליון דולר. לעומת 617.7 מיליון דולר ב-1978: המקור: הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה.

לוח י"ד-7

חדרים, תפוסה ומועסקים בבתי מלון, 1976 עד 1979

העלייה או הירידה (—) לעומת השנה הקודמת								
1979	1978	1977	1976	1979 ¹	1978	1977	1976	
(אחוזים)								
4.2	5.6	3.0	2.5	27.4	26.3	24.9	24.2	מספר החדרים בבתי מלון (ממוצע חודשי, אלפים)
4.4	5.3	4.2	4.0	24.6	23.6	22.4	21.5	מזה : בבתי מלון לתיירים (אלפים)
(6.2)	(7.3)	(5.1)	(3.4)	(13.8)	(13.0)	(12.2)	(11.6)	מזה : בעלי שתי הדרגות הגבוהות (אלפים)
אחוז תפוסת מיטות בבתי מלון לתיירים								
2.2	—2.7	7.4	15.8	54.7	53.5	55.0	51.2	(אורחי חוץ ומקומיים)
(2.6)	(—3.4)	(8.5)	(19.7)	(58.2)	(56.7)	(58.7)	(54.1)	מזה : בעלי שתי הדרגות הגבוהות
3.5	11.8	10.7	9.8	17.4	16.8	15.0	13.6	מועסקים בבתי מלון לתיירים (ממוצע שנתי, אלפים)

הערה: החישובים לפני עיגול המספרים.
 (1) בסך הכול היו בסוף 1979 24.7 אלף חדרים בבתי מלון לתיירים, ומהם 13.8 אלף חדרים (55.9 אחוזים) בבתי מלון בדרגות הגבוהות.
 המקור: הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה.