

פרק י"א

החשמל, המחצבים והמיכרות

1. החשמל

ערך תפוקת החשמל בשנת 1956 הגיע ל-44 מיליון ל"י, לעומת 40 מיליון ל"י בשנת 1955, כלומר חלה עלייה בשיעור של כ-10 אחוזים.

העלייה בייצור החקלאי והרחבת הצריכה הביתית והמסחרית מחייבים הגדלת כושר-הייצור של החשמל. בשנת 1955 לא חל שינוי בכושר-הייצור של חברת החשמל לא"י, אולם ב-1956 עלה כושר-הייצור שלה ב-9 אחוזים, והוא הגיע ל-250,000 קו"ש. לכך יש להוסיף את כושר-הייצור של תחנת-הכוח בירושלים — 9,000 קו"ש.

בד בבד עם הרחבת כושר-הייצור הורחבה במידה ניכרת מערכת המסירה והחלוקה. אורך הקווים במתח נמוך, המשמשים לחלקות חשמל לצרכנים, הגיע בסוף שנת 1956 ל-3,376 ק"מ, מרחק העולה ב-11 אחוזים על זה של 1955. אורך הקווים במתח גבוה, המשמשים להובלת חשמל למרחקים גדולים, הגיע בשנת 1956 ל-2,804 ק"מ, כלומר שחלה עלייה בשיעור של 12 אחוזים, בהשוואה לשנת 1955. אורך הקווים במתח עליון הגיע בסוף שנת 1956 ל-600 ק"מ, כלומר שהעלייה היתה בשיעור של 22 אחוזים, בהשוואה ל-1955. נוסף על-כך, קווי המתח הגבוה של חברת החשמל הירושלמית היו באורך של 84 ק"מ, וקווי המתח הנמוך — באורך של 128 ק"מ.

המספר הכולל של צרכני חברת החשמל לא"י גדל בשנת 1956 ב-9 אחוזים. העלייה העיקרית היתה במספר הצרכנים הביתיים והמסחריים. העלייה במספר הצרכנים בתעשייה ולהשקייה היתה קטנה, יחסית, כמתואר בלוח י"א-1.

ייצור החשמל הגיע בשנת 1956 ל-1,348 מיליוני קו"ש, לעומת ייצור של 1,258 מיליוני קו"ש בשנת 1955, כלומר חלה עלייה בשיעור של 7 אחוזים. באותה השנה עלתה מכירת החשמל ב-9 אחוזים, מ-1,049 מיליוני קו"ש ב-1955 ל-1,142 מיליוני קו"ש ב-1956. העלייה הגדולה יותר בצריכה מהעלייה בייצור נגרמה בעיקר על-ידי הקטנת ביזבוזי-הזרם ברשת, בתחנות-הטראנס-פורמאציה ובשימוש העצמי של זרם בתחנות הכוח — מ-16.6 אחוזים בשנת 1954, ו-16.7 אחוזים בשנת 1955, ל-15.2 אחוזים בשנת 1956.

כצרכן-החשמל הגדול ביותר בשנת 1956, כבשנים הקודמות, שימשו משקי-הבית ומוסדות-המסחר, שצרכו באותה השנה כ-40 אחוז מן הצריכה כולה. צרכן-החשמל השני בחשיבותו הוא התעשייה, שחלקה עלה מ-29 אחוזים ב-1955 ל-30 אחוזים ב-1956.

לוח י"א-1

מספר צרכני החשמל לפי סוגי הצריכה, דצמבר 1955 ונובמבר 1956

סוג הצריכה	1955		1956		השינוי, באחוזים	חיבורים נוספים
	סוף דצמבר	סוף נובמבר	סוף נובמבר	סוף נובמבר		
התעשייה *	11,091	11,389	2.7	298		
ההשקיה *	1,808	1,907	5.4	99		
הצרכנים הביתיים *	278,477	304,998	9.5	26,521		
הצרכנים המסחריים והמוסדות *	42,009	44,665	6.3	2,656		
ס ה " כ	333,385	362,959	8.9	29,574		
ירושלים — כל הסוגים	34,097	35,858	5.2	1,761		

* אינו כולל ירושלים.
המקור: חברת החשמל לא"י.

לוח י"א-2

צריכת החשמל לפי סוגיה, 1955 ו-1956, במיליוני קו"ש

סוג הצריכה	1955		1956		השינוי באחוזים, 1956 לעומת 1955
	במיליוני קו"ש	באחוזים	במיליוני קו"ש	באחוזים	
התעשייה	301.9	28.8	339.7	29.7	+12.5
אספקת המים	83.2	7.9	86.8	7.6	+ 4.3
ההשקיה	253.5	24.2	255.5	22.4	+ 0.8
אחרים	409.7	39.1	460.4	40.3	+12.3
סה"כ	1,048.3	100.0	1,142.4	100.0	+ 9.0

המקור: חברת החשמל לא"י.

המחיר הממוצע של החשמל היה בשנת 1956 33.4 פרוטות לקו"ש, לעומת 33.2 פרוטות לקו"ש ב-1955. לא חלו שינויים בתעריפים לתעשייה ולהשקיה, אולם במחיר הממוצע לצריכה הביתית ולמסחר חלה עלייה בשיעור של כמחצית האחוז, כתוצאה מהעלאת התעריף בסוף השנה. בשנים האחרונות לא הדיקו מחירי החשמל את העלויות הגדולות במחירי הדלק, שכרה העבודה והפחת. אף שהכנסותיה של חברת החשמל לא איפשרו לשלם דיבידנדות על מניותיה הרגילות, הרי הן כיסו בכל זאת את הוצאותיה, כתוצאה מהקמת יחידות-ייצור גדולות וחסינויות יותר, מבחינת תשומת

הדלק, ומבחינת הוצאות-העבודה וההוצאות הכלליות ליחידת-חשמל שיוצרה, וכתוצאה מהקטנת איבודי-החשמל ברשת.

לוח י"א-3

המחיר הממוצע של הזרם החשמלי, 1955 ו-1956, בפרומות לקו"ש

התעשייה	ההשקיה	השימוש הביתי	סה"כ
1955	24.6	19.1	49.0
1956	24.6	19.1	49.3

ה מקור: חברת החשמל לא"י.

הרחבת הייצור התעשייתי והתפתחותן של אותן התעשיות שהחשמל הוא חלק ניכר מתשומתן, הרחבת רשת ההשקיה בחקלאות, וחיבור צרכנים רבים נוספים לרשת — מחייבים המשכת הפיתוח המהיר של תחנות-הכוח הקיימות, והקמת תחנות חדשות. בשל דרישות הבטחון יש צורך בפיתוח התחנות, אף כי ריכוזן עשוי היה להביא לחסכון בהוצאות-הייצור. בהתאם לתוכניות-הפיתוח הקיימות, יורחב בשנת 1957 כושר-הייצור של חשמל, בשיעור של 20,000 קו"ש על-יד תל-אביב, ובשיעור של 50,000 קו"ש נוספים בדרום-הארץ. בשנת 1958 יורחב כושר-הייצור ב-100,000 קו"ש בדרום-הארץ. ציוד לתחנות נוספות הוזמן במסגרת השילומים.

השקעות חברת החשמל לא"י בין אפריל לדצמבר 1956 נאמדו ב-49 מיליון ל"י, והיו גבוהות ב-36 אחוזים מהיקף ההשקעות הממשיות ב-1955.

19.0 מיליון ל"י מכספי תקציב-הפיתוח, ו-17.75 מיליון ל"י ממקורות אחרים — שימשו למימון השקעות אלה.

2. המחצבים והמיכרות

ערך התפוקה הכללית של המחצבים והמיכרות הגיע בשנת 1956 ל-4.8 מיליון ל"י, לעומת 2.7 מיליון ל"י בשנת 1955. העלייה היתה איפוא בשיעור של 77 אחוזים. הייצור במיפעלים מספר היה עדיין בשלבי-ההרצה, או בשלבים נסיוניים, וממילא היו המיפעלים ברובם רחוקים מייצור ברי-רווחים. המיפעלים הוסיפו להשקיע, בשנת 1956, לצורכי ביסוס והרחבה, במגמה למנוע הישנותן של שגיאות-העבר.

ערך המכירות של שלושת המיפעלים שבשנת 1956 עמדו בשלב של ייצור הגיע ל-4,134,000 ל"י, לעומת 2,670,000 ל"י בשנת 1955. העלייה במכירות היתה איפוא ב-55 אחוזים. באותה השנה לא חלו שינויים בעלי חשיבות במחיריה של תוצרת המיפעלים. מן העובדה כי העלייה במכירות היתה קטנה מן העלייה בייצור מסתבר כי בשנת 1956 חלה עלייה במלאי שהוחזק במיפעלים. מספר הפועלים בשלושת המיפעלים הגיע בשנת 1956 ל-760 בממוצע, לעומת 700 בשנת

1955. כלומר חלה עלייה בשיעור של 8.6 אחוזים. כתוצאה מהאטת קצב הפיתוח והגברת הייצור, גדל בשנה הנדונה חלקם של הפועלים העוסקים בייצור, לעומת הפועלים העוסקים בעבודות-בנייה, וכן עלה חלקם של העובדים במינהל ובשירותים. המספר הכולל של הפועלים בחמש חברות-הפיי-תוח הגיע לאלף. כדאי לציין כי מספר שעות-העבודה שעובד פועל במפעלי-הפיתוח עולה במידה ניכרת על מספר השעות ביום-עבודה רגיל בתעשייה.

ברוב מפעלי-הפיתוח קיימים קשיים במשיכת כוח-עבודה, ובעיקר של עובדים מקצועיים. על-אף השכר הגבוה, יחסית, המשתלם לעובדים במחצבים, ההנחות ממסים, האפשרות לעבוד שעות נוספות רבות, סידורי השיכון, ואספקה זולה של מזון, השכר והמשכורת הממוצעים של עובדי המחצבים הגיעו בשנת 1956 ל-10,485 ל"י ליום — שכר מן הגבוהים בענפי-התעשייה, העולה ב-12 אחוזים על השכר הממוצע בתעשייה. שכר-העבודה ששולם לעובד במחצבים עלה בשנת 1956 ב-19.5 אחוזים, לעומת עלייה ממוצעת של כ-14 אחוזים של השכר בתעשייה כולה.

לאחר פתיחת קו-הרכבת לבאר-שבע עלה בידי מפעלי-הפיתוח להפחית את הוצאות-ההובלה של מוצריהם, על-ידי ניצול ההובלה המשולבת עם הרכבת. דבר זה חשוב במיוחד להגברת כושר-ההתחרות של התוצרת המיוצאת.

בלוח י"א-4 מפורטות ההשקעות במחצבים ובמיכרות, באמצעות חברות הפיתוח בשנת 1956, ובלוח י"א-5 מפורט סך כל ההשקעות במחצבים ובמיכרות עד לסוף מארס 1956, ומקורות המימון של השקעות אלה.

לוח י"א-4

ההשקעות במחצבים ובמיכרות ומימוןן, 1956, באלפי ל"י

השקעות בשנת 1955/56	ההשקעות בשנת 1955/56		ס"כ ההשקעות	המיפעל
	מימון ממקורות אחרים	מימון מכספי תקציבי-הפיתוח		
אומדן ההשקעות ב-1956				
7,350	4,220	8,450	12,670	מפעלי ים המלח מחצבי ישראל,
7,860	950	3,800	4,760	כולל מיפעל הנחשת
2,000	—	1,230	1,230	חברת הפוספאטים
1,340	—	660	660	חברת הברום,
150	—	150	150	חרסית וחול זך
18,700	5,180	14,290	19,460	סה"כ

ח מ מ ק ו ר : משרד הפיתוח.

גודל ההשקעות הנדרשות בפיתוח המחצבים, הסיכון שבהשקעות אלה, ומשך-הזמן הארוך שמן ההשקעה ועד לייצור בר-רווחים, גורם למימון ההשקעות כי ייעשה בעיקר ממקורות ממשלתיים.

מקורות מימון ההשקעות במחצבים ובמיכרות, 31.3.56, באלפי ל"י

המיפעל	ההון העצמי	באחוזים	הלואאות לזמן-ארוך	באחוזים	הלואאות לזמן-קצר	באחוזים	סה"כ	באחוזים
זיפעלי ים-המלח	3,660	12	19,990	66	6,500	22	30,150	100
זברת הפוספאטים	1,000	14	5,487	73	963	13	7,450	100
זברת הברום	550	40	655	47	178	13	1,383	100
זרסית וחול-זך	89	33	122	46	57	21	268	100
מחצבי ישראל	225	2	11,980	91	850	76	13,055	100
סה"כ	5,524	11	38,234	73	8,548	16	52,306	100

ח מ ק ר : מאזני החברות שכלוח, 31.3.56.

לפי סכומי המאזנים ל-31.3.56 של חמש חברות-הפיתוח, היווה ההון העצמי של המיפעלים 11 אחוזים בלבד מסך-כל מקורות המימון. ההלוואות לזמן-ארוך היו 73 אחוזים, וההלוואות לזמן-קצר — 16 אחוזים. חלקן הגדול של ההלוואות לזמן-ארוך, לעומת ההון העצמי, גרם לנטל כבד של תשלומי-ריבית הרובצים על חברות-הפיתוח, על-אף שער-הריבית הנמוך על הלוואותיה. כן שימש חלק ניכר למדי של ההלוואות לזמן-קצר למימון ההשקעות. שינוי צורת המימון ומיבנה ההון של חברות-הפיתוח היא תנאי הכרחי לביסוסן הפינאנסי.

מיפעלי ים-המלח: בשנת 1956 הגדיל מיפעל האשלג את תפוקתו במידה ניכרת, לאחר פיגור רב בהגשמת תוכנית-הייצור בשנים קודמות, שנבע מתיכנון בלתי-מספיק וחוסר-בהירות ביחס לדרכי-הפיתוח הרצויות, יחד עם קשיים בגיוס כוח-עבודה מתאים, ולחץ מוגזם לה-חשת קצב-הפיתוח. לפי התוכניות הקיימות, יגיע המיפעל לתפוקה של 135,000 טון אשלג לשנה.

בשנת 1956 הגיע ייצור האשלג ל-44,300 טון, לעומת 14,000 בשנת 1955. עליית התפוקה של המיפעל נמשכה בהדרגה, במשך השנה, והייצור החודשי הממוצע עלה מ-3,000 טון לחודש במחצית הראשונה של שנת 1956, ל-5,500 טון בממוצע לחודש, במחצית השנייה של השנה, כלומר כמחצית הייצור המתוכנן.

יצוא האשלג, לאחר סיפוק הצריכה המקומית, הגיע בשנת 1956 ל-14,900 טון, לעומת 11,690 טון בשנת 1955, כלומר שהעלייה היתה בשיעור של 28 אחוזים. הקמת מיתקן-הטענה מיוחד בנמל חיפה, בעל תפוסה של 8,000 טון, וההובלה המשולבת ברכבת ובמשאיות, הביאו לחסכון בהוצאות-ההובלה, בשיעור של 4 ל"י לטון, בקירוב.

ההשקעות בחברת האשלג במשך שנת 1956 הסתכמו ב-7.4 מיליון ל"י, לאחר שמשנת 1952 ואילך הושקעו במיפעל 33.5 מיליון ל"י, כדי להביא את המיפעל לייצור תקין, יש צורך בהשקעות ניכרות נוספות.

במשך השנה הנסקרת הוכנסה שיטת ההקצפה (פלוטציה) בעיבוד האשלג, שהביאה לחסכון ניכר בחומר-הגלם. כן הוחל בסוף השנה הנסקרת בטיפול בבעייה של חוסר-היציבות של העובדים, הרו-אים בסדום מקום-עבודה ארעי, במטרה לחסוך כסף ולחזור צפונה. הקמת שיכון-קבע בדימונה לעובדי מיפעל האשלג, והסעתם מדי יום ביומו ממקום-העבודה לביתם, עשויות לגבש שכבה של פועלים קבועים. כן ימעיט סידור זה את מספר השעות הנוספות שעובדים במיפעל, שהן יקרות במיוחד, ואשר פריון-העבודה בהן נמוך.

מיפעל הברום: חברת ברום ים המלח נוסדה בשנת 1954 כחברה-בת של חברת ים-המלח. לפי התוכנית, יוחל בייצור התקין במשך שנת 1957. עד סוף 1956 הושקעו במיפעל הברום 2 מיליון ל"י, ומתוך סכום זה הושקעו 1.3 מיליון ל"י בשנת 1956 עצמה. בשנה זו הושלמה הקמתם של שני מיתקנים בעלי כושר-תפוקה של 1,250 טון ברום לשנה. מיפעל הברום יפיק, לפי המתוכנן, 2,000 טון ברום, ש-1,400 מהם יהפכו לאטילן דיברומיד, שהוא חומר הדברה. כחומר-הגלם לתע-שיית הברום משמשת תמיסה היוצאת כפסולת בתהליך ייצור האשלג, המכילה אחוז גבוה, יחסית, של ברום, בהשוואה לתכולת הברום במי האוקינוס, מהם מספקים את הברום ברוב הארצות. תוצרת המיפעל מכוונת בעיקר לייצוא. החברה עוסקת עדיין במחקר-שווקים, ועושה מאמצים להתגבר על קשיי השיוק, הנובעים מקימו של קארטל בינלאומי לייצור ברום.

מיפעל הפוספאטים: התפוקה של מיפעל הפוספאטים הגיעה בשנת 1956 ל-117,500 טון, לעומת 73,500 טון בשנת 1955, כלומר שהעלייה בתפוקה היתה בשיעור של 60 אחוז. המספר החדשי הממוצע של העובדים הגיע בשנת 1956 ל-230, כלומר שעלה ב-23 אחוזים לעומת שנת 1955.

ערך מכירות הפוספאטים בשנת 1956 עלה ב-84 אחוזים לעומת 1955, והגיע ל-2.3 מיליון ל"י, מתוכם יוצאו פוספאטים ב-575,000 ל"י. היתר נמכר לחברת "דשנים וחומרים כימיים", לייצור סופר-פוספאטים. תכולת הזרחן הממוצעת היתה בשנה הנסקרת גבוהה של 28.5 אחוזים.

על-אף הגדלת היקף הייצור והורדת הוצאות-הייצור כתוצאה ממיכון הכרייה, עלה בידי המיפ-על לכסות, בהכנסותיו את ההוצאות השוטפות בלבד, ללא הוצאות הריבית על ההשקעות, והפחת. **חרסית וחול-זך:** חברת חרסית וחול-זך סיפקה בשנת 1956 14,500 טון חול-זכוכית, לעומת 12,600 טון בשנת 1955, וכן 7,000 טון חרסיתיות, לעומת 8,500 טון בשנת 1955. בשנה הנסקרת הורידה החברה את הוצאות-הייצור, על-ידי הגדלת מידת-המיכון בכרייה, כך שחשבונו-תיה אף הראו רווחים. החברה מספקת 95 אחוזים של החול הדרוש לתעשיית הזכוכית, 90 אחוז של החרסית לייצור לבני-שמוט, ו-80 אחוז מן החרסית לתעשיית הקיראמיקה. החרסיתיות הניכרות במכתש הגדול ובמכתש רמון מתאימות לתעשיית הקיראמיקה הכבדה והסאניטארית בלבד, ואינן מתאימות לתעשיית הקיראמיקה העדינה. מירבצי החרסית במכתשים נמצאים בתנאים טופוגרפיים בלתי-נוחים, ועל-כן נערכים חיפושים אחר מירבצים חדשים.

חברת מחצבי ישראל — מיפעל הנחושת: במרכז פעולתה של חברת מחצבי ישראל עמדה הקמת מיפעל הנחושת בתימנע, שלפי התוכנית יפיק 7000 טון נחושת מתכתית לשנה. במשך שנת 1956 הושקעו במיפעל הנחושת 6.5 מיליון ל"י, וסך-כל ההשקעות הגיע בסוף אותה השנה ל-10 מיליון ל"י, שהן כ-63 אחוזים מכל ההשקעות המתוכננות, בסך של 16 מיליון ל"י. עד סוף 1956 נסתיימו 60 אחוז מעבודות-הבנייה, והגיעו 90 אחוז מהציוד שהוזמן.

חברת מחצבי ישראל המשיכה בשנת 1956 באתורי מירבצי הברזל באזור התבור, שלפי שעה קיים ספק אם יהיה כדאי לנצלם מסחרית. כן המשיכה החברה במיפוי מירבצי-הברזל ברמים, שנמצאו מתאימים לעיבוד, ואשר ישמשו כחומר-גלם למיפעל-ההתכה בקרית-הפלדה בעכו. החברה המשיכה במחקרים גיאולוגיים בחיפושיה אחר פצלת-השדה ומירבצי-שחם. בשנת 1956 נסתכמו בהצלחה המחקרים בדבר אפשרות הפקת אנרגיה חשמלית על-ידי שריפה ישירה של אבן ביטומינית, הנמצאת בכמויות ניכרות בעין-בוקק.

3. הנפט

מספר הבארות המפיקות בשדה-חלץ הגיע בסוף שנת 1956 לתשע, לעומת באר מפיקה אחת בתחילת השנה. התפוקה הממוצעת לבאר היתה של כ-100 חביות ליום והתפוקה השנתית הגיעה ל-20,000 חביות, שהן כ-2,740 טון. ערך חבית נפט בחוף הים התיכון הוא כ-2.5 דולאר ומכאן שערך תפוקת הנפט בשנת 1956 הגיע ל-500,000 דולאר. החסכון במטבע-חוץ הנובע מהפקת נפט מקומית נאמד ב-40 אחוז לערך. התפוקה המקומית סיפקה בשנת 1956 פחות מ-2 אחוזים של התצרוכת השנתית המגיעה ל-1,600,000 טון בערך.

מספרם של הקידוחים בשדה-חלץ הגיע בסוף מארס 1957 לעשרים-ושלושה. נוסף על תשע הבארות המפיקות, חדרו עד לאפריל 1957 לשכבות רוויות נפט, בשבעה קידוחים נוספים, שניצולם יתחיל בשנת 1957. חמש בארות נוספות נמצאות בשלבי קידוח. עד כה נקדחו בשדה-חלץ שני קידוחים יבשים, ללא גילוי נפט.

במשך שנת 1956 הוכשרו עובדים מקומיים לעבודות הקידוח וההפקה, והעבודה נעשית כיום כמעט ללא השתתפותם של מומחים זרים.

הובלת הנפט בצינור עד לסביבות אשקלון, וברכבות מאשקלון לחיפה, הורידה את הוצאות ההובלה לבתי הויקוק עד למחציתן — מקרוב ל-7 ל"י לטון בהובלה במכוניות, לפחות מ-4 ל"י לטון בהובלה ברכבת. העברת הנפט בצינור מבאר-שבע לאשדודיים, ומשם בדרך הים לחיפה, תוריד הורדה נוספת את הוצאות ההובלה.

סכום ההוצאות בשדה-חלץ הגיע עד לאפריל 1957 ל-6.5 מיליון ל"י לערך, כולל הפחת של ציוד, אשר לרכישתו הוצאו 3.6 מיליון דולאר אך לא את ההוצאות לרכישת הציוד עצמו.

בשנת 1956 נקדחו בארץ, כולל שדה-חלץ, 13 קידוחי נסיון, על ידי שלוש חברות זרות ושתי חברות ישראליות, לעומת 10 קידוחים בשנת 1955. עם הפסקת פעולתן של החברות הורות בעת מיבצע סיני, הוחזר חלק מצידוד הקידוח שלהן לחברות מקומיות.

ההוצאות שהוצאו על-ידי החברות הורות ומקומיות בקידוחי נפט מאז התחלת הקידוחים בשנת 1954 עד לסוף שנת 1956 הסתכמו ב-19.9 מיליון ל"י ו-10.8 מיליון דולאר. מזה הושקעו בשנת 1956 15.5 מיליון ל"י ו-3.8 מיליון דולאר כמפורט בלוח י"א-6.

כ-7 מיליון ל"י מהוצאות אלה מומנו על ידי הון מקומי, ציבורי ופרטי. כ-5 מיליון ל"י מומנו על ידי הלוואות, ו-4 עד כ-5 מיליון ל"י על ידי יבוא הון מחוץ לארץ.

על אף סימנים מעודדים למציאת נפט, לא נשאו עדיין הקידוחים, מחוץ לשדה-חלץ, תוצאות חיוביות. גם הרזרבות התת-קרקעיות של שדה-חלץ שאותרו עד כה — מצומצמות יחסית, והן

הוצאות חברות הנפט בשנת 1956, במיליוני ל"י

7.2	רכישת מכונות וציוד בחו"ל
1.4	הוצאות אחרות בחו"ל
3.0	רכישת ציוד בארץ
8.5	הוצאות שוטפות בארץ
20.1	סה"כ

המקור: משרד הפיתוח.

נאמדות ב־10 מיליון חביות בערך, שערכן כ־25 מיליון דולאר. לפי אומדן זה, יהיה מקום בשדה־חלץ ל־20 עד 24 בארות מפיקות, אשר תפקנה (לפי תפוקה יומית לבאר של 100 חביות ליום) כ־2,000 חביות נפט ליום, תוך הנחה ש־2 עד 3 בארות תימצאנה תדיר בשיפוץ. לפי שיעור וקצב הפקה כזה, יוכל שדה־חלץ לספק כ־6 אחוזים מהתצרוכת השנתית הנוכחית של דלק במשך תקופה של 14 שנים בערך. מצפים לכך, שעד סוף שנת 1957 יגיע מספר הבארות המפיקות בשדה־חלץ ל־17 עד 20 בתפוקה של 1,700 עד 1,800 חביות נפט ליום.

מלבד הרזרבות שאותרו עד כה, קיימים סיכויים למציאת רזרבות נוספות, במידה שהנסיגות יוכיחו את קיומה של אפשרות להפקת נפט לא רק משכבות החול שהפיקו עד כה, אלא גם מאבן־חול דחוסה וסידנית, או במקרה שיתגלו שכבות רוויות נפט בעומק רב יותר מהשכבה המנוצלת כעת, או במקרה שיוכח ששדה־חלץ נמשך לכיוון אחר.

בסוף שנת 1956 החלו בביצוע התוכנית להנחת קו צינורות להובלת נפט, מאילת לתחנת הרכבת בבאר־שבע, באורך של 244 ק"מ ובקוטר של 8 אינץ'. בהנחתו של הקו עבדו למעלה מ־1,000 פועלים במשך קרוב למחצית שנה, והוא שימש גורם חשוב בתעסוקה בדרום הארץ. הצינורות נוצרו ברובם הגדול על ידי מיפעל הצינורות בצריפין. עבודות ההתקנה נסתיימו באפריל 1957, ובאותו חודש החלה הזרמת הנפט בצינור עד לבאר־שבע, ומשם ברכבת לבתי הויקוק. הצינור מסוגל להעביר כ־720,000 טונות נפט לשנה — כמות המהווה כמחצית התצרוכת השנתית של דלק בישראל. ההשקעות בצינור הסתכמו ב־12 מיליון ל"י בקירוב, ומומנו מכספי תקציב הפיתוח.

בתחילת שנת 1957 הוחל בהנחת צינור בקוטר 16 אינץ' מבאר־שבע לאשדודיים, שממנה יועבר הנפט בדרך־הים לבתי הויקוק בחיפה. בצינור זה יועבר גם הנפט המופק בשדה־חלץ. ההשקעות בצינור זה נאמדות ב־7 מיליון ל"י בערך, והנחתו תושלם בשנת 1957.

השימוש בצינור מאילת לאשדודיים יאפשר חסכון ניכר בהוצאות ההובלה, בהשוואה להוצאות ההובלה מהמיפרץ הפרסי לחיפה מסביב לכף־התקווה־הטובה. הוצאות ההובלה מאילת לחיפה נאמדות ב־4.8 דולאר לטון. מידת החסכון תלויה במחירי ההובלה הבינלאומיים, בהם קיימות תנודות גדולות. החסכון יגיע לפחות ל־1.4 דולאר לטון, ובמידה שמחירי ההובלה באניות יהיו גבוהים יור־תר אף עשוי החסכון להגיע ל־7 דולאר לטון. גם במקרה של פתיחת תעלת סואץ למעבר ספינות

המובילות מיטענים לישראל, יהיה בהובלה בצינור משום חסכון, בשיעור של כ-0.5 דולאר לטון— במידה שההובלה עד אילת תיעשה במיכליות בעלות קיבולת העולה על 35.000 טון, היות ומיכליות בממדים כאלה אינן יכולות לעבור בתעלת סואץ.

בשנת 1956 תוכננה הנחת צינור-דלק מחיפה לתל-אביב, המיועד להעברת דלק לבני מבתי הזיקוק בחיפה לדרום תארץ. הנחת הצינור החלה בפברואר 1957 ותסתיים לפי התוכנית בסוף שנה זו. הצינור יהיה באורך של כ-87 ק"מ וקוטרו 6 אינץ'. יכולת ההעברה של הצינור תהיה בשלב ראשון 350.000 טון דלק לשנה ובשלב שני 500.000 טון. התצרוכת של מוצרי דלק לבנים באזור הדרום בשנת 1956 נאמדת ב-300.000 טון. ההשקעות המשוערות בצינור הן 2.4 מיליון ל"י, מהם 0.5 מיליון דולאר במטבע זר. מימון ההשקעות ייעשה על ידי הממשלה מכספי תקציב הפיתוח.

¹ בנוי, קרוסין וסולר.