

התחבורה

התפוקה הריאלית של התחבורה גדלה בשנת 1961 ב־10.9 אחוזים — שיעור גידול הגבוה באחוז אחד מאשר ב־1960. גם ב־1961 נמשכה המגמה של גידול רב יותר בתפוקה מאשר במספר המועסקים, שכן התחבורה היא ענף עתיר הון, וחלק ניכר מתפוקתה מקורו בהשקעות שנעשו בה בשנים האחרונות. מספר המועסקים בתחבורה גדל ב־1961 ב־2,000, שהם 4.5 אחוזים — שיעור דומה לזה של השנים הקודמות. לעומת זאת, עמד שיעור הגידול השנתי של מלאי ההון מ־1955 עד 1961 על 8 אחוזים. ב־1961 היה הגידול המוחלט של ההשקעות בתחבורה רב מזה של כל ענף אחר במשק; שיעור הגידול הגיע ל־50 אחוזים לעומת 21 אחוזים בתעשייה, שתפסה את המקום השני מבחינת קצב הגידול של ההשקעות. במחירי 1960 הסתכמו ההשקעות בתחבורה ב־1961 ב־222 מיליון ל"י, ומשקלה בכלל ההשקעות במשק הגיע ל־19 אחוזים באחוז אחד יותר מזה של התעשייה.

ענף המשנה, שבו חל ב־1961 הגידול הבולט ביותר בתפוקה הריאלית, היה שוב התעופה האזרחית, שבה עלתה התפוקה ב־50 אחוזים, בקירוב. ההתרחבות בתנועת הנוסעים באוויר לישראל וממנה ב־30 אחוזים והצלחתה של "אל-על" להגדיל את חלקה בתנועת הנוסעים מ־48 אחוזים ב־1960 ל־53 אחוזים ב־1961 הם שהביאו לעלייה זו. הגדלת חלקה של "אל-על" בתנועת הנוסעים הושגה בעקבות הפעלת ציוד טיסה חדש של מטוסי סילון החל בראשית 1961. התפתחות זו יש בה חזרה על מה שאירע ב־1958. באותה שנה עלתה התפוקה ב־70 אחוזים, בקירוב, עקב הכנסתם לשירות של מטוסי הבריטניה, שהיו אז המטוסים החדשים ביותר שהופעלו בקווי הטיסה לישראל.

בתפוקה הריאלית של הספנות חל ב־1961 גידול של 17.1 אחוזים לעומת 20 אחוזים בשנה הקודמת. הירידה בשיעור הגידול חלה למרות העלייה בגידול נפח צי הסוחר. התפתחות זו מוסברת בחלקה בכך, שב־1961 נוספו לצי הסוחר אניות צובר במספר רב יותר מאשר ב־1960. כושר ההובלה של אניות אלה, כשהוא נמדד בטונות מעמס, גדול מזה של האניות למטענים כלליים, אולם תפוקתן נמוכה יותר, שכן הן נושאות מטענים שתעריפי ההובלה שלהם נמוכים מאלה של המטענים הכלליים.

התפוקה הריאלית בתובלה במשאיות גדלה ב־1961 באותו שיעור כב־1960 — 10.6 אחוזים. גורמי הגידול כאן הם גידול התפוקה בענפי המשק האחרים, ובעיקר התרחבות הבניה ב־1961. גידול התפוקה הריאלית בשירותי האוטובוסים, בשיעור של 5.2 אחוזים, היה בעיקרו תוצאה של גידול האוכלוסיה.

ברמת התפוקה הריאלית ברכבת לא חל שינוי ב־1961 לעומת גידול של 2.3 אחוזים ב־1960 ושל 6.3 אחוזים ב־1959. אי־הגידול נובע במידה רבה מאי־גידול תנועת המטענים בנמל חיפה ומירידה ביצוא ההדרים, המובל בעיקר ברכבת.

בתפוקת הנמלים לא חל שינוי ב־1961 לעומת גידול של 8 אחוזים ב־1960 ושל 23 אחוזים

השינויים בתפוקה הריאלית ושינויי המחירים בענפי המשנה
של התחבורה, 1956 עד 1961

הענף	אחוז העלייה או הירידה (-) לעומת השנה הקודמת					
	1956	1957	1958	1959	1960	1961
חתפוקח הריאלית						
ספנות	33.2	12.8	9.0	8.9	20.1	17.1
תעופה	-0.3	7.8	68.1	30.9	24.1	48.4
רכבות	27.5	29.0	-6.5	6.3	2.3	-0.1
אוטובוסים	-2.1	13.7	14.9	9.7	6.0	5.2
כלי רכב אחרים,						
בעיקר משאיות	6.8	6.5	7.7	4.0	10.5	10.6
נמלים	1.2	9.7	0.7	22.9	8.0	0.2
כל הענפים *	6.5	9.5	12.3	9.6	10.8	10.9
המחירים **						
ספנות	8.6	4.9	-5.1	-7.1	4.7	8.5
תעופה	3.3	10.9	4.2	2.4	7.8	1.8
רכבות	7.1	8.1	4.3	—	5.1	0.9
אוטובוסים	12.4	5.7	—	—	12.3	14.3
כלי רכב אחרים,						
בעיקר משאיות	4.5	2.3	0.2	—	1.7	7.0
נמלים	—	—	—	—	10.0	—
כל הענפים *	5.8	3.6	-1.2	-1.0	6.9	7.6

* השקלול מבוסס על אופן הערך המוסף של ענפי המשנה בתחבורה, לפי הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה.
** לרבות מס נסיעות.

ב־1959. בנפח היבוא חל גידול ב־120 אלף טונות, שהן 6 אחוזים, וירידה מקבילה, בהיקפה המוחלט, חלה ביצוא ההדרים והמלט.

רמת המחירים בתחבורה עלתה ב־1961 ב־7.6 אחוזים לעומת 6.9 אחוזים ב־1960. העלייה הרבה ביותר חלה בתעריפי האוטובוסים — 14.3 אחוזים לאחר עלייה של 12.3 אחוזים ב־1960. העלייה בתעריפי המשאיות היא הגדולה ביותר מאז 1956, ומקורה בעליית מחירי התשומות, מחד, ובעלייה בביקוש לשירותי ההובלה, בעיקר עקב התרחבות הבנייה, מאידך.

העלייה במחירי הספנות משקפת את ראשית ההתאוששות מן השפל הממושך, שפקד את הענף בשנים האחרונות, והיא חלה בהובלת מטענים יבשים, הן בקווים הקבועים והן בסחר הנודד.

1. הספנות

(א) צי הסוחר

ב-1961 נוספו לצי הסוחר הישראלי 17 אניות משא ואניות מיכל, במעמס כולל של 212 אלף טון, ואניית נוסעים אחת בעלת כושר הסעה של 600 נוסעים. בשנה זו נגרעו ממצבת הצי שתי אניות ישנות: מיכלית, במעמס של 10,500 טון, ואניית משא מטיפוס ליברטי, במעמס של 10,700 טון. בסוף 1961 מנה צי הסוחר 68 אניות נוסעים, אניות משא ואניות מיכל, במעמס כולל של 662 אלף טון, המהווים עלייה של 44 אחוזים לעומת סוף 1960.

לוח י"ג-2

אניות הסוחר הישראליות לפי סוג האניה, התפוסה והמעמס, 1960 ו-1961

(סוף התקופה)

סוג האניה	מספר האניות		התפוסה ברוטו (טונות)		המעמס (טונות)	
	1961	1960	1961	1960	1961	1960
אניות נוסעים ואניות מעורבות *	5	6	42,755	50,566	20,435	30,435
אניות משא	40	54	199,305	306,429	285,769	427,081
מיכליות	7	6	99,748	133,156	155,309	204,809
סך הכל	52	68	341,808	490,151	461,513	662,325

* אניות המיועדות למשא ולנוסעים כאחת.
הפירוט: משרד התחבורה, אנף הספנות והנמלים.

ב-1961 נתקבלה האנייה האחרונה מתוך 49 האניות, במעמס כולל של 455 אלף טון, שהוזמנו במסגרת השילומים, בסכום של 122 מיליון דולר. השילומים היו המנוף שבעזרתו הוחל ב-1954 בתהליך המואץ של חידוש הצי הישראלי והרחבתו. בעת מסירת ההזמנות הראשונות לבניין האניות במסגרת השילומים, בשנת 1953, מנה הצי הישראלי 31 אניות במעמס של 170 אלף טון, וגילן הממוצע היה 21 שנה. עם הפעלת האניות, שנתקבלו מכספי השילומים וממקורות אחרים, חלה נוסף להתרחבות גם ירידה בגיל הממוצע ועלייה במהירות הממוצעת של צי הסוחר. הגיל הממוצע עמד ב-1961 על 4.7 שנים לעומת 5.5 שנים ב-1960. המהירות הממוצעת עלתה מ-12.5 קשר ב-1955 ל-15 קשר, בקירוב, ב-1960 ו-1961.

עוד לפני גמר הזמנות השילומים פנו חברות הספנות הישראליות להזמנת אניות בופן, בצרפת, באיטליה, בהולנד ובבלגיה — במטרה לפתח את הצי עד להיקף של מיליון טונות ב-1965. מצבת ההזמנות לאניות, שתמסרנה עד לסוף המחצית הראשונה של 1964, כוללת 31 אניות משא, אניות צובר, אניות קירור ואניות נוסעים, במעמס של 286 אלף טון. ההשקעה בהן תסתכם ב-74 מיליון דולר. האניות, שהוזמנו עד היום ואשר תמסרנה עד אמצע 1964, יהיה בהן כדי להעלות היקף צי הסוחר ל-100 אניות ואת המעמס כולל — ל-948 אלף טון.

פיתוחו המהיר של צי הסוחר גרם קשיים מבחינת כוח האדם. מספר הימאים הזרים הוכפל בסוף 1961 לעומת השנה הקודמת, והגיע ל-500 — בעיקרם קציני סיפון ומכונה — מכלל 3,040 הימאים בצי הסוחר. כדי לקדם את פני המחסור, העשוי להחריף בשנים הבאות, הורחבה מסגרת ההכשרה של כוח האדם לצורכי הצי.

לוח י"ג-3

מצבת ההזמנות לאניות, סוף 1961

שנת המסירה	מספר האניות	המעמס הכולל (טונות)	ההשקעה הכוללת (אלפי דולרים)
לפי שנת המסירה			
1962	6	46,000	6,800
1963	19	193,000	58,200
1964 (המחצית הראשונה)	6	47,000	8,600
לפי סוג האנייה			
אניות משא	26	164,500	40,500
אניות ציבורת	3	93,500	12,600
אניות נוסעים	2	28,000	20,500
סך הכל	31	286,000	73,600

(ב) הובלת מטענים

בתנועת המטענים היבשים לישראל וממנה לא חל שינוי ב-1961 לעומת 1960. ב-1959 החלה עלייה בחלקו של דגל ישראל בהובלת היבוא והיצוא, ומגמה זו נמשכה גם ב-1961 בקצב מהיר יותר מאשר ב-1960. על אף הירידה בנפח היצוא, בגלל צמצום משלוחי המלט וההדרים, גדל חלקו של דגל ישראל בהובלת מטעני היצוא מ-25 אחוזים ב-1960 ל-31 אחוזים ב-1961.

לוח י"ג-4

ההובלה הימית לישראל וממנה*, לפי דגל האנייה, 1957 עד 1961

(אלפי טונות-משקל)

השנה	יבוא		יצוא		סך הכל	
	כל האניות	האחוז באניות ישראליות	כל האניות	האחוז באניות ישראליות	כל האניות	האחוז באניות ישראליות
1957	1,540	34	862	25	2,402	30
1958	1,648	30	773	26	2,421	29
1959	1,882	39	1,092	22	2,974	33
1960	2,035	41	1,179	25	3,214	35
1961	2,155	43	1,064	31	3,219	39

* מטעני יבש בלבד.

המקור: חברות הפניות והשכחה המרכזית לסטטיסטיקה.

העלייה במטעני היבוא היתה קטנה יותר — מ-41 ל-43 אחוזים. הגורם לעלייה בחלקו של דגל ישראל הוא התרחבות נפח הצי שהועסק בהובלה בקווי הבית.

גידול חלקו של הצי הישראלי בהובלת מטעני היצוא הקיף את כל המטענים היבשים, פרט לפרי ההדר. בהובלת ההדרים, המהווים יותר משליש מכלל נפח היצוא הישראלי, נשאר חלקו של דגל ישראל בעונת ההדרים 1960/61 כבשתי העונות הקודמות. בעונת 1960/61 חלה ירידה חריפה ביצוא ההדרים, ולמרות הגידול המתמיד בהיקף הצי נשאר חלקו בהובלה בשלוש העונות האחרונות ברמה של 21 אחוזים. אי-גידול זה נעוץ בהסכמי הקונפרנסים העוסקים בהובלת ההדרים, שבהם משתתפות גם חברות הספנות הישראליות. השאיפה להגדיל את חלקו של הצי הישראלי בהובלת ההדרים עם גידול נפח הצי נתקלת בשני מכשולים עיקריים: ההתנגדות מצד בעלי האניות שלמדינותיהם מיוצא עיקר הפרי — אנגליה, סקנדינביה, גרמניה המערבית וארצות השפלה — שהן בעלות מסורת ימית וצי מפותח, מחד; והקושי בריכוז מספר רב של אניות ישראליות בחודשי החורף, בעונת הפרי, הנמשכת כ-120 יום, שבה יש לבצע את עיקר המשלוחים, מאידך.

(ג) הסעת נוסעים

בתנועת הנוסעים לישראל וממנה, בדרך הים, חל ב-1961 גידול בשיעור גבוה יותר מאשר בכל אחת מחמש השנים הקודמות. מספר הנוסעים הגיע ל-138 אלף לעומת 98 אלף בשנה הקודמת — גידול של 41 אחוזים. הגידול היה רב יותר בקווים הקצרים — קווי הים התיכון לצרפת ואיטליה — ובהם הוא הגיע ל-50 אחוזים. בקווים הארוכים יותר, לאמריקה הצפונית, חל גידול של 8 אחוזים. עלייה של 11 אחוזים חלה בקווים לתורכיה.

תנועת הנוסעים באניות ישראליות גדלה ב-1961 בכל הקווים ב-6 אחוזים לעומת 15 אחוזים ב-1960. בקווי הים התיכון חל גידול של 9 אחוזים, בעוד שבקו אמריקה הצפונית — ירידה של 8 אחוזים. הגידול האיטי יותר של תנועת הנוסעים באניות ישראליות החיש את תהליך הירידה בחלקה של הספנות הישראלית בתנועת הנוסעים לישראל בדרך הים, שהחל עוד ב-1960. בשנים 1957 עד 1959 עמד חלקה של הספנות הישראלית על 71 עד 74 אחוזים מכל קווי הנוסעים. בקווי הים התיכון הגיע חלקה ל-73 עד 76 אחוזים, בעוד שבקו אמריקה הצפונית — ל-100 אחוזים.

לוח י"ג-5

הנוסעים* לישראל וממנה, לפי דגל האנייה והקו, 1957 עד 1961

השנה	קווי הים התיכון**		קו אמריקה הצפונית		קו תורכיה ושונות		כל הקווים	
	מזה באניות ישראליות (אחוזים)	כל האניות	מזה באניות ישראליות (אחוזים)	כל האניות	מזה באניות ישראליות (אחוזים)	כל האניות	מזה באניות ישראליות (אחוזים)	כל האניות
1957	51,750	76	7,750	100	4,250	—	63,750	74
1958	61,840	72	11,000	100	4,270	—	77,110	72
1959	61,620	73	9,660	100	6,000	—	77,280	71
1960	77,020	67	15,170	72	5,490	—	97,680	64
1961	115,560	49	16,355	61	6,070	—	137,985	48

* פרט לעולים.

** בעיקר לצרפת ולאיטליה.

ח מ ק ו ר : "ציון", חברת השיט הישראלית.

ב־1960 פחת חלקן של האניות הישראליות בכלל תנועת הנוסעים הצפונית — ל־64 אחוזים. ב־1961 היתה הירידה גדולה יותר — עד 48 אחוזים בכל הקווים, עד 49 אחוזים — בקווי הים התיכון, ועד 61 אחוזים — בקו אמריקה הצפונית.

הגידול בתנועת הנוסעים, שחל ב־1961 כמעט כולו בקווי הים התיכון, מקורו במידה רבה בהיצע המוגבר של מקומות זולים באניות נוסעים בדגלי מדינות אחרות — תורכיה, יוון וצרפת. האניות הישראליות, שפעלו בקווי הים התיכון ב־1961, היו חדישות ובעלות רמה גבוהה מזו של רוב האניות המתחרות, ומשום כך היתה רמת המחירים בהן גבוהה יותר. בשל תנאי ההיצע והמחירים באניות הישראליות נפלו בחלקן של חברות הספנות הזרות 87 אחוזים מתוספת הנוסעים בקווי הים התיכון, שהסתכמה ב־38,500. חלקה של הספנות הישראלית בתוספת הנוסעים הגיע ל־13 אחוזים בלבד. אחד הגורמים, שאיפשרו את הגידול הרב במספר נוסעי האניות הזרות, היה האיחור בהפעלת אניית הנוסעים הישראלית "מולדת". בין יתר השקולים שהביאו לבנייתה של אנייה זו היה הצורך לעמוד בתחרות המחירים עם החברות הזרות, באמצעות היצע של מקומות נסיעה זולים; ומועד הפעלתה נקבע לראשית עונת הנסיעות, במאי 1961. אולם בגלל שביתה במספנה, שבה נבנתה האנייה, נגרם איחור במסירתה, והפלגותיה לא החלו אלא באוגוסט, בעיצומה של עונת הנסיעות. רמת המחירים באניה זו היא בתחום שבין זו של אניות הנוסעים הישראליות, בדרך כלל, לזו של האניות הזרות. הפעלתה במשך כל שנת 1962 עשויה להעלות את חלקו של דגל ישראל בתנועה בקווי הים התיכון.

השינויים בפעילות בקו הנוסעים לאמריקה הצפונית ב־1961 היו מקבילים לאלו שחלו בקווי הים התיכון. עד לשנת 1960 פעלו בקו זה אניות נוסעים ישראליות בלבד. באפריל ובמאי, בראשית עונת הנסיעות של 1960, החלו להפליג בקו שתי אניות נוסעים נוספות, האחת בדגל יוון והאחרת בדגל ארצות־הברית. התחרות הביאה הן לירידת חלקה של הספנות הישראלית, מ־72 אחוזים ב־1960 ל־61 אחוזים ב־1961, והן לירידה במספר נוסעיה, מ־11 אלף לעשרת אלפים. על מנת להגדיל את כושר התחרות של הספנות הישראלית בקווי הנוסעים לאמריקה הצפונית הוזמנה ב־1961 אניית נוסעים טרנס־אטלנטית, בנפח של 23 אלף טון ובמהירות של 21 קשר, אשר ההשקעה בה מסתכמת ב־15 מיליון דולר. אנייה זו, אשר לפי המתוכנן תתחיל בהפלגותיה ב־1963, היא חדישה, גדולה ומהירה יותר מן האניות הפועלות בקווים אלה היום, ובלי ספק תביא לחיזוק מעמדה של הספנות הישראלית בקו זה.

בסוף 1961 החלה חברת "צים" בהפעלת אניית נוסעים חכורה בין אילת לנמלים שונים באפריקה המזרחית. קשרי ישראל עם מדינות אפריקה בתחום הכלכלי והתרבותי הביאו להיווצרות תנועת נוסעים, אפריקאים וישראלים, בקו זה. העדר טיסות בקו ישיר בין אפריקה המזרחית לישראל מסייע להעסקת האנייה, בשל ההבדל הרב שבין מחיר הפלגה ישירה למחיר טיסה עקיפה. ב־1961 גברה בשוק הנוסעים בעולם התחרות בין הספנות לתעופה. הפעלת מטוסי סילון, במספר גדל והולך, מביאה לדחיקת רגלם של המטוסים, המונעים במדחפים ובמנועי מדחף־סילון, משוק הנוסעים הרגילים, ומשום כך גדלה תנועת טיסות הצ'רטר והנסיעות בקבוצות מאורגנות. שכן בדרכים אלו מפחיתות חברות התעופה את מחירי הטיסה במידה רבה, הן לעומת מחירי הטיסה של הנוסעים הרגילים והן לעומת מחירי ההפלגה באניות נוסעים. נוכח התחרות הגוברת מצד חברות המטוסים נוקטות גם חברות הספנות בצעדים דומים. כדי להתחרות בהורדת המחירים, הנעשית באמצעות טיסות צ'רטר וטיסה בקבוצות, החלו גם הן להציע תעריפים מוזלים לנוסעים בקבוצות (צ'רטר של אנייה שלמה כמעט שאינו בא בחשבון) במידה גדולה יותר מבעבר.

השפעת התחרות בין הספנות לתעופה הורגשה גם בשוק הנוסעים הישראלי, שכן חלקה של הספנות בתנועת הנוסעים היה בקו ירידה בין 1957 ל־1960, בשיעור ממוצע של 2.5 אחוזים לשנה. ב־1961 חל מפנה במגמה זו, וחלקה של הספנות עלה ל־32 אחוזים לעומת 30 אחוזים ב־1960. הגורם העיקרי לסטייה מן המגמה של הטוות הארוך הוא הגידול הרב, בשיעור של 50

הנוסעים * לישראל וממנה, לפי דרכי הכניסה והיציאה, 1957 עד 1961

השנה	י"ם		א"י		סך-הכל
	מספר הנוסעים	האחוז מכלל הנוסעים	מספר הנוסעים	האחוז מכלל הנוסעים	
1957	63,750	40	95,260	60	159,010
1958	77,110	37	133,700	63	210,810
1959	77,280	32	167,700	68	244,980
1960	97,680	30	225,400	70	323,080
1961	137,985	32	291,800	68	429,785

* פרט לעולים.
ח כ ו ר : חברות הספנות וחברות התעופה.

אחוזים, בתנועת נוסעי האניות בקווי הים התיכון, שהם קווים קצרים יחסית והשפעת התחרות מצד התעופה פחותה בהם מאשר בקווים הארוכים יותר. בשל האפשרות לעמוד ביתר הצלחה בתחרות בקווים הקצרים ובשל האפשרות להציע באניה שירותים, שאין ביכולת התעופה להציעם, הוזמנה אניית מעבורת — לנוסעים וכלי רכב כאחד — שתופעל בקו חיפה-ברינדיזי.

(ד) מצב העסקים

ב־1960 ניכרו אותות של התאוששות מן השפל, הפוקד את הספנות העולמית מאז 1957, והתאוששות זו נמשכה גם ב־1961.

מדד תעריפי ההובלה¹ הוסיף לעלות ב־1961. העלייה הגיעה ל־6.8 אחוזים בתעריפי הפלגות נוד בודדות ול־11.6 אחוזים בתעריפים של חכירת אוניות לתקופת זמן. גם מספר האניות המובטלות, שהגיע לשיא באוקטובר 1959 ועמד אז על 1,300 אניות בנפח של 9.4 מיליון טון תפוסה פחת, ובינואר 1961 הגיע מספר האניות המובטלות ל־460, בנפח של 3.4 מיליון טון תפוסה. במשך שנת 1961 נמשך תהליך צמצום האבטלה ובדצמבר של אותה שנה עמדה מצבת האניות המובטלות על 315, בנפח של 2.5 מיליון טון תפוסה.

בצי הישראלי ניכרו אותות ההתאוששות בהכנסה הממוצעת לטונה מטען, שעלתה בשנת 1961 ב־10 אחוזים. בתעריפי הסעת הנוסעים לא חל שינוי ובהכנסה הממוצעת לעולה חלה ירידה של 4.7 אחוזים. העלייה בתעריפים לגבי כלל פעולות הספנות הישראליות הגיעה ב־1961 ל־8 עד 9 אחוזים לעומת 1960. מאחר שהכנסות הספנות הישראלית עלו ב־26 אחוזים, מגיע הגידול בתפוקה הריאלית ל־17 אחוזים. ההכנסות מהובלה בין נמלים זרים עלו מ־3.5 מיליון דולר ב־1960 ל־8.6 מיליון דולר ב־1961, וחלקן בכלל ההכנסות הגיע ל־16 אחוזים לעומת 8 אחוזים בשנה הקודמת. הגידול בהכנסות היה מלווה בעלייה מקבילה בתשומות במטבע חוץ בגלל עלייה במשקל ההובלות בקווים הארוכים וההובלות בצובר. הפעלת אניות בקווים ארוכים מחייבת קניית אספקה, ביצוע תיקונים והוצאות אחרות במטבע חוץ, במידה רבה יותר מאשר באניות המבקרות

¹ של לשכת הספנות הבריטית.

הפדיון, אומדן הערך המוסף במטבע חוץ, מחיר הדולר ואחוז הערך המוסף
של צי הסוחר הישראלי*, 1960 ו-1961

(אלפי דולרים)

1961	1960	
54,322	43,199	הפדיון (להוציא מסים)
		ההוצאות במטבע חוץ
	29,132	ישרות
40,826	32,068	עקיפות
		הערך המוסף
13,496	11,131	ההוצאות במטבע מקומי (אלפי ל"י)
35,139	27,646	מחיר הדולר הנחסך (ל"י)
2.60	2.48	אחוז הערך המוסף
25	26	

* אנויות בבעלות עצמית כלכל.

המקור: חישובי בנק ישראל על יסוד נתונים של חברות הספנות.

בנמלי הארץ לעתים תכופות. משום כך לא חל שינוי בשיעור הערך המוסף ב-1961, והוא עמד על 25 אחוזים, בדומה ל-1960. הגידול בפדיון הביא ב-1961 לעלייה בסכום הערך המוסף ל-13.5 מיליון דולר — גידול של 21 אחוזים לעומת 1960.

2. התעופה

(א) הציוד

ב-1961 הוחל בביצוע תכנית השקעות במטוסי סילון, בסכום של 36 מיליון דולר. הגורמים העיקריים להחלטה לצייד את "אל-על" במטוסי סילון היו שניים:

(1) התגברות התחרות מצד חברות התעופה הזרות. כשהחלו חברות התעופה הזרות ב-1960 בהפעלת מטוסי סילון בקווים לישראל, ירד חלקה של "אל-על" בתנועת הנוסעים ל-48 אחוזים לעומת 51 אחוזים ב-1959. חברות התעופה, הפועלות בנתיבים הישראליים בקווים סדירים, מאוגדות ב.א.ט.א., והתחרות ביניהן מוגבלת לאמצעי פירסומת ולשיפורים באיכות השירות — על ידי הפעלת ציוד טיסה משוכלל יותר והעלאה ברמת הטיפול בנוסעים. כדי לשמור על מעמדה בשוק הנוסעים ולהמנע מהתערערות מצבה הכספי נאלצה "אל-על" ללכת בעקבות חברות התעופה הזרות ולהפעיל מטוסי סילון משלה.

(2) העלייה הצפויה במספר הנוסעים בנתיביה הרגילים של "אל-על" מישראל לאירופה ולארצות הברית, והאפשרויות לפיתוח רוחי של טיסות לאפריקה. מימוש אפשרויות אלה מחייב את הגדלת היקף כושר ההובלה הסילוני שיידרש לחברה בשנים הקרובות.

מתוך שיקולים אלה הוזמנו חמישה מטוסי סילון, שלושה מדגם בואינג 707 ושניים מדגם בואינג 720^ב. הראשונים, המיועדים לטיסות בטווחים ארוכים, הופעלו בהדרגה בקווים הסדירים של "אל-על" החל באפריל 1961. האחרונים מיועדים לטיסות בטווחים בינוניים ומשדות תעופה

בעלי טמפרטורות גבוהות ומסלולים קצרים יחסית. הראשון בהם הופעל בראשית 1962, והשני הוכנס לשירות ברבע השני של שנה זו.

בשל גודלו ומהירותו גדול כושר ההובלה — בנוסעים ומטענים — של מטוס מדגם 707 מזה של מטוס מדגם בריטניה בכדי 50 אחוזים. תוספת מטוסי הסילון הגדילה את כושר ההיצע של החברה במושבים ובקיבולת מטענים, במידה העולה על צרכיה. משום כך נמכרו שני מטוסי הקונסטליישן בסוף 1961, ושניים מתוך ארבעת מטוסי הבריטניה הוחכרו לחברות זרות, בלוי אופציה לרכישה בראשית 1962.

(ב) תנועת הנוסעים

בתנועת הנוסעים בחברות התעופה, המאגדות בי.א.ט.א. והפועלות מעל לאוקינוס האטלנטי, היה שיעור הגידול ב־1961 קטן מאשר ב־1960 — 7.8 לעומת 27.4 אחוזים. ההאטה היא בחלקה תוצאת ההתפתחויות המדיניות בזירה העולמית ב־1961, והיא חלה בעת ובעונה אחת עם הרחבה בהפעלת מטוסי הסילון, שהביאה להגדלת קיבולת הובלת הנוסעים מעל לאוקינוס האטלנטי ב־36 אחוזים. הגידול הרב יותר בהיצע המקומות לעומת מספר הנוסעים גרם לירידת הניצולת בחברות התעופה, הפועלות בקוים אלה, ב־13 אחוזים — מ־63.6 אחוזים ב־1960 ל־50.3 אחוזים ב־1961.

לוח י"ג-8

שירותי התעופה בישראל*, 1957 עד 1961

השנה	נוסעים		מטענים ודואר (טונות)	
	כל המטוסים	האחוז במטוסים ישראליים	כל המטוסים	האחוז במטוסים ישראליים
1957	95,260	44	1,730	51
1958	133,700	45	2,236	54
1959	161,140	51	2,903	56
1960	225,400	48	5,782	59
1961	291,800	53	5,585	62

* להוציא את התנועה דרך שדה התעופה בחיפה.

המקור: "אל-על" ואגף התנועה האזרחית, משרד התחבורה.

בדומה לירידה בקצב גידול תנועת הנוסעים מעל לאוקינוס האטלנטי חלה ירידה, אם כי בממדים קטנים יותר, גם בגידול תנועת הנוסעים לישראל וממנה. לעומת גידול של 40 אחוזים ב־1960 היה שיעור הגידול ב־1961 30 אחוזים, ומספר הנוסעים הגיע ל־292 אלף. לאחר ירידה ב־1960 חזר ועלה חלקה של "אל-על" בתנועת הנוסעים ב־1961 מ־48 אחוזים ל־53 אחוזים. ב־1960 עמדה "אל-על" בתחרות חריפה עם חלק מחברות התעופה הזרות, שהפעילו מטוסי סילון, בעוד שהיא עצמה המשיכה בהפעלת ארבעת מטוסי הבריטניה ושני מטוסי הקונסטליישן. מעמדה של "אל-על" התחזק ב־1961, עוד לפני שקיבלה את מטוסי הסילון שלה: משהחלט על הזמנת מטוסי הסילון,

¹ תנועת הנוסעים בין אירופה לארצות הברית בטיסות לפי לוח זמנים, להוציא טיסות מיוחדות וטיסות חכורות.

חברה החברה מטוס סילון בן אותו דגם מחברה ברוזיליאנית. המטוס הופעל מ-1 בינואר 1961 עד לאחר שהוכנסו לשירות סדיר מטוסי הבואינג 707 של "אל-על" במאי ויוני של אותה שנה. על-ידי כך יכלה "אל-על" להציע לנוסעים בקו העיקרי של פעולותיה – לניו-יורק, דרך אירופה – מקומות במטוס סילון. כן שימש המטוס החכור לאימון צוותות אוויר, טכנאי קרקע ופקידי קבלה בטיפול במטוסי סילון, ובכך איפשר קליטה מהירה וזולה של מטוסי הסילון החדשים.

(ג) פעילות "אל-על"

תוספת ציוד הטיסה וההתרחבות בתנועת הנוסעים הגבירה את פעילות "אל-על" ב-1961, והדבר התבטא במספר הטיסות, בשעות הטיסה, במרחק אותו עברו המטוסים ובפוטנציאל ההובלה שיצרו. הגידול במספר שעות הטיסה הגיע ב-1961 ל-22 אחוזים, ואילו הגידול בפוטנציאל ההובלה היה רב יותר ועלה ב-62 אחוזים לעומת 17 אחוזים ב-1960. הגידול הרב יותר בפוטנציאל ההובלה נובע מכך שמטוסי הסילון גדולים יותר ומהירים יותר ממטוסי הבריטניה. פוטנציאל ההובלה של "אל-על" גדל בשיעור גבוה יותר מאשר תנועת הנוסעים שלה, ועל-ידי כך נפסקה המגמה של עליית הניצולת, שאפיינה את פעולות "אל-על" בשנים 1958 עד 1960. ב-1961 ירד שיעור

לוח י"ג-9

נתונים תפעוליים של "אל-על" * 1957 עד 1961

השנה	מספר הטיסות	שעות הטיסה	מיל-טיסה	מרחק הטיסה הממוצע לנוסע (מיל)	מדר פוטנציאל ההובלה ** (1955=100)	אחוז הניצולת ***
1957	940	12,185	2,498,249	2,084	104.5	65.4
1958	1,236	13,420	3,541,695	2,421	210.3	57.3
1959	1,562	14,500	4,130,220	2,308	263.4	59.7
1960	1,864	16,260	4,679,500	2,305	307.6	62.7
1961	2,758	19,900	6,375,660	2,337	499.2	57.9

* בכל הקיזים, להוציא טיסות מיוחדות.

** נמדד לפי מקומות/מיל, הניתנים לניצול.

*** נוסע/מיל בפועל, בהשוואה למקומות/מיל הניתנים לניצול.

ה מקור: "אל-על".

הניצול ל-57.9 אחוזים לעומת 62.7 אחוזים ב-1960, אולם ירידה זו היתה קטנה מהירידה הממוצעת אצל כל שאר חברות התעופה, הפועלות במסגרת י.א.ט.א. בנתיבים שמעל לאוקינוס האטלנטי. ב"אל-על" הגיעה הירידה ל-4.8 אחוזים בלבד, בעוד שבכל שאר החברות יחד – ל-13 אחוזים.

בניצולת היומית הממוצעת חלו ב-1961 שינויים, שמקורם בכניסת מטוסי הסילון החדשים לשירות. כבר בשנה הראשונה הופעלו מטוסים אלה בניצולת יומית ממוצעת של 8.4 שעות, ובכך הגבירו, כאמור, את פוטנציאל ההובלה במידה רבה. הפעלת מטוסי הסילון גרמה ירידה בניצולת מטוסי הבריטניה – מ-9.1 ל-7.4 שעות טיסה ליום. כבשנים הקודמות היתה

¹ ראה הערה 1 בעמוד 186.

הניצולת היומית של מטוסי הבריטניה גבוהה יותר בעונת השיא (9.0 שעות) ונמוכה — בעונת השפל (6.2 שעות), בשעה שהניצולת היומית של מטוסי הסילון עמדה על רמה שווה, הן בעונת השפל והן בעונת השיא. תופעה זו מוסברת בכך, שמטוסי הסילון הופעלו במידה גדלה והולכת מרגע קבלתם, בעוד שמטוסי הבריטניה שימשו לוויסות בהיצע כושר ההובלה בהתאם לעונתיות בתנועת הנוסעים.

לוח י"ג-10

הפדיון, אומדן הערך המוסף במטבע חוץ,
מחיר הדולר ואחוז הערך המוסף של "אל-על", 1960 ו-1961
(אלפי דולרים)

1961 *	1960	
32,457	23,969	הפדיון
		ההוצאות במטבע חוץ
	17,640	ישירות
24,987	18,429	עקיפות
		הערך המוסף
7,470	5,540	ההוצאות במטבע מקומי
		(אלפי ל"י)
20,565	13,920	מחיר הדולר הנחסך (ל"י)
2.75	2.51	אחוז הערך המוסף
23	23	

* אומדנים ארעיים.
ח מ כ ו ר : בנק ישראל, על יסוד נתוני "אל-על".

הפעלתם של מטוסי הסילון ומטוסי המדחף סילון צמצמה עוד יותר את השימוש במטוסי הקונסטליישן. מגמת הירידה בשיעור הניצול היומי של מטוסים אלה, שהחלה עם הפעלת מטוסי הבריטניה, נמשכה גם ב-1961, ובסוף השנה הוצאו מטוסים אלה מן השירות לגמרי. כניסת מטוסי הסילון לשירות בתחילת 1961, עם הפעלת המטוס החכור, והחל באמצע השנה, באמצעות מטוסי החברה עצמה, הביאה לגידול של 35 אחוזים בפדיון — מ-24 מיליון דולר ב-1960 ל-32.5 מיליון דולר ב-1961. גידול זה לא היה מלווה בעליית אחוז הערך המוסף במטבע חוץ, שעמד בשתי השנים על 23 אחוזים. מחיר הדולר של הערך המוסף עלה מ-2.5 ל"י ב-1960 ל-2.75 ל"י ב-1961 בגלל העלייה בהוצאות במטבע מקומי, בעיקר בסעיף ההוצאות הכלליות. הגידול בפדיון נתאפשר בעזרת מטוס הסילון החכור, שהגדיל ב-90 אחוזים את סעיף ההוצאות לחכירת מטוסים, שהן הוצאות במטבע חוץ, ועל-ידי גידול בכושר ההובלה שיצרה החברה. ההתרחבות בייצור כושר ההובלה בשנת 1961 לא נעשתה באמצעות עלייה בניצולת צי המטוסים על-ידי ריבוי במספר שעות הטיסה. להיפך, במטוסי הקונסטליישן והבריטניה פחת ב-1961 הממוצע היומי של שעות הטיסה למטוס, בעוד שמטוסי הסילון לא הגיעו לידי ניצולת מלאה בגלל תהליך קליטתם ההדרגתי. לפיכך היה על "אל-על" לשאת בהוצאות פחת,

ריבית וביטוח גוף המטוסים, במטבע חוץ, בעד צי מטוסים שעלה על צרכיה. הוצאות קבועות אלה עלו ב־1961 בשיעור של 52 אחוזים, שהוא גבוה יותר משיעור הגידול בפדיון. גידול ההוצאות מטבע חוץ בסעיפים אלה מנע את עליית אחוז הערך המוסף בעקבות הגידול בפדיון.

(ד) התעופה האזרחית הפנים-ארצית

לצי המטוסים, הפועל בעיקר בגבולות הארץ, נוספו ב־1961 שני מטוסים — מטוס דקוטה חמישי לחברת "ארקיע" ומטוס קל לחברה חדשה הפועלת בשיטת מוניות אוויר. בחברת "ארקיע" גדל מספר הנוסעים מ־95 אלף ב־1960 ל־105 אלף ב־1961. מספר הנוסעים לאילת גדל ב־10.5 אחוזים, ובקווים לגליל העליון — ב־12 אחוזים. כושר ההובלה של "ארקיע" גדל ב־20 אחוזים. שיעור הניצול פחת, איפוא, מ־74 ל־70 אחוזים. מספר שעות הטיסה של מטוסי "ארקיע" עלה מ־4,000 ב־1960 ל־5,100 ב־1961. מקור העלייה היה בגידול מספר הטיסות הפנים-ארציות, בעוד שמספר שעות הטיסה לארצות חוץ פחת מ־1,300 ל־800. בגידול במספר שעות הטיסה ב־1961 כלולות 450 שעות במבצעים של זריעת עננים, במסגרת נסיונות להורדת גשמים בדרך מלאכותית.

בספטמבר 1961 הועלו תעריפי הטיסות הפנים-ארציות, בקו מחניים — ב־5.8 אחוזים, ובקו אילת לגבי כל הנוסעים, פרט לתושבי אילת — ב־9.3 אחוזים. חמשת מטוסי הדקוטה של "ארקיע" נבנו בשנת 1942, ולפיכך הולך ופוחת כושר ההובלה המורשה שלהם. משום כך, ונוכח גידול התנועה הצפוי בעתיד, הן בקווים הפנימיים והן בקווים בין לאומיים קצרים, כגון הקווים לקפריסין ולרודוס, החליטה "ארקיע" להזמין שני מטוסי מדחף סילון חדישים, בעלי 40 עד 45 מקומות. המטוסים החדשים יאפשרו מכירה של שניים ממטוסי הדקוטה והתחלה בתהליך חידוש הציוד של החברה.

לוח י"ג-11

הנוסעים והמטענים בשירותי התעופה הפנים-ארצית, 1957 עד 1961

השנה	נוסעים		מטענים	
	מספר	מדר	טונות	מדר
1957	66,000	100.0	380	100.0
1958	68,700	104.1	129	33.9
1959	78,300	118.6	226	59.5
1960	94,973	143.9	249	65.5
1961	104,684	158.6	248	65.5

ח מ ק ר : חברת "ארקיע".

3. הנמלים

(א) התפוקה

לאחר עלייה של 23 אחוזים ב־1959 ושל 8 אחוזים ב־1960 לא חל שינוי בתפוקת הנמלים ב־1961, והיקף המטענים היבשים, שעברו דרך נמלי ישראל, נשאר ברמה של 3.2 מיליון טון. בנמלי הים התיכון — חיפה, יפו ותל-אביב — שדרכם עוברים 95 אחוזים מכלל המטענים היבשים,

חלה ירידה בשיעור של אחוז אחד או 23 אלף טון. ירידה זו חלה כולה בנמלים הפתוחים והתבטאה בצמצום התפוקה בנמל יפו ב־11 אחוזים ובנמל תל־אביב ב־8 אחוזים. בנמל חיפה, נשארה תנועת המטענים ב־1961 ללא שינוי — בהיקף של 2.7 מיליון טון. הגורם העיקרי לשינויים בכמויות המטענים בכל אחד מנמלי הים התיכון הוא רמת הוצאות הפריקה והטעינה. הפעלתו של נמל חיפה, שהוא נמל עמוק־מים, זולה מזו של הנמלים הפתוחים ביפו ובתל־אביב. ולפיכך חלה בהם הירידה בניצול הקיבולת. בנמל אילת גדל היקף הפריקה והטעינה ב־1961 ב־19 אחוזים, והגיע ל־174,000 טון. מקור הגידול הוא בהתפתחות הסחר עם ארצות אפריקה המזרחית והמזרח הרחוק.

לוח י"ג-12

תנועת המטענים בנמלי הארץ, 1960 ו־1961

הנמל	אלפי טונות		אחוזים				כל המטענים	
	כל המטענים		טעינה (יצוא)		פריקה (יבוא)		כל המטענים	
	1961	1960	1961	1960	1961	1960	1961	1960
חיפה	2,691	2,677	82	83	85	86	83	84
תל־אביב	184	200	10	8	—	—	6	6
יפו	170	191	6	6	6	4	6	5
אילת	174	146	2	3	9	10	5	5
כל הנמלים	3,219	3,214	100	100	100	100	100	100

ח ב ק ו ר : השכח המרכזית לסטטיסטיקה.

היציבות ציינה את היקף התנועה של כלל המטענים היבשים ב־1961, אולם בהיקף מטעני היבוא והיצוא חלו שינויים. היבוא עלה ב־120 אלף טון, שהם 6 אחוזים, והיצוא פחת בכמות שווה, המהווה לגבינו ירידה של 10 אחוזים. העלייה בכמות מטעני היבוא מקורה בהמשך תהליך הרחבת הייצור במשק, בעיקר בענפי המתכת והבנייה. שכן עיקר גידול היבוא חל במחצבים ועפרות, בשיעור של כשלושה רבעים, ביבוא ברזל, בשיעור של 11 אחוזים, וביבוא עצים — 19 אחוזים. הגידול ביבוא עצים נובע מהרחבת היקף הבנייה.

הירידה ביבול ההדרים השתקפה בירידה במשלוחי הפרי ב־28 אחוזים — מ־480 אלף טון ב־1960 ל־345 אלף טון ב־1961. הרחבת הביקוש המקומי למלט הביאה לירידה ביצוא ב־1961 ב־24 אחוזים. עם התפתחות היצוא של מוצרי תעשייה מוגמרים גדל יצוא המטענים הכלליים ב־40 אחוזים, אולם גידול זה לא היה בו כדי לשמש משקל שכנגד לירידה במשלוחי הפרי והמלט. השינויים הגדולים ביותר בהיקף היבוא והיצוא חלו בנמלי אילת ויפו. בנמל אילת גדלה תנועת מטעני היבוא ב־1961 ב־32 אחוזים, ותנועת מטעני היצוא — ב־11 אחוזים. הירידה בכמות המטענים בנמל יפו מקורה בירידה במשלוחי הפרי, שעברו דרך נמל זה, ב־44 אחוזים.

בקצב הטיפול באניות ובמטענים בנמלים חל ב־1961 שיפור לעומת 1960. הנתונים הסטטיסטיים לגבי נמל חיפה — בו ביקרו ב־1961 1,350 אניות שהובילו 84 אחוזים מכלל המטענים שעברו דרך נמלי הארץ — מלמדים על קיצור תקופת ההמתנה של האניות מיום בואן לנמל עד להתחלת הפריקה ועל קיצור זמן השהייה מיום בוא האנייה ועד לסיום הפריקה. ב־1959 עלה זמן השהייה הכולל של האניות שהובילו מטענים יבשים, בנמל חיפה, ל־5.1 ימים לאנייה, בממוצע. ב־1960 פחת זמן השהייה ל־4.9 ימים וב־1961 חל קיצור נוסף, עד ל־4.5 ימים. תקופת ההמתנה

תנועת המטענים, לפי סוגים עיקריים, 1960 ו-1961

1961		1960		הסעיף
אחוזים	אלפי טונות	אחוזים	אלפי טונות	
יבוא				
42	904	44	888	גרעינים
5	114	3	64	מחצבים ועפרות בתפוזות
7	155	7	140	ברזל
5	100	4	84	עץ נסור
41	882	42	859	שאר מטענים
100	2,155	100	2,035	
יצוא				
32	345	41	478	פרי הדר
16	173	18	217	מלט בשקים
23	242	21	244	מחצבים, חיטה ומלט בתפוזות
3	30	4	44	מטענים בנשפך
26	274	16	196	שאר המטענים
100	1,064	100	1,179	
	3,219		3,214	סך כל היצוא והיבוא

ח מ כ ו ר : ר ש ו ת ה נ מ ל י מ .

וזמן השהייה הכולל של אניות, המביאות מטעני גרעינים, היו ארוכים מהמוצע, אולם גם בהם חל שיפור. זמן השהייה הכולל של אניות הגרעינים ירד ב-1961 ל-9.9 ימים לעומת 12.7 בשנה הקודמת. זמן השהייה הממושך יותר של אניות אלה סיבתו באי-יכולתן של המגורות לטפל בהן מיד עם הגיען לנמל. תוספת אגף שלישי למגורות דגון, שהפעלתו תחל ב-1962, ותוספת הרציפים החדשים, יאפשרו לקצר הן את תקופת ההמתנה והן את זמן השהייה הכולל של אניות הגרעינים.

קיצור תקופת ההמתנה וזמן השהייה הממוצעים, ב-1961, התבטאה בגידול קצב פריקת מטעני האניות שפקדו את נמל חיפה. הממוצע הכללי ליום עבודה לאנייה עלה מ-585 טון ב-1959 ל-698 טון ב-1960 ול-723 טון ב-1961. השיפור נעוץ בחלקו בהגברת קצב פריקת האניות במגורות דגון, עם הפעלת הסילו השני באוגוסט 1960. הפריקה היומית עלתה מ-2,280 טון לאניית גרעינים ב-1960 ל-3,100 ב-1961. הגברת קצב הפריקה התבטאה גם בעליית מדד פריון העבודה בנמל חיפה לגבי כלל המטענים, מ-152 נקודות ב-1960 ל-158 ב-1961. מדד פריון העבודה לגבי המטענים הכלליים (כלומר כל המטענים, להוציא גרעינים) עמד בשתי השנים על אותה רמה — 123 נקודות¹. הגורם העיקרי לאי-עליית מדד פריון העבודה במטענים הכלליים היה ריבוי ימי הבטלה והפסקות העבודה כתוצאה ממוגה-האוויר הבלתי-נוח בדצמבר 1961.

¹ שנת הבסיס של מדדים אלו היא 1952.

(ב) התעריפים

בתעריפי הנמלים לא חלו ב־1961 שינויים. אולם לאחר הקמת רשות הנמלים ביולי של אותה שנה נבדקו תעריפי הנמלים והוחלט לאשר העלאה בחלק מהתעריפים הקשורים בשינוע מטענים, כגון מיון, שקילה, סווארות וכדומה, החל ב־31 בדצמבר 1961. העלייה בסעיף הסווארות מקורה בחתימת הסכם עבודה בנמלים ב־1961, שתחולתו היתה רטרואקטיבית, מינואר של אותה שנה. הסכם השכר חייב את העלאת תעריפי הסווארות ב־17.5 אחוזים בממוצע, אולם בשל מדיניות עידוד היצוא הועמדה ההעלאה לגבי מטעני יצוא על 10.5 אחוזים, בעוד שלגבי מטעני היבוא הגיעה ההעלאה ל־23.5 אחוזים.

(ג) פיתוח

ב־1961 הוחל בבניית שובר הגלים הראשי של הנמל עמוק־המים באשדוד. בתקופת בנייתו של נמל זה יימשך גם פיתוח נמל חיפה, לרבות איזור הקישון, וייבנה נמל חדש למטענים יבשים באילת.

מספר מקומות העגינה, שעמדו לרשות המשק לטיפול בסחורות היבוא והיצוא ב־1961, בכל נמלי הארץ יחד, הגיע ל־16 — מהם 10 בחיפה, לרבות נמל הקישון, 4 בנמלים הפתוחים, יפו ותל־אביב, ו־2 בנמל אילת. אורך הרציפים המתוכנן בנמל אשדוד יאפשר את ביטול פעילותם של הנמלים הפתוחים ביפו ותל־אביב, שהפעלתם כרוכה בהוצאות־יתר לעומת נמל עמוק־מים. עד לשנת 1966/67 גיע מספר מקומות העגינה באשדוד ל־11. לפי המתוכנן ייוספו בנמל חיפה עד 1963/64 עוד 5 מקומות עגינה, ומהם 2 בנמל הקישון. בניית הרציפים בנמל הקישון באה כדי לקדם את פני המחסור בקיבולת מטענים בנמלי הים התיכון, העשוי להחריף בשל הפיגורים בקצב הבנייה המתוכנן בנמל אשדוד. הגורם לפיגורים אלו הם הליקויים באספקת האבנים לבניית שובר־הגלים. ביצוע התכניות הללו יעמיד לרשות המשק שני נמלים עמוק־מים בים התיכון, שבהם 26 מקומות עגינה — לעומת 14 ב־1961.

ב־1961 אושרה תכנית פיתוח לנמל אילת. התכנית מביאה בחשבון את צורכי הדייג הישראלי בחופי אפריקה המזרחית ואת הקיבולת הדרושה לטיפול בסחורות היבוא והיצוא. הנמל הקיים, בן שני מקומות העגינה, ייהפך לנמל דייג, ואילו לצורך המטענים היבשים ייבנה נמל חדש, בן שלושה רציפים. כן יותקנו בנמל החדש באילת מתקני סילו לטעינה בתיפוזרת, לצורך הוצלת הטיפול ביצוא האשלג והפוספטים לאפריקה ולמזרח הרחוק.

4. הרכבת

למן 1958 ניכרת מגמה של האטה בקצב הגידול של תפוקת הרכבת. מגמה זו נמשכה גם ב־1961; בעוד שב־1960 גדלה התפוקה הריאלית של הרכבת ב־2.3 אחוזים, לא חל בה ב־1961. כל שינוי — על אף הגידול בביקוש לשירותי הובלה ונסיעה במשק, התפתחות זו ציינה הן את הובלת הנוסעים והן את הובלת המשאות, וכתוצאה מכך נמשכה גם ב־1961 ירידת חלקה של הרכבת בתוך כלל ההובלות בדרך היבשה לעומת גידול חלקם של המשאיות והאוטובוסים. בחלקו נובע אי־הגידול בתפוקת הרכבת בהובלת מטענים מאי־הגידול בהיקף הפריקה והטעינה בנמלים בשנת 1961.

כתוצאה מאי־גידול היקף התפוקה בד בבד עם עליית ההוצאות חלה ב־1961 ירידה ברווחיות הרכבת, שבאה לידי ביטוי בגידול ניכר בגירעון.

הגידול בגירעון הושפע גם מאי־שינוי תעריפי ההובלה ברכבת בשעה שבמחירי התשומות חלה עלייה. מדר התעריפים של הרכבת עלה ב־1961 באחו אחד, בקירוב, לעומת הממוצע ב־1960. בתעריפי הנסיעה חלה עלייה של 2 אחוזים, בקירוב, בעוד שתעריפי ההובלה נשארו ללא שינוי.

שרותי הרכבת, 1957/58 עד 1961/62

התקופה	משאות		נוסעים	
	טונות (אלפים)	טון ק"מ (מיליונים)	מספר (אלפים)	נוסע/ק"מ (מיליונים)
1957/58	1,838	237.0	4,657	332.7
1958/59	1,681	204.5	4,706	348.3
1959/60	1,944	225.5	4,837	368.9
* 1960/61	1,950	216.0	4,386	350.3
** 1961/62	2,053	229.0	4,546	365.1

* מספרים מתוקנים.

** כולל אומדן חדשים פברואר ומארכ.

המקור: דיונים וחשבונות של רכבת ישראל.

אורך המסילה בקווים הראשיים הפתוחים לתנועה, גדל ב-1961 מ-420 ל-445 ק"מ, ואורך השלוחות — מ-237 ל-240 ק"מ. בחודשים האחרונים של 1961 ובתחילת 1962 חלה עלייה בתפוקת הרכבת, ועלייה זו מצאה את ביטוייה בכך שבשנת 1961/62 היתה תפוקת הרכבת גבוהה ב-5 אחוזים, בקירוב, לעומת שנת התקציב הקודמת. הגידול חל הן בהסעת נוסעים והן בהובלת מטענים.

במספר הנוסעים ברכבת חלה בשנת 1961/62 עלייה של 4 אחוזים, בקירוב לאחר ירידה של 10 אחוזים בשנת התקציב הקודמת. עיקר העלייה במספר הנוסעים חלה בקו תל-אביב — באר-שבע — בשיעור של 37 אחוזים, בקו תל-אביב—ירושלים — 17 אחוזים, ובקו תל-אביב — חיפה — 5.2 אחוזים.

בדומה למגמה, שנסתמנה בשנים האחרונות, של עליית מרחק הנסיעה הממוצע, חלה בו גם בשנת 1961/62 עלייה קלה, והוא עמד על 80 ק"מ.

ניצולת רכבות הנוסעים, הנמדדת לפי אחוז המקומות התפוסים, היא נמוכה למדי. בשיעור זה לא חלו כמעט שינויים בשנים האחרונות, והוא עומד על 57 עד 59 אחוזים. שיעור הניצול הגבוה ביותר היה בקו תל-אביב—חיפה — 61 אחוזים לעומת 59 אחוזים בקו לוד—ירושלים ו-56 אחוזים בקו לוד—באר-שבע. בקו חיפה—נהריה הגיע שיעור הניצול ל-14 אחוזים בלבד. כמות המשאות, הנמדדת בטונות, שהובילה הרכבת בשנת 1961/62, היתה גבוהה ב-5 אחוזים לעומת שנת התקציב הקודמת. הגידול במספר הטון/ק"מ היה רב יותר והגיע ל-6 אחוזים. ההפרש בין שיעורי הגידול משקף את העלייה במרחק ההובלה הממוצע, מ-111 ק"מ בשנת 1960/61 ל-112 ק"מ ב-1961/62. עלייה קלה זו במרחק ההובלה הממוצע עומדת בניגוד למגמה של ירידת מרחקי ההובלה שאפיינה את השנים הקודמות. כלל הובלת המטענים ברכבת הסתכמה ב-1961/62 ב-229 מיליון טון/ק"מ. המטענים העיקריים שהובילה הרכבת היו גרעינים וקמח — 43 מיליון טון/ק"מ, דלק ושמן — 36 מיליון טון/ק"מ, פוספטים — 32 מיליון טון/ק"מ, ופרי הדר — 25 מיליון טון/ק"מ.

מבחינת הרכב המטענים מסתמנת בשנת 1961/62 נטייה של התרכוזות בהובלת סוגי מטענים אלה, ומשקלם בכלל ההובלות של הרכבת עלה בד בבד עם ירידה במשקלם של המוצרים האחרים, בעיקר מוצרי המזון, חומרי הבניין ועצי האריזה. בשנת 1961/62 חלה הרעה ניכרת במצבה הכספי של הרכבת. הגירעון התפעולי גדל כמעט

ההכנסות וההוצאות של שירותי הרכבת, 1959/60 עד 1961/62

השנה	הכנסות				הוצאות			גירעון	
	נוסעים	מטענים	שונות	סך הכל	תפעול לירות	ספת וריבית	סך הכל	תפעולי	כולל
אלפי ל"י									
1959/60	4,251	6,106	590	10,947	13,292	3,975	17,267	2,345	6,320
*** 1960/61	4,717	6,123	965	11,805	13,191	4,180	17,371	1,386	5,566
**** 1961/62	4,940	7,201	674	12,815	14,975	4,435	19,410	2,160	6,595
מדד									
1959/60	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
*** 1960/61	111.0	100.3	163.6	107.8	99.2	105.2	100.6	59.1	88.1
**** 1961/62	116.2	117.9	114.2	117.1	112.7	111.6	112.4	92.1	104.4

* לרבות הפרשות לנמלאות.

** ספת על יסוד ערך הציוור, לאחר ניכוי ערך ההשקעות שאינן מתבלות וערך הנרוטאות; חושב ל"י 40 שנה, לפי 2.5 אחוזים לשנה. הריבית הושבה לפי שלושה שערים: 6 אחוזים לנבי ציוור מתבלה, 3 אחוזים לנבי עבודות עפר בסוללות, נשרים ומעבירי מים, ו-7 אחוזים לנבי מלאי במחסנים. הריבית על הציוור המתבלה הושבה לאחר ניכוי הספת. המקור: אנף התקציבים באוצר.

*** מספרים מתוקנים.

**** מספרים ארעיים.

ה מקור: דינים וחשבונות של רכבת ישראל, ואנף התקציבים במשרד האוצר.

ב-56 אחוזים והסתכם ב-2.2 מיליון ל"י. הגירעון הכולל גדל 18.5 אחוזים, בקירוב, והסתכם ב-6.6 מיליון ל"י. הגידול בגירעון נובע מעליית מחירי התשומות, בעיקר מעליית השכר ב-17 אחוזים, אשר לא קוזה עליידי עלייה מקבילה בתפוקה, בפריון ובתעריפים. כתוצאה מכך חלה עלייה ניכרת בהוצאות ליחידת תפוקה, בעוד שבהכנסות ליחידת תפוקה חלה עלייה מועטת בלבד. לעומת גידול התפוקה הריאלית בשנת 1961/62 ב-5 אחוזים, גדלו, כאמור, סך תשלומי השכר ביותר מ-17 אחוזים, ההוצאות על חומרים — ב-5 אחוזים, הוצאות הפחת והריבית — ב-6 אחוזים, וההוצאות הכלליות — ב-7 אחוזים.

בשנים האחרונות נתקלת הרכבת בקשיים בהגדלת תפוקתה ובהקטנת הגירעון. גודלו הממוצע של הגירעון עמד בשלוש השנים האחרונות על 6.2 מיליון ל"י לשנה. הגורמים העיקריים לכך היו כדלקמן:

א. הכדאיות של הובלת משאות ברכבת עולה, בדרך כלל, בד בבד עם גידול מרחק ההובלה. אולם מרחקי ההובלה של רכבת ישראל נמוכים יחסית, ולכן היא נתקלת בתחרות מצד הרכב המוטורי, הנהנה מעדיפות בהובלת מרבית סוגי המטענים למרחקים קצרים. כן נפגעת הרכבת בגלל ניתוקה מרשת המסילות של המדינות השכנות, דבר המונע ממנה הובלות טרנויט, שמהן נהנות מרבית הרכבות בעולם.

ב. מרבית המסילות של רכבת ישראל הונחו עוד לפני קום המדינה, ומבחינת מיקומן הגיאוגרפי אין הן מתאימות עוד, בחלקן, לצורכי המשק.

ג. תעריפי ההובלה ברכבת לא עלו כמעט מאז 1956 על אף העלייה במחירי התשומות, כן ניתנות הנחות לסוגים מסוימים של נוסעים ומטענים, בעיקר למוצרי יצוא, כגון מחצבים והדריים. לגבי חלק מהמטענים המובלים עליידי הרכבת ניתן היה להעלות את התעריפים, מבלי שהדבר

יביא להקטנת הכמויות המובלות, אך הדבר לא נעשה בגלל שיקולים כלכליים כלליים, הקשורים במניעת עליית רמת המחירים ובעידוד היצוא.

ד. יכולת הרחבת התפוקה ושיפור הרווחיות של הרכבת נפגעים גם בשל קשיחות מבנה התעריפים שלה, אשר נקבע לפני כמה שנים בצורה שאינה מאפשרת גמישות בהתאמת רמת התעריפים לתנאי הביקוש המשתנים.

ה. הוצאות השכר ליחידת תפוקה גבוהות יחסית, ובשנים האחרונות עלו תשלומי השכר בשיעור ניכר ללא עלייה מקבילה בפיריון לעובד.

ו. קשיים נוספים באיזון תקציבה של הרכבת נובעים מהחזקתו של ציוד בלתי מתאים. לאחר נסיון של כמה שנים בהפעלת מערכות הקרנועים הסתבר, שחוסר הגמישות באפשרויות הפעלתם, הנובע מצמידות הכוח המניע לקרנוות, וכן ריבוי הקלקולים הגדילו את הוצאות התפעול וההחזקה, הקטינו את שיעור הניצול והביאו למספר רב של ימי שהייה במוסכים.

5. כלי רכב ממונעים

מספר כלי הרכב הממונעים : אוטובוסים, מוניות, רכב פרטי, משאיות ורכב מיוחד — גדל ב־1961 17 אחוזים.

במספר המכוניות הפרטיות חל גידול של 26 אחוזים, שהוא הגבוה ביותר מאז קום המדינה, ובחלקו הוא נגרם, כנראה, על־ידי הציפיות לפיחות. במספר המשאיות והאוטובוסים חל גידול של 10 אחוזים, ובמספר האופנועים — של 16 אחוזים. כבשנים הקודמות לא גדל מספר המוניות. בתנועת מכוניות הנוסעים והמוניות¹ חלק ב־1961 עלייה ניכרת, של 12 אחוזים, לעומת 7 אחוזים ב־1960. עלייה זו היא פרי הגידול במספר המכוניות הפרטיות. בתנועת האוטובוסים חלה עלייה של 7 אחוזים, בדומה לגידול ב־1960.²

בחמש השנים האחרונות חלו שינויים קלים בלבד בחלקם של סוגי הרכב השונים בתנועה בכבישים הבין־עירוניים. חלקן של המשאיות, שהוא הגדול ביותר, נע בין 45 ל־49 אחוזים מכלל

לוח י"ג-16

מצבת הרכב הממונע, לפי הסוג, 1960 ו־1961

(מספר כלי הרכב)

(סוף התקופה)		
סוג הרכב	דצמבר 1960	דצמבר 1961
משאיות	24,763	27,210
אוטובוסים	2,450	2,700
מוניות	2,474	2,474
רכב פרטי	29,036	36,622
אופנועים	22,700	26,398
רכב מיוחד	1,010	1,376
סך הכל	82,433	96,780

ה מקור : הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה.

¹ לפי הספירה הארצית של התנועה, הנערכת על־ידי הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה.

² המידה על יסוד סך הקילומטראז' של "אש"ד, "דן" ו"המקשר".

התנועה בכבישים בשלוש השנים האחרונות, וניכרת בו מגמת עלייה — מ-45 אחוזים ב-1959 ל-49 אחוזים ב-1961. חלקן של מכוניות הנוסעים והמוניות נשאר כמעט קבוע, והוא נע בין 38 ל-40 אחוזים. חלקם של האוטובוסים נע בין 7 ל-9 אחוזים, וחלקם של האופנועים והקטנועים — בין 5 ל-6 אחוזים.

בדומה לשנים הקודמות גדלה כלל תצרוכת הסולר בתחבורה המוטורית האזרחית ב-1961 בשיעור גבוה מזה של תצרוכת הבנוזין — 14 לעומת 9 אחוזים. תופעה זו היא עדות לתהליך הדיזליזציה במשאיות, באוטובוסים ובמוניות, הנמשך בשנים האחרונות. המעבר משימוש במנועי בנוזין לשימוש במנועי דיזל התבטא בגידול אחוזו כלי הרכב המופעלים על-ידי מנועי דיזל ברכב חדש, מצד אחד, ובהחלפת מנועי בנוזין במנועי דיזל, ברכב ישן, מצד שני.

בשנים האחרונות ניכרת מגמה של הגברת הומוגניות התוצרים של הרכב המוטורי; בעוד שבשנים 1951 עד 1954 חלה ירידה קלה בהומוגניות, מסתמנת מאז עלייה. זוהי תופעה חיובית, שכן היא מביאה לחיסכון בהוצאות על תיקונים וחלפים. עלייה ניכרת בהומוגניות התוצרים חלה במוניות, באוטובוסים ובאופנועים. ברכב הפרטי היתה העלייה קלה בלבד, ואילו במשאיות חלה ירידה.

בדומה לשנים הקודמות, נמשכה גם ב-1961 המגמה של גידול העומס בכבישים כתוצאה מהפיגור של פיתוח רשת הכבישים אחרי גידול נפח התנועה. גידול העומס בכבישים בולט בעיקר במרכז הארץ ובאיזור החוף.

הפיגור בפיתוח רשת הכבישים משתקף בגידול מספר המכוניות ונפח התנועה בכבישים, בשיעור גבוה מזה של גידול אורך הכבישים הבין עירוניים או היקף ההשקעות בסלילת כבישים ובהרחבתם. ביחידות אקוויוואלנטיות לרכב פרטי גדל מספר המכוניות הממוצע לק"מ של כביש, בכבישים הבין-עירוניים, מ-25.1 ב-1955 ל-33.6 ב-1960.

הגידול בעומס בכבישים נתן את אותותיו בשנים האחרונות בגידול הניכר במספר תאונות הדרכים ובמספר הנפגעים, וכן הביא לבזבוז בזמן הנוסעים והרכב, לעליית הוצאות התפעול של הרכב, ולהרעה בתנאי הנסיעה. על-מנת להתאים את רשת הכבישים לעומס התנועה, הצפוי בשנים הקרובות, ובהתחשב בצורכי התחבורה של אזורי הפיתוח המתוכננים הוכנה תכנית לפיתוח רשת הכבישים. תוכנית זו, שהוגשה לבנק העולמי יחד עם בקשה למלווה, כוללת סלילת כבישים חדשים ושיפורים והרחבות בכבישים קיימים, בסכום כולל של 180 מיליון ל"י. לפי התכנון יוחל בביצוע התכנית ב-1962 והוא ימשך 5 עד 6 שנים.

(א) המ שאיות

ב-1961 גדלה תפוקת המשאיות ב-10.6 אחוזים לעומת 1960, והגיעה ל-265 מיליון ל"י, בקירוב. מספר המשאיות לרבות גוררים, גדל ב-2,450, שהן 10 אחוזים. בניגוד לארבע השנים הקודמות, שבהן שררה יציבות בתעריפי ההובלה במשאיות, חלה ב-1961 עלייה ב-7 אחוזים, בקירוב. עלייה זו נעוצה בעלייה שחלה בשנים האחרונות במחירי התשומות, בעיקר במחירי הדלק, אגרות הרשיון, והחלפים. עליית התעריפים בתקופה זו נמוכה משיעור עליית מחירי התשומות, והדבר מוסבר בירידת ההוצאות ליחידת תפוקה, בעיקר ברכב הכבד, כתוצאה מתהליך הדיזליזציה, השיפורים הארגוניים וייעול תהליכי העבודה. כן משתקפת בכך ירידת הרווחיות של הרכב הקל והבינוני, כתוצאה מעודף היצע, המביא להחרפת התחרות בחלק זה של ענף המשאיות.

המגמות העיקריות, שאפיינו את משק המשאיות בשנים האחרונות, נמשכו גם ב-1961: גדל חלקן של המשאיות בכלל ההובלה בדרך היבשה בד בבד עם ירידת חלקה של הרכבת; כן גדל חלקן של המשאיות, הממוגעות בדיזל, ופחתה ההומוגניות בתוצרי הרכב; נמשכה המגמה של התמחות בסוגי הובלה מיוחדים, וגדל חלקן של המשאיות להובלות מיוחדות בתוך כלל מצבת

הרכב; גידול ניכר חל במספר המשאיות, וכן חל מעבר למשאיות קטנות, מחד, ולמשאיות גדולות, מאידך, תוך ירידה במשקלן של המשאיות הבינוניות, כך שהגודל הממוצע של המשאיות נשאר בעינו. על אף תוספת המשאיות החדשות נשאר הגיל הממוצע של המשאיות גבוה — 12 שנה, בקירוב. הגיל הממוצע של המשאיות בעלות מנועי הבנוזין גבוה ב-50 אחוזים מזה של המשאיות המופעלות במנועי דיזל.

לוח י"ג-17

קילומטראז' וימי העבודה לשבוע, והקילומטראז' לנסיעה, לפי קבוצות המטען המורשה של המשאיות, 1961

קבוצת המטען המורשה	קילומטראז' ממוצע למשאית, לשבוע	מספר נסיעות ממוצע למשאית, לשבוע	קילומטראז' לנסיעה	ימי עבודה בממוצע למשאית, לשבוע
0 עד 2.4 טון	346 *	22.5	15	3.5
2.5 עד 7.9 טון	383	19.0	20	4.2
8 עד 14.9 טון	798	25.7	31	4.6
15 טון ומעלה	887	16.0	56	4.9
מיכליות	567 *	22.0	25	5.5
כל קבוצות המטען המורשה	389	21.5	18	4.0

* ממוצעים בעלי מובהקות קטנה.

ה מקור: תוצאות ארעיות של סקר משאיות שנערך על-ידי הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה. 15 בינואר עד 15 באפריל 1961.

כן נמשכה בשנת 1961 התחרות החריפה בין מפעילי הרכב הקל והבינוני, ותחרות זו מצאה, כאמור, את ביטוייה בפיגור עליית התעריפים אחרי עליית מחירי התשומות, וכן באי-גביית תשלומים בעד זמן המתנה, בתנאי אשראי נוחים ללקוחות ובשיעור ניצול נמוך. מספר ימי העבודה בשבוע של המשאיות, ובעיקר של המשאיות הקלות שכושר ההובלה שלהן מ-8 טון ומטה, הוא נמוך יחסית. מספר ימי העבודה הממוצע בשבוע של המשאיות, שבקבוצת הטונאז' המורשה שבין 2.5 עד 7.9 טון, עמד ב-1961 על 4. המשאיות הקלות יותר והטנדרים במשקל מורשה עד 2.4 טון עבדו בממוצע 3.5 ימים בשבוע. תופעה זו מבטאת את עודף ההיצע של המשאיות הקלות, שהביקוש לשירותיהן פחת בשנים האחרונות עם שינוי הרכב המטענים ועליית מרחקי ההובלה. כן משקפת היא את הגיל הגבוה של משאיות אלה — למעלה מ-9 שנים — המביא לירידה ברמת השירותים, וכתוצאה מכך — לירידה בביקוש, וכן להארכת זמן הבטלה כתוצאה משהייה במוסכים.

מספר ימי העבודה של המשאיות והקילומטראז' הממוצע למשאית עולים עם עליית הטונאז' המורשה (ראה לוח י"ג-17). תופעה זו נובעת, כנראה, מכך שעודף הביקוש פוחת עם גידול הטונאז' המורשה, וכן מכך שהמשאיות הגדולות יותר מופעלות לרוב על-ידי חברות הובלה גדולות, הנהנות מהתמחות בסוגים מסוימים של הובלות, לפי חוזים לטווח ארוך, ומריכוז ההובלות בקווים קבועים. בממוצע כללי הגיע מספר ימי העבודה למשאית ל-4 לשבוע, הקילומטראז' — ל-390 ק"מ לשבוע, ומרחק הנסיעה הממוצע — ל-18 ק"מ.

מבחינת צורת הבעלות של הרכב ניתן לחלק את ענף המשאיות בישראל ל-3 קבוצות עיקריות: א. בעלות פרטית ושותפויות; ב. חברות; ג. קואופרטיבים ובעלות ציבורית (הממשלה, הרשויות המקומיות ומוסדות ציבור אחרים). חלקן של המשאיות שבבעלות פרטית ובעלות שותפויות הגיע ב-1961 ל-54 אחוזים מכלל מצבת המשאיות. חלקה של קבוצה זו בכלל הקילומטראז' של המשאיות נמוך מזה במקצת — 52 אחוזים. חלקן של הרכב שבבעלות חברות וקואופרטיבים הגיע ל-37 אחוזים, וחלקו בכלל הקילומטראז' גבוה מזה במקצת — 39 אחוזים. שיעור הניצול הגבוה ביותר היה ברכב שבבעלות ציבורית — 5.3 ימי עבודה בשבוע לעומת 3.9 ברכב שבבעלות חברות וקואופרטיבים, ושיעור דומה ברכב שבבעלות פרטית ובעלות שותפויות.

לוח י"ג-18

ימי עבודה, מספר הנסיעות בשבוע, הקילומטראז' והתחלקות הקילומטראז' של המשאיות, לפי צורת הבעלות, 1961

צורת הבעלות	התחלקות מספר המשאיות באחוזים	ימי עבודה ממוצע למשאית בשבוע	קילומטראז' ממוצע למשאית בשבוע	קילומטראז' ממוצע לנסיעה
פרטי ושותפות	54	3.8	370	17
חברה וקואופרטיב	37	3.9	407	24
אחר (ממשלה, רשויות מקומיות ומוסדות ציבור אחרים)	9	5.3	429	12
כל צורות הבעלות	100	4.0	389	18

ה מקור: תוצאות ארעיות של סקר המשאיות שנערך על-ידי הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, 1961.

מתוך מטרה לסייע בתכנון הפיתוח ובהפעלה של התובלה המוטורית הוכנה הצעת חוק מועצת ההובלה במשאיות. לפי הצעת חוק זו תכלול המועצה נציגים של הממשלה, המובילים והלקוחות, ומתפקידה יהיה לארגן את ענף המשאיות, להגדיל את יעילותו על-ידי תכנון תנועת המטענים ולפקח על התעריפים.

(ב) האוטובוסים

התפוקה הריאלית של הקואופרטיבים להובלת נוסעים גדלה ב-1961 ב-5.2 אחוזים לעומת 6 אחוזים ב-1960. קילומטראז' הנסיעה של שלושת הקואופרטיבים גדל מ-142 מיליון ק"מ/אוטובוס ב-1960 ל-152 מיליון ב-1961.

למצבת האוטובוסים נוספו ב-1961 144 אוטובוסים, כתוצאה מכך גדל מספר מקומות הישיבה ב-5 אחוזים והגיע ל-92 אלף. בקירוב. 93 אחוזים מכלל האוטובוסים הם רכב ציבורי, 3 אחוזים — אוטובוסים של חברות תיירות, ו-4 אחוזים — אוטובוסים פרטיים, המשמשים מוסדות חינוך ומוסדות ציבור.

המגמות העיקריות, שצינו את שירותי האוטובוסים בשנים האחרונות, ניכרו גם ב-1961: נמשך התהליך של חידוש צי האוטובוסים והרחבתו, תוך מעבר ממנועי בנזין למנועי דיזל ושמירה על סטנדרטיזציה בסוגי הרכב; כתוצאה מכך ירד הגיל הממוצע של האוטובוסים ועלתה

ההומוגניות בתוצרים ; פחתה הצפיפות באוטובוס וגדלה תדירות הנסיעות כתוצאה מגידול היצע שירותי האוטובוסים בקצב מהיר יותר מן הביקוש ; גדל הקילומטראז' הממוצע לאוטובוס עקב שיפורים ארגוניים וירידת הגיל הממוצע, שהביאו ליתר ניצולת של הרכב. בהכנסה לק"מ חלה ירידה בגלל ירידת הצפיפות באוטובוסים וגידול משקלם של הקווים הארוכים. במדד תעריפי הנסיעה באוטובוסים חלה עלייה של 14.3 אחוזים. בקווים העירוניים חלה עלייה של 13.7 אחוזים, ובקווים הבינ-עירוניים — של 15.6 אחוזים.

לוח י"ג-19

מספר האוטובוסים, החוצאות לשירותי אוטובוסים, מספר מקומות הישיבה והקילומטראז', 1957 עד 1961*

(מדדים : 100 = 1955)

השנה	מספר האוטובוסים	החוצאות לשירותי אוטובוסים **	מספר מקומות הישיבה	הפדיון למקום ישיבה ***	הקילומטראז' השנתי	הכנסה לק"מ ***
1957	105.7	108.0	114.2	94.5	111.3	98.1
1958	113.6	121.8	128.5	95.6	127.9	96.2
1959	121.3	134.1	140.0	94.9	147.9	90.6
1960	124.4	142.0	147.8	96.1	158.2	90.6
1961	129.4	149.5	154.7	96.7	169.4	86.7

* הנתונים מתייחסים לשלושת הקואופרטיבים להובלת נוסעים, "אשד", "דן" ו"המקשר".

** במחירים קבועים של 1955. להוציא חבילות ושונות.

*** במחירים קבועים של 1955.

ה מ ס ו ר : נתוני משרד התחבורה, הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה וחברות האוטובוסים.