

התחבורה

התפוקה הריאלית של התחבורה גדלה בשנת 1960 ב־11 אחוזים בהשוואה לשנת 1959. שיעור הגידול גבוה במקצת מאשר ב־1959, וכן משיעור הגידול הממוצע בחמש השנים האחרונות. הגידול בתפוקה ציין את כל ענפי המשנה, והיה רב בעיקר בתעופה, בספנות ובתובלה במשאיות. שיעור הגידול בתפוקת הרכבת היה נמוך במידה ניכרת משיעור הגידול הממוצע בחמש השנים האחרונות, בעוד שבתעופה, בספנות ובמשאיות היה שיעור הגידול גבוה במקצת ממוצע זה. לאחר תקופת יציבות של שנתיים חלה ב־1960 עלייה ניכרת במחירי התחבורה. שיעור העלייה מגיע ל־7 אחוזים והוא גבוה משיעור העלייה ברמת המחירים הכללית במשק, עליית המחירים נובעת מהעלאת תעריפי האוטובוסים לאחר ביטול הסובסידיות, מהעלאת תעריפי הנסיעה ברכבת, מהעלאת תעריפי הנמלים, שעמדו בתוקפם מאז 1954, ומהעלאת שיעורי מס הנסיעות באניות ובמטוסים. תעריפי ההובלה במשאיות שנשארו ברמה יציבה מאז 1957 לא נשתנו כמעט גם ב־1960.

בהשקעות בתחבורה¹ חלה בשנת 1960 עלייה ניכרת, של 53 אחוזים — מ־88 מיליון ל"י ב־1959 ל־135 מיליון ל"י ב־1960. עיקר ההשקעות נעשו באניות — 61 מיליון ל"י ; במכוניות — 38 מיליון ל"י ; בכבישים — 16 מיליון ל"י ; ובנמלים — 7 מיליון ל"י.

מספר המועסקים בענף התחבורה עלה בשנת 1960 ב־5 אחוזים. כלל תשלומי השכר, להוציא תשלומים לחברי קואופרטיבים, גדלו בשנת 1960 ב־10 אחוזים. גידול זה נובע מהעלייה במספר השכירים, מעלייה של 4 אחוזים בקירוב בהכנסה הממוצעת לשכיר, ומעלייה קלה בתשלומים הנלווים. עיקר העלייה בשיעורי השכר חלה בנמלים ובתעופה.

הטונאז' הכולל של צי הסוחר הישראלי גדל בשנת 1960 בשיעור ניכר ; כתוצאה מכך ומהתאוששות חלקית מתנאי השפל בספנות העולמית, גדלה תפוקת הספנות ב־20 אחוזים — שיעור הגבוה במידה ניכרת משיעור הגידול בשנתיים הקודמות. כן גדל חלקה של הספנות הישראלית בהובלת מטענים לישראל וממנה, עלו במקצת תעריפי ההובלה וחל שיפור במצב הרווחיות של הספנות. מאידך, יש סימנים לירידת שיעור הניצולת של הצי בהובלת מטענים, שנבעה, בחלקה, מגידול חוסר האיוון בין מטעני היבוא והיצוא (ראה להלן). כן חלה ירידה בחלקה של הספנות הישראלית בהובלת נוסעים לישראל וממנה, וצומצמה פעילות הצי הישראלי בין נמלים זרים.

בפעולתה של חברת "אל-על" חל בשנת 1960 שיפור ; התפוקה הריאלית גדלה ב־24 אחוזים, שיעור הניצולת של המטוסים עלה, פחתו האיחורים, גדלה התפוקה הממוצעת לעובד ופחתו ההוצאות ליחידת תפוקה ; מחיר הדולר הנחסך בפעולות אל-על ירד במקצת.

מאידך, ירד חלקה של "אל-על" בהובלת נוסעים לישראל וממנה, וכן בהובלות מעל האוקינוס האטלנטי.

¹ במחירים קבועים, להוציא השקעות בדואר וקווי נפט.

חשינויים בתפוקה הריאלית ושינויי המחירים בענפי המשנה של התחבורה,
1956 עד 1960

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

* מספרים מתוקנים בהשוואה לדו"ח בנק ישראל 1959 עקב שינוי בשיטת השקלול.

** השקלול מבוסס על אומדן הערך המוסף של ענפי המשנה בתחבורה לפי הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה.

*** לרכות מס נסיעות.

תפוקת הנמלים עלתה ב-1960 ב-8 אחוזים לאחר גידול של 23 אחוזים ב-1959. אף-על-פי שהעלייה הניכרת בתפוקה לא היתה מלווה בגידול כושר הייצור, חל ב-1960 שיפור בפעולתו של נמל חיפה, שבא לידי ביטוי בעליית פריזון העבודה וקיצור זמן שהיית האניות. מאידך, בשל ההרחבה הניכרת של עבודה במשמרות נוספות, גידול מספר השעות הנוספות וניצול יתר של גורמי הייצור הקבועים חלה עלייה בהוצאות ליחידת תפוקה. בתעריפי שרותי הנמלים חלה בשנת 1960 עלייה של 10 אחוזים.

בהתחשב בגידול הצפוי בטונאז' היבוא והיצוא בשנים הקרובות, הוחל בהכנות המעשיות לבניית נמל עמוק-מיים נוסף באשדוד על מנת להקטין את העומס בנמלים. אושרה למטרה זו הלוואה מהבנק העולמי בסכום של 27.5 מיליון דולר, והוצא מכרז לביצוע עבודות השלב הראשון. קצב הגידול של תפוקת הרכבת הואט בשנת 1960 ועמד על 2 אחוזים בלבד, לעומת גידול ממוצע של 14 אחוזים בחמש השנים האחרונות; בהובלת נוסעים חלה ירידה של חצי

אחוז בקירוב. כן חלה ירידה בשיעור הניצולת של רכבות הנוסעים. בנתונים הכספיים של הרכבת חל שיפור, שנבע בעיקר מהעלאת תעריפי הנסיעה ב־12.5 אחוזים. מספר כלי הרכב הממונעים גדל ב־1960 ב־14 אחוזים. עיקר הגידול חל ברכב פרטי, במשאיות ובאופנועים. התפוקה הריאלית של המשאיות גדלה ב־10 אחוזים ותפוקת האוטובוסים — ב־6 אחוזים.

על אף אי־עליית תעריפי ההובלה במשאיות בשנים האחרונות, בשעה שמחירי התשומות עלו, לא פחתה הרווחיות של המשאיות הכבדות — דבר הנובע מתהליך הדיזליזציה וייעול תהליכי העבודה, שהפחיתו את ההוצאות ליחידת תפוקה. מאידך, חלה ירידה ברווחיות המשאיות הקלות כתוצאה מעליית רמת ההוצאות ליחידת תפוקה והחרפת התחרות בחלק זה של הענף.

1. הספנות

מאז ראשית 1957 נחונה הספנות העולמית בתנאי שפל, הנובע מעודף היצע של אניות; הביטוי לכך — אבטלת אניות, ירידת תעריפים, תחרות חריפה להשגת מטענים, ירידה בשיעור הניצולת של הצי, וכתוצאה מכל אלה — ירידת הרווחיות של חברות הספנות. מדד תעריפי ההובלה לחכירת אניות לתקופת זמן בשוקי הסחר הנודד¹ היה נמוך בשנת 1959 ב־57 אחוזים מאשר ב־1955.

גם בשנת 1960 נמשך השפל, אך ניכרו סימני התאוששות — בעיקר בסוף השנה — שהתבטאו בנטייה לעליית תעריפים, בגידול טונאז' ההובלה, ובירידה ניכרת בטונאז' האניות שהובטלו. הטונאז' העולמי של האניות המובטלות עמד ב־1960 על 3.5 מיליון טון לעומת 9.3 מיליון טון ב־1959 ו־6.5 מיליון טון ב־1958. כתוצאה מירידה ניכרת זו בטונאז' האניות המובטלות, חלה ירידה בעודף היצע האניות ופחת הלחץ להורדת תעריפים. במדד תעריפי ההובלה של אניות חכורות לתקופת זמן חלה בשנת 1960 עלייה של 18.5 אחוזים אך הוא היה נמוך עדיין ב־45 אחוזים מאשר ב־1957.

בשנת 1960 חל גידול ניכר בטונאז' הכולל של צי הסוחר הישראלי מ־321 אלף טונות מעמס² ב־1959 ל־462 אלף טונות — גידול של יותר מ־44 אחוזים. גידול זה בא על־ידי תוספת נטו של 5 אניות משא במעמס של 74.1 אלף טון ו־2 מיכליות להובלת דלק, שאחת מהן מיכלית ענק במעמס של 46,400 טון. כלל מצבת הצי הגיעה בסוף 1960 ל־52 אניות. עיקר הגידול בטונאז' האניות היה במיכליות; טונאז' המיכליות גדל ב־74 אחוזים לעומת גידול של 35 אחוזים בטונאז' אניות המשא. כבשנת 1959 לא חל שינוי במספר אניות הנוסעים. בשנת 1960 נגרעו ממצבת הצי שתי אניות מיושנות: "צפונית" שנבנתה בשנת 1937, ו"אברהם גרץ", שנבנתה בשנת 1920.

כושר ההובלה של אניות הסוחר הישראליות גדל בשנים האחרונות ביותר מגידול טונאז' האניות כתוצאה מירידת הגיל הממוצע ומעליית המהירות הממוצעת. בדומה ל־3 השנים שקדמו לה נמשכו גם ב־1960 המגמות של ירידת הגיל הממוצע, וירידת חלקן של האניות המיושנות, בנות 20 שנה ומעלה. חלקן של אניות אלה ירד מ־23 אחוזים מכלל מעמס הצי ב־1958 ל־15 אחוזים ב־1959 ול־7 אחוזים ב־1960. הגיל הממוצע של הצי³ ירד מ־7.5 שנים ב־1959 ל־5.5 שנים ב־1960. גיל זה, שהוא מהנמוכים בעולם, מעלה את כושר ההובלה, מפחית את ההוצאות לתיקונים והחזקה ומאפשר יתרון בתחרות כתוצאה מהשרות המהיר. מאידך

¹ מדד תעריפים ההובלה לאניות חכורות של לשכת הספנות הבריטית.

² Dead Weight

³ משקל לפי טונאז' התפוסה של האניות.

לוח י"ג-2

אניות הפוחר הישראליות לפי סוג האנייה, התפוסה והמעמס, ער 1957 עד 1960

(סוף התקופה)

סוג האנייה	מספר האניות				התפוסה ברוטו (טונות)				המעמס (טונות)			
	1957	1958	1959	1960	1957	1958	1959	1960	1957	1958	1959	1960
אניות גוסעים												
ואניות מעורבות *	6	6	5	5	53,745	53,745	42,730	42,755	27,038	27,038	20,338	20,435
אניות משא	24	31	35	40	135,914	104,341	145,086	199,305	154,641	197,720	211,645	285,769
מיכליות**	4	4	5	7	34,527	34,527	57,852	99,748	53,058	53,058	89,260	155,309
סך הכל	34	41	45	52	224,186	192,613	245,668	341,808	234,737	277,816	321,243	461,513

* אניות המיועדות למשא ולנוסעים כאחת.

** לרבות שתי מיכליות ב"שלוש 1959 ושלוש ב"1960, שאינן מניפות דגל ישראל.

ה מקור: משרד התחבורה, אנף הפסנות והנפלים.

מביא הוא לרמה גבוהה של הוצאות על פחת וריבית — חלקן של אלה בכלל הוצאות הספנות הישראלית הגיע בשנת 1960 21% אחוזים.

גורם נוסף שהגדיל את כושר ההובלה של הצי הישראלי בשנים האחרונות הוא עליית המהירות הממוצעת; זו גדלה מ-12.5 קשר בממוצע ב-1955 ל-14.8 קשר ב-1960, כתוצאה מהחלפת אניות מיושנות בחדישות, ומתוספת אניות חדישות, שמהירותן גדולה יותר.

כושר ההובלה של הצי, הנמדד על ידי מכפלת השינוי במעמס בשינוי במהירות הממוצעת, גדל בשנת 1960 ב-33 אחוזים. שיעור זה, הגבוה משיעור גידול התפוקה הריאלית של הספנות, מלמד על ירידה בניצולת.

לוח י"ג-3

אניות הסוחר הישראליות לפי הגיל, 1959 ו-1960

הגיל	1960			1959		
	מעמס		מספר האניות	מעמס		מספר האניות
	טונות	אחוזים		טונות	אחוזים	
כל הגילים	461,513	100.0	52	321,243	100.0	45
עד 2 שנים	220,540	47.8	16	107,394	33.4	15
3 עד 5 שנים	135,482	29.4	16	125,630	39.1	16
6 עד 10 שנים	58,408	12.7	13	25,444	7.9	5
11 עד 15 שנים	2,963	0.6	1	3,050	1.0	1
16 עד 20 שנים	10,688	2.3	1	10,688	3.3	1
20 שנים ויותר	33,432	7.2	5	49,037	15.3	7

המקור: חישובי בנק ישראל, על יסוד נתוני אגף הספנות והנמלים במשרד התחבורה.

(א) הובלת מטענים

התפוקה הריאלית של הספנות הישראלית, לרבות אניות חכורות המופעלות על-ידי חברות הספנות הישראליות, בהובלת מטענים, גדלה ב-1960 ב-16 אחוזים. הפדיון הכולל מהובלת מטענים הגיע בשנת 1960 ל-40.1 מיליון דולר; מהם — 28.5 מיליון דולר מאניות בדגל ישראל ו-11.6 מיליון דולר — מאניות חכורות.

עקב הגידול שחל במספר האניות בדגל ישראל בשנת 1960, והשפל בספנות העולמית, שגרם לקשיים בהשגת מטענים נוספים, ירד חלקן של האניות החכורות בכלל פעילות הספנות הישראלית מ-38 אחוזים ב-1959 ל-29 אחוזים ב-1960¹. כתוצאה מכך חלה בשנת 1960 ירידה של 11.2 אחוזים בתפוקת האניות החכורות בהובלת מטענים, לעומת גידול של 32.8 אחוזים בתפוקת האניות בדגל ישראל.

את ארבע השנים האחרונות מציינת מגמה של ירידת היחס שבין הטונאז' שהובל בפועל לבין מעמס² הצי. בעוד שבשנת 1957 היה טונאז' המטענים היבשים שהובל על-ידי אניות בדגל ישראל גדול פי 8.1 מהמעמס הממוצע של האניות באותה שנה, עמד יחס זה ב-1958 על 6.8; ב-1959 —

¹ לרבות הובלת דלק במיכליות.

² מעמס בממוצע שנתי, משוקלל לפי מספר חדשי הפעלת האניות.

על 6.6 ; וב-1960 — על 5.8. הירידה היא בחלקה תוצאה מהתארכות קווי ההובלה ומשינוי הרכב המטענים, ובחלקה — מירידת שיעור הניצולת.

הירידה בשיעור הניצולת של אניות המשא בשנת 1960 מוצאת לה ביטוי גם בהפרש שבין הגידול בכושר ההובלה של האניות לבין הגידול בתפוקתן הריאלית. כושר ההובלה של אניות המשא, לרבות מיכליות, גדל בשנת 1960 ב-38 אחוזים לעומת גידול של 33 אחוזים בתפוקה הריאלית. גם הפרש זה אינו כולו פרי ירידת שיעור הניצולת והוא עלול לנבוע בחלקו מהשינוי בהרכב המטענים ובאורך הקווים של חברות הספנות הישראליות ; כן עשויה להתבטא כאן השפעתם של גורמים, שאינם תלויים בספנות הישראלית, כגון משך השהייה בנמלים בהמתנה לפריקה וטעינה.

בכמות המטענים היבשים, שהובילה הספנות הישראלית בכל הקווים, באניות בדגל ישראל ובאניות חכורות, חל ב-1960 גידול קל, של 1.5 אחוזים בלבד — מ-2,403 אלף טונות ב-1959

לוח י"ג-4

ההובלה הימית לישראל וממנה, לפי דגל האנייה, 1955 עד 1960

(אלפי טונות משקל)

מטען יבש				הדגל והשנה
דלק	סך הכל	יצוא	יבוא	
דגל ישראל				
217	576	175	401	1955
341	699	260	439	1956
211	732	216	516	1957
275	696	201	495	1958
506	984	241	743	1959
1,844	1,127	299	828	1960
כל הדגלים				
1,458	2,165	640	1,525	1955
1,275	2,170	699	1,471	1956
1,727	2,402	862	1,540	1957
1,730	2,421	773	1,648	1958
—	2,974	1,092	1,882	1959
—	3,214	1,179	2,035	1960
האחוז תחת דגל ישראל				
15	27	27	26	1955
27	32	37	30	1956
12	30	25	34	1957
16	29	26	30	1958
—	33	22	39	1959
—	35	25	41	1960

ה מ ק ו ר : חברות הספנות והלשכה המרכזית לסטטיסטיקה.

ל-2,438 אלף טונות ב־1960. שינוי זה מורכב מגידול של 2 אחוזים בכמות המטענים שהובלו באניות חכורות ומגידול של פחות מאחוז אחד בטונאו' שהובל על־ידי אניות בדגל ישראל. שיעור הגידול נמוך במידה ניכרת משיעור הגידול הממוצע בחמש השנים הקודמות ומשיעור הגידול ב־1959.

תפוקת הספנות מורכבת משני מרכיבים: טונאו' ומרחקי הובלה, ולכן אין להסיק מתוך הגידול הקל בטונאו' מסקנות בדבר פעילות הספנות. העלייה שחלה בתפוקה הריאלית בהובלת מטענים לעומת העדר שינוי כמעט בכמות המטענים, מלמדת על גידול במרחקי ההובלה, גידול שכתוצאה ממנו עלתה ההכנסה הממוצעת לטון מטען שהובל.

לוח י"ג-5

הובלת מטענים על־ידי חברות הספנות הישראליות, 1958 עד 1960

(אלפי טונות־משקל)

סוג המטען והשנה	לישראל וממנה		בין נמלים זרים		סך הכל	
	באניות בבעלות ישראלית	באניות חכורות	באניות בבעלות ישראלית	באניות חכורות	באניות בבעלות ישראלית	באניות חכורות
מטען יבש						
1958	696	394	528	239	1,224	633
1959	984	482	376	561	1,360	1,043
1960	1,127	555	246	510	1,373	1,065
דלק						
1958	275	—	351	—	*626	—
1959	506	—	50	—	**556	—
1960	1,844	—	—	—	1,844	—

* להוציא 485 אלף טונות דלק, שהובלו מסוכריר לחיפה.

** להוציא 28 אלף טונות דלק, שהובלו מסוכריר לחיפה.

ח מ ק ו ר : חברות הספנות.

המגמה של התארכות מרחקי ההובלה הממוצעים נמשכת זה שלוש שנים והיא נובעת מעליית חלקם של הקווים הארוכים, בעיקר למזרח הרחוק, לארצות הברית ולאגמים הגדולים. נוסף להובלות לישראל וממנה מפעילות חברות הספנות הישראליות אניות להובלת מטענים בין נמלים זרים, הן בקווים נפרדים בתחום זה והן כהשלמה להובלות לישראל וממנה. מרבית ההובלות בין נמלים זרים מבוצעות בשנתיים האחרונות באניות חכורות. בשלוש השנים האחרונות ניכרת מגמה של ירידת הטונאו' המובל בין נמלים זרים על־ידי אניות בדגל ישראל, הן בגודלו המוחלט והן כאחוז מכלל הטונאו' שהובל על־ידי הספנות הישראלית. בעוד שבשנת 1958 הגיע חלקו של הטונאו' שהובל בין נמלים זרים ל־43 אחוזים מכלל הטונאו' שהובל באניות ישראליות, הרי ב־1959 הוא ירד ל־28 אחוזים וב־1960 — ל־18 אחוזים. ירידה זו היא תוצאה מהגידול הניכר בכלל טונאו' היבוא והיצוא לישראל, המאפשר לחברות הספנות להרחיב את פעילותן בתחום זה, וכן מהשפל בספנות העולמית שהשפעתו על ירידת התעריפים היתה ניכרת יותר בתחום הסחר הנודד מאשר בתחום ההובלות בקווים.

חלקו של היבוא בכלל הטונאז' שהובל על-ידי הספנות הישראלית גדל בשלוש השנים האחרונות יותר מחלקו של היצוא. אחוז מטעני היבוא בכלל הטונאז' שהובל בדגל ישראל, גדל מ-40 אחוזים ב-1958 ל-60 אחוזים ב-1960. גידול זה נובע מירידת חלקן של ההובלות בין נמלים זרים ומעלייה קלה בלבד בחלקם של מטעני היצוא.

בחמש השנים האחרונות חל גידול איטי בחלקה של הספנות הישראלית בהובלת מטענים לישראל וממנה, בשיעור ממוצע של 1.5 אחוזים לשנה. חלקה של הספנות הישראלית עמד בתקופה זו על — 30 אחוזים בממוצע מכלל היבוא והיצוא. ב-1960 גדל חלקה של הספנות הישראלית בהובלת מטענים לישראל וממנה מ-33 אחוזים ב-1959 ל-35 אחוזים; גידול זה הגבוה מהגידול הממוצע בחמש השנים האחרונות סיבתו בגידול הניכר בכושר ההובלה של הספנות הישראלית. חלקו של הטונאז' שהובל על-ידי חברות הספנות הישראליות, באניות ישראליות ובאניות חכורות כאחת, גדל ב-3 אחוזים — מ-49 אחוזים ב-1959 ל-52 אחוזים ב-1960.

חלקה של הספנות הישראלית בהובלת מטעני היצוא נמוך במידה ניכרת מאשר במטעני היבוא. שיעור הגידול השנתי הממוצע במטעני היצוא בחמש השנים האחרונות נמוך גם הוא מאשר במטעני היבוא. כתוצאה מתופעה זו, הנובעת מתנאי ההובלה המקובלים בסחר הבין-לאומי, גדל חלקם של מטעני היבוא בכלל פעילות הספנות הישראלית, בקווי ישראל מ-63 אחוזים ב-1956 ל-74 אחוזים ב-1960. חוסר איזון זה בין מטעני היבוא והיצוא, ההולך וגדל בשנים האחרונות, מביא לירידת שיעור הניצולת של הצי בהובלות מישראל. מגמה הפוכה מציינת את האניות הזרות הפועלות בקו ישראל: אצלן הולך חוסר האיזון ומצטמצם מאז 1955. בעוד שבדומה לאניות בדגל ישראל, היו מטעני היבוא שהובלו באניות זרות, ב-1955 71 אחוזים מכלל הטונאז' שהובל בהן לישראל וממנה, לא היו מטענים אלה בשנים 1959 ו-1960 אלא 57 ו-58 אחוזים מכלל הטונאז'. תופעה זו של איזון מלא כמעט בין מטעני היבוא והיצוא בחברות הספנות הזרות לעומת חוסר איזון ניכר בצי הישראלי, מביאה לירידת הרווחיות היחסית של הצי הישראלי; השפעת הפער בין היקף מטעני היבוא והיצוא על שיעור הניצולת של הצי ועל הרווחיות, גדולה עוד יותר מכפי שמעידים נתונים אלה — בשל חוסר התיאום מבחינת המועדים.

(ב) הובלת נוסעים

כושר הובלת הנוסעים של הצי הישראלי לא גדל בשנת 1960 — ונשאר, בדומה ל-1959, 1,640 נוסעים למסע, ב-3 אניות הנוסעים ו-626 נוסעים בשתי אניות מעורבות. מספר הנוסעים שהובילה הספנות הישראלית בכל הקווים גדל ב-1960 ב-10 אחוזים — מ-64,000 נוסעים בשנת 1959 ל-70,330. על אף הגידול במספר הנוסעים פחתה התפוקה הריאלית של הספנות מהובלת נוסעים ב-1.3 אחוזים. תופעה זו מוסברת בירידת ההכנסה הממוצעת מנוסע, שנבעה מירידת מרחקי הנסיעה הממוצעים, ומעליית משקלן של ההנחות, הניתנות לקבוצות מאורגנות.

תעריפי הנסיעה הועלו בשנת 1960 ב-9 אחוזים, בקירוב; עלייה זו נבעה כולה מהעלאת מס הנסיעות בסוף פברואר מ-40 אחוזים ממחיר הכרטיס ל-55 אחוזים, ואילו בתעריפים המגיעים לידי חברות הספנות לא חל שינוי.

לאחר עלייה ניכרת ב-1956, מצוין קו של ירידה את חלקה של הספנות הישראלית בהובלת נוסעים לישראל וממנה; ב-1957 הגיע חלקה של הספנות הישראלית ל-74 אחוזים ואילו בשנת 1960 הוא ירד עד 64 אחוזים.

הירידה מוסברת על-ידי החרפת התחרות מצד חברות ספנות זרות, המפעילות אניות נוסעים עממיות בתעריפי נסיעה זולים יותר. היצע מקומות הנסיעה של חברות אלה גדל ב-1960 במידה

¹ כולל עולים.

ניכרת, בעוד שכושר הובלת הנוסעים של הספנות הישראלית נשאר ללא שינוי. כתוצאה מכך ירד חלקה של הספנות הישראלית בשנת 1960, בשיעור ניכר יותר מאשר בשנים הקודמות — 7 אחוזים.

כדי לעמוד בתחרות בהצלחה רבה יותר הוזמנה במספנה צרפתית אניית נוסעים עממית, שתוכנס לשירות ב־1961.

לוח י"ג-6

העולים * והנוסעים לישראל וממנה, לפי סוג האנייה והקו, 1955 עד 1960

סוג האנייה והשנה	נוסעים				עולים בקווי הים התיכון ***
	קווי הים התיכון **	קו אמריקה הצפונית	קו תורכיה ושונות	סך-הכל	
אניות ישראליות ****					
1955	28,300	4,600	—	32,900	32,400
1956	33,900	5,800	—	39,700	45,900
1957	39,400	7,750	—	47,150	56,400
1958	44,570	11,000	—	55,570	9,220
1959	44,940	9,660	—	54,600	9,400
1960	51,780	10,960	—	62,740	7,590
סך הכל					
1955	45,100	4,600	4,800	54,500	34,100
1956	43,400	5,800	7,400	56,600	47,200
1957	51,750	7,750	4,250	63,750	56,900
1958	61,840	11,000	4,270	77,110	11,060
1959	61,620	9,660	6,000	77,280	10,100
1960	77,020	15,170	5,490	97,680	9,570
האחוז באניות ישראליות					
1955	63	100	—	60	95
1956	78	100	—	70	97
1957	76	100	—	74	99
1958	72	100	—	72	83
1959	73	100	—	71	90
1960	67	72	—	64	79

* עולים שהסוכנות היהודית שילמה את דמי נסיעתם; עולים ששילמו בעצמם בעד כרטיס הנסיעה נחשבים כנוסעים רגילים.
 ** בעיקר לצרפת ולאיטליה.
 *** המספרים כוללים 26,800 עולים ב־1957 ו־9,500 ב־1958, שהפליגו באניות חבורות על־ידי חברה ישראלית.
 **** המספרים כוללים 1,400 נוסעים ב־1957 ו־600 ב־1958, שהפליגו באניות חבורות על־ידי חברה ישראלית. בשנים 1958 עד 1960 לא נחקרו אניות להובלת נוסעים.
 ח מ ק ו ר: "ציפי", חברת השיפ הישראלית.

שיעור הניצולת של אניות הנוסעים הישראליות הוא גבוה למדי. בקו הטרנס-אטלנטי הגיע שיעור הניצולת של אניות הנוסעים הישראליות ל-88 אחוזים במוצע ב-1958, ו-84 אחוזים ב-1959. בקו הים התיכון היה השיעור גבוה יותר והוא נאמד ב-90 אחוזים, בקירוב.

לוח י"ג

הנוסעים * לישראל וממנה, לפי דרכי הכניסה והיציאה, 1955 עד 1960

שנה	ים	אוויר	סך-הכל
מספרים מוחלטים			
1955	54,500	77,400	131,900
1956	56,600	81,000	137,600
1957	63,750	95,260	159,010
1958	77,110	133,700	210,810
1959	77,280	167,700	244,980
1960	97,680	219,100	316,780
אחוזים			
1955	41	59	100
1956	41	59	100
1957	40	60	100
1958	37	63	100
1959	32	68	100
1960	31	69	100

* פרט לעולים.

המקור: חברות הספנות וחברות התעופה.

גם ב-1960 נמשכה המגמה שציינה את שש השנים שקדמו לה: ירידת חלקה של התחבורה הימית בהובלת נוסעים בהשוואה לתחבורה האווירית. חלקם של הנוסעים לישראל וממנה בדרך הים פחת מ-40 אחוזים מכלל הנוסעים ב-1957 ל-32 אחוזים ב-1959 ול-31 אחוזים ב-1960. שיעור הירידה הממוצע מאז 1956 הוא 2.5 אחוזים לשנה.

(ג) מצב העסקים

השיפור הקל במצב העסקים של הספנות העולמית, שחל ב-1960 כתוצאה מהירידה בעודף ההיצע של אניות, נתן את אותותיו גם בספנות הישראלית: עלייה קלה חלה בתעריפים ומצב הרווחיות שופר. בעוד שבשתי השנים הקודמות ירדו תעריפי ההובלה הממוצעים של הספנות הישראלית במידה ניכרת, חלה ב-1960 עלייה קלה, בשיעור של 3.2 אחוזים. אולם בשל המשך תנאי השפל בספנות העולמית ובשל הגידול הניכר בכושר ההובלה של הספנות הישראלית חלה, כנראה, ירידה בשיעור הניצולת של הצי כתוצאה ממחסור במטענים.

סיכום הנתונים הכספיים הבלתי סופיים של הספנות הישראלית¹ לאחר צירוף הפרמיה על הערך המוסף, מלמד כי בשנת 1960 הגיעו רווחי הספנות ל-8.6 מיליון דולר לעומת 2 מיליון דולר בשנת 1959. עיקר הרווח בשנתיים אלה נבע מהפעלת אניות חכורות, שהביאה רווח של 4.1 מיליון ל"י ב-1959 ו-3.6 מיליון ל"י ב-1960 — גם ללא פרמיה לערך המוסף.

מצב הרווחיות של הספנות הישראלית מושפע מתהליך ההרחבה המהיר, בו היא נתונה בשנים האחרונות. מדי שנה בשנה גדל כושר ההובלה במידה ניכרת, נפתחו קווים חדשים וחל גידול בטונאז' ובמספר הנוסעים. כבמפעל תעשייתי, יש לראות חלק מההוצאות השוטפות בתקופה זו כהוצאות הרצה שהן חלק מההשקעה. קצב גידול ההכנסות גם הוא איטי יותר בתקופה של הרחבה מהירה עקב הקשיים הכרוכים בכיבוש שווקים חדשים. לגורם זה נודעת חשיבות יתר על רקע התחרות החריפה השוררת בשנים האחרונות בספנות העולמית.

גורם נוסף, שאין להתעלם ממנו בניתוח הרווחיות של הספנות הישראלית בשנים אלה, הוא רמת תעריפי ההובלה, הנמוכה ב-10 עד 15 אחוזים מאשר בשנים רגילות. חשבון רווח והפסד הערוך על-יסוד נתוני 1960 תוך שימוש בתעריפי הובלה גבוהים ב-10 אחוזים מאלה ששררו למעשה, מלמד, שפעולות הספנות הישראלית מהפעלת אניות בבעלות ישראלית היו מסתיימות בתנאים אלה ברווח של 2.3 מיליון דולר, גם ללא פרמיה על הערך המוסף.

על מצב הרווחיות של הספנות משפיעים גם גודל הפער בין טונאז' היבוא וטונאז' היצוא המובלים על-ידי הספנות הישראלית, וכן חוסר התאום מבחינת מועדי ההובלה הגורמים לירידת שיעור הניצול של הצי; גורמים פוליטיים מונעים את הספנות הישראלית מלפעול באזור המזרח התיכון שהוא השוק הטבעי שלה; ואילו קשיים הנובעים ממבנה ההון גורמים להוצאות גבוהות על תשלום ריבית; חלקה של הריבית בכלל ההוצאות הגיע בשנת 1960 ל-11 אחוזים.

השיפור במצב הכספי בשנת 1960 מתבטא גם בעליית שיעור התמורה להון המושקע², לגבי כלל פעולות הספנות, לרבות הפעלת אניות חכורות הגיע שיעור זה ל-5.9 אחוזים ב-1959, ול-8.1 אחוזים ב-1960. בהתחשב בתנאים המיוחדים, בהם פעלה הספנות בשנת 1960, נראה שיש עור זה כמניח את הדעת.

הקריטריון העיקרי לכדאיות הספנות מבחינת המשק, הוא מחיר הדולר המוסף. קריטריון שני במעלה הוא אחוז הערך המוסף. במקרה שלפנינו אין שני הקריטריונים מביאים לידי אותה מסקנה; מחיר הדולר המוסף בשלוש השנים האחרונות היה נמוך בהשוואה לענפים אחרים במשק, אך מאידך נמוך גם אחוז הערך המוסף. מחיר הדולר המוסף של הספנות הישראלית מהפעלת אניות בדגל ישראל³ היה בשנת 1960 2.48 ל"י. מחיר הדולר המוסף בכלל פעולות הספנות הישראלית, לרבות אניות חכורות היה 2.08 ל"י. הערך המוסף הגיע בשנת 1960 ל-25 אחוזים, בקירוב.

ב-1960 גדלה כדאיות הספנות מבחינת המשק. הערך המוסף גדל ב-44 אחוזים מ-9.7 מיליון דולר ב-1959 ל-14.0 מיליון דולר ב-1960 — מחיר הדולר המוסף ירד ב-12 אחוזים, וחלקו של הערך המוסף בפדיון עלה מ-20 אחוזים ב-1959 ל-25 אחוזים, בקירוב, ב-1960. בשתי השנים עלתה כדאיותן של האניות החכורות על זו של האניות שבבעלות ישראלית, הן מבחינת חברות הספנות והן מבחינת המשק. תופעה זו היא ביטוי לתנאי השפל בספנות העולמית, שאיפשרו חכירת אניות בתעריפים נמוכים, והפעלתן בקווים שבהם היתה השפעת השפל על התעריפים מועטת יותר. סיבה נוספת לכך היא רמת ההוצאות הגבוהה יותר בהפעלת אניות ישראליות בגלל רמת מחירי התשלומים הגבוהה יותר בארץ. כן מאפשר השימוש באניות חכורות גמישות יתר

¹ לרבות אניות חכורות המופעלות על ידי חברות הספנות הישראליות.

² התמורה להון המושקע חושבה לפי היחס בין תשלומי הריבית בצירוף הרווח נטו, לאחר תשלומי הפרמיה, לבין ההשקעה הכוללת באניות.

³ הערך המוסף במטבע חוץ ומחיר הדולר חושבו על-יסוד ההנחה של ריבית תחשיבית של 6 אחוזים על ההון המושקע באניות, שנוקפה כולה במטבע-חוץ.

הפדיון, אומדן הערך המוסף במטבע חוץ, מחיר הדולר ואחוז הערך המוסף של צי הכוח הישראלי, 1959 ו-1960

(אלפי דולרים)

1960				1959			
כל האניות שהופעלו על ידי חברות ישראליות		אניות חכורות		אניות בבעלות ישראלית		כל האניות שהופעלו על ידי חברות ישראליות	
54,804		11,605		43,199		47,797	
הפדיון (ללא מסים)							
ההוצאות במטבע חוץ:							
37,854		8,722		29,132		33,681	
יגירות							
40,819		2,965		8,751		29	
32,068		2,936		38,104		4,423	
עקיפות							
13,985		2,854		11,131		9,693	
הערך המוסף							
29,104		1,458		27,646		22,779	
ההוצאות במטבע מקומי (אלפי ל"י)							
2.08		0.51		2.48		2.35	
מחיר הדולר הנחסך (ל"י)							
25		25		26		20	
אחוז הערך המוסף							

* להוצאות במטבע חוץ נוספה ריבית תהשיבית של 6 אחוזים על ההון המושקע באניות.
המקור: בנק ישראל, על יסוד נתוני חברות הספנות.

בהפעלת האניות בהתחשב בתנאי השוק, שכן ברוב המקרים נחרכת האניה רק משהובטחו מטענים בכמות מספקת, ובמקומות המתאימים; גמישות זו מאפשרת ניצול יתר של האניות החכורות בהשוואה לאניות בבעלות ישראלית. אולם מן הראוי להדגיש, שאין מקום לדיון בהפעלת האניות החכורות בנפרד מהפעלת האניות בבעלות ישראלית בשל יחסי הגומלין שבין שני סוגי הפעילות.

2. התעופה

(א) התעופה האזרחית הבין לאומית

בשנת 1960 הפעילה חברת "אל-על" ארבעה מטוסי בריטניה בעלי כושר הובלה של 364 נוסעים ושני מטוסי קונסטלישין בעלי כושר הובלה של 126 נוסעים. נוסף על אלה הפעילה "אל-על" מטוסים חכורים, בעיקר בקו דרום אפריקה וכן לטיסות מיוחדות. חלקם של המטוסים החכורים בכלל פעולותיה של "אל-על" גדל מ-6 אחוזים ב-1959 ל-14 אחוזים ב-1960. גידול זה הוא תוצאה של עליית הביקוש לשירותי "אל-על" במידה רבה יותר, משהיה ביכולתה לספק בעזרת ציודה העצמי, כושר ההובלה של חברת "אל-על" לרבות מטוסים חכורים, הסתכם ב-1960 ב-51.5 מיליון טון/מיל לעומת 42.6 מיליון טון/מיל ב-1959.

לוח י"ג-9

נתונים תפעוליים של "אל-על"*, 1955 עד 1960

השנה	מספר הטיסות	שעות טיסה	מיל טיסה	מרחק טיסה ממוצע לנוסע (מיל)	מדד פוטנציאל ההובלה**	אחוז הניצול***
1955	906	12,374	2,566,628	2,487	100.0	64.4
1956	889	11,984	2,529,736	2,283	103.4	60.9
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	2,290	307.6	62.7

* בכל הקווים, להוציא טיסות מיוחדות.

** נמדד לפי מקומות/מיל, הניתנים לניצול.

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

ה מקור: "אל-על".

בשנת 1960 חל שיפור בנתונים התפעוליים של "אל-על" שהתבטא בהרחבת הפעילות, בעליית שיעור הניצולת, בירידה באיחורים, בגידול התפוקה הממוצעת לעובד, בירידת ההוצאות ליחידת תפוקה ובירידה קלה במחיר הדולר הנחסך. אולם מאידך חלה ב-1960 ירידה בחלקה של "אל-על" בכלל הובלת הנוסעים בדרך האוויר לישראל וממנה, ולא חל כמעט שינוי במצב הרווחיות של החברה. סיבת הדבר היא בכך שבמקביל לשיפור בנתונים התפעוליים ולירידה בהוצאות ליחידת תפוקה חלה גם ירידה בהכנסות ליחידת תפוקה.

על אף הירידה במספר המטוסים בבעלות החברה¹ גדלה התפוקה הריאלית במונחים של טון/מיל ב-24.6 אחוזים והגיעה ל-29.4 מיליון טון/מיל לעומת 23.6 מיליון ב-1959.² כושר ההובלה של המטוסים שהופעלו על-ידי החברה גדל ב-21 אחוזים, ואילו כושר ההובלה של המטוסים בבעלות החברה בלבד, גדל ב-11 אחוזים. גידול כושר ההובלה הוא, כפי שמסתבר מכאן תוצאה של הגדלת מספר הטיסות החכורות, מחד, ושל הניצול היעיל יותר של ציוד הטיסה, מאידך. מספר שעות ההפעלה הממוצע של המטוסים גדל מ-7.30 שעות ליום במטוסי הבריטניה ב-1959, ל-9.10 שעות ב-1960. עיקר הגידול חל בעונת השיא. (ראה לוח י"ג-10).

לוח י"ג-10

ניצול יומי ממוצע של מטוסי "אל-על", 1959 ו-1960

(שעות)

סוג המטוס והשנה	ממוצע שנתי	עונת השיא	עונת השפל
"בריטניה"			
1959	7.30	9.00	6.00
1960	9.10	10.40	7.40
"קונסטלישן"			
1959	4.10	4.30	3.20
1960	3.00	3.00	3.00

המקור: "אל-על".

שלא כבשנתיים הקודמות חלה עיקר ההרחבה בפעילותה של "אל-על" בקו אירופה. מספר הטון/מיל של הנוסעים והמטענים בקו זה גדל ב-27 אחוזים לעומת 18 אחוזים בקו הטרנס-אטלנטי. חלקה של "אל-על" בתנועה האווירית מעל לאוקינוס האטלנטי ירד מ-2.2 אחוזים ב-1959 ל-1.8 אחוזים ב-1960. זוהי תוצאה מהפעלת מטוסי סילון על-ידי חברות התעופה המתחרות ב"אל-על".

בשנתיים האחרונות גדל שיעור הניצול של מטוסי "אל-על". בעוד שבשנת 1959 היה שיעור התפוסה הממוצע 60 אחוזים, הרי ב-1960 הוא עלה ל-63 אחוזים. כתוצאה מכך גדלה תפוקת "אל-על" בשיעור גבוה יותר מאשר גידול כושר ההובלה. עיקר הגידול בשיעור תפוסת המטוסים חל בקו הטרנס-אטלנטי, בו גדלה התפוסה מ-59 אחוזים ב-1959 ל-64 אחוזים ב-1960. שיעור זה שווה, בקירוב, לשיעור התפוסה הממוצע של חברות תעופה בינלאומיות הפועלות בקו הטרנס-אטלנטי.

השיפור בנתונים התפעוליים התבטא גם בירידת האיחורים של מטוסי "אל-על" ב-43 אחוזים בהשוואה לשנה הקודמת; הירידה הניכרת באיחורים היא מגמה המציינת את השנתיים האחרונות, והיא מעידה על שיפור בתהליכים הארגוניים והטכנולוגיים ועל עליית רמת השירות של החברה.

¹ בשנת 1960 הפעילה "אל-על" 4 מטוסי בריטניה ושני מטוסי קונסטלישן לעומת 4 מטוסי בריטניה ו-3 מטוסי קונסטלישן ב-1959.

² כולל מטענים ונוסעים במונחי טון.

טונות/ק"מ שיוצרו, לעובד וטונות/ק"מ שנמכרו,
לעובד ב"אל-על" ובחברות אחרות, 1959*

החברה	טונות/ק"מ המיוצרות לעובד (באלפים)	טונות/ק"מ שנמכרו לעובד (באלפים)
ט.ז.א.	76.3	43.8
פאן-אמריקן	61.3	38.1
אל-על	45.4	25.2
אליטליה	44.8	24.3
בי.או.איי.טי.	33.2	18.1
קונטס	32.3	18.2
סוויס איר	31.8	19.3
איר פרנס	31.4	19.4
ס.א.ס.	30.9	17.0
ק.ל.מ.	30.5	17.3
איבריה	29.9	17.4
אולימפיק	29.1	13.9
לופטהנזה	26.6	13.9
סבנה	25.0	15.6
בי.אי.איי. וסייפרוס	22.6	14.9
איראינדיה	21.7	12.4

* כולל עובדי אדמיניסטרציה.
המקור: ריכוז סטטיסטי שנתי של י.א.ט.א.

התפוקה הממוצעת לעובד, לרבות עובדי האדמיניסטרציה, במונחי טון/מיל, גדלה ב-1960 ב-14 אחוזים. לפי נתוני י.א.ט.א. לשנת 1959 היתה "אל-על" מבחינת התפוקה לעובד, שלישית בדירוג בין 16 חברות תעופה בינלאומיות המתחרות אתה בקווים מקבילים (ראה לוח י"ג-11). המגמה של עלייה איטית בחלקה של "אל-על" בכלל הובלת הנוסעים לישראל וממנה, שנמשכה בעקביות מאז 1959, באה לקיצה ב-1960: חלקה של "אל-על" ירד מ-51 ל-48 אחוזים מכלל הובלת הנוסעים; ביטוי אחר להתפתחות זו הוא בכך, כי בעוד שתנועת הנוסעים דרך האוויר לישראל וממנה גדלה ב-1960 ב-36 אחוזים, הגיע הגידול בתנועת הנוסעים במטוסי "אל-על" ל-26 אחוזים בלבד (ראה לוח י"ג-12). הסיבות העיקריות לירידת חלקה של "אל-על" בתנועה האווירית לישראל וממנה הן:

א. מעבר של נוסעים לחברות תעופה זרות המפעילות מטוסי סילון, שנתאפשר הן מצד ההיצע על-ידי הגידול הניכר בכוחש ההובלה של חברות אלה, והן מצד הביקוש עקב העדפת מטוסי סילון. תופעה זו התבטאה בגידול חלקן של אותן חברות התעופה הזרות, שהפעילו מטוסי סילון במחצית השנייה של השנה.

ב. עקב שיטת מס הנסיעות, שהיתה נהוגה ב-1960, היתה נטיה אצל תושבים ישראלים להעדיף חברות תעופה זרות. דבר זה הוא אחת הסיבות לכך שהצלחתה של "אל-על" לשמור על חלקה בתנועת התיירים היתה ניכרת יותר מאשר אצל התושבים הישראליים.

שירותי התעופה בישראל*, 1955 עד 1960

עולים **	מטענים ודואר (טונות)	נוסעים	
מטוסים ישראליים ***			
634	708	31,400	1955
3,446	720	33,800	1956
4,222	890	41,800	1957
8,056	1,212	60,506	1958
8,491	1,620	82,376	1959
9,869	2,223	104,100	1960
כל המטוסים			
634	1,416	77,400	1955
2,446	1,530	81,000	1956
4,222	1,730	95,260	1957
8,056	2,236	133,700	1958
9,613	2,903	161,140	1959
11,683	3,782	219,050	1960
האחוז במטוסים ישראליים			
100	50	41	1955
100	47	42	1956
100	51	44	1957
100	54	45	1958
88	56	51	1959
84	59	48	1960

* להוציא את התנועה דרך שדה התעופה בחיפה.
 ** הנרת "עולים" ניתנת בהערה ללוח י"ג-12.
 *** לרבות מטוסים חכורים עלידי "אל-על".
 המקור: "על-על".

כמות המטענים והדואר שהובילה "אל-על" גדלה ב-1960 ב-31 אחוזים והסתכמה ב-6,066 אלף טון/מיל. גידול זה יש ליחס בחלקו לגידול בהטסת יצוא חקלאי לאירופה, בעיקר ירקות, פירות, ביצים ואפרוחים. לביצוע הובלות אלה הפעילה "אל-על" בעיקר מטוסים חכורים. כמויות נוספות, שלא היה באפשרות החברה להוביל, נמסרו לחברות תעופה זרות. בחלקה של "אל-על" בהובלת מטענים ודואר חלה עלייה מ-56 אחוזים ב-1959 ל-59 אחוזים ב-1960.

בתעריפי הנסיעה היסודיים של "אל-על" לא חלו שנויים ב-1960, אך עקב עליית משקל ההנחות לקבוצות מאורגנות ולנסיעות מיוחדות, ועקב שנויים בהרכב הקווים פחתה ההכנסה הממוצעת לטון/מיל מ-96.1 אגורות ב-1959/60 ל-88.5 אגורות ב-1960/61. השיפור בנתונים התפעוליים התבטא בירידת ההוצאות ליחידת תפוקה — מגמה הנמשכת בשנתיים האחרונות, מאז הפעלתם הסדירה של מטוסי הבריטניה. אולם הואיל ובמקביל ירדה גם

ההכנסה ליחידת תפוקה לא נשתנה כמעט מצב הרווחיות של "אל-על" ב-1960. פעולות "אל-על" בשנת 1960/61 מסתכמות ברווח של כ-60 אלף ל"י לאחר פרמיה לערך המוסף. התמורה להון המושקע נמוכה ביותר ועומדת בשנתיים האחרונות על 2 אחוזים בקירוב.¹ מחיר הדולר של הערך המוסף ירד מ-3.08 ל"י לדולר ב-1959/60 ל-2.92 ל"י ב-1960/61.² כתוצאה מהרחבת הפעילות של החברה גדל הערך המוסף בשנת 1960/61 ב-27 אחוזים, מ-3.9 מיליון דולר ב-1959/60 ל-5 מיליון דולר, בקירוב, ב-1960/61. חלקו של הערך המוסף בפדיון עלה מ-18 ל-20 אחוזים.

לוח י"ג-13

הפדיון, אומדן הערך המוסף במטבע חוץ, מחיר הדולר ואחוז הערך המוסף של "אל-על", 1959/60 ו-1960/61 *

(אלפי דולרים)

1960/61 **	1959/60	
25,172	21,278	הפדיון
		ההוצאות במטבע חוץ
19,498	16,713	ישראל
20,176	17,350	עקיפות
4,996	3,928	הערך המוסף
14,564	12,105	ההוצאות במטבע מקומי (אלפי ל"י)
2.92	3.08	מחיר הדולר הנחסך (ל"י)
20	18	אחוז הערך המוסף

* להוצאות במטבע חוץ נוספה ריבית תחשיבית של 6 אחוזים על ההון המושקע בציוד טיסה.

** נתונים בלתי סופיים.

המקור: בנק ישראל, על יסוד נתוני "אל-על".

כדי לאפשר ל"אל-על" לעמוד בתחרות עם חברות זרות בנסיבות אלה של מעבר לשימוש במטוסי סילון, הוזמנו בשנת 1960 שני מטוסי סילון מטיפוס בואינג 707 והוחל בהכנות לקליטתם. בחוזה ההזמנה כלולה אופציה למטוס שלישי.

ההשקעה ברכישת שני המטוסים, לרבות ציוד הקרקע והשינויים הנדרשים במבנים והדרכה, מסתכמת ב-20.5 מיליון דולר. רכישת המטוסים מומנה בחלקה על-ידי השקעות של ממשלת ישראל ובחלקה — באמצעות הלוואה של 10.5 מיליון דולר מהבנק ליצוא ויבוא האמריקאי. לפי התוכנית יופעלו המטוסים באמצע שנת 1961. עד לקבלת מטוסי הבואינג החלה "אל-על" להפעיל בינואר 1961 מטוס בואינג חכור.

¹ שיעור התמורה להון המושקע חושב לפי היחס בין תשלומי הריבית בצירוף הרווח נטו, לאחר תשלום הפרמיות, לבין ערך הנכסים של החברה.

² החשוב נערך על-יסוד ההנחה של ריבית תחשיבית של 6 אחוזים על ההון המושקע בציוד טיסה, שנוקסה כולה במטבע חוץ.

(ב) התעופה האזרחית הפנים ארצית

בשנת 1960 הפעילה חברת "ארקיע" 4 מטוסי דקוטה בעלי 32 מקומות ישיבה, מטוס דוב אחד בעל 11 מקומות ישיבה ו-2 הליקופטרים. תפוקת "ארקיע" הנמדדת בטון/ק"מ ובנוסע/ק"מ, גדלה ב-30 אחוזים. עיקר הגידול חל בטיסות חכורות, שגדלו ב-78 אחוזים; בהובלת נוסעים בטיסות רגילות היה הגידול — 19 אחוזים, ובהובלת מטענים — 12 אחוזים. מספר הנוסעים עלה ב-21 אחוזים והגיע ל-94,970 בהשוואה לעלייה של 14 אחוזים ב-1959. כמות המטענים שהובילה החברה גדלה ב-10 אחוזים. בשנת 1960 הרחיבה חברת "ארקיע" את מספר טיסותיה לחוץ לארץ, הנערכות במסגרת של טיסות מיוחדות לטוחים קצרים.

לוח י"ג-14

הנוסעים והמטענים בשירותי התעופה הפנים-ארצית, 1955 עד 1960

השנה	מספר הנוסעים	מטענים (טונות)
1955	11,700	350
1956	23,300	360
1957	66,000	380
1958	68,700	129
1959	78,300	226
1960	94,973	249

* מספר מתוקן.
ח מ ק ו ר: חברת "ארקיע".

ביוני 1960 הועלו התעריפים בקו אילת ב-12.4 אחוזים, וכתוצאה מכך גדלו הכנסות החברה ב-40,000 ל"י, בקירוב. בשיעור הניצולת של המטוסים חלה עלייה קלה, מ-74 אחוזים ב-1959 ל-75 אחוזים ב-1960. המהירות הממוצעת לשעת טיסה בארץ גדלה מ-211 ק"מ לשעה ב-1959 ל-230 ק"מ לשעה ב-1960. פעולות החברה ב-1960 נסתיימו ברווח של 20,000 ל"י — לאחר ניכוי פחת על המטוסים בשיעור של 18 אחוזים.

3. הנמלים

תפוקת הנמלים גדלה בשנת 1960 ב-8 אחוזים. ב-1959 היה שיעור הגידול 23 אחוזים. כלל טונאז' הפריקה והטעינה בארבעת הנמלים הגיע ל-3,214 אלף טון לעומת 2,974 אלף טון ב-1959. הגידול בתפוקה חל כולו בנמלי חיפה — בשיעור של 10 אחוזים — ואילת — 11 אחוזים; בנמלי יפו ותל-אביב, ירדה התפוקה ב-6 אחוזים.

לוח יי-ב-15

תנועת המסענים בנמלי הארץ, 1957 עד 1960

הנמל	אלפי טונות				אחרונים											
	פריקה וטעינה				פריקה (יבוא)				טעינה (יצוא)				כל המסענים			
	1960	1959	1958	1957	1960	1959	1958	1957	1960	1959	1958	1957	1960	1959	1958	1957
חיפה	2,677	2,427	1,998	2,021	81	80	79	82	90	87	85	85	84	83	82	83
תל-אביב	200	218	186	172	11	11	12	10	—	—	—	—	7	8	7	6
יפו	191	198	178	168	7	7	7	6	8	9	7	6	7	7	7	6
אילת	146	131	59	41	1	2	2	2	2	4	8	9	2	2	4	5
כל הנמלים	3,214	2,974	2,421	2,402	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

המקור: משרד התחבורה, מנהלות הנמלים.

גם 1960 נמשכה המגמה של גידול חלקם של המטענים הכבדים והזולים יחסית; שרשיה של מגמה זו בהעמקת הייצור, בעליית חלקם של חומרי הגלם והסחורות הבלתי מוגמרות בכלל היבוא, ובהרחבת יצוא המחצבים. למגמה זו שייך גם גידול משקלם של המטענים בתפוזות בכלל טונאו' הפריקה והטעינה. בנמל חיפה גדל חלקם של מטעני התפוזות מ-42 אחוזים ב-1959 ל-47 אחוזים ב-1960. שינויים קלים בלבד חלו בשנת 1960 בהתחלקות טונאו' הפריקה והטעינה בין ארבעת הנמלים: חלקו של נמל חיפה גדל מ-82 ל-83 אחוזים וזה של נמל אילת מ-4 ל-5 אחוזים; חלקם של נמלי יפו ותל-אביב ירד מ-14 ל-12 אחוזים.

חלקו של היצוא בכלל טונאו' הפריקה והטעינה נשאר כב-1959 — 37 אחוזים. תעריפי הנמל הקודמים עמדו בתוקפם מאז 1954. בשל העלייה הניכרת שחלה מאז במחירי התשומות — עלייה שקוזה רק בחלקה על ידי עליית פריזון העבודה — הועלו התעריפים בראשית 1960. השינויים בתעריפי העברת המטענים, לרבות סבלות וסיראות, נעשו מתוך שיקולים תמחיריים ומתוך שיקולים כלכליים כלליים, ובמיוחד בשים לב לצורך בעידוד היצוא. מתוך שיקולים אלה הוזלו תעריפי העברת מטעני היצוא ב-7 אחוזים בממוצע. ירידת ההכנסות כתוצאה מהורדת תעריפי היצוא, וכן תוספת ההוצאות לסבלות ולסיראות בגלל עליית מחירי התשומות נזקפו לתעריפי היבוא — אלה הועלו ב-33 אחוזים בממוצע. ההעלאה הממוצעת בתעריפי העברת מטעני היבוא והיצוא יחד הגיעה ל-24 אחוזים.

בתעריף הסווארות לקהל לא חל שינוי ב-1960, אולם כתוצאה מקיצוץ ההיטלים על שרות זה עלה אותו חלק מהתעריף, המגיע ליד חברות הסווארות, ב-8.5 אחוזים.

תעריפי השירותים לאניות לא שונו מאז שנות השלושים. הם היו נמוכים בהשוואה לנמלים דומים בחוץ לארץ, ובשנים האחרונות לא כיסו אפילו את ההוצאות הישירות. התעריפים החדשים שנכנסו לתקפם באוקטובר 1960, גבוהים ב-150 אחוזים מקודמיהם והם שווים ברמתם לאלה של נמלים דומים בחוץ לארץ. בממוצע¹ מגיעה ההעלאה בכלל רמת תעריפי הנמל ב-1960 ל-10 אחוזים.

לוח י"ג-16

תנועת האניות, המטענים והנוסעים בנמל חיפה, 1955 עד 1960

השנה	אניות		מטענים (פרט לדלק)			נוסעים (באלפים)	
	המספר	התפוסה נטו * (אלפי טונות)	פריקה	טעינה	סך הכל	הגיעו	הפליגו
1955	1,165	2,134	1,183	570	1,753	62	29
1956	1,014	2,021	1,145	662	1,807	74	31
1957	1,125	2,296	1,266	755	2,021	89	33
1958	1,071	2,284	1,320	678	1,998	50	40
1959	1,145	2,192	1,497	930	2,427	51	40
1960	1,191	2,477	1,674	1,003	2,677	54	46

* Net Registered Ton
ח מ ק ר : מנהלת נמל חיפה.

¹ משוקלל לפי סוגי השירותים ולפי החודשים.

כמות המטענים בנמל חיפה הגיעה בשנת 1960 ל-1.7 מיליון טון פריקה, ולמיליון טון טעינה — ב-10 אחוזים יותר מאשר ב-1959. טונאז' הפריקה גדל ב-12 אחוזים, וטונאז' הטעינה — ב-8. מספר האניות שעברו בנמל עלה מ-1,145 ב-1959 ול-1,191 ב-1960.

גם ב-1960, כבשנה שקדמה לה, היתה תפוקת נמל חיפה גבוהה מכוסר הייצור האופטימלי. כושר הפריקה והטעינה האופטימלי של הנמל נאמד ב-2.3 עד 2.4 מיליון טונות לשנה, בעוד שבפועל הגיעה התפוקה ל-2.7 מיליון טון. הדבר גרם להוצאות נוספות בשל שימוש מוגבר בארבות, שימוש בקווי רכבת מרוחקים מהרציפים והרחבת העבודה במשמרות נוספות. כן נגרמו עיכובים בהובלת משאות לנמל וממנו.

כתוצאה משיפור תהליכי העבודה בנמל חיפה קוצר בשנת 1960 זמן השהייה הממוצע, מיום בוא האנייה עד יום גמר הפריקה ב-4 אחוזים; כן חל גידול ניכר, של 19 אחוזים, בטונאז' הפריקה הממוצע ליום עבודה בפועל. ירידה קלה חלה ב-1960 גם במשך זמן המתנת האניות בנמל מיום בואן עד יום התחלת הפריקה, מ-1.3 ל-1.2 יום בממוצע. כלל מספר ימי ההמתנה של אניות עד תחילת הפריקה פחת מ-902 יום ב-1959 ל-856 יום ב-1960. תופעות אלה מוסברות בתוספת הניכרת של תשומת גורמי הייצור המשתנים, ובעליית פיריון העבודה בנמל ב-4 אחוזים לעומת 1959.

על מנת להגדיל את כושר התפוקה של הנמל הוחל בהארכת הרציפים בנמל הראשי לצד מערב ב-528 מטרים. כתוצאה מכך יגדל כושר הייצור של הנמל ב-0.6 מיליון טונות לשנה. כמה מן הרציפים החדשים יופעלו עוד בתחילת 1961, והעבודה כולה תסתיים, לפי התוכנית, סמוך לסוף 1961. הרחבה מתוכננת אחרת היא — תוספת רציפים בנמל הקישון, שיגדילו את כושר הנמל ב-0.2 מיליון טונות נוספים לשנה. לפי התוכנית תתחיל העבודה בקיץ 1961 ותסתיים לפני תחילת עונת ההדרים של 1962/63.

בתפוקת נמלי יפו ותל-אביב חלה ב-1960 ירידה. בנמלים אלה גדולות הוצאות הפריקה והטעינה וכן ההוצאות על השהיית אניות במידה ניכרת בהשוואה לנמל חיפה; הללו הם נמלים פתוחים, שכל הפריקה והטעינה נעשות בהם באמצעות סירות; כן חסרים הם בתי ממגורות, המוזילים את ההוצאה הממוצעת לפריקת דגנים; שיעור הניצולת נמוך בהם; וגדולה תלותם בתנאי מזג האוויר; ימי האבטלה בנמל יפו כתוצאה מהעדר אניות הגיעו ב-1960 ל-10 אחוזים מכלל ימי העבודה האפשריים; ימי הסערה, שבהם אין עבודה סדירה אפשרית, הגיעו ל-9 אחוזים בקירוב.

תפוקת נמל אילת גדלה ב-1960 ב-11 אחוזים — יותר משיעור הגידול הכולל בתפוקת הנמלים — והגיעה ל-146 אלף טון. בנמל ביקרו 55 אניות משא ו-30 מיכליות, בתוכן — 9 אניות משא הפועלות בקו אילת בקביעות.

גם בשנת 1960 לא נוצל הנמל במלוא כושר יצורו. עודף כושר הייצור נאמד על יסוד הנתונים הטכניים והציוד הקיים ב-40 אחוזים, בקירוב.

גידול התפוקה ב-1960 חל כולו בטונאז' הטעינה, ומתוך כך גדל חלקם של מטעני היצוא מ-66 אחוזים ל-70 אחוזים מכלל הטונאז' שעבר דרך הנמל ב-1960. מטעני היצוא העיקריים היו מלט (48 אחוזים), מחצבים (38 אחוזים) ומטען כללי (11 אחוזים). מטעני היבוא העיקריים היו גרעיני שמן (24 אחוזים), מזון לחי (7 אחוזים) ואורז (6 אחוזים).

בשנת 1960 לא בוצעו השקעות גדולות בנמל. הוחל בתכנון הנמל החדש שנועד לאפשר עגינה לשלוש אניות בנות 10,000 טון. לאחר הקמת הנמל החדש ישמש הנמל הנוכחי כנמל דיג. כדי לקדם את פני המחסור הצפוי בקיבולת הנמלים נוכח הגידול החזוי ביבוא וביצוא, הוחל ב-1960 בהכנות המעשיות להקמת נמל עמוק-מים באשדוד; פורסם מכרז בין-לאומי לביצוע עבודות השלב הראשון של הנמל, לתפוסה של 700 אלף טון, שנועדה לשמש בעיקר את יצוא ההדרים, והעבודה נמסרה לחברה לעבודות חוף ונמלים מיסודו של סולל בונה בשיתוף עם שלוש

חברות צרפתיות. חלקה של החברה הישראלית בהקמת שלב זה יגיע ל-55 אחוזים. לפי המתוכנן תתחיל עבודת הבנייה באפריל 1961 והשלב הראשון יסתיים בתחילת 1965. לצורך מימון חלק מההשקעה אישר הבנק העולמי הלוואה בסך 27.5 מיליון דולר.

4. הרכבת

בשנת 1960 הואט קצב הגידול של תפוקת הרכבת הן בהשוואה למוצא חמש השנים הקודמות והן בהשוואה ל-1959.

התפוקה הריאלית גדלה ב-2 אחוזים, לעומת 6 אחוזים ב-1959, וגידול שנתי ממוצע של — 14 אחוזים בקירוב בחמש השנים הקודמות. האטת קצב הגידול חלה הן בהובלת נוסעים והן בהובלת מטענים. סיבותיה הן גידול חלקה של התחבורה המוטורית בהובלת משאות, צמצום היקף ההשקעות הנוספות ברכבת וגידול חלקם של האוטובוסים בהובלת נוסעים בקווים הבין-עירוניים.

על אף ההרעה בנתונים התפעוליים חל שפור במצב הכספי של הרכבת, בעיקר כתוצאה מהעלאת תעריפי הנסיעה.

לוח י"ג-17

שירותי הרכבת, 1955/56 עד 1960/61

התקופה	משאות		נוסעים	
	טונות (אלפים)	טון/ק"מ (מיליונים)	מספר (אלפים)	נוסע/ק"מ (מיליונים)
1955/56	1,377	136.7	3,391	246.1
1956/57	1,534	174.6	4,565	327.3
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 *	1,961	218.0	4,362	347.0

* כולל אומדן לחדשים פברואר-מארס.
ח מ ק ו ר : דינים וחשבונות של רכבת ישראל.

שנת 1960 היתה השנה הראשונה בה לא חל גידול בתפוקת הרכבת בהובלת נוסעים. במספר הנוסע/ק"מ חלה ירידה של חצי אחוז, בקירוב, לעומת גידול ממוצע של 11 אחוזים בקירוב, בארבע השנים הקודמות, ולעומת עלייה של 6 אחוזים בתפוקת האוטובוסים ב-1960. מגמת ההאטה בקצב הגידול בהובלת נוסעים נמשכת מאז 1955, להוציא את 1959 שבה חל גידול קל של אחוז אחד.

במספר הנוסעים ברכבת חלה בשנת 1960/61 ירידה של 10 אחוזים. הירידה חלה בכל הקווים, אך היתה מודגשת יותר בקווי לוד — ירושלים, תל-אביב-דרום — לוד וחيفا — לוד. הירידה במספר הנוסעים היתה גדולה מהירידה במספר הנוסע/ק"מ; תופעה זו היא פנים אחרות של גידול מרחק הנסיעה הממוצע מ-76 ק"מ ב-1959/60 ל-80 ק"מ ב-1960/61. עליית מרחק הנסיעה הממוצע היא מגמה, הניכרת מאז 1957/8.

בשנת 1960 גדלה מידת הדיוק של רכבות הנוסעים. אחוז הרכבות שהגיעו לפי לוח הזמנים היה 60 אחוזים מכלל רכבות הנוסעים בקווים הראשיים לעומת 56 אחוזים ב-1959. עם זאת, לא חל כמעט שינוי בשיעור האיחורים הגדולים.

מאז שנת 1957/8 נמשכת המגמה של ירידה ניכרת בשיעור הניצולת של רכבות הנוסעים: מ-76.4 ב-1957/8 ירד האחוז הממוצע של המקומות התפוסים ל-58.1 ב-1959 ול-56.7 ב-1960. ירידת שיעור הניצולת נמשכה ב-1960 בכל הקווים, פרט לקווי לוד — באר-שבע וחיפה — נהריה, שחלקם בכלל הובלת הנוסעים קטן.

לוח י"ג-18

שיעור הניצולת של רכבות הנוסעים, לפי הקו, 1959 ו-1960

אחוז המקומות התפוסים		הקו
1960	1959	
56.7	58.1	כל הקווים
59.9	62.6	חיפה-תל-אביב
57.8	58.4	חיפה-לוד
56.6	60.8	לוד-ירושלים
60.3	62.4	תל-אביב-דרום-לוד
54.7	45.7	לוד-באר שבע
13.9	13.9	חיפה-הקריות-נהריה

ה מקור: רכבת ישראל.

התפוקה הריאלית של הרכבת בהובלת מטענים גדלה בשנת 1960 ב-4 אחוזים — פחות משיעור הגידול הממוצע בחמש השנים האחרונות. בדומה לשנים שקדמו היה שיעור הגידול של תפוקת הרכבת בהובלת מטענים נמוך משיעור הגידול של תפוקת המשאיות, וחלקה של הרכבת בהובלת מטענים הוסיף, איפוא, לרדת.

במספר הטונות שהובילה הרכבת לא חל כמעט שינוי ב-1960/61 (ראה לוח י"ג-19). לעומת זאת ירד מספר הטון/ק"מ ב-3.3 אחוזים. נתונים אלה הם ביטוי לירידה במרחקי ההובלה הממוצעים — מגמה השוררת מאז 1957/58: מ-129 ק"מ באותה שנה ירד מרחק ההובלה הממוצע ל-122 ק"מ ב-1958/59 ול-111 ק"מ ב-1960/61. ירידת מרחק ההובלה הממוצע על אף התארכות הקווים מלמדת על גידול משקלן של ההובלות בקווים קצרים, הנובעת בחלקה, מבניית שלוחות למפעלים ומקורות הובלה אחרים.

ב-1960/61 חל שיפור במצב הכספי של הרכבת; הגירעון השוטף ירד לרמתו הנמוכה ביותר בשלוש השנים האחרונות, והיה נמוך ב-30 אחוזים מאשר ב-1959/60: 1.6 מיליון ל"י לעומת 2.3 מיליון ל"י¹. הנתונים הכספיים, הכוללים נוסף על הוצאות התפעול גם פחת וריבית, הסתכמו ב-1960/61, בגירעון של 5.8 מיליון ל"י לעומת 6.3 מיליון ל"י ב-1959/60.

¹ בהוצאות השוטפות כלולות גם ההפרשות לפנסיה ופיצויים.

ההכנסות וההוצאות של שירותי הרכבת, 1959/60 ו-1960/61

השנה	הכנסות			הוצאות		גירעון	
	נוסעים	מטענים	שונות	סך הכל	תפעוליות * פחת ורביית **	סך הכל	תפעולי גירעון כולל
1959/60	4,251	6,106	590	10,947	13,292	3,975	2,345
1960/61 ***	4,694	6,080	930	11,704	13,292	4,180	1,588
אלפי ל"י							
1959/60	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
1960/61 ***	110.4	99.6	157.6	106.9	100.0	105.2	67.7
מדד							
1959/60	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
1960/61 ***	110.4	99.6	157.6	106.9	100.0	105.2	67.7

* לרבות הפרשות לפנסיה ופיצויים.

** פחת על-יסוד ערך הציוד, לאחר ניכוי ערך ההשקעות, שאינן מתכלות, וערך הנרשאות; חושב ל-40 שנה לפי 2.5 אחוזים לשנה.

הריבית חושבה לפי שלושה שערים: 8 אחוזים לציוד מתכלה; 8 אחוזים לעבודות עפר בסוללות, נשרים ומעבירי מים, ו-7 אחוזים על מלאי במחסנים. הריבית על ציוד מתכלה חושבה לאחר ניכוי הפחת. המקור — לפי אנף התקציבים באוצר.

*** נתונים בלתי סופיים.

המקור: דיונים וחשבונות ש' רכבת ישראל, ואנף התקציבים ש' האוצר.

שיפור המצב הכספי הוא תוצאה של העלאת תעריפי הנסיעה ב-12.5 אחוזים, ושל גידול ההכנסה הממוצעת לטון מטען/ק"מ בעקבות שינוי הרכב המטענים והקווים, בעוד שההוצאות התפעוליות נשארו ללא שינוי (ראה לוח י"ג-19). הכנסות הרכבת מהובלת נוסעים עלו פחות מאשר מדד תעריפי הובלת הנוסעים; זהו מודד נוסף לירידת התפוקה הריאלית של הרכבת בהובלת נוסעים. ההכנסות מהובלת מטענים לא נשתנו כמעט ב-1960/61 בהשוואה ל-1959/60; כאן פעלו שני גורמים מנוגדים: ירידה בתפוקת הרכבת בהובלת מטענים, מחד, ועלייה בשיעור דומה בהכנסה לטון/ק"מ, מאידך. כלל הכנסות הרכבת במחירים שוטפים עלו ב-7 אחוזים בקירוב — מ-10.9 מיליון ל"י ב-1959/60 ל-11.7 מיליון ל"י ב-1960/61.

על אף הירידה בשיעור של 4.4 אחוזים בתפוקת הרכבת בשנת 1960/61, לא נשתנו הוצאות השכר; מאידך, חלה ירידה של 6 אחוזים בהוצאות על חומרים; הוצאות הפחת והריבית עלו ב-5 אחוזים.

הרווחיות של הרכבת תלויה במידה מכרעת בהיקף תפוקתה. דבר זה נובע ממשקלן הניכר של ההוצאות הקבועות בכלל הוצאות הרכבת, ומשיעור הניצולת הנמוך של הציוד. חלקן של הוצאות הפחת והריבית, שהן רק חלק מההוצאות הקבועות, הגיע בשנת 1960/61 ל-24 אחוזים בקירוב מסך ההוצאות.

בשנים האחרונות נתקלה הרכבת בקשיים בהגדלת תפוקתה. הסיבות לכך הן התחרות מצד הרכב המוטורי ותלותה של הרכבת במערכת המסילות הקיימות, שנבנו ברובן לפני קום המדינה, ובחלקן אין הן מתאימות עוד לצורכי המשק מבחינת מקומן הגיאוגרפי. כמו כן נפגעת יכולת הרחבת התפוקה ושיפור הרווחיות על-ידי מדיניות התעריפים של הרכבת שנקבעה לפני כמה שנים, בצורה שאינה מאפשרת גמישות לגבי תנאי הביקוש המשתנים.

כתוצאה מגורמים אלה ובשל ניתוקה של הרכבת מרשת המסילות של המדינות השכנות, והטוות הקצר של קוויה, פועלת הרכבת הן בהיקף מצומצם והן בשיעור ניצולת נמוך של הציור, ולכן גבוהות ההוצאות הקבועות ליחידת תפוקה.

גורמים נוספים פעלו לקיום רמת רווחיות נמוכה בשנים האחרונות: המרכיב הגבוה של תשומת עבודה בהוצאות ליחידת תפוקה בהשוואה לארצות אחרות; אי-עליית התעריפים של הובלת מטענים מאז 1956 על אף העלייה בהוצאות ובמחירי התשומות; וויתור על הכנסות על-ידי הנחות לסוגים מסוימים של נוסעים ומטענים מתוך שיקולים כלכליים כלליים.

5. כלי רכב ממונעים

מספר כלי הרכב הממונעים: אוטובוסים, מוניות, רכב פרטי, משאיות ורכב מיוחד — גדל בשנת 1960 ב-14 אחוזים.

מספר המכוניות הפרטיות גדל ב-20 אחוזים, בקירוב, מספר המשאיות — ב-9 אחוזים, מספר האוטובוסים — ב-8 אחוזים ומספר האופנועים — ב-17 אחוזים. כבשנים הקודמות לא חל כמעט גידול במספר המוניות.

תנועת מכוניות הנוסעים, לרבות מוניות¹, גדלה ב-1960 ב-7 אחוזים — פחות מהגידול במספר כלי הרכב בתקופה זו. כבחמש השנים הקודמות ציין גם ב-1960 שיעור הגידול הרב ביותר את תנועת האופנועים: 13 אחוזים ב-1960 לאחר גידול של — 48 אחוזים ב-1959. גידול זה יש ליחס, בעיקר, לגידול הניכר במספר האופנועים בשנים האחרונות, שבהן נעשו האופנועים אמצעי תחבורה עממי. בתנועת האוטובוסים חל ב-1960 גידול של 7 אחוזים לעומת 10 אחוזים ב-1959². כלל תצורות הבנויות בתחבורה המוטורית האזרחית גדלה ב-1960 ב-6 אחוזים; שיעור הגידול בתצורות הסולר היה גבוה בהרבה — 23 אחוזים — עדות לתהליך הדיזליזציה במשאיות, באוטובוסים ובמוניות הנמשך בשנים האחרונות.

עיקרי המגמות שציינו את התעבורה המוטורית ב-1960 אינם שונים מאשר בחמש השנים שקדמו לה. העומס בכבישים גדל כתוצאה מהגידול הניכר במספר כלי הרכב שלא היה מלווה בגידול מקביל בנפח הכבישים; נטייה להגדלת האחידות ברכב הכבד; החלפת חלק ניכר מהרכב המוטורי בדגמים חדשים; והעדפת מנועי דיזל על מנועי בנזין באוטובוסים וברכב כבד בשל החיסכון בהוצאות התפעול.

(א) משאיות

בשנת 1960 גדלה תפוקת המשאיות ב-10 אחוזים בהשוואה ל-1959 והגיעה ל-240 מיליון ל"י בקירוב. מספר המשאיות, לרבות גוררים, גדל ב-1975 — גידול של 9 אחוזים. בתעריפי ההובלה במשאיות כמעט ולא חל שינוי ב-1960.

התהליכים העיקריים שציינו את משק המשאיות בשנים האחרונות היו:

א. גידול חלקם היחסי של הטנדרים והמשאיות הקלות מחד, ושל המשאיות הכבדות, מאידך — לעומת ירידה בחלקן היחסי של המשאיות הבינוניות. חלקם של הטנדרים עלה מ-47.2 אחוזים מכלל מצבת המשאיות במאס 1954 ל-52.3 אחוזים במאס 1959. חלקן של המשאיות בנות 7.5 טון ומעלה עלה באותה תקופה מ-5.5 ל-12.1 אחוזים. לעומת זאת לא גדל מספר המשאיות בנות 5 עד 7.5 טון וחלקן בכלל המשאיות ירד מ-47.3 ל-36.6 אחוזים.

ב. גידול חלקה של ההנעה בדיזל: חלקן של משאיות הדיזל עלה מ-6 אחוזים מכלל מצבת

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

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

המשאיות ב־1954 ל־16 אחוזים ב־1960. נטייה זו לדיוליזציה מובלטת במיוחד ברכב הכבד שמעל 8 טון, שבו רמת ההוצאות, נמוכה בהשוואה למשאיות בנוין בהובלת משאות כבדים למרחקים ארוכים.

ג. מגמה של התמחות בסוגי הובלה מיוחדים. המשאיות הכבדות יותר ואלו המונעות בדיול מתרכזות בעיקר בהובלות בקווים הארוכים, ואילו המשאיות הקלות המונעות בבנוין מתרכזות בעיקר בהובלת מטענים קלים, ובהובלת נוסעים בקווים הקצרים והבינוניים.

ד. גידול ממדי הסטנדרטיזציה בתוצרי הרכב. תהליך זה מתבטא בירידת הפיזור של המשאיות בין הסוגים השונים. והוא מביא לחיסכון בהוצאות על חלקי חילוף ומקל על פעולות האחזקה.

ה. מגמה של עליית הגיל הממוצע. הגיל הממוצע של כלל המשאיות, משוקלל לפי הטונאז' המורשה עלה מ־10.3 שנים ב־1945 ל־11.6 שנים ב־1960 (ראה לוח י"ג-20).

חלקן של המשאיות המיושנות בנות 10 שנים ומעלה ירד ירידה קלה, מ־61 אחוזים במארס 1954 ל־60 אחוזים במארס 1960. אך לעומת זאת עלה במידה ניכרת חלקן של המשאיות המיושנות יותר, בנות 15 שנה ומעלה, מ־13 אחוזים ב־1954 מכלל מצבת המשאיות ל־36 אחוזים ב־1960.

לוח י"ג-20

הגיל הממוצע * של המשאיות, לפי קבוצות מטען מורשה וסוג הדלק, 31 במארס 1960

הגיל הממוצע (שנים)			מטען מורשה (טונות)
כל המשאיות	דיול	בנוין	
עד 5	13.0	9.4	12.8
5.0 עד 8.9	12.6	7.3	9.0
9.0 עד 9.9	11.6	9.8	10.1
10.0 עד 11.9	8.9	9.7	9.7
12.0 עד 14.9	15.7	17.1	17.0
15.0 עד 19.9	11.8	11.8	11.8
20.0 עד 29.9	12.8	7.7	8.3
30.0 ומעלה	13.9	7.6	9.1
סך הכל	13.0	9.5	11.6

* משוקלל לפי כלי המטען המורשה בכל קבוצת מטען.
ה מקור: חישובי בנק ישראל, על סמך נתוני השכרת המרכיב ל־פסטימטיקה.

הגיל הממוצע של המשאיות בישראל גבוה מאורך תקופת ההפעלה האופטימלית מבחינה טכנית, הנאמדת ב־7 עד 9 שנים. תופעה זו מודגשת בעיקר לגבי משאיות הבנוין, שגילן הממוצע הגיע ב־1960 ל־13 שנים. הגיל הגבוה של חלק ניכר ממשק המשאיות בישראל וההתיישנות, שחלה בשנים האחרונות, מביאים לידי ירידה ברמת השירותים, לגידול בהוצאות על דלק ותיקונים ולהארכת זמן הבטלה כתוצאה משהייה במוסכים. גורמים אלה, וכן העובדה שהמשאיות המיושנות אינן מותאמות לסוגים מסוימים של הובלות, הביאו לירידה ברמת הרווחיות של בעלי משאיות אלה.

ו. אי-עלית תעריפי ההובלה על אף העלייה במחירי התשומות. תופעה זו מוסברת, בחלקה, בירידת ההוצאות ליחידת תפוקה, בעיקר ברכב הכבד; ירידה שהיא פרי תהליך הדיזלניזציה, השיפורים הארגוניים ויעול תהליכי העבודה. גורם אחר שרישמו ניכר כאן הוא עודף ההיצע של המשאיות הקלות, שיצר תנאי תחרות חריפה בחלק זה של הענף ומנע בכך העלאת תעריפים. על אף המגמה שציננה את התעריפים ואת מחירי התשומות, לא ירדה רמת הרווחיות של המשאיות הכבדות, המאורגנות ברובן בחברות הובלה גדולות, ונהנות מיתרון ההתמחות בסוגים מסוימים של הובלות, בקווים קבועים ולפי חוזים לפרק זמן ארוך.

לעומת זאת חלה בשנים האחרונות ירידה ברמת הרווחיות של המשאיות הקלות. משאיות אלה, המונעות ברובן בבנזין, מופעלות בעיקר על ידי מובילים בודדים או ארגוני הובלה קטנים, והן מבצעות בעיקר הובלות לשירותי עזר למרחקים קטנים בתחום העירוני והבין-עירוני. הירידה ברמת הרווחיות בחלק זה של הענף, נובעת מעליית ההוצאות ליחידת תפוקה, כתוצאה מהתיישנות הרכב ומעליית מחירי התשומות, לרבות מסים והיטלים, שלא קווצה על-ידי שיפורים ארגוניים וטכנולוגיים כברכב הכבד. גורם נוסף שהוריד את רמת הרווחיות של משאיות אלה הוא גידול עודף ההיצע של שירותיהן, כתוצאה מגידול כושר ההובלה שלא היה מלווה בגידול מקביל בטונאז' ההובלה. הירידה בקצב הגידול בביקוש לשירותיהן נבע מהשינויים בהרכב המטענים ובסוגי ההובלה בשנים האחרונות, עם הירידה ביבוא סחורות מוגמרות, הגידול ביבוא חומרי גלם, התארכות מרחקי ההובלה, גידול הטונאז' הממוצע של המשלוחים, והשינויים בצורת השוק. גורמים אלה הקנו יתרון לרכב הכבד יותר, המונע בדיוול, וכן לרכב להובלות בתפוזות. בשנים האחרונות ניכרת מגמה של חרפת התחרות בחלק זה של הענף המתבטאת בגידול מספר ימי האבטלה, בעליית שיעור הנסיעות הריקות, בירידת שיעור התפוסה בנסיעות המלאות, וכן בהורדת מחירים, כתנאי אשראי נוחים יותר ללקוחות ובאי גביית תשלומים בעד זמן המתנה.

על מידת הניצולת של המשאיות אין נתונים מדויקים, אך לפי האומדן: מגיעות הנסיעות הריקות ל-40 אחוזים, בקירוב, מכלל הנסיעות; שיעור הניצולת הכללי של הנסיעות שבוצעו, כלומר אחוז הטון/ק"מ שהובל, בהשוואה לטון/ק"מ האפשרי לפי המטען המורשה של המשאיות, לא השתנה בחמש השנים האחרונות, והוא נע מסביב ל-50 אחוזים.

שיעור הניצולת של הרכב הקל, בן 5 טון ומטה, והכבד, בן 8 טון ומעלה, נמוך מהממוצע, בעוד שברכב הבינוני, שהטונאז' המורשה שלו הוא 5 עד 8 טונות, מגיע שיעור הניצולת לרמה הגבוהה ביותר.

שיעור הניצולת של הרכב בנסיעות מלאות, הנמדד לפי היחס שבין הכמות שהובלה והמטען המורשה לנסיעה, נאמד לגבי מטענים רגילים ב-80 אחוזים, בקירוב. שיעור הניצולת של משאיות הבנזין נמוך במקצת מהממוצע, בעוד שבמשאיות הדיזל הוא גבוה ממנו במקצת.

(ב) אוטובוסים

התפוקה הריאלית של הקאופרטיבים להובלת נוסעים גדלה ב-1960 ב-6 אחוזים, לעומת 10 אחוזים ב-1959. קילומטראז' הנסיעה של שלושת הקאופרטיבים גדל מ-133 מיליון ק"מ ב-1959 ל-142 מיליון ב-1960.

על-ידי תוספת 55 אוטובוסים חדשים למצבת האוטובוסים ב-1960 והחלפת אוטובוסים מיושנים בחדשים וגדולים יותר גדל מספר מקומות הישיבה ב-1960 ב-6 אחוזים והגיע ל-87,657. המגמות שציננו את שירותי האוטובוסים בשלש השנים הקודמות ניכרו גם בשנת 1960. היצע שירותי האוטובוסים גדל בקצב מהיר יותר מן הביקוש וכתוצאה מכך פחתה הצפיפות

¹ על יסוד סקר הובלת מטענים בדרכים שנערך על-ידי הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה בחודש יוני 1958 ועל יסוד מקורות אחרים.

באוטובוסים וגדלה תדירות הנסיעות. כן נמשך גידול הקילומטראז' הממוצע לעובד והקילומטראז' הממוצע לאוטובוס. תופעה זו נובעת מהארכת הקווים הקיימים ופתיחת קווים חדשים לאזורים מרוחקים. בהשוואה ל-1955 גדל הקילומטראז' הממוצע לאוטובוס ב-27 אחוזים, והקילומטראז' הממוצע לעובד ב-18 אחוזים. מספר הקווים גדל מ-612 ב-1956/7 ל-700 בקירוב ב-1959/60. אורך הקווים הכולל גדל מ-19 אלף ק"מ ב-1956/7 ל-21 אלף ק"מ ב-1959/60.

תהליכי הדיזליזציה וחידוש משק האוטובוסים תוך שמירה על סטנדרטיזציה בסוגי הרכב נמשכו גם ב-1960. מספר האוטובוסים של שלושת הקואופרטיבים להובלת נוסעים גדל מ-1,685 במאָרס 1956 ל-2,070 במאָרס 1960. לעומת גידול זה של 23 אחוזים במצבת האוטובוסים גדל מספר האוטובוסים המונעים בדיוזל ב-161 אחוזים. חלקם של האוטובוסים המונעים בדיוזל הגיע בסוף 1960 ל-85 אחוזים מכלל מצבת האוטובוסים לעומת 78 אחוזים ב-1959 ו-37 אחוזים בלבד ב-1956.

תהליך הדיזליזציה התבטא גם בירידה של 22 אחוזים בתצרכת הבנוזין לעומת עלייה של 11 אחוזים בתצרוכת הסולר.

במסגרת תהליך חידוש משק האוטובוסים הוצאו מהשירות בין מאָרס 1956 ומאָרס 1960 כ-600 אוטובוסים ישנים והוכנסו לשירות כ-950 אוטובוסים חדשים. הגידול בכושר ההסעה של האוטובוסים היה ניכר עוד יותר, שכן המספר הממוצע של מקומות הישיבה באוטובוסים החדשים גדל יותר; השפעה דומה היתה לירידת מספר ימי השהייה במוסכים ולכושר התיפעול הגבוה יותר של אוטובוסים אלה. במגמה להגיע ליתר סטנדרטיזציה נרכשו מרבית האוטובוסים החדשים גם בשנת 1960 משני מפעלים: שוסון ולילאנד. חלקם של דגמים אלה בצי המכוניות של הקואופרטיבים הגיע ב-1960 ל-87 אחוזים בקירוב.

לוח י"ג-21

מספר האוטובוסים, ההוצאות לשירותי האוטובוסים, מספר מקומות הישיבה והקילומטראז', 1955 עד 1960 *

(ממדים : 100 = 1955)

השנה	מספר האוטובוסים	ההוצאות לשירותי אוטובוסים **	מספר מקומות הישיבה	המדיון למקום ישיבה ***	הקילומטראז' השנתי	הכנסה לק"מ***
1956	100.4	92.6	102.9	90.0	97.9	94.3
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

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

** במחירים קבועים. להוציא חבילות ושונות.

*** במחירים קבועים.

ח מ ק ו ר : נתוני משרד התחבורה, הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה וחברות האוטובוסים.

תעריפי הנסיעה באוטובוסים, נשארו ללא שינוי מספטמבר 1956 ועד מאָרס 1960. בתקופה זו כוסו הגירעונות שנבעו מעליית מחירי התשומות, על ידי סובסידיה ממשלתית, שהגיעה ל-12 עד 14 אחוזים מכלל הכנסות הקואופרטיבים. בסוף 1959 הוחלט על הפסקת תשלומי הסובסידיות והעלאת התעריפים החל מ-1 במאָרס 1960. העלייה הממוצעת בתעריפי הנסיעה ב-1960 הנובעת מכך מגיעה ל-11.4 אחוזים בקווים הבין-עירוניים ול-12.8 אחוזים בקווים העירוניים. שיעור העלייה הממוצע בשני סוגי הקווים יחד מגיע ל-12.3 אחוזים בהשוואה לממוצע 1959.