

התחבורה, התקשורת והתיירות

1. קווי ההתפתחות העיקריים

הגורמים העיקריים, שפעלו להאטת הגידול בתפוקה ובתוצר של הענף ב־1974, הם שהשפיעו גם ב־1975; אך בעוד שבשנת 1974 פעלו גם גורמים שקוזו את המגמה הכללית (כגון הסעות והובלות למערכת הביטחון, גידול בחלקה של "אל-על" בתנועה עקב משבר קפריסין, ועוד) — הרי השנה הגיעו גורמים אלה לביטוי מלא במרבית התחומים.

בשנת 1975 ירד תוצר הענף בשיעור של למעלה מאחוז אחד, לעומת גידול בשיעור 5 אחוזים בקירוב בשנת 1974, ולעומת שיעור צמיחה מהיר — למעלה מ־13 אחוזים בממוצע שנתי — בתקופה 1969 עד 1972.¹ התוצר הנובע מהובלה פנים ארצית נשאר בשנת 1975 יציב, ואילו התוצר הנובע מהובלה בין-לאומית, לרבות נמלי הים והאוויר, ירד בכ־5—6 אחוזים. בדומה למגמת ההתפתחות בענפי המשק השונים ב־1975, ירדה ניצולת גורמי הייצור גם במרבית ענפי המשנה בענף ובשירותי התיירות.

הירידה בפעילות הכלכלית בישראל, השפל ששרר ב־1975 במרבית המשקים המתועשים והירידה בביקוש מערכת הביטחון לשירותי תחבורה (לעומת 1973 ו־1974), — היו הגורמים העיקריים לירידת תוצר הענף. אף שב־1975 היו עליות מחירי הדלק ומוצריו בארץ ובחוץ לארץ מתונות יותר מאשר ב־1974, עת שעלו המחירים במאות אחוזים, היו להן עדיין השלכות חשובות על ההתפתחויות בענף.

בתחום הסעת נוסעים בארץ חלה אמנם ירידה בתפוקה, בשיעור 2—3 אחוזים, אך היא נבעה בעיקר מצמצום השירותים עבור מערכת הביטחון והמשך הירידה בתיירות; ואילו בביקוש ובתפוקה לשירותי ההסעה בקווים סדירים נסתמנה התאוששות — בעיקר במחצית השנייה של שנת 1975. התאוששות זו נובעת, בין השאר, מהחלפת שירותי רכב פרטי — בעקבות השפעות ההכנסה וההתייכרות היחסית של אחזקתו — בשירותי התחבורה הציבורית.² מעבר זה נסתייע גם בשינויים בתקנות מס ההכנסה בעקבות הרפורמה, שהחריפו את השינויים במחירים היחסיים לטובת התחבורה הציבורית. ביטוי לשינויים אלה ניתן למצוא גם בצמצום ניכר בקילומטראז' הממוצע לכלי רכב פרטי. בשנת 1975 חלה האטה ניכרת בקצב הגידול ברמת המינוע, לאחר שזו עלתה בקצב מהיר ביותר בשנים האחרונות.

בתחום הובלת מטענים ביבשה היתה ירידה בתפוקה, לאחר האטה בה ב־1974 (9) ויציבות בשנת 1974 כולה (לרבות השירותים של הרכב המגויס). הירידה בתפוקה, שהביקוש לה נגזר מהביקוש למוצרים במשק, נבעה בעיקר מהירידה בהשקעות בבנייה ובעבודות עפר, מהירידה

¹ כבסיס לחישוב השינויים בתוצר הלאומי הגולמי של הענף משמשים נתוני תשומה-תפוקה לשנת 1968/69. השינויים השנתיים בתפוקת ענפי המשנה משמשים כאינדיקציה לשינויי התוצר שלהם.

² שירותי רכב פרטי לבעלי אינם כלולים, כידוע, בתפוקת הענף.

לוח ט"ו-1

השינויים בתפוקה הריאלית, בתוצר ובמחירים בתחבורה ובתקשורת לפי ענפי משנה, 1969 עד 1975¹
(אחוזים)

	במחירים ²			בתפוקה			המשקל בפדיון 1974	אומדן המשקל בתוצר הגולמי של הענף ב-1974 (מחירי 1968)	
	1975	1974	1973	1975	1974	1973	ממוצע שנתי 1969—1972		
הובלה פנים ארצית	35.5	33.8	16.1	1.1	2.6	1.0	12.8	73.8	
תחבורה יבשתית	37.7	38.8	13.2	-2.3	-1.3	-1.3	8.4	40.8	
אוטובוסים וכרמלית	41.4	38.7	10.6	-2.5	-2.0	-0.3	6.4	12.1	
מוניות	36.6	42.8	13.5	2.0	-9.0	6.0	4.6	4.2	
משאית	36.0	37.9	14.6	-3.0	9.5	-3.4	10.5	23.7	
רכבת	38.5	44.4	10.2	-3.0	-1.2	5.6	2.5	0.8	
תחבורה אחרת	32.3	26.2	21.4	6.8	9.3	5.2	22.3	33.0	
קווי דלק וגז	40.8	36.9	17.0	-16.7	4.2	-9.4	51.9	7.4	
תעופה פנים ארצית	49.4	46.4	19.0	10.9	-4.9	7.3	18.9	0.5	
דואר ותקשורת	30.8	24.3	22.0	9.6	10.5	7.2	19.4	25.1	
הובלה בין לאומית	43.6	43.9	9.0	-3.1	10.2	12.8	12.7	26.2	
ספנות ונמלים	42.4	47.8	11.1	-0.8	14.8	11.7	10.7	17.6	
ספנות	40.8	54.0	8.0	0.8	13.7	12.7	10.9	7.3	
נמלים	50.2	24.8	25.1	-7.8	19.0	7.3	10.2	10.3	
תעופה בין לאומית ושדות תעופה	48.2	32.3	3.9	-10.8	-1.6	15.6	16.7	8.6	
תעופה בין לאומית	48.1	33.2	3.4	-11.8	-1.2	15.8	16.5	7.2	
שדות תעופה	49.8	21.3	9.7	2.7	-6.2	13.7	20.8	1.4	
סך כל התפוקה במחירי שוק ²	39.4	38.5	12.8	-0.9	6.0	6.1	12.7	100.0	
אומדן השינוי בתוצר הענף במחירים קבועים				-1.3	4.7	3.0	13.4		

(1) הנתונים לשנים קודמות — מתוקנים.

(2) התפוקה היא במחירי שוק, כולל גביות בול ביטחון באוטובוסים, ברכבת ובתקשורת ולמעט סובסידיות לאוטובוסים, לספנות, גירעון הרכבת ומסי הנסיעה בתעופה ובספנות.

(3) פריטים נוספים, הנוגעים לחישובים ולמקורות ללוח זה, מופיעים גם בנספח לפרק זה ובפרק עצמו.

בביקוש מערכת הביטחון, מירידה בהובלות לענפי תעשייה שונים ומצמצום תנועת המטענים בנמלים. בענף המשאיות נצטבר עודף כושר ייצור (יחסית לתקופת רגיעה ביטחונית), בעיקר עקב כניסתן המלאה לשוק של המשאיות שיובאו לאחר המלחמה. תופעה זו החריפה את התחרות בין המובילים, שהתבטאה גם השנה באי מימוש מלא של העלאות מחירים מורשות.

בתפוקה הריאלית של ענף הספנות חלה בשנת 1975 האטה ניכרת, שגורמיה העיקריים היו הירידה בהובלת דלק גולמי לצרכי טרנזיט, שנבעה מירידת הביקוש העולמי לנפט גולמי. (ירידה זו גרמה אף לירידה חריפה בתפוקת ענף הובלת דלק בצינורות). כמו כן, כתוצאה מצמצום הביקושים במשק, ירדה השנה כמות מטעני היבוא שהובילה הספנות הישראלית. ירידה זו החריפה והלכה במהלך השנה וממנה נפגעה גם תפוקת הנמלים. העלייה בתפוקה מהובלות בין נמלים זרים וביצוא מטענים, קיזזה חלקית ירידות אלה. גידול כושר ההובלה בממוצע שנתי הואט בשנת 1975, וההשקעה נטו באניות היתה זעומה. בתפוקה הריאלית של חברת "אל-על" חלה ירידה ניכרת ב-1975, שהיתה מעבר למתחייב מירידת תנועת התיירים והנוסעים לישראל: הירידה בתנועה האווירית לישראל אמנם התמתנה, אך שיבושים בעבודה התקינה ושביחת עובדי "אל-על" גרמו לחברה אובדן נוסעים שהועברו לחברות זרות.

בשנת 1975 הגיעו לישראל כ-620 אלף תיירים (ירידה בכאחוז אחד בקירוב); הירידה בלטה במיוחד בתיירות מארה"ב. במחצית השנייה של 1975 נסתמנה התאוששות בתנועת התיירים לישראל (לפי נתונים מנכי עונתיות). תפוקת בתי המלון, במונחי לינות תייר, ירדה בכ-6 אחוזים, בין השאר כתוצאה מקיצור משך השהות של התיירים בישראל.

ההכנסות הישירות מהתיירות (לפי נתוני המרות בבנקים בלבד) הסתכמו ב-233 מיליון דולר (עלייה בשיעור 20 אחוזים בקירוב). תרומת יצוא שירותי התיירות לסך כל יצוא השירותים שהיתה ב-1974 11—12 אחוזים, היתה בשנת 1975 כ-13 אחוזים. התרומה לערך המוסף במטבע חוץ גבוהה יותר, שכן שיעור הערך המוסף בהכנסות מתיירות גבוה מהממוצע, ועולה על 80 אחוזים. ראוי לציין, שבשל הפרשי שער ניכרים בין השער הרשמי של מטבע חוץ לבין מחירו בשוק השחור, התרחבה כנראה ב-1975, במידה רבה, זרימת מטבע חוץ מתיירים ומספקי שירותים להם, לשוק השחור.

מספר המועסקים בענף התחבורה התקשורת ואחסנה ירד השנה ב-3 אחוזים ויותר (נתוני סקר כוח אדם), ואילו מספר המועסקים הממוצע בבתי מלון עלה בכ-10 אחוזים בקירוב. בהשקעה הגולמית בענף חלה ירידה ריאלית בשיעור 39 אחוזים (22 אחוזים בשנת 1974); עיקר הירידה התרכזה באניות ובכלי רכב.

מדד מחירי תפוקת הענף — לרבות השפעת הפיחותים על מחירי התפוקה הנקובים במטבע חוץ — עלה השנה בשיעור 39 אחוזים בקירוב. זוהי עלייה דומה לעליית מדד המחירים לצרכן.

2. הובלה פנים-ארצית

א. האוטובוסים¹

מגמת הירידה בתפוקה הריאלית של ענף האוטובוסים, שהחלה להסתמן בשנת 1973, נמשכה ב-1974 והתחזקה ביתר שאת בשנת 1975, בה ירדה התפוקה בכ-2.5 אחוזים. רמת התוצר של ענף זה היתה ב-1975 נמוכה בכדי 5—4 אחוזים (במחירים קבועים) לעומת 1972.

¹ הסקירה איננה עוסקת בחברות האוטובוסים לתויר, שאינן קשורות בקואופרטיבים ואינן נכללות בסטטיסטיקה של הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה. לפי נתונים חלקיים, דומות המגמות בחברות אלה למגמות המסתמנות בתחום הנסיעות המיוחדות והטיולים שבמסגרת הקואופרטיבים. נתוני התפוקה והמחירים לשנים 1973—1975 שונים מאלה שחושבו בידי הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה בשל התאמות שנעשו כאן בגין הסעות שבוצעו למערכת הביטחון בסוף 1973 וראשית 1974.

תפוקת הענף נובעת משני מקורות עיקריים: הסעת נוסעים בקווים סדירים, והסעת נוסעים בנסיעות מיוחדות ולמטרות תיור. בעוד שהתפוקה הנובעת מקווים קבועים עלתה ב-1975 בכ-2—3 אחוזים, הרי שהתפוקה מהסעת נוסעים בנסיעות מיוחדות וטילים ירדה בכ-15 אחוזים.¹

התנודות בתפוקה מנסיעות מיוחדות קשורות רק בחלקן להתפתחויות הכלכליות במשק, בהיותן מושפעות גם משינויים בהיקף השירותים למערכת הביטחון וכן משינויים בתנועת התיירות לארץ. גורמים אלה השפיעו השנה לירידת התפוקה.

לעומת זאת, בקווים קבועים התפתחה התפוקה במקביל להתפתחויות הכלכליות במשק ולשינויים בפעילות הענף שנבעו מהמלחמה וספיחיה: בשנים 1973 ו-1974 ירדה התפוקה בכ-9 ו-4 אחוזים, בהתאמה, והיא עלתה, כאמור, ב-2—3 אחוזים ב-1975. מספר גורמים גרמו לעליית התפוקה בקווים אלה השנה:

- א. בניגוד לשנתיים הקודמות, הרי שנת 1975 היתה שנת פעילות מלאה וסדירה.
- ב. המחירים היחסיים בשירותי הסעת נוסעים (אוטובוסים ומוניות), לעומת עלות הנסיעה ברכב פרטי, השתנו השנה לטובת התחבורה הציבורית, הן בנסיעות בין-עירוניות והן בנסיעות עירוניות. לעומת עליית מחירים בשיעור 40 אחוזים בממוצע שנתי בתחבורה הציבורית, עלו מחירי השימוש ברכב פרטי בלמעלה מ-50 אחוזים. (במחירים אלה חלה עלייה רצופה במהלך 1975, בעוד שבמחירי שירותי האוטובוסים אירעה העלייה בתעריפים בסוף 1974).
- ג. בעקבות הרפורמה במס הכנסה, אין הוצאות נסיעה ברכב פרטי לצרכי עבודה פטורות עוד ממס, בעוד שנסיעות בתחבורה ציבורית מוכרות כהוצאה לצרכי מס. כמו כן שונתה מדיניות החזרי הוצאות הנסיעה, לפיה מקבלים בעלי רכב סכום קבוע חודשי (לפי מכסה), בתוספת החזר חלקי של ההוצאה המשתנה. שינויים אלה נתנו עדיפות ממשית לשימוש ברכב ציבורי, וחיידו במידה משמעותית את השינוי למעשה במחירים היחסיים העומדים בפני הצרכן לטובת התחבורה הציבורית. נראה שזה אחד ההסברים לעלייה בנתוני הפדיון במחירים קבועים מנוכי עונתיות, החל מאוגוסט 1975; זאת נוסף על עליית הפעילות הכלכלית במחצית השנייה של השנה.
- ד. בהשפעת הירידה בהכנסה הריאלית ובצריכה הפרטית, חל כנראה מעבר מסוים לשימוש בתחבורה הציבורית, אשר את עוצמתו קשה עדיין להעריך.²

ראויה לציון בלימת קצב הגידול במספר כלי הרכב הפרטיים בשנת 1975 וכן ברמת המינוע.³ מספר כלי הרכב הפרטיים גדל בשנה זו ב-4.5 אחוזים בלבד לעומת כ-15 אחוזים לשנה, בממוצע, בתקופה 1968—1974. יש להניח כי תופעה זו נובעת במידה רבה ממדיניות הממשלה, שאסרה אדמיניסטרטיבית יבוא מכוניות עד ספטמבר 1975, והביאה לייקור רב של הרכב המיובא (בכ-75 אחוזים בקירוב).

על ההתפתחות בתחום הסעת נוסעים ניתן גם ללמוד מנתוני הקילומטראז' הממוצע לרכב פרטי; זה ירד בשנת 1975 ב-11 אחוזים בהשוואה לאשתקד.⁴

¹ חלק זה של הענף נוטל 25—30 אחוזים מהתפוקה והכנסות הענף.

² השפעה מסוימת היתה כנראה גם למדיניות של מתן עדיפויות-דרך לתחבורה הציבורית במרכזי הערים הגדולות. בקביעת הביקוש לתחבורה ציבורית, זמן נסיעה ונוחיות הנסיעה הם גורמים חשובים, כנראה, לא פחות ממחירה.

³ רמת המינוע (במונחי מכוניות פרטיות ל-1,000 נפש) הסתכמה בסוף 1975 ב-80, לעומת 78.2 ב-1974, 70.1 ב-1973 ו-61.2 ב-1972. מצבת המכוניות הפרטיות מנתה בסוף 1975 279.5 אלף מכוניות.

⁴ על-פי תוצאות ארעיות מסקר קילומטראז' כלי רכב, שנערך בידי הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה. עליית מחירי המכוניות האיטא, כנראה, את תהליך גריטת רכב ישן, שמשפיעה על צמצום הקילומטראז' הממוצע מחד גיסא ומעלה את צריכת הדלק לקילומטר, מאידך גיסא.

את מגמת הגידול בתפוקת האוטובוסים בקווים הסדירים, קיזוז, כנראה, הירידה הכללית בפעילות הכלכלית במשק, התחרות כלי רכב אחרים (טנדרים ומשאיות) בהסעת נוסעים והירידה בהסעת נוסעים מהשטחים.

התפתחויות התפוקה בשנים 1972 עד 1975 לא לוו בשינויים מקבילים בתשומות הענף. בתקופה זו עלה מספר העובדים (רבים מהם בשירותי עזר ולא בתפעול הרכב) ב-4—5 אחוזים, אם כי שיעור הגידול השנתי ירד במהלך השנים הללו, ובשנה האחרונה חלה אף ירידת מה במספר העובדים. מצבת האוטובוסים שהופעלו בידי החברות גדלה בלמעלה מ-13 אחוזים באותה תקופה, כנראה עקב הזמנות בשנים קודמות. (ראה לוח ג' ט"ו-1 בנספח לפרק זה).

תופעה זו, בין שהיא מעידה על עליית רמת השירות או על ירידה בפריזון, גורמת לקשיים כספיים ניכרים בענף. יצויין ששיטת התמיכה הנוכחית בתחבורה הציבורית, כפיצוי על התייקרות התשומות וכתמורה לאי העלאת תעריפים, איננה רגישה למידת הניצולת של גורמי הייצור בענף. שינוי שיטת התמיכה היה יכול להביא להתאמת היקף השירותים לביקוש לנסיעות, לרבות שימוש באמצעי הסעה אלטרנטיביים המתאימים אולי יותר מאוטובוסים בקווי נסעה שונים. המשבר, אליו נקלעו הקואופרטיבים לתחבורה, מחייב אמנם בדיקת מצבם הכלכלי, אך גם מבנה הענף טעון בדיקה, שכן ייתכן שיתרונות לגודל בענף זה (המשתקפים בניהול כוח אדם, ניצול יעיל של ציוד, תכנון ופיתוח וכו') מגיעים למיצוי מלא כבר בחברות קטנות יותר מאשר "אגד" ו"דן"; ייתכן שכיום דווקא החסרונות לגודל הם בעוכרי הענף.

במדד מחירי התשומה באוטובוסים חלה בשנת 1975 עלייה בשיעור 47.9 אחוזים. מבין התשומות הספיציפיות, בלטה במיוחד התייקרות הדלק בלמעלה מ-88 אחוזים, ואילו השכר לשכירי הקואופרטיבים עלה ב-40 אחוזים.²

הגירעונות המצטברים של הקואופרטיבים לתחבורה גדלו בשנים האחרונות חרף הגידול הניכר בסובסידיות.³ הסובסידיות לתחבורה הציבורית הסתכמו בשנת 1975 בכ-257 מיליון ל"י, לעומת כ-197 מיליון ל"י בשנת 1974, והן היוו כ-35—38 אחוזים מהכנסות הענף מהקווים הסדירים.⁴ ראוי לציין שאין הסובסידיות ניתנות על פי שיקולים של רווחיות קווים מסוימים, או בהפרדה לפי קווים עירוניים ובין עירוניים, ועל כן השפעתן המכוונת מוגבלת בהכרח. מנקודת ראות הכנסות והוצאות הממשלה, יש לציין את השפעת הסובסידיות על מדד המחירים לצרכן (ועל החובות הצמודים במשק).⁵ הצלחת המדיניות, המכוונת למעבר משימוש ברכב פרטי לתחבורה ציבורית, חוסכת אמנם בהשקעות תשתית, אך היא כרוכה באבדן הכנסות ממסים, המוטלים בשיעור גבוה במיוחד על רכישת רכב פרטי ואחזקתו.

¹ מסקנה זו עולה גם מדו"ח מס' 1 של "ועדת גולומב" — "הוועדה הציבורית בענין השיטה לקביעת תעריפים ובדיקת המצב הכספי של הקואופרטיבים לתחבורה ציבורית". בדרך כלל, מתאימות מערכות התחבורה את קיבולתן לשעות וימי שיא, עידוד נוסעים לעבור לשימוש בתחבורה ציבורית מביא להגברת השימוש דווקא בשעות השיא, והוא מחייב השקעות נוספות בתחבורה ציבורית. תהליך זה גורם להחרפת הקשיים הכספיים של החברות. לפיכך יש חשיבות רבה למדיניות שתוריד את היחס שיא/ממוצע במספר הנוסעים, כגון באמצעות פיזור שעת התחלת העבודה והלימודים בבתי הספר.

² נתוני מדד מחירי תשומה באוטובוסים.

³ על פי נתונים בלתי מבוקרים שהוגשו ל"וועדת גולומב", הסתכם הגירעון המצטבר של חברת "אגד", לסוף 1975, בלמעלה מ-350 מיליון ל"י.

⁴ בשנים 1974 ו-1975 היוו הסובסידיות 25—26 אחוזים מסך כל הכנסות הענף.

⁵ משקל התחבורה הציבורית במדד המחירים לצרכן הוא 2—3 אחוזים.

ב. המוניות¹

בשנת 1975 חלה עלייה מתונה בתפוקת ענף המוניות והיא נאמדת ב-2 אחוזים, לעומת ירידה בתפוקת הענף בשיעור 9 אחוזים ב-1974. יצייון, עם זאת, שקצב הגידול בתפוקה בשנת 1975 קטן כדי מחצית ויותר משיעור הגידול בממוצע שנתי בשנים 1969–1972. לענף נוספו במשך שנת 1975 למעלה מ-200 מוניות (בממוצע שנתי מהווה התוספת גידול בשיעור 5.7 אחוזים), לאחר שבשנים 1973 ו-1974 נוספו כ-300 מוניות בכל שנה. שינויים אלה בהצע ובתפוקה מצביעים על ירידת התפוקה הממוצעת למונית; לפיכך, אף שהעלאות התעריפים היוו כנראה פיצוי לעלויות הניכרות בהוצאות התפעול, ירדה הרווחיות למונית². ההסבר לעלייה בתפוקת הענף ב-1975 דומה, בדרך כלל, להסבר התפתחות התפוקה בקווים הסדירים של ענף האוטובוסים. בשנים האחרונות פנתה כמעט כל תוספת המוניות לשירותים העירוניים, בעוד שההצע בשירותים הבין-עירוניים נשאר יציב. מהנתונים על מספר הנוסעים בחברות הסדירות בענף בקווים הבין-עירוניים, ניתן להבחין בירידה מספר הנוסעים בכ-2 אחוזים לעומת 1974, אך ההתפתחות במשך השנה לא היתה אחידה: בעוד שברביעים הראשון והשני של השנה חלה ירידה של 2 ו-6 אחוזים, בהתאמה, (לעומת התקופה המקבילה אשתקד), הרי שברביעים השלישי והרביעי היתה עלייה בכאחוז ובכ-2 אחוזים בהתאמה³.

ג. המשאיות⁴

מענף המשאיות נובעים 24 אחוזים בקירוב מתוצר ענף התחבורה. להיות הביקוש לתפוקת הענף נגזר מהביקוש לתפוקת ענפי המשק השונים, הרי השינויים בפעילות הכלכלית במשק ובביקוש מצד מערכת הביטחון משתקפים מייד בתפוקת ענף המשאיות. התפוקה הריאלית של ענף המשאיות ירדה בשנת 1975, לפי אומדן, ב-3 אחוזים; זאת לאחר יציבות בתפוקה (הנובעת מהמשק האזרחי וממערכת הביטחון כאחד) ב-1974, וירידה בשיעור למעלה מ-3 אחוזים ב-1973. תפוקת הענף במחירים קבועים היתה ב-1975 נמוכה בכאחוז אחד עד 2 אחוזים מרמת התפוקה בשנת 1972⁵.

¹ למעט מוניות תיור, השכרת רכב לנהיגה עצמית ורכב שמפעילים סוכני תיירות ובתי מלון. האומדנים לשינויי התפוקה אינם מתקבלים ממדידה ישירה, והינם בגדר הערכות על פי דיווחים חלקיים שהתקבלו מהענף, ונתונים על מצבת המוניות, שמקורם בלשכה המרכזית לסטטיסטיקה.

² המחיר הריאלי של רשיון למונית ("מספר ירוק") בשוק החופשי ירד בשנת 1975, זו השנה השנייה ברציפות.

³ התעריפים בשירותי המוניות הועלו בסוף השנה ב-1974 וב-1975, ובסך הכול היתה עליית המחירים הממוצעת בכל שירותי המוניות כ-37 אחוזים בקירוב.

⁴ השינוי בתפוקת הענף איננו נאמד במדידה ישירה, אלא על פי אינדיקטורים כגון מדד הייצור התעשייתי, השיווק החקלאי, ההשקעות בבנייה ובעבודות עפר ועוד; על כן יש להתייחס בזהירות לאומדן השינוי בתפוקה. הגדרת הענף כוללת את כל המשאיות, לרבות אלה שבבעלות עצמית של מפעלים ומשקים. הגדרה זו של הענף שונה מהמקובלת בחשבונאות הלאומית. לשנים 1973 ו-1974 נאמדה גם התפוקה שנבעה משירותים שניתנו לצה"ל.

⁵ קיים קושי סטטיסטי ניכר באומדן השינוי בתפוקה בשנת 1975. שימוש באינדיקציות המקובלות מצביע, אמנם, על גידול מה בתפוקה, או אי שינוי בה, אך נעשה גם שימוש במידע נוסף על גורמים שהשפיעו במיוחד על תפוקת הענף בשנת 1975, ולא קיבלו ביטוי מלא באינדיקציות אלה. מבין גורמים אלה, שבחלקם קשים להערכה כמותית, נזכיר: ירידת התפוקה משירותים הניתנים למערכת הביטחון, הפניית חלק מתוספת התפוקה בענפי תעשייה שונים למלאי, מבלי להגדיל את הביקוש להובלות, כגון במפעלי ים המלח, כימיקליים שונים וכנראה גם בענפי מתכת שונים; גידול בייצור בענפים שנועדו להחליף יבוא, כגון בייצור מלט; הפניית חלק מתוספת הייצור, בעיקר בענפי עור לבנייה, ליצוא לשטחים, תוך שימוש ברכב מהשטחים; עליית חלקה של הרכבת בהובלות, ובמיוחד בהובלות גרעינים, מכולות וחצץ לבנייה.

הגורמים העיקריים לירידת תפוקת הענף ב-1975 היו הירידה בהשקעות בבנייה ובעבודות עפר (לרבות למערכת הביטחון), והירידה בביקוש מצד ענפי תעשייה, שמשקלם רב בהובלות הענף. בין אלה נכללים: מחצבים אל-מתכתיים (פוספטים בעיקר), מזון, תעשיות עץ ומוצריה, מוצרי גומי ופלסטיקה וחלק מהמינרלים האל-מתכתיים. ניכרת גם השפעת הירידה בתנועת המטענים בנמלים. להובלות לענפי החקלאות, הנוטלות 16–17 אחוזים מתפוקת הענף, היתה השפעה מקוּזת, והן גדלו בשיעור 7 אחוזים בקירוב.

על התפתחות התפוקה במשך השנה ניתן ללמוד מאינדיקציה נוספת לאלה המופיעות בדיונים על ענפי התעשייה, הבנייה והחקלאות בדוח זה: הקילומטראז' הממוצע למשאית בשנת 1975 ירד בכ-2 אחוזים, הן במשאיות בנוזן והן במשאיות סולר. בעוד שברביע הראשון והשני ב-1975 (לעומת התקופה המקבילה ב-1974) חלה ירידה ניכרת¹, הרי שברביע השלישי לא חל שינוי בקילומטראז', ואילו ברביע האחרון נרשמה בו אף עלייה מואצת. בדרך כלל דומים כיווני ההתפתחות של קילומטראז' ותפוקה, אך אשר לעוצמת השינויים יצויין, שבעת אבטלת רכב יש לצפות לעליית משקל הנסיעות הריקות, או הריקות למחצה.

על פי הנתונים על מצבת המשאיות לפי מטענן המורשה להובלה, גדל כושר ההובלה בשנת 1974 בלמעלה מ-17 אחוזים, בעוד שבשנת 1975 ירד כושר ההובלה בכאחוז אחד בקירוב². נתונים אלה עלולים להטעות, ובפועל היתה העלייה בכושר ההובלה ב-1974 נמוכה יותר בממוצע, וב-1975 גדולה בממוצע במידה ניכרת מנתוני המצבה, מן הטעמים הבאים: אשתקד העסיק צה"ל חלק מהמשאיות, אחרות לא היו פעילות הן בשל תיקון גזקי המלחמה והן בגלל גיוס חלק מבעליהן; גם הרכב שיובא ארצה, במסגרת יבוא החירום, לא השתלב מייד בפעילות ההובלה מסיבות שונות. לעומת זאת, השנה היה כל פוטנציאל ההובלה זמין; כמו כן הוצאה גריטת הרכב הקטן והמיושן יחסית, שהוחלף במשאיות גדולות וחדישות יותר בעלות פוטנציאל הובלה גבוה יותר.

הגידול בהצע כושר ההובלה בתחום המשאיות הגדולות מוסבר בתנאי המימון המועדפים והמסובסדים לרכישת רכב. הממשלה עשתה להגדלת כושר ההובלה בשעת חירום בעקבות לקחי מלחמת יום הכיפורים מחד גיסא, ולמובילים היו ציפיות אופטימיות ביחס לביקוש להובלות, מאידך גיסא. כאשר הופנו מרבית המשאיות לשוק ההובלות, שנחלש באותו זמן עקב הירידה בפעילות המשקית, נוצר עודף הצע משאיות (יחסית לתקופת רגיעה בטחונות)³, שכן הממשלה לא נקטה בצעדים משלימים לוויסות ההצע, כגון הקמת מאגר רכב לשעת חירום ואכיפת התקנות בדבר הובלה בתנאי עומס יתר.

על רקע התפתחויות אלה בהצע ובביקוש, בתנאים של עליות הוצאות הייצור, גדלה במידה רבה התחרות בין המובילים בענף, וכתוצאה מכך עלו מחירי ההובלה ב-1975 לעומת 1974, על פי אומדן, ב-36 אחוזים בלבד. עליית מחירים זו נמוכה מעליית מדד המחירים לצרכן, והיא גם נופלת מעליות המחירים שאושרו על ידי משרד התחבורה בשיעור של 46 אחוזים בממוצע שנתי. ראוי לציין שהעלאת התעריפים המאושרת מומשה כמעט במלואה בהובלות למוסדות ממשלה

¹ במשאיות המופעלות בסולר.

² במשאיות שמטענן המורשה 2.5 טון ומעלה. מצבת המשאיות, שמטענן המורשה 2.5 טון ומעלה, מנתה בדצמבר 1975 16,479 משאיות (ירידה של 0.2 אחוזים), אולם מכיוון שגריטת רכב היתה בעיקר בין המשאיות הקטנות, הרי במשאיות הגדולות יותר (8 טון ומעלה), להן המשקל העיקרי בכושר ההובלה ובתפוקה, חל גידול של 4.5 אחוזים (תוספת נטו של 300 משאיות).

³ נוסף על כך היה כנראה שימוש נרחב יותר ברכב עצמי של צה"ל על חשבון שכירת משאיות אזרחיות. אין בידינו נתונים להערכת היקף ההתחרות של רכב מהשטחים בישראל, אולם לפי הערכת "הוועדה לבדיקת המצב בענף המשאיות" מאוגוסט 1975, מהווה הצע ההובלה של השטחים פחות מ-6 אחוזים מהצע ההובלה בישראל. מכאן שהשפעת תחרות זו על התפוקה היא כנראה שולית בלבד, בעוד שעל המחירים היא עשויה להשפיע.

וציבור, ואילו בהובלות אחרות היתה עליית המחירים מתונה יותר. במשך 1975 התארכה גם תקופת האשראי הניתן ללקוחות הענף מ-3 ל-4 חודשים.

ההתפתחויות שנסקרו לעיל הביאו לירידת רווחיות הענף בשנת 1975, ובדומה לשנות שפל בעבר, נתחדשה ביתר שאת תביעת המובילים המאורגנים לקרטליזציה של הענף, תוך דרישה להנהגת מחירי מינימום וסגירת הענף בפני מובילים חדשים, באמצעות תקנות ממשלתיות מתאימות.

ד. הרכבת

ב-1975 החריפה הירידה בתפוקה הריאלית של הרכבת, שירדה ב-3 אחוזים לעומת 1.2 אחוזים בשנת 1974.¹

בתפוקה הנובעת מהסעת נוסעים נתמתנה הירידה: 5.4 אחוזים בשנת 1975 לעומת 8.1 אחוזים ב-1974. ההאטה בקצב הירידה בתפוקה מהסעת נוסעים מוסברת בהתפתחויות שנסקרו בדיון על ענף האוטובוסים. (ראה גם לוח נ"ט-2 בנספח לפרק זה).

בעקבות עליית מחירי הנסיעה ברכבת, בשיעור שלמעלה מ-48 אחוזים במוצא שנותי לעומת אשתקד, השתנו המחירים היחסיים בהסעת נוסעים לרעת הרכבת.

בתפוקה הנובעת מהובלת מטענים חלה ב-1975 ירידה בשיעור 6 אחוזים בקירוב, לאחר עלייה בשיעור 4 אחוזים בקירוב בשנת 1974. הירידה בהובלת מטענים היתה כמעט בכל סוגי ההובלות, למעט הובלת חצץ, גרעינים ומכולות, בהם עלה חלקה של הרכבת על חשבון המשאיות. על הובלת גרעינים ומכולות קיימת תחרות בין הרכבת והמשאיות, בשל היותן של הובלות אלה רווחיות יחסית, ולהן גם סיכויי התפתחות מהירה בעתיד.²

יצוין שהכדאיות הכלכלית היחסית למשתמשים בהובלת מטענים במשאיות וברכבת עשויה להיות שונה מהכדאיות למשק, אם אין מתחשבים במחירים הריאליים של התשומות המשמשות את שני הענפים, מה גם שאת גרעונותיה של הרכבת מכסה הממשלה.

3. קווי דלק, תעופה פנים ארצית, דואר ותקשורת

א. קווי דלק

בשנת 1975 חלה ירידה ניכרת בתפוקה הריאלית של קווי הדלק בשיעור של 16.7 אחוזים. הירידה בתפוקה החלה עם מלחמת יום הכיפורים והשפעותיה, שנמשכו במהלך 1974. עוד בשנת 1974 הצטמצם הביקוש לדלק גולמי בעולם, לאחר הצטברות מלאי דלק גולמי בארצות המתועשות. השפל הכלכלי שפקד את העולם בשנים 1974 ו-1975, ומדיניות החיסכון בדלק שנקטו רבות מארצות העולם המערבי, צמצמו עוד יותר את הביקוש לדלק גולמי; בעקבות שפל זה, נפגע במיוחד ענף המיכליות בספנות הבין-לאומית.

כתוצאה מהתפתחויות בין-לאומיות אלה הצטמצם גם הביקוש לשירותי קו צינור הנפט אילת-אשקלון, וכמות הדלק הגולמי שהוזרמה בו פחתה בכ-20 אחוזים בקירוב בשנת 1975

¹ התפוקה מוגדרת כפדיון במחירים קבועים. במונחי נוסע-ק"מ חלה ירידה באחוז אחד, ואילו במונחי טון-ק"מ מטען חלה ירידה בשיעור 11.4 אחוזים.

² בשנת 1975, כב-1974, עלו מחירי הובלת המטענים ברכבת בשיעור ממוצע דומה למחירי ההובלה במשאיות — 35 אחוזים בקירוב. הכנסות הרכבת הסתכמו ב-1975 ב-90.2 מיליון ל"י, והגירעון הכולל של הרכבת עלה בלמעלה מ-9 אחוזים לעומת 1974, והסתכם בכ-55 מיליון ל"י בקירוב (לא כולל הפסדים מהפעלת הרכבת ברצועת עזה).

לעומת 1974. פתחה במיוחד הזרמת הדלק הגולמי לטרנזיט, ובשנת 1975 הוזרמו במסגרת זו למעלה מ-13 מיליון טון, לעומת 18 מיליון טון בקירוב ב-1974 (ירידה של כ-27 אחוזים). הזרמת הדלק הגולמי לשוק המקומי צומצמה אף היא בשיעור של למעלה מ-2 אחוזים.¹ סך כל הדלק הגולמי, שהוזרם בקו אילת-אשקלון, היה 20.3 מיליון טון לעומת 25.2 מיליון טון ב-1974.² מנתונים חלקיים שבידינו, צפוי לחברת צינור הנפט אילת-אשקלון הפסד ניכר לשנת 1975, לאחר שסיימה את שנת 1974 ברווח. עם הפעלתו הצפויה של קו הנפט המצרי ושימוש נרחב יותר בתעלת סואץ (שהשפעתה על הספנות בשנת 1975 היתה שולית בלבד), צפויים הפסדים לקו הישראלי בשנים הקרובות.

ב. תעופה אזרחית פנים-ארצית³

בשנת 1975 עלתה התפוקה הריאלית בשיעור 11 אחוזים בקירוב, לעומת ירידה בשיעור כ-5 אחוזים בשנת 1974.

שינויים בתנועת התיירות לישראל והשירותים הניתנים למערכת הביטחון הם המשפיעים על תפוקת הענף. במספר הנוסעים הכולל בטיסות של "ארקיע" חל גידול בשיעור של למעלה מ-10 אחוזים, אך בעוד שבמספר הנוסעים בטיסות מיוחדות (מרביתן למערכת הביטחון) חלה ירידת מה, עלה מספר הנוסעים בטיסות הסדירות ב-22 אחוזים.⁴

הן בהצע המושב-ק"מ, והן בתפוקה במונחי נוסע-ק"מ מנוצל, בולטת העלייה בחלקן של הטיסות הסדירות על חשבון המיוחדות, תופעה שנבעה מצמצום הביקוש מצד מערכת הביטחון בשנת 1975. במחצית השניה של השנה ניכרה התאוששות של הביקוש לטיסות של תיירים, ואלה היוו ב-1975 כ-25—30 אחוזים מכלל נוסעי "ארקיע" בטיסותיה הסדירות.

במדד מחירי התפוקה בתעופה הפנים-ארצית חלה ב-1975 עלייה בשיעור כ-50 אחוזים בקירוב, וסך כל ההכנסות התפעוליות של "ארקיע" הסתכמו בכ-97 מיליון ל"י.

ג. דואר ותקשורת⁵

בשנת 1975 גדלה התפוקה של ענף הדואר והתקשורת בשיעור של כ-10 אחוזים בקירוב. בניכוי תפוקת הדואר ממתן שירותים הניתנים לגורמי חוץ (לרבות מערכת הביטחון) חלה השנה אף האצה בתפוקה, שגדלה בכ-12 אחוזים לעומת כ-11 אחוזים ב-1974.⁶ (ראה לוח ג' ט"ו-3 בנספח לפרק זה).

שיעור הגידול השנתי הממוצע בתפוקה הריאלית בשנים 1973 עד 1975 היה למעלה מ-9 אחוזים, שהוא פחות ממחצית שיעור הגידול בשנים 1969—1972. על פי הנתונים הכספיים המצויים,

¹ ראוי לציין שלא כל הדלק המיובא מגיע לאילת. כמו כן כמות קטנה של דלק גולמי מופנית גם לזיקוק לשם יצוא. בסך יבוא הדלק, לייצוא השונים, חלה ב-1975 עלייה בשיעור של למעלה מ-9 אחוזים.

² בכמות התזקיקים שהוזרמו בצינורות חלה עלייה ניכרת בשנת 1975 — 19.1 אחוזים, ואילו בכמות הגזא בצינורות נרשמה בשנת 1975 ירידה בשיעור שלמעלה מ-9 אחוזים.

³ הסקירה עוסקת בעיקר בחברת "ארקיע", בהיעדר כיסוי סטטיסטי של גורמים נוספים אחרים הפעילים בענף; משקלם של אלה איננו משמעותי בשנים האחרונות.

⁴ בסך הכול הטיסה "ארקיע" בשנת 1975 714.5 אלף נוסעים בטיסות סדירות ומיוחדות (53 אחוזים בקירוב מסך כל הנוסעים טסו בטיסות הסדירות של החברה).

⁵ לא כולל פעילות בנק הדואר.

⁶ לגבי השנים 1973 ו-1974, אין הדיווח אודות התחלקות ההכנסות של הדואר (על בסיס מצטבר) מהימן, הן לפי רבעונים והן לפי שנים קלנדריות, ועל הסיבות לכך עיינו בבנק ישראל, דו"ח שנתי, 1974, עמ' 317. לפיכך, אין לייחס חשיבות רבה מדי לקצב הגידול בתפוקה הריאלית, ובמיוחד בשירותי הטלפון, בשנים 1973—1975. כמו כן קיים חוסר עקביות ברישום ההכנסות המתקבלות משירותים הניתנים לצה"ל.

גדלה תפוקת שירותי הטלפון — הנוטלים למעלה מ־75 אחוזים מתפוקת הענף — בשנים 1973, 1974, 1975 בשיעורים 7.6, 18.1 ו־11.3 אחוזים, בהתאמה.

האינדקציות הפיזיות המאפשרות בחינה נאותה יותר של השינויים הריאליים בתפוקה, הן אינטנסיביות השימוש במכשירי הטלפון, ומספר ההתקנות של מכשירי טלפון חדשים. קצב הגידול במספר פעימות המונה ירד בהדרגה מ־1972 עד 1974 ואילו ב־1975 הוא הואץ. ההאצה במספר פעימות המונה היתה בשיחות מקומיות, בעוד שבשיחות בין־לאומיות¹ היה אמנם גידול מהיר מאד, אך יחסית לשנה שעברה הואט הקצב; ב־1974 חובר חלק גדול מרשת הטלפונים לרשת החיוג הבין־לאומי הישיר. אינטנסיביות השימוש במכשירי הטלפון לשיחות מקומיות ירדה בשנים 1973 ו־1974, והתייצבה ב־1975. שינויים אלה מתאימים, בדרך כלל, לשינויים בהכנסה הפנויה ובצריכה הריאלית בשנים אלה. נראה שצריכת שירותי הטלפון שימשה במידה גוברת גם תחליף לנסיעות. השינוי במחירים היחסיים בין שירותי טלפון לתחבורה, ואף לגבי שאר מוצרים ושירותים במשק, פעל לטובת שירותי הטלפון².

לוח ט"ו-2

שירותי הטלפון, 1971 עד 1975

סוף השנה	מספר קווים ישירים מחוברים*	מספר התקנות במשך השנה	מספר הבקשות שנתקבלו במשך השנה	עודף ביקוש מצטבר**	מספר פעימות מונה	העלייה או הירידה (—) לעומת השנה הקודמת			פעמימות מונה
						מספר התקנות	בקשות שנתקבלו	עודף ביקוש	
			(אלפים)		(מיליונים)		(אחוזים)		
1971	400.0	42.8	77.9	87.0	1,386.6	—2	26	..	..
1972	444.1	48.6	94.2	124.7	1,609.9	14	21	43.3	16
1973	494.2	55.4	77.3	145.4	1,783.7	14	—18	16.6	11
1974	533.2	45.3	74.8	163.6	1,936.6	—18	—3	12.5	9
1975	583.6	54.0	75.7	179.4	2,150.0	19	1	9.7	11

* קו ישיר מופעל מהמירכוז למנוי (מנוי עשוי להיות בעל מספר קווים).

** עודף ביקוש מצטבר מוגדר כבקשות ממחינות משנים קודמות ועוד הודעות ביצוע בידי המהנדס בסוף השנה. נתונים לשנים קודמות הותאמו.

ה ס ק ו ר : חישובי בנק ישראל על פי נתוני משרד התקשורת.

את הגידול הכולל בשירותי הטלפון קובעת לא רק אינטנסיביות השימוש בקווים הקיימים, אלא גם התוספת להם (נטו). ב־1975 חל גידול בשיעור 19 אחוזים במספר ההתקנות של קווי טלפון (לעומת ירידה בשיעור 18 אחוזים ב־1974), ומספר הקווים שהותקנו ב־1975 היה 54 אלף. ההסבר העיקרי להאצה נעוץ בכך שבדרך כלל קיימת נטייה של המשרד לזרז התקנת הקווים לקראת סוף שנת התקציב; מסיבות ידועות לא התאפשר הדבר בחודשים פברואר—מאָרס 1974, אך נתאפשר בחודשים המקבילים ב־1975. כמו כן הסתמנה בשנים האחרונות, בממוצע ארצי,

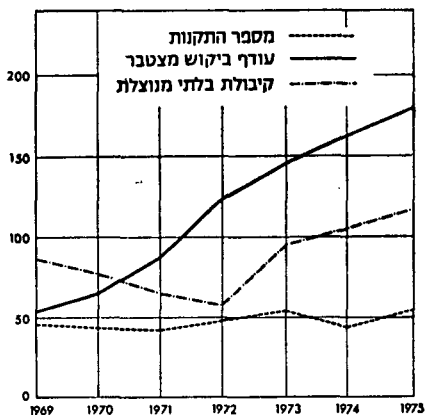
¹ בחיוג ישיר. בקיץ 1975 הופעל הכבל התתימי השני בין ישראל לאירופה, ובו קיבולת של 1840 אפיקי תקשורת. ההתפתחות בתחום קשרי התקשורת הבין־לאומיים היתה מהירה בשנים האחרונות הן מצד ההצע והן מצד הביקוש.

² מדד המחירים בשירותי הטלפון עלה ב־1975 בכ־28—29 אחוזים בממוצע, לאחר עלייה בכ־22 אחוזים בקירוב ב־1974.

עליה בקיבולת הבלתי מנוצלת של מירכוזות טלפון, שאיפשרה התקנת קווים מוגברת תוך ניצול יתר של הרשת הארצית.¹ (ראה לוח ט"ו-2 וריאגרמה ט"ו-1).

דיאגרמה ט"ו-1

קווי טלפון : מספר התקנות ועודף ביקוש
(אלפים)



המקור : חישובי בנק ישראל, עליפי נתוני משרד התקשורת.

מקורות תקציביים נוספים שיופנו גם לפיתוח מתאים של הרשת.² דבר זה לא קרה, והמגבלה האפקטיבית בפיתוח מערכת הטלפונים בשנים האחרונות, היא היעדר תקציבים ממשלתיים לפיתוח מתאים של הרשת הארצית, ללא בחינת כדאיות פיתוח זה. גם כושר הייצור של התעשייה המקומית, המייצרת ציוד מיתוג, מנוצל חלקית בלבד.

בתפוקה הריאלית הנובעת משירותי הדואר, למעט טלפונים ושירותים הניתנים לגורמי חוץ, חלה בשנת 1975 עלייה ניכרת בתפוקה, בשיעור 17 אחוזים, לאחר שב-1974 חלה בהם ירידה בתפוקה בשיעור 12 אחוזים.³

פדיון הענף בשנת 1975 הסתכם בכ-2 מיליארד ל"י בקירוב. יצויין שבשירותי הטלפון והדואר ניתנות הנחות לצרכנים בשיעור של עשרות מיליוני ל"י לשנה. ההנחות הניתנות לנכים, מקרי סעד ובעיקר לעובדי מדינה אינן נתונות לביקורת ומעקב יעילים, וגורמות לאובדן הכנסות ניכר, הן לענף והן לממשלה (בשל הקטנת ההכנסות ממיסוי השירותים). מתן תמיכות אלה לקבוצות אוכלוסייה בצמוד לצריכת השירות מביא לעיוות בהקצאת המקורות. במספר המועסקים הממוצע בענף חלה בשנת 1975 ירידה בשיעור 1.7 אחוזים.

¹ יצויין שקיבולת בלתי מנוצלת בשיעור 13 אחוזים מקיבולת המירכוזות, מקובלת כסטנדרט בין-לאומי, אך מעבר לזה קיים אי ניצול מירכוזות כתוצאה מקצב צמיחה מהיר וממידה רבה של אי התחלקות של קיבולת מירכוזות. בישראל היה שיעור אי הניצול של המירכוזות כ-17 אחוזים בשנים 1974 ו-1975.

² ראוי לציין ש-73 אחוזים מהקווים המחוברים הם של משקי בית ומשקי בית-עסקים, בעוד ש-17 אחוזים מהקווים בידי עסקים ואילו 10 אחוזים בידי מוסדות ציבור וממשלה.

³ במסגרת תקציבי הפיתוח השקיע משרד התקשורת בשנים 1973/74 ו-1974/75 497 ו-539 מיליון ל"י, בהתאמה, והתקציב לשנת 1975/76 היה כ-600 מיליון ל"י; נתונים אלה משקפים ירידה ריאלית בשיעור של כ-15 אחוזים מדי שנה.

⁴ לתופעה זו אין הסבר מלא אלא באופן התחלקות ההכנסות בין השנים הקלגדריות.

לוח ט"ו-3

הפרדיון במחירים שוטפים והשינוי בתפוקה בספנות הישראליות, 1972 עד 1975

הפרדיון לפי סוגי הובלה	1972	1973	1974	1975	התפלגות הפרדיון				העלייה או (-) הירידה בתפוקה הריאלית
					1972	1973	1974	1975	
									(מיליוני ל"י)
									(אחוזים)
ממטענים (לרבות דלק) *	1,010	1,233	2,292	3,233	84.6	84.9	90.1	89.6	1.7
מזה: יבוא	(384)	(515)	(951)	(1,436)	(32.2)	(35.5)	(37.4)	(39.8)	..
יצוא	(119)	(125)	(210)	(365)	(9.9)	(8.6)	(8.2)	(10.1)	..
בין נמלים וזרים **	(507)	(593)	(1,131)	(1,432)	(42.5)	(40.8)	(44.5)	(39.7)	..
מנוסעים	16	15	—	—	1.3	1.0	—	—	—
מהחכרה לזרים	148	160	200	324	12.4	11.0	7.9	9.0	0.7
משונות	20	44	52	51	1.7	3.1	2.0	1.4	—36.0
סך הכול	1,194	1,452	2,544	3,609	100.0	100.0	100.0	100.0	0.8
אומדן התוצר המקומי במחירים שוטפים	..	306.5	558.2	..					
באחוזים מהפרדיון	..	21.1	21.9	..					

הערות: החישובים לפי עיגול המספרים, הנתונים לשנת 1975 ארעיים, נתוני 1974 מתוקנים. הפרדיון מהחכרות בין חברות ספנות ישראליות היה בשנים 1971—1975: 125, 184, 179, 262 ו-477 מיליוני ל"י, בהתאמה.

* השינוי הריאלי בתפוקה הנובעת מהובלת דלק (ליבוא ולסרנוים) ב-1975 לעומת 1974 היה 11.7 אחוזים.

** לרבות הובלת דלק לסרנוים.

הפירוט: הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, השינוי בתפוקה: חישובי בנק ישראל.

א. הספנות¹

בשנת 1975 חלה האטה ניכרת בקצב הגידול בתפוקה הריאלית של הספנות הישראלית, שהיה כאחוז אחד לעומת 13–14 אחוזים בשנים 1973 ו-1974 ו-11 אחוזים בקירוב בתקופה 1969 עד 1972. ההאטה בגידול לוותה בירידה של אחוז אחד בקירוב במחירים במונחי דולרים ובממוצע לכל חלקי הענף. השינוי במחירים בל"י נאמד בכ-41 אחוזים.²

מספר גורמים עיקריים השפיעו על התפתחות הענף ב-1975. בין אלה בלטו ירידת הביקושים המקומיים (לרבות של מערכת הביטחון), שהביאה לירידה בשיעור 7–8 אחוזים בכמות מטעני היבוא (למעט דלק) שהובילה הספנות הישראלית, והירידה הניכרת בהובלת דלק גולמי לטרנזיט, לה משקל ניכר בתפוקת הענף בשנים האחרונות. את אלה קיזזה חלקית העלייה, בכ-6 אחוזים, בכמויות מטעני היצוא, ובשיעור שלמעלה מ-20 אחוזים בכמויות מטענים שהובלו בין נמלים זרים (לאחר ירידה בשנת 1974). עיקר הפעילות בתחום ההובלה בין נמלים זרים מתרכז ב"קו שלוש היבשות" של חברת צים, המתבסס על הובלה באניות מכולה חדישות. הגידול בהובלות בקו זה בולט על רקע ירידת הסחר העולמי. התפוקה הנובעת מהחכרת אניות לזרים התייצבה ב-1975. בתחום הובלת מטענים בספנות הישראלית לא חל בשנת 1975 שינוי בסך הטונאז', אף שעליית חלקם של קווי אמריקה וקווים בין-לאומיים, שהם קווים ארוכים יחסית, מלמדת על עליית הטון-ק"מ שהובילה הספנות. אין בידינו נתונים מנוכחי להערכת ההתפתחות במשך השנה בתחום הובלת מטעני יבוא, אך ידוע כי ברביע האחרון של שנת 1975 היתה כמות המטענים שהובלה נמוכה בכ-22 אחוזים מזו ברביע המקביל ב-1974.

הירידה בתפוקה הנובעת מהובלת דלק גולמי בספנות הישראלית לא חרגה מההתפתחויות העולמיות. ירידת הביקוש העולמי לדלק גולמי וירידת היקף הסחר הימי בו בכ-11 אחוזים ב-1975, פגעה גם בביקוש לשירותי קו צינור הנפט אילת–אשקלון, וממילא גם לשירותי ההובלה של המיכ"ליות המזינות קו זה ומובילות ממנו. להתפתחות זאת לא היתה, לפי שעה, השפעה על חברות הספנות הישראליות, שכן מרבית המיכליות שלהן מוחכרות לחברת "טרנס-אסיאטיק" ולחברת "שירותי טנקרים" בתנאי "החכרת זמן" לזמן ארוך. עם זאת, אם לא יעלה הביקוש בשוק המיכליות, עתידות חברות הספנות להיפגע קשות בעת שיפקעו חווי ההחכרה שלהן (הראשונים צפויים לפקוע כבר ב-1976). השינוי בכושר ההובלה של הספנות הישראלית ב-1975 נבע כמעט כולו מקליטתן של מיכליות גדולות במהלך 1974; בשנת 1975 עצמה לא היו שינויים משמעותיים במצבת האניות, וההשקעה נטו (בניכוי מכירת אניות) היתה פחות מ-2 מיליון דולר³. כמחצית אניות צי הסוחר הישראלי ולמעלה מ-85 אחוזים מהמעמס שלו, הניפו דגל זר בסוף 1975. גם בניכוי מעמס

¹ נסקרת כאן פעילות חברות הספנות. אין נסקרת כאן פעילותם של גורמים ישראליים, שאינם מוגדרים כחברות ספנות, כגון המועצה לשיווק פרי הדר, המפעילה אניות חכורות, וגורמים נוספים אחרים. נסקרת כאן פעילותן של 8 אניות קירור בלבד מבין אניות החברה הימית להובלת פרי. שאר אניות החברה, והתפוקה הנובעת מהן, אינן כלולות בסקירה ואינן מוגדרות כאניות ישראליות.

² אומדן השינוי במחירים בספנות מחושב באמצעות שיקלול השינוי במחירי הובלת מטענים, דלק, דמי חכירה ושונות; אשר לשינוי במחירי הובלת מטענים (בקווי צים בעיקר), נלקח בחשבון סל קבוע של סך כל המטענים לפי קווים, בשל היעדר נתונים מפורטים יותר על כמויות מטענים ומחיריהם. מכאן, שהשינוי בפדיון לטון בכל קו, המשמש כאינדיקציה לשינוי במחיר, יהיה מוטה כאשר משתנה הרכב המטענים בקו, ועל כן יהיה מוטה (בכיוון הפוך) השינוי הריאלי בתפוקה הנמדדת כפדיון במחירים קבועים. כמו כן, רגישה ביותר המדידה הקיימת של תפוקת הספנות לשינויים במבנה היחסים החוזיים בין גורמי הספנות, ועל כך יש להיזהר בהשוואות שינויים בכושר ההובלה לשינויים בתפוקה.

³ כולל ביצוא מכירת אניות הנוסעים "גיליי", לא כולל השקעה בהסבת אניות בסך 6 מיליון דולר. נוספים.

לוח ט"ו-4

אניות בבעלות ישראלית לפי סת האגרה המעמס, 1971 עד 1975

סוף התקופה	מספר אניות				המעמס בסוף השנה (אלפי טון)				העלייה או הירידה (-) ¹ בכושר ההובלה לעומת השנה הקודמת (אחוזים)			
	1975	1974	1973	1972	1975	1974	1973	1972	1975	1974	1973	1972
משא כללי	53	53	55	53	396.2	525.7	527.7	527.7	12.4	29.6	19.2	1.1
קירור	11	8	8	9	89.7	77.7	77.7	79.4	-9.1	-6.6	-6.1	1.4
ציור	20	19	18	18	913.6	889.8	913.6	889.8	-1.2	-0.9	-0.2	-2.6
סך כל האניות, מטען יבש ²	84	82	79	80	1,399.5	1,493.2	1,519.0	1,496.9	1.4	7.0	5.8	-1.0
מיכליות ³	24	23	28	27	2,037.2	2,981.9	2,372.5	2,986.2	37.0	12.3	21.6	16.7
סך הכול	108	105	107	107	3,436.7	4,475.1	3,891.5	4,483.1	20.3	10.1	15.2	10.1
מזה : בדגל זר	(39)	(43)	(56)	(52)								
באחוזים	(36.1)	(41.0)	(51.9)	(48.6)	(74.2)	(83.5)	(77.8)	(85.4)				

(1) כושר ההובלה חושב כמכפלת המעמס במהירות ובחלק של השנה, שהאניה היתה בבעלות ישראלית.

(2) ללא מיכליות.

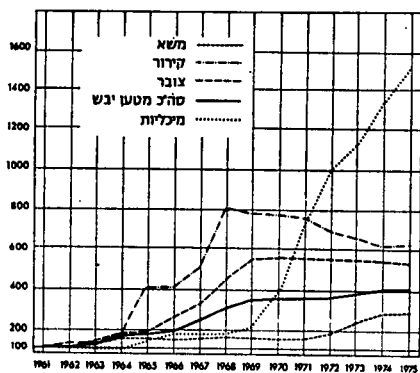
(3) לא כולל מיכליות בבעלות החברה הימית להובלת פרי, שאינן אניות ישראליות (גם הפדיון מפעילותן אינו כלול בהכנסות הספנות הישראליות). כמו כן כלולות כאן רק אחדות מבין מספר מיכליות של חברה אחרת. הפדיון מהפעלת כל המיכליות של חברה זו כלול בהכנסות הספנות הישראליות.

ה פ ק ו : חישובי בנק ישראל על פי נתוני אגף הספנות והנמלים, הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה וחברות ספנות.

דיאגרמה ט"ו-2

מדד כושר ההובלה של צי הסוחר הישראלי,
1961 עד 1975

(הבסיס : 1961=100)



ה מקור : חישובי בנק ישראל.

המיכליות, (שכולו בדגל זר, מטעמים מיוחדים), הרי חלקו של הצי המניף דגל זר בסך המעמס של האניות הנותרות הוא 56 אחוזים.¹ (ראה לוח ט"ו-4). במקביל לתופעה זו, בולטת גם העלייה בחלקה היחסי של הספנות הישראלית (באניות בבעלות עצמית ובאניות זרות חכורות) בתנועת מטעני היבוא והיצוא בנמלי הארץ.² התפתחות זו מעידה על מידה מצומצמת ביותר של תחרות בהובלה מישראל ואליה, והיא ניכרת במיוחד בעובדה שאת מרבית המטענים מובילה חברת צים.

ההאטה, שציננה את הספנות העולמית ב-1974 עקב מיתון הפעילות הכלכלית בארצות המתועשות, החריפה השנה והתפתחה לירידה בפעילות. בדרך כלל משתקפים שינויים בפעילות הכלכלית במשק העולמי בפיגור בפעילות הספנות העולמית. הירידה בנפח הסחר העולמי ב-1975 נאמדת ב-8 אחוזים במונחי טונאז', לעומת גידול של 4 אחוזים ב-1974 (במונחי טון-ק"מ חלה

ירידה בשיעור 7 אחוזים ב-1975, לעומת גידול בשיעור 6.4 אחוזים בשנת 1974).³ הירידה בהובלות הקיפה את כל המטענים, למעט גרעינים (בעקבות עסקות גרעינים שביצעה בריה"מ). בלטו במיוחד הירידות בהובלות דלק גולמי (11 אחוזים), תזקיני נפט ועפרות ברזל. אבטלת האניות הלכה והעמיקה במהלך 1975, ונפגע בעיקר ענף המיכליות⁴; תעריפי ההובלה לא כיסו, במקרים רבים, את הוצאות הטיפעול שלהן. ירידת המחירים בענף המיכליות היתה בשיעורים של 40 עד 60 אחוזים, לפי סוג האנייה והמטען שהיא מובילה. היתה זו השנה השנייה לירידות מחירים חריפות בסקטור זה. לא שפר גם חלקן של האניות הפועלות בתנאי התחרה בתחומים אחרים.

יוצאת דופן היתה ההתפתחות בספנות הקווים, שגם בשנת 1975 עלו מחיריה, אם כי בשיעור נמוך במידה ניכרת מאשר ב-1974,⁵ בין השאר הודות להתמתנות בעליית מחירי הדלק ואף ירידת-מה בהם.

צוין כבר בדוחות הקודמים, שהספנות הישראלית תמושפעת פחות משינויים קוניקטורליים בספנות העולמית. עיקר פעילותה של חברת צים הוא בתנאי "ספנות קווים" ובמסגרת קונפרנסים ימיים, המקנים הגנה לחבריהם, ולה גם משקל מכריע בסחר הישראלי. כמו כן מוכרות

¹ ראוי לציין, שבשנת 1975 כ-26 אחוזים מסך המעמס העולמי הפליג תחת "דגלי נוחות". ראה דיון בדוח בנק ישראל, 1974, עמ' 323-324.

² ב-1975 היה חלקה של הספנות הישראלית בסך מטעני היבוא 69.3 אחוזים, לעומת 63 ו-64.4 אחוזים, בהתאמה, בשנים 1973 ו-1974. במטעני יצוא היה חלקה של הספנות הישראלית ב-1975 62.1 אחוזים.

³ המקור: Feanly & Egers Chartering Co. Review, 1975.

⁴ נוסף על האבטלה הגלויה, התרחבה גם האבטלה הסמויה, המתבטאת בהורדת מהירות השיט, שימוש באניות כמחסנים ועוד. כמו כן רותקו אניות רבות, מרביתן אניות צובר, בנמלי הים התיכון ובניגריה, בשל הצפיפות הרבה השוררת בנמלים אלה, וכך צומצמה האבטלה הגלויה של אניות. לפתיחת תעלת סואץ היתה לפי שעה השפעה שולית בלבד.

⁵ מדד הספנות הגרמני למחירי הובלת קו מצביע על עלייה של 9.4 אחוזים, ומזה עלייה של 10.2 אחוזים בהובלת מטען כללי, לעומת כ-32 אחוזים ב-1974.

מרבית אניות המיכל והצובר של צים ו"אל-ים" לזמן ארוך, והן גם נהנות מהעדפות בהובלה ממשלתית, לה חלק גדול ביבוא לישראל (דלק, גרעינים, יבוא ביטחוני וכו'). כל אלה, גם אם אינם מבטיחים רווחיות רבה, הריהם מפחיתים את אי הוודאות והסיכון האפייניים לענף הספנות.

בתחום ספנות הקווים של הספנות הישראלית, נאמדת עליית המחירים הממוצעת (במונחי מטבע חוץ) בשנת 1975 בכ-11 אחוזים בקירוב¹. בהובלת דלק גולמי בספנות הישראלית היתה ירידת מחירים בשיעור שלמעלה מ-27 אחוזים, אך רק הובלת הדלק לטרנויט היא במחירי השוק הבין-לאומי, בעוד שמחירי הובלת דלק ליבוא נקבעים על פי הסכם "קוסט פלוס", שלפיו אף עלו מחירי ההובלה. בתחום החכרת אניות לזרים עלו המחירים בשיעור של כ-14 אחוזים, הודות לעיתוי מוצלח של חידוש חוזי ההחכרה להובלות צובר, חלקם עוד בשנת 1974.

לשנת 1975 צפוי רווח לחברת צים, אף שהוא יהיה, כנראה, נמוך מהרווח הנקי (47 מיליון ל"י) שגרשם בספרי החברה לשנת 1974².

בשל המשבר בתחומים מסוימים של הספנות העולמית, בהם פעלה גם "החברה הימית להובלת פרי", נקלעה חברה זו לקשיים כספיים ניכרים, אך לאלה לא היתה ב-1975 השפעה על תפוקת הספנות הישראלית ומצבת אניותיה.

ב. הנמלים

ב-1975 חלה ירידה בתפוקה הריאלית של הנמלים (הנמדדת בפדיון במחירים קבועים) בשיעור 7.8 אחוזים, לאחר האצה בתפוקה בשיעור 19 אחוזים ב-1974³. ירידת התפוקה היתה פרי ירידת הפעילות הכלכלית, שהשפיעה בעיקר על כמות מטעני היבוא, וחולשת השוק הבין-לאומי, שהשפיעה על כמות מטעני היצוא. הירידה בתנועת המטענים הכללית בנמלי הארץ היתה בשיעור 11.2 אחוזים. בכמות מטעני יבוא נרשמה ירידה בשיעור 14.2 אחוזים, ואילו בכמות מטעני יצוא היתה הירידה מתונה יותר — 6.2 אחוזים. בולטת הירידה בכמות המטען הכללי המיובא; יבוא זה מהווה קרוב ל-75 אחוז מכלל הכנסות הנמלים. לירידת יצוא הפוספטים היתה ההשפעה המכרעת בירידת סך כל כמויות היצוא. (ראה לוח ט"ו-5).

הן ביבוא והן ביצוא נמשכה העלייה בשינוע מטענים במכולות, אף כי בקצב איטי יותר. השינוי הטכנולוגי בספנות העולמית והישראלית הוא שהכתיב את התאמת הנמלים לשינוע מכולות, ויש לצפות להמשך תהליך ההתאמה. למטרה זו הופנו מרבית תקציבי הפיתוח בנמלים בשנים האחרונות. הטכנולוגיה של שינוע מטען אחד לסוגיו מאפשרת צמצום ניכר בתשומת עבודה גם בתנאים של גידול בתנועת המטענים, ומביאה לקיצור משך ההמתנה של האניות בנמלים, שהוא רכיב נכבד בהוצאות תיפעול אניות משוכללות. הפקת מלוא יתרונות השינוע הטכנולוגיים מתאפשרת כמובן אם הציוד המתמחה והרציפים מנוצלים באופן אינטנסיבי, ועל כן הפעלתם החלקית של אלה (15—16 שעות ביממה בממוצע) מונעת מיצוי מלא של האפשרויות, וגורמת, כנראה, להשקעות יתר.

¹ לרבות הובלות גרעינים מארה"ב לממשלת ישראל במסגרת חוזית. מחירי הובלות אלה הועלו בסוף 1974 במידה ניכרת, לאחר שנים אחדות של הובלה במחירים נמוכים ממחירי השוק הבין-לאומי, שהסבו הפסדים לחברות הספנות.

² לאחר הפרשה למסים בסך 78 מיליון ל"י בקירוב, וכן הפרשה להפסד בקשר לפיקדונות בחברה זרה בסך 42.6 מיליון ל"י.

³ נוכח הירידה החריפה בכמות המטענים ובמיוחד במטען כללי מיובא, קיימת כנראה הערכת חסר של שיעור הירידה בתפוקה. לפי שעה אין בידינו הסבר לכך.

לוח ט"ו-5

תנועת המטענים בנמלי הארץ, 1973 עד 1975

העלייה או הירידה (—) לעומת השנה הקודמת ²			חלק מההכנסות בשנת התקציב 1974/75 ¹			חלק מהטונאז' בשנת התקציב 1974/75 ¹	
1975	1974	1973	1975	1974	1973		
(אחוזים)			(אלפי טונות)			(אחוזים)	
ס ר י ק ה							
1.3	4.9	14.1	1,908.3	1,884.3	1,795.7	10.2	18.7
16.3	34.5	18.4	651.5	569.8	423.5	1.9	5.9
3.7	10.5	0.2	163.6	169.9	153.8	1.0	1.8
—27.3	11.7	10.0	2,636.8	3,625.7	3,246.3	74.2	35.4
12.2	38.6	151.5	851.5	758.8	547.6	(10.1)	(7.8)
—31.7	15.1	48.1	145.2	225.9	196.3	..	(2.1)
—14.2	11.2	14.7	5,360.1	6,249.7	5,691.3	87.3	61.8
ס ע י נ ה							
8.3	3.6	—8.0	1,067.6	986.1	952.2	5.0	10.6
—20.7	18.7	—7.0	1,313.8	1,656.5	1,396.1	2.7	17.5
(—2.2)	(—0.8)	(—2.6)	(767.0)	(784.5)	(790.9)		(8.9)
(—38.8)	(39.8)	(—11.0)	(472.0)	(772.7)	(552.8)		(7.4)
0.5	4.3	7.7	1,018.9	1,014.0	972.5	5.0	10.1
(10.7)	(19.2)	(98.5)	(618.0)	(558.4)	(468.2)	(2.3)	(5.6)
—6.2	10.6	—3.4	3,490.4	3,721.4	3,365.3	12.7	38.2
—11.2	11.0	7.2	8,850.5	9,971.1	8,984.6	100.0	100.0

- (1) למצט מדלק ומנוסעים.
 (2) החיסוב לפני עיגול המספרים.
 (3) כולל מלט ומטענים אחרים בצובר.
 ה פ ק ו ר : דרישות חודשיים של רשות הנמלים.

בשנת 1975 חלה ירידה במספר המועסקים בנמלים (בממוצע חודשי) בשיעור של 9.5 אחוזים. חלו השנה מספר עליות תעריפים, תוך כדי אפליהם לטובה של מטעני היצוא ומטענים אחדים ובנובמבר 1975 הוצמדו מרבית אגרות הנמלים לשינויי שער החליפין. העלייה הכוללת במדד מחירי שירותי הנמלים (לרבות "דמי רציף" הנגבים על פי ערך הסחורה) הסתכמה בשנת 1975 ב-50.2 אחוזים בממוצע.

ג. תעופה בין-לאומית

המשבר בתעופה הבין-לאומית העולמית נמשך בשנת 1975 ואף העמיק. התפתחות זו חלה בעקבות מיתון הפעילות הכלכלית בארצות מערב אירופה וארה"ב, משבר האנרגיה, התייקרות הדלק ועליית השכר והוצאות אחרות. אלה בלמו את הצמיחה המהירה של שירותי התעופה, מחד גיסא, והעלו את הוצאות הטיפול מאידך גיסא. חברות התעופה בעולם המערבי נקלעו להפסדים ולקשיים כספיים, כשברשותן עודפי ציוד טיסה בקנה מידה גדול.

ההתפתחויות בתעופה הבין-לאומית העולמית השפיעו גם על פעילות "אל-על" בשנת 1975, בהיותה קשורה בעיקר בתנועת התיירות לישראל. מספר התיירים שהגיעו לישראל בדרך האוויר בשנת 1975 ירד ב-3.4 אחוזים לעומת 1974, ומספר הנוסעים הנכנסים לישראל ויוצאים ממנה בדרך האוויר ירד בשיעור דומה. נוסף על כך נפגעה תפוקת "אל-על" מסכסוכי עבודה, שגרמו להשבתת פעילות החברה ולאובדן נוסעים שעברו לחברות זרות.¹ חלקה של החברה בתנועה האווירית לישראל ירד מ-53.6 אחוזים ב-1974 ל-50.6 אחוזים ב-1975; גם התפוקה הנובעת מהטסת מטענים ירדה השנה.

התפתחויות אלה גרמו לכך שפעילות "אל-על" בשנת 1975 היתה אף גמוכה מ-1974, חרף התמתנות קצב הירידה במספר התיירים שהגיעו לישראל בדרך האוויר.² בעוד שבשנת 1974 פעלו גורמים מיוחדים שקיזזו את ירידת התנועה האווירית (השפעות מלחמת יום הכיפורים ומלחמת קפריסין בעיקר), הרי אלה לא פעלו ב-1975, ולעומת זאת פעלו השנה גורמים מיוחדים שהביאו לאובדן תפוקה לחברה.

בסך הכול ירדה תפוקת "אל-על", הנמדדת בפדיון במחירים קבועים, בשיעור 11.2 אחוזים בממוצע ב-1975 (1.2 אחוזים ב-1974). במונחי נוסע-ק"מ היתה הירידה בשיעור 14 אחוזים בקירוב. חברת "אל-על" נאלצה (בחלקו — כתוצאה משביתות עובדיה) לצמצם את הצע המושב-ק"מ שלה. עם זאת, בדרך כלל קיימת קשיחות בהתאמת הצע הקיבולת לתנאי ירידה בביקוש, שכן משלב מסוים מחייבת התאמה זו ביטול טיסות, שמשמעותה הורדת רמת השירות המוצע. כך חלה ירידה בתפוסת הנוסעים הממוצעת במטוסי "אל-על" מ-69.5 אחוזים בשנת 1974 ל-66.3 אחוזים בשנת 1975, שהיא גדולה משיעור הירידה בתעופה העולמית. עם זאת ראוי לציין, שמקדם תפוסה זה עדיין גבוה מהמקובל בחברות הסדירות בתעופה הבין-לאומית. בתעופה העולמית (למעט בריה"מ) היתה תפוסת הנוסעים ב-1975 55 אחוזים, ומוזה בנתיב הצפון-אטלנטי 57.4 אחוזים. סיכומים ראשונים על התפתחות התעופה העולמית מצביעים על כך, ששנת 1975 היתה, כאמור, גרועה מקודמתה, וזאת מכמה טעמים: הגידול במספר הנוסעים והנוסע-ק"מ בחברות הסדירות (בשירותים הסדירים הבין לאומיים והפנים-ארציים) היה כמחצית הגידול בשנת

¹ על פי נתוני "אל-על", הועברו מסיבה זו לחברות זרות 14.2 אלף נוסעים בשנת 1974 ו-41 אלף נוסעים ב-1975. לעומת זאת הועברו ב-1974 11.6 אלף נוסעים מחברות זרות לחברת "אל-על" בעת מלחמת קפריסין. ראוי לציין שהחל מיולי 1974 הפסיקה "אל-על" טיסותיה לקפריסין. כמו כן פחת מספר העולים שהטיסה "אל-על" ב-1975 לעומת 1974 בכ-45 אחוזים.

² ראוייה לציון ההתאוששות בתנועת התיירים לישראל בדרך האוויר החל בספטמבר 1975.

לוח ט"ו-6

התפוקה של מוצרי "אל-על", 1972 עד 1975

(במטוסים עצמיים וחכורים)

העלייה או הירידה (—) לעומת השנה הקודמת (אחוזים)							
1975	1974	1973	1972	1975	1974	1973	1972
—9.2	—0.1	—2.8	21.8	4,891	5,425	5,430	5,585
				1. מושב — ק"מ מוצע (מיליונים)			
—14.0	8.0	—1.7	9.8	3,242	3,769	3,491	3,550
				66.3	69.5	64.3	63.6
				2. נוסע — ק"מ שנמכר (מיליונים) (2)/(1) (אחוזים)			
..	..	9.9	10.3	759	**777	809	736
				3. טון — ק"מ מוצע (נוסעים ומטען) * (מיליונים)			
..	..	19.5	4.9	466	**495	508	426
				61.4	..	62.7	57.7
				4. טון — ק"מ שנמכר (מיליונים) (4)/(3) (אחוזים)			

* בנוסעים נלקח בחשבון משקלו של נוסע ממוצע.

** הנתונים על מטענים בשנת 1974 — חלקיים בלבד.

ה מקור: חברת "אל-על".

1974 ; זהו שיעור הגידול הנמוך ביותר שנרשם מאז מלחמת העולם השנייה¹. כמו כן חלה ב-1975 לראשונה אף ירידה בהובלת מטענים בתעופה (במונחי טון-ק"מ). חברות התעופה לא הצליחו לצמצם את הצע שירותיהן כפי שעשו בשנת 1974, וכתוצאה מכך ירדה ניצולת המטוסים וגדלו ממדי ההפסדים שנגרמו לחברות.

בשירותים הסדירים של חברות יאט"א² בנתיב הצפון אטלנטי, שהוא החשוב בנתיבי התעופה הבין-לאומית ומשקל חשוב לו גם בפעילות "אל-על", חלה זו השנה השנייה ברציפות ירידה במספר הנוסעים בשיעור 6 אחוזים (וב"אל-על" כ-22 אחוזים). לעומת זאת עלה מספר הנוסעים בטיסות שכר של אותן החברות בנתיב זה, ב-10.2 אחוזים (לאחר ירידה של 30 אחוזים ב-1974). נראה שהיתה זו תוצאת מאמץ מיוחד של חברות, המשופעות בציד עודף, למלא מטוסיהן. בשנת 1975 טרם הצליח הענף להתארגן נוכח בלימת הצמיחה המהירה שאיפיינה אותו

¹ על פי נתונים ראשוניים, הרי שבקווים הסדירים של המדינות החברות בארגון התעופה הבין-לאומי (למעט בריה"מ) נרשמו בשנת 1975 השינויים הבאים (באחוזים): במספר הנוסעים — 2.4 — 9.3 בממוצע שנתי בתקופה 1965—1975; בנוסע-ק"מ — 2.6 (11.0); בטון-ק"מ מטען — 1.5 (13.3) ובטון-ק"מ כולל (נוסעים ומטען) — 1.4 (11.4); מושב-ק"מ מוצע — 5.1 (11.1).

² יאט"א הוא הארגון הבין-לאומי של חברות התעופה הסדירות.

בשנות ה-60 וה-70, וכן נוכח התייקרות הדלק ושאר התשומות. המשבר בענף התעופה אילץ ממשלות וארגונים לבחון מחדש מדיניות התעופה שלהם.¹

עלויות המחירים בשירותי הענף בשנת 1975 היו מתונות יחסית לאלה בשנת 1974. במחירי הטיסה (לנוסעים) בנתיב הצפון-אטלנטי לא חלה עלייה במשך השנה, והם נשארו ברמה של סוף 1974. בקווים מאירופה היתה העלייה במשך השנה למעלה מ-9 אחוזים (לנוסעים) וכ-10 אחוזים למטען. (כל אלה שינויי מחירים הנקובים בדולרים).

מדד מחירי תפוקת "אל-על" (במונחי ל"י) עלה ב-1975 במוצק ב-48 אחוזים (לרבות השפעת הפיחות).²

לשנת 1975/76 צפוי לחברת "אל-על" הפסד משמעותי, הנובע בעיקר מירידת התנועה, נזקי השביתות וכן החלת הרפורמה במס הכנסה והשלמות השכר בעקבותיה.³

מספר המועסקים הממוצע בארץ גדל בשנת 1975 בכ-3.2 אחוזים, תופעה הקשורה כנראה בהכנות לקליטת מטוס בואינג 747 נוסף.

ד. שדות תעופה

בשנת 1975 חלה ירידה בתנועה האווירית הבין לאומית לישראל וממנה: במספר הנוסעים (לא כולל נוסעים במעבר) — בשיעור 2.4 אחוזים, ובכמויות מטען — 8.7 אחוזים. (ראה לוח ג'ט-ט"ו-4 בנספח לפרק זה).

בתפוקה הריאלית, הנמדדת בפדיון במחירים קבועים, ומשקפת גם את הפעילות בתעופה הפנים ארצית וכן שירותים נלווים שונים (שאינם קשורים קשר ישיר לפעילות תעופתית) — חלה ב-1975 עלייה בשיעור 2–3 אחוזים,⁴ לעומת ירידה בשיעור 6.2 אחוזים ב-1974.

במדד מחירי התפוקה חלה ב-1975 עלייה ממוצעת בשיעור 50 אחוזים בקירוב (21.3 אחוזים ב-1974) עלויות המבטאות שינויי אגרות שדות התעופה ותעריפי זיכיונות ודמי שכירות ב-1974 ו-1975 וכן השפעת הפיחותים.

5. התיירות⁵

הירידה במספר התיירים הנכנסים לישראל, שהחלה ב-1973 (לأחר האטה שנסתמנה כבר מהמחצית השנייה של 1972), נמשכה גם ב-1975, אך בשיעור מתון יותר — 0.8 אחוז. גם במספר התיירים שהגיעו בדרך האוויר חלה בשנת 1975 התמתנות בקצב הירידה, שהיה 3.4 אחוזים לעומת 6.3 אחוזים ב-1974 ו-10.5 אחוזים ב-1973.

בשנת 1975 הגיעו לישראל כ-620 אלף תיירים לעומת כ-625 אלף ב-1974.⁶ בהכנסות

¹ בסוף 1975 מונחה ועדה, שנועדה לבדוק את "ההשלכות של התרת טיסות שכר לישראל מעבר להיקפן הנוכחי". על פי ממצאי הוועדה והמלצותיה, החליטה הממשלה על קיום ניסוי מבוקר למשך מספר שנים (מ-1976) ובמסגרתו יורחב ההיתר לטיסות שכר לסוגי תיירים נוספים ומאזורים נוספים בעולם.

² הכנסות "אל-על" בשנת 1975 (קלנדרית) נסתכמו בלמעלה מ-1.1 מיליארד ל"י במחירים שוטפים. ³ "אל-על" רכשה בסוף 1975 מטוס בואינג 747 נוסף, בהשקעה כוללת של 40 מיליון דולר, והוא הוכנס לשירות רק באפריל 1976. בתקופה זו נשאה החברה בהוצאות הפחת והריבית.

⁴ שהוא כנראה אומדן המוטה כלפי מעלה. הכנסות שדות התעופה במחירים שוטפים הסתכמו ב-1975 בלמעלה מ-98 מיליון ל"י לעומת 64 מיליון ל"י ב-1974. אומדן ההשקעה בפרויקטים העיקריים בשנת 1975 הוא 24–25 מיליון ל"י.

⁵ הדיון עוסק בתיירות מחוץ לארץ אל ישראל, ואינו עוסק בתיירות פנים, או נסיעות ישראלים לחוץ-לארץ. ⁶ לא כולל כ-120 אלף תיירים נכנסים מארצות ערב לשטחים המוחזקים דרך גשרי הירדן, ירידה בשיעור 3.6 אחוזים לעומת 1974.

לוח ט"ו-7

לינות תיירים, שהות תיירים והכנסות מתיירות, 1972 עד 1975

העלייה או הירידה (—) לעומת השנה הקודמת								
1975	1974	1973	1972	1975	1974	1973	1972	
—0.8	—5.6	—9.1	10.8	619,554	624,727	661,651	727,532	מספר תיירים נכנסים
9.8	—4.6	21.1	21.7	(60,500)	(55,105)	(57,768)	(47,703)	מזה : באניות סוחר
מספר לינות אורחי חוץ בבתי מלון								
—5.8	—2.8	—15.2	5.0	3,944.2	4,187.7	4,310.1	5,084.5	מומלצים לתיירים (אלפים)
—3.2	6.1	—16.6	8.2	2,451.1	2,532.6	2,387.6	2,862.1	מזה : בבתי מלון בעלי 4—5 כוכבים (אלפים)
שהות ממוצעת של תיירים ששהו עד :								
				12	12	10	12	חודש (ימים)
				17	18	16	17	3 חודשים (ימים)
				13	14	13	13	חציון שהות (ימים)
19.7	—15.3	8.7	18.8	233.3	195.0	230.3	211.9	הכנסות מט"ח (מיליוני דולר) *
20.7	—10.3	19.5	7.3	376.6	312.1	348.1	291.3	הכנסה ממוצעת (דולר) **

* המרות בבנקים של תיירים זרים, וכן המרות מסבע חוץ של ספקי סחורות ושירותים לתיירות (למעט "אל-על").

** ההמרה הממוצעת לתייר בשנים 1974 ו-1975 לפי רביעים היתה בהתאמה:

1974: 243, 325, 296, 391

1975: 308, 274, 462, 547

המקור: הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה ומשרד התיירות.

במטבע חוץ מהתיירות ב-1975 נרשמה עלייה נומינלית בשיעור 19.7 אחוזים, והן הסתכמו ב-233.3 מיליון דולר¹ המהווים כ-13 אחוזים מסך יצוא שירותים וכ-6 אחוזים מסך יצוא הסחורות והשירותים בשנת 1975; בהיות שיעור הערך המוסף ביצוא שירותי תיירות גבוה יחסית — נאמד בלמעלה מ-80 אחוזים — הרי תרומת יצוא זה למשק גבוהה משיעורים אלה.

העלייה בשיעור 20 אחוזים בממוצע שנתי בהמרות לתייר עשויה להטעות ואין היא משקפת נאמנה את השינוי בהוצאות הממשיות של תיירים בארץ, שכן במהלך-1975, חרף הפיחותים, גדל במידה ניכרת הפער בין שער החליפין הרשמי לבין השער בשוק השחור. תיירים רבים העדיפו מלכתחילה להמיר כספם בשוק השחור, ואחרים קנו שירותים במטבע חוץ. נוסף על כך לא היתה מידת הפיקוח על המרות ספקי השירותים לתיירים יעילה דיה, וקרוב לוודאי שחלק מהכנסותיהם במטבע חוץ מצאו דרכם לשוק השחור, ובמקרה הטוב דחו את מועד ההמרה, על מנת לזכות ברווחי פיחות צפויים. ניתן גם להצביע על הירידה במשך השהות הממוצע לתייר, וירידת חלקם של התיירים האמריקאים בכלל התיירים, כגורמים המשפיעים בכיוון ירידת ההוצאה הממוצעת לתייר.

עד חודש מאי 1975 היתה המרה מוגברת של מטבע חוץ, אך חלקה הגדול של המרה מוגברת זו נובעת מדחיית המרות מטבע חוץ שנתקבל מתיירים שהגיעו בחודשים האחרונים של 1974, ואילו בחודשים מאי—דצמבר חלה ירידה בשיעור 5 אחוזים לתייר. בחודש דצמבר 1975 הגיעה הירידה בהמרות לתייר (יחסית לחודש זה ב-1974) ל-38 אחוזים. אלה אירעו על-אף עלייה בהוצאות השהייה בארץ. (ראה לוח ט"ו-7).

אין מצויים, לפי שעה, נתונים סופיים על התפתחות התיירות העולמית בשנת 1975, אך נתונים ארעיים מצביעים על עלייה קלה בתנועת התיירות בעולם לעומת שנת 1974 (אולי במעט עקב ראשית ההתאוששות הכלכלית במשקים שונים); בדרך כלל פעלו ב-1975 אותם כוחות כלכליים שהביאו לשפל בתיירות העולמית ב-1974: השפל הכלכלי בארה"ב ובארצות מערב אירופה, שהביא לירידת ההכנסה הפנויה וגידול באבטלה, וההתייקרות של טיסות ושירותי הקרקע במרבית ארצות המוצא והיעד של התיירות.

חוסר יציבות פוליטית, וחששות מפני התפתחויות צפויות בתחום זה, השפיעו אף הם ב-1975 על תנועת התיירות. בין אירועים אלה ניתן למנות את ההתרחשויות בספרד ובפורטוגל, לבנון ומרוקו. הרגיעה היחסית באזורנו שיפרה אל-נכון את מצבה היחסי של ישראל לעומת ארצות תיירות אחרות באגן הים התיכון. זהו כנראה אחד ההסברים, בצד ההתאוששות הכלכלית בארצות מוצא חשובות של תיירות, לשיפור תנועת התיירים לישראל במחצית השנייה של 1975, לאחר שזו עמדה בסימן ירידה מאז מלחמת יום הכיפורים.

על עליית מחירי הטיסה לישראל עמדנו לעיל, בדיון על "אל-על"; עליות מחירים חלו גם בשירותי התיירות השונים במשק, אולם אין בידינו להעריך את שיעור העלייה. על פי אומדני משרד התיירות, מהווים שירותי האכסון כ-40 אחוזים מכלל הוצאות התייר, והם הרכיב העיקרי בהוצאות השהייה של התייר. כאינדיקציה להתייקרות שירותי בתי המלון יכול לשמש השינוי בהכנסות ללינה בל"י: אלה עלו בממוצע עבור כל בתי המלון המומלצים לתיירים בלמעלה מ-46 אחוזים, ואילו בדרגות 4 ו-5 כוכבים (שחלקם בלינות תיירים למעלה מ-60 אחוזים), היתה העלייה בהכנסות ללינה 36 אחוזים. יש לציין שבתי המלון — ובעיקר אלה בעלי הדרגות הגבוהות

¹ כולל את ההמרות בבנקים של תיירים זרים וכן את המרות מטבע חוץ של ספקי סחורות ושירותים לתיירים. כולל גם את הוצאות התיירים שמומנו באמצעות המרות בישראל של מילווה העצמאות והפיתוח. לא כולל את הכנסות "אל-על" מדמי גסיעה.

— נטו ב-1975 לתת הנחות ניכרות לישראלים על מנת להגדיל את תפוסת חדריהם. מכאן שבמונחי דולרים לא היה, כנראה, שינוי ניכר במחירי שירותי בתי המלון לתיירים. בתקופה 1972—1975 לא התייקרה ישראל, כנראה, במוצע לתייר חוץ, יחסית לארצות תיירות חשובות במערב אירופה¹.

בשנת 1975 חלה ירידה נוספת ניכרת במספר התיירים מארה"ב, בשיעור 17 אחוזים בקירוב בסך הכול, וירידה ניכרת יותר בבאים בדרך האוויר. הירידה התמתנה במהלך השנה ואף נבלמה בסוף השנה; בדצמבר 1975 (לעומת דצמבר בר 1974) נרשמה אף עלייה, בשיעור 34 אחוזים, במספר התיירים מארה"ב. על פי נתונים חלקיים חלה ירידה בתנועת התיירות מארה"ב לאירופה במשך 1975, אך בשיעור קטן יותר מאשר ל-ישראל. (ראה לוח ג' ט"ו-5 בנספח לפרק זה).

במספר התיירים לישראל הבאים מארצות אירופה חלה בשנת 1975 עלייה בשיעור 7 אחוזים, ותיירות זו נטלה 52 אחוזים מכלל התנועה ל-ישראל (לרבות מבקרים באניות סויר). מספר התיירים מאירופה ב-1975 עלה גם על מספרם בשנות השיא 1972/73.

בחינת הנתונים מנוכי העונתיות² לשנת 1975 מורה על התאוששות תנועת התיירות ל-ישראל החל ממאי—יוני והתחזקותה בספטמבר—אוקטובר — כנראה בהשפעת חתימת הסכם הפרדת הכוחות וההתאוששות הכלכלית החלקית בעולם. בינואר—פברואר 1976 נחלשה התנועה במעט, אך התחזקה שוב במארס 1976.

בחודשים ינואר—אפריל 1976, בהשוואה לח: דשים המקבילים ב-1975, חלה עלייה, בשיעור 49 אחוזים, במספר התיירים (בנתונים המקוריים, שהם גבוהים ב-9 אחוזים מב-1972). (ראה דיאגרמה ט"ו-3).

מספר הלינות של אורחי חוץ בבתי מלון משקף במידה המהימנה ביותר את תפוקת שירותי התיירות. מספר לינות אורחי חוץ בבתי מלון מומלצים לתיירים פחת ב-1975 ב-5.8 אחוזים, אך מכיוון שלינות ישראלים באותם בתי מלון נתרבו ב-6.8 אחוזים — ירד מספר הלינות הכולל ב-1.4 אחוזים. באותה תקופה חלה עלייה של 5 אחוזים במספר החדרים, וירדה

¹ הערכה זו מתבססת על בדיקת השינוי במדד המחירים לצרכן, בישראל ובמדינות אחרות, כשהוא מנוכה בשינויי שער החליפין בתקופה 1972 עד אוגוסט 1975. ההשוואה נעשתה לגבי תייר אמריקאי, גרמני ובריטי. בדיקה זו איננה אלא אינדיקציה גסה לשינוי במחירים היחסיים של שירותי התיירות של ישראל וארצות אחרות. ראוי כמובן להיזהר בהסקת מסקנות מרחיקות לכת מהשוואה זו בשל השוני בין סל המחירים לצרכן בכל מדינה לסל הוצאות התייר, השוני בין השער האפקטיבי לשער הדשמי שבפני התייר ועוד. חשוב לזכור את השפעתם של ההבדלים במרחקי הנסיעה בין הארצות השונות ועל כן גם ההבדלים הגדולים במחירי הטיסה ומשקל הוצאות הטיסה בסך הוצאות התייר.

² הרמה של המגמה לטווח הקצר עם התנודות הבלתי סדירות.

לוח ט"ו-8

חדרים, תפוסה ומועסקים בבתי מלון, 1972 עד 1975

העלייה או הירידה (—) לעומת השנה הקודמת (אחוזים)							
1975*	1974	1973	1972	1975*	1974	1973	1972
מספר חדרים בבתי מלון (ממוצע שנתי)							
5.5	—	8.4	4.8	23,606	22,372	22,366	20,629
מזה: בבתי מלון מומלצים לתיירים							
5.0	4.9	9.5	8.9	20,656	19,681	18,755	17,124
(13.1)	(13.5)	(23.0)	(17.5)	(11,172)	(9,875)	(8,700)	(7,071)
מזה: בעלי שתי הדרגות הגבוהות							
אחוז תפוסת מיטות בבתי מלון מומלצים לתיירות (אורחי חוץ ומקומיים)							
—7.1	—1.9	—18.2	—1.8	44.2	47.6	48.5	59.3
(—8.7)	(—1.0)	(—24.8)	(—5.9)	(45.2)	(49.5)	(50.0)	(66.5)
מזה: בשתי הדרגות הגבוהות							
מועסקים בבתי מלון מומלצים לתיירות (ממוצע שנתי)							
9.8	..	..	6.3	12,376	11,270	..	11,275

* 440 חדרים בבתי מלון, שהיו "ללא דרגה" ב-1974, סווגו בדרגות 4—5 בשנת 1975; 446 חדרים סווגו בדרגות אחרות.

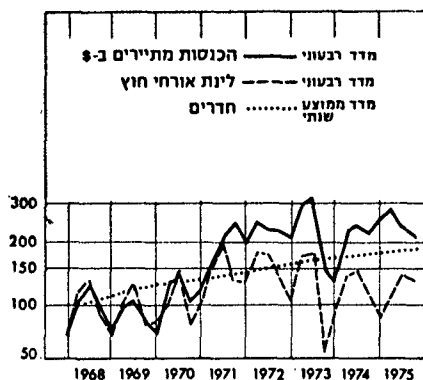
ה מ ק ו ר : הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה.

התפוסה השנתית הממוצעת בבתי המלון המומלצים לתיירים ב-7.1 אחוזים, מ-47.6 ל-44.2 אחוזים¹. (ראה לוח ט"ו-8 ודיאגרמה ט"ו-4).

דיאגרמה ט"ו-4

מדד הכנסות מתיירים, לינות אורחי חוץ,
חדרים בבתי מלון מומלצים לתיירים,
1968 עד 1975

(בסיס: ממוצע 1968=100)



כיוול חצי לוגריתמי.

ה מקור: הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה ומשרד התיירות.

על רקע הירידה בביקוש הכולל לשירותי בתי המלון המומלצים לתיירים — ירידה בשיעור של 1.4 אחוזים בלינות אורחים (תיירים ואורחים ישראלים) — בלט גם השנה הגידול במספר החדרים בבתי מלון אלה, שהיה בשיעור דומה לשנת 1974 — 5 אחוזים; מצבת החדרים הממוצעת, מנתה 20.7 אלף (תוספת נטו של 1000 חדרים בממוצע לעומת שנת 1974)². העלייה במספר החדרים, חרף הקפאת בניית בתי המלון, נובעת לרוב מהשלמת פרויקטים ששוחזרו מהקפאה עקב היותם בשלב מתקדם ביותר בבנייה. כמו כן, עקב הצמצום בעלייה נמנעה, במידה רבה, הסבת חדרים נוספים בבתי מלון לשימושי הסוכנות היהודית, ומספרם הכללי של חדרים אלה הנגרעים מהצע החדרים של בתי המלון כנראה פחת ב-1975³.

במספר המועסקים הממוצע בבתי מלון ה-מומלצים לתיירים חלה בשנת 1975 עלייה בשיעור 10 אחוזים בקירוב. העלייה במספר המועסקים, מעבר לגידול במספר החדרים, נובעת מהתוספת הגדולה יחסית של חדרים בבתי מלון דברגות 4 ו-5 כוכבים (כ-13 אחוזים) שבהם גדול יותר

מספר העובדים לחדר, מה גם שהתפוסה בבתי מלון בדרגות אלה היתה גבוהה מהממוצע בענף כולו. מבין ענפי השירותים, הרי ענף המלונאות הוא היחיד הנהנה מתמריצי יצוא, ואלה הסתכמו בשנת 1975 בכ-50 מיליון ל"י. על פי השיטה שנהגו בה עד לאחרונה, ניתנו תמריצים ללא התנאת המרת מטבע חוץ, ולמעשה היה התמריץ ללינת-תייר יותר משהיה לדולר-תייר. לצורך ההתחשבות הונח שוויון בין פדיון מלינת תייר לפדיון מלינת ישראלי⁴.

- ¹ בבתי מלון בעלי שתי הדרגות הגבוהות פחת, אמנם, מספר הלינות של התיירים מחוץ לארץ ב-3.2 אחוזים, אך לינות ישראלים עלו בכ-36 אחוזים. במקביל גדל מספר החדרים בממוצע שנתי בבתי מלון אלה ב-13 אחוזים, ועל כן ירדה התפוסה השנתית הממוצעת לכדי 45.2 אחוזים.
- ² בסוף שנת 1975 היו 21.1 אלף חדרים בבתי מלון מומלצים לתיירים, מהם 11.6 אלף (55 אחוזים) בבתי מלון בעלי שתי הדרגות הגבוהות.
- ³ אומדן ההשקעה בבתי מלון (במחירים שוטפים) בשנת 1975 הוא 165 מיליון ל"י — ירידה נומינלית בשיעור 36 אחוזים, המשקפת ירידה ריאלית חריפה יותר. היקף המימון הממשלתי מתוך סך כל ההשקעה בבתי מלון היה בשנים האחרונות כ-48 אחוזים.
- ⁴ הבסיס למתן התמריצים לבתי המלון עתיד להשתנות ב-1976, עת שתונהג שיטה חדשה לפיה יחויבו בית המלון, סוכני התיירות ואחרים לבצע עסקותיהם במטבע חוץ המתקבל מתיירים דרך חשבונות מיוחדים בבנקים. התשלום עבור שירותי בתי המלון בל"י יהיה כרוך בתוספת מחיר מצד התייר, ואילו התמריצים יינתנו רק על בסיס תקבולי מטבע חוץ.