

1. קווי ההתפתחות העיקריים

בשנת 1965 גדלה תפוקתו הריאלית של ענף התחבורה בכ-8 עד 9 אחוזים, במונחים ריאליים, והגיעה לכדי 1,240¹ מיליון ל"י, במחירים שוטפים. שיעור גידול זה הוא נמוך במקצת מזה של שנת 1963.

שלא כבשנת 1964, היה השנה שיעור הגידול בענפי התחבורה הבינלאומית גבוה בהרבה מזה של ענפי התחבורה הארצית. בולט באופן מיוחד הגידול הרב בתפוקת ענף התעופה הבינלאומית — 29 אחוזים בקירוב. מקורו של גידול רב זה נעוץ בעיקר בצד הביקוש, והוא מצא את ביטויו בעלייה בשיעורי הניצול של המטוסים. מצד ההיצע התאפשרה ההתרחבות על ידי חכירת מטוס מטיפוס בואינג, ועל ידי ניצול יעיל יותר של ציוד חברת "אל-על".

לוח י"ד-1

השינויים בתפוקה הריאלית ובמחירים בתחבורה, לפי ענפי המשנה, 1964 ו-1965

(אחוזים)

עליית המחירים לעומת השנה הקודמת		גידול התפוקה לעומת השנה הקודמת		
1965	1964	1965	1964	
8	4	6	12	משאיות
16	1	2	19	אוטובוסים
15	13	3	3	מוניות
22	1	-2	2	רכבת
*7	2	*8	11	ספנות
3	3	11	10	נמלים
*-12	—	29	14	תעופה
11	3	8	12	כל הענפים

* אומדנים ארעיים.

תפוקתו של ענף הספנות גדלה בשיעור נמוך מהמוצק — 8 אחוזים בקירוב. תרמה לגידול הובלת המטענים והדלק בלבד, בעוד שבהסעת נוסעים לא גדלה התפוקה הריאלית כלל. תפוקתה של התחבורה הארצית גדלה בשיעור 4 אחוזים בלבד. בולטת באופן מיוחד הירידה בשיעור הגידול של חברות האוטובוסים. ההאטה בשיעור הגידול של הובלת המטענים קשורה,

¹ למעט דואר.

כפי הנראה, בצמצום הבנייה במשק, ובמיוחד בסיומן של מספר עבודות בעלות היקף גדול — כגון: הנמל באשדוד, מוביל המים — אשר לצורך ביצוען נעשה שימוש רב בשירותי הובלה. ברמת המחירים של ענף התחבורה חלה השנה עלייה גדולה — כ־11 אחוזים, לעומת כ־3 אחוזים בשנה שעברה. לעליית המחירים הרבה תרמו בעיקר ענפי התחבורה הארצית. במחירי התעופה הבינלאומית חלה אפילו ירידה, ואילו מחירי ענף הספנות עלו בשיעור נמוך מן הממוצע. בהיקף ההשקעות בענף התחבורה חלה השנה ירידה בהשוואה לשנת 1964 — ירידה בכ־13 אחוזים. עיקר הירידה נגרם על ידי ענף הספנות, אם כי ירידה מסויימת חלה גם בהשקעות בכלי רכב. עלייה בולטת חלה בהשקעה בכבישים, והיא הגיעה לכ־96 מיליון ל"י, במחירים שוטפים.

2. התחבורה הארצית

התחבורה הארצית כוללת את "ארקיע" את הרכבת ואת התחבורה המוטורית. הואיל ותפוקתה הריאלית של הרכבת ירדה בשנת 1965 — הן בהסעת נוסעים והן בהובלת מטענים — ותפוקת המשאיות, האוטובוסים והמוניות עלתה, נתמעט חלקה היחסי של הרכבת בכלל התחבורה הארצית והגיע לכדי 3 עד 4 אחוזים בלבד.

התפוקה הריאלית בהסעת נוסעים¹ גדלה ב־2 עד 3 אחוזים בקירוב. שיעור גידול זה הינו נמוך בהרבה מזה של השנה שעברה. ראוי לציין, שבסעיף זה כלול גם פדיון חברות האוטובוסים מנסיעות מיוחדות ומטיולים מאורגנים. היקף הפעילות הזאת התרחב בקצב מהיר מאוד בשנה שעברה, ואילו בשנה הנסקרת חלה בו ירידה. בהסעת נוסעים, למעט טיולים ונסיעות מיוחדות של חברות האוטובוסים, גדלה התפוקה בכ־5 אחוזים.

בהובלת מטענים גדלה התפוקה הריאלית בשיעור 5 עד 6 אחוזים — שיעור נמוך מזה של השנה שעברה (11 אחוזים בקירוב). האטה זו בגידול התפוקה הינה תולדה של ההאטה בקצב ההתרחבות של הפעילות במשק בשנה הנסקרת. שירותי הובלת המטענים הינם, מעצם טבעם, בבחינת מוצר ביניים, והביקוש להם נגזר באופן ישיר מהיקף הפעילות בענפי המשק האחרים. ואמנם, סיומן של מספר עבודות בנייה בעלות היקף גרוב — כגון: הנמל באשדוד, מוביל המים הארצי ומפעלי ים המלח — הביא לירידה בלתי מבוטלת בביקוש לשירותי הובלה.

ההשקעות בתחבורה הארצית גדלו בשנת 1965 ב־5 אחוזים, ובכך עלה חלקן בכלל ההשקעות בתחבורה לכדי 51 אחוזים. תחום הפעילות העיקרי, אשר תרם לגידול ההשקעות בתחבורה היבשתית, הוא כבישים. בתחום זה גדל היקף ההשקעות בשיעור 26 אחוזים. חלק ניכר מתוספת ההשקעות בכבישים הופנה לסלילת כבישים והרחבתם בדרום הארץ. אולם ההשקעות בכבישים תרמו רק באופן חלקי להקלת עומס התנועה בכבישי מרכז הארץ, שבהם צפיפות התנועה היא הגבוהה ביותר. ההשקעה בכלי רכב פחתה השנה לעומת השנה שעברה, בעקבות העלאת מחירי המכוניות הפרטיות בסוף הקיץ של שנת 1964.

(א) המשאיות

בתפוקתן הריאלית של המשאיות חל השנה גידול ב־6 עד 7 אחוזים. כאמור, יש בכך משום האטה לעומת השנים הקודמות. הסיבה העיקרית להאטה נעוצה, כפי הנראה, בצד הביקוש. סברה זו מתחזקת על רקע העובדה שלגבי רוב הענפים, ההוצאה על הובלה מהווה חלק לא גדול מכלל ההוצאות על התשומות; ועל כן גמישות הביקוש לשירותי הובלה נוטה להיות נמוכה למדי. מכאן שתנודות בהיקף ההובלה הינן בעיקר תוצאה של תנודות בהיקף הביקוש. מבחינת ההיצע היה גידול במספר המשאיות, ובמקביל לכך גידול בקיבולת צי המשאיות (ראה לוחות י"ד-2 וי"ד-3).

¹ כולל: אוטובוסים, מוניות ורכבת.

מצבת כלי הרכב המנועיים, 1964 ו-1965

סך הכול **	רכב * מיוחד	מכוניות פרטיות	מוניות	אוטובוסים	משאיות	(סוף דצמבר)
112,553	1,316	70,639	2,528	3,103	34,967	1964
128,779	1,398	80,226	2,596	3,211	41,348	1965

השינוי לעומת 1964

(אחוזים)

14	6	14	3	3	18	1964
----	---	----	---	---	----	------

* כנון אמבולנסים, מכוניות סניטאריות וכדומה.

** ללא אוסנועים וקטנועים.

ח מ ק ו ר : הלשכת המרכזית לסטאטיסטיקה.

מצבת המשאיות, קיבולתן והקיבולת הממוצעת, 1963 עד 1965

סוף מארס	מספר המשאיות			קיבולת המשאיות			הקיבולת הממוצעת *		
	בנוין	סולר	סך הכול	בנוין	סולר	סך הכול	בנוין	סולר	סך הכול
	(טונות)			(טונות)			(טונות)		
1963	22,740	5,268	28,008	41,057	46,597	87,654	1.81	8.85	3.13
1964	26,045	5,885	31,930	43,096	53,330	96,426	1.65	9.06	3.02
1965	30,360	6,455	36,815	48,206	58,204	106,410	1.59	9.02	2.89
אחוז השינוי לעומת השנה הקודמת									
1964	14.5	11.7	14.0	5.0	14.5	10.0	-8.8	2.4	-3.5
1965	16.6	9.7	15.3	11.2	9.1	10.4	-3.6	-0.4	-4.3

* קיבולת ממוצעת : הקיבולת מחולקת במספר המשאיות.

ח מ ק ו ר : הלשכת המרכזית לסטאטיסטיקה.

בתעריפי ההובלות חלה בשנת 1965 עלייה ממוצעת בשיעור 8 אחוזים בקירוב. עלייה זו הינה, בין השאר, תוצאה של צמצום עומס היתר במשאיות. תופעה זו, של הובלה תוך העמסת המשאיות מעבר למורשה על פי החוק, הינה שכיחה למדי, ולה השפעת לוואי שליליות, אשר המובילים אינם מביאים אותן בחשבון, כגון : פגיעה בכבישים, האטת התנועה, זיהום יתר של האוויר. המובילים עצמם מביאים בחשבון רק את הבלאי המואץ ואת תצרוכת הדלק המוגברת. בשנה הנסקרת החל משרד התחבורה בנקיטת אמצעים לשם צמצומה ההדרגתי.

צמצום עומס היתר הביא, למעשה, לעלייה מסויימת בהוצאות המובילים. נוסף על כך גרמה לעליית תעריפי ההובלה גם העלייה במחירי חלק מן התשומות, ובעיקר העלייה בשכר העבודה. עם זאת, נראה, שארגון יעיל יותר של הענף — תיאום יתר בין חברות ההובלה לשם צמצום

הנסיעות הריקות למינימום — עשוי לאפשר הרחבה נוספת של שירותי הובלה ללא תוספת מקבילה של גורמי ייצור.

(ב) האוטובוסים

התפוקה הריאלית של חברות האוטובוסים גדלה בשנת 1965 בכ־2 אחוזים בקירוב. שיעור זה הינו נמוך בהרבה מזה של השנה הקודמת שהגיע לכדי 19 אחוזים. הפרדת התפוקה למרכיבים השונים מלמדת שבהסעת נוסעים בקווים הקבועים של חברות האוטובוסים גדלה התפוקה בשיעור ריאלי העולה על 5 אחוזים. אולם בטיולים ובנסיעות מיוחדות חלה השנה ירידה ריאלית בכ־20 אחוזים.

בשנת 1964 גדלה התפוקה בקווים הקבועים בכ־9 עד 10 אחוזים, ואילו בנסיעות מיוחדות ובטיולים גדלה התפוקה כמעט פי שניים והגיעה ל־23 מיליון ל"י בקירוב. חברות האוטובוסים הן מעין קבלני משנה בתחום זה, כיוון שהן מוכרות למטיילים טיול שלם — כולל לינה ואוכל. מכאן שחלק גדול מן הפדיון — הכלול, על פי ההגדרה, בתפוקה — מועבר לענפים אחרים ואינו מרכיב של התוצר הנובע מפעילות חברות האוטובוסים עצמן.

הגורמים העיקריים המשפיעים על הביקוש לשירותי אוטובוסים הם:

(1) תעריפי הנסיעה באוטובוסים ובאמצעי התחבורה האלטרנטיביים.

(2) הפיזור הגיאוגרפי של האוכלוסייה.

(3) גודל האוכלוסייה.

(4) רמת ההכנסות.

בתעריפי הנסיעה באוטובוסים חלה השנה עלייה ממוצעת בכ־16 אחוזים, לעומת השנה הקודמת. אמנם, עלייה זו נמוכה במקצת מוז שבתעריפי הנסיעה ברכבת, אולם הרכבת הינה תחליף לאוטובוסים רק במספר קטן של קווים; כך שמידת ההשפעה של הבדל זה במחירים היחסיים בשני אמצעי תחבורה אלה אינה רבה. מחירי הנסיעה במוניות עלו, בערך, כמו אלה של האוטובוסים. קצב הגידול של האוכלוסייה ושל ההכנסות היה השנה נמוך יותר מאשר בשנה הקודמת. כל הגורמים האלה יחד, יש בהם כדי להסביר את ההאטה בשיעור הגידול בתפוקת אוטובוסים בנסיעות בקווים קבועים.

(ג) הרכבת

בשנת 1965 ירדה תפוקתה הריאלית של רכבת ישראל בכ־2 אחוזים, לעומת שנת 1964. הירידה היתה יותר בהובלת מטענים מאשר בהסעת נוסעים.

בשנים 1962 ו־1963 חל גידול ניכר בתפוקת הרכבת, שהיה קשור בהובלת האבנים לבניית הנמל באשדוד ובהוספת מספר ניכר של רכבות נוסעים בקו חיפה—תל־אביב במיוחד. בשנת 1964 חלה האטה ניכרת מאוד בקצב גידול התפוקה, ואילו ב־1965, כאמור, חלה אפילו ירידה. בהובלת מטענים בלטה השנה ירידה תלולה מאוד בהובלת האבנים לנמל אשדוד. הובלה זו נסתיימה באמצע שנת 1965. ירידה זו קווצה על ידי גידול ניכר בהובלת מחצבים — פוספטים ואשלג — כך שמשקלם היחסי של אלה הגיע לכדי 36 אחוזים בקירוב מכלל הטון־ק"מ שהובל על ידי הרכבת במשך השנה.

במספר הנוסע־ק"מ חלה השנה ירידה קלה, לעומת השנה הקודמת. העלייה הגבוהה יותר במחירי הנסיעה ברכבת ביחס למחירי הנסיעה באוטובוסים (20 אחוזים לעומת 16 אחוזים בממוצע שנתי) פעלה מצד ההיצע, לצמצום מספר הנוסעים ברכבות. נוסף על כך, ייתכן שעם גידול ההכנסות מעדיף הציבור נסיעה באמצעים אלטרנטיביים — מכוניות פרטיות, מוניות, אוטובוסים — דבר התורם לירידה, או לפחות להאטה, בגידול של הביקוש לשירותי הנסיעה ברכבת.

שירותי הרכבת, 1960 עד 1965

שנה	טון-ק"מ (מיליונים)	אחוז העלייה או הירידה (-) לעומת השנה הקודמת	נוסע-ק"מ (מיליונים)	אחוז העלייה או הירידה (-) לעומת השנה הקודמת
1960	227	—	363	—
1961	226	—	364	—
1962	278	23	405	11
1963	317	14	412	2
1964	331	4	402	-2
1965	321	-3	398	-1

חמק ור: דו"חות של מנהלת הרכבת.

הכנסות הרכבת גדלו השנה כתוצאה מעליית התעריפים, הן בהסעת נוסעים והן בהובלת מטענים, והסתכמו ב־23 מיליון ל"י. העלייה בהוצאות (שהסתכמו ב־37 מיליון ל"י בקירוב) היתה קשורה בעיקר בעליית השכר. בגירעון הרכבת — הן התפעולי והן הכולל — חלה עלייה בשיעור 4 מיליון ל"י בקירוב. ראוי לציין שחלק מן הגידול בגירעון של שנת 1965 הינו חשבוני בלבד, מכיוון שבמשך שנה זו שולמו גם הפרשי שכר עבור השנה הקודמת. דבר זה, כשלעצמו, גורם להטיה כלפי מעלה בגירעון של שנת 1965, ולהטיה כלפי מטה בגירעון של שנת 1964.

בשל שיטת קביעת התעריפים, מחד גיסא, והערכת הוצאות הפחת והריבית, מאידך גיסא, אין הגירעון החשבוני של הרכבת בעל משמעות כלכלית ברורה. תעריפי ההובלה ברכבת משמשים, במידה רבה, אמצעי למתן תמיכות לענפים הנוזקים לשירותי הובלה. ענפים אלה נהנים מתעריפי הובלה הנמוכים מההוצאות הכרוכות בביצוע ההובלה. תמיכה מעין זו, דרך גורמי הייצור, עשויה להביא לסילוף התמונה באשר לכדאיותם של המפעלים השונים ושל הרכבת, ואף להקצאה בלתי יעילה של גורמי הייצור.

בצד ההוצאות, הערכת הפחת והריבית נעשית על בסיס המחירים ההיסטוריים ותוך שימוש בשער ריבית שהינו נמוך משער הריבית הריאלי.

על הרקע של העדר משמעות כלכלית ברורה לנתוני ההכנסות וההוצאות של הרכבת, אין הנתונים שבידינו מספיקים כדי לקבוע, אם הגירעון הינו אמיתי ומלמד על אי כדאיות בהפעלת הרכבת, או שהוא בבחינת ממצא חשבונאי בלבד ואינו מורה על גירעון במובן הכלכלי.

3. התחבורה הבינלאומית

בתחבורה הבינלאומית כלולים ענפי הספנות והתעופה, וכן נמלי הים והאוויר. בעוד שבענף הספנות נוטלת הובלת המטענים את חלק הארי של התפוקה (קרוב ל־90 אחוזים), הרי בענף התעופה הסעת הנוסעים היא החלק המכריע (כ־85 אחוזים). בסך הכול גדלה התפוקה הריאלית של התחבורה הבינלאומית בשיעור ריאלי של 14 עד 15 אחוזים.

אחד ההבדלים הבולטים בין שירותי התחבורה היבשתית לבין אלה של התחבורה הבינלאומית נעוץ בעובדה, שהראשונים אינם נסחרים בשוק הבינלאומי, דהיינו, אינם ניתנים ליבוא. מכאן שלגביהם הברירה הקיימת היא: ייצור בשוק המקומי או אי צריכתם כלל. לעומת זאת, נסחרים שירותי התחבורה הבינלאומית בשוק הבינלאומי, ועל כן, נוספת כאן האפשרות ליבא שירותים

לוח י"ד-5

ההכנסות וההוצאות של שירותי הרכבות, 1963 עד 1965

ההכנסות		ההוצאות			הגירעון				
נוסעים	מסענים *	שונות	סך הכול	תפעוליות **	מחח וריבית	סך הכול	התפעולי	הכולל	
1963	6,031	10,423	946	17,400	20,100	5,448	25,548	2,700	8,148
1964	5,968	11,449	591	18,008	22,471	5,961	28,432	4,463	10,424
1965	7,310	13,439	2,289	23,038	31,342	6,024	37,366	8,304	14,328
אחוז העלייה או הירידה (-) לעומת השנה הקודמת									
1964	-1	10	-37	3	12	9	11	65	28
1965	22	17	287	28	39	1	31	86	37

* כולל תעבורה.
 ** לרבות הטרסה לנימלאות.
 ה מ ק ו ר : רויחות של הנהלת הרכבת.

אלה מחוץ לארץ. בפועל, נתונות חברות הספנות והתעופה הישראליות בתחרות ישירה עם החברות הזרות. חלק גדול מעסקותיהן נקוב במטבע זר, ואם מחיר הדולר הנחסך גבוה מ-3 ל"י, עשויים חשבונית החברות הללו להצביע על הפסדים. לא נעשו בזמן האחרון בדיקות מפורטות על מחיר הדולר הנחסך מפעילות חברות אלה. בדיקות כלליות מראות, שלפחות בענף התעופה, מחיר הדולר הנחסך הינו בוודאי נמוך מ-4 ל"י. מחיר זה אינו גבוה מן הקיים בהרבה ענפי יצוא אחרים, ובוודאי הינו נמוך ממחיר הדולר הנחסך של הרבה ענפים המייצאים לשוק המקומי.

התיירות לישראל הינה ענף יצוא אשר חשיבותו הולכת וגדלה בשנים האחרונות. בשל הריחוק הגיאוגרפי הרב, באופן יחסי, של ישראל ממרכזי התיירים בכות, מהוות הוצאות הנסיעה לישראל וממנה מרכיב גדול מכלל הוצאותיו של התייר. מכאן שלתעריפים אלה נודעת חשיבות רבה, מבחינת עידוד התיירות. לפני שנתיים הונהגו הטיסות הקבוצתיות כתחליף לטיסות השכר, תוך מספר הסתייגויות המאפשרות לקבוצות תיירים מסוימות — בעיקר מסקנדינביה — להגיע לישראל בטיסות שכר.

הטיסות הקבוצתיות הינן זולות מאלה הרגילות, אך יקרות יותר מטיסות השכר. מבחינה כלכלית, המטרה הינה להביא למקסימום את כלל ההכנסות, מתעופה ומתיירות יחד. הנתונים המאפשרים להסיק באופן חד משמעי מהי המדיניות האופטימלית אינם מצויים עדיין בידינו. בשנת 1965 גדל מספר התיירים שהגיעו לישראל בכ-18 אחוזים. מספר התיירים שהגיעו בדרך האוויר גדל ב-16 אחוזים, שיעור נמוך במקצת מן הממוצע.

(א) הספנות

בשנת 1965 התרחב צי הסוחר הישראלי במידה ניכרת לעומת השנה הקודמת. נוספו לו, נטו, 11 אניות, מהן 4 מיכליות. ואמנם בולט השנה באופן מיוחד הגידול הרב בכושר ההובלה של המכליות (שני שלישי בקירוב). כושר ההובלה של אניות המשא גדל בשיעור מתון מזה בהרבה, אולם אף הוא גבוה למדי — כ-21 אחוזים (ראה לוח י"ד-6). פדיונן של חברות הספנות מהובלת המטענים ונוסעים ומהחכרת אניות גדל בכ-15 אחוזים. במחירים חלה עלייה ממוצעת בכ-6 עד 7 אחוזים, כך שבמונחים ריאליים גדלה התפוקה ב-8 אחוזים בלבד.

לוח י"ד-6

אניות בבעלות ישראלית, לפי סוג האניות, המעמם והגיל הממוצע, 1964 ו-1965

סוג האניה	מספר האוניות		תפוסה או מעמם		אחוז השינוי • בכושר ההובלה	הגיל הממוצע (שנים)	
	1965	1964	1965	1964		1965	1964
נוסעים מעורבות	5	6	59,389	67,239	12	3.7	4.3
(נוסעים ומשא)	2	2	17,173	17,173	—	9.5	10.5
משא	78	84	701,299	736,739	21	5.4	5.9
מיכליות	7	11	190,258	333,735	78	5.5	4.7
סך הכול	92	103	968,119	1,164,896	—	5.4	5.5

* כושר ההובלה של אניות משא נמדד על ידי מכפלת המעמם במהירות. כושר ההובלה של אניות נוסעים נמדד על ידי מכפלת כושר הסעת נוסעים למסע אחד. במהירות.

ח מ ק ו ר : חישובי בנק ישראל על יסוד נתוני חברת "צייס" ואגף הספנות והנמלים במשרד התחבורה.

בשוק ההובלה הימית של מטענים התגברה השנה המגמה אשר הסתמנה גם בשנה הקודמת. תעריפי ההובלה באניות נוד עלו בכ־12 אחוזים, ואילו באניות הפועלות בקווים סדירים היתה עלייה בשיעור נמוך במקצת. התפוקה הריאלית של הספנות בהובלת מטענים ודלק גדלה בכ־8 אחוזים. העובדה שהגידול בכושר ההובלה של אניות המשא הישראליות עלה על הגידול בתפוקתן הריאלית, מלמד על ירידה בשיעור הניצול שלהן. ייתכן, כי ירידה זו קשורה בקשיי ההרצה של אניות חדשות, על להפעלתן המסחרית המלאה. גם השנה חלה עלייה מסויימת בחלקן של ההובלות בין נמלים זרים מכלל ההובלות של חברות הספנות הישראליות.

לוח י"ד-7

מספר הנוסעים באניות ישראליות, לפי הקווים, 1964 ו־1965

העלייה או הירידה (-) במספר הנוסעים באניות ישראליות, ב־1965 לעומת 1964	משקל האניות הישראליות בסך התנועה		מזה באניות חכורות		1965	1964	הקווים
	1965	1964	1965	1964			
(אחוזים)	(אחוזים)						
-15.6	53.0	56.5	14,073	21,331	76,994	91,243	הים התיכון
-11.6	76.7	83.8	—	—	12,361	13,983	צפון אמריקה
5.5	100.0	100.0	—	—	2,316	2,195	דרום אמריקה
							נמלי טורקיה
-78.0	1.0	4.3	—	—	74	337	והים השחור
-14.9	53.6	57.3	14,073	21,331	91,745	107,758	כל הקווים

ה מקור: חברת "צי"י."

בחלקן של האניות הישראליות בכלל ההובלות לישראל וממנה חלה ירידה — מ־43.4 אחוזים בשנת 1964, לכדי 40.9 אחוזים בשנת 1965. הירידה כולה חלה בהובלות מישראל, בעוד שבהובלות לישראל נשאר חלקן של האניות הישראליות יציב. בתפוקת הספנות בהסעת נוסעים חלה ירידה קלה, אך בסעיף ההכנסות מהחכרת אניות חל גידול ניכר — למעלה מכפליים. כך שבסך הכול, גדלה תפוקת הענף כולו, כאמור, בשיעור 8 אחוזים.

(ב) הנמלים

תפוקת הנמלים גדלה בשנת 1965 בשיעור 11 אחוזים בקירוב, שיעור גידול העולה במקצת על זה של השנה הקודמת. בראשית השנה הועלו התעריפים בנמלים, ובממוצע שנתי הם היו גבוהים בכ־8 עד 9 אחוזים לעומת השנה הקודמת.

כמות המטענים שעברה את נמלי הארץ הגיעה לכדי 4.306 אלף טון, לעומת 3.885 אלף טון בשנה הקודמת. העלייה כולה התרכזת במטעני היצוא, בעוד שבכמות מסעני היבוא חלה אפילו

תנועת המטענים והנוסעים בנמלי הארץ, 1964 ו-1965

חיפה	יפו- תל-אביב	אילת	סך הכול	חיפה	יפו- תל-אביב	אשדוד	אילת	סך הכול	אחוז העלייה או הירידה (-)
843	—	—	843	907	—	—	—	907	7.6
96	—	—	96	67	—	—	—	67	-30.2
53	—	—	53	60	—	—	—	60	13.2
1,049	370	68	1,487	1,138	226	19	54	1,437	3.4
2,041	370	68	2,479	2,172	226	19	54	2,471	-0.3
475	17	8	500	575	33	4	8	620	24.0
95	—	20	115	8	—	—	12	20	-82.6
373	—	55	428	663	—	—	146	809	89.0
23	—	—	23	23	—	—	—	23	—
288	2	50	340	297	—	—	66	363	6.8
1,254	19	133	1,406	1,566	33	4	232	1,835	17.2
3,295	389	201	3,885	3,738	259	23	286	4,306	10.8
133.0	0.1	0.2	133.3	132	0.3	—	—	132.3	-1
108.2	—	0.1	108.3	125	—	—	0.1	125.1	16
241.2	0.1	0.3	241.6	257	0.3	—	0.1	257.4	7

פ ר י ק ה (אלפי טון)
גרעינים בצובר
מחצבים בצובר
שמן וכימיקלים בנשפך
מטען כללי

סך הכול

ט ע י נ ה (אלפי טון)
פרי הדר
מלט
מחצבים בצובר
שמן וכימיקלים בנשפך
מטען כללי

סך הכול

סך הכול הכללי *

תנועת הנוסעים (אלפים)
מגיעים
מפליגים

סך הכול

* למעט דלק.
ה מקור: רשות הנמלים.

ירידה קלה. כתוצאה מכך עלה משקלם של מטעני היצוא לכדי 43 אחוזים מכלל המטענים, לעומת 36 אחוזים בשנתיים הקודמות.

הירידה במטעני היבוא התרכזה בעיקר במחצבים בצובר; ואילו בפריקת הגרעינים והמטענים הכלליים חלה עלייה. במטעני היצוא התרכזו הגידול בהדרים ובמחצבים. לקראת סוף השנה הוחל בהפעלת הנמל החדש באשדוד, אך כמויות המטענים, שעברו דרכו עד לסוף השנה היו קטנות מאוד.

בחלקם היחסי של הנמלים חל השנה שינוי קל: עלייה בחלקם של נמלי חיפה ואילת וירידה בחלקם של נמלי יפו-ת"א. עליית חלקו של נמל אילת הינה, כולה, תוצאה מגידול ביצוא המחצבים, בעוד שהעלייה בחלקו של נמל חיפה קשורה הן בגידול יצוא המחצבים והן בגידול יצוא ההדרים. עם הפעלתו הרחבה יותר של נמל אשדוד במשך שנת 1966, ייסגרו נמלי יפו ותל-אביב.

בהיקף ההשקעות בנמלים חלה השנה ירידה בכ-10 אחוזים, לעומת השנה הקודמת. ירידה זו קשורה בסיום השלבים הראשונים בבניית הנמל באשדוד.

(ג) התעופה הבינלאומית

התפוקה הריאלית של חברת "אל-על" גדלה בשנת 1965 בכ-29 אחוזים. שיעור גידול זה הינו גבוה בהרבה מזה של השנתיים הקודמות — 5 אחוזים בשנת 1963 ו-14 אחוזים בשנת 1964 — ודומה לזה של השנים בהן גדל צי מטוסייה של חברת "אל-על" עם רכישת מטוסי הבואינג.

לוח י"ד-9

התפוקה והניצולת של מטוסי "אל-על", 1964 ו-1965

אחוז העלייה או הירידה (-) בסכום הכללי	1965		1964			
	מזה במטוסים חכורים		מזה במטוסים חכורים			
22.9	195,363	2,225,955	8,028	1,811,251	(אלפים)	מושב/ק"מ הניתן לניצול
29.6	128,991	1,337,086	5,928	1,031,783	(אלפים)	נוסע/ק"מ שנוצל
—	66.0	60.1	73.8	57.0	(אחוזים)	שיעור הניצול
19.7	22,108	254,083	1,162	212,335	(אלפים)	טון/ק"מ הניתן לניצול *
28.8	13,583	150,169	776	116,566	(אלפים)	טון/ק"מ שנוצל
—	61.4	59.1	66.8	54.9	(אחוזים)	שיעור הניצול

* נוסעים ומטען.

ח מ ס ו ר : נתוני חברת "אל-על".

חלק ניכר מגידול התפוקה בשנה הנסקרת מקורו בעלייה בחלקם של המטוסים החכורים בכלל פעולות החברה. בעוד שבשנת 1964 הגיע משקלם של אלה לכדי פחות מאחוז אחד מכלל פעולות החברה, גדל משקלם בשנת 1965 לכדי 9 אחוזים בקירוב.

שיעור גידול ניכר חל גם בתפוקה שהופקה בצידודה העצמי של החברה — כ-18 אחוזים בקירוב. גידול זה התאפשר תודות לניצול יעיל יותר של הצידוד, מחד גיסא, ותודות לגידול בביקוש לשירותי תעופה, מאידך גיסא.

ניצול יומי ממוצע של מטוסי "אל-על", 1963 עד 1965

בריטניה			בואינג B-720			בואינג 707			
1965	1964	1963	1965	1964	1963	1965	1964	1963	
(שעות)									
3.6	4.1	3.9	9.2	8.7	7.5	10.7	9.7	8.8	
5.2	6.8	5.9	12.3	12.3	10.4	14.6	13.0	12.1	
1.8	2.1	2.2	5.8	5.8	3.3	7.3	6.5	5.0	

חמקורי: נתוני חברת "אל-על".

מספר שעות הטיסה במטוסי "אל-על" עצמה עלה בכ-10 אחוזים, כך שהניצול היומי של המטוסים עלה (ראה לוח י"ד-10).

הגידול בביקוש לשירותי התעופה הביא לידי כך, ששיעורי הניצול של המושבים במטוסים עלו במידה ניכרת — מ-57.0 אחוזים בשנת 1964, לכדי 60.1 אחוזים בשנת 1965. הגידול בלט באופן מיוחד בקו הטרנסאטלנטי, שבו עלה מספר הנוסעים שהוטסו על ידי החברה בכ-42 אחוזים, ושיעור הניצול של המושבים — מ-58.5 אחוזים לכדי 63.2 אחוזים.

לשינויים בשיעורי הניצול יש השפעה ניכרת על רווחי החברה, על אחוז הערך המוסף של מטבע זר הנובע מפעולתה ועל מחירו של הדולר המוסף. בהעדר שינויים בתעריפים ובמחירי התשומות, אפשר לצפות לעלייה ברווחי החברה, לעלייה באחוז הערך המוסף ולירידה במחירו של הדולר המוסף.

באשר לתעריפים — יש לשער שבמשך השנה הנסקרת חלה ירידה מסוימת בפדיון הממוצע לנוסע-ק"מ (לפי אומדן ראשון הגיעה ירידה זו לכדי 12 אחוזים), הן בשל ירידה מסוימת בתעריפי הטיסות הרגילות בקו הטרנסאטלנטי והן בשל עלייה במשקלם של הנוסעים במסגרת הסדרים מיוחדים, המוזילים את מחיר הטיסה (טיסות קבוצתיות וטיסות חכורות).

מאחר וחסרים עדיין נתונים כספיים של חברת "אל על" לגבי שנת 1965/66 אין לדעת, לפי שעה, מה קרה לצד ההוצאות ואף לא מה היה הרווח. אחוז הערך המוסף במטבע זר ומחירו של הדולר המוסף. שנת הכספים 1964/5 הסתיימה ברווח בסך כ-0.7 מיליון ל"י.

4. החשקעות

ההשקעות בענף התחבורה הסתכמו בשנת 1965 בכ-562 מיליון ל"י במחירים שוטפים — כ-13 אחוזים פחות מאשר בשנה הקודמת. עיקר הצמצום בהשקעות נגרם על ידי ענף הספנות, בו היתה הירידה תלולה ביותר — מ-173 מיליון ל"י בשנת 1964 לכדי 92 מיליון ל"י השנה. ירידה זו קשורה, במידה מסוימת, בסיום חלק מתכניות ההרחבה של צי הסוחר הישראלי. תכניות אלה הינן רב שנתיות, ועיתוי מקרי של קבלת אניה בסופה של שנה אחת, או בראשיתה של השנה שלאחריה, גורם לתנודה גדולה בהיקף ההשקעות השנתיות בענף. בענף המטוסים לא נעשו השנה השקעות.

בתחבורה היבשתית גדלו השנה ההשקעות בשיעור של כ-5 אחוזים בהשוואה לשנה הקודמת. הגידול מרוכז ברכבת ובכבישים, בעוד שבכלי רכב פחתה השנה ההשקעה בהשוואה לשנה הקודמת.

ההשקעות ברכבת ישראל הסתכמו בכ-17 מיליון ל"י, לעומת כ-11 מיליון ל"י בשנה הקודמת. עיקר ההשקעה נעשה בסלילת המסילה בקטע דימונה-אורון, לצורך הובלת המחצבים.

ההשקעות בתחבורה, לפי ענפי משנה וסוג הנכס, 1964 ו-1965

העלייה או הירידה (-) ב-1965 לעומת 1964	1965			1964			
	סך הכול	ציוד	מבנים	סך הכול	ציוד	מבנים	
(אחוזים)	(מיליוני ל"י, מחירי 1964)						
							תחבורה יבשתית
41	15.9	6.7	9.2	11.3	4.2	7.1	רכבת
3	24.0	24.0	—	23.3	23.3	—	אוטובוסים
-6	147.8	147.8	—	158.0	158.0	—	כלי רכב אחרים
26	90.8	—	90.8	71.8	—	71.8	כבישים
5	278.5	178.5	100.0	264.4	185.5	78.9	סך הכול
							ספנות ותעופה
-47	91.5	91.5	—	173.3	173.3	—	אניות
—	-2.1	-2.1	—	1.8	1.8	—	מטוסים
-49	89.4	89.4	—	175.1	175.1	—	סך הכול
							שירותי תחבורה אחרים
-10	57.3	8.8	48.5	63.4	6.5	56.9	נמלים
-40	3.0	1.8	1.2	5.0	2.9	2.1	שדות תעופה
-5	107.9	80.1	27.8	113.2	93.0	20.2	דואר *
26	6.3	1.2	5.1	5.0	1.3	3.7	אחסנה ושונות **
-6	174.5	91.9	82.6	186.6	193.7	82.9	סך הכול
-13	542.4	359.8	182.6	626.1	464.2	161.8	סך הכול כולל

* לרבות ציוד קשר ותעבורה.

** לרבות השקעות של רשויות מקומיות.

ח מ ק ו ר : הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה.

ההשקעה בכלי רכב—פחתה בכ-5 אחוזים לעומת השנה הקודמת. הירידה כולה התרכזה במכוניות נוסעים, ואילו ברכב מסחרי ובמשאיות חל גידול. הירידה בהשקעה במכוניות נוסעים, באה בעקבות עליית המיסים בסוף קיץ 1964.

לעומת הירידה בהיקף ההשקעות בכלי רכב, יש לציין את הגידול הניכר בהיקף סלילת הכבישים. ההשקעה בתחום זה גדלה בשיעור ניכר ביותר, והסתכמה בכ-96 מיליון ל"י, במחירים שוטפים.

ההשקעה בנמלים פחתה במשך השנה בכ-10 אחוזים. מקורה של ירידה זו בסיום השלבים הראשונים של בניית הנמל עמוק המים באשדוד. בדיקת הרכב ההשקעות בנמלים, לפי סוג הנכס, מורה על כך, שכל הירידה התרכזה במבנים בעוד שההשקעה בציוד גדלה.

בדיקת כלל ההשקעות בתחבורה, לפי סוגי הנכס, מראה שההשקעה במבנים גדלה בכ-13 אחוזים, כך שכל הירידה מקורה בירידה בהשקעה בציוד, כאמור לעיל, בעיקר באניות.