

התחבורה¹

1. קווי ההתפתחות העיקריים

בשנת 1964 גדלה התפוקה הריאלית בתחבורה ב־12 אחוזים, לעומת 7 אחוזים בשנה הקודמת. שיעור זה קרוב למוצע הגידול השנתי בתקופה שבין 1957 ל־1962. תפוקת ענפי התחבורה הפנים־ארציים גדלה בשיעור גבוה מגידול ענפי ההובלה הבין־לאומיים.

ההכנסה הנובעת מענף התחבורה גדלה בשיעור 19 אחוזים, לעומת עלייה בהכנסה הלאומית בשיעור 16 אחוזים. כתוצאה מכך חלה עלייה במשקל התוצר של ענף התחבורה בהכנסה הלאומית. התפוקה הריאלית של שירותי התחבורה הפנים־ארציים, הקשורים בהסעת נוסעים, גדלה בשיעור ממוצע של 13 אחוזים, שהם 9 אחוזים לנפש בקירוב. שיעור העלייה בצריכת שירותי הסעת נוסעים עלה על שיעור העלייה בהכנסה הפנויה הריאלית, כתוצאה מגמישות ביקוש גבוהה ביחס להכנסה, ומירידה במחיר היחסי לצרכן². גידול זה התאפשר על ידי העלייה בכושר ההסעה ובשיעור הניצולת של כלי הרכב.

הגידול בהובלת מטענים תאם את הגידול בקיבולת הכללית של המשאיות. מצד הביקוש, מוסבר הגידול בהובלת מטענים בהתרחבות הפעילות הכלכלית במשק בכלל ובענף הבנייה בפרט.

קצב הגידול הריאלי של שירותי ההובלה בכבישים עלה על שיעור הגידול ברכבת; כלומר, חלה עלייה במשקל ההובלה של מטענים ונוסעים בכבישים. ההשקעות בפיתוח רשת הכבישים עלו בשיעור 17 אחוזים, כשמרביתן כוונה לסלילת כבישים בין־עירוניים. בגלל הפיגור בפיתוח רשת הכבישים בשנים הקודמות והעלייה הגבוהה יחסית בצי הרכב המוטורי ובהובלות בכבישים, לא זו בלבד שלא חוסל הפיגור בפיתוח הכבישים, אלא אף החמירה סכנת סתימת עורקי התנועה בערים הגדולות ובמבואות לכבישים ראשיים.

רמת המחירים³ של ההובלה הפנים־ארצית, כולל שירותי דואר, עלתה במוצע ב־3.4 אחוזים, אף שכמעט לא חלו שינויים בתעריפי ההובלות. עלייה זו נעוצה בהגדלת התמיכות לחברות האוטובוסים והרכבת במסגרת מדיניות המחירים של הממשלה, וכן בשינויים בהרכב הפעולות בענף זה⁴. בחודשים הראשונים של שנת 1965 עלו המחירים במספר ענפי התחבורה הפנים־ארציים בשיעור שבין 15 עד 20 אחוזים.

בשנה הנסקרת נמשכו מספר מגמות, שנסתמנו בשנים הקודמות בשוקי המטענים והנוסעים

¹ כולל: רכבת, אוטובוסים ומוניות, משאיות, ספנות, תעופה בין־לאומית ופנים־ארצית, שדות תעופה וגמלים, דואר והובלת דלק בצינור. ההסעות במכוניות פרטיות לא נכללו בתפוקת הענף.

² תעריפי הנסיעה ב־1964 עלו פחות מעליית מדר המחירים לצרכן.

³ כאן ובכל שאר המקומות בפרק זה, אלא אם כן צויין אחרת, הכוונה למחירים ליצרן, שבמספר ענפים מבטאים את ההכנסה הממוצעת.

⁴ במספר ענפי מישנה חלה עלייה במשקל ההסעות וההובלות שתעריפיהן גבוהים מהממוצע.

עומס התנועה בכבישים הלא-עירוניים 1963/64

מקרא

מספר המכוניות ל-24 שעות

3,001 - 3,500	עד 250
3,501 - 4,000	251 - 500
4,001 - 4,500	501 - 750
4,501 - 5,000	751 - 1,000
5,001 - 5,500	1,001 - 1,250
5,501 - 6,000	1,251 - 1,500
6,001 - 7,000	1,501 - 1,750
7,001 - 9,000	1,751 - 2,000
9,001 - 12,000	2,001 - 2,500
12,001 - 14,000	2,501 - 3,000
14,001 +	3,001 +

ציר תנועה

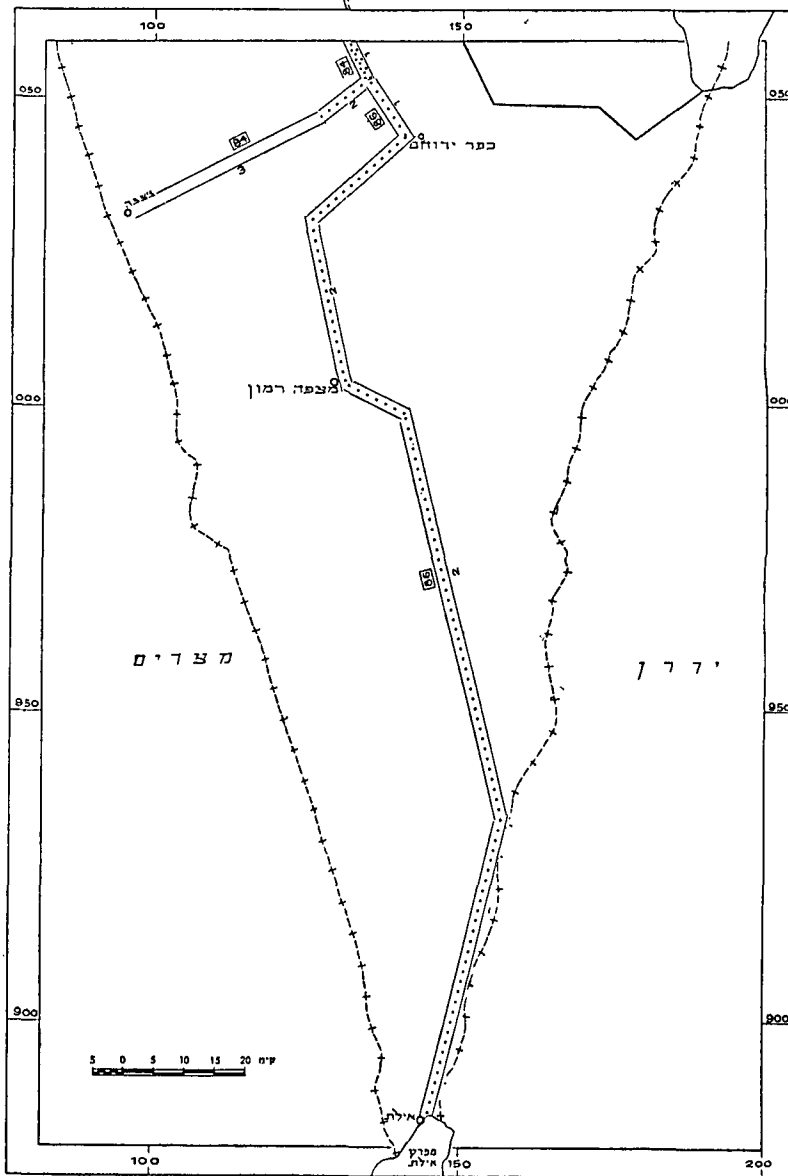
מספר הכביש

מספר הקטע

קו שביתת הנושק

שטח עירוני

ק"מ 0 5 10 15 20



מגבלות הנתונים:

- המונים אינם סופרים מספר כלי רכב, אלא מספר ציורי רכב מחולק בשניים.
- הנתונים אינם כוללים תנועת אוטובוסים וקטנועים (ורכב לא מנועי).

מקור הנתונים:

הנתונים נתקבלו מספירות התנועה על ידי מונים מכניים שערכו מאפריל 1963 ועד מרס 1964. נתוני התנועה מתייחסים ל-24 שעות היממה.

בנתיבים בין-לאומיים. נמשכה מגמת העלייה בחלקה של התעופה בהסעת נוסעים, בעיקר בנתיב הטרנס-אטלנטי, על חשבון הספנות. כמו כן נמשכה ההתאוששות בשוקי המטענים בספנות, שהחלה בשנת 1963.

התפתחויות אלה השפיעו גם על ענף הספנות והתעופה הבין-לאומית של ישראל. העלייה הריאלית בשירותי הסעת נוסעים באוויר, שהגיעה ל-14 אחוזים, מקורה בביקוש הגואה לשירותי התעופה בנתיב הטרנס-אטלנטי. גידול התפוקה הושג ללא הגדלת צי המטוסים. הגידול בכושר ההובלה של צי אניות המשא — 11 אחוזים — עלה בשיעור דומה לגידול בתפוקה הריאלית של שירותי הובלת מטענים. שיעור הניצולת של אניות המשא נשאר השנה ללא שינוי. חלק מגידול כושר ההובלה מצא תעסוקה בהובלות בין נמלים זרים. בהובלת מטענים בים הסתמנה עליית מחירים בהשפעת ההתפתחות בשווקים הבינלאומיים. הגידול בכושר ההובלה של אניות הנוסעים היה גבוה מגידול הביקוש לשירותיהן, ולפיכך חלה ירידה בניצולת הממוצעת. צימצום הביקוש בא עקב הירידה במספר הנוסעים בים בנסיעות ארוכות-טווח וכן כתוצאה מירידת מספר הישראלים היוצאים את הארץ ומעלייה קטנה מהמצופה במספר התיירים המגיעים לישראל.

2. ההובלה הפנים-ארצית

משקל ההובלה הפנים-ארצית¹ הגיע בשנת 1964 ל-61 אחוזים מסך תפוקת התחבורה. הובלת מטענים ונוסעים בכבישים² עלתה בשיעור 13 אחוזים בקירוב, ואילו ההובלות ברכבת³ עלו בשיעור 1.5 אחוזים בלבד.

הגידול בתפוקת ענפי ההובלה בכבישים בא בד בבד עם הגידול בכושר ההובלה של כלי הרכב המנועיים. הרחבת רשת הכבישים לא הדביקה את גידול המכוניות והצפיפות בכבישים גברה. מספר כלי הרכב המנועיים גדל בכל סוגי הרכב, פרט למוניות. שיעור העלייה הגבוה ביותר חל במכוניות נוסעים פרטיות⁴.

לוח י"ד-2

מצבת כלי הרכב המנועיים, 1963 ו-1964

(סוף מארס)	משאיות	אוטובוסים	מוניות	מכוניות פרטיות	רכב מיוחד *	סך הכל **
1963	28,008	2,742	2,493	46,853	1,181	81,277
1964	31,930	2,927	2,513	60,581	1,253	99,204
אחוז השינוי ב-1964 לעומת 1963						
	14.0	6.6	0.8	29.3	6.0	22.1

* כנון: אמבולנסים, מכוניות סטיריות וכדומה.

** ללא אופנועים וקטנועים.

המקור: הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה.

¹ כולל דואר.

² הובלות בתשלום, למעט מכוניות פרטיות.

³ כולל הכרמלית.

⁴ הרכב הפרטי לא נכלל בתפוקת הענף ובאומדן ההשקעות. הדיון מתייחס רק למשקלו בסך ההסעה.

התפוקה הריאלית של התחבורה, 1963 ו-1964

העלייה או הירידה ב־1964 לעומת 1963						התפוקה * ב־1963 במחירים שוטפים				
הפידיון	המחירים	התפוקה הריאלית				סך הכל	דואר	מטענים	נוסעים	
		סך הכל	דואר	מטענים	נוסעים					
(אחוזים)						(מיליוני ל"י)				
16.6	3.4	12.8	16.8	11.5	12.7	679.0	109.0	338.6	231.4	1. הובלה פנים ארצית
16.8	4.2	12.1	—	11.7	12.6	549.6	—	321.7	227.9	א. יבשתית
15.6	0.1	15.5	16.8	7.1	16.0	129.4	109.0	16.9	3.5	ב. אחרת **
13.6	1.8	11.6	10.0	9.5	15.7	430.3	3.0	278.8	148.5	2. הובלה בינלאומית
13.4	2.5	10.6	—	9.5	18.4	308.1	—	267.3	40.8	א. ספנות ונמלים
14.1	—	14.1	10.0	9.6	14.8	122.2	3.0	11.5	107.7	ב. תעופה ושדות תעופה
15.4	2.8	12.3	16.6	10.6	13.9	1,109.3	112.0	617.4	379.9	סך הכל

* אומדן בנק ישראל. הסבר על עריכת האומדן יפורסם בנספח לדו"ח זה.
 ** קווי דלק, תעופה פנים ארצית, ודואר.

(א) משאיות

הגידול במספר המשאיות עלה על הגידול בקיבולתן, ולפיכך חלה ירידת־מה בקיבולת הממוצעת למשאית¹.

לוח י"ד-3

מצבת המשאיות, קיבולתן וקיבולת הממוצעת, 1963 ו־1964

(סוף מארס)	מספר המשאיות			קיבולת המשאיות			הקיבולת הממוצעת*		
	בנוין	סולר	סך הכל	בנוין	סולר	סך הכל	בנוין	סולר	סך הכל
	(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
אחוז השינוי ב־1964 לעומת 1963									
	14.5	11.7	14.0	5.0	14.5	10.0	-8.8	2.4	-3.5

* קיבולת ממוצעת: הקיבולת מחולקת במספר המשאיות.
חמקור: חלשכת המרכזית לסטאטיסטיקה.

בצי המשאיות נמשך תהליך הדיזליזציה, במיוחד במשאיות מעל 5 טון של מטען מורשה, שבהן משקל מכוניות הדיזל עלה מ־82 אחוזים בשנת 1963 ל־86 אחוזים בשנת 1964. מגמה זו סייעה, עקב מיבנה תעריפי הדלק הקיים, לצימצום הוצאות המובילים. "בגיל" הממוצע של המשאיות חלה ירידה מ־10.2 שנים ב־1963 ל־10.0 שנים ב־1964. המשאיות שגילן מעל 20 שנים ושאחזקתן כרוכה בהוצאות גבוהות ליצרן ולמשק בהשוואה למשאיות "צעירות", היוו בשנת 1964 כ־13 אחוזים מסך צי המשאיות, ובמשאיות בקבוצה 2.5 עד 5.9 טון מטען מורשה הגיע משקלן ל־28 אחוזים. התפוקה הריאלית של המשאיות גדלה ב־1964 ב־12 אחוזים לעומת 1963, וערך התפוקה, במחירים קבועים, הסתכם ב־360 מיליון לירות. שיעור הגידול בתפוקה היה דומה לשיעור הגידול בקיבולת.

חלק ניכר מהמטענים הובל בתנאי עומס־יתר, הגורם להתבלות מהירה של הציוד והכבישים. העלייה במשקל ההובלות בתנאי עומס יתר איפשרה עלייה בהכנסות המובילים, למרות היציבות היחסית בתעריפי ההובלה.

(ב) אוטובוסים

תנועת הנוסעים גדלה בשנת 1964 ביחידות נוסע/ק"מ ב־13 אחוזים לעומת אשתקד. בתחום הסעת הנוסעים בלטו משקלם היחסי הגבוה של שירותי האוטובוסים והמגמה לעליית חלקו היחסי של הרכב הפרטי.

¹ בהערכת כושר ההובלה של המשאיות יש לזכור שחישוב הקיבולת מבוסס על מטען מורשה, בעוד שלמי אומדני לשכת היועץ הכלכלי במשרד התחבורה, ההובלה בתנאי עומס יתר הקיפה בשנת 1964 כ־40 אחוזים מסך הטון/ק"מ המובל על ידי המשאיות.

ההסעה ביחידות נוסע/ק"מ, לפי אמצעי התחבורה*, 1963 ו-1964

אחוז העלייה או הירידה (-)	1964		1963		
	אחוזים	מיליון נוסע/ק"מ	אחוזים	מיליון נוסע/ק"מ	
13	67.0	9,000	67.0	8,000	אוטובוסים
-2	3.0	402	3.5	412	רכבת
3	5.4	720	5.9	700	מוניות
25	1.9	250	1.7	200	אוטובוסים לתיירים
5	8.2	1,100	8.8	1,050	משאיות
24	14.5	1,960	13.1	1,575	מכוניות פרטיות
13	100.0	13,432	100.0	11,937	סך הכל

* הסבר לשיטת האומדן יפורסם בנספח לדו"ח בנק ישראל, 1964.
ה מ ק ו ר : 1963 — משרד התחבורה ; 1964 — אומדן בנק ישראל.

מספר האוטובוסים¹ הגיע בסוף דצמבר 1964 ל-2,628 — עלייה בשיעור 7 אחוזים לעומת דצמבר 1963. חלקם של האוטובוסים הממונעים במנועי דיזל הגיע בסוף 1964 ל-98 אחוזים. מגמת הסטנדרטיזציה של צי האוטובוסים נמשכה וחלקם של אוטובוסים מדגם לילנד הגיע ל-80 אחוזים. מספר האוטובוסים המיושנים, שגילם מעל ל-10 שנים, הגיע בהתחלת שנת 1965 ל-630. שיעור העלייה בתפוקת האוטובוסים — 19 אחוזים — היה גבוה, לעומת השנים הקודמות. הביקוש לשירותי ההסעה הינו פונקציה של עלייה בהכנסות ומידת גמישותו הינה גבוהה יחסית. השפעה על הביקוש היתה גם להקפאת תעריפי הנסיעה באוטובוסים שהורידה את מחירם היחסי. מצד ההיצע נתאפשרה העלייה בתפוקה על ידי פיתוחם של קווים חדשים והגדלת תדירות הנסיעות בקווים בינעירוניים וכן על ידי התרחבות ניכרת בשירותי התיור. העלייה בתפוקה בקווים עירוניים היתה נמוכה מזו שבקווים בין-עירוניים. הפידיון² של חברות האוטובוסים, לרבות שירותי תיור וחבילות, עלה ב-24 אחוזים והקילומטראז' השנתי — ב-15 אחוזים, מכאן שחלה עלייה בהכנסה לק"מ ב-8 אחוזים בקירוב.

מדד מספר האוטובוסים, הפידיון, מספר מקומות הישיבה והקילומטראז', 1964

(1963 = 100)

מספר האוטובוסים	הפידיון	מספר מקומות הישיבה	הפידיון למקום ישיבה	הקילומטראז' לשנה	הפידיון לק"מ	המועסקים	הפידיון למועסק
107.7	123.5	108.9	113.4	114.5	108.0	106.3	116.1

הנתונים מתייחסים לשלושת הקואופרטיבים לתחבורה.
ה מ ק ו ר : משרד התחבורה.

¹ הכוונה לשלושת הקואופרטיבים לתחבורה.

² כולל סובסידיות.

בעוד שהפידיון מהסעת נוסעים בקווי שירות קבועים עלה ב־17 אחוזים. ההכנסות מנסיעות מיוחדות, הכוללות בעיקר שירותי תיור, עלו ב־87 אחוזים.

הגידול בתפוקה עלה על גידול מספר האוטובוסים ועל התוספת במספר מקומות הישיבה. ניתן ליחס חלק מהגידול בתפוקה לגידול משקלן של ההסעות בקווים ארוכים, לרבות שירותי תיור, וכן לעלייה בתדירות הנסיעות. בתעריפי הנסיעה באוטובוסים שררה ב־1964 יציבות שהושגה על ידי מתן סובסידיות ממשלתיות בסך 7 מיליון ל"י, לעומת 0.3 מיליון בשנת 1963. כפיצוי לדחיית עליית עודפי תעריפי הנוסעים עד ינואר 1965, הועלו באותו חודש תעריפי הנסיעה באוטובוסים בשיעור ממוצע של 17 אחוזים. בשיטת קביעת התעריפים הקיימת, לפיה כל עלייה בהוצאות גוררת אחריה העלאת תעריפי הנסיעה, מובטח לחברות האוטובוסים מראש כיסוי לעלויות בשכר ובתמורה להן, שהינם המרכיבים העיקריים של ההוצאות.

(ג) מונויות

הפידיון בענף המוניות עלה בשנת 1964 בשיעור 17 אחוזים לעומת 1963. המחירים עלו בממוצע בשיעור 13 אחוזים¹, לפיכך עלתה התפוקה הריאלית ב־3 אחוזים בקירוב. העלייה המתונה בתפוקה נעוצה בעיקר בהגבלת ההיצע, מחמת הקפאת מתן רישיונות להפעלת מוניות² שבעקבותיה נשאר מספר המוניות, זה מספר שנים, ללא שינוי.

הביקוש לשירותי המוניות הינו גדול במיוחד באותם שעות היממה וימי חג ושבתי, שבהם מושבתים אמצעי התחבורה הציבוריים. ההגבלה האדמיניסטרטיבית של ההיצע באמצעות הקפאת מתן רישיונות להפעלת מוניות גרמה, בין היתר, לרמת שירות ירודה בחלק ניכר מהקווים³. כשליש מהמועסקים בענף נוהגים במוניות, לאחר שסיימו את עבודתם במקומות אחרים, תופעה הפוגעת בבטיחות הנסיעה.

(ד) מכוניות נוסעים פרטיות

מספר מכוניות הנוסעים הפרטיות⁴ גדל מ־56 אלף בדצמבר 1963 ל־72 אלף בסוף 1964 — עלייה בשיעור 29 אחוזים בקירוב. במספר המכוניות נפגש חלה עלייה בשיעור 117 אחוזים לעומת 1960 — מ־115 מכוניות ל־10,000 תושבים בשנת 1960 ל־250 מכוניות בשנת 1964.

הביקוש לרכב פרטי הושפע מהעלייה בהכנסות הפנויות והרחבת הקניות באמצעות הלוואות. במחצית הראשונה של 1964, הוחש הביקוש מחמת הציפיות לשינויים במיסים המוטלים על כלי הרכב, ולקראת סוף השנה הסתמנה האטה בביקוש. המגמה להגדלת ניידותו של הפרט, הרצון לחסוך בזמן הנסיעה והעדר שירותי תחבורה ציבוריים בשבתות וחגים תורמים אף הם לגידול הביקוש לרכב פרטי.

(ה) רכבת

בשנת 1964 גדלה התפוקה הריאלית של רכבת ישראל ב־2 אחוזים בקירוב, הן בהובלת נוסעים והן בהובלת מטענים. בהובלת מטענים, ביחידות טון/ק"מ, חלה עלייה בשיעור 3.8 אחוזים, בעוד שבהסעת נוסעים חלה ירידה בשיעור 2.4 אחוזים. שיעור העלייה בהובלת מטענים היה נמוך בהרבה משיעור העלייה בחמש השנים האחרונות.

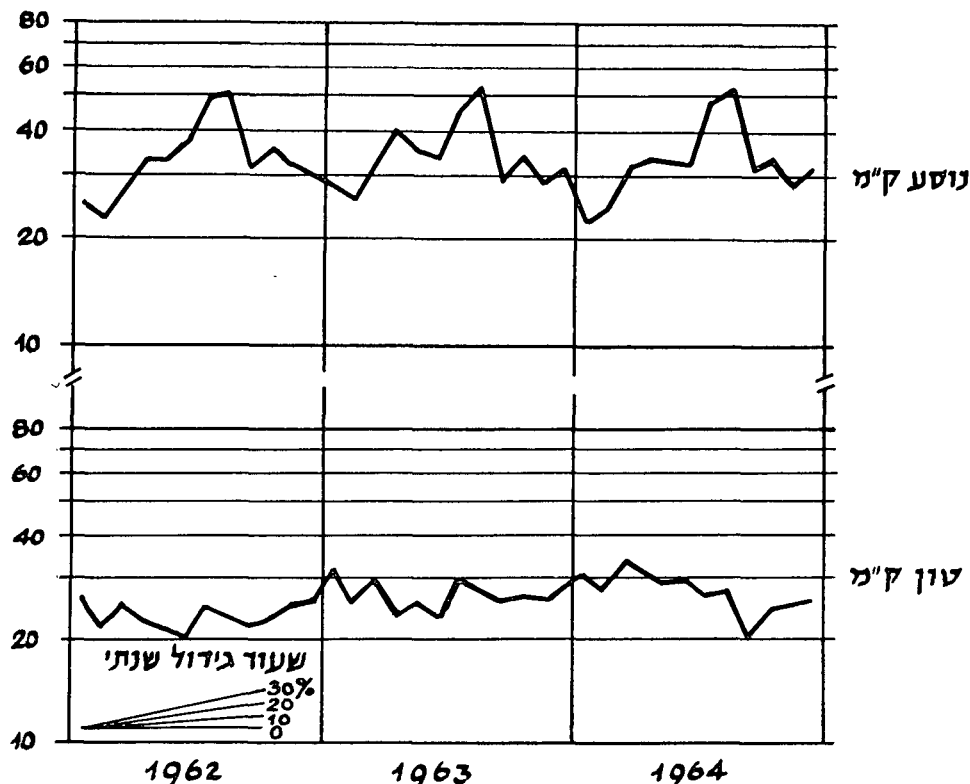
¹ לפי אומדן לשכת היועץ הכלכלי במשרד התחבורה.

² פרט למספר רישיונות כודדים באזורי פיתוח.

³ הכוונה בעיקר לרמת הניקיון ולאחזקת הרכב.

⁴ מספר המכוניות הפרטיות, לפי נתוני מצבת כלי־הרכב של הלשכה המרכזית לסטאטיסטיקה, כולל מכוניות נוסעים פרטיות, שרכישתן מוגדרת כצריכה, וכן מכוניות נוסעים עיסקיות ומסחריות, שרכישתן מוגדרת כהשקעה.

שירותי הרכבת, 1962 עד 1964



חמקור: הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה.

שבהן היה הגידול השנתי הממוצע בשיעור 9.3 אחוזים בקירוב. הובלת אבן לבניית נמל אשדוד תפסה כשליש מסך טונאז' המטענים. בהובלות פרי הדר ובהובלת ברזל וחומרי בניין חלה ירידה ניכרת. בהובלת מחצבים חלה, לעומת זאת, עלייה ניכרת בטונאז' המובל, שקיזזה את הירידה בהובלת יתר המטענים. כמו כן עלתה במקצת הובלת עצים ולבידים. בייעודי ההובלה חל שינוי לעומת השנה הקודמת: חלה עלייה בשיעור של 11 אחוזים בהובלת מטעני היצוא וירידה ב-12 אחוזים בהובלת מטעני הייבוא וב-2 אחוזים בהובלת מטעני השוק המקומי.

בהובלת נוסעים חלה ירידה בשיעור 2.5 אחוזים שהתרכזה במחצית הראשונה של שנת 1964, שבה פחת מספר הנוסעים ב-10 אחוזים, לעומת התקופה המקבילה אשתקד. ירידה זו באה עקב התאונה שארעה בדצמבר 1963 ושכתוצאה ממנה פחת מספר הרכבות הפועלות. כמו כן, הוצא חלק מהקרונות המיושנים באותו זמן מהשימוש. במחצית השנייה של השנה חלה עלייה בתנועת הנוסעים בשיעור 3.7 אחוזים.

הכנסות הרכבת גדלו בשיעור 3 אחוזים, לעומת השנה הקודמת, ואילו ההוצאות — בשיעור 11 אחוזים. הגירעון התיפעולי הסתכם ב-4.463 אלף ל"י והגירעון הכולל — ב-10.424 אלף ל"י, לעומת 8.148 אלף ל"י בשנת 1963. בשנת 1964 לא חל שינוי במיבנה התעריפים, המבוססים על שיטת מתן סובסידיות עקיפות למוצרים באמצעות הרכבת. לפיכך, אין הגירעון מהווה מודד ליעילותה

ההכנסות וההוצאות של שירותי הרכבת, 1962 עד 1964

ההכנסות		ההוצאות		הגירעון					
נוסעים	מטענים *	שונות	סך הכל	תפעוליות **	פחת וריבית	סך הכל	התפעולי	הכולל	
אלפי ל"י									
5,852	9,033	789	15,674	17,273	4,881	22,154	1,599	6,480	1962
6,031	10,423	946	17,400	20,100	5,448	25,548	2,700	8,148	1963
5,968	11,449	591	18,008	22,471	5,961	28,432	4,463	10,424	1964
אחוז העלייה או הירידה (-) לעומת השנה הקודמת									
3	15	20	11	16	12	15	69	26	1963
-1	10	-37	3	12	9	11	65	28	1964

* כולל תעבורה.

** לרבות הפרשה לנימלאות.

ח מ ק ו ר : דו"חות הנחלת הרכבת.

הכלכלית של הרכבת. בשנת 1965 הוכנסו שינויים במיבנה תעריפי הרכבת, מתוך נטייה להחליף את התמיכה העקיפה בסיוע ישיר למשתמשים בהובלות. למרות שבתעריפי ההובלה לא חלו במשך 1964 שינויים כלשהם, היתה ההכנסה הממוצעת לטון/ק"מ ונוסע/ק"מ גבוהה ב־10 אחוזים מאשר בשנת 1963. העלייה בהכנסה הממוצעת באה, בחלקה, כתוצאה משינוי הרכב המטענים, וכן מעלייה בשיעור התפוקה בקרונות הנוסעים במחצית הראשונה של השנה.

ההשקעות ברכבת גדלו במידה ניכרת והסתכמו ב־11 מיליון ל"י, בהשוואה ל־3 עד 5 מיליון ל"י בשנים הקודמות. עיקר ההשקעות הופנו לסלילת מסילה בציר באר־שבע—דימונה ולרכישת קרונות וקטרים להובלת מחצבים. בניית המסילה בקטע זה באה לבסס את שירותי הרכבת על הובלת מטענים הומוגניים וקווי הובלה ארוכי טווח, שבהם יש לרכבת יתרון כלכלי על פני אמצעי הובלה תחליפיים.

(ו) רכבת תחתית (הכרמלית)

מספר הנוסעים ברכבת התחתית נע בשלוש השנים האחרונות סביב 6 מיליון נוסעים לשנה. תעריפי הנסיעה הועלו בינואר 1965, בממוצע, בשיעור של 12 אחוזים.

(ז) תעופה אזרחית פנים-ארצית¹

לצי המטוסים של חברת ארקיע נוספו באמצע שנת 1964 שני מטוסי "הראלד" ולקראת סוף השנה הוצא מהשירות אחד מהמטוסים מדגם "דקוטה". בממוצע שנתי גדל כושר ההובלה² של צי המטוסים בבעלות החברה ב־48 אחוזים. העלייה בתפוקה הריאלית היתה בשיעור 16 אחוזים והעלייה בפידיון בשיעור 24 אחוזים. מספר הנוסעים,

¹ מבוסס על נתוני חברת "ארקיע" בלבד.

² כושר ההובלה נמדד על ידי מכפלת מספר מקומות הנסיעה במהירות ובהתחשב במספר חודשי השירות.

המשלמים תעריף רגיל, גדל בשיעור העולה על הגידול במספר הטיסות של תושבי אילת¹; עקב כך חלה עלייה בשיעור 7 אחוזים בהכנסה הממוצעת לטון/ק"מ של נוסעים ומטען כאחד. שיעור הניצולת² ירד מ-82 אחוזים בשנת 1963 ל-76 אחוזים בשנת 1964. כתוצאה מהעלייה בהוצאות הטיפעוליות, שנבעו מעלייה בשכר למועסק בשיעור 22 אחוזים³ ומהוצאות גבוהות יחסית לאחזקת מטוסי הדקוטה, שגילם עולה על 20 שנה וכן עקב יציבות בתעריפי הטיסה, סיימה החברה את שנת העסקים בהפסד.

(ח) דואר

פידיון שירותי הדואר⁴ הסתכם בשנת 1964 ב-129 מיליון לירות—עלייה בשיעור 18 אחוזים, לעומת השנה הקודמת. המחירים עלו ב-1.3 אחוזים ולפיכך עלתה התפוקה הריאלית בשיעור 17 אחוזים בקירוב.

שירותי הטלפון תרמו כ-61 אחוזים מכלל הפידיון של שירותי הדואר, וגם רוב ההשקעות בדואר הופנו להרחבת שירותי הטלפון. ההשקעות שבוצעו השנה ברשת הטלפונים התרכזו בעיקר במרכזיות טלפון ובאוטומטיזציה של החיוג הבין-עירוני. התקנות קווים ישירים עלו השנה בשיעור 3 אחוזים בלבד, לעומת 23 אחוזים בשנה הקודמת. מספר הבקשות שנתקבלו במשך שנת 1964 פחת, והסתכם ב-27 אלף, לעומת 37 אלף בשנת 1963⁵. מספר הבקשות להתקנת טלפונים שטרם נענו עד סוף 1964, הסתכם ב-56 אלף—עלייה בשיעור 10 אחוזים. ברבע הראשון של שנת 1965 הוחש קצב ההתקנות בשיעור 39 אחוזים, לעומת התקופה המקבילה אשתקד.

לוח י"ד-7

הביקוש לטלפונים לעומת התקנתם, 1961 עד 1964

מספר הקווים הישירים המחוברים	מספר הבקשות שנתקבלו במשך השנה (אלפים)	הביקוש המצטבר לטלפונים (אלפים)	מספר ההתקנות במשך השנה (אלפים)	עודף הביקוש לטלפונים (אלפים)	העלייה או הירידה (-) לעומת השנה הקודמת	בקשות	התקנות
1961	75.556	17.6	36.8***	12.2	24.6	—	—
1962	91.198	27.0	51.6	17.2	34.4	53	41
1963	111.341	37.4	71.8	21.1	50.7	39	23
1964	132.232	26.9	77.6	21.8	55.8	-28	3

* קו — פירושו קשר המופעל מהמירכות אל המנוי: למנוי אחד יכולים להיות מספר קווים.

** לאחר הפחתת בקשות שבוטלו.

*** כולל 19.2 אלף בקשות שטרם נענו בסוף 1964.

המקור: משרד הדואר.

¹ תושבי אילת נהנים מהנחה בשיעור 33 אחוזים במחיר הטיסה.

² נמדד לפי טון/ק"מ שנוצל בטיסות שקוימו, לעומת טון/ק"מ שניתן לניצול.

³ בהתחשב בגידול במספר המועסקים, עלו ההוצאות לשכר ותשלומים נילוויים בשיעור 30 אחוזים.

⁴ ללא בנק הדואר.

⁵ הירידה במספר הבקשות במשך 1964 מוסברת בחלקה בהעלאת תעריף ההתקנה ב-100 ל"י למנוי.

3. ההובלה הבינלאומית

גם בשנת 1964 נמשכה מגמת ההתאוששות בשירותי הספנות הבין-לאומיים העוסקים בהובלת מטענים, לאחר תקופת שפל בשנים 1958 עד 1962. נמשכה העלייה בכמות מטעני ההובלות, והצי העולמי, שהיה שרוי בתנאי אבטלה במשך שנים, מצא תעסוקה כמעט מלאה. מספר ההזמנות לבניית אניות משא לסוגיהן עלה והסתמנה אף עלייה במחיריהן. בהובלת נוסעים בנתיבים בינלאומיים בכלל ובנתיב הטראנסאטלנטי בפרט התחזקה המגמה של ירידת מספר הנוסעים בים ועלייה ניכרת במספר הנוסעים באוויר¹.

הגידול בכושר ההובלה של צי אניות המשא הישראליות הופנה להובלת מטעני סחר ישראלי ולהובלות בין נמלים זרים. הסתמנה עליית מחירים בהובלת מטעני הסחר הישראלי, שבאה בעקבות עליית המחירים בשווקים הבינלאומיים.

שירותי הספנות והתעופה הישראליים, הקשורים בהסעת נוסעים הושפעו, לבד מהמגמות בשווקים הבין-לאומיים, גם מהאטת קצב הגידול במספר התיירים המגיעים לישראל דרך הים והאוויר ומירידה מוחלטת במספר הישראלים היוצאים את הארץ.

הירידה במספר הישראלים היוצאים את הארץ נובעת מהפסקת נסיעות תיור זולות, יחסית, לקפריסין, ומהעלאת המס הקצוב על רכישת כרטיסי אניות מ-120 ל"י ל-270 ל"י לכרטיס ועל כרטיסי אווירונים מ-140 ל"י ל-320 ל"י לכרטיס, החל בפברואר 1964.

ההסדרים הקיימים בשוק התעופה הבינלאומית מונעים מהחברות המאורגנות במסגרת י.א.ט.א.² תחרות ברמת מחירים ותחרות מצמצמת בטיב השירות בלבד.

לוח י"ד-8

תנועת הנוסעים לישראל וממנה, דרך הים ודרך האוויר*, 1964 לעומת 1963

(שיעורי שינוי באחוזים)

ים			אוויר**			סך הכל		
נכנסים	יוצאים	סך הכל	נכנסים	יוצאים	סך הכל	נכנסים	יוצאים	סך הכל
8.0	11.0	9.6	12.4	18.1	15.4	11.0	16.0	13.6
-14.5	-14.8	-14.7	-14.1	-11.8	-12.9	-14.3	-13.2	-13.7
1.1	0.4	-0.3	4.9	9.7	7.4	2.7	6.4	4.6

* ללא עולים וללא תיירים, המגיעים דרך היבשה.

** למעט ביקורים בנייום כמסוס.

המקור: הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה.

¹ מספר הנוסעים, שחצה את האוקיאנוס האטלנטי בשני הכיוונים דרך הים, ירד בשנת 1964 ב-10 אחוזים לעומת אשתקד, ואילו מספר הנוסעים באוויר עלה באותו נתיב בשיעור 25 אחוזים.

² International Air Transport Association

(א) ספנות

בשנת 1964 נוספו (נטו) לצי האניות בבעלות ישראלית 16 אניות להובלת משא, בעלות מעמס¹ של 178,575 טונות ושתי אניות נוסעים בעלות תפוסה² של 31,765 טון וכושר הסעה של 1,580 נוסעים למסע.

ערך הכספי של האניות החדשות עולה על 60 מיליון דולר³. שווי אניות הנוסעים בלבד עולה על 20 מיליון דולר.

לוח י"ד-9

אניות בבעלות ישראלית, לפי סוג האנייה, מעמס והגיל הממוצע, 1963 ו-1964

סוג האנייה	מספר האניות*		המעמס — (טונות) או התפוסה (טון)		"גיל" ממוצע (שנים)	
	1963	1964	1963	1964	1963	1964
נוסעים	3	5	27,624	59,389	70***	5.8
מעורבות	2	2	17,173	17,173	—	8.5
משא	62	78	518,544	701,299	11	5.8
מיכליות	7	7	190,258	190,258	—	4.5
סך הכל	74	92	753,599	968,119	10	5.5

* ללא הספירית.

** אניות משא ומיכליות בטונות מעמס, אניות נוסעים בטונות תפוסה. אמת המידה להגדרת אניות מעורבות מורכבת מ-60 אחוזים טונות תפוסה ו-40 אחוזים טונות מעמס, לפי מפתח של לשכת היועץ הכלכלי במשרד התחבורה.

*** כושר ההובלה של אניות משא נמדד על ידי מכפלת המעמס במהירות, ושל אניות נוסעים — במכפלת כושר הסעת נוסעים למסע אחד במהירות.

**** אחוז השינוי בכושר ההובלה של אניות נוסעים אינו זהה עם אחוז השינוי בכושר ההובלה נוסעים, כיוון שלא נכלל כאן פוטנציאל הובלת הנוסעים באניות מעורבות. בהתחשב בכך, שבמספר מקומות הנוסעים באניות מעורבות לא חלו שינויים — כושר הובלת נוסעים באניות נוסעים ואניות מעורבות גם יחד עלה ב-5% אחוזים.

ה מק ו ר : חישובי בנק ישראל ע"י יסוד נתוני חברת "ציי"ם" ואגף הספנות וחנמלים במשרד התחבורה.

פידיון הספנות מהובלת מטענים ונוסעים הגיע בשנת 1964 ל-268 מיליון ל"י — עלייה בשיעור 13 אחוזים לעומת 1963. המחירים⁴ עלו בשיעור ממוצע של 2 אחוזים; המחירים בהובלת מטענים יבשים עלו ב-4 אחוזים בקירוב.

התפוקה הריאלית⁵ של הספנות גדלה בשנת 1964 בשיעור 11 אחוזים בקירוב, לעומת 1963. התפוקה הנובעת מהובלת מטענים יבשים גדלה בשיעור 10 אחוזים, בדומה לשיעור עליית כושר ההובלה של אניות המשא.

¹ מעמס (Dead Weight) — משקל המטען בטונות, אשר האנייה יכולה להוביל, כהתאם לתקנות הבינלאומיות.
² תפוסה ברוטו (Gross Registered Tonnage) — נפח האנייה (כמידות נפח) המבוטא ביחידות של 1 טון תפוסה = 100 רגל מ"ק.

³ הערך הכספי אינו זהה עם סכום ההוצאה השנתית לרכישת ציוד, וזאת בגלל התשלומים על חשבון אניות, שנתקבלו בשנים הקודמות, והתשלומים בשנה השוטפת על חשבון אניות שהוזמנו. המחירים שעליהם מדובר הינם מחירים ראשוניים, המופיעים בחוזה הבנייה, ואינם כוללים תוספות ושינויים החלים במשך זמן הבנייה.

⁴ מדד המחירים בענף הספנות מבוסס על מדדים בינלאומיים וכן על אינפורמציה חלקית אודות השינויים בהובלה מטעני הסחר הישראלי. המדד יכול לשמש כאינדיקטור כללי בלבד לגבי רמת המחירים בהובלת מטענים, ונראה שהוא מוטה כלפי מטה.

⁵ מדד התפוקה הריאלית נגזר ממדד הפידיון ומדד המחירים.

הפידיון, מדדי התפוקה הריאלית והמחירים בענף הספנות, 1963 ו-1964

אחוז השינוי ב-1964 לעומת 1963			הפידיון ב-1963	
פידיון	מחירים	תפוקה ריאלית	מזה : באניות חכורות (אחוזים)	מיליוני ל"י
1. מטען יבש				
א. סחר ישראלי				
28	4	23		61.8
-1	—	-1		21.6
20	3	17	22	83.4
7	4	3	38	79.8
14	3	10	30	163.2
—	—	—	—	24.0
12	3	8	26	187.2
19	—	19	12	38.7
21	—	21	15	15.9
13	2	11	23	241.8
2. דלק				
ב. בין נמלים זרים				
סך כל המטען היבש				
סך כל המטען היבש ודלק				
3. נוסעים				
4. אחרים				
סך הכל				

ח מ ק ו ר : חישובי בנק ישראל על יסוד דיווחי חברות הספנות.

גידול התפוקה הנובעת מהובלת מטעני הסחר הישראלי הסתכם ב-17 אחוזים בקירוב והיה גבוה מהגידול הכמותי של המטענים¹. הספנות הישראלית המשיכה לחדור לתחום ההובלות בין נמלים זרים, אם כי שיעור העלייה בתפוקה שנבעה מפעילות זו היה נמוך מזה שבשנה הקודמת. משקל ההובלות בין נמלים זרים, לרבות אניות חכורות, בסך התפוקה הנובע מהובלת מטענים יבשים, הגיע בשנת 1964 ל-46 אחוזים.

גידול התפוקה הנובעת מהסעת נוסעים, בשיעור 19 אחוזים, הושג למרות הירידה בביקוש לשירותי ההסעה לישראל וממנה, עקב ירידה במספר הנוסעים בחברות זרות אשר הביאה לעליית משקלן של החברות הישראליות בסך התנועה. כניסתן של שתי אניות נוסעים חדשות לשירות הגדילה את כושר ההובלה של הצי הישראלי בהסעת נוסעים ב-50 אחוזים בקירוב. לפיכך חלה הרעה בשיעור הניצולת של אניות הנוסעים².

¹ הסיבה לגידול התפוקה בשיעור העולה על שיעור הגידול בכמות מטעני הסחר הישראלי נעוצה, בעיקרה, בשינוי הרכב המטענים ובשינויים בנתיבי ההובלות.

² בהתחשב בעובדה שבשנת 1964 הוצאו שתי אניות נוסעים לתקופת זמן מהשירות לצורך שיפורים, הרי שיעור העלייה השנתי בכושר ההסעה היה נמוך מ-50 אחוזים.

מספר הנוסעים באניות ישראליות, לפי הקווים*, 1963 ו-1964

הקווים	1963	1964	מזה באניות חכורות		משקל האניות הישראליות בסך התנועה	העלייה או הירידה (-) במספר הנוסעים באניות ישראליות ב-1964 לעומת 1963
			1963	1964	1963	1964

(אחוזים)

כל הקווים	100.236 **	107.758	26.6	19.8	51.7	57.3	7.5
הים התיכון	86.031	91.243	28.6	23.4	50.7	56.5	6.1
צפון אמריקה	10.198	13.983	—	—	76.1	83.8	37.1
דרום אמריקה	3.688	2.195	46.9	—	100.0	100.0	-40.5
נמלי תורכיה והים השחור	—	337	—	—	—	4.3	—

* למעט הפלגות שיים, נוסעים באניות משא, ונוסעים במעבר.

** כולל 319 נוסעים בקו אילת—אפריקה.

המקור: חברת "צי"ם.

גידול מספר הנוסעים בקו הים התיכון נובע, בעיקרו, מכניסתה של אניית המעבורת "בילו" לשירות. אנייה זו הובילה בנתיב הים התיכון 17,285 נוסעים, ואילו במספר הנוסעים, שהוסע על ידי חברות זרות וחברת "צי"ם באותו הנתיב, חלה ירידה ב-25,509 נוסעים או 15 אחוזים. נראה שלמרות קשיי ההרצה, אופי השירות המוצע על ידי אניית המעבורת מתאים לסוג התיירות העממית, שהתפתח בארצות אירופה והחודר גם לישראל.

בנתיב הטרנסאטלנטי חל גידול במספר הנוסעים באניות "צי"ם והוא הגיע ל-84 אחוזים מסך הנוסעים, לעומת 76 אחוזים אשתקד. אולם, מחמת העלייה בכושר ההובלה בנתיב זה, חלה הרעה בניצולת של האניות¹. הניסיונות לאיזון העונתיות בתנועת הנוסעים בים על ידי הפעלת הפלגות שייט בשוקי חוץ לא הביאו לתוצאות המקוות².

בסוף 1963 הסתכם הרכוש הקבוע של חברות הספנות, לאחר ניכוי הפחת המצטבר, ב-422 מיליון ל"י וסך ההון המושקע הגיע ל-495 מיליון ל"י בקירוב³. ההון העצמי⁴, בסך 70 מיליון ל"י, היווה כ-15 אחוזים מסך ההון המושקע.

היחס בין ההון העצמי וסך ההון המושקע בחברות הישראליות הוא נמוך במידה ניכרת, לעומת

¹ לפי נתוני חברת "צי"ם ירדה ניצולת האניות בקו הטרנסאטלנטי מ-68 אחוזים בשנת 1963 ל-65 אחוזים בשנת 1964.

² טרם נתקבלו נתונים כספיים מחברות הספנות ולכן אין באפשרותנו לאמוד את גודל ההפסדים של החברות בהסעת נוסעים. באותה סיבה לא נערך חישוב הערך המוסף ומחיר הדולר הנחסך.

³ הניתוח בסעיף זה מבוסס על מאזני חברות "צי"ם ו"אלי"ם.

⁴ הון מניות, תשלומים על חשבון מניות ורווח מצטבר.

מימון הרכוש הקבוע, 1962 ו-1963

(מיליוני ל"י)

מיון הרכוש הקבוע מתוך התחייבויות שוטפות	כלל המיון שלא מתוך התחייבויות שוטפות (2+3)	התחייבויות לזמן ארוך ועתודה לפיצויים	הון עצמי ותשלומים על חשבון מניות, כולל רווח מצטבר	רכוש קבוע	
($\frac{5}{1}$) (אחוזים)	(1-4)	(4)	(3)	(2)	(1)
(6)	(5)	(4)	(3)	(2)	(1)
13.3	54	351	986	65	405
12.8	54	368	298	70	422
					1962
					1963

חברות ספנות זרות. בעוד שבחברות הספנות הישראליות היווה ההון העצמי 15 אחוזים מסך ההון המושקע, הגיע יחס זה בחברות ספנות בריטיות ל-82 אחוזים.¹

הפרש גדול זה נעוץ, בחלקו, במשקלן הגדול של הקרנות — כ-75 אחוזים מסך ההון העצמי — אצל החברות הזרות. קרנות אלה הצטברו במשך שנים רבות, ואילו הספנות הישראליות, הצעירה יחסית, שפעלה במשך השנים האחרונות בתנאי שפל בספנות העולמית לא היתה מסוגלת לצבור קרנות דומות. מיבנה ההון של חברת הספנות הלאומית, הכולל אחוז נמוך של הון עצמי בהשוואה למקובל בחברות הספנות הזרות, נקבע בזמנו כאשר שררו תנאי גיאיות יחסית בשוק הספנות העולמית. בעקבות השפל הממושך ששרר בשוק העולמי, ואף לאחר ההתאוששות שחלה לאחרונה כרוך מיבנה הון כזה בנטל ריבית גבוהה המפחית את אפשרות צבירת הרווחים. גם לאחר המרת חלק מהלוואות בעלי המניות בהון מניות ב-1959 חלה ירידה מתמדת באחוז ההון העצמי. מאחר שהחברה הינה בבעלות לאומית, ההבדל בצורת ההשקעה בין הגדלת ההון העצמי לבין מתן הלוואות מתבטא למעשה בתמורה שמקבלים המשקיעים (הממשלה וגופים אחרים של הסקטור הציבורי) עבור השקעתם בחברה.

ריווחיותן הנמוכה של חברות הספנות הישראליות בשנות השפל שפקד את הספנות העולמית הקשתה על גיוס הון בשוק הפרטי בישראל. הנפקת מניות בכורה בסכום של כ-1.4 מיליון דולר בשוק הבינלאומי בשנת 1963, היוותה תוספת זעומה לסך ההון העצמי, שלא הביאה לשינוי ניכר במאזן המאוחד של חברות הספנות.

ההון החוזר של חברות הספנות הינו שלילי. במילים אחרות: כ-13 אחוזים בערך מהרכוש הקבוע ממומן על ידי התחייבויות שוטפות.

זה מספר שנים מורגשת בחרירות בעיית כוח אדם בספנות, המוצאת את ביטוייה באחוז ההולך וגדל של ימאים זרים בתוך כלל הצוותות של האניות הישראליות. אחוז הימאים הזרים הגיע בסוף 1964 ל-34, לעומת 23 אחוזים בסוף שנת 1963.² כתוצאה מהתרחבות צי הסוחר הישראלי, ובמיוחד צי אניות הנוסעים, גדל במשך 1964 מספר הימאים ב-1,200 איש, 780 איש מביניהם — 65 אחוזים — היו ימאים זרים.

(ב) נ מ ל י ם

תפוקת הנמלים³ גדלה ב-10 אחוזים, ואילו ברמת המחירים הממוצעת חלה עלייה בשיעור 3 אחוזים בקירוב.

¹ אומדן היחס לגבי החברות הבריטיות על פי מאזנים מאוחדים מתוך Fairplay Shipping Journal, ינואר 1965; וכללו בו חברות ספנות הפועלות בהפלגות Line and Cargo-Liner.

² נתוני חברת "צי"מ.

³ לרבות אומדן ההכנסות הישירות של הקבלנים.

לוח י"ד-13
תנועת המטענים, הנוסעים והאניות בנמלי הארץ, 1963 ו-1964

אחוז העלייה או הירידה(-) ב-1964 לעומת 1963	1964					1963				
	סך הכל	אילת	תל-אביב	יפו	חיפה	סך הכל	אילת	תל-אביב	יפו	חיפה
1. הרכב המטענים לפי קבוצות מוצרים עיקריים										
										פ ר י ק ה (אלפי טון)
-10.7	843	—	—	—	843	944	6	—	—	938
41.2	96	—	—	—	96	68	—	—	—	68
-13.1	53	—	—	—	53	61	—	—	—	61
22.4	1,487	68	219	151	1,049	1,215	53	167	128	867
										מטען כללי
8.3	2,479	68	219	151	2,041	2,288	59	167	128	1,934
										סך הכל
										ט ע י נ ה (אלפי טון)
-10.6	500	8	—	17	475	559	4	—	77	478
187.5	115	20	—	—	95	40	—	—	—	40
31.7	428	55	—	—	373	325	51	—	—	274
4.5	23	—	—	—	23	22	—	—	—	22
-7.6	340	50	1	1	288	368	56	—	1	311
										מטען כללי
7.0	1,406	133	1	18	1,254	1,314	111	—	78	1,125
										סך הכל
7.9	3,885	201	220	169	3,295	3,602	170	167	206	3,059
										סך הכל כללי * (אלפי טון)
-6.5	401	—	—	—	401	429	3	—	—	426
5.3	1,669	60	248	233	1,128	1,585	57	261	268	999
										מספר מסעי האניות
										אניות נוסעים ומעורבות
										אניות משא
										תנועת הנוסעים (אלפים)
-2.7	133.3	0.2	—	0.1	133.0	137.0	0.3	—	0.1	136.6
0.1	108.3	0.1	—	—	108.2	108.2	0.2	—	—	108.0
										מגיעים
										מפליגים
-1.5	241.6	0.3	—	0.1	241.2	245.2	0.5	—	0.1	244.6
										סך הכל

* למעט דלק.
המקור: רשות הנמלים.

כמות המטענים שעברה את גמלי הארץ גדלה בשנת 1964 בשיעור 7 אחוזים בקירוב.¹ חלקו היחסי של הייצוא בכלל תנועת המטענים נשאר 36 אחוזים. בכמות מטעני הייבוא חלה עלייה בשיעור 8 אחוזים, שנבעה, בעיקר, מעליית כמות המטען הכללי ב־22 אחוזים ואילו יבוא הגרעינים, התופס חלק נכבד מכלל הכמות הנפרקת בנמל חיפה, ירד בשיעור 10 אחוזים, בקירוב. הירידה באה בעקבות הגידול ביבול החיטה המקומית. כמות מטעני הייצוא גדלה ב־1964 7 אחוזים בקירוב, לעומת 10 אחוזים בשנת 1963. בעוד שבשנת 1963 התרכזה העלייה בגמלי הים התיכון ובנמל אילת חלה ירידה, הרי בשנת 1964 עלו משלוחי הייצוא דרך נמל אילת ב־20 אחוזים בקירוב, ובנמלי הים התיכון ב־6 אחוזים. במשקלם היחסי של הנמלים לא חלו שינויים ניכרים; חלקו של נמל יפו ירד במקצת, ואילו חלקו של נמל אילת עלה במקצת. העבודה בנמל חיפה התנהלה, למרות הפרעות מזג האוויר, ללא השהיית הטעינה והפריקה של המטענים. המצב התקין בנמל ופעולת איגוד המשתמשים בהובלה הימית הביאו לביטול החלטות הקונפרנסים הימיים להעלות את מחירי ההובלה לגמלי הארץ בשנה הנסקרת.

(ג) תעופה בינלאומית

התפוקה הריאלית של "אל-על", ביחידות טון/ק"מ² שנוצלו, גדלה בשנת 1964 ב־14 אחוזים. הגידול בתפוקה הושג השנה, שלא כבשנה הקודמת, ללא הגדלת מספר המטוסים, ולקראת סוף השנה אף צומצם צי המטוסים, שבבעלות החברה, כתוצאה ממכירת מטוס בריטניה.³ הגידול בתפוקה נובע, בעיקרו, מהביקוש הגואה לשירותי התעופה בקו הטרנסאטלנטי,⁴ ואילו בתנועה לישראל וממנה היתה העלייה בביקוש מתונה יחסית.

לוח י"ד-14

התפוקה והניצולת של "אל-על", 1963 ו-1964

היחידות	1963		1964		אחוז העלייה או הירידה
	מזה במטוסים חכורים (אחוזים)	מזה במטוסים חכורים (אחוזים)	מזה במטוסים חכורים (אחוזים)	מזה במטוסים חכורים (אחוזים)	
מושב/ק"מ הניתן לניצול	1,634,153	2.7	1,811,251	0.4	10.8
נוסע/ק"מ שנוצל	892,915	3.2	1,031,783	0.6	15.6
הניצולת	54.6	—	57.0	—	4.9
טון/ק"מ הניתן לניצול *	194,633	2.7	212,335	0.5	9.1
טון/ק"מ שנוצל	102,120	3.0	116,566	0.7	14.1
הניצולת	52.5	—	54.9	—	4.6

* נוסעים ומטען.

המקור: נתוני חברת "אל-על".

¹ ההבדל בין שיעור השינוי בכמות המטענים לשיעור השינוי בתפוקה הריאלית נעוץ בשינוי הרכב המטענים.
² טון/ק"מ בהובלה אווירית מתייחס להובלת משא ונוסעים. המשקל של נוסע בודד נקבע לפי משקל סטנדרטי לנוסע ולמטענו, ובהתחשב במחלקת הטיסה.
³ החברה רכשה אוסציה לשני מטוסים על-קוליים ולתקופת המעבר, עד כניסתם לשירות, עומדת החברה לרכוש מטוסי בואינג — 320. מטוס אחד מדגם זה יכנס לשירות בינואר 1966.
⁴ לפי נתונים מוקדמים חלה הוזלה בתעריף הנסיעה הממוצע לטון/ק"מ שנבעה מעליית חלקם של הנוסעים, שנהגו מהנחות בתעריף הנסיעה.

מספר הנוסעים בדרך האוויר בנתיב הטרנס-אטלנטי עלה בשנת 1964 ב-37 אחוזים לעומת 1963, שיעור גידול העולה על שיעור הגידול הממוצע של כל חברות התעופה הפועלות בקו זה. לפיכך הגדילה אל-על את משקלה בתנועת הנוסעים בנתיב הטרנסאטלנטי. שיעור הניצולות¹ הגיע במטוסי "אל-על" בקו אירופה-אמריקה ל-58.9 אחוזים, לעומת 50.0 אחוזים בשנת 1963. שיעור זה היה גבוה משיעור הניצולות הממוצע של 15 חברות התעופה, הפועלות באותו קו, שביניהן תפסה "אל-על" את המקום השמיני מבחינת שיעור הניצולות.

במספר הנוסעים שהוטסו במטוסי אל-על לישראל וממנה (למעט הנוסעים לקפריסין), חלה עלייה בשיעור 7.7 אחוזים, ואילו שיעור העלייה במספר הנוסעים המגיעים והעוזבים את ישראל במטוסי חברות זרות הגיע ל-22 אחוזים. חלקה של "אל-על" בתנועה הכללית לישראל וממנה הסתכם בשנת 1964 ב-49 אחוזים. הגידול בחלקן של החברות הזרות בתנועת הנוסעים לישראל וממנה נבע מהעלייה בהיצע המקומות של החברות הזרות ומהגדלת תדירות טיסותיהן, עקב הרחבת השירות בקווי הארץ, בהתאם להסכמי זכויות הטייס, המוענקות על בסיס הדדי².

כושר ההובלה ביחידות טון/ק"מ הניתנים לניצול גדל ב-7 אחוזים ושיעור הניצול הכללי למטענים ונוסעים עלה מ-52.3 אחוזים בשנת 1963 ל-54.9 אחוזים בשנת 1964. שיעור התפוסה בתנועת הנוסעים היה גבוה במקצת מהשיעור הכללי והגיע ל-57.0 אחוזים בשנת 1964, לעומת 54.6 אחוזים בשנת 1963. כתוצאה מכך גדלה התפוקה בשיעור גבוה יותר מאשר הגידול בכושר ההובלה. הניצול היומי הממוצע של מטוסי החברה גדל אף הוא ולמרות ההגבלות החלות על טיסות "אל-על" בשבתות ובחגים, השיגה החברה שיעור ניצול גבוה למדי של המטוסים, בממוצע ליממה.

לוח י"ד-15

ניצול יומי ממוצע של מטוסי "אל-על", 1963 ו-1964

(בשעות)

"בריטניה"		"בואינג" 720-B		"בואינג" 707	
1964	1963	1964	1963	1964	1963
4.1	3.9	8.7	7.5	9.7	8.8
6.8	5.9	12.3	10.4	13.0	12.1
2.1	2.2	5.8	3.3	6.5	5.0

ה מקור: נתוני חברת "אל-על".

הון המניות המונפק והנפרע של חברת "אל-על" ליום 31.3.64 הסתכם ב-32.0 מיליון ל"י. רובו המכריע של ההון הוא בבעלות ממשלת ישראל.

הרכוש הקבוע של החברה, לאחר ניכוי פחת, הסתכם ב-134 מיליון ל"י. ההון העצמי, בניכוי הפסד מצטבר, מממן כ-20 אחוזים מהרכוש הקבוע; ההתחייבויות לזמן ארוך, הכוללות הלוואות מאת ממשלת ישראל והלוואות במטבע חוץ בתוספת עתודה לפיצויים לעובדים, מכסות 62 אחוזים

¹ היחס בין מספר המקומות המוצעים למספר הנוסעים בפועל.

² זכויות הטייס (Air Rights) נקבעות בהסכמים בין ממשלותיים המבוססים על "חמש החירויות", שהוגדרו בהסכמי הטייס הבין-לאומיים. לגבי חברת "אל-על" חשובה במיוחד "החירות החמישית", שלפיה מובילה החברה נוסעים בין ארצות הברית וישראל לנקודות שונות באירופה ושם הם מתעכבים בדרכם. הרחבת טיסות "אל-על" בקווים אלה או הרחבת רשת נקודות הביניים טעונה הענקת זכויות שוות-ערך לחברות תעופה של אותן הארצות המקיימות שירותים לישראל וממנה.

ממנו, ואילו היתרה — כ־18 אחוזים מהרכוש הקבוע — ממומנת מתוך ההתחייבויות השוטפות, דבר הגורם לעלייה בהוצאות המימון של החברה.¹

(ד) שדה התעופה

תנועת המטוסים בשדה התעופה לוד גדלה בשנת 1964 ב־14 אחוזים. מספר הנוסעים² שעברו בשדה התעופה לוד, הגיע ל־456 אלף — עלייה בשיעור 6 אחוזים לעומת 1963. ללא נוסעים במעבר הגיעה העלייה ל־5.3 אחוזים.

העלייה במספר הנוסעים לא התחלקה באופן שווה במשך השנה: בחודשים ינואר, מארס ודצמבר היא הגיעה ל־20 אחוזים, לעומת החודשים המקבילים ב־1963, ואילו בחודשים האחרים חלו ירידות או עליות מתונות. חודש השיא בתנועת הנוסעים היה חודש יולי. מספר הנוסעים שעברו את שדה התעופה בחודש זה הגיע ל־56 אלף, ואילו בשנת 1963 הגיע מספר הנוסעים בחודשים יולי ואוגוסט ל־57 אלף ו־59 אלף בהתאמה. העלייה בכמות המטען והדואר הגיע ל־14 אחוזים לעומת שנת 1963.

לוח י"ד-16

התנועה האווירית בשדה התעופה לוד, 1963 ו־1964

אחוז העלייה או הירידה (-)	1964	1963	
			נוסעים (מספר)
0.8	208,823	207,067	נכנסים
10.0	221,195	201,131	יוצאים
19.8	25,896	21,615	במעבר
6.1	455,914	429,813	סך הכל
			מטען (ק"ג)
24.5	3,552,781	2,854,420	יבוא
7.7	4,877,478	4,530,662	יצוא
14.1	8,430,259	7,385,082	סך הכל
			דואר (ק"ג)
16.1	545,692	469,832	יבוא
12.4	435,472	387,416	יצוא
14.5	981,164	857,248	סך הכל
13.7	4,410	3,879	מספר הטיסות

המקור: משרד התחבורה, אגף התעופה האזרחית.

¹ בהעדר נתונים על ההכנסות והרכב ההוצאות של החברה לא נערך חישוב הערך המוסף. לפי חישובי חברת "אל-על" הגיע הערך המוסף בשנת 1963/64 ל־26.7 אחוזים במחיר של 2.68 ל"י לדולר נחסך. רווח החברה לפי חשבון רווח והפסד לשנת המאזן המסתיימת ביום 31.3.64, הסתכם ב־3,289,061 ל"י.

² נכנסים, יוצאים ובמעבר.

4. ההשקעות

ההשקעות בתחבורה גדלו בשנת 1964 ב־79 אחוזים, לעומת 1963. עיקר ההשקעות נבע מרכישת אניות בסכום 174 מיליון ל"י בקירוב. נראה שההחלטות על ההשקעות באניות, המיועדות להסעת נוסעים בנתיב הטרנס־אטלנטי לא חזו את ההתפתחויות בתחום הסעת הנוסעים בנתיב זה.¹

ההשקעות במטוסים יועדו לתעופה הפנים־ארצית בלבד. ההשקעות בענפי ההובלה היבשתיים, לרבות סלילת כבישים, גדלו בשיעור 27 אחוזים. ההשקעות ברכבת עלו במידה ניכרת, עקב בניית המסילה בקו באר־שבע—דימונה. ההשקעות בדואר התרכו, בעיקר, בבניית מרכזיות טלפון חדשות ומעבר לאוטומטיזציה ברשת החיוג הבין־עירונית. לעומת זאת, לא חלה עלייה בשיעור ההתקנות של מכשירי הטלפון.

בהשקעות בנמלים חלה ירידה, לעומת האומדן המתוכנן, וזאת עקב הפיגורים בבניית נמל אשדוד. ההשקעות בתחבורה היוו כ־32 אחוזים מסך ההשקעה הגולמית במשק, וכ־36 אחוזים מסך ההשקעה הנקייה.

לוח י"ד־17

ההשקעות בתחבורה לפי ענפי מישנה וסוג הנכס, 1963 ו־1964

(מיליוני ל"י, במחירי 1963)

אחוז העלייה או הירידה (-) ב־1964 לעומת 1963	1964			1963			
	סך הכל	ציוד	מיבנים	סך הכל	ציוד	מיבנים	
							תחבורה יבשתית
173.8	11.5	5.6	5.9	4.2	2.4	1.8	רכבת
30.6	23.9	23.9	—	18.3	18.3	—	אוטובוסים
25.7	154.5	154.4	0.1	122.9	122.8	0.1	כלי רכב אחרים *
16.9	58.7	—	58.7	50.2	—	50.2	כבישים
27.1	248.6	183.9	64.7	195.6	143.5	52.1	סך הכל
							ספנות ותעופה
245.4	174.1	174.1	—	50.4	50.4	—	אניות
—	1.5	1.8	—	-0.5	-0.5	—	מטוסים
252.5	175.9	175.9	—	49.9	49.9	—	סך הכל
							שירותי תחבורה אחרים
65.6	45.7	1.5	44.2	27.6	1.1	26.5	שירותי נמל *
-23.3	4.6	2.6	2.0	6.0	3.3	2.7	שדות תעופה
129.7	110.5	89.9	20.6	48.1	31.7	16.4	דואר ואחרים
96.8	160.8	94.0	66.8	81.7	36.1	45.6	סך הכל
78.9	585.3	453.8	131.5	327.2	229.5	97.7	סך הכל כללי

* כולל שירותי תחבורה של הרשויות המקומיות.
ה מ ק ו ר : המחלקה לחשבונאות לאומית, הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה.

¹ גם ההשקעות באניות נוסעים, המיועדות להסעה בנתיב הטרנס־אטלנטי, שנעשו בעבר במסגרת הסכם השילומים הינם, לפי דעת המפעילים, סרובלמטיות, הן מבחינת המחיר והן מבחינת האיכות.