

פרק י"ב

התחבורה

בשל ניתוק הקשרים הכלכליים בין ישראל ושכנותיה מצויים כמעט כל מקורות היבוא ושווקי היצוא במרחקים גדולים מעבר לים. עובדה זו משפיעה על תפוקת התחבורה הישראלית ומייקרת את הוצאות ההובלה של המשק. ערך התפוקה הגולמית של ענף התחבורה הגיע בשנת 1955 ל-256 מיליון ל"י, וערך התפוקה הנקיה – ל-128 מיליון ל"י. בהשוואה לשנת 1955, חלה, כפי שמראה לוח 99, עלייה של 8 אחוזים בתפוקה הממשית של ענף התחבורה.

לוח 99

תפוקת ענף התחבורה, 1954 ו-1955

(במיליוני ל"י)

עליית התפוקה ב-1955, במחירים קבועים (באחוזים)	1955 במחירי 1954 *	במחירים שוטפים		
		1955	1954	
8	238	256	220	התפוקה הגולמית
8	119	128	110	התפוקה הנקיה

* ניכוי עליית המחירים נעשה בהתאם למחירי התפוקה והתשומה.

המקור: חישובי בנק ישראל.

1. הספנות

הובלת מטענים

חלקה של הספנות הישראלית בהובלה לישראל וממנה עלה בשנים האחרונות יחד עם גידול מספר האניות הישראליות, אשר עיקר פעולותיהן מתרכז בהובלה בין נמלי ישראל לנמלים אחרים. מספרים על תנועת ההובלה לישראל וממנה, ועל חלקה של הספנות הישראלית בתנועה זו, מובאים בלוח 100.

הירידה במטעני היבוא שהובלו באניות ישראליות, מ-33 אחוז מכלל היבוא ב-1954 ל-26 אחוז בשנת 1955, מקורה בהפעלת האניות בקווים ארוכים יותר; שכן חלה ירידה של 132,000 טון במטעני הקווים הקצרים והבינוניים, ועלייה של 69,000 טון במטעני הקווים הארוכים. על-אף הירידה

ההובלה לישראל וממנה, 1953 עד 1955

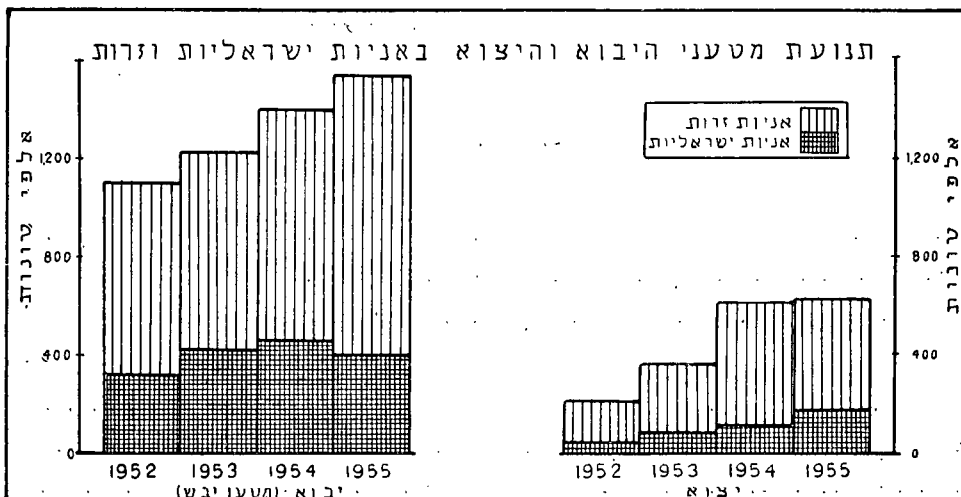
(באלפי טון-משקל)

יבוא דלק על-ידי מיכליות	מטענים יבשים			
	סה"כ	יצוא	יבוא	
1953				
1,063	1,599	367	1,232	כל הדגלים
—	521	95	426	דגל ישראל
—	33	26	35	אחוז דגל ישראל
1954				
1,232	2,017	615	1,402	כל הדגלים
10	577	114	463	דגל ישראל
1	29	19	33	אחוז דגל ישראל
1955				
1,435	2,165	625	1,540	כל הדגלים
200	574	174	400	דגל ישראל
14	27	28	26	אחוז דגל ישראל

המקור: מחלקת הספנות, משרד התחבורה.

ב-63,000 טון, במטענים שהובלו בשנת 1955 באניות ישראליות, לא פחת חלקה של הספנות הישראלית בכלל היקף ההובלה בטונות-מרחק. חלקה של הספנות הישראלית בהובלת היצוא עלה בחישוב של טונות, מ-19 אחוז ב-1954 ל-28 אחוז ב-1955, בעיקר בשל עליית חלקה בהובלת ההדרים, עם היוספות האניות החדשות לציי-הסוחר הישראלי.

בדצמבר 1954 הוחל בהובלת דלק גם בדגל ישראל. עד לתקופה זו הובל הדלק — בהיקף של כמיליון טון — באניות אחרות. ב-1955 פעלה מיכלית אחת בדגל ישראל, בראשית 1956 נוספו אליה



שתי מיכליות נוספות, ואילו רביעית, שהוזמנה, נמצאת עתה בבנינה. עם עליית מספר המיכליות עשוי הצי הישראלי ליהפך לגורם רב-משקל גם בהובלת דלק לישראל.

מאחר שכמויות היבוא עולות בהרבה על כמויות היצוא, נאלצות האניות הישראליות לטעון בנמלים זרים כדי לנצל את כושר הובלתן בשני הכיוונים. הובלת המטענים על-ידי אניות ישראליות בין נמלים זרים היא בעיקרה בכוון מערבה מישראל, בדרך ההפלגה שבין ישראל לבין ארצות היבוא. היקפם של מטענים אלה, וכלל ההובלה באניות הישראליות, מפורטים בלוח 101.

לוח 101

כלל המטענים שהובלו באניות ישראליות, 1953 עד 1955

(באלפי טון-משקל)

סך המטענים	מטענים בין נמלים זרים	סה"כ מטענים לישראל וממנה	
מ ט ע נ י ב ש			
971	450	521	1953
1027	450	577	1954
949	375	574	1955
ד ל ק ב מ י כ ל י ו ת			
10	—	10	1954
230	30	200	1955

ה ט ק ו ר : מחלקת הספנות, משרד התחבורה.

דמי-ההובלה של מטענים שהובלו בין נמלים זרים, שהם בעיקרם מטעני-תפוזרת* של עפרות-מתכת, נמוכים בהרבה מאלה החלים על מטענים כלליים, המהווים את רוב מטעני היבוא והיצוא של קווי הספנות הישראלית. חברות-האניות הישראליות ראו בהובלת מטעני התפוזרת פעולה נוספת על פעולות הקווים הקבועים, ולא שדה-פעולה המצדיק כשלעצמו את תעסוקתן המלאה של אניות-המשא. בשנת 1954 פעלו, בעיקר בקווים שאינם קבועים**, רק שתי אניות ישראליות, ובשנת 1955 — אנייה אחת בלבד***. התכנית להגדלת צי-הסוחר הישראלי מתבססת בחלקן על הרחבת הפעולה בקווים שאינם קבועים. שבע אניות-משא גדולות, בנות 14,500 טון כל אחת, נבנות עתה במיוחד להובלת מטעני-תפוזרת, ולאחר השלמת ביצועה של תכנית זו יגדל במידה ניכרת היקף ההובלה באניות ישראליות בין נמלים זרים.

ה ס ע ת נ ו ס ע י מ

עם הירידה בתנועת העולים ועליית מספר הנוסעים האחרים, נמכרו בשנת 1953 שתיים מארבע אניות הנוסעים הישנות שפעלו. אז בשירות הצי הישראלי, ולשתי האניות הנותרות נוספה האנייה

* תפוזרת — Bulk.

** Tramp.

*** א. ק. "פו" טבעה בראשית 1955; לאחר שהספיקה לבצע באותה שנה רק הפלגה אחת.

הטראנס-אטלאנטית "ירושלים". שינויים אלה איפשרו לקיים לוח-הפלגות קבוע לנוסעים בים התיכון, ולפתוח בהסעת נוסעים לאמריקה הצפונית וממנה. מאחר ששלוש האניות הללו הן איטיות וישנות, שכן גילן הממוצע מגיע לארבעים שנה, יש בפעולתן משום הסדר זמני בלבד, עד להכנסת אניות חדשות לשירותי הנוסעים. בשנת 1953, עת גברה תנועת הנוסעים בין ישראל לבין איטליה וצרפת, החלו חברות איטלקיות להרחיב את פעולותיהן. אחת משתי אניותיהן הישנות הוחלפה באנייה חדשה, ואליה נוספה לאחר מכן אניית-נוסעים שלישית. בשנת 1955, עת חזר ועלה מספר הנוסעים בקו הים התיכון, חזרה חברה צרפתית, לאחר הפסקה של שלוש שנים, והחלה פועלת בקו זה באנייה אחת.

האניות הישראליות הישנות לא יכלו לעמוד בהתחרות עם האניות המשוכללות יותר של ציי הארצות האחרות, וחלקן של האניות הישראליות בתנועת הנוסעים ירד בהדרגה מאז 1952, אף שלא שלא חל שינוי רב במספר הנוסעים שבהן, כפי שמראה לוח 102.

לוח 102

מספר הנוסעים לישראל וממנה, 1952 עד 1955

ה ש נ ה	בכל האניות	באניות ישראליות		באניות אחרות	
		נוסעים	באחוזים מכלל האניות	נוסעים	באחוזים מכלל האניות
1952	34,300	27,600	81	6,700	19
1953	50,400	30,600	61	19,800	39
1954	48,200	28,400	59	19,800	41
1955	54,500	29,000	53	25,500	47

* 4,000 נוסעים נוספים הפליגו ב-1955 ו-400 ב-1954, באניות אחרות שנחקרו על-ידי חברה ישראלית.

ה מקור : עובד על-ידי בנק ישראל, לפי חומר שנתקבל מחברות הספנות.

נוסף לירידת חלקן של האניות הישראליות בהסעת הנוסעים, חלה הרעה בחלוקת הנוסעים לפי סוגי המחלקות בהן נסעו. הודות לאניות החדשות יותר שבידי החברות האיטלקיות, עברו אליהן בעיקר נוסעי המחלקות הגבוהות, ואילו נוסעי המחלקות הנמוכות התרכזו בעיקר באניות הישראליות. מאחר שקיימים פרשי-מחיר ניכרים בין כרטיסי-הנסיעה של המחלקות הגבוהות והנמוכות, פגעה ההתחרות בצי הישראלי, יותר מבחינת ההכנסה הכספית מאשר מבחינת מספר הנוסעים.

לעומת הירידה בחלקן של האניות הישראליות בקווי ים התיכון, חלה עלייה במספר הנוסעים בקו ישראל-אמריקה הצפונית. האניה "ירושלים" החלה להפליג בקו זה בשנת 1953 — לאחר שהאניות האמריקניות הפסיקו את הפלגותיהן בו — ומספר הנוסעים עלה מ-1,700 בשנת 1953 עד ל-5,100 בכל אחת מהשנים 1954 ו-1955.

האניה המעורבת למשאות ולנוסעים "ישראל" החלה פועלת בקו אמריקה הצפונית בסוף 1955. אנייה זו וכן האנייה-האחות "ציון", שנכנסה לשירות במאוס 1956, תוכלנה לקיים לוח-הפלגות קבוע ורמת-שירות בינלאומית, ויש להניח שמספר הנוסעים בקו זה יגדל גם בעתיד.

הערך המוסף ומגמת העסקים בשנת 1955

סכום הערך המוסף במטבע-חוץ של ענף הספנות הגיע בשנת 1955 ל-9.1 מיליון ל"י, שהם 28 אחוז מההכנסות, כפי שמראה לוח 103. עם חידוש הצי תפחתנה חלקן של ההוצאות במטבע-חוץ. בעיקר בעבור דלק, תיקונים והוצאות אחרות הקשורות במצב הטכני של האנייה. בהסתמך על חישובים מוקדמים, הרי לאחר השלמת התהליך של חידוש הצי יגיע הערך המוסף של ענף הספנות לכדי שלושים אחוז מן ההכנסות. במידה שבענף מסויים קיימים מחירים בינלאומיים קבועים, והחברות המקומיות פועלות בו ללא הפסדים ואף ברווחים המתקבלים על הדעת, הרי ממילא כל דולאר שנחסך על-ידי פעולתן – מחירו כערך הדולאר לפי שער המטבע הרשמי. ואמנם, תעריפי הספנות הישראלית נקבעים על-פי התעריפים הכינלאומיים, ועם זאת, הגיעו בשנת 1955 הרווחים הנקיים של החברות, לאחר ניכוי הפחת והריבית, לסכום של מיליון ל"י בקירוב.

לוח 103

הפריון והערך המוסף של ענף הספנות, במטבע-חוץ, 1955

(באלפי ל"י)

32,100	ההכנסות
15,200	הוצאות: במטבע-חוץ
23,000	בשווה מטבע-חוץ
7,800	
9,100	ערך מוסף במטבע-חוץ
	הערך המוסף במטבע-חוץ
28.3	ביחס להכנסות, באחוזים

המקור: עובד על-ידי בנק ישראל לפי דינים וחשבונות של חברות הספנות.

בשנת 1955 שררה מגמה של עליית הרווחים בספנות. מדד דמי ההובלה למסע בקווים בלתי-קבועים, שמשמעם לשכת הספנות האנגלית (*), עלה בהתמדה מאז 1953. הממוצע השנתי בשנת 1953 היה 77.5 נקודות (100=1952), ועלה ל-86.1 נקודות ב-1954 ול-127.7 נקודות ב-1955. בדומה לכך, הועלו באפריל 1955 דמי ההובלה בקווים הקבועים בהם פועלות האניות הישראליות כדי 10 אחוזים בקו צפון-מערב-אירופה, ו-15 אחוז בקו אמריקה הצפונית. יש לצפות לכך שהגורמים לעליית תעריפי ההובלה, בעיקר תנועת הפתח הגדולה מאמריקה הצפונית לאירופה, יוסיפו לשרור במשך תקופה ממושכת למדי. הכנסות הספנות הישראלית, ועמן הערך המוסף במטבע חוץ, יגדלו ככל שתיוספנה אניות חדשות.

חידוש הצי

עד לשנת 1953 נועד עיקר פעולותיה של הספנות הישראלית להגדיל את חלקה בקווי ההובלה של משאות ונוסעים, לישראל וממנה. הגורמים שאיפשרו להפעיל בריווח את האניות השונות של הצי הישראלי היו בעיקר מספר העולים הרב ודמי-ההובלה הגבוהים למשאות ששררו בשנת 1952, ימי מלחמת קוריאה. ירידת תעריפי ההובלה וצימצום העלייה בשנת 1953 פגעו בצי הישראלי, שכן

Chamber of Shipping of the U. K.

לעיתים אי אפשר היה להימנע מהפסדים, שנבעו מהוצאות ההפעלה הגבוהות של האניות הישנות. הרמה של הוצאות ההפעלה של אנייה נקבעת במידה מכרעת על-ידי מצבה הטכני, ההולך ונעשה גרוע יותר ככל שהיא מתיישנת. בהרכב-הגילים של אניות הצי הישראלי בשנת 1953 בלטה ביותר קבוצת האניות שגילן עולה על עשרים שנה, כפי שמראה לוח 104.

לוח 104

חלוקת-הגילים של אניות הצי הישראלי, 1953 ו-1955

הגיל, בשנים	1953			1955		
	מספר האניות	תפוסה, בטונות	באחוזים מהתפוסה בטונות	מספר האניות	תפוסה, בטונות	באחוזים מהתפוסה בטונות
0 עד 5	5	11,300	9.5	12	45,200	34.9
6 עד 10	6	31,900	26.8	2	4,400	3.4
11 עד 20	6	10,400	8.7	7	20,000	15.4
21 ומעלה	14	65,500	55.0	13	60,000	46.3
סך הכל	31	119,100	100.0	34	129,600	100.0

ה מקור : עובד עלידי בנק ישראל, לפי חומר שנתקבל ממחלקת הספנות, משרד התחבורה, וכן מחברות הספנות.

גבול הרנטאביליות של אנייה, מבחינת הגיל, נחשב כתנאים רגילים 20 שנה. למעלה ממחצית נפח הצי עבר, עוד בשנת 1953, את הגבול הזה, וברור באיזו מידה חידוש הצי הוא תנאי לניהול עסקים תקינים, ואמנם, בשנת 1954 הוחל, במסגרת הסכם השילומים, לבנות אניות חדשות בעבור צי-הסוחר הישראלי.

מיבנה הגילים ב-1955 מצביע על שיפור ניכר, משום שבשנה זו פעלו כבר שמונה אניות שניבנו בכספי השילומים. עם כוון של אניות נוספות הניבנות והולכות, יגדל חלקן של האניות החדשות, והן תהוונה את רוב האניות של הצי הישראלי. מספר האניות שהוזמנו, סוגן וסכום ההשקעה בהן ניתנים בלוח 105.

לוח 105

אניות שהוזמנו מכספי השילומים, עד ל-1 במאָרס 1956

סוג האניות	מספרן	תפוסה, בטונות	ההשקעה, באלפי דולאר
משא	13	95,700	28,200
נוסעים ומעורבות	4	36,700	22,500
אחרות	11	34,900	12,070
	28	167,300	62,770

ה מקור : עובד עלידי בנק ישראל, לפי חומר שנתקבל ממחלקת הספנות, משרד התחבורה, וכן מחברות הספנות.

מ-28 אניות אלה פעלו כבר 11 במאָרס 1956, ואילו שאר האניות תושלמנה בהדרגה עד סוף מאָרס 1958.

2. קווייתעופה בינלאומיים

בענף התעופה האזרחית בישראל פועלות תשע חברות זרות, והחברה הישראלית "אל-על". מבחינת היקף העסקים, עומדת "אל-על" במקום הראשון, וחלקה בתנועת הנוסעים בדרך האוויר לישראל וממנה הגיע בשלוש השנים האחרונות ל-41 אחוז, כפי שמראה לוח 106; אם כי כושר הפעולה של "אל-על" נפגע במידה מסויימת, לאחר הפלת אחד ממטוסיה בשנת 1955 בשמי בולגריה, לא פחת חלקה של החברה בתנועת הנוסעים לישראל וממנה.

לוח 106

תנועת הנוסעים שהגיעו ויצאו במטוסים ישראליים ובמטוסים זרים, 1953 עד 1955

ה ש נ ה	בכל המטוסים	במטוסים ישראליים		במטוסים אחרים	
		הנוסעים	באחוזים	הנוסעים	באחוזים
1953	62,400	25,500	41	36,900	59
1954	64,700	26,200	41	38,500	59
1955	77,400	31,400	41	46,000	59

המקור: עובד עליירי בנק ישראל, לפי חומר שנתקבל מ"אל-על".

נוסף לנוסעים לישראל וממנה, הסיעה חברת "אל-על" נוסעים גם בין ארצות-חוץ, ומספר נוסעי החברה בכל הקווים הגיע ב-1953 ל-28,800, ב-1954 ל-30,300 וב-1955 ל-34,000. בסוף 1954 היו בידי "אל-על" ארבעה מטוסי "קונסטליישן" (מהם הופל אחד בשנת 1955 בשמי בולגריה) וארבעה מטוסי "קומאנדור". שני מטוסי "קונסטליישן" נוספים נרכשו בשנת 1955, וכן הוזמנו שלושה מטוסים חדשים מטיפוס "בריטניה", שיוכנסו לשרות בשנת 1957. שיפור צי המטוסים יאפשר את כיסוסן של פעולות החברה בקווים הקיימים, והרחבתן על קווייתעופה חדשים.

לוח 107

הפריון והערך המוסף במטבע-חוץ של שירותי התעופה האזרחית

הפועלים בקווים בינלאומיים, 1955

(באלפי ל"י)

12,800	סך-כל ההכנסות
10,000	הוצאות: במטבע-חוץ
10,500	בשווה מטבע-חוץ
2,300	הערך המוסף במטבע-חוץ
18.0	הערך המוסף במטבע-חוץ
	ביחס להכנסות, באחוזים

המקור: עובד עליירי בנק ישראל, לפי חומר שנתקבל מ"אל-על".

הערך המוסף במטבע-חוץ מפעולות המטוסים הישראליים הגיע בשנת 1955 ל-2.3 מיליון ל"י, או ל-18 אחוז מההכנסות, כפי שמראה לוח 107.

הכנסות התעופה הישראלית, בדומה להכנסות הספנות, מבוססות על תעריפי הטיסה הבינלאומיים. אילו היו תושבי ישראל משתמשים בשירותי תעופה של מדינות אחרות בהיקף דומה לשירותי "אל-על", היו משלמים בעבורם בשנת 1955 12.8 מיליון ל"י. אולם אספקת שירותי התעופה באמצעות חברה ישראלית עלתה למשק הארץ 14.8 מיליון ל"י, היינו כ-2 מיליון יותר מן ההוצאות האלטרנאטיביות האמורות. אילו פעלה "אל-על" ללא הפסדים, היה מחיר הדולאר הנחסף — 1.800 ל"י, כלומר כשער החליפין הרשמי. בגלל ההפסד הנובע מפעולות החברה, המכוסה ממקורות ציבוריים, אין ההוצאות בל"י בעבור 1,278,000 הדולאר שנחסכו (הוא ההפרש בדולארים בין הערך הבינלאומי של שירותי התעופה בסכום של 12.8 מיליון ל"י, לבין ההוצאות בפועל במטבע-חוץ, בסכום של 10.5 מיליון ל"י) 2.3 מיליון ל"י, אלא הן עולות ל-4.3 מיליון ל"י. הפסד זה מעלה את שער הדולאר הנחסף ל-3.4 ל"י.

הערך המוסף במטבע-חוץ נמוך בתעופה מאשר בספנות, ואילו מחיר התסכון של הדולאר גבוה יותר. אחת הסיבות להוצאות הגבוהות במטבע חוץ ולהפסדים של חברת "אל-על" הוא הצורך להעסיק מומחים מחוץ-לארץ. יש סיכויים כי בעתיד אפשר יהיה להחליפם בעובדים מקומיים. עם זאת יש להביא בחשבון שכמעט כל חברות התעופה בעולם פועלות בהפסדים, והן נתמכות על-ידי ממשלותיהן באמצעות סובסידיות גלויות או מוסוות. כן יש להביא בחשבון שלקיום שירותי התעופה הישראלית נודע ערך רב מבחינה לאומית ובטחונית.

החלטת הנוסע אם יסע בדרך האוויר או בדרך הים תלויה ברוב המקרים ביחס-המחירים וברמת-השירותים (כולל מהירות הנסיעה) בין שני אמצעי-התחבורה. בשלוש השנים האחרונות חל שינוי מועט בלבד ביחס-המחירים, שכן מחירי-הטיסה עלו מאז 1953 כ-3 עד 5 אחוזים בלבד, ואילו מחירי ההפלגה בים לא השתנו. כן עמדו לרשות קהל-הנוסעים חמש אניות-נוסעים איטיות ומיור-שנות ואחת חדשה, ואילו לצורך טיסה עמדו לרשותם שירותים ומטוסים שהשתכללו בהתמדה. כתוצאה מכך, חלה עלייה מתמדת, אם כי איטית, בחלק הנוסעים שבחר בדרך האוויר, כפי שמראה לוח 108.

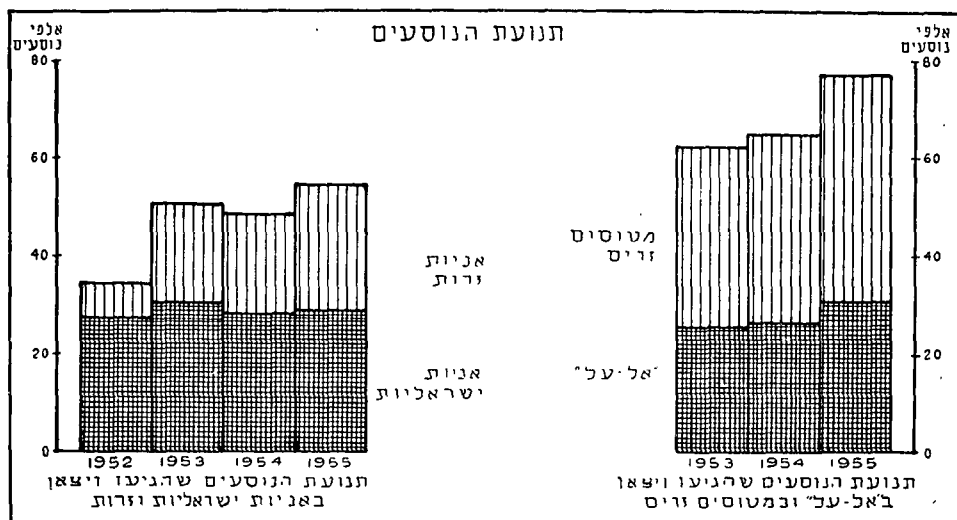
לוח 108

נוסעים שהגיעו ויצאו בדרך הים ובדרך האוויר, 1953 עד 1955

נוסעים בדרך האוויר		נוסעים בדרך הים		כלל הנוסעים	ה ש נ ה
באחרים	מספר	באחרים	מספר		
מכלל		מכלל			
הנוסעים		הנוסעים			
55	62,400	45	50,400	112,800	1953
57	64,700	43	48,200	112,900	1954
59	77,400	41	54,500	131,900	1955

ה מק ו ר : עובד על-ידי בנק ישראל, לפי חומר שנתקבל מחברות הספנות וחברות התעופה.

ההשקעות הגדולות באניות-נוסעים חדשות להעלאת רמת השירות – קיצור זמן הנסיעה לאירופה בכדי שלישי, והקמת שירות קבוע בין ישראל לאמריקה הצפונית – עלולות להביא לידי שינוי ביחס בין מספר הנוסעים בדרך האוויר ובדרך הים, אף שאין פירוש הדבר כי מספרם המוחלט של הנוסעים בדרך האוויר יירד במידה שתמשך מגמת העלייה במספר הכללי של נוסעים לישראל וממנה.



3. הרכבות

בשבע שנות התקציב 1948/49 עד 1954/55 הושקע בפיתוח הרכבות סכום של 33.6 מיליון ל"י, במחירי 1955 *). בעקבות השקעות אלה חלה הרחבה בפעולות הרכבות, הן מבחינת מספר הנוסעים, והן מבחינת כמות המשאות, כפי שמראה לוח 109.

לוח 109

פעולות שירותי הרכבות, 1953 עד 1954

ה ש נ ה	מ ש א ו ת		נ ו ס ע י מ	
	אלפי טונות	מיליוני ק"מ-טון	אלפי נוסעים	מיליוני ק"מ-נוסעים
1953	995	99	2,416	169
1954	1,312	124	2,934	200
1955	1,324	131	3,254	234

המקור: הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה.

המניעים העיקריים להרחבת השימוש בשירותי הרכבות הם: א. תעריפי ההובלה ברכבת זולים כדי 30 אחוז בממוצע מתעריפי ההובלה המוטורית; ב. שיפור שירותי המשאות על-ידי הגדלת

* החישוב במחירים קבועים נעשה על-ידי משרד מבקר המדינה.

מספר השלוחות והרחבת השרות המשולב; ו-ג. השכלולים בציוד לרכבות-נוסעים, ופתיחת תחנת ארלוזורוב בתל-אביב, בנובמבר 1954.

שירותי הרכבות פועלים בישראל בגרעון מתמיד. בלוח 110 נראה שגרעון זה פחת והלך יחסית, בשלוש השנים האחרונות, בעקבות הפעלת קטרי-דיזל וקרונות חדשים, ועליית ניצול הציוד, עם שגדלו מספר הנוסעים וכמות המטענים.

לוח 110

ההכנסות וההוצאות של שירותי הרכבות, 1952/53 עד 1955/56

(באלפי ל"י)

השנה	הוצאות (*)	הכנסות	גרעון (*)	ההוצאות ביחס להכנסות, באחוזים
1952/53	4,713	2,402	2,311	196
1953/54	5,344	3,188	2,156	168
1954/55	6,966	4,435	2,531	157
אפריל-פברואר				
1955/56	6,982	4,757	2,225	147

* אינו כולל פחת, אשר נאמד בשנת התקציב 1956/57 בכדי 861,000 ל"י בקירוב.

המקור: דינמיקה שבנוגות של הנהלת הרכבת.

כפי שמראה לוח 111, קטן יותר הגרעון בהובלת מטענים מאשר בהובלת נוסעים. ההוצאה הגבוהה יותר לק"מ-מטען ברכבות-משא — מקורה במידה גדולה בכך, שראשית חידוש הציוד

לוח 111

הוצאה והכנסה לטון-ק"מ ולנוסע-ק"מ, 1953/54 עד 1954/55

(בפרוטות)

הוצאה (*)	הכנסה	ההוצאות ביחס להכנסות, באחוזים (%)
משאות, טון-ק"מ		
1953/54	31.80	19.64
1954/55	36.72	23.15
נוסעים-ק"מ		
1953/54	9.73	5.25
1954/55	10.72	6.69

(*) אינו כולל פחת.

המקור: דינמיקה שבנוגות של הנהלת הרכבת.

היתה ברכבות-הנוסעים. קטרי-הדיזל החדשים פעלו בשנת 1954/55 ב-29 אחוז מכלל הקילומטראז' של רכבות-המשא, לעומת 60 אחוז מסך הקילומטראז' של רכבות-הנוסעים. הרחבת התיפעול של קטרי-הדיזל ברכבות-המשא עשויה להפחית בעתיד את ההוצאות על רכבות אלה, וייתכן שהיא אף תאפשר את פעולתיהן תוך רווחים.

4. כלי-רכב ממונעים

מאז 1952 עלתה בהתמדה פעולת כלי-הרכב הממונעים המשמשים להובלה ציבורית של משאות ושל נוסעים. בשנת 1955 עלתה ההובלה במשאיות בטון-ק"מ ובאוטובוסים בק"מ ב-7 אחוזים, ואילו פעילות המוניות הכין-עירוניות ירדה ב-5 אחוזים, כפי שמראה לוח 112.

לוח 112

פעולות המשאיות, האוטובוסים והמוניות בקווים בין-עירוניים קבועים, 1953 עד 1955

ה ש נ ה	משאיות, במיליוני טון-ק"מ	אוטובוסים, במיליוני ק"מ	מוניות בקווים בין- עירוניים קבועים, במיליוני נוסעים
1953	417	81.6	1.9
1954	480	83.7	2.1
1955	515	89.8	2.0

ה מקור : הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה; והמחלקה לתעבורה בדרכים, משרד התחבורה.

המפקד האחרון של כלי-רכב, שנערך במארס 1954, הצביע על הגיל הממוצע הגבוה של כלי-הרכב הממונעים, ועל מגמה להתיישנותם בהשוואה לשנים הקודמות. פרטים על כך אפשר למצוא בלוח 113.

לוח 113

הגיל הממוצע של כלי-הרכב הממונעים, 1951 ו-1954

מועד המפקד	מכוניות משא	אוטובוסים	מוניות	כל כלי הרכב
מארס 1951	7.5	7.8	4.5	7.0
מארס 1954	9.8	9.2	7.2	8.8

ה מקור : ספירת כלי-הרכב הממונעים, מארס 1954, בהוצאת הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה.

מתוך 16,600 משאיות, עברו 14,500 (שהם 87 אחוז) את הגיל של שש שנים, וקרוב ל-10,000 משאיות (שהם 60 אחוז) עברו את הגיל של עשר שנים. גיל הפעולה היעיל של מכונית-משא הוא בדרך כלל 10 שנים בקירוב. מכאן, שבמארס 1954 היה צורך להחליף 60 אחוז מצי-המשאיות, ו-27 אחוז נוספים צריך היה לחדש תוך ארבע שנים, עד מארס 1958. הידוש חלק הארי של משק-המשאיות נעשה עתה כך, שיתוקנו שני חסרונות בהם לוקה משק המשאיות, והם: א. מיעוט מספר

המשאיות המונעות על-ידי דיזל; ב. הפיצול הרב בדגמים*). פתרון של שתי הבעיות הללו יאפשר את הפחתת תעריפי ההובלה, כאשר שאר התנאים שווים, הואיל וההנעה בדיזל זולה יותר, והסטאנדארטיזציה תקל מאד על תיקוני המשאיות, ועל החזקת מלאי של חלקי חילוף.

רוב בעלי המשאיות לא הפרישו סכומים מתאימים לקרנות-פחת לצורך חידוש הציוד, והם נותרו בלא כל אמצעים מתאימים למטרה זו. על-כן נאלצה הממשלה לסייע במימון חידושן של המשאיות. משרד התחבורה החל בביצוע תכנית לחידוש משק המשאיות בסכום של כ-4 מיליון דולאר בעבור 750 משאיות, ומהן 400 כבדות, המונעות בדיזל. לשנת 1956/57 אושר סכום של 1.5 מיליון דולאר כאשראי לשלוש שנים ליבוא 200 מכוניות, ברובן מכוניות-דיזל כבדות.

המסגרת הקואופרטיבית הקלה על ביצוע ההשקעות באוטובוסים. לפי תוכניות משרד התחבורה, יוזמנו 500 אוטובוסים נוספים בסכום של 1.5 מיליון ל"ש. עד כה אושר יבוא 250 אוטובוסים, באמצעות מילווה בסכום של 650,000 ל"ש שניתן על-ידי הסוכנות היהודית, לארבע שנים. כאשר תבוצע רכישת כל 500 האוטובוסים, יהיו בידי הקואופרטיבים 750 אוטובוסים, המהווים כ-40 אחוז מכלל המכוניות שברשותם, מטיפוס "לילנד" המונעות בדיזל, בכך יושג שלב חשוב בסטאנדארטיזציה של צי-האוטובוסים.

5. ההשקעות

העלייה הגדולה בהשקעות בענף התחבורה, שהחלה בשנת 1954, עם התחלת ביצוען של התכניות לפיתוח התחבורה הימית והיבשתית, נמשכה גם בשנת 1955 ובשנה זו הגיעו ההשקעות (במחירים שוטפים) ל-67.4 מיליון ל"י, בהשוואה ל-46.4 מיליון ל"י בשנה הקודמת – עלייה של 45 אחוז, כפי שמראה לוח 114.

לוח 114

ההשקעות בתחבורה, 1953 עד 1955

(במיליוני ל"י, במחירים שוטפים)

העלייה ב-1955 ביחס ל-1954, באחוזים	1955	1954	1953	הענף
110	21.8	10.4	4.6	ספנות*
62	11.2	6.9	3.3	רכבת
18	27.0	22.9	12.6	תחבורה בדרכים**
19	7.4	6.2	2.8	תעופה
45	67.4	46.4	23.3	סך הכל

* נטו, לאחר מכירת אניות ישנות.

** כולל השקעה בכבישים ברשויות המקומיות.

המקור: חישובי בנק ישראל.

* דגם — Model.

מרבית ההשקעות בענף התחבורה בשנת 1955 נעשו בתעבורה בדרכים ובספנות. מכלל ההשקעות בתחבורה בשנת 1955 היתה ההשקעה בציוד ובכלי הובלה בסכום של 45.9 מיליון ל"י, שהם 68 אחוז, ואילו 21.5 מיליון ל"י או 32 אחוז הושקעו בעבודות-בינוי, כפי שמראה לוח 115.

לוח 115

ההשקעה בציוד, בכלי-הובלה ובעבודות-בינוי בענף התחבורה, 1955

ספנות ונמלים	רכבות	תחבורה בדרכים	תעופה אזרחית	סך הכל
ציוד וכלי-הובלה,				
18.3 (•)	7.2	14.0	6.4	45.9
במיליוני ל"י				
84	64	52	86	68
באחוזים				
עבודות-בינוי,				
3.5	4.0	13.0	1.0	21.5
במיליוני ל"י				
16	36	48	14	32
באחוזים				
21.8	11.2	27.0	7.4	67.4
סך הכל				

• נטו, לאחר מכירת אניות ישנות.

המקור: הישובי בנק ישראל.

ההשקעה בעבודות-בינוי גדולה ביותר בשירותי הרכבות ובתעבורה בדרכים. קרוב למחצית ההשקעות בתעבורה בדרכים, וקצת יותר משליש מההשקעה בסעיף "רכבות", היו למעשה עבודות-בינוי.

ההשקעות בשנת 1955 היוו חלק מתהליך ההרחבה והחידוש של הציוד בכל ענפי התחבורה. תהליך זה, שתואר בסעיפים הקודמים של פרק זה, עשוי להתבטא בהמשך ההשקעות הנרחבות בתחבורה גם בשנים הקרובות.